Statens vegvesen

Statens vegvesen Region midt

Reguleringsplan med konsekvensutredning

E39 Bolsønes - Fuglset

Regional og lokal utvikling

SWECO

Forsidebilde fra befaring foretatt av Sweco Norge AS.

RAPPORT

Rapport nr.:	Oppdrag nr.:	Dato:
	256741	*.2014

Kunde:
Statens vegvesen Region midt (SvRm)

Reguleringsplan med konsekvensutredning E39 Bolsønes - Fuglset
Regional og lokal utvikling

Sammendrag:

Planområdet omfatter dagens E39 og et areal på hver side av vegen fra Bolsønes til Fuglset øst for Molde sentrum. Dagens veg holder ikke den standarden som kreves etter den trafikkmengden man har på strekninga. Dagens årsdøgntrafikk (ÅDT) på ca. 17 000 tilsier at det må bygges ny firefeltsveg med midtdeler.

Slik planen foreligger, vil det etableres et helt nytt vegnett i området. Dette har betydning for både adkomst og arealbruk i området.

- Verftsgata forlenges mot øst og knyttes til Fuglsetkrysset.
- Avkjørsler til E39 Fannestrandvegen saneres.
- Bolsøneskrysset og Fuglsetkrysset bygges om til rundkjøringer.
- Det anlegges gangkulvert under E39 Fannestrandvegen ved Fuglsetkrysset.
- Arealkrevende industri blir i stor grad erstattet av formål forretning, kontor og tjenesteyting.

Rev.	Dato	Revisjonen gjelder	Sign.

Utarbeidet av:	Sign.:
Marius Fiskevold	
Kontrollert av:	**Sign.:**
Jan Håvard Øverland/Henning Myrland	
Oppdragsansvarlig / avd.:	**Oppdragsleder / avd.:**
Bjørn Endre Dyrset/Bygg og anlegg 171	Jan Håvard Øverland / Molde 145

Innhold

1 Forord 13

2 Bakgrunn og rammer for prosjektet 15

2.1 Formål 15
2.2 Mål for prosjektet 15
2.2.1 Bakgrunnen for tiltaket 15
2.2.2 Regionale og nasjonale målsettinger ved prosjektet 16
2.2.3 Lokale målsetninger ved prosjektet 16
2.2.4 Utredningskrav fra planprogrammet 17
2.3 Gjeldende styringsdokumenter og planer 17
2.3.1 Sentrale styringsdokumenter 17
2.3.2 Regionale planer 18
2.3.3 Lokale planer 19

3 Beskrivelse av tiltaket 22

3.1 Planområdet 22
3.2 Planforslaget 22
3.2.1 Vegstandard E39 23
3.2.2 Vegstandard øvrige veger 24
3.2.3 Kryss og adkomster 25
3.2.4 Gang- og sykkelveger 26
1.1.1 Kollektivtransport 27
1.1.2 Forholdet til bytunnel 27
1.1.3 Annen arealbruk 27

2 Metode og identifikasjon av viktige problemstillinger 29

2.1 Metode: SVVs håndbok V712 *Konsekvensutredninger* 29
2.2 Avgrensninger og ambisjonsnivå 30
2.3 Identifisering av deltema 30
2.4 Dagens situasjon, 0-alternativet 32

3 Utredning av deltema 33

3.1 Arbeidsmarked 35

3.1.1 Identifikasjon av deltema ... 35
3.1.2 Eksisterende situasjon ... 35
3.1.3 Tiltakets betydning ... 35
3.2 Private og offentlige virksomheter ... 36
3.2.1 Identifikasjon av deltema ... 36
3.2.2 Eksisterende situasjon ... 36
1.1.1 Tiltakets konsekvenser som følge av endrede avkjørings- og arealforhold ... 38
3.3 Endret struktur på fritids- og handlemønster for befolkningen ... 48
3.3.1 Identifikasjon av deltema ... 48
3.3.2 Eksisterende situasjon ... 48
3.3.3 Tiltakets betydning ... 48
3.4 Kommunikasjonsknutepunkter ... 48
3.4.1 Identifikasjon av deltema ... 48
3.4.2 Eksisterende situasjon ... 49
3.4.3 Tiltakets betydning ... 49
3.5 Endret arealbruk som konsekvens av tiltaket ... 49
3.5.1 Identifikasjon av deltema ... 49
3.5.2 Eksisterende situasjon ... 49
3.5.3 Tiltakets betydning ... 50
3.6 Regionaldannelse og senterstruktur ... 50
3.6.1 Identifikasjon av deltema ... 50
3.6.2 Eksisterende situasjon ... 50
3.6.3 Tiltakets betydning ... 50
4 Oppsummering og konklusjoner ... 51
1.1 Måloppnåelse for prosjektet ... 51
1.2 Oppsummering og konklusjon ... 52
1.3 Avbøtende tiltak ... 53
2 Referanser ... 54
3 Vedlegg ... 55

Figurliste

Figur 2-1: Utsnitt av Kommunedelplan for sentrum 1997-2007 som dekker det aktuelle planområdet (www.molde.kommune.no). 20

Figur 2-2: Utsnitt av Hovedveinett for gående og syklende i Molde kommune som dekker det aktuelle planområdet (www.molde.kommune.no). 21

Figur 3-1: Gjeldende plangrense (14.08.2014). 22

Figur 3-2: Planforslagets veggeometri. 23

Figur 3-3: Valgt normalprofil p1520 E39 Bolsønes - Fuglset. 24

Figur 3-4: Valgt normalprofil p1160 E39 Bolsønes - Fuglset. 24

Figur 3-5: Oversikt over kryss og avkjørsler innenfor området. 25

Figur 3-6: Planforslagets løsninger for gående og syklende samt kollektivtrafikk. 26

Figur 2-1: SVV HB140s Sjekkliste. Identifikasjon av deltema fra møte mellom SvRm og Sweco, 16.04.2013 (figur 8.3)....32

Figur 3-1: Oversikt over vurderte delområder 34

Figur 3-2: Kartutsnitt som viser næringsvirksomheters lokalisering i og rundt planområdet (pr. 05.08.2014). 37

Figur 3-3: Eksisterende kryss innenfor planområdet. 37

Figur 3-4: Eksisterende avkjørsler innenfor planområdet. 38

Figur 3-5: Eksisterende og planlagte avkjørsler og kryss innenfor planområdet. 39

Tabelliste

Tabell 3-1: Vurdering av endrede avkjørings- og arealforhold, delområde A. 40

Tabell 3-2: Vurdering av endrede avkjørings- og arealforhold, delområde B. 40

Tabell 3-3: Vurdering av endrede avkjørings- og arealforhold, delområde C. 41

Tabell 3-4: Vurdering av endrede avkjørings- og arealforhold, delområde D. 42

Tabell 3-4: Vurdering av endrede avkjørings- og arealforhold, delområde E. 42

Tabell 3-4: Vurdering av endrede avkjørings- og arealforhold, delområde F. 43

Tabell 3-4: Vurdering av endrede avkjørings- og arealforhold, delområde G. 44

Tabell 3-4: Vurdering av endrede avkjørings- og arealforhold, delområde H. 45

Tabell 3-4: Vurdering av endrede avkjørings- og arealforhold, delområde I. 45
Tabell 3-9: Vurdering av endrede avkjøringsforhold. 46
Tabell 4-1: Oppsummering av aktuelle temas virkninger for lokale og regionale forhold 51
Tabell 4-2: Regionale og nasjonale målsetninger ved prosjektet. 51

1 Forord

Statens vegvesen Region midt (SvRm) har som tiltakshaver igangsatt plan- og utredningsarbeid for strekningen E39 Bolsønes - Fuglset i Molde kommune, og legger med dette fram reguleringsplan med plankart, bestemmelser og planbeskrivelse, samt konsekvensutredning for prosjektet. Denne rapporten inngår som en del dette arbeidet.

Mars, 2015

2 Bakgrunn og rammer for prosjektet

E39 strekning Bolsønes – Fuglset holder ikke den standarden som forutsettes i Statens vegvesens håndbok 017 i forhold til strekningens trafikkmengde. Strekningens ÅDT er opp mot 18 000 kjt/døgn. Ut fra Statens vegvesens vegnormal, trafikkens omfang per i dag, samt forventet økning må vegen dimensjoneres som firefeltsveg med rabatt.

Reguleringsarbeidet er en del av Bypakke Molde. Dette betyr at en god del av finansieringen til firefeltsvegen kommer som følge av bompengeinnkreving.

2.1 Formål

Denne utredningen som omhandler lokal og regional utvikling har som formål å synliggjøre hvordan tilgjengelighetsforbedringer og endrede forutsetninger for utnyttelse av arealer kan gi ny muligheter og/eller begrensninger for befolkning og næringsliv i forbindelse med reguleringsplan for E39 Bolsønes - Fuglset i Molde kommune

2.2 Mål for prosjektet

Planprogrammet oppsummerer målene for prosjektet på lokalt, regionalt og nasjonalt nivå. Virkningen av prosjektet med hensyn på tilgjengelighetsforbedringer og endrede forutsetninger for å utnytte arealer kan vurderes mot disse målene og gi en vurdering av prosjektets måloppnåelse.

2.2.1 Bakgrunnen for tiltaket

Utfordringer

Dagens E39 på denne strekningen holder ikke den standard som er fastlagt i vegvesenets håndbok N100, Veg- og gateutforming. Dagens trafikkmengde i området er allerede så stor at det har overskredet kravet til 4-feltsveg. I tråd med vegnormalene planlegges det derfor en oppgradering av E39 til en H6-standard, med minimum vegbredde på 16 meter.

Det er fremkommelighetsproblemer på trafikksystemet i området, særlig i forbindelse med ettermiddagsrushet i kombinasjon med trafikk fra ferge. Lyskryssene på Bolsønes og Fuglset har kapasitetsproblemer og skaper i dag tilbakeblokkering og fremkommelighetsproblemer både på E39 og i Birger Hatlebakksveg. Disse trafikkforholdene påvirker også terminaltiden for fergene i Molde.

Som følge av etablering av 4-feltsveg, må dagen lyskryss på Bolsønes og Fuglset bygges om til rundkjøringer. I tillegg er det krav i Statens vegvesen Hb N100 at en H6-veg skal være

avkjørselsfri. Dette fører til en sanering av eksisterende avkjørsler i området og endrede kjøremønster også langs de kommunale sidevegene.

2.2.2 Regionale og nasjonale målsettinger ved prosjektet

Planen er et ledd i den overordna målsettinga å få økt vegstandard på E39, og inngå i den langsiktige utbedringa av E39 som binder sammen byene langs Vestlandet. Planen er blant annet å lette framkommeligheten mellom mørebyene og mellom Møre og Romsdal og Trøndelag. Her vektlegges særskilt forbindelsen mellom Molde, Kristiansund og Trondheim. I den anledning er det utarbeidet en konseptvalgutredning E39 Ålesund-Bergsøya som utreder og kommer med en anbefaling om hvilket system man skal legge opp til over Romsdalsfjorden. Anbefalingen er at fjordkryssingen skal gå fra Vestnes over til Midsund og videre over Julsundet inn mot Molde vestfra. Der blir fv. 662 ny E39 som så går gjennom Molde.

Bypakke Molde må forholde seg til den konseptvalgløsningen som velges. Bypakken vil i stor grad konsentrere seg om dagens trafikksituasjon og de avviklingsproblemene som finnes i Molde, og da særlig på strekningen av E39 ved Bolsønes - Fuglset øst for bykjernen. Momenter som teller inn er:

- Bedre forutsigbarhet, bedre framkommelighet for langdistansetransporter og annen nyttetransport.
- Bedre forutsigbarhet, bedre framkommelighet for langdistansebusser, for eksempel TIMEkspressen og Mørelinjen.
- Redusere tallet på ulykker og ulykkeskostnadene.
- Sikre mot påkjørsler og unngå ulykker med skader både på materiell og mennesker.

2.2.3 Lokale målsetninger ved prosjektet

Følgende forhold vektlegges når det gjelder prosjektets lokale målsettinger:

- Avklare arealbruken og avlaste dagens veg.
- Redusere støy, støv og andre miljøulemper for naboer til E39.
- Lette fremkommeligheten på E39 øst for Molde sentrum.
- Lette fremkommeligheten og bedre trafikksikkerheten for myke trafikanter der man har lagt vekt på universell utforming og logiske løsninger uten lange omveger.
- Utforme veg og sideareal med fokus på trafikksikre løsninger.
- Utvikle løsninger med god landskapstilpasning med forskjønning der man tar hensyn til at man er på hovedinnfartsvegen til Molde.

2.2.4 Utredningskrav fra planprogrammet

Planprogrammet redegjør for hvilke mål om lokal eller regional utvikling og hvilke offentlige planer som foreligger på ulike nivå.

I *Planprogram for Reguleringsplan E39 Bolsønes – Fuglset,* kapittel 6.5.3 side 13 står det:

Ved vurdering av lokal og regional utvikling skal det synliggjøres hvordan tilgjengelighetsforbedringer og endrede forutsetninger for å utnytte arealer kan gi nye muligheter eller begrensninger for befolkning og næringsliv. Konsekvenser for lokal utvikling som ikke fanges opp av den samfunnsøkonomiske analysen er beskrevet under lokale forhold. Drøftingen vil ikke kunne gi eksakte svar, og målet er å synliggjøre nye muligheter og hva som kan bli sannsynlig utvikling som følge av tiltaket. Næringslivet er tungt representert i området. Konsekvensene for disse skal belyses.

2.3 Gjeldende styringsdokumenter og planer

2.3.1 Sentrale styringsdokumenter

Planarbeidet er underlagt de premissene som er lagt i gjeldende Nasjonal Transportplan (NTP). Videre utformes reguleringsplanen i tråd med følgende rikspolitiske retningslinjer:

- Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging
- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn- og unges interesser i planleggingen
- Rikspolitiske retningslinjer om kjøpesenter

Gjeldende nasjonale forskrifter innenfor de forskjellige saksområdene vil også styre planarbeidet. Dette innebærer blant annet at reguleringsplanen fremstilles i henhold til framstilling av arealplaner i *Forskrift om kart, stedfestet informasjon, arealformål og kommunalt planregister* av 26. juni 2009 (kart- og planforskriften).

Planforslaget blir berørt av følgende statlige retningslinjer føringer gitt av overordnede samferdselsplaner:

1. Nasjonal transportplan 2014-2023
2. KVU E39 Ålesund-Bergsøya
3. Bypakke Molde

Nasjonal Transportplan (NTP 2014-2023) angir de overordnede føringene for planarbeidet. Strekningen er en del av transportkorridor 4 Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim. Planforslaget er ikke nevnt i transportplanen.

KVU E39 fra Ålesund til Bergsøya sør Kristiansund skal avklare hvordan transportbehovet for gods og personer mellom Ålesund og Bergsøya skal ivaretas på en best mulig måte. Rapporten fra Statens vegvesen (oktober 2011) anbefaler K2 Tautrakonseptet med tunnel

under Midfjorden, bro over Julsundet og tunnel gjennom Molde sentrum. Utvidelse av strekningen Moldegård-Årø er lagt til fase I, mens ny bytunnel er lagt til fase II.

Bypakke Molde omfatter en rekke veiprosjekter i Molde sentrum, blant annet ny E39 fra Reknes i vest til Årø i øst. Molde kommune fattet vedtak om bompengefinansiering 14.02.2013. Strekningen Bolsønes – Fuglset er satt opp i perioden 2018-2019.

2.3.2 Regionale planer

Planforslaget er utarbeidet innenfor rammene av følgende regionale planer:

1. Fylkesplan for Møre og Romsdal 2013-2016
2. Regional energi og klimaplan
3. Fylkesdelplan for senterstruktur 2004 – 2008
4. Fylkesdelplan transport 2002 – 2011
5. Transportstrategi for gående og syklende 2010 – 2019

Fylkesplan for Møre og Romsdal 2013-2016 vektlegger barn og unges deltagelse og påvirkning på igangsatt planarbeid, mulighetene for universelt utformede ferdselsårer, bærekraftig arealbruk og ressursutnyttelse, og ivaretagelsen av folkehelsen. Som særlige samferdselsmål understreker planen økt kollektivandel og et trafikksikkert, effektivt og differensiert transportsystem for alle brukergrupper. Premissene i fylkesplanen gjenspeiles i så vel planprogram som planforslag.

Regional energi og klimaplan (Møre og Romsdal fylkeskommune 2009) fastslår at «utslepp av klimagassar frå samferdelssektoren i Møre og Romsdal skal reduserast med 10% […] innan 2020, i forhold til utsleppa i 2007 (s. 7).» Dette skal blant annet oppnås gjennom samordnet areal- og transportplanlegging og bedre kollektiv-, gang-, og sykkeltrafikk i byene.

Fylkesdelplan for senterstruktur 2004 – 2008 (Møre og Romsdal fylke 2004) har som målsetting å styrke eksisterende byer og tettsteder som konsentrerte handelssentrum og sosiale møteplasser, tilgjengelige for alle (s. 3). Planen nevner Molde sammen med Ålesund og Kristiansund som ett av tre steder der det er økonomisk grunnlag for en satsning på kollektivtrafikken (s. 16).

Fylkesdelplan transport 2002 – 2011 (Møre og Romsdal fylkeskommune 2001) tar sikte på å fremme bedre tilgjengelighet for folk og gods innenfor definerte rammer gitt av trafikksikkerhet, miljø og ressursbruk (s.5). Planen tar sikte på å legge til rette for formålstjenlig, miljøvennlig, trafikksikker transport i beslutninger som gjelder arealbruk og transportplanlegging (s. 7). Dette gjelder blant annet kollektivløsninger i by. Samtidig fastslår planen at strekningen Volda – Kristiansund (inkludert planområdet) skal utvikles som hovedtransportåren i fylket (s. 10).

Transportstrategi for gående og syklende 2010 – 2019 (Møre og Romsdal fylkesting 2007) prioriterer blant annet gang- og sykkelveinett i en radius på 4 kilometer rundt grunnskoler og 6 kilometer rundt videregående skoler for å gjøre det mer attraktivt å ta seg frem til fots eller med sykkel. I tillegg påpeker planen behovet for å etablere sykkelveinett inn til byer eller områder med store arbeidsplasskonsentrasjoner (s. 22).

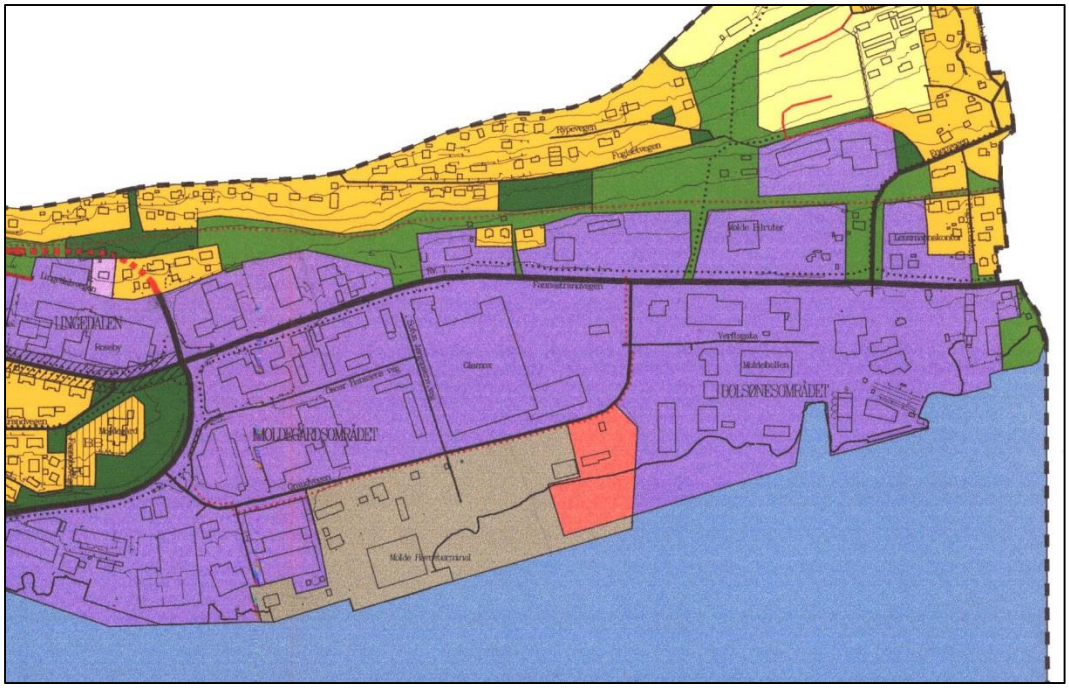
2.3.3 Lokale planer

Planforslaget er utarbeidet innenfor rammene av følgende lokale planer:

1. Kommuneplan for Molde, samfunnsdel 2013-2022
2. Kommuneplanens arealdel 2009 - 2020
3. Kommunedelplan for sentrum 1997-2007
4. Satsingsområder barn og unge, strategier 2008-2011

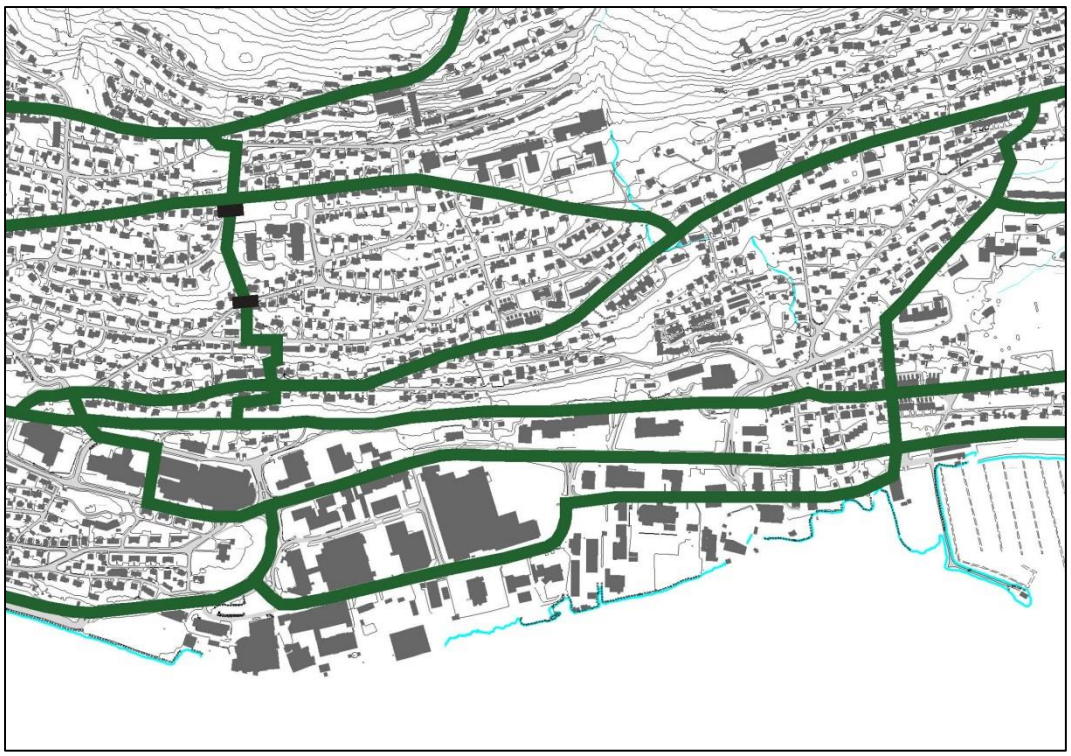
Moldes kommuneplan - samfunnsdel 2013-2022 gjentar mange av de samferdselsmessige utfordringene byen står ovenfor. Dette gjelder både dagens trafikk fra fergekaia og østover mot Årø, men også trafikkmengden som vil følge av en realisert bytunnel. Utfordringene knytter seg både til trafikkavvikling og trafikksikkerhet. Samtidig aktualiseres behovet for gode kollektivløsninger.

Kommunedelplan for sentrum 1997-2007 avsetter området til *nåværende næringsvirksomhet* sør for E39 Fannestrandveien, *nåværende næringsvirksomhet, boligområde og fremtidig friområde* nord for E39. Arealbruken er for en stor del i samsvar med kommunedelplanen sør for Fannestrandveien, men avviker en del nord for veien. Her er innslaget av grøntområder mindre enn det planen anviser. Planens tekstdel definerer et bysentrum med to kjerneområder. I tillegg til det gamle området rundt Storgata peker planen også på handels- og serviceområdet mellom Lingedalen og Bolsøneset. Planens målsetninger underbygger denne funksjonsdelingen (Molde kommune 1997:11): «Bolsønes - Lingedalen utvikles som et moderne handels- og serviceområde. I området kan etableres kjøpesentre og andre handels- og servicefunksjoner av regional karakter som krever god tilgjengelighet.»



Figur 2-1: Utsnitt av Kommunedelplan for sentrum 1997-2007 *som dekker det aktuelle planområdet (www.molde.kommune.no).*

Kommunedelplan *Hovednett for gående og syklende i Molde kommune* viser både det sammenhengende, fremtidige nettverket for gående og syklende i kommunen og ivaretar de ulike interessene som er knyttet til nettverket. Planen konsentrerer seg om reiser til fots og med sykkel i hverdagslivet. Kommunedelplanen viser at alle hovedveiene innenfor planområdet også har en viktig funksjon i dette veinettet.



Figur 2-2: Utsnitt av Hovedveinett for gående og syklende i Molde kommune *som dekker det aktuelle planområdet (www.molde.kommune.no).*

Strategier 2008-2011 med satsingsområder barn og unge (Molde kommune 25.10.2007, Kst sak nr. 79/07) fremhever byens rolle som regionsenter, satsning på natur-, energi- og miljøpolitikk, forvaltning av det offentlige byrommet og tilrettelegging for friluftsliv, universell utforming og næringsutvikling.

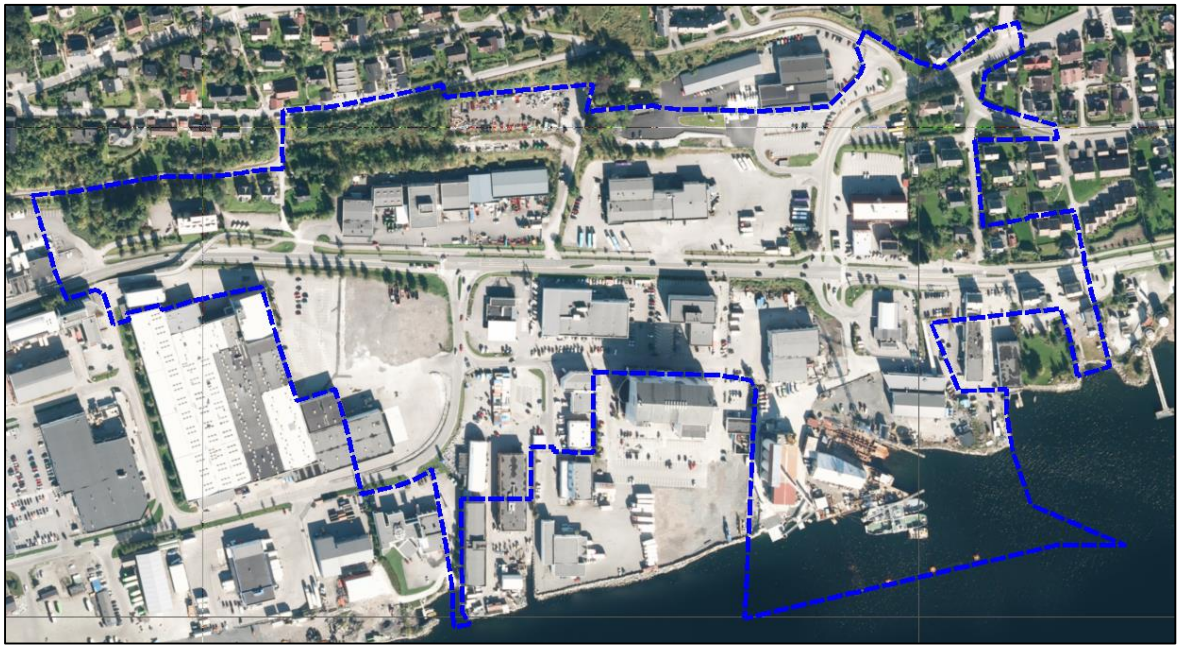
3 Beskrivelse av tiltaket

Tiltaket planlegges med utgangspunkt i trafikksituasjonen i området. Dette innebærer blant annet en utvidelse av eksisterende veger, anleggelse av nye kjøre- og gangforbindelser og endringer av kryss- og adkomstsituasjonen i hele området. Den omfattende omleggingen av trafikksystemet introduserer så store endringer i området at tiltaket også omfatter arealene mellom og inntil trafikkområdene.

3.1 Planområdet

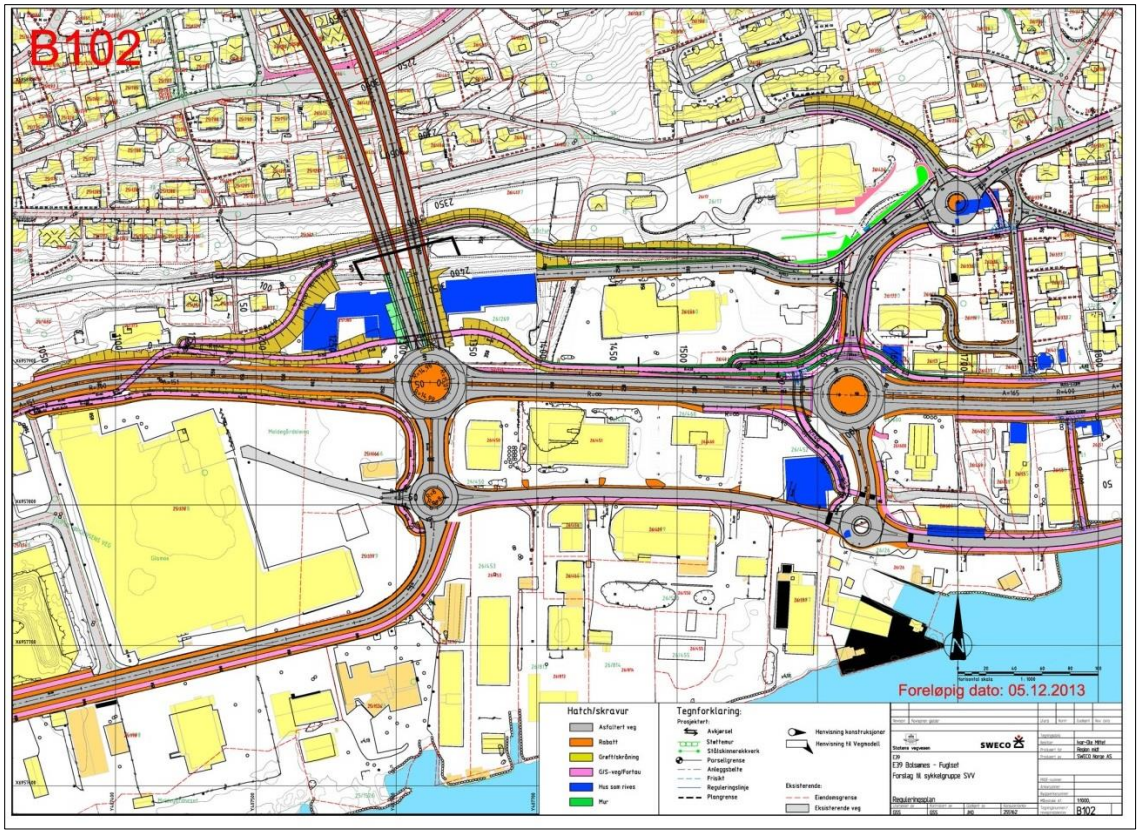
Planområdet ligger langs E39 en kilometer (i luftlinje) øst for Molde fergekai. Planområdet er på ca 212,48 da.

Mot vest, men syd for E39 er planen avgrenset av bygningsmassen på Glamox. Nord for E39 er plangrensen trukket noe vestover for å regulere adkomster til området her. Mot sør er plangrensen lagt mot Birger Hatlebakks veg, videre østover langs Verftsgata samt utfylling i sjø syd for Molde verft. Mot øst er plangrensen lagt slik at Fuglsetbekken er innlemmet i planen. Videre følger den Fuglsetbakken og deler av Nerlandsvegen og Enenvegen. Mot nord går plangrensen mot Tostenbakken og strekker seg delvis opp mot Fuglsetvegen.



Figur 3-1: Gjeldende plangrense (14.08.2014).

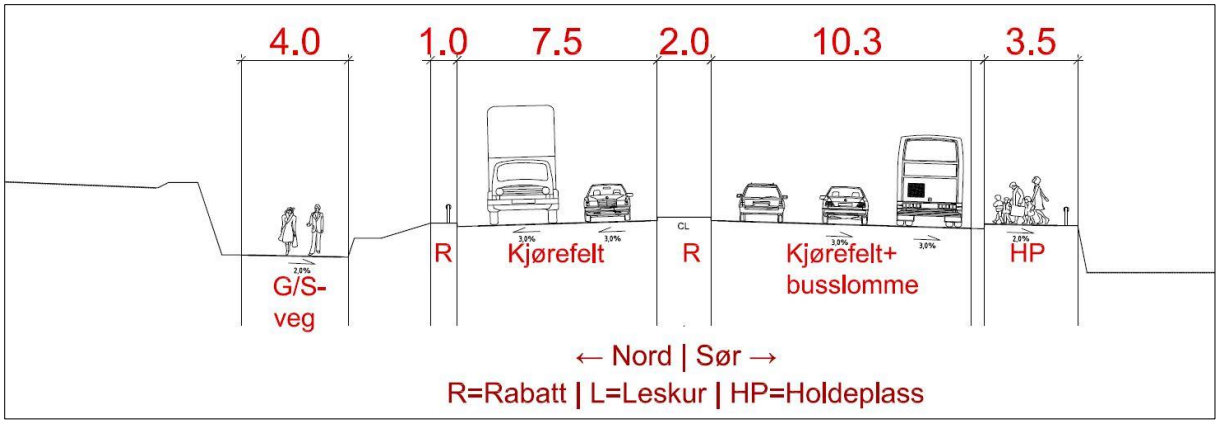
3.2 Planforslaget



Figur 3-2: Planforslagets veggeometri.

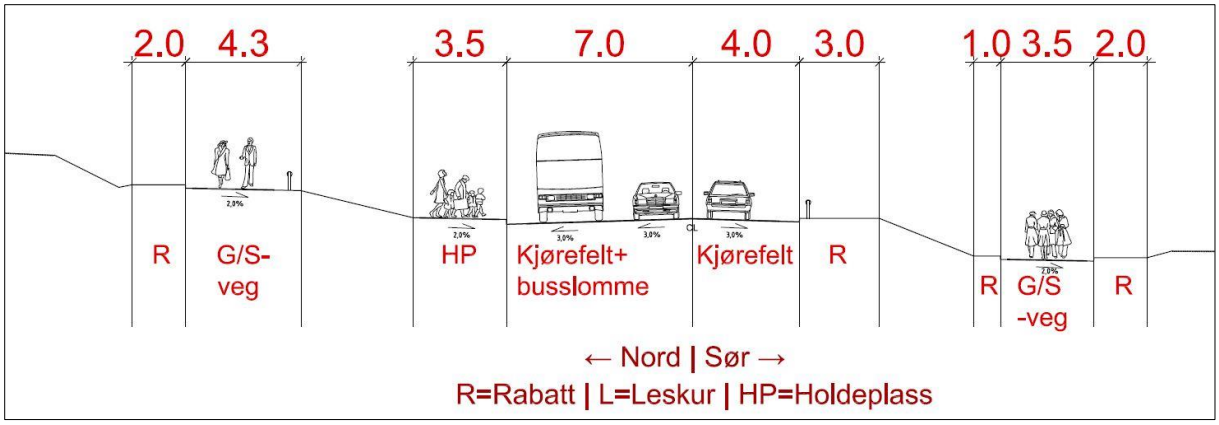
3.2.1 Vegstandard E39

Planforslaget for E39 Bolsønes – Fuglset omhandler i all hovedsak oppgradering av eksisterende vegtrasé. Statens vegvesens håndbok *N100 Veg- og gateutforming* er lagt til grunn for planleggingen og ved dimensjonering av parsellen. Fra Bolsøneskrysset og østover (o_VEG 2) oppgraderes E39 til firefeltsveg og dimensjoneres som stamveg med betegnelse H6, med vegbredde 17 meter, ÅDT på ca. 18 000 og fartsgrense 60 km/t.



Figur 3-3: Valgt normalprofil p1520 E39 Bolsønes - Fuglset.

Fra Bolsøneskrysset og vestover beholdes E39 som tofeltsveg med utgangspunkt i standardklasse H1.



Figur 3-4: Valgt normalprofil p1160 E39 Bolsønes - Fuglset.

3.2.2 Vegstandard øvrige veger

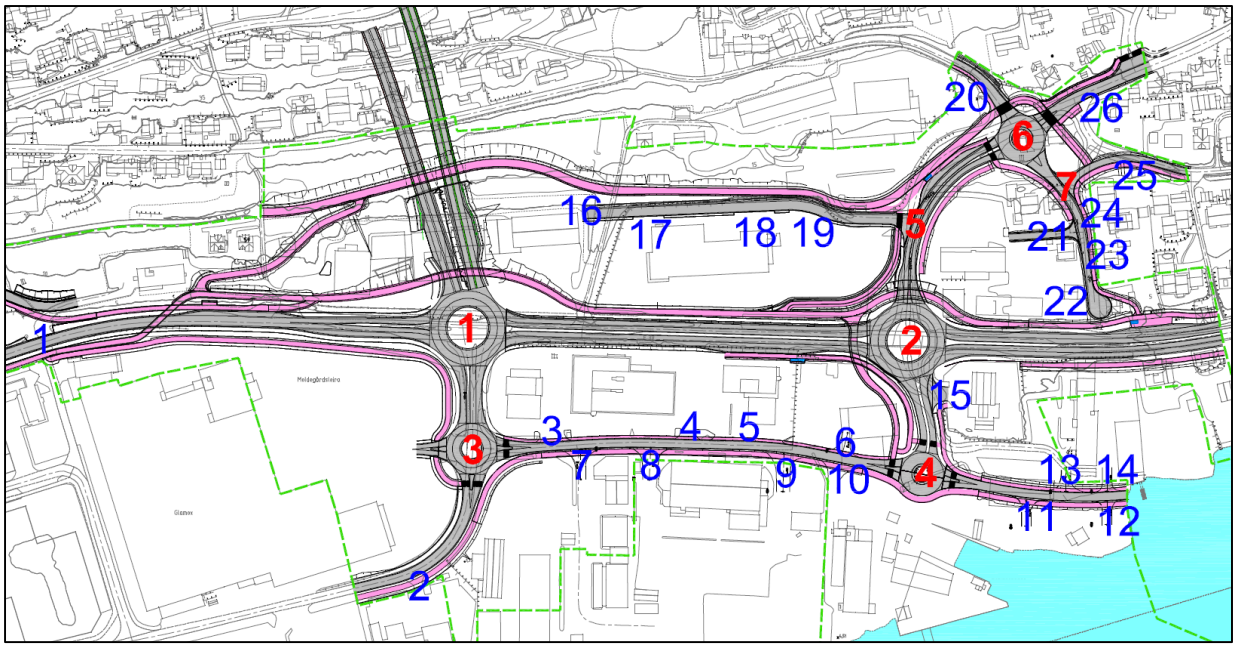
De øvrige vegene i planområdet anlegges hovedsakelig som samleveger med tilhørende gang/sykkelveg eller fortau.

Sør for E39 planlegges det en forlengelse av Verftsgata mot øst, forbi Bolsønes verft med forbindelse til Fuglsetkrysset. Sammen med E36 vil dermed den forlengede Verftsgata utgjøre et ringveisystem i området.

Nord for E39 opprettholdes Enenvegen som tverrforbindelse til Frænavegen. Det etableres gang- og sykkelveg på begge sider av vegen.

3.2.3 Kryss og adkomster

Figur 3-5 viser en oversikt over kryss og avkjørsler innenfor planområdet. Den delen av E39 som reguleres til firefeltsveg med vegklasse H6 skal være avkjørselsfri. Videre har det vært et mål å redusere/slå sammen avkjørsler i området samt stramme opp gateløpet særlig i Verftsgata.



Figur 3-5: Oversikt over kryss og avkjørsler innenfor området.

Kryss er markert med røde tall, avkjørsler med blå.

Planforslaget inneholder 5 stor kryss. Alle disse utformes som rundkjøringer:

1. *Kryss 1 (Bolsøneskrysset):* Dagens signalregulerte T-kryss omreguleres til rundkjøring med ytre diameter på 51 meter og indre diameter 28 meter. Det er i tillegg koblet til en fjerde vegarm mot nord, som leder inn i fremtidig bytunnel.
2. *Kryss 2 (Fuglsetkrysset):* Dagens signalregulerte X-kryss omreguleres til rundkjøring med ytre diameter på 51 meter og indre diameter 28 meter. Fylkesdelplan for senterstruktur 2004 – 2008.
3. *Kryss 3 (Birger Hatlebakks veg X Verftsgata):* Dagens uregulerte X-kryss omreguleres til rundkjøring med ytre diameter på ca 35 meter og indre diameter 13,5 meter. Transportstrategi for gående og syklende 2010 – 2019.
4. *Kryss 4 (Ny rundkjøring Verftsgata):* Det etableres en ny, trearmet rundkjøring i østre del av Verftsgata for å gi adkomst direkte til E39 mot nord.

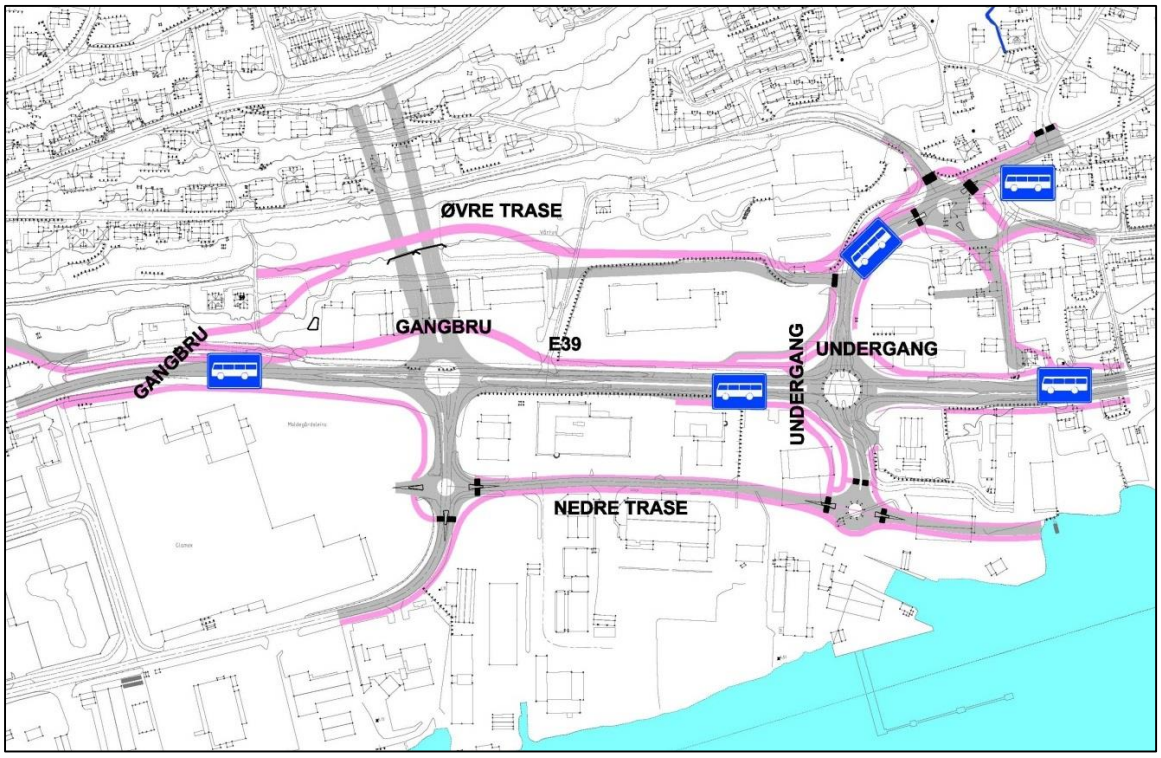
5. *Kryss 6 (Rundkjøring Enenvegen X Tostenbakken X Fuglsetbakken):* Dagens to forskjøvne T-kryss erstattes med en rundkjøring med ytre diameter på 32 meter og indre diameter 13 meter.

I tillegg er det planlagt ett kryss i Enenvegen ved eksisterende adkomst til Rema 1000 (*kryss 5)* og ett kryss mellom Fuglsetbakken og Nerlandsvegen (*kryss 7)*.

Adkomstsituasjonen i området endres også vesentlig. Samtlige avkjørsler langs E39 i planområdet saneres/fjernes og adkomst etableres via sidevegene.

3.2.4 Gang- og sykkelveger

Figur 3-6 viser reguleringsplanens løsninger for gående og syklende samt kollektivtrafikk.



Figur 3-6: Planforslagets løsninger for gående og syklende samt kollektivtrafikk.

Gang og sykkelveger med rosa farge.

Det legges opp til tre gang- og sykkelvegtraseer i øst-vest-retning:

1. Øvre trasé

   Traseen blir en del av en sammenhengende gang- og sykkelveglinje fra Moldeelva i vest til Kviltorp i øst. Traseen er en forlengelse av dagens linje som går på oversiden av Roseby. Dette er ny hovedtrasé for gang- og sykkelveg i Molde.

2. E39 eksisterende gangvegtrasé

   Dagens gangvegtrase i øst-vest retning langs nordsiden av E39 opprettholdes. I vest ligger gang- og sykkelvegen syd for E39 før den krysser vegen over dagens gangbru ved Glamox. Videre østover ligger gangvegen langs nordsiden av E39. Det etableres en ny gangbru på ca 60 meter over fremtidige vegarmer til bytunnel. Ved Fuglsetkrysset etableres det undergang under Enenvegen, samt undergang under E39 for å gi tverrforbindelse til Verftsgata.

3. Nedre trasé

   Nedre trase følger sydsiden av Birger Hatlebakks veg fra vest og Verftsgata mot øst. Det vil også bli etablert gode tverrforbindelser mellom de tre overordnede gang- og sykkelvegtraseene.

1.1.1 Kollektivtransport

Langs E39 er det regulert kollektivholdeplass ved Glamox og øst for Fuglsetkrysset i vestgående retning. I østgående retning er det regulert en ny kollektivholdeplass like vest for Fuglsetkrysset. Denne erstatter dagens plassering ved Statoil Bolsønes. I Enenvegen er det regulert to kollektivholdeplasser i tilknytning til den nordlige rundkjøringen.

I forbindelse med etablering av 4-feltsveg har Sweco Norge utredet alternativ bruk av kjørefeltene på strekningen. Følgende feltbruk er vurdert:

- 4-felt uten restriksjoner
- 4-felt, 2 bilfelt + 2 kollektivfelt
- 4-felt, 2 bilfelt + 2 sambruksfelt (2+/3+)

1.1.2 Forholdet til bytunnel

Reguleringsplanen viser innslag for en framtidig bytunnel gjennom Molde lokalisert ved Felleskjøpet, med tilknytning til rundkjøringen på Bolsønes. Det er regulert areal til en toløpstunnel.

1.1.3 Annen arealbruk

Ved siden av de trafikkrelaterte tiltakene gir planforslaget også endret arealbruk for deler av det øvrige planområdet. I områder sør for E39 vil eksisterende arealbruk hovedsakelig opprettholdes. I områder nord for E39 vil enkelte eneboligtomter bli omregulert til ulike former for næringsformål.

Alle arealer som ligger inntil planlagte trafikkformål vil som regel få redusert sin utstrekning.

2 Metode og identifikasjon av viktige problemstillinger

Lokal og regional utvikling handler om å beskrive hvordan tilgjengelighetsforbedringer eller endrede forutsetninger for å utnytte arealer, kan gi nye muligheter eller begrensninger for befolkning og næringsliv.

Lokal og regional utvikling har etter håndbok V712 ingen fastsatt eller anbefalt/veiledende metode. Utreder skal bruke det som er relevant for oppgaven og tilpasse omfanget etter det som er etterspurt i planprogrammet.

2.1 Metode: SVVs håndbok V712 *Konsekvensutredninger*

SVVs håndbok V712 *Konsekvensutredninger* (heretter kalt V712) fra 2006 er benyttet. Utredningene skal belyse de virkningene vegutbyggingen kan få for:

- Arealdisponering
- Natur
- Miljø
- Samfunn

Man skal også søke å kartlegge konsekvensene utbyggingen kan medføre og om nødvendig finne metoder for avbøtende tiltak. I henhold til V712 skal utredningen tilpasses hvert enkelt prosjekt.

Positive og negative konsekvenser er vurdert på en skala for å kunne gi et visst kvantitativt datagrunnlag for en sammenstilling av helhetlig konsekvens for lokal og regional utvikling:

- i stor positiv grad (++)
- i noen positiv grad (+)
- ingen konsekvens (0)
- i stor negativ grad (-)
- i noen negativ grad (- -)

Dette er videre vurdert med kommentarer om hva konsekvensene består i og eventuelle avbøtende tiltak.

Oppsummering og presentasjon av lokal og regional utvikling er gjort ved å vurdere helhetlig konsekvens for hvert enkelt deltema opp imot 0-alternativet (dagens situasjon). De enkelte deltema er deretter sammenholdt og en helhetlig oppsummering av konsekvens for lokal og regional utvikling er gitt, sammen med evt. avbøtende tiltak.

2.2 Avgrensninger og ambisjonsnivå

For prosjekter og tiltak der analyser av lokal og regional utvikling er aktuelle, må ambisjonsnivået tilpasses problemstillinger, tilgjengelige metoder og datagrunnlag, mål for tiltakene og mål for lokal og regional utvikling i området.

Avgrensingen og ambisjonsnivået er gjort i dialog med SvRm ved Plan- og prosjekteringsseksjonen og det er vurdert at vurderingen av tilgjengelighetsforbedringer og endrede forutsetninger for å utnytte arealer kan gjøres ved en relativt begrenset studie. Aktuelle tema som ikke fanges opp av den samfunnsøkonomiske analysen er:

- Arealbruk og samordnet areal og transportplanlegging
- Kollektivtransport
- Arbeidsmarked
- Private og offentlige virksomheter
- Fritids- og handelsmønster

Dette er tema som kan belyses i tilgjengelighetsforbedringer og endrede forutsetninger for å utnytte arealer.

Avgrensing av analyseområdet eller *interesseområdet* er gjort til lokalområdet som har tilkomst til E39 innenfor planområdet og Molde kommune som arbeidsregion.

2.3 Identifisering av deltema

Deltema er utredet ved å hente inn informasjon om berørte områder og næringsliv og institusjoner fra Sweco Norge AS` prosjektgruppe i Molde og SvRm.

I tråd med V712 ble *«Sjekkliste for utvelgelse av tema innen lokal og regional utvikling i planprogramfasen»* (Sjekklisten - Figur 8.3) fylt ut i et møte mellom SvRm ved Ivar-Ole Mittet og Sweco ved Ida Sigerseth og Jan Håvard Øverland, 16.04.2013.

På denne måten har vi effektivt avgrenset utredningen ved bruk av eksisterende kunnskap om situasjonen lokalt og regionalt og om prosjektets påvirkninger.

	TEMA/SPØRSMÅL	Ja	Kanskje	Nei	Kommentar
1	**Arbeidsmarked:** Vil tiltaket innebære endringer i type og antall av tilgjengelige arbeidsplasser for arbeidstakerne i regionen (nye betingelser for arbeidsreiser)?			X	Vidt begrep

2	Vil tiltaket endre det geografiske rekrutteringsområdet for arbeidskraft for private bedrifter og offentlige virksomheter i regionen eller i naboregionen/pressområdet?	X			Positivt, bedre flyt i trafikken
3	**Private og offentlige virksomheter:** Vil tiltaket effektivisere virksomhetenes transport (varetransport til og fra bedriftene, bedriftenes tjenestereiser, bedriftenes tilgang til service)?	X			For de firma som ikke blir fjernet
4	Vil tiltaket bidra til en mer effektiv struktur? (lokalisering av lager, sammenslåing av logistikkfunksjoner for eksisterende virksomheter, sammenslåing av enheter?)			X	
5	Vil tiltaket innebære endrede markedsmuligheter for private virksomheter?	X+/-			
6	Vil tiltaket innebære endret tilgjengelighet til offentlige virksomheter for kunder eller brukere?	X+			
7	Vil tiltaket bidra til nye samarbeidsmuligheter for offentlige og private virksomheter?		X?		
8	Vil tiltaket gi endrede muligheter for å drive landbruk?			X	
9	Vil tiltaket gi endrede muligheter for turisme eller reiseliv?			X	
10	**Endret struktur på fritids- og handlemønster for befolkningen:** Vil tiltaket bidra til at befolkningen foretar innkjøp på andre steder? (”handelslekkasje” i forhold til andre regioner, endring innen regionen)			X	
11	Vil tiltaket bidra til at befolkningen får endret tilgjengelighet til fritidstilbud?	X+			
12	**Kommunikasjonsknutepunkter** Vil tiltaket innebære etablering av nye kommunikasjonsknutepunkter?	X			
13	**Endret arealbruk som konsekvens av tiltaket:** Vil tiltaket føre til endret lokalisering/ etterspørsel etter etablering av private virksomheter?	X			

14	Vil tiltaket føre til endret lokalisering av offentlige virksomheter?			X	5 boliger
15	Vil tiltaket føre til endret lokalisering av / etterspørsel etter boliger / bosetting?	X			
16	Vil tiltaket føre til endret etterspørsel etter hytter / fritidsboliger?			X	
17	**Regiondannelse og senterstruktur:** Vil tiltaket innebære en utvidelse av den funksjonelle regionen?			X?	
18	Vil tiltaket knytte lokalsamfunn, lokale områder eller kommunedeler tettere sammen?			X	
19	Vil tiltaket kunne bidra til etablering av nye sentra eller endring av senterutforming?	X			MK-plan

Figur 2-1: SVV HB140s Sjekkliste. Identifikasjon av deltema fra møte mellom SvRm og Sweco, 16.04.2013 (figur 8.3)

Sjekklisten danner grunnlag for både avgrensing av rapportens temaer, ambisjonsnivå og identifisering av problemstillinger som skal vurderes. Siden området er svært viktig for næringsvirksomheten i Molde, ble alle tema ble fremhevet som aktuelle for videre vurdering.

2.4 Dagens situasjon, 0-alternativet

0-alternativet er et sammenligningsalternativ og skal beskrive og analysere hvordan forholdene vil utvikle seg på og langs eksisterende veg dersom prosjektet ikke blir gjennomført. 0-alternativet har per definisjon ingen konsekvenser.

Innenfor analyseperioden som er 25 år viser trafikkprognosene at trafikken vil øke, med ca. 20 % i henhold til prognosene i beregningsprogrammet *Effekt.*

I 0-alternativet er det ikke lagt inn utbedringstiltak på dagens vei. Økt trafikk på dagens veg må anses å være en ulempe for befolkning, næringsliv og landbruk grunnet økt forurensing, større risiko for ulykker og dårligere framkommelighet på dagens veg.

Forhold ved tiltaket som bedrer situasjonen har fått positiv konsekvens, mens forhold som forverrer situasjonen har fått negativ konsekvens i forhold til 0-alternativet.

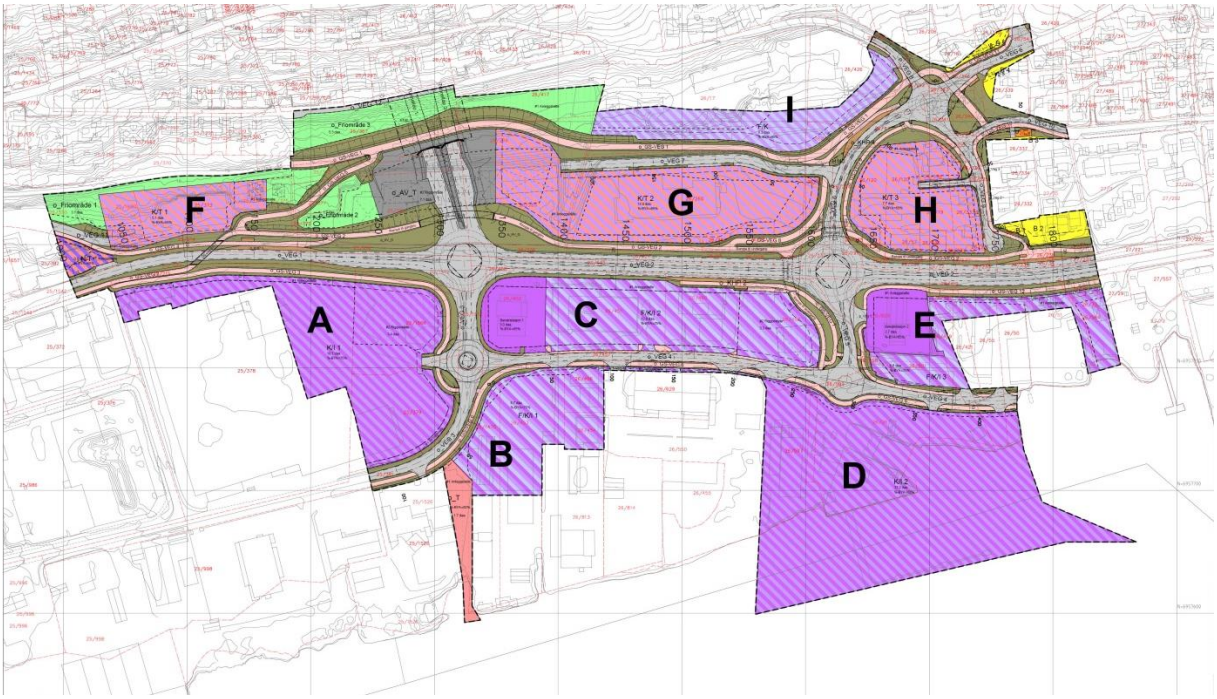
3 Utredning av deltema

Utredningen av deltema tar utgangspunkt i identifikasjonen foretatt i forrige kapittel. I dette kapittelet blir hvert tema diskutert mer i detalj. Innledningsvis presenteres identifikasjonsskjemaet med tilhørende kommentarer. Deretter beskrives eksisterende situasjon før selve utredningen av tiltakets betydning gjennomføres.

Planforslaget slik det er vist i reguleringsplanen ligger til grunn for utredningen. Dette innebærer at virkningene av tiltaket vurderes for hvert delområde. Formålet med utredningen er å klarlegge hvilke muligheter planen gir lokal- og regional utvikling. Da blir det riktig å ta utgangspunkt i hvilke rammer området gir i dag og ikke hvordan de faktisk er brukt. En kartlegging av for eksempel konsekvensene for hver enkelt bedrift vil falle utenfor denne utredningen.

Følgende delområder er vurdert:

ID	Reg.nr	Formål	Areal (daa)
A	K/I 1	Kontor/industri	16,7
B	F/K/I 1 O_T	Forretning/kontor/industri Offentlig Tjenesteyting	10,4
C	F/K/I 2	Forretning/kontor/industri 2 Bensinstasjon	15,0
D	K/I 2	Kontor/industri	33,2
E	F/K/I 3	Forretning/kontor/industri 3 Bensinstasjon	8,3
F	K/T 1	Kontor/tjenesteyting	5,1
G	K/T 2	Kontor/tjenesteyting	14,8
H	K/T 3	Kontor/tjenesteyting	7,7
I	F/K	Forretning/kontor	6,3



Figur 3-1: Oversikt over vurderte delområder

3.1 Arbeidsmarked

3.1.1 Identifikasjon av deltema

	TEMA/SPØRSMÅL	Ja	Ka nskje	Nei	Kommentar
1	**Arbeidsmarked:** Vil tiltaket innebære endringer i type og antall av tilgjengelige arbeidsplasser for arbeidstakerne i regionen (nye betingelser for arbeidsreiser)?			X	Vidt begrep
2	Vil tiltaket endre det geografiske rekrutteringsområdet for arbeidskraft for private bedrifter og offentlige virksomheter i regionen eller i naboregionen/pressområdet?	X			Positivt, bedre flyt i trafikken

3.1.2 Eksisterende situasjon

Molde utgjør tyngdepunktet i en bo- og arbeidsregionen som foruten Molde kommune også omfatter kommunene Vestnes, Midsund, Aukra, Fræna, Eide, Gjemnes og Nesset. Regionen ligger innenfor typen små og mellomstore byregioner (5 000-50 000 innbyggere i sentre) der regionsentret ligger utenfor det distriktspolitiske virkeområdet (Møre og Romsdal fylkeskommune 2012).

I henhold til Møre og Romsdal fylkeskommunes *Handlingsprogram for samferdsel 2013* har folketallet i fylket steget med 4,1 prosent fra 2001 til 2011. Denne veksten har for en stor del kommet langs aksen Kristiansund – Molde– Ålesund – Ulsteinvik – Ørsta/Volda. Moldes sentrale beliggenhet langs denne aksen bidrar til at byen tar del i urbaniseringstendensen som følger av vekst og sentralisering.

3.1.3 Tiltakets betydning

På grunn av prosjektets lokale karakter og at det ikke innebærer endrede reisemønstre er det ikke vurdert som relevant å se på tilgang til arbeidsplasskonsentrasjoner eller rekrutteringsområder. Det er i et regionalt perspektiv likevel verdt å bemerke at innpendlingen til Molde langs denne traseen som nå er beregnet til 5500 per dag, vil kunne gå lettere med en firefelts veg. Hovedtyngden av disse kommer fra Fræna kommune og vil komme inn på rundkjøringen på Årø via fylkesveg 64. En fremtidig utbygging av E39 fra Årø til Bolsøneskrysset vil kunne forsterke denne tendensen.

Konsekvensen for fremkommelighet vurderes som i noen grad positiv.

Arbeidsmarkedet lokalt og i Molde kommune kan også påvirkes av endret tilgjengelighet for virksomheter. Det behandles under neste punkt *private og offentlige virksomheter.*

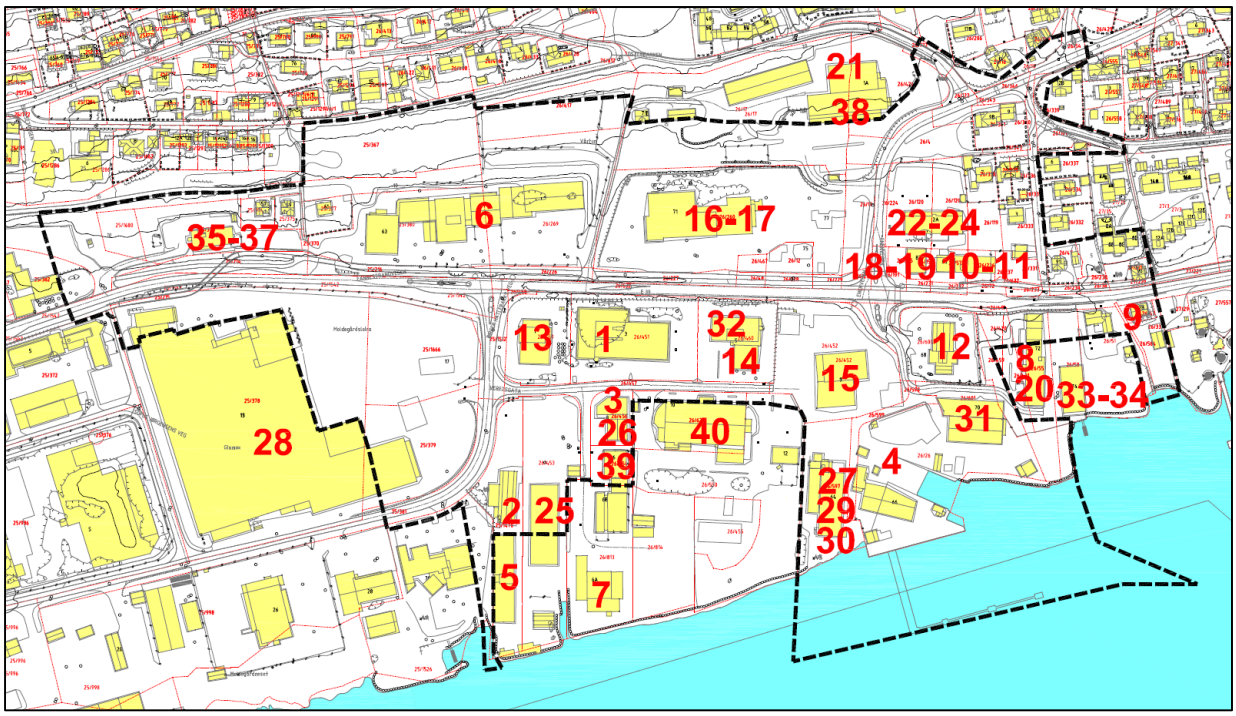
3.2 Private og offentlige virksomheter

3.2.1 Identifikasjon av deltema

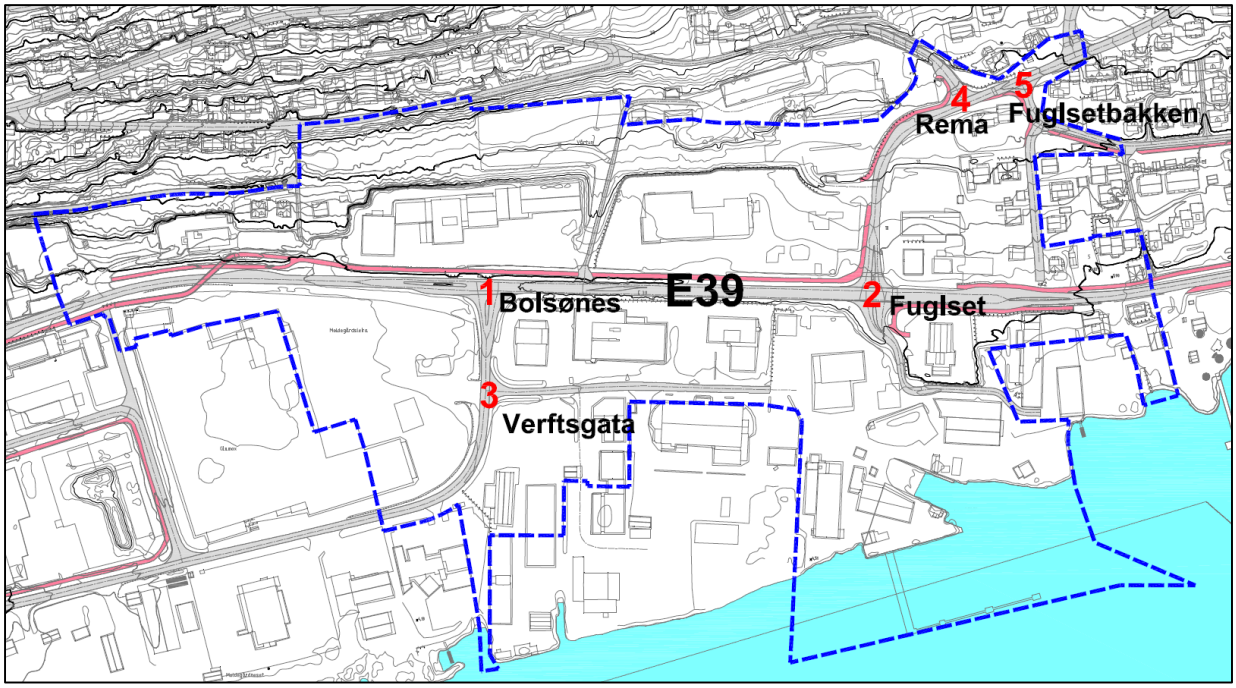
	TEMA/SPØRSMÅL	Ja	Kanskje	Nei	Kommentar
3	**Private og offentlige virksomheter:** Vil tiltaket effektivisere virksomhetenes transport (varetransport til og fra bedriftene, bedriftenes tjenestereiser, bedriftenes tilgang til service)?	X			For de firma som ikke blir fjernet
4	Vil tiltaket bidra til en mer effektiv struktur? (lokalisering av lager, sammenslåing av logistikkfunksjoner for eksisterende virksomheter, sammenslåing av enheter?)			X	
5	Vil tiltaket innebære endrede markedsmuligheter for private virksomheter?	X+/-			
6	Vil tiltaket innebære endret tilgjengelighet til offentlige virksomheter for kunder eller brukere?	X+			
7	Vil tiltaket bidra til nye samarbeidsmuligheter for offentlige og private virksomheter?		X?		
8	Vil tiltaket gi endrede muligheter for å drive landbruk?			X	
9	Vil tiltaket gi endrede muligheter for turisme eller reiseliv?			X	

3.2.2 Eksisterende situasjon

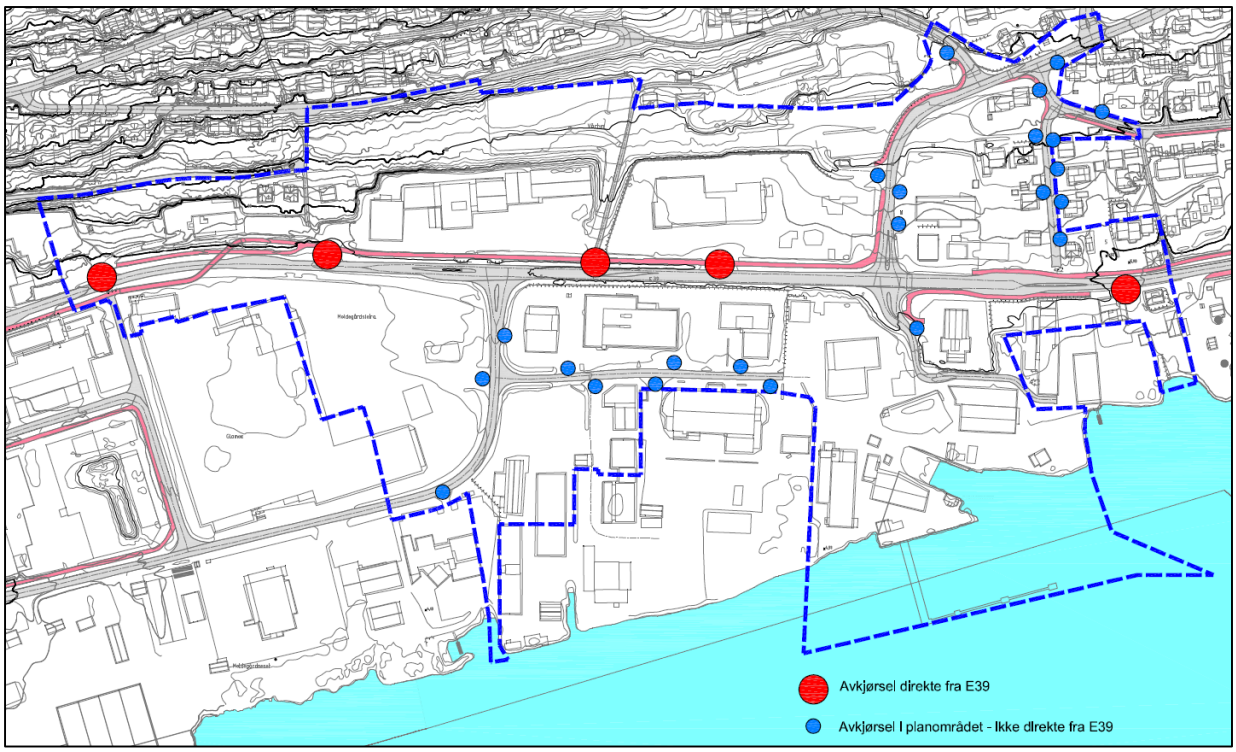
Nedenfor følger kart som viser næringsvirksomhetenes lokalisering i og rundt planområdet. Oversikten er ikke uttømmende. Tabell over virksomhetene er vist i planbeskrivelsen.



Figur 3-2: Kartutsnitt som viser næringsvirksomheters lokalisering i og rundt planområdet (pr. 05.08.2014).



Figur 3-3: Eksisterende kryss innenfor planområdet.

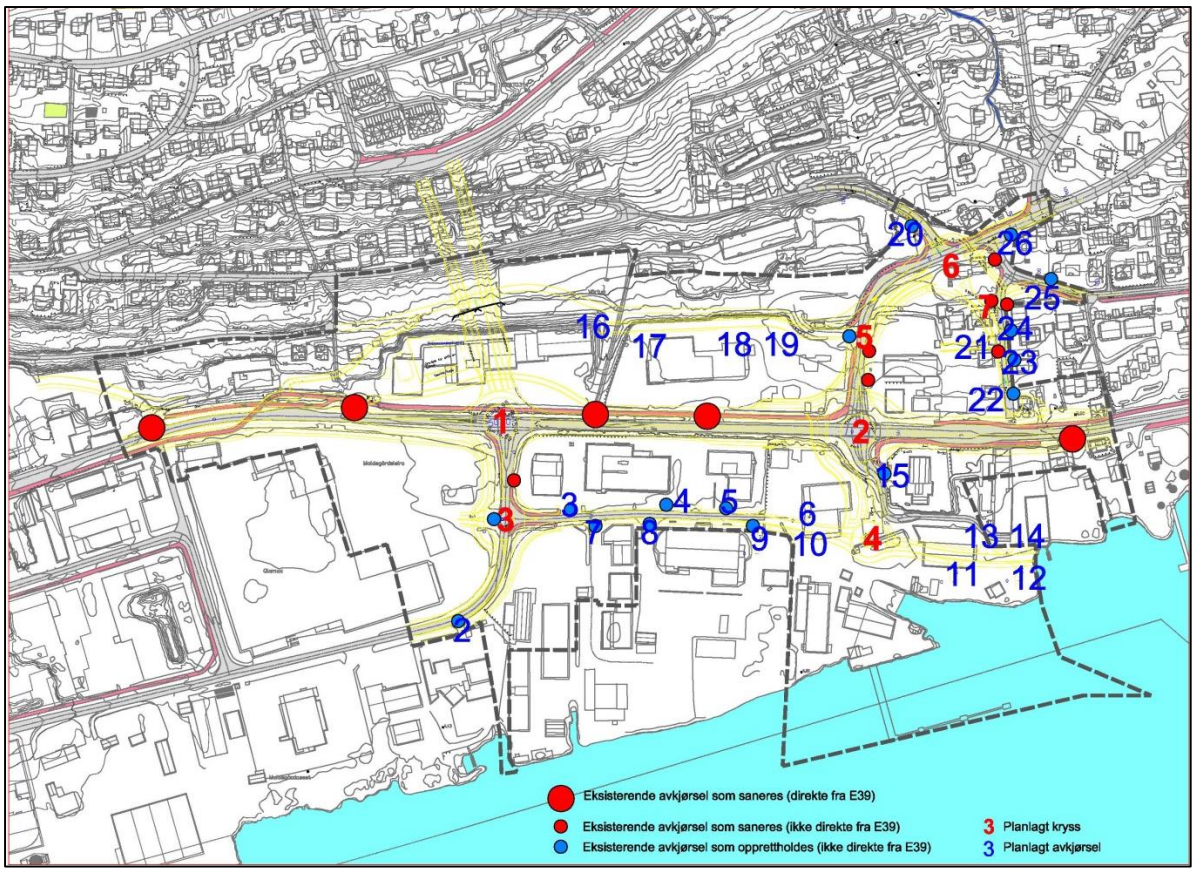


Figur 3-4: Eksisterende avkjørsler innenfor planområdet.

Planområdet er i *Kommunedelplan for sentrum 1997-2007* utpekt som ett av kjerneområdene i bysentrumet. Planforslagets målsetninger underbygger denne funksjonsdelingen (Molde kommune 1997:11): «Bolsønes - Lingedalen utvikles som et moderne handels- og serviceområde. I området kan etableres kjøpesentre og andre handels- og servicefunksjoner av regional karakter som krever god tilgjengelighet.» Antall og variasjonen av eksisterende virksomheter underbygger både planens innhold og intensjoner.

1.1.1 Tiltakets konsekvenser som følge av endrede avkjørings- og arealforhold

Nedenfor følger kart som viser eksisterende kryss og avkjørsler som enten saneres, opprettholdes eller anlegges som en følge av planforslaget:



Figur 3-5: Eksisterende og planlagte avkjørsler og kryss innenfor planområdet.

Vurderingen av konsekvenser av endrede arealforhold er primært vurdert i forhold til intensjonen i *Kommunedelplan for sentrum 1997-2007* der det åpnes for å utvikle området som et moderne handels- og serviceområde. Utredningen vurderer derfor primært tre aspekter ved endrede arealforhold:

1. Endring av arealstørrelse (gjelder de deler av eiendommene som ligger innenfor plangrensen)
2. Arealbruk
3. Arealrestriksjoner

Endringene er vurdert på følgende måte:

Delområde A (K/I 1)

25/1666, del av: 25/378, 25/379

Tabell 3-1: Vurdering av endrede avkjørings- og arealforhold, delområde A.

Antall adkomster		**Areal**	**Arealbruk**		**Restriksjoner**
Eks.	**Planl.**	**Endring (m^2)**	**Eks.**	**Planl.**	
1	1	-3607	Kontor/industri	Kontor/industri	Frisikt Byggegrense Riggområde i anleggsperioden

Eksisterende adkomst opprettholdes, men påkobling direkte til rundkjøring vil forbedre fremkommeligheten mellom området og vegnettet. Etablering av rundkjøring vil gi trafikanter fra området lik status som trafikanter fra øvrige veger. Samtidig vil anleggelse av gang-/sykkelveg langs tomtegrensen mot E39 og Birger Hatlebakks veg gi bedre fremkommelighet og sikkerhet og forgjengere og syklister. Saneringen av eksisterende fotgjengerfelt over E39 vest for Bolsøneskrysset gir reduserte adkomstmuligheter mellom delområdet og områdene nord for E39.

Konsekvensen for fremkommelighet vurderes som i stor grad positiv.
Konsekvensen for trafikksikkerhet vurderes som i stor grad positiv.

Delområdets areal blir redusert på grunn av veganlegget. Arealbruken opprettholdes. Byggegrenser hindrer oppføring av permanente bygg og lager i randsonen mot vegen. I anleggsperioden vil deler av området bli disponert til riggområde/anleggsområde.

Konsekvensen av endrede arealforhold for området vurderes som i noen grad negativ.

Delområde B (F/K/I 1, O_T)

26/454, 26/456, del av: 25/1526, 25/1470, 26/453

Tabell 3-2: Vurdering av endrede avkjørings- og arealforhold, delområde B.

Antall adkomster		**Areal**	**Arealbruk**		**Restriksjoner**
Eks.	**Planl.**	**Endring (m^2)**	**Eks.**	**Planl.**	
2	2	-1063	Forretning/kontor/industri Tjenesteyting	Forretning/kontor/industri Tjenesteyting	Frisikt Byggegrense

Eksisterende adkomst opprettholdes. Anleggelse av rundkjøring vil indirekte forbedre fremkommeligheten mellom området og vegnettet. Samtidig vil anleggelse av gang-/sykkelveg langs tomtegrensen mot Birger Hatlebakks veg og Verftsgata gi bedre fremkommelighet og sikkerhet og fotgjengere og syklister.

Konsekvensen for fremkommelighet vurderes som i noen grad positiv.
Konsekvensen for trafikksikkerhet vurderes som i stor grad positiv.

Delområdets areal blir noe redusert på grunn av veganlegget. Arealbruken opprettholdes. Byggegrenser hindrer oppføring av permanente bygg og lager i randsonen mot vegen.

Konsekvensen av endrede arealforhold for området vurderes som ubetydelig.

Delområde C (F/K/I 2)

26/450, 26/451, 26/460, 26/452

Tabell 3-3: Vurdering av endrede avkjørings- og arealforhold, delområde C.

Antall adkomster		**Areal**	**Arealbruk**		**Restriksjoner**
Eks.	**Planl.**	**Endring (m^2)**	**Eks.**	**Planl.**	
5	4	-4911	Forretning/kontor/industri Bensinstasjon	Forretning/kontor/industri Bensinstasjon	Frisikt Byggegrense

Med unntak av adkomsten fra bensinstasjonen til Birger Hatlebakks veg opprettholdes eksisterende antall adkomster. Anleggelse av rundkjøring og ny tverrforbindelse mellom E39 og Vertfsgata i øst, vil indirekte forbedre fremkommeligheten mellom området og vegnettet. Dette vil også kunne veie opp ulempene som saneringen av den ene adkomsten medfører. Det skyldes til dels en antagelse om at bensinstasjoner har en betydelig andel ikke planlagte besøk og at de konkurrerer på tilgjengelighet fra hovedveg. I den østlige delen av delområdet vil gang-/sykkelveg koblet til undergang under E39 og fotgjengerfelt over Veg 5 gi bedret fremkommelighet og trafikksikkerhet for forgjengere og syklister. For øvrig innebærer ikke planforslaget store endringer for gående og syklende i forhold til eksisterende situasjon.

Konsekvensen for fremkommelighet vurderes som i noen grad positiv.
Konsekvensen for trafikksikkerhet vurderes som i noen grad positiv.

Delområdets areal blir redusert som følge av utvidelse av E39 til firefelts veg samt oppstramming og tilrettelegging av fortau langs Verftsgata. Arealbruken opprettholdes. Byggegrenser hindrer oppføring av permanente bygg og lager i randsonen mot vegen. I anleggsperioden vil deler av området bli disponert til riggområde/anleggsområde.

Konsekvensen av endrede arealforhold for området vurderes som i noen grad negativ.

Delområde D (K/I 2)

26/597, 26/599, 26/26

Tabell 3-4: Vurdering av endrede avkjørings- og arealforhold, delområde D.

Antall adkomster		**Areal**	**Arealbruk**		**Restriksjoner**
Eks.	**Planl.**	**Endring (m^2)**	**Eks.**	**Planl.**	
1	3	-2513 (+fylling i sjøen)	Industri	Kontor/industri	Frisikt Byggegrense

Planforslaget gir en omdisponering av området og dermed en ny adkomstsituasjon. Eksisterende adkomst til Bolsønes verft vil med planforslaget bli supplert med to nye avkjørsler. Anleggelse av rundkjøring og direkteforbindelse til Fuglsetkrysset vil også indirekte forbedre fremkommeligheten mellom området og det øvrige vegnettet. Det vil imidlertid ikke bli påkobling direkte til den foreslåtte rundkjøringen. Anleggelse av gang-/sykkelveg langs forlengelsen av Verftsgata vil gi bedre fremkommelighet og sikkerhet for forgjengere og syklister.

Konsekvensen for fremkommelighet vurderes som i stor grad positiv.
Konsekvensen for trafikksikkerhet vurderes som i stor grad positiv.

Delområdets areal blir utvidet på grunn av muligheten for utfylling i sjøen. Arealbruken endres fra industri til kontor/industri. Endringen av formål vurderes som å være i tråd med kommunedelplanen. Byggegrenser hindrer oppføring av permanente bygg og lager ytterst i randsonen mot vegen. Det dreier seg imidlertid om begrensede arealer, og det antas at restriksjonene ikke begrenser utnyttelsen av området vesentlig.

Konsekvensen av endrede arealforhold for området vurderes som i stor grad positiv.

Delområde E (F/K/I 3)

26/600, 26/420, 26/459, 26/33, 26,49 del av: 26,420, 26/55, 26/50, 26/51

Tabell 3-5: Vurdering av endrede avkjørings- og arealforhold, delområde E.

Antall adkomster		**Areal**	**Arealbruk**		**Restriksjoner**
Eks.	**Planl.**	**Endring (m^2)**	**Eks.**	**Planl.**	
2	3	-3607	Forretning/kontor/industri Bensinstasjon	Forretning/kontor/industri Bensinstasjon	Frisikt Byggegrense

Planforslaget gir en endring av adkomstsituasjonen for delområdet. Anleggelse av rundkjøring i Fuglsetkrysset vil både direkte og indirekte forbedre fremkommeligheten mellom området og vegnettet. For bensinstasjonen, som gjerne har en betydelig andel av ikke planlagte besøk, vil situasjonen imidlertid bli noe dårligere da trafikk fra E39 må ned i rundkjøringen ved Verftsgata og snu før den kan kjøre opp til bensinstasjonen igjen. Den sanerte avkjørselen mot E39 erstattes av to avkjørsler fra den planlagte forlengelsen av Verftsgata. Anleggelse av gang-/sykkelveg langs forlengelsen av Verftsgata og opp mot Fuglsetkrysset vil gi bedre fremkommelighet og sikkerhet for forgjengere og syklister.

Konsekvensen for fremkommelighet vurderes som i noen grad positiv.
Konsekvensen for trafikksikkerhet vurderes som i stor grad positiv.

Delområdets areal blir noe redusert på grunn av veganlegget. Utvidelsen mot øst vil imidlertid gjøre området på hver side av plangrensen mer enhetlig. Arealbruken opprettholdes. Byggegrenser hindrer oppføring av permanente bygg og lager i randsonen mot vegen.

Konsekvensen av endrede arealforhold for området vurderes som i noen grad positiv.

Delområde F (K/T 1)

25/1680, 25/373, 25/374

Tabell 3-6: Vurdering av endrede avkjørings- og arealforhold, delområde F.

Antall adkomster		**Areal**	**Arealbruk**		**Restriksjoner**
Eks.	**Planl.**	**Endring (m^2)**	**Eks.**	**Planl.**	
1	0	-762	Kontor/tjenesteyting	Kontor/tjenesteyting	Frisikt Byggegrense

Planforslaget innebærer at avkjørselen direkte til E39 stenges. Ny adkomst vil bli etablert fra bensinstasjonen i vest. På grunn av delområdets begrensede areal, som i mindre grad åpner opp for arealkrevende virksomhet, anses saneringen som mindre vesentlig.
Trafikksituasjonen for fotgjengere og syklister i området Forbedres noe ved etablering av sammenhengende GS-veg 4.

Konsekvensen for fremkommelighet vurderes som i noen grad negativ.
Konsekvensen for trafikksikkerhet vurderes som i noen grad positiv.

Delområdets areal blir noe redusert på grunn av fremføring av gang- og sykkelveger. Reduksjonen er noe motvirket ved at det er gitt tilleggsareal på gnr/bnr 25/1680 og 25/374. Arealbruken opprettholdes. Byggegrenser hindrer oppføring av permanente bygg og lager i

randsonen mot vegen. I anleggsperioden vil deler av området bli disponert til riggområde/anleggsområde.

Konsekvensen av endrede arealforhold for området vurderes som i noen grad negativ.

Delområde G (K/T 2)

26/260, del av: 26/12, 26/269

Tabell 3-7: Vurdering av endrede avkjørings- og arealforhold, delområde G.

Antall adkomster		**Areal**	**Arealbruk**		**Restriksjoner**
Eks.	**Planl.**	**Endring (m^2)**	**Eks.**	**Planl.**	
3	4	-9166	Næring/industri	Kontor/tjenesteyting	Frisikt Byggegrense

Planforslaget gir en endring av adkomstsituasjonen for delområdet. Alle eksisterende avkjørsler mot E39 saneres. De sanerte avkjørslene mot E39 erstattes av tre avkjørsler fra den planlagte Veg 7. Dette vil gi opptil 350 m lengre kjørelengde for trafikk vestover. Trafikksikkerheten forbedres imidlertid vesentlig. Samtidig vil anleggelse av rundkjøring i Fuglsetkrysset både direkte og indirekte forbedre fremkommeligheten mellom området og vegnettet. Anleggelse av gang-/sykkelveg langs Enenvegen vil gi noe bedre fremkommelighet og sikkerhet for fotgjengere og syklister.

Konsekvensen for fremkommelighet vurderes som i noen grad positiv.
Konsekvensen for trafikksikkerhet vurderes som i stor grad positiv.

Delområdets areal blir vesentlig redusert på grunn av etablering av firefelts veg og framføring av gang- og sykkelveger. Det kan eventuelt tilføres erstatningsareal fra gnr/bnr 26/269. Arealbruken endres til mindre arealkrevende virksomhet. Endringen av formål vurderes som å være i tråd med kommunedelplanen. Byggegrenser hindrer oppføring av permanente bygg og lager i randsonen mot vegen. I anleggsperioden vil deler av området bli disponert til riggområde/anleggsområdet.

Konsekvensen av endrede arealforhold for området vurderes som i noen grad positiv.

Delområde H (K/T 3)

26/158, 26/120, 26/57, 26/237, 26/331, 26/119, 26/333, 26/338, del av: 26/335

Tabell 3-8: Vurdering av endrede avkjørings- og arealforhold, delområde H.

Antall adkomster		**Areal**	**Arealbruk**		**Restriksjoner**
Eks.	**Planl.**	**Endring (m^2)**	**Eks.**	**Planl.**	
2	1	-1884	Kontor/tjenesteyting	Kontor/tjenesteyting	Frisikt Byggegrense

Planforslaget gir en vesentlig endring av adkomstsituasjonen for delområdet. Alle eksisterende avkjørsler mot Enenvegen saneres og erstattes av ny avkjørsel fra Fuglsetbakken. Dette vil gi opptil 200 m lengre kjørelengde for trafikk mot E39. Trafikksikkerheten forbedres imidlertid vesentlig. Samtidig vil anleggelse av rundkjøring i Fuglsetkrysset både direkte og indirekte forbedre fremkommeligheten mellom området og vegnettet. Anleggelse av gang-/sykkelveg langs Enenvegen vil gi bedre fremkommelighet og sikkerhet for fotgjengere og syklister.

Konsekvensen for fremkommelighet vurderes som ubetydelig.
Konsekvensen for trafikksikkerhet vurderes som i stor grad positiv.

Delområdets areal blir redusert som følge av etablering av firefeltsveg og gang- og sykkelvegsystem. Arealbruken opprettholdes. Dagens eneboliger innenfor dette området forutsettes innløst og kan eventuelt benyttes som erstatningsareal. Byggegrenser hindrer oppføring av permanente bygg og lager i randsonen mot vegen. I anleggsperioden vil deler av området bli disponert til riggområde.

Konsekvensen av endrede arealforhold for området vurderes som i noen grad positiv.

Delområde I (F/K)

Del av: 26/17, 26/426

Tabell 3-9: Vurdering av endrede avkjørings- og arealforhold, delområde I.

Antall adkomster		**Areal**	**Arealbruk**		**Restriksjoner**
Eks.	**Planl.**	**Endring (m^2)**	**Eks.**	**Planl.**	
3	2	-1777	Forretning/kontor	Forretning/kontor	Frisikt Byggegrense

Til tross for sanering av en avkjørsel gir planforslaget ingen vesentlig endring av adkomstsituasjonen for delområdet. Den nye rundkjøringen i krysset mellom Enenvegen og Tostenbakken vil gi bedre trafikkavvikling i området. Anleggelse av gang-/sykkelveg langs Enenvegen vil gi bedre fremkommelighet og sikkerhet for fotgjengere og syklister.

Konsekvensen for fremkommelighet vurderes som i noen grad positiv.
Konsekvensen for trafikksikkerhet vurderes som i noen grad positiv.

Delområdets areal blir redusert på grunn av veganlegget. Arealbruken opprettholdes. Byggegrenser hindrer oppføring av permanente bygg og lager i randsonen mot vegen. I anleggsperioden vil deler av området bli disponert til riggområde/anleggsområde.

Konsekvensen av endrede arealforhold for området vurderes som i noen grad negativ.

Helhetlig vurdering

I den følgende tabellen er det gitt en oversikt over de enkelte delområdene og endringen for adkomst, trafikksikkerhet og arealsituasjon.

Tabell 3-10: Vurdering av endrede avkjøringsforhold.

ID	Reg.nr	Vurdering av konsekvens av tiltaket for området ADKOMST (++, +, 0, ÷, ÷÷)	Vurdering av konsekvens av tiltaket for området TRAFIKKSIKKERHET (++, +, 0, ÷, ÷÷)	Vurdering av konsekvens av tiltaket for området AREALSITUASJON (++, +, 0, ÷, ÷÷)
A	K/I 1	+ +	+ +	-
B	F/K/I 1 O_E	+	+ +	0
C	F/K/I 2	+	+	-
D	K/I 2	+ +	+ +	+ +
E	F/K/I 3	+	+ +	+
F	K/T 1	-	+	-
G	K/T 2	+	+ +	+
H	K/T 3	0	+ +	+
I	F/K	+	+	-

Tiltakets konsekvenser som følge av endrede avkjøringsforhold er både knyttet til saneringen av direkte avkjørsler til E39, til anleggelsen av nye kryss og rundkjøringer, og til etableringen av nye veger i området. Summen av disse tiltakene gir vesentlige endringer i områdets avkjørselssituasjon.

Den samlede konsekvensen for adkomsten for virksomhetene settes til i noen grad positiv. Med hensyn på trafikksikkerhet vil den fremtidige løsningen bli bedre og være mer tilpasset en større trafikkmengde. Trafikksikkerheten blir derfor forbedret i stor positiv grad for alle virksomheter og alle som besøker disse. Økt trafikksikkerhet i nærområdet er en positiv konsekvens for virksomhetene og ansatte og et sentralt mål for prosjektet som de negative konsekvensene ovenfor må avveies imot.

Økt reiselengde er ikke tillagt særlig betydning i vurderingen. Det samme gjelder for saneringen av alle avkjørsler mot E39. Delvis skyldes dette at sanerte avkjørsler blir erstattet av nye, og at det nye veinettet gir bedre fremkommelighet totalt sett i området. Til dels skyldes det at hovedparten av virksomheter innenfor planområdet trolig baserer seg på lite ikke planlagte besøk og at de ikke konkurrerer på tilgjengelighet som gjør at økt kjørelengde på dette nivået gir noen utslag. Det vurderes heller ikke slik at økt kjørelengde på dette nivået utgjør noen kostnad av betydning for virksomhetene eller de ansatte.

Tiltakets konsekvenser som følge av endrede arealforhold vurderes hovedsakelig som positiv i forhold til gjeldende kommunedelplan. Planforslaget innebærer likevel at det for en del arealkrevende virksomheter som for eksempel Felleskjøpet og Bolsønes verft, vil kunne oppfattes som vanskelig å opprettholde eller utvide virksomheten på stedet. Bedre fremkommelighet, trafikksikkerhet, adkomstsituasjon og et mer ensartet og planmessig arealbruk bidrar likevel til en bedre totalsituasjon for private og offentlige virksomheter i området.

Konsekvensen for private og offentlige virksomheter vurderes som i noen grad positiv.

3.3 Endret struktur på fritids- og handlemønster for befolkningen

3.3.1 Identifikasjon av deltema

	TEMA/SPØRSMÅL	Ja	Kanskje	Nei	Kommentar
10	**Endret struktur på fritids- og handlemønster for befolkningen:** Vil tiltaket bidra til at befolkningen foretar innkjøp på andre steder? (”handelslekkasje” i forhold til andre regioner, endring innen regionen)			X	
11	Vil tiltaket bidra til at befolkningen får endret tilgjengelighet til fritidstilbud?	X+			

3.3.2 Eksisterende situasjon

Planområdet er i dag en del av det bilbaserte nærings- og handelsområdet øst for det historiske Molde sentrum.

3.3.3 Tiltakets betydning

Utbedringen av vegnett og trafikkapasitet vil kunne gi befolkningen enklere adkomst til så vel handelsvirksomheter som trenings- og idrettslokaler i området. Endringer av handlemønsteret vil først og fremst være en følge av at arealkrevende virksomheter eventuelt vil flytte ut av området.

Konsekvensen for private og offentlige virksomheter vurderes som i noen grad positiv.

3.4 Kommunikasjonsknutepunkter

3.4.1 Identifikasjon av deltema

	TEMA/SPØRSMÅL	Ja	Kanskje	Nei	Kommentar
12	**Kommunikasjonsknutepunkter** Vil tiltaket innebære etablering av nye kommunikasjonsknutepunkter?	X			

3.4.2 Eksisterende situasjon

Krysset mellom E39 Fannestrandveien og Birger Hatlebakks veg utgjør i dag et lokalt kommunikasjonsknutepunkt mellom den sørlige delen av planområdet og det nasjonale vegnettet. Birger Hatlebakks veg kan også bli benyttet som alternativ veg for fergetrafikken.

Krysset mellom E39 Fannestrandvegen og Enenvegen utgjør i dag et lokalt kommunikasjonsknutepunkt mellom E39 og boligområdene nord for riksvegen.

3.4.3 Tiltakets betydning

Planforslaget forsterker betydningen av krysset E39 Fannestrandvegen og Enenvegen ved at det etableres en ny gjennomkjøringsmulighet langs Verftsgata til Birger Hatlebakks veg. Dette vil gjøre Bolsøneskrysset og Fuglsetkrysset mer likeverdige.

Dersom bytunnelen anlegges, vil derimot denne balansen forrykkes. Da vil Bolsøneskrysset bli ett av de mest sentrale kommunikasjonsknutepunktene i Molde.

Konsekvensen for private og offentlige virksomheter vurderes som i noen grad positiv.

3.5 Endret arealbruk som konsekvens av tiltaket

3.5.1 Identifikasjon av deltema

	TEMA/SPØRSMÅL	Ja	Kanskje	Nei	Kommentar
13	**Endret arealbruk som konsekvens av tiltaket:** Vil tiltaket føre til endret lokalisering/ etterspørsel etter etablering av private virksomheter?	X			
14	Vil tiltaket føre til endret lokalisering av offentlige virksomheter?			X	5 boliger
15	Vil tiltaket føre til endret lokalisering av / etterspørsel etter boliger / bosetting?	X			
16	Vil tiltaket føre til endret etterspørsel etter hytter / fritidsboliger?			X	

3.5.2 Eksisterende situasjon

Bortsett fra områdene som disponeres av private og offentlige virksomheter inneholder planforslaget i dag et par områder med småhusbebyggelse. Dette gjelder to eneboliger i Fannestrandvegen (57,59,61) og fem småhus i Fuglsetbakken (3,5,7,9).

3.5.3 Tiltakets betydning

Planforslaget vil endre arealbruken i områdene fra småhusbebyggelse til kontor/tjenesteyting og friområde. Dette er ikke i tråd med arealbruken vist i kommunedelplanens plankart, men kan likevel tolkes som å være innenfor intensjonen med kommunedelplanen. Dette gjelder særlig de tre småhusene i Fannestrandvegen.

Konsekvensen for private og offentlige virksomheter vurderes som ubetydelig.

3.6 Regionaldannelse og senterstruktur

3.6.1 Identifikasjon av deltema

	TEMA/SPØRSMÅL	Ja	Kanskje	Nei	Kommentar
17	**Regiondannelse og senterstruktur:** Vil tiltaket innebære en utvidelse av den funksjonelle regionen?			X?	
18	Vil tiltaket knytte lokalsamfunn, lokale områder eller kommunedeler tettere sammen?			X	
19	Vil tiltaket kunne bidra til etablering av nye sentra eller endring av senterutforming?	X			MK-plan

3.6.2 Eksisterende situasjon

Området utgjør i dag den østlige delen av handels- og næringsområdet som strekker seg videre vestover mot Moldegård.

3.6.3 Tiltakets betydning

Forbedret fremkommelighet for motorkjøretøy, bedre trafikkavvikling og et sikrere gang- og sykkelvegnett vil kunne forsterke senterdannelsen i området.

Konsekvensen for private og offentlige virksomheter vurderes som i noen grad positiv.

4 Oppsummering og konklusjoner

Tabell 4-1: Oppsummering av aktuelle temas virkninger for lokale og regionale forhold

Deltema	**Vurdering av konsekvens av tiltaket for området** **ADKOMST** **(++, +, 0, ÷, ÷÷)**
Arbeidsmarked	+
Private og offentlige virksomheter	+
Endret struktur på fritids- og handlemønster for befolkningen	+
Kommunikasjonsknutepunkter	+
Endret arealbruk som konsekvens av tiltaket	0
Regiondannelse og senterstruktur	+

1.1 Måloppnåelse for prosjektet

Tabell 4-2: Regionale og nasjonale målsetninger ved prosjektet.

Mål	**Måloppnåelse**	**Kommentar**
Regionalt og nasjonalt nivå		
Bedre forutsigbarhet, bedre framkommelighet særlig for langdistansetransporter og annen nyttetransport.	i stor grad	Bedre flyt i trafikken med fire felt og flere gjennomkjøringsmuligheter, mindre fare for kødannelse, kapasitetsøkning i kryssene.
Bedre forutsigbarhet, bedre framkommelighet for langdistansebusser.	i noen grad	Se forrige kommentar.
Redusere tallet på ulykker og ulykkeskostnadene	i stor grad	Det bygges midtdeler som gir en sikrere veg og antatt mindre ulykker.

Sikre mot påkjørsler og unngå ulykker med skader både på materiell og mennesker.	i noen grad	Avkjørselssanering og fjerning av kryss gir et mer forutsigbart kjøremønster med mindre risiko for påkjørsler.
Lokalt nivå		
Avklare arealbruken og avlaste dagens veg.	i stor grad	Byggegrenser er avklart i samarbeid med SVV og Molde kommune. Veg bygges slik at kravene til ÅDT iht. SVV håndbøker oppfylles.
Redusere støy, støv og andre miljøulemper for naboer til E39.	i noen grad	Bedre flyt i trafikken med firefeltsveg gir mindre forurensning. Det etableres støytiltak for boligområder.
Lette fremkommeligheten på E39 øst for Molde sentrum.	i stor grad	Bedre flyt i trafikken med fire felt og flere gjennomkjøringsmuligheter, mindre fare for kødannelse, kapasitetsøkning i kryssene.
Lette framkommeligheten og forbedre trafikksikkerheten for myke trafikanter der man har lagt vekt på universell utforming og logiske løsninger uten lange omveger.	i stor grad	Det bygges undergang under E39 i Bolsøneskrysset. Det legges opp til tre parallelle GS-vegnett. E39 forsterkes samtidig som barriere.
Utforme veg og sideareal med fokus på trafikksikre løsninger	i stor grad	Det legges opp til at det ikke skal anlegges påkjøringsfarlige hindre innenfor sikkerhetssonen på 8 m fra hvitstrek.
Utvikle løsninger med god landskapstilpasning med forskjønning der man tar hensyn til at man er på hovedinnfartsvegen til Molde.	i noen grad	Sweco Norge AS` landskapsarkitekter har samarbeidet med Molde kommune og SvRm for å sikre strekningens estetiske kjøreopplevelse innenfor de rammene de tekniske normalkravene tillater.

1.2 Oppsummering og konklusjon

Planforslaget medfører generelt positiv konsekvens i noen grad for de fleste av de utredede deltemaene. Det mest sentrale deltemaet har vært konsekvenser for private og offentlige virksomheter. Sanering av avkjørsler mot E39 Fannestrandvegen blir kompensert av etableringen av et vegnett med større kapasitet og fleksibilitet. Forslaget om å endre arealbruken i retning av mindre arealkrevende virksomheter kan sies å være i tråd med Molde kommunes *Kommunedelplan for sentrum 1997-2007*.

Planforslaget har god måloppnåelse, hvor alle målene til prosjektet lokalt og regionalt og nasjonalt nås enten i stor eller i noen grad.

1.3 Avbøtende tiltak

Det er ikke aktuelt med avbøtende tiltak for dette temaområdet.

2 Referanser

8.1 Dokumenter

Statens vegvesen, Planprogram for Reguleringsplan, E39 Hp 22, Lergrovika - Årø

Møre og Romsdal fylkeskommune (2012): *Regionale utviklingstrekk Møre og Romsdal. Grunnlagsdokument til Regional planstrategi 2012-2016*. Molde

8.2 Internett

- Brønnøysundregisteret: http://www.brreg.no/, 25.02.13
- Finn.no: www.finn.no, 25.02.13
- Google maps: http://maps.google.no/, 25.02.13
- Proff.no: http://www.proff.no/, 28.02.13
- Statens vegvesen – V712 Konsekvensanalyser (2006): http://www.vegvesen.no/_attachment/61437/binary/14144, 25.02.13

3 Vedlegg

Vedlegg 1 – avgrensning av deltema

	TEMA / SPØRSMÅL	Ja	Kanskje	Nei
1	**Arbeidsmarked:** Vil tiltaket innebære endringer i type og antall av tilgjengelige arbeidsplasser for arbeidstakerne i regionen (nye betingelser for arbeidsreiser)?			VIDT BEGRET X
2	Vil tiltaket endre det geografiske rekrutteringsområdet for arbeidskraft for private bedrifter og offentlige virksomheter i regionen eller i naboregionen/pressområdet?	X Positivt Bedre flyt i trafikken		
3	**Private og offentlige virksomheter:** Vil tiltaket effektivisere virksomhetenes transport (varetransport til og fra bedriftene, bedriftenes tjenestereiser, bedriftenes tilgang til service)?	X For de firmaer som ikke blir fjernet.		
4	Vil tiltaket bidra til en mer effektiv struktur? (lokalisering av lager, sammenslåing av logistikkfunksjoner for eksisterende virksomheter, sammenslåing av enheter?)			X
5	Vil tiltaket innebære endrede markedsmuligheter for private virksomheter?	X ±		
6	Vil tiltaket innebære endret tilgjengelighet til offentlige virksomheter for kunder eller brukere?	X+		
7	Vil tiltaket bidra til nye samarbeidsmuligheter for offentlige og private virksomheter?		X?	
8	Vil tiltaket gi endrede muligheter for å drive landbruk?			X
9	Vil tiltaket gi endrede muligheter for turisme eller reiseliv?			X
10	**Endret struktur på fritids- og handlemønster for befolkningen:** Vil tiltaket bidra til at befolkningen foretar innkjøp på andre steder? ("handelslekkasje" i forhold til andre regioner, endring innen regionen)			X
11	Vil tiltaket bidra til at befolkningen får endret tilgjengelighet til fritidstilbud?	X +		
12	**Kommunikasjonsknutepunkter** Vil tiltaket innebære etablering av nye kommunikasjonsknutepunkter?	X		
13	**Endret arealbruk som konsekvens av tiltaket:** Vil tiltaket føre til endret lokalisering/ etterspørsel etter etablering av private virksomheter?	X		
14	Vil tiltaket føre til endret lokalisering av offentlige virksomheter?			X
15	Vil tiltaket føre til endret lokalisering av / etterspørsel etter boliger / bosetting?	X 5 boliger		
16	Vil tiltaket føre til endret etterspørsel etter hytter / fritidsboliger?			X
17	**Regiondannelse og senterstruktur:** Vil tiltaket innebære en utvidelse av den funksjonelle regionen?			X?
18	Vil tiltaket knytte lokalsamfunn, lokale områder eller kommunedeler tettere sammen?			X
19	Vil tiltaket kunne bidra til etablering av nye sentra eller endring av senterutforming?	MK-plan X		

Figur 8.3: Sjekkliste for utvelgelse av tema innen lokal og regional utvikling i planprogramfasen

Kommentar:

2) Tiltaket vil kunne innebære endringer i type og antall av tilgjengelige arbeidsplasser for arbeidstakerne i regionen (nye betingelser for arbeidsreiser).

3) Hva skjer med de bedriftene der grunnlaget for virksomheten faller bort. For eksempel dersom de eksproprieres eller innløses?
5) Noen virksomheter må flytte ut av området. Andre søker seg til området pga. enkel adkomst.
6) Enkelte offentlige virksomheter vil få endret adkomst. Dette gjelder blant annet NAVs forvaltningsenhet, Folketrygdkontoret i Møre og Romsdal og Molde brannstasjon (?).

10) Økt fremkommelighet og trafikkapasitet på veinettet vil kunne gjøre området mer attraktivt for handel og næringsvirksomhet. Plasseringen av en bomstasjon vil imidlertid kunne påvirke trafikkmønsteret ved å stimulere trafikk innenfor bomringen og dempe trafikken utenfor bomringen. Dette gjelder ikke minst for virksomheter som det finnes alternativer til i andre steder av byen (treningssenter, kiosk).
Hva viser erfaringer i andre tilsvarende byer?
Hvor er bomstasjonen tenkt plassert?
11) Befolkningen vil få enklere adkomst til treningssentre og bowling som holder til i Moldehallen.

12) Dersom bytunnelen anlegges, vil tiltaket innebære at krysset E39 Fannestrandveien /Birger Hatlebakks veg vil bli et av de mest sentrale kommunikasjonsknutepunktene i byen. Tiltaket vil ikke etablere nye kommunikasjonsknutepunkter for kollektivtrafikken.
KVU for veitrafikken er den store utfordringen for området.

13) Tiltaket vil kunne føre til endret lokalisering av eller endret etterspørsel av private virksomheter på grunn av bruksendringer fra bolig til næring, eller fordi byggene ikke lenger er funksjonelle for sitt formål (dette punktet er behandlet som en del av konsekvensen for *private og offentlige virksomheter*),
15) Tiltaket vil kunne føre til endret lokalisering av boliger siden enkelte fjernes.

Vil tiltaket forsterke eller svekke Molde som tyngepunkt i regionen?
Betydningen av tunnelpåhugget ved Felleskjøpet, hva vil dette ha å si for områdets betydning for senterstruktur.
Molde kommune har i reguleringsplan for Verftsgata, vedtatt 25.04.2013, lagt til rette for at området i sin helhet kan utvikles til forretning/kontor/industri (mot Birger Haltebakks vei) eller næring/kontor/industri (mot verftet).
17) Tiltaket vil først med bytunnel utvide den funksjonelle regionen.
19) Tiltaket vil forsterke senterdannelsen som allerede foregår i området.

Vedlegg 2 – oversikt over virksomheter i området

Nr	Foretak/enhet og besøksadresse	Bransje	Ca. antall ansatte
1	Møller Bil Molde AS/ Møller Bilde Molde AS Avd salg, Verftsgata 3, 6416 Molde	Bilsalg, verksted	32
2	Åndal Maskin AS Salg-Utleie, Verftsgata 2-4, 6416 Molde	Maskinutleie	11
3	Vvs-Team AS, Verftsgata 8, 6416 Molde	Rørlegger	12
4	Bolsønes Verft AS, Fannestrandvegen 66, 6416 Molde	Verft	14-19
5	R&M Ship Interior AS Avd Molde, Verftsgata 2, 6416 Molde	Skipsintsallasjon	63
6	Felleskjøpet Nordmøre og Romsdal SA, Fannestrandvegen 63, 6416 Molde	Butikkhandel, verksted	58
7	Atlantico AS, Verftsgata 6A, 6416 Molde	Transporttjenester, vaskehall	7
8	Bygginteriør AS, Fannestrandvegen 72, 6416 Molde	Butikkhandel med salg av kjøkken, trapp, garderober og bad	4
9	Reser AS, Fannestrandvegen 78, 6416 Molde	Butikkhandel med salg av sykkel- og skiutstyr	1
10	Medi 3 Molde AS, Fannestrandvegen 85. 6416 Molde	Lege	34
11	AxTech, Fannestrandvegen 85, 6416 Molde	Oljeservice	51
12	Statoil Butikk Bolsønes (Statoil Fuel og Retail Norge AS), Fannestrandvegen 68. 6416 Molde	Detaljhandel med drivstoff til motorvogner	11
13	Fjord og fjell Stasjonsdrift AS Bolsønes Bilistsenter, Verftsgata 1, 6416 Molde	Detaljhandel med drivstoff til motorvogner	27
14	Øverland Dekk og Bil AS, Verftsgata 5. 6416 Molde	Verksted og vedlikehold for motorvogner	6
15	Dekkmann AS, Verftsgata 7, 6416 Molde	Bildeler	9

Nr	Foretak/enhet og besøksadresse	Bransje	Ca. antall ansatte
16	Wist Last & Buss AS, Fannestrandvegen 71, 6416 Molde	Salg og service av buss og lastebil	17
17	Nettbuss Midt-Norge AS, Fannestrandvegen 71, 6416 Molde	Busselskap	58
18	Molde Bil AS, Fannestrandvegen 83, 6416 Molde	Bilsalg	1
19	Polarbad Vest AS, Fannestrandvegen 83, 6416 Molde	Detaljhandel, salg av badestamp	8
20	Wurth Norge AS, Fannestrandvegen 72, 6416 Molde	Jernvarer	2
21	Haukebø & Rødseth AS (Molde Auto AS), Enenvegen 1A, 6416 Molde	Bilsalg, bilverksted	23
22	Asplan Viak AS, Enenvegen 2a, 6416 Molde	Konsulent	20
23	Admento Molde AS, Enenvegen 2a, 6416 Molde	Regnskap og bokføring	19
24	Møre- og Romsdal Sivilforsvardistrikt, Enenvegen 2A, 6416 Molde	Forsvar	7
25	Elvsaas Motor og Fritidssenter AS, Verftsgata 2/4, 6416 Molde	Detaljhandel med salg av motorsykler, deler og utstyr	8
26	MIFO AS, Verftsgata 8, 6416 Molde	Elektriker	51
27	Norbetong AS, Fannestrandvegen 64, 6416 Molde	Betong	4
28	Glamox ASA Glamox Production Molde, Birger Hatlebakks Veg 15, 6415 Molde	Belysningsutstyr	388
29	Vestadmyr AS, Fannestrandvegen 66, 6416 Molde	Verft	2
30	Fjord1 AS, Fannestrandvegen 66, 6416 Molde	Verft	14-19
31	Bavaria, Fannstrandsvegen 70, 6416 Molde	Bilforhandler, mekaniker	18
32	X-Partner Møre avd. Molde	Tjenesteyting	5-6

Nr	Foretak/enhet og besøksadresse	Bransje	Ca. antall ansatte
	Verftsgata 5, 6416 Molde		
33	Harwest Elektro, Fannestrandvegen 74, 6416 Molde	Elektriker	14
34	Bilservise AS, Fannstranvegen 74, 6416 Molde	Mekaniker	5
35	Norsk Låsservice AS, Fannestrandvegen 55, 6416 Molde	Låsesmed	6-8
36	Økonomisenteret, Fannestrandvegen 55, 6415 Molde	Regnskap	24
37	TINE Mastittlaboratoriet i Molde, Fannestrandvegen 55, 6415 Molde	Laboratorium	-
38	Rema 1000 Fuglset, Enenvegen 1A, 6416 Molde	Daglivarehandel	25
39	Elite Service Partner AS, Verftsgata 6, 6416 Molde	Servicebedrift	-
40	VERFTSGATA 10, 6416 Molde • If Forsikringssenter • Apollo Hårsenter • Anne-Reet Tampere Akupunktur • Huse Engineering AS • Solhjell AS • Treningssenteret Moldehallen • Per N Svinnseth • Sigrid Kjærland • Flisekompaniet Molde • Logopedhjelp AS • Strand Allan • Maske Gruppen AS • Øyelege Stein Arild Kjørsvik • Magnhilds Fotterapiklinikk • Siri Vasdal • Molde Taekwon-Do Klubb • Økonomibistand Sør AS • Kontorvarehuset Møre og Romsdal • Skanska Norge • Ts-Production Partner • Motus Technology AS	BRANSJE • Forsikring • Frisør • Helse • Konsulent • Konfeksjon • Helse • Tannlege • Tannlege • Byggvare • Helse • Engroshandel • Engroshandel • Helse • Helse • Undervisning • Idrett • Konsulent • Kontorvarer • Entreprenør • Bemanningsbyrå • Laboratorie	Ansatte • 17 • 2 • 1 • 28 • 6 • 6 • 4 • 1 • 4 • 1 • 1 • - • 1 • 1 • - • - • 29 • 16 • - • 158 • 6

Nr	Foretak/enhet og besøksadresse	Bransje	Ca. antall ansatte
	• Ann Britt Mortensen • Securitas AS • Legekontoret Fem Faste • Molde Bowlingklubb • Medilaser AS • Kinesisk Akupunktursenter • Technical Support AS • Molde Bedriftshelsetjeneste • Strand & Co AS • Adecco Norge AS • Kulelager AS • Magnhilds Fotterapiklinikk • Terapeut Kari Øverås • Karl Eidsheim • Salong AMI Marit Bergseth • Aune Trygve • Molde Turnforening • Lege Lars Fredrik Hasselgård • Reiten Legetjenester • Petter Fosseide • Tore Fosseide Tekstilagent • Molde Forsikringssenter AS • Wikon AS • Sunne Tenner AS • Fannestrandsveien 85 Eiendom AS • Fysioterapeut Anders Husby • Vardia Forsikring AS • Nortura SA • Rolls-Royce Marine Cranes • Hjelp 24 Bedriftshelsetjeneste • Caverion Norge AS	• Helse • Vakttjenester • Helse • Idrett • Engroshandel • Helse • Bemanningsbyrå • Helse • Konsulent • Bemanningsbyrå • Engroshandel • Helse • Helse • Lotteri og totalisatorspill • Velværesalong • Helse • Idrett • Helse • Helse • Agentur • Agentur • Forsikring • Bemanningsbyrå • Tannlege • Eiendomsforvaltning • Helse • Forsikring • Agentur og engross • Offshore • Helse • Sikkerhetstjenester	• - • - • 7 • 10 • 1 • 1 • - • 8 • 1 • - • 2 • 1 • 1 • 1 • 1 • 1 • - • 1 • 1 • - • 1 • 17 • 1 • - • - • 1 • 8 • 1 • - • 8 • 15