



Statens vegvesen

Kommunedelplan E39 Vegsund- Breivika

Hovedutvalg for teknisk, miljø og samferdsel
Ålesund kommune 04.11.24

Agenda

- ▶ Bakgrunn v/ prosjektleder Ole Kristian Birkeland
- ▶ Gjennomgang vegmodell v/ vegplanlegger Henning Bjørkedal
- ▶ Planforslag og –prosess v/ planleggingsleder Heidi Martens
- ▶ Hva skjer videre? v/ prosjektleder
- ▶ Spørsmål

Fastsatt planprogram E39 Vegsund - Breivika – fra 2018



Utarbeidet forslag til KOMMUNEDELPLAN

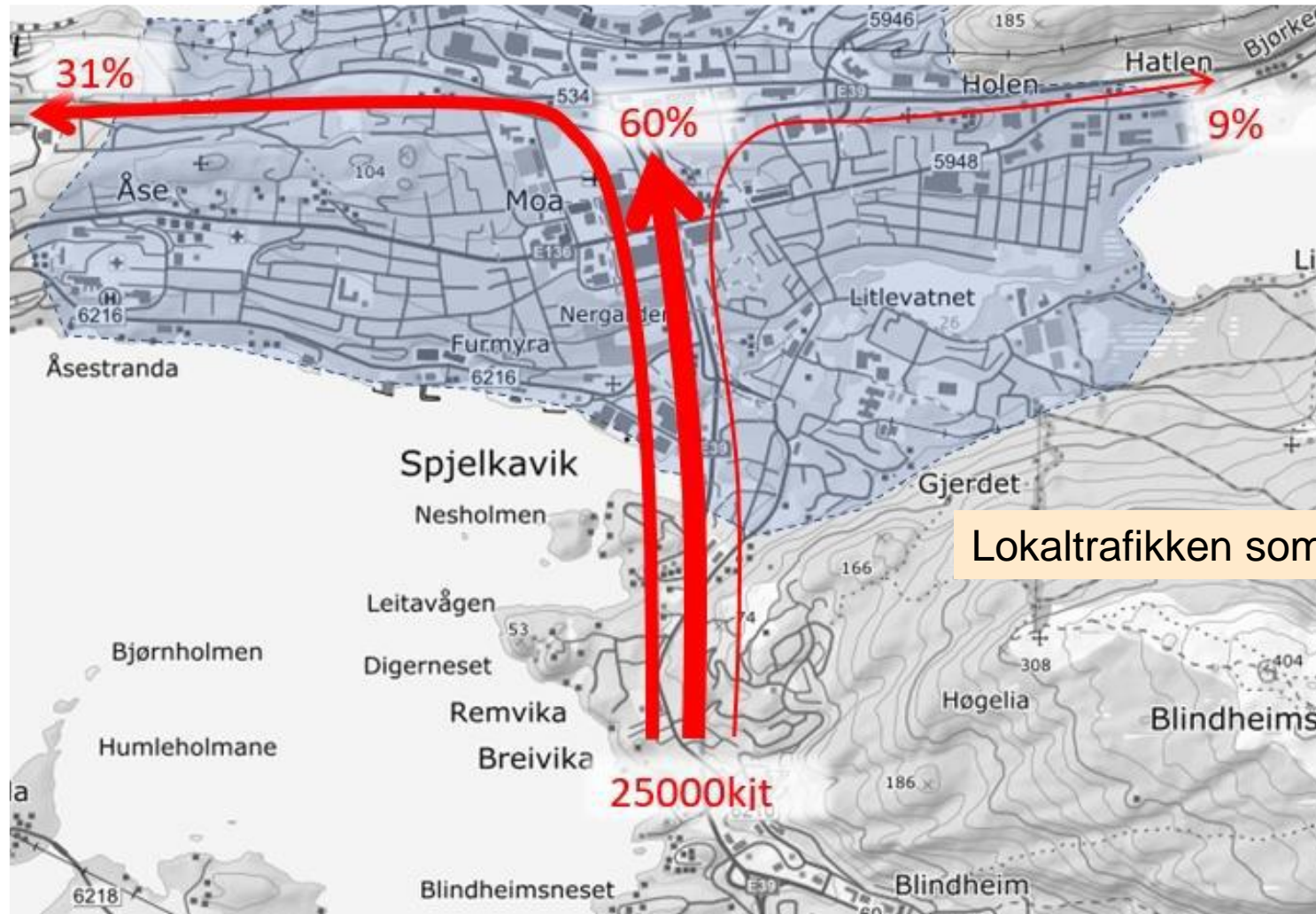
- Krevende arbeid i tettbygd område
- Begge alternativene har store konsekvenser for nabolag
- Omfattende konsekvensutredning som har vurdert "alle" konsekvenser av alternativene
 - Trafikksikkerhet
 - Natur
 - Støy
 - luftforurensning
 - Klima
 - Kollektiv
 - Godstransport
 - Osv...

Begge alternativene og dagens løsning(alt.0) vil bli presentert i materialet vi legger ut på høring

Dagens utfordringer

- Kjø og for mange ulykker !
- Blindheimstunnelen har 22.000 kjt i døgnet og 7.000 kjt på lokalveien over tunnelen. Totalt 29.000 kjt.
- Vegnormalen tilsier 4-felts veg ved trafikk over 12.000 kjt i døgnet
- Tunnelsikkerhetsforskriften krever toløpstunnel for eksisterende tunneler som overskrider 10.000 kjt i hvert kjørefelt
- Spjelkavikvegen benyttes som avlastningsvei i dag

Folk skal til :



Lokaltrafikken som fyller opp !

Vår anbefaling er alternativ 2



- Begrunnelse
 - Mindre økning i vegkapasitet, 4 felt ikke 6 på strekningen
 - Det er mulig å bygge etappevis slik at de største utfordringene kan bli løst tidligere.

Fra Vegdirektørens konklusjon:

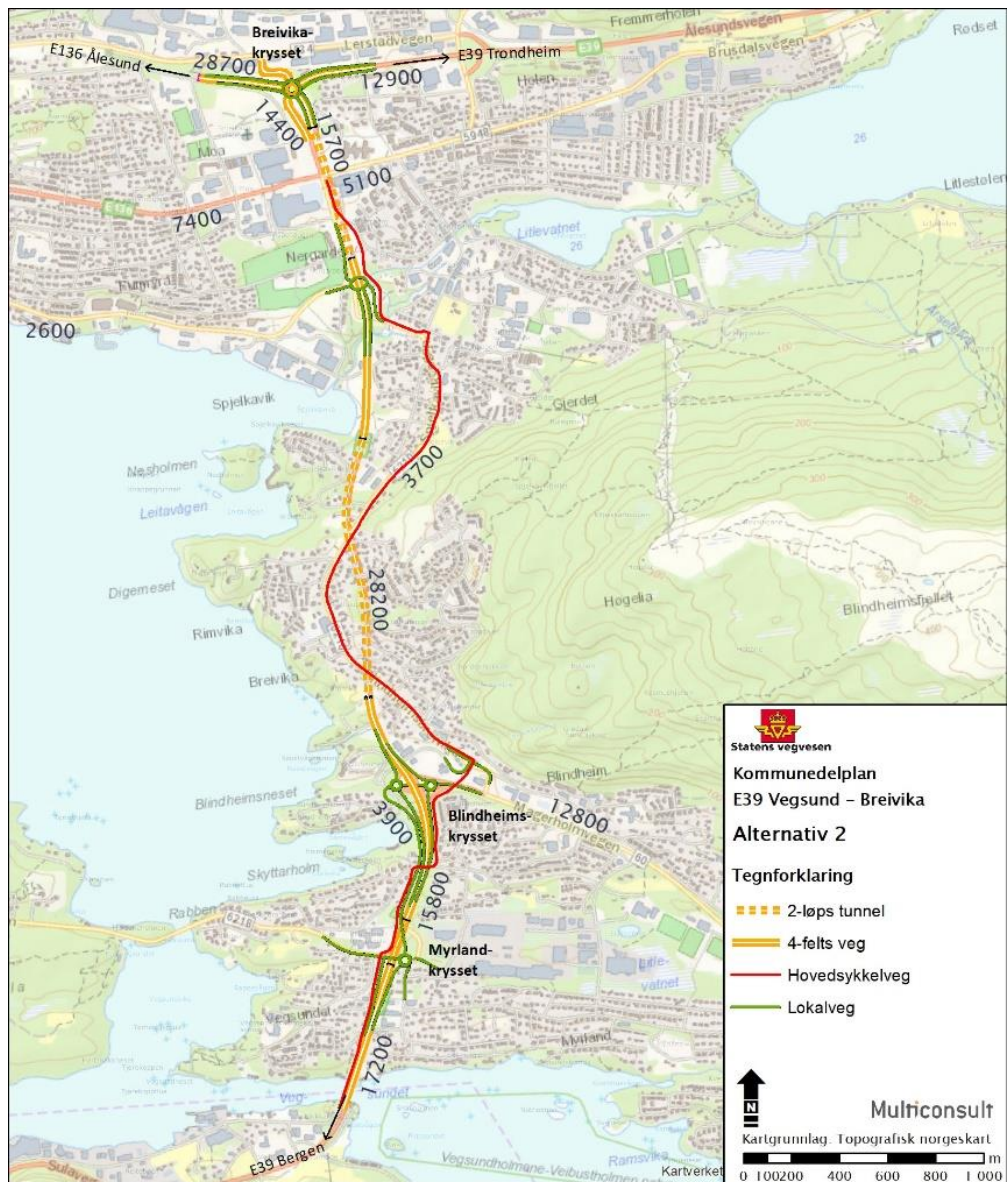
- Kommunedelplan med konsekvensutredning legges på høring med anbefaling om at alternativ 2 velges, men uten å varsle innsigelse til alt.1.

Alternativ som er utredet

Alternativ 1 (lang tunnel)

- 4 felt fra Vegsund til Blindheim
- Nytt toplanskryss på Blindheim
- Toløps tunnel fra Blindheim til Breivika
- Nytt toplanskryss i Breivika
- Mangler et kryss sør for Moa ->
 - Trafikken vil fordele seg på begge tunnelene og lokalvegen.





Alternativ som er utredet

Alternativ 2

- 4 felt fra Vegsund til Breivika i dagens trase
- Medfører nytt tunnellop både i Blindheimstunnelen og Moatunnelen
- Nytt toplanskryss sør for Moatunnelen
- Nytt toplanskryss i Breivika med to rundkjøringer over hverandre

Alternativ 1

- ▶ Krever en *betydelig* engangsfinansiering (< 7 mrd.)
- ▶ Brukerfinansiering
- ▶ Bidrar i mindre grad til å oppfylle nasjonale miljømål
- ▶ Fortsatt stor trafikk på lokalveg og den gamle Blindheimstunnelen →
 - Gir behov for avbøtende tiltak: parkeringsnorm, kollektiv, gang/sykkel, etc.
- ▶ Krever stor grad av samordning mellom etater

Alternativ 2

- ▶ Kan bygges ut i etapper (3,2 mrd,)
- ▶ Mindre brukerfinansiering
- ▶ Mer i tråd med nullvekstmålet
- ▶ «Lavere hengende frukt» mtp å løse de gjeldende trafikkutfordringene

Planprosess for kommunedelplan

- ▶ Planarbeidet startet opp i 2017
- ▶ Fastsatt planprogram, juni 2018
- ▶ Utredning av ulike alternativ
- ▶ Anbefaling om alternativ, 2023
- ▶ Fastsatt styringsmål med anbefaling om alternativ 2, juni 2024
- ▶ **Utarbeiding av komplett planforslag**
- ▶ Høring og offentlig ettersyn jf. pbl § 3-7
- ▶ Merknadsbehandling
- ▶ Endelig planforslag oversendes kommunen for vedtaksbehandling

Planforslaget

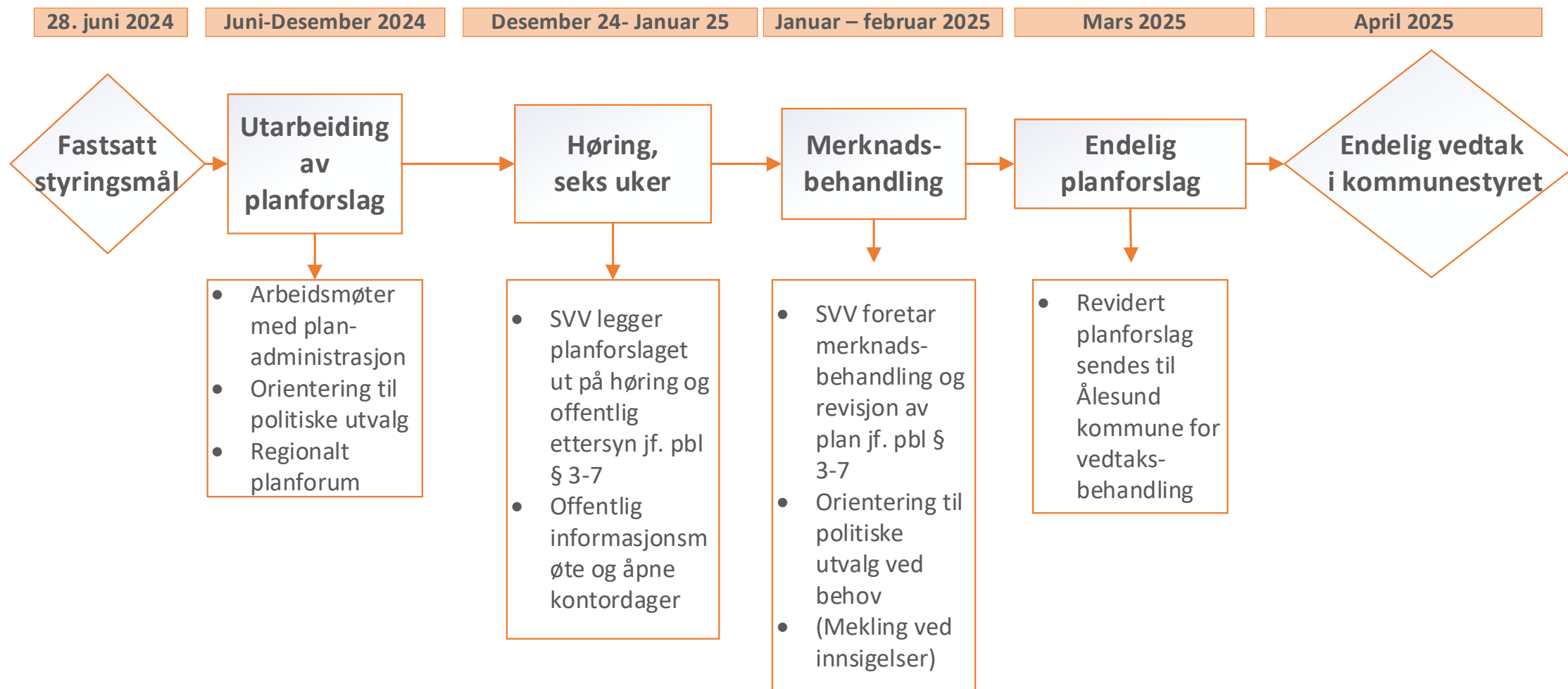
- ▶ Plankart
- ▶ Bestemmelser
- ▶ Planbeskrivelse
- ▶ Konsekvensutredning for begge alternativ
- ▶ Vedlegg/ fagrapporter, bl.a:
 - Ingeniørgeologi
 - Geoteknikk
 - Støy og luftkvalitet
 - Kollektivutredning

Høring og medvirkning

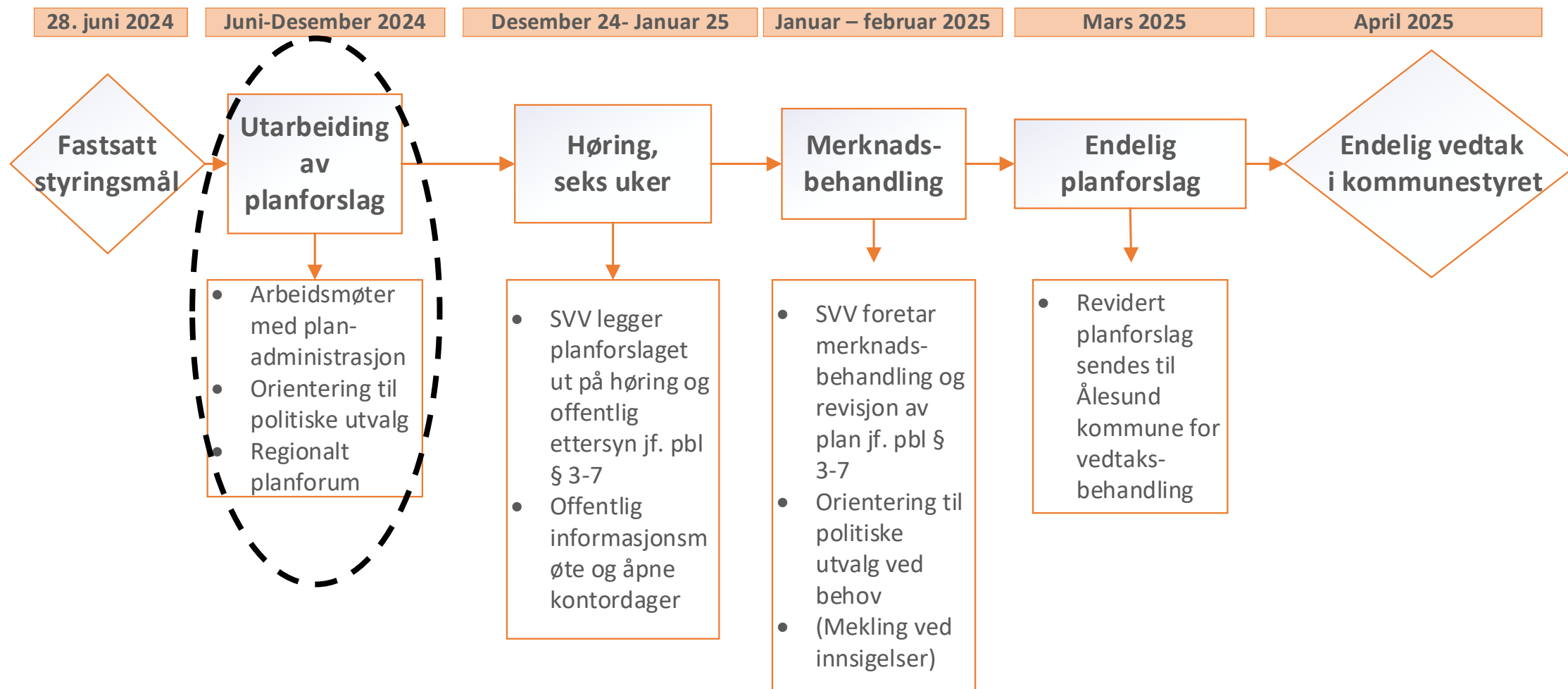
- ▶ Offentlig informasjonsmøte
- ▶ Særmøter med kommunedelsutvalgene
- ▶ Åpne kontordager, mulighet for å snakke med grunneverver
- ▶ 3D-modell og digital innspillportal
- ▶ Informasjonsbrev til berørte grunneiere

vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e39vegsundbreivika/

Fremdriftsplan planprosess



Fremdriftsplan planprosess



Neste fase og NTP ?

- Prosjektet ble ikke med i Bypakken og er heller ikke nevnt i gjeldende NTP.
- Neste fase når trase er vedtatt, er å utarbeide reguleringsplan. Det mangler også midler for å sette i gang planarbeid.

Vår anbefaling er alternativ 2



- Begrunnelse
 - Mindre økning i vegkapasitet, 4 felt ikke 6 på strekningen
 - Det er mulig å bygge etappevis slik at de største utfordringene kan bli løst tidligere.

Fra Vegdirektørens konklusjon:

- Kommunedelplan med konsekvensutredning legges på høring med anbefaling om at alternativ 2 velges, men uten å varsle innsigelse til alt.1.

- Videre : " Alternativ 2 har ulemper som inngrep i et tettbygd strøk, og verdifulle rekreasjonsområder, samt høyest kostnad, og derfor bør det ikke fremmes innsigelse til alt 1.
- Det betyr at det vil være opp til kommunen å ta endelig beslutning og ta ansvar for at nullvekst blir ivaretatt sammen med fylkeskommunen vha kompenserende tiltak."

Støyutredning

Flere beregninger ligger i rapporten, bl.a med og uten støyskjermer og i forskjellig høyde på fasaden. Under ser vi beregning uten skjermer

