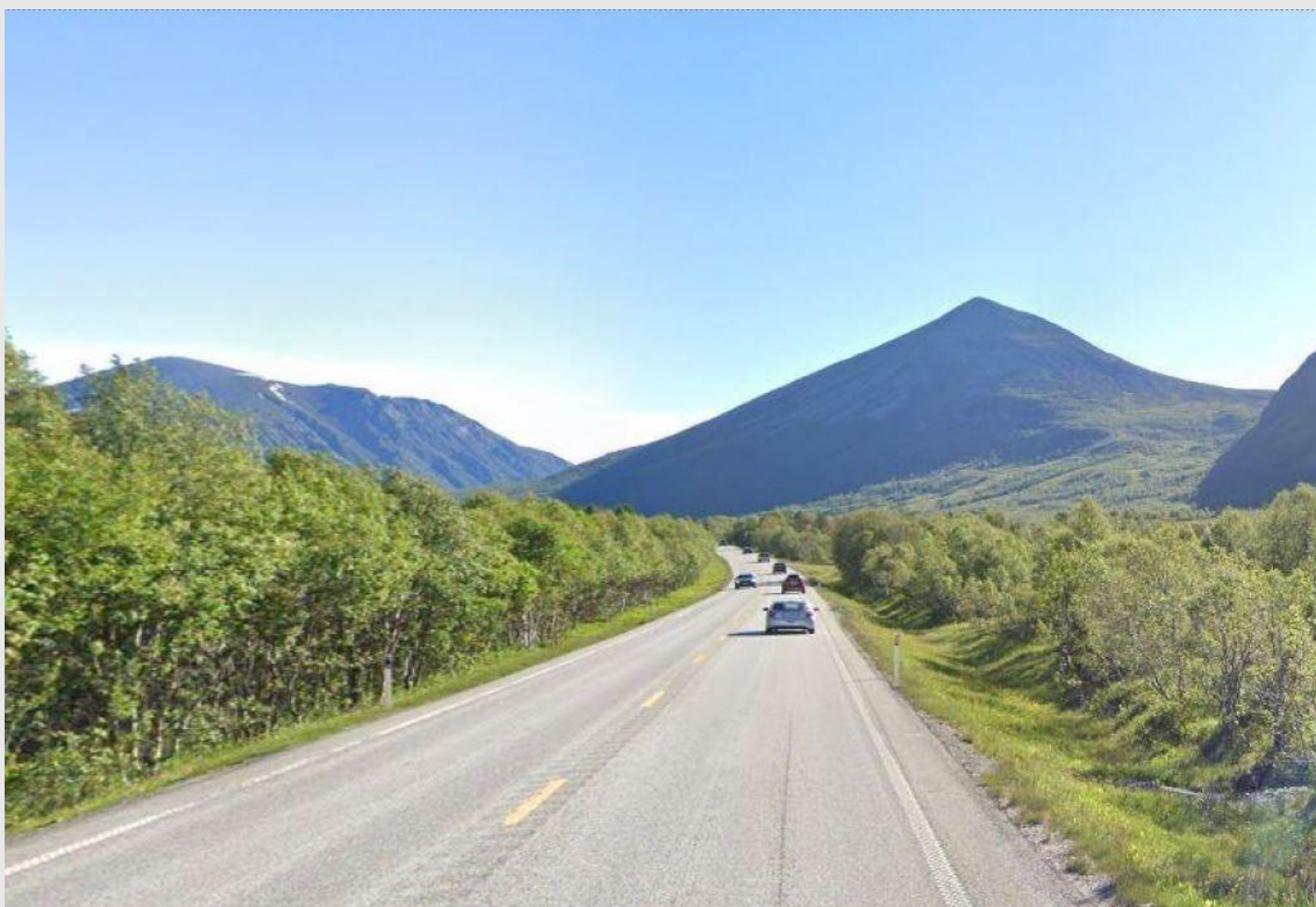




Høringsuttalelser E39 Ørskogfjellet-Vik

Reguleringsplan for rødt alternativ





Statens vegvesen

E39 Ålesund–Molde og E6 Grong–Nordland g
Strandveien 40
7067 TRONDHEIM

Magnhild Tone Rømyhr

Behandlende enhet:
Transport og samfunn

Saksbehandler/telefon:
Anita Naas / 45730193

Vår referanse:
20/20416–87

Deres referanse:

Vår dato:
26.10.2022

E39 Ørskogfjellet–Vik Detaljreguleringsplan på offentlig ettersyn og høring

Vi viser til brev datert 19.09.2022.

Saksopplysninger

Statens vegvesen har utarbeidet et forslag til detaljreguleringsplan for E39 Ørskogfjellet–Vik. Forslaget har Statens vegvesens planprosjektgruppe nå lagt ut til nytt offentlig ettersyn og høring i samarbeid med Vestnes kommune. Formålet med reguleringsplanen er å skaffe et formelt grunnlag for bygging av ny E39 på strekningen.

Statens vegvesens rolle i planleggingen

Statens vegvesen har ansvar for at føringer i Nasjonal transportplan (NTP), Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, vegnormalene og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringer blir ivaretatt i planleggingen. Statens vegvesens samfunnsoppdrag er «å utvikle og tilrettelegge for et effektivt, tilgjengelig, sikkert, og miljøvennlig transportsystem».

Vi uttaler oss som forvalter av riksveg på vegne av staten, og som statlig fagmyndighet med sektoransvar innenfor vegtransport. Statens vegvesen sitt sektoransvar for vegnettet betyr at Statens vegvesen har et overordnet ansvar for at trafiksikkerhet, klima og miljøhensyn og helhetlig bypolitikk ivaretas i alle planforslag som berører samferdsel. Dette gir oss rett til å stille krav til både statlige, fylkeskommunale og kommunale veger, gater og løsninger for gående og syklende.

Vår vurdering av planforslaget

Avdeling Transport og Samfunn v/seksjon Transportforvaltning midt 2 er Statens vegvesen sin forvaltningsenhet og uttaler seg til planer etter plan- og bygningsloven. Statens vegvesen har interne rutiner for våre egne plan- og utbyggingsprosjekt som sikrer at våre

Postadresse
Statens vegvesen
Transport og samfunn
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

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

Kontoradresse
Fylkeshuset, Julsundvegen 9, 3. etg.
6412 MOLDE

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Fakturamottak DFØ
Postboks 4710 Torgarden
7468 Trondheim

ansvarsområder ivaretas. Vi har ingen merknader til detaljreguleringsplanen som nå er fremmet.

Transportforvaltning midt 2
Med hilsen

Linda Heimen
Seksjonsjef

Anita Naas
Avdelingsingeniør

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi
MØRE OG ROMSDAL FYLKESKOMMUNE, Postboks 2500, 6404 MOLDE
STATSFORVALTAREN I MØRE OG ROMSDAL, Postboks 2520, 6404 MOLDE



NVE
Noregs vassdrags-
og energidirektorat

Statens vegvesen
Postboks 1010
2605 LILLEHAMMER

Vår dato: 13.10.2022
Vår ref.: 202002198-11 Oppgi ved kontakt
Dykkar ref.: 20/20416-83

Sakshandsamar: Ole-Jakob Sande,
22959545, ojs@nve.no

NVE sin uttale til andre gangs offentlig ettersyn av detaljregulering for E39 Ørskogfjellet - Vik i Vestnes kommune

Vi viser til brev datert 16.09.2022. Saka gjeld andre gangs offentlig ettersyn av detaljregulering for ny E39 Ørskogfjellet – Vik i Vestnes kommune. Føremålet med planframlegget er å legge til rette for bygging av ny E39 på strekninga.

Om NVE

Noregs vassdrags- og energidirektorat (NVE) er nasjonalt sektormyndede med motsegnkompetanse innanfor saksområda flaum-, erosjons- og skredfare, allmenne interesser knytt til vassdrag og grunnvatn, og anlegg for energiproduksjon og framføring av elektrisk kraft. NVE har også ansvar for å hjelpe kommunane med å førebygge skader frå overvatn gjennom kunnskap om avrenning i tettbygde strok (urbanhydrologi). NVE gir råd og rettleiing om korleis nasjonale og vesentlege regionale interesser innanfor desse saksområda skal takast omsyn til ved utarbeiding av arealplanar etter plan- og bygningslova (pbl).

Generelt om planen

Planområdet startar 800 meter nord for kommunegrensa til Ålesund kommune. I revidert planframlegg går dei første 1738 meter av vegen i dagen, og vidare 6490 meter i tunnel mot nord. I høve til NVE sine sektorinteresser inneber planen i første rekke kryssing av fleire elver og bekker. Skorgeelva må leggest om på ein strekning på om lag 120 meter. Generelt er hydrologi viktig i planarbeidet, mellom anna på grunn av at myr er ein viktig og utbreidd naturtype. I Skorgeelva og Kvernaelva er det anadrome strekningar. Deler av strekninga er utsett for skredfare, og ein kraftleidning i sentralnett inngår i planområdet.

NVE ga uttale til første gongs offentlig ettersyn av planframlegget, der vi rådde til at raudt alternativ vart gått vidare med. Slik vi les planframlegget til andre gangs offentlig ettersyn



omfattar planframlegget no berre eitt alternativ i samsvar med tidlegare raudt alternativ. NVE er nøgd med at våre råd er tatt omsyn til ved val av alternativ.

Omsyn til vassdrag

Vurderingane som er gjort i planframlegget avklarar konsekvensar for vassdragsmiljøet i tilstrekkeleg grad, og det er ikkje naudsynt med ytterlegare handsaming av vassdragstiltak som planen opnar for etter vassressurslova.

Planen opnar for omlegging av Skorgeelva, jf. plankartet og føresegnene § 8.2. Vi legg til grunn at dette blir gjennomført i samsvar med teikning O_201 og slik § 8.2 set krav om.

Naturfare

Skredfare i bratt terreng

Vi registrerer at ROS-analysen er endra etter førre offentleg ettersyn, og at det for revidert planframlegg ikkje er vurdert skredfare ved tunnelportalen på Ørskogfjellet.

For regulert omsynssone Skredfare H310 ved nordre tunnelportal i Vik gjentek vi råda som vi ga i uttalen ved først gongs offentleg ettersyn;

Normalt vert omsynssone Skredfare H310 nytta på plankartet for å markere areal som ikkje stettar byggteknisk forskrift (TEK17) sine krav tryggleik mot skred. Vi reknar med at de har kartlagt skredfare mot den nye vegen med utgangspunkt i tryggleikskrava slik dei er definert i N200 kapittel 1.1.8, og at de har utarbeidd eit faresonekart som syner areal som ikkje stettar tryggleikskrava. De bør då nytte dette faresonekartet til å avgrense omsynssone Skredfare H310 i plankartet. For å synleggjere at det skal gjennomførast sikringstiltak bør de nytte andre verkemiddel enn omsynssone H310. Dersom sikringstiltak skal gjennomførast utanfor planområdet vil vi rå dykk til å utvide planområdet og innarbeide tiltaket i planen.

Energianlegg

Feil omsynssone for høgspenning i sentralnettet

NVE gjentek at 132 kV høgspenning Giskemo – Kjelbotn er ein del av sentralnettet. Sentral- og regionalnettanlegg som har konsesjon etter energilova er i hovudsak unnateke frå pbl. Slike større høgspenningsliner skal settast av som omsynssone H740 Bandlagt etter anna lovverk (pbl § 11-8d) i plankartet. H740 skal i følgje teiknereglane teiknast med svart horisontal/vertikal rutemønster, og ikkje som H370 med raud skravering. **NVE ber om at plankartet og tilhøyrande føresegner vert retta opp med rett omsynssone før slutthandsaming av planen.**



Meir informasjon

De finn mykje informasjon på våre nettsider om arealplanlegging, <https://www.nve.no/arealplanlegging/>. Vår uttale i saka er nødvendigvis ikkje uttømmende. For å få ei fullstendig oversikt viser vi til [Kartbasert rettleiar for reguleringsplan](#), som leier dykk gjennom alle våre fagområde, og gir dykk verktøy og innspel til korleis våre tema skal takast omsyn til i reguleringsplanen. Dersom de har spørsmål, eller det er noko i denne uttalen som er uklart, kan de ta kontakt pr. telefon eller e-post.

Med helsing

Øyvind Leirset
Seksjonssjef

Ole-Jakob Sande
Senioringeniør

Dokumentet blir sendt utan underskrift. Det er godkjend etter interne rutinar.

Mottakarar:

Statens vegvesen

Kopimottakarar:

STATSFORVALTAREN I MØRE OG ROMSDAL
Møre og Romsdal fylkeskommune
Vestnes kommune

Fra: "Tone Hammer"
Sendt: tirsdag 18. oktober 2022 08:25:53
Til: "ane.sofie.viset.fremstedal@rr-research.no" <ane.sofie.viset.fremstedal@rr-research.no>
Kopi: "Magnhild Tone Rømyhr" <magnhild.romyhr@vegvesen.no>; "Harald Inge Johnsen" <harald.johnsen@vegvesen.no>
Emne: SV: Ny E39 Ørskogfjellet-Vik
Vedlegg: Skjerm bilde_traktorveg Fremstedal.JPG

Hei

Vi oppfatter henvendelsen din som todelt, der jeg skal prøve å svare på det første spørsmålet ditt. Del to tar vi som en merknad til planen og vil bli besvart når alle merknadene som kommer inn til planforslaget blir behandlet. Vi sørger for at merknaden blir lagt inn på arkivsaken sammen med andre merknader. I merknadsbehandlingen vil vi samarbeide med Vestnes kommune.

Det symbolet du har avmerket med rødt er noe som ligger i kartgrunnlaget og det ligger utenfor planområdet. Vi skal ikke gjøre noe i dette området. Symbolet viser rester etter en tidligere traktorveg/kjøring med traktor. Jeg fant tydelige spor på et flyfoto fra 2015. Legger ved et utsnitt derfra.

Med hilsen
Tone Hammer
planleggingsleder

Statens vegvesen Utbygging
Utbyggingsområde midt, E39 Ålesund–Molde og E6 Grong–Nordland g
Besøksadresse: Strandveien 40, Trondheim
Mobil: +4794144683 **web:** +47 24019967 **epost:** tone.hammer@vegvesen.no
www.vegvesen.no **epost:** firmapost@vegvesen.no

Fra: Ane Sofie Viset Fremstedal <Ane.Sofie.Viset.Fremstedal@rr-research.no>
Sendt: fredag, oktober 14, 2022 2:28 pm
Til: Harald Inge Johnsen <harald.johnsen@vegvesen.no>
Kopi: Astrid Fremstedal <astridfrem@gmail.com>; Henrik Carlberg <carlberg.henrik@gmail.com>; Vestnes - postmottak <postmottak@vestnes.kommune.no>
Emne: Ny E39 Ørskogfjellet-Vik

Hei Harald

Jeg har forsøkt å komme i kontakt med Magnhild på e-post ved to anledninger tidligere i uka, men jeg får ikke svar.

Kan du være så vennlig å bevare spørsmålene mine?

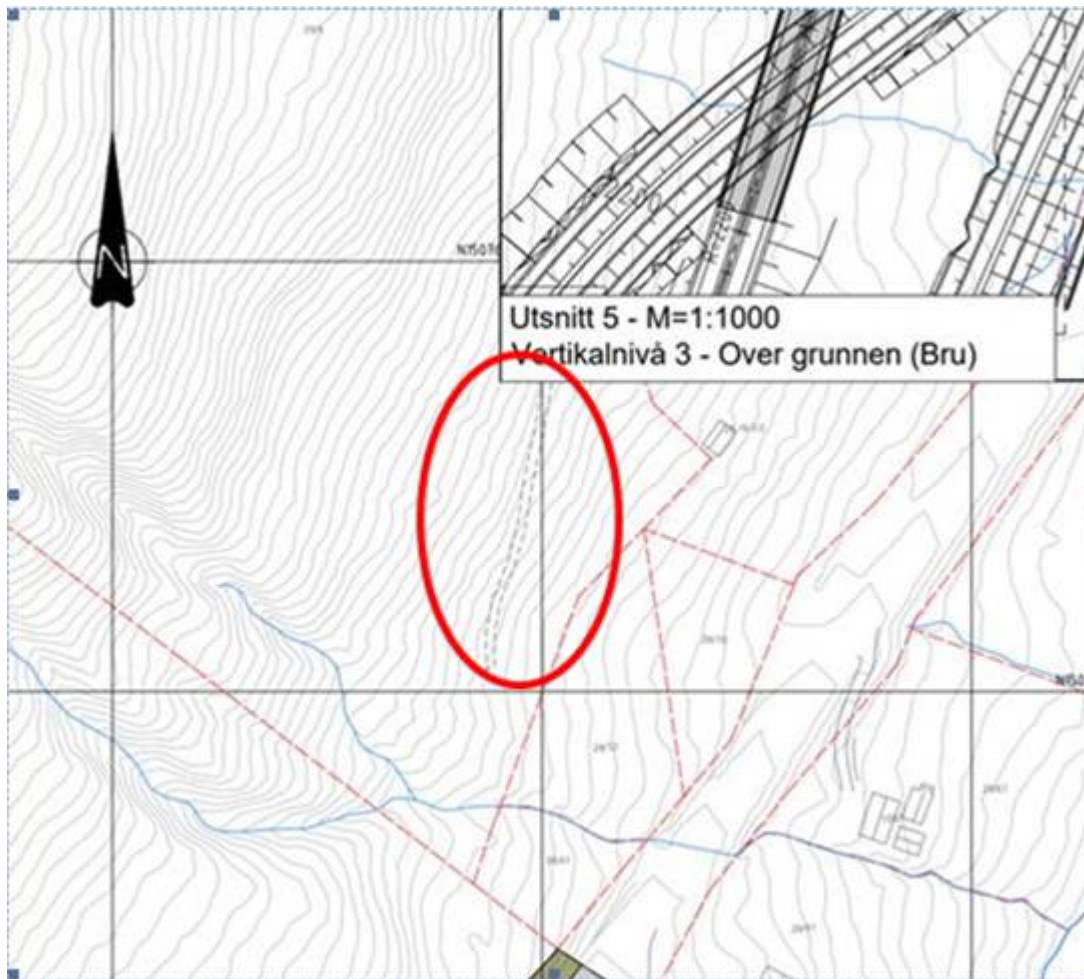
Mvh Ane Fremstedal

From: Ane Sofie Viset Fremstedal
Sent: 11. oktober 2022 09:53
To: Ane Sofie Viset Fremstedal
Subject: Ny E39 Ørskogfjellet-Vik

Hei Magnhild

Jeg har to spørsmål:

1: På plankart blad 03 så er det tegnet inn noe på vår eiendom 29/5 som vi er usikker hva er. Kan du være så vennlig å oppklare hva som er tegnet inn? Merket i kartutsnitt med rød sirkel.



2: Både planbeskrivelsen og merknadsbehandlingen så skriver SVV følgende:

«Løsningen er derfor at eierne av disse eiendommene må kjøre over hverandres eiendommer i teleperioder for å hente ut eventuelt virke. Statens vegvesen ordner gjensidige tilkomstsrettigheter som blir tinglyst på de berørte eiendommene. Dette forholdet blir tatt opp under grunnervervet og lagt inn i de respektive kjøpekontraktene. Rettigheten som gis bør være slik utformet at den senere kan benyttes utover det å kjøre over hverandres eiendommer i teleperioden.»

Kan du greie ut mer detaljert? Vil SVV prøve å få i stand tilkomstrettigheter for primært telekjøring eller også kjøring utenfor teleperioden? Hvorfor er det foreslått kjøring utenfor teleperiode senere dersom man er bekymret for skader på myra?

I noen av områdene det gjelder er primært bestående av myr, her går telen vanligvis ikke dypt. Det vil derfor være problematisk å kjøre hverandres eiendommer slik som SVV har foreslått det. Når det er tele i myra om vinteren, så er det for mye snø til å kunne komme frem. Om våren eller høsten når snønivået er lavere går ikke telen gå dypt nok til å gjøre det mulig å komme seg frem med kjøretøy. Det må derfor bygges en skogsvei for at man skal kunne fortsette å bruke skogsarealene som tidligere. Slik situasjonen er nå så har vi direkte adgang til våre skogseiendommer fra nåværende E39, med tilhørende lommer for tømmerbil osv. Henviser til vår høringsuttalelse ved forrige høringsrunde. Ny E39 vil dermed medføre en klar forverring av vår situasjon og vi regner det derfor som urimelig at vi skal måtte bekoste byggingen av en slik skogsvei. Dette gjelder spesielt våre eiendommer 29/28 og 29/5. For den nordlige delen av 29/5 som ligger ved ved Stordalsgrova så vil det bli minimum 850 m å kjøre frem og tilbake til veien med trevirke.

SVV forutsetter at modent trevirke på disse eiendommene blir hentet ned før anleggsaktiviteten til ny E39 starter opp. Gjennom denne forutsetningen så anerkjenner SVV at det vil være utfordrende å hente ned trevirke i ettertid, men løser ikke problemene som ny E39 vil medføre. Å få ned nåværende trevirke er ikke tilstrekkelig løsning da de ovenfornevnte tomtene skal brukes i fremtiden. Vi er derfor uenig i SVV slutning om at tapet den enkelte eiendom har vurderes som liten.

Mvh Ane Fremstedal



Ålesund 2.10.2022

Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Sendt via firmapost@vegvesen.no

Kopi sendt til:

Vestnes kommune

postmottak@vestnes.kommune.no

Ålesund kommune

postmottak@alesund.kommune.no

Nytt reguleringsforslag for E39 Ørskogfjellet– Vik

Vi viser til høringsdokument 15.09.22 med høringsfrist 29.10.22. Saksnummer 20/20416

Vi viser til, og bygger på, våre fråsegner 02.02.2021 (Ørskogfjellet-Vik), 14.02.22 (Ørskogfjellet – Vik) og 12.08.21 (Digerneset-Ørskogfjellet) der vi var innom dei fleste tema, og viser til følgande:

Som **primærstandpunkt** meiner vi i Naturvernforbundet at vi ikkje har bruk for det vegnettet med den delstrekninga som no er på høyring.

Dette vegprosjektet er svar på eit spørsmål frå fortida. Når ein ser framover, må der andre løysingar til. Same kva som skal vere drivstoff på bilane i framtida, så vil det vere nødvendig å transportere mindre. Det vil bli færre bilar som køyrer sjeldnare og dei må bruke mindre drivstoff.

Større bu- og arbeidsmarknadsregion har ei tid representert noko som er rekna som positivt. I framtida vil verksemdar og samfunn som har mindre behov for stadig kontakt over litt avstand vere ein fordel, og då er ikkje kortare køyretid nokon fordel når avstanden er så lang som han er mellom Ålesund og Molde.

Arealbruk vil i framtida koste meir. Dyrka jord som går med vil måtte føre til kompenserande tiltak. Det må til ein grunnleggande strategi med arealnøytralitet ved at ein legg nye inngrep til areal som alt har inngrep, og at ein restaurerer nedlagde vegstrekningar tilbake til natur. Ikkje minst må ein tenkje nytt om myr, slik at myrområde framleis kan ha sin funksjon. Myr har stor innverknad for overvasshandsaming, for klima og for biologisk mangfald. Naturvernforbundet har tidlegare tilrådd at det blir bygd krabbefelt langs noverande veg over Ørskogfjellet, for betre framkome.

Dessutan, det går veg mellom Ålesund og Molde i dag. Viss trafikken går ned heller enn å auke, så er det store delar av vegløyisinga i dag som er gode nok også for framtida. Målet for både verda og Møre og Romsdal er at utsleppa skal gå ned, at tapet av natur skal reduserast. Då må vi halde oss unna vegløyisingar som aukar trafikken.

Ferjelaus fjordkryssing gjev fridom til nokre, men vil føre til mindre fridom for andre. 40 % av innbyggjarane i Noreg har ikkje førarkort, og mange av dei vil vere avhengige av kollektivtransport. Auka tilrettelegging for bilen fører til dårlegare kollektivtransport, altså mindre fridom. Ein god del av sistnemnte gruppe har få alternativ og vil oppleve dette særleg tyngande. Auka del med kollektivtransport er dessutan eit bidrag til å nå klimamål. Auke i kollektivløyisinga er avhengig av at bussen kjem fram omtrent like fort som bilen.

Slik Naturvernforbundet ser det vil parsellen Ørskogfjellet – Vik ha svært ugunstige verknader for kollektivløyisingane i fylket. Strekinga har i dag ei ganske god løysing både for bil og kollektiv. I Plandokumentet tek også Statens vegvesen til orde for at ekspressbussen framleis skal køyre via Vestnes før den skal fortsette til Vik og Molde, ein omveg med andre ord.

Ei strekning som er vesentleg viktigare å finne ei god løysing på er Digerneset – Ørskogfjellet. Den dagen ein finn ei god løysing frå Dragsundet gjennom fjellet til Sjøholt og så inn igjen i fjellet for å kome ut igjen oppe i Landedalen, så kan ein løyse mange flokar med ein ny veg.

Med referanse til følgande premiss vil konklusjonen vere klar.

4.2 Statlige planretningslinjer/ rammer / føringer

- Nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging 2019-2023
- Klimaplan for 2021-2030 (st.meld.13)
- Mål med mening 2020-2021 (st. meld 40 om FN's berekraftsmål)

- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2018)
- Statlige planretningslinjer for samordna bolig-, areal- og transportplanlegging (2014)
- Friluftsliv -Natur som kilde til helse og livskvalitet (st.meld. 18 (2015-2016))
- Natur for livet- Norsk handlingsplan for naturmangfold (St.meld 14 (2015-2016))
- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (1995)
- Retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen T 1442/ 2021
- Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanleggingen T 1520/ 2012
- Nasjonal jordvernstrategi (Prop. 127 (2014-2015))
- Nasjonale miljømål for vassdrag, Vassforskrifta.
- Nasjonal strategi for restaurering av vassdrag 2021-2030 (forslag)strategi for restaurering av vassdrag 2021-2030 (forslag)

4.3 Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033 (St.meld.20)

Om E39 Ålesund- Molde står det følgende i NTP 2022-2033:

«Prosjektet knytter sammen de største bo- og arbeidsmarkedsregionene i Møre og Romsdal. Det er om lag 70 km mellom Ålesund og Molde. Veien går gjennom tettsteder og over Ørskogfjellet, som skaper utfordringer med framkommelighet vinterstid. Prosjektet vil bidra til å halvere reisetiden mellom Ålesund og Molde fra om lag to timer til én time. Prosjektet omfatter ferjefri kryssing av Romsdalsfjorden og utbedring av veiene på land. Den nye veien gir også fastlandsforbindelse til flere øysamfunn i regionen. Det er beregnet betydelige inngrep i naturområder av nasjonal verdi, blant annet våtmarksområde og terrengdekkende myr som følge av utbyggingen. Disse forholdene har vært vurdert i forbindelse med prioriteringen av prosjektet. Det er grunn til å påpeke at beregningene er usikre. Det er først gjennom detaljregulering at inngrepet og størrelsen blir endelig avklart. Kostnader for E39 Ålesund- Molde er redusert med 40 prosent sammenlignet med Nasjonal transportplan 2018-20129, dvs. i overkant av 41 mrd. Kroner til om lag 24 mrd. Kroner. Netto nytte er -4,2 mrd. kroner og netto nytte pr. investerte krone er – 0,2 mrd. Reisetidsreduksjonen bidrar med nytte både for både person- og godstransport. Samtidig medfører trafikkveksten økte klimagassutslipp, og utbyggingen vil gi betydelige naturinngrep. Nordre halvdel har noen vedtatte reguleringsplaner (brua og den undersjøiske tunnelen). Det pågår arbeid med kommunedelplan i Molde og reguleringsplan sør for den undersjøiske tunnelen»

Etter å ha lest plandokumentet er vår analyse at prosjektet Ørskogfjellet-Vik er umåteleg dårlig og med liten samfunnsnytte, men med stor negativ verknad på natur og miljø.

Den einaste «nytteverdi» er auka biltrafikk og svakare kollektivtilbod stikk i strid med alle overordna lokale og globale plikter. Sjå tidlegare kommentar.

Dersom ein legg kapittel 6 i NTP til grunn kjem både Ørskogfjellet-Vik og Ørskogfjellet-Molde svært dårlig ut på alle tiltakspunkt. Det samme gjer Breivika-Ørskogfjellet etter foreløpig plan frå Statens Vegvesen. Særlig plan gjennom Solnørdalen og over toppen av Ørskogfjellet er sterkt i strid med føringane.

I Planbeskrivelsen er det ikkje avklart korleis ein skal bruke, eller deponere, tunellmasser. Der er nevnt rasforbygging vidare gjennom Skorgedalen, eller til alt overmål som veggrunn gjennom myra sørover mot Ålesund. Eit område med myr som vil bli øydelagt, og som held fram inn i naturreservat. Ja, der er nevnt at dette vil ha stor negativ verknad på natur og naturmangfald. Utan aktiv forbyggande handling blir dette bare tomme fraser.

Vidare har Statens vegvesen etablert ein referanseverdi for måling av klimautslepp. Også spesifisert som 0-alternativ. Slik dette alternative er skildra er dette ei samanlikning med framleis bruk av E39 til Vestnes og vidare til Vik, både i lengd og i tid. Dette er rein sminking av tunellalternativet ettersom Vestnes kommune har nekta at der skal settast trafikk på strekninga Vik - Molde før strekninga med tunell Ørskogfjellet til Vik er ferdigstilt. Difor er dette 0-alternativet bare fjas.

Vårt 0-alternativ, slik vi tidlegare har uttalt, er å skrote heile det fergefrie alternativet og bruke det noverande oppgraderte fergetilbodet Vestnes til Molde med naudsynete forsterkningar/utbetringar på strekninga Ålesund til Vestnes.

Med det som utgangspunkt må der ei total revurdering av både samfunnskostnaden, miljøkostnaden, eit påtvinga dyrt alternativ for brukarane. Spesielt etter at alle fergene som skal erstattast enten blir heilt gratis, eller når det gjeld Molde-Vestnes til ein vesentleg redusert kostnad. (114 kroner for vanlig bil, 57 kroner for nullutslepp). I tillegg til sparte energikostnader. Fergene brukar straum tilsvarande drift av vifter/pumper/lys på strekninga Ålesund til Molde, jfr. SVV sine egne tal.

I tillegg trur vi at ved neste korsvei vil prosjektet med framskrive ÅDT på 5500 ein gang om 40-50 år bli lagt i skuffen, sjøl om det i Planbeskrivelsen optimistisk er formulert: «»E39 Ålesund-Molde er prioritert i gjeldende Nasjonal Transportplan 2022-2033. Forutsatt politisk prioritering kan første etappe av utbyggingen starte opp i 2023. Hele prosjektstrekningen ny E39 Ålesund- Molde vil kunne stå ferdig i 2030»»

Framlegginga av neste års Statsbudsjett hadde ikkje med noko om prosjektet med grunngjeving at der ikkje var føresett ei utbetaling i 2023.

Med andre ord, det er ikkje naudsynt å gå vidare med planane på høyring, eller totalprosjektet, med dei negative konsekvensane det vil ha på natur og miljø, eller økonomi.

moreogromsdal@naturvernforbundet.no

Med helsing

For Naturvernforbundet i Møre og Romsdal

Øystein Folden

aalesund@naturvernforbundet.no

Naturvernforbundet i Ålesund og omegn

Louise Thoresen

Sak 20/20416 Innsigelser mot ny E39 Ørskogfjellet-Vik: Adkomst til plantefelt/vedteiger

Vi er meget fornøyde med at en rekke av våre innsigelser er tatt til følge og at oransje alternativ er lagt bort. Vi fastholder dog våre gjenværende innsigelser imot ny E39 Ørskogfjellet-Vik da disse ikke er tilstrekkelig imøtekommet av SVV. Det er særlig adkomsten til utmarksteiger som grenser til vestsiden av ny E39 som er problematisk. Disse teigene har driveplikt, noe som gjør SVVs kommentar om adkomst til utmarksteigene uholdbar av flere grunner:

- Mer generelt anføres en rekke påstander som ikke er tilstrekkelig begrunnet eller belagt.
- Det er spesifikke problem med disse utmarksteigene som ignoreres. Noen av disse teigene består av mye myrareal (slik SVV også påpeker), og normalt er dette et snørikt område slik at det sjelden blir tele som går dypt nok til at man kan kjøre over eiendommene slik SVV foreslår. I kalde vinterperioder er det ofte også et problem at det er for mye snø til å kjøre med traktor eller skogsmaskin i dette området. Ingen av disse problemene tar SVVs forslag høyde for.
- SVV anbefaler at grunneierne skal inngå en avtale om adkomstrett utenfor teleperioden. Det er vanskelig å se hvordan en slik trasé for adkomst ikke vil utvikle seg til en form for vei som vil beslaglegge myrareal. Dette kan vanskelig sees på som noe annet enn en anerkjennelse av at en adkomstvei bør være til stede til tross for mulig tap av myrareal. Det er da noe besynderlig at hovedargumentet mot en skogsvei er beslaglegging av myrareal. Det fremstår dermed som et vikarierende argument for å unngå kostnadene knyttet til etablering av en skogsvei. Dersom tap av myrområde er viktig, kunne det for eksempel vært mer å hente ved å kombinere de to store plankryssene som kan ende opp i kort avstand fra hverandre enn å unngå å bygge en liten skogsvei rett ved siden av ny E39. Dersom SVV gjør et hederlig forsøk, vil de sikkert kunne legge skogsveien i et område som uansett blir beslaglagt eller ødelagt av byggingen av ny E39.
- SVV forutsetter at modent trevirke på disse eiendommene blir hentet ned før anleggsaktiviteten til ny E39 starter opp. Gjennom denne forutsetningen, anerkjenner imidlertid SVV i realiteten at det er direkte problematisk å hente ned trevirke i ettertid, uten at SVV løser problemene som ny E39 medfører.
- Det er ikke en fullgod løsning å få ned nåværende trevirke fordi de ovenfornevnte tomtene skal brukes også i fremtiden, selv om adkomsten da er vesentlig forringet.
- Vi bestrider derfor SVVs påstand om at tapet den enkelte eiendom vurderes som liten. Etter vårt syn vil SVVs forslag svekke verdien og adkomsten til utmarksteigene betydelig. Dette berører ikke bare eiendommene til Ståle Fremstedal, men også flere andre grunneiere.
- Basert på dette krever vi derfor at det må bygges en skogsvei for at man skal kunne fortsette å bruke skogsarealene som tidligere. Slik situasjonen er nå, har vi direkte adgang til våre skogseiendommer fra nåværende E39 (0-alternativet), med flere tilhørende lommer for tømmerbil og lignende. Vi henviser i denne forbindelse til vår høringsuttalelse ved forrige høringsrunde. Ny E39 vil dermed medføre en klar forverring av vår situasjon og vi regner det derfor som urimelig at vi skal måtte bekoste byggingen av en slik skogsvei. Dette gjelder spesielt våre eiendommer 29/28 og 29/5. For den nordlige delen av 29/5 som ligger ved ved Stordalsgrova så vil det bli 850 m å kjøre frem og tilbake til veien med trevirke.

Ståle Fremstedal 25.10.22

Tilleggsinnsigelse fra Martin Bjermeland

Jeg som eier av 29/17 og 29/18 ser også på det som ett problem at Statens Vegvesen ikke tar høyde for våre skogseiendommer.

Ett minimumskrav de bør oppfylle er at det ikke blir færre avkjørsler enn det som er pr dags dato 26.10.2022 og som et forslag tidligere nevnt lage traktorvei ved siden av hovedvei som alle grunneiere som blir berørt kan og vil benytte.

Tresfjord 26.10.22 Martin Bjermeland

Ørskogfjellet – Vik parsellen bør «skrinlegges» sammen med resten av planene til Møreaksen.

«Møreakse-fjordkryssingen» er ikke bygget på en god faglig eller demokratisk prosess. Den strider mot all faglig og sunn fornuft. Norges befolkning står nå og i fremtiden ovenfor store økonomiske- og energipraktiske utfordringer pga. feilslått energipolitikk. Å bygge veier som vil forsterke dette må settes på pause og revurderes eller skrinlegges helt.

Innledning

Hvordan var prosessen i sammenlignbart prosjekt?

E39 Rogfast er sammenlignbar. Prosessen begynte her av SVV som fagansvarlig, først med konsekvensutgreiing (KU 2003) med godkjenning i Vegdirektoratet (VD) og deretter overlatt til fylket for videre prosjektplanlegging.

Hva skjedde lokalt her i Møre og Romsdal?

E39 Møreaksen begynte med at selskapet Møreaksen AS leide inn egen «tunnel konsulent» i 2005.

Møreaksen AS fikk deretter fagansvaret for å utarbeide fylket sin innstilling til løsning for fjordkryssing til NTP (Temaplan samferdsel 2009). (les avsnitt om faglig ansvar under)

MA-persongruppe fikk med andre ord feilinformert fylkestinget og laget sterke politiske føringer for SVVRM med å "tilpasse" sin KVV 2011 for godkjenning i Vegdirektoratet.

Konklusjon

Rogfast ble bestemt av et SVV.

Her i fylket ble fjordkryssingen bestemt av Møreaksen AS med SVVRM (Statens Vegvesen Region Midt) som "sannhetsvitne".

Hvordan er dette mulig?

Faglig ansvar for valg av fjordkryssing.

Selskapet Møreaksen AS (MA) fikk det faglige ansvaret for "Temaplan Samferdsel 2009".

Denne "Temaplan" var avgjørende og skulle presentere hvilken fjordkryssing fylkestinget skulle velge inn mot NTP og fergefri E39.

Temaplan-arbeidet ble fordelt mellom 3 grupper.

Gruppe Midt (Romsdalsfjorden), hadde deltakere som i all hovedsak hadde sterk tilknytning til Møreaksen AS.

Gruppeleder (tidligere styreleder i Møreaksen AS), Orten representerer ROR og MA som et godt eksempel. Også O. Vatne Sp. (tidligere styremedlem i MA), og innleid konsulent til MA, sitter i gruppen.

Fylkesting og respektive kommuner m.fl. ble i 2007 "lurt inn" som eiere av Møreaksen AS med symbolske beløp, dette for å få til et demokratisk inntrykk utad, og dermed blir et inhabilt eierskap "hvitvasket".

Hvilken fjordkryssing, annet enn Møreaksen (Tautrapplanen), kunne velges inn mot NTP når fylkeskommune og involverte kommuner var eiere av Møreaksen AS? Svaret er ingen!

En slik sammensetning av styre- og gruppemedlemmer, politikere og eiere ga ikke rom for andre fjordkryssinger.

Med dette som utgangspkt. utredet SVVRM (Statens Vegvesen Region Midt) KVV 2011.

Tallene i Temaplan 2009 ble brukt og dermed ble det et forhåndsbestemt og "MA-pressgruppens" førstevalg også her.

Siden KVV krever alternativer ble 3. part utreder Rambøll med i arbeidet. De påpeker eksisterende "politisk fokus" og "sterke krefter" og måtte legge tilside forslaget med flytebru (K5) som dagens folkefavoritt, Romsdalsaksen, er bygget på. Dette ble "lagt vekk" selv om konseptet hadde bedre tall enn Møreaksen, som også da var det klart dyreste alternativet.

Alle midler har i ettertid blitt brukt av SVV i samarbeid med Møreaksen AS til å forsvare "feilvalget".

Noen synspkt.:

- Var det habilt å la Møreaksen AS få det faglige ansvaret for fjordkryssingen?
- Var det habilt å la tidligere styreleder, styremedlemmer og prosjektleder i Møreaksen AS sitte i en komite som skulle velge hvilken fjordkryssing fylket skulle prioriteres i NTP?
- Var det habilt å la Møreaksen AS ha ansvaret for kommunedelplan arbeidet med Møreaksen etter KVV 2011?
- Kan vi kalle denne KVV2011 godt faglig forankret? I tilfelle hva gjør den til det når når vedtekt i Møreaksen AS blokkerer alternative løsninger?

Hvorfor skrinlegge?

Folkemeningen skal være styrende.

Et betydelig flertall i folket mener denne forhistorien er et klokkeklart signal om at våre folkevalgte har gjort en feilvurdering. Ombudsroller må i mye større grad reflektere folkemeningen. Det er det norske folk sine verdier noen har lurt til seg på en lite tillitsvekkende måte. SVV er her et "verktøy" som gjennom politisk beslutningstilpassing, har latt seg utnytte på bekostning av sine egne visjoner, formål og verdier.

Siden 2009 har Møreaksen blitt omtalt som en demokratisk valgt løsning, men fakta viser at kun 23 % av folk og næringsliv vil ha den.

Bl.a. Klinge og Lien (Sp) er tydelig på at folkemeningen skal være styrende, da lurer velgerne sikkert på når? (ref. folkerøystingen i Haram kommune)

Konklusjon

Denne oppsiktsvekkende prosessen viser hvordan politiske posisjoner, pressmiddel og maktmissbruk blir tilpasset for å kjempe frem lokale særinteresser. Forkjemperne i Møreaksen AS for fjordkryssingen Møreaksen menes å være bygget på et godt faglig og demokratisk fundament, og det stemmer, men kun i deres hode.

Om Møreaksen blir bygget blir den en evigvarende påminnelse om at vår veietat aldri tok ansvar for utfordringene med denne tragiske veiløsningen der ulykkesstatistikken dessverre blir et overordna tema. Rapportene som viser søknadene om alle avvik fra veistandard, utfordringen med varmgang, monotoni og redsel er det ingen i MA-leiren som snakker om. Det som blir fremhevet er at 4-5 mil med tunneller mellom Ålesund og Molde blir en «velsignelse».

Her er det noen godt voksne mennesker som ennå ikke har forstått meningen med «det gode liv» og det må være både pinlig og flaut.

En oppfordring til SVV (lokal avdeling)

SVV har egne Visjoner, Formål og Verdier å strekke seg etter. Men gjør dere det?

Visjonen er:

På veg for et bedre samfunn

Formålet er:

- Vi utvikler og tar vare på et sikkert, miljøriktig og effektivt transportsystem.
- Formålet skal dekkes på godt faglig grunnlag og i samspill med politikere, brukere og andre interessenter.

SVV sine verdier er:

- Ta ansvar og vise tillit
- Være åpne og kundesvennlige
- Være romslige og skape arbeidsglede

Dette er punkter som bør overbevise oss alle om at våre veier er i de beste hender.

Men fremstår vår veietat i Møre og romsdal slik?

Eksempelet med foretaket Møreaksen AS (MA) og hvordan selskapets vedtekt om fastlandssamband fikk innpass i SVV sitt grunnlag for politisk beslutning, underbygger at SVV sine mål og visjoner på ingen måte stemmer med virkeligheten.

MA sitt samarbeidet med SVV RM "fanget" KVU 2011 til kun et alternativ. Dette har ført til at jobben i ettertid har gått med til å forsvare valget med bl.a. å manipulere bort oversjøisk alternativ i 2010, 2019 og 2021.

SVV i vår region har, med andre ord, vist en total mangel på hensyn i forhold til beskrevne visjoner, formål og verdier.

- det faglige grunnlaget blir manipulert for å tilpasse lytterne. Det viser bl.a. utredninger og rapporter om reisetid, trafikk tall og miljøhensyn.
- politikerne blir feilinformert
- brukerne og eierne (det norske folk) blir ikke tatt hensyn til.
- det prioriteres veiløsninger der tunge kjøretøy må sjekkes for varmgang.
- det prioriteres veiløsninger der selvberging er eneste løsning.
- det prioriteres konsept med høy risiko ved brann.
- miljøet blir ikke tatt hensyn til.

Ingen i SVV må ta ansvar for fremtidige utfordringer med Møreaksen. Derfor bryr de seg svært lite om folkemeningen og nevnte punkter. I dag er det kun Møreakse-pressgruppen, som utgjør 23% av folket(eierne), som har tillit til SVV.

Agendaen er avslørt.

Et «narrespill»

Dette "narrespillet" må avsluttes når vi også vet at Møreaksen vil bli en fysisk og psykisk utfordring for mange i vårt samfunn?

En undersøkelse som ble gjennomført i Norge av TNS Gallup for If skadeforsikring i 2009 viser at:

20 % liker seg dårlig i tunnel.

16,8 % svarer at de føler et visst ubehag ved å kjøre i tunneler.

1,4 % svarer at de er redde.

2,9 % helst velger en omveg.

En pendler vil bruke ca. 1.5t i tunnel hver dag mellom Ålesund og Molde.

Er det dette SVV mener med Visjonen: " På veg for et bedre samfunn" ?

Det er i tilfellet en merkelig måte å vise det på.

Ref.:

2009 Temaplan+samferdsel+-+Ferjefri+E39+i+Møre+og+Romsdal

2010 SVV sin overbyggingsrapport.

2010.06 Prosjektplan_KVU_E39Ålesund-Bergsoya

2011 Moderne vegtunneler Hovedrapport

2011.10 Konseptvalgutredning E39 Ålesund-Bergsøya

2012 Etatsprogrammet Moderne vegtunneler_strategi trafikkantsikkerhet og brannsikkerhet i vegtunneler

2012 FerjefriE39_policygruppa_OlavE_21aug2012

2012 FerjefriE39_rapport_20desember2012

2012 Statens vegvesens rapport 132 Moderne vegtunneler D-V Hovedkostnader

2013 Trafikktryggingstrategi 2013_2022

2015 Tre byer - trippel kraft, forstudie til strategival (1)

2015 statusrapport-ferjefri-e39-mai-2015

2015 SVV_Nytte kostnads rapport_364

2015 vegrams-analysen-for-kostnader-oppetid-og-spesielle-forhold

2015.03 E39 Vik-Julbøen - Vedtatt planprogram

2015-08-25-Agenda-E39-2015-Kjersti-Kvalheim-Dunham

2016 Formingsveileder E39 Romsdalsfjorden- høy oppløsning

2016 Planomtale Vik Julbøen

2016 Presentasjon E39 Ålesund-Molde - Kjetil Strand

2016 Referat og presentasjon fra Referansegruppemøte 30.09.2016

2017 SVV-20171005-Molde-øst-Molde-næringsforum

2017 Tilleggsutgreiing E39 Digernes-Vik - KVU E39 Ålesund-Bergsøya

2018 Klimatilpasning i vegprosjekter, Region midt

2021 E39 Ålesund - Bergsøya. Tilleggsutredning Møreaksen og RomsdalsaksenSweco 2013

2022 e39-alesund-molde-trinn-1-vik-molde---faglig-grunnlagVianova sin rapport 2021

E39_Rogfast_Tunnelventilasjon_og_luftkvalitet

Rapport - E39 Vik-Julbøen - Framtidas kollektivsystem

Gang+sykkelveg+strategi+2010-2019

m.fl.

Audun Karlstrøm, Vestnes.

Sak 20/20416 Innsigelser mot ny E39 Ørskogfjellet-Vik: Adkomst til plantefelt/vedteiger

Vi er meget fornøyde med at en rekke av våre innsigelser er tatt til følge og at oransje alternativ er lagt bort. Vi fastholder dog våre gjenværende innsigelser imot ny E39 Ørskogfjellet-Vik da disse ikke er tilstrekkelig imøtekommet av SVV. Det er særlig adkomsten til utmarksteiger som grenser til vestsiden av ny E39 som er problematisk. Disse teigene har driveplikt, noe som gjør SVVs kommentar om adkomst til utmarksteigene uholdbar av flere grunner:

- Mer generelt anføres en rekke påstander som ikke er tilstrekkelig begrunnet eller belagt.
- Det er spesifikke problem med disse utmarksteigene som ignoreres. Noen av disse teigene består av mye myrareal (slik SVV også påpeker), og normalt er dette et snørikt område slik at det sjelden blir tele som går dypt nok til at man kan kjøre over eiendommene slik SVV foreslår. I kalde vinterperioder er det ofte også et problem at det er for mye snø til å kjøre med traktor eller skogsmaskin i dette området. Ingen av disse problemene tar SVVs forslag høyde for.
- SVV anbefaler at grunneierne skal inngå en avtale om adkomstrett utenfor teleperioden. Det er vanskelig å se hvordan en slik trasé for adkomst ikke vil utvikle seg til en form for vei som vil beslaglegge myrareal. Dette kan vanskelig sees på som noe annet enn en anerkjennelse av at en adkomstvei bør være til stede til tross for mulig tap av myrareal. Det er da noe besynderlig at hovedargumentet mot en skogsvei er beslaglegging av myrareal. Det fremstår dermed som et vikarierende argument for å unngå kostnadene knyttet til etablering av en skogsvei. Dersom tap av myrområde er viktig, kunne det for eksempel vært mer å hente ved å kombinere de to store plankryssene som kan ende opp i kort avstand fra hverandre enn å unngå å bygge en liten skogsvei rett ved siden av ny E39. Dersom SVV gjør et hederlig forsøk, vil de sikkert kunne legge skogsveien i et område som uansett blir beslaglagt eller ødelagt av byggingen av ny E39.
- SVV forutsetter at modent trevirke på disse eiendommene blir hentet ned før anleggsaktiviteten til ny E39 starter opp. Gjennom denne forutsetningen, anerkjenner imidlertid SVV i realiteten at det er direkte problematisk å hente ned trevirke i ettertid, uten at SVV løser problemene som ny E39 medfører.
- Det er ikke en fullgod løsning å få ned nåværende trevirke fordi de ovenfornevnte tomtene skal brukes også i fremtiden, selv om adkomsten da er vesentlig forringet.
- Vi bestrider derfor SVVs påstand om at tapet den enkelte eiendom vurderes som liten. Etter vårt syn vil SVVs forslag svekke verdien og adkomsten til utmarksteigene betydelig. Dette berører ikke bare eiendommene til Ståle Fremstedal, men også flere andre grunneiere.
- Basert på dette krever vi derfor at det må bygges en skogsvei for at man skal kunne fortsette å bruke skogsarealene som tidligere. Slik situasjonen er nå, har vi direkte adgang til våre skogseiendommer fra nåværende E39 (0-alternativet), med flere tilhørende lommer for tømmerbil og lignende. Vi henviser i denne forbindelse til vår høringsuttalelse ved forrige høringsrunde. Ny E39 vil dermed medføre en klar forverring av vår situasjon og vi regner det derfor som urimelig at vi skal måtte bekoste byggingen av en slik skogsvei. Dette gjelder spesielt våre eiendommer 29/28 og 29/5. For den nordlige delen av 29/5 som ligger ved ved Stordalsgrova så vil det bli 850 m å kjøre frem og tilbake til veien med trevirke.

Ståle Fremstedal 25.10.22

Tilleggsinnsigelse fra Martin Bjermeland

Jeg som eier av 29/17 og 29/18 ser også på det som ett problem at Statens Vegvesen ikke tar høyde for våre skogseiendommer.

Ett minimumskrav de bør oppfylle er at det ikke blir færre avkjørsler enn det som er pr dags dato 26.10.2022 og som et forslag tidligere nevnt lage traktorvei ved siden av hovedvei som alle grunneiere som blir berørt kan og vil benytte.

Tresfjord 26.10.22 Martin Bjermeland



Vestnes
kommune

STATENS VEGVESEN
Postboks 1010Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Dykkar ref.

Vår ref.
PLAN-20/00113-44

Saksbehandlar
Jan Rune Jacobsen
+47 95104369

Dato
27.10.2022

Reg.plan E39 Ørskogfjellet - Vik, Innspel ved 2.gongs offentlig ettersyn

Sakspart
Nabo

STATENS VEGVESEN
ÅLESUND KOMMUNE

Vedlagt følger utskrift av saksutgreiing og planutvalet sitt vedtak i saka.

Med helsing

Jan Rune Jacobsen
Planansvarleg

Dokumentet er elektronisk godkjent

Vedlegg:
Reguleringsplan E39 Ørskogfjellet - Vik - Nytt offentlig ettersyn (høyring)
Vedtak

Mottakere:
STATENS VEGVESEN

Kopi til:
ÅLESUND KOMMUNE

Postadresse
Brugata 10
6390 Vestnes
www.vestnes.kommune.no

Telefon
71 18 40 00
postmottak@vestnes.kommune.no

Org.nr
939 901 965



midt i blinken

Saksprotokoll

Arkivsak-dok. 20/01075
Saksbehandler Jan Rune Jacobsen

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Planutvalet	26.10.2022	PS-63/22

Reguleringsplan E39 Ørskogfjellet - Vik - Nytt offentlig ettersyn (høring)

Planutvalet har behandlet saken i møte 26.10.2022 sak PS-63/22

Møtebehandling

Forslag til nye pkt. 4 og 5 framsett av Tor Egil Valldal (FRP):

4)

Lokaltrafikk, turgåarar og hyttteeigarar skal få eit minst like godt tilbod som dagens når det gjeld adkomst, oversikt, støy, parkering og tryggleik

5)

Busstopp må være nært skisenter og Fjellstua. Det må også være trygt og komme seg til og frå buss til omtalte plasser for barn, eldre og bevegelseshemma

Forslag til nytt pkt. 6 framsett av Kai Magne Stokkeland (AP):

6)

Fremstedalen/Skorgedalen: For regionen og fylket er eksportvegen E136 like viktig som ny E39. Det må planleggast og byggast forbikjøringsfelt for E136 i området Fremstedal til påkobling ny E39 Ørskogfjellet.

Planutvalget er bekymra for at manglande heilheitlig planlegging Digernes-Vik vil medføre store inngrep i naturreservata Måslia (1986) og Nysetervatnet (1988) på Ørskogfjellet.

Reguleringsplana må som eit minimum også omfatte bythaugen/grense til Ålesund kommune med planlagt avkjøring til utfart/rekreasjon i naturreservat og skitrek/Måslia.

Endring i pkt. 2 utarbeidd i møte: (markert)

2. Kryss for trafikk til utfartsområda på Ørskogfjellet og Ørskogfjell Skisenter bør anleggast sentralt på fjellet i nærleiken av Bythaugen (kommunegrensa) som tek omsyn til kollektivtilbod.

Tor Egil Valldal (FRP) trekte sitt forslag til nytt pkt. 4 og 5.

Kai Magne Stokkeland (AP) trekte delar av sitt forslag til nytt pkt. 6, resten vart gjort om til forslag til nytt pkt. 4:

4)

Planutvalet er bekymra for at manglande heilheitleg planlegging Digernes-Vik vil medføre store inngrep i naturreservata Måslia (1986) og Nysetervatnet (1988) på Ørskogfjellet.

Ny endring i pkt. 2 utarbeidd i møte: (markert)

2. Kryss for trafikk til utfartsområda på Ørskogfjellet og Ørskogfjell Skisenter bør anleggast sentralt på fjellet i nærleiken av Bythaugen (kommunegrensa) som tek omsyn til kollektivtilbod.

Planutvalet er bekymra for at manglande heilheitleg planlegging Digernes-Vik også vil medføre store inngrep i naturreservata Måslia (1986) og Nysetervatnet (1988) på Ørskogfjellet.

Kai Magne Stokkeland (AP) trekte sitt forslag til nytt pkt. 4.

Votering

Innstillinga til kommunedirektøren vart sett opp mot forslag til vedtak utarbeidd i møte.

Forslag til vedtak utarbeidd i møte vart samrøystes vedteke.

Planutvalet sitt vedtak

1. Foreslått T-kryss i stigninga på Fremstedal er ikkje vurdert trygt nok i praksis og Planutvalet ber SVV sjå på alternative løysingar.

2. Kryss for trafikk til utfartsområda på Ørskogfjellet og Ørskogfjell Skisenter bør anleggast sentralt på fjellet i nærleiken av Bythaugen (kommunegrensa) som tek omsyn til kollektivtilbod.

Planutvalet er bekymra for at manglande heilheitleg planlegging Digernes-Vik også vil medføre store inngrep i naturreservata Måslia (1986) og Nysetervatnet (1988) på Ørskogfjellet.

3. Når det gjeld tilkomst til utmarksteigar på Fremstedalen, rår Planutvalet til at det som minimum blir anlagt ein avkjørsel til formålet og at tinglyste rettar til ferdsel over andre sin grunn blir sikra. SVV kan også vurdere å løyse ut og ta ned granskogen i samband med anlegget.

Arkivsak-dok. PLAN-20/00113-38
Saksbehandler Jan Rune Jacobsen

Utval

Møtedato

Utvalsak

Reguleringsplan E39 Ørskogfjellet - Vik - Nytt offentlig ettersyn (høyring)

Kommunedirektøren si innstilling:

1. Foreslått T-kryss i stigninga på Fremstedal er ikkje vurdert trygt nok i praksis og Planutvalet ber SVV sjå på alternative løysingar.
2. Kryss for trafikk til utfartsområda på Ørskogfjellet og Ørskogfjell Skisenter bør anleggast sentralt på fjellet i nærleiken av Bythaugen (kommunegrensa)
3. Når det gjeld tilkomst til utmarksteigar på Fremstedalen, rår Planutvalet til at det som minimum blir anlagt ein avkjørsel til formålet og at tinglyste rettar til ferdsel over andre sin grunn blir sikra. SVV kan også vurdere å løyse ut og ta ned granskogen i samband med anlegget.

Saksopplysninger

Bakgrunn:

Statens vegvesen har lagt ut nytt forslag til reguleringsplan for ny E39 Ørskogfjellet – Vik til offentlig ettersyn og høyring. Formålet er fortsatt er å skaffe eit formelt grunnlag for bygging av ny E39 på strekninga. Planforslaget viser ny E39 over ei strekning på 8228 meter. 1738 meter er veg i dagen og 6490 meter er tunnel. Høyringsfrist er 28.10.22 og plandokumenta er tilgjengeleg på denne linken: <https://www.vegvesen.no/orskogfjellet-vik>

Det nye planforslaget baserer seg på lang tunnel, medan det ved første gongs offentlig ettersyn var basert på kort tunnel. Såleis er det teke omsyn til 1 av kommunens (planutvalet) 6 innspel ved 1.gongs høyring. Det er også innspel frå mange andre hald som har tilrådd lang tunnel, m.a. motsegn frå Statsforvaltaren.

Planutvalet sine 6 innspel til planforslaget lyder slik:

1. Foreslått T-kryss i stigninga på Fremstedalen blir vurdert som ei løysing som ikkje er tilfredsstillande. Planutvalet ber SVV sjå på alternative løysingar som skissert i saksutgreiinga.
2. Kryss for trafikk til utfartsområda på Ørskogfjellet og Ørskogfjell Skisenter bør anleggast sentralt på fjellet i nærleiken av Bythaugen (kommunegrensa), t.d. som vist i vedlagte skisser «Kryss skisenteret».
3. Pga. stigningsforhold på opp til 6% bør forbiøyringsfelt/krabbefelt planleggast i stigninga på Fremstedalen sørover mot ny E39.
4. Planutvalet går inn for lang tunnel (rødt alternativ) sidan konsekvensutgreiinga, inklusive fagrapportane er eintydig for denne løysinga, som også vil føre til færre konflikhtar med etablert hytte - /seterområde på Fremstedalen/Bakkesetra. Ulempene som ein unngår med lang tunnel blir vurdert å ha større eller like stor verdi som ekstrakostnadane på ca. 25 mill. kroner. Planutvalet legg til grunn at riggområda ved Bakkesetra dermed ikkje lenger er aktuelle.
5. Planutvalet føreset, uavhengig av traseval, at grunneigarane blir sikra tilkomst til sine utmarksteigar.
6. Vestnes planutval ser svært alvorleg på klima og miljøpåverknad ved ny veg over Ørskogfjellet, og ber om at ein i den vidare planlegginga aktivt søker å redusere arealinngrepa og utnytte areal som alt er teke i bruk.

Planutvalet sine innspel 1, 2 og 3 er ikkje tatt til følgje, medan det på pkt 5 er delvis tatt til følgje og pkt 6 er tatt til orientering

Vurdering

Til behandlinga i planutvalet sitt februar møte gjorde kommunedirektøren slike vurderingar:

Ørskogfjell Skisenter

Den eksisterande dammen (vassreservoar for snøproduksjon) blir liggande midt i ny E39-trase og må derfor erstattast. Dette har vegvesenet teke omsyn til ved ein rekkefølgjeparagraf, som sikrar at eit fungerande alternativ skal vere på plass før veganlegget blir oppstarta. Dette er bra og i samsvar med innspel frå både skisenteret og kommunen.

Synkronisert utbygging

Vegvesenet har gjort det klart at ambisjonen er å synkronisere utbygginga av parsellen Ørskogfjellet - Vik med fjordkryssinga under Romsdalsfjorden, slik at begge anlegga står ferdige samtidig. Dette er også bra og i samsvar med tidlegare innspel frå kommunen, ref. PS-30/21 *Reguleringsplan E 39 Vik - Julbøen - Endring etter forenkla prosess.*

T-kryss i Fremstedalen og hovudkryss ved Bythaugen

Dette heng i hop og utgjør dei 2 første ankepunktene: Planteikninga (R03) og planomtalen side 37 viser eit T-kryss midt i stigninga på Fremstedalen. Dette krysset er tiltenkt trafikk frå Vestnessida, som skal til og frå skisenteret og utfartsområda på Ørskogfjellet. TS revisor Håvard Parr Dimmen (Norconsult) viste i møte med administrasjonen og SVV 02.02.22, at dei har vurdert trafikksikkerheita i T-krysset i fleire omgangar og konkludert med at dette er ei trafikksikker løysing, utforma i hht vegnormalane. Vestnes

kommune har ikkje same fagkompetanse på dette området som SVV, men syner til tidlegare erfaring knytt til T-kryss i kommunen.

Vestnes kommune opplever å ha eit generelt godt samarbeid med Statens vegvesen gjennom fleire tiår. Det har vore nokre kampar i høve å få til betre og tryggare løysingar. Nemner kort rundkøyringa på E39 ved Vestnes sentrum, der Vestnes kommune vann fram. Og Brastadkrysset lenger sør på E39, der vi ikkje vann fram. I krysset ved sentrum har det ikkje skjedd fatale ulykker, i motsetning til ved Brastadkrysset, som er eit T-kryss med flat veg.

Trass estimert relativt liten trafikk i lokalvegen som endar i det planlagde T-krysset, meiner kommunedirektøren at ein må sjå på alternative løysingar. I møtet med SVV 02.02.22, kom SVV med moglege forbetningsforslag:

- Redusere antallet svingebevegelser i krysset (fra 4 til 2)
- Mindre justeringer/ forbedring av stigningsforhold i kryssområdet
- Forbikjøringsfelt på påkjøringsrampe E136 eller på ny E39 Svv mener beste løsnung er på ny E39, og ikke på rampa. SVV har i utgangspunktet tenkt forbikjøringsfelt lenger sør innenfor planområdet for tilgrensende plan, men dette kan evt. revurderes.
- Bruk av skilting som legger til rette for at trafikken til skisenteret ikke benytter lokalvegen, men benytter toplankryss lenger sør. Vedlegger skisser som viser løsningsalternativene sør for plangrense

Sjølv om løysinga er innafor vegnormalane, bør ein stille seg spørsmål om det er fornuftig å bygge eit kryss midt i stigninga på ein europaveg (E136) med stort innslag av tungtransport og forventa god fart nedover bakkane. Når ulykker skjer i slike konfliktpunkt, er det stor risiko for fatal utgang. Ein kan ikkje sjå at forbetningspunkta ovanfor endrar risikoen i stor grad.

Alternative løysingar

Trass estimert relativt liten trafikk i lokalvegen som endar i det planlagde T-krysset, kan ikkje kommunedirektøren tilrå at eit nytt og farleg T-kryss blir bygd i stigninga på Fremstedalen slik det planforslaget viser. Det er eit både tryggare og meir akseptabelt alternativ at hovudkrysset på Ørskogfjellet blir lagt sentralt på fjellet, ved kommunegrensa på Bythaugen (jf. prinsippet i kryssalternativ C114, som er eit av mange kryssalternativ vegvesenet har presentert og jf. vedlagte «Kryss Skisenteret»). Dette er ein akseptabel og trafikktrygg omveg for skisentertrafikken. Dersom ein held fast ved at det er nødvendig med ein trase for saktegåande kjøretøy (som ikkje har lov til å bruke E39), kan denne anleggast med bom i begge endar og tilknytning ved eksisterande p-plass litt lenger nordaust på Fremstedalen. Dette vil truleg i liten grad berøre Postvegen.

I etterpåklokskapens lys hadde det såleis vore ønskeleg at plangrensa vart trekt i kommunegrensa og inkluderte hovudkrysset sentralt på Ørskogfjellet, slik det her er omtalt. Ein kan også spørje seg om ikkje det var fornuftig med 1 plan for heile strekninga Digernes – Vik, slik at ein med bokstaveleg tala større vidsyn kunne vurdere heile strekninga med aktuelle tilknytningar til sidevegar i ein samanheng.

Behov for forbikjøringsfelt/krabbefelt

Det tredje forholdet kommunedirektøren vil påpeike er følgjande: Trafikken på E136 (Eksportvegen) som skal sørover mot Ålesund, må køyre under ny E39 og gli innpå denne frå rette sida. Dette prinsippet er sjølv sagt både nødvendig og rasjonelt. Ankepunktet er at planlagde stigningsforhold på denne påkjøringsrampen er opp mot 6%. Dette er meir enn til dømes stigningane på Vikesida av Tresfjordbrua og bakken sørover frå rundkøyringa på Vestnessida av Tresfjordbrua. 6% er i brattaste laget og kan føre til at tunge og saktegåande storbilar hindrar annan trafikk. Her bør det derfor vere forbikjøringsfelt (krabbefelt). Kommunedirektøren legg til grunn at E136 er ein ei like viktig transportåre som E39 og bør ha like trygg og god trafikkflyt som den nye E39.

Vurdering ved 2.gongs høyring

Når det gjeld T-kryss i Fremstedalen og hovedkryss ved Bythaugen, viser kommedirektøren til vurderingane ved forrige høve og presiserer følgjande:

Sjølv om løysinga er innafor vegnormalane, bør ein stille seg eit kontrollspørsmål: Er det fornuftig å bygge eit kryss midt i stigninga på ein europaveg (E136) med stort innslag av tungtransport og forventa god fart nedover bakkane? Når ulykker skjer i slike konfliktpunkt, er det stor risiko for fatal utgang. Sjølv om trafikken på lokalvegen i teorien er liten, er det å forvente at den kan vere konsentrert, knytt til utfartsdagar særleg på vinterstid. Såleis vurderer kommedirektøren at faren for stygge ulykker er vesentleg større enn det som teoretisk kjem fram av vegnormalane.

Den naturlege konsekvensen av dette, er å legge hovedkrysset for utfartsområdet på Ørskogfjellet sentralt plassert ved Bythaugen. Ei slik løysing vil ikkje vere til hinder for eventuell etablering av kryss også ved Fjellstova, ettersom ambisjonane om fartsgrense er redusert frå 110 km/t til 80/90 km/t, med tilhøyrande redusert krav til avstand mellom kryssa. Trase for saktegåande kjøretøy (som ikkje har lov til å bruke E39), kan anleggast med bom i begge endar og i tilknytning til eksisterande p-plass litt lenger nordaust på Fremstedalen, om nødvendig ved delvis bruk av Postvegen etter prinsippet vern gjennom bruk.

Når det gjeld behovet for forbikjøringsfelt/krabbefelt for sørgåande trafikk frå E136, som skal opp stigninga på Fremstedalen og flette seg inn på ny E39, meiner kommedirektøren at behovet fortsatt er til stades for å oppnå god trafikkflyt. SVV skriv at forbikjøringsmulegheit i sørgåande retning er lagt inn i reguleringsforslaget. Dette er plassert lenger sør enn stigninga på Fremstedalen, der rampen frå E136 kjem inn på ny E39. Kommunedirektøren meiner fortsatt at E136 er ei like viktig transportåre som E39 og bør ha like trygg og god trafikkflyt som den nye E39. Planlagt løysing er såleis ikkje ideell, men likevel vurdert som akseptabel og vi rår derfor ikkje til å gå vidare med dette innspelet. Det hadde likevel vore fornuftig om planane tok omsyn til at det skal vere praktisk muleg å anlegge krabbefelt på seinare tidspunkt.

Vedkomande tilkomst til utmarksteigar på Fremstedalen har SVV foreslått at skog kan takast ut på frosen mark, med utgangspunkt i tilkomstvegen til hyttefeltet på Dallia. Kommunedirektøren har ingen sterke motforestillingar til dette og legg til grunn at SVV ordnar med tinglyste rettar til ferdsel over andre sin grunn. Det bør som minimum anleggast ein avkjørsel til formålet og kommedirektøren rår SVV til også å vurdere alternativet med å løyse ut og ta ned granskogen i samband med anlegget.

Oppsummert er det viktigste no å sjå til at det blir bygd både trygge og formålstenlege kryssløysingar og at ein i større grad vurderer dei ulike delstrekningane i samanheng. Det er nok tid til dette, utan at det går utover målet om samtidig ferdigstilling av fjordkryssinga og parsellen Ørskogfjellet – Vik. SVV må uansett bruke litt tid til å følgje opp kommunens krav til reguleringsendring for eit meir rasjonelt kollektivtransportsystem ved Vik-krysset, slik kommunestyret vedtok i mars 2021.

Vedlegg

Reguleringsplan E39 Ørskogfjellet - Vik - Innspel ved offentlig ettersyn

Vedtak

Vestnes kommune - detaljregulering - reguleringsplan - E39 Ørskogfjellet - Vik - fråsegn ved offentlig ettersyn - frå Møre og Romsdal fylkeskommune

SV_ MØT_ E39 Ørskogfjellet- Vik. T- kryss i Fremstedalen- alternative løysninger.msg
20220405105950.pdf

Drøftingsmøte med Vestnes kommune 25.01.22

Ny E39 Ørskogfjellet-Vik_ Høringsuttalelser

E39 Ørskogfjellet-Vik - Detaljreguleringsplan på offentlig ettersyn og høyring

E39 Ø.fjell - Vik - Merknadsbehandling.pdf
E 39 Ø.fjell - Vik - Kartblad 1-3.pdf
Ny E39 Ørskogfjellet-Vik_ Forbikjøringsfelt

Særutskrift:

Statens vegvesen
Ålesund kommune
Statsforvaltaren
MRFylkeskommune

Høringsuttale E39 Ørskogfjellet-Vik

1. Sterkt kritisk til stykkevis og delt planlegging med dertil mangelfull risikovurdering. Risikovurderingen er avgrenset til selve Vikakslatunnelen + 200 meter i hver ende. Dermed uteblir vurdering av økt brannrisiko pga at Vikakslatunnelen får 3% stigning i direkte fortsettelse til lang og bratt undersjøisk Tautratunnel.
Er de alvorlige ulykkene i forbindelse med Gudvangasystemet med i vurderingene ?
Ørskogfjellet-Julbøen har over 60% mer høydeforskjeller enn Gudvangasystemet.
2. Det henvises til forholdsvis gamle temaanalyser om ulykker i forbindelse med tunneler. De alvorlige branntilfellene med Gudvangasystemet er da ikke inkludert. Heller ikke mange av de alvorlige tilfellene i Oslofjordtunnelen, m.fl. Hvordan vurderinger har SVV gjort om dette?
3. Tunnelene brukt som sammenligningsgrunnlag er forholdsvis flate tunneler. Vikakslatunnelen får 3% stigning i direkte fortsettelse til lang og bratt undersjøiske Tautratunnelen. Bør man ikke sammenligne mot lignende tunnelløsninger?
4. T-kryss mot en nasjonal stamvei med fartsgrense på 80 km/t må i et moderne veisystem unngås når man skal bygge nye anlegg. I tillegg blir det forholdsvis store høydeforskjeller gjennom kryssløsningene. Er denne problematikken debattert?
5. Det legges opp til utviding av Vikakslatunnelen og E39/E136 i området til 4-felt og høyere fartsgrenser. Gjeldene motorveiplan beskriver området med 4-felt og 110 km/t. Hvordan tenkes dette T-krysset løst i den forbindelse?
6. I planbeskrivelsen er det limt inn en beskrivelse av prosjektet E39 Ålesund – Molde som om at det er riktig det som står der – uten at det er kommentert.
Det påstås her at prosjektet har redusert kostnader med 40% i forhold til NTP 2018-2029, halvert kjøretid og netto nytte.
Her bør det kommenteres:
 - Reduserte kostnader er i hovedsak redusert standard, og om man skal bygge ut strekningen som beskrevet i NTP 2018-2029, vil kostnaden minst overstige det «innsparte» på et senere tidspunkt.
 - Halvert kjøretid gjelder ikke hverken for del 1 (fjordkryssing uten Vikakslatunnelen), eller med Vikakslatunnelen. Det gjelder bare fullt utbygd som beskrevet i NTP 2018-2029.
 - Nettonytten samme som punkt over.
7. Hvordan hensyntas rekkefølgekravet om at det ikke settes trafikk på Vik-Julbøen før Vik-Ørskogfjellet er ferdig når SVV reduserer prosjektet del 1 uten Vik-Ørskogfjellet?
Dette henger ikke sammen, og vi forventer at del 1 inkluderer Vik-Ørskogfjellet
8. Det legges frem som at trafikkforholdene bedres betraktelig i planbeskrivelsen. Til og med kollektivtilbud, gang- og sykkel omtales som bedre enn i dag.
 - Hvordan forklares dette når man i dag har over 50 gratis avganger over fjorden med ferge i dag?
 - Hvordan kan «kystruta» via Midsund være forbedring i forhold til fergeløsninga mellom kommunesentrene Vestnes/Molde?

- Blir det bedring av trafikkforhold med milevis med enkeltløpede tunneler uten mulighet for hjelp ved alvorlige ulykker?
 - I SVV sine egne normer stilles det krav til kjøreopplevelsen. Hvordan forsvares det da med over 3 mil med tunnel Ørskogfjellet-Vik? Og mest sannsynlig ennå mer tunneler videre mot Ålesund.
 - SVV påstår at det er tryggere med tunneler enn vei i dagen – og glemmer helt resten av rapportene som påpeker faren for monotonitet. Dette prosjektet med bare milevis med tunneler er et skrekksenario i så måte.
 - Det er få avkjørsler på E39/E136 i dag, og med f.eks enkle av-/påkjørselfelt ved Brastadkrysset, ville også dette bli så trygt som mulig uten at det er planfritt.
9. Å korte inn planområdet for å unngå konflikt med interesser på Ørskogfjellet er direkte respektlaust for publikum. Dette tyder på at SVV skyver fremtidige kryssløsninger på Ørskogfjellet inn i evigheten for å presse frem fortgang i bygging av fjordkryssingen. Og på denne måten låse fjordkryssingsalternativet – stikk i strid med publikums ønsker. Over 80% av befolkningen i fylket ønsker en oversjøisk og tunnelfri kryssing av Romsdalsfjorden. Er dette debattert i SVV?
10. Nasjonale mål med nasjonale stamveier er fremtidsrettede løsninger både med hensyn til miljø, trafiksikkerhet og bærekraft.
Hvordan forsvares følgende løsninger ihht de nasjonale målene?
- Store høyde forskjeller som skaper utfordringer med miljø og trafiksikkerhet (Energiforbruk og økt brannfare)
 - Unngå undersjøiske tunneler spesielt – og tunneler generelt
 - Unngå nasjonale stamveier gjennom sentrumsområder med rundkjøringer og trafikklys.
11. Hvor store kostnader er beregnet for drift, vedlikehold og rehabilitering?

Romsdalsaksen AS

v/Jørn Inge Løvik
Daglig leder



STATENS VEGVESEN
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Saksbehandlar, innvalstelefon
Jorunn Mittet Eriksen, 71 25 84 10

Vestnes kommune

Detaljregulering for ny E39 Ørskogfjellet-Vik

Fråsegn til 2.gongs høyring - motsegn

Detaljreguleringsplan for E39 Ørskogfjellet-Vik er lagt til andre gongs høyring. Føremålet med planarbeidet er å regulere ei delstrekning for ny E39 mellom Ålesund og Molde i Vestnes kommune.

Ved første gongs høyring fremma Statsforvaltaren motsegn til planforslaget innafor tema naturmangfald, friluftsliv og klimagassutslepp, jamfør T.2/16 Nasjonale og vesentlege interesser på miljøområdet – klargjøring av miljøforvaltningens innsigelsespraksis. Motsegna gjaldt følgjande:

- Korleis vegtrafikkstøy vil verke inn på friluftslivet er ikkje tilstrekkeleg utgreidd og ivaretatt i planarbeidet
- Plana tek ikkje tilstrekkeleg omsyn til myrområda sin verdi som økologisk funksjonsområde for trua våtmarksfugl
- Oransje alternativ, som bidrar til å bygge ned dei truga naturtypane slåttemark og naturbeitemark
- Det er ikkje gjennomført elveøkologisk kartlegging av dei elvestrekningane som vert råka av utbygginga. Korleis inngrepa vil påverke vassmiljøet og vasslevande organismar er dermed ikkje tilstrekkeleg utgreidd
- Det er ikkje innarbeidd nok tiltak i føresegnene som bidrar til å redusere klimagassutsleppa

Vi er nøgd med at mange av våre merknader og motsegnspunkt er tekne omsyn til i revidert planforslag.

Oransje vegalternativ er forkasta. Raudt vegalternativ ligg inne ved 2.gongs høyring. Dette alternativet kjem best ut for ikkje -prissette konsekvensar.

Andre endringar som er gjort er at det er lagt inn forbikøyringsfelt i sørgående retning. Det vil seie at vegen er endra frå to- til trefelts motorveg på ei strekning. Brua over ny E39 mot Skitnesetra er justert slik at eksisterande og ny veg er lagt tettare på kvarandre i den sørlege delen av planområdet. Dette bidrar til å redusere inngrepa i myrområde i vest for vegen. Det er elles gjennomført elveøkologisk kartlegging, kartlagt økologisk funksjonsområde for fugl og støy for stille område.

Statsforvaltaren si rolle i plansaker:

Statsforvaltaren er statens representant i fylket og har fleire roller og oppgåver innan planlegging etter plan- og bygningslova. Ei viktig oppgåve for Statsforvaltaren i kommunale planprosessar er å sjå til at nasjonale og viktige regionale omsyn blir ivaretatt i planarbeidet. Fagområde som miljøvern, landbruk, helse, oppvekst og samfunnstryggleik står sentralt. I tillegg skal Statsforvaltaren sikre at kommunale vedtak i plan- og byggesaker er i samsvar med gjeldande lovverk.

Statsforvaltaren har ut frå sine ansvarsområde følgande merknader:

Planfagleg

Vi saknar ei tydeleg oversikt over kva endringar som er gjort frå første til andre gongs høyring. Ei slik oversikt gir meir effektiv sakshandsaming. Vi ber om at dette blir gjort i framtidige planprosessar.

Utbygging av ny E39 mellom Ålesund og Molde gir ein trafikkvekst som fører til auka klimagassutslepp og betydelege naturinngrep. Dette gjeld også raudt traséalternativ.

Sidan planforslaget gir direkte føringar for korleis vegen går vidare sørover burde plana avklare konsekvensane for naturverdiane også utanfor planområdet. Planområdet sluttar innafor registret naturtype kystmyr av viktig verdi (NM 18 i KU naturmangfald). Dette er også eit viktig leveområde for fugl (NM 25) som er vurdert til å ha svært stor verdi. Myra overlappar med Nysætervatnet naturreservat. Inngrep i myra kan gje indirekte verknader for verneområdet.

Vegen vil fortsette vidare sørover og vi ser at traseen vil gje større inngrep i NM 18, NM 25 og verneområda enn det som er vurdert i konsekvensutgreiinga for naturmangfald. Konsekvensutgreiinga gir ikkje eit riktig bilete av den totale konsekvensen for naturverdiane så lenge det ikkje er gjort vurdering for heile tiltaket/inngrepet i området. Totalbelastning for kystmyr, viktig leveområde for fugl og verneområde må utgreiast.

Vi har behov for å sjå ulike alternativ for vegføringar vidare sørover, og forskjellen i grad av påverknad på dei nasjonale naturverdiane som er i området. Det står at bruk av parkeringsarealet /flystripa skal vurderast ved planlegging av tilgrensande parsell. Dette burde bli utført no før ein låser vegføringa i detaljregulering Ørskogfjellet-Vik. I planomtalen er det vist ein figur som viser effekten for arealinngrep etter reduksjon på 5 meter avstand mellom eksisterande og ny veg sør i planområdet. Om ein i tillegg ser på løysingar der ein tek i bruk flystripa vil ein truleg redusere arealinngrepet ytterlegare.

I merknadsbehandling E39 Ørskogfjellet-Vik datert 12.09.2022 skriv Statens vegvesen at ein ved regulering av strekninga Digernes-Ørskogfjellet har moglegheit for å forlenge planområdet nordover (overlappe reguleringsplanen for Ørskogfjellet-Vik) dersom ein ved samordning har behov for å justere grensesnittet mellom dei to planane.

Om ein i denne plana ikkje klarer å synleggjere godt nok samla konsekvens for naturmangfald og kva for veglinje sørover som vil gje minst negative verknader for nasjonale naturverdiar, må dette gjerast i neste planprosess.

Planforslaget gir direkte føringar for vegen vidare. Konsekvensutgreiinga synleggjer ikkje at dette er den løysinga som gir minst samla negative verknader for naturverdiane i området. Statsforvaltaren fremmer **motsegn** inntil det er tilfredsstillande avklart at regulert veglinje er den beste løysinga for kystmyr, viktige leveområde for sårbare artar og verneområda samla sett, jamfør naturmangfaldlova § 10 om samla belastning. Dersom ein vel å utsetje avklaringa til neste delplan vidare sørover, føreset vi sikring i føresegn til denne planen opning for reguleringsendring, slik at vi har tryggleik for at avslutninga i denne planen ikkje vil gi absolutte føringar vidare over Ørskogfjellet. Vi ser at KU-for naturverdiar vidare sørover kan synleggjere vesentlege utfordringar, særleg kring Nysætervatnet, som tilseier at det kan bli behov for tilpassingar.

Friluftsliv

Vi fremma motsegn til plana fordi det ikkje var avklart korleis vegtrafikkstøyen vil verke inn på friluftslivet og stille område.

I revidert planforslag er det utarbeidd støykart som viser utbreiinga av stille område med 40dB støysoner for eksisterande veg samanlikna med ny veg for framtidig situasjon med støyskjerming.

Samanlikninga viser at det er svært liten forskjell på dei to alternativa og vi kan **trekke motsegna** til dette punktet.

Naturmangfald

Konsekvensutgreiinga for naturmangfald er oppdatert ved at viktige leveområde for fugl er kartfesta og verdsett til svært stor verdi.

Dei viktige leveområda for fugl strekk seg langt utafor planområdet. Hovudtyngda negativ effekten av ny E39 vil difor i hovudsak gjelde for areal som ligg utafor planområdet. Vi viser her til planfaglege merknader og forventar ei vurdering av samla belastning av tiltaket uavhengig av plangrensa og at endeleg traséval blir valt som følgje av dette.

I føresegn § 3.7 c) står det: «*For å hindre drenering av myr skal det etableres tetningsvoll oppstrøms ny E39*».

Det er uklart om dette gjeld heile strekninga eller berre delar av strekninga. Det er myrareal langs heile strekninga, og vi ber om at føresegnene stadfester at tetningsvoll skal byggast langs heile strekninga. Vollen må visast i plankartet. Det bør også spesifiserast i føresegnene at voll skal byggast etter prinsippet vist i figur 3 i *Notat om Myr i Skorgedalen*, datert 14.06.2022.

I føresegn § 3.7 a) står det «*Drenering av myr skal unngås i størst mulig grad. Overvåking av grunnvannsnivå skal gjennomførast før, under og inntil 3 år etter vegåpning*».

Føresegna må supplerast med ei formulering om at dersom overvåkinga viser at grunnvassnivået ikkje oppretthaldast, skal tiltak gjennomførast for å gjenopprette grunnvassnivået til opphavleg tilstand.

Å hindre drenering av myr er vesentleg for å oppretthalde området som viktig leveområde for fugl. Vi **opprettheld motsegna** av omsyn til viktige leveområde for fugl inntil plandokumenta er endra i tråd med merknadene over.

Kompenserande tiltak

Av føresegn § 9.2 h) kan vi lese følgjande: «*Statens vegvesen skal i samarbeid med Statsforvaltaren i Møre og Romsdal utarbeide ein rapport som kartlegger og beskriver aktuelle kompensierende tiltak på strekningen Digernes-Vik. Arbeidet skal inkludere vurdering av egnethet (herunder nytte, kostnad og juridisk og praktisk gjennomførbarhet). Gjennomføring av aktuelle kostnadseffektive kompensierende tiltak skal skje mest mulig samtidig med, og avsluttes senest 2 år etter anleggsarbeidet på strekningen*».

Denne formuleringa sikrar ikkje at det blir gjennomført kompensierende tiltak av eit omfang som står i forhold til grad av inngrep i myr, viktige naturtypar og viktige leveområde for fugl som følgje av dette planforslaget. Vi ber om at føresegna utformast med eit ambisjonsnivå som i større grad forpliktar gjennomføring av kompensasjonstiltak, dersom særskilte naturverdiar vert negativt påverka eller vesentlege klimagassutslepp ikkje er til å unngå.

Føresegnene må vere konkrete og sikre gjennomføring. Arealnøytralitet bør vere førande prinsipp. Vi ber også om at det takast ut av føresegnene at Statsforvaltaren skal vere med å utarbeide rapporten. Statsforvaltaren kan vere ein del av ressursgruppa, men Statens vegvesen og kommunane har ansvaret og må ha den aktive rolla i dette arbeidet.

Vassdrag

Vi fremma ved første gongs høyring motsegn til planforslaget fordi det ikkje var gjennomført elveøkologisk kartlegging av dei elvestrekningane som vert råka av utbygginga. Denne kartlegginga er utført hausten 2022. Det vart gjennomført elektrisk fiske, botndyrundersøking og vassprøver i Skorgeelva, Sandgrova og Stordalsgrova, som er vurdert som tre vassførekomstar.

Basert på vassprøver og botndyrprøver har vassførekomstane svært god og god økologisk tilstand målt for både eutrofiering og forsuring. Årsaka til høge fosforverdiar i Stordalsgrova er i følgje rapporten usikker. Sidan økologisk tilstand for botndyr for dette vassdraget var svært god, tyder det på at botndyrssamfunnet i elva ikkje var påverka av auka konsentrasjonar av nitrogen og fosfor.

Ny E39 må ivareta tilstanden som går fram av kartlegginga. For Skorgeelva går det fram at omlegginga må utførast på ein måte som ivaretek dei økologiske verdiane på strekninga. Massane i dagens elveløp må flyttast til nytt elveløp. Riktig biologisk kompetanse må involverast både i planlegging og utføring av tiltaka. Sistnemnte må sikrast i § 8.2 i føresegnene.

Føresegna i § 8.2 er formulert som at det berre gjeld Skorgeelva. Tilsvarande må ein vise til teikning O_202 for omlegging av Stordalsgrova. Også her må ein sikre økologisk funksjonsområde jf. merknad over om Skorgeelva, samt at biologisk kompetanse må involverast i planlegging og utføring av tiltaka. Vi ber om at kantsone langs vassdraga blir sikra i plankart og føresegner, både langs Skorgeelva og Stordalsgrova.

Med føresetnad om at plandokumenta endrast jf. merknadene over kan vi **trekke motsegna** til dette punktet.

Vi er uroa for at anleggsarbeidet kan gje avrenning til vassdraga. Driving av tunnel med utløp til vassdrag er særleg sårbart. Det har vist seg i andre prosjekt at det blir ein god del avrenning i

samband med veganlegg i dagen. I vår fråsegn til første gongs høyring skreiv vi at det er uheldig at det ikkje er fastsett konkrete reglar om etablering av sedimenteringsbasseng innafor bygge og anleggsområde eller riggområda der terrenget blir avdekt og det er opna for mellombels lagring av masser. Statens vegvesen viser til at etablering av sedimenteringsbasseng i nytt planforslag er innarbeidd i føresegn § 4.6 a). Slik formuleringa er i dag sikrar ikkje føresegnene etablering av sedimenteringsbasseng, men opnar for at det *kan* etablerast innafor arealføremål *Annen veggrunn – grøntareal (o_SVG)*. Det går heller ikkje fram kvar sedimentsbasseng skal etablerast. Anleggsarbeid i tørre periodar er føreslått som avbøtande tiltak for å hindre avrenning. Når anleggsarbeidet er i gong er det heilt urealistisk å vente at det blir stoppa under ordinære nedbørsforhold. Det må difor konkretiserast i plan kor det kan etablerast sedimentasjonsbasseng.

Vassmagasin

Det står i kapittel 6.5 i planomtalen at kommunen seier at nytt vassmagasin kan handsamast som byggesøknad. Det er ikkje avklart nytt areal for vassmagasinet. Vi minner om at om tiltaket ikkje er i tråd med gjeldande planføremål må det enten søkjast om dispensasjon eller det må utarbeidast reguleringsplan.

Klima

Innan klimarisiko reknar ein mellom anna på overgangsrisiko. Denne seier noko om sjansen for at framtidige miljøkrav og ny teknologi vil gje endringar i kva som blir lønnsamt i det framtidige samfunnet. ÅDTen for 2050 for vegtraseen er rekna til 6 200 kjt./døgn. Er dette i tråd med ein forsvarleg overgangsrisiko? Noregs klimamål for 2050 og FN's berekraftsmål om ansvarleg forbruk og produksjon taler ikkje for ein slik vekst i personbiltrafikken. I dag er det lagt stor økonomisk gevinst i å redusere reisetida mellom stadar, men allereie no ser vi at ny teknologi tar over for arbeidsreiser. I eit slikt perspektiv kan det bli samfunnsøkonomisk riktig å halde på dagens trase framfor å investere i ein ny.

I vår fråsegn til første gongs høyring skreiv vi at det må gjerast kompenserande tiltak i form av naturrestaurering med ei målsetting om 0-utslepp frå arealbruksendringane.

Vi viste vidare til temarapport for klimagass frå Rambøll og notat om myr i Skorgedalen og bad om at tiltak og råd jf. desse rapportane vart innarbeid i plana for å redusere utsleppa av klimagassar som følgjer av utbygginga. Vi fremma motsegn inntil dette vart gjort.

Berekna utslepp for planforslaget er totalt 72 769 tonn CO₂-ekvivalentar over ei periode på 40 år. Dette utgjer eit betydeleg klimagassutslepp for fylket. Materialproduksjon og transport av materialar står for 45 % av utsleppa, medan arealbruksendringar står for 28%.

Konsekvensutgreiing for tema klimagass lister i kapittel 6.2 opp moglege klimareduserande tiltak. Eitt av desse er reduksjon av vegbreidde. Det blir vist til at gjeldande vegnormalar ikkje gir rom for reduksjon på vegbreidde for ny E39. I område med nasjonalt viktig natur- og myrområde bør det vurderast unntak frå vegnormalane.

Statens vegvesen skriv i Merknadsbehandlinga datert 12.09.2022 at val av material ikkje skal gjerast i reguleringsplan, men i prosjektering/gjennomføring. Føresegnene kan likevel stadfeste at ein i prosjektet må velje robuste lågutsleppsmaterial med lang levetid.

I revidert forslag er det sikra i føresegn § 3.7 at det skal etablerast tetningsvoll oppstraums ny E39 som skal hindre drenering av myr. Det er i rekkefølgekrav § 9.2 stadfesta at det skal utarbeidast ein rapport om kompenserande tiltak for strekninga Digernes -Vik.

Å hindre drenering og endring i grunnvasstanden i myr er viktig for å hindre klimagassutslepp. Vi viser til merknad under naturmangfald, og **opprettheld motsegna** knytt til klima inntil føresegnene er endra i tråd med dette.

Støy

Støy er generelt utgreidd på ein god måte i detaljreguleringa og er eit fint utgangspunkt for å sikre gode støytilhøve.

Vi er samd i kva eigedomar som bør få tilbod om avbøtande tiltak, og vi er nøgd med at det i planføresegna blir vist til tabell i planomtalen.

Føresegnene er derimot ikkje formulert på ein måte som sikrar at desse eigedomane vil få tilbod om lokale skjermingstiltak som bidrar til å oppfylle kvalitetskriteria i kapittel 1.2 i T-1442. Vi fanga ikkje oppe denne mangelen med plana ved første gongs høyring og beklagar dette. Men vi oppmodar Statens vegvesen om å sikre at eigedomane som har krav på lokale avbøtande tiltak faktisk får tilbod om det, og ikkje berre er sikra ei vurdering, jamfør føresegn § 3.2 c).

Føresegnene skal vere konkrete og presise, jf. retteleiar reguleringsplan pkt 6.2 s. 138-139, og T-1442 pkt. 3.2.2 Det vil seie, kvalitetskriteria skal bli gjengitt i føresegna, saman med ambisjon om Lden 55 dB på ein del av eigna uteplass og innomhus støynivå som krav i TEK17 og NS 8175 klasse C (ev. D, jf. SV Policynotat).

Regulerte veganlegg er unntatt frå krav om byggesakshandsaming. Det er difor spesielt viktig at støy er tilstrekkeleg sikra i plankart og føresegner.

Konklusjon

Statsforvaltaren fremmer **motsegn** inntil det er tilfredsstillande avklart at regulert veglinje er den beste løysinga for kystmyr, viktige leveområde for artar og verneområda samla sett, jamfør naturmangfaldlova § 10 om samla belastning.

Å hindre drenering av myr er vesentleg for å oppretthalde området som viktig leveområde for fugl og for å redusere klimagassutslepp. Vi **opprettheld motsegna** inntil dette er sikra ytterlegare i plankart og føresegner.

Vi har ikkje lenger motsegn til valt vegalternativ. Vi kan også trekkje motsegnene vi fremma til manglande avklaring korleis vegtrafikken vil verke inn på friluftslivet.

Vi trekkjer i tillegg motsegna knytt til vassdrag med vilkår om at nokre endringar blir innlemma i plankart og føresegner.

Vi viser elles til merknadene og ber om at dei vert tekne omsyn til.

Med helsing

Rigmor Brøste (e.f.)
ass. statsforvaltar

Ulf Lucasen
ass. miljøverndirektør

Dokumentet er elektronisk godkjent.

Fagsaksbehandlar

Klima: Anne Melbø, tlf. 71 25 85 15

Kopi til:

MØRE OG ROMSDAL FYLKESKOMMUNE
VESTNES KOMMUNE
ÅLESUND KOMMUNE
NVE VEST

Postboks 2500	6404	MOLDE
Rådhuset Brugata 10	6390	VESTNES
Postboks 1521	6025	ÅLESUND
Naustdalsvegen 1B	6800	FØRDE



Møre og Romsdal
fylkeskommune

Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Dykkar ref:	Dykkar dato:	Vår ref:	Vår saksbehandlar:	Vår dato:
20/20416-83	16.09.2022	125562/2022/REGULERINGSPLAN/1535	Anders Smith-Øvland, 71 28 02 41	04.11.2022

Vestnes kommune - detaljregulering - reguleringsplan - E39 Ørskogfjellet - Vik - fråsegn ved gongs offentleg ettersyn

Fylkeskommunen utgjer det regionalpolitiske nivået i det norske styringssystemet. Fylkestinget er øvste mynde.

Fylkeskommunen er på vegner av staten delegert forvaltingsmynde mellom anna innan samferdsel, kulturminnevern, vassressursforvaltning, naturressursforvaltning og friluftsliv, men har også viktige roller som pådrivar for regional utvikling og som tenesteleverandør innan kultur, utdanning, tannhelse og samferdsel.

[Fylkeskommunens planverk](#) er, saman med lover, forskrifter og retningslinjer styrande for korleis dei ulike rollene og oppgåvene blir samordna og løyste, også når vi er høyringspart i ulike saker.

Fylkeskommunen har ansvar for drift og gjennomføring av [regionalt planforum](#). Vi rår til at alle kommuneplanar blir lagt fram og drøfta der, før vedtak om offentleg ettersyn.

INNLEIING

Saka gjeld offentleg ettersyn av detaljregulering for ny E39 mellom Ørskogfjellet – Vik.

Møre og Romsdal fylkeskommune har ut i frå våre ansvarsområde som miljøfylke nr. 1 følgjande merknader til konsekvensutgreiinga og til det framlagte planforslaget.

MERKNADER TIL KONSEKVENsutGREIING OG PLANFORSLAG

Planfaglege merknader

Ny E39 mellom Ålesund og Molde er delt inn i fleire delstrekningar som det blir utarbeidd separate kommunedel og reguleringsplanar for. Delstrekninga mellom Ørskogfjellet og vik vil saman med delstrekninga mellom Vik og Fuglset, erstatte dagens E39 mellom Ørskogfjellet og Furneset og ferje over fjorden.

Endra føresetnad, vegstandard, målsetting og miljø

Jf. seinare utgreiingar så vil det ikkje være grunnlag for utbygging av ny E39 Ålesund-Molde med 4-feltsveg og dobbeltløpstunnel dei næraste 30 åra. Planforslaget for delstrekninga Ørskogfjellet-Vik har derfor tatt utgangspunkt i ein redusert vegstandard med tofeltsveg i dagsone. Sjølvne tunnelstrekninga er likevel regulert som

dobbeltløpstunell ettersom krav om to nye køyrefelt vil kunne kome på eit tidlegare stadium, men realisering vil ta utgangspunkt føreliggande behov og berre omfatte det eine eit tunnellop.

Lågare vegstandard vil medføre lågare køyrehastigheit. Strekninga Ørskogfjellet – Vik vil her ikkje bidra til at reisetida blir redusert i same grad som vegsambandet er seld inn for overfor befolkninga. Det same vil gjelde for dei andre delstrekningane mellom Ålesund og Molde. Mindre reduksjonen i reisetid enn forventa vil være i strid med hovudmålsettinga for det totale vegprosjektet for ny E39 Ålesund-Molde, men vil samstundes kunne støtte opp under Møre og Romsdal fylkeskommunes målsetting om være miljøfylke nr. 1, som følgje av potensialet for reduserte forureining.

Sjølv om ny E39 i seg sjølv ikkje vil være eit miljøtiltak så kan Statens vegvesen med fordel kommunisere tydelegare miljøeffektane som følgjer av redusert vegstandard og lågare fart. Særskilt ettersom redusert reisetid mellom byane har vore hovudmålsetjinga med ny E39 og at eventuelt lengre reisetid enn forventa vil medføre at det ikkje vil være like attraktivt å pendle mellom byane.

0-alternativ og bruk av alternativt 0-alternativ

Ved førre offentlege ettersyn presiserte vi at konsekvensane ved ny E39 mellom Ålesund og Molde måtte ta utgangspunkt i det reelle 0- alternativet som referansealternativ, dvs. dagens E39 mellom Ålesund og Molde, med ferje over fjorden. Dette for at referansealternativet skal sikre eit heilskapleg og reelt samanlikningsgrunnlag på reguleringsnivå.

Vi viser til at det er nullalternativet som skal være referansen eventuelle nye tiltak skal bli samanlikna med. Nullalternativet representerer i denne samanhengen ein forsvarleg vidareføring av dagens situasjon. Det er vedtatt politikk (regelverk, lover, grenseverdiar mv.) som skal ligge til grunn for utforminga av nullalternativet, jf. rundskriv R-109-25.06.2021 (FIN) og handbok V712 (STV). Dvs. at planforslaget skal legge dagens E39, med ferje over fjorden, til grunn som referansealternativ for utgreiingane.

Dersom Statens vegvesen ønskjer å nansere referansealternativet for å synleggjere konsekvensane ved etappevis utbygging av E39 mellom Ålesund og Molde, eksempelvis ved realisering/ikkje realisering av delstrekninga Ørskogfjellet – Vik, så vil det være naturleg at dette er ei tilleggsutgreiing.

Samferdsel

Regionale føringar for planforslaget

Møre og Romsdal fylkeskommune har etter oppstart av planprosessen vedtatt fleire regionale planar og strategiar vi føreset blir lagt til grunn for detaljreguleringa for E39 mellom Ørskogfjellet – Vik, i tillegg til regional planstrategi 2020-2024 som er nemnt i planomtalen. Dette gjeld mellom anna følgande planar og strategiar:

- [Fylkesplan for berekraftfylket Møre og Romsdal 2021-2024](#)
- [Fylkesstrategi for samferdsel 2021-2024](#)

Innspeil ved oppstart

I vår fråsegn datert 23.02.2022 kom vi med konkrete merknader knytt til kollektivtrafikk og eit ønske om at vegsambandet i større grad blei utforma for å legge til rette for kollektivtrafikken, også når det gjeld delstrekninga Ørskogfjellet-Vik.

Verknader for gåande, syklande og kollektivtrafikken

Når det gjeld kva konsekvensar ei omlegging av E39 Ålesund-Molde vil ha for kollektivtrafikken, så syner berekningane i tidlegare notat om ikkje prissette konsekvensar at ei omlegging ikkje vil ha noko nytteeffekt. Det vil vere naturleg at ekspressbussar går

via den nye strekninga mellom Ørskogfjellet og Vik, medan andre bussar går via Vestnes sentrum. Det vil vere behov for overgang for å kople kollektivtrafikken saman. I praksis vil ei omlegging av E39 likevel medføre negative verknader for kollektivtrafikken.

Nytten ved eventuelt omlegging av E39 vil i hovudsak være avgrensa til varetransport og brukarar av privatbil. Vi ønsker at vegsambandet i større grad vert utforma for å legge til rette for kollektivtrafikken, også når det gjeld delstrekninga Ørskogfjellet – Vik.

Vi registrerer at omlegginga ikkje vil medføre nokon forbetring for gåande og syklende, ettersom desse ikkje kan nytte tunnel.

Det er eit mål frå sentrale, regionale og lokale myndigheiter å redusere biltrafikken i norske byar. Difor har bypakken i Ålesund mellom anna mål om å bidra til å legge til rette for auka bruk av kollektivtransport, med eit påliteleg og effektivt transportsystem for alle transportformer. Med ei omlegging av E39 vil kollektivtrafikken tape konkurransekraft mot privatbilen, og dermed bidra til å redusere effekten av bypakka i Ålesund gjennom å legge til rette for auka privatbil- og varetransport inn til og ut av byen. Meir bilbasert persontrafikk inn til byane vil også kunne vere i konflikt med mål om reduksjon i klimagassutslepp, på grunn av ein høg grad av fossildrivne bilar og varetransport i fylket. Planforslaget her være i strid med fylkeskommunens målsetting om å være eit miljøfylke.

Kollektivløsning o SKH40

På framtidig lokalveg parallelt med ny E39 (dagens trase for E39) er det regulert inn ein kollektivhaldeplass ved Ørskogfjellet skisenter, som er ei vidareføring av dagens løysing:



Fylkeskommunen som kollektivtilbyder er kjent med at det til tider kan vere utfordringar ved å nytte dagens «haldeplass» mellom anna på grunn av parkerte køyretøy. Ut frå reguleringsplankartet ser det ut som haldeplassen berre er planlagt som ei møtelomme – altså ei lomme berre i ei retning. FRAM har gitt tilbakemelding at ein-sidig haldeplass som foreslått vil kunne føre til ulemper for kollektivtransporten, noko som ikkje kan akseptast. Det aktuelle alternativet for vår del er regulering og opparbeiding av busshaldeplassar som betener begge køyreretningane (tosidige haldeplassar).

På bakgrunn av våre interesser som kollektivtilbyder stiller vi som vilkår for eigendogkjenning at det blir regulert inn busshaldeplassar i tråd med krava i handbok N100 som betener begge køyreretningar.

Kollektivtilbod, gang- og sykkel

I planomtalen saknar vi ei nærare vurdering av tema kollektivtilbod og gang- og sykkel, da mellom anna knytt til korleis Statens vegvesen ser for seg trase over Ørskogfjellet. Det kjem ikkje klart fram om det er tankar om å framleis ha sykkelrute der. Viss dette er plana, bør dette stå i klartekst slik at det ikkje er tvil kva som er plana.



Figur 9 Dagens skilting av Nasjonal sykkelrute nr. 1 (til venstre) og Nasjonal sykkelruta over ny bru over Julsundet (til høyre).

Når det gjeld omlegging av nasjonal sykkelrute kan vi orientere om at forslaget i planomtalen er eitt av fleire forslag som Møre og Romsdal fylkeskommune arbeidar med, men endeleg trase er ikkje landa enda. Det er derfor noko uheldig at planomtalen, ut frå det vi forstår, seier at endeleg trase er valt. Vi er samd i at ruta må gå over Julsundet og Otrøya, men det er korleis ein kjem dit som ikkje er landa, der vi har to traseval til vurdering:

- Hollingen – Mordalsvågen – Otrøya, eller
- Malmevfjorden – Skaret – Molde – Mordalsvågen – Otrøya.

Vi ber om at tekst under figur 9 i planomtalen blir endra slik at det blir vist til «mogleg ny rute» for nasjonal sykkelrute, og at det går klart fram av planomtalen at endeleg traseval ikkje er landa enda.

Automatisk freda kulturminne

Vi har gjennomgått dei reviderte plandokumenta og har ingen særskilte merknader knyt til arkeologi.

KONKLUSJON

Planforslaget vil medføre auka klimagassutslepp og være i strid med fylkeskommunens målsetting om å være eit miljøfylke.

- Sjølv om ny E39 i seg sjølv ikkje vil være eit miljøtiltak så kan Statens vegvesen med fordel kommunisere tydelegare eventuelle positive miljøeffektar som følgjer av redusert vegstandard og lågare fart, enn det som var utgangspunktet for planlegginga.
- Lågare vegstandard og lågare fart vil være i strid med hovudmålsettinga for ny E39, om forventa redusert reisetid mellom byane.
- Lågare vegstandard, lågare fart og lengre reisetid enn forventa, vil medføre at det ikkje vil være like attraktivt å pendle mellom byane som førespegla.

- Vi viser til rundskriv R-109-25.06.2021 (FIN) og handbok V712 (STV), og at det er dagens E39 med ferje over fjorden som skal bli lagt til grunn som referansealternativ for utgreiingane (0-alternativet).
- Dersom Statens vegvesen ønskjer å nyansere referansealternativet for å synleggjere konsekvensane ved etappevis utbygging av E39 mellom Ålesund og Molde, eksempelvis ved realisering/ikkje realisering av delstrekninga Ørskogfjellet – Vik, så vil det være naturleg at dette er ei tilleggsutgreiing.
- Ny E39 vil medføre negative verknader for kollektivtrafikken, blant anna gjennom tap konkurransekraft mot privatbil og redusert effekt av bypakker.
- Meir bilbasert persontrafikk inn til byane vil vere i konflikt med målsettinga om reduksjon i klimagassutslepp.
- Ny E39 mellom Ørskogfjellet og Vik vil ikkje medføre nokon forbetring for gåande og syklande, ettersom desse ikkje kan nytte tunnel.
- For at kollektivløysinga ved skisenteret på Ørskogfjellet skal kunne fungere stiller vi vilkår for eigengodkjenninga at det blir etablert haldeplassar som betener begge køyreretningane (tosidige haldeplassar).
- Vi ber om at tema som omfattar sykkel blir presisert og at temaet sykkel blir tilpassa det pågåande arbeidet med nasjonale sykkelruter m.m.

Med helsing

Johnny Loen
plansamordnar

Anders Smith-Øvland
Overarkitekt

Dokumentet er elektronisk godkjent og krev derfor ikkje signatur

Fagsaksbehandlar

Samferdsel: rådgivar Lisa Enstad, tlf. 71 28 05 40

Kopi:

Vestnes kommune

Statsforvaltaren i Møre og Romsdal



Statens vegvesen
Pb. 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Tlf: (+47) 22 07 30 00

firmapost@vegvesen.no

vegvesen.no

Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag