

Offentlig ettersyn av tillegg til planprogram for E39/E136 Digernesskiftet – Ørskogfjellet

Innledning

Ved årsskiftet 2022-23 la Statens vegvesen ut planprogram for arbeidet med kommunedelplan for ny E39/E136 Digernesskiftet – Ørskogfjellet ut på høring. Det kom i den forbindelse inn nye forslag til linjevalg som det er valgt å se litt nærmere på. De nye linjene omtales som:

- Lysebrun M2 – privat/kommunalt forslag
- Rosa N2 – forslag fra Naturvernforbundet
- Oransje D1.3 – privat forslag
- Turkis H1+J2 – Statens vegvesens forslag etter høring av planprogram

Forslagene er vist i kartutsnitt nedenfor og som vedlegg. Se nærmere omtale av hver linje nedenfor.

Det er bare de nye alternativene som er presentert her som er lagt ut til høring og offentlig ettersyn nå og som det blir bedt om uttalelse til. De tidligere alternativene har vært til uttalelse før og er ikke grunnlag for uttalelser nå i denne omgangen. Det er ikke gjort endringer i metoden som skal brukes for planarbeidet, så tillegget omhandler i hovedsak en omtale av veglinjer som ikke var med i det opprinnelige planprogrammet.

Forslagene M2 og D1.3 er optimaliserte i forhold til forslagene som kom inn. M2 er blant annet tilpasset en registrert jernmalm-forekomst i Liafjellet og skal ikke komme i konflikt med denne i forslaget som er lagt fram. D1.3 er optimalisert med tanke på linjeføring langs strandlinja og gjenskaping av landareal. Det er lagt inn ei bru som muliggjør båttrafikk inn og ut av Storvågen og det er også lagt inn en turveg langs fyllingen på vestsida av brua.

Forslaget N2 er tegnet ut slik Naturvernforbundet har beskrevet forslaget sitt. Forslaget avviker fra vegnormalens krav til vegstandard, jfr. Statens vegvesens Håndbok N100 Veg og gateutforming, for denne type veg. En optimalisering vil gi så store endringer av linjeføringen at hensikten med forslaget vil falle bort.

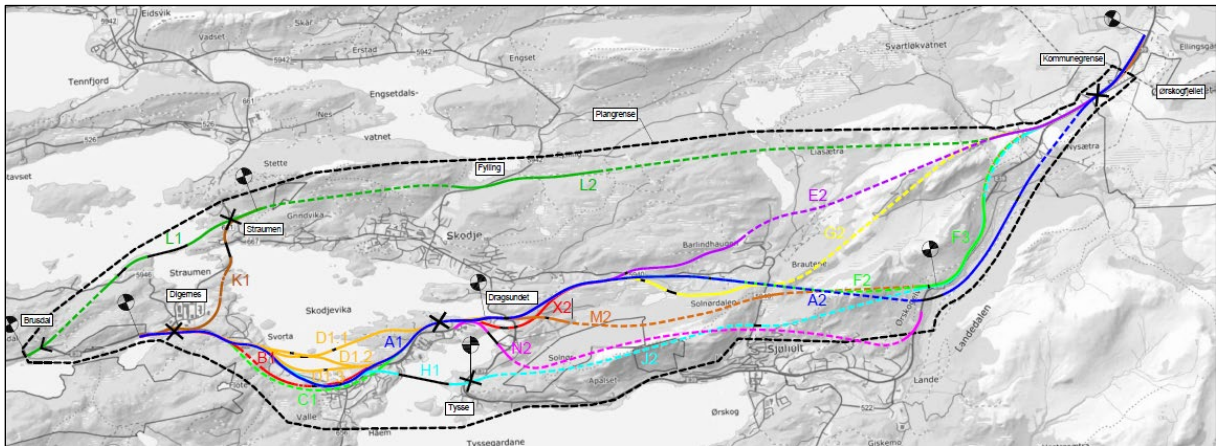
I planprogrammet som har vært til høring var det beskrevet to alternativ som ikke gikk via Håem, omtalt som henholdsvis H og J. Anbefalingen i forslaget til planprogram var å se på en sammenslåing av disse alternativene, noe som har resultert i det nye alternativet H1+J2. Den vesentlige endringen er at det er tatt høyde for ei bru over Håemsvika med seilingshøyde 40 meter. Konsekvensen av dette er at vegen ikke lenger kan gå i tunnel under Valle, men må ligge i dagsone forbi byggefeltet.

Det er ikke gjort en metodisk vurdering av de nye forslagene slik det er gjort for de alternativene som ble omtalt i første utkast til planprogram, men satt opp fordeler og ulemper for hvert av de nye forslagene. Forslagene kunne vært behandlet som en del av merknadsbehandlingen, men det er valgt å gjøre en omtale av forslagene og å legge ut tillegget på en egen høring. Dersom noen av de nye linjene skal være med i det videre planarbeidet vil de bli utredet på lik linje med de opprinnelige linjene.

Alle tunnallengder er oppgitt uten portaler. Påhuggsområdene blir vurdert av ingeniørgeolog og geotekniker i forbindelse med reguleringsplanleggingen, men det er først når forskjæringen blir sprengt ut at plasseringen av påhugget blir bestemt.

Nye alternativ:

Nytt oversiktskart er tatt inn nedenfor. Der vises alle foreslåtte alternative linjer med unntak av H og J linjer. Der er bare den nye sammenslåtte linjen H1+J2 vist.



Alternativ M (Lysebrun linje M2) Dragsundet - Ørskogfjellet

Alternativet er vist med lysebrun linje på oversiktskartet. Linjen går fra Dragsundet og opp til Landedalen, der den kobles på linjeforslaget grønn F3. Forslaget kan også kobles mot blå A2 og legges da på østsiden av Landedalen. Fra Dragsundet går linjen gjennom golfbanen og inn i tunnel gjennom Liafjellet. I løpet av tunnelstrekningen kan den enten kobles mot grønn linje F3 eller mot blå linje A2. Kryssene blir på Håem, som for flere av de andre alternativene, og på Ørskogfjellet i Vestnes kommune. Veglinjen må krysse over Solnørelva på bru. Kryssingen av golfbanen er ikke endelig detaljert. Det kan bli nødvendig med flytting av deler av golfbanen dersom det ikke er mulig å få etablert en sikker kryssing. På strekninga Dragsundet-Ørskogfjellet vil gammel E39 avlastes for trafikk og få en mer lokal funksjon, likt som de andre alternativene.

Linje M2+F3 er kostnadsberegnet til kr. 3,5 mrd i 2021-kroneverdi.

Fordeler:

- Unngår konflikt med naturverdier i området Solnørdalen
- unngår inngrep i landskapsrommet i Solnørdalen. Mindre dominerende terrenginngrep nord for Dragsundet, bedre terreng- og landskapstilpasning i dagsone enn de øvrige alternativene som berører Solnørdalen.
- ikke i konflikt med friluftslivinteresser i Solnørdalen

Ulemper:

- krysser over Solnørelva på bru. Krysningpunktet vil kunne komme i berøring med kantsonene langs elva. Lengre bru øker både investeringskostnader og driftskostnader.
- konflikt med friluftslivinteresser langs nedre del av Solnørelva
- inngrep i golfbaneanlegget. Areal brukt til golfbane blir også regnet som dyrkajord.
- tre forholdsvis lange tunneler med korte dagsoner mellom. Få strekninger med mulighet for 3 felt og tunnelene kan utgjøre en trafiksikkerhetsrisiko dersom de blir brukt til forbi kjøring. Samlet tunnellengde er ca. 8000 m.
- overskudd av steinmasser (generelt, som følge av tunnellengde)
- store investeringskostnader

Statens vegvesens anbefaling: Statens vegvesen anbefaler ikke at dette alternativet blir tatt med videre i arbeidet med kommunedelplanen. Hovedbegrunnelsen er de store inngrepene i golfbanen (dyrkajord), trafiksikkerhet og investeringskostnadene.

Alternativ N (Rosa linje N2) Dragsundet – Ørskogfjellet

Alternativet er vist med rosa linje på oversiktskartet. Linjen går fra Håem og opp til sør for Tverrelva i Landedalen. Vegen krysser over Solnørvika fra Håem over til Svineneset på lavbru før den går inn i tunnel under golfbanen. Videre mot øst går den i en sammenhengende tunnel gjennom Liafjellet opp til ca. 450 m sør for Tverrelva. Ny veg kobles her inn på dagens E39/E136 og gjenbruker denne opp til Ørskogfjellet. Tunnelen får en lengde på ca. 7800 meter. Kryss på Håem er et vanlig T-kryss, det vil si at det ikke er planfritt. I Landedalen blir det påkjøringsrampe mot øst. Trafikk fra øst i retning mot Sjøholt må kjøre gjennom tunnelen og tilbake på dagens E39/E136.

Dagens E39 vil ikke få samme avlastningen som for de andre alternativene.

Linjeforslaget er ikke kostnadsberegnet.

Fordele:

- mindre konflikt med kulturmiljø ved Dragsundet enn de øvrige alternativene som går via Dragsundet
- berører ikke dyrkamark
- unngår dominerende terrenginngrep nord for Dragsundet og inngrep i landskapsrommet Solnørdalen
- unngår nye inngrep i Landedalen
- ikke konflikt med friluftsinnteresser i Solnørdalen eller på Tysse

Ulemper:

- linjen tilfredsstillende ikke kravene i standarden H2 og på deler av strekningen heller ikke H1
- kurvene er for krappe
- ikke planfritt kryss på Håem, dvs. mindre trafiksikker løsning enn toplanskryss
- mangler avkjøringsmulighet fra nord/øst på Ørskogfjellet/Landedalen
- fra Tverrelva opp til Ørskogfjellet er stigningen stor og vegen er ikke avkjørselsfri (gjenbruk av dagens E39/E136). Mange avkjørsler gir mindre trafiksikkerhet.
- tosidig høy bergskjæring (over 20 m) i sør på Håemssiden av ved kryssing av Solnørvika

Statens vegvesens anbefaling: Statens vegvesen anbefaler ikke at dette alternativet blir tatt med videre i arbeidet med kommunedelplanen som et fullverdig alternativ, men som ett av flere mulige 0+ -alternativer. Det må i så fall søkes, og innvilges fravik, fra kravene til vegstandard for nasjonal hovedveg og trafikkmengde.

Alternativ D 1 (Oransje linje D 1.3) Digernesskiftet – Dragsundet

Alternativet er vist med oransje farge på oversiktskartet. Linjen går fra Digernesskiftet til Dragsundet og er et alternativ til de to tidligere foreslåtte sjøfyllingsalternativene D 1.1 og D 1.2. Linjen følger tettere inn mot strandkanten enn de to andre. Det blir en åpning på ca. 100 meter mellom fyllingene

der vegen går i bru. Langs fyllingen på vestsiden kan det etableres en turveg på utsiden. Mellom fyllingen og land kan det gjenskapes et landområde.

På strekninga Digernesskiftet – Dragsundet/Håem vil dagens europaveg avlastes for trafikk og få en mer lokal funksjon, likt som de andre alternativene.

Linje D1.3 er kostnadsberegnet til kr. 1,15 mrd (2021-kroneverdi).

Fordeler:

- kort transport av overskuddsmasser og avklart bruk av massene
- mindre støybelastning og nærhet til boligområdet Valle sammenlignet med alternativ blå A1 og rød B1
- sammenhengende tursti fra Flåte- /Valleområdet til Digernes
- lage nytt landområde ved Flåte
- laveste investeringskostnader av sjøfyllingsalternativene

Ulemper:

- vesentlig inngrep i strandsonen, endrer landskapsbildet i Storvågen
- barrierevirkning nært land, både fysisk og visuell
- endrer opplevelse og bruk av strandsonen og Storvågen som nærmiljø til skole og boligområde, og for friluftsliv
- mange bolig- og nausteiendommer mellom Svorta og Flåte blir berørt
- inngrep i kulturmiljø av regional betydning «Ferdighusproduksjon» på Flåte

Statens vegvesens anbefaling:

Statens vegvesen anbefaler ikke at dette alternativet blir med arbeidet videre med kommunedelplanen. Ulempene ved inngrep i strandsonen, kulturmiljø og bebyggelsen er avgjørende. De to alternativene D 1.1 og D 1.2 er dekkende alternativer for sjøfylling.

For Statens vegvesen er det viktig at minst ett av de foreslåtte sjølinje-alternativene blir med i planarbeidet videre. Bakgrunnen for dette er presentert i flere møter med Ålesund kommune. Et sjøalternativ, der overskuddsmasser får kort transportavstand og gir tilnærmet massebalanse i prosjektet, er viktig å ha med i planarbeidet videre. I et møte mellom vegvesenet og Ålesund kommune 19.4.2023 ble det gitt uttrykk fra kommunens side at i den sammenhengen er alternativ D1.3 det alternativet som kan være lettest å akseptere. Samtidig gir kommunen klart uttrykk for at et sjøalternativ med stor påvirkning av strandsonen er vanskelig å akseptere.

I planprogrammet som har vært til høring står det i punkt 6.4.2 omtalt at deponi av overskuddsmasser skal utredes som en del av kommuneplanarbeidet. Her vil et sjødeponi bli tatt med blant flere deponiområder og -alternativer.

Alternativ H1+J2 (Turkis linje H1+J2) Digernesskiftet – Ørskogfjellet

Alternativet er vist med turkis farge på oversiktskartet. Linjen går fra Digernes til Tverrelva i Landedalen, og er en bearbejdet kombinasjon av linjene H1+H2 og J1+J2 som er beskrevet i første utkast til planprogram. For de to tidligere alternativene er det lagt til grunn ei bru med seilingshøyde ca. 20 meter over Håemsvika. Høyden må økes til ca. 40 m på grunn av båttrafikken som går til og fra

kaianlegget på Håem. Ny seilingshøyde fører til at vegen mellom Digernesskiftet og Håem ikke kan legges i tunnel, men må gå i dagen og vil berøre bebyggelsen på Valle. Strekingen H2 ble i første utgave av planprogrammet anbefalt å bli tatt ut fra videre arbeid, spesielt med hensyn på grunnforhold (geologi) og bebyggelse som blir berørt. Det er gjort en tilpassing av kryssplassering på Tysse og alternativet følger videre tidligere forslag J2. Fra Tverrelva følges samme linje som F3.

På strekinga Digernesskiftet - Ørskogfjellet vil gammel E39 avlastes for trafikk og få en mer lokal funksjon, likt som de andre alternativene.

Linje H1+J2 + F3 (dekker hele strekingen Digernesskiftet – Ørskogfjellet) er kostnadsberegnet til kr. 6,13 mrd i 2021-kroneverdi.

Fordeler:

- unngår konflikt med ikke-prissatte tema i området ved Dragsundet og i Solnørdalen
- berører ikke naturverdier i Solnørdalen
- berører ikke kulturmiljø ved Dragsundet
- ikke konflikt med friluftslivinteresser i Solnørdalen
- Sjøholt sentrum avlastes

Ulemper:

- kommer i direkte berøring med bebyggelsen på Valle. Verslehøgda og Verslebakken blir sterkest berørt.
- høg og godt synlig brukonstruksjon med store terrenginngrep på hver side av brua.
- arealkrevende kryssområde på Tysse
- vesentlige terrenginngrep ved boligområdet Valle, Ryttingsneset og kryssområdet ved Sandgota
- inngrep i dyrkamark ved Tysse på Ryttingsneset
- forholdsvis lange tunneler med en kort dagsone over Solnørdalsvegen. I tillegg kommer tunnel på F3-linjen. Samlet tunnellengde blir ca. 9400 m uten portallengder.
- store investeringskostnader. Ca. 2,1 mrd høyere enn KVVU-linja (blå A1+A2) og ca. 2,2 mrd høyere enn det laveste kostnadsoverslaget (A1+E2). Tallene oppgitt i 2021-kroneverdi.
- berører område med verdifullt kulturmiljø ved Ryttingsneset

Statens vegvesens anbefaling:

Statens vegvesen anbefaler ikke at dette alternativet blir tatt med videre i arbeidet med kommunedelplanen. Hovedbegrunnelsen er de store trafiksikkerhetsutfordringene og investeringskostnadene.

Endringer i forslag til planprogram

Omtalen av nye linjer vil inngå i kapittel 5.

Da investeringskostnader i et prosjekt er et viktig utvelgingskriterium tas en samlet oversikt inn i dette dokumentet. Kostnadsoverslagene satt inn i matrise og er vist i tabellen nedenfor. Alle tallene er i 2021-kroneverdi og representerer P50-verdien.

Kostnader		Linje - Dragsundet/Ørskogfjellet					
Linje - Digernes/Dragsundet		Blå A2	Lilla E2	Grønn F2+F3	Gul G2	Rød(X2+E2)	Brun M2+F3
		2,949	2,826	3,049	2,997	2,877	3,477
Blå A1	1,09	4,04	3,92	4,14	4,09	3,97	4,57
Grønn C1	2,07	5,02	4,90	5,12	5,07	4,95	5,55
Rød B1	1,62	4,57	4,45	4,67	4,62	4,50	5,10
Oransje D1.1	1,43	4,37	4,25	4,47	4,42	4,30	4,90
Oransje D1.2	1,35	4,30	4,18	4,40	4,35	4,23	4,83
Oransje D1.3	1,15	4,10	3,98	4,20	4,15	4,03	4,63
		P50					
Turkis J1+J2		6,51					
Rosa H1+H2		4,96					
Brun K1+L2		4,66					
Grønn L1+L2		5,28					
Blå A1+A2		4,04					
Ny turkis H1+J2+F3		6,13					

Andre endringer/tillegg

Kapittel 6 i planprogrammet omhandler tema som skal være med i konsekvensutredningen. I punkt 6.6 utvides teksten til også å omfatte en overordnet risikoanalyse av tunneler. En detaljert risikoanalyse av tunneler gjøres vanligvis først på reguleringsplan.

Høringsuttalelser fra Direktoratet for mineralforvaltning og Kystverket peker på temaer som ikke er omtalt i planprogrammet og som må være med i en konsekvensutredning. For Kystverket sine interesser vises det til at planprogrammet ikke sier noe om hensynet til skipsfarten i området. Et nytt punkt om dette tas inn i planprogrammet. Direktoratet for mineralforvaltning har påpekt at punktet om naturressurser mangler omtale av mineralressursene i området. Det er omtalt i silingsrapporten, men kommer ikke tydelig fram i planprogrammet. Punktet om naturressurser endrer teksten slik at forholdet til mineralressurser blir mer tydelig.

Medvirkning

Det er bare de nye alternativene som er presentert her som er lagt ut til høring og offentlig ettersyn nå og som det blir bedt om uttalelse til. De tidligere alternativene har vært til uttalelse før og er ikke grunnlag for uttalelser nå i denne omgangen.

Det blir satt inn annonse i Sunnmørsposten og Bygdebladet som kunngjør offentlig ettersyn av tillegget. Høringspartene blir tilskrevet.

I samsvar med plan- og bygningsloven settes fristen for å komme med merknader til 6 uker fra kunngjøringsdato. **Fristen blir satt til 21.03.2024.** Det blir ikke holdt informasjonsmøte i forbindelse med dette offentlige ettersynet. Ved spørsmål om saken kan det tas kontakt med:

Planprosessen: Tone Hammer, tlf. 24019967/ 941 44 683, tone.hammer@vegvesen.no

Prosjektet: Harald Johnsen, tlf. 915 12 885, harald.johnsen@vegvesen.no

Statens vegvesen ber om at du sender relevante merknader til tillegget til: firmapost@vegvesen.no eller Statens vegvesen, postboks 1010 Nordre Ål, 2605 Lillehammer. Merk sendinga med «E39/E136 Digernesskiftet – Ørskogfjellet – kdp – 22/13369»