



Statens vegvesen

Kommunedelplan - merknadshefte

Etter oppstart



## E39 Julbøen - Molde

Molde kommune

Region midt

Februar 2016

**Kommunedelplan E39 Julbøen–Molde.****Oppsummering og vurdering av merknader til planprogram. Oppsummering av innspill til planarbeidet.**

---

Melding om oppstart og utkast til planprogram for kommunedelplan E39 Julbøen–Molde var til høring i seks uker med frist for uttale 15.12.2015. Det kom inn 21 merknader. Nedenfor følger en oppsummering av hovedpunktene i innkomne merknader til høring av planprogram og varsel om oppstart. Kopi av merknader med vedlegg ligger ved dette dokumentet, og blir sendt til kommunen sammen med revidert forslag til planprogram. Det er skilt mellom merknader vi oppfatter gjelder planprogrammet og behov for eventuelle endringer i dette, og innspill til selve planarbeidet med forslag til løsninger, synspunkt på trasévalg, hensyn som må vektlegges osv.

Under merknader til planprogrammet er det gitt en vurdering av de enkelte punktene, og hvilke endringer som eventuelt er gjort i planprogrammet.

**NB! Det vi har vurdert som innspill til planarbeidet er ikke kommentert.** Dette vil bli gjort i plandokumentene når utkast til kommunedelplan blir sendt på høring senere.

Merknader og innspill er listet stikkordsmessig. Vi viser til merknadene i sin helhet for utdyping og begrunnelse for de enkelte punktene.

---

**Møre og Romsdal fylkeskommune, brev 16.12.2015*****Merknader til planprogrammet***

1. Fylkeskommunen stiller spørsmål ved at det ikke er planlagt å utrede et alternativ med to-felts veg.
2. Planprogrammet bør klargjøre innhold i og prosess for tilleggsutredning tunnel Molde–Årø.
3. Bolsønesområdet er et naturlig målpunkt for E39 både fra øst og vest.
4. Planlegging av en eventuell tunnel mot øst fra Bolsønesområdet bør skje gjennom en egen kommunedelplan.
5. Planprogrammet bør utdype hvorfor alternativ om Mekvatnet er forkasta.
6. Planprogrammet bør presisere at trafikkvirkninger lokalt for arm til Reknes blir utredet.
7. Fylkeskommunen savner målsetninger for kollektiv og gang/sykkel i 3.2.
8. Savner en kobling til målsettinger for bypakke Molde.
9. Planprogrammet bør vise til fylkesplan med Handlingsprogram Samferdsel i 4.2 heller enn til fylkeskommunen sin kollektivstrategi.
10. Planprogrammet bør ta inn tilrettelegging av kollektivtilbud og g/s som en utfordring under 4.3.
11. Planprogrammet bør være mer konkret på innhold i tilleggsanalyse RTM midt for g/s og kollektiv, særlig på kryssområdet på Julbøen.

12. Planprogrammet bør ta inn at kommunedelplanen skal utrede virkninger for næringsliv, arbeidsmarked og pendling, byens attraktivitet, kollektivtrafikk og g/s, og transportmiddelfordeling.
13. Planprogrammet bør ha folkehelse som et eget utredningstema.
14. Planprogrammet bør synliggjøre når barn og unge skal kunne medvirke.
15. Planprogrammet bør vurdere potensialet for funn av hittil ukjente kulturminner for utredningsalternativene.

*Vår vurdering:*

1. *I vurderingen av to eller fire felt på E39 fra Julsundet er det avgjørende momentet hvor mange løp en tunnel fra Mordalen eller helt fra Julbøen må ha. Dette er en funksjon av lengde og trafikkmengder, jfr. kapittel 4.4 i Håndbok N500. Det er stor usikkerhet knyttet til framtidige trafikk tall på E39, men de siste beregningene vist i planprogrammet tyder på at vi ligger i innslagsområdet for krav om to løp. Det som ellers er sannsynlig er at en tunnel i ett løp må ha en parallell bergingstunnel, alternativt tverrslag til dagen hver 500 meter. Dette minsker kostnadsgapet mellom ett og to løp sterkt. Eventuelle kryss i fjell kan ellers gjøre det svært vanskelig, om ikke umulig, å legge til rette for en trinnvis utbygging med ett og ett løp avhengig av trafikkutviklingen. Planprogrammet har som et utgangspunkt for planarbeidet at kommunedelplanen skal legge til rette for E39 i tunneler med to løp. Dersom trafikkanalyser og kostnadshensyn senere viser at ett løp er et riktigere alternativ, kan reguleringsplanen innrettes mot en enklere standard.*
2. *Planprogrammet har tatt inn en mer konkret omtale av innholdet i delutredningen, og hvordan den skal behandles når den foreligger fra konsulent.*
3. *Tatt til orientering.*
4. *Tatt til orientering.*
5. *Planprogrammet har tatt inn en grundigere omtale av forkastet alternativ om Mekvatnet i avsnitt 5.1.*
6. *Planprogrammet har presisert trafikkanalyser knyttet til en eventuell tunnelarm til Reknes i avsnitt 6.2.*
7. *Kommunedelplanens bidrag til dette blir å avlaste dagens veg, og legge godt til rette for kollektivtilknytning til E39 fra Molde sentrum og på Julbøen. På Julbøen vil hovedtrekkene fastlegges i reguleringsplanen for E39 Vik–Julbøen. Det er tatt inn målsetninger under 3.2 som synliggjør dette. Det er ellers ikke aktuelt å legge til rette for kollektivholdeplasser og gang-/ sykkeltilbud langs ny E39 mellom Julbøen og Molde.*
8. *Det er tatt inn et mål om at kommunedelplanen skal bidra til å oppfylle målene for arbeidet med bypakke Molde.*
9. *Tatt til etterretning.*
10. *Det er tatt inn et punkt om kollektivtilbud under 4.3 i planprogrammet. Det er ikke aktuelt å legge til rette for gående og syklende langs ny E39, og vi ser ikke at det er knyttet særlige utfordringer til denne gruppen i planarbeidet.*
11. *Statens vegvesen ser det som vanskelig å være mer konkret på dette temaet. I og med at kryssområdet på Julbøen er framhevet spesielt ser det for oss ut som fylkeskommunen etterspør vurderinger som vanskelig kan svares på før på*

*reguleringsplannivå. Reguleringsplanen for E 39 Vik–Julbøen vil vise og omtale løsninger og virkninger for gående og syklende og kollektiv mer detaljert enn kommunedelplanen kan.*

- 12. Alle disse temaene er tema som hører naturlig inn under den vurderingen av andre samfunnsvirkninger som er omtalt i siste avsnitt i punkt 6.1 i planprogrammet, jf. kapittel 8 i håndbok V712 Konsekvensanalyser.*
- 13. Folkehelse er tatt inn som et eget tema som skal oppsummeres samlet i planomtalen, jf. avsnitt 6.4 i planprogrammet.*
- 14. Det er vanskelig å synliggjøre dette konkret, spesielt siden det skal brukes konsulent til utarbeiding av planen. I planprogrammet er det nå presisert at noen parter vil bli involvert også mellom de lovfestede medvirkningspunktene ved oppstart og offentlig ettersyn.*
- 15. Omtalen av kulturminner er utvidet noe i justert planprogram.*

#### ***Innspill til planarbeidet***

1. Plandokumentene bør synliggjøre sammenhengen mellom de store utbyggingsprosjektene rundt og i Molde, spesielt mellom E39 og bypakken i Molde.
2. Avhengig av delutredningen om en østlig tunnel bør en vurdere å legge fram alternative planforslag for framtidige veglinjer i Bolsønesområdet.
3. Ønsker godt samarbeid og informasjonsutveksling i planarbeidet, spesielt for kollektivtrafikken fra Julbøen og inn mot Molde sentrum
4. Rår til at konsekvensutredningen blir et redskap for å finne løsninger som tar hensyn til kjente kulturminner, og unngår områder med potensiale for nye funn.

*Hvordan innspill til planarbeidet er vurdert, og om mulig tatt hensyn til, vil bli kommentert når planen kommer på høring senere.*

#### **Fylkesmannen i Møre og Romsdal, brev 07.12.2015**

##### ***Merknader til planprogrammet***

1. Rår til at flere alternativ blir utredet, f.eks. lang tunnel Julbøen–Molde.

*Vår vurdering:*

- 1. Rådet fra Fylkesmannen er i samsvar med flertallet av merknadene til planprogrammet. Med så klare tilbakemeldinger er det liten tvil om at alternativet bør utredes. Alternativet med lang tunnel Julbøen–Molde er derfor flyttet til alternativene som skal utredes.*

##### ***Innspill til planarbeidet***

1. Bekker og elver må krysses slik at vegen ikke danner stengsel for vandrende fisk eller reduserer de biologiske forholdene for vannlevende organismer.
2. Det er viktig at kommunedelplanen lokaliserer område for massedeposering.

*Hvordan innspill til planarbeidet er vurdert, og om mulig tatt hensyn til, vil bli kommentert når planen kommer på høring senere.*

**Avinor, brev 09.11.2015*****Merknader til planprogrammet***

Ingen merknader som gjelder planprogrammet.

***Innspill til planarbeidet***

1. Ber om at det blir tatt inn bestemmelser som sikrer at
  - a. det ikke planlegges tiltak som er i strid med restriksjonsplanen for Molde lufthavn Årø,
  - b. det stilles krav om radioteknisk vurdering av kraner i utbyggingsperioden ved Moldegårdsleira,
  - c. det blir utarbeidet en belyningsplan for kryssområdet ved Moldegårdsleira som skal godkjennes av Avinor.

*Hvordan innspill til planarbeidet er vurdert, og om mulig tatt hensyn til, vil bli kommentert når planen kommer på høring senere, men dette er punkt som vil bli tatt til etterretning.*

**NVE, brev 01.12.2015*****Merknader til planprogrammet***

Ingen merknader som gjelder planprogrammet.

***Innspill til planarbeidet***

1. Peker på at planarbeidet må ta hensyn til vassdrag i området.
2. Peker på hvilke sikkerhetsvurderinger som må gjøres for eventuelle boligområder i planen.

*Hvordan innspill til planarbeidet er vurdert, og om mulig tatt hensyn til, vil bli kommentert når planen kommer på høring senere.*

**Kystverket, brev 04.11.2015*****Merknader til planprogrammet***

Har ikke merknader til planprogrammet.

***Innspill til planarbeidet***

Har ikke innspill til planarbeidet.

**Borgerlisten, e-post 14.12.2015*****Merknader til planprogrammet***

1. Borgerlisten deler SVV sin oppfatning når det gjelder Bolsønesområdet sin sentrale funksjon.

*Vår vurdering:*

1. *Tatt til orientering.*

***Innspill til planarbeidet***

1. Borgerlisten deler SV sin oppfatning av at både økonomi, sikkerhet og kjøreopplevelse tilsier at man på deler av strekningen fra Julbøen østover mot Bolsønes legger vegen i dagen.
2. Går inn for alternativ 1 – Mordalen–Barnosa–Kringstadnakken–Molde, og forutsetter god tilrettelegging for person- og viltkryssinger og så god støyskjerming og visuell skjerming som mulig.
3. Går inn for kryss i dagen på Bolsønes og ny tunnel østover til Eikrem. Ved Eikrem / i Årødalen kryssløsninger som gir kobling til Nordbyen, Årødalen og fylkesvei 64. Deretter tunnel til Årølia og ny veg i lia inn til Hjelset. Det blir pekt på en rekke fordeler med dette alternativet, og Borgerlisten ber om at forslaget utredes i forbindelse med delplan for strekningen Molde–Strande.

*Hvordan innspill til planarbeidet er vurdert, og om mulig tatt hensyn til, vil bli kommentert når planen kommer på høring senere.*

**Djupdalen velforening v/Reidar Dahlstrøm, e-post 10.12.2015**

***Merknader til planprogrammet***

1. Djupdalen velforening anmoder om at det blir utredet en løsning med tunnel som ikke berører Moldemarka, og ser de to foreslåtte alternativene som så like at de må regnes som ett.

*Vår vurdering:*

1. *Alternativet med lang tunnel Julbøen–Molde vil bli utredet, jf. vurdering under merknader fra Fylkesmannen.*

***Innspill til planarbeidet***

1. Ser en motorveg i dagen i Mordalen som en uakseptabel rasering av Moldemarka Vest, og peker på rekreasjon, friluftsliv, folkehelse og dyreliv som viktige interesser som blir skadelidende med en slik løsning.

*Hvordan innspill til planarbeidet er vurdert, og om mulig tatt hensyn til, vil bli kommentert når planen kommer på høring senere.*

**Julsundet grunneierlag v/Leif Monsen, e-post 12.12.2015**

***Merknader til planprogrammet***

1. Grunneierlaget ber om at det utredes en sammenhengende tunnel forbi Mordalen–Kringstadnakken.

*Vår vurdering:*

1. *Alternativet med lang tunnel Julbøen–Molde vil bli utredet, jf. vurdering under merknader fra Fylkesmannen.*

***Innspill til planarbeidet***

1. Julsundet grunneierlag peker på viltfaglige interesser i området, og faren for viltpåkjørsler. Et alternativ i dagen i Mordalen vil gjøre ubotelig skade på viltbestanden.
2. Området er viktig for jaktutøvelse og friluftsliv.
3. Grunneierlaget går inn for en

*Hvordan innspill til planarbeidet er vurdert, og om mulig tatt hensyn til, vil bli kommentert når planen kommer på høring senere.*

**Trond Haukebø (135/1, 135/2), e-post 13.12.2015**

***Merknader til planprogrammet***

1. Trond Haukebø ber om at det blir utredet en sammenhengende tunnel forbi Mordalen–Kringstadnakken.

*Vår vurdering:*

1. *Alternativet med lang tunnel Julbøen–Molde vil bli utredet, jf. vurdering under merknader fra Fylkesmannen.*

***Innspill til planarbeidet***

1. Viser til og siterer innspill fra Julsundet grunneierlag.
2. For egen del peker Haukebø på ulempene en veg i dagen vil gi for skogsdrift, og forutsetter tilstrekkelig med underganger og tilfredsstillende tilknytning til eksisterende traktortraséer.

*Hvordan innspill til planarbeidet er vurdert, og om mulig tatt hensyn til, vil bli kommentert når planen kommer på høring senere.*

**Grunneiere i Mordalen v/Frank Thomassen, e-post 16.12.2015**

(133/2, 133/3, 133/5, 133/16, 133/32, 133/8/13, 133/10, 133/1, 133/14, 135/4)

***Merknader til planprogrammet***

1. Grunneierne ser lang tunnel som det absolutt beste for bygda, og vi tolker dette som et ønske om at en tunnel fra Julbøen til Molde blir utredet.

*Vår vurdering:*

1. *Alternativet med lang tunnel Julbøen–Molde vil bli utredet, jf. vurdering under merknader fra Fylkesmannen.*

***Innspill til planarbeidet***

1. Grunneierne ser lang tunnel som det absolutt beste for bygda, og peker på hensyn til støy, friluftsliv, dyreliv, skogteiger, jaktterreng, miljøgifter i vassdrag og grunnvann (drikkevann).
2. I tilfelle kort tunnel må tunnelen fra Julbøen bli så lang som mulig, og for å unngå ulemper for bebyggelsen, særlig 133/4, 133/8/13, 133/16 og 133/32.
3. Løsninger i dagen må legges til rette for tilkomst for å drifte og skjøtte skogteiger og beiteretter.
4. Forutsetter tilstrekkelige støytiltak, alternativt at hus blir innløst.

*Hvordan innspill til planarbeidet er vurdert, og om mulig tatt hensyn til, vil bli kommentert når planen kommer på høring senere.*

**Jannicke Tautra Ingeborgvik m.fl. (21/5), e-post 14.12.2015*****Merknader til planprogrammet***

1. Eierne av gbnr 21/5 ønsker at det blir utredet en lang tunnel fra Julbøen til Bolsønesområdet.

*Vår vurdering:*

1. *Alternativet med lang tunnel Julbøen–Molde vil bli utredet, jf. vurdering under merknader fra Fylkesmannen.*

***Innspill til planarbeidet***

1. For eierne av gbnr 21/5 er begge alternativene i planprogrammet uakseptable.
2. Peker på konflikter med friluftsliv, støy, uberørt natur, elvemusling og vilt.

*Hvordan innspill til planarbeidet er vurdert, og om mulig tatt hensyn til, vil bli kommentert når planen kommer på høring senere.*

**Stig Helle–Tautra, e-post 15.12.2015*****Merknader til planprogrammet***

1. Ber om at planprogrammet må dokumentere hvorfor Bolsønesområdet er utpekt som et absolutt tilknytningspunkt for E39 i Molde.
2. Ber om at planprogrammet må legge frem alternative vegløsninger på østlig ende av planområdet.
3. Ber om at planprogrammet viser hvordan det er tenkt at vegsystemet fra Bolsønesområdet til Årø skal takle en trafikkøkning på E39 når Møreaksen åpner.
4. Ber om at planområdet utvides til å gjelde fra Julbøen til Årø, og at det legges opp til kryssløsninger i tunnel.
5. Ber om at to løsninger for E39 forbi Molde blir vurdert:
  - a. Lang tunnel helt til Årø
  - b. E39 lagt i nedgravd miljøtunnel fra Bolsønes til Kviltorp/Årø, med lokaltrafikk oppå miljølokket.



6. Ber om at planprogrammet dokumenterer trafikksikkerheten i en tunnel som munner ut på Bolsønesområdet ut i fra fart i tunnelen og fare for oppstuvning som følge av dårlig kapasitet på øvrig vegsystem i dagen.
7. Ber om at planprogrammet dokumenterer valgte løsninger for gående og syklende på Bolsønesområdet.
8. Ber om at planprogrammet dokumenterer hvordan nasjonale mål om luftkvalitet og støy er vurdert på Bolsønesområdet med hensyn til tunnelventilasjon og økt trafikk.
9. Ber om at det blir opplyst i planprogrammet hvem som har deltatt i å vurdere og forkaste ulike alternativ.

*Vår vurdering:*

1. *Statens vegvesen har lagt til grunn at det er nødvendig å etablere en tilknytning nær Molde sentrum når E39 skal gjennom/forbi Molde by. Hvis ikke vil tunnelløsninger både mot vest og øst miste trafikk til henholdsvis fv. 662 og dagens E39. Hvor mye er ikke beregnet, men av trafikken som vil passere Julsundet skal to tredjedeler til/fra Molde mellom Julbøen og Årø. En stor andel av denne trafikken antar vi vil velge dagens vegsystem framfor en E39-strekning uten annen tilknytning til Molde enn Julbøen og Årø. Lekkasjen vil belaste dagens vegsystem og sentrum, og bidra til å undergrave grunnlaget for å investere i en tunnelløsning forbi Molde sentrum. I arbeidet med bypakken vurderte et eget forprosjekt i 2013 aktuelle påhoggsområder for en kort bytunnel øst og vest for Molde by. Øst for sentrum ble Bolsønes pekt ut som den beste løsningen. De senere årene har også Bolsønes vært hovedtyngdeområdet for etablering av arbeidsplasser i Molde. Statens vegvesen legger inn til videre til grunn at Bolsønes er det beste tilknytningspunktet også for en lenger E39-tunnel. Så langt har det ikke vært lansert andre tilknytningspunkt mellom sentrum og Lergrovika/Årø, og betydningen av Bolsønes vil bli analysert nærmere i delutredningen som er omtalt i 5.3 i planprogrammet.*
2. *Planprogrammet omtaler to alternative vegløsninger i østlig ende av planområdet. Dette er E39 i dagen med smal firefelt, i samsvar med bypakkens løsning for strekningen Bolsønes–Årø, og en tunnelløsning videre fra Bolsønes mot Årø, enten sammenhengende med kryss i fjell eller to tunneler med kryss i dagen. Hvordan løsningene kan se ut vil bli utredet særskilt i kommunedelplanarbeidet, og det vil bli tatt stilling til hvilken løsning som skal ligge til grunn for E39 øst for Molde sentrum.*
3. *Planprogrammet kan ikke foregripe utredninger som hører hjemme i kommunedelplanen. Planprogrammet setter krav om at trafikkvirkninger av løsningene skal analyseres. I dette ligger også at kapasiteten blir vurdert. Trafikkveksten knyttet til E39 Vik–Julbøen vil inngå i analysegrunnlaget.*
4. *Planprogrammet har gjort en grundig vurdering av planavgrensingen, og Statens vegvesen Region midt holder fast på denne. Det er viktig for fremdriften for strekningen Julbøen–Molde at ikke problemomfanget ved Årø blir tatt inn i prosessen. Kommunestyrets vedtak om å vurdere en forlenget tunnel østover fra Felleskjøpet blir svart på i en egen delutredning, uten å gå så detaljert inn i problematikken som en kommunedelplan vil gjøre.*
5. *Lang tunnel helt til Årø er allerede forutsatt vurdert i delutredningen som skal inngå i planarbeidet. E39 lagt i nedgravd(-e) miljøtunnel(-er) fra Bolsønes til Kviltorp/Årø har*

vært framme i arbeidet med bypakken for Molde, men finansieringsgrunnlaget har ikke vært til stede for å vurdere et stort omfang av slike løsninger knyttet til bypakkearbeidet. Når kommunestyret har bedt om en konkret vurdering av tunnel-løsninger øst for Molde, er det ikke urimelig å ta inn også miljøtunnelløsninger i delutredningen, slik Helle–Tautra ønsker. Det er derfor tatt inn i presiseringen av innholdet i delutredningen at miljøtunnelløsninger skal vurderes.

6. Planprogrammet kan ikke foregripe utredninger som hører hjemme i kommunedelplanen. Planprogrammet setter krav om at trafikksikkerheten skal vurderes. Faren for oppstuvning og forholdet til kapasiteten på øvrig vegsystem vil inngå i vurderingene.
7. Planprogrammet kan ikke vise løsninger for gående og syklende på Bolsønesområdet. Dette er forhold som må vurderes i kommunedelplanen, og mye kan uansett ikke avklares før på reguleringsplannivå. Statens vegvesen har ellers nylig sendt over forslag til reguleringsplan for E39 Bolsønes–Fuglset til Molde kommune for vedtak om offentlig ettersyn. Den viser løsninger for gående og syklende i detalj, men forutsetter at E39 går i dagen videre østover. Om arbeidet med kommunedelplanen lander på andre løsninger for E39 kan dette måtte endres.
8. Planprogrammet legger aktuelle retningslinjer for støy og luftkvalitet til grunn for konsekvensutredningen. Det er først i kommunedelplanen det kan gjøres konkrete vurderinger knyttet til tunnelventilasjon, økt trafikk og andre element som påvirker støy og luftkvalitet på Bolsønesområdet. Vi viser ellers til reguleringsplanforslaget for E39 Bolsønes–Fuglset, som omtaler støy og luftkvalitet.
9. Det er tatt inn i planprogrammet en omtale av hvilke ressurser i vegvesenet og kommunen som har gitt synspunkt på ulike alternativ i planprogrammet.

#### ***Innspill til planarbeidet***

Ingen merknader i brevet fra Helle–Tautra er formulert som innspill til planarbeidet, men som påpekt ovenfor gjelder flere av merknadene til planprogrammet forhold som først kan svares på i kommunedelplanen.

*Hvordan innspill til planarbeidet er vurdert, og om mulig tatt hensyn til, vil bli kommentert når planen kommer på høring senere.*

#### **Audun Brekke Fjeldheim, e-post 14.12.2015**

#### ***Merknader til planprogrammet***

1. Fjeldheim ber om at det blir utredet et alternativ med lang tunnel fra Julbøen til Molde.

*Vår vurdering:*

1. *Alternativet med lang tunnel Julbøen–Molde vil bli utredet, jf. vurdering under merknader fra Fylkesmannen.*

#### ***Innspill til planarbeidet***

Ingen merknader rettet mot planarbeidet

Bjørn Thomas Melhus, e-post 14.12.2015

***Merknader til planprogrammet***

1. Mener E39 bør gå i tunnel helt fra Julneset. Vi ser dette som et ønske om at dette blir utredet i kommunedelplanen.

*Vår vurdering:*

1. *Alternativet med lang tunnel Julbøen–Molde vil bli utredet, jf. vurdering under merknader fra Fylkesmannen.*

***Innspill til planarbeidet***

1. Bør unngå motorveg i dagen i viktig naturområde.
2. Mener E39 bør gå i tunnel helt fra Julneset.
3. E39 gjennom Molde er et feilgrep.
4. Dersom E39 skal gå gjennom Molde må dette gjøres med en lang tunnel helt til Årø.
5. E39 og bypakke bør ikke blandes sammen. Bypakken skal ivareta Moldes lokaltrafikk. Lokale turer må tas med gange, sykkel og kollektiv. E39 kan ikke finansiere bypakke Molde.

*Hvordan innspill til planarbeidet er vurdert, og om mulig tatt hensyn til, vil bli kommentert når planen kommer på høring senere.*

Ellen Karoline Ohren, e-post 13.12.2015

***Merknader til planprogrammet***

1. Ohren mener planprogrammet fokuserer for mye på å finne en traséløsning for E39 fra Ålesund til Molde, og minner om at E39 går fra Kristiansand til Trondheim. Trasé for E39 bør legges forbi Molde, og det etterlyses et alternativ der europavegen går på Frænasida av Moldefjella og ned Årødalen
2. Ohren kommenterer at planprogrammet peker på Molde sentrum som det viktigste målpunktet for trafikken på E39. Hun mener dette henger sammen med 1) transport-selskap lokalisert på Bolsønes, 2) få alternative veier gjennom sentrum, plassering av ferjeanløp like ved sentrum og 4) plassering av arbeidsplasser opp imot boligområder inkludert pendlertrafikk. Videre peker hun på at Tresfjordbrua kan ha redusert trafikk til Molde. Tilsvarende vil trafikk til Fræna/Aukra/Midsund som i dag kommer med Vestnesferja bli borte fra sentrum når tunnel under Romsdalsfjorden og bro over Julsundet er bygd.
3. Er enig i at E39 må ha god tilknytning til Molde sentrum, og mener tilknytning til sentrum fra Årø gir god nok tilknytning for næringslivet.

*Vår vurdering:*

1. *Regjeringen ved Samferdselsdepartementet fastsatte i brev 8. mai 2014 at konsept K2 og K3 skal ligge til grunn for planlegging av E39 mellom Ålesund og Molde. Disse konseptene har ulik trasé mellom Digernes i Skodje kommune og Vik i Vestnes kommune. Fra Julbøen er konseptene like, og omfatter veg i dagen langs fv. 662,*

*med kort eller lang tunnel forbi sentrum og deretter veg i dagen til Årø og videre til Hjelset. Statens vegvesen og Molde kommune må forholde seg til dette, men samtidig gjøre nødvendige tilpasninger slik det er gjort rede for i planprogrammet. Det viktigste hensynet som ligger til grunn for valg av konsept er reisetid mellom Ålesund og Molde og betydningen dette har for en samlet bo- og arbeidsmarkedsregion. Et alternativ for E39 om Fræna og tilknytning til Årødalen ble forkastet av regjeringen.*

- 2. Molde by vil utvikle seg videre, og dagens arealbruk kan bli avløst av mer eller mindre transportintensive aktiviteter. Det vil uansett ikke være ansvarlig å legge til grunn at sentrum ikke vil være et viktig målpunkt for trafikken på E39. Bolsønesområdet peker seg ut som det beste tilknytningspunktet nær Molde sentrum, se kommentar under Stig Helle–Tautra ovenfor for utdyping.*
- 3. Når E39 kommer inn mot Molde fra vest ser Statens vegvesen det som avgjørende å unngå lekkasje til fv. 662 for trafikk til og fra Molde by. Dette vil være trafikk som ellers vil belaste fylkesveien og sentrum. At E39 skal gå fra Julbøen til Årø uten annen tilknytning til Molde sentrum vurderer vi som lite aktuelt. Trafikkvirkninger av å gå i lang tunnel helt til Årø vil bli vist i delutredningen som er forutsatt i 5.3 i planprogrammet.*

#### ***Innspill til planarbeidet***

- 1. Mener en løsning om Fræna til Årø vil ha betydelige fordeler knyttet til reisetid, miljøkonsekvenser, kostnader, anleggsulemper m.m.*
- 2. Er enig i at E39 må ha god tilknytning til Molde sentrum, og mener tilknytning til sentrum fra Årø gir god nok tilknytning for næringslivet*

*Hvordan innspill til planarbeidet er vurdert, og om mulig tatt hensyn til, vil bli kommentert når planen kommer på høring senere.*

Helge Kringstad (21/17), e-post 14.12.2015

#### ***Merknader til planprogrammet***

- 1. Mener han burde vært tilskrevet direkte ved varsel om oppstart. Ber om å komme inn i adresselistene slik at han mottar informasjon direkte.*

*Vår vurdering:*

- 1. Plan- og bygningsloven stiller ikke krav om særskilt varsel til grunneiere ved oppstart av kommunedelplanarbeid. For å sikre medvirkning er et utvalg grunneiere fra Julbøen til Kringstadnakken likevel tilskrevet. Dette ble avgrenset til eiendommer nord for fylkesveg 662 fra Mordalsvågen til Djupdalen. Dette er en enkel avgrensning som fanger opp alle som kan bli direkte berørt på sine eiendommer. Siden Kringstad nå har kommet med uttale vil han bli tilskrevet direkte ved offentlig ettersyn.*

**Innspill til planarbeidet**

1. Mener E39 må legges utenom Molde, og viser til egne erfaringer med kommunikasjonsprosjekt i Øst-Europa.
2. Vil foretrekke en lang tunnel fra Julbøen til Molde.

*Hvordan innspill til planarbeidet er vurdert, og om mulig tatt hensyn til, vil bli kommentert når planen kommer på høring senere.*

Malvin Hoemsnes (21/2), e-post 10.12.2015

**Merknader til planprogrammet**

1. Mener et langt tunnelalternativ ville vært et godt alternativ ut fra skjerming av skog- og kulturlandskapet.

*Vår vurdering:*

1. *Alternativet med lang tunnel Julbøen–Molde vil bli utredet, jf. vurdering under merknader fra Fylkesmannen.*

**Innspill til planarbeidet**

1. Foretrekker alternativ 1 (Mordalen – Barnosa – Kringstadnakken – Molde), av hensyn til at hjort og elg trekker i området.

*Hvordan innspill til planarbeidet er vurdert, og om mulig tatt hensyn til, vil bli kommentert når planen kommer på høring senere.*

Per Vikås (133/17), brev 14.12.2015

**Merknader til planprogrammet**

1. Foreslår ny trasé fra Julbøen til Hjelset:
  - a. Tunnel Julbøen–Mordalslia
  - b. Veg i dagen til Haukebøsetra
  - c. Tunnel i fjell nord for Kringstadsetra
  - d. Veg i dagen nord for Mekvatnet og til Meksetra
  - e. Kryss ved Meksetra med sideveg til Kvam
  - f. Tunnel fra Meksetra til Eikremslia ovenfor golfbanen
  - g. Avkjøring/kryss i tunnelen ved Granlia med arm til Bolsønesområdet
  - h. I Eikremslia/Årødalen kryss med fordeling til Årø/Fræna
  - i. Tunnel til Årølia og veg i dagen i lia til Hjelset

*Vår vurdering:*

1. *I planprogrammet er det vurdert en trasé i dagen sør for Mekvatnet, og denne er forkastet ut i fra sterke konflikter med naturmiljø og friluftsliv. Den foreslåtte traséen vil være enda mer i konflikt enn det forkastede alternativet, og Statens vegvesen ser det som lite tjenlig å omtale alternativet i planprogrammet.*

***Innspill til planarbeidet***

1. Mener E39 gjennom Molde og østover til Hjelset langs dagens trasé vil være til stor ulempe for beboerne i området med tanke på trafikkstøy, forurensing, livskvalitet og trivsel.

*Hvordan innspill til planarbeidet er vurdert, og om mulig tatt hensyn til, vil bli kommentert når planen kommer på høring senere.*

Endre Idar Ivabakken, e-post 12.11.2015

***Merknader til planprogrammet***

1. Mener E39 bør gå over Tresfjordbrua, bru til Sekken og videre til Hjelset og Trondheim.

*Vår vurdering:*

1. *Regjeringen ved Samferdselsdepartementet fastsatte i brev 8. mai 2014 at E39 skal krysse Romsdalsfjorden med tunnel og hengebro fra Vik i Vestnes kommune til Julbøen i Molde kommune. Forslått løsning ble forkastet på grunn av manglende reisetidsgevinst mellom Ålesund og Molde, og samfunnsnytte. Statens vegvesen og Molde kommune må forholde seg til dette.*

***Innspill til planarbeidet***

Ingen merknader rettet mot planarbeidet.

Otto Olsen Eiendom AS, (Verftsgata 7, 26/452), brev 2.11.2015

***Merknader til planprogrammet***

1. Ber om avklaring på hvordan arbeidet med kommunedelplan E39 Julbøen–Molde vil påvirke planarbeidet for E39 Bolsønes–Fuglset. Ber om at reguleringsprosessene slås sammen om E39 Bolsønes–Fuglset ikke kan vedtas før kommunedelplanen.
2. Ber om løpende god informasjon om fremdrift og prosess av hensyn til egne utviklingsplaner og leietakeres usikkerhet rundt driften. Foreslår et kvartalsvis brev om fremdrift.

*Vår vurdering:*

*Molde kommune har vedtatt at reguleringsplanen Bolsønes–Fuglset er det prosjektet som skal prioriteres i forbindelse med Bypakke Molde. Kommunen har derfor bedt Statens vegvesen om å fortsette reguleringsplanprosessen uten å avvente kommunedelplanarbeidet for Julbøen–Molde. Dette innebærer at reguleringsplanen E39 Bolsønes–Fuglset skal fremmes til offentlig ettersyn uten at man har til hensikt å slå sammen planprosessene for de to planene.*

*Dersom planarbeidet med kommunedelplanen for E39 Julbøen–Molde avdekker forhold som gjør det nødvendig med endringer ved Felleskjøpet med nærliggende områder, vil dette bli fanget opp av reguleringsplanarbeidet for E39 Julbøen–Molde.*

*God informasjon er viktig. Det kan derfor bli aktuelt å sende ut informasjon underveis. Orientering om framdrift vil da være en del av det vi vil informere om.*

#### ***Innspill til planarbeidet***

Ingen merknader rettet mot innholdet i planarbeidet.

#### Verftsgaten 2 AS og Verftsgaten 4 AS, e-post 04.12.2015

#### ***Merknader til planprogrammet***

Ingen merknader som gjelder planprogrammet.

#### ***Innspill til planarbeidet***

1. Peker på flere forhold de mener taler for en lang tunnel øst for sentrum, bl.a. undervurdert trafikkvekst, endret trafikkmønster, plassering av godsterminaler, ulemper i anleggsperioden for en veg i dagen, hensyn til friareal, støy, luftkvalitet, estetikk, m.m.
2. Mener det bør velges en kortere tunnel vest for Molde, for å gi mulighet for en lang tunnel mot øst.
3. Setter spørsmålsteget ved om det er nødvendig med to tilknytningspunkt i Molde (Reknes og Bolsønesområdet).
4. Peker på flere muligheter for å unngå kryss/ramper i fjell.

*Hvordan innspill til planarbeidet er vurdert, og om mulig tatt hensyn til, vil bli kommentert når planen kommer på høring senere.*



Møre og Romsdal  
fylkeskommune

Statens vegvesen Region midt  
Postboks 2525  
6404 Molde

Dykkar ref:	Dykkar dato:	Vår ref:	Vår saksbehandlar:	Vår dato:
2015/204815	23.10.2015	69347/2015/KOMMUNEPLAN/1502	Anders Røystrand, tlf. 71 25 82 90	16.12.2015

## Molde kommune - kommunedelplan for E39 Julbøen-Molde - fråsegn til planprogram og varsel om oppstart

Møre og Romsdal fylkeskommune har ut frå sine ansvarsområde følgjande merknader:

### MERKNADER TIL PLANPROGRAMMET

#### Planfaglege merknader

Planprogrammet gjer greie for bakgrunnen for planlegginga, med beslutning om trasé for E39 mellom Ålesund og Molde og samanheng mellom E39 Vik-Julbøen og E39 Julbøen-Molde når det gjeld planlegginga generelt og val av vegstandard spesielt. Det blir lagt til grunn at store deler av ny E39 må gå i tunnel inn mot Molde, og at trafikk-berekingar utløyser krav om toløps tunnel. Med tanke på kostnader knytt til toløps tunnel og avanserte kryssløysingar i tunnel stiller vi spørsmål ved at det ikkje er planlagt utgreidd eit alternativ med tofeltsveg for å gi eit samanlikningsgrunnlag med reduserte kostnader vurdert opp mot redusert/endra vegstandard.

Planprogrammet er avgrensa i aust ved Bolsønes, og det blir lagt til grunn at planarbeidet blir tilpassa pågåande planarbeid for E39 Bolsønes-Fuglset og vidare trasé i dagen austover til Årø. På bakgrunn av vedtak i Molde kommunestyre 12.2.2015 har Statens vegvesen valt å ta inn at det skal utarbeidast ei eiga delutgreiing av forlenga E39-tunnel østover. Planprogrammet gir ei vag beskriving av kva som skal utgreiast, og det verkar som om denne vil ta form av ei tilleggsutgreiing til KVVU Ålesund-Bergsøy i regi av Statens vegvesen. Vi etterlyser klargjering av prosess, og samhandling med Molde kommune og fylkeskommunen. Dette bør kome konkret fram av kap. 7 **Planprosess og medvirkning**, der også framdriftsplanen må vise når delutgreiinga skal utarbeidast og leggest ut til høyring. Vi føreset, og oppfattar planprogrammet slik, at dette vil skje seinast samstundes med utlegging av kommunedelplanen til offentlig ettersyn.

Planprogrammet har i kap. 5 **Alternativ** ein oversiktleg gjennomgang av forkasta og anbefalte alternativ, men plan- og kunnskapsmessig grunnlag for konklusjonane kan med fordel utdypast. For alternativet Mordalen-Mekvatnet-Meknakken-Molde er det vist til «innspill fra kommunen», utan å gå nærare inn på kva vurderingar kommunen har gjort m.o.t. gjeldande planar og konkrete verdiar knytt til «natur- og friluftsiinteressene i området». Vi har ikkje grunnlag for å tilrå at ein går vidare med dette alternativet, men vurderingane bak at alternativet er forkasta må vere etterprøvbare.



Delalternativet med tunnelarm til Kvam/Høgskolen i Molde er forkasta m.a. med argument om at eit tunnelsamband vil legge til rette for auka personbilbruk inn mot byområdet/ sentrum. Det same kan til ein viss grad seiast om tunnelarm til Reknes, og plan-programmet bør difor presisere at konsekvensar for peronbiltrafikken lokalt av tunnelarm til Reknes skal utgreiast nærare for dei føreslåtte alternativa, som begge viser ein mogleg tunnelarm.

### **Samferdsel**

Målsettingar for planarbeidet er oppført i kap. 3.2, utan at det særskilt er framheva gode løysingar for kollektivtrafikk og gåande/syklande. Generelt bør også samanhengen med målsettingane for bypakke Molde løftast fram.

Under kap. 4.2. **Andre rammer og føringer** er det vist til fylkeskommunen sin kollektivstrategi. Her meiner vi det først og fremst bør visast til gjeldende fylkesplan med tilhøyrande Handlingsprogram Samferdsel. Dei viktige føringane i strategiane våre er lagt inn der. I tillegg har fylkeskommunen også ein **Transportstrategi for gåande og syklande i Møre og Romsdal 2010-2019**, som også gir rammer for arbeidet. Den bør derfor også nemnast.

Under kap. 4.3. **Planmessige utfordringer** må det takast med eit kulepunkt til som lyder tilsvarande:

- Utfordringar for tilrettelegging av eit godt kollektivtilbod, gange og sykling.

Under kap. 6 **Utredningstema**, er det positivt at det for prissette konsekvensar blir lagt opp til ein tilleggsanalyse til RTM Midt for gåande/syklande og kollektivtrafikken. Ein kan her gjerne vere meir konkret på kva som skal beskrivast, der eit sentralt punkt bør vere framkome for kollektivtrafikken og syklande/gåande på det omfattande kryssområdet på Julbøen.

Under kap. 6.3. om **«ikke-prissatte konsekvenser»** er det sett opp tema med utgangspunkt i Statens vegvesen håndbok V712. Tema som bør utgreiast, som handboka kanskje ikke dekkjer gjennom sine hovudgrupper, men som likevel er heilt sentrale:

- Konsekvensar for næringsliv, arbeidsmarknad og pendling
- Konsekvensar for byens attraktivitet
- Konsekvensar for kollektivtrafikken, gange- og sykkelmoglegheitene, supplerande til prissette konsekvensar for same tema
- Konsekvensar for transportmiddelfordelinga

Truleg er handboka her for generell. Dette er eit prosjekt som går rundt og inn i en by, noko dei færraste riksvegprosjekt gjør. Vi vil derfor argumentere med at dei tema vi nemner er viktige nettopp av den grunn.

### **Folkehelse**

Folkehelse er også eit tema som ikkje er eksplisitt nemnt blant utgreiingstema, men som går på tvers av fleire tema, m.a. forhold for gange og sykling, nærmiljø og friluftsliv, støy og lokal luftureining. Vi rår til at folkehelse blir ført opp som eit eige tema under kap. 6.3. for å samanfatte utgreiingar av konsekvensar for folkehelsa.

### **Barn og unge**

Vi ser positivt på at barn og unge skal sikrast medverknad gjennom kontakt med barnerepresentant og ungdomsråd og/eller elevråd ved aktuelle skular. Plan-programmet kan med fordel vise om lag når i prosessen denne kontakten vil skje. Det bør hentast inn innspel frå barn og unge både som tidleg informasjonsgrunnlag og som synspunkt på planforslag.

### **Automatisk freda kulturminne**

Vi er stort sett nøgd med planprogrammet. I utgangspunktet bør ein også gjere ei vurdering av potensialet for funn av hittil ukjente kulturminne, men det er svært liten forskjell på dei to alternativa ein har valt å gå vidare med.

## **INNSPEL TIL PLANARBEIDET**

### **Planfaglege råd**

Planlegging av ny E39 gjennom Molde by har hatt og vil få stor merksemd i befolkninga lokalt og regionalt, og dette kommunedelplanarbeidet bør nyttast til å gi god oversikt over dei store pågåande samferdselsprosjekta i og rundt Molde:

- E39 Vik-Molde med fjordkryssing og arm mot Gossen på Aukra
- E39 Bolsønes-Fuglset-Kviltorp-Lergrovik-Årø
- Bypakke Molde
- E39 Årø-Lønset-Hjelset

Plandokumenta og informasjon i folkemøte og i media bør klargjere samanhengen mellom prosjekta, roller/ansvarsfordeling og finansiering mv., ikkje minst presisere kva deler av E39 som er tenkt omfatta av bypakken.

Vi er samde i at planlegging av ein eventuell austleg bytunnel bør skje gjennom ein eigen kommunedelplan og at Bolsønesområdet er eit naturleg målpunkt i dagen for E39 både frå vest og aust. Det er lagt opp til ei planavgrensing som gir plass til å evt. vise prinsipp for kryssløysing knytt til ein austleg tunnel. Avhengig av delutgreiinga om austleg bytunnel bør vegvesenet saman med Molde kommune vurdere å legge fram alternative planforslag for framtidige veglinjer i Bolsønesområdet. Endeleg vedtak av kommunedelplanen kan derimot berre omfatte eit juridisk bindande forslag.

### **Samferdsel**

Vi oppmodar til godt fagleg samarbeid og informasjonsutveksling i planarbeidet. For reguleringsplan Vik-Julbøen er det etablert ei arbeidsgruppe for kollektivinfrastruktur der samferdselsavdelinga i fylkeskommunen deltar. Det vil vere tenleg om denne gruppa utvidar arbeidet til også å sjå på prinsippa for kollektivtrafikken inn mot Molde sentrum.

### **Automatisk freda kulturminne**

Vi vil ta stilling til undersøkingsplikta etter § 9 i Lov om kulturminne når trasé er valt og planen har betre detaljeringsnivå. Vi rår til at dei arkeologiske registreringane vert gjennomført i god tid før reguleringsplanane vert lagt ut til offentleg ettersyn. Generelt er vi likevel av den oppfatning av at det er lågt konfliktnivå i forhold til automatisk freda kulturminne.

Vi rår til at konsekvensutgreiinga vert nytta som reiskap til å finne fram til dei løysingane som i størst mogleg grad tek omsyn til kjende kulturminne og tilhøyrande kulturmiljø/ kurlandskap, og som i minst mogleg grad rører ved område der potensialet for nye funn av automatisk freda kulturminne er høgast. Ein bør altså sjå på konsekvensane for dei kulturminna som ein kjenner til, men også gjere grundige vurderingar av dei ulike områda sitt potensiale for funn av automatisk freda kulturminne.

### **Friluftsliv**

Det kjem fram av planprogrammet at verknader av ny E39 på nærmiljø og friluftsliv på Julbøen blir vurdert i reguleringsplan for Vik-Julbøen, noko vi også er orientert om i møte med vegvesenet om reguleringsplanen. Dette er kanskje det delområdet med størst friluftslivsinteresser, og der veganlegget vil ha mest omfattande påverknad.

## **KONKLUSJON**

Fylkeskommunen viser til merknader over, særskilt om kunnskapsgrunnlag for ulike traséalternativ og prosess for delutgreiing av E39 i tunnel austover frå Bolsønes-området. Vi oppmodar også til nødvendige justeringar av planprogrammet for å fange opp breidda av utgreiingstema under ikkje-prissette konsekvensar.

Vi rår til at planprosessen blir nytta til å gi nødvendig oversikt over dei pågåande samferdselsprosjekta i og rundt Molde by.

Med helsing

Johnny Loen  
plansamordnar

Anders Røynstrand  
rådgivar

*Dette brevet er elektronisk godkjent og vil ikkje bli utsendt i papir.*

### Fagsaksbehandlar

Samferdsel: rådgivar Gry Halvorsen, tlf. 71 25 81 84

                    rådgivar Heidi Nerland, tlf. 71 25 86 77

Automatisk freda kulturminne: arkeolog Kristoffer Dahle, tlf. 71 25 89 03

Kopi:

Molde kommune

Fylkesmannen i Møre og Romsdal



14. 12. 2015

15/204815-23

# Fylkesmannen i Møre og Romsdal

Saksbehandlar, innvalstelefon  
Senioringeniør Lars Kringstad, 71 25 84 50

Vår dato  
07.12.2015  
Dykkar dato  
23.10.2015

Vår ref.  
2015/6345/LAKR/421.3  
Dykkar ref.

Statens vegvesen Region midt  
Postboks 2525  
6404 MOLDE

## **Molde kommune** **Kommunedelplan E39 Julbøen – Molde** **Fråsegn til varsel om oppstart og høyring av planprogram**

Fylkesmannen viser til Dykkar brev av 23.10.2015, der det er varsla oppstart av kommunedelplan for E39 Julbøen – Molde. Vi har ut frå våre ansvarsområde følgjande merknader:

### **Konsekvensutgreiinga**

Kommunedelplanar skal alltid konsekvensutgreiast, og forslagstillar har utarbeidd planprogram der det er gjort greie for føremål med planarbeidet. Vidare er planområdet omtalt og viktige miljø- og samfunnskonfliktar konkretisert. Med grunnlag i eksisterande kunnskap er det gjort ei vurdering av kva tema som må utgreiast nærare i vidare planprosess.

Planprogrammet viser vegliner som skal utgreiast og alternative vegliner som er forkasta. Dei to alternative veglinene som er planlagt utgreidd er relativt like. Grovt ligg skilnaden i at alternativ 1 har ei vegstrekning i dagen ved Haukabøen, lokalisert noko lenger sør enn alternativ 2. Begge alternativa vil utfordre landskaps- og friluftsverdiane, samt naturmangfaldet som ligg til området.

Alternativ 1 og 2 er relativt like. Fylkesmannen rår derfor til at eit tredje alternativ blir utgreidd. Vi grunnjev dette med at prosessen vidare vil vere tent med eit tredje alternativ som skil seg vesentleg frå alternativ 1 og 2. Av dei forkasta alternativa er «tunnel Julbøen-Molde» eit slikt alternativ. Dette alternativet vil høgst sannsynleg ikkje kome i konflikt med nasjonale interesser, samt at det kan vise seg naudsynt å synleggjere kostnadane med dette alternativet i den vidare planprosessen.

### **Natur- og miljøvern**

Som det blir gjort greie for i planprogrammet vil verknadane av E39 på Julbøen få si avklaring i reguleringsplanen for E39 Vik-Julbøen, og bli tatt inn i denne kommunedelplanen. Området vidare austover er tenkt konsekvensutgreidd slik at det ikkje skal vere naudsynt med ytterlegare utgreiingar ved seinare regulering.

Størstedelen av veglina frå Julbøen til Bolsønes er planlagt i tunnel, med unntak av ei to til tre km lang strekning nord for Haukabøen. I dette området vil det i følgje planprogrammet bli gjort naudsynte kartleggingar av naturmangfaldet. Vi registrerer spesielt at Haukabøelva

<b>Postadresse:</b> Postboks 2520 6404 Molde	<b>Telefon:</b> 71 25 84 00	<b>E-post:</b> fimmrpostmottak@fylkesmannen.no	<b>Web:</b> www.fylkesmannen.no/mr	<b>Org.nr:</b> 974 764 067
--	--------------------------------	---	---------------------------------------	-------------------------------

vil bli undersøkt for elvemusling. Verknadane for landskaps- og friluftsiinteressene er også sentrale tema i dette området.

Vi vil også peike på at eventuell kryssing av bekkar og elvar må planleggast slik at vegen ikkje dannar stengsel for vandrane fisk eller reduserer dei biologiske forholda for vasslevande organismar.

Det er positivt at handtering av overskotsmassar skal omtalast og at verknader av disponering skal synleggjerast. Midlertidig og permanent lagring av massar kan kome i konflikt med naturmangfaldet, landskaps- og friluftsiinteressene. Det blir viktig å lokalisere slike område allereie i kommunedelplanen, ikkje minst på grunn av uttrykt mål om at det ikkje skal vere naudsynt med ytterlegare konsekvensutgreiing ved regulering. Vi gjer også merksam på at eventuell dumping av massar i sjø vil krevje eigen søknad til Fylkesmannen.

### **Konklusjon**

Fylkesmannen viser til merknadane over og ber om at dei blir tatt omsyn til i den vidare planprosessen. Sidan alternativ 1 og 2 er såpass like rår vi til at det blir utgreidd eit alternativ som skil seg meir frå desse. Av dei forkasta alternativa peikar «tunnel Julbøen-Molde» seg ut som eit tredje alternativ.

Med helsing

Sveinung Dimmen (e.f.)  
samordnar

Lars Kringstad  
senioringeniør

*Dokumentet er elektronisk godkjent og har ingen signatur.*

### **Kopi:**

Molde kommune	Rådhusplassen 1	6413	MOLDE
Møre og Romsdal fylkeskommune	Fylkeshuset	6404	Molde

Statens vegvesen, Region midt  
Fylkeshuset  
6404 MOLDE

Vår ref.  
11/00985-182

Vår dato:  
09.11.2015

Deres ref.  
15/204815-5

Deres dato:  
26.10.2015

Vår saksbehandler:  
Einar K Merli - 976 51 687

## Molde kommune - Kommunedelplan E39 Julbøen-Molde - Varsel om oppstart og høring av planprogram - Uttalelse fra Avinor

Vi viser til Deres brev av 23.10.2015, mottatt på e-post 26.10.2015, vedrørende varsel om oppstart og høring av planprogram for kommunedelplan, E39 Julbøen-Molde.

### 1. Innledning

Innledningsvis er Avinor positiv til at E39 fra Julbøen inn til Molde sentrum oppgraderes med ny vei. Det vil også føre til lettere tilkomst til Molde lufthavn Årø.

### 2. Restriksjonsplanen for Molde lufthavn

Etter det vi kan se av planprogrammet skal veien hovedsakelig gå i tunnel. Videre ser det ut til å bli et større kryss ved Moldegårdsleira, som vil bli liggende ca. 2,9 km vest av landingsterskel til bane 07 (vestfra) ved Molde lufthavn. Krysset kommer hovedsakelig innenfor den horisontale flaten, som er en høyderestriksjonsflate i restriksjonsplanen for lufthavnen, jf. *kap. 10 og 11 i Forskrift om utforming av store flyplasser, BSL E 3-2 av 06.07.2006*. Den horisontale flaten ligger på kote 48 moh, dvs. 45 meter over rullebanen.

Den reviderte restriksjonsplanen for Molde lufthavn er vedtatt av Avinor 04.03.2014 med hjemmel i Luftfartsloven § 7-13, tredje ledd, og Samferdselsdepartementets delegasjonsvedtak, datert 03.02.2014.

Terreng høyden der krysset ved Moldegårdsleira kommer, ligger på ca. kote 5 moh. Det må ikke etableres anlegg eller lysmaster i kryssområdet som kommer i konflikt med den horisontale flaten, kote 48 moh.

Følgende fellesbestemmelse bes tatt inn i kommunedelplanen:

#### **Restriksjonsplanen for Molde lufthavn Årø**

*Det må ikke etableres anlegg, konstruksjoner eller lysmaster i strid med høyderestriksjonsflatene i den til enhver tid gjeldende restriksjonsplan (Avinors tegning ENML-P-08) for lufthavnen av hensyn til flysikkerheten.*

*All bruk av byggekraner (tårnkraner eller mobilkraner) i området ved Moldegårdsleira som skal brukes over kote 48 meter over havet, skal godkjennes på forhånd av Avinor (kontrolltårnet ved Molde lufthavn) av hensyn til flysikkerheten.*

Avinor gjør videre oppmerksom på at ved bruk av tårnkraner i anleggsperioden gjelder følgende regelverk:

- Rapportering og registrering av luftfartshinder til Statens kartverk i medhold av *kapittel II i Forskrift om rapportering, registrering og merking av luftfartshinder av 15.07.2014*.
- Merking av luftfartshinder i medhold av *kapittel III i samme forskrift*. Det er Luftfartstilsynet som håndhever denne forskriften og kan gi pålegg om utbedring dersom merkingen av hindrene (tårnkranene) ikke er gjort i henhold til forskriften. Luftfartstilsynet vil kunne gi veiledning i hvordan merkingen skal gjennomføres.

### 3. Byggerestriksjoner for flynavigasjonsanlegg ved Molde lufthavn

Byggerestriksjonshøyden for flynavigasjonsanlegget LOC07 er omtrent 35 moh ved Moldegårdsleira der krysset kommer.

Lysmaster og annen infrastruktur knyttet til veien vil ikke skape problemer, likeledes bruk av mobilkran.

Vedrørende bruk av tårnkran ser det ut til at det ikke er fri sikt fra LOC07 opp til en høyde av ca. 50 meter ved krysset på grunn av høydene ved Indre Årø gård. Slik sett vil vi kreve radiotekniske vurderinger ved bruk av tårnkraner når de overstiger 48 moh.

Med hjemmel i § 6 i *Forskrift om kommunikasjons-, navigasjons- og overvåkingstjeneste, BSL G 6-1 av 27.06.2011*, anmodes det om at følgende fellesbestemmelse tas inn i kommunedelplanen:

#### ***Krav til radioteknisk vurdering av kraner i utbyggingsperioden ved Moldegårdsleira***

*All bruk av tårnkraner ved Moldegårdsleira der bommen overskrider kote 48 meter over havet, skal sendes Avinor Flysikring for radioteknisk vurdering og godkjenning.*

*Med søknaden må det følge nøyaktig posisjon og størrelse på kranene. Det må foreligge en positiv radioteknisk vurdering av byggeprosessen med bruk av kraner, før det gis rammetillatelse.*

*Det stilles ingen krav vedrørende bruk av mobilkraner.*

Kostnader knyttet til radioteknisk vurdering vil bli belastet tiltakshaver (utbygger).

Bestilling sendes til:

Avinor Flysikring AS

Ved: Key Account Manager Jesper Krogh, e-post: [jesper.krogh@avinor.no](mailto:jesper.krogh@avinor.no)

### 4. Farlig eller villedende belysning

Krysset ved Moldegårdsleira vil bli liggende inntil innflygingen til bane 07. Det er viktig at krysset belyses på en slik måte at det ikke skapes farlig eller villedende belysning i forbindelse med innflygingen til lufthavnen fra vest, jf. § 13-3 i *overnevnte forskrift BSL E 3-2*.

Følgende fellesbestemmelse bes tatt inn i kommunedelplanen:

#### ***Farlige eller villedende lys***

*Av hensyn til sikkerheten for lufttrafikken ved Molde lufthavn Årø skal det utarbeides en belysningsplan for kryssområdet ved Moldegårdsleira som skal oversendes Avinor for vurdering og godkjenning.*

## 5. Flystøy

Til orientering vil kryssområdet ved Moldegård sleira bli liggende utenfor flystøysonene.

## 6. Oppsummering

Dersom overnevnte forhold ikke tas hensyn til i det videre arbeidet med planen, vil Avinor senere vurdere å fremme en innsigelse til kommunedelplanen, jf. Plan- og bygningsloven § 5-4.

### **Med vennlig hilsen**

Avinor AS

John Offenberg  
Lufthavnsjef  
Molde lufthavn Årø

Dokumentet er godkjent elektronisk.

Kopi: Fylkesmannen i Møre og Romsdal, Molde kommune



Statens vegvesen - Region midt  
Fylkeshuset  
6404 MOLDE

Vår dato: 01.12.2015

Vår ref.: 201506173-2

Arkiv: 323

Dykkar dato: 23.10.2015

Dykkar ref.: 15/204815-5

Sakshandsamar:

Terje Systad

## Innspel til oppstart og høring av planprogram - Kommunedelplan E39 Julbøen-Molde - Molde kommune

Vi syner til Dykkar brev dagsett 23.10.2015. Saka gjeld oppstart av kommunedelplan for E39 Julbøen – Molde.

Ved planlegging av veg bør ein ta omsyn til eventuelle vassdrag i nærleiken. Kantsona langs vassdrag kan vere verdifull for friluftsliv og miljø. Vassresurslova § 11 stiller krav om at det skal oppretthaldast eit naturleg vegetasjonsbelte langs alle vassdrag. NVE rår til å nytte arealbrukskategorien Bruk og vern av sjø og vassdrag, jf. PBL §12-5 nr 6, til å merke vassstreng og kantsoner. Vassdrag med kantsoner kan regulerast til ”Natur og friluftsliv”.

Dersom planen opnar opp for ny busetnad innanfor aktsemdsområde for skred i Skrednett ([www.skrednett.no](http://www.skrednett.no)) må det gjerast ei nærare vurdering av skredfaren. Det må definerast faresonegrenser i samsvar med tryggleikskrava i Byggteknisk forskrift (TEK10). Eventuelle fareområde må innarbeidast i planen og synast som omsynssone (jf. PBL § 12-6) og ha tilhøyrande føresegner som sikrar akseptabel tryggleik. Dersom planen omfattar eksisterande busetnad innanfor aktsemdsområde, kan aktsemdskarta i Skrednett nyttast til å avgrense omsynssona.

Med helsing

Bright Samdal  
regionsjef

Terje Systad  
overingeniør

*Dokumentet vert sendt utan underskrift. Det er godkjent etter interne rutinar.*



**KYSTVERKET**  
Midt-Norge

15/204815-7

Statens vegvesen Region midt  
Fylkeshuset  
6404 MOLDE

Deres ref.: Vår ref.: Arkiv nr.: Saksbehandler: Dato:  
2014/5074-8 Børre Tennfjord 04.11.2015

### **Høringsuttalelse til varsel om oppstart og høring av planprogram for Kommunedelplan E39 Julbøen - Molde kommune - Møre og Romsdal fylke.**

Kystverket har mottatt varsel om oppstart og høringsutkast av planprogram for kommunedelplan for E39 Julbøen i Molde kommune.

Varselet er gitt for en strekning av E39 fra Julbøen i vest til Fuglset i øst, en strekning på noe i overkant av 11km. Planavgrensningen er trekt noe utover tiltakslengden. En overlapping som er gjort rede for i planprogrammets innledende kapittel. Alternativene som planprogrammet legger opp til er kombinasjoner av fire-felts veg og tunneller og etter de standarder som er fastlagt for E39 og koordineres/tilpasses andre pågående og relevante planarbeider i tilknytning til europaveien.

Frist for merknader/medvirkende kommentarer er satt til 15. desember 2015.

#### **Kort om Kystverkets ansvar**

Kystverket er en nasjonal etat for kystforvaltning og sjøverts samferdsel. Etaten er et forvaltningsorgan underlagt Samferdselsdepartementet og har faglig ansvar for sikkerhet og fremkommelighet i norske farvann og havner.

Kystverket skal sikre god fremkommelighet, trygg ferdsel, og forsvarlig bruk og forvaltning av farvannet, samt effektiv og sikker sjøtransport og havnevirksomhet.

Kystverket skal ivareta nasjonale interesser og føringer i blant annet:

- Lov av 17. april 2009 nr. 19 om havner og farvann (havne- og farvannsloven).
- Ot.prp. nr. 75, (2007-2008) om lov om havner og farvann.
- Losloven og tilhørende forskrifter.
- Nasjonal transportplan 2014-2023 St. meld nr. 26 (2012-2013).
- Kystverkets handlingsprogram 2010-2019.
- St. meld. nr. 14 (2004-05) På den sikre siden – sjøsikkerhet og oljevernberedskap.
- St. meld. nr. 43 (1998-99) Vern og bruk i kystsonen (FKD)
- St. meld. nr. 46 (1996-97) Havner og infrastruktur for sjøtransport (FKD)
- Kystverket – en nasjonal etat for sjøsikkerhet, beredskap og sjøtransport. Mål og strategier.

#### **Midt-Norge - Plan- og kystforvaltningsavdelingen**

Sentral postadresse:	Kystverket Postboks 1502 6025 ALESUND	Telefon: +47 07847 Telefaks: +47 70 23 10 08	Internett: <a href="http://www.kystverket.no">www.kystverket.no</a> E-post: <a href="mailto:post@kystverket.no">post@kystverket.no</a>
For besøksadresse se	<a href="http://www.kystverket.no">www.kystverket.no</a>	Bankgiro: 7694 05 06766	Org.nr.: NO 874 783 242

Brev, sakskorrespondanse og e-post bes adressert til Kystverket, ikke til avdeling eller enkeltperson

For å ivareta sjøsikkerheten i norske farvann, har Kystverket etablert en omfattende infrastruktur og tilhørende maritime tjenester. Den fysiske infrastrukturen består av fyr, sjømerker, skilt, etablering og utbedring av farleder og fiskerihavner.

De maritime tjenestene omfatter blant annet lostjenesten, utstedelse av farledsbevis, trafikkovervåking og -kontroll, elektroniske navigasjonshjelpemidler, meldings- og informasjonstjenester (is-, bølge-, strøm- og vindvarsling samt navigasjonsvarsler).

Kystverket har også ansvaret for statens beredskap mot akutt forurensing og sikkerhet i norske havner med internasjonal trafikk (ISPS).

#### **Kystverket har følgende merknader:**

Vi har gått gjennom planvarselet og forslag til planprogram for E39 gjennom Molde sentrum og har få kommentarer.

Kommunedelplanen sin avgrensning gir få eller ingen grenseflate mot Kystverkets arbeids- eller ansvarsfelt og dermed også manglende relasjoner til formålet med Havne- og farvannsloven. Kystverkets medvirkning er basert på HFL's formålsparagraf.

Når det gjelder planlagt konsekvensutredning så vil denne kunne gi de nødvendige avklaringer om tiltaket har løsninger som er omfattet av, eller inkludert i Kystverkets forvaltningsregime. Hvilke planmessige og arbeidsmessige hensyn som da eventuelt skal tas, vil måtte vurderes i den kommende konsekvensutredningen. Så langt har vi ingen innspill til dette.

Med hilsen

Børre Tennfjord  
Konst. regiondirektør

*Dokumentet er elektronisk godkjent*

#### Eksterne kopimottakere:

Molde kommune	Rådhusp. 1	6413	MOLDE
Fiskeridirektoratet Region Møre og Romsdal	Postboks 185 Sentrum	5804	BERGEN
Fylkesmannen i Møre og Romsdal	Fylkeshuset	6404	MOLDE
Møre og Romsdal fylkeskommune	Fylkeshuset	6404	MOLDE

Molde, den 14.12.2015

Statens Vegvesen region Midt

v. Ivar-Ole Mittet

Planprosjektleder

## DELPLAN E39 JULBØEN – MOLDE. HØRINGSUTTAELSE

Utgangspunktet for vår uttalelse er presentasjonen som ble fremlagt på orienteringsmøtet den 4. november 2015. Borgerlisten har følgende merknader:

### 1. Overordnet vurdering

Borgerlisten anser det som avgjørende at beslutninger som blir tatt i nåværende fase legger til rette for en optimal helhetlig løsning på hele strekningen Julbøen – Lønset. Med «optimal» menes her ikke en «ideell» løsning – vi må være realistiske med hensyn til kostnader både i investerings- og driftsfasene. En optimal løsning vil derfor være en *økonomisk gjennomførbar* løsning som samtidig ivaretar de viktigste hensyn både til gjennomfartstrafikk, kjøreopplevelse, lokaltrafikk, sikkerhet, og miljø. Med «miljø» menes her ikke bare utslipps- og forbruksmessige forhold, men også inngrep i natur og opparbeidede områder som utgjør viktige elementer både visuelt og bruksmessig for kommunens befolkning og byens identitet. Vi viser til vedlagte skisse som viser vår foretrukne løsning. Vi har lagt vekt på at sentrale faglige føringer fra SVV blir ivaretatt.

Borgerlisten legger vekt på uttalelser fra faglig hold som fastholder at vegkryss i fjell vil være svært fordyrende. De overordnede hensyn er etter vårt syn at gjennomgangstrafikken får gode forhold, at lokalmiljøet skjermes, at lokalbefolkning får minst mulig belastning, og at det blir økonomisk mulig å skape gode og helhetlige løsninger for hele strekningen Julbøen – Lønset.

### 2. Sentrale punkter som må ivaretas.

- Borgerlisten deler SVV sin oppfatning når det gjelder Bolsønes-området sentrale funksjon.
- Borgerlisten deler også SVV sin oppfatning av at både økonomi, sikkerhet og kjøreopplevelse tilsier at man på deler av strekningen fra Julbøen østover mot Bolsønes legger vegen i dagen. Borgerlisten vil derfor gå inn for at *nedre alternativ* av SVV sine alternativer for Mordals-området velges, da den vil gi minst skadevirkning for miljøet og bruken av naturen. Vi forutsetter at det legges godt til rette for kryssing av vegtraseen både for folk og dyr, og at traseen også støyskjermes i den grad det er mulig, samtidig som den visuelt blir så «usynlig» som mulig.

### 3. Konkret trasévalg fra Julbøen til Strande

- Fra et stort anlagt knutepunkt på Bolsønes bør E39 videre østover gå rett inn i en ny tunnel som kommer ut i nærheten av «sykehusomtå» på Eikrem. Det bør vurderes om det på denne strekningen er tilstrekkelig med en enkeltløpet tunnel. Ved påhugg på Eikrem etableres av/påkjøring til Nordbyen og golfbanen. Fra Eikrem og østover følger europavegen dagens åpne trasé forbi golfbanen frem til Årødalen der det anlegges et nytt knutepunkt på ca. kote 125. Dette knutepunktet forbindes med Tussentunnelen mot nord. Det etableres også avkjøring til Årødalsvegen mot flyplassen/nedre trasé samt til industriområdet i Årødalen og videre til Skaret. E39 fortsetter østover fra samme knutepunkt i retning øvre Røbekk gjennom en ca. 1,4 km lang tunnel som kommer ut i dagen på ca. kote 70, hvilket vil gi en stigning på ca. 3,9 %. Veggen fortsetter østover retning Lønset /Hjelset i den planlagte øvre trasé.
- En slik løsning vil gi svært mange fordeler:
  - Trafikken mellom Molde sentrum og Fræna/Eide/ytre Nordmøre vil da gå i tunnel fra Eikrem rett til Bolsønes. Trafikken mellom Nordbyen og sentrum ledes også samme vei. En slik løsning vil gjøre Knausenlinja overflødig og samtidig gi en stor avlastning av eksisterende innfartsveg langs sjøen. Dermed skjermes bydel øst fra store inngrep langs Fannestranda. Samtidig vil dette bli vesentlig billigere enn om man både lager tunnel fra Bolsønes til Lergrovik/Årø og etablerer Knausenlinja.
  - Tungtrafikken får ideelle avkjøringsforhold direkte til Årødalen og ytre distrikt, og det blir god flyt med høy fart og bare én rundkjøring på hele strekningen. Dermed ivaretar denne løsningen departementets krav til hastighet og flyt i en gjennomfartsveg, samtidig som lokale utfordringer adresseres på en god måte.
  - Løsningen er meget god for tilkomst til flyplassen fra alle retninger.
  - Løsningen er gunstig med tanke på hurtig transport til det nye sykehuset på Hjelset, enten man kommer fra Midsund eller Aukra, fra Fræna / ytre Nordmøre eller Molde sentrum.

Ved å erstatte lyskryss med rundkjøringer på Fannestrandvegen fra Bolsønes til Årø og å redusere antall av/påkjøringer vil man med stor sannsynlighet ha en fullt ut funksjonell løsning samtidig som viktige miljømessige og visuelle kvaliteter i Molde ivaretas. En slik løsning vil endre forutsetningene for Bypakke Molde i vesentlig grad. Strekningen Kviltorp – Lergrovik er eksempelvis allerede regulert som firefelts veg, noe som da vil bli unødvendig.

Borgerlisten ber om at forslaget utredes i forbindelse med delplan for strekningen Molde-Strande, og at det også vurderes hvilke virkninger en slik løsning vil ha for bypakken. Vi mener at det ved å velge en slik løsning åpnes for en langt sterkere satsning på gang- og sykkelveger og kollektivtrafikk. Det bør samtidig vurderes hvorvidt det kan etableres shuttlebuss inn til sentrum fra større parkeringsplasser både vest og øst for byen.

Med vennlig hilsen,  
For Borgerlisten  
Terje Tovan, gruppeleder



## Høringsuttalelse på E39 fra Haukebøen til Kringstadnakken

Djupdalen Velforening registrerer med uro at Statens Veivesen kun har utredet 2 traseer som vegløsning fra Haukebøen til Kringstadnakken på nye E39 gjennom Molde. De 2 traseene er så lik i utforming, at det i prinsippet oppfattes som ett alternativ. Vi finner det underlig og urovekkende at tunell forbi området er forkastet av Statens Veivesen allerede før det er blitt konsekvensutredet.

Konsekvensen med «vei i dagen» er en rasering av Moldemarka Vest, med motorvei gjennom et mye brukt rekreasjonsområde. Moldemarka er et viktig rekreasjonsområde for Molde by. Kommunen har fredet Moldemarka fra utbygging. Da er det helt uforståelig at Statens Veivesen utreder å rasere Moldemarka rundt Haukebølva.

Moldemarka er et urørt naturområde og er av svært stor betydning for folkehelsen for byens befolkning. Veiløsningen «i dagen» fra Haukebøen til Kringstadnakken vil ødelegge friluftsområdet med betydelig støy og forurensning, og slik ødelegge naturopplevelsen for alle som benytter dette friluftsområdet.

Området i Moldemarka Vest er også et svært viktig område for elg, rådyr, hjort og annet vilt, som har området som ferdselsområde og livsgrunnlag.

Alternativene som blir presentert representerer ikke en akseptabel løsning. Djupdalen Velforening anmoder Statens Veivesen å utrede en veiløsning som representerer et annet og mer akseptabelt alternativ.

For oss som bor i området og benytter de lett tilgjengelige naturområdene i Moldemarka Vest daglig, er den foreslåtte raseringen av området ikke et akseptabelt alternativ. Veien MÅ legges i tunell også forbi denne dalen av Moldemarka Vest.

Julsundet Grunneierlag

v/ Leif Monsen,

6409 MOLDE

Statens Vegvesen Region Midt,

Fylkeshuset,

6404 Molde

Molde 12.12.2015

## **Kommunedelplan E39 Julbøen – Molde.**

### **Varsel om oppstart og høring av planprogram.**

Det vises til utsendte høringsdokument, datert 20.10.2015.

Julsundet grunneierlag er en sammenslutning av alle grunneiere med eiendom i utmark mellom Haukebøelva i øst og grensen til Fræna kommune i vest.

Grunneierlagets hovedformål er å ivareta grunneiernes interesser til utmarksverdiene, og i hovedsak dreier dette seg om å organisere utøvelsen av jakt ( storvilt og småvilt), samt å finne gode praktiske løsninger mellom allmenhetens interesser og grunneiernes interesser. Vi er av den oppfatning av laget har håndtert disse utfordringene på en for alle best mulig måte i lagets hele virkeperiode ( over 50 år).

Til foreliggende planforslag vil grunneierlaget komme med følgende bemerkninger:

Viltfaglige interesser:

Det aktuelle området mellom Mordal og Kringstadnakken, hvor E39 med to alternative traseer, er foreslått å gå i dagen, er et sentralt oppholdssted, av regionalt stor betydning, for alle tre hjorteviltartene (elg, hjort og rådyr). For elg og hjort er dette et viktig oppholds- og trekkområde i sommerhalvåret , mens området har en betydelig bestand av stasjonære rådyr som pendler mellom sjønære områder og mer høyfjell – alt etter beite og klimaforhold. Området ligger i ytterkanten av det som karakteriseres som Moldemarka, og er ut i fra topografi, vegetasjon og arealstørrelse antakelig det viktigste viltområdet i viltssammenheng vest for Molde.



Dersom det legges en høyhastighetsveg gjennom dette området vil det uten tvil medføre en konstant fare for viltpåkjørslar.

Foreliggende planforslag viser vegtraseer som skjærer tvers gjennom det beskrevne området, og vil gjøre ubotelig skade på viltbestanden. Vi kan ikke her se at det ene alternativet i denne sammenheng er bedre enn det andre.

Jaktinteresser:

Som beskrevet foran er området meget verdifullt i viltsammenheng. Området er derfor av svært stor verdi for utøvelsen av jakt, da særlig på hjortevilt. En utbygging av veg, som foreslått, vil nærmest ødelegge lagets viktigste jaktområde.

Friluftinteresser:

Det er en kjent sak at området er mye brukt i tursammenheng. Dette gjelder både i sommer og vinterhalvåret. Området har attraktive turveger og innbyr også til naturopplevelser i områder hvor det til vanlig er mindre ferdsel. Dette har grunneiere til området fått mange tilbakemeldinger på, og disse kvalitetene har en rekke ganger vært omtalt i media. Grunneierlaget har vært aktive i arbeidet med å legge til rette for utøvelse av friluftslivet, og har i denne sammenheng vært en medvirkende part i framstillingen av turkartet for Moldemarka med omegn. Gjennom dette arbeidet har vi søkt å finne en balanse mellom friluftslivets interesser og å bevare de viltfaglige verdiene. En vegutbygging som foreslått vil uten tvil redusere disse verdiene i stor grad.

Konklusjon:

Grunneierlaget vil med dette innstendig be om at det utredes en vegløsning for denne strekningen som ikke medfører de betydelige ulemper foreliggende forslag vil medføre. Etter vår oppfatning er løsningen her en sammenhengende tunnel.

Leif Monsen,

Formann

Trond Haukebø  
Haukebø  
6409 MOLDE

Statens Vegvesen Region Midt,  
Fylkeshuset,  
6404 Molde

Molde 13.12.2015

## **Kommunedelplan E39 Julbøen – Molde.**

### **Varsel om oppstart og høring av planprogram.**

Det vises til utsendte høringsdokument, datert 20.10.2015.

Som eier av eiendommene 135 1 og 2, blir jeg i vesentlig grad berørt av foreliggende plan for E 39 Julbøen – Molde.

Det berørte området er en sentral del av gårdens utmark. Området er preget av noe myr, og store areal av furu og granskog. Skogressursene har vært og er en viktig del av gårdens driftspotensiale.

Når deg gjelder de naturfaglige og rekreasjonsmessige interesser knyttet til området er mitt syn helt i samsvar med det Julsundet Grunneierlag har uttalt i sakens anledning, og jeg velger å sitere sentrale punkt fra denne uttalelsen.

Til foreliggende planforslag vil grunneierlaget komme med følgende bemerkninger:

#### **«Viltfaglige interesser:**

Det aktuelle området mellom Mordal og Kringstadnakken, hvor E39 med to alternative traseer, er foreslått å gå i dagen, er et sentralt oppholdssted, av regionalt stor betydning, for alle tre hjorteviltartene (elg, hjort og rådyr). For elg og hjort er dette et viktig oppholds- og trekkområde i sommerhalvåret, mens området har en betydelig bestand av stasjonære rådyr som pendler mellom sjønære områder og mer høyfjell – alt etter beite og klimaforhold. Området ligger i ytterkanten av det som karakteriseres som Moldemarka, og er ut fra topografi, vegetasjon og arealstørrelse antakelig det viktigste viltområdet i viltsammenheng vest for Molde. Dersom det legges en høyhastighetsveg gjennom dette området vil det uten tvil medføre en konstant fare for viltpåkjørslar.

Foreliggende planforslag viser vegtraseer som skjærer tvers gjennom det beskrevne området, og vil gjøre ubotelig skade på viltbestanden. Vi kan ikke her se at det ene alternativet i denne sammenheng er bedre enn det andre.

#### **Jaktinteresser:**

Som beskrevet foran er området meget verdifullt i viltsammenheng. Området er derfor av svært stor verdi for utøvelsen av jakt, da særlig på hjortevilt. En utbygging av veg, som foreslått, vil nærmest ødelegge lagets viktigste jaktområde.

#### **Friluftsjnteresser:**

Det er en kjent sak at området er mye brukt i tursammenheng. Dette gjelder både i sommer og vinterhalvåret. Området har attraktive turveger og innbyr også til naturopplevelser i områder hvor det til vanlig er mindre ferdsel. Dette har grunneiere til området fått mange tilbakemeldinger på, og disse kvalitetene har en rekke ganger vært omtalt i media. Grunneierlaget har vært aktive i arbeidet med å legge til rette for utøvelse av friluftslivet, og har i denne sammenheng vært en medvirkende part i framstillingen av turkartet for Moldemarka med omegn. Gjennom dette arbeidet har vi søkt å finne en balanse mellom friluftslivets interesser og å bevare de viltfaglige verdiene. En vegutbygging som foreslått vil uten tvil redusere disse verdiene i stor grad».

**Som grunneier** til en vesentlig del av det området hvor E39 er foreslått å gå i dagen (to alternativ) vil jeg påpeke følgende:

Vegen deler av i dag naturlige driftsenheter av skog (furuskog og plantefelt av gran). Vegen vil påføre meg store driftsulemper, og den vil avskjære den ankomsten jeg i dag har til enkelte områder. Jeg går ut ifra at det ikke er ønskelig at det krysses denne høyhastighetsvegen med skogsredskap og tømmerselep. Skulle det mot formodning bli aktuelt å velge et av disse to alternativene for veg i dagen, så må det tas tilbørlig hensyn til framtidig utnyttelse v utmarksressursene. Det må lages tilstrekkelig med godt kjørbare vegunderganger, og eksisterende traktortraseer i terrenget må gis tilfredsstillende tilknytning.

For meg som grunneier er det nesten umulig å på nåværende stadium velge mellom de to alternativene. Her blir en rekke driftsfaglige og landskapsestetiske moment berørt. Generelt skulle en anta at desto kortere strekning i dagen, desto mindre negative konsekvenser, men i dette tilfellet er en slik konklusjon ikke opplagt.

Jeg vil derfor slutte meg til grunneierlagets konklusjon, og vil med dette innstendig be om at det utredes en vegløsning for denne strekningen som ikke medfører de betydelige ulemper foreliggende forslag vil medføre. Etter min oppfatning er den beste løsningen en sammenhengende tunnel».

Med hilsen,

Trond Haukebø

## Statens vegvesen Region midt

### Fylkeshuset

### 6404 Molde

## INNSPILL TIL E39 JULBØEN – MOLDE

Vi viser til orienteringsmøte den 4. november 2015 vedrørende ovenfor stående sak. Berørte parter ble bedt om å komme med innspill innen 15. desember 2015.

I den forbindelse har vi følgende innspill:

- Lang tunell er det absolutt beste for bygda. Dette vil bidra til lite eller ingen støy for folk og beboere i bygda, det vil bevare friluftsinnteressene, dyrelivet / dyretråkk, skogteiger og jaktterrenget samt for å unngå miljøgifter i bekker, grunnvann ( da mange har eget vannsystem / har boret etter vann) og Mordalselva.
- Vi ser det som et minimumskrav at tunnelen fra Julbøen mot Mordal blir lengst mulig, slik at utslaget blir lengst mulig unna bebyggelsen for blant annet å redusere støynivået mest mulig. Spesielt gjelder dette gards- og bruksnr. 133/4 og 133/8/13 133/16 og 133/32
- Skulle valget falle på en kort tunell, så tar vi det som en selvfølge at det for grunneierne fortsatt vil være mulig å ha tilkomst/tilgang til å drifte / skjøtte sine skogteiger og beiterettigheter i utmarka.
- Det forutsettes også at tilstrekkelig støydempende tiltak blir utført i samarbeid med grunneierne slik at det fremdeles er beboelig i området, alternativt at de berørte husene/eiendommene blir oppkjøpt.

For grunneierne:

Trond Mordal / Erna Engås, gards- og bruksnr.	133/2
Erik Mordal, gards- og bruksnr.	133/3
Elisabeth Hagstrøm, gards- og bruksnr.	133/5
Oliver Eidskrem, gards- og bruksnr.	133/16 og 133/32
Frank Thomassen, gards- og bruksnr.	133/8/13

Kristian Mordal, gards- og bruksnr.	133/10
Per Olav Mordal, gards- og bruksnr.	133/1
Arne Berg, gards- og bruksnr.	133/14
Bernt Ove Vågsæter, gards- og bruksnr.	135/4

## Høringsuttalelse til E 39

Det er en svært urovekkende plan Statens Veivesen presenterer. Begge alternativene er like uakseptable. Disse to alternativene vil medføre en rasering av Moldemarka vest som ut ifra planen er fredet. Hvordan kommunen kan frede Moldemarka for utbygging og samtidig inngå et samarbeid med Statens Veivesen for å rasere Moldemarka i vest er totalt uforståelig.

En slik veiløsning vil medføre en stort krater på minst 60 meter i bredden. Hvordan dette i det hele tatt kan bli presentert som et alternativ er urovekkende.

Moldemarka er et naturområde for Molde by og er et av svært stor betydning/verdi for befolkningen. Spesielt her i vest er det flere turmål som vil bli fullstendig ødelagt av enten selve veien eller av støy og forurensing etc. Strekingen med motorvei «i dagen» vil ødelegge området som et viktig friluftsområde og vil medføre betydelig støy og slik ødelegge uberørt natur. Vi vil her spesielt nevne viktige turmål som Kringstadsetra, Kringstadvakken, Langvatnet, Kryssvatnet, Julaksla, Rishaltheia, Storheia, Vardefjellet, Aksen, Haukabøen, Arsdalen og slik kan vi fortsette ....

I Haukebøelva ble det også observert store mengder med elvemusling for få år siden. Og slik vi kjenner til, vil da elva være totalt fredet og ikke minst **svært verdifull** for vårt økosystem.

I tillegg er dette et svært viktig område for elg, rådyr, hjort og annet vilt som har Moldemarka som viktige ferdselområde og livsgrunnlag.

Slik vi forstår skal Statens Veivesen konsekvensutrede relevante og realistiske alternativ, også alternativ lokalisering. Her blir det presentert to så og si like alternativ, og hvor det ene er verre enn det andre, men slik vi forstår kan det ende med noe midt i mellom og da er de realiteten bare ett forslag som vil bli konsekvensutredet.

Statens Veivesen forkaster et alternativ med tunnel fra Julbøen til Moldegård/Bolsønes før den konsekvensutredes. I og med at konsekvensene for foreslåtte alternativ er svært drastiske for befolkning, dyr og naturvern er det uforståelig at ikke andre alternativ blir konsekvensutredet.

Alternativene som blir presentert er ikke en akseptabel løsning og Statens Veivesen må derfor utrede andre alternativer slik vi ser det. Vi krever at alternativet med tunnel fra Julbøen til Bolsønes blir konsekvensutredet og eventuelt andre alternativ som ikke innebærer vei i dagen i Moldemarka.

Nasjonalt og internasjonalt har det i det siste også vært stor fokus med det å bevare uberørt natur. I Norge er uberørt natur redusert med over 80 prosent de siste årene. Dette er en urovekkende utvikling og det er vært bekymringsfullt at en slik plan nå utarbeides og som ikke befolkningen i stor nok grad har kjennskap til.

Med vennlig hilsen  
Grunneiere 21/5  
Rune Johan Tautra  
Jannicke Tautra Ingeborgvik  
Siw Elin Tautra

291858  
5806409  
12909

Stig Helle-Tautra  
stig.helle-tautra@hotmail.com

Varsel om oppstart av planarbeid og høring av planprogram: Kommunedelplan E39 Julbøen - Molde  
Viser til vedlagt fil for min høringsuttale.

Uttale til E39 Julbøen-Molde.docx

I forbindelse med høring av utlagte dokumenter i forbindelse E39 Julbøen-Molde, har jeg en del merknader:

1. Planprogrammet definerer at Bolsønes er et absolutt tilknytningspunkt. Hva er begrunnelsen til dette? Jeg ber om at det må fremlegges dokumentasjon i endelig planprogram på hvorfor Bolsønes er et absolutt tilknytningspunkt.
2. Fremlagte dokumenter viser ingen alternative vegløsninger på østlig ende. Det er påkrevd at flere løsninger/alternativ skal utredes og vurderes. Jeg ber om at Planprogrammet må legge frem alternative vegløsninger i øst.
3. I møtet på Rådhuset i Molde ble det opplyst at Julbøen - Molde kommer før resterende utbygging på strekningen Bolsønes – Årø da dette er et bypakkeprosjekt. Trafikknettlet mellom Årø og Bolsønes er på flere tidspunkter i døgnet sprengt og det er stor trafikkvekst på Frænavegen som følge av saktegående trafikk på Fannestrandsvegen. Flere og flere trafikanter søker altså alternative veger. Hvis det ikke skjer noen utbedring av strekningen Bolsønes til Årø før Møreaksen åpner, vil det komme en betydelig trafikkøkning på denne strekningen fra åpningsdato. Jeg regner med at det er lagt inn en betydelig engangsvekst i trafikken den dagen Møreaksen åpner og denne trafikken stopper ikke på Julbøen. Jeg regner med at finanseringsdokumentene til Møreaksen viser hvor mye engangsvekst i trafikken er beregnet til å bli. Hvordan har Statens vegvesen tenkt at vegsystemet fra Bolsønes til Årø skal takle en trafikkøkning på E39 over Moldefjorden når Møreaksen åpner? Løsningen må fremgå av planprogrammet.
4. For å sikre gode og helhetlige løsning må planområdet utvides til å gjelde fra Julbøen til Årø. Herunder må det legges opp til kryssløsninger i tunnel, slik det gjøres andre plasser i Norge. På side 12 fremgår det at kommunestyret ønsker at lengere tunnel mot øst skal utredes. Jeg mener at for å få de beste løsningene for Molde by og dens innbyggere må de to planprosessene sammenstilles. Statens vegvesen kan ikke benytte et ikke dokumentert absolutt målpunkt som Bolsønesområdet som argumentasjon for å kjøre to planprosesser. Jeg viser her til Plan- og bygningsloven som skal sikre bærekraftig utvikling til beste for den enkelte, samfunnet og fremtidige generasjoner. Det skal legges vekt på langsiktige løsninger og det viktig å ta hensyn til barn og unges oppvekstvilkår og estetisk utforming av omgivelsene.
5. På side 8 i Planprogrammet vises det til Riksvegutredningen 2015 som Statens vegvesen har utarbeid. Her er det satt som overordnet mål å etablere firefeltsveg med dimensjonerendefart på 100 km/t mellom Ålesund og Molde (Hjelset). Hvordan kan da Statens vegvesen se bort fra dette overordnede målet som var utarbeid senest i 2015, og bygge videre på en langt lavere fart mellom Bolsønes og Årø? Dette tilsier at alternative løsninger mellom Bolsønes og Årø må utredes i planprogrammet og planområdet må utvides. Jeg ser iallfall to alternative løsninger som må vurderes:
  - a. Lang tunnel helt til Årø.
  - b. E39 lagt i nedgravd miljøtunnel fra Bolsønes til Kviltorp/Årø. Lokaltrafikk oppå miljølokket.

Jeg stiller meg for øvrig undrende til at ikke alternativ b allerede er vurdert/utredet.

Med bakgrunn i punkt 4 og 5 ber jeg om at Planområdet blir utvidet til å gjelde Julbøen – Årø, alternativt må det fremgå av endelig Planprogram et svar på punkt 4 og 5.

6. Planprogrammet viser at det i tunnelen Kringstadnakken - Bolsønes vil det være høy fartsgrene helt til utkjøring på Bolsønes/sentrum nærmer seg. Jeg mener at denne utkjøringen må bli meget trafikkfarlig og det lett vil danne seg kø i tunnelen som følge av at



øvrige vegsystem ikke tar unna trafikken (hensyntatt engangsvekst generert av Møreaksen). Jeg ber Statens vegvesen dokumentere trafikksikkerheten i denne løsningen i endelig Planprogram.

7. I forarbeidene til ny NTP har Samferdselsdepartementet gitt føringer for ny struktur for overordnede mål for transportsystemet (tabell side 7).
  - a. Med bakgrunn i dette ber jeg om at det legges godt til rette for gående og syklende på Bolsønesområdet. Jeg ber om at valgte løsninger for gående og syklende blir grundig dokumentert i endelig Planprogram.
  - b. Videre ber jeg Statens vegvesen notere seg for målet om å bidra til å oppfylle nasjonale mål for ren luft og støy. Jeg ber Statens vegvesen dokumentere i endelig Planprogram at dette er vurdert på Bolsønes både med hensyn til ventilasjon fra tunneler og økt trafikk som følge av gedigne trafikkmaskiner.
8. For øvrig ønsker jeg at det opplyses i Planprogrammet hvem som har sittet i gruppen som har vurdert og forkastet ulike alternativ.

**14.12.2015**

Statens vegvesen Region midt  
Fylkeshuset  
6404 Molde

### **Merknad til planprogram**

I planprogrammet foreslår Statens vegvesen å utrede to alternative traséer for strekningen, som går på hver sin side av Mordalen før de krysser Haukabøelva og går i tunnel under Kringstadnakken. Dere vedgår selv at dette kan sees på som ett bredt alternativ.

Forskriften om konsekvensutredning, §7, sier at utredningen skal omfatte relevante og realistiske alternativer, herunder alternativ lokalisering. Med bakgrunn i dette mener jeg dere er pålagt å utrede minst ett fullgodt alternativ til foreslått trasé.

Dere forkaster alternativet med lang tunnel fra Julbøen til Molde av "hensyn til tunnelsikkerhet, kjøreopplevelse og kostnader". Jeg mener det er en tynn begrunnelse og at vi som berørte har krav på å få utredet hva dette alternativet virkelig innebærer.

Dere sier selv at dere vil ta hensyn til nærmiljø, friluftsliv, kulturlandskap og naturressurser. Da blir det på grensen til useriøst å legge opp til utredning av kun ett alternativ som dere allerede er klar over at vil ødelegge slike verdier!

Med vennlig hilsen,

Audun Brekke Fjeldheim  
Mekvegen 52

6411 Molde

Fra: Bjørn Thomas Melhus[No-Reply@www.molde.kommune.no] Dato: 14.12.2015 15:36:07 Til: Postmottak  
Tittel: Merknad - Varsel om oppstart av planarbeid og høring av planprogram:  
Kommunedelplan E39 Julbøen - Molde Varsel om oppstart av planarbeid og høring av planprogram: Kommunedelplan E39 Julbøen - Molde  
<http://www.molde.kommune.no/varsel-om-oppstart-av-planarbeid-og-hoering-av-planprogram-kommunedelplan-e39-julboeen-molde.5806409-291858.html>

Ny kommentar:

**Fra navn:** Bjørn Thomas Melhus

**Fra epost:** btmelhus@gmail.com

**Kommentar:** Jeg mener dette er en uheldig løsning for Molde og dens innbyggere. Det som gjør Molde unikt er nærheten til natur og naturopplevelser, uansett hvor i byen du bor. Dette er en kvalitet ved byen det er særdeles viktig å ivareta. Å legge motorvei i dagen i det som i dag er urørt natur (området vest for Kringstadnakken), og et viktig nærturområde, er noe som bør unngås. Skal veien gå her, må det være i tunnel helt fra Julneset.

Videre mener jeg det er uklokt å blande sammen E39 og bypakke. Det er to uavhengig ting, med vidt forskjellig hensikt. E39 skal være en stamvei fra sør til nord langs kysten, og skal etter uttale fra samferdselsdepartementet så godt det lar seg gjøre legges utenom byer og tettsteder. Bypakken skal ivareta Moldes lokale trafikk, og løsningen her er ikke å oppfordre til mer lokal bilkjøring og blande dette sammen med stamveitrafikken. Løsningen er å tilrettelegge og motivere innbyggerne til alternativ transport, som sykkel, gange og velfungerende kollektivløsninger. I Moldes tilfelle er potensialet for flere syklende stort, og i tråd med det grønne skiftet som nå kommer bør Molde bidra sterkt til å begrense lokaltrafikken.

I denne planen er det vist at E39 kommer ut av tunnel på Fuglset (ved Felleskjøpet) og går i dagen fram til Årø. Det vil legge beslag på store områder i forbindelse med veien, og bidra til å skille bebyggelse på nordsiden av veien fra fjorden. Det vil også hindre fremtidig boligutbygging i dette området bl.a. pga. av krav til støy. For å oppfylle gjeldende støykrav for eksisterende bebyggelse må det også store skjermingstiltak til. Dette vil bidra til ytterligere å forsterke skillet mellom bebyggelse på nordsiden av veien og fjorden. Om E39 på død og liv må passere igjennom/under Molde, må tunnelen i det minste gå helt til Årø.

Er det ikke på tide å innse at E39 ikke kan finansiere bypakke Molde, at E39 igjennom Molde er et feilgrep ingen av de som kommer etter oss vil takke for, og at fremtidens transportmiddel for lokale turer ikke i hovedsak kan være bil, men sykkel, gange og kollektivtransport, løsninger som er mye mindre plasskrevende pr. reisende enn privatbilen. Husk at byer er til for menneskene, ikke bilene?

**cat:** 291858

**id:** 5806409

**Fra:** Ellen Karoline Ohren <ellenohren@yahoo.no>  
**Sendt:** 13. desember 2015 22:20  
**Til:** Firmapost-Midt  
**Emne:** Merknad til plan for E39 Julbøen - Molde

Hei,

Viser til planprogram som er lagt ut til høring.

I denne er det for alle alternativ forutsatt at trafikken skal ledes gjennom sentrum i Molde (delvis åpen/delvis tunnel). Dette er ikke hensiktsmessig for en europavei, hverken for lokalbeboere i Molde kommune, eller for trafikken på europaveien.

Traseen Julbøen-Molde ser ut til å være valgt til tross for at planprogrammet selv erklærer at dette går på tvers av målet om 100 km/t som veistandard: Side 9: "*farten må uansett trappes ned inn mot Molde sentrum*". Side 11: "*hastigheten fra Bolsønes-Kviltorp skal være 60 km/t.*"

Planprogrammet har tydelig fokus på å finne traséløsning mellom Molde og Ålesund, og ser ut til å ha glemt at E39 går fra Kristiansand til Trondheim?

*Side 7: "Hensikten med ny E39 er å løse/unngå utfordringene knyttet til framkommelighet, miljø og trafiksikkerhet som E39-trafikken vil påføre fv 662 fra Julbøen og gjennom Molde by".* Kommentar: hensikten med ny E39 er å reducere reisetid mellom Kristiansand og Trondheim, og knytte byer som Bergen, Ålesund-Molde og Trondheim sammen. Europaveien vil på grunn av det gi økt trafikk, og trasevalg bør derfor velges forbi byene slik at både hastigheten kan opprettholdes til 100 km/t hele veien, samt ikke gi større utfordringer for byene med inn-/ut-kjøring i rushtrafikk som det allerede er. Gøteborg er et eksempel der europavei er lagt gjennom sentrum. Dersom man er uheldig og skal passere Gøteborg i 16-tiden står man bom fast i trafikken pga ettermiddagsrushet. Ønsker vi det? (svar: nei)

Trafikken gjennom sentrum av Molde bør så absolutt avlastes som planprogrammet peker på, ikke med tunnel, men med at europaveien ikke går gjennom sentrum i det hele tatt. Da får vi bort trafikken som ikke skal inn til sentrum.

Molde har utfordringer med trafikkavviklingen morgen og ettermiddag på grunn av folk som skal på jobb, og må finne en løsning på dette. En europavei bør imidlertid ikke være en løsning på lokale trafikkforhold.

Det savnes et alternativ der europaveien går på Frænasiden av Moldefjellene og ned Årødalen.

Side 11:

*"Statens Vegvesen legger til grunn at Molde sentrum inkludert (...) Lingedalen og Bolsønes" er det viktigste målpunktet for trafikken på E39 både fra øst og vest.*

Kommentar: Disse målpunktene for trafikken er jo der i dag fordi 1) transportlogistikken har vært uendret siden 1980 (eller lengre), og fordi transportfirmaene per i dag holder til på Bolsønes. 2) All trafikk øst-vest i molde går gjennom sentrum/Lingedalen/Bolsønes, det er i grunnen ikke alternative veier. 3) Anløp av vestnes-fergen er per i dag like ved sentrum/Bolsønes/Lingedalen som gir et ytterligere pådrag på trafikkbelastningen i dette området. En del av denne trafikken skal egentlig til Trondheim, Aukra, Kristiansund, Skåla, Gjemnes, Nesset, osv. 4) Arbeidsplasser er i Molde i dag lokalisert fra Årødalen til Reknes, med konsentrasjon på Bolsønes-området, og folk bor litt på kryss og tvers av byen i forhold til der de jobber. I tillegg har man pendlerne inn fra Aukra og inn fra Gjemnes/Nesset som gir rushtidpådrag gjennom sentrum.

Nyåpnet Tresfjordbru 24.oktober 2015 kan derimot allerede ha endret noe på det trafikkale bildet av trafikk som tidligere har gått via Molde, som egentlig ikke skal til Molde.

Når broen til Julbøen er bygd, vil all trafikk til Aukra og Fræna som tidligere kom via Vestnes-fergen bli borte fra Molde sentrum.

Merk også: I 1980 var det ikke noe handlesenter i Lingedalen eller på Bolsnøes, byen stoppet ved Romsdalsgata. Da var det fornuftig at alle transportselskapene hadde sine containerområder på Bolsønnes, det var utenfor byen. Nå er Bolsønnes iferd med å bli en del av sentrum. Dersom europaveien legges på andre siden av Moldefjellene, altså fra Julbøen via Malmefjorden og til Årø, vil transportselskapene automatisk flytte lokasjon til Årø. Da slipper vi tungtransporten i Molde sentrum.

#### Tilknytning til Molde sentrum fra E39

Jeg er helt enig i at E39 må ha god tilknytning til Molde sentrum. Dette kan man imidlertid få til uten at selve europaveien legges gjennom sentrum.

Etter å ha bodd andre deler av Norge i mange år, er det også lett å se at det i Molde uansett er korte avstander. Fra Årø til Bolsønnes er det bare 4 km. Handels- og Næringslivet vil dessuten ikke bli skadelidende selv om ikke en europavei går rett gjennom/under sentrum, det er mye viktigere for næringslivet at reisetiden er så kort som overhodet mulig.

#### Luftkvalitet bekymringsfullt

Støv og forurensning for lokalbefolkning på grunn av en europavei gjennom sentrum vil bli en kjempeutfordring med alternativene som er lansert. Konsekvensutredningen her blir interessant, og viktig for fremtidens borgere.

Både ved tunnelliniøp og -utløp, samt for eventuelle åpne traseer vil det bli merkbart mer eksos og svevestøv. Drammen er en by hvor man kan høste erfaringer/målinger, ettersom de har både motorveibruer og tunneller på tvers gjennom bysentrum.

Dårlig luftkvalitet på hele Bolsønnesområdet vil kunne bli en realitet. Hvordan vil det påvirke Retiro?

#### Konklusjoner

PBL krever langsiktige løsninger og at fremtidige generasjoner skal hensyntas: å planlegge å bygge en ny europavei i 2015 med 60-sone er ikke fremtidsrettet. Det behøves raske kommunikasjonslinjer mellom byene.

Løsningen som er skissert gjennom Molde vil øke reisetiden med 15-20 minutter unødig mellom de to store byene Bergen og Trondheim.

Konsekvenser for miljø er foreløpig ikke belyst, og vil ikke bli bra med forslaget som foreligger.

Det pekes på at det er planmessige utfordringer å få til europaveien slik den foreslås. Det vil også være betydelig høyere kostnader med å føre europaveien på tvers gjennom Molde sentrum (under eller over), enn på Frøen siden av Tussen.

Gjennomføring av anleggsarbeidet vil også bli en enorm utfordring for byen, med store konsekvenser for næringslivet i hele perioden dette foregår.

Som representant for innbyggere i Molde by: vi ønsker ikke at Molde, som er en perle i dag med ren sjøluft i storgata, forvandles til et nytt Drammen. Vi ønsker å beholde den rene luften vi har og de flotte områdene vi har.

Min mening er også at de 2 alternativer som foreligger, samt alle de forkastede, er egentlig det samme alternativet med kun små variasjoner. Det er ikke tatt frem et reelt alternativ nr 2. Det bør utredes et alternativ som er vesentlig forskjellig. Igjen: Frøen siden er et interessant og fornuftig alternativ som bør sees på, og da legges veien nærmere fjellet for å unngå tettstedene og rette ut veien. Det vil være enklere å få til, det vil være rimeligere, og det vil gi en god europavei uten 60-sone.

Mvh

Ellen Karoline Ohren

Sivilingeniør, 40 år, moldenser

**Fra:** Helge Kringstad <helge@kringstad.no>  
**Sendt:** 14. desember 2015 09:56  
**Til:** Firmapost-Midt  
**Kopi:** Mittet Ivar-Ole  
**Emne:** UTTALELSE TIL PLANPROSESS - JULBØEN - MOLDE

1) Det første jeg dessverre må påpeke er at jeg ikke er på noen adresseliste. Jeg har derfor verken fått noen informasjon om planen eller høringsfristen. Det var helt tilfeldig at jeg ble oppmerksom på fristen. Jeg ber vennligst om å få tilsendt informasjonen som de øvrige adressatene har fått tilsendt. Jeg forbeholder meg å gi et nytt innspill - ut fra opplysninger jeg måtte få i tilsendt materiale. Jeg ser også at andre grunneiere er utelatt på adresselisten. Listen burde derfor være kvalitetssikret på en bedre måte. Jeg kjenner planen kun fra RB.

2) Jeg eier og bebor "Skogstuen", GNR. 21 BNR. 17. Det er en boligeiendom syd for Julsundveien. Huset har eksistert siden 1928. Jeg synes det er merkelig at denne eiendommen, som er meget synlig - er utelatt. Molde kommunestyre har også akseptert at jeg har forkjøpsrett til naboeiendommen, hvor det er anlagt en midlertidig parkeringsplass. Dette var tomten til min bestefars hus.

3) Jeg tar anledningen til å gi min mening om denne parkeringsplassen, og parkeringen ved nedkjøringen til Kringstad-Vorpa og Kringstadsetervegen. Parkeringen er ikke til ulempe for vår eiendom. Men den er livsfarlig, fordi alle må krysse Julsundvegen i en sone som har 70 KM. Vi må være heldige om det ikke her vil skje en alvorlig ulykke. Kringstad-området er et mye brukt uteområde. På en fin helg kan det være 20 - 30 biler som parkerer her. Det betyr at minst 40 - 60 mennesker, mange barn, må krysse veien. Når turen starter passer foreldrene på barna, men når den er slutt kommer mange barn alene ned til veien, og gjør kryssingen på egen hånd. Trafikken er stor, og den rette strekningen fra øst for Kringstad Gård til litt vest for vår eiendom, brukes av mange til forbikjøringer. Mange overholder ikke fartsgrensen, og spesielt når det er mørkt er det vanskelig å se de som krysser Julsundveien. Jeg tror denne parkeringsplassen er det eneste stedet på veien mellom Julbøen og Molde, hvor det ikke er tilrettelagt for kryssing, i hvert fall ikke av så mange mennesker.

4) Jeg mener at denne parkeringsplassen og parkeringen er et godt eksempel på at folk og trafikk må skilles. Et alternativ om å oppgradere Julsundveien kan derfor ikke være aktuelt.

5) Helst ville jeg, som sikkert mange andre, foretrekke en lang tunnel fra eksisterende tunneler på Haukebøen og til Molde. Men vi må akseptere at økonomi er et viktig kriterium. Jeg tror at det norske folk må innse at den perioden hvor vi kunne gjøre hva som helst over offentlig budsjetter, er forbi. Planlegging er det sjelden noen har noe imot. Politikere tar først vurderingene når det skal bevilges penger. Da skal det mye til at ikke billigst alternativ velges. (Jeg har selv i en kort periode deltatt i nasjonale, politiske beslutningsprosesser).

Naturvern hensyn er viktige - men skal dette kriteriet tillegges avgjørende vekt må noen betale. Personlig mener jeg at det i Molde-området fortsatt vil være store områder for friluftsliv. Faktisk kan en veie gi flere muligheter til å oppleve Kringstad-området. Den gamle veien gikk faktisk for en del gjennom det som nå er friluftsområde. Veien fra Haukebøen kom ned Langskarbakken - som nå er starten på Kringstadseterveien.

6) Jeg har ikke sterke synspunkter på hvilket av de to alternativene, som skal utredes, er det beste. Det er vel det planleggingen skal utrede. Isolert sett vil jeg naturligvis foretrekke at trafikken kommer lengst mulig bort fra bebyggelsen/vår eiendom.

7) Det jeg har sterke synspunkter på er at all trafikk skal ledes gjennom Molde. Her må noen kunne si at: "Keiseren har ikke klær". Jeg har vært norsk eksekutivdirektør i den Europeiske Utviklingsbanken, som

hadde mange kommunikasjonsprosjekter i Øst-Europa. Det alle byene unisont bad om var å få såkalte "By Pass" for å få trafikken ut av byene. Det samme skjer nå i Gudbrandsdalen.

Jeg forstår ikke at politikerne i Molde aksepterer dette. Jeg forstår at dette henger sammen med penger. Men her mener jeg Vegvesenet som et faglig forvaltningsorgan må overstyre politikerne. Jeg har ingen tro på at de fleste som kjører på veien skal til Molde, og jeg har ingen tro på at Nyveien gjør et større område til et felles arbeidsmarked. Hvem kan ta en lang arbeidsvei med mange bomstasjoner ?

Jeg forbeholder meg å gi et mer omfattende innspill når jeg har fått tilsendt planene - som andre har fått.

Jeg er nå på Østlandet og er ikke tilbake før etter nyttår.

Med vennlig hilsen

Helge Kringstad

Advokat Helge Kringstad  
Skogstuen, 6411 Molde  
Mobil: (47-) 950 54 876  
E-post: [helge@kringstad.no](mailto:helge@kringstad.no)  
[www.kringstad.no](http://www.kringstad.no)

Malvin Hoemsnes  
Kringstad gård  
Gr.21 br.2  
6411 Molde

10.12.15

Statens vegvesen  
Region Midt

Høring E 39 Julbøen – Molde

Det er utvilsomt at E 39 vil gjøre et betydelig inngrep i skog og kulturlandskap.

Alternativet med tunell fra Julbøen til Molde er forkastet. Ut fra perspektivet om tunellsikkerhet er det forståelig, men ut fra skjerming av skog- og kulturlandskapet hadde det vært et godt alternativ.

Når det gjelder de alternativene som foreslås utredet er vårt innspill at hjort og elg trekker i området. Av hensyn til å skjerme noe av kulturlandskapet, og ikke minst et viktig hjort og elg trekk, foretrekkes alternativ 1.

Med hilsen

Malvin Hoemsnes



Per Vikås 16. 12. 2015

15/204815-025

Mordal 14.12

Mordal  
6400 Molde

2015

## Til Statens vegvesen

### Forslag til vegvalg av E39 gjennom Molde byg. (Jalboen - Hjelseth)

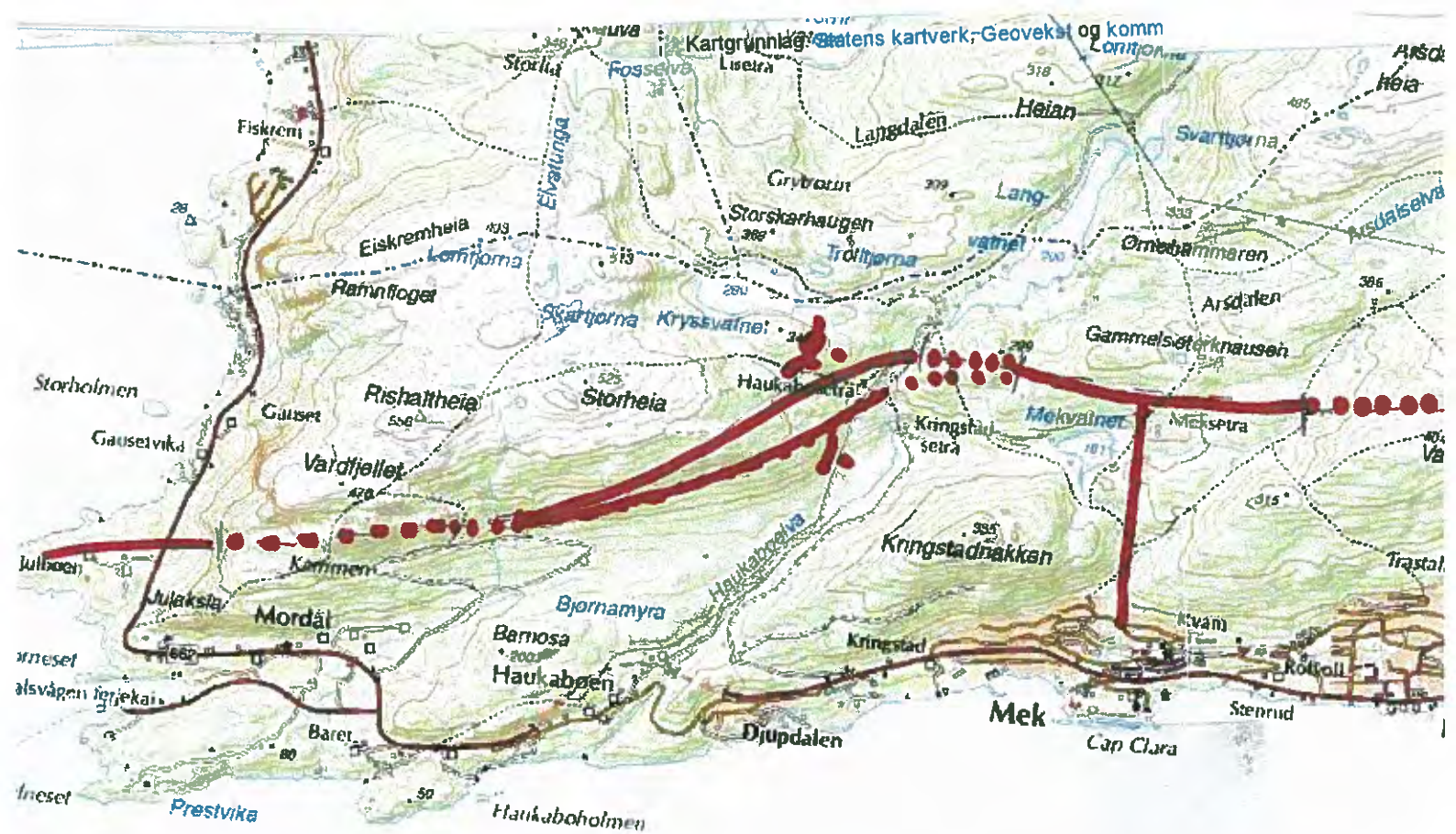
Med bakgrunn i orienteringsmøte på Mordal november 2015 ble vi oppfordret til å komme med innspill til planarbeidet innen 15. des. 2015.

Den planen som ble lagt fram, var bra for Mordal byggd, men ikke for resten av Molde byg. Den vil pålegge byggen med trafikkstøy, forurensning og livskvalitet og trykkel for de som bor langs veien, vil bli pålagt for all tid! Tenk på alle de som har byggd hus, og bosatt seg fra Arølia, ~~Strand~~ Røkket, Strand og Østover. Trafikkstøyen er allerede plagsomt for de som bor der. Når et nytt sykehus, vil bli byggd på Hjelseth, vil det med stor sannsynlighet bli byggd flere byggefelt mot Hjelseth.

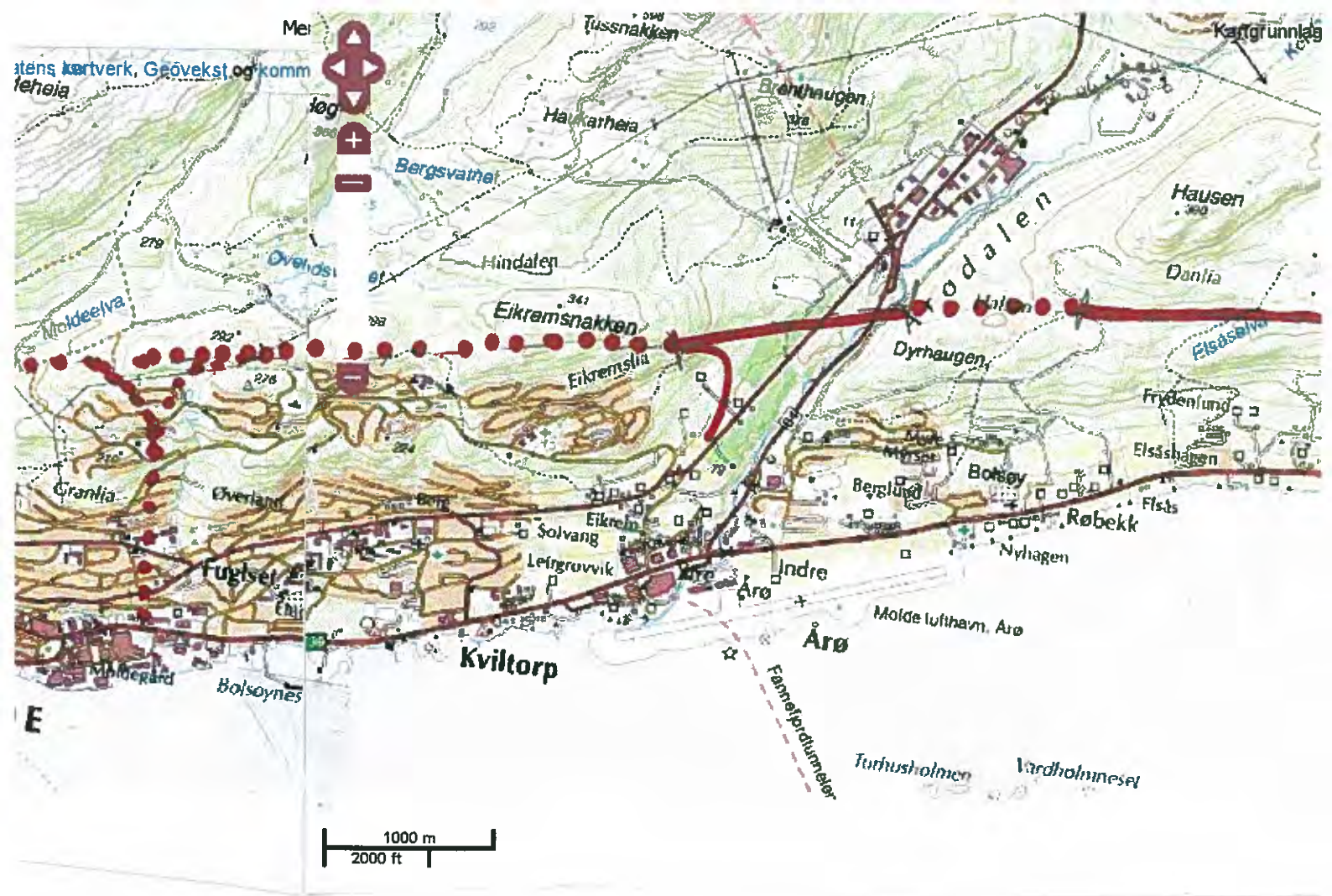
#### Forslag:

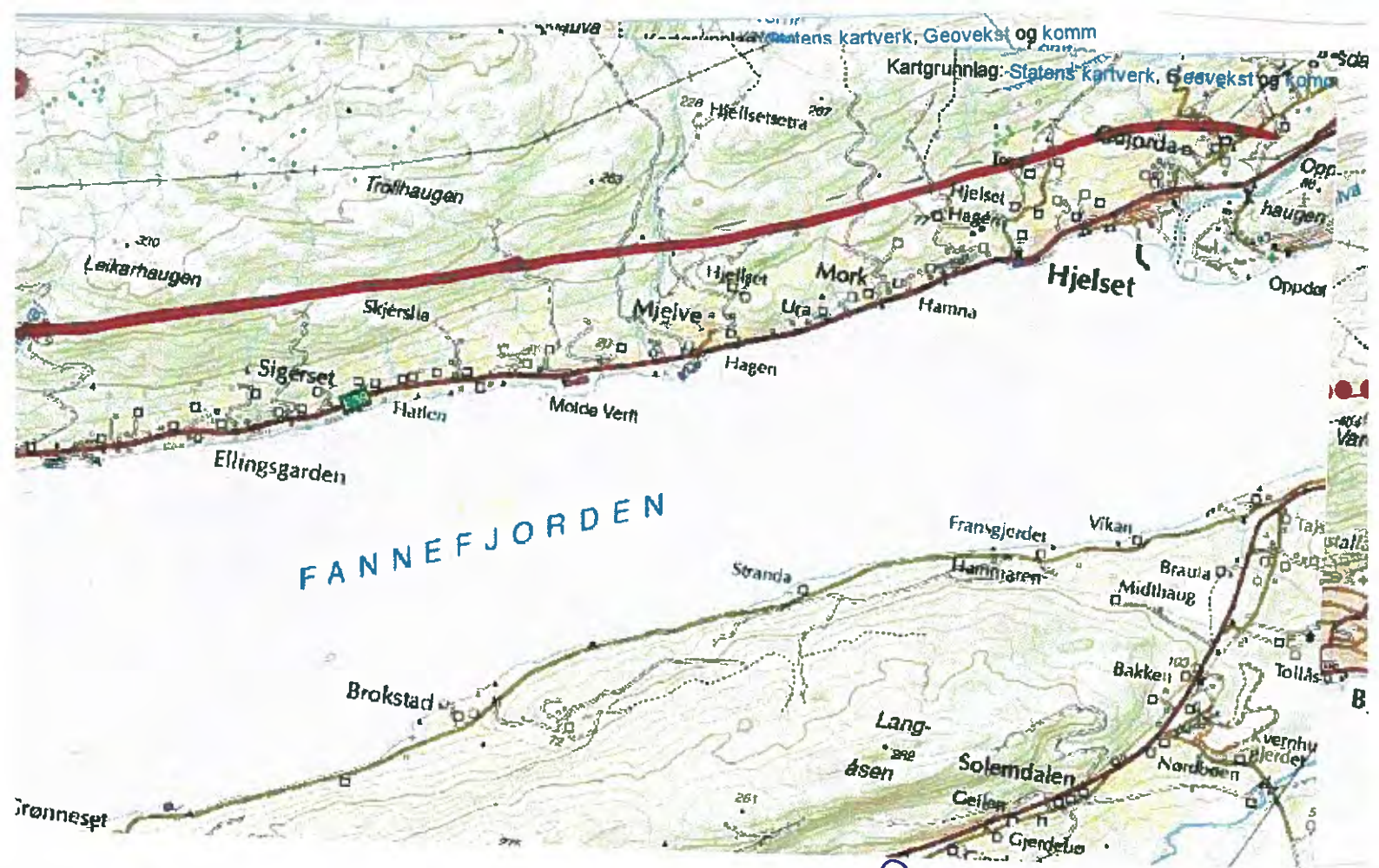
- Tunnel Jalboen - Mordalslia ca 1,6-2 km
- Veg videre til Haukebösetra med bru over Haukeböelva 60-80 m Lang

- og litt høg, så det kan bli undergang for folk og dyr.
  - Tunnel ca 5-600 m lang i fjellet nord for Kringstadsetra og syd for Langvatnet
  - Veg på nordsida av Mekvatnet og vidare til Meksetra. Her kan det lagas av og påkjøringar - Øst og vestover og ned til Kvam
  - Tunnel ca 7 km fra Meksetra til Eikremslia ca 3-400 overfor Franaaien ved Golfbanen. I denne tunnelen kan nødutgangar lagas ut f.eks. Granlia. Og av og påkjøringar til Bolsønes området, Øst og vestover.
  - Veg Østover og Bui ned av og påkjøringar til industriområde, i Årødalen, Tustentunnelen og ned til Årø
  - Tunnel ca 400 m gjennom Halsan
  - Veg mot Hommelrøra, og vidare mot Hjelseth. Som vegen (Batenfjorden - Høgseth) Hele vegen kan da byggjast i utmark, og uten trafikkproblemer, i anleggstida
- Vedlegg: Kart Julboen-Hjelseth
- Sender kopi: til andre også.
- Per Vikås



*Per Vikas*





*Per Vikas*

**Fra:** Endre Idar Ivabakken <enid@statoil.com>  
**Sendt:** 12. november 2015 10:45  
**Til:** Firmapost-Midt  
**Emne:** Det er på tide å snu

Hei Statens vegvesen

Hva gjør E 39 gjennom Molde by når vi har den nye Tresfjordbrua som E-39 kan gå over samt lage ny bru over til sekken og så videre inn til det nye sykehuset på Hjelset så til Trondhjem BY.

Hvorfor er det ikke mulig å snu i tide .

Stahet har brent byer før , la ikke dette gjenta seg, det vi ikke bli noen bauta på disse herrene som skal ri kjepphestene sine i denne saken med å legge E-39 gjennom Molde By

Mvh  
Endre

---

The information contained in this message may be CONFIDENTIAL and is intended for the addressee only. Any unauthorised use, dissemination of the information or copying of this message is prohibited. If you are not the addressee, please notify the sender immediately by return e-mail and delete this message.  
Thank you

Statens Vegvesen  
Ivar-Ole Mittet  
Fylkeshuset  
6404 MOLDE

Kopi:  
Molde kommune, e-post

2. november 2015

### **Merknad til oppstart av kommunedelplan E39 Julbøen - Molde**

Fra eier av Verftsgata 7, gnr 26, bnr 452.

Vi ønsker primært at virksomheten som drives på eiendommen skal få bestå. Dekkmann bruker bygget og uteområdet til sin virksomhet. Utleie av eiendommen til Dekkmann er vår eneste virksomhet.

Ut fra vedtatt plan nr. 200609-Bolsønesområdet, og pågående planarbeider for E39 Bolsønes Fuglset, anser vi det lite realistisk at det vil bli lagt til rette for at Dekkmann kan fortsette sin virksomhet på eiendommen. Denne merknad gjelder derfor i hovedsak:

1. Vi ber om avklaring på i hvilken grad og på hvilke måter arbeidet med kommunedelplan E39 Julbøen – Molde vil kunne påvirke planarbeidet for E39 Bolsønes Fuglset. Det gjelder både løsninger og fremdrift. Dersom ikke plan for E39 Bolsønes Fuglset kan vedtas før kommunedelplan E39 Julbøen – Molde, mener vi disse bør slås sammen i én reguleringsprosess.
2. Vi ber om løpende god informasjon om fremdrift og videre prosess, slik at vi får en viss forutsigbarhet rundt driften på eiendommen. For drøyt ti år siden, var det noen år med bygge- og deleforbud. Da det ble oppløst, utformet vi utviklingsplaner eiendommen, med nybygg i tilknytning til eksisterende. Så kom det nye reguleringsarbeider som ikke tillot hverken store eller mindre tiltak. Planarbeidene har i mange år gitt oss en usikker horisont, og har hindret oss fra å utvikle eiendommen. De har gitt vår leietaker Dekkmann en usikkerhet rundt driften. Både eiendommen og driften trenger til jevnlig investeringer, og en usikker tidshorisont gjør det vanskelig å planlegge investeringer. Vi har forståelse for at det er kompliserte prosesser rundt en utvikling av vegsystemet, men ber om at det legges inn ressurser nok til at vi og andre berørte får jevnlig skriftlig informasjon. Et kvartalsvis brev om fremdrift, kunne vært til god nytte.

Med vennlig hilsen

**OOE Molde AS**



Line Norbye  
line.norbye@oo.no

Verftsgaten 2 AS og Verftsgaten 4 AS  
v/styret  
Verftsgaten 2-4  
6416 MOLDE

4.12.2015

Statens Vegvesen Region Midt  
Fylkeshuset  
6404 MOLDE

### **INNSPILL TIL PLANARBEID KOMMUNEDELSPAN E39**

Henviser til tilsendt varsel om oppstart/høring av planprogram av 20.10.2015 samt informasjonsmøte på Molde rådhus 4. november. Vi uttaler oss som næringsdrivende og eiere/styre av to forretningseiendommer som vil bli berørt av utbyggingen.

Vi ber om at det i planarbeidet blir valgt en løsning i vest, som muliggjør en forlengelse av bytunellen østover til Årø.

### **UNDERVURDERT TRAFIKKVEKST MOT ØST – BEHOV FOR LANG BYTUNELL**

I fremlagt dokumentasjon og tidligere informasjonsmøter ved kommunen/statens vegvesen, synes vi trafikkøkningen som vil komme på østsiden av byen er sterkt undervurdert og ikke hensyntatt. Man ser seg her blind på hvor det vil bli prosentvis størst økning i trafikken (på vestsiden av byen), ikke hvor problemene allerede i dag er størst (på østsiden) og mest sannsynlig vil bli enda større i fremtiden. Her kan man ikke bruke statistikk! Man kan ikke legge til grunn trafikktegninger og statistikker fra *dagens* situasjon. Vi tviler også på om prognoseverktøy greier å forutse den virkelige økningen i trafikken, som følge av høyhastighetsveien E39. Vi er redd det kommer til å oppstå en større økning enn antatt og at veien i større grad vil bli brukt som bindeledd mellom byer. En som skal kjøre fra Ålesund til Trondheim, bør for eksempel ikke tvinges til å kjøre via Bolsøneset.

### **GODSTERMINALER**

En eventuell bomstasjon vil sannsynligvis ha innvirkning på plassering av fremtidige godsterminaler i sentrum. En mer logistikkvennlig plassering kan kanskje bli i Årødalen eller Malmefjorden. Å flytte store deler av denne typen trafikk fra sentrum vil gi miljømessige fordeler.

### **ENDRING AV TRAFIKKMØNSTER**

Når fergetrafikken er borte, samt at mønsteret er at sykehus, industri og produksjon flytter seg lengre øst for sentrum, vil nok trafikk mønsteret være totalt endret for Bolsønes området som i dag anses som et sentralt tilknytningspunkt. Om 20 år vil nok Bolsønes fortsatt være et tilknytningspunkt, men i en annen grad enn dagens. Om Molde fortsetter veksten som har vært, vil vi nok kunne sammenligne oss med utviklingen i større byer. Da vil det være naturlig å tenke at Bolsønes innen få år er en del av sentrum med flere boliger og butikker (jfr kommunens nye helhetlige plan). En firefelts veg som båndlegger store arealer, vil da ikke være en god løsning.

### **ANNLEGGSPERIODE – NEGATIV KONSEKVENNS BOLSENESOMRÅDE**

Verftsgata er tenkt brukt som innfartsvei/avlastningsvei til Molde by i en eventuell anleggsperiode. Dette vil gi store negative konsekvenser for næringslivet på Bolsønes. Næringsbygg må rives og veien lages bredere. Å utvide veibredden samt etablere gangvei i tillegg, kan by på store utfordringer.



Bolsønesområdet er allerede arealmessig svært høyt utnyttet. Etter vår mening er det ikke plass til å ivareta de mange myke trafikantene slik at de kan ferdes trygt. Trafikkfremkommeligheten til/fra butikker, legesenter, treningscenter, turnhall osv vil bli svært vanskelig. Ikke minst med tanke på de myke trafikantene som kommer gående, syklende til og fra trening. Flere av disse er barn/ungdom som gjerne kommer i 16-17-tida når trafikken er stor. Den betydelig økte trafikken vil umuliggjøre varetransport og adkomst til eiendommene. Vi forventer at kunder vil prøve å unngå Bolsønesområdet. Dette vil kunne gi vesentlig omsetningsnedgang og konkurser for bedriftene i området. En løsning med lang bytunell mot øst, vil hindre at alle disse problemene oppstår.

### **GRØNNE AREALER TIL INNBYGGERNE**

Vi har ikke mange grønne lunger/ parker eller områder til rekreasjonsformål i sentrum sammenlignet med større byer, der dette har vært hensyntatt tidligere. Retiroskogen og badeplassen på Retiro utgjør et viktig bidrag til dette. I fremtidig planlegging bør disse områdene bevares og videreutvikles til rekreasjonsformål. En økt trafikk tett opp til området kan enda avverges, ved å lage en lang bytunell som først kommer ut i dagen på Årø. Bolsønes-Lubbenes er et viktig område for Molde og bør bevares. En 4 felts veg i kjernesonen i dette området vil gi irreversible skader og stor miljøbelastning.

### **KORTERE TUNELL MOT VEST – LENGRE MOT ØST**

Under infomøtet ble det presisert at tunellene ikke burde bli for lange og heller ikke ha for mange av/påkjørsler av sikkerhetsmessige grunner. Vi ber derfor på det sterkeste om at Statens Vegvesen og Molde Kommune går for alt 2 (Mordalen – Kringstadnakken – Molde), evt annen kortere løsning, som vil gi den korteste tunell-løsningen mot vest, slik at det er mulig å velge **lang bytunnel** med forlengelse østover til Årø.

Et av argumentene for tilknytningspunkt på Bolsøneset har tidligere vært at mesteparten av trafikken/trailere skal nettopp dit. Dette mener vi er en lite fremtidsrettet bedømming og stemmer heller ikke med kommunens nye helhetlige plan for byutvikling. Det foregår allerede i dag en urbanisering av sentrum inkl Bolsøneset, med mer boliger og butikker. Det har allerede blitt lagt ned flere produksjonsbedrifter i området og flere flytter virksomhetene sine ut av bykjernen. Et eksempel er Brunvoll AS som i disse dager ferdigstiller nye lokaler på Årø og flytter produksjon og administrasjon fra bysentrum. Det vil være naturlig at godsterminaler og større bedrifter sentreres i utkanten av byen til områder rundt Årø, Årødalen. Malmefjorden og Elnesvågen har allerede vokst frem med flere etableringer. Varetransport pr skip er heller ikke vurdert, obs økning for eksempel på Høgset kai. Dette kan gi en nedgang i Molde.

### **NYTT FELLESSYKEHUS - ØST FOR BYEN**

En annen stor arbeidsplass som er planlagt flyttet ut fra sentrum er det nye fellessykehuset på Hjelset. Sykehuset har pr i dag ca 1200 ansatte og et stort antall pasienter som kommer daglig til sykehuset i bil. I tillegg kommer all varetransport til og fra. Alt dette blir borte fra ca 2022 men vil gi en stor økning i trafikken på østsiden av Molde. Er det da riktig å bygge ut firefelts motorvei inne i Molde sentrum? Vi vil hevde at dagens veinett i byen har stor nok kapasitet dersom det velges en lang bytunell fra Årø. Årø er et svært viktig knutepunkt og det vil være naturlig å legge starten på en bytunell her. Binder sammen trafikk fra Fræna, Eide, Rauma, Gjemnes, Nesset og videre nordover mot Kristiansund og Trøndelag Fylke. Flyplassen ligger også på Årø. Togstasjon i Rauma.

### **KORT BYTUNELL = MILJØKATASTROFE**

Etter hvert som byen vokser, fortettes og utvikler seg, blir det enda mer viktig å ta vare på de grønne lungene vi har igjen i sentrum. Langs den vakre innfartsvegen/Fannestrandsveien (strekning Bolsøneset – Kviltorp – Årø), ligger mange boliger og fantastiske friluftsområder ved strandlinja. Badestranda på Retiro, Retiroskogen, klubbhus, naust og en av Norges største båthavner. Områdene blir flittig/daglig brukt av alle barnehagene i området, Kviltorp barneskole, Bergmo ungdomsskole,

videregående skoler, private og foreninger. I dag kan vegen forholdsvis enkelt krysses, når man skal lufte hunden, jogge, padle kajakk, ta en fisketur eller bare kose seg i strandkanten. Det er derfor utenkelig å skulle forringe bo- og livskvaliteten for Moldes innbyggere ved å bygge en firefelts vei gjennom dette miljøet. Store områder blir berørt, naust, bolighus, butikker og næringseiendommer må rives. Å presse all fremtidig trafikk på høyhastighetsveien E39, gjennom disse sentrumsnære rekreasjonsområdene vil være katastrofalt! Det var iflg Statens Vegvesen vurdert en trafikkøkning på 60% frem mot 2050 (gods- og persontrafikk). Dette vil gi kjempeproblemer i form av økt luftforurensning, svevestøv, CO2-utslipp og ikke minst støy. Er det forsvarlig å legge en høyt trafikkert firefeltsvei i et område med boliger, barnehager, skoler, badestrand og turområder? Evt oppbygging av støyskjerming med jordvoller eller høye plankegjerdet vil hindre lys og utsikt og være direkte skjemmende i dette området. Det vil forringe bo- og livskvaliteten for innbyggerne i all fremtid! Det er også stikk i strid med hva som blir gjort ellers i Norge, der man med alle midler forsøker å redusere/fjerne biltrafikk fra sentrum. Med en kort bytunell vil man i Molde ØKE biltrafikken i sentrum. En slik løsning kan umulig få aksept på nasjonale miljøpolitiske nivå?

Vi setter også spørsmål ved om det er nødvendig med to av-/påkjøringspunkter midt inne i byen, Reknes + Bolsønes. Siden det gir sikkerhetsrisiko med av-/påkjøringspunkter eller kryss inne i tunell, burde kanskje disse punktene vært lagt ute i dagen i hver ende av en lang bytunell? Enklere å lage kryss i flere plan der? Evt. kun avkjøring på Reknes + Bolsønes. Eller avkjøring Bolsønes, påkjøring Reknes. Fartsgrensen kan da også holdes høyere inne i tunnelen. Dagens veinett blir da kun benyttet av dem som virkelig skal inn til sentrum. De som skal på andre siden av byen, eller bare forbi og videre mot Bergen eller Trondheim, vil da selvsagt velge tunnelen som de kommer seg raskest mulig frem i.

#### **FORDELER LANG BYTUNELL**

- Redusert biltrafikk i Molde sentrum
- Bedre fremkommelighet både internt i byen og de som skal forbi
- Slipper unødig gjennomgangstrafikk i sentrum
- Høyere hastighet inne i tunnelen
- Miljøgevinst ved redusert luftforurensning og støy i sårbare miljøer (badestrand, turområder)
- Enklere anleggsperiode, slipper å lage midlertidige omkjøringsveier inne i Molde sentrum (Bolsønesområde, mange bedrifter/butikker blir berørt på svært negativ måte)
- Kostnadsbesparende, Staten slipper å løse inn og rive dyre eneboliger, naust, næringsbygg osv. Slipper erstatningskrav fra grunneiere langs traseen Bolsønes – Årø
- Skoler, barnehager, foreninger og private kan fortsette å glede seg over strandsonen
- Enklere og rimeligere å tilrettelegge for myke trafikanter

#### **ULEMPER KORT BYTUNELL**

- Økt biltrafikk i Molde sentrum
- Økt luftforurensning, svevestøv og støy i sårbare områder
- Redusert bo- og livskvalitet for Moldes innbyggere
- Redusert utsikt og lys (hvis støyvoller)
- Redusert tilkomst til friluftsområder
- Redusert kvalitet på friluftsområder, mindre brukt
- Lite helsebringende å gå tur på gangveier langs E39 (støy, støv, luftforurensning)
- Areal som går bort til vei blir doblet langs strandsona
- Kostnadskrevende, innløsning av svært mange eiendommer
- Riving av bolighus, næringsbygg, naust
- Flere som mister hjemmet sitt
- Dårligere vilkår for næring/bedrifter i anleggsperioden (Bolsøneset)

- Færre arbeidsplasser pga økonomisk tap blant berørte parter i næringslivet
- Erstatningskrav fra næringsdrivende
- Hindrer næringsutvikling og nybygg (båndlegging, innløsning av tomter)
- Dårligere fremkommelighet i byen i anleggsperioden
- Etablering av store midlertidige veier i anleggsperioden (Bolsønes)
- Reduserer mulighetene for utvikling av sentrum østover
- Hemmer satsning (utvikling næring/bolig) på Bolsønesområde
- Vanskeliggjør kommunens nye helhetlige plan for sentrum (flere boliger sentrum øst)
- Myke trafikanter blir nedprioritert

Vi håper at våre innspill blir hørt og hensyntatt i videre arbeid og konsekvensutredning.

Med vennlig hilsen

VERFTGATEN 2 AS og VERFTSGATEN 4 AS

Merete Aandal Olsen

Hans Christian Aandal



Statens vegvesen  
Region midt  
Ressursavdelingen  
Postboks 2525 6404 MOLDE  
Tlf: (+47 915) 02030  
firmapost-midt@vegvesen.no

[vegvesen.no](http://vegvesen.no)

**Trygt fram sammen**