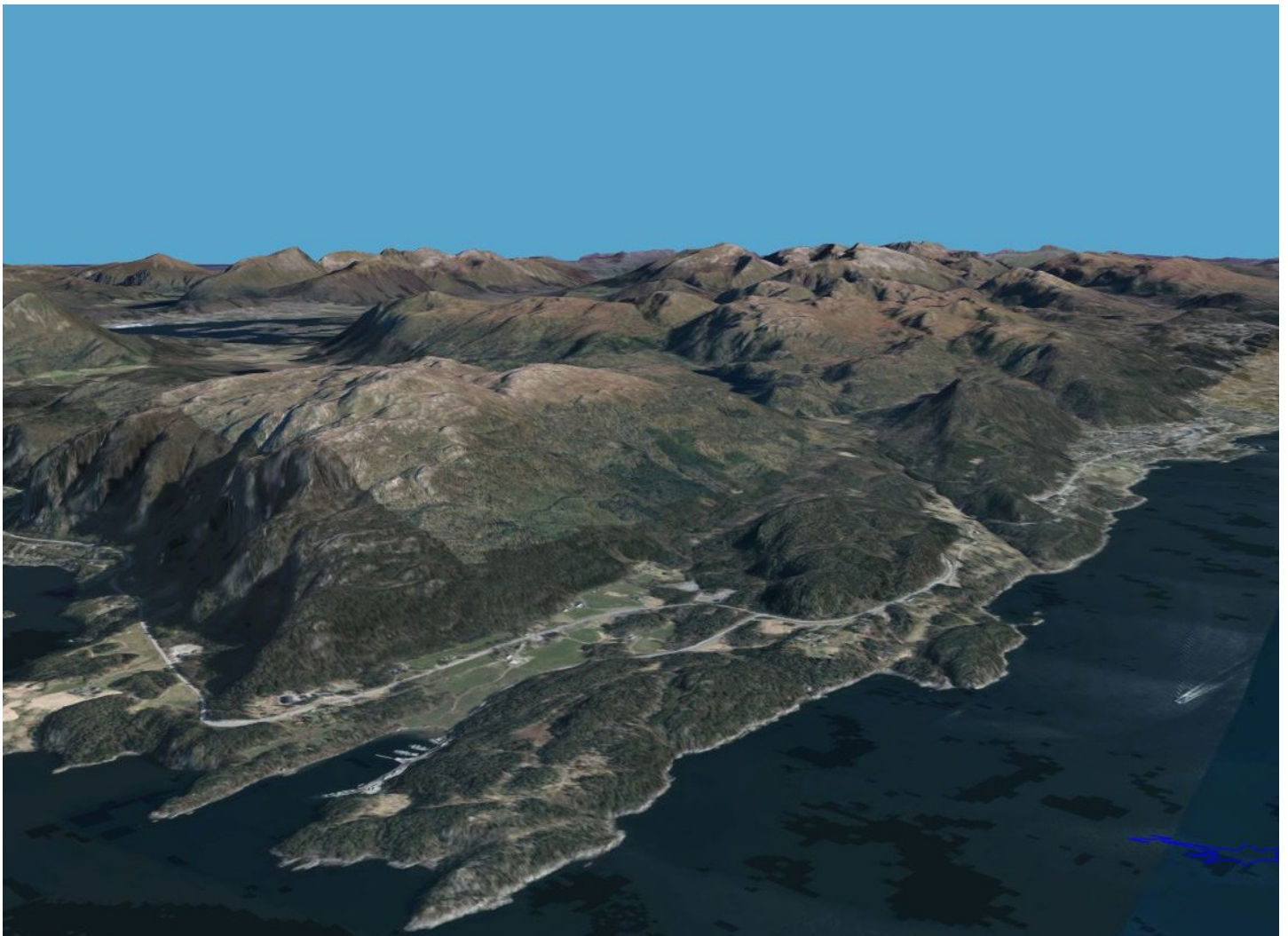




Statens vegvesen

Kommunedelplan - planprogram

Høringsutkast



## E39 Julbøen-Molde

Molde kommune

Region midt

Oktober 2015

## FORORD

Statens vegvesen starter i samarbeid med Molde kommune arbeidet med kommunedelplan med tilhørende konsekvensutredning for strekningen E39 Julbøen – Molde. Kommunen er planmyndighet, og Statens vegvesen Region midt er tiltakshaver og forslagsstiller for vegplanen.

Vegprosjektet er så stort at det utløser krav til konsekvensutredning. Et planprogram skal da ligge til grunn for planarbeidet og konsekvensutredningen. Forslag til planprogram, og høringsuttalelsene til dette, skal ligge til grunn når Molde kommune fastsetter endelig planprogram.

Planprogrammet skal ligge ute til høring i minimum seks uker, og er å finne på nettsidene til Statens vegvesen, [www.vegvesen.no/vegprosjekter](http://www.vegvesen.no/vegprosjekter), samt på Molde kommunes nettside [www.molde.kommune.no](http://www.molde.kommune.no). Mottatte merknader vil bli behandlet av vegvesenet i samarbeid med kommunen.

I høringsperioden for planprogrammet vil det blir arrangert et åpent orienteringsmøte. Dette beskrives nærmere i oppstartsvarsel, avisannonse og på nettsidene.

*Spørsmål vedrørende planarbeidet kan rettes til:*

*Statens vegvesen v/planprosjektleder Ivar-Ole Mittet,  
e-post: [ivar-ole.mittet@vegvesen.no](mailto:ivar-ole.mittet@vegvesen.no), tlf. 71 27 47 72, mob. 414 79 996*

*Molde kommune v/arealplansjef Jostein Bø,  
e-post: [jostein.bo@molde.kommune.no](mailto:jostein.bo@molde.kommune.no), tlf. 71 11 12 64, mob. 957 72 848*

**Merknader til planprogrammet sendes innen 15. desember 2015 til:**

**Statens vegvesen Region midt  
Fylkeshuset  
6404 Molde**

**E-post: [firmapost-midt@vegvesen.no](mailto:firmapost-midt@vegvesen.no)**

Molde, 19. oktober 2015

## INNHold

FORORD .....	1
INNHold .....	2
1 INNLEDNING .....	4
2 KONSEKVENsutREDNING OG PLANPROGRAM .....	4
3 BESKRIVELSE AV PROsjEKtET .....	5
3.1 Bakgrunn for planarbeidet.....	5
3.2 Målsetting for planarbeidet .....	7
3.3 Valg av vegstandard .....	8
3.4 Planområdet .....	9
Avgrensing i vest.....	9
Avgrensing i øst .....	10
Samlet avgrensing av planområdet.....	12
4 RAMMER OG utfORDRINGER FOR PLANARBEIDET .....	13
4.1 Planstatus for området .....	13
Kommuneplaner.....	13
Reguleringsplaner .....	14
4.2 Andre rammer og føringer .....	16
4.3 Planmessige utfordringer .....	17
5 ALTERNATIV .....	17
5.1 Forkastede alternativ.....	17
Større eller mindre bruk av fv. 662 i kombinasjon med tunneler.....	17
Mordalen – Mekvatnet – Meknakken – Molde .....	18
Tunnel Julbøen – Molde.....	19
Tunnelarm til Kvam/Høgskolen.....	19
5.2 0-alternativet .....	19
5.3 Alternativ som foreslås utredet .....	20
Alternativ 1 Mordalen – Barnosa – Kringstadnakken – Molde.....	20
Alternativ 2 Mordalen – Kringstadnakken – Molde.....	20
Delutredning – tilrettelegging for tunnel fra Bolsønes til Lergrovika/Årø-området .....	21

6 UTREDNINGSTEMA I KONSEKVENSTREDDNING OG PLANOMTALE .....	21
6.1 Metode konsekvensutredning .....	21
Prissatte konsekvenser .....	21
Ikke-prissatte konsekvenser .....	22
Samfunnsøkonomisk analyse, vurdering av andre samfunnsvirkninger og anbefaling.....	23
6.2 Utredningstema prissatte konsekvenser .....	23
Trafikant og transportbrukernytte .....	23
Operatørnytte.....	23
Budsjettvirkning for det offentlige.....	23
Ulykker.....	23
Støy og lokal luftforurensning .....	24
6.3 Utredningstema ikke-prissatte konsekvenser .....	24
Landskapsbilde .....	24
Nærmiljø og friluftsliv .....	26
Naturmangfold.....	27
Kulturminner og kulturmiljømiljø .....	28
Naturressurser .....	28
6.4 Tema som skal behandles i planomtalen.....	29
Generelt .....	29
Risiko og sårbarhetsanalyse .....	29
Håndtering av overskuddsmasser .....	30
Vurdering av geologiske forhold .....	30
7 PLANPROSESS OG MEDVIRKNING .....	30
7.1 Planprosess .....	30
Melding om oppstart og høring av planprogram .....	30
Høring av planforslag med konsekvensutredning.....	30
Vedtak av kommunedelplan .....	30
7.2 Medvirkning .....	31
7.3 Framdrift .....	32
VEDLEGG .....	32

## 1 INNLEDNING

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

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

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

## 2 KONSEKVENsutREDNING OG PLANPROGRAM

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

Kommunedelplaner skal alltid konsekvensutredes, jf. § 2, bokstav c, og planarbeidet er derfor omfattet av kravene til prosess og innhold som går fram av forskrifta.

Planprogrammet skal gjøre rede for formålet med planarbeidet, beskrive det aktuelle området og hvilke problemstillinger som anses viktige for miljø og samfunn i det konkrete planarbeidet, basert på eksisterende kunnskap. Relevante og realistiske alternativer skal beskrives, og det skal fremgå hvordan behandlingen av disse skal ivaretas i planarbeidet. Det skal også gjøres rede for planprosess med frister, deltakere og opplegg for medvirkning, spesielt for grupper som antas å bli særlig berørt. Det skal foreligge kart over planområdet.

Videre skal planprogrammet redegjøre for hvilke forhold som skal utredes og belyses i konsekvensutredningen. Det skal beskrives hvilke fremgangsmåter eller metoder som skal benyttes i utredningene for å fremskaffe nødvendig og beslutningsrelevant kunnskap. Planprogrammet skal utformes slik at det kan tas stilling til om planarbeidet er gjennomført i samsvar med planprogrammet.

### 3 BESKRIVELSE AV PROSJEKTET

#### 3.1 Bakgrunn for planarbeidet

Samferdselsdepartementet har besluttet at E39 mellom Ålesund og Molde skal krysse Romsdalsfjorden med tunnel fra Vik i Vestnes kommune til Nautneset i Midsund kommune. Derifra skal Julsundet krysses med hengebro til Julbøen i Molde. Det pågår nå arbeid med reguleringsplan for E39 Vik – Julbøen. Tiltaket er ikke omtalt i Nasjonal transportplan for 2014–2023.



Figur 3.1.1 Valgt konsept for kryssing av Romsdalsfjorden

Dagens fv. 662 er ikke egnet som framtidig europaveg mellom Julbøen og Bolsønes. Eksisterende veg har en bredde på bare 6,5 –7,5 meter. På vestligste del av strekningen er det 80-sone. Resten av strekningen har 70- og 60-sone. Det er flere direkteavkjørsler og sidevegsavkjørsler på strekningen. Flere av boligene langs fylkesvegen er allerede i dag utsatt for relativt høyt støynivå fra veitrafikken. Bykjernen er sterkt belasta med trafikk.



Figur 3.1.2 Fv. 662 ved Kvam



Figur 3.1.3 Fv. 662 ved Bjørset



Figur 3.1.4 Fv. 662 gjennom sentrum

Fra Julbøen til øst for Molde sentrum øst (Bolsønes) er trasé for ny E39 ikke bestemt. Det skal derfor utarbeides en kommunedelplan med konsekvensutredning for å gi et formelt grunnlag for ny E39-trasé mellom Julbøen og Molde sentrum øst. Strekingen er om lag 15 km.



Figur 3.1.5 Endepunktene for kommunedelplan E39 Julbøen-Molde

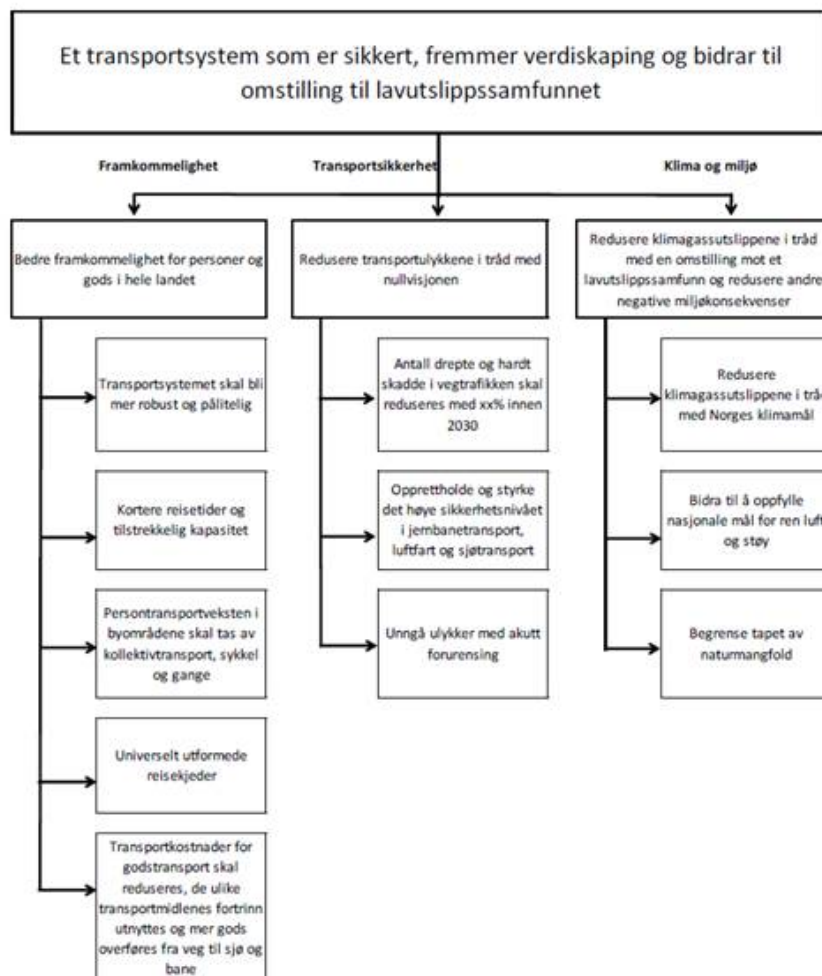
Hensikten med ny E39 er å løse/unggå utfordringene knyttet til framkommelighet, miljø og trafiksikkerhet som E39-trafikken vil påføre fv. 662 fra Julbøen og gjennom Molde by. På store deler av strekningen må ny E39 gå i tunnel. Dette gjelder særlig i østre del av strekningen.

### 3.2 Målsetting for planarbeidet

Målsettinger for arbeidet med kommunedelplanen er å ta hånd om framtidig vegtrafikk på E39 og ivareta miljø og landskap langs strekningen på best mulig måte. Dette omfatter:

- God trafikkflyt på framtidig E39 inn og ut av Molde.
- God forutsigbarhet og framkommelighet, særlig for langdistansetransporter.
- Framtidsrettet og sikker trafikkløsning.
- Redusere miljøulempene for naboer til dagens fv. 662.
- Lav barriereeffekt.
- Ta hensyn til: Rekreasjon og friluftsliv, naturmangfold, landskapsverdier, kulturminner og naturressurser

I arbeidet med ny Nasjonal transportplan (NTP) 2018 – 2029 har Samferdselsdepartementet gitt føringer for ny struktur for overordnede mål for transportsystemet. Med fare for å foregripe ny NTP vil disse målene ligge til grunn for planarbeidet.



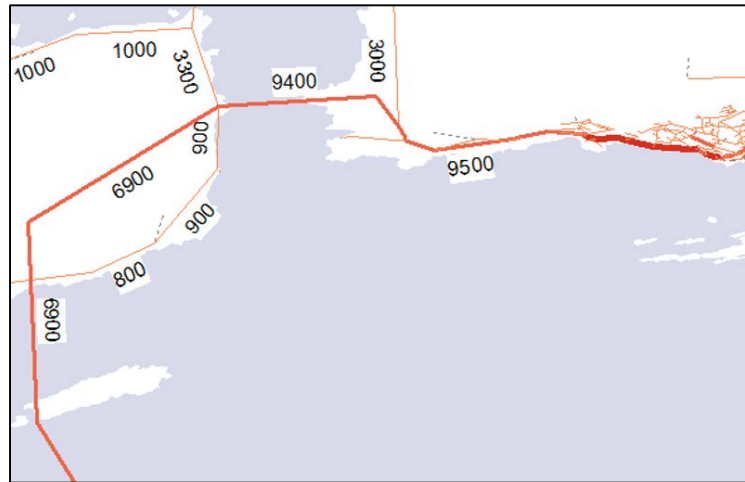


### 3.3 Valg av vegstandard

Statens vegvesen har i Riksvegutredningen 2015 satt som overordnet mål å etablere firefeltsveg med dimensjonerende fart på 100 km/t mellom Ålesund og Molde (Hjelset). I gjeldende vegnormal N100 er dette motorveg etter vegklasse H8. H8 er dimensjonert for nasjonal hovedveg og andre hovedveger med gjennomsnittstrafikk pr. døgn (ÅDT) på 12 000–20 000 og fartsgrense 100 km/t.

Trafikkberegninger for ferjefri E39 viser en ÅDT på 9 500 for Julbøen–Molde i 2050.

Etter dagens tunnelforskrifter slår krav om toløps tunnel inn ved 8 000 kjøretøy. Det vil trolig bli så korte avstander mellom tunnelene (og broen over Julsundet) på strekningen at det ikke vil være forsvarlig å snevre vegen inn til to felt når vegen går i dagen.

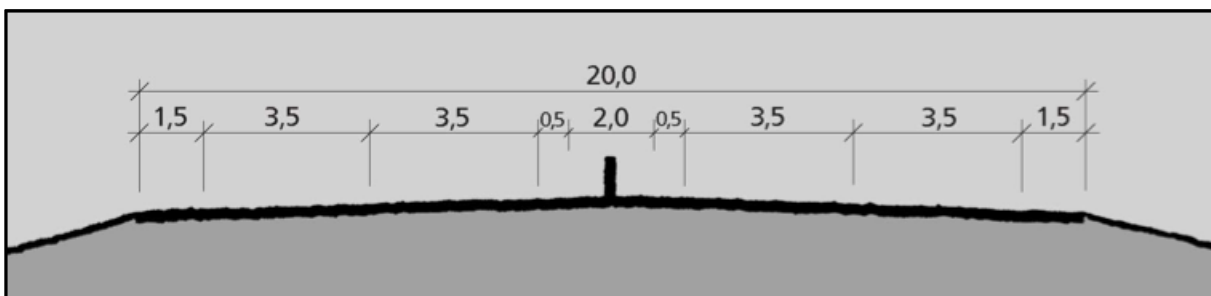


**Figur 3.3.1** Beregnet trafikk i 2050 med ferjefri og gratis E39 Kristiansand–Trondheim

Ferjefri E39, valg av trasé og fartsgrense er de tre viktigste faktorene for reisetid. Trasé for ferjefri veg er gitt gjennom konseptvalg for strekninga. Vegvesenet legger til grunn at det skal planlegges for 100 km/t for å bygge opp under ønsket om redusert reisetid.

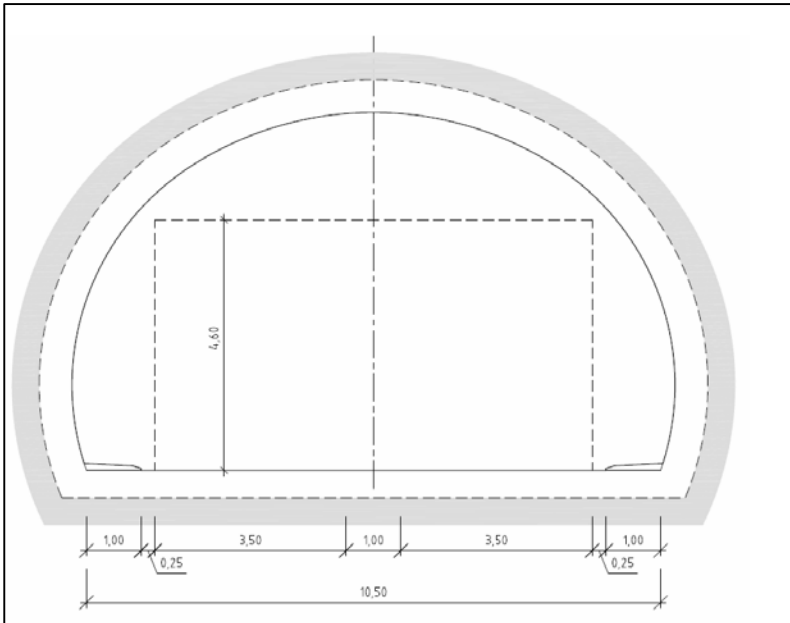
Det er også et ønske om en mer ensarta standard på vegnettet. Standard på E39 Julbøen – Molde må derfor tilpasses til standarden som ligger til grunn for reguleringsplanen for E39 Vik – Julbøen.

Lavere fart vil være aktuelt dersom arbeidet med reguleringsplan E39 Vik–Julbøen viser at 100 km/t under Romsdalsfjorden ikke er mulig/forsvarlig. I planarbeidet for E39 Julbøen–Molde må dimensjoneringsklasser for firefelts veg med lavere fart også vurderes dersom dette muliggjør løsninger som har mindre konsekvenser for miljø og samfunn. Farten må uansett trappes ned inn mot Molde sentrum.



**Figur 3.3.2** Tverrprofil for vegklasse H8 i håndbok N100.

Tunneler på strekninga skal ha to løp med tverrsnitt T10,5 (100 km/t) eller T9,5 (90 km/t) avhengig av aktuell hastighet.



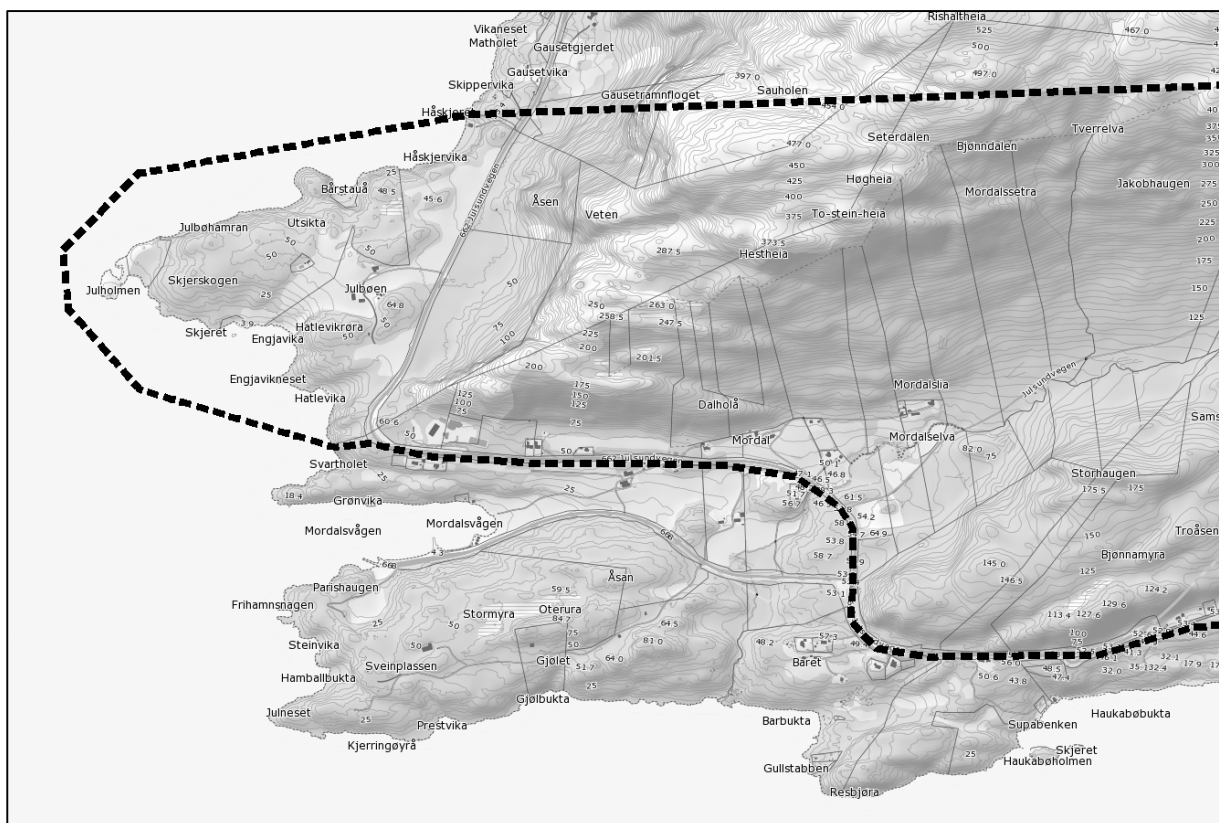
Figur 3.3.2 Tverrsnitt for tunneltype T10,5

### 3.4 Planområdet

Molde kommune har i notat 08.01.2015 bedt Statens vegvesen gjøre rede for følgende når planområdet skal avgrenses: *Planprogrammet bør gi en generell oversikt og vurdering av de ulike strekningene av E39, som grunnlag og argumentasjon for det planområdet en så ender opp med.*

#### Avgrensning i vest

I arbeidet med reguleringsplanen E39 Vik-Julbøen blir ulike kryssutforminger vurdert for å knytte ny E39 over Julsundet til fv. 662 og videreføre E39 i ny trasé mot Molde. Det er der lagt til grunn at E39 skal fortsette i tunnel fra Julbøen til Mordalen. Veglinja og kryssutformingen på Julbøen må fastsettes uten at man har nøyaktig kunnskap om videre linjeføring og tunnelutforming mot Mordalen og Molde. For lettere å kunne tilpasse veglinje og kryssutforming på Julbøen til løsningene som avtegner seg videre til Mordalen og Molde er det tjenlig at kommunedelplanen E39 Julbøen-Molde overlapper med planområdet for reguleringsplanen E39 Vik-Julbøen.



Figur 3.4.1 Planavgrensing i vest

### Avgrensing i øst

I arbeidet med Bypakken for Molde har Statens vegvesen og Molde kommune lagt til grunn at E39 skal gå i dagen med fire felt og 60 km/t fra Bolsønes til Årø. Fra Kviltorp til Årø er reguleringsplan for dette vedtatt. Arbeidet er i gang med reguleringsplan for E39 Bolsønes-Fuglset, og E39 Fuglset-Kviltorp vil komme. Det er videre lagt til grunn i Bypakken at trafikken gjennom sentrum bør avlastes med tunnel. Etter at Samferdselsdepartementet fastslo at E39 skal krysse Romsdalsfjorden med tunnel og bru fra Vik til Julbøen, er det klart at en tunnel gjennom Molde må dimensjoneres for E39 og fylle de krav som gjelder for europavegen.

Statens vegvesen har derfor lagt til grunn at planarbeidet for E39 Julbøen-Molde skal tilpasses mot det pågående reguleringsarbeidet for E39 Bolsønes-Fuglset.

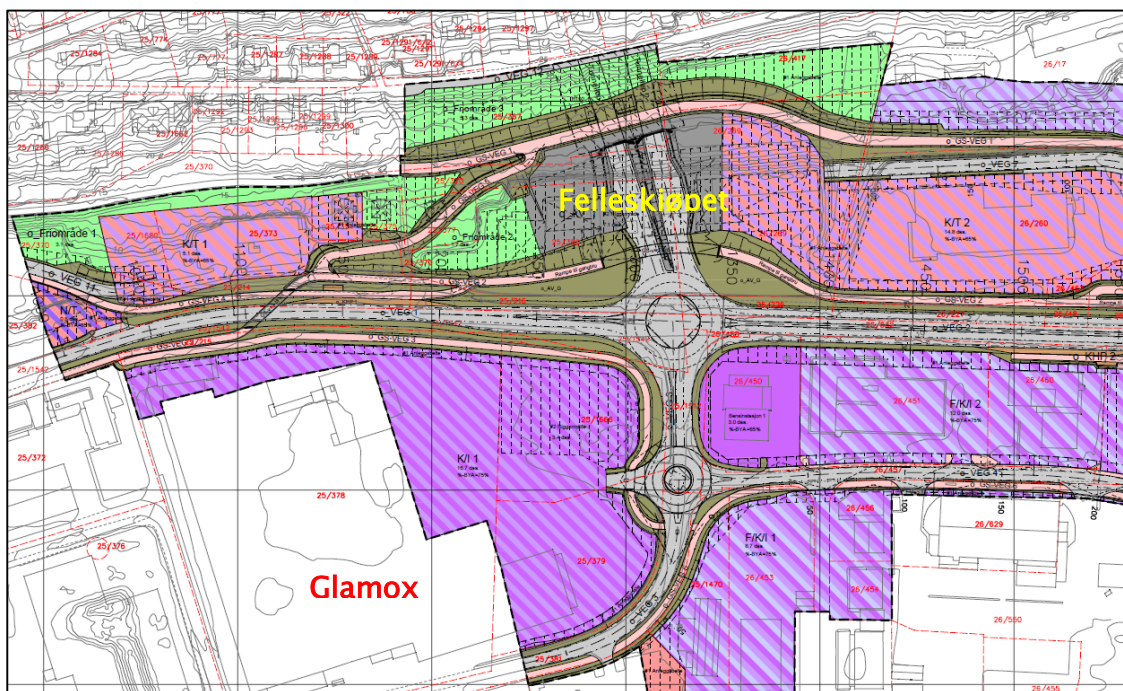
Kommunestyret i Molde behandlet imidlertid Bypakken for Molde 12.02.2015. I vedtaket tok kommunestyret inn følgende formulering: *Det må vurderes om E39-tunnelen kan forlenges videre østover forbi Felleskjøpet.*

Vedtaket er relevant for arbeidet med kommunedelplanen for E39 Julbøen – Molde.

Statens vegvesen legger til grunn at Molde sentrum inkludert nærings- og handelsområdene i Lingedalen og på Bolsønesområdet er det viktigste målpunktet for trafikken på E39 både øst og vest for byen. Det er derfor ikke aktuelt med en tunnel som går forbi Molde uten tilknytning til sentrum.

I Molde sentrum vurderer vi strekningen mellom rundkjøringen ved Roseby og Fuglsetkrysset som det viktigste og beste punktet for å mate trafikk på E39 til/fra Molde by. Dette er den mest trafikkerte vegstrekningen i Molde, og en tunnel hit vil gi størst effekt for avlastning av sentrum og fv. 662 fra Julbøen. Reguleringsplan for Bolsønesområdet, vedtatt i 2013, legger også til rette for vesentlig utvidet næringsaktivitet, med de transportbehov dette gir.

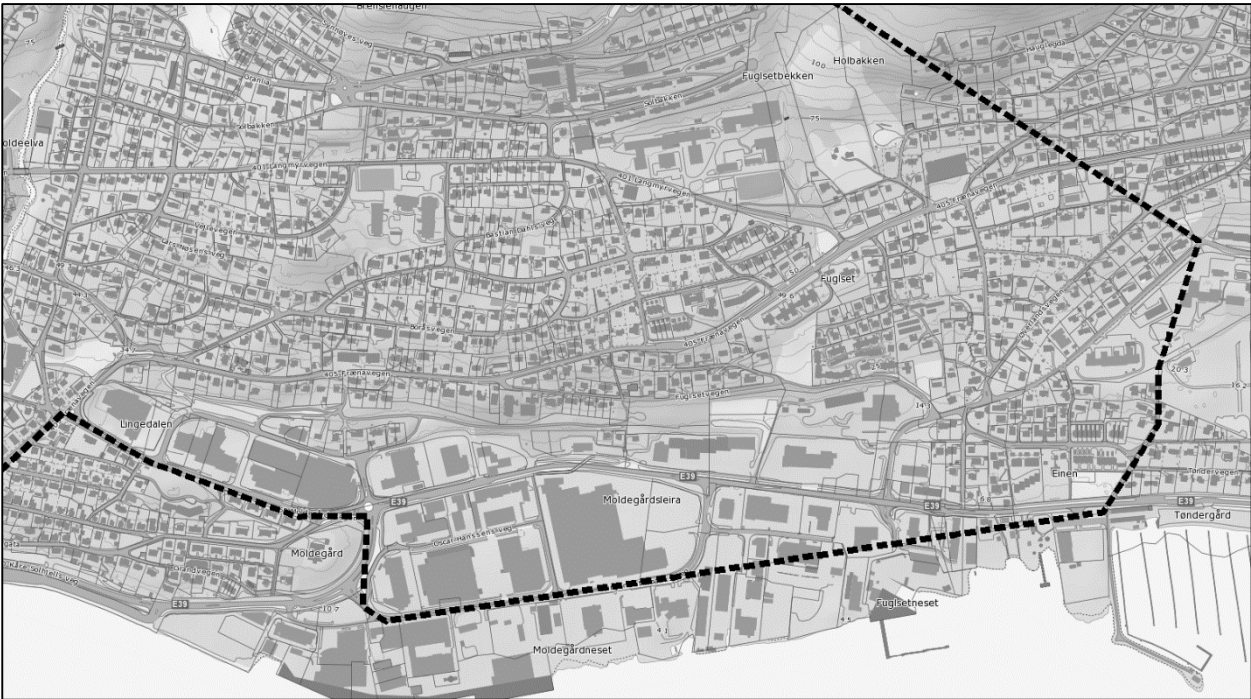
I arbeidet med reguleringsplan for E39 Bolsønes-Fuglset har vegvesenet sett en bytunnel som kobler seg på et nytt kryss E39/Birger Hatlebakks veg som det mest tjenlige alternativet.



Figur 3.4.2 Utsnitt av forslag til reguleringsplan E39 Bolsønes-Fuglset.

Dette gjelder uansett om E39 herifra går videre i dagen langs eksisterende E39, eller går videre i tunnel til f.eks. Lergrovika/Årø. Vi legger derfor til grunn som et absolutt utgangspunkt at en E39-tunnel fra vest må komme ut i Bolsønesområdet.

Statens vegvesen mener det er mest naturlig at kommunedelplanen E39 Julbøen-Molde ikke går lenger øst enn Bolsønesområdet. Kommunedelplanen kan likevel vurdere to alternative utforminger: ett som har sitt slutt punkt for tunnelen i Bolsønesområdet, og ett som legger til rette for en etappe to med tunnel videre østover. Planområdet bør trekkes så langt øst at det er plass til å vise prinsippene i kryssløsningene knyttet til en østlig tunnel.



Figur 3.4.3 Avgrensing av planområdet i øst

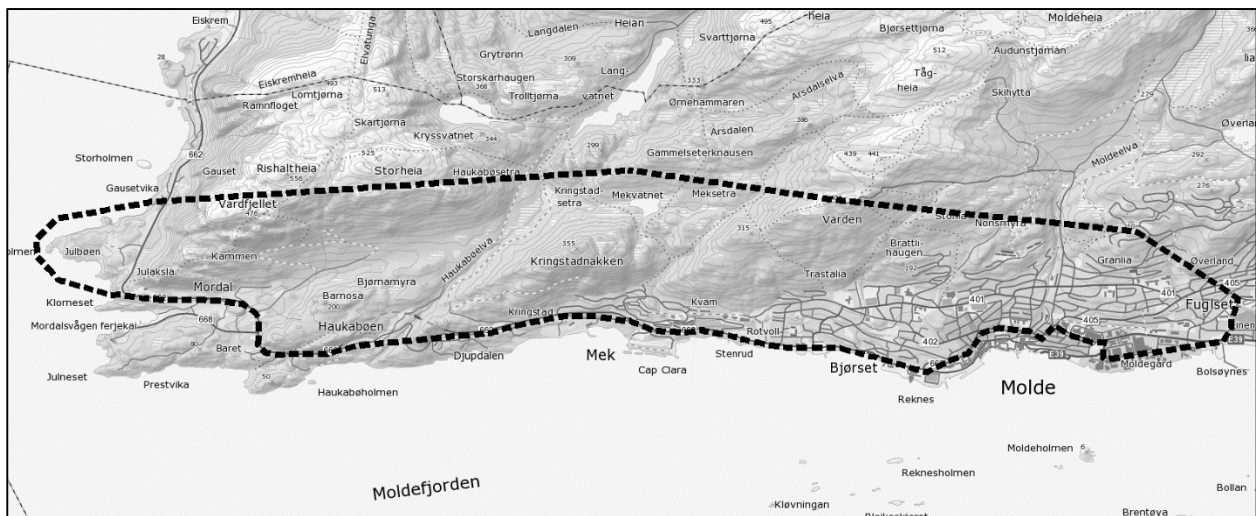
Vurderingen av om det bør bygges en tunnel fra Bolsønes til Lergrovika/Årø bør inngå som en egen delutredning i innledende faser av arbeidet med kommunedelplanen E39 Julbøen-Molde, jf. avsnitt 5.2. Vurderingen vil ligge til grunn for å velge alternativ for utforming av kommunedelplan E39 Julbøen-Molde mot Bolsønesområdet.

Dersom vurderingen kommunestyret ønsker konkluderer med at det bør etableres en tunnel videre østover fra Bolsønesområdet, bør det utarbeides en egen kommunedelplan for denne strekningen. Kommunedelplanen for en østlig bytunnel vil måtte løse betydelige utfordringer knyttet til utløpsområde, tilkobling til fv. 64 både sør- og nordover, og videreføring av E39 Årø-Lønset. Så lenge det ikke er tvil om at både en østlig og en vestlig bytunnel har et absolutt målpunkt ved Bolsønesområdet, ligger det til rette for å holde de to planprosessene fra hverandre. Da unngår vi å «doble» problemomfanget, med de virkninger dette vil ha på framdrift og kompleksitet.

### Samlet avgrensing av planområdet

Mot nord må planområdet avgrenses så vidt at det gir rom for mulige linjer i dagen og i tunnel. Ut fra de alternativ som er omtalt i kapittel 5 foreslår vi en avgrensing som vist i figur 3.4.4. Mot sør avgrenser vi planområdet slik at det omfatter 0-alternativet, som er at E39 følger sørsiden av eksisterende fv. 662, med noen tilpasninger. Kart i bedre oppløsning ligger ved.

Området som er vist i figur 3.4.4 er større enn avgrensingen det konkrete planforslaget vil få. I tillegg til å sikre mot tidkrevende utvidinger av planområdet, bidrar dette også til å sikre en bredere medvirkning fra berørte parter.



Figur 3.4.4 Samlet avgrensning av planområdet

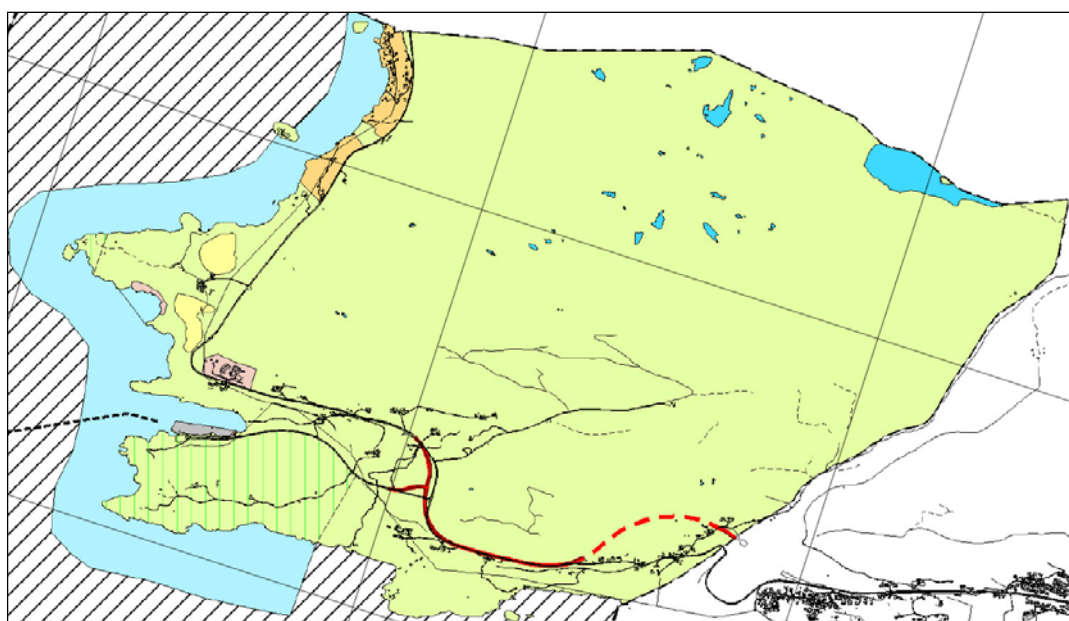
## 4 RAMMER OG UTFORDRINGER FOR PLANARBEIDET

### 4.1 Planstatus for området

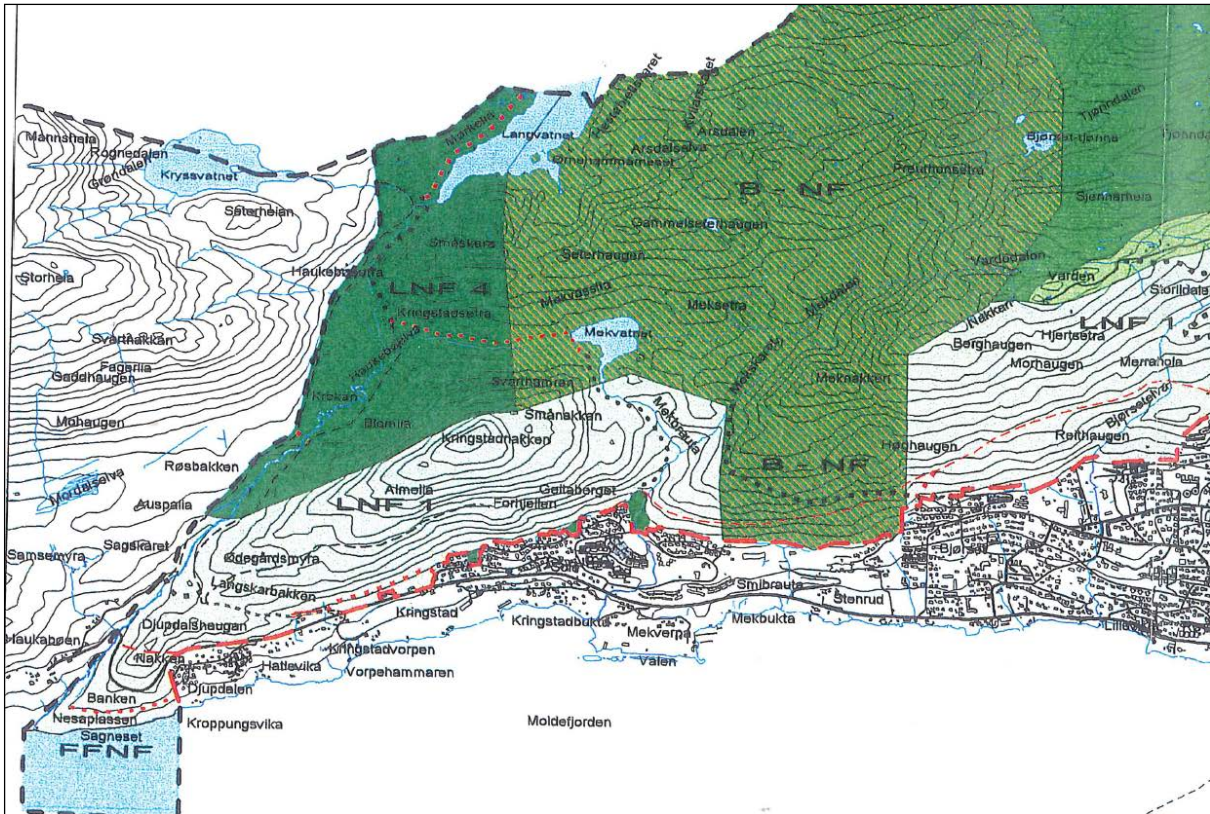
#### Kommuneplaner

Planområdet er fra vest omfattet av:

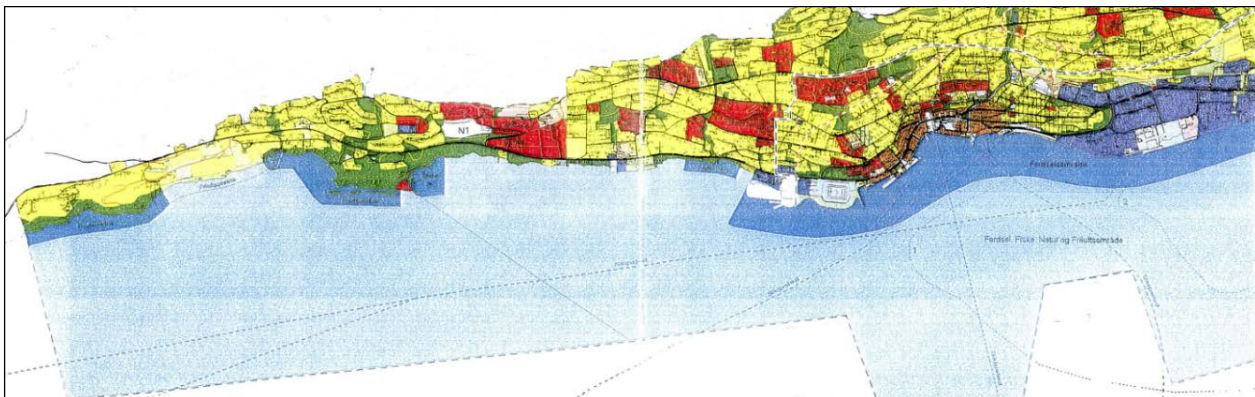
- Kommuneplan for Molde 2009–2020 (Julbøen til Haukabøelva) (figur 4.1.1)
- Kommunedelplan for Moldemarka (figur 4.1.2)
- Kommunedelplan for Molde by 2000–2010 (figur 4.1.3)



Figur 4.1.1 Kommuneplan for Molde 2009–2020 (Julbøen til Haukabøelva)



Figur 4.1.2 Kommunedelplan for Moldemarka



Figur 4.1.3 Kommunedelplan for Molde by 2000–2010

### Reguleringsplaner

Utvalget av gjeldende reguleringsplaner er tilpasset aktuelle strekninger i dagen og områder for tunnelpåklegg. Det vil føre for langt å ta inn reguleringsplaner som dekker tunnelstrekninger. Det meste av strekningen inngår ikke i regulerte områder.

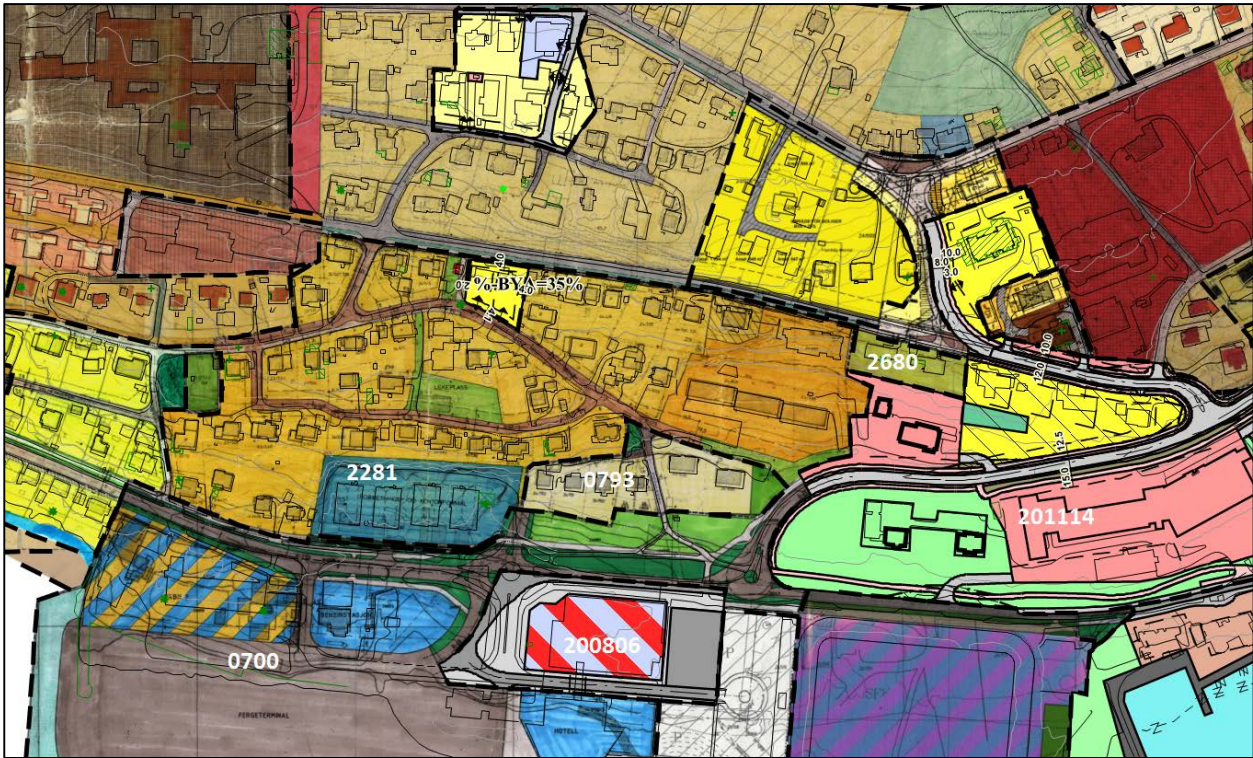
Tabell 4.1.1 Oversikt gjeldende reguleringsplaner (kilde: Romsdalskart)

Plan-ID	Plannavn	Vedtatt
<i>Bolsønesområdet</i>		
0461	Moldegårdslaira – Lingedalen	19.6.1963
1878	Forslag til reguleringsendring for Fuglset	5.11.1980
1777	Mindre vesentlig reg.endring området nord for Glamox	30.8.1977
2481	Vesentlig reg.endr. for Vårtun – Bakkely – Fuglset	18.2.1982
0575	Mindre vesentlig reg.endring for gangveg/ undergang langs/ under Fannefjordsvegen	28.11.1975
<i>Reknesområdet</i>		
0700	Vesentlig reguleringsendring vestre del av Reknesområdet	29.3.2001
200806	Folkebadet	22.5.2008
2281	Reguleringsplan for Røysan og Reknes sør	14.3.1985
0793	Vesentlig reguleringsendring nord for RV622 Sandvn–Reknessenteret	10.11.1994
201114	Området ved Fylkeshuset	19.3.2015
2680	Reguleringsplan Reknesområdet	30.3.1982



Figur 4.1.4 Reguleringsplaner i område for tunnelpåbygg – Bolsønesområdet





Figur 4.1.5 Reguleringsplaner i område for tunnelpåklegg – arm til Reknesområdet

## 4.2 Andre rammer og føringer

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

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

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

Statens vegvesens arkitekturstrategi og gå- og sykkelstrategi skal ligge som basis for arbeidet, likedan Møre og Romsdal fylkeskommunes kollektivstrategi.

### 4.3 Planmessige utfordringer

Arbeidet med kommunedelplanen for E39 Julbøen-Molde vil omfatte en rekke krevende problemstillinger.

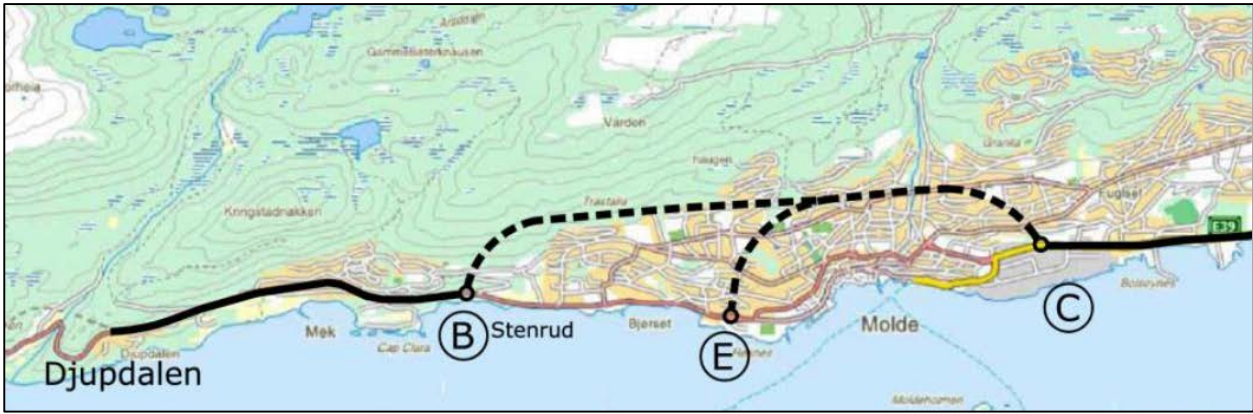
- Aktuelle alternativ vil berøre vestlige deler av Moldemarka i større og mindre grad. Hensyn til miljøinteressene i marka må avveies mot tunnallengder, vegstandard og tilhørende kostnader.
- Ny E39 skal betjene Molde som by og regionsenter.
- Planarbeidet må så langt det er mulig avdekke utfordringer for øvrig vegnett i Molde by som følge av ny E39.
- Aktuelle løsningsalternativ omfatter kryss i tunnel. Dette omfatter både løsninger med tilførselsveg til Reknes og forlenget tunnel øst for Bolsønes. Etter tunnelnormalene er kryss i tunnel ikke tillatt, og løsningene må derfor behandles som fravik i Vegdirektoratet.
- Blir kryss i tunnel ikke tillatt kan det være vanskelig å realisere en løsning som inkluderer Reknes.
- Tilsvarende vil det være utfordrende å finne plass til kryssløsninger i dagen som kan koble sammen en tunnel fra vest med en tunnel fra øst på Bolsønes.

## 5 ALTERNATIV

### 5.1 Forkastede alternativ

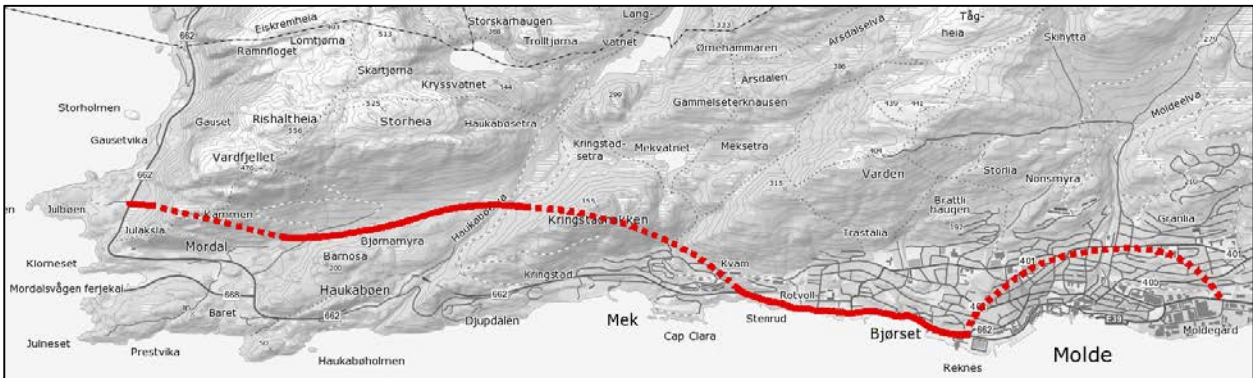
#### **Større eller mindre bruk av fv. 662 i kombinasjon med tunneler.**

Konseptvalgutredningen for E39 Ålesund-Bergsøya tar utgangspunkt i at ny E39 skal følge eksisterende fv. 662 til Kvam eller Reknes, med kort eller lang bytunnel til Bolsønes (figur 5.1.1). Med de forutsetningene som nå ligger til grunn (jf. avsnitt 3.3) ser Statens vegvesen i samråd med kommunen dette som en uaktuell mulighet. Krevende topografi, hensyn til eksisterende og planlagt arealbruk med boligbebyggelse tett inn til fylkesvegen, stort saneringsomfang og nærmiljøhensyn ligger til grunn for denne vurderingen.



Figur 5.1.1 Anbefalte prinsipløsninger i KVV E39 Ålesund-Bergsøya – forkastet.

Tilsvarende vurdering har vi gjort av et alternativ med tunnel fra Mordalen til f.eks. Kvam og deretter følge fv. 662 til Reknes med tunnel til Bolsønesområdet (figur 5.1.2)



Figur 5.1.2 Forkastet alternativ med veg i dagen Kvam-Reknes

### Mordalen – Mekvatnet – Meknakken – Molde

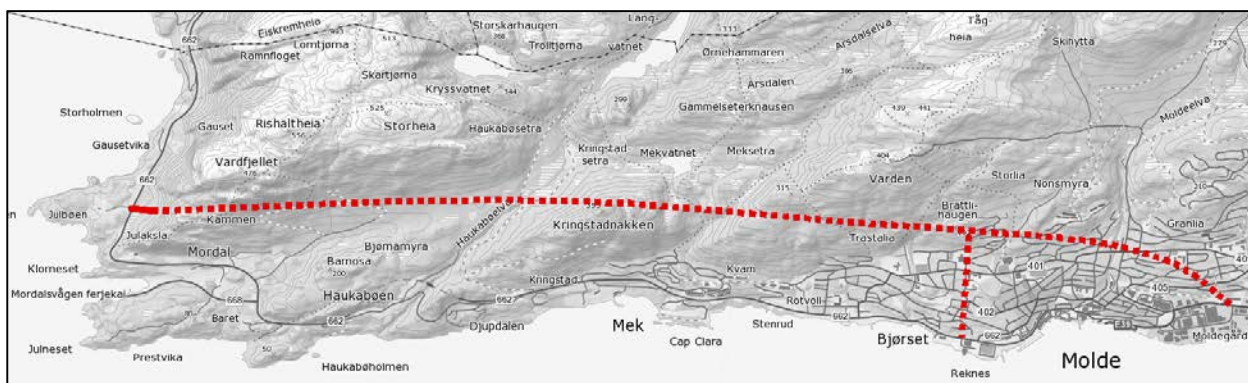
Statens vegvesen har vurdert et alternativ (figur 5.1.3) som går i dagen opp Mordalen, krysser Haukabøelva, går på nordsiden av Kringstadnakkene og krysser like sør for Mekvatnet før den går i tunnel gjennom Meknakken til Bolsønes. Mulig kort tunnel vest for utløpsosen fra Mekvatnet. Etter innspill fra kommunen er dette alternativet forkastet ut i fra natur- og friluftsinnteressene i området.



Figur 5.1.3 Forkastet alternativ med veg i dagen sør for Mekvatnet

### Tunnel Julbøen – Molde

Alternativet omfatter en 11 kilometer lang tunnel fra Julbøen til Bolsønes (figur 5.1.4). Hensyn til tunnelsikkerhet, kjøreopplevelse og kostnader gjør at Statens vegvesen ikke vurderer det som ønskelig å bygge og drifte lange tunneler dersom det finnes akseptable alternativer med veg i dagen og kortere tunneler. I avsnitt 5.3 er det skissert alternativ som etter vår vurdering kan forsvares opp imot konsekvensene for allmenne interesser, og som framstår med mer forsvarlige tunnellengder. Dette gjelder spesielt i lys av samlet lengde dersom en tunnel vestfra til Bolsønes skal kombineres med en forlengelse østover mot Lergrovik/Årø. Statens vegvesen anbefaler derfor å forkaste alternativ med tunnel fra Julbøen til Bolsønes.



Figur 5.1.4 Forkastet alternativ med lang tunnel fra Julbøen til Bolsønes

### Tunnelarm til Kvam/Høgskolen

Til slutt har Statens vegvesen vurdert om ulike tunnelalternativer vestfra mot Bolsønes bør omfatte en tilførselsveg til Kvam. Dette betinger kryss i tunnel, og er i strid med normal for vegtunneler. Foreløpige trafikkberegninger gir lite trafikk vestover fra området som en tunnel ved Kvam/Høgskolen vil betjene. En stor del av trafikken i en slik tunnelarm vil være lokal og rettet østover. En tunnelforbindelse her vil ensidig legge til rette for økt personbilbruk inn mot et byområde i strid med nasjonale mål om at vekst i persontrafikken i byområder bør tas med kollektiv, gange og sykkel. Statens vegvesen anbefaler derfor å forkaste alternativ med tunnelarm til Kvam/Høgskolen.

## 5.2 0-alternativet

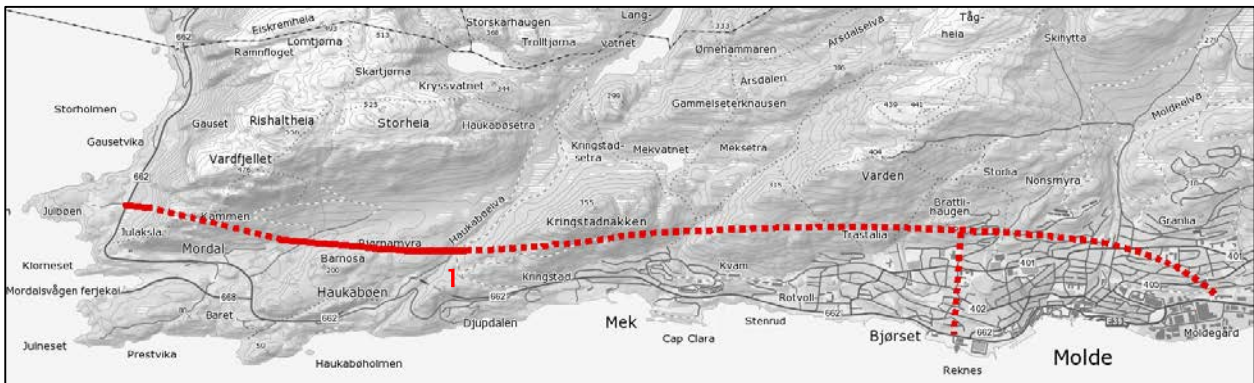
Konsekvensene ved et tiltak framkommer ved å måle/sammenligne forventet tilstand etter at tiltaket er gjennomført, mot forventet tilstand uten at tiltaket realiseres. Under 0-alternativet beskrives dagens situasjon og forventet utvikling uten tiltak. Framskrivning av dagens situasjon blir et best mulig estimat basert på eksisterende kunnskap.

0-alternativet vil innebære at fv. 662 til Molde og gjennom sentrum på Sandvegen og Øvre veg blir omklassifisert til ny E39.

### 5.3 Alternativ som foreslås utredet

#### Alternativ 1 Mordalen – Barnosa – Kringstadnakken – Molde

Alternativet omfatter tunnel 1,3 km fra Julbøen til Mordalen, deretter veg i dagen knapt 2 km på nordsida av Barnosa og over Haukabøelva. Delstrekningen kan også inkludere en kort tunnel mellom Mordalen og Haukabøelva. Deretter går vegen i tunnel 7–8 km fra vestenden av Kringstadnakken til Bolsønes med mulig tilførselsveg i tunnel til Reknes. Hvor lang en eventuell tunnelarm til Reknes vil bli avhenger mye av hvilken linje hovedtunnelen får.



Figur 5.3.1 Alternativ 1 grovt skissert

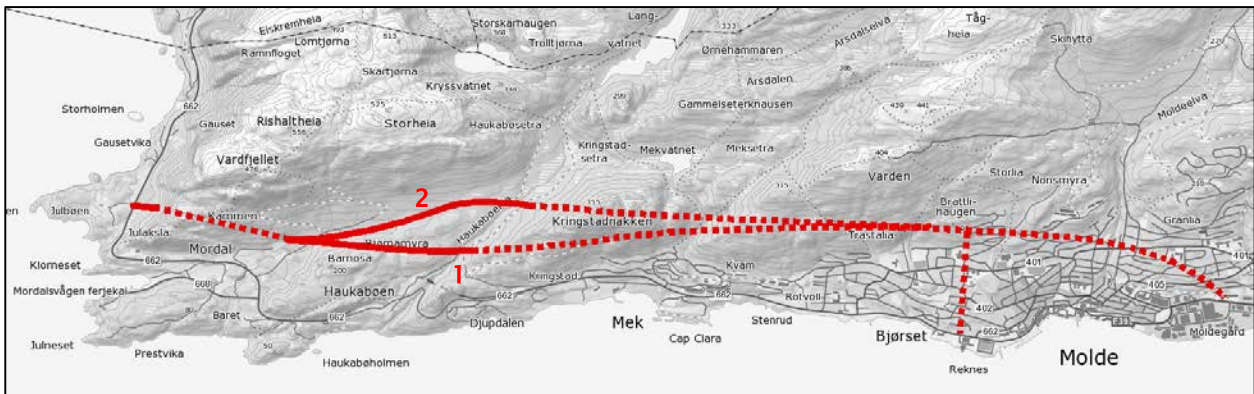
#### Alternativ 2 Mordalen – Kringstadnakken – Molde

Alternativet omfatter tunnel 1,3 km fra Julbøen til Mordalen, deretter veg i dagen 2–3 km på nordsida av Barnosa og over Haukabøelva. Deretter i tunnel 6–7 km gjennom Kringstadnakken til Bolsønes med mulig tilførselsveg i tunnel til Reknes. Hvor lang en eventuell tunnelarm til Reknes vil bli avhenger mye av hvilken linje hovedtunnelen får.



Figur 5.3.2 Alternativ 2 grovt skissert

De to alternativene kan også ses som grove yttergrenser for flere mellomliggende løsninger i Mordalen/mot Kringstadnakken. Kommunedelplanen kan komme til å vise og anbefale løsninger som ligger mellom de viste linjene. Viste lengder av veg i dagen og i tunnel er også usikre.



Figur 5.3.3 Alternativ som foreslås utredet

### Delutredning – tilrettelegging for tunnel fra Bolsønes til Lergrovika/Årø-området

Molde kommune ber i vedtak 12.02.2015 om at: *Det må vurderes om E39-tunnelen kan forlenges videre østover forbi Felleskjøpet.* Statens vegvesen har valgt å ta dette inn som en egen delutredning i kommunedelplanen. En forlengt E39-tunnel forutsetter kryss i fjell. Etter tunnelnormalene er dette ikke tillatt, og løsningen må derfor behandles som et fravik om det viser seg som en aktuell løsning.

Delutredningen skal på overordnet nivå utrede virkninger og gevinster av en østlig bytunnel, samt mulige løsninger ved Bolsønesområdet. Vurderingen må også omfatte en overordna analyse av mulige utløpsområder Lergrovika/Årø, kryssløsninger/tilkobling til fv. 64 både sør- og nordover, og videreføring av E39 Årø-Lønset.

## 6 UTREDNINGSTEMA I KONSEKVENsutREDNING OG PLANOMTALE

Konsekvensutredningen inneholder en vurdering av behovet for, og eventuelle forslag til undersøkelser og tiltak med sikte på å klargjøre de faktiske virkninger av gjennomføringen

Det er kun tema som antas å være beslutningsrelevant som utredes i planarbeidet. Det skilles mellom tema som skal utredes særskilt gjennom planomtalen kapittel «*Konsekvensutredningen*», og tema som skal behandles gjennom planomtalen kapittel «*Virkninger av planforslaget*».

Konsekvensutredningen skal være så omfattende at det ikke blir nødvendig å konsekvensutrede reguleringsplanen, jf. § 2, bokstav f) i forskrift om konsekvensutredninger.

### 6.1 Metode konsekvensutredning

Utredningen utføres med utgangspunkt i forskrift for konsekvensutredning og Statens vegvesen håndbok V712 «*Konsekvensanalyse*».

#### Prissatte konsekvenser

De prissatte konsekvensene skal vurderes samlet i en nytte-/kostnadsanalyse. Nytte-/kostnadsanalyse er en beregning av den nytte og de kostnader, målt i kroner, som et tiltak gir

oppHAV til. Det teoretiske grunnlaget for nytte-/kostnadsanalysen er beskrevet i handbok 140. I nytte-/kostnadsanalysen veies kostnader forbundet med tiltaket opp mot de nyttevirksomheter det samme tiltaket gir. Nytte-/kostnadsanalysen gjennomføres med bruk av beregningsprogrammet EFFEKT.

EFFEKT er Statens verktøy for samfunnsøkonomiske beregninger av vegprosjekt.

### Ikke-prissatte konsekvenser

Ikke-prissatte tema skal utredes i tråd med håndboka med verdivurderinger, verdikart, omfangsvurderinger og konsekvensvurderinger. De ikke-prissatte konsekvensene er inndelt i fem fagtema som representerer ulike aspekter av miljøet og utfyller hverandre. De fem hovedgruppene er:

- landskapsbilde
- nærmiljø og friluftsliv
- naturmangfold
- kulturmiljø
- naturressurser

De aktuelle KU-tema utredes etter følgende struktur:

**Områdets verdi:** Vurderes på en tredelt skala; liten-middels-stor.

**Tiltakets omfang:** Vurderes på en femdelt skala; «Meget stort negativt» – «Meget stort positivt».

**Tiltakets konsekvens:** For hvert utredningstema sammenholdes områdets verdi og tiltakets omfang, jf. «Konsekvensvifte» i handbok V712. Temaene omtales som ikke-prissatte fordi konsekvensene ikke beregnes i kroner og øre, men vurderes etter en ni-delt skala som går fra meget stor positiv konsekvens til meget stor negativ konsekvens.

**Samlet vurdering:** Til slutt sammenstilles alle konsekvenser i en samlet vurdering. Her vil også tema som bearbejdes i «*Virkninger av planforslaget*» inngå i helhetsvurderingen. Eventuelle avbøtende tiltak vurderes og foreslås.

Verdi Ingen verdi	Verdi		
	Liten	Middels	Stor
Omfang	Stort positivt	Middels positivt	Meget stor positiv konsekvens (++++)
			Stor positiv konsekvens (+++)
Middels positivt	Lite positivt	Middels positiv konsekvens (++)	
		Liten positiv konsekvens (+)	
Lite positivt	Intet omfang	Ubetydelig (0)	
		Liten negativ konsekvens (-)	
Lite negativt	Middels negativt	Middels negativ konsekvens (- -)	
		Stor negativ konsekvens (- - -)	
Middels negativt	Stort negativt	Meget stor negativ konsekvens (- - - -)	

Figur 6.1.1 Konsekvensvifte  
(kilde: Statens Vegvesen. Håndbok V712)

### Samfunnsøkonomisk analyse, vurdering av andre samfunnsvirkninger og anbefaling

Prissatte og ikke-prissatte tema skal sammenstilles i en samfunnsøkonomisk analyse i henhold til metodikk i kapittel 7 i håndbok V712. I tillegg vurderes andre samfunnsmessige virkninger i samsvar med kapittel 8. Til slutt skal konsekvensutredningen gi en anbefaling etter retningslinjene i kapittel 9.

## 6.2 Utredningstema prissatte konsekvenser

### Trafikant og transportbrukernytte

Det skal utføres trafikkanalyse som viser dagens situasjon, alternativ 0 og forandring i trafikk tall som følge av tiltaket. Trafikkanalysen blir utført basert på grunnlagsdata fra Regionale TransportModeller, RTM midt. Analysen skal også så langt det er mulig synliggjøre virkninger på lokalt veinett i Molde. Gående/syklende og kollektivtrafikken skal også omhandles i metodikken. Dette vil være en manuell beskrivelse, da RTM ikke vil kunne fange opp alle effekter av tiltak for G/S og kollektivtrafikk.

### Operatørnytte

Med operatører menes kollektivtransport og lignende. For operatørene skal det beregnes kostnader og inntekter.

### Budsjettvirkning for det offentlige

Budsjettvirkninger for det offentlige blir synliggjort gjennom beregning av investeringskostnader og drifts- og vedlikeholdskostnader. Kostnadsoverslag for investeringskostnadene skal utarbeides ved hjelp av ANSLAG metoden innenfor en usikkerhet på +/- 25 % ved utarbeidelse av kommunedelplanen.

Utarbeidelse og kvalitetssikring av kostnadsoverslag skal skje i henhold til «*Håndbok R764: Anslagsmetoden, utarbeidelse av kostnadsoverslag*».

Kostnadsoverslaget skal også omfatte nødvendige tiltak for omklassifisering på dagens veg og evt. annet vegnett som blir berørt. Driftskostnader må vurderes for både tunnel og eksisterende europaveg i konsekvensutredningen.

### Ulykker

Det skal gjøres en trafiksikkerhetsmessig konsekvensanalyse i henhold til Vegsikkerhetsforskriften § 3. Dette innebærer at samfunnskostnader for forventet endring i trafikkulykker skal beregnes, og det skal gjøres en beskrivelse og analyse av ulykkessituasjonen for de ulike alternativene. Eventuell endring i tallet på ulykker skal også beregnes og beskrives.

Det må gjennomføres en særskilt risikoanalyse for tunnelsikkerhet.



### Støy og lokal luftforurensning

Støy og lokal luftforurensning skal inngå i de prissatte konsekvensene, beregnes med egnede program og legges inn i EFFEKT. Regional og global luftforurensning beregnes i EFFEKT.

I tillegg må støy og lokal luftforurensning i kommunedelplaner utredes nærmere etter retningslinjene for støy og luftkvalitet i arealplanlegging (T-1442/2012 og T-1520). Det foreligger også en ny veileder til støyretningslinje T-1442.

## 6.3 Utredningstema ikke-prissatte konsekvenser

### Landskapsbilde

Landskapsbilde handler om estetiske verdier i landskapet og menneskers visuelle opplevelse (bilde) av omgivelsene, og hvordan de visuelle aspektene endres som følge av et vegtiltak. Temaet tar for seg både hvordan tiltaket er tilpasset landskapet sett fra omgivelsene og hvordan landskapet blir opplevd sett fra vegen (reiseopplevelse).

Virkninger av E39 på Julbøen omfattes av reguleringsplan E39 Vik-Julbøen. Relevante deler vil bli innarbeidet i konsekvensutredningen for kommunedelplanen.

#### *Dagens situasjon*

Ny E39 vil gå gjennom et nokså tydelig definert landskapsrom som avgrenses av Barnosa, Mordal, Vardfjellet, Julaksla, Storheia, Haukabøsetra og Kringstadnakken. Dette dalføret munner ut mot fjorden både langs Haukabøelva og Mordalselva, med Barnosa i midten som skiller disse to nedløpene. Landskapsrommet er hovedsakelig skogkledt, hvor furu dominerer opp liene mot ås og fjell, mens de lavereliggende arealene har mer blandet skog og noen myrdrag.



Figur

6.3.1 Oversiktsbilde av dagens situasjon sett fra øst på Kringstadnakken mot Mordal, Vardfjellet og Julaksla i horisonten fra midten av bildet og mot venstre.

Den menneskelige inngripen i dette området er relativt forsiktig. Tilfeller av kulturlandskap finnes ved eksempelvis Kringstadsetra og Mordalslia, samt grusvei/seterveg til Kringstadsetra og opp Mordalsdalen.

Nede i dalføret er skogen mange steder tett, så landskapsopplevelsen er desidert størst fra turstier som fører en opp i høyden i området. Både fra Kringstadnakken og i fjellsiden opp mot Julaksla har man godt utsyn over og ned i dette området hvor ny E39 vil komme i dagen.

#### *Mulige konsekvenser*

Som nevnt vil området beskues og oppleves av folk flest som turgåere oppe i høydedragene. Alternativene som foreslås utredet vil ha betydelig konsekvens for opplevelsen av dette landskapet, spesielt da det for de fleste beskues i perspektiv fra høyden, og at man fra flere utsiktspunkt vil kunne se store eller hele deler av inngrepet. I dagens situasjon vil man på avstand oppfatte området som nokså urørt og en god, sammenhengende naturmark. Ny E39 gjennom området vil dele av hele eller deler av det omtalte landskapsrommet, avhengig av alternativene som vurderes. Korridoren vil uavhengig av vegstandard få en stor bredde når man i tillegg til fysisk vegbredde, tar med sideområder som må ryddes for skog og så til. Tunnelportaler og påhuggsområder antas også å bli godt synlige fra der friluftsfolk ferdes.

Man kan også anta at alternativ 1 som går tett på Barnosa vil medføre fjellskjæringer av betydning for opplevelsen av landskapet.

#### *Utredningsbehov*

Utredningen skal beskrive, illustrere og kartfeste landskapstyper, fysiske strukturer, verdier og sårbarhet for ytterligere veginngrep. Alternativene skal presenteres i 3D-modell. 3D-modellen skal være en arbeidsmodell som brukes aktivt i planarbeidet og på informasjonsmøter med berørte parter. Modellen skal brukes til å lage presentasjonsvideo av alternativene.

Mulige avbøtende tiltak skal beskrives.

#### Forhold som skal kartlegges/utdypes innenfor tema landskapsbilde er:

- Landskapets karakter og skala
- Synlighet (fjern- og nærvirkning)
- Landform/terrengform
- Vegetasjon (sammenhengende vegetasjonsdekke, skogsareal, vegetasjonsbelte)
- Vann (vann, vassdrag)
- Bebyggelse (type, struktur, rom)
- Andre element (veger, kraftlinjer, akser, utsiktspunkter, siktakser, landemerke)
- Konsekvenser og ulemper i anleggsperioden.
- Ev. avbøtende tiltak.

Forhold som skal kartlegges/utdypes innenfor tema reiseopplevelse er:

- Vegen sin linjeføring (skal gi en god opplevelse både for trafikant og landskap).
- Opplevelseskvalitet (er sekvenser på reisen lett å lese, stimulans).
- Referansepunkter (orienteringspunkter, høydepunkter, forventingsoppbygning).
- Rytme (vurderes mellom sekvenser og referansepunkt med overganger).
- Veksling og variasjon (mellom forskjellige sekvenser).
- Opplevelse av særpreg eller spesielle karaktertrekk.

### Nærmiljø og friluftsliv

Analyse av nærmiljø og friluftsliv skal belyse tiltakets virkninger for beboerne i og brukerne av berørte områder. Vurderingen skal belyse om tiltaket svekker eller bedrer de fysiske forholdene for trivsel, samvær og fysisk aktivitet i uteområdene. Tiltakets virkninger for barn og unge skal belyses og vurderes spesielt.

Virkninger av E39 på Julbøen omfattes av reguleringsplan E39 Vik–Julbøen. Relevante deler vil bli innarbeidet i konsekvensutredningen for kommunedelplanen.

#### *Dagens situasjon*

Ny E39 vil gå gjennom vestlige deler av Moldemarka. Moldemarka er nærturområdet for Molde by, og er av svært stor verdi for byens befolkning. Av særlig viktige element relevant for planarbeidet kan nevnes Julaksla/Vardfjellet/Rishaltheia, aksene Haukabøen–Langvatnet inkl. Kringstadsetra, området ved Mekvatnet/Meksetra, Kringstadnakken, Mekdalen og Meknakken.

#### *Mulige konsekvenser*

Strekninger i dagen gjennom Moldemarka vil gi vesentlige ulemper knyttet til landskapsopplevelse, forstyrrelser, støy og barrierevirkning. Opplevelsen av tilnærmet urørt og uforstyrret natur vil bli sterkt redusert i berørte områder.

#### *Utredningsbehov*

Forhold knyttet til nærmiljøet og friluftsliv skal dokumenteres ut fra foreliggende bakgrunnsinformasjon fra offentlige etater, lag, foreninger og ressurspersoner. Spesielle friluftskvaliteter skal beskrives. Mulige avbøtende tiltak skal vurderes og beskrives.

Forhold som skal utdypes innenfor tema nærmiljø og friluftsliv er:

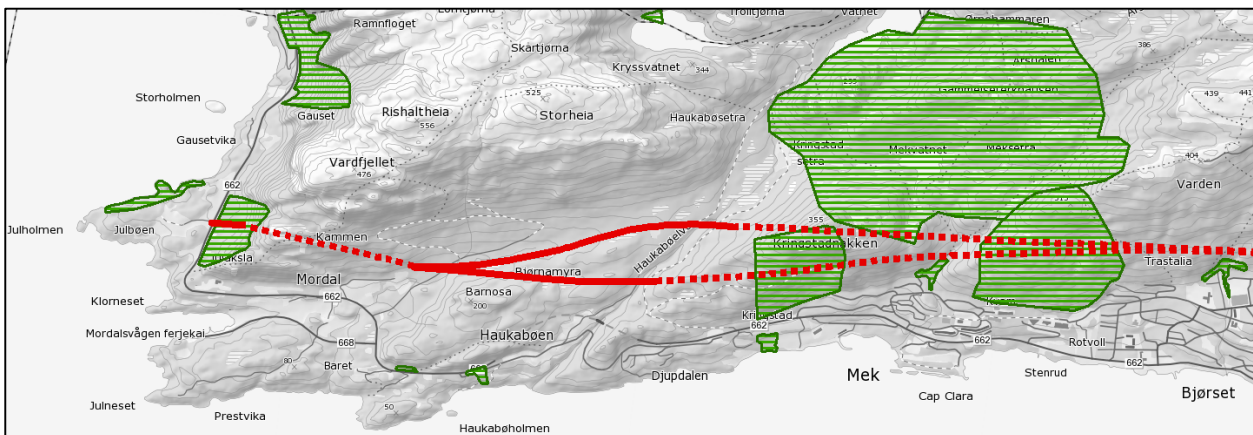
- Om vegen vil legge beslag på viktige områder for nærmiljø og friluftsliv.
- Friluftsområder (områdetype, størrelse, aktivitet, brukergrupper, beliggenhet, sti- og løypenett, opplevelseskvaliteter og bruksfrekvens).
- Identitetsskapende område/element (hva gjør at området/elementet er identitetsskapende, hvor mange kjenner området/elementet og hvem har det betydning for).
- Tiltakets virkninger for barn og unge i området.
- Hvilken barrierevirkning ny veg vil få.
- Veg- og stinett generelt for gående og syklende, framkommelighet og sikkerhet.
- Konsekvenser og ulemper i anleggsperioden.
- Ev. avbøtende tiltak.

## Naturmangfold

Temaet omhandler artsforekomster, naturtyper og habitat som er viktige for dyr og planters levegrunnlag, samt geologiske element. Virkninger av E39 på Julbøen omfattes av reguleringsplan E39 Vik-Julbøen. Relevante deler vil bli innarbeidet i konsekvensutredningen for kommunedelplanen.

### Dagens situasjon

Figur 6.3.2 viser naturtypelokaliteter registrert i Naturbase i området. I Artsdatabanken er det et fåtall registreringer av rødlista arter (ikke vist på kart). I Haukabøelva er det observert elvemusling senest i 1995.



Figur 6.3.2 Naturtypelokaliteter registrert i Naturbase

### Mulige konsekvenser

Vegprosjektet kan bygge ned eller få virkninger for både kjente og ikke registrerte naturverdier.

### Utredningsbehov

Virkninger for naturmangfold vil bli beskrevet ut fra kjent informasjon og supplerende undersøkelser. I områder med anlegg i dagen vil det bli gjennomført kartlegginger av naturmangfold i samsvar med metodikk i *Veileder for kartlegging av terrestrisk naturvariasjon etter NiN 2.0*. Berørte deler av Haukabøelva vil bli undersøkt for elvemusling.

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

Forhold som skal utdypes for tema naturmangfold er:

- Vurdering av konsekvensene ved de ulike løsningsalternativa for naturtyper, artsmangfold og barrierevirkning/fragmentering av helhetlige miljø.
- Konsekvenser og ulemper i anleggsperioden.
- Ev. avbøtende tiltak.

### Kulturminner og kulturmiljømiljø

Kulturminner er i kulturminneloven definert som «*alle spor etter menneskelig virksomhet i vårt fysiske miljø, herunder lokaliteter det knytter seg historiske hendelser, tro eller tradisjon til*».

Omgrepet kulturmiljø er definert som «*områder hvor kulturminner inngår som en del av en større helhet eller sammenheng*».

Virkninger av E39 på Julbøen omfattes av reguleringsplan E39 Vik-Julbøen. Relevante deler vil bli innarbeidet i konsekvensutredningen for kommunedelplanen.

#### *Dagens situasjon*

Øst for Julaksla er det ikke registrert kulturminner som ser ut til å være i konflikt med aktuelle alternativ for veg i dagen. I områder for tunnelpåhogg på Bolsønes og eventuelt på Reknes er det registrert noen SEFRAK-objekt. Det kan være kulturlandskapsverdier knyttet til setermiljø, utslått og ferdssveger i området.

#### *Mulige konsekvenser*

Med unntak av Julbøen vil ikke vegprosjektet få store virkninger for særskilt registrerte kulturminner, men kulturlandskapsverdier kan bli berørt.

#### *Utredningsbehov*

Datagrunnlaget vil være opplysninger fra kommunen og fylkeskommunen, Riksantikvaren sine databaser [www.askeladden.no](http://www.askeladden.no) og [www.kulturminnesok.no](http://www.kulturminnesok.no), samt [www.miljostatus.no](http://www.miljostatus.no).

Forhold som skal utdypes innenfor tema kulturminner og kulturmiljø er:

- Ev. kjente fornminner og nye registreringer skal beskrives og kartfestes.
- Oversikt over ev. SEFRAK-registrerte objekt eller bygninger.
- Omtale av kulturlandskapet sin historiske verdi.
- Omfang og konsekvens av tiltaket i forhold til direkte påverknad og endring i kulturminner og -miljø.
- Konsekvenser og ulemper i anleggsperioden.
- Ev. avbøtende tiltak

### Naturressurser

Naturressurser er ressurser fra jord, skog og andre utmarksarealer, fiskebestander i sjø og ferskvann, vilt, vannforekomster, berggrunn og mineraler. Temaet omhandler landbruk, fiske, havbruk, reindrift, vann, berggrunn og løsmasser som ressurser.

Virkninger av E39 på Julbøen omfattes av reguleringsplan E39 Vik-Julbøen. Relevante deler vil bli innarbeidet i konsekvensutredningen for kommunedelplanen.

#### *Dagens situasjon*

I Mordalen er det noe dyrka mark. Ellers består relevante deler av planområdet av utmark og skog. Vi kjenner ikke til særskilte verdier knyttet til fjell eller løsmasser.

### *Mulige konsekvenser*

Det er mest trolig at ny E39 vil gå nord for bosetting og innmarka i Mordalen. For skogsdrift vil veganlegget gi direkte arealbeslag og oppdeling av skogteiger.

### *Utredningsbehov*

Datagrunnlaget består av befaringer, eksisterende datakilder som kart, databaser, publikasjoner, offentlige planer og ev. tidligere utredninger. I tillegg vil kontakt med grunneiere/rettighetshavere, kommunal landbruksforvaltning og aktuelle interesseorganisasjoner gi viktig kunnskap.

### Forhold som skal utdypes innenfor tema naturressurser er:

- Arealbeslag og driftsulemper for landbruk.
- Ulemper for næringsinteresser av fiske og jakt (inkl. viktige viltområder).
- Eventuelle andre naturressurser innenfor området.
- Konsekvenser og ulemper i anleggsperioden skal.
- Ev. avbøtende tiltak.

## 6.4 Tema som skal behandles i planomtalen

### Generelt

I tillegg til de særskilte utredningstemaene som er beskrevet i kapittel 5.3 (prissatte konsekvenser) og 5.4 (ikke-prissatte konsekvenser) i samsvar med håndbok V712 er det behov for en nærmere vurdering og beskrivelse av flere andre problemstillinger. Disse temaene vil bli drøftet og ivaretatt i planbeskrivelsen. Statens vegvesen sin skrivemal for planbeskrivelser med konsekvensutredning bygger på vedlegg 2 i Miljøverndepartementets veileder om reguleringsplan T-1490. Av særlig viktige tema vil vi framheve følgende:

### Risiko og sårbarhetsanalyse

Det skal utarbeides en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse). Analysen skal vise alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealet er egnet til utbyggingsformål, og eventuelle endringer i slike forhold som følge av planlagt utbygging.

Risiko er uttrykk for den fare uønskede hendelser representerer for menneske, miljø og materielle verdier. Sårbarhet er uttrykk for et system sin evne til å fungere og oppnå sine mål når det blir utsatt for påkjenninger. I ROS-analysen skal uønskede hendelser identifiseres og karakteriseres med tanke på sannsynlighet for, og konsekvensen av hendelsen. Aktuelle forebyggende/avbøtende tiltak skal innarbeides i planen.

ROS-analysen vil bygge på Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) sin veileder *Samfunnssikkerhet i arealplanlegging*. En særlig viktig naturfare som skal utredes er flom- og skredfare. NVE sin retningslinje 2/2011 *Flaum- og skredfare i arealplanar* vil ligge til grunn for

denne delen av analysen. Vurdering av trafiksikkerhet og risikoforhold i tunnel inngår i utredning av prissatte konsekvenser, jf. avsnitt 6.2.

### Håndtering av overskuddsmasser

En sentral utfordring i kommunedelplanen vil være plassering og eventuell bruk av masser som ikke kan benyttes i vegkroppen. Virkninger av disponering av overskuddsmasser skal omtales.

### Vurdering av geologiske forhold

Omtalen av geologi og geotekniske forhold skal gi en overordnet vurdering av fjellkvalitet og eventuelle problemstillinger knyttet til bygging av tunnel inkludert påhogg. I tillegg en vurdering av grunnforhold for strekningene med veg i dagen.

## 7 PLANPROSESS OG MEDVIRKNING

Planprosessen og opplegg for medvirkning følger reglene fastsatt i plan- og bygningsloven kapittel 5 og kapittel 11, samt krav i forskrift om konsekvensutredninger.

### 7.1 Planprosess

#### Melding om oppstart og høring av planprogram

Forslag til planprogram blir lagt ut til offentlig ettersyn samtidig som det varsles planoppstart. Frist for innspill til planarbeidet og merknader til planprogrammet skal være minst 6 uker.

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

#### Høring av planforslag med konsekvensutredning

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

Etter behandling i Molde kommune blir kommunedelplanen lagt ut til offentlig ettersyn. Frist for merknader til planen skal være minst 6 uker.

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

#### Vedtak av kommunedelplan

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

## 7.2 Medvirkning

Alle som blir berørt av planarbeidet skal få anledning til å medvirke i planprosessen. Dette vil hovedsakelig være grunneiere, andre rettighetshavere, beboere, naboer, næringsliv, interesseorganisasjoner og statlige og regionale instanser som får sine ansvarsområder berørt. Barn og unge skal sikres medvirkning gjennom kommunens barnerepresentant og ved kontakt med f.eks. ungdomsråd og/eller elevråd ved nærliggende skoler.

Planområdet omfatter for mange eiendommer og enkeltpersoner til at alle kan bli tilskrevet ved melding om oppstart og senere høring. Grunneiere på areal som kan være aktuelle for anlegg i dagen vil bli tilskrevet direkte. Øvrige grunneiere og beboere på areal som er aktuelt for tunnel vil ikke bli tilskrevet, og må basere seg på omtale og kunngjøringer i Romsdals Budstikke, og publisering på Molde kommune og Statens vegvesen sine nettsider. Aktuelle dokumenter vil også være tilgjengelige på nettsidene. Ulike interesseorganisasjoner og statlige og regionale etater vil bli tilskrevet direkte.

Alle kan komme med skriftlige merknader til planarbeidet til fastsatte frister, som ikke skal være kortere enn seks uker.

Det blir avholdt et åpent møte i høringsperioden for varsel om oppstart/høring av planprogram. I høringsperioden for selve planforslaget holdes også minst ett åpent møte der Statens vegvesen legger frem aktuelle tegninger og illustrasjoner, samt forklarer planene. Det kan også bli aktuelt med åpne møter der man diskuterer delparseller. Møtene skal holdes lokalt. Berørte grunneiere og naboer til delstrekninger i dagen blir spesielt invitert.

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

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



## 7.3 Framdrift

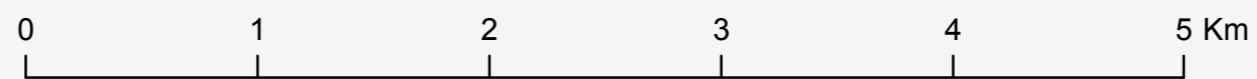
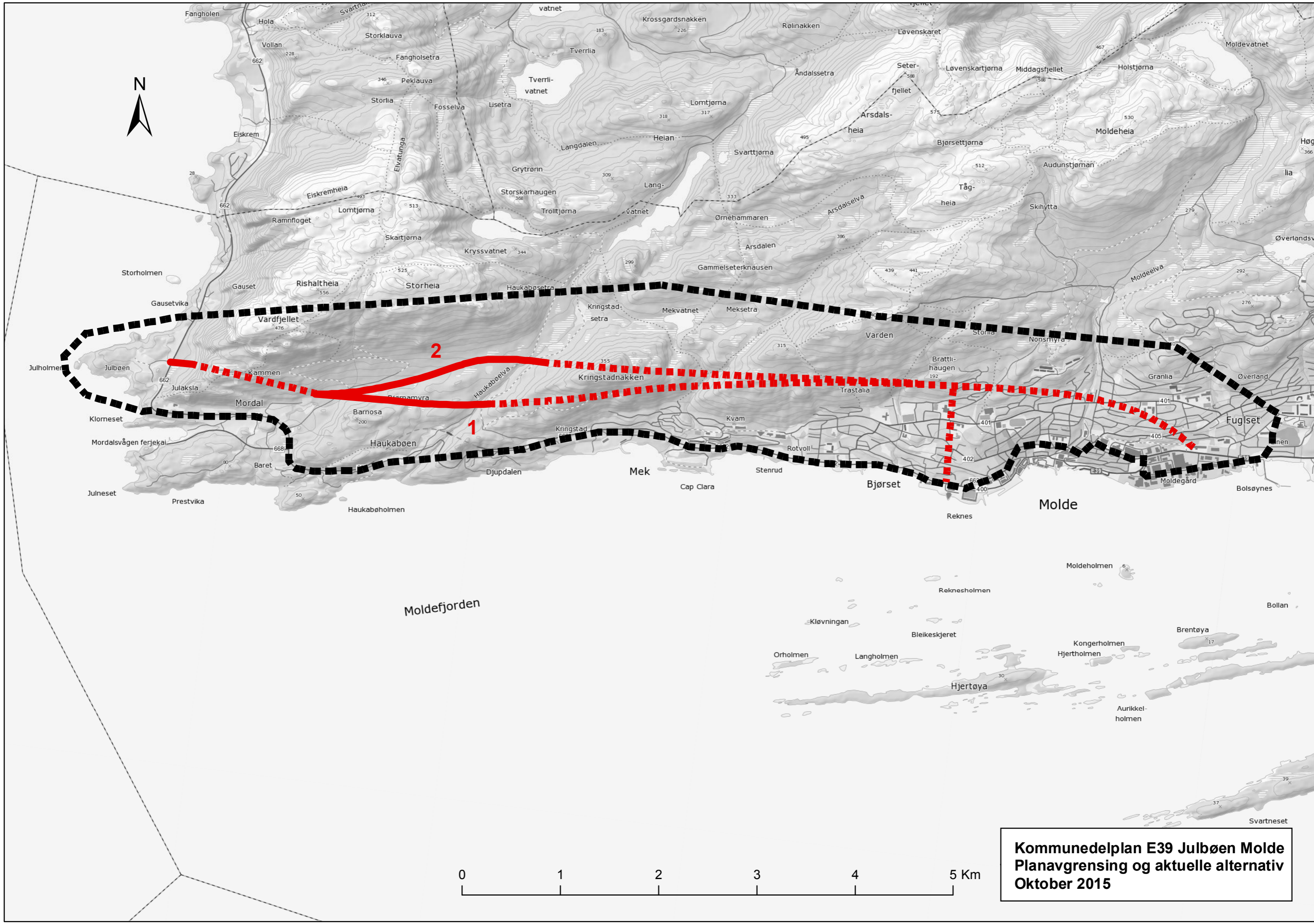
I tabellen nedenfor er vist planlagt framdrift for planarbeidet:

Tabell 7.3.1 Framdriftsplan

Milepæl	Periode/frist
Oppstartsmøte med Molde kommune	3. kvartal 2015
Prosjektorganisasjon etablert	4. kvartal 2015
Varsel om oppstart med planprogram	4. kvartal 2015
Medvirkningsprosess/folkemøte(r) ved planoppstart	4. kvartal 2015
Merknadsfrist	4. kvartal 2015
Oversending til kommunen for fastsetting av planprogram	1. kvartal 2016
<b>Planprogram fastsatt i kommunen</b>	2. kvartal 2016
Konsekvensutredning og kommunedelplan utarbeides	2016–2017
Oversending kommunen for utlegging til offentlig ettersyn	3. kvartal 2017
Høringsperiode	4. kvartal 2017
Medvirkningsprosess/folkemøter ved offentlig ettersyn	4. kvartal 2017
Merknadsbehandling/revidering av planen	4. kvartal 2017
<b>Godkjenning av kommunedelplan i kommunen</b>	1. kvartal 2018

## VEDLEGG

- Kart med planavgrensning og alternativ som skal utredes



**Kommunedelplan E39 Julbøen Molde  
Planavgrensning og aktuelle alternativ  
Oktober 2015**



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**