



Ny E39 Vegsund-Brevika - kommunedelplan.

Dokumentinformasjon:

Saksbehandlar: Kjell Sandli

E-post: postmottak@alesund.kommune.no

Arkivsak: 23/7332

Journalpost: 26/14031

Behandling:

Saksnummer:	Utval:	Dato:
080/26	Planutval	12.05.2026
077/26	Kommunestyret	18.06.2026

077/26 - Kommunestyret

Vedtak:

Kommunestyret egengodkjenner, med hjemmel i plan- og bygningsloven §§ 11-1, 11-5 og 11-15, kommunedelplan for Ny E39 Vegsund-Brevika (Alt. 1.), som vist på plankart dat. 27.11.2025, planbestemmelser dat. 26.11.2025., og med planbeskrivelse dat. 13.01.2026. Kommunedirektøren gis i oppdrag å avklare med Statens Vegvesen, om arealer innenfor H190_1 som er avsatt til bolig- og tjenesteformål i forslag til detaljreguleringsplan for Høgvoll – Olav Sundes veg – Høgvollvegen, gbnr. 51/6 mfl., kan gis planrettslig avklaring uten å avvete vedtatt detaljreguleringsplan for E39.

Avklaringen skal baseres på dokumentert arealbehov fra Statens vegvesen.

Planutvalget vil sterkt understreke betydningen av at detaljreguleringsplanen for Høgvoll – Olav Sundes veg – Høgvollvegen, gbnr. 51/6 mfl. kan realiseres på en helhetlig måte. Dette begrunnes ut fra planens store samfunnsmessige betydning.

Dersom avklaringen med Statens vegvesen ikke løser innsigelsene mot detaljreguleringsplanen for Høgvoll, bes administrasjonen anmode Statsforvalteren om mekling, jf. plan- og bygningsloven § 5-6.

Dersom saka vert sendt til Statsforvaltaren for mekling etter plan- og bygningslova § 5-6, skal administrasjonen umiddelbart orientere formannskapet. Formannskapet skal vidare haldast jamleg orientert om status, framdrift og eventuelle avklaringar i meklingsprosessen fram til endeleg løysing er klar.

Behandling:

Habilitet Nils Jakob Grytten Høyre

Nils Grytten (H) stilte spørsmål om egen habilitet og fråtrer. Petter Alvik (H) tiltrer som vara.

Nils Grytten er partner/deleier i advokatfirmaet Øverbø Gjørtz AS, og de bistår Moa Hageby AS. Sak 077/26 må sjåast i samanheng med sak 078/26 - Avklaring om mekling - Høgvoll - Olav Sundes veg - Høgvollvegen, gbnr 51/6 mfl.– Detaljregulering..

Votering til habilitet: Nils Grytten samrøystes erklært inhabil etter forvaltningsloven § 6, 2. ledd.

Forslag Jarle Hauge Steffensen Miljøpartiet De Grønne

Fremmer på nytt alternativt forslag frå planutvalet

Ålesund kommunestyre godkjenner ikkje kommunedelplan for Ny E39 Vegsund–Breivika slik den ligg føre.

Kommunestyret ber om at det vert utarbeidd eit nedskalert alternativ med mål om:

1. Å redusere inngrep i bustadområde og minimere behovet for innløyising av bustader og eigedomar, og legge betre til rette for realiseringa av Høgvoll – Olav Sundes veg –Høgvollvegen, gbnr. 51/6 mfl. .
2. Å redusere samla naturinngrep, terrenginngrep og arealbeslag
3. Å prioritere trafiksikring, kollektivtransport, gang- og sykkelløysingar framfor kapasitetsauke for personbiltrafikk
4. Å sikre betre omsyn til nærmiljø, støyforhold og barn og unge sine oppvekstvilkår
5. Å legge fram vurdering av løysingar med lågare kostnad og mindre klima- og naturbelastning

Revidert planforslag skal leggest fram for ny politisk behandling før endeleg vedtak

Forslag Håkon Lykkebø Strand Fremskrittspartiet

Dersom avklaringen med Statens vegvesen ikke løser innsigelsene mot detaljreguleringsplanen for Høgvoll, bes administrasjonen anmode Statsforvalteren om mekling, jf. plan- og bygningsloven § 5-6.

Tilleggsforslag Geir Ove Leite Arbeiderpartiet

Dersom saka vert sendt til Statsforvaltaren for mekling etter plan- og bygningslova § 5-6, skal administrasjonen umiddelbart orientere formannskapet. Formannskapet skal vidare haldast jamleg orientert om status, framdrift og eventuelle avklaringar i meklingsprosessen fram til endeleg løysing er klar.

Votering:

Nils Grytten (H) vart einstemmig erklært inhabil etter forvaltningsloven § 6, 2. ledd, og deltok ikkje ved behandling av saka.

Det vart stemt alternativt mellom tilrådinga frå planutvalet og forslag sett fram av Jarle Hauge Steffensen (MDG). Planutvalet si tilråding vart vedtatt med 42 mot 4 stemmer. Desse stemte for Steffensen sitt forslag: SV: Anders Lindbeck, Marainn Ulvestad. MDG: Jarle Hauge Steffensen. R. Vanja Kathrin Lervik Brudevold.

Deretter vart det stemt over tilleggsforslag sett fram av Håkon Lykkebø Strand (FRP) saman med Geir Ove Leite (AP), Jessica Gärtner (H) og Tore Johan Øvstebø (KRF). Forslaget vart

vedtatt med 39 mot 7 stemmer. Disse 7 stemte mot: Ålesundlista: Arne Almås, Birger Flem, Christoffer Syveren, Hans Kjetil Knutsen, Ivar Østrem, Thor Hansen, Tore Hovland.

Tilleggsforslaget sett fram av Geir Ove Leite (AP) vart einstemmig vedtatt.

080/26 - Planutval

Tilråding:

Kommunestyret egengodkjenner, med hjemmel i plan- og bygningsloven §§ 11-1, 11-5 og 11-15, kommunedelplan for Ny E39 Vegsund-Breivika (Alt. 1.), som vist på plankart dat. 27.11.2025, planbestemmelser dat. 26.11.2025., og med planbeskrivelse dat. 13.01.2026. Kommunedirektøren gis i oppdrag å avklare med Statens Vegvesen, om arealer innenfor H190_1 som er avsatt til bolig- og tjenesteformål i forslag til detaljreguleringsplan for Høgvoll – Olav Sundes veg – Høgvollvegen, gbnr. 51/6 mfl., kan gis planrettslig avklaring uten å avvente vedtatt detaljreguleringsplan for E39.

Avklaringen skal baseres på dokumentert arealbehov fra Statens vegvesen.

Planutvalget vil sterkt understreke betydningen av at detaljreguleringsplanen for Høgvoll – Olav Sundes veg – Høgvollvegen, gbnr. 51/6 mfl. kan realiseres på en helhetlig måte. Dette begrunnes ut fra planens store samfunnsmessige betydning.

Behandling:

Forslag fra H, Frp og Ålesundlista fremma av Frøydis Husøy Høyre

Kommunestyret egengodkjenner, med hjemmel i plan- og bygningsloven §§ 11-1, 11-5 og 11-15, kommunedelplan for Ny E39 Vegsund-Breivika (Alt. 1.), som vist på plankart dat. 27.11.2025, planbestemmelser dat. 26.11.2025., og med planbeskrivelse dat. 13.01.2026. Kommunedirektøren gis i oppdrag å avklare med Statens Vegvesen, om arealer innenfor H190_1 som er avsatt til bolig- og tjenesteformål i forslag til detaljreguleringsplan for Høgvoll – Olav Sundes veg – Høgvollvegen, gbnr. 51/6 mfl., kan gis planrettslig avklaring uten å avvente vedtatt detaljreguleringsplan for E39.

Avklaringen skal baseres på dokumentert arealbehov fra Statens vegvesen.

Planutvalget vil sterkt understreke betydningen av at detaljreguleringsplanen for Høgvoll – Olav Sundes veg – Høgvollvegen, gbnr. 51/6 mfl. kan realiseres på en helhetlig måte. Dette begrunnes ut fra planens store samfunnsmessige betydning.

Spørsmål om habilitet stilt av Nils Jakob Grytten Høyre

Nils Grytten (H) stilte spørsmål om egen habilitet og fråtrer. Petter Alvik (H) tiltrer som vara.

Nils Grytten er partner/deleier i advokatfirmaet Øverbø Gjørtz AS, og de bistår Moa Hageby AS. Sak 080/26 må sjåast i samheng med sak 079/26.

Votering til habilitet: Nils Grytten samrøystes erklært inhabil etter forvaltningsloven § 6, 2. ledd.

Forslag fremma av Jarle Hauge Steffenssen Miljøpartiet De Grønne

Ålesund kommunestyre godkjenner ikkje kommunedelplan for Ny E39 Vegsund–Breivika slik den ligg føre.

Kommunestyret ber om at det vert utarbeidd eit nedskalert alternativ med mål om:

1. Å redusere inngrep i bustadområde og minimere behovet for innløyising av bustader og eigedomar og legge betre til rette for realiseringa av Høgvoll – Olav Sundes veg – Høgvollvegen, gbnr. 51/6 mfl. .
2. Å redusere samla naturinngrep, terrenginngrep og arealbeslag
3. Å prioritere trafikkisikring, kollektivtransport, gang- og sykkelløysingar framfor kapasitetsauke for personbiltrafikk
4. Å sikre betre omsyn til nærmiljø, støyforhold og barn og unge sine oppvekstvilkår
5. Å legge fram vurdering av løysingar med lågare kostnad og mindre klima- og naturbelastning

Revidert planforslag skal leggast fram for ny politisk behandling før endeleg vedtak.

Spørsmål om habilitet stilt av Hans Kjetil Knutsen Ålesundlista

Før behandling av Hans Kjetil Knutsen (Å) sin habilitet vart Sindre Nakken (A) samrøystes vald som setteleiar.

Hans Kjetil Knutsen (Å) er styremedlem i Ålesund kommunale eigedom KF (ÅKE) ÅKE eit kommunalt foretak som ikkje ansees som eit selskap etter forvaltningsloven § 6, 1. ledd bokstav e. Han kan likevel vere inhabil etter forvaltningsloven § 6, 2. ledd dersom «andre særegne forhold foreligger som er egnet til å svekke tilliten til hans upartiskhet».

Votering til habilitet: Hans Kjetil Knutsen samrøystes erklært habil.

Spørsmål om habilitet stilt av Rolf-Magne Asbjørnsen Fremskrittspartiet

Rolf-Magne Asbjørnsen (Frp) er styremedlem i Ålesund kommunale eigedom KF (ÅKE) ÅKE eit kommunalt foretak som ikkje ansees som eit selskap etter forvaltningsloven § 6, 1. ledd bokstav e. Han kan likevel vere inhabil etter forvaltningsloven § 6, 2. ledd dersom «andre særegne forhold foreligger som er egnet til å svekke tilliten til hans upartiskhet».

Votering til habilitet: Rolf-Magne Asbjørnsen samrøystes erklært habil.

Votering:

Det vart votert over alle 3 alternativa.

Kommunedirektøren sitt alternative forslag 1, ingen stemmer.

Jarle Hauge Steffensen sitt forslag fekk 1 stemme.

Fellesforslag frå Frp, Å og H fekk 12 stemmer og er tilrådd.

Jarle Hauge Steffensen stemte mot.

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

Ålesund kommunestyre egengodkjenner, med hjemmel i plan- og bygningsloven §§ 11-1, 11-5 og 11-15, kommunedelplan for Ny E39 Vegsund-Brevika (Alt. 1.), som vist på plankart dat. 27.11.2025, planbestemmelser dat. 26.11.2025., og med planbeskrivelse dat. 13.01.2026.

Saksgang:

Saken gjelder sluttbehandling av forslag til kommunedelplan for ny E39 Vegsund-Breivika. Planutvalget avgir innstilling i saken, mens kommunestyret fatter endelig vedtak, jf. plan- og bygningsloven § 11-15. Vedtak om kommunedelplan er som hovedregel ikke et enkeltvedtak etter forvaltningsloven og kan derfor normalt ikke påklages.

Tidligere planprosess:

30.01.2012:	Konseptvalgutredning (KVU) E39 Skei-Ålesund og E39 Ålesund-Bergsøya. Ålesund er høringspart. Behandlet i Formannskapet, sak 13/12.
10.10.2013	KVU for transportsystemet i Ålesund. Ålesund er høringspart. Behandlet i Bystyret, sak 099/13.
03.05.2016	Bygge- og deleforbud. Vedtatt i Plan og byggesaksutvalget, sak 039/16.
04.10.2017	Kommunedelplan. Kunngjøring av oppstart og høring av planprogram. Ansvarlig etter pbl. 3-7: Statens vegvesen.
16.04.2018	Planprogram for kommunedelplanen fastsatt av Ålesund kommune. Behandlet i Plan og byggesaksutvalget, sak 066/18.
04.04.2019	Behandling av et innbyggerinitiativ. Behandlet i Bystyret, sak 031/19.
15.01.2025 til 28.02.2025	Høring av planforslaget til kommunedelplan. Ansvarlig etter pbl. 3-7: Statens vegvesen.
08.04.2025	Ålesund kommune avgir høringsuttalelse. Behandlet i Planutvalget, sak 045/25.
28.02.2025 til 15.01.2026	Behandling av merknader og innsigelser. Ansvarlig etter pbl. 3-7: Statens vegvesen.
16.01.2026	Forslag til kommunedelplan oversendes Ålesund kommune, som planmyndighet, for sluttbehandling.

Planforslaget blir med dette fremmet til sluttbehandling i planutvalget med innstilling om å tilrå kommunestyret om å egengodkjenne kommunedelplanen for ny E39 Vegsund-Breivika.

Sammendrag:

I tråd med plan- og bygningslovens §3-7 har Statens vegvesen, i samråd med Ålesund kommune, utarbeidet forslag til kommunedelplan for ny E39 Vegsund-Breivika. Planforslaget var på høring i perioden 15.01.2025 - 28.02.2025. Det ble fremmet 5 innsigelser. Ålesund var i tråd med plan- og bygningslovens § 3-7 kun høringsinstans, og det ble derfor gjennomført en bred intern politisk og administrativ høringsrunde. Planutvalget behandlet høringsuttalelsen fra Ålesund kommune i møte 08.04.2025, sak 045/25. (Vedlegg 8.)

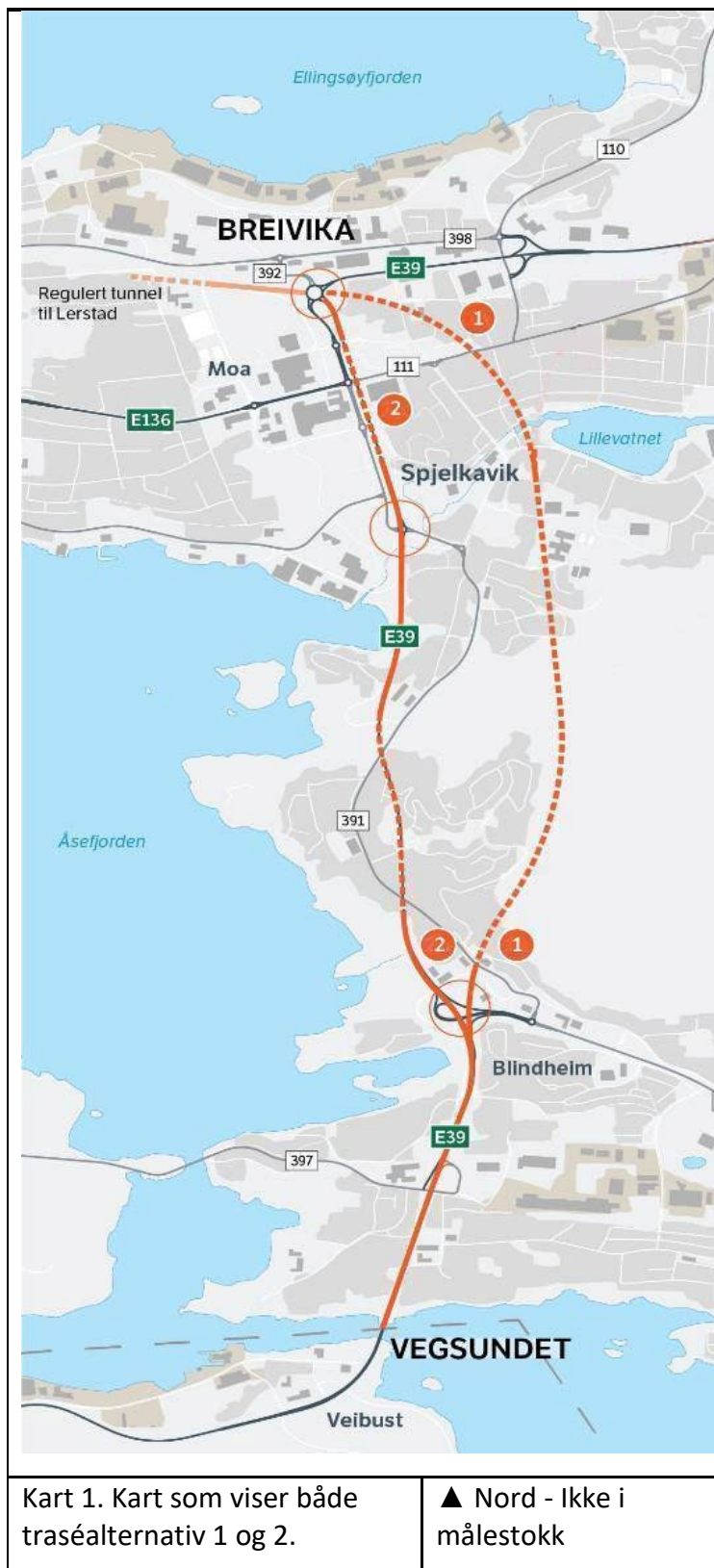
Etter arbeidet med de innkomne merknader og innsigelsene har Statens vegvesen besluttet å fremme et planforslag med utelukkende utbyggingsalternativ 1 "Lang fjelltunnel" (Heretter kalt alt. 1.). Alt. 1. er også kommunens prefererte alternativ.

Ålesund kommune - som planmyndighet - fikk oversendt endelig forslag til kommunedelplan til 2. gangs- / sluttbehandling den 16.01.2026. (Se vedleggene 4, 5 og 6.).

Forslaget til kommunedelplan for ny E39 Vegsund - Breivika er i konflikt med detaljreguleringsplanen for Høgvoll - Olav Sundes veg - Høgvollvegen, gbnr. 51/6 mfl. Slik planforslagene foreligger p.t. vil det ikke være mulig å realisere nordre del av detaljreguleringsplanen for Høgvoll - Olav Sundes veg - Høgvollvegen, gbnr. 51/6, samtidig som man ivaretar behovet for rigg- og anleggsområde for ny E39 Vegsund - Breivika.

Vedtatt kommunedelplan skal danne rammene for detaljreguleringen av ny E39 Vegsund-Breivika.

Det er avgjørende at kommunestyret vedtar både denne kommunedelplanen, og senere den påfølgende detaljreguleringen av ny E39, slik at E39 Vegsund-Breivika blir vurdert og prioritert i Nasjonal transportplan (NTP). Vi har p.t. ikke oversikt over prosessen med kommende rullering av nasjonal transportplan (NTP), ei heller har vi oversikt over tidsfristene for innspill på konkrete prosjekt.



Merknadsbehandlingen.

Til høringen / det offentlige ettersynet la Statens vegvesen frem to alternative traséer for ny E39 Veggund-Breivika - Alternativ 1 og Alternativ 2.

Vi vurderer det som positivt at så mange av høringsuttalelsene, herunder Ålesund kommunes egen høringsuttalelse, anbefalte Alternativ 1. Det synes derfor å være en bred

enighet om at Alternativ 2 ville kunne ødelagt mye av natur- og miljøkvalitetene langs Spjelkavikvassdraget og kvalitetene ved friluftsområdet "Sandingane". Så selv om Alternativ 1 gir store ulemper for bomiljøet på Høgvoll enn alternativ 2, så er alternativ 1 altså preferert.

Høringsutkastet avdekket at bomiljøene langs strekningen Vegsund-Blindheim blir sterkt berørt av forslaget til ny E39, uavhengig av om man velger Alternativ 1 eller Alternativ 2, da alternativene er identiske.

Det ble i utgangspunktet fremmet 5 innsigelser, og de mest alvorlige var knyttet til alternativ 2. Siden dette alternativet ikke videreføres så bortfaller også innsigelsene. Forslagsstiller (Statens vegvesen) og vi legger til grunn at kommunestyret holder fast på sin høringsuttalelse og går entydig inn for Alternativ 1.

De innsigelsene som ble fremmet til Alternativ 1, ble trukket siden forslagsstiller gjorde nødvendige endringer i konsekvensutredningen (KU) og i planbeskrivelsen. Således er alle innsigelsene ryddet av veien og planforslaget er klart for politisk sluttbehandling (vedlegg 9).

Uavklart plankonflikt.

Forslaget til kommunedelplanen for ny E39 Vegsund-Breivika, som her er til behandling, er i konflikt med forslaget til detaljreguleringsplanen for Høgvoll - Olav Sundes veg - Høgvollvegen, gbnr. 51/6 mfl.

Justeringer i planen etter høring.

Den største endringen etter høringen er at Statens vegvesen (forslagsstiller) i det innsendte har valgt å fremme alternativ 1. Høringsfasen avdekket en bred tilslutning til Alternativ 1., i hovedsak begrunnet med at Alternativ 2 medførte sterke negative konsekvenser for natur- og miljøinteresser langs Spjelkavikvassdraget og Sandingane og konsekvensene for Spjelkavika som boområde.

0-alternativet er tatt ut pga. manglende måloppnåelse.

De øvrige justeringer som er gjort etter høringen er av mindre omfang og betydning og er detaljert beskrevet i vedlagte "Merknadsbehandlingen". (Vedlegg 3.)

Veien videre for prosjektet.

Når kommunedelplanen blir stadfestet må Statens vegvesen sikre finansiering til arbeidet med å ferdigstille et forslag til detaljreguleringsplan. Vedtatt detaljreguleringsplan danner grunnlag for innløsning/oppkjøp av eiendommer. Samtidig må vegstrekningen Vegsund-Breivika prioriteres i Nasjonal transportplan (NTP) slik at Stortinget får et grunnlag å bevilge midler til selve utbyggingen.

Denne kommunedelplanen avklarer ikke fremtidig bruk av dagens E39. Det er et uttalt behov for en egnet lokalveg fra ny E39 til f.eks. Borgundfjordvegen/Ålesund sykehus. I høringen kom det innspill på hva dagens E39 Moa-Blindheim kan brukes til; f.eks. miljøgate, kollektivfelt, endog at dagens Blindheimstunnel burde kunne brukes til tilfluktsrom.

Det er særs viktig at Ålesund kommune, regionen / Møre og Romsdal fylkeskommune og Statens vegvesen står samlet bak prosjektet, slik at denne del av E39 blir prioritert og får nødvendige planleggingsmidler til utarbeidelsen av detaljreguleringen, noe som da vil gjøre det mulig for at parsellen Vegsund-Breivika blir prioritert i Nasjonal Transportplan (NTP) ved første anledning.

Vår vurdering er at planforslaget er godt gjennomarbeidet og merknadene fra høringen er godt svart ut og at det innsendte planforslaget er klar for sluttbehandling/vedtak.

Saksopplysninger:

De to utbyggingsalternativene som ble utredet av Statens vegvesen i forbindelse med utarbeidelsen av denne kommunedelplanen (i tillegg til det obligatoriske 0-alternativet) var: (Se kart over.)

Alternativ 1. "Lang fjelltunnel fra Blindheimskrysset til Breivika". Heretter kalt **Alternativ 1**. Traséen begynner i sør ved kommunegrensen til Sula (midt på Vegsundbroa), og følger dagens E39 til Blindheimskrysset. Der etableres det et nytt toplanskryss før traséen tar til høyre inn i fjellet og går i tunnel opp mot Lillevatnet, før den kommer ut i dagen rett øst for hovedrundkjøringen nord for Moa.

Dette alternativet vil medføre behov for innløsning av ca. 60 boligeiendommer. Dette i tillegg til de boliger som blir påvirket av støv, støy og tap av utsikt - og uten at de blir innløst. Av naturlige grunner må dette alternativet bygges i sin helhet fra Blindheimskrysset til Breivika.

Alternativ 2. "Ny Blindheimstunnel, veg i dagen og ny Moatunnel". Heretter kalt **Alternativ 2**.

Som Alternativ 1 begynner traséen i sør ved kommunegrensen til Sula (midt på Vegsundbroa), og følger dagens E39 til Blindheimskrysset. Der etableres et nytt toplanskryss før traséen går videre inn i nytt løp parallelt med dagens Blindheimstunnel. Det etableres et miljølokk ved det nordlige utgangen av Blindheimstunnelen og dette ville føre til mindre støy i området som ligger ved dagens tunnelutløp. Det anbefales å øke lengde på støyskjerm øst for vegen for at boligene skal komme ut av rød støysone på bakkeplan. Ny lengde på denne skjermen blir 553 m. Opprinnelig lengde var 502 m.

Videre vil alternativet gå i dagen forbi/over dagens Sandingane. Sandingane er da planlagt utvidet/flyttet vestover. Nord for Sandingane vil traséen gå i dagen til et nytt toplanskryss ved dagens rundkjøring sør for Moa, før den går inn i et nytt tunnellopp under Moa og kobler seg på hovedrundkjøringen nord for Moa. Denne rundkjøringen er tenkt som toplansløsning.

I tillegg til de to utbyggingsalternativene som ble utredet i høringsforslaget til kommunedelplan, ble også et **0-alternativ** utredet. 0-alternativet ble tidlig forkastet av Statens vegvesen pga. dårlig måloppnåelse. 0-alternativet (dagens situasjon) er altså vurdert å ikke være et reelt alternativ. 0-alternativet er i utgangspunktet et referansealternativ, men kan av ulike grunner (f.eks. manglende finansiering) likevel bli preferert, i hvert fall midlertidig.

Kommunedelplanens formål er:

- Å avklare trasé for ny E39 fra Vegsund til Breivika, og sikre nok areal til at planen kan gjennomføres.
- Å utrede konsekvensene - på et overordnet nivå.
- Å sikre en god demokratisk planprosess.

Forhold til overordnede planer og andre igangsatte planer:

Planforslaget ligger ikke inne i gjeldende arealplan for Ålesund (2016-2028), men

utbyggingsalternativene 1 og 2, er begge omtalt i planbeskrivelsen til gjeldende arealdel. Prosjektet E39 Vegsund-Breivika var prioritert i Nasjonal transportplan (NTP) 2018-2029 med oppstart i siste periode. Ut fra dette ble arbeidet med denne kommunedelplanen igangsatt. Prosjektet er nå ikke prioritert med oppstart i første seksårsperiode av NTP 2022-2033.

Forslaget til kommunedelplanen for ny E39 Vegsund-Breivika, er derimot i konflikt med forslaget til detaljreguleringsplanen for Høgvoll - Olav Sundes veg - Høgvollvegen, gbnr. 51/6 mfl. (Kartskisse se under.)

Nordre del av detaljreguleringsplanen for Høgvoll - Olav Sundes veg - Høgvollvegen, gbnr. 51/6 mfl. er innenfor planavgrensingen til kommunedelplanen for ny E39 Vegsund-Breivika. Og i kommunedelplanen er dette konfliktområdet avsatt til hensynssone H190. Statens vegvesen har derfor fremmet innsigelse til forslaget til detaljreguleringen av Høgvoll - Olav Sundes veg - Høgvollvegen, gbnr. 51/6 mfl. under høringen av den detaljreguleringsplanen. Saksopplysning; Den søndre del av detaljreguleringsplanen for Høgvoll - Olav Sundes veg - Høgvollvegen, gbnr. 51/6 mfl. (kommunens areal) som foreslås regulert til offentlig formål (helse/omsorg) blir ikke direkte berørt av kommunedelplanen for ny E39.

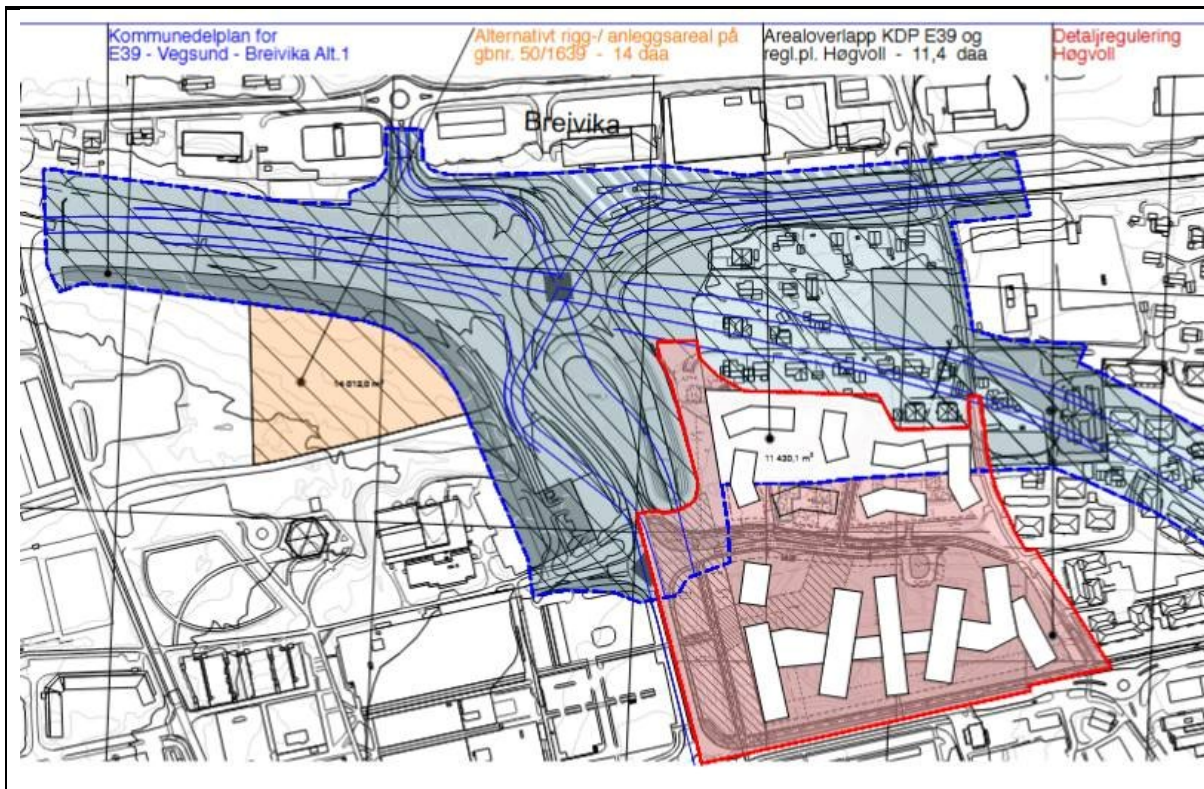
I planbestemmelsene til forslaget til kommunedelplan for ny E39 Vegsund-Breivika (vedlegg 5 - pkt. 4) omtales både sikringssone H190 knyttet til vegformål i dagen (H190_1) og sikringssone H190 over fremtidig tunnel (H190_2). I pkt. 4.1.1 i de samme bestemmelsene er det listet opp unntak for tiltak innenfor sikringssone H190_1

Følgende tiltak er tillatt innenfor sikringssonen:

- Tiltak i pbl § 20-4 bokstav a) unntatt tiltak omfattet av byggesaksforskriften § 3-1 bokstav a), b) og e). (Dette gjelder i hovedsak mindre tiltak på bebygd eiendom som tiltakshaver selv kan stå ansvarlig for, men ikke de helt enkle tiltakene som er unntatt søknadsplikt etter SAK10 § 3-1 bokstav a), b) og e).)
- Tiltak i pbl § 20-4 bokstav c). (Dette gjelder alminnelige driftsbygninger i landbruket.)
- Tiltak i pbl § 20-5 unntatt tiltak omfattet av byggesaksforskriften § 4-1 a). (Dette gjelder tiltak som er unntatt søknadsplikt, men du ber om eksempler utenom dem som omfattes av byggesaksforskriften § 4-1 bokstav a).)

Til sikringssone H190_2 (over tunnelen) er det derimot ikke tillatt med inngrep fra overflaten, i form av graving, sprenging, boring eller andre typer inngrep, innenfor areal avsatt til fremtidig tunnel. Søknad om dispensasjon for tiltak i grunnen skal sendes til Statens vegvesen for uttalelse jf. pbl. §19-1.

Etter vår vurdering er for tidlig å være konkrete på hvilke miljømessige konsekvenser kommunedelplanen og detaljreguleringsplanen vil ha på hverandre - hvis begge skal realiseres. Her må vi avvente detaljreguleringen for ny E39 Vegsund - Breivika.



Utsnitt som viser konfliktområdet. Det røde arealet er planavgrænsingen til detaljregulering for Høgvoll - Olav Sundes veg - Høgvollvegen, gbnr. 51/6 mfl. Det blå arealet er nordre del av planavgrænsingen til kommunedelplanen for ny E39 Vegsund-Breivika. Området markert med gult er området som forslagsstillerne Moa Hageby AS og Ålesund kommunale eiendom (Åke), foreslår som riggområde som alternativ til det hvite området (der de to planene overlapper.) Det overlappende område er i kommunedelplanen markert som hensynssone H190, mens det i detaljreguleringsplanen er foreslått til boligformål.

Statens vegvesen har etter ny henvendelse fra Ålesund kommune, opplyst at de ikke vil trekke innsigelsene de fremmet til detaljreguleringsplanen. Begrunnelsen er at planen, etter Statens vegvesens vurdering, vil kunne umuliggjøre en utbygging av ny E39 Vegsund-Breivika.

Vi viser til egen sak om detaljreguleringen for Høgvoll, der det skal avklares om kommunen ønsker å anmode Statsforvalteren om meklings, eller om Statens vegvesens innsigelser skal tas til følge.

Det er prematurt å forutse utfallet av en eventuell meklingsprosess via Statsforvalteren og evt. departementet. Vi har på nåværende tidspunkt ingen forslag på løsning som ivaretar fullt ut interessene til både kommunedelplanen for ny E39 Vegsund-Breivika og ivaretar interessene til forslagsstillerne bak detaljreguleringsplanen for Høgvoll - Olav Sundes veg - Høgvollvegen, gbnr. 51/6 mfl. Ved en utsettelse av sluttbehandlingen av kommunedelplanen for E39 risikerer man å svekke E39 Vegsund-Breivika sine sjanser for å komme inn i, og bli prioritert i, NTP. Det vil i så fall være svært uheldig, særlig for den lokale/regionale/nasjonale trafikkavviklingen i og gjennom hele Moaområdet.

Vi er derfor innstilt på at detaljreguleringen og realiseringen av nordre del av Høgvoll - Olav Sundes veg - Høgvollvegen, gbnr. 51/6 mfl. må avvete til man eventuelt har fått avklart om denne detaljreguleringsplan kan realiseres uten at det forkludrer for Ny E39 Vegsund-

Breivika. Muligens vil Statens vegvesen kunne gi svar på om de kan frigi dette arealet, når de detaljregulerer ny E39, eller i ytterste konsekvens må man avvente til ny E39 Vegsund-Breivika er på plass.

Vi legger derfor til grunn at detaljreguleringen og realiseringen av den nordre delen av Høgvoll – Olav Sundes veg – Høgvollvegen, gbnr. 51/6 mfl., må avvente til det eventuelt er avklart om planen kan realiseres uten å komme i konflikt med fremlagte kommunedelplan for ny E39 Vegsund-Breivika. Subsidiært kan man behandle og vedta en detaljreguleringsplan for Høgvoll - Olav Sundes veg - Høgvollvegen, gbnr. 51/6 mfl. hvis det er tydelige rekkefølgekrav som ivaretar kommunedelplanen og senere detaljreguleringsplanen for ny E39 Vegsund-Breivika.

Førstegangsbehandling:

Da saken var til politisk behandling i Ålesund kommune sist (PU-sak 045/25, 08.04.2025 - se vedlegg 8), så var kommunen høringsinstans. Dette fordi planen blir behandlet i tråd med plan- og bygningslovens § 3-7. Statens vegvesen har i tråd med pbl § 3-7 således både organisert og utført varsling, gjennomført høring og håndtert merknadsbehandlingen herunder innsigelsene. På dette grunnlag har de ferdigstilt et planforslag som er oversendt Ålesund kommune som planmyndighet til sluttbehandling.

Ordlyden til plan og bygningslovens §3-7 er lagt ved. (Vedlegg 2.)

Høringsuttalelsene:

(For detaljer om høringen og de enkelte høringsuttalelsene, se vedlegg 3.)

Kommunedelplan for E39 Vegsund-Breivika lå ute på høring og offentlig ettersyn i januar og februar 2025, i to alternativ. I høringsperioden kom det inn mange merknader og innspill til planforslagene. I dette dokumentet er disse oppsummert i sammendrag, og prosjektet har svart dem ut. Sammendrag av merknadene er skrevet av prosjektgruppa i Statens vegvesen og gir dermed et inntrykk av hvordan merknadene er forstått av prosjektet.

Korte merknader er ikke oppsummert, men hovedsakelig gjengitt ordrett. I merknadsbehandlingen er det angitt dokumentnumre, slik at den enkelte merknad kan spores opp på Statens vegvesens postlister. Vedlegg og bilder/ illustrasjoner i merknadene er ikke tatt med inn i dette dokumentet, men har vært inkludert i behandlingen av merknadene.

I merknadsbehandlingen er det skrevet et eget kapittel med svar på ofte stilte spørsmål, da mange innspill omhandler samme tema. På denne måten kan disse temaene belyses mer utdypende.

Denne merknadsbehandlingen følger planen til sluttbehandlingen. Dette gir de folkevalgte i Ålesund kommune som skal vedta planen, mulighet til å se hva slags reaksjoner som har kommet til planene, samt Statens vegvesens kommentarer. Vi stiller oss i all hovedsak bak vegvesenets kommentarer.

3 temaer som var gjengangere fra høringsprosessen var:

1. Støy.
2. Trafikkmengde og grunnlag for valgt vegstandard.
3. Grunnerverv og kjøp av privat eiendom.

Til nr. 1. Støy.

Et stort antall beboere og huseiere langs traséen til ny E39 blir berørt av støyproblemer fra

vegen. Klima- og miljødepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, (T-1442), omhandler luftbåren støy fra veg, og denne legges til grunn for vurdering av støy på kommunedelplannivå. Støyutredningen på kommunedelplannivå har som formål å avdekke forskjellene på traséalternativene. Eksisterende støyskjermer i analyseområdet er tatt med i alle beregningene, men det er ikke vurdert effekten av ytterligere støyskjermingstiltak i denne fasen.

Ut fra konsekvensutredningen for E39 Vegsund-Brevika viser støyvurderingen at totalt sett gir alle framtidige alternativer færre utsatte støyfølsomme bygg i analyseområdet, enn 0-alternativet (nåværende vegløsning). Variasjonen mellom alternativene er ikke særlig stor, men det er allikevel grunn til å vurdere alternativ 1 som beste alternativet med hensyn på antall støyutsatte eiendommer. Det at den ene traséen ligger mye i fjelltunnel og ikke i dagen, bidrar til forskjellene.

Også på reguleringsplannivå vil man legge til grunn T-1442. I tilknytning til reguleringsplan for valgt alternativ skal det utføres nye støyberegninger. Disse beregningene utføres kun for den nye vegen, siden det er kun bidrag fra ny veg som utløser eventuelt behov for avbøtende tiltak. I reguleringsplanfase vil det også vurderes effekt av avbøtende tiltak i form av støyskjermer/støyvoller. Selv med skjerming langs ny veg, vil det være boliger og andre bygninger med støyfølsomt bruksformål som får høyere støynivå enn grenseverdier. Dette gjelder spesielt i områder hvor boliger ligger høyere i terrenget enn selve vegen. For disse kan det være aktuelt med lokalt tilpasset skjerming og/eller fasadetiltak. I reguleringsplanfasen vil boligene med behov for lokale støytiltak bli identifisert, og selve tiltakene bestemmes etter at reguleringsplanen er vedtatt.

Til nr. 2. Trafikkmengde, og grunnlag for valgt vegstandard.

Dimensjoneringskriteriene for en ny veg er satt i Statens vegvesens håndbøker N100 Vegnormaler og N500 Tunnelnormaler. N500 bygger videre på tunnelsikkerhetsforskriften som er felleseuropeiske regler for bygging av tunneler. Denne er det ikke anledning til å gi dispensasjon fra nasjonalt. Veger skal normalt dimensjoneres for beregnet trafikk (ÅDT) 20 år etter åpning. Både for veg og tunnel er det satt en grense på 12.000 før det skal bygges fire felt og to løp i tunneler.

Alternativene som er utredet for ny E39 Vegsund – Brevika har trafikk langt over denne grensen. Vegens funksjon og trafikkmengde tilsier dimensjoneringsklasse H3: Nasjonal Hovedveg, med fire felt og fartsgrense 110 km/t. Siden vegen går gjennom tett bebyggelse og skal koble seg til rundkjøring i Brevika, er det ikke anbefalt fartsgrense 110 km/t. Vegdirektoratet har godkjent fravik for å prosjektere H3 med fartsgrense 90 km/t. Horizontal- og vertikalgeometri følger egen tabell for 80 km/t og 90 km/t, med mindre radier enn dimensjoneringsklasse H3 legger opp til.

Til nr. 3. Grunnerverv og kjøp av privat eiendom.

Svært mange beboere innenfor planområdet er sterkt bekymret for hva som vil skje med deres eiendom, både mtp. støy, men også enda alvorligere i forhold til grunnerverv. (Frivillig så vel som ufrivillig.) Bygging av ny E39 kan uansett ikke startes opp før grunnervervet er avklart/fullført. En vedtatt reguleringsplan er grunnlaget for grunnerverv, så grunnervervet kan ikke starte før reguleringsplan er stadfestet.

Og for å kunne foreta eiendomskjøp, er Statens vegvesen avhengig av øremerkede bevilgninger. Disse vil vanligvis ikke foreligge før det er aktuelt å starte anleggsarbeidene. I

de fleste tilfeller skjer dette 1–2 år etter at reguleringsplanen blir vedtatt. Ofte kan det imidlertid gå atskillig lengre tid mellom planvedtak og anleggsstart. Å bo over lengre tid i en bolig som man vet skal rives, kan være en belastning. Det vil også som regel være vanskelig å få solgt boligen. Om man i det hele tatt får solgt, vil prisen ofte bli lavere, enn den ville blitt uten vegplanen.

For å hjelpe boligeiere ut av slike vanskelige situasjoner, har Stortinget vedtatt regler som gjør at de kan kreve at Statens vegvesen overtar boligen etter at reguleringsplanen er vedtatt. I slike tilfeller skal prisen svare til den markedsverdien boligen ville hatt dersom vegen ikke hadde kommet. Vilkåret for å kunne kreve boligen innløst etter disse regler er at boligen brukes av eieren som helårsbolig og at den var kjøpt før reguleringsplanen ble vedtatt.

Hvis man har rett til å kreve boligen din innløst etter disse reglene, men likevel ønsker å bo i den fram til den må rives, skal man ikke tape noe på dette. Når Statens vegvesen overtar boligen før anleggsstart, vil du få full erstatning etter de vanlige regler som gjelder for ekspropriasjon.

Mer om grunnnerverv kan leses på: www.vegvesen.no/vegprosjekter/prosess/avstaelse-av-eiendom/

I saksforberedelsene til 2. gangs behandling/sluttbehandlingen har administrasjonen kun fokus på Alternativ 1, siden Alternativ 2 ikke lenger synes å være relevant basert på de høringsuttalelsene som kom inn, og det faktum at Statens vegvesen nå kun fremmer Alternativ 1. Vi vurderer at Statens vegvesen har vært grundige i sine vurderinger av høringsmerknadene og vi har ingen tilføyelser verken til Statens vegvesen sine kommentarer til merknadene, eller hvordan disse og innsigelsene er vurdert og håndtert av Statens vegvesen.

Endringer i plandokumentene etter høring og offentlig ettersyn.

Det er kun gjort endringer i plandokumentene knyttet til alternativ 1, siden altså Alternativ 2 synes å ikke lenger være aktuell. (Det tas her forbehold om at Ålesund kommunestyre vedtar alternativ 1.)

I hovedsak så går merknadene på høringspartenes preferering av utbyggingsalternativ 1 eller utbyggingsalternativ 2. Det er verdt å nevne at 0-alternativet (status quo/dagens situasjon) også er et reelt alternativ i utredningsfasen, men at dette har blitt valgt bort pga. dårlig måloppnåelse.

Hovedandelen av merknadene påpeker de sterke natur- og miljøkvalitetene som blir berørt langs Spjelkavikvassdraget og Sandingane friområde. Dette angår da kun Alternativ 2. For strekningen Vegsund-Blindheimskrysset så er ulempene store for naboer og tilgrensede nærmiljø, uavhengig av utbyggingsalternativ som blir valgt.

I all hovedsak avklarte høringen at det er et overveldende stort flertall for alternativ 1, noe som er helt i tråd med kommunens egen høringsuttalelse, og som nå altså Statens vegvesen legger frem. Det var argumenter for alternativ 2 også, men de var i klart mindretall, likeså de som ønsket 0-alternativet.

Innsigelser:

I høringen ble det mottatt innsigelser fra tre offentlige myndigheter:

- NVE (Norges vassdrags- og energidirektorat), datert 27.02.2025.
- Statsforvalteren i Møre og Romsdal, datert 03.03.2025.
- Møre og Romsdal fylkeskommune, datert 11.03.2025.

Innsigelsene fra NVE og Statsforvalteren gjaldt alternativ 2 og er derfor ikke lenger relevant siden dette alternativet er avskrevet.

Innsigelsene fra Møre og Romsdal fylkeskommune gjelder både alternativ 1 og alternativ 2. De innsigelsene som er knyttet til Alternativ 2 er ikke relevant å vurdere/behandle videre.

Møre og Romsdal fylkeskommune hadde innsigelse på følgende punkter:

1. Manglende utredninger av virkningene av alternativ 2 dersom prosjektet skal gjennomføres etappevis og dersom ikke alle etappene blir gjennomført. Innsigelsen er hjemlet i forskrift om konsekvensutredninger §§ 17 og 18, 1. ledd.
2. Manglende utredninger av virkninger for friluftslivet – her må veileder fra Miljødirektoratet ligge til grunn. Innsigelsen er hjemlet i forskrift om konsekvensutredninger §§ 17 og 18, 1. ledd, jamfør friluftsloven § 22.
3. Manglende utredninger om virkninger for kulturminner. Innsigelsen er hjemlet i forskrift om konsekvensutredninger §§ 17 og 18, 1. ledd, jamfør regional delplan for kulturminner, og kulturminneloven § 1.
4. Begge planalternativene inntil kjente, regionalt viktige kulturminner er gitt hensynssoner som sikrer ivaretagelse. Innsigelsen er hjemlet i regional delplan for kulturminner, jamfør kulturminneloven § 1.
5. Alternativ 2 gir konflikter for friluftslivet. Innsigelsen er gitt med hjemmel i friluftsloven § 22.

Alle innsigelsene knyttet til Alternativ 1 er trukket i brev fra Møre og Romsdal Fylkeskommune dat. 18.12.2025. (Vedlegg 9.)

Det vises for øvrig til kapittel 7 i vedlegg 3 “Merknadsbehandling”. for mer detaljert informasjon om innsigelsene.

Sammendrag av endringer etter offentlig ettersyn:

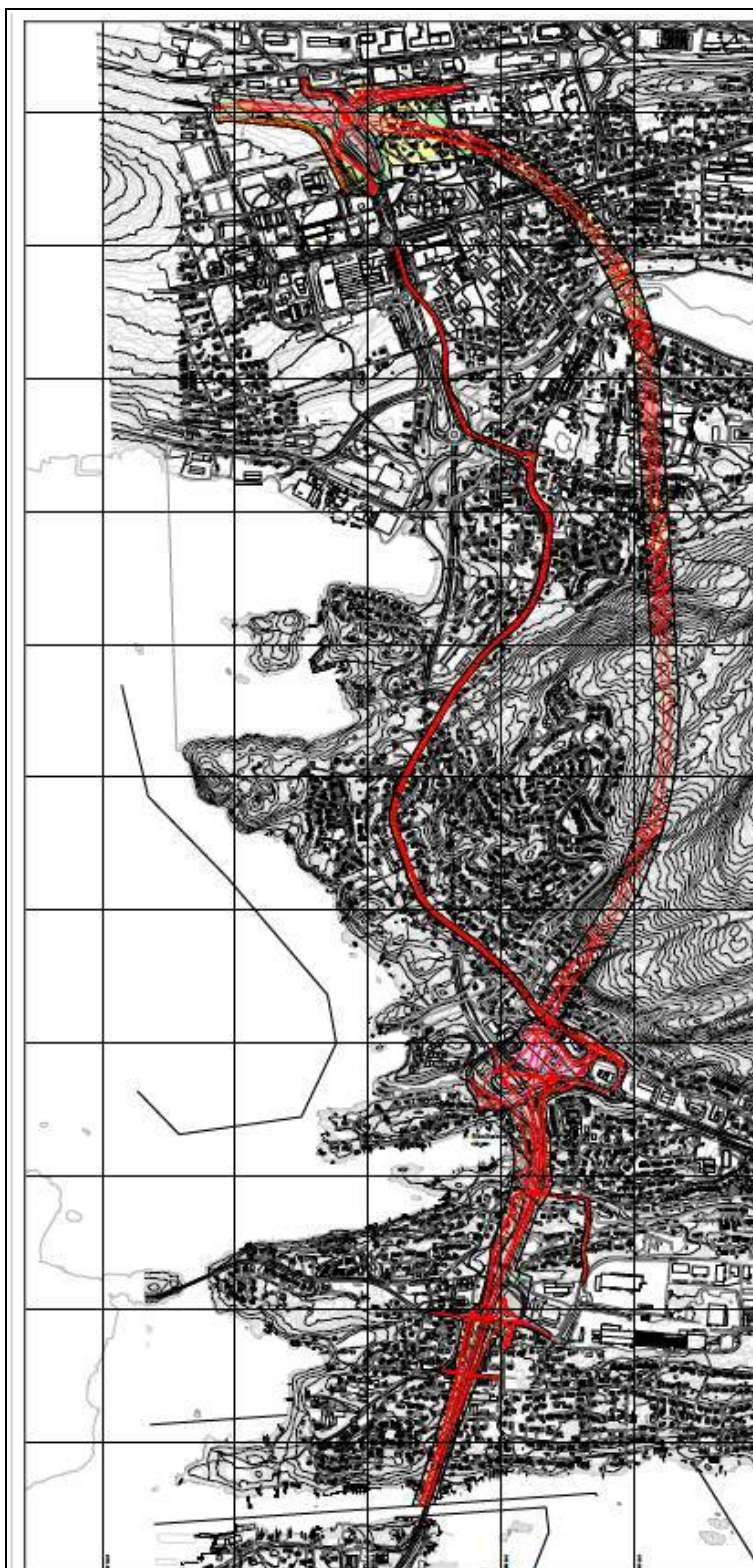
I plankartet og bestemmelsene er det gjort to endringer;

1. Hensynssone «Bevaring naturmiljø» er tatt ut av plankart og bestemmelser, da det ikke er avsatt slik hensynssone i videreført plan innenfor planområdet. Denne hadde kommet med i tegnforklaring i høringsutgaven av plankartet ved en feil.
2. Hensyns-/aktsomhetssone for skred i bratt terreng (H310_1) og kvikkleire (H310_2) er tatt inn i plankart. Det er tatt inn bestemmelser tilknyttet hensynssonene. Ordlyden i bestemmelse for hensynssone flomfare H320 er endret i tråd med NVEs merknad.

Som et resultat av høringen så er det gjort ca. 60 mindre endringer eller suppleringer i KU (Konsekvensutredningene) og i planbeskrivelsen.

Nærmere om disse endringene/suppleringene kan leses i Merknadsbehandling side 60 og utover (Vedlegg 3). Det ble ikke gjennomført endringer i KU for alternativ 2, siden dette alternativet ikke blir videreført. Høringen har medført at planforslaget har blitt bedre faglig og konsekvenser og løsninger er bedre dokumentert. Bl.a. er KU-rapporten supplert med kommunens registreringer av friluftsområder fra 2024. Det er også positivt at lokalkunnskap og detaljkunnskap om bl.a. historie/kulturminner og naturmiljø har kommet frem under

høringen, og som har medført at plandokumentene har blitt mer eksakte og kvaliteten bedre.



Kart 2. Forslag til kommunedelplan -
oversikt.
I vedlegg 4 er det et zoombart kart og i

▲ Nord - Ikke i
målestokk

tillegg utsnitt av de ulike kryssområdene.	
--	--

Vår vurdering:

Merknadene er behandlet og kommentert på en faglig tilfredsstillende måte av Statens vegvesen. Høringen har vært en reell demokratisk prosess som bl.a. har medvirket til at Statens vegvesen har valgt å høre på høringsuttalelsene og bl.a. endret sitt standpunkt på alternative traséer.

Måloppnåelsen med denne kommunedelplanen må sies å være tilfredsstillende siden man har klart å avklare hvilken trasé ny E39 fra Vegsund til Breivika skal gå i og samtidig sikret nok areal til at planen kan gjennomføres. Statens vegvesen har i tillegg utredet konsekvensene av forslagene til ny E39 Vegsund-Breivika og samtidig sikret en god demokratisk prosess som munner ut i et politisk beslutningsgrunnlag som skal fungere som grunnlag for senere detaljplanlegging.

Vi er særlig fornøyd med at de aller fleste høringsuttalelsene støtter opp om Alt. 1, og på den måten sikrer at bl.a. Spjelkavikvassdraget og Sandingane blir beskyttet mot de negative konsekvensene Alt. 2 ville gitt. Det er også positivt at også Statens vegvesen / Vegdirektoratet etter høringsperioden endret sin prioritering og legger frem kun ett alternativ og det er Alt. 1. Det er grunn til å tro at størst mulig enighet rundt trasevalget vil påvirke positivt fremdriften på prosjektet.

Vi er også tilfreds med valg av sykkeltrasé som ligger i planforslaget, og som fremkommer på plankartet. (Se Kart 2. under, eller se vedlegg 4.)

Ålesund kommune så helst at Statens vegvesen gjorde en vurdering av Borgundfjordtunnelen sett i lys at det tross alt vil ta en del år før trafikk kan settes på ny E39 Vegsund - Breivika. Borgundfjordtunnelen bør ikke nødvendigvis vurderes som et fullgodt alternativ til ny E39 Vegsund-Breivika, men som et realistisk / ønsket prosjekt som kan avlaste det regionale trafikksystemet - særlig før det blir satt trafikk på ny E39 Vegsund-Breivika. Borgundfjordtunnelen kan også mest sannsynlig realiseres langt tidligere enn ny E39 Vegsund-Breivika kan, og vil derfor ha en nyttig rolle som avlastning/omveg når arbeidet med ny E39 Vegsund-Breivika en gang skal gjennomføres. Borgundfjordtunnelen kan også fungere som avlastning og omkjøringsveg i tilfelle ulykker/alvorlige hendelser på E39.

Konsekvensutredning:

Vår vurdering er at konsekvensutredningen knyttet til denne kommunedelplanen er av høy faglig kvalitet, og presentert på en oversiktlig måte. Konsekvensutredningen belyser de nødvendige fagtemaer og gir de folkevalgte et godt grunnlag for å velge alternativ, samtidig som konsekvensutredningene sikrer at planforslaget er et godt grunnlag for den kommende detaljreguleringen.

Barn og unge sine interesser:

Det vil bli utfordrende å realisere ny E39 Vegsund-Breivika uten å utfordre barn og unges interesser. Det gjelder både boområdene Vegsund-Blindheim, og særlig området rundt Blindheim barneskole. Å sikre optimale forhold for barn, både ved både skole og skoleveg er viktig, likeså forbindelseslinjer fra boligområder til fritidsaktiviteter. Det å legge til rette for gange og sykling blir særlig viktig for de yngre aldersgrupper. Likeså dette å beholde

kvaliteter i nærmiljøene.

Ny E39 vil legge press på / ødelegge store deler av boområdet på nordre Høgvoll. Når E39 Vegsund-Breivika skal detaljreguleres vil man måtte ha særlig i mente å minimere ulempene ny E39 medfører overfor barn og unges interesser, bl.a. rundt Blindheim barneskole.

Naturmangfoldloven:

Som en naturlig konsekvens av at Statens vegvesen anbefaler alt 1 "Lang fjelltunnel.", så vil naturinngrepene bli mindre i forhold til både 0-alternativet og Alternativ 2.

Vi er svært fornøyd med de utredninger og sammenstillinger av kjent informasjon som er gjort tilknyttet temaet naturmangfold. I Konsekvensutredningen kap.7 (Vedlegg 7) tydeliggjøres at Alternativ 2 ville i ulik grad påvirket et rikt og viktig naturmiljø - særlig langs Spjelkavikvassdraget.

Siden Alternativ 1 er anbefalt er det på sin plass å poengtere at det er en liten usikkerhet knyttet til en tunnel rett vest for Lillevatnet, selv om KU konkluderer med at Lillevatnet ikke berøres direkte av tiltaket, så kan en tunnel medføre fare for en evt. lekkasje. Dette er noe man må være obs på under prosjekteringen og detaljreguleringen.

Økonomiske konsekvenser:

Ingen.

Juridiske konsekvenser:

Plankart og bestemmelser er juridisk bindende etter plan- og bygningsloven § 11-6 og skal være førende for påfølgende detaljregulering av ny E39 Vegsund-Breivika, i tillegg til annen planlegging og byggesaksbehandling innenfor denne kommunedelplanens planområde.

Andre driftsmessige eller organisatoriske konsekvenser:

Ingen.

Samla vurdering og konklusjon:

E39 Vegsund-Breivika er en særs viktig del av og en flaskehals i transportsystemet i Ålesund og Ålesundregionen. Alt for høye trafikk tall og alt for høye ulykkestilfeller tilsier at denne strekningen må prioriteres av vegmyndigheter og Storting. I en slik setting må Ålesund kommunestyre være klokkeklare på hva de mener om fremdrift og prioritering av denne parsellen på E39.

Vi er fornøyd med at Statens vegvesen etter høringsperioden har endret syn sitt på saken, og har gått bort fra Alt. 2. og nå selv anbefaler Alt. 1. Dette er i samsvar med majoriteten av merknader som har kommet til planforslagene, herunder kommunens egen høringsuttalelse.

Selv om bomiljøet Høgvoll-området blir alvorlig berørt av en fremtidig E39, så har likevel hensynet til natur- og miljøkvalitetene langs Spjelkavikvassdraget og området rundt friområdet Sandingane, i tillegg til bomiljøene i Spjelkavika veiet tyngst i denne saken.

Forslaget til kommunedelplan for ny E39 Vegsund-Breivika, kommer i konflikt med deler av reguleringen av Høgvoll - Olav Sundes veg - Høgvollvegen, gbnr. 51/6 mfl.. Vi vil på det sterkeste anbefale at kommunedelplanen blir vedtatt slik den foreligger, og at arbeidet med detaljregulering av E39 videresføres så raskt som overhode mulig. Ny E39 Vegsund-Breivika er av svært stor samfunnsøkonomisk interesse, og viktig for å få på plass en effektiv og trygg trafikkavvikling.

Selv om man nå enes om traséen for ny E39 Vegsund-Breivika, så er det veldig mye som må på plass før vegen blir en realitet. Statens vegvesen må få på plass finansieringen av det påfølgende detaljreguleringsarbeidet. Og det er grunn til å tro at dette reguleringsarbeidet vil bli omfattende og ikke nødvendigvis enkel å gjennomføre.

I detaljregulering vil man behandle konkrete detaljløsninger i prosjektet, slik at det best mulig ivaretar de interessene som er knyttet til et slikt omfattende vegprosjekt (trafikanter, bomiljø, barn og unge, natur og miljøinteresser).

Når så endelig reguleringsplan er vedtatt kan Statens vegvesen igangsette arbeidet med grunnnerverv og evt. ekspropriasjon. Ålesund kommune vil på det sterkeste anbefale at grunnnervervet blir gjennomført på en slik måte at de berørte beboerne føler seg ivaretatt og har fått en anstendig erstatning for tapt hjem og eiendom.

Før ny E39 Vegsund-Breivika kan bygges må parsellen inn på prioritert plass i Nasjonal transportplan (NTP) og følges opp med konkrete øremerkede bevilgninger over Statsbudsjettet.

Med bakgrunn i vurderingene over, anbefaler kommunedirektøren, at planforslaget til kommunedelplan for ny E39 Vegsund-Breivika slik det foreligger, blir egengodkjent.

Jon Steven Hasseldal kommunedirektør	Ingunn Stette konst. kommunalsjef
---	--------------------------------------

Vedlegg:

1. Oversendelse av endelig planforslag for vedtaksbehandling - Kommunedelplan E39 Vegsund-Breivika
2. Pbl § 3-7
3. Merknadsbehandling
4. Plankart 27.11.2025
5. Planbestemmelser, alternativ 1 – 26.11.2025
6. Planbeskrivelse 13.01.2026
7. Konsekvensutredning 09.01.2026
8. Høring. E39 Vegsund-Breivika - kommunedelplan.
9. Kommunedelplan for E39 Vegsund-Breivika - trekking av motsegn