



E39 Romsdalsfjorden, Infomøte Reguleringsplan TS-tiltak fv. 661

Tid: 16.02 2017 kl. 20-22

Sted: Myra Kulturhus

Agenda

- 1) **Bakgrunn for regplanarbeidet – Innledning**
(Rekkefølgebestemmelse i Regplan E39 Vik – Julbøen) **Harald 5 min**
- 2) **Fjordkryssingsprosjektet (Vik – Julbøen)** **Harald 20 min**
- 3) **E39 Ålesund – Molde, Statlig regulering**
Inkl status Digemeset – Vik **Ketil 15 min**
- 4) **Spørsmål/ av klaringer overordnet** **Alle 10 min**
- 5) **Pause** **15 min**
- 6) **Fv. 661 Orientering** (trafikkutvikling, avkjørsler, støy mv) **Asta 30 min**
- 7) **Grunnervervsprosess – generelle regler** **Kristin 5 min**
- 8) **Representant oppsitterne langs vegen** **Stokkeland 5 min**
- 9) **Fv. 661 Innspill tidlig planfase, spørsmål og videre løp** **Asta/ Hij 10 min**



Reguleringsplan E39 Romsdalsfjorden

21.02.2017

Rekkefølgebestemmelse

Fra planprogrammet for E39 Romsdalsfjorden (vedtatt mars 2015)

Den nye traseen vil føre til at meir trafikk blir overført til fv. 661 mellom Vik og Vestnes. Vi vil gjennomføre ein trafikktryggingsinspeksjon/risikovurdering av eksisterande veg for å avklare kva tiltak vi må gjennomføre for å ivareta trafikktryggleiken.

Fra reguleringsføresegna for E39 Romsdalsfjorden (vedtatt oktober 2016)

9.2 Trafikktryggingstiltak langs fv. 661

Før E39 Vik-Julbøen blir tatt i bruk skal det gjennomførast nødvendige trafikktryggingstiltak langs fv. 661 mellom Furneskryset på Vestnes og kryss med E39 på Vik, herunder samanhengande gang- og sykkelveg.



Statens vegvesen

E39 Ålesund – Molde

E39 Romsdalsfjorden (Vik – Julbøen)

Prosjektinfo februar ⁽²⁾ 2017

Prosjektleder Harald Inge Johnsen

www.vegvesen.no/europaveg/e39romsdalsfjorden



Fergefri E39 på 20 år



Statens vegvesen

21.02.2017



Ferjefri kryssing av Romsdalsfjorden

E39 Romsdalsfjorden (Vik – Julbøen)

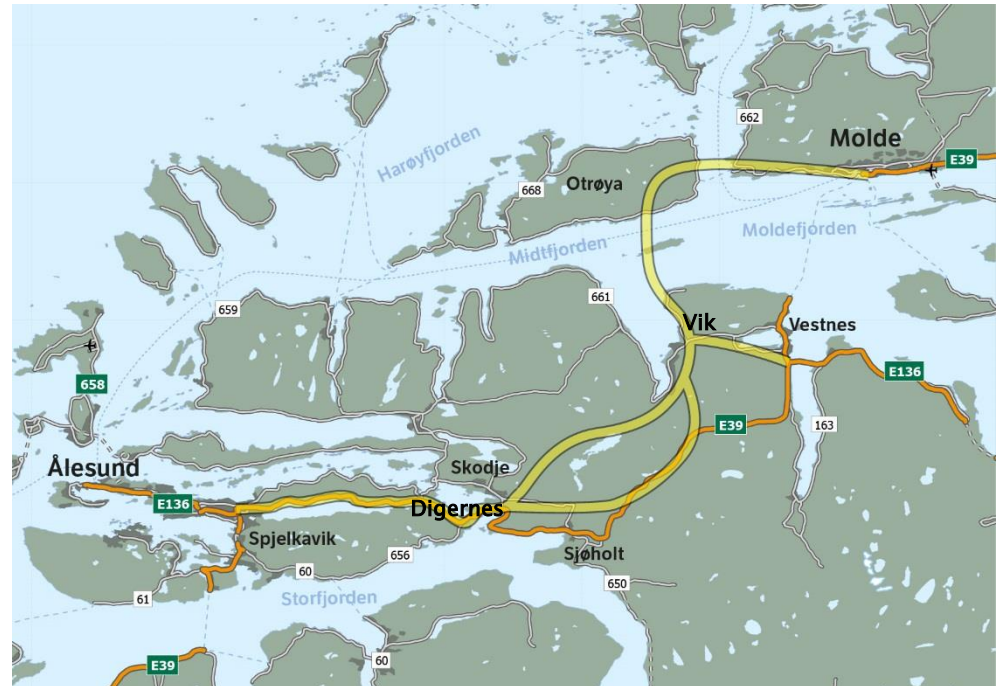
- Redusert kostnad med 1,9 mrd. kr – fra 16,4 mrd. kr til 14,5 mrd. kr
- God sikkerhet for kostnadene – Regplan godkjent okt/ des 2016
- Første etappe av E39 Ålesund–Molde



Ålesund–Molde

E39 Ålesund–Molde

- Felles bo- og arbeidsmarked for de største byene i fylket
- Halverer reisetiden fra 2 timer til 1 time
 - Like mye innsparing for Digernes–Vik som for Vik–Julbøen
- Framkommelighet, trafikkikkerhet og bomiljø mot byene
 - Breivika–Digernes og Julbøen–Molde
- E136 Remmem–Vik for helhetlig transportnett





Ålesund–Molde

E39 Vik–Julbøen

- Er teknologisk mulig i dag
 - 16 km undersjøisk tunnel
 - 1625 m hengebruspenn
- Fjerner et av landets mest trafikkerte ferjesamband
- Gir fastlandsforbindelse for 2000 innbyggere i Midsund kommune
- Grunnlag for fastlandsforbindelse for 2400 innbyggere på Gossen/Aukra kommune

22 km 4-felts motorveg,
90/110 km/t
ÅDT 9500 – 13000 (År 2060)



Sett mot nord (fra Vik)

Hengebrua over Julsundet (sett innover fjorden)





Statens vegvesen

Julsundbrua – turistattraksjon – både i byggefase og i framtiden

Blir verdens lengste hovedspenn med enkeltkasse



21.02.2017

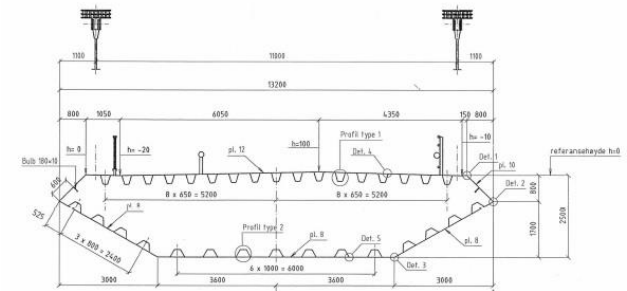
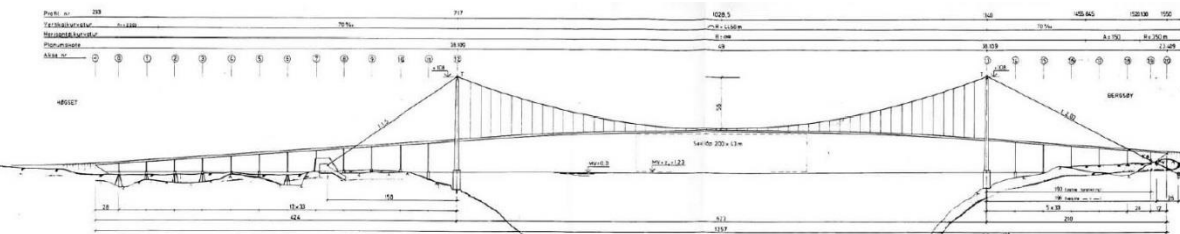
E39 Gjemnessundbrua bygd 1992 (2025?).

Tall i parentes = Julsundbrua

Bruspenn 623m (1625), seilingshøyde 43m (65)

Total lengde 1257m (2020), bredde 13,2m (30)

Brutårn 110m (240)

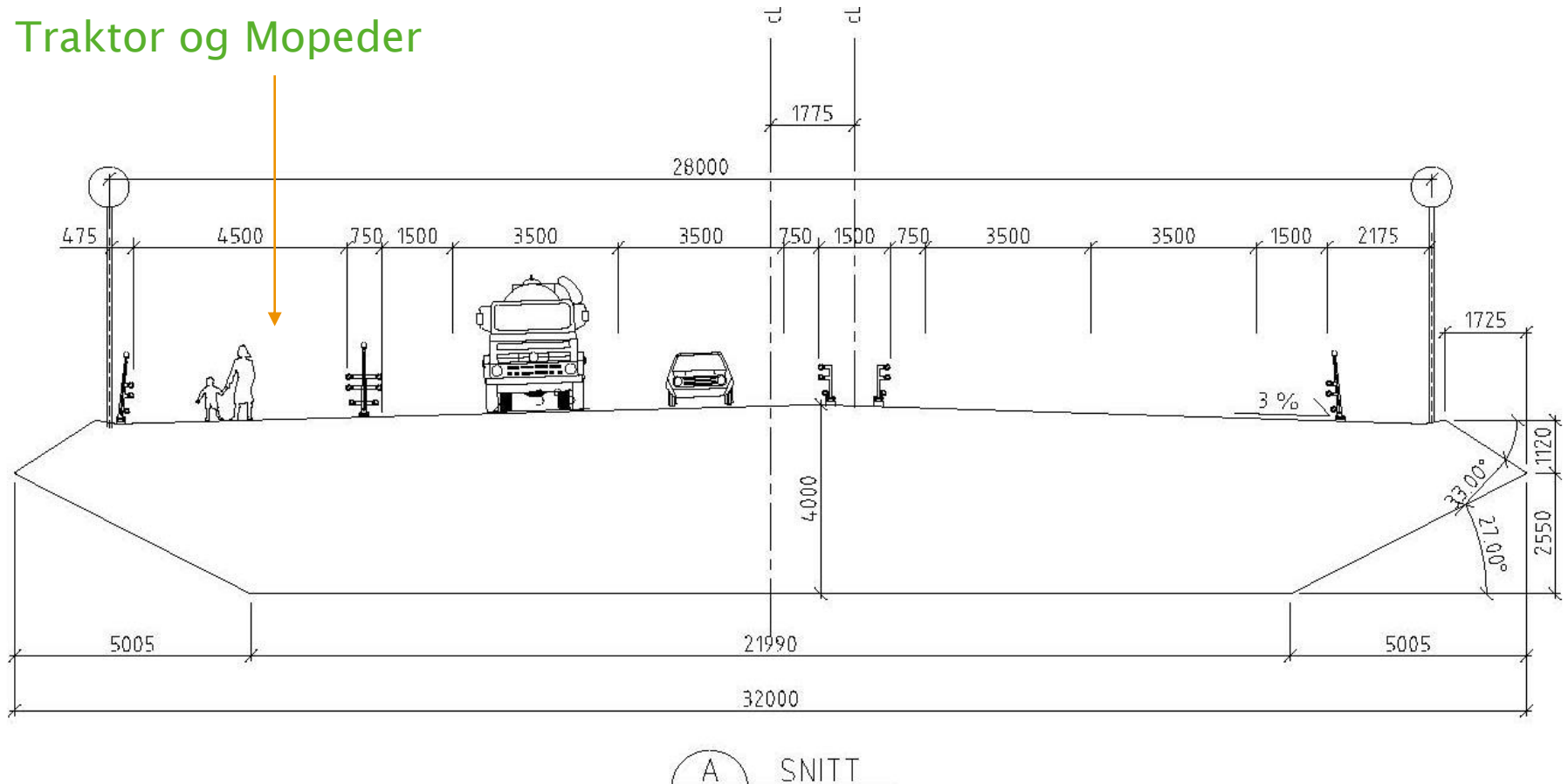


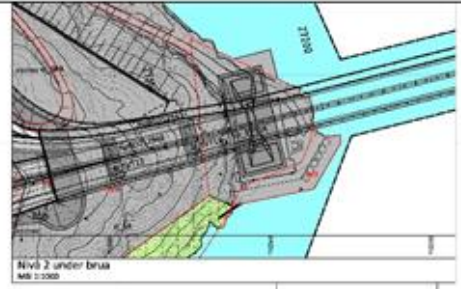
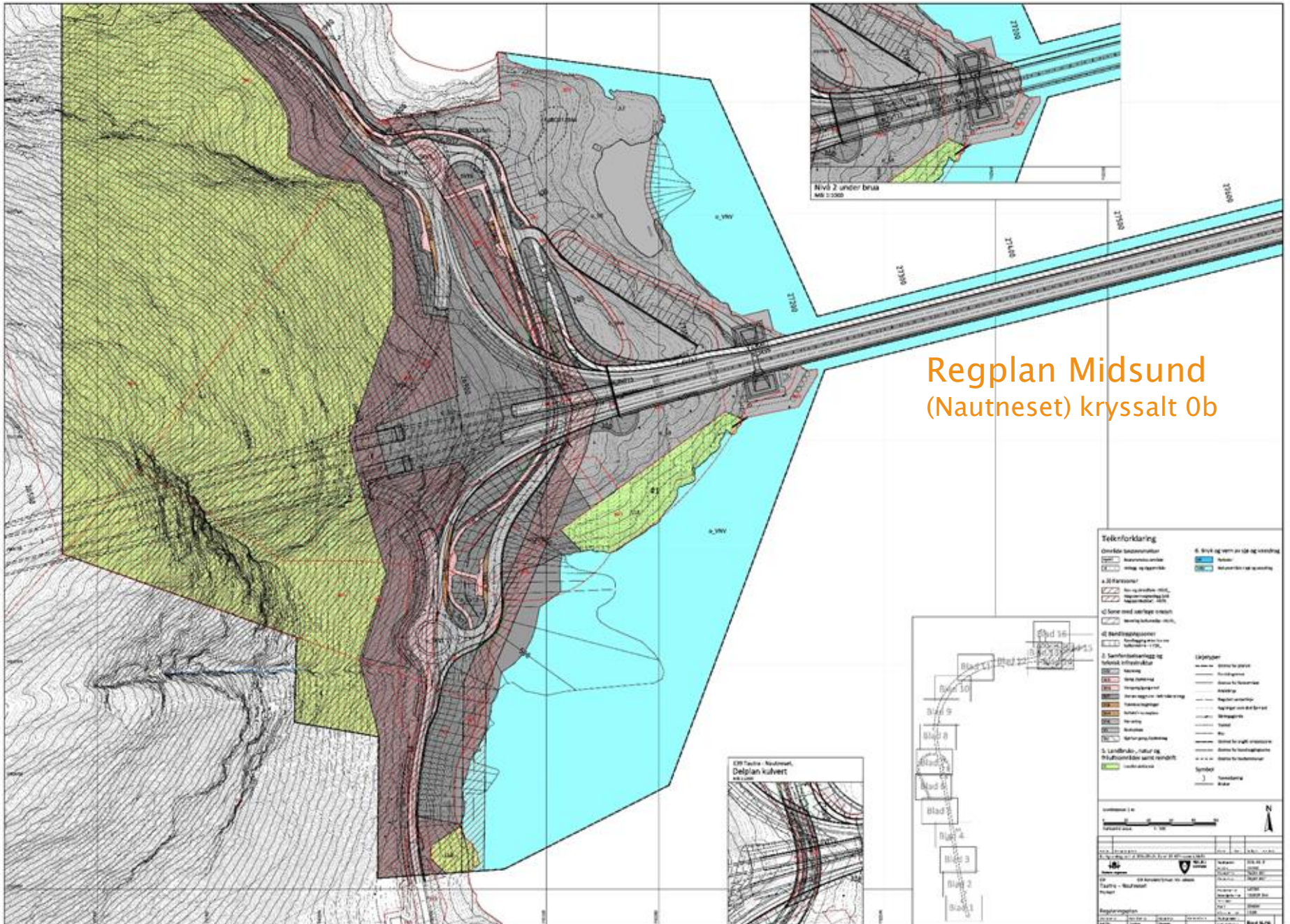


E39 Romsdalsfjorden

Julsundbrua, tverrsnitt

Traktor og Mopeder





Regplan Midsund (Nautneset) kryssalt 0b

Teiknforklaring

Overdekkingsmateriale

- Asfalt
- Grus og kverstein

3.0 Planløsninger

- 3.1 Planløsning 1
- 3.2 Planløsning 2

4.0 Sone med utvalgte områder

- 4.1 Sone med utvalgte områder

5.0 Landbruks- og naturregulering

- 5.1 Landbruks- og naturregulering

6.0 Brakk og vann på tårn og vassdrag

- 6.1 Brakk
- 6.2 Vassdrag

Løsløp

- 1.0 Løsløp
- 2.0 Løsløp
- 3.0 Løsløp
- 4.0 Løsløp
- 5.0 Løsløp
- 6.0 Løsløp
- 7.0 Løsløp
- 8.0 Løsløp
- 9.0 Løsløp
- 10.0 Løsløp
- 11.0 Løsløp
- 12.0 Løsløp
- 13.0 Løsløp
- 14.0 Løsløp
- 15.0 Løsløp
- 16.0 Løsløp
- 17.0 Løsløp
- 18.0 Løsløp
- 19.0 Løsløp
- 20.0 Løsløp

Symbol

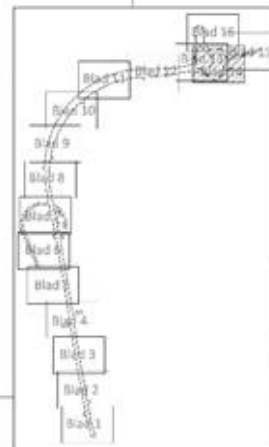
- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10
- 11
- 12
- 13
- 14
- 15
- 16
- 17
- 18
- 19
- 20

Skala

1:1000

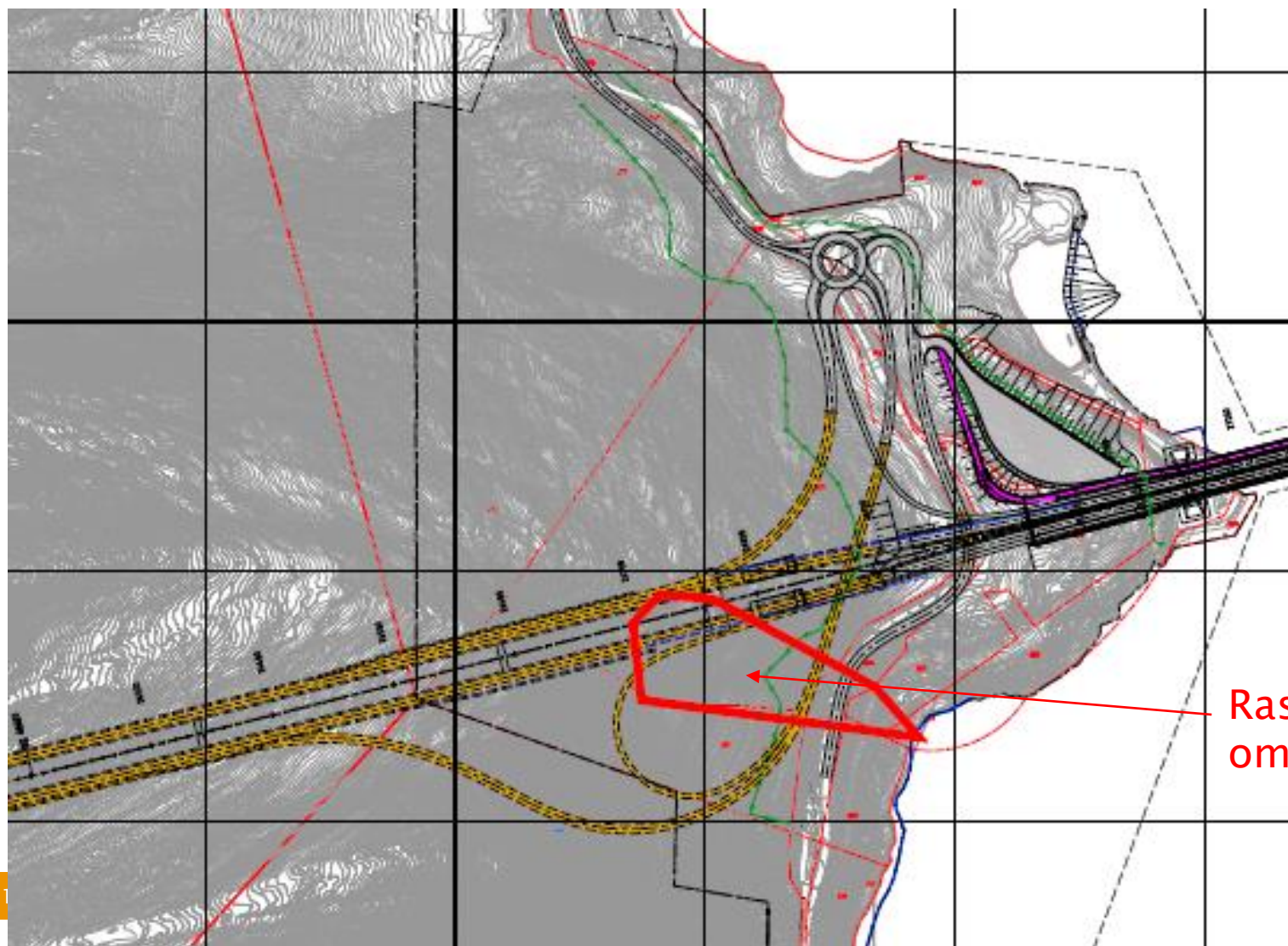
Prosjektinformasjon

Prosjekt	Midsund (Nautneset) kryssalt 0b
Oppdragsnr.	16/16
Oppdragsleder	...
Prosjektleder	...
Utarbeidet av	...
Godkjent av	...
Dato	...





Kryss Nautneset – justering løsning (rasfare)



Rasfarlig område

ett inn"-fanen

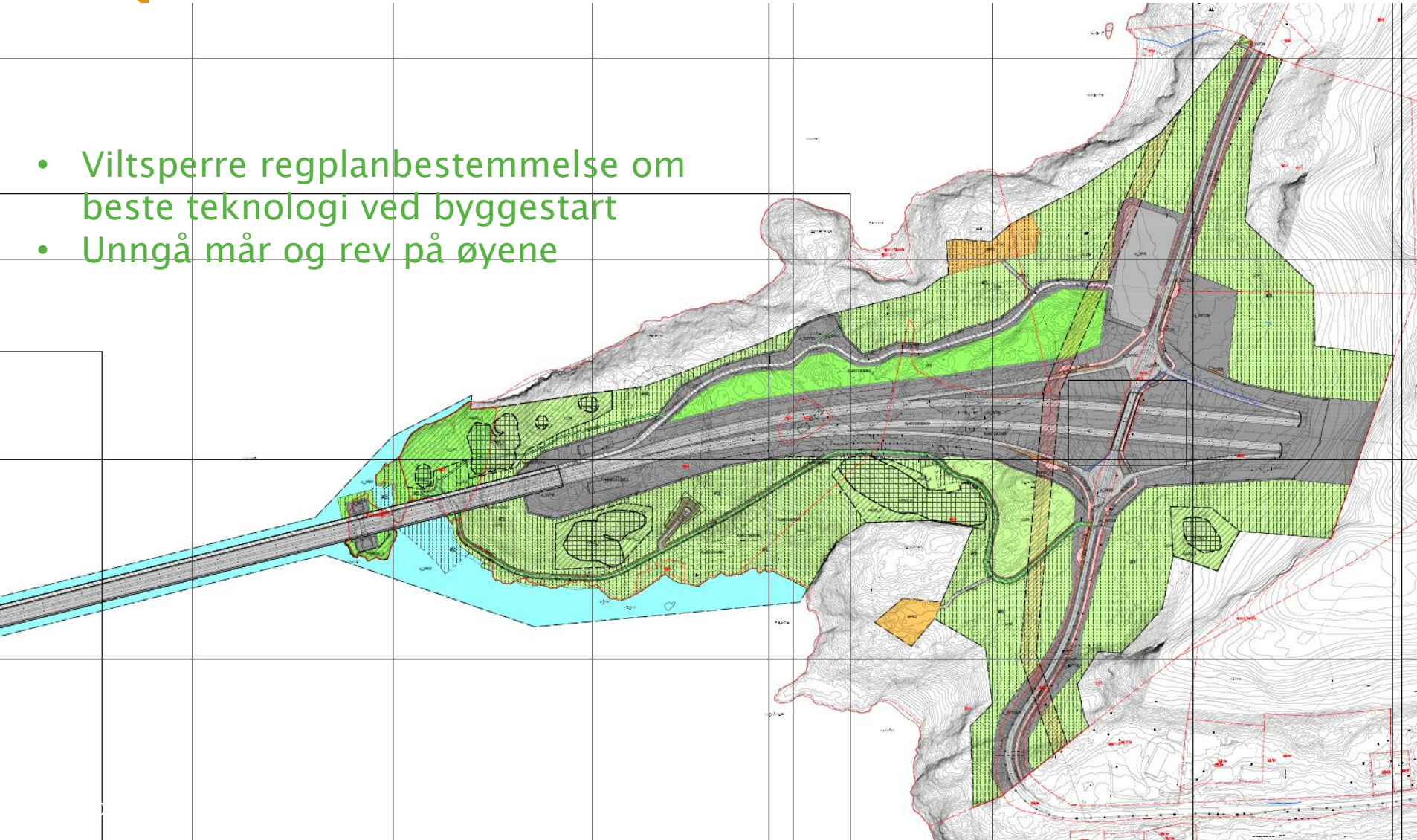
Regplan Molde kommune (m/ 3 hyttetomter)

Vedtatt des 2016



Statens vegvesen

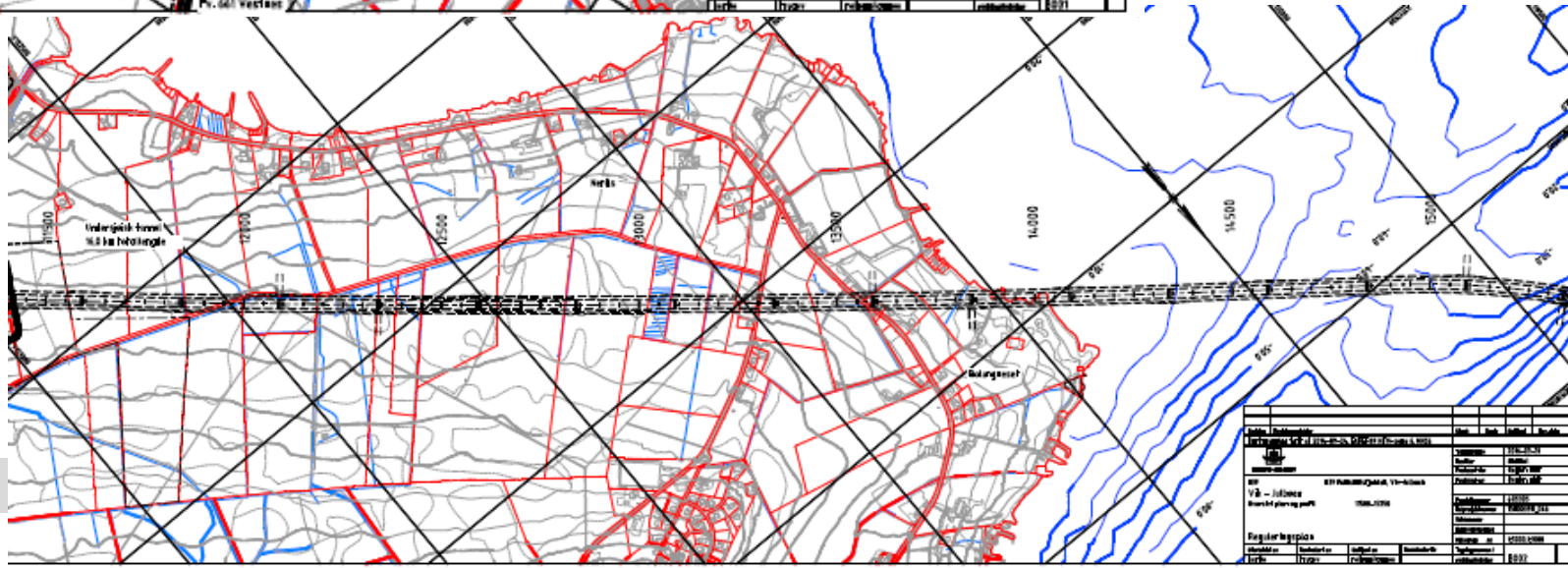
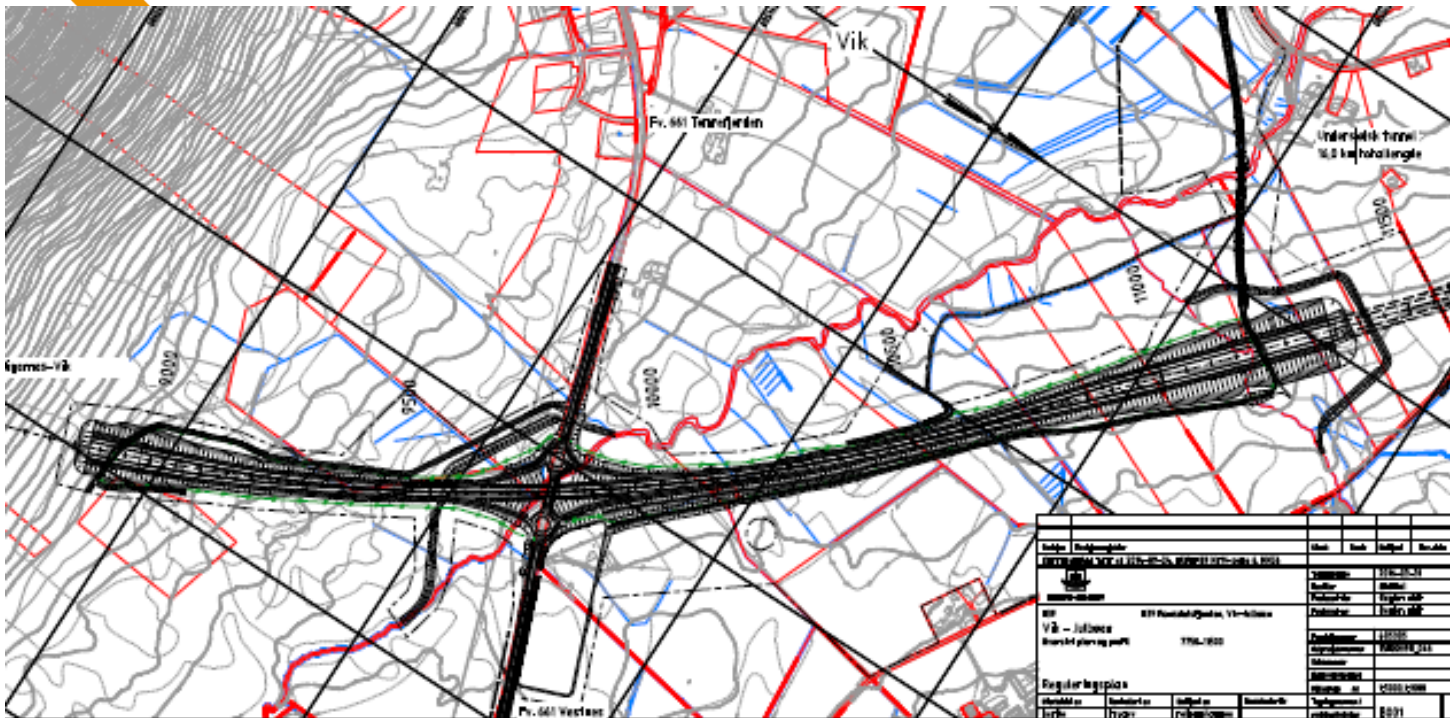
- Viltsperre regplanbestemmelse om beste teknologi ved byggestart
- Unngå mår og rev på øyene

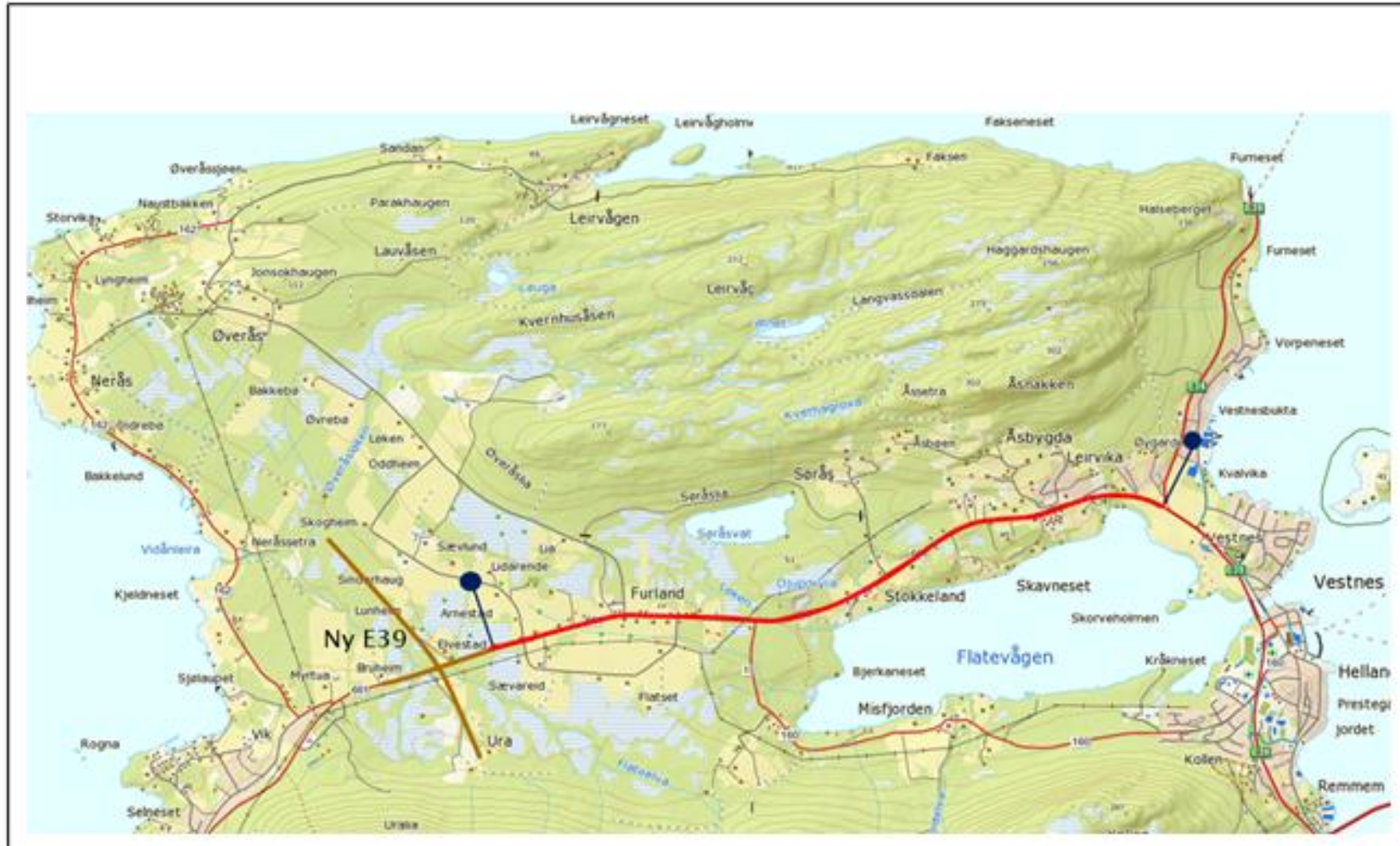


Regplan Vestnes – vedtatt oktober 2016



Statens vegvesen





21.02.20

Fv661 Trafikksikkerhetstiltak Leirvikbukta-Vik

E39 Romsdalsfjorden

Grunnundersøkelser tunnel, Kjerneboring

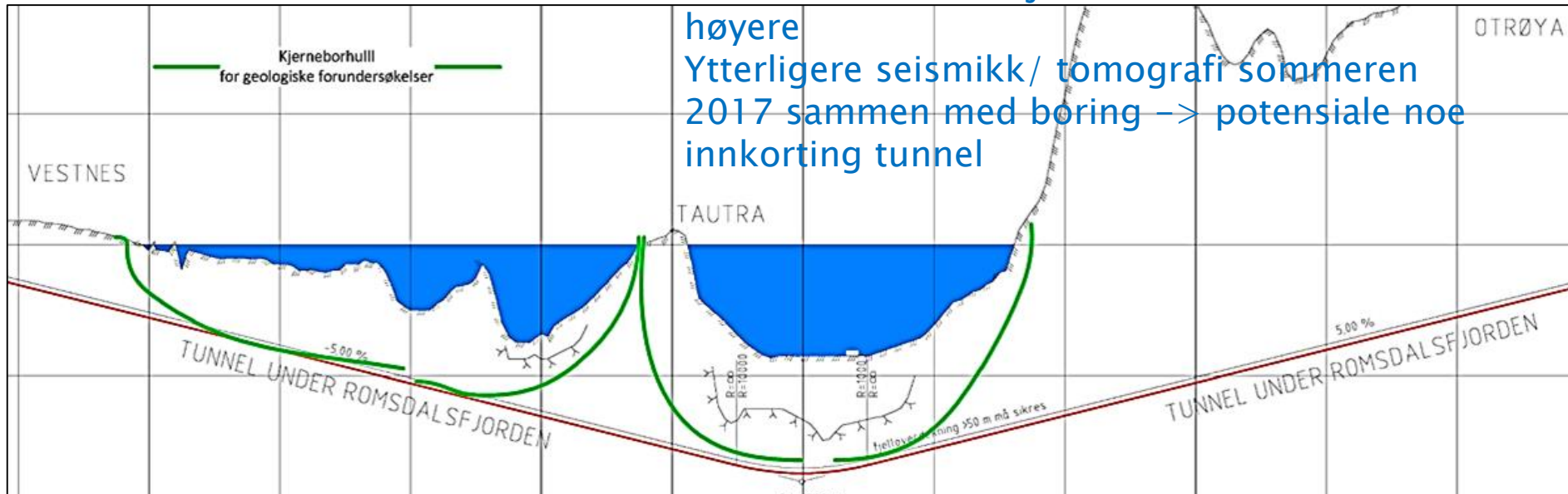


Statens vegvesen

Seismikk bekreftet fjell nord for Tautra ca. 20m

høyere

Ytterligere seismikk/ tomografi sommeren 2017 sammen med boring → potensielle noe innkorting tunnel



Tunnel 2 x T10,5 16 km lengde (ca ½ under sjø)

Entreprenørservice/ Asera borer, Devico styring

Borestatus 06.02.17:

Oterøya (Heggdal) 1140m Avsluttet

Tautra nord: 760m (Nytt hull påstartet, gamle ble 550)– (ønsket 1650m)

Tautra sør: 1120m (avgrenet v/585 – var på 840m)– (ønsket 1200m)

Vik (Nerås): 1220m. (ønsket 1600m)

Boring Tautra – forlengelse avklart med fylkesmann ut 2017

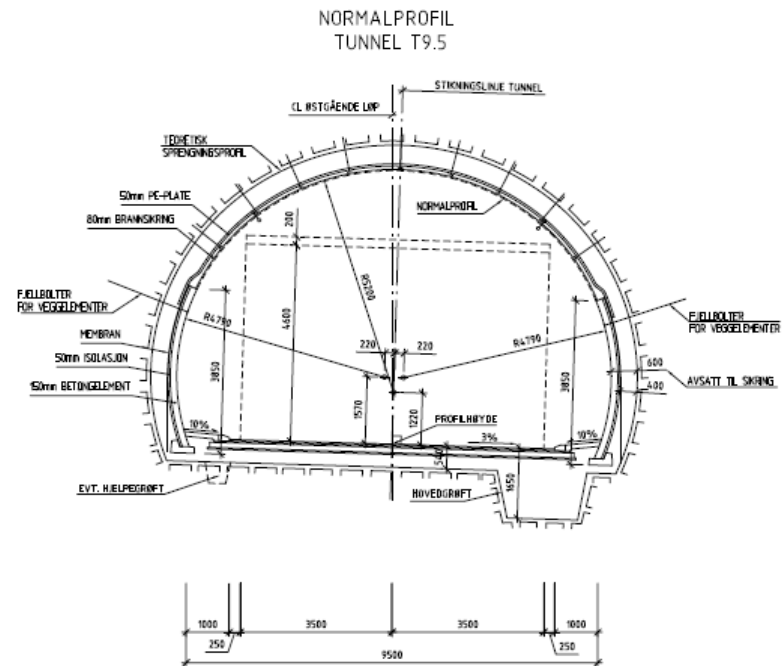
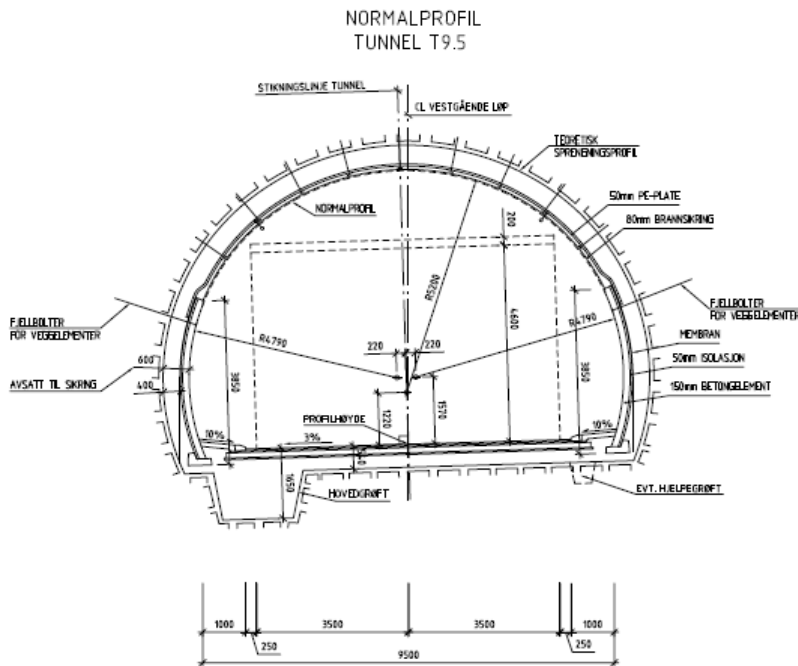
E39 Romsdalsfjorden – Undersjøisk tunnel



~~Tunneltverrsnitt 2 x T9,5 (dobbeltløp) iflg Vegnormal Statens vegvesen~~

Vi vil bygge 2 x T10,5 (økt sikkerhet/ plass skilt)

Ny Tunneldivisjon!



Lengde hovedløp ca. 16 km, ca 7km stigning (max 5%)

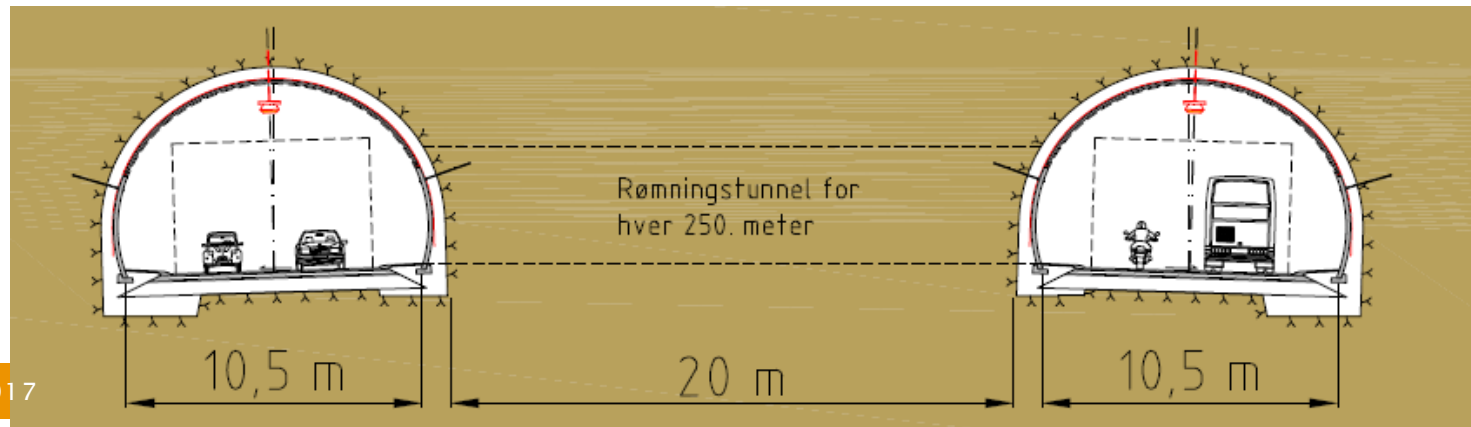
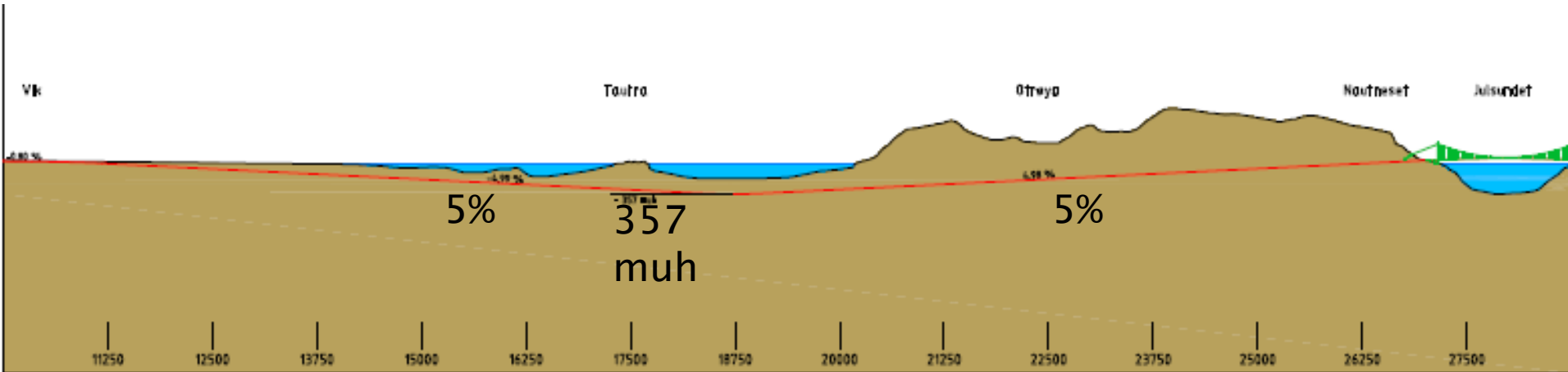
Gjennomgang (rømning naboløp) hver 250 m

Kjørbart tverrsnitt bunn utredes

Soneinndeling (Strindheimtun.) samt toveistr. v/ stengt løp



Profil Tunnel i målestokk

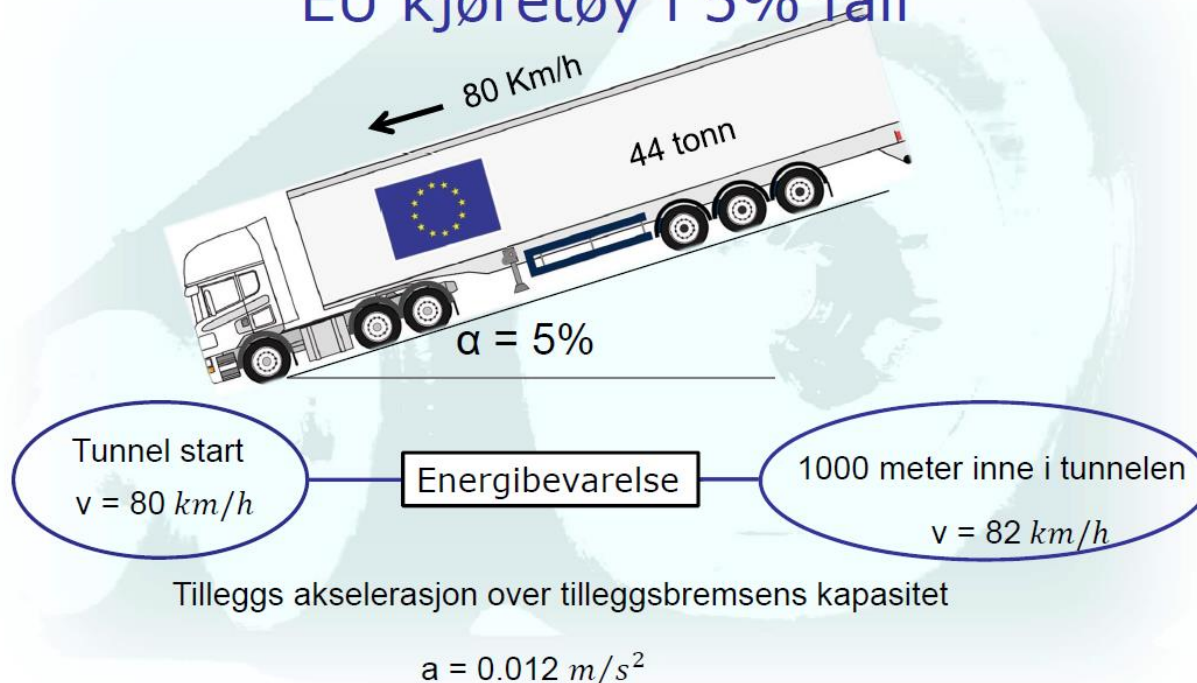


Norsk kjøretøy i 7% fall



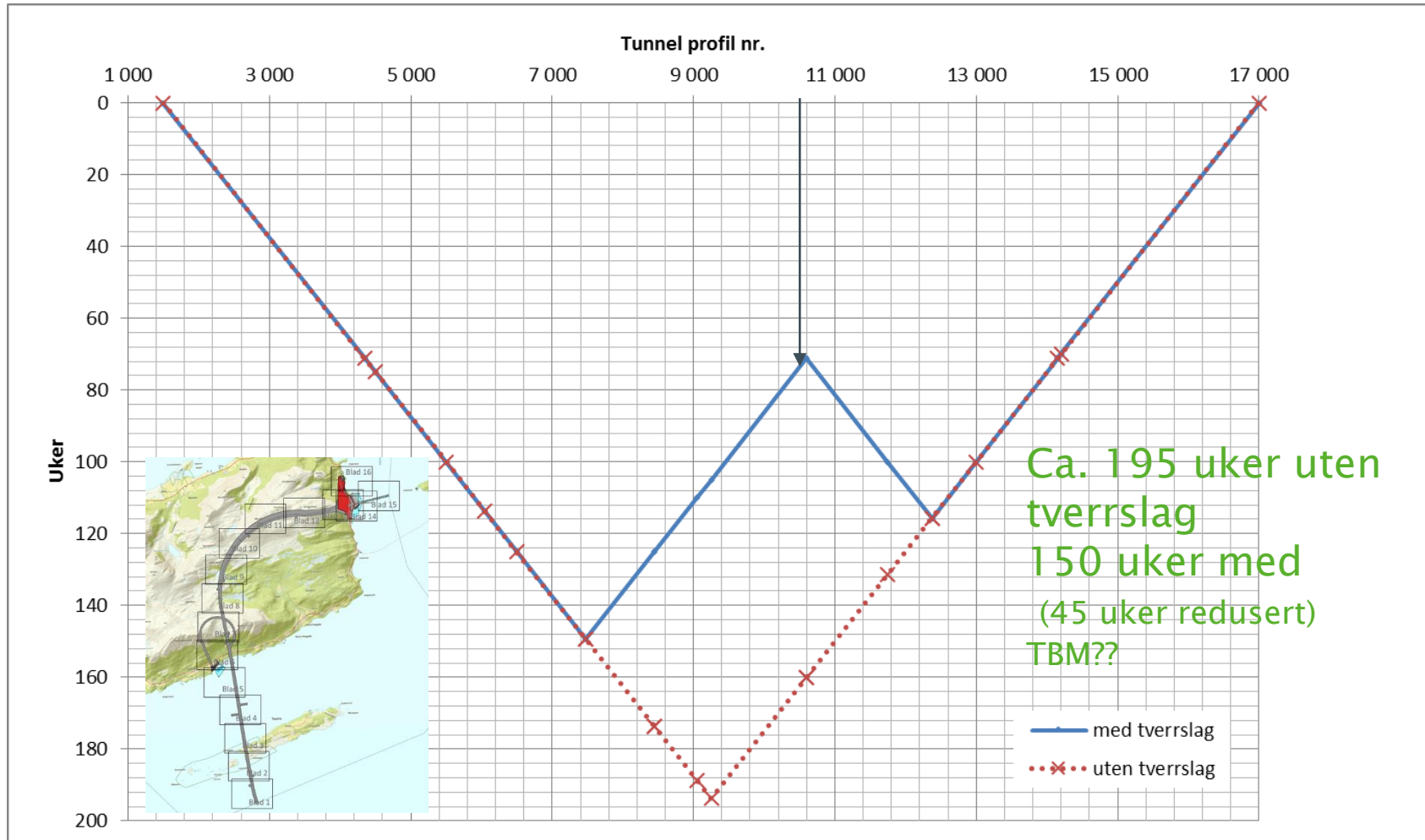
Hvorfor max 5% stigning?

EU kjøretøy i 5% fall



E39 Romsdalsfjorden

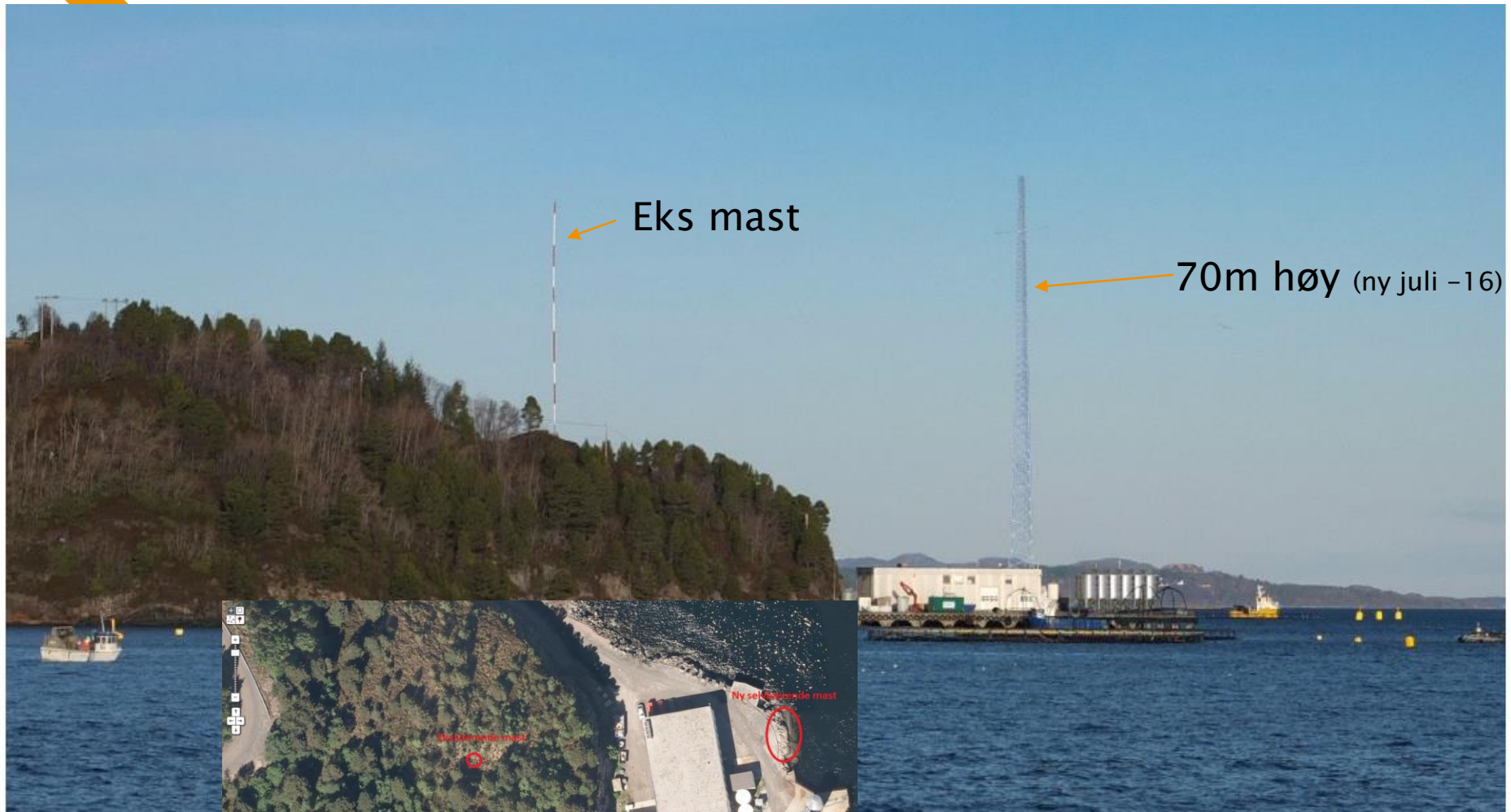
Drivingsperiode tunnel – effekt tverrslag Heggdal



Vindmålingsmast (ekstra) Nautneset



Statens vegvesen



21.02.2017

Bilder fra montering



Statens vegvesen

Første mast i bakgrunn

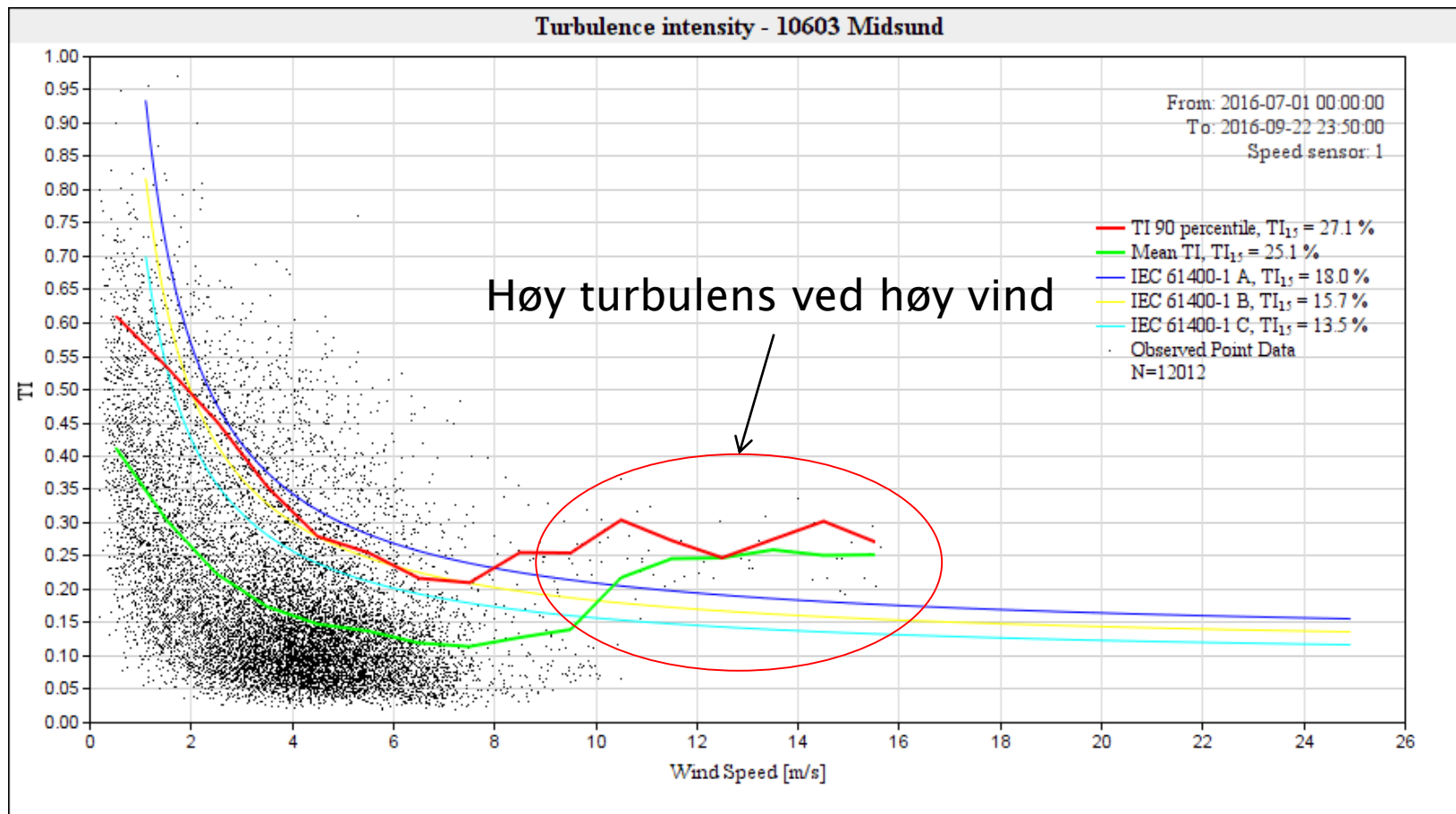


Foreløpig plott av turbulensintensitet

Første mast



Statens vegvesen

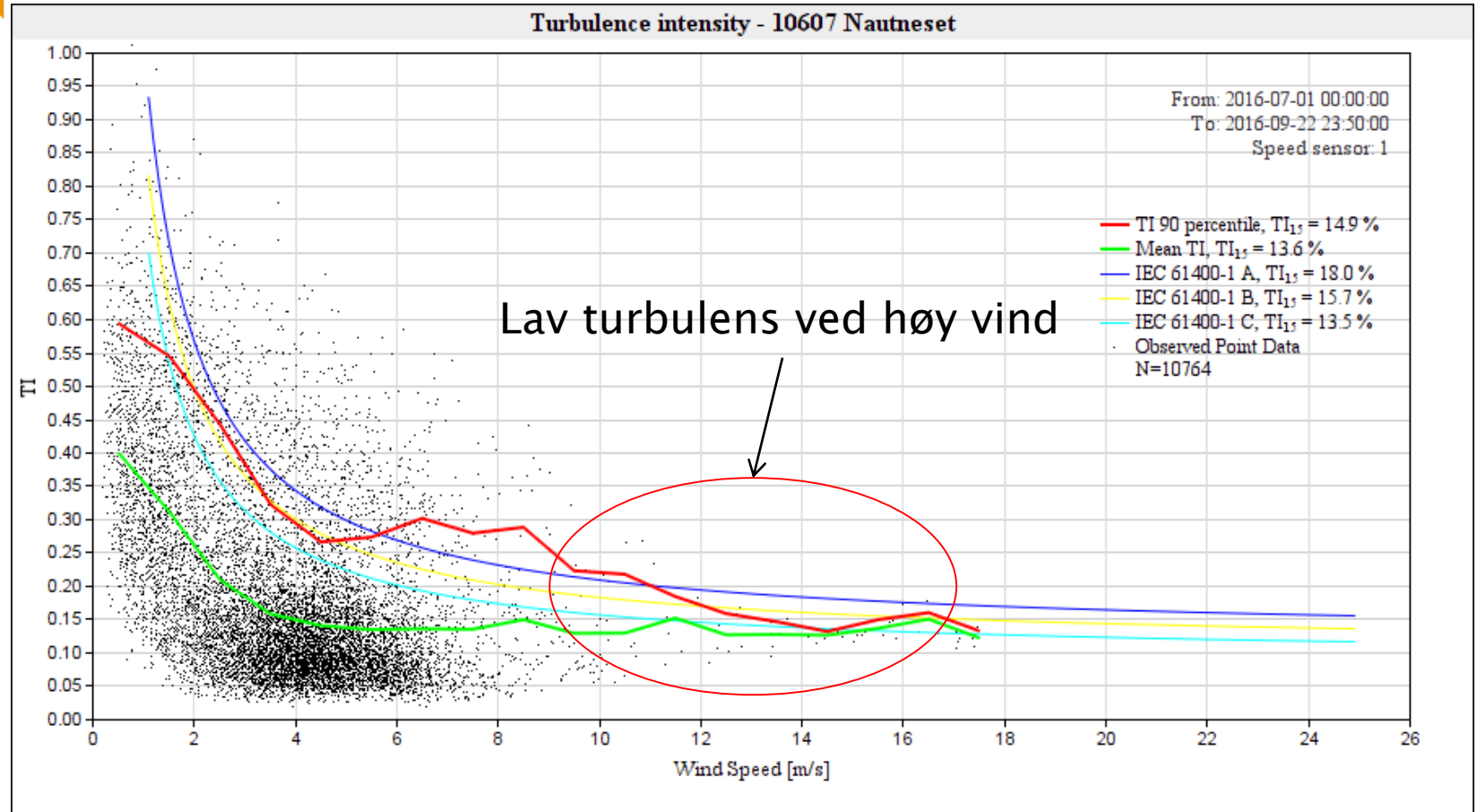


Foreløpig plott av turbulensintensitet

Ny Mast



Statens vegvesen



Fylkesvegarm Gossen (Ormen Lange)

Kostnadsanslag ca. 3,2 mrd (2015) inkl. MvA (P50)



Nye løsninger m gjenfylling
sund → 2,3–2,7 mrd jan – 17

Bør bli fellesprosjekt

- 2,2–3,2 mill m³ stein
- felles riggområde Sundsbøen
- Fv Nautneset – Sundsbøen bygge mens stengt

<http://www.kjerringsundet.no/>





Kostnadsanslag – utvikling

Strekning	Konseptvalg- utredning 2011	Riksveg- utredning 2015	Foreløpig Anslag reguleringsplan E39 Vik-Julbøen (Sommer 2015)	Anslag reguleringsplan E39 Vik-Julbøen (Høst 2016)
E39 Breivika- Digernes	1,6 mrd. 2011-kr	4,7 mrd. 2015-kr	16,2 mrd. 2017-kr*	16,2 mrd. 2017-kr*
E39 Digernes- Vik	2,7 mrd. 2011-kr	9,6 mrd. 2015-kr		
E39 Vik- Julbøen	10,0 mrd. 2011-kr	12,3 mrd. 2015-kr	16,4 mrd. 2017-kr*	14,5 mrd. 2017-kr*
E39 Julbøen- Molde	2,0 mrd. 2011-kr	5,0 mrd. 2015-kr	5,7 mrd. 2017-kr*	5,7 mrd. 2017-kr*
E39 Ålesund- Molde 2017- kr	18,4 mrd. 2017-kr	32,3 mrd. 2017-kr	38,3 mrd. 2017-kr*	36,4 mrd. 2017-kr*

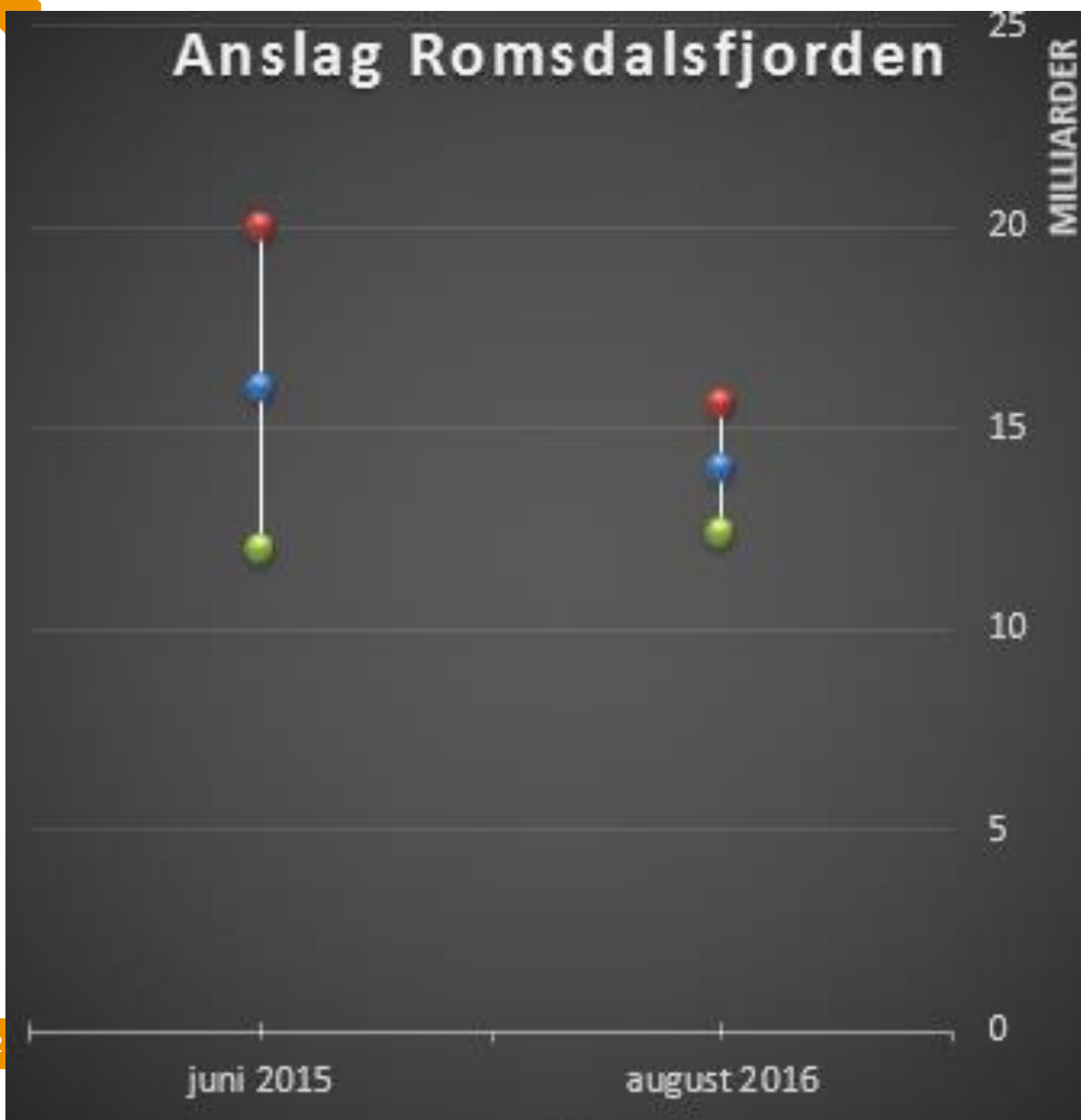
Tabell 1 Kostnadsutvikling E39 Ålesund-Molde

* Det er trukket ut en effektiviseringsgevinst på om lag 2,5 prosent, jf. Statens vegvesens effektiviseringsprogram.

Kostnadsanslag E39 Romsdalsfjorden



Statens vegvesen



Svært positiv utvikling
-> MODENT prosjekt

Et viktig prosjekt for hele fylket



Statens vegvesen

MØREAKSEN

Fergefri E-39, vårt viktigste prosjekt

Planleggingen for våre fjordkryss-

der planlegging blir utsatt til perioden 2029-2035, så vil vi mest sannsynlig komme i den situasjon at planlegging må

For næringslivet er det viktig å gjøre veien fra festtaler til snorklipping kortest mulig. Gjennomsnittlig planleggingstid for

vet i disse regionene kan kobles sammen gjennom effektive transportkorridorer, oppnås høyere produktivitet og der-



Møreaksen gir kraft til å konkurrere

Hos Wonderland på Åndalsnes produserer vi madrasser. Vi konkurrerer i et internasjonalt marked. Da må vi ha tilgang på topp kompetanse i vårt

vi da lettere få tak i menneskene med den rette kompetansen. I denne sammenheng har god samferdsel avgjørende betydning. Og derfor er Møreaksen et tiltak

som bør helt andre steder, men likevel innenfor en akseptabel reisetid. Den samme effekten vil alle andre bedrifter nå Åndalene, samt i en rekke andre



Møreaksen – et kjempeprosjekt for økt verdiskaping og vekst i Molderegionen

Daglig leder Jan Petter Hammerø og Harald Espeland i Møreaksen AS har i sitt gode innlegg i RB og SMP 8.september belyst de positive ringvirkningene

selve aksen fra Molde til Ålesund vær selv både for sysselsetting

fremtidens konkurransebilde.

Samlet tilbud på inntektsgivende arbeid

Møreaksen – eit felles løft for Møre og Romsdal

I eit innlegg i Sunnmørsposten og

marknad innanfor denne reisetida.

Transport og lønnsomhet – Møreaksen som eksempel

Et godt utbygd veinett slår direkte inn på lønnsomheten og vekstmulighetene i næringslivet. I vår bedrift jobber vi hver dag med å utvikle transportløsninger for mange forskjellige bedrifter. Da merker vi godt hvilken positiv effekt nye veiprosjekter kan ha. Ta Møreaksen som et eksempel. Nylig hadde Møreaksen AS en kronikk på trykk som oppsummerer effektene som er regnet ut for dette prosjektet. Bring vil ikke blande seg inn i politikernes arbeid med å prioritere hvilke veiprosjekter som skal bygges, men vi kan illustrere hvordan veiprosjekter slår ut på transport og verdiskaping i en region.

med å sy sammen mest mulig effektive transportsystemer. Kort sagt er det om å gjøre at en bil kommer sørløst mulig

går ikke fergen nødvendigvis på et tidspunkt som er gunstig i forhold til at bilen skal komme sørløst mulig i

disse stedene. Tidligere var dette langt vanskeligere å få til innenfor kjøre- og huletidshestemmene, og bilene måtte



(Krogseter, Dag Olav Tennfjord, Jim-Arve Røssevold, derhaug. Oddvar Myklebust var ikke med då

FOTO: PRIVAT

Regionens viktigste samferdselsprosjekt

MØREAKSEN
I kronikken «Møreaksen – en ny, spennende hverdagsutfordrer næringslivet til å kommentere hvordan hverdagen til bedriftene vil bli påvirket av at Sunnmøre og Romsdal kobles ferjerfritt sammen.

Kj. Mange virksomheter opplever nå tette tider. Særlig i vestlandsfylkene har arbeidsliggheten steget som følge av sterke fall i oljepris og pågående reduksjon i investeringaktivitet og sysselsetting. I slike tider er oppmerksomheten akkurat stor på den virksomheten i landet vårt som ikke er avhengig av høy oljepris og høye oljeinvesteringer. Ferjetrafikken i Møre og Romsdal fylke har en fastlandsdekkende og tradisjonelle varer som i utgjorde 30 milliarder kroner i 2015. Fiskeri og havbruk, maritim sektor, møbel og trevare samt bergverksdrift er områder der industrien i fylket vårt er nasjonale tyngdepunkt.

Møre og Romsdal er det fylket som har landets nest største aksept av tradisjonelle varene. Dette fylket vil derfor spille en svært viktig rolle når vi nå omstiller oss til et framtidig olje- og gassnæringsliv for å løse inkluderende fire ferjestreninger. Til tross for dette er Møre og Romsdal altså Norges nest største akseptfylke.

– Det vil gjøre det mer attraktivt å velge bort storbyen Oslo til fordel for ei framtid på Nordvestlandet

FOR MØREAKSEN

nes i fylket og særlig i aksen mellom Kristiansund, Molde, Ålesund og Ulsteinfjord. Med dette som bakteppe er det ikke overraskende at en rekke sentrale økonomer har beregnet svært høye nytteverdier av å realisere samferdselsprosjektet Møreaksen. Forger Røe, har beregnet den årlige nytteeffekten på grunn av bedre næringsutvikling til hele 1,2 milliarder. Når dette fylket, med sine 266 000 innbyggere og uforordede geografiske forhold, allerede i dag er landets nest største akseptfylke, hvilket potensial ligger det da ikke her med bedre kommunikasjonsløsninger?

Letter hverdagen. For min bedrift vil Møreaksen bidra til å lette hverdagen på tre måter. For det første vil ferjedelen bidra til lettere transport av råvarer og ferdigvarer til og fra bedriften.

Alt som kan bidra til å redusere transportkostnader og lette tilgjengelighet til ferdigvarermarkedene vil styrke næringslivet framtid.

For det andre vil Møreaksen bidra til å koble kompetansemiljøet nord og sør for Romsdalfjorden. Bedriftene her er kjent for å være gode samarbeidspartnere og tafler konkurransen sammen.

Vi trenger mer av denne typen samarbeid, mellom bedrifter og mellom akademi og næringsliv. Møreaksen reduserer avstander og vil fungere som



INN I EN NY TID: Ferjetrafikk over Romsdalfjorden vil bli historisk når Møreaksen blir realisert. Det samme blir ferjekøene. For næringslivet betyr dette en ny tid med nye muligheter både for transport, verdiskaping og rekruttering av arbeidskraft. FOTO: SIKAL NØVTE

katayatsar for slikt samarbeid i fremtiden.

Viktig for rekruttering. For det tredje vil Møreaksen gi enorm dråpebløt i arbeidet med å rekruttere fremtidens arbeidstakere hit til vår region. Møreaksen gir Ålesundregionen og Molderegionen til en sammenhengende bo- og arbeidsmarkedregion.

Fremtidens arbeidstakere kan etablere seg i en av de to byene i nye forvisning om tilgang til et langt større arbeidsmarked enn det som er tilfelle i dag. Det vil gjøre det mer attraktivt å velge bort storbyen Oslo til fordel for ei framtid på Nordvestlandet.

På høst dager som de vi opplever nå er det vanskelig for oss som allerede bor og arbeider

ever ei 3 i ein entrum. i kunne få alternativt og me byane.

ngslivst vil eid på tvers som ne av sel. ntidige

vegssystem som vil bidra til å gjøre Møre og Romsdal meir konkurransedyktig. Å binde saman Molderegionen og Ålesundregionen er viktig for den vidare veksten som vi er avhengige av slik at vi skapar gode og vitale lokalsamfunn i framtida.

Eva Vinje Aurdal, ordfører Ålesund
Dag Olav Tennfjord, ordfører Skodje
Oddvar Myklebust, ordfører Sandøy
Harry Valdehaug, ordfører Giske
Veibjørn Krogseter, ordfører Haram
Jim-Arve Røssevold, ordfører Sula

Langst mulig
Et transportfirma må hele tiden jobbe



24,5 milliarder rimeligere

Mener Romsdalsaksen er 24,5 milliarder kroner rimeligere enn **Møreaksen**.

Tirsdag kveld, i ei «stinn brakke» på Vestnes Fjordhotell, var det infomøte for Romsdalsaksen AS – den alternative fjordkryssingen av Romsdalsfjorden. Mer enn 100 personer møtte opp for å få vite mer om prosjektet.

24,5 milliarder rimeligere

Videoen viste hvordan Romsdalsaksen-forkjemperne ser for seg å krysse fjorden med **bru**. Og fjordkryssingen skal kunne skje 24,5 milliarder kroner rimeligere enn **Møreaksen**, som er planlagt med lange under-sjøiske **tunneler**.

– Kostnaden er under halvparten av **Møreaksen** – ja, nesten en tredel, sa Hanne Moldver Salthammer i Romsdalsaksen AS i presentasjonen.

– Bare tallet i seg sjøl gjør at en bør se på dette en gang til. Det er fort å bli milliardblind.



ALTERNATIV: Romsdalsaksen sett mot sør, med Sekken bak til høyre, deretter Veøya og nærmest ei **bru** over til Åfarnes (til venstre) og Sølsnes mot høyre.
FOTOMONTASJE: ROMSDALSAKSEN AS/NORDWEST3D

• Miljøundersøkelser gjennomføres for å finne ut hvilke bru-løsninger som bestemmes

Flytebru: 5 mill pr. meter

Ei flytebru for eksempel mellom Hjelvik og Sekken vil koste mellom 4 og 5 millioner kroner per meter, ifølge Statens vegvesens eksperter. Bare bruene vil koste 12 til 15 milliarder kroner.

MOLDE: Statens vegvesen arbeider med hvilke tekniske løsninger som kan brukes for å krysse fjordene på Vestlandet når ny ferjefri E39 er under planlegging.

- Hva er prisen for å bygge flytebru for en riksveg?

Prosjektleder Mathias Eidem leder arbeidet med fjordkryssingene for ferjefri E39. Eidem svarer slik:

- Det rimeligste alternativet for flytebru over Bjørnafjorden ligger på mellom 4 og 5 millioner kroner per meter. Prisen avhenger av hva slags løsning som velges. Det rimeligste for Bjørnafjorden er å forankre flytebrua på havbunnen. Velger man å forankre brua i endene, øker kostnaden til cirka 5 til 6 millioner kroner per meter.

Norges lengste flytebru?

Mathias Eidem og kollegene er ferd med planlegging av kryssing av Bjørnafjorden i Nordland. Fjorden er 5 kilometer der veien skal gå.

- Vi har ikke landet på hvilket konsept som skal velges for kryssing av Bjørnafjorden. Det kan bli flytebru. Det kan bli en annen løsning som flytende hengebru, på Bjørnafjorden og på Halsafjorden, opplyser Eidem.

Flytende plattform

Flytende hengebru vil si at brua får flere spenn, men henges i tårn som står på en «flytende plattform» av betong eller stål.

Ei flytebru er enkelt forklart en stålkonstruksjon som plasseres oppå en lekte. Flere lekter kan koples sammen og



GRUNNLEGGENDE UNDERSØKELSE: Før det kan avgjøres hvilken bru-løsning som er aktuell å benytte, må det foretas undersøkelser av bølger, vind, strøm over flere år. Slik ser Romsdalsaksen for seg ei flytebru mellom Sekken og Hjelvika. ILLUSTRASJON: ROMSDALS AKSEN

avstanden mellom to lekter vil være i overkant av 100 meter. Oppå stålkonstruksjonen ligger selve kjørevegen. Kjørebanelen blir da cirka 8-12 meter over havoverflata.

Skal ei flytebru forankres bare i endene, må brua bygges med en kurve, som en bananform. Skal flytebrua ha stedeforankring, lages det ankerfester på havbunnen, og brua festes til ankrene med kjetting, vater eller fibertau.

- I Romsdal er det løst en løsning med flytebru fra Hjelvik til Sekken, cirka 3.000 meter lang. Er det teknisk mulig?

- Alt er et stort ord. Generelt kan vi si: Ting koster penger. Skal du utvikle noe nytt, vil det koste penger å utvikle. De første eksemplarene av slike løsninger, som flytebruer med betydelig lengde, vil bli kostbare. Jeg skulle gjerne ha sagt at vi har funnet gull, men det har vi ikke ennå, sier Mathias Eidem.

Miljøundersøkelser over tid
- Hva kreves for man kan sette i gang å bygge flytebru?

- Først må det foretas miljøundersøkelser. Det innebærer målinger av bølger, strøm og vind. For Bjørnafjorden brukte vi fem år på miljøundersøkelsene. Det skal også gjøres grunnundersøkelser, forklarer Eidem.

- Hvorfor er miljøundersøkelser så viktig?

- Vi må få kontroll på hvordan brua oppfører seg når den utsettes for bølger, slag, strømminger og vind.

Til nå er Norges lengste flytebru Nordhordalandsbrua, der flytedelen utgjør 1.250 meter. Ved Seattle i staten Washington i USA er det bygget flytebruer på to kilometers lengde. Brue i USA er bygget over innsjøer, i ferskvann og med mindre belastning fra bølger enn kryssing av fjorder på Vestlandet må tåle.

Både tunneler og bruer krever vedlikehold.

●● De første eksemplarene av slike løsninger, som flytebruer med betydelig lengde, vil bli kostbare.

Mathias Eidem



PLANLEGGER FJORDKRYSSINGER: Mathias Eidem er prosjektleder for Statens vegvesen når det gjelder fjordkryssinger på en ferjefri E39. FOTO: STATENS VEGVESEN

Ingen identiske bruer man kan benytte teknologien til og omsette til en slik tenkt fjordkryssing, sier Mathias Eidem.

RICHARD NERGAARD
richard.nergaard@r-bno



Statens vegvesen

- «Romsdalsaksen»
- * 31 km Hjelvik–Oppdøl
- Bruer:
- Flytebru Skålhamn–Sekken: 2,9–3 km
- Sekken–Veøya seilingshøyde 75m, 1600m, største spenn 550m
- Veøya–Sølsnes 1400 m, største spenn 600 m?
- Fannefjorden 1220 m, største spenn 970 m.

Presentert til kostnad 13,5 mrd (mer rett dobling??)



- Kostnadsanslag – finansiering (bom mv)

Bompotensiale ca 2,5– 3 mrd
– resten stat



NTP – Beslutningsprosess

Skjebne avklares juni 2017

Mulig framdrift E39 Ålesund – Molde



Statens vegvesen

E39 Ålesund-Molde – Mulig framdrift
Statens vegvesen Region midt 20161123

	2017				2018				2019				2020				2021				2022				2023				2024				2025				2026				2027			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4				
E39 Breivika-Digernes																																												
E39 Digernes-Vik																																												
Enhetspriskontrakter/ totalentreprise																																												
OPS																																												
E39 Vik-Julbøen																																												
Enhetspriskontrakter/ totalentreprise																																												
OPS																																												
E39 Julbøen-Molde *																																												

* Planleggingstiden for Julbøen – Molde forutsetter at prosesen går glatt

Tilleggsutredning KVVU

Regjeringens trasévalg

Kommunedelplan

Reguleringsplan

KS2/

Bompengeproposisjon

Konkurransgrunnlag/
prosjektering

Utbygging

Antar omtrent like lang tid uavhengig av statlig plan eller ordinær planprosess.



E39 Romsdalsfjorden (Vik-Julbøen)

Spennende med fjordkryssinger 😊

- men trenger veglenker på land også!
- om alle gode krefter vil
- oppstart 2019 og første bil og syklist i 2025 😊
- > Vil i så fall også gi gode tiltak på Fv661

E39 Ålesund–Molde

Fem viktige deler

- E39 Breivika–Digernesskiftet
- E39 Digernesskiftet–Vik
- E39 Romsdalsfjorden
- E39 Julbøen–Molde sentrum
- E136 Tresfjordbrua–Vik



Statens vegvesen

