



## Silingsnotat etter idéverkstad 1-2. september 2015

## Silingsnotat konsept E39 Digernes–Vik

### Bakgrunn og formål

Bakgrunnen for notatet er arbeidet med ei tilleggsutgreiing til konseptvalutgreiinga (KVU) for E39 Ålesund–Bergsøya. Samferdselsdepartementet har i brev av 8. mai 2014 fastsett at vidare planlegging av strekninga Ålesund–Molde skal ta utgangspunkt i Tautrakonseptet over Ørskogfjellet (K2) og Tautrakonseptet forbi Svartløkvatnet (K3). Statens vegvesen har fått i oppdrag å utgreie vidare verknader for miljø og kostnader med å legge E39 forbi Svartløkvatnet. Oppdraget inneber å samanlikne dei opphavelge konseptane K2 og K3 med eit konsept der E39 går ein lenger strekning i tunnel forbi Svartløkvatnet.

Som første del av arbeidet arrangerte Statens vegvesen ein idéverkstad på Vestnes Fjordhotell 1–2. september 2015. Referat frå idéverkstaden er tilgjengeleg på vegvesenet si prosjektside [www.vegvesen.no/Europaveg/e39digernesvik](http://www.vegvesen.no/Europaveg/e39digernesvik). På idéverkstaden vart det teikna opp 33 ulike linjer (atterhald for at ikkje alle vart dokumentert). Hovudformålet med verkstaden var å få innspel til moglege variantar av tilleggskonseptet departementet ønskja utgreidd, og til gode tilpassingar av dei eksisterande konseptane K2 og K3.

Formålet med silingsnotatet er å synleggjere korleis Statens vegvesen Region midt har sortert og sila dei ulike forslaga etter idéverkstaden.

### Silingsprosessen

Dei avfotograferte konseptane (33 stk.) er sortert og grovsila i fleire omgangar av ei arbeidsgruppe på fire personar. Dette har vore vegplanleggarar Trygve Vestad og Kurt Løddøn, og planprosjektleiurar Rolf Arne Hamre og Bjarne Otnes. Deretter har dei konseptvariantane ein har arbeidd vidare med vore drøfta i prosjektgruppemøte 4. desember 2015. Til slutt har dei endelege konseptane vore fastsett i styringsgruppemøte 15. desember 2015.

Skissene frå idéverkstaden er sortert i fire hovudgrupper:

1. Hovudgruppe K2 Ørskogfjellet
2. Hovudgruppe K3 Svartløkvatnet om Dragsundet
3. Hovudgruppe K3–variant Svartløkvatnet om Skodjebraumen
4. Hovudgruppe andre forslag

Det er viktig å understreke at dei viste linjene er meint som grove korridorar med rom for store tilpassingar i arbeidet med kommunedelplan i neste fase. Det er naudsynt med ei representativ linje for dei ulike hovudkonseptane, særleg for å samanlikne kostnader mellom konseptane. Andre gangbare linjer kan ha sine fordelar og ulemper.

Dette utelukkar ikkje at mange av idéane som kom fram på verkstaden kan takast fram att i seinare planfase. Det er tvert om svært viktig at ein i den fasen legg mykje arbeid i å optimalisere valt konsept, og idétilfanget frå den gjennomførte idéverkstaden vil danne eit godt grunnlag for dette, saman med eventuelle nye idéverkstader.

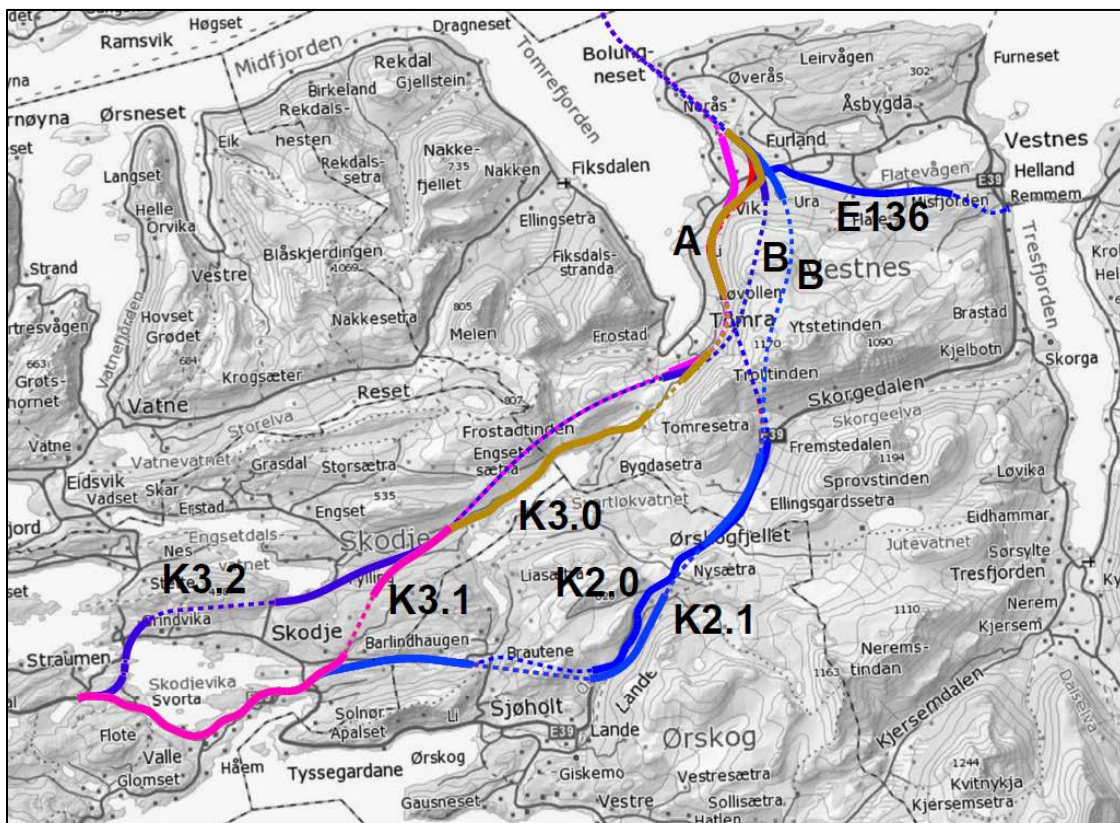


## Resultat av silinga

Dei utplukka konseptane som vil bli omtala i tilleggsutgreiinga er:

- K2.0 Ørskogfjellet, 2/3-felt (H5) (analogt med KVU E39 Ålesund–Bergsøya)
- K2.1 Ørskogfjellet, 4-felt (H8)
- K3.0 Svartløkvatnet i dagen om Dragsundet 2/3-felt (H5) (analogt med KVU)
- K3.1 Svartløkvatnet tunnel – om Dragsundet, 4-felt (H8)
- K3.2 Svartløkvatnet tunnel – om Skodjestrømen, 4-felt (H8)

For kvart konsept er det vist to variantar frå Vik og sørover: Anten å gå rett inn i tunnel frå Vik, eller gå rundt fjellfoten og inn i Tomrefjorden eit stykke. Reguleringsplanen for E39 Vik–Julbøen viser så langt ei løysing som føreset å gå direkte i tunnel frå Vik og sørover mot Ørskogfjellet.



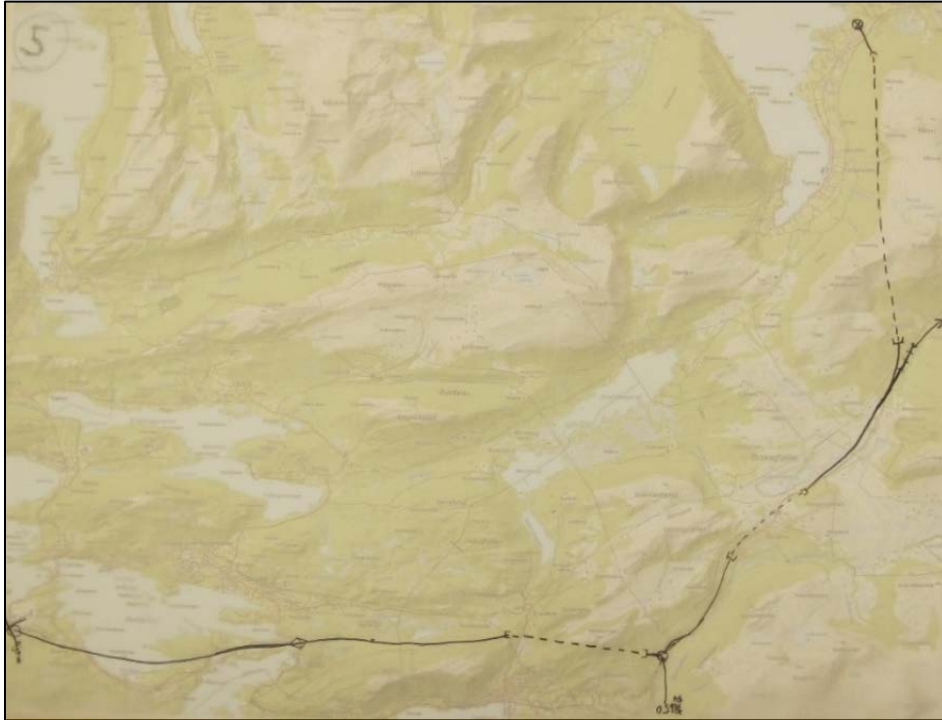
Utplukka konsept samla (linjene overlappar, sjå påskrift)

## Vurderte konsept

Fleire av idéskissene er så like at dei er slått saman og vist ved ei representativ skisse frå verkstaden.

### Hovudgruppe K2 over Ørskogfjellet

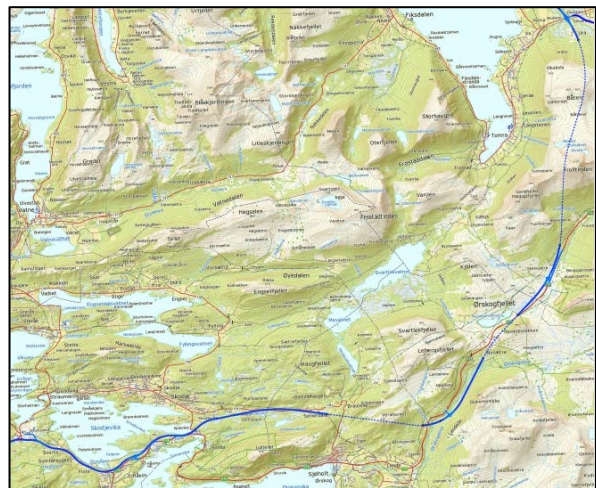
*Tunnel Vik–Ørskogfjellet, tunnel til Solnørdalen – TATT MED VIDARE*



Alternativet er tatt med vidare som den beste representanten for eit konsept over Ørskogfjellet, og tilsvarar K2 i KVV E39 Ålesund–Bergsøy. Det er naudsynt med tunnel gjennom toppen ved Nysætra av omsyn til krav til vertikalkurvatur for H8. Med tunnel reduserer ein også konflikten med hytteområda i området. Skissa er vidareutvikla i SVV for å redusere moglege konflikta i Solnørdalen og Dragsundet mot rekreasjons-, natur- og kulturminneinteresser.



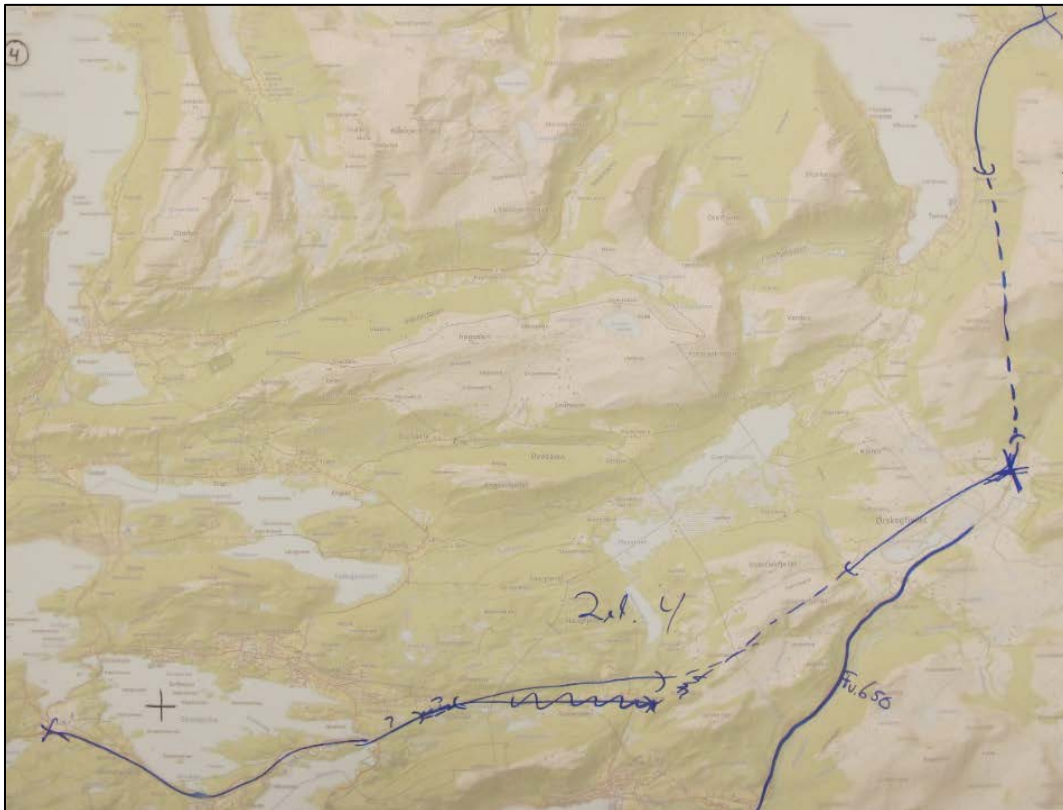
Konsept K2.0 over Ørskogfjellet (H5)



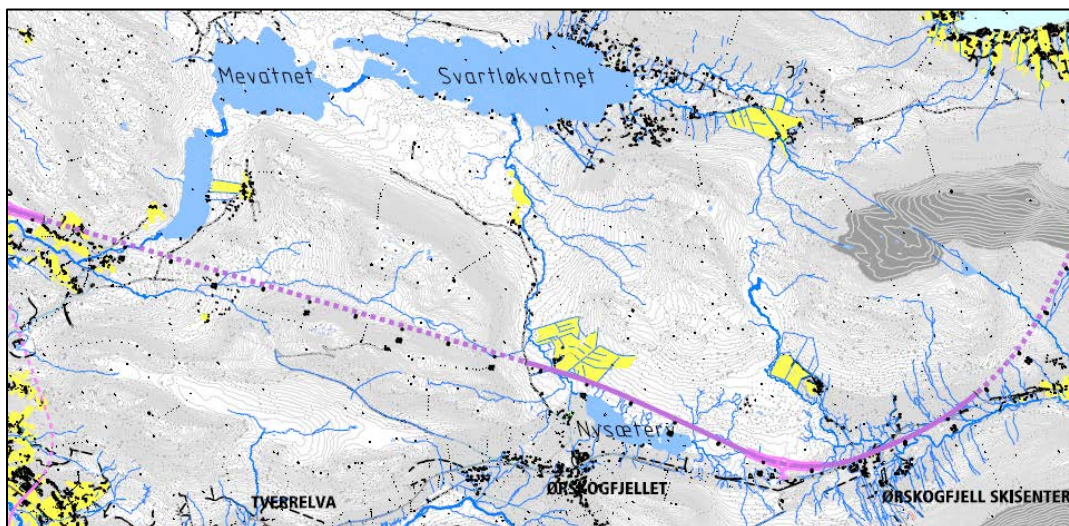
Konsept K2.1 over Ørskogfjellet (H5 og H8)



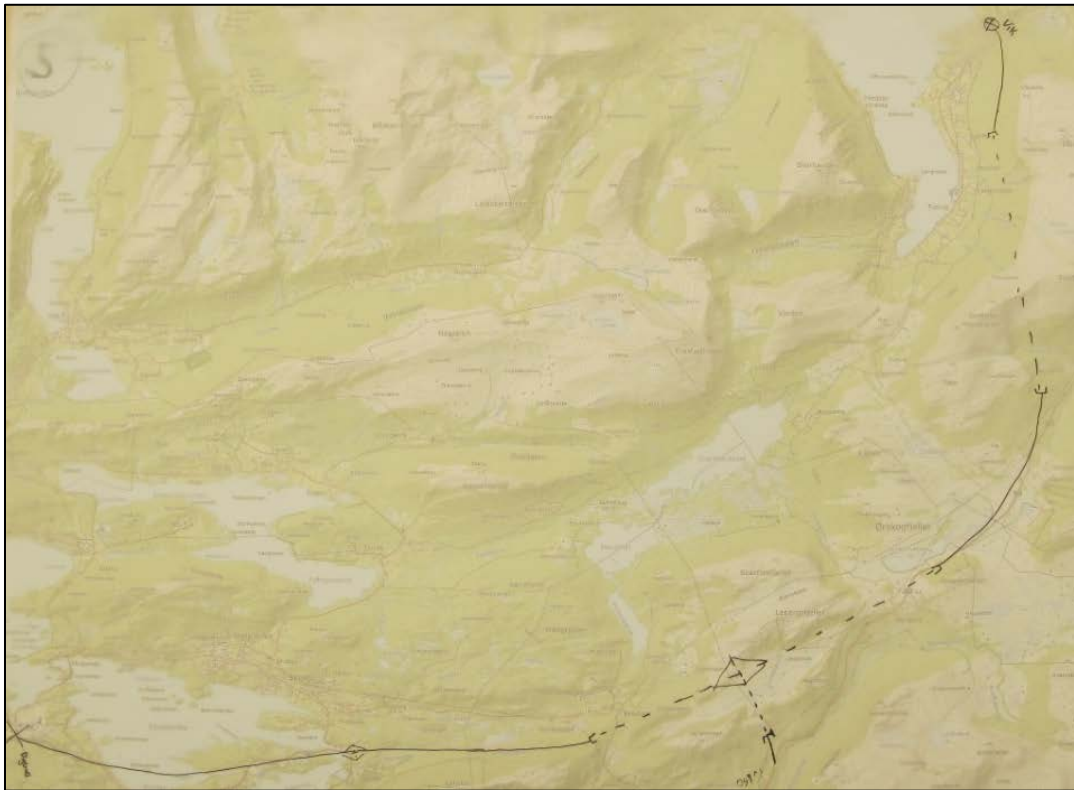
*Tunnel Brautene-Ørskogfjellet – nord for Nysætervatnet – IKKJE MED VIDARE*



Denne skissa føreset ein lengre tunnel frå Brautane gjennom Lebergfjellet til Svartløkkelva og ei linje nord for Nysætervatnet (naturreservat). Dersom K2 over Ørskogfjellet blir vald som konsept kan forslaget eventuelt vurderast i ein kommunedelplan.



*Tunnel Brautene–Ørskogfjellet – sør for Nysætervatnet – IKKJE MED VIDARE*



Liknar på førre skissa, men det er lagt inn eit kryss i fjell for tilknyting av fv 650. Skil seg også ved at tunnelen er ført under toppen av Ørskogfjellet sør for Nysætervatnet.

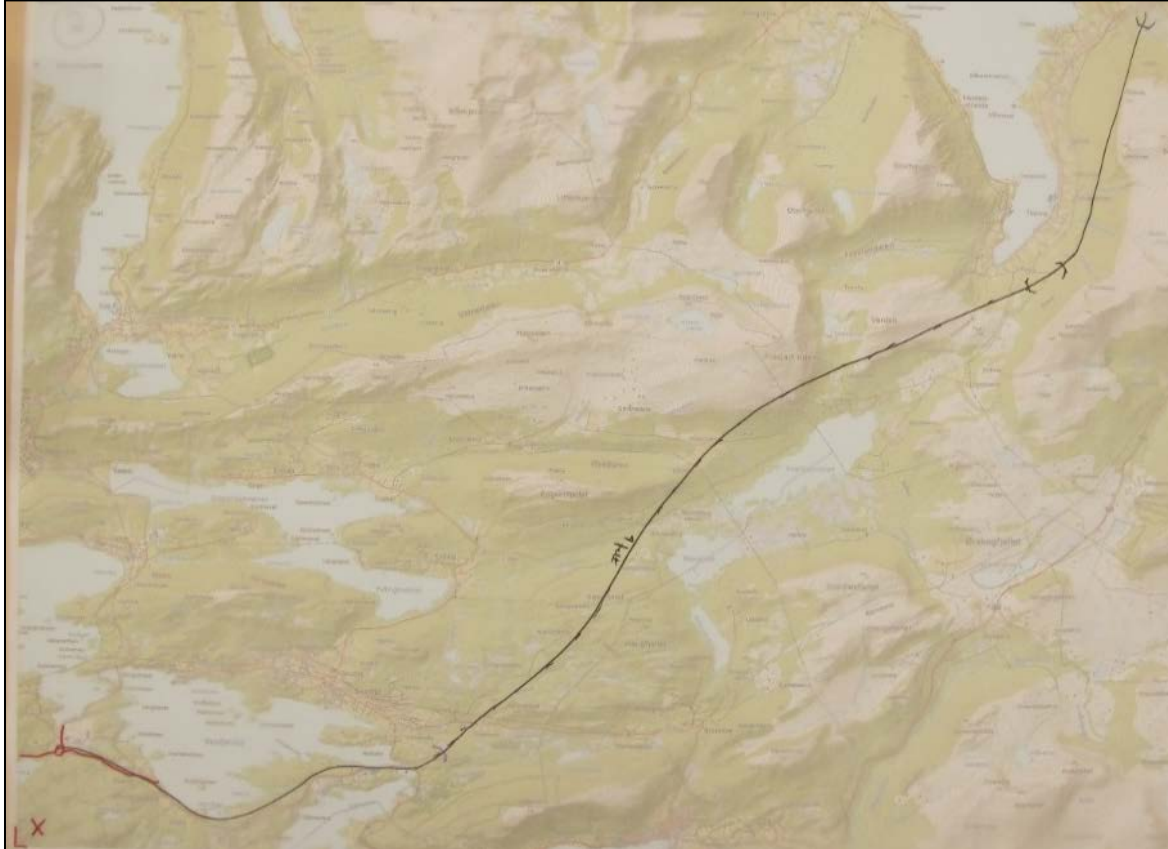
Kryss i tunnel er ei løysing som ikkje er i samsvar med vegnormalane. Så lenge det finst aktuelle alternativ i dagen må vi legge til grunn at slike løysingar ikkje vil bli godkjent i Vegdirektoratet. Krysset vil også vere eit stor kostnadselement som ikkje bør belaste konseptet over Ørskogfjellet når det er så usikkert om det er gangbart.





*Lang tunnel frå Vik/Tomrefjorden til Solnørdalen/Dragsundet – IKKJE MED VIDARE*

Alternativet løyser alle dei miljømessige ulempene med K3-konseptet frå KVU E39 Ålesund–Bergsøy, men har ein urealistisk lang tunnel, og blir ikkje tatt med vidare. Tunnellengder må vurderast i seinare planfaser.

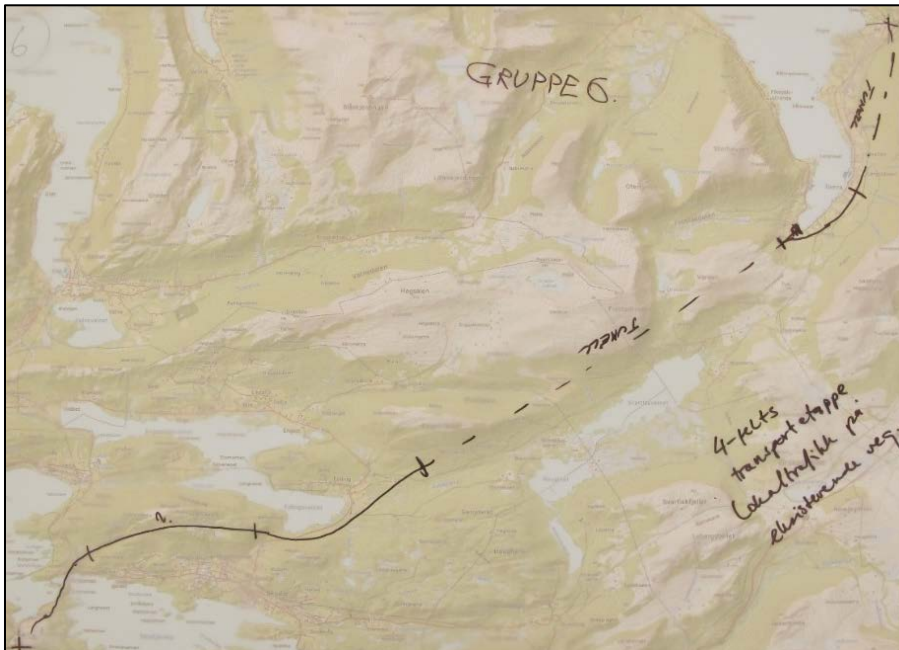




## Hovudgruppe K3.2 Tunnel forbi Svartløkvatnet om Skodjestraumen

*Tunnel frå Tomrefjorden til Fylling, tunnel nord for Skodje – TATT MED VIDARE*

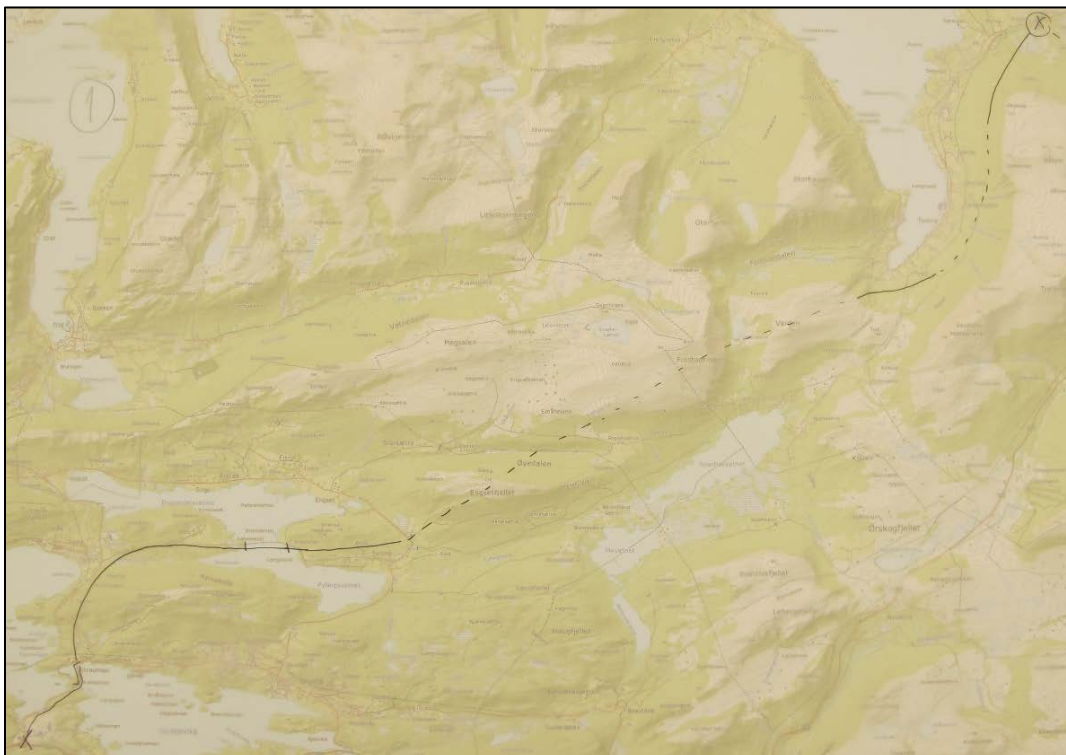
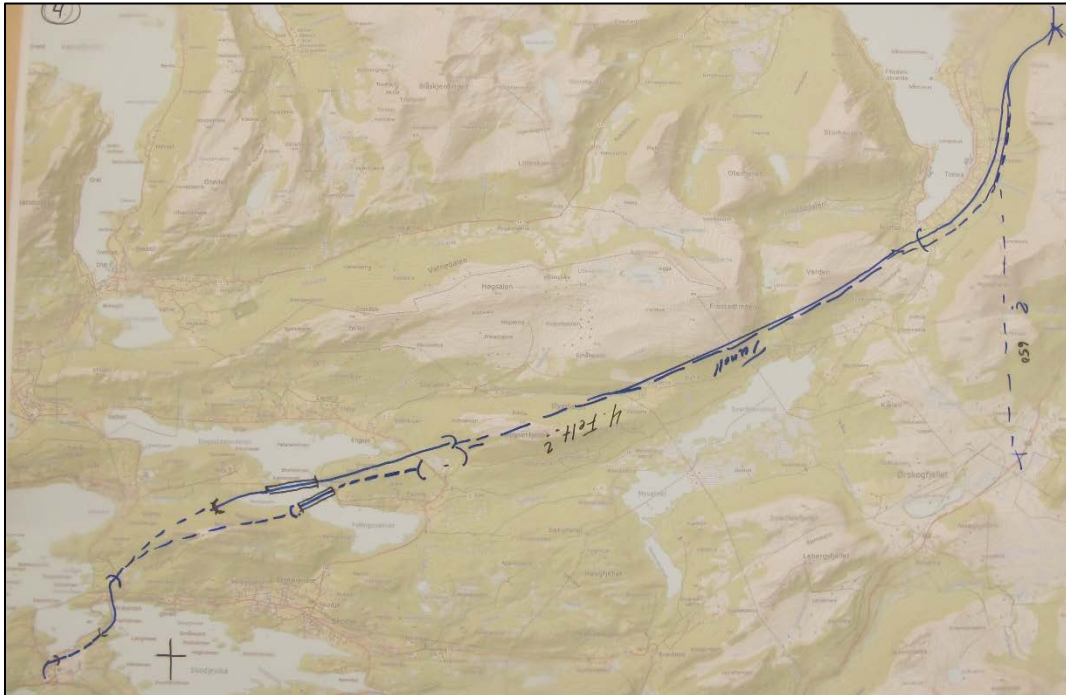
Denne løysinga vurderer vi som eit alternativ som ligg nær opp til det Samferdselsdepartementet ønskjer vurdert i oppdraget med tilleggsgutgreiinga, og med realistiske tunnallengder. Det representerer også ei heilt ny løysing ved å gå om Skodjestraumen, og blir tatt med vidare.



### Konsept K3.2 forbi Svartløkvatnet og om Skodjestraumen (H5 og H8)

*Tunnel frå Tomrefjorden til Fylling/Engset, om Fylling-/Engsetdalsvatnet, tunnel ev. ev. til Skodjebraumen – IKKJE MED VIDARE*

Alternativet løyser mange av dei miljømessige ulempene med K3-konseptet frå KVV E39 Ålesund–Bergsøya. Løysingane har svært lang/lange tunnel–(ar), og blir ikkje tatt med som representant for eit alternativ om Skodjebraumen. Dersom konseptet om Skodjebraumen blir vald kan idéen om å gå over Engsetdalsvatnet eventuelt bli vurdert i seinare planfase.



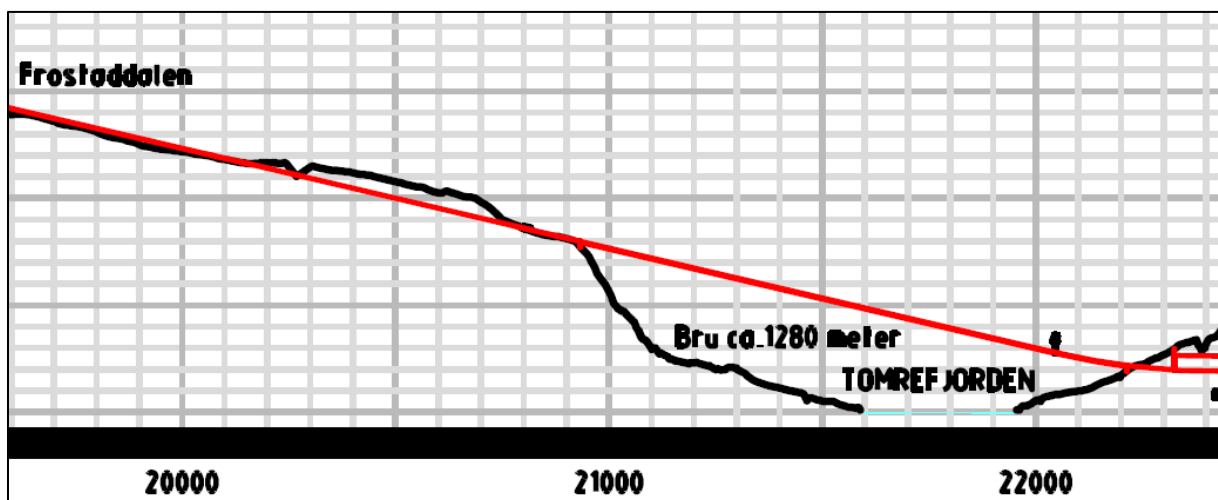
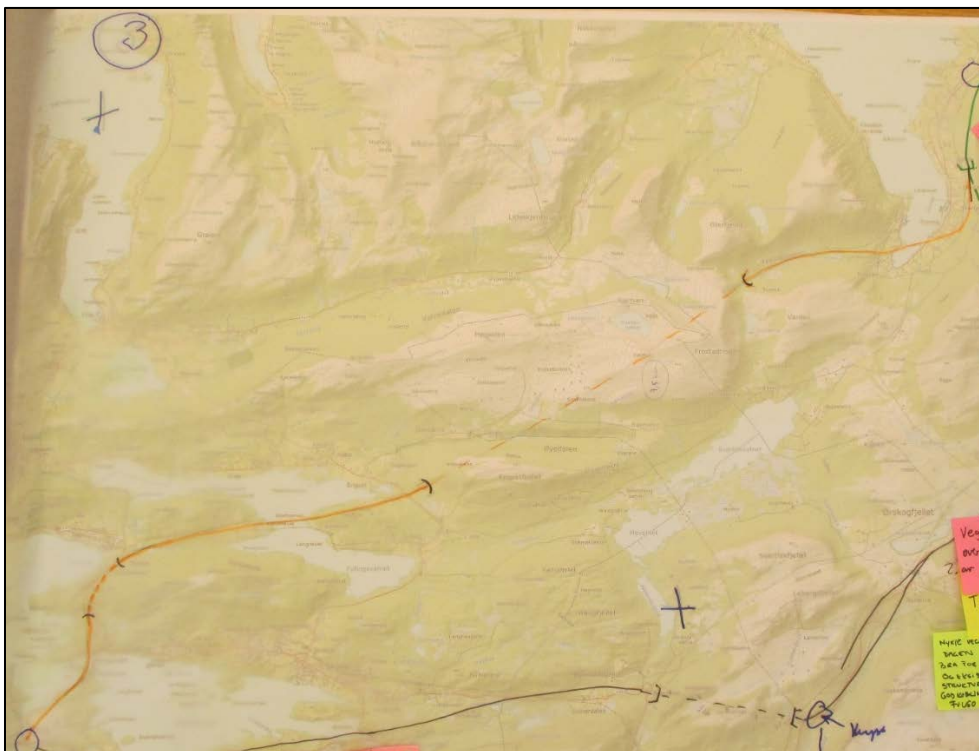


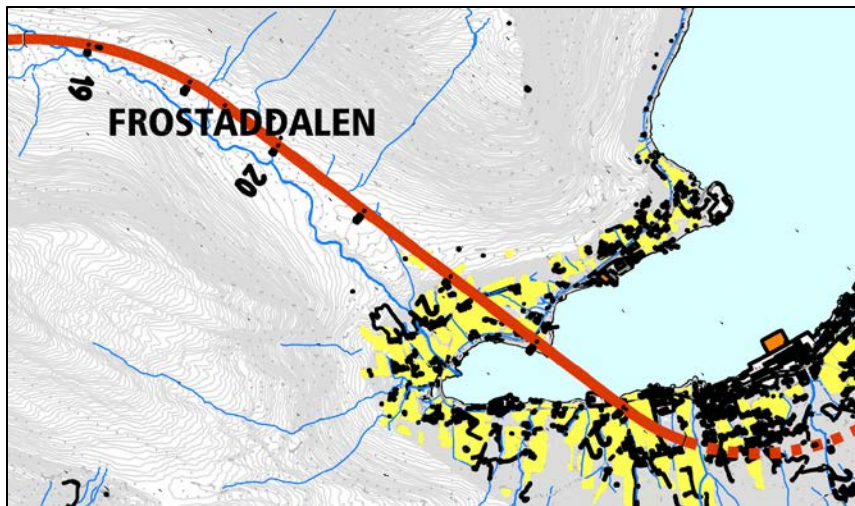
## Hovudgruppe andre forslag

### *Alternativ om Frostaddalen – IKKJE TATT MED VIDARE*

Det var lansert eit linje med bru/fylling over Tomrefjorden og opp Frostaddalen, med lang tunnel mot Fylling og Dragsundet, eller over Engeset og Stette til Skodjestraumen. Alternativet er illustrert med oransje linje i figuren nedanfor. Vi har teikna opp eit lengdeprofil for første del av linja, og det er naudsynt med ei bru på 1280 meter for å krysse Tomrefjorden og komme opp i høgde i Frostaddalen.

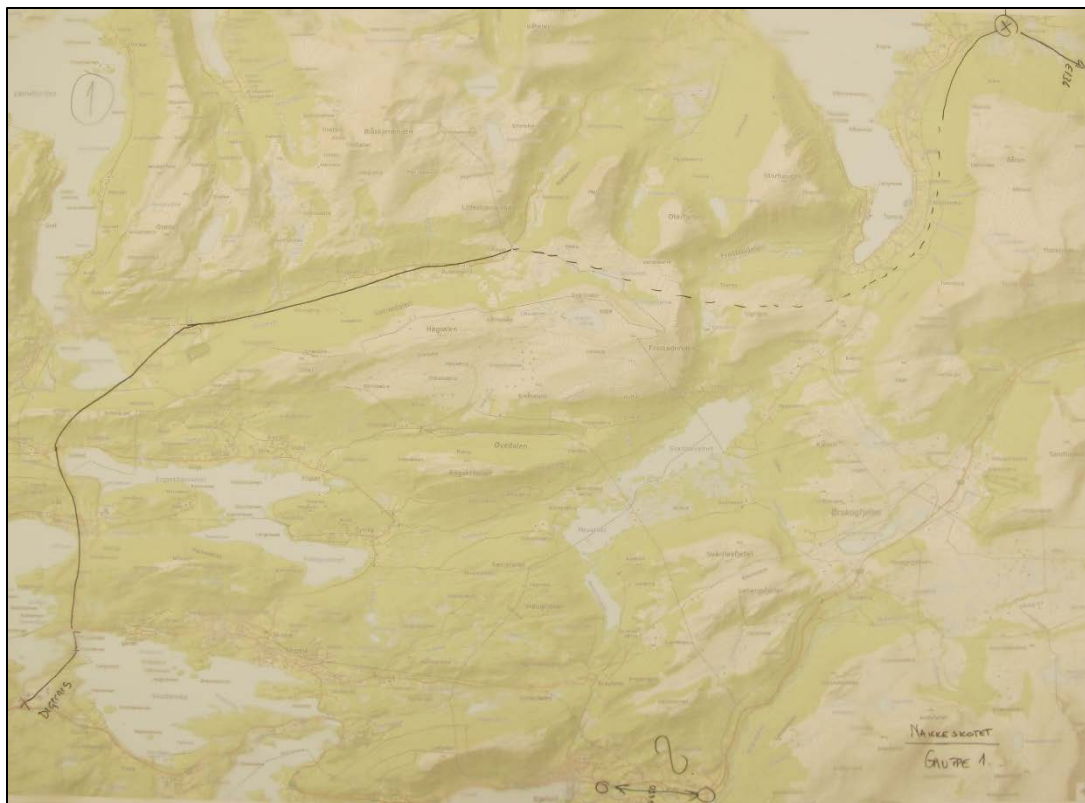
Ei bru over Tomrefjorden og landareala på kvar side av fjorden vil sette sterkt preg på tettstaden og busetnaden rundt fjorden, og vi ser på dette som eit lite realistisk forslag. Forslaget føreset også ein lang tunnel til Engset.





*Alternativ om Nakkedalen – IKKJE TATT MED VIDARE*

Alternativet er vesentleg lenger enn K3-alternativet, og også lenger enn K2. Vi reknar dette som eit alternativ som vikk mykje av frå KVV-en og oppdraget frå Samferdselsdepartementet.







Statens vegvesen  
Region midt

Postboks 2525 6404 MOLDE  
Tlf: (+47) 22073000  
firmapost-midt@vegvesen.no

[vegvesen.no](http://vegvesen.no)

**Trygt fram sammen**