

aaalesund@naturvernforbundet.no

Ålesund 06.02.2023

Statens vegvesen
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Sendt via firmapost@vegvesen.no

Vedr. Ny E39/E136 Brusdalen - Vestnes kommunegrense i Ålesund kommune – Høring av planprogram for kommunedelplan

Vi viser til vedlagte Oversiktskart, Planprogram og Silingsrapport.

Vi viser til varsel 21.12.2022 med frist for innspel 15.02.2023

Vi viser til vår tidlegare fråsegn for strekninga Digerneset til Ørskogfjellet datert 12.08.2021 og vår fråsegn av 28.04.2022 til Varsel E39/E136 Brusdalen – Vestnes kommunegrense i Ålesund kommune. Varsel om oppstart av arbeid med kommunedelplan.

Vi viser til vårt primære standpunkt slik det kjem fram i våre tidlegare fråsegner knytt til E39 frå Ålesund til Molde

«»Som **primærstandpunkt** meiner vi i Naturvernforbundet at vi ikkje har bruk for det vegnettet med den delstrekninga som no er på høyring. Dette vegprosjektet er svar på eit spørsmål frå fortida. Når ein ser framover, må det til andre løysingar. Same kva som skal vere drivstoff på bilane i framtida, så vil det vere nødvendig å transportere mindre. Det vil bli færre bilar som køyrer sjeldnare og dei må bruke mindre drivstoff. Større bu- og arbeidsmarknadsregion har ei tid representert noko som er rekna som positivt. I framtida vil verksemder og samfunn som har mindre behov for stadig kontakt over litt avstand vere ein fordel, og då er ikkje kortare køyretid nokon fordel når avstanden er så lang som han er mellom Ålesund og Molde. Arealbruk vil i framtida koste meir. Dyrka jord som går med vil måtte føre til kompenserte tiltak. Det må til ein grunnleggande strategi med arealnøytralitet ved at ein legg nye inngrep til areal som alt har inngrep, og at ein restaurerer nedlagde vegstrekningar tilbake til natur. Ikkje minst må ein tenkje nytt om myr, slik at myrområde framleis kan ha sin

funksjon. Myr har stor innverknad for overvasshandsaming, for klima og for biologisk mangfald. Naturvernforbundet har tidlegare tilrådd at det blir bygd krabbefelt langs noverande veg over Ørskogfjellet, for betre framkome.

Vidare er 4 elektrisk drivne ferjer over Moldefjorden (med ei femte reserveferje) ei god løysing. Dermed er der ikkje noko behov som treng løysing i form av heilt ny veg anna enn på korte strekningar.»»

I vår fråsegn 28.04.2022 framheva vi vårt standpunkt og krav som følger:

«Vi står fast ved våre standpunkt til alternativa gjennom Solnørdalen slik det kjem fram i høyringar. Slik vi forstå alternativet med fylling i sjø forbi Valle/Flåte vi dette medføre like skadelege inngrep vidare gjennom Solnørdalen og over Ørskogfjellet. Vi vil difor motsette oss dette alternativet.

Vi ber om at Statens vegvesen greier ut alternativa gjennom Liafjellet til/forbi Sjøholt med rasjonell tilkopling til områda til Indre Sunnmøre, og ikkje minst eit betra kollektivtilbod. Det vil opne opp for å nyttiggjere seg av ein oppgradert europaveg frå Sjøholt og opp til Ørskogfjellet, samt vidare mot Vestnes kommune.

I utgreiinga må der leggast fram ein klimarekneskap for alternative fartsgrenser og eit eige rekneskap for arealbruk.»

Frå vår side er det viktig å sitere frå NTP (ref. planprogrammet):

«Det er beregnet betydelige inngrep i naturområder av nasjonal verdi, blant annet våtmarksområde og terrengdekkende myr som følge av utbyggingen. Disse forholdene har vært vurdert i forbindelse med prioriteringen av prosjektet. Det er grunn til å påpeke at beregningene er usikre. Det er først gjennom detaljregulering at inngrepet og størrelsen blir endelig avklart.»

Frå vår side vil vi framheve at desse (for)historiske tankegangen om at naturverdiar er noko vi berre kan så sjå bort frå som lite framtidsetta, ref. mellom anna dei plikter Noreg er pålagt i seinare års klima- og naturavtaler.

Kunnskapen om naturverdiane på strekninga Digernesskiftet til Ørskogfjellet er stor nok til å forkaste planane om ny veg parallelt med dagens trase. På same måte som økologisk kompensasjon (lansert utan substans på Skodje) er det. Eksempel tidlegare har vore å flytte naturreservatet til anna passande areal.

I kombinasjon med opplysningar i planprogrammet og under presentasjonsmøte på Skodje 18.01.23 er det påfallande at handtering av overskotsmasser frå tunellane framstår som uavklart, dersom vi ser bort frå Statens vegvesen sitt prioriterte alternativ med fylling over Skodjevika og lilla linje i Solnørdalen. Dette prosjektet blir framheva med massebalanse, medan andre alternativ blir underlagt Statsforvaltaren sitt sannsynlege krav. Dette må bli retta opp.

Vidare vil vi påpeike at Staten/Regjeringa ser ut til endre fokus frå nye vegliner til meir gjenbruk av eksisterande veg med naudsynte oppgraderingar.

Vi har forstått det slik at dette også er eit ønske frå Ålesund kommune om utgreiing av eit 0+ alternativ med naudsynt skjerming av områda Svorta/Valle/Håhjem og Sjøholt sentrum.

Det same fokus har vi i Naturvernforbundet i tillegg til vårt 0+ alternativ vil bevare fergene over Romsdalsfjorden.

Det er også merkelig at Statens vegvesen legg til grunn at strekninga Ørskogfjellet-Vik-Molde skal byggast først og at planer for Digernesskiftet til Ørskogfjellet er betinga av dette. I alle høve i lys av vurderinga i KS2 (datert desember 22) for strekninga Vik-Molde signaliserer ein eksplosiv auke i kostnader, ref. utsagn under møtet på Skodje.

Det er prisverdig at Statens vegvesen har utgreidd ei turkis linje «bak» Sjøholt. Men, for oss framstår linjevalget som unødig ambisiøst og kostbart med omsyn til parallell løysing utan fornuftig gjenbruk av den påkosta veg opp Landedalen som allereie ligg der. I tillegg vil nedbygging av myrområde vere totalt uaktuelt.

Det er også lite truverdig at tidsgevinsten med 90 km/t i dagen mellom to tunellar opp Landedalen og frå tunell på toppen til Vestnes grense/påslag til evt. tunell til Vik kan forsvare dette. Tyngre bilar vil «blokkere» for lettare bilar på veg med midtdelar på korte avstander i dagen. Men dette har Statens vegvesen større kompetanse på enn oss, men må utgreiast meir i tråd med vårt krav i fråsegn av 28.04.2022.

Med utgangspunkt i ei 0+ løysing med gjenbruk av eksisterande E39/E136 ber vi om ei vurdering av eit alternativ med lågbru frå aust av industriområdet på Håhjem og over Solnørвика til Svineneset (vest om verneområdet) med start av tunell under vestre del av golfbana og vidare gjennom Liafjellet. Vi har som forslag at tunnelen blir kopla saman med eksisterande E39/E136 litt opp om krysset på Valgermo og busetnaden på nordsida av eksisterande E39/E136. Vi ber om gjenbruk av vegen vidare over Ørskogfjellet og fram til Vestnes kommune.

Vi tenker at trafikk som skal til og frå Sjøholt/Ørskogfjellet kan flettast inn (glidelås) med trafikk gjennom tunell. Trafikk vestover frå/til Sjøholt kan følgje noverande E39/E136 til kryss på Håhjem med passering over tunellpåslag ved golfbana.

Denne løysinga vil legge mindre press på tunellalternativet under Liafjellet samstundes som sentrumsfunksjonen og kollektivknutepunktet på Sjøholt blir bevart.

Vi er klar over at Statens vegvesen har fokus på moderne vegar inn i framtida for å ta hand om trafikkveksten. Spørsmålet er om vegplanar definerer trafikkvekst, eller trafikkvekst definerer «moderne vegar». Dette spørsmålet er viktig å besvare i ei tid der det er uttalt meir fokus på kollektivtransport og mindre bilisme.

I denne samanheng viser vi til kronikk skriven av:

Svein Bråthen, professor ved Høgskolen i Molde, Anker Grøvdal, tidlegare administrerande direktør i Fjord 1 MRF og Arild Hervik, professor emeritus ved Høgskolen i Molde.

Dei reiser følgande relevante spørsmål om framtida:

«Noen stikkord er ettervirkningen av pandemien, digitaliseringens påvirkning på våre vaner, det grønne skiftet og forventede reduserte inntekter fra petroleumssektoren, samt generell teknologisk utvikling. Dette skaper usikkerhet om trafikkutviklingen.»

https://dagensperspektiv.no/2021/lonnsomme-samferdselsprosjekter-men-for-hvem?fbclid=IwAR2pkh_NCsG87nHcXPzxhrtcUM2EdDFNgeySvo0RSL0JxJ5pw7BHVtOTDvM

Dersom ein studerer trafikkdata gjennom eksisterande punkt finn vi lite haldepunkt for Statens vegvesen sine framskrivingar av trafikkdata. Eksempelvis er ÅDT ved Kristiseter ca. 4300, ÅDT Molde/Vestnes ca. 2300, ÅDT i Brusdalen ca. 12200. Mellom Brusdalen og ferga Vestnes/Molde er der store kunnskapshol, mellom anna korleis ein ÅDT på ferga basert på trafikk over Ørskogfjellet med vårt estimat på ca. 1800 (korrigert for lokal trafikk i Vestnes) kan bli til ÅDT på 5600 Ørskogfjellet/Vik.

Med helsing

For Naturvernforbundet i Møre og Romsdal

For Naturvernforbundet i Ålesund og omegn

Louise Thoresen – leiar 90173253

Kopi sendt til:

Ålesund kommune

Statsforvaltaren i Møre og Romsdal