



Statens vegvesen

Reguleringsplan – planprogram



E39 Bolsønes – Kviltorp

Molde kommune

Divisjon Utbygging

Saksnr. 20/12078

Februar 2020

Forord

Statens vegvesen har i samarbeid med Molde kommune startet arbeidet med reguleringsplan med tilhørende konsekvensutredning for strekningen E39 Bolsønes–Kviltorp. Kommunen er planmyndighet, og Statens vegvesen er tiltakshaver og forslagsstiller for vegplanen.

Planarbeidet omfattes av forskrift om konsekvensutredning. Et planprogram skal da ligge til grunn for planarbeidet og konsekvensutredningen. Forslag til planprogram, og høringsuttalelsene til dette, skal ligge til grunn når Molde kommune fastsetter endelig planprogram.

Spørsmål vedrørende planarbeidet kan rettes til:

*Statens vegvesen v/prosjektleder Halgeir Brudeseth,
e-post: halgeir.brudeseth@vegvesen.no, tlf. 913 46 388*

*Molde kommune v/arealplansjef Jostein Bø,
e-post: jostein.bo@molde.kommune.no, tlf. 71 11 10 00*

Molde, 28.februar 2020

Innhold

Forord	1
Innhold.....	2
1 INNLEDNING.....	4
1.1 Generelt	4
1.2 Tidligere planlegging (E39 Bolsønes-Fuglset)	4
2 KONSEKVENSTREDNING OG PLANPROGRAM	5
3 BESKRIVELSE AV PROSJEKTET	6
3.1 Planområdet.....	6
3.2 Bakgrunn for planarbeidet	7
3.2.1 Bypakke Molde	7
3.2.2 Eksisterende forhold	7
3.2 Målsetting for planarbeidet	8
3.2.1 Nasjonale mål og prioriteringer for transportsystemet.....	8
3.2.2 Effektmål for reguleringsplan E39 Bolsønes-Kviltorp	8
3.4 Valg av vegstandard	9
3.4.1 Kollektiv-/sambruksfelt	9
3.4.2 Veg- og korridorbredde	10
4 RAMMER OG PREMISER FOR PLANARBEIDET	11
4.1 Nasjonal transportplan.....	11
4.2 Regionale planer	11
4.2.1 Fylkesplan for Møre og Romsdal 2017–2020	11
4.3 Planstatus for området.....	11
4.3.1 Kommuneplanens arealdel	11
4.3.2 Reguleringsplaner	12
4.4 Andre rammer og føringer	13
4.4.1 Sentrale retningslinjer	13
4.4.2 Kommunale planer	14
4.4.3 Andre styringsdokument.....	14

5	UTREDNINGSTEMA: KONSEKVENSANALYSE OG ANDRE VIRKNINGER.....	15
5.1	Alternativer som foreslås utredet.....	15
5.1.1	0 – Alternativet	15
5.1.2	Utredningsalternativet.....	16
5.1.3	Alternativ som ikke utredes	20
5.2	Konsekvensanalyse – metode.....	22
5.2.1	Generelt	22
5.2.2	Prissatte konsekvenser.....	23
5.2.3	Ikke-prissatte konsekvenser	27
5.2.3	Risiko og sårbarhetsanalyse	28
5.2.4	Sammenstilling og anbefaling	28
5.3	Andre virkninger	28
5.3.2	Virkninger for tilgrensende arealbruksinteresser	288
5.3.3	Barn og unge.....	288
5.3.4	Folkehelse.....	288
5.3.5	Geotekniske undersøkelser og vurderinger	288
5.3.6	Konstruksjoner	288
5.3.7	Andre tekniske forhold	29
5.3.8	Konsekvenser i anleggsperioden.....	299
6	PLANPROSESS OG MEDVIRKNING	29
6.1	Planprosess.....	299
6.2	Medvirkning	30
6.3	Framdrift.....	31

1 INNLEDNING

1.1 Generelt

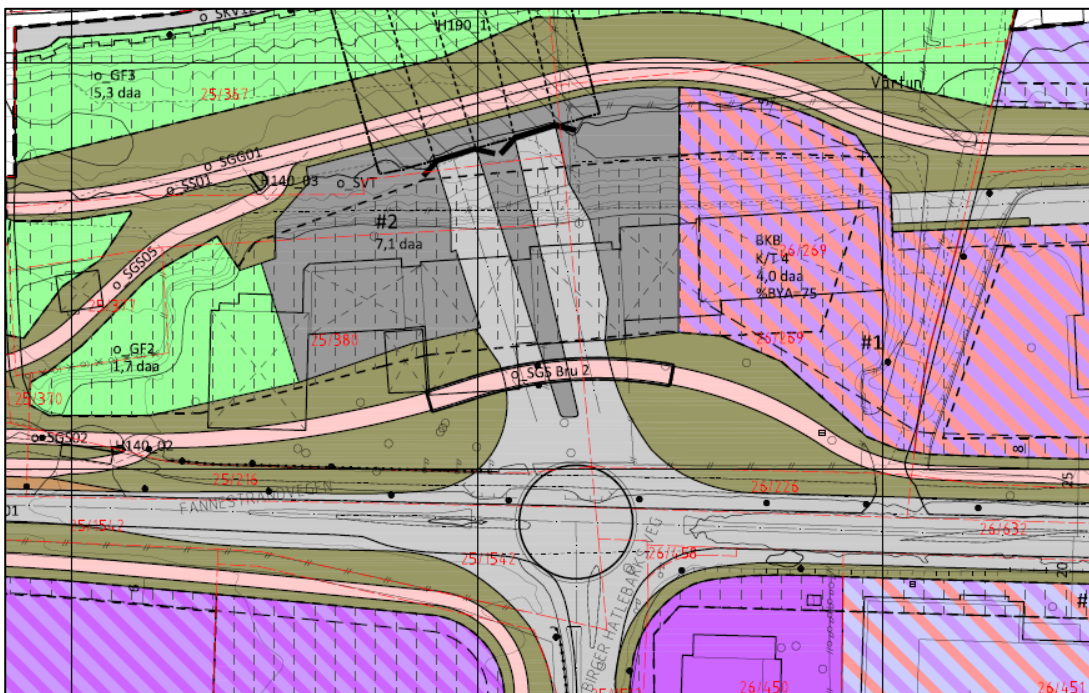
Statens vegvesen har med hjemmel i plan- og bygningsloven § 3–7 startet arbeidet med å utarbeide en reguleringsplan med konsekvensutredning for ny E39 på strekningen Bolsønes–Kviltorp i Molde kommune. Statens vegvesen vil som tiltakshaver utføre det praktiske planarbeidet. Kommunen er planmyndighet og godkjenner planen.

Som forarbeid til planarbeidet er det utarbeidet et planprogram (dette dokumentet) som skal sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn samtidig med varsel om oppstart. Molde kommune vedtar planprogrammet etter høringen.

I neste omgang skal forslag til reguleringsplan med konsekvensutredning, planbeskrivelse, kart og bestemmelser legges ut til offentlig høring slik at berørte parter og interesserte kan komme med innspill og merknader. Planen blir også sendt til statlige og fylkeskommunale instanser for uttale.

1.2 Tidligere planlegging (E39 Bolsønes–Fuglset)

Det ble i april 2013 meldt oppstart av planarbeid for E39 Bolsønes–Fuglset, og et planforslag var på høring i april–mai 2016. Ett av elementene i planforslaget var at det ble lagt til rette for å knytte en by-/E39-tunnel til planlagt rundkjøring ved Felleskjøpet, se utsnitt fra planforslaget i figur 1.



Figur 1. Planområdet vist med grunnkart som bakgrunn

Siden 2016 har vegvesenet også arbeidet med kommunedelplan for E39 Julbøen–Molde. I planarbeidet er det forutsatt en lenger tunnel vestover mot Mordalen eller helt til Julbøen. Lengden på tunnelene forutsetter godkjenning fra Vegdirektoratet, og dette ble sendt til direktoratet våren 2018. I løpet av vinteren 2018/–19 er det fra direktoratets side gjort klart at de ikke vil godkjenne en E39-tunnel vestover fra Bolsønes basert på tilkoblingen vist i planforslaget for E39 Bolsønes–Fuglset fra 2016. Dette er begrunnet med at avstanden mellom tunnelmunningen og rundkjøringen er for kort. Overgangen fra en høgstandard tunnel med høgt fartsnivå til et sterkt trafikkert kryssområde blir for brå, og det er fare for tilbakeblokkering inn i tunnelen.

Dette innebærer at løsningene på strekningen Bolsønes–Fuglset må vurderes på nytt. For å oppnå tilstrekkelig avstand mellom tunnelmunning og rundkjøring må tunnelen flyttes og knyttes til Fannestrandvegen/dagens E39 et annet sted enn sør for Felleskjøpet. Mest aktuelt er Fuglsetkrysset. Aktuelle endringer på strekningen Bolsønes–Fuglset blir drøftet i kapittel 5.1.2.

I samråd med Molde kommune velger vegvesenet å avslutte arbeidet med planen, og melde oppstart på nytt for hele strekningen Bolsønes–Kviltorp. Oppstart av planarbeid for strekningen Fuglset–Kviltorp har blitt utsatt flere ganger, bl.a. i påvente av direktoratets avklaring om tunneltilknytning i området. Når begge strekninger nå må reguleres samtidig vurderer vi det som mest effektivt å fremme en samlet plan framfor i to parallelle prosesser.

2 KONSEKVENsutREDNING OG PLANPROGRAM

Forskrift om konsekvensutredninger av 1. januar 2015 gir rammer for å avgjøre om en plan skal inneholde en konsekvensutredning. Formålet med forskrifta er å sikre at hensynet til miljø og samfunn blir tatt i betraktning under forberedelsen av planer, og når det tas stilling til om, og på hvilke vilkår, planer kan gjennomføres.

Utbyggingen vil koste mer enn 750 millioner kroner, og faller inn under § 6, bokstav b, jf. vedlegg I, nr. 7 d). Planarbeidet er derfor omfattet av kravene til prosess og innhold som går fram av forskrifta.

Et planprogram skal inneholde en beskrivelse av:

- planen eller tiltaket, det berørte området og de problemstillingene som i den konkrete saken anses viktige for miljø og samfunn,
- forholdene som skal utredes, og hvilke metoder som er tenkt benyttet for å skaffe nødvendig kunnskap,
- relevante og realistiske alternativer og hvordan disse skal vurderes i konsekvensutredningen,
- planprosessen, med frister i prosessen, deltakere og plan for medvirkning fra særlig berørte grupper og andre.

3 BESKRIVELSE AV PROSJEKTET

3.1 Planområdet

Planområdet er vist med stiplet linje i ortofoto og kart nedenfor, se detaljkart i vedlegg. Den endelige planavgrensningen vil bli vesentlig mindre enn vist nedenfor. Avgrensningen er også tilpasset plangrensene for gjeldende planer for å unngå at den nye planen ikke stykker opp eller legger igjen smale striper av gjeldende planer.



Figur 2. Planområdet vist med flyfoto som bakgrunn



Figur 3. Planområdet vist med grunnkart som bakgrunn

3.2 Bakgrunn for planarbeidet

3.2.1 Bypakke Molde

Molde kommune har i flere omganger vedtatt gjennomføringa av en bypakke for Molde. Bypakken har som mål å legge grunnlag for bedre framkommelighet for næringstrafikken og at persontransport i større grad gjennomføres med kollektivtransport, sykling og gåing, jf. kommunestyrets sak PS 1/15.

Hovedmål: Transporttilbudet i Molde skal utvikles slik at

- Framkommeligheten for næringstrafikken blir meget god
- Tilbudet for reisende med miljøvennlige transportformer blir så attraktivt at persontrafikkveksten tas på disse transportformene.

Bypakken omfatter utbygging av kollektiv-/sambruksfelt langs E39 Bolsønes-Årø, og en rekke tiltak spredt over hele byen for å bedre framkommeligheten for næringstrafikken og gi bedre betingelser for kollektivtrafikk samt sykling og gåing.

Molde kommunestyre mener i sak PS 68/17 at det er viktig å slutføre reguleringsplanarbeidet for hele strekningen Bolsønes-Årø, gjennom å sluttbehandle strekningen Bolsønes-Fuglset og utarbeide den fjerde og siste reguleringsplanen for strekningen Fuglset-Kviltorp. Kommune- styret forutsetter at reguleringsplanen for Fuglset-Kviltorp blir utarbeidet på en måte som reduserer uheldige miljømessige konsekvenser og sikrer god tilkomst til sørsiden av E39.

3.2.2 Eksisterende forhold

Europaveg 39 er ikke dimensjonert for den trafikkmengden man har på strekninga. Årsdøgntrafikk (ÅDT) var i 2018 på ca. mellom 15 000 og 16 000 (10 % tunge kjøretøy) på ulike deler av strekningen, og det oppstår køer inn mot kryssene både på Bolsønes, Fuglset og Kviltorp. På tider av døgnet er trafikkmengden større enn vegens kapasitet. Dette er særlig merkbart morgen og kveld mandag til fredag. Situasjonen er da lite holdbar for myke trafikanter og for beboere i området. Uten økt andel sykkel/gange og kollektivreiser vil forventet trafikkøkning føre til større framkommelighetsproblemer, og miljøulemper for randbebyggelsen.

Det er derfor behov for å finne bedre trafikkløsninger for alle trafikantgrupper, herunder legge til rette for gående, syklende og kollektiv i større grad enn i dag.

3.2 Målsetting for planarbeidet

3.2.1 Nasjonale mål og prioriteringer for transportsystemet

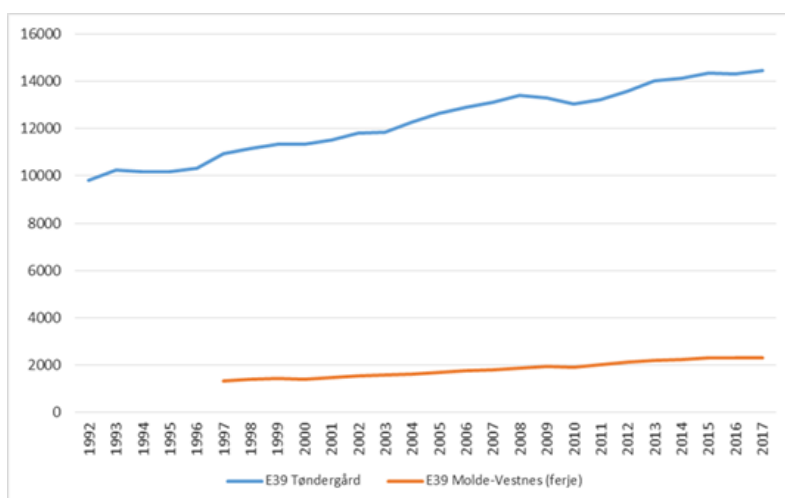
Nasjonale mål og prioriteringer for utvikling av transportinfrastruktur fastsettes i forbindelse med Nasjonal transportplan (NTP). I NTP 2018–2029 er det vedtatt følgende mål som kan legges til grunn for utvikling av transportsystemet i Molde, jf. Innst. 460 S. (2016–2017) og Meld. St. 33 (2016–2017):

- At persontransportveksten i byområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.
- Legge til rette for at transportsektorens bidrag til klimagassutslipp, lokal luftforurensning og støy reduseres i planperioden.
- At mobiliteten i byområdene skal bedres gjennom målrettede investeringer, økt bruk av kollektivtransport og nye løsninger.

Regjeringen knytter nullvekstmålet for personbiltrafikk først og fremst til de store byene med bymiljø-/byvekstvtaler, jf. Meld. St. 33 (2016–2017). Samtidig ser regjeringen at flere mindre byer som Molde vil få transportmessige utfordringer på grunn av bl.a. befolkningsvekst, og at en samordnet og helhetlig satsing på effektiv og miljøvennlig bytransport og arealbruk vil være gunstig også i disse byområdene. Regjeringen mener ut fra dette at lokale forhold som bystruktur, befolkningsgrunnlag og transportvekst kan tilsi at man bør planlegge bypakker i disse byene ut fra nullvekstmål for persontransport med bil. Transport- og kommunikasjonskomiteen legger til grunn et mål om en sykkelandel i byer på 20 prosent, jf. Innst. 460 S. (2016–2017).

3.2.2 Effektmål for reguleringsplan E39 Bolsønes-Kviltorp

De siste 25 årene har det vært større vekst i trafikken i byen enn på ferje E39 Molde-Vestnes, jfr. figur 4. Lokaltrafikken har dermed økt mer enn langdistansetrafikken.



Figur 4 – Trafikkutvikling i Molde (E39 Tøndergård) og ferjesamband E39 Molde-Vestnes

Reguleringsplanen for E39 Bolsønes–Kviltorp skal:

1. Gi bedre framkommelighet og tilgjengelighet for kollektivtrafikken.
2. Gi bedre framkommelighet og sikkerhet for alle myke trafikanter med vekt på universell og attraktiv utforming.
3. Gi god framkommelighet for næringstransport på E39.
4. Minimere barrierevirkningen av E 39.

For alle effektmåla over gjelder at planen gjennomgående skal:

- Minimere ulemper knyttet til bl.a. støy, trafikk og visuelle forhold, herunder beholde og om mulig forbedre rekreasjonskvalitetene i områdene langs E39.
- Ha god arkitektonisk kvalitet og tilpasning til omkringliggende bymiljø og landskap.

Kommunestyret forutsetter i sitt vedtak 16.11.2017 at reguleringsplanen på strekningen Fuglset–Kviltorp blir utarbeidet på en måte som reduserer uheldige miljømessige konsekvenser og sikrer god tilkomst til sørsiden av E39.

3.4 Valg av vegstandard

3.4.1 Kollektiv-/sambruksfelt

Vegstandard på strekningen Bolsønes–Kviltorp må vurderes opp mot kriteriene i håndbok N100. Valg av standard må også ses i sammenheng med tilstøtende parseller. For å øke totalkapasiteten og gi bedre framkommelighet for kollektivtrafikk på E39, har en i bypakken lagt til grunn at E39 skal utvides med kollektiv-/sambruksfelt. Personbiler med 2 eller flere personer kan benytte feltet. Aktuell fartsgrense er 60 km/t, og kryssene forutsatt som rundkjøringer. Tilstøtende strekninger er regulert med disse forutsetningene.

Det er i 2018 fastsatt ny håndbok N100 Veg- og gateutforming. E39 østover fra Bolsønes faller inn under kapittel *B9 Kapasitetssterke gater/veger*. Behov for antall felt fastsettes ut fra en kapasitetsvurdering. Avsnitt *B.3.2 Kjørefelt* angir en ÅDT på over 15 000 som et innslagspunkt for når fire felt kan vurderes (dimensjoneringsår 20 år etter åpning). Videre sier avsnitt *B.3.3 Kollektivfelt* at kollektivfelt bør vurderes dersom det er eller kan forventes 8 eller flere busser i én retning i maksimaltiden og mer enn 1 minutt forsinkelse per kilometer. Dersom forsinkelsen for buss er på mer enn 2 minutter per kilometer, bør det brukes kollektivfelt selv om det er færre enn 8 busser i maksimaltiden i dimensjoneringsåret.

E39 har i dag (2018) en ÅDT mellom 15 000 og 16 000 med 10 % tunge kjøretøy. Virkedager morgen og ettermiddag oppstår det køer inn mot kryssene ved Bolsønes, Fuglset og Kviltorp, om morgenen med tilbakeblokkering til oppstrøms Årø-krysset på det verste. Om morgenen (0700–0800) passerer det 13 vestgående busser og om ettermiddagen (1600–1700) passerer det 10 østgående busser. Når sykehuset på Hjelset står ferdig vil bussfrekvensen generelt og i makstimen spesielt gå opp. Fylkeskommunen oppgir at bussene om morgenen på det verste

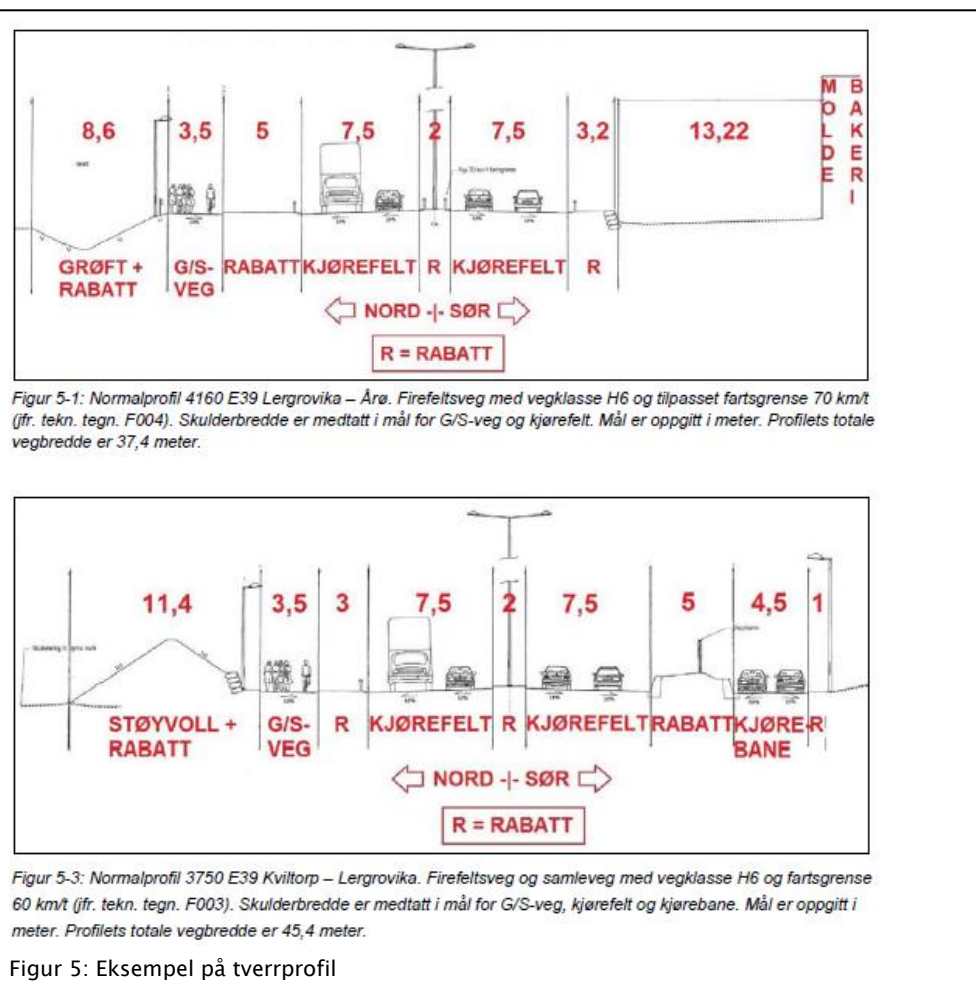
bruker 11 minutter fra Årøkrysset til Fuglsetkrysset. Dette er en strekning på 3,2 km, med en normal reisetid med buss på om lag 4 minutter. Forsinkelsen er med det i overkant av 2 minutter pr. km på denne strekningen.

3.4.2 Veg- og korridorbredde

Aktuell vegbredde for E39 etter ny håndbok N100 er 18 meter. Tilstøtende vegparseller Kviltorp–Lergrovika og Lergrovika–Årø er planlagt med en vegbredde på 17 meter fra skulder til skulder. Planarbeidet vil avklare nærmere hvilken vegbredde som skal legges til rette for.

I tillegg til kjørebane og midtrabatt kommer areal til gang- og sykkelveger, sideveger, ramper for under-/overganger, støytiltak, kollektivløsninger, og rabatter mellom de ulike elementene. Total bredde på regulert korridor vil variere langs strekningen ut ifra hvilke elementer som må innpasses.

Nedenfor er vist eksempler på ulike tverrprofiler fra vedtatte planer E39 Kviltorp–Lergrovika og Lergrovika–Årø.



Vegen bør i utgangspunktet være avkjørselsfri, men det vil bli åpnet for direkteavkjørsler for å redusere arealinngrep og å unngå nærføring i boligområder. Kryss på strekningen er tenkt som rundkjøring. Kryssing for myke trafikanter er tenkt planskilt med undergang eller bru.

4 RAMMER OG PREMISER FOR PLANARBEIDET

I dette kapittelet gis det en oversikt over relevante planer, retningslinjer etc. som inneholder arealpolitiske føringer som vil stå sentralt i planarbeidet.

4.1 Nasjonal transportplan

Prosjektet E39 Bolsønes-Årø er prioritert i siste seksårsperiode av NTP 2018–2029 med totalt 2140 mill. 2018-kr. (tilsvarende ca. 2300 mill. 2020-kr.). Av dette er 57 % forutsatt finansiert med bompenger.

«Prosjektet E39 Bolsønes-Årø i Møre og Romsdal omfatter ombygging av dagens veg med etablering av kollektiv-/sambruksfelt like øst for Molde. Prioriteringen er betinget av at det blir tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiert utbygging av prosjektet gjennom en bypakke for Molde.»

4.2 Regionale planer

4.2.1 Fylkesplan for Møre og Romsdal 2017–2020

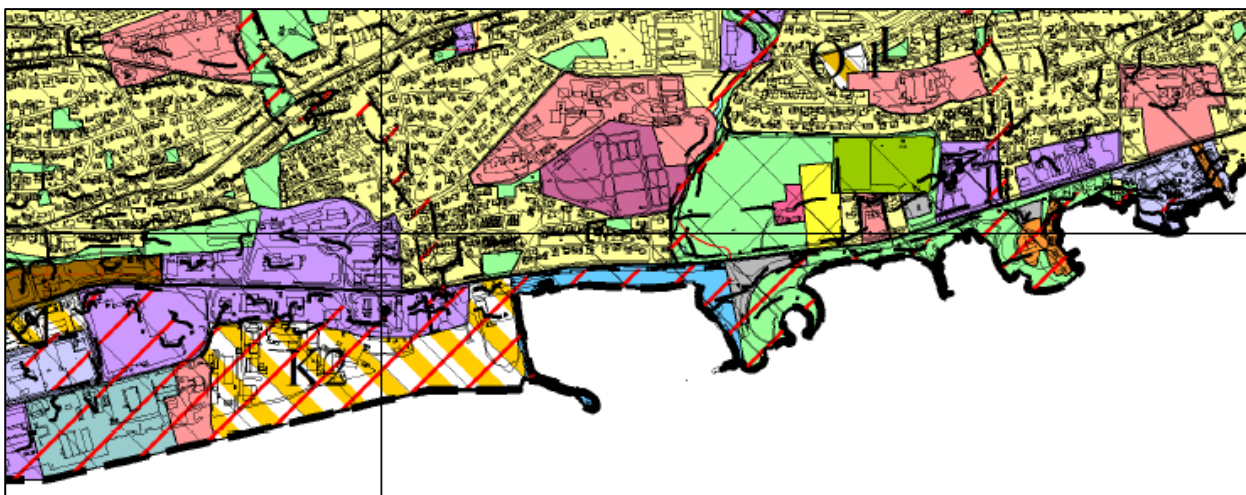
Ett av tre satsingsområder i fylkesplanen er samferdsel. Hovedmålet for kollektivtilbudet er: *Kollektivandelen skal aukast, og tilbudet skal vere attraktivt, effektivt og tilpassa kundegrunnlaget.*

I fylkeskommunens handlingsplan for samferdsel 2017 –2022, er resultatmål 1 (2017 – 2022): *Auke kollektivandelen i Ålesund til 15%, og i Molde og Kristiansund til 10% innan 2030.*

4.3 Planstatus for området

4.3.1 Kommuneplanens arealdel

Kommuneplanens arealdel for Molde, del 1, 2015–2025. Arealplan fra Strande til Aukra grense. Retiroanlegget og mesteparten av Retiroparken, samt strandstrekningen videre inn mot Kviltorp camping er vist som friområder i kommunedelplanen. Det er også viktig å merke seg at deler av Retiroparken er satt av til etablering av barnehage og boliger. Ellers vil planen berøre områder satt av til bolig, småbåthavn og næring/industri.



Figur 6. Utsnitt av gjeldende kommuneplan.

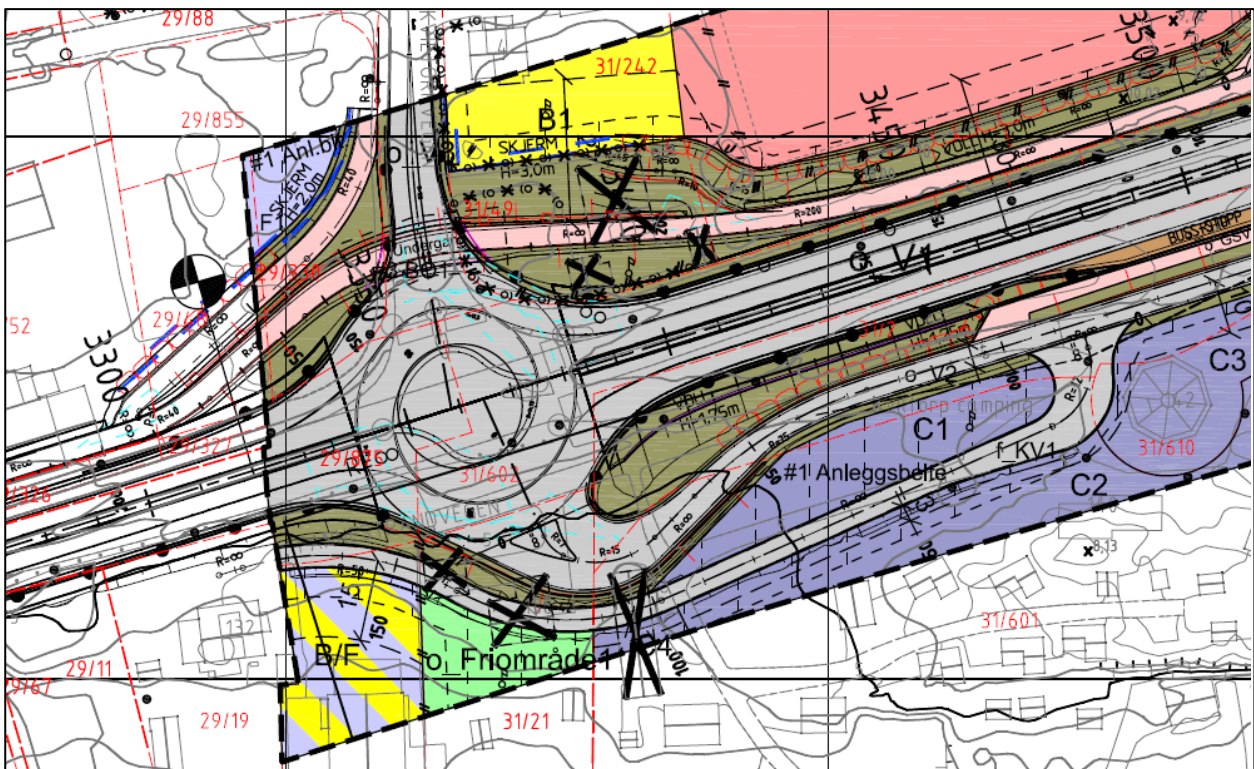
4.3.2 Reguleringsplaner

Figur 7 viser sammenstilt gjeldende reguleringsplaner i og nær planområdet. For detaljer om enkeltplaner viser vi til kommunens innsynsløsning for arealplaner på molde.kommune.no.



Figur 7. Utsnitt med gjeldende reguleringsplaner i området.

E39 skal i øst knytte seg til vedtatt plan for E39 Kviltorp–Lergrovika. Vestlig del av planen er vist i figur 8. Som omtalt i 5.1 kan det blir aktuelt å regulere om Kviltorpkrysset slik at det legger bedre til rette for kjøreatkomst vestover til kommunalanlegget på Nøisomhedsfyllinga.



Figur 8. Vestlig del (Kviltorpkrysset) av reguleringsplan E30 Kviltorp–Lergrovika.

4.4 Andre rammer og føringer

4.4.1 Sentrale retningslinjer

Plan- og bygningsloven skal fremme bærekraftig utvikling til beste for den enkelte, samfunnet og framtidige generasjoner. Planlegging og vedtak skal sikre åpenhet, forutsigbarhet og medvirkning for alle berørte interesser og myndigheter. Det skal legges vekt på langsiktige løsninger, og konsekvenser for miljø og samfunn skal beskrives. Prinsippet om universell utforming skal ivaretas i planleggingen og kravene til det enkelte byggetiltak. Det samme gjelder hensynet til barn og unges oppvekstvilkår og estetisk utforming av omgivelsene.

Innenfor veg- og transportplanlegging, er det fastsatt retningslinjer som skal legges til grunn ved planlegging etter plan- og bygningsloven. Reguleringsplanen skal utformes i tråd med følgende rikspolitiske retningslinjer:

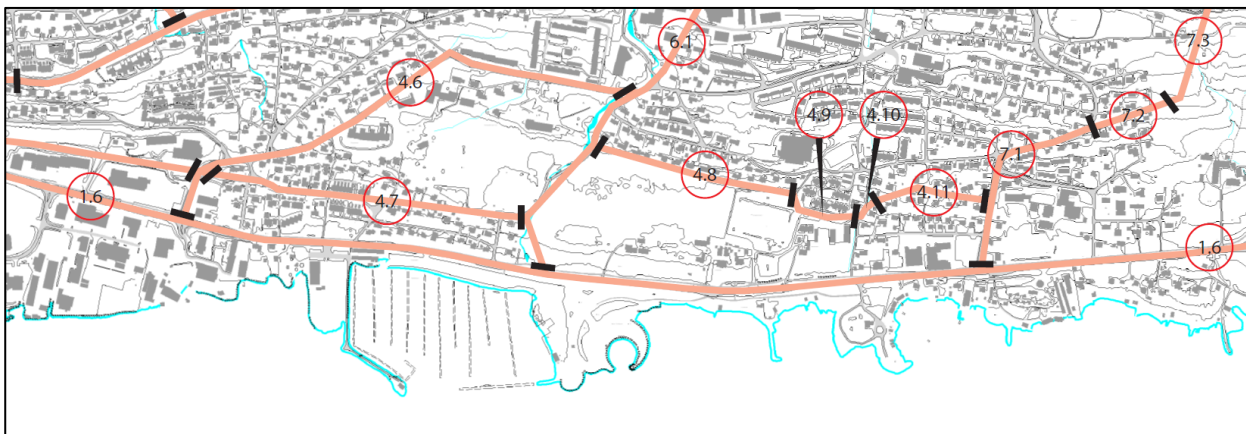
- T-1442 Retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen
- T-1520 Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging
- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planlegginga
- Nasjonale føringer for universell utforming, herunder NTP og handlingsplan

Gjeldende nasjonale forskrifter innen de ulike saksområdene vil også være styrende for planarbeidet. Dette innebærer blant annet at reguleringsplanen skal framstilles i henhold til framstilling av arealplaner i Forskrift om kart, stedfestet informasjon, arealformål og kommunalt planregister av 26. juni 2009 (kart- og planforskriften).

4.4.2 Kommunale planer

Kommunedelplan – Hovednett for gående og syklende i Molde kommune

Planen viser et framtidig hovednett for gående og syklende.



Figur 9. Utsnitt av kommunedelplan for hovednett for sykkel. Koding: Gang- og sykkelveg: 1.6, 7.3.

Sykkelveg med fortau:, 4.6, 4.7, 4.8, 6.1, Sykkelfelt: 4.9, 4.10, 4.11, 7.1, 7.2.



Figur 10. Utsnitt av kommunedelplan for hovednett for gående.

4.4.3 Andre styringsdokument

Det legges til grunn at tiltaket skal ha «et bymessig preg», og Statens vegvesens arkitekturstrategi skal ligge som basis for arbeidet.

5 UTREDNINGSTEMA: KONSEKVENSANALYSE OG ANDRE VIRKNINGER

I samsvar med § 4.2 i plan- og bygningsloven skal planomtalen gi en særskilt vurdering og beskrivelse – konsekvensutredning – av planens virkninger for miljø og samfunn. I det følgende gis en oversikt over:

- hvilke alternativ som vil bli utredet,
- metodikk og innhold i en særskilt konsekvensanalyse for utvalgte tema,
- oversikt over hvilke tema som skal utredes i planomtalen i tillegg til konsekvensanalysen.

Konsekvensutredningen skal i innhold og omfang avgrenses til beslutningsrelevante forhold, jf. § 17 i KU-forskrifta.

5.1 Alternativer som foreslås utredet

Kommunestyret vedtok bypakken i sak PS 1/15 i februar 2015, med referanse til utbyggingsplan datert 12.12.2014. Utviding av eksisterende E39 fra Bolsønes til Årø med kollektiv-/sambruks inngår i dette. Samtidig tok kommunestyret inn i vedtaket at det må vurderes om E39-tunnelen kan forlenges videre østover, forbi Felleskjøpet. E39-tunnelen det vises til er tunnel forbi Molde sentrum som følge av fergefri kryssing av Romsdalsfjorden.

Statens vegvesen la fram en utredning om E39 Molde øst i september 2017. Utredningen går i tillegg til utviding av dagens E39 gjennom ulike alternativ for forlenget tunnel til Lergrovik, Årø og Årødalen, samt lengre kulvertløsninger. Statens vegvesen tilrår på grunnlag av utredningen at kommunen holder på bypakkens løsning med utviding av E39 med kollektiv-/sambruksfelt.

Kommunestyret behandlet utredningen i møte 16.11.2017, sak PS 68/17, og står fast på sitt opprinnelige vedtak for bypakke Molde om at E39 mellom Bolsønes og Årø blir bygd som en fire-felts veg langs dagens trase der to av feltene er kollektiv-/sambruksfelt.

Planprogrammet legger derfor til grunn at planarbeidet for E39 Bolsønes–Kviltorp ikke skal utrede andre alternativer for E39 på strekningen Bolsønes–Årø.

Kommunestyret vedtok også at Knausenlinja går ut av bypakken. Vi forutsetter derfor at planarbeidet ikke trenger å legge til rette for utbygging av Knausenlinja.

5.1.1 0 – Alternativet

Konsekvensene ved et tiltak framkommer ved å måle/sammenligne forventet tilstand etter at tiltaket er gjennomført, mot forventet tilstand uten at tiltaket realiseres. Alternativet som representerer videreføring av dagens status kalles «0-alternativet», og i konsekvensutredningen vurderes hvilke konsekvenser som vil følge av at planlagt tiltak ikke blir gjennomført.

Utbygging av E39 Bolsønes–Kviltorp inngår som en av flere parseller i en større, samlet utbygging fra Bolsønes til Årø. Vi legger derfor til grunn for 0-alternativet i dette prosjektet at de øvrige parsellene ikke er bygd ut.

5.1.2 Utredningsalternativet

Som presisert innledningsvis foreligger det i utgangspunktet kun ett hovedalternativ, der ny E39 skal utvides med kollektiv-/sambruksfelt i dagen langs eksisterende linje. Innenfor dette alternativet finnes det også et handlingsrom for hvilke løsninger som er mulige for å ivareta interessene i området og minimere miljøulemper. Tilfanget av mulige løsninger er likevel ikke større enn at det er unaturlig å skille de ut som egne alternativer med full konsekvensutredning. Forskjellene fra en løsning til en annen vil være så små at metodikken vanskelig vil klare å fange opp ulikhetene mellom dem.

Aktuelle løsninger innenfor utredningsalternativet vil derfor bli gjennomgått og dokumentert grundig slik at det er mulig å vurdere måloppnåelse og andre fordeler og ulemper med forkastede løsninger holdt opp mot tilrådd løsning. Konsekvensene av tilrådd løsning med de detaljløsningene som gjennom prosessen blir vurdert som de beste vil bli belyst i konsekvensutredningen holdt opp mot 0-alternativet.

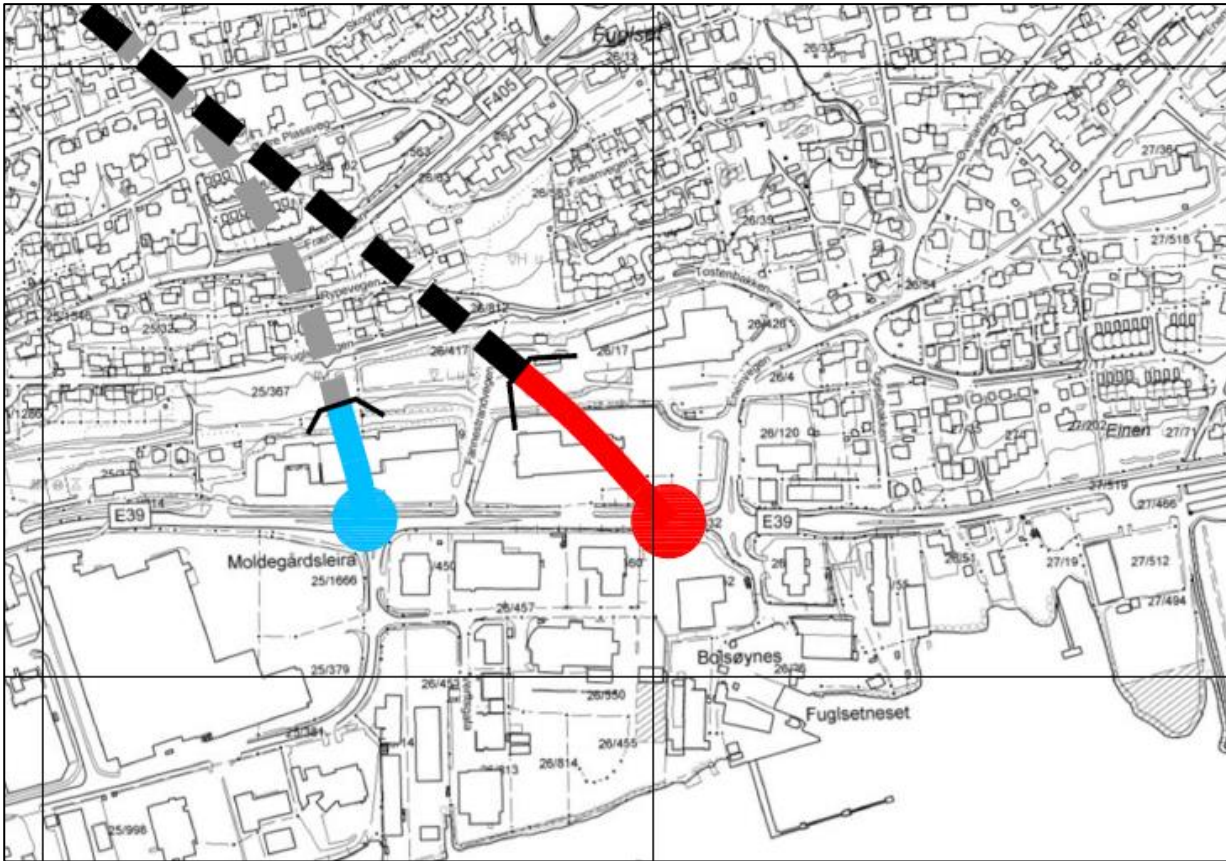
Dersom det i løpet av planprosessen framkommer løsninger som tilsier at det bør skilles ut to eller flere selvstendige utredningsalternativ, er planprogrammet likevel ikke til hinder for dette.

Mulige løsninger innenfor utredningsalternativet

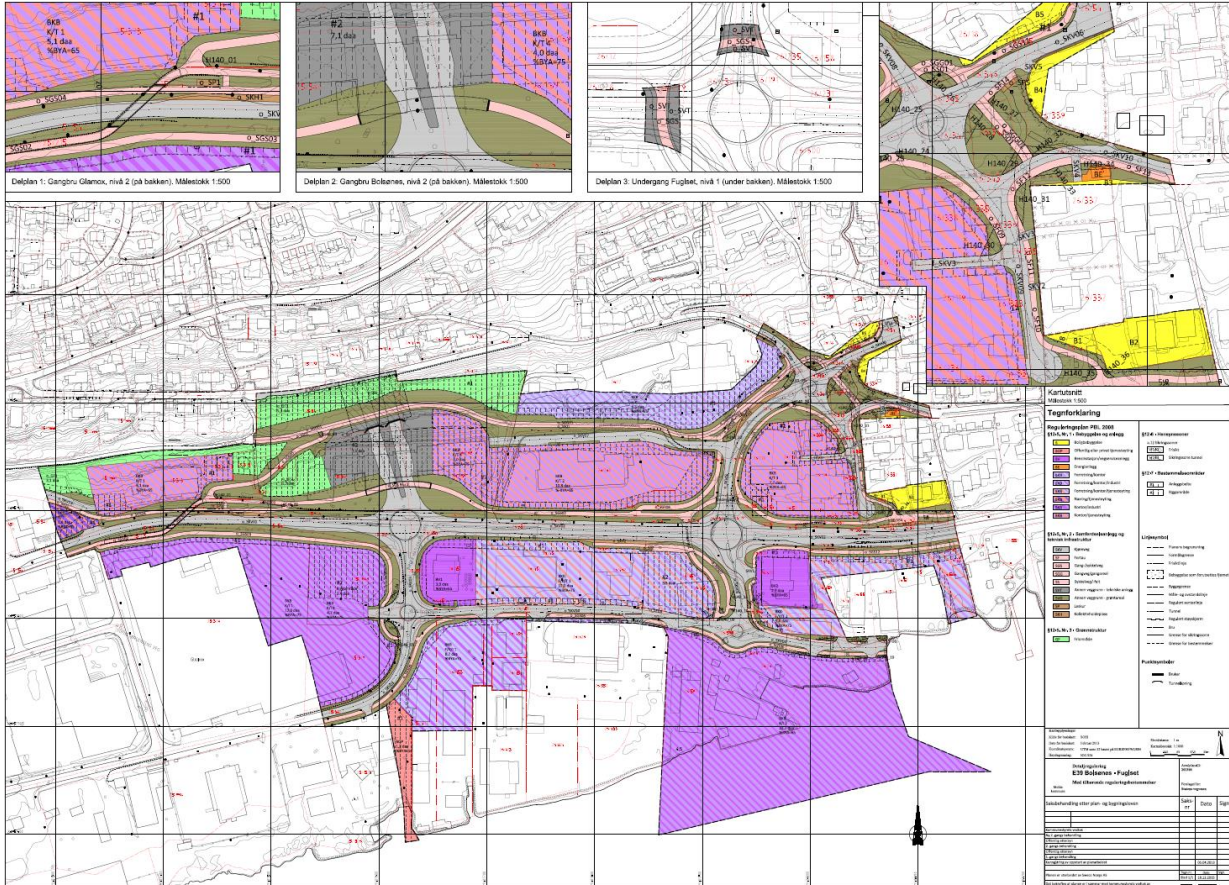
Strekningen Bolsønes–Fuglset

Som redegjort for under kapittel 1.2 må tunnelen flyttes og gis en tilknytning til Fannestrandvegen/dagens E39 som gir tilstrekkelig avstand mellom tunnelmunning og rundkjøring. Aktuell løsning er å føre ny E39 til Fuglsetkrysset. Prinsippet for dette er vist med rødt i figur 11. Med blått er vist tidligere prinsipp. For å gi plass til en femte arm i rundkjøringa må den utvides og flyttes noe.

Endringen vil få størst betydning for Fannestrandvegen 63 og 71, og Enenvegen 1A, både hva gjelder arealbeslag og tilkomst. For øvrige eiendommer vil hovedtrekkene i planforslaget fra 2016 ligge til grunn for planarbeidet. Størst usikkerhet ligger i løsninger for gående og syklende og plassering av bussholdeplasser i tilknytning til Fuglsetkrysset.



Figur 11: Prinsipp for ny tunneltilknytning til Fannestrandvegen vist med rødt (forkastet med blått).



Figur 12: Forkastet planforslag for E39 Bolsønes-Kviltorp fra 2016.

Strekningen Fuglset–Kviltorp

Plassering av senterlinje vil være viktig i planarbeidet. Tre hovedtilnærminger foreligger:

- Senterlinja ligger fast og utvidelsen til fire felt blir likt fordelt på begge sider av dagens E39.
- Senterlinja forskyves mot sør i større eller mindre grad
- Senterlinja forskyves mot nord i større eller mindre grad

Hvor mye senterlinja blir flyttet på vil kunne variere på strekningen. I tillegg til horisontal justering kommer også et visst handlingsrom for å justere vertikal høyde på E39.

Korridorbredde er videre viktig for hvor store areal som blir berørt langs E39, og hvilke løsninger som lar seg gjennomføre. En smal korridor gir vesentlig mindre handlingsrom for utforming og tilpassing. I planarbeidet vil det bli sett på både smale og bredere utforminger.

Kryssløsninger. For å bedre fremkommeligheten på E39 er det et mål å minimere antall kryss på E39. På europaveg må kryss som ikke er planskilte godkjennes av Vegdirektoratet. Ny E39 skal i utgangspunktet også være avkjørselsfri. Dette innebærer at direktetilkomster må legges til sidevegsnett. I høringsperioden kom det mange og sterke innvendinger til disse løsningene. Gjennom en ny vurdering åpnes det for direktetilkomster både til Retiroanlegget/båthavna og Retiroparken/Kunstgressbanen/Lubbenes. Illustrasjonene er stilisert, og viser bare prinsippene i aktuelle løsninger.

- Kjøretilkomst til Retiroanlegget og båthavna – aktuelle alternativ (figur 13):
 - a) Tilkomst fra en forlenget Verftsgate og over dagens parkeringsareal for båthavna. (tilkomst til Ahlsell-området vil uansett løses fra Verftsgata)
 - b) Broløsning fra Retirovegen.
 - c) Rundkjøring ved Retiroanlegget/båthavna.
 - d) Direktetilkomst fra E39 («høyre av/på», ikke vist plassering på figur)



Figur 13: Aktuelle prinsipper for tilkomst til Retiroparken/Kunstgressbanen/Lubbenes

- Kjøretilkomst til Retiroparken/Kunstgressbanen/Lubbenes – aktuelle alternativ (figur 14):
 - a) Tilkomst fra Kviltorpvegen via oppgradert Kometvegen/Amtmannvegen og på ny veg mellom Nøisomhed og kunstgressbanen.
 - b) Tilkomst fra Retirovegen på nordsiden av Retiroparken.
 - c) Tilkomst fra en eventuell rundkjøring ved Retiroanlegget/båthavna.
 - d) Direktetilkomst fra E39 («høyre av/på», ikke vist plassering på figur)



Figur 14: Aktuelle prinsipper for tilkomst til Retiroparken/Kunstgressbanen/Lubbenes

- Kjøretilkomst til Nøisomhedfyllinga og Fjærestua – aktuelt alternativ (figur 15):
 - Tilkomst på sideveg fra Kviltorpkrysset. Kjøring til Fjærestua avgrenset til nødvendig driftskjøring/nyttekjøring (øvrig parkering på Nøisomhedfyllinga). Løsningen vil sannsynligvis kreve at sørlig arm fra rundkjøringa i Kviltorpkrysset (figur 7) må reguleres om.



Figur 15: Aktuelle prinsipper for tilkomst til Nøisomhedanlegget/Fjærestua

- Retirovegen – aktuelt alternativ:
 - Retirovegen stenges mot E39.

Løsninger for gående og syklende. Hovedelementene i løsningene som kan være aktuelle for myke trafikanter er som følger:

- Krysningpunkt: Det er i dag tre tilrettelagte krysningpunkt på strekningen (ikke medregnet kryssingen øst for Fuglsetkrysset). To av disse er fotgjengerfelt i plan. Ved Lubbenes er det en enkel undergang. Planarbeidet tar sikte på å legge til rette planskilte kryssinger av E39. Antall, plassering og aktuelle løsninger (bru/undergang) må vurderes ut fra bl.a. naturlige ferdselslinjer, ulike målpunkt, plassering av bussholdeplasser, tilgjengelig areal og høydeforhold.
- Sør for E39 tar planarbeidet sikte på å etablere en sammenhengende turveg fra Kviltorp camping til, og om mulig/ønskelig gjennom båthavna. Turvegen knyttes deretter til gang- og sykkelløsningene for Bolsønes–Fuglset.
- Nord for E39 vil det bli planlagt en sammenhengende sykkelveg med fortau som knytter seg til gang- og sykkelvegnettet i vest, nord og øst.

Kollektivløsninger. Det er i dag tre bussholdeplasser på strekningen (ikke medregnet holdeplassen øst for Fuglsetkrysset). Antall og plassering av bussholdeplasser vil bli vurdert sammen med Molde kommune og Møre og Romsdal fylkeskommune. Dette må også holdes opp mot krysningpunktene for gående. Holdeplassene vil bli utformet i samsvar med Molde kommunes norm for kollektivholdeplasser.

Miljøkulvert. I debatten rundt utredningen for E39 Molde øst ble det pekt på at en kort miljøtunnel kan avhjelpe ulemper på strekningen. I planarbeidet vil løsninger med miljøkulvert bli prøvd ut og vurdert opp mot fordeler og ulemper, gjennomførbarhet og kostnader.

Innløsning av eiendommer. Uansett hvilke av løsningene ovenfor som blir valgt må et betydelig antall nærings- og boligeiendommer løses inn som følge av direkte arealbeslag. I tillegg kan det være aktuelt å løse inn eiendommer som har/får dårlige miljøkvaliteter og løsninger.

5.1.3 Alternativ som ikke utredes

Samferdselsdepartementet har i brev av 8. mai 2014 fastsatt konsept som skal legges til grunn for videre planlegging av E39-utbygging i Møre og Romsdal. Videre planlegging skal ta utgangspunkt i konsept K2 (via Julbøen–Årø). Statens vegvesen gjorde i 2019 en ny utredning «E39 Ålesund–Molde – vurdering av alternativ for kryssing av Romsdalsfjorden». Statens vegvesen ser ut fra funnene i denne rapporten ikke grunn til å anbefale at det iverksettes en ny konseptvalgutredning.

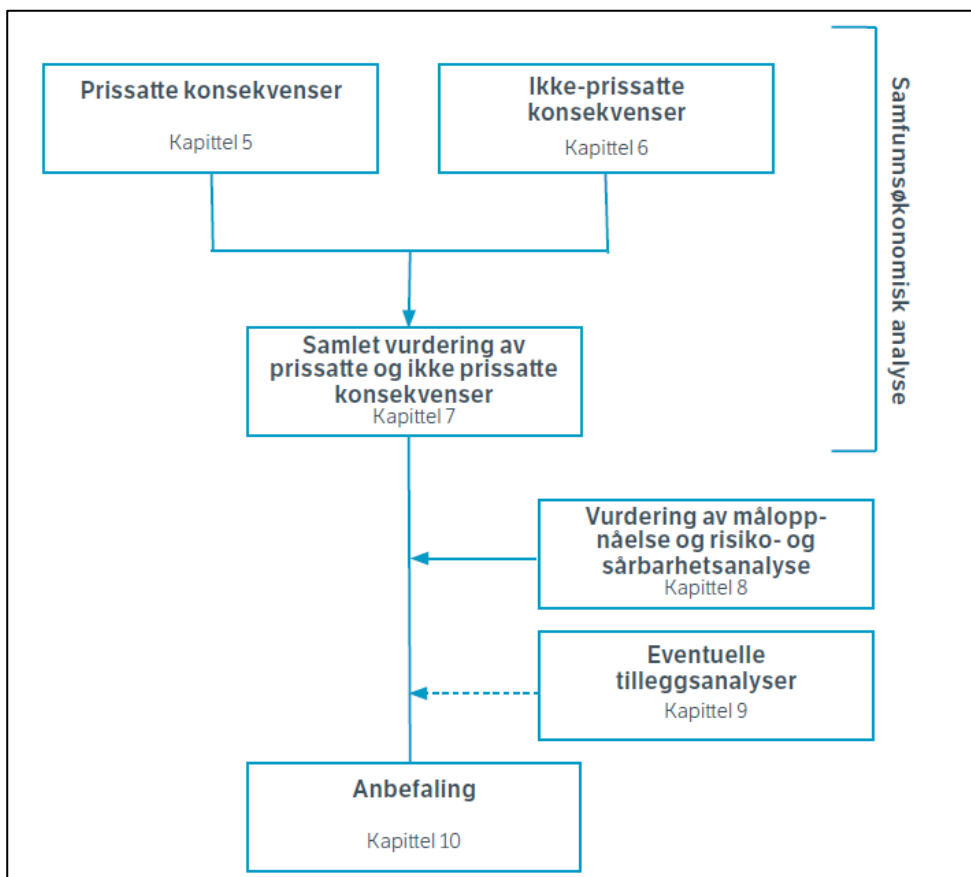
I utredning om E39 Molde øst har en sett på forskjellige løsninger for E39. Kommunestyret behandlet utredningen i møte 16.11.2017. Etter at kommunestyret behandlet delutredning E39 Molde øst har Vegdirektoratet bekreftet at flere av løsningene i delutredningen ikke vil bli godkjent pga. tekniske forhold. Viste løsninger med kryss i fjell godtas ikke. Krav til avstand mellom kryss og tunnelportal gjør og at inngrep i dagen vil bli langt større for alternativ med kryss i dagen på Fuglset enn skissert i utredningen. Tunnelalternativene som ble utredet er minst 500 mill. kr dyrere enn det som er forutsatt i NTP 2018–2029 til E39 Bolsønes–Årø, og derfor utenfor Stortingets forutsetninger for prioriteringen. Tunnelløsninger med forbedret fremkommelighet for lokal biltrafikk vil ha negativ måloppnåelse mot de lokale og nasjonale målene om overgang fra personbiltrafikk til kollektivtransport, sykling og gåing.

En omkjøringsveg Julbøen–Årø helt utenfor byen blir ca. 14 km. Vegen må bli liggende i tunnel på det meste av strekningen og det skal ut fra vegnormalene bygges to tunnelløp på grunn av lengde. E39 bygd som en ren omkjøringsveg blir svært kostbar i forhold til en relativt liten trafikk. Uten aksept for tilknytning via kryss i fjell blir det lange tilknytningsveger fra E39 til byen. En slik løsning gir for lite trafikk til at det normalt vil være aktuelt med delvis bompengefinansiering. Fjordkryssingen gir sterk trafikkvekst på vegnettet vest for dagens ferjekai i Molde. Vegnettet her er ikke bygd for slike mengder trafikk med blant annet nærhet til bebyggelse. Det må derfor bygges veg fra vest som tar en større del av trafikkveksten fra fjordkryssingen (rekkefølgebestemmelse Vik–Julbøen). En omkjøringsveg løser heller ikke utfordringene en har øst for byen.

5.2 Konsekvensanalyse – metode

5.2.1 Generelt

Utredningen utføres med utgangspunkt i Forskrift for konsekvensutredning og Statens vegvesen håndbok V712 “*Konsekvensanalyser*”. Konsekvensene av tiltaket skal vurderes opp mot 0-alternativet, som er dagens situasjon og forventede endringer uten tiltaket i analyseperioden.



Figur 16. Skjematisk framstilling av sammenstillingsprosessen og anbefaling hentet fra håndbok V712.

Det viktigste elementet i konsekvensanalysen er den samfunnsøkonomiske analysen. Analysen skiller mellom prissatte konsekvenser og ikke prissatte konsekvenser. En oversikt over hvilke tema som inngår i de to begrepene er vist i tabell 1.

Tabell 1: Oversikt over konsekvenstemaer i den samfunnsøkonomiske analysen hentet fra håndbok V712*

Vurderingsform	Konsekvenstema	Deltema
Prissatte konsekvenser	Trafikant- og transport-bruker-nytte	Distanseavhengige kjørekostnader, andre reiseutlegg, tidsbruk, ulempekostnader i ferjesamband og ved vegstengning, helsekonsekvenser av økt gang- og sykkeltrafikk, utrygghet for gående og syklende. Jamfør kapittel 5.3
	Operatørnytte	Operatørselskapenes (kollektivselskap, bompengeselskap, ferjeselskap, parkeringsselskap) kostnader, brukerinntekter og overføringer. Jamfør kapittel 5.4
	Budsjettkonsekvens for det offentlige	Investering, drift og vedlikehold, tilskudd til kollektivtrafikk, skatteinntekter. Jamfør kapittel 5.5
	Trafikkulykker	Personskadeulykker og materiellskadeulykker. Jamfør kapittel 5.6.
	Restverdi	Framtidig nytte av tiltaket etter beregningsperioden. Jamfør kapittel 5.9.
	Skattekostnad	Effektivitetstap knyttet til skattefinansiering, 20 % av offentlige utgifter. Jamfør kapittel 5.10.
	Støy og luftforurensning	Støypilg innendørs. Lokal og regional luftforurensning. Jamfør kapittel 5.7.
	Klimagassutslipp	Global luftforurensning (utslipp av CO ₂ , N ₂ O og CH ₄). Jamfør Kapittel 5.8
Ikke-prissatte konsekvenser	Landskapsbilde	Omhandler «det romlig-visuelle landskapet». Jamfør kapittel 6.4.
	Friluftsliv/by- og bygdeliv	Omhandler «landskapet slik folk opplever og bruker det». Jamfør kapittel 6.5.
	Naturmangfold	Omhandler «det økologiske landskapet». Jamfør kapittel 6.6.
	Kulturarv	Omhandler «det kulturhistoriske landskapet». Jamfør kapittel 6.7.
	Naturressurser	Omhandler «produksjonslandskapet». Jamfør kapittel 6.8.

*) Kapittelhenvisning gjelder kapitler i håndbok V712

5.2.2 Prissatte konsekvenser

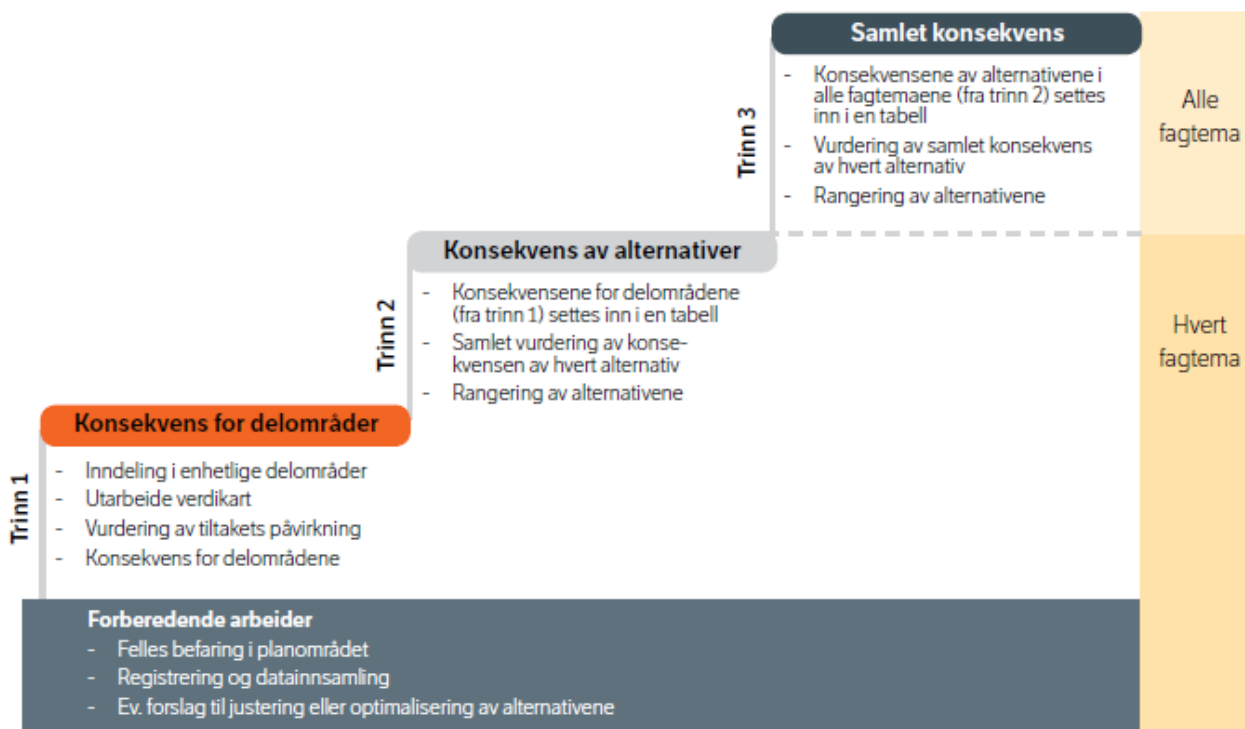
De prissatte konsekvensene skal vurderes samlet i en nytte-/kostnadsanalyse, som er en beregning av den nytte og de kostnader (målt i kroner) som et tiltak gir opphav til. Kostnader forbundet med tiltaket veies opp mot de nyttevirkinger det samme tiltaket gir. Det teoretiske grunnlaget for analysen er beskrevet i håndbok V712.

Nytte-/kostnadsanalysen gjennomføres med bruk av beregningsprogrammet EFFEKT, som er Statens vegvesen sitt verktøy for samfunnsøkonomiske beregninger av vegprosjekt.

5.2.3 Ikke-prissatte konsekvenser

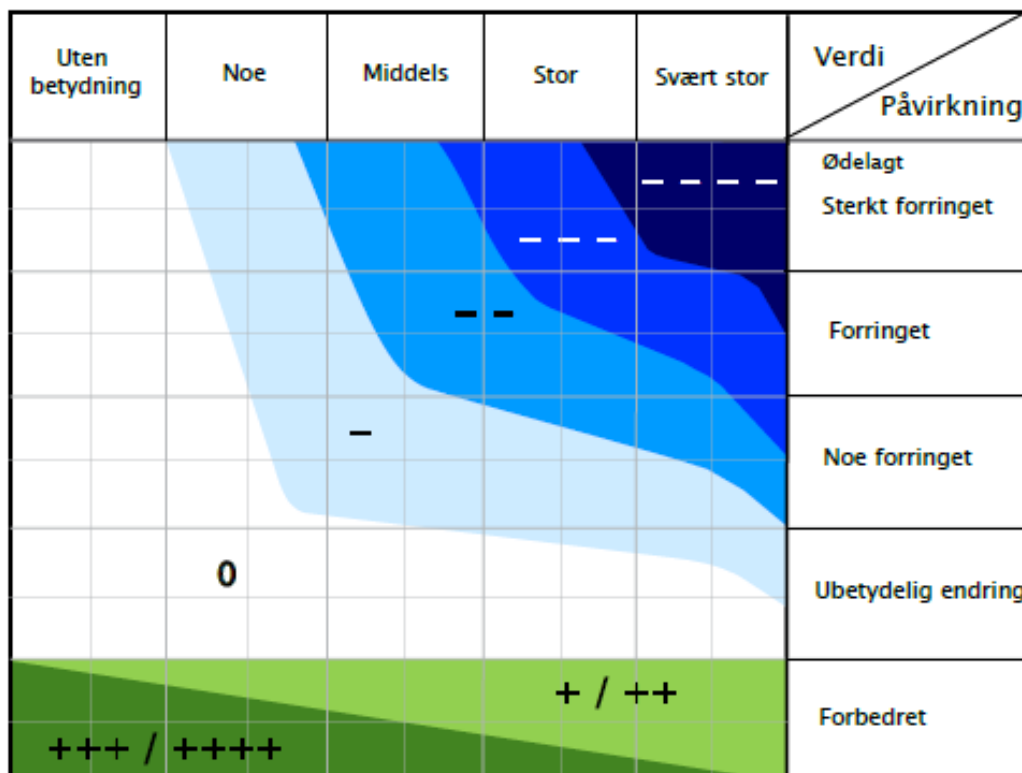
Formålet med analysen er å frambringe kunnskap om influensområdet og virkninger av tiltakene. Konsekvensanalysen skal vise hvordan ulike alternativer vil kunne påvirke omgivelsene. Alle virkninger utredes innenfor de fem fagtemaene nederst i tabell 1.

Metoden i V712 skal sikre en faglig, systematisk og enhetlig analyse av de konsekvensene et tiltak vil medføre for de fem fagtemaene. Vurderingene skal gjøres i tre trinn som vist i figur 17. De to første trinnene gjøres for hvert fagtema, mens en i det tredje trinnet vurderer konsekvensen for de fem fagtemaene samlet.



Figur 17. De tre hovedtrinnene for vurdering av ikke-prissatte temaer hentet fra håndbok V712.

I trinn 1 framkommer tiltakets konsekvens for ulike delområder basert på en vurdering av delområdets verdi og tiltakets påvirkning. Konsekvensgraden hentes ut fra konsekvensvifta i figur 18.



Figur 18 Konsekvensvifte hentet fra håndbok V712

Utredningstema – ikke prissatte konsekvenser

Landskapsbilde

Landskapsbilde handler om estetiske verdier i landskapet og menneskers visuelle opplevelse (bilde) av omgivelsene, og hvordan de visuelle aspektene endres som følge av et vegtiltak.

Arbeidet blir utført ved hjelp av befaring, kartmateriale, flyfoto og bilder, samt tilgjengelig bakgrunnsmateriale. Verdivurderingene av landskapet beskrives ut fra helheten, om landskapet er vanlig i regionen og viktige strukturerende elementer som er viktige for landskapets karakter. Påvirkningen beskriver hvor store endringer tiltaket antas å medføre for landskapsbildet.

Utredningen skal beskrive, illustrere og kartfeste landskapstyper, fysiske strukturer, verdier og sårbarhet for ytterligere veginngrep. Mulige avbøtende tiltak skal beskrives.

Forhold som skal kartlegges/utdypes innenfor tema landskapsbilde er:

- (By-)landskapets karakter og skala.
- Synlighet (fjern- og nærvirkning).
- Landform/terrengform.
- Vegetasjon (sammenhengende vegetasjonsdekke, skogsareal, vegetasjonsbelte).
- Vann (vann, vassdrag).
- Bebyggelse (type, struktur, rom).
- Andre element (veger, kraftlinjer, akser, utsiktspunkter, siktakser, landemerke).

Reiseopplevelse inngår ikke i tema *Landskapsbilde*. Det omtales i ev. tilleggsanalyser, jf. kapittel 9 i håndbok V712.

Friluftsliv/by- og bygdeliv

Fagtema friluftsliv / by- og bygdeliv belyser tiltakets virkninger for brukerne av utredningsområdet. Temaet omfatter alle områder som har betydning for allmennhetens mulighet til å drive friluftsliv som helsefremmende og trivselsskapende aktivitet i nærmiljøet og i naturen ellers. Begrepene by- og bygdeliv understreker at friluftsliv i byer og tettsteder er inkludert i analysen. Formålet med analysen er å få kunnskap om verdifulle områder for tema og belyse konsekvensene av de ulike utbyggingsalternativene.

Friluftsliv er definert som opphold og fysisk aktivitet i friluft i fritiden med sikte på miljøforandring og naturopplevelse. Begrepet by- og bygdeliv defineres her som opphold og fysisk aktivitet i byer og tettsteder. Sentralt for temaet friluftsliv / by- og bygdeliv er folks bruk og opplevelse av det naturlige og menneskepåvirkede landskapet inklusive byer og tettsteder.

Temaet omfatter følgende deltemaer:

- Friluftslivsområder
- Utearealer i byer og tettsteder som er allment tilgjengelige (i hele eller deler av døgnet).
- Forbindelseslinjer for myke trafikanter.
- Nett for tursykling.
- Sykkel på offentlig vegnett inngår i vurderingene dersom temaet ikke er behandlet i prissatte konsekvenser.

Støy utredes som prissatt konsekvens. I tema friluftsliv / by- og bygdeliv utredes hvilken påvirkning støy har på menneskers bruk og opplevelse av by- og friluftslivsområder.

Retiroanlegget og Retiroparken/kunstgrasbanen står i en særstilling som friluftsområder og aktivitetsområder. I tillegg kommer strandstrekningen østover mot Kviltorp.

Naturmangfold

Formålet med analysen er å frambringe kunnskap om verdifulle områder for tema naturmangfold og belyse konsekvensene av de ulike utbyggingsalternativene. Temaet omhandler naturmangfold knyttet til terrestriske (landjorda), limniske (ferskvann) og marine (brakkvann og saltvann) systemer, inkludert livsbetingelser knyttet til disse. Naturmangfold defineres i henhold til naturmangfoldloven som biologisk mangfold, landskapsmessig mangfold og geologisk mangfold som ikke i det alt vesentlige er et resultat av menneskers påvirkning.

I forbindelse med planarbeid i regi av Molde kommune har Miljøfaglig Utredning kartlagt naturmangfold i Retiroparken (Miljøfaglig Utredning, notat 2013–43). Kartleggingen vil ligge til grunn for å vurdere virkninger av tiltaket på naturmangfold. Naturbasen (naturbase.no) vil også ligge til grunn for planarbeidet.

Virkninger for naturmangfoldverdier skal vurderes i samsvar med §§ 8–12 i naturmangfoldloven. Dette gjelder kunnskapsgrunnlag, føre-var-prinsippet, økosystemtilnærming, kostnadsansvar og miljøriktig teknologi og drift. Mulige avbøtende tiltak skal beskrives.

Kulturarv

Fagtemaet kulturarv omfatter spor etter menneskers virksomhet gjennom historien knyttet til kulturminner, kulturmiljøer og kulturhistoriske landskap. Formålet med analysen er å få kunnskap om verdifulle områder for tema og belyse konsekvensene av de ulike utbyggingsalternativene.

Automatisk freda kulturminner

Rapport fra arkeologiske registreringer skal legges til grunn for vurderingen. Tiltakets konsekvenser og mulige avbøtende tiltak skal beskrives. Automatisk freda kulturminner skal i utredninga ses i sammenheng med det kulturmiljøet de ligger i. Arbeidet skal gjøres i samarbeid med kulturavdelinga hos fylkeskommunen.

Kulturminner fra nyere tid

Utredningen må gi en oversikt over hvilke bygninger som blir berørt av tiltaket (SEFRAK-bygg), og eventuelle kulturmiljøer knyttet til disse. Det må også redegjøres for kulturminnenes verneverdi og eventuelle vernestatus. Tiltakets konsekvenser og mulige avbøtende tiltak skal beskrives. Virkninger for verneverdiene i Retiroparken, Nøisomhed, Lubbenes gård og Villa Retiro må vurderes særskilt. Dette arbeidet skal gjøres i samarbeid med kulturavdelinga hos fylkeskommunen.

Kulturlandskap

Kulturlandskapets historiske verdi skal omtales. Kulturlandskap er landskap som er preget av menneskelig bruk og virksomhet.

Datagrunnlaget for vurdering av kulturminner og kulturmiljø vil være basert på opplysninger fra kommunen og fylkeskommunen, i tillegg til sjekk i Riksantikvarens database Askeladden som er offentlig tilgjengelig på www.kulturminnesok.no, samt www.miljostatus.no, www.naturbase.no og www.gislink.no.

Naturressurser

Temaet vil ikke bli utredet. Det finnes ikke landbruksarealer eller mineralressurser innenfor planområdet eller i tilgrensende områder. Det drives ikke jakt i området. Konsekvenser for næringsmessig fiske vurderes ikke som relevant. Fritidsfiske i området faller inn under friluftsliv.

5.2.3 Risiko og sårbarhetsanalyse

Det skal utarbeides en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse). Risiko er uttrykk for den fare uønskede hendelser representerer for menneske, miljø og materielle verdier. Sårbarhet er uttrykk for et system sin evne til å fungere og oppnå sine mål når det blir utsatt for påkjenninger.

I ROS-analysen skal uønskede hendelser identifiseres og karakteriseres med tanke på sannsynlighet for, og konsekvensen av hendelsen. Aktuelle forebyggende tiltak i forhold til (tekniske) krav til gjennomføring og utforming for å forebygge og håndtere uønskede hendelser, skal omtales.

ROS-analysen vil ta utgangspunkt i kjente opplysninger om anleggs- og driftsfasen. Eventuelle vesentlige forskjeller mellom alternativene vil bli presisert. Det vil også bli vurdert aktuelle tiltak for å ivareta samfunnssikkerheten.

Aktuelle risikofaktorer i omgivelsene er hovedsakelig knyttet til løsmasseras og erosjon i forbindelse med mye nedbør, anleggsvirksomhet i eller nær bekker og elver, samt uønskede hendelser under håndtering av olje, drivstoff og sprengstoff. Utstyr og rutiner for

krisehåndtering vil bli beskrevet som del av anleggets HMS-plan på byggeplannivå, og inngår ikke i utredningen.

5.2.4 Sammenstilling og anbefaling

Prissatte og ikke-prissatte tema skal sammenstilles i en samfunnsøkonomisk analyse i henhold til metodikk i kapittel 7 i håndbok V712. Måloppnåelse og ROS-analyse vurderes etter føringene i kapittel 8 i håndboken. I tillegg vurderes andre samfunnsmessige virkninger i samsvar med kapittel 9. Her kan inngå tema vist i kapittel 5.3 i planprogrammet. Til slutt skal konsekvensutredningen gi en anbefaling til alternativ etter retningslinjene i kapittel 10 i håndbok V712.

5.3 Andre virkninger

I tillegg til den særskilte konsekvensanalysen etter metodikken i håndbok V712 skal planomtalen utrede virkninger for et sett med andre tema. Virkningene blir omtalt og vurdert, men ikke etter metodikken vist i 5.2. Noen av temaene kan være relevant for vurdering av andre samfunnsmessige virkninger, se avsnitt 5.2.4.

5.3.1 Trafikkvirkninger

Trafikkvirkninger for øvrig vegnett i området vil bli beskrevet.

5.3.2 Virkninger for tilgrensende arealbruksinteresser

Under dette temaet omtales virkninger av planforslaget for eksisterende og potensielle områder for næring, bolig, skole/barnehage, småbåthavn osv. Friluftsområder omtales under 5.2.3.

5.3.3 Barn og unge

Virkninger for barn og unge inngår i tema Friluftsliv/by- og bygdeliv i konsekvensanalysen. Vi tar likevel sikte på å gi en særlig oppsummerende omtale av barn og unge i planomtalen.

5.3.4 Folkehelse

Virkninger for folkehelse inngår i tema Friluftsliv/by- og bygdeliv i konsekvensanalysen, og for den del i omtale av barn og unge, jf. 5.3.4. Vi tar likevel sikte på å gi en særlig oppsummerende omtale av folkehelse i planomtalen.

5.3.5 Geotekniske undersøkelser og vurderinger

Eksisterende data og supplerende grunnundersøkelser vil ligge til grunn for vurderinger av geotekniske forhold. Det skal vurderes om grunnen i planområdet kan være forurensa ut ifra tidligere virksomhet. Arealer som vurderes som risikoområder vil bli markert med hensynssoner. For disse vil kapittel 2 i forurensningsforskriften gjelde.

5.3.6 Konstruksjoner

Planarbeidet vil omfatte vurderinger knyttet til eventuelle underganger, bruer og kulverter. Det skal legges opp til kostnadseffektive løsninger, samtidig som en skal ivareta estetisk uttrykk og terrengtilpassinger.

5.3.7 Andre tekniske forhold

I utredningen skal det gå frem konsekvenser av eventuell omlegging av teknisk infrastruktur (strøm, VA-anlegg, fiber m.m.).

5.3.8 Konsekvenser i anleggsperioden

Konsekvenser i anleggsfasen for de ikke prissatte utredningstemaene behandles i konsekvensanalysen. Under andre virkninger i planomtalen vil øvrige konsekvenser beskrives. Dette omfatter bl.a.:

- Trafikkavvikling. Det må i en tidlig planfase tenkes gjennom og legges til rette for trafikkavvikling i byggefasen. Et evt. midlertidig arealbehov i byggefasen til dette formålet må hjemles gjennom regulering. Trafikkmengden er stor og god trafikkflyt er av vesentlig betydning. Det tas derfor sikte på å utarbeide en trafikkavviklingsplan (faseplan) for anleggsfasen.
- Anleggsstøy, støv og tilgrising av veger.
- Anleggsbelte, riggområde. Det må gjennom regulering sikres et anleggsbelte på minimum 10 meter utenfor endelig vegkropp langs begge sider av anleggstraseer og nye veger. Enkelte steder kan det være behov for vesentlig bredere anleggsbelter. Anleggsbeltet blir ryddet og stelt til igjen. Planen vil tillegg sette av særskilte riggområder for ulike funksjoner knyttet til anleggsdriften.
- Håndtering av overskuddsmasser
- Klimagassutslipp. Størrelsen på utslipp må beregnes og tiltak for reduksjon utredes.

6 PLANPROSESS OG MEDVIRKNING

Planprosessen og opplegg for medvirkning følger reglene fastsatt i plan- og bygningsloven kapittel 5 og kapittel 12, samt krav i forskrift om konsekvensutredninger.

6.1 Planprosess

Melding om oppstart og høring av planprogram

Forslag til planprogram er sendt på høring til grunneiere, berørte myndigheter og interesseorganisasjoner, og er lagt ut til offentlig ettersyn. Dette er gjort samtidig som det ble varslet planoppstart. Frist for innspill til planarbeidet og merknader til planprogrammet var 16 uker.

Statens vegvesen har bearbeidet planprogrammet etter høringsperioden, og sender nå forslaget til kommunen. Molde kommune behandler planprogrammet, og fastsetter endelig planprogram for planarbeidet.

Høring av planforslag med konsekvensutredning

Statens vegvesen utarbeider reguleringsplanen på bakgrunn av planprogrammet og de innspill som ellers kom til planarbeidet ved varsel om oppstart. Planforslaget skal inneholde tre deler: plankart, bestemmelser og planomtale (herunder konsekvensutredning). Plandokumentene skal til sammen vise tiltaket og bruk av arealene som blir berørt. Planomtalen med konsekvensutredning skal beskrive formål, hovedinnhold og virkninger av planen.

Etter behandling i Molde kommune blir reguleringsplanen sendt på høring til grunneiere, berørte myndigheter og interesseorganisasjoner, og blir lagt ut til offentlig ettersyn. Frist for merknader til planen skal være minst 6 uker.

Etter høringsperioden vil Statens vegvesen bearbeide planforslaget på bakgrunn av innkomne merknader. Blir det gjort vesentlige endringer i planen skal den på ny høring og offentlig ettersyn.

Vedtak av reguleringsplan

Statens vegvesen sender til slutt planforslaget til kommunen. Molde kommune behandler forslaget, og kommunestyret vedtar reguleringsplanen.

Klage på vedtak

Berørte parter og andre med rettslig klageinteresse kan klage på kommunestyrets endelige planvedtak etter reglene i forvaltningsloven kapittel 6. Klagefristen er 3 uker.

Kommunens øvrige vedtak underveis i planprosessen er prosessledende vedtak som ikke kan klages på.

6.2 Medvirkning

Alle som blir berørt av planarbeidet skal få anledning til å medvirke i planprosessen. Dette vil hovedsakelig være grunneiere, andre rettighetshavere, naboer, næringsliv, interesseorganisasjoner og statlige og regionale instanser som får sine ansvarsområder berørt. Barn og unge skal sikres medvirkning gjennom kommunens barnerepresentant.

Ved varsel om oppstart, og senere ved høring av planforslag, blir alle direkte berørte grunneiere og parter tilskrevet med brev. I tillegg blir de ulike stadiene kunngjort i aviser og på nettsider. Alle kan komme med skriftlige merknader til planarbeidet til fastsatte frister, som ikke skal være kortere enn seks uker.

Kunngjøringer som gjelder planarbeidet blir satt inn i Romsdals Budstikke avis, og lagt ut på Molde kommune og Statens vegvesen sine nettsider. Aktuelle dokumenter vil også være tilgjengelige på nettsidene.

Det er avholdt et åpent møte i høringsperioden for varsel om oppstart/høring av planprogram.

I høringsperioden for selve planforslaget holdes minst ett åpent møte der Statens vegvesen legger frem aktuelle tegninger og illustrasjoner, samt forklarer planene. Møtene skal holdes lokalt. Berørte grunneiere og naboer til planområdet blir spesielt invitert.

Som del av planarbeidet kan det bli utført landmålingsarbeid og undersøkelser i det aktuelle området for å kartlegge arkeologi og grunnforhold (jf. Matrikellova § 41, Oreigningslova § 4 og Kulturminnelova § 11). Berørte grunneiere vil bli varslet på forhånd om slike undersøkelser.

Gjennom hele prosessen er kommunen og Statens vegvesen tilgjengelig ved direkte kontakt.

6.3 Framdrift

I tabellen nedenfor er vist planlagt framdrift for planarbeidet:

Milepæl	Når/frist
Varsel om oppstart med planprogram	2. kvartal 2019
Folkemøte	2. kvartal 2019
Merknadsfrist	3. kvartal 2019
Oversending til kommunen for fastsetting planprogram	1.kvartal 2020
Planprogram fastsatt i kommunen	1–2.kvartal 2020
Konsekvensutredning og reguleringsplan utarbeides	2.kvartal 2020– 1.kvartal 2021
Oversending kommunen for utlegging til offentlig ettersyn	1.kvartal 2021
Høringsperiode	2. kvartal 2021
Medvirkningsprosess/folkemøter	2. kvartal 2021
Merknadsgjennomgang/justering av planforslag	3. kvartal 2021
Oversending til kommunen	3. kvartal 2021
Godkjenning av reguleringsplan i kommunen	4. kvartal 2021

En tar forbehold om eventuelle endringer i framdriftsplanen, da en må ta høyde for en viss uforutsigbarhet i prosjektet. En forutsetter videre at kommunen prioriterer planprosjektet og koordinerer sin saksbehandling, slik at dokumentene blir behandlet/lagt ut til fastsatte frister.