

Innhold

1	BAKGRUNN	5
1.1	Innledning	5
1.2	Omtale av prosjektet.....	6
1.3	Tolking av oppdragsbrevet	6
1.4	Beskrivelse av transportsystemet	7
1.5	Omtale i styrende dokumenter.....	7
2	AVGRENSING AV KVU-ARBEIDET	8
2.1	Målsetting for utredningsarbeidet.....	8
2.2	Tematisk avgrensing.....	8
2.3	Geografisk avgrensing	9
2.4	Tilstøtende KVU-er og andre planprosesser.....	10
2.5	Aktuelle konsepter.....	10
2.6	Grunnlagsdata, metodikk og verktøy	11
3	ORGANISERING AV ARBEIDET.....	12
3.1	Prosjektorganisering	12
3.2	Medvirkning og kommunikasjon.....	13
3.3	Tidsplan.....	14

Prosjektadministrasjon i Statens vegvesen:
SVEIS-nr 2010/126402, bevilgning 0317, ansvar 48010, prosjektnr. 403547

1 BAKGRUNN

1.1 Innledning

Prosjektet omfatter konseptvalg (KVU) for utvikling av E39 på den ca 117 km lange strekningen fra Ålesund til Bergsøya. Strekningen er en del av den ca 1000 km lange riksvegtruta E39 mellom Kristiansand og Trondheim ("Kystriksvegen").

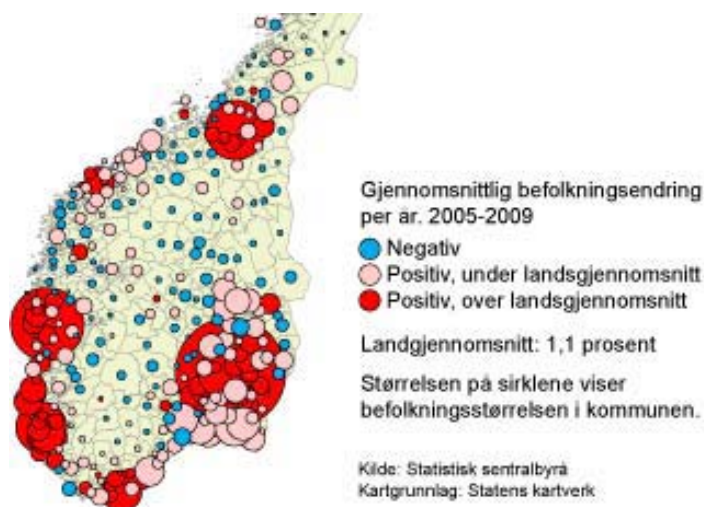
Utredningen gjennomføres med bakgrunn i oppdragsbrev fra Samferdselsdepartementet datert 22.04.2010 (Sveisnr 2010002182-039). Strekningen Ålesund – Bergsøya er den midtre av de tre KVU'ene på strekningen fra Skei (Sogn og Fjordane) og Betna (Valsøya) i Møre og Romsdal som skal utarbeides samtidig. Det forventes at KVU'ene ferdigstilles innen 31. mars 2011. Det skal i tillegg utarbeides et "overbygningsdokument" som binder de tre KVU'ene sammen.

Hensikten med dette plannivået er å få avklart hvordan transportbehovet mellom Ålesund og Bergsøya for gods og personer best skal tilfredsstilles i framtida. KVU-rapporten blir kvalitetssikret av en ekstern konsulentgruppe (KS1) som vil tilrå overfor berørte departement hvilke konsepter som bør ligge til grunn ved videre planlegging.



Kart som viser strekninga Ålesund - Bergsøya som skal vurderes.

I et KVU-arbeid skal en utrede regionale virkninger som følge av tiltak i transportsystemet.



Folketallet har størst konsentrasjon i den sørlige delen av strekningen med tyngdepunktet i Ålesund. Det er i området rundt Ålesund den mest positive utviklinga i folketallet har vært størst for perioden 2005-2009. Befolkningsendringa i Ålesund ligger over landsgjennomsnittet. Molde har en positiv befolkningsendring, men den ligger under landsgjennomsnittet. Kristiansund har etter en lengre periode med stagnasjon en positiv befolkningsvekst. Men veksten i perioden 2005-2009 ligger under landsgjennomsnittet.

1.2 Omtale av prosjektet

Utdrag av oppdragsbrev fra Samferdselsdepartementet til Statens vegvesen 24.03.2010:

”På bakgrunn av innspillene fra Vegdirektoratet gis Statens vegvesen med dette oppdraget å gjennomføre KVU for følgende vegprosjekter:

*E39 på strekninga Ålesund – Bergsøya
Ny innfartsveg med byttunnel i Molde skal inkluderes i KVU-arbeidet.*

KVU-arbeidet skal baseres på de føringer som er gitt gjennom retningslinjer for ordningen og seinere avklaringer. Departementet vil understreke at det må tas med konsept som vektlegger kollektivtransport, der dette er aktuelt..

Vi vil minne om den knappe tiden som er til rådighet. For å holde tidsrammen i forhold til neste NTP må i utgangspunktet hovedtyngden av KVU-ene være ferdig i løpet av 2010.”

1.3 Tolking av oppdragsbrevet

Statens vegvesen tolker brevet dit hen at det er vegvesenet som har hovedansvaret for gjennomføringen av KVU-arbeidet. I arbeidet vil det i utgangspunktet legges like mye vekt på transport av personer og gods. Kollektivtransport skal inngå i arbeidet.

Normalt tidsbehov for KVU er 1 til 1,5 år. Det tas sikte på å ferdigstille KVU-rapporten innen 31. mars 2011 (se kap 3.3). Omfanget av utredninger vil måtte tilpasses tiden som er til rådighet.

1.4 Beskrivelse av transportsystemet

Dagens transporttilbud på strekningen er i hovedsak bruk av den 106 km lange vegen E39 i tillegg til den 11 km lange ferjestrekningen mellom Vestnes og Molde. Fra Ålesund til Skorgenes i Vestnes kommune har E39 felles trase med E136. Denne strekninga utgjør ca. 45 km. Til sjøs er det Hurtigruta som innebærer et daglig transporttilbud. Både Ålesund, Molde og Kristiansund (17 km fra Bergsøya) har flyplasser på stamrutenettet, men ingen direkte ruter mellom disse byene. Over Romsdalsfjorden mellom Molde og Vestnes går det også hurtigbåt. Kollektivtilbudet pr. buss på KVU-strekninga blir ivaretatt av Timeekspresen. Jernbane finnes ikke i utredningsområdet. Nærmeste jernbanestasjon er Åndalsnes som er endestasjonen på Raumabanen.

1.5 Omtale i styrende dokumenter

Prosjekter på strekningen Ålesund – Bergsøya (Klett) er omtalt i Nasjonal Transportplan 2010-2019 på sidene 230-231. Her står det bl.a.:

... ”Det legges til grunn en planramme på 630 mill kr til tiltak innenfor ulike programområder på E39 mellom Ålesund og Trondheim i perioden 2010-2019, hvorav 240 mill kr i første fireårsperiode. Innenfor denne rammen prioriteres blant annet bygging av gang- og sykkelveger og trafiksikkerhetstiltak som etablering av etablering av midtrekkverk øst for Molde, samt utbedring av kryss. I tillegg prioriteres mindre utbedringer med vekt på forbedring av ferjekaiene.”

Det er altså i perioden 2010-2019 ingen strekningsvise prosjekter med statlig finansiering. Strekningen Knutset – Høgset fullføres i 2012 med 100 % bompengefinansiering. Staten er inne med kr 30 mill. på strekninga Astad-Knutset.

2 AVGRENSING AV KVU-ARBEIDET

2.1 Målsetting for utredningsarbeidet

Målet for KVU Ålesund – Bergsøya er å utvikle konsepter for framtidige transportsystem. Konseptene skal ha både langsiktige og kortsiktige perspektiv.

KVU skal fange opp de nasjonale målene for strekninga. I tillegg skal de regionale utviklingsperspektivene inngå i KVU-arbeidet.

Utredningen skal munne ut i en anbefaling som angir både valg av konsept og videre planlegging/prosess.

Arbeidet med KVU skal legge vekt på å se hele transportsystemet i sammenheng, og legge vekt på de overordnede nasjonale transportbehovene på strekningen. Dette innebærer vegnett, kollektivsystem, forhold for gående og sykkellister og gods, samt andre aktuelle transportpolitiske virkemidler som vil inngå i konseptalternativene. Arbeidet skal også kunne brukes som grunnlag for arbeid med Nasjonal transportplan (NTP) 2014-2023, Regional Transportplan, fylkesplaner, handlingsprogram for transport og finansieringsløsninger. Det skal legges opp til en prosess hvor viktige interessenter har reell mulighet til å gi innspill til arbeidet.

2.2 Tematisk avgrensing

Sentrale hovedspørsmål som KVU skal svare på er:

- Avklare transportbehov på strekningen Ålesund (rundkjøringa i Breivika) - Bergsøya
- Avklare mål og krav til transportsystemet.
- Framstille ulike konsept for transportsystemet der ferjefrie fjordkryssinger inkluderes i konseptvurderingene.
- Avklare løsninger for kollektivtransport.
- Avklare mulige fellesløsninger med E136 (forbindelsespunkt E39 – E136).
- Avklare påvirkningen til Fv64 Molde – Åndalsnes (Langfjordtunnelen).
- Avklare trafikk til og fra Molde samt vurdering av gjennomgangstrafikken (ny innfartsveg).

Innholdet i KVU skal dekke kravene i ”Mal for behovsutredninger i Statens vegvesen”, sist oppdatert 02.06.2010.

Utredningen skal omhandle framtidig transportbehov og foreslå ulike transportmessige systemløsninger

Virkemidler som skal vurderes er tiltak for

- Vegsystemet

Det skal samtidig vurderes:

- Stimulerende tiltak for kollektivtrafikken
- Sykkel og gangtrafikk

Tiltakene skal være rettet mot både lange reiser utover prosjektstrekningen, dag og ukependling innfor strekninga, og ellers korte reiser som blir utført.

KVU-dokumentet skal inneholde:

- Behovsanalyse inkludert interessentanalyse
- Strategidokument med samfunns mål og effektmål
- Kravdokument som viser hva som skal oppfylles ved gjennomføring

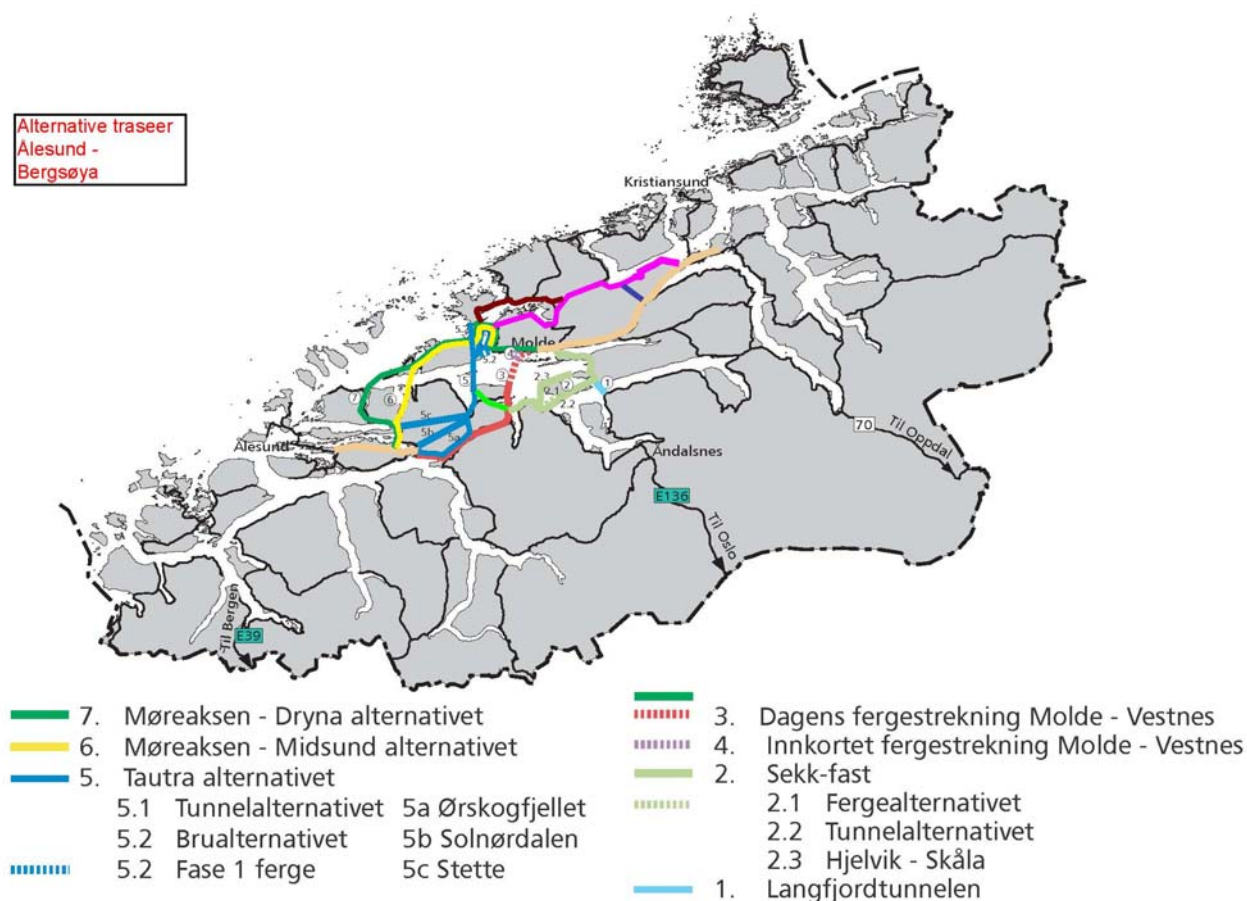
Alternativanalyse for flere konseptalternativer i tillegg til null-alternativet, samt eventuelle partielle analyser for større problemstillinger.

2.3 Geografisk avgrensning

Utredningsområdet:

Utredningsområdet omfatter transportaksen på strekningen fra rundkjøringa i Breivika i Ålesund til Bergsøya i Gjemnes der følgende kommuner inngår:

Ålesund, Haram, Skodje, Ørskog, Vestnes Midsund, Aukra, Fræna, Molde, Eide, Gjemnes.



Tegnforklaringa viser ferjefri kryssing over Romsdalsfjorden (vist som alternativene 1 – 7).
Kilde: Konseptvalgutredningen Rv 64 (nå Fv 64) Åfarnes- Sølsnes, Langfjordtunnelen

Enkelte av linjene på kartet er satt uten tegnforklaring. Disse ses på som supplerende veglinjer. Disse er ikke omfatta av tidligere oppstarta utredninger.

Elementer som behandles i KVU:

- E39
- Felleslinje E39/E136
- Parallele lokalveger
- Knutepunkter, bl.a. koblinger til Tresfjordbrua og ny innfartsveg inn mot Ålesund
- Ev. kobling mot viktige logistikknutepunkt
- Inkluderer ikke tettstedsproblematikk for kommunesentra innenfor utredningsområdet.

Influensområdet:

Influensområdet vil være vesentlig større enn utredningsområdet. Både nord-sør trafikken og øst-vest trafikken utenfor planområdet blir påvirket av konseptvalget.

2.4 Tilstøtende KVU-er og andre planprosesser

Foruten KVU for strekninga Ålesund-Bergsøya skal en også gjennomføre KVU for tilstøtende geografiske strekninger:

- Rute 4a KVU sør for Ålesund-Bergsøya som omfatter strekninga Skei – Ålesund.
- Rute 4b KVU nord for Ålesund-Bergsøya som omfatter strekninga Bergsøya-Valsøya.

Det skal utarbeides et overbygningsdokument som binder sammen de tre KVUene.

Det er starta opp ulike utredningsarbeid for fjordkryssingar i Region Midt på denne strekninga. Dette tar for seg ulike konsept der nye vegføringer som inkluderer både tunneler, fjordtunneler og bruer. Arbeidet med ferjefri fjordkryssing på strekninga mellom Kristiansund, Molde og Ålesund i regi av selskapet Møreaksen er starta opp. Det som er gjort der vil være til nytte under arbeidet med de ulike konseptta langs E39.

KVU-arbeidet er planlegging på overordna nivå, og prosessen vil dra nytte av tidligere utført planarbeid i alle kommuner. Det er likevel slik at overordna grep kan få ei anna retning enn det mer detaljerte planer etter plan- og bygningsloven har lagt opp til.

2.5 Aktuelle konsepter

Innspill til aktuelle konsepter avklares gjennom et åpent planverksted hvor alle interessenter er representert. Videre bearbeiding og siling gjøres av Statens vegvesen i samråd med samarbeidsgruppa.

Utvikling av konsept skal i prinsippet skje etter at behovsanalyse, måldokument og kravdokument er ferdig. For å utnytta den knappe tida må vi til en viss grad parallellkjøre noen prosesser. Arbeidsverkstedet blir en arena der en drøfter dette nærmere. Videre arbeid vil gå i regi av prosjektgruppa. Styringsgruppa vil vurdere konsept som er oppe til drøfting. Det oppstarta fjordkryssingsarbeidet over Romsdalsfjorden blir sentralt, og dette må holdes opp mot forbedringer/innkorting av ferjesambandet Molde-Vestnes. Ferjestrekningene Dryna-Brattvåg, Soholmen-Mordalsvågen og sambandet Hollingsholmen-Gossen kommer også inn i dette vurderingsgrunnlaget.

Konsepter utvikles etter 4-trinnsmetodikken. Denne innebærer at det skal vurderes tiltak som påvirker transportbehov og valg av transportmiddel, samt utnytte eksisterende infrastruktur mest mulig, før det vurderes større utbyggingstiltak.

2.6 Grunnlagsdata, metodikk og verktøy

Grunnlagsdata hentes fra eksisterende registre og databaser.

Kostnadsoverslag for veg beregnes på utredningsnivå med usikkerhet på +/- 40 %)

Overføring mellom transportformene vurderes med hjelp av RTM (Regional transportmodell) og NTM (Nasjonal transportmodell), og kvalitative vurderinger.

Samfunnsøkonomiske analyser baseres på trafikantnyttmodulen i RTM. Til å vurdere samfunnsøkonomiske beregninger nyttes programmet EFFEKT. Analyser for vegsystemet gjøres med metodikk fra vegvesenets håndbok 140, men tilpasset KVU-nivået.

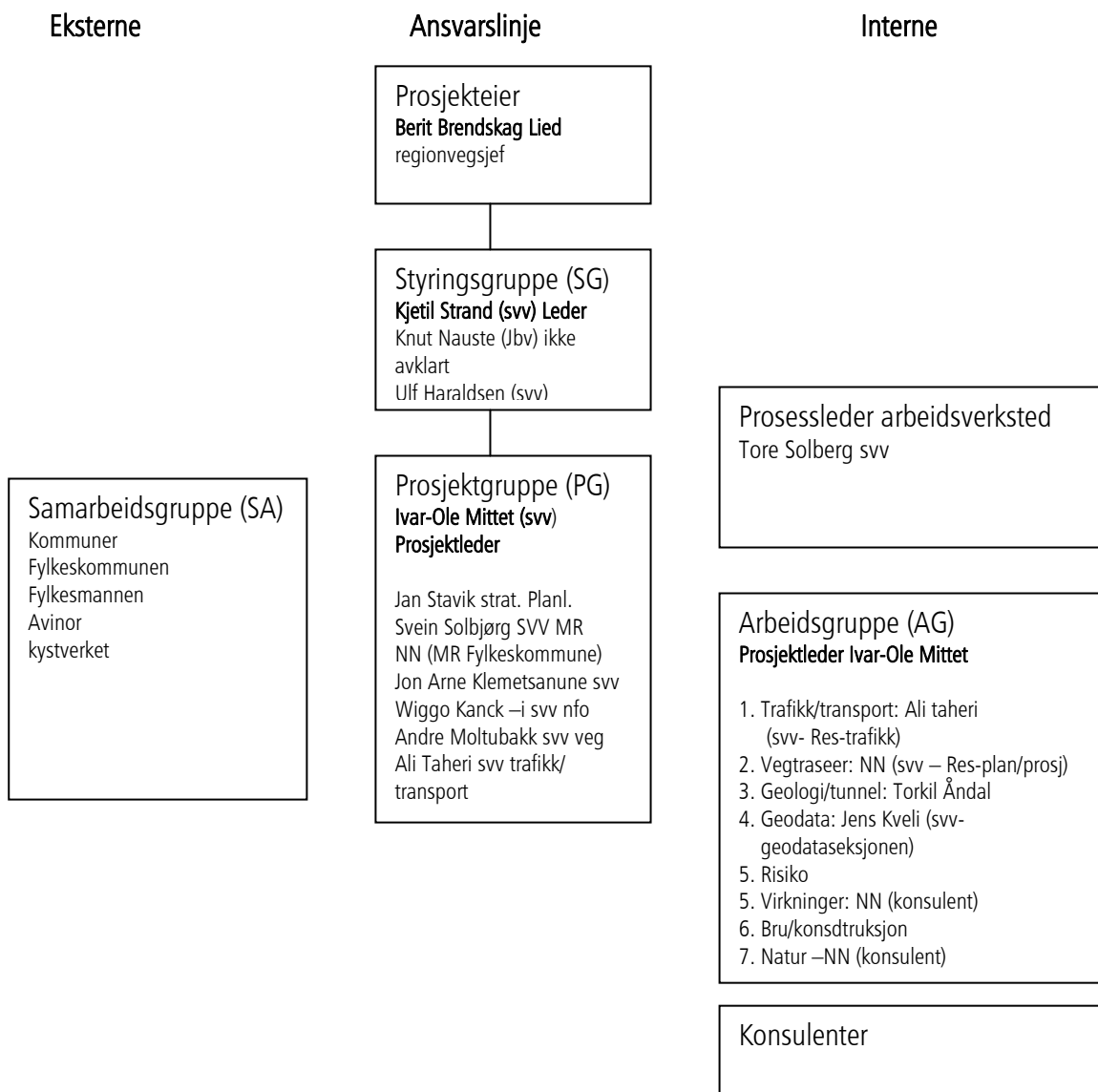
Godstransport skal vurderes særskilt. Forbindelsen til knutepunkthavner skal her vurderes.

Vurderinger knyttet til regionale virkninger, ikke-prissatte konsekvenser og risiko- og sårbarhet vurderes på grunnlag av eksisterende registreringer og datakilder.

3 ORGANISERING AV ARBEIDET

3.1 Prosjektorganisering

Prosjektet organiseres i henhold til anbefalingene gitt av Vegdirektoratet for KVU-prosesser.



Prosjekteier (PE)

Regionvegsjef Berit Brendskag Lied

Prosjekteier har det overordna ansvaret for organisering, framdrift og faglig innhold.

Styringsgruppe (SG)

Kjetil Strand, leder i Strategi-, veg- og transportavdelinga i Region Midt er leder i SG. Knut Nauste, svv avdelingsleiar (ikke avklart), Ulf Haraldsen (svv)

SG har hovedansvaret for framdrift og godkjenner arbeidet ved milepæler underveis. SG har et overordna ansvar for faglig innhold i KVU-dokumentet. Ved behov går SG inn i fordeling av ressurser til arbeidet. Prosjektleder er sekretær for SG.

Prosjektgruppe (PG)

Ivar-Ole Mittet, prosjektleder SVV, Jan Stavik, SVV-Strategi, strategisk planlegging, Svein Solbjørg, avd. Møre og Romsdal, Jon Arne Klemetsaune, SVV-Strategi, Andre Moltubakk, SVV- strategi – veg, Wiggo Kanck, SVV, info., NN Møre og Romsdal fylkeskommune, plan- og analyseavdelinga.

PG har det daglige ansvaret for prosjektets framdrift og at de nødvendige prosesser blir gjennomført i henhold til retningslinjer for KVU-arbeid

Samarbeidsgruppe (SA)

Det etableres ei samarbeidsgruppe for prosjektet der fylkeskommunen, kommunene, Kystverket, Fylkesmannen og Avinor er representert. SA vil være et varig kontaktpunkt for prosjektet i tillegg til planverkstedet som blir arrangert i starten av arbeidet.

Arbeidsgruppe (AG)

Ivar-Ole Mittet, prosjektleder SVV.

1. Trafikk/transport: Ali Taheri
2. Effekt/virkning: NN
3. Geologi/tunnel: Torkild Åndal
4. Geodata: Jens Kveli
5. Risiko: NN
6. Bru/konstruksjon: NN
7. Natur (konsulent)

AG har det ansvaret for å levere gode faglige vurderinger/beregninger som bestilles av prosjektgruppa (PG).

3.2 Medvirkning og kommunikasjon

Prosjektet gjennomføres i en åpen prosess med aktiv medvirkning underveis. Arbeidsverksted inngår i denne prosessen. Prosjektgruppa etablerer en aktiv dialog med samarbeidsgruppa og de som deltar på arbeidsverkstedet. Kommunikasjonsmedarbeider er Wiggo Kanck.

Fase 1: Drøfting av situasjonsbeskrivelsen, behov og mål

Fase 2: Utvikling av aktuelle konsepter

Fase 3: Drøfting av virkninger

3.3 Tidsplan

Tid	Aktivitet	Milepæl	Merknad
Juni	Arbeid med prosjektplan		Få på plass org.
Juli	Arbeid med prosjektplan Ferie (siste del av mnd)	Godkjenning i SG	
August	Ferie (første del av mnd) Befaring 18. og 19. aug.		Befaring m. buss på strekninga som innbefatter avstikkere slik at nye vegføringer blir besikttet Befaringa slås sammen m. KVU Bergsøya-Betna
September	Situasjonsbeskrivelse Orienteringsmøte 9. sept. Grunnlagsmateriale til arbeidsverkstedet Arbeidsverksted 28. og 29. sept	Drøfting i SG	Arbeidsverksted to halve dager i Molde
Oktober	Arbeid med konsept - m.m.		
November	Måldokument og krav, behov, mål, krav, konsept	Godkjenning SG Målgodkjenning Evt. møte med SD	
Desember	Konsept	Drøfting i SA og SG	
Januar	Konseptanalyse	Drøfting i SG	
Februar	Ukast til KVU-rapport	Drøfting i SA og SG	
Mars	KVU-rapport ferdig Overbygningsdokument i regi av VD	Godkjenning SG Godkjenning VD Oversending til SD	Samordning til felles overbygningsdokument VD

Denne framdriftsplanen er ambisiøs i forhold til normalt omfang på det arbeidet som skal gjennomføres