



Naturvernforbundet i Molde

Molde 20.07.19

firmapost-midt@vegvesen.no

Planprogram og varsel om oppstart for E39 Bolsønes-Kviltorp

Vi ser av høringsutkastet at det er lagt stor vekt på vedtatt kommuneplan, vedtatt bypakke og Nasjonal transportplan med Møreaksen. Naturvernforbundet er imot Møreaksen. Vårt standpunkt er at elektriske ferger over fjorden er det beste for miljøet.

Vi mener at flere av forutsetningene som ble lagt til grunn for vedtakene både er usikre og lite oppdaterte. Klima- og miljøutfordringene, både lokalt, nasjonalt og globalt, er av en slik karakter at det blir feil å bruke miljø som grunnlag for å fortsette planleggingen av en fire felts veg på Fannestranda selv om de to nye kjørefeltene blir kalt kollektivfelt-/sambruksfelt. Det viktigste miljømålet må være en byutvikling med mindre biltrafikk. Vi ønsker derfor en gjennomgang av konkrete virkemidler for å få redusert trafikken.

Vi mener at en fire felts veg vil legge forholdene til rette for mer biltrafikk og vil derfor ikke fremme en bærekraftig utvikling av byen. Vi er derfor uenige når bypakken sin firefeltsdel med bompengereinnkreving blir brukt som argument for å bedre forholdene for kollektivtrafikken, gående og syklende.

Når vi er imot en fire felts veg inn mot sentrum, er det både på grunn av miljø, klima, natur og landskap.

Vi mener at det er viktig å ta vare på det som er igjen av strandområde mellom dagens veg og sjøen. Dette er et mye brukt aktivitets- og friluftsområde for hele byen. Det er viktig å unngå reduksjon av de opparbeidde fri- og grøntområdene langs E39. Selv om naturen på nordsida av E39 først og fremst er et hage- og parklandskap, har området likevel viktige biologiske funksjoner knyttet til blant annet et rikt fugleliv.

Vi mener at Fannestranda er et kulturhistorisk landskap og at området er en viktig del av byens identitet. Den planlagte breddeutvidelsen vil overskride landskapet sin tålegrense. Ett av særpregene i landskapet er strandområdene på den ene siden av E39 og hage/parkområdene på den andre. Forbindelsen mellom landskapselementene vil bli ødelagt med en breddeutvidelse av E39. Dette på grunn av at en breiere veg vil få en større barriereeffekt enn dagens veg. Vi er derfor uenige når det i planprogrammet gis inntrykk av at reguleringsplanen skal minimere barrierevirkningen av E39.

Vi er enig i bypakken sine mål om at flere skal sykle, gå og reise kollektivt og at andelen bilreiser skal ned. Den inneholder flere gode forslag om nye gang- og sykkelveger. Det er også positivt med bedre framkommelighet for myke trafikanter, kollektivtransport og næringstransport og mål om lavere utslipp og mindre støy. Det hjelper likevel lite med gode mål uten bruk av politiske virkemidler for å nå målene. Vi er uenige i at flere kjørefelt på Fannestranda er nødvendig for å unngå økt bilbruk i byen.

Vegmyndighetene og kommunen bør heller sette i gang arbeidet med en gjennomføring av kommunens plan for syklende og gående. For syklistene er den største utfordringen en god forbindelse fra Reknes til Elvegata. Langs Sandvegen/Parkvegen/Øvre veg er det ikke plass til en sykkelveg og i bypakken er det ikke foreslått en sykkeløsing gjennom Storgata. Vi ser også behov for en god sykkeltrase fra området ved Molde videregående til Fuglset (Rema 1000) og så gjennom Retiroskogen til Bergmo ungdomsskole.

Langs Fannestranda er det en god gang- og sykkelveg, men dessverre er den sterkt støyuutsatt. Vi vil foreslå at støyen for gående og syklende ved en bilhastighet på 60 km/t og ved 50 km/t blir beregnet.

Vi ser av bypakken at fylkeskommunen har utredet mulighetene for at kollektivtransport kan konkurrere med bil som transportmiddel. Det ble vist til erfaring fra andre byer og som viser at selv med en omfattende satsing på kollektivtilbudet er det vanskelig å få ned biltrafikken dersom satsingen ikke blir kombinert med restriksjoner på biltrafikken. Kollektivtransport er et effektivt miljøtiltak først og fremst i samspill med et restriktivt forhold til biltrafikken. Slike restriksjoner kan være økte kostnader for billisten, redusert framkommelighet eller færre parkeringsplasser/parkeringsrestriksjoner. Det er altså behov for en rekke tiltak. Vi mener at det er langt fra nok å foreslå at personbiler med to eller flere kan bruke kollektivfelt-/sambruksfelt. Vi vet at de fleste personreisene skjer uten passasjer i bilen og vi tviler på om politiet vil prioritere passasjerkontroll i kollektivfelt-/sambruksfelt.

En bompengpris lavere enn busspris og der de fleste arbeidspendlerne til sentrum har gratis parkering, vil ikke redusere trafikken.

I saksutredningen til bypakken foreslår rådmannen at det utarbeides en samlet kollektivstrategi som grunnlag for å gjennomføre tiltak på kort og lang sikt. Vi kan ikke se at planprogrammet tar opp nødvendigheten av en temaplan for kollektivtrafikken.

Ved å flytte tunnelmunningen til Fuglsetkrysset, fører det til at Nettbuss sitt bedriftsområde blir ødelagt. Dette kan svekke kollektivtrafikken. Konsekvensene må utredes og ikke minst må det vises til et alternativt driftsområde for bussene slik at det blir enkelt å komme inn i rutetraseene. Etter hvert vil det også komme el-busser i Molde og disse trenger oppstillingsareal for ladning.

I bypakken er det lagt til grunn at fylkeskommunen skal ha et økonomisk ansvar på minimum 5 % av totalt investeringsbeløp i bompengeperioden og at kommunen vil legge til grunn en kommunal egenandel på 5 % av totalt investeringsbeløp i bompengeperioden. Slik som økonomien er og trolig vil komme til å bli i årene framover, er også dette en del av usikkerheten i bypakken. En annen sak er politiske synspunkt om bruk av bompenge til andre samferdselstiltak enn bilveg.

Det tidligere vedtaket om en bytunnel fra Reknes og med avkjøring i tunnelen til Molde parkeringshus, har nå blitt uaktuelt på grunn av Møreaksevedtaket om tunnel fra Julsundet og inn mot byen. Vi ser at det er uavklart hvordan et kryss med E39 bør og kan utformes inne i fjellet og at uansett vil det bli svært kostbart ut fra de krav som gjelder i dag med en avkjøring til Reknes. Dette kan tolkes som om det er usikkert om det i det hele tatt er aktuelt med et kryss i tunnelen. Blant annet ut fra opplysningen om at tunnelmunningen måtte flyttes fra Felleskjøpet til Fuglset på grunn av for brå overgang fra en høgstandard tunnel med høgt fartsnivå til et sterkt trafikkert kryssområde ved Felleskjøpet. Vi vil foreslå at et eventuelt kryss til Reknes snarest blir avklart med Vegdirektoratet. Vi regner med at krysskostnaden ikke er tatt inn i finansieringsplanen for Møreaksen. Her er det også en usikkerhet.

Vi mener at det er behov for god kunnskap om trafikkmønsteret. I forslaget til planprogram er det opplyst at tellinger viser at det aller meste av trafikken østfra skal til Molde. Vi mener at det også er viktig med kunnskap om hvor reisene starter og hvor de slutter. Vi regner med at en vesentlig del av trafikken kan defineres som småturer med bil og en del av de reisene derfor kan erstattes av buss eller sykkel ved bruk av aktuelle virkemidler.

Vi vil foreslå at det blir gjort beregninger om hvor mye større trafikken på Fannestranda vil bli med en Møreakse sammenlignet med fortsatt ferger over fjorden. Et sentralt argument for Møreaksen er målet om større bo- og arbeidsmarkedsregioner og konsekvensen av det må bli mer trafikk.

Vi ser behov for klare definisjoner på rushtidsproblemene som det er vist til i planprogrammet. Både omfang og varighet. Antall personer i privatbilene må registreres i en periode og det er behov for informasjon om punkt/områder der trafikken andre steder enn på Fannestranda eventuelt har en tendens til å gå sakte. Resultatet av en raskere framdrift for bussene ved fire felt, kan oppheves av trafikkork andre steder i sentrum på grunn av en generell økning i biltrafikken ved fire felt og større bilkapasitet. Vi mener at dette må vurderes samlet i en kollektivplan. Det er derfor ikke nok at kun trafikkvirkninger for øvrig vegnett i planområdet, slik som det er vist på kartet i planprogrammet, blir beskrevet.

Vi ønsker at flere fagkompetanser enn det som kommunen og Statens vegvesen har blir representert i planleggingsarbeidet. Transportøkonomisk institutt har en forskergruppe for byutvikling og bytransport. Den utvikler blant annet kunnskap som skal sikre nullvekst i biltrafikken i byer og har erfaring i bruk av virkemidler. Andre oppgaver for forskergruppen er areal- og transportutvikling for klimavennlige, attraktive og levende byer, sentrumsutvikling samt effektive og miljøvennlige bytransportsystemer.

- Vi går inn for en plan uten fire felt på Fannestranda, men eventuelt med nye avkjørsel- og kryssløsinger som for eksempel rundkjøringer langs E39 og planlegging av flere underganger.

- Vi mener at konsekvensene av flere kjørefelt blir flere biler på Fannestranda og mer trafikk på det andre vegnettet i byen. Dette må utredes.
- Vi er imot Møreaksen. Det mest miljøvennlige alternativet er elektriske ferger over fjorden.
- Det må legges fram konkrete trafikkdata og beregninger. Blant annet prognoser for den økte trafikken på Fannestranda på grunn av Møreaksen. Disse må sammenlignes med trafikk tall ved fergealternativet.
- Det må avklares om Vegdirektoratet kan godkjenne et kryss i Møreaksetunnelen for en avkjørsel til Reknes.
- Det må utføres vurderinger og analyser av virkemidler for å få redusert personbilbruken inn mot sentrum. Blant annet ved en kombinasjon av kjøprising og reduksjon av gratisparkeringen i sentrum.
- Vi ser behov for klare definisjoner på rushtidsproblemene som det er vist til i planprogrammet. Både omfang og varighet.
- Arbeidet med en handlingsplan for kollektivtrafikken må komme i gang og prosessen må samkjøres med det meldte planarbeidet for Fannestranda.
- Konsekvensen for kollektivtrafikken på grunn av at Nettbuss mister sitt bedriftsområde må utredes.
- Støybelastningen for gående og syklende langs Fannestranda må beregnes.
- Det må planlegges og bygges flere gang- og sykkelveger i byen uavhengig av bypakken.

Vennlig hilsen
 Naturvernforbundet i Molde
 v/Knut Løken, sekretær
 Lillevikvegen 4A
 6412 Molde

Kopi: postmottak@molde.kommune.no

E-postadresse: molde@naturvernforbundet.no Naturvernforbundet i Molde er på Facebook
www.naturvernforbundet.no/mr