



## Statens vegvesen

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO

Behandlende enhet:  
Vegdirektoratet

Saksbehandler/telefon:  
Ulf Tormod Haraldsen /  
97174506

Vår referanse:  
17/213930-2

Deres referanse:

Vår dato:  
01.10.2018

### **KVU E39 Ålesund – Bergsøya. Tilleggsutgreiing Digernes – Vik. Endra tilråding etter høyring.**

Statens vegvesen sendte 30. november 2017 ei tilleggsutgreiing for E39 Digernes–Vik i Møre og Romsdal til Samferdselsdepartementet. Samstundes vart utgreiinga sendt på høyring med frist 28. februar 2018. Ut frå opplysningar som har kome fram under høyringsperioden vil Statens vegvesen endre si tilråding for utvikling av E39 på strekninga Digernes–Vik. Vegen bør bli utvikla etter konsept K2.1B med H8-standard. Det vil seie veg i dagen mellom Digernes og Dragsundet og i Solnørdalen, tunnel til Landedalen, veg i tunnel under høgste punktet på Ørskogfjellet og tunnel til Vik. Utviklinga bør skje trinnvis både ut frå standard og parsellar.

#### **Bakgrunn**

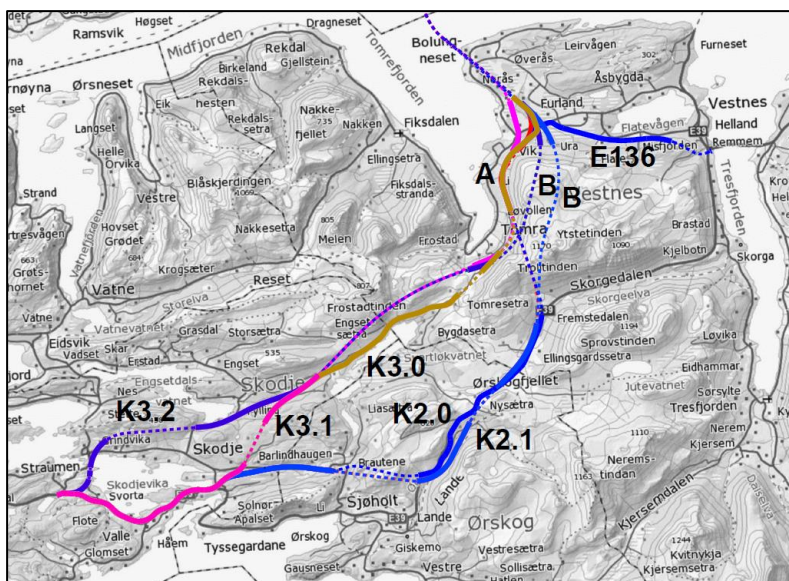
I samband med konseptvalutgreiing for E39 Ålesund–Bergsøya fatta ikkje Regjeringa endeleg vedtak av konsept for strekninga Digernes–Vik. Samferdselsdepartementet ba om ei tilleggsutgreiing av strekninga. Konsept 3 forbi Svartløkvatnet hadde best netto nytte per budsjettkrone (NNB), men hadde samtidig svært negative konsekvensar for friluftsliv og naturmiljø. Hovedspørsmålet frå departementet var om K3 med meir bruk av tunnel for å redusere desse negative konsekvensane fortsatt ville være best med tanke på NNB eller om konsept K2 over Ørskogfjellet då ville kome best ut.

Postadresse  
Statens vegvesen  
Vegdirektoratet  
Postboks 6706 Etterstad  
0609 OSLO

Telefon: 22 07 30 00  
firmapost@vegvesen.no  
Org.nr: 971032081

Kontoradresse  
Anton Jenssens gate 5  
3125 TØNSBERG

Fakturaadresse  
Statens vegvesen  
Regnskap  
Postboks 702  
9815 Vadsø



Figur 1 – Konsept som inngår i alternativanalysen

Statens vegvesen hadde i tilleggsgutgreiinga slik tilråding:

- E39 Digernes–Vik bør bli utvikla etter konsept K3.1A med H8-standard. Det vil seie veg i dagen mellom Digernes og Dragsundet om Valle, veg i dagen forbi Fylling, lang tunnel forbi Svartløkvatnet og veg i dagen om Tomrefjorden til Vik. Det er lagt særleg vekt på det prosjektutløysande målet om å knytte bu- og arbeidsmarknaden i området tettast mogleg saman og legge best mogleg til rette for transport over lengre distansar. K3-konsepta gir også best grunnlag for å oppnå måla som ligg til grunn for Stortinget sin langsiktige ambisjon om ei utbetra og ferjefri E39.
- Fullt utbygd gir konseptet ei innsparing i reisetid på 25 minutt, og har ein kostnad på om lag 7,9 mrd. kroner ved ei samla utbygging. Ut frå forventa trafikkutvikling anbefaler Vegvesenet at strekinga blir bygd ut stegvis. Første byggesteg har ein kostnad på 3,8 mrd. kroner.

## Høyring

Av dei 64 mottekne innspela har 34 anbefalt K2-variantar, enten som einaste forslag eller som primærforslag. Fylkesmannen, fylkeskommunen og alle kommunane unntatt ein (Vestnes) går inn for K2-variantar. 14 har K3-variantar som primærforslag. 6 uttrykker at dei er mot eit konsept og 10 tek ikkje stilling til nokre av konseptane.

Tabell a – Innkomne høyringsfråsegner fordelt på type avsendar

Høyringspartar	Tal fråsegner
Offentlege etatar	1
Fylkeskommunar og kommunar	18
Næringsliv og næringslivsforeiningar	7
Andre lag, foreiningar og privatpersonar	38
<i>Samla</i>	<i>64</i>

Mellom dei som ønskjer K3-alternativa er NHO og Vestnes kommune. Hovedargumenta dei nyttar er å knytte Ålesund og Molde best mogleg saman. Andre syner til betre tilknytning mot Haram, og nokre som får negative verknader av K2-alternativa vil heller ha K3-alternativa.

Mellom dei som ønskjer K2-alternativa er dei fleste av kommunane, fylkeskommunen og fylkesmannen. Hovedargumenta dei nyttar er at det er mindre negative ikkje prissette verknader for K2 enn for K3, og at den moglege auka innkortinga i reisetid med K3 ikkje er nok til å motverke dette. Vidare er det lagt vekt på tilknytning mot Indre Sunnmøre og større moglegheit for trinnvis utbygging.

### Fylling- og Svartløken-området

Fylkesmannen i Møre og Romsdal og Møre og Romsdal fylkeskommune har kome med innspel til vurdering av ikkje prissette verknader. Deira innspel gjer det klart at den samla vurderinga av konfliktpotensiale for konseptane bør legge større vekt på konfliktane knytt til friluftsliv, naturmiljø og kulturminner i Fylling- og Svartløkenområdet (K3-konseptane), og mindre vekt på konfliktane med naturmiljø og kulturminner over Ørskogfjellet (K2-konseptane). Vegvesenet er einig i fagetatane si vektning mellom fagområda. Konfliktpotensialet for K3-alternativa blir med det høgare enn vist i utgreiinga, jf. tabellen nedanfor. Fylkesmannen varslar motsegn mot K3-alternativa.

Tabell b – Endring i ikkje prissette verknader

Konsept	Tilleggsutgreiing		Etter høyring	
	Konfliktpotensiale	Rangering	Konfliktpotensiale	Rangering
K2.0 (H5)	Lite	1	Lite	1
K2.1 (H8)	Middels til stort	2	Middels til stort	2
K3.0 (H5)	Stort	4	Stort	4
K3.1 (H5 og H8)	Middels til stort	2	Stort	3
K3.2 (H5 og H8)	Middels til stort	3	Stort	3

Det er mogleg å redusere sjansen for ei motsegn om ein gjer tunnelen under Svartløken lengre i vestenden. Det kan vere snakk om ei forlenging på om lag 2 km for begge K3-alternativa. Ut frå einingsprisar for Riksvegutgreiinga 2019 kan tunnel vere om lag 250 000 kr dyrare per meter veg enn veg i dagen. Det vil seie ei kostnadsauke på om lag 500 mill. kr. Slike løysingar vil gjere at K3-alternativa blir betre enn K2-alternativa på ikkje prissette verknader, men vil samstundes redusere netto nytte per budsjettkrone (NNB) og slik svare negativt på departementet sitt hovudspørsmål for tilleggsutgreiinga. Rangeringa av alternativa ut frå prissette konsekvensar vil ikkje bli vesentleg endra. K2.1-alternativa vil betre rangeringa si med berre ein plass, frå sjuande til sjette.

For K3.2 vil ei slik løysing gje ein tunnel på til saman 9–9,5 km ned mot Engesetdalsvatnet. Med dei forvente trafikkmengdene og gjeldande vegnormalar vil det her vere mogleg med ei stegvis utbygging med eit tunnellop i første byggjesteget. For K3.1 vil ei slik løysing kunne gjere at ein i realiteten byggjer saman tunnelen under Svartløken med tunnelen under Barlindhaugen mot Dragsundet. Dette vil då gje ein tunnel på om lag 11 km. Ut frå gjeldande

vegnormalar vil då ikkje vere mogleg å byggje eit tunnellop som første byggjesteg. Konsept K3.1 kan slik ikkje delast opp i byggjesteg ut frå standard.

Ut frå dette vil eit mogleg første byggjesteg for K3.1 auke frå 3,8 mrd. kr til 7,2 mrd. kr og for K3.2 frå 4,5 mrd. kr til 5,0 mrd. kr. Eit første byggjesteg på K2.1B kan vere 4 mrd. kr.

### Tomrefjorden

I tilleggsutgreiinga er det tilrådd å gå i dagen (A-alternativa) forbi Tomrefjord. Dette vart gjort hovudsakleg ut frå mogleg kostnadsreduksjon. Nokre av innspela syner til fare for skred om vegen vert lagt i dagen forbi Tomrefjord. Dette vart òg tatt opp på folkemøta. Norges geologiske undersøkelse (NGU) har vurdert skredfaren i området (rapport 2000.032). Det er i A-alternativa med mest veg i dagen forbi Tomrefjord, lagt inn noko tunnel for å unngå nokre dei mest skredfarlege områda. Det er på dette plannivået ikkje gjort større utgreingar av sikringsformer for dei andre områda. Dette gjer at usikkerheita for kostnadene kan vere større for veglinje A enn for veglinje B (mesteparten i tunnel) forbi Tomrefjord.

Meir tunnel i dette området vil, saman med krav frå fylkesmannen til tunnel i Fyllingsområdet, gjere at det blir ei vesentleg mengde tunnel i K3-alternativa. Dette kan gjere at skilnaden i kostnadar mellom alternativ A og B for K3-konsepta kan vere mindre enn det som er oppgitt i utgreiinga. Auka kostnad vil svare negativt på departementet sitt hovudspørsmål for tilleggsutgreiinga.

For K2-alternativa gjer tunnel frå Vik ei kortare veglinje enn å gå i dagen. I tilleggsutgreiinga er det lagt til grunn at alternativ A og B har om lag same kostnad for K2.

### Samanstilling av argument

Nedanfor er hovedargument i høyringsfråsegnene for og mot dei ulike alternativa:

- *Reisetidsgevinst Ålesund-Molde:* Alle alternativa meir enn oppfyller krava i KVV-en. K3-alternativa kan gi tre minutt meir innsparing enn K2-alternativa.
- *Ikkje prissette verknader:* Det er så stort konfliktpotensiale i K3-alternativa at fylkesmannen vil ha motsegn mot desse. Både fylkesmannen og fylkeskommunen tilrår K2-alternativa ut frå ikkje prissette verknader.
- *Skredfare i Tomrefjord:* Det er skredfarleg område i Tomrefjorden. Det er i A-alternativa med mest veg i dagen forbi Tomrefjord, lagt inn noko tunnel for å unngå nokre av dei mest skredfarlege områda. Det er på dette plannivået ikkje gjort større utgreingar av sikringsformer for dei andre områda. Dette gjer at usikkerheita for kostnadane i A-alternativa kan vere høgre enn for B-alternativa. Skilnad i kostnader kan derfor vere mindre enn vist i utgreiinga.
- *Moglegheit for stegvis utvikling* (sjå også tabell c): Det er større moglegheit for stegvis utvikling i K2-alternativa enn med K3-alternativa. I K2-alternativa må ein bygge ny veg til Ørskogfjellet for å få ut mesteparten av reisetidsinnkortinga og nytta i ferjefri kryssing av Romsdalsfjorden. I K3-alternativa må ein tilsvarande byggje veg til Dragsundet.
- *Kostnad for mogleg første byggjesteg:* Lengre tunnelar i K3-alternativa vil gjere at det er mogleg å unngå motsegn. Då vil det verte naudsynt å bygge doble løp med ein

gong. Eit mogleg første byggesteg for K3.1 Dragsundet–Vik kan då auke frå 3,8 mrd. kr til 7,2 mrd. kr. Første byggesteg for K2.1 Ørskogfjellet-Vik kan koste 4 mrd. kr.

- *Kostnader totalt*: Totalkostnaden for K2.1 er 9,6 mrd. kr. Totalkostnaden for K3.1 med lengre tunnelar er 8,6 mrd. kr. Kostnaden med stegvis utbygging er noko høgare for alle alternativ.
- *Trafikantnytte*: Trafikantnytta i alle alternativ er vesentleg større med 110 km/t enn med 90 km/t. Med 90 km/t har K2.0 best trafikantnytte, mens med 110 km/t har er trafikantnytta på same nivå i alle alternativ.
- *Netto nytte per budsjettkrone (NNB)*: NNB er positiv for K2.0 og K3.0. NNB er svakt negativ for K3-alternativa med 90 km/t. Med 110 km/t er NNB negativ for alle alternativ, men på same nivå (mellom -0,32 og -0,44).

### Vegvesenet si vurdering av høyringsfråsegna

Vegvesenet tek til etterretning at konfliktpotensialet ved K3-alternativa og usikkerheit ved kostnadar for veg i dagen ved Tomrefjord er høgare enn det som kjem fram i tilleggsutgreiinga. Dette gjer at totalkostnaden for K3-alternativa kan vere noko høgare enn lagt til grunn tilleggsutgreiinga.

Ut frå samfunns målet i konseptvalutgreiinga om både å skape ein god veg for langtransport og byggje saman bo- og arbeidsmarknaden i området, er alternativ K3.1A det beste. For å unngå dei ulempene med dette alternativet det er peika på i høyringa, må det gjerast vesentlege endringar. Slike løysingar vil gjere at K3-alternativa blir betre enn K2-alternativa på ikkje prissette verknader, men vil samstundes redusere netto nytte per budsjettkrone (NNB) og slik svare negativt på departementet sitt hovudspørsmål for tilleggsutgreiinga.

Eit fleirtal av dei som har gjeve høyringsfråsegn, mellom anna fylkesmannen, fylkeskommunen og alle kommunane utanom ein, går etter ei totalvurdering inn for K2-alternativ.

### Vegvesenet si tilråding

Ut frå ei totalvurdering vil Statens vegvesen tilrå for Samferdseldepartementet å leggje alternativ K2.1B til grunn for vidare utvikling av E39 mellom Digernes i Skodje kommune og Vik i Vestnes kommune i Møre og Romsdal. Tilrådinga er endra etter høyringsprosessen. Hovudargumenta for den endra tilrådinga er:

- *Ikkje vesentleg skilnad i investeringskostnad mellom K2 og K3*: Med lengre tunnelar i Svartløken-/Fyllingområdet for å redusere konfliktpotensialet og B-alternativ i Tomrefjord for å unngå skredutfordringar, vil det ikkje vere vesentleg skilnad i investeringskostnad mellom K2. og K3-alternativa.
- *Enklare planprosess*: Ut frå fråsegna frå fylkesmannen, fylkeskommunen og to av dei tre kommunane som ny veg kan gå gjennom, vil planlegging etter plan- og bygningsloven vere enklare med K2-alternativa enn K3-alternativa.
- *Mogleg trinnvis utbygging*: Det er i tilleggsutgreiinga vist at K2-alternativa kan delast i mindre byggesteg enn K3-alternativa om det er ønskjeleg. Endringane som Vegvesenet no legg fram gjer at eit mogleg første byggesteg i K3-alternativa blir dyrare. Eit mogleg første byggesteg for K3-alternative vil ha ein kostnad på 5,3–7,8 mrd. kr, mens det for K2.1B vil ha ein kostnad på 4 mrd. kr.

- *Driftskostnader*: Det vil ikkje vere naudsynt å bygge doble løp i tunnelane ut frå trafikknivå før etter 2050. Omsyn til høyringsfråsegnene knytta til Svartløken-/Fyllingområdet i K3.1-alternativa gjer det naudsynt med så lange tunnelar at desse må byggast med doble løp med ein gong for ønske sikkerheit, jf. vegnormalane. Dette vil auke driftskostnadene.
- *Reisetidsgevinst*: Ut frå samfunns målet i konseptvalutgreiinga om både å skape ein god veg for langtransport og byggje saman bo- og arbeidsmarknaden i området, er alternativ K3.1A det beste. Den moglege auka reisetidsgevinsten på 3 minutt ved K3 sett opp mot K2 er ikkje likevel stor nok sett opp mot forholda ovanfor.

Konsept K2.1B vil leggje grunnlag for ein vesentleg reduksjon i kostnadar sett opp mot grunnlaget for Nasjonal transportplan 2018–2029. Dette er i tråd med Stortinget sine forventningar for prosjektet, jf. Innst. 460 S (2016–2017) og Meld. St. 33 (2016–2017).

### **Vidare planlegging**

Statens vegvesen har i brev av 17. januar 2017 til Samferdselsdepartementet tilrådd at vidare planlegging etter plan- og bygningslova for E39 Ålesund–Molde skjer med statleg plan. Tilrådinga er gjort ut frå kriterium 1 (viktig med rask gjennomføring av planprosess), 2 (større prosjekt og/eller prosjekt av nasjonal eller regional betydning som påverkar to eller fleire kommunar, og der det er stor ueinighet mellom kommunane i val av løysing og 3 (store konflikhtar mellom lokale, regionale og nasjonale interesser) for bruk av statleg plan. Vegvesenet vil halde på denne tilrådinga. E39 Ålesund er prioritert starta opp i siste del av Nasjonal transportplan 2018–2029.

Tabell c – Stegvis utbygging

	Konsept	Kostnad		Innhald i dei ulike stega		
		Samla utbygging	Stegvis utbygging	Strekning	Tiltak	Standard
Ikke endra etter høyring	K2.0	4,5	1,5	1. Ørskogfjellet øst-Vik	Tunnel med eit løp	H5
			1,5	2. Dragsundet-Tverrelva	Tunnel med eit løp og veg i dagen	
			1,0	3. Digernes-Tverrelva	Veg i dagen	
			0,8	4. Tverrelva-Ørskogfjellet øst	Veg i dagen	
			4,8	Totalt		
Ikke endra etter høyring	K2.1	9,2	4,0	1-3. Som for K2.0	Tunnelar med eit løp og veg i dagen	H5
			5,6	4. Digernes-Vik	Ekstra løp i tunnelar og vegar med 4 felt	H8
			9,6	Totalt		H8
Tilleggsutgreiing	K3.1	7,9	3,8	1. Dragsundet-Vik	Tunnelar med eit løp og veg i dagen	H5
			1,0	2. Digernes-Dragsundet	Veg i dagen	
			3,6	3. Digernes-Vik	Ekstra løp i tunnelar og vegar med 4 felt	H8
			8,4	Totalt		H8
Etter høyring	K3.1B	9,1	7,8	1. Dragsundet-Vik	Tunnelar med 2 løp og veg i dagen (tunnel 12,4 km)	H8
			1,5	2. Digernes-Dragsundet	Veg i dagen	
			9,3	Totalt		H8
Tilleggs-utgreiing	K3.2	7,9	4,5	1. Digernes-Vik	Tunnelar med eit løp og veg i dagen	H5
			3,9	2. Digernes-Vik	Ekstra løp i tunnelar og vegar med 4 felt	H8
			8,4	Totalt		H8
Etter høyring	K3.2B	9,2	5,3	1. Digernes-Vik	Tunnelar med eit løp og veg i dagen (tunnel 9,5 km)	H5
			4,1	2. Digernes-Vik	Ekstra løp i tunnelar og vegar med 4 felt	H8
			9,4	Totalt		H8

Seksjon for utredning og transportanalyse  
Med hilsen

Randi Harnes  
Avdelingsdirektør

Haraldsen Ulf Tormod

*Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.*