



## Statens vegvesen

### Referat

Dato: 1-2.9.2015

Tid:

Referent: Rigmor Hustad

Saksbehandler/innvalgsnr:

Rigmor Hustad – 71274195 / 99026030

Vår dato: 8.10.2015

Vår referanse:

### Ideverksted – E39 Digernes – Vik 1. og 2. september 2015

**Sted:** Vestnes - Vestnes Fjordhotell

**Møteleder:** Siv Sundgot

**Til stede:** Se vedlagt deltakerliste

**Forfall:**

**Kopi til:** Ulf Haraldsen og Gyda Grendstad, Vegdirektoratet

Sak. nr.	Tema
	<i>Tirsdag 1. september 2015</i>
<b>Velkommen/ innledning</b>	<p><b>Kjetil Strand</b>, avdelingsdirektør i Styrings- og strategistaben i Statens vegvesen ønsket velkommen.</p> <p>Stortinget har som ambisjon å binde sammen Vestlandet gjennom en opprustet og ferjefri E39 innen 20 år.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>○ Konseptvalgutredning er bestilt av samferdselsdepartementet april 2010.</li><li>○ Ferjefri E39 Trondheim – Kristiansand</li><li>○ Analysering av konsept Ålesund – Molde</li><li>○ Konsept er vurdert i forhold til mål/ kravoppnåelse og samfunnsøkonomi</li></ul> <p>I 2014 fastsatte regjeringa hvilke konsept som skal legges til grunn for videre planlegging av E39-utbygging i Møre og Romsdal, med unntak av strekninga mellom Digernes og Vik.</p>

Postadresse  
Statens vegvesen  
Region midt  
Fylkeshuset  
6404 Molde

Telefon: 815 44 040  
Telefaks: 71 27 41 01  
firmapost-midt@vegvesen.no  
Org.nr: 971032081

Kontoradresse  
Fylkeshuset  
6404 MOLDE

Fakturaadresse  
Statens vegvesen  
Regnskap  
Båtsfjordveien 18  
9815 VADSØ  
Telefon: 78 94 15 50  
Telefaks: 78 95 33 52

	<p>Departementet har bedt Statens vegvesen utrede videre miljømessige og kostnadmessige konsekvenser av å legge fremtidig trasé for E39 gjennom Solnørdalen (K3) (Svartløkvatnet) eller over Ørskogfjellet (K2), inkl. nødvendige tilknytninger</p>
<b>Prosessleder</b>	<p><b>Siv Sundgot</b> er planprosjektleder i Statens vegvesen, og ledet idedugnaden gjennom 2 dager. Idedugnaden skal være til hjelp og støtte for Rolf Arne Hamre og Bjarne Otnes fra Statens vegvesen som skal lage rapporten og drive videre planlegging.</p>
<b>Bli kjent</b>	<p>Deltakerne hadde satt seg tilfeldig i grupper på 5-6 personer. Gruppene presenterte seg for å bli kjent med de andre i egen gruppe.</p> <p>Lytt til andre og del kunnskap!</p> <p>Oppgave:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Tenk selv i 2 minutter</li> <li>➤ Del med de andre i gruppa</li> <li>➤ Til plenum: Hva er gruppa enig om?</li> </ul> <p>Gruppe 1: Ren SVV-gruppe - diskusjonen gikk mye på tekniske krav.          Gruppe 2: Lite aktuelt med veg i dagen ved Tomrefjordsetra (K3)          Gruppe 3: Er det ønskelig å kjøre Vestlandet i tunnel?          Gruppe 4: Skepsis mot veg i Solnørdalen (Svartløkvatnet). Skepsis til lange stigninger i forhold til lastebil og tunge kjøretøy. Koblinga med E39 og E136 må også fungere.          Gruppe 5: Opptatt av å ha den raskeste veg. Ikke mye stigninger for lastebil. Planlegge for 4-felts veg, ta hensyn til vinterlandskap.          Gruppe 6: Utgangspunkt i veg som skal tjene alle. Gruppa anslo tidsforskjellen mellom de to alternativene til ca 3 – 5 minutt.          Fylkesveg 650 har 3000 biler årsgjennsnitt (ÅDT). Av disse 700 over Ørskogfjellet, 2300 i retning Ålesund. E39 over Ørskogfjellet er ei god løsning.</p>
<b>Rammer for tilleggsutredninga</b>	<p><b>Rolf Arne Hamre</b>, planprosjektleder i Statens vegvesen gjorde rede for hvilke vegstandarder som er aktuelle å utrede.</p> <p>Se vedlagt powerpoint!</p> <p>Trinn 1: Konseptvalgutredning 2011 – 2016 (inneværende fase)          Trinn 2: Kommunedelplan          Trinn 3: Reguleringsplan</p> <p>(Konseptvalgutredning E39 Ålesund – Bergsøya, fra 2011)</p> <p>K2: Ørskogfjellet          K3: Solnørdalen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Avhengig av fremtidige trafikk tall er to vegklasser aktuelle:</li> <li>• Fire-felts motorveg med inntil 100/110 km/t</li> <li>• 2/3-felts veg med inntil 90 km/t.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Trinnvis utvikling/utbygging skal også være en del av vurderingen.</li> <li>• Prognose for ÅDT i år 2016 for K2: <ul style="list-style-type: none"> <li>12100-12900 mellom Digernes og Sjøholt</li> <li>10900 over Ørskogfjellet</li> <li>7900 mellom Ørskogfjellet og Vik på Vestnes</li> </ul> </li> </ul> <p>Om K3 blir valgt blir det en annen trafikkfordeling mellom Ørskogfjellet og Svartløk-alternativet.</p>
	<p><b>Rolf Arne</b> informerte om E39 Vik – Julbøen (Møreaksen)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 22 km 4-felts motorveg, 100/110 km/t</li> <li>○ ÅDT 9500 – 13000</li> <li>○ Kostnad 12,5 mrd. NOK i 2013</li> </ul> <p>Prosjektet har flere prosjektutfordringer som tekniske utfordringer, seilingsløp Julsundet, havbruk, grunnforhold, krigsminnesmerker m.m.</p> <p>Reguleringsplan ferdig i 2016</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Starter på Vik, undersjøisk tunnel til Nautneset på Midsund, videre med hengebru til Julbøen.</li> </ul> <p>Hengebru over Julsundet</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Hovedspenn ca 1600 m (total lengde ca. 1950 m)</li> <li>- Pr. dags dato verdens tredje lengste hengebru</li> </ul> <p>Tunnel under Romsdalsfjorden, 15,5 km, 5 % stigning</p>
<b>Kunnskapsgrunnlag</b>	<p><b>Bjarne Otnes</b>, planprosjektleder i Statens vegvesen gikk gjennom det foreløpige kunnskapsgrunnlaget på «ikke prissatte tema», dvs. naturmangfold, friluftsliv/nærmiljø, kulturminner, landskap og naturressurser/landbruk. Innledning til gruppearbeid med formål å utvide kunnskapsgrunnlaget.</p>
	<p><b>Gruppearbeid</b></p> <p>Inndeling i 6 grupper etter tema. (I tillegg ble det satt sammen to grupper som arbeidet med konkurrerende arealbruk.)</p> <p>Gruppene fikk utdelt kart over området, og markerte følgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Hva mangler på det registrerte kartet (gule lapper)</li> <li>✓ Hva er de viktigste kvalitetene for deres tema som det er behov for å ivareta (grønne lapper)</li> <li>✓ Er det spesielle utfordringer for deres tema som det er behov for å forbedre (rosa lapper)</li> <li>✓ Prioriter de viktigste i hver kategori (grønn/rosa) og skriv opp på A3-ark.</li> </ul>

	<p><u>Oppsummering fra gruppene:</u></p> <p><u>Naturmangfold</u> Minst like store verdier i nedre som i øvre del av Solnørvassdraget, dette gir utfordringer i forhold til K2-alternativet. Naturreservat Liafjellet og Nyseter.</p> <p><u>Naturressurser/landbruk</u> Fokus på jordvernet, kompensierende tiltak aktuelt. Tenke på skogsbilveger og underganger. Tunnel forbi Tomrefjordsetra. Aktiv seterdrift må bli tatt vare på.</p> <p><u>Nærmiljø og friluftsliv</u> Solnørvassdraget og kvaliteter, unikt område. Hytteområde. Over Ørskogfjellet vil det uansett bli veg, skal en da drifte to veger? Ørskogfjellet får langt mindre konsekvenser for nærmiljø og friluftsliv. Tunnel.</p> <p><u>Kulturminner og landskap</u> Øvre del av Solnørvassdraget er viktig å ta vare på. Områder langs Fyllingselva og Solnør gård er også viktig å ta vare på. Trondhjemske postveg.</p> <p><u>Konkurrerende arealbruk (2 grupper)</u> Gruppe 1: Solnørvassdraget og Tomrefjordfjellet er viktig å ta vare på. Ikke forenelig med en veg i dagen her (Friluftsliv og hytter). Dyrkingsfelt for landbruk Ørskogfjellet, gjelder også friluftsliv for K2 alternativet. Utfordringer i Tomrefjordområdet. Kom ikke heilt i mål om prioriteringene. Uaktuelt med veg i Tomrefjordfjellet. 5 min kortere kjøretid gir like mye effekt som ei ferje over Moldefjorden er argument for det korteste alternativet (K3). Gruppe 2: E39 og E136 kobles sammen. Mest mulig effektiv veg mellom Ålesund og Molde.</p>
<b>Konsept-arbeid</b>	<p><b>Ny gruppeinndeling i 6 grupper:</b></p> <p>Oppgave: Få opp så mange konsept som mulig for hele området</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tegn en og en ide</li> <li>- Velg ut en kombinasjon av alternativ som ble tegnet opp. Presenteres i plenum.</li> </ul> <p>Forslagene fordelte seg i hovedsak i samsvar med konseptene K2 og K3 med noen varianter for K3 sin del:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Flere forslag til lange tunneler forbi Svartløkvatnet.</li> <li>• Et forslag om veg på fylling over Tomrefjorden og opp Frostaddalen og tunnel videre sørover.</li> <li>• Forslag med veg om Engesetvatnet til Stette/Skodjestraumen</li> </ul>
<b>Lokal og regional utvikling</b>	<p>Johnny Loen innledet med noen perspektiver om lokal og regional utvikling.</p>

	<p><b>Gruppeoppgave : Hvordan påvirker konsept lokal/regional utvikling?</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Gruppene fikk i oppgave å vurdere hvordan sitt konsept kan påvirke lokal og regional utvikling.</li> <li>○ Vurderingene ble fordelt på <b>styrker, svakheter, muligheter og trusler.</b></li> </ul>
	<p><b><u>Kriterier for å vurdere lokal og regional utvikling</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Endring i arbeidsmarkedet som følge av konsept</li> <li>○ Virkninger for private og offentlige virksomheter inkl. reiseliv som følge av konseptet?</li> <li>○ Vil konseptet endre strukturen på fritids- og handlemønstre for befolkninga?</li> <li>○ Vil tiltaket innebære etablering av nye kommunikasjonsknutepunkt?</li> <li>○ Endret transport- og arealbruk (lokalisering av virksomheter, boliger, fritidsboliger) som konsekvens av konseptet?</li> <li>○ Vil konseptet innebære en utvidelse av den funksjonelle regionen, knytte sammen lokalsamfunn og/ eller bidra til en endring av senterutforming?</li> </ul> <p><b>Gjennomgang i plenum</b>  Det var ikke tid til å gå gjennom alle gruppene og enkeltkonseptene i plenum. Innleggene er gruppert i K3-lignende alternativ (Svartløken) og K2-lignende alternativ (Ørskogfjellet).</p> <p><b>K3-lignende alternativ (Svartløken):</b>  (Lange tunneler i ulike varianter).  <u>Styrke fra gruppe 3:</u> Gode arbeidsmuligheter. Unngår friluftsområder og stigninger. Beholder dagens veg via Ørskogfjellet. Nytt næringsområde på Vik.  <u>Svakheter fra gruppe 3:</u> Lang tunnel, kostnadskreven, ikke mulig med etappevis utbygging, lang avstand til Sjøholt sentrum  Bevare Solnørvassdraget, trygge og gode lokalsamfunn uten gjennomgangstrafikk. Bo i regionene.  <u>Svakheter fra gruppe 6:</u>  Lange tunnelstrek, sentralisering.  <u>Trusler fra gruppe 3:</u> Manglende finansiering, fylling i sjø (variant over Tomrefjorden og opp Frostaddalen, lang tunnel, flytte hovedvegnettet, nytt handlemønstre kan være en trussel for eksisterende handlemønstre.  <u>Trusler fra gr. 5</u>  Motorveg. Miljøødeleggelser. Forbikjøring av tettsteder. Lokalkjøpmann forsvinner. Kortere veg til kjøpesenter. Fra midt i blinken til midt i mellom (Vestnes). Trafikken viktigere enn mennesker. Økt fart. Friluftslivsødeleggelser. Planlegging av store prosjekt vil ødelegge for andre prosjekt.</p> <p><b>K2-lignende alternativ (Ørskogfjellet):</b>  <u>Styrke fra gruppe 1:</u>  Tilgang til flere arbeidsplasser. Økt boliger og næringsutvikling. God tilknytning til fv 650. Bygge på eksisterende strukturer. Unngår friluftsområder. Muliggjør etappevis utbygging. Utdannelsestilbud. Korte tunneler.  <u>Muligheter fra gr 2</u>  Trygg lokaltrafikk. Lettere å pendle. Bevare friluftsområder. Etappevis utbygging</p>

	Det vil føre for langt å oppsummere i referatet alle arkene som ble levert inn. Dette vil bli sammenstilt i et eget dokument som vil inngå i utredningens grunnlag for temaet lokal og regional utvikling.
	<b>Onsdag 2. september</b>
<b>Befaring</b>	<p><b>Rute:</b> Helland – Tomresetra – Ørskogfjellet – Sjøholt – fv.104 Solnørdalen – Skodje – (Fylling) – Skodjestraumen – Digerneset – Helland</p> <p><u>Stoppunkt:</u> Utsiktspunkt mot Tomrefjord, Reset ved Tomresetra, Ørskogfjellet (kontrollstasjonen og Fjellstova), Giskemo, Brautane, Fylling.</p> <p>Gode orienteringer fra lokalkjente deltakere.</p> <p>Positive tilbakemeldinger på at det er viktig å se sted og terreng i praksis for å best mulig kunne ta riktige valg.</p>
<b>Revurdering av konsept</b>	<p><b>Fortsettelse gruppearbeid</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hvordan kan konsept utformes dersom de skal ha kortest mulige tunneler?</li> <li>• Hvordan kan konsept utformes dersom en skal ta hensyn til alle miljøtema og ellers det de har av informasjon? Tegn nye forslag.</li> </ul>
	<p><b>Vurdering av konsept</b> «Kafè-arbeid» – en fra hver gruppe satt igjen, resten gikk videre til neste gruppe. Gruppene gav tilbakemelding på konseptene med:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Grønne lapper – positivt fordi.....</li> <li>○ Rosa lapper – negativt fordi.....</li> <li>○ Gule lapper – nye ideer</li> </ul> <p>Bilder ble tatt av hvert enkelt «kafèbord». Vedlegg til referat.</p>
<b>Prioritering av mål og krav</b>	<p><b>Gruppearbeid: Prioritering av effektmål og krav fra KVU Ålesund-Bergsøya</b> Hver enkelt deltaker i gruppene plukket ut til sammen 6 mål og krav ved hjelp av fargeprikker. For å kunne rangere prioriteringene har vi gitt fargene vektpoeng: rød prikk 3 poeng, gul prikk 2 poeng og blå prikk 1 poeng. Da summerer mål og krav seg til følgende prioritering:</p>
	<p><b>Mål/Krav</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• E39 skal vere døgnopen, utan risiko for forseinkingar som følge av uvêr, gjensitting ved fergeleie eller kø. <b>58</b></li> <li>• Talet på drepne og hardt skadde pr. år skal reduserast i 2040, samanlikna med perioden 2002-2009. <b>51</b></li> <li>• Tettstadar skal skjermast mot gjennomgangstrafikk. <b>50</b></li> <li>• Reisetida mellom Ålesund og Molde vert redusert med ca. 40 minutt frå 115 min til 75 minutt. <b>49</b></li> <li>• Fleksibilitet i utbygging er viktig for å sikra rasjonell framdrift i større prosjekt og sikre stegvis utbygging av heile strekninga. <b>44</b></li> <li>• Pendlingsområdet med maks. 45 minutt reisetid til by skal aukast for 10 000 innbyggjarar. <b>39</b></li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ved planarbeidet skal det leggest stor vekt på å avgrensa inngrep i dyrka mark. <span style="float: right;">31</span></li> <li>• Stigning i tunnel skal vera maks 5%. <span style="float: right;">25</span></li> <li>• Alle tunnelar over 10 km lengde skal gjennom ei særskilt godkjenning som går på tryggleik og risikovurdering. Godkjenning kan vere basert på krav om to tunnellop. <span style="float: right;">19</span></li> <li>• EU-direktiv om tunneltryggleik gjeld for alle TERN-vegar, og dermed for E39. <span style="float: right;">11</span></li> </ul> <p>Merk at de tre siste punkta handler om tunnelsikkerhet. Summeres de tre krava får tunnelsikkerhet 45 poeng, og kommer i så fall på femte plass i prioriteringen.</p>
<b>Behov for bearbeiding</b>	<p><b>Hvordan må vi bearbeide konseptet videre for at vi skal oppnå det vi ønsker med utbygginga?</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Reflekter kort alene (2 min)</li> <li>▪ Skriv ned tankene på lapper (5 minutt)</li> <li>▪ Legg lappene fortløpende ut på bordet.</li> <li>▪ Diskuter i gruppa og grupper innspillene på A3 – ark (10 min)</li> <li>▪ Plenum (10 min)</li> </ul> <p>Resultatet er sammenstilt, og vil inngå som grunnlagsmateriale når detaljer i ulike konsept skal vurderes.</p>
<b>Videre arbeid</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Statens vegvesen vil gå gjennom alt innsamlet materiale. Konseptforslagene vil bli sortert og vurdert for videre bearbeiding.</li> <li>▪ Kostnadsberegning gjennomføres.</li> <li>▪ Effektberegning av prissatte konsekvenser.</li> <li>▪ Vurdering av ikke-prissatte konsekvenser.</li> <li>▪ Usikkert om det blir flere møter med involvering fra deltakere.</li> <li>▪ Utredning skal være beregnet ferdig første halvår 2016</li> <li>▪ Tilleggsutredning blir sendt på høring før Statens vegvesen sender sin endelige tilråding for behandling i regjeringa.</li> </ul> <p>Meget godt oppmøte med så godt som 100% påmelding av de inviterte. Engasjerte deltakere ga gode innspill som tas med videre i prosjektet.</p>