

Ålesund 07.03.2023

**Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 Lillehammer**

Sendt via [firmapost@vegvesen.no](mailto:firmapost@vegvesen.no)

## **Varsel om oppstart av planarbeid - E136/E39 Breivika- Digernesskiftet**

Vi viser til varsel om oppstart av planarbeid datert 08.02.2023

Vi siterer frå brevet:

*«Hensikten med planarbeidet er å utbedre deler av eksportvegen E136 Ålesund-Dombås, samt knytte Ålesund og Molde sammen til et felles bo- og arbeidsmarked gjennom ny E39 Ålesund-Molde. Målsetninga med planarbeidet er å etablere et mer effektivt og trygt transportsystem.»*

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 til Vestnes kommunegrense og vår fråsegn 06.02.23 til Høyring av planprogram for det same.

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 kompensierende 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.»»*

Vi viser til formål definert som: «*»Målsetninga med planarbeidet er å etablere et mer effektivt og trygt transportsystem»»*

For oss framstår det som uklart kva som er meint med meir effektivt transportsystem.

Vi ber om at dette blir konkretisert.

I PAKT for Ålesund står det følgande:

#### *«»6.4.4 Kollektivtransport*

*Eit godt og klimavenleg kollektivtilbod er vesentleg for å løyse dei trafikkale utfordringane i regionen, møte folketalsveksten og nå nasjonale klimamål. Det blir forventa at ein by på Ålesund sin storleik har eit velfungerande kollektivtilbod, så dette er også viktig med omsyn til attraktivitet. Både Ålesund kommune og fylkestinget har vedtatt eit mål om 15% kollektivdekning, noko som inneber ei tredobling av talet på kollektivreiser i forhold til dagens situasjon. Reisetid, frekvens og pålitelegheit er avgjerande for at folk vel kollektivtransport. Betre framkomeleg heit er nødvendig for å auke attraktiviteten til bussen, og auka frekvens er nødvendig både for buss og hurtigbåt. Slike tiltak er omtalt i rapporten Framtidige kollektivkonsepter i Ålesund (Cowi 2018), som blir lagt til grunn i den vidare kollektivsatsinga i regionen.»»*

I ei framtid der det skal vektast mindre personbiltrafikk blir det desto meir viktig å fremme betre kollektivtilbod og meir bruk av slike tenester framfor å byggje nye vegar for auka trafikk. I tillegg er det viktig med sykkel og gange. Dette må inn i planarbeidet.

Vi har i arbeidet med strekninga Ålesund til Molde etterlyst betre grunngjeving for framtidig trafikkgrunnlag. Spørsmålet er om det er transportbehovet som krev oppgradering, eller om oppgradering utløyser større uønska trafikkmonster.

Ettersom denne strekninga er «den siste» av 6 delstrekningar vil vi minne om at totalverknaden av heile strekninga Ålesund til Molde, inkludert Kjerringsundet, må konsekvensutgreiast basert på tileigna kunnskap gjennom reguleringsprosessane. Det gjeld både kilmaverknad og verknad på naturen og samspelet mellom natur og klima. Vi viser samstundes til ønsket frå Ålesund kommune om at det blir presisert at denne delstrekninga er ein del av heile strekninga Ålesund til Molde.

Ettersom strekninga har negativ samfunnsnytte på fleire milliardar må dette også oppdaterast og justerast for erfaring med KS2 utgreiinga Ørskogfjellet til Molde. Negativ samfunnsnytte har vore presentert tidlegare og også i NTP. Foreløpig KS2 viser fleire milliardar i kostnadsauke, ref. opplysningar gitt på orienteringsmøte på Skodje.

Nordsida av noverande veg gjennom Brusdalen er eit viktig natur- og friluftsområde, i tillegg blir skogen skjøtta aktivt. Tilkomst til dette området må derfor sikrast på heile strekninga.

Ein må også sikre dyretrekk frå begge sider og risikoavlasting for dyr som måtte komme inn på vegen. Dette kravet er dekkja under Lov om dyrevelferd.

Fråsegna er gjort i samarbeid med Naturvernforbundet i Møre og Romsdal.

Vi ser fram til å delta i det vidare arbeidet når dei alternative løysingane med tilhøyrande veking og konsekvensutgreiing er skisserte.

Med helsing

For Naturvernforbundet i Ålesund og omegn

Louise Thoresen – leiar                    90173253                    Geir Ole Sætremyr – styremedlem 90854120

Kopi sendt til:

Ålesund kommune

Statsforvaltaren i Møre og Romsdal