



Statens vegvesen

STATSFORVALTAREN I MØRE OG ROMSDAL
Postboks 2520

6404 MOLDE

Behandlende enhet:	Saksbehandler/telefon:	Vår referanse:	Deres referanse:	Vår dato:
Utbygging	Tone Hammer / 94144683	20/12078-144	2022/1858	03.06.2022

E39 Bolsønes – reguleringsplan i Molde kommune – Ber om at innsigelser til planforslaget trekkes – revidert brev

Viser til vårt brev datert 30.05.2022 som utgår og som blir erstattet av dette brevet.

Viser deretter til Statsforvaltaren i Møre og Romsdal sin merknad til reguleringsplanforslag for «E39 Bolsønes» datert 13.05.2022 ref. 2022/1858. Konklusjonen i merknaden er:

Av omsyn til støy har Statsforvaltaren motsegn til reguleringsplan E39 Bolsønes, jf. T-1442/21.

Forslag til endring i planbestemmelsene som omhandler støy:

§ 3.2 Støy

- Anbefalingene i «Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging» T-1442/2021, med grenseverdier for utendørs støynivå i tabell 2, legges til grunn for støyvurderinger.
- Bygninger med støyfølsomt bruksformål som får støynivå fra vegtrafikk over Lden 55 dB utredes for innendørs støy som angitt i NS 8175 klasse C (30 dB Lp,A,24t) og en uteoppholdsplass (55 dB Lden) på størrelse opp til 15 m².
- Dersom kost-/effektivitetsvurdering viser at det er uforholdsmessig kostbart å tilfredsstille kravene i lydklasse C, kan klasse D for rom med støyfølsomt bruksformål (35 dB Lp,A,24t) for bygg ført opp før 1987 vurderes som ambisjonsnivå for støy etter gjennomført plan/prosjekt. Dette gjelder for de lokale skjermingstiltakene.
- Boliger med høy vernegrad blir utredet etter NS 8175 klasse D (35 dB Lp,A,24t).
- Plassering og utstrekning av støyskjermer framgår av støysonekart. Eiendommer med boenheter som kan bli vurdert for støy er oppført i figur 70 i planbeskrivelsen.
- Støy i anleggsperioden håndteres i samsvar med kap. 6 i T- 1442/2021. Ved overskridelse av grenseverdier angitt i tabell 4 skal avbøtende tiltak vurderes.
- Støyskjermer og støyvoller skal være ferdigstilte før veganlegget blir tatt i bruk.

Postadresse
Statens vegvesen
Utbygging
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Prinsensgate 1
7013 TRONDHEIM

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Fakturamottak DFØ
Postboks 4710 Torgarden
7468 Trondheim

Innholdet og ordlyden har kommet fram gjennom epostutveksling mellom Statsforvaltaren og Statens vegvesen. Nye bestemmelser til planforslaget er lagt ved og der endringene er vist med blå skrift.

Om manglende utredning av vegsystemene:

Flere alternativer for hvordan kryssingen mellom gang-/ sykkelvegene og kjørevege ble vurdert tidlig i planprosessen. Det ble sett på flere varianter og der mange ble forkastet av forskjellige årsaker. Vi mener at den foreslåtte løsningen gir den beste løsningen samlet sett. Vi har blant annet sett på løsninger med nedsenket E39/rundkjøring og der gang/sykkelvegen blir lagt lagt over. Vi mener at denne løsningen gir flere negative konsekvenser, samlet sett, enn det som oppnås positivt for støysituasjonen.

Fordelene, med den løsningen som er fremmet mener vi er en samlet vurdering av flere forhold. Støyproblematikken er godt løsbart med lokale tiltak. Langs Fannestrandvegen er det lagt inn tiltak langs vegen, og vi ser at dette gir en positiv effekt. Det er også gjort beregninger der det er lagt inn skjerm over tunnelportalen og på en mur i området. Det ga ingen effekt for bygningene i Fuglesetvegen/Tostenvegen fordi terrenget stiger så mye.

I hovedsak har vi lagt vekt på flomsituasjonen, gode trafikkløsninger for alle trafikantgrupper og at støysituasjonen i sum ikke blir vesentlig forverret. Det er kun i området over tunnelportalen som vil oppleve en forverret situasjon, og der vil vi gå inn med lokale tiltak. Vi har hevet E39 noe (om lag 2,5 m) av hensyn til grunnvann, flom og havnivåstigning – i tillegg til at det gir forbedret stigning opp Enevegen. Når gang/sykkelvegen legges under kjørevegen vil senkningen bli mindre, og gjør blant annet at den munner ut mer på nivå med de lavere områdene sør for E39 inkludert Verftsgata.

Frihøyden på en kjøreveg må være minimum 5 meter, mens det for gang- og sykkelvegen er nok med ca. 3 m. Denne høydeforskjellen er en viktig faktor i vurderingene. Dagens veg ligger på kote 6.

Alternativ a:

Med et alternativ med full nedsenkning av kjørevegen, slik at gang/sykkelvegne vil følge dagens vegnivå, vil vegen komme så lavt at den vil bli liggende under kote null. I hvor lang utstrekning hovedvegens armer mot rundkjøringen må forlenges i øst/vest-retning har vi ikke sett på, annet at det vil være betydelige lengder for å oppnå stigningskravene til en hovedveg. Samtidig vil stigningsforholdene i Enevegen bli så stor at denne arma må tas ut av rundkjøringen. Enevegen vil da måtte kobles til hovedvegen (framtidig fv. 662) med en ny linje som vil påvirke enten Rema1000-butikken eller Felleskjøpet sitt anlegg svært negativt. Trolig vil også krysset med Birger Hatlebakks veg bli berørt. I tillegg må vegen legges i en tett konstruksjon, der det må være mulig pumpe ut vannet. Dette er en meget fordyrende konstruksjon og store driftskostnader.

Alternativ b:

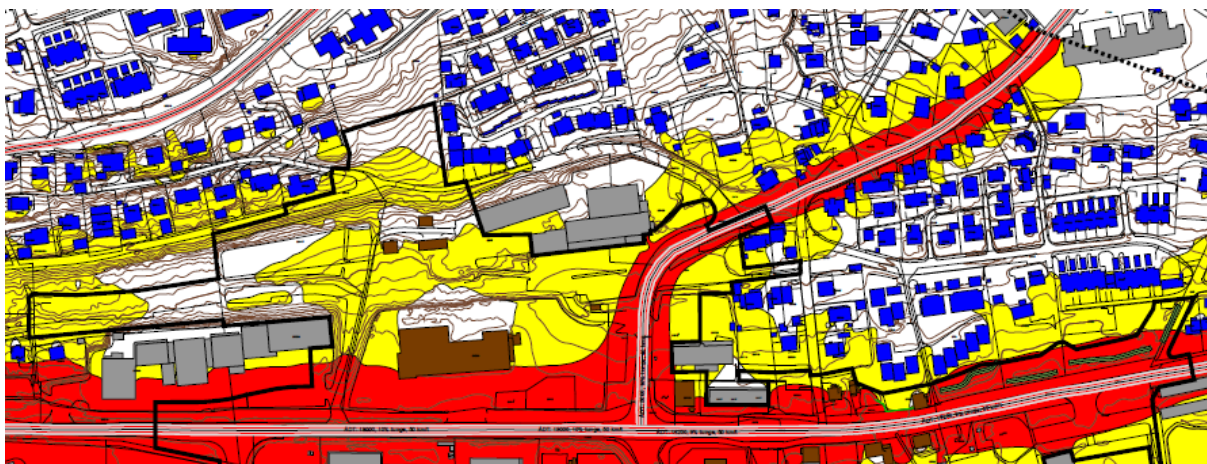
Vi har beregnet at kjørevegen, uten tett konstruksjon, maksimalt kan senkes til bunn kote 4 for at stigningen i Enevegen kan aksepteres. Det vil si at gang/sykkelvegen da vil måtte heves til kote 10, og i form av en brukonstruksjon. Fra dagens nivå vil det si en høydeforskjell på 4,5 meter. Den foreslåtte løsningen har en høydeforskjell langs gang/ sykkelvegen på 3 meter, noe som ifølge handbøkene er en akseptabel stigning for gang/sykkelveg. Hvordan denne mellomløsningen, med delvis senket kjøreveg og hevet gang/sykkelveg blir å fungere i nord/sør-retningen, har vi ikke sett på.

Tidlig i planarbeidet ble disse alternativene forkastet av vegtekniske årsaker og det ble ikke gjort støyberegninger for dem.

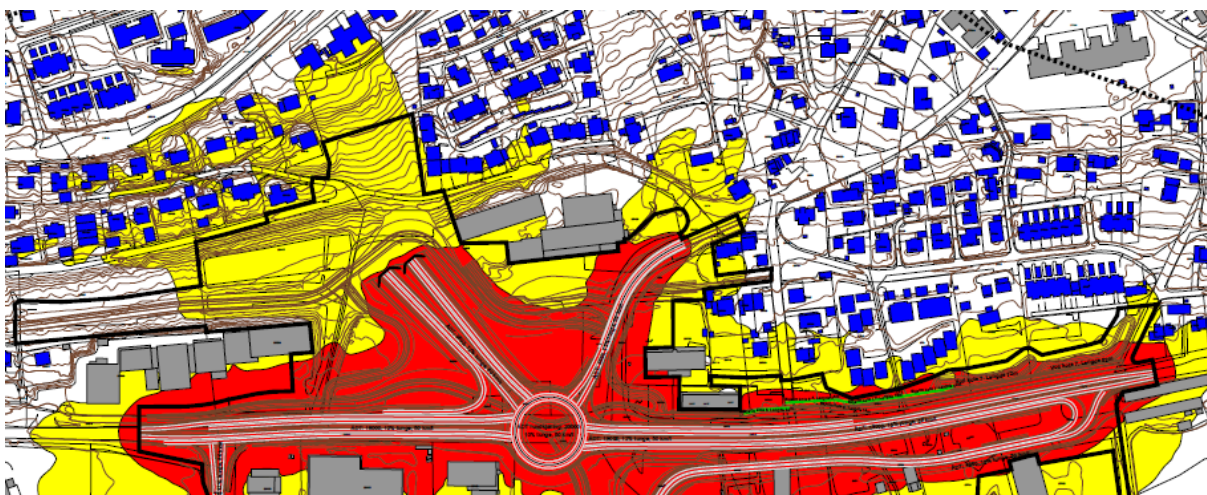
Det er ikke gjort beregninger av klimagassutslipp for noen av disse alternativene, men begge de to løsningene, som er skissert ovenfor, vil medføre store betongkonstruksjoner.

Støy for 0-alternativet og full utbygging:

Figurene nedenfor viser beregnet støy i 4 meters høyde, skjermingstiltak og for beregningsåret 2050. Vi anser at figuren for dagens situasjon fremregnet til år 2050 kan sammenlignes en løsning der gang- og sykkelvegen legges over kjørevegen. Helt identisk vil det ikke være, men det er den mest sammenlignbare situasjonen som det er beregnet støy for.



Figur 1 Støysoner beregnet for dagens situasjon i beregningsåret 2050



Figur 2 Støysoner beregnet for full utbygging i beregningsåret 2050

Områdene som får noe ekstra støybelastning for bygninger med støyfølsom bruk, er ikke vesentlig større ved full utbygging enn det den vil være uten utbyggingen. Boenhetene som får den ekstra belastningen, ligger ved tunnelportalen.

Andre alternativer:

Det er gjort støyberegninger for en situasjon med 2 meter høy skjerm over portalen og langs muren ved forskjæringen. Denne skjermen ga liten effekt for boligene i området, fordi terrenget stiger på bratt mot nord.

Det er også sett på støyutbredelse med rundkjøring lagt ca. 1 meter lavere enn i framlagt plan. Støybildet for en slik løsning er så godt som identisk og viser at en heving som foreslått ikke gir økt utbredelse av støy. De boenhetene som ligger i gul støysoner, og som ikke oppnår tilfredsstillende

lydnivå jfr. T-1442/21 sine krav, vil få vurdert lokale skjermingstiltak. Dette framkommer ikke av støysonekartene, men er en forpliktelse i planbestemmelsene.

De negative konsekvensene av en senkning av kjørevegen under gang-/sykkelvegen er vurdert opp mot støybelastningen som foreslått løsning medfører. Senkning av kjørevegen vil medføre større arealinngrep fra både kjørevegen og overgangsbroer for gang-/sykkelveg. I en mulig storflomflomsituasjon vil konsekvensene ved en eventuell stengt kjøreveg være større enn en stengt gang-/sykkelveg. I en storflomsituasjon vil stengetiden for foreslått løsning være ca. 1,5 til 2 timer, noe som er akseptabelt for en gang/sykkelveg, men som ikke er bra for kjørevegen. Med senket kjøreveg, uten tett konstruksjon, vil stengetid oppstå oftere og vare lengre.

Fylkeskommune peker i sin merknad på at det er uheldig med stigningene som er lagt inn i gang/sykkelvegssystemet, men har ikke varslet innsigelse til planforslaget. Det som er vist i planen er innenfor kravene i håndbok om sykkelvegløsninger. Alternative løsninger, det vil si å legge gang/sykkelveg over kjøreveg, gir større høydeforskjeller mellom overgangsbruer og dagens vegnivå, noe som vil måtte hentes inn i lengden på både brukonstruksjon og fyllinger. Det vil gi en dårligere løsning for myke trafikanter.

Tilbakemeldingen fra Statens vegvesen til fylkeskommunen sine merknader til planforslaget vil være den samme som til Statsforvaltaren.

Spørsmålet rundt dette med alternativ plassering av vegene ble drøftet i møte 20.4.2022, der representanter fra Molde kommune, M&R Fylkeskommune, Statsforvaltaren i M&R, NVE og Statens vegvesen deltok. Vi er av den oppfatning at det ble oppnådd forståelse for de valgene som er gjort angående plassering av vegsystemene.

Statens vegvesen håper at med de foreslåtte endringene i planbestemmelsene, og utredningen som er gjort ovenfor, at Statsforvaltaren i M&R kan trekke sin innsigelse til planforslaget. Vi ber om en rask og skriftlig tilbakemelding på dette.

Vi ber om at svarbrevet også sendes direkte på epost til:

tone.hammer@vegvesen.no

harald.johnsen@vegvesen.no

hogne.frydenlund@molde.kommune.no

Utbygging midt

Med hilsen

Tone Hammer
planleggingsleder

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Vedlegg: 1

Kopi
Kristin Eide