

Vedlegg 4 – Ikkje-prissette verknadar

På KVVU-nivå er det viktigast å sannsynleggjere faktorar som ikkje vert fanga opp av prissette verknadar og identifisere ikkje-prissette verknadar som kan "velte" eller vanskeleggjere eit konsept i betydeleg grad.

1.1 Metode

Vi har tatt utgangspunkt i handbok 140 si metode, men på konseptnivå har ein ikkje kunnskap nok verken om tiltak eller konsekvensar til at ein kan følgje metodikken fullstendig. Vi har ikkje med alle tema som ein brukar å analysere då vi meiner det er lite truleg at tiltaka vil påverke naturmiljø, friluftsliv og naturressursar i så stor grad at det kan konseptet ikkje kan gjennomførast. I tillegg har vi tatt med to tema som vi meiner må vurderast når ein skal velje kva konsept som bør leggjast til grunn for eit framtidig transportsystem: Arealbruk og byutvikling samt lokal og regional utvikling.

Vurderingane er gjort i ei tverrfagleg gruppe, der kommunen også har vore med. Verknadane for dei enkelte tiltaka som ligg i konseptet er gjort med bakgrunn i fastsette kriterie (sjå under kvart tema), kjend kunnskap om områda og dei detaljane om tiltaka som har vore tilgjengeleg våren 2012. På dette nivået vil det sjølvstøtt vere stor usikkerheit knytt til ei slik vurdering, og det er difor ikkje usannsynleg at vidare planlegging vil avdekke andre konsekvensar og/eller konflikter enn det vi har vurdert i denne samanhengen.

Skalaen er forenkla i forhold til handbok 140 og vi har brukt følgande inndeling:

- Stor negativ verknad (Stor verdi+stort negativt omfang)
- Negativ verknad
- 0 Ingen verknad
- + Positiv verknad
- ++ Stor positiv verknad (Stor verdi+stort positivt omfang)

Kvart tiltak som ligg inne i konseptet er vurdert etter denne skalaen og kriteria for kvart tema. Det som kjem fram under kvart tema og i samanstillinga er summen av verknadar for kvart tiltak. Det kan difor innanfor kvart konsept ligge tiltak i alle delar av skalaen.

1.2 Verknadar av konsept

1.2.1 Bybilde og landskapsbilde

Dette temaet omfattar verknadane på visuelle kvalitetar i bylandskapet. Dette gjeld både endringar i by- og landskapskvalitetane og korleis by og landskap vert opplevd av dei reisande.

Vi har vurdert verknadane utifrå om tiltaket betrar eller svekkar visuelle kvalitetar inkl. visuelle kvalitetar ved kulturmiljø og naturmiljø

Stor verdi

- Område med gode visuelle kvalitetar som er uvanlige.
- Område som forsterkar byforma og gir eit spesielt godt totalintrykk

Stort negativt omfang

- tiltaket er dårleg tilpassa plassen si form og element,
- tiltaket sprenger skalaen til omgivnadane

Stort positivt omfang

- Tiltaket erstattar vegar som er negative for by- og landskapsbilde
- Tiltaket si utforming vil framheve omgivnadane sine kvalitetar og særpreg.

Store veganlegg vil gripe og etablere nye element som kan endre (by)landskapet sin karakter. Dette gjelder i størst grad ved nye veglenker, og i mindre grad ved utviding og oppgradering langs eksisterande anlegg. Ved tunnelloysingar vil effektane vere knytt til tunnelopningar og løysingar utanfor tunnelane. To av dei store veganlegga er allereie utgreidd eller det pågår utgreiing i eigne planprosessar. Dette gjeld E136 Breivika-Lerstad og Borgundfjordtunnelen.

Av større tiltak og inngrep for kollektivtrafikken, er det i første rekke 4-felts kollektivtrasè som har størst potensielle verknadar for by- og landskapsbiletet, særleg frå Meierikaia til sentrum, i Nørvevika og mellom Hatlaåsen og Moa. Bygging av veg med gateprofil, materialbruk og andre avbøtande tiltak kan vurderast som avbøtande tiltak på strekninga mot sentrum og mellom Hatlaåsen og Moa.

Konsekvensane for bybildet av Brosundtunnelen varierer med kvar tilknyttinga vert plassert. Begge alternativa har tunnelpåhogg på Ysteneset. I tillegg til sjølvne tunnelpåhogget, så vil løysingane for omlegging av det lokale gatenettet ha innverknad på by- og landskapsbildet. Konsekvensar og avbøtande tiltak må vurderast på seinare plannivå. I K2 har Brosundtunnelen påhogg i Skutvika, medan den i K3 har påhogg på nordsida av Aspøya. Kva for eitt av desse alternativa som bør velgast må vurderast i seinare plannivå.

Brosundtunnelen fjernar gjennomgangstrafikk frå bysentrum og det opnar for ei nedgradering av ei rekkje bygater slik at dei kan utformast for lokaltrafikk og sykkeltrafikk med vegløyningar som er tilpassa og integrert i byutviklingsområdet i sentrum. Dette vil bidra positivt til bylandskapet ved at veganlegget kan betre tilpassast lokale forhold.

Blant vegtiltak som ikkje er utgreidd tidlegare og berre eksisterer på konseptnivå, vil ny bru over Ellingsøyfjorden og nye trasear på begge sider av denne, løysingar med fire felt frå Blindheim til Breivika og fire felt i Nørvasundet og mellom Meierikaia og kollektivterminal vil truleg ha størst potensiell negativ verknad på by- og landskapsbilde.

Totalvurdering:

- Konsept K0+: 0 Ingen verknad
- Konsept K1: 0/+ Litt positiv verknad
- Konsept K2: 0/+ Litt positiv verknad
- Konsept K3: 0/- Litt negativ verknad
- Konsept K4: 0/- Litt negativ verknad
- Konsept K5: 0/+ Litt positiv verknad

1.2.2 Byutvikling og arealbruk

Kvalitet i ulike transportløysingar har innverknad på by- og arealutviklinga i Ålesund. Med veksten som er spådd, er det behov for fortetting og knutepunktutvikling framfor vidare utviding av tettstadsareal. Løysingar og transportmønster som kan bidra til å frigjere eller transformere areal sentralt til tettare bustad- og næringsområde, vil skape meirnytte. Dels er dette snakk om privatøkonomiske gevinstar, men samfunnsøkonomisk er det også alternativkostnadar ved ei eventuell anna arealutvikling som ikkje sikrar fortetting og ein sterk kollektivakse. I praksis er det ulik sannsynlighet for å oppnå ei ønska arealutvikling i konsept K0-K4.

Vi har vurdert verknadane utifrå om tiltaket er positivt eller negativt for vidare utvikling av byen.

Vurdering av om tiltaket og om tiltaket kan bidra til å frigjere eller transformere areal

Stor verdi

- Område med stort potensiale for å frigjere eller transformere areal.

Stort negativt omfang

- Tiltaket gir reduserer muligheit for å oppnå ønska arealutvikling
- Tiltaket legg dårleg til rette for fortetting og knutepunktsutvikling

Stort positivt omfang

- Tiltaket gir god muligheit for å oppnå ønska arealutvikling
- Tiltaket legg godt til rette for fortetting og knutepunktsutvikling

Det er her tvilsamt om K0, og K0+ utan satsing på vidare utbygging av ein høgstandard kollektivakse har same potensial for fortetting som andre konsept. Prissette positive transporteffektar av fortetting/knutepunktsutvikling er difor truleg overvurdert i K0 og K0+ samanlikna med dei andre konsept.

Døme på enkeltområde som blir viktige i byutvikling og transformasjon er sørsida av Aspøya med Skutvika og Kvenneset, samt sørsideområdet mot rådhuset og Meierikaia.

For å oppnå god byutvikling og betre arealbruk er kollektivtiltak vurdert å ha stor positiv verknad. Det same er bygging av vegtiltak som opnar for ny arealutnytting slik som ny bru over Brosundet, vegtiltak på nordsida av Aspøya og Brosundtunnelen.

Totalvurdering:

- Konsept K0+: 0 Ingen verknad
- Konsept K1: +/++ Positiv til stor positiv verknad
- Konsept K2: +/++ Positiv til stor positiv verknad
- Konsept K3: + Positiv verknad
- Konsept K4: +/++ Positiv til stor positiv verknad
- Konsept K5: +/++ Positiv til stor positiv verknad

1.2.3 Nærmiljø

I Staten vegvesen si handbok 140 blir nærmiljø definert som mennesket sitt daglege livsmiljø. Det er i nærmiljøet folk oppheld seg mesteparten av fritida si og det er her kvardagslivet er. Tiltak som gir negative konsekvensar på nærmiljøet kan gi store negative konsekvensar for trivsel og helse.

Vi har vurdert verknadane utifrå om tiltaket svekkar eller betrar dei fysiske forholda for trivsel, samvær og fysisk aktivitet i uteområda.

Stor verdi

- Område med svært stort bruks- og opphaldsintensitet
- Sentrale ferdselslinger for gåande og syklande
- Område som svært mange knyt stadsidentitet til

Stort negativt omfang

- Tiltaket vil bety betydelege barrierer, øydlegge bruks- og opphaldsmuligheiter, attraktivitet eller identitetsskapande betydning
- Tiltaket vil auke den lokale støy- og luftforureininga

Stort positivt omfang

- Tiltaket vil fjerne betydelege barrierer, i stor grad betre bruks og opphaldsmuligheiter, attraktivitet eller auke identitetsskapande betydning
- Tiltaket vil redusere den lokale støy- og luftforureininga

Nærmiljøeffektar knytt til støy og lokal luftforureining er normalt inkludert i prissette verknadar. For å kunne gjere det treng ein detaljerte berekningar og føresetnadar som ikkje har vore mulig å ha med i vår KVV. Det er difor i valt å gjere ei vurdering av om slike omsyn er ivaretatt. For støy veit ein generelt at trafikken må doblast om det skal ha vesentleg innverknad på støybelastninga. Med trafikkdempende tiltak i område med tettast befolkning, vil støybelastninga truleg ikkje bli vesentleg forverra i nokon konsept med unntak av K0+. Ved nye vegtiltak er det også krav om tiltak mot støy som er strengare enn for eksisterande veg (jfr. støyretningslinje T1442). Ved nyanlegg vil det difor måtte leggest inn omfattande støytiltak. Omfang og utforming må avklarast meir detaljert i vidare planlegging.

Biltrafikkveksten varierer noko i konsept K0-K4. Sentralt i området, der nærmiljøeffektane omfattar flest personar, vil trafikken generelt vere størst i referansekonseptet K0.

Dei fleste anlegg i dagen vil gripe inn i nærmiljø. I eit byområde vil det knapt vere mulig å gjennomføre inngrep utan verknadar for nærmiljø langs transportårene. Det er viktig at dei som blir råka får kompensasjon og at planløysningane tek omsyn til skjerming mot støy, støv, avgassar og dempar transportårene sine barriereverknadar. Generelt vil løysingar med tunnelar som avlastar trafikken i dagen vere gunstig for nærmiljø.

Fleire konsept legg opp til ei satsing på sykkelveggar. I den grad desse betener lokalområde og gir betre tilgjengelegheit til friområde og naturområde, vil dette gi positive nærmiljøeffektar. Dagens hovudveggar har omfattande barriereverknadar. Ingen av konseptane vil endre på dette i særlig grad, men positive effektar kan oppnåast der trafikkmengde vert redusert mykje som følgje av høg trafikantbetaling eller omlegging av trafikk. Ved bygging av nye veganlegg som ligg i konseptane må ein

ta omsyn til kommunikasjon på tvers og innarbeide det i løysingane. Ingen av konseptane vil ha tiltak som direkte rårar viktige friluftsområde.

Verknadane av gange og sykling skal i utgangspunktet bereknast i prissette verknadar. På overordna nivå, i ein KVU, får vi ikkje koda inn alle endringar i tilbodet for gåande og syklande, betre trygghetsfølelse og andre subjektive faktorar. Heller ikkje for kollektiv får vi med verknadane av tiltak som elektronisk billettering og komfortfaktor som trafikantane har eit subjektivt forhold til. Det vi ikkje får berekna i transportmodellane, får vi dermed ikkje fram i berekninga av prissette verknadar.

I transportmodellen gir ikkje K0+ endringar i trafikken i forhold til K0 sjølv om det er gjennomført kollektivløysingar og gode løysingar for gåande/syklande på strekninga Moa -Ålesund sentrum for 455 millionar. Dette viser noko av svakheita som ligg i modellen. Det er svært sannsynleg at fleire vil gå, sykle og ta buss dersom det er betre tilrettelagt enn i dag.

Alle konsept med unntak av K3 har med mange tiltak for gåande og syklande. Konseptane K1 og K4 vert vurdert som dei beste i forhold til tilrettelegging for gange og sykling som er positivt for folk si oppfatning av nærmiljøet.

Totalvurdering:

- Konsept K0+: 0/+ Liten positiv verknad
- Konsept K1: + Positiv verknad
- Konsept K2: + Positiv verknad
- Konsept K3: 0 Ingen verknad
- Konsept K4: + Positiv verknad
- Konsept K5: + Positiv verknad

1.2.4 Lokal og regional utvikling

Ålesund er per i dag ein attraktiv by i eit attraktivt område. Regionen har internasjonalt næringsliv og også eit ytterligare potensial for utvikling innan nye næringar. Ein må likevel ikkje gløyme at den positive utviklinga kan fort snu dersom Ålesundsområdet ikkje klarer å legge til rette for at næringsliv, innbyggjarar og aktuelle tilflyttarar ikkje finn det attraktivt å etablere seg eller vere i området. Kommunen må huske å ta vare på si rolle som vertsby og motor for utviklinga av store og viktige arbeidsplasser.

Alternative transportløysingar for Ålesund kan bidra til betre eller dårligare vekstutsikter for næringsliv, høgare/lågare produktivitet osv. Eit effektivt transportsystem med mindre tidstap og transportkostnader bidreg til å skape eit sterkare felles busettingsområde og arbeidsmarknad, og vidare auka produktivitet. Dette skal i prinsippet, vere fanga opp i endringar i generaliserte kostnader og i nytten av nyskapt trafikk, også for godstransporten i prissette konsekvensar. Ulike løysningar vil kunne gi omfordeling av nytte mellom trafikantgrupper og/eller område. Samla langtidseffekter for næringsutvikling er vanskelige å berekne, og det er effektar som ikkje vert omfatta av prissette konsekvensar åleine.

I konseptane K1-K5 er det føresett trafikantbetaling enten som finansieringskjelde eller som verkemiddel for å dempe biltrafikkveksten. Restriksjonsnivå varierer, parkeringsrestriksjonar nær

handelsområde vil delvis vere sentralt, men er mest ulik på den "positive" sida; kva alternativ tilbyr ein dei som må prisast vekk frå vegnettet, og kva gevinst gir det for transporteffektivitet, tilgang og bymiljø. For næringsutvikling har dette innverknad på opplevinga av Ålesund som ein gunstig stad å drive næring. Samfunnsøkonomisk er dette ei problemstilling som i første rekke gjeld verksemder som har ein marknad og verksemder der det er alternativ til lokalisering i Ålesund. Dersom det i ein situasjon med betydeleg befolkningsvekst og auka transportetterspurnad ikkje vert gjennomført forbetringstiltak, kan Ålesund framstå verre enn andre område som har meir offensive tiltak for å betre transportforholda. K0 og K0+ er dei konseptane som først og fremst kan redusere Ålesund sin attraktivitet for næringsverksemd. Dette gjeld ikkje berre næringstransport direkte. Mesteparten av næringslivet i Ålesund er avhengig av persontransport.

Tilgang til kompetanse og spesialisert arbeidskraft er viktige suksessfaktorar. Dersom Ålesund vert opplevd som ein attraktiv stad å bo, vil det bidra til å tiltrekke og holde på ei arbeidskraft som i stor grad er mobil og vel bustad etter kvalitetar ved staden. Transportsystemet må difor framstå som attraktivt for desse. Dette handlar ikkje berre om effektiv transport, i dette ligg også det å ha fleire valmuligheiter og i tillegg heile breidda av miljøkvalitetar i byområdet der trafikken sin miljøpåverknad er ein viktig del.

Tiltak som har størst positiv verknad for lokal og regional utvikling er stor grad av tilrettelegging for kollektivtiltak og vegtiltak som aukar framkomsten.

Vi har ikkje forslått tiltak som er negative for lokal og regional utvikling, men generelt kan ein seie at til mindre ein gjer for å få på plass eit variert og attraktivt transportsystem, til mindre verknad har tiltak som ein i utgangspunktet ser på som positive og totalintrykket bikkar over til å bli negativt.

- Konsept K0+: - Ingen verknad
- Konsept K1: +/- Positiv til stor positiv verknad
- Konsept K2: + Positiv verknad
- Konsept K3: +/- Positiv til stor positiv verknad
- Konsept K4: +/- Positiv til stor positiv verknad
- Konsept K5: +/- Positiv til stor positiv verknad

1.2.5 Kulturmiljø

Kulturmiljø og kulturminne gir oss kunnskap om tidlegare samfunn og livsvilkår. Ålesund er rik på kulturhistorie med mange kulturminner og samanhengande kulturminnemiljø i sentrum og på Borgundgavlen. Elles er det ikkje identifisert spesielt sårbare område som kan bli råka av dei ulike elementa i konseptane. Detaljerte undersøkingar ved vidare planlegging kan avdekke kulturminne og kulturmiljø av stor verdi. I eit byområde med lang tradisjon og samanhengande busetnad sidan vikingtida, vil det vere potensial for funn av verneverdige kulturminne.

Totalvurdering:

- Konsept K0+: 0 Ingen verknad
- Konsept K1: 0 Ingen verknad
- Konsept K2: 0 Ingen verknad
- Konsept K3: 0/- Liten negativ verknad
- Konsept K4: 0 Ingen verknad
- Konsept K5: 0 Ingen verknad

1.2.6 Samla vurdering av ikkje-prisette verknadar av konsept

I tillegg til at kvart enkelt tiltak har blitt vurdert etter kriteria som er gitt for kvart tema, er det i etterkant gjort ei ei heilheitsvurdering av kvart tema for kvart konsept. Eit konsept med få tiltak slik som K0+ har sjølvstapt liten innverknad på eksisterande forhold som kulturmiljø og by- og landskapsbilde. Samtidig er det lite truleg at det vil virke positivt for lokal- og regional utvikling. Tvert imot så vil Ålesund sin attraktivitet bli redusert dersom ikkje transportsystemet er godt tilrettelagt for fleire brukargrupper i 2045. Samtidig så skal ein med denne metoden samanlikne seg med K0-konseptet, og K0+ vil ikkje bli verre enn det.

Konsept	K0	K0+	K1	K2	K3	K4	K5
By- og landskapsbilete	0	0	0/+	0/+	0/-	0	0/+
Byutvikling og arealbruk	0	0	+ /++	+ /++	+	+ /++	+ /++
Nærmiljø	0	0/+	+	+	0	+	+
Lokal og regional utvikling	0	0	+ /++	+	+ /++	+ /++	+ /++
Kulturmiljø	0	0	0	0	0/-	0	0
Rangering	0	0	+	+	0/+	+	+
	7	6	2	4	5	3	1

Samla vurdering og rangering av ikkje-prisette konsekvensar

1.3 Ikkje-prisette verknadar av partielle tiltak

By- og landskapsbilete

- Bru til Ellingsøya: - Negativ verknad
- Vegprosjekt Sula: -/-- Negativ til stor negativ verknad
- Restriksjon Moa: 0 Ingen verknad

Byutvikling og arealbruk

- Bru til Ellingsøya: + Positiv verknad
- Vegprosjekt Sula: 0 Positiv verknad
- Restriksjon Moa: 0 Liten positiv verknad

Nærmiljø

- Bru til Ellingsøya: 0 Ingen verknad
- Vegprosjekt Sula: 0/+ Liten positiv verknad
- Restriksjon Moa: 0 Ingen verknad

Lokal og regional utvikling

- Bru til Ellingsøya: + Positiv verknad
- Vegprosjekt Sula: 0/+ Liten positiv verknad
- Restriksjon Moa: 0 Ingen verknad

Kulturmiljø

- Bru til Ellingsøya: - Negativ verknad
- Vegprosjekt Sula: -/-- Middels negativ verknad
- Restriksjon Moa: 0 Ingen verknad

Partielt tiltak	P1 - Bru til Ellingsøya	P2 - Tiltak på Sula inkl. Borgundfjordtunnelen og Veddetunnelen	P3 - Bom rundt Moa/ Parkeringsavgift på Moa
By- og landskapsbilete	-	-/--	0/+
Byutvikling og arealbruk	+	0/+	0/+
Nærmiljø	0	0/+	0/+
Lokal og regional utvikling	+	0/+	0
Kulturmiljø	-	0/-	0

Figur 48 – Tabell som viser ikkje-prissette verknadar av partielle tiltak.