

67310

20 100 20592-43

320

090514



**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep.
0033 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

10/1160

08.05.2014

KVU/KS1 E39 Volda-Valsøya – Avklaring av fremtidig trasé og videre planlegging

På oppdrag fra Samferdselsdepartementet har Statens vegvesen utarbeidet konseptvalgutredninger (KVU) for strekningene E39 Skei-Ålesund, Ålesund-Bergsøya og Bergsøya-Valsøya. Rapportene ble ferdigstilt høsten 2011. KVUene har dernest vært på lokal høring, og det er gjennomført ekstern kvalitetssikring, KS1. Den eksterne kvalitetssikringsrapporten ble oversendt departementet august 2012.

På grunnlag av drøftinger i regjeringen har Samferdselsdepartementet besluttet hvilke prinsipielle løsninger som skal legges til grunn for videre planlegging på strekningene E39 Volda-Ålesund, Ålesund-Bergsøya og Bergsøya-Valsøya.

E39 Volda-Ålesund

Hafast, med ombygging over Ulstein/Hareid/Sula (VÅ-K3) skal legges til grunn for fremtidig E39-trasé. I første omgang må det gjøres videre utredninger av hvilken bruløsning som skal legges til grunn for kryssing av Sulafjorden. Det må også gjøres videre utredninger om hvilken fremtidig løsning som skal legges til grunn for forbindelsen til Hareidlandet. Som alternativ til løsningen for Hafast som inngår i KVUen, dvs. nytt tunelløp i Eikesambandet, vil departementet også be etaten utrede en ny forbindelse med kryssing av ytre Ørstafjorden, og bruløsning til Hareidlandet over Vartdalsfjorden.

Som følge av at det vil gjenstå mye utredningsarbeid om de teknologiske utfordringene ved å gjennomføre fjordkryssingene, før det kan settes i gang videre planlegging etter plan- og bygningsloven, vil realiseringen av Hafast fortsatt ligge flere år frem i tid. Departementet ber i første omgang om at det arbeides videre med å øke ferjefrekvensen over Storfjorden (VÅ-K1), jf også anbefalingene i KVUen om 20 min dagfrekvens og å sette inn flere ferjer.

Departementet vil be om at det utarbeides en grov skisse for det videre utredningsarbeidet som må gjøres før det kan tas stilling til bruløsning over Sulafjorden, og forbindelsen fra sør over til Hareidlandet. I skissen bør det bl.a. fremgå enkelte milepæler i arbeidet med de viktigste risikovurderingene og teknologiske utfordringene, som må avklares før det kan settes i gang videre planprosesser etter plan- og bygningsloven. Vi ber om å få oversendt en slik skisse så snart etaten mener å ha grunnlag for å utarbeide dette.

E39 Ålesund-Bergsøya

Samferdselsdepartementet legger til grunn at videre planlegging av strekningen Ålesund-Molde skal ta utgangspunkt i Tautrakonseptet over Ørskogfjellet (K2) og Tautrakonseptet gjennom Solnørdalen (K3).

Når det gjelder K3 gjennom Solnørdalen, vises det til at en slik løsning vil ha relativ høy trafikanntytte. Samtidig kommer konseptet dårlig ut på ikke-prissatte virkninger pga. sårbare områder i Solnørdalen. De negative virkningene vil kunne motvirkes ved å bygge store deler av traseen i tunnel, men da vil samtidig kostnadene kunne øke betraktelig. Departementet vil be Statens vegvesen utrede videre miljømessige og kostnadmessige konsekvenser av å legge fremtidig trasé for E39 gjennom Solnørdalen. Det skal legges opp til en rask avklaring av de miljømessige utfordringene knyttet til K3.

Departementet vil for øvrig vise til at Møreaksen kan være aktuelt å gjennomføre som et OPS-prosjekt. Vi vil evt. komme tilbake til dette når planleggingen av prosjektet har kommet lenger.

Departementet har samtidig besluttet at videre planlegging av strekningen Molde-Bergsøya skal ta utgangspunkt i Østre korridor (KA).

E39 Bergsøya-Valsøya

Som langsiktig løsning legger departementet til grunn at videre planlegging skal ta utgangspunkt i konseptet med hengebru over Halsafjorden (K4). Direktoratet står fritt til evt. å presentere andre bruløsninger enn hengebru, som er lagt til grunn i KVUen, så sant dette ikke svekker styrken i prosjektet eller øker kostnadene.


På kortere sikt ber vi samtidig om at det settes i gang videre planlegging av konsept 1b, som innebærer et forbedret ferjetilbud med dagens ferjekaier. I KVUen innebærer dette 20 minutters frekvens, og vil kreve en ekstra ferje.

Avslutning

For alle strekningene ber Samferdselsdepartementet om at saken følges opp videre i samarbeid med lokale myndigheter. Departementet forutsetter samtidig å bli holdt orientert om det videre planarbeidet.

Departementet gjør for ordens skyld oppmerksom på at det ikke er tatt stilling til trasévalget for strekningen E39 Skei-Volda. Vi vil komme tilbake til denne saken så snart det foreligger en avklaring.

Med hilsen


Ola Brattegard (e.f.)
avdelingsdirektør


for Bent E. Skogen
seniorrådgiver