



Kristiansund kommune

I medvind uansett vær

Arkiv: R-286
Arkivsaksnr: 2015/34170-27
Saksbehandler: Johan Kindeberg
Dato: 20.11.2018

Saksframlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Plan- og bygningsrådet	19/10	24.01.2019

R-286 - RV. 70, RENSVIKKRYSET - RENSVIKHOLMEN, DETALJREGULERING, 1. GANGS BEHANDLING

Vedlegg

- 1 [Plankart](#) (2 blad), 13.12.2018
- 2 [Planbestemmelser](#), 10.1.2019
- 3 [Planbeskrivelse](#), 13.12.2018
- 4 [Eiendommer innenfor planområde](#), desember 2018
- 5 [Støyutredning med støysonetegninger](#), 5.12.2018
- 6 [Merknadshefte](#), januar 2019
- 7 [Tegningshefte](#), desember 2018
- 8 [Arkeologisk fagrapport](#), 2017
- 9 [Geoteknikkrapport](#), 20.9.2018

Saken legges frem for plan- og bygningsrådet med følgende forslag til vedtak:

Rådmannens innstilling

Plan- og bygningsrådet legger forslag til detaljregulering for riksvei 70 Rensvikkryset – Rensvikholmen, ut til offentlig ettersyn i seks uker.

Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 12-10.

Behandling i Plan- og bygningsrådet - 24.01.2019

Plan- og bygningsrådet samlet seg om følgende tillegg til rådmannens innstilling:

Før høring og offentlig ettersyn må følgende endringer gjøres:

Bestemmelsene suppleres, slik at pkt. 4.4 vei f_SKV03 skal være felles for gnr. 137, bnr. 1, 589, 590 og 591.

Plankartet må oppdateres i henhold til oppdatert eiendomskart for de fire eiendommene.

I samsvar med rådmannens innstilling og overnevnte tillegg, gjorde plan- og bygningsrådet følgende enstemmige

vedtak:

Plan- og bygningsrådet legger forslag til detaljregulering for riksvei 70 Rensvikkrysset – Rensvikholmen, ut til offentlig ettersyn i seks uker.

Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 12-10.

Før høring og offentlig ettersyn må følgende endringer gjøres:

Bestemmelsene suppleres, slik at pkt. 4.4 vei f_SKV03 skal være felles for gnr. 137, bnr. 1, 589, 590 og 591.

Plankartet må oppdateres i henhold til oppdatert eiendomskart for de fire eiendommene.

Saken gjelder

Plan- og bygningsrådets behandling av spørsmålet om høring og offentlig ettersyn av forslag til detaljregulering for riksvei 70 – Rensvikkrysset – Rensvikholmen. Formålet med planen er å legge til rette for en mer effektiv trafikkavvikling i krysset riksvei 70, Freikollveien og fylkesvei 265, Kvalvågveien, samt å forbedre de fysiske forhold for myke trafikanter i strekningen Rensvik – Rensvikholmen. Forslaget er utarbeidet av Statens vegvesen sammen med Kristiansund kommune.

Bakgrunn

Planområdet ligger på nordre Frei, cirka fem kilometer sørøst for Kristiansund sentrum, med utgangspunkt i Rensvikkrysset, vegkrysset mellom riksvei 70 (Freikollveien) og fylkesvei 265, (Kvalvågveien).

Olanområdet strekker seg fra krysset Furubakken-Freikollveien i sørvest til Omsundbroa på Rensvikholmen i nord, og krysset Kvalvågveien-Omsundveien i sørøst. Sideareal på begge sider av riksveien og fylkesveien inngår også. Planutstrekkingen er totalt cirka én kilometer på riksveien og cirka 330 meter langs fylkesveien. I tillegg kommer foreslått omlegging av lokale veier og tilrettelegging av lokal samlevei.

Like sørvest for planområdet for riksvei 70 Rensvikkrysset – Rensvikholmen, er det planlagt en undergang for planfri og sikker kryssing av riksveien for myke trafikanter ved Rensvik skole. Denne undergang er regulert i riksvei 70 undergang Rensvik¹. Etablering av undergangen, vil inngå i ombyggingen av Rensvikkrysset, og vil gi et sammenhengende og mer trafiksikkert gang- og sykkelveinett i området.

¹

<https://geoinnsyn3.nois.no/geoinnsyn/#?application=gi3orkide&project=kristiansund&lon=440242.31&lat=6996857.83&zoom=16&guid=b54decee-7aef¶ms=10000000&layers=1008,8015,8012,1003,1002,1001>

Ved varsel om oppstart, tar man iblant med rikelig med areal for å kunne ha tilstrekkelig rom for aktuelle alternativsvurderinger. Våren 2018 så man behov for å utvide planområdet på Rensvikholmen nordover for å ha tilstrekkelig areal til planlegging av løsning med gang- og sykkelbru og noe omlegging av tilkomster og kryss i forbindelse med dette.

I dag er Rensvikkrysset utformet slik at det er kjørende på fylkesveien som har forkjøringsrett. Dette bidrar til trafikkavviklingsproblemer fremfor alt i rushtiden. Trafikken går hovedsakelig i retning til og fra Kristiansund sentrum, men det er også en del trafikk fra fylkesveien og sørover retning skole og barnehage. Lange køer oppstår i begge retninger på riksveien sørover fra Rensvikkrysset, spesielt om morgenen.

Kapasiteten i ulike kryssutforminger er beregnet i eget forprosjekt. Resultatene viser at det er nødvendig å bygge en rundkjøring i Rensvikkrysset. Forprosjektet er nærmere beskrevet i planbeskrivelsen².

Det er behov for en bedre tilrettelegging for gående og syklende i området. Ikke minst gjelder dette tilrettelegging for trygg skolevei, men også trygg kryssing av riksvei 70 på Rensvikholmen for gang- og sykkelferdsel til og fra Løkkemyra og Kristiansund sentrum.

Det er i dag seks holdeplasser for kollektivtrafikken innenfor planområdet. Det er viktig å sikre gode og naturlige sammenhenger mellom ganglinjer og holdeplasser for kollektivtrafikk.

Stigningsforholdene på riksvei 70 i Freikollveien nord for Rensvikkrysset varierer fra cirka åtte til cirka ti prosent. På dager med glatt vei var det tidligere et problem med stans og start, i stigningen fra Rensviksundet og opp mot krysset, særlig for tunge kjøretøy. Denne strekningen ligger nå under strategi for «bar veg», som innebærer høyeste fokus på drift og vedlikehold. Man har ikke utfordringen med full stopp og start i bakken i samme grad som tidligere.

En endring i trafikkmønsteret vil naturlig utløse behov for endringer av sidearealet. Et overordnet mål er å bedre trafikksikkerheten, noe som også innebærer sanering av direkte tilkomster fra hovedveinettet. Dette medfører i større grad samleveier til boligområdene, hovedsakelig sør for Rensvikkrysset.

Målsettingen med planen

Målsettingen med planen kan, forenklet, deles inn i fire overgripende punkter som følger:

- Forbedret framkommelighet og reduserte barriereeffekter av riksvei 70, samt økt sikkerhet, for myke trafikanter.
- Forbedret avviklingskapasitet for kjøretøy i Rensvikkrysset.
- Bedre framkommelighet for, og tilgjengelighet til, kollektivtrafikken.
- Forbedret universell utforming.

Planen skal vise alle arealinngrep som er nødvendige for oppnåelse av målpunktene ovenfor. Dette gjelder hovedvei med fyllinger og skjæringer, gang- og sykkelveier, avkjørsler, støyskjermingsområdene og busslommer. Detaljreguleringen skal gi hjemmel til å gjennomføre nødvendige tiltak i tråd med plan.

² Statens vegvesen, 2018, Vurderte løsningsalternativer for Rensvikkrysset: *Planbeskrivelse*, 5.3.1

Forholdet til overordnet plan og delplaner samt gjeldende reguleringsplaner og nasjonale retningslinjer

Kommuneplan for Kristiansund

Kommuneplan for Kristiansund 2009-2020³ ble vedtatt 22.2.2011. I planens arealdel er det aktuelle detaljreguleringsområdet avsatt til; nåværende boligområder, LNF-områder, forretning, idrettsanlegg, veiareal og annet byggeområde. En liten del, helt i nord, på Reinsvikholmen, omfattes av flystøysone.

Den røde linjen på kommuneplankartet viser forslag til langsiktig løsning for riksvei 70 i ny trasé, med en cirka 720 meter lang tunnel fra området ved Rensvik skole til Rensviksundet. Parsellen er tenkt å videreføres med ny bru over sundet. Forarbeidet er gjort i en overordnet vurdering i 2010-2011 i et samarbeid mellom Kristiansund kommune og Statens vegvesen. En slik løsning ligger eventuelt langt fram i tid, og ikke innenfor bypakkens løsninger.

Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning

Forskrift om konsekvensutredninger⁴ gir rammer for å avgjøre om en plan skal inneholde en konsekvensutredning. Tiltaket er så lite at det ikke automatisk utløser krav om konsekvensutredning, jamfør vilkår i § 6. Planer for veianlegg skal etter § 8 uansett størrelse også vurderes opp mot vilkår i § 10. Planen rører ikke ved noen av disse vilkårene. Det er derfor ikke krav om konsekvensutredning for reguleringsplanen for Riksvei 70 Rensvikkrysset-Rensvikholmen.

Kommunale delplaner og aktuelle dokumenter som har innvirkning på planleggingen

- Trafikksikkerhetsplan for Kristiansund kommune er under rullering, og legges ut på offentlig høring i desember 2018. Ett av innspillene fra publikum er sikker kryssing for myke trafikanter i Rensviksundet.
- I «Hovedplan for sykkel i Kristiansund»⁵ ligger planområdet innenfor hovedrute 1, som er riksvei 70. Anbefalt systemløsning på strekningen er gang- og sykkelvei. Både Rensvikkrysset og Rensviksundet er påpekt som problempunkter for syklistene. I Rensvikkrysset blir det vist til at trafikkbildet er uoversiktlig på grunn av avkjøring til bensinstasjon og T-kryss hvor riksveien svinger uten forkjørsregulering. I Rensviksundet skifter gang- og sykkelveien side, og det er behov for utbedret kryssing av riksveien.
- I forbindelse med forarbeidet til bypakke Kristiansund, fikk Møre og Romsdal fylkeskommune og Statens vegvesen utarbeidet en rapport for utredning av kollektivtrafikken i Kristiansund⁶. I rapporten er det identifisert framkommelighetsproblem for kollektivtrafikken på Rensvik, dette gjelder spesielt gjennom Rensvikkrysset. Det anbefales også at det blir lagt til rette for innfartsparkering i Rensvikområdet så snart det blir aktuelt å innføre bomsnitt i Kristiansund.

3

https://kart14.nois.no/orkide/Content/plandialog/GetGIplanregisterFil.aspx?systemid=arkivnavn_EPHORTE%7c226653&k=1505&arkivnavn=EPHORTE

⁴ Klima- og miljødepartementet, Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 1.7.2017: *Forskrift om konsekvensutredninger*

⁵ Statens vegvesen Region midt, Møre og Romsdal fylkeskommune og Kristiansund kommune, 28.10.2014: *Hovedplan for sykkel i Kristiansund*

⁶ Asplan Viak AS, Statens vegvesen, Møre og Romsdal fylkeskommune, 30.4.2014: *Kollektivplan Kristiansund*

Sentrale rundskriv og retningslinjer som har vært relevante for planarbeidet:

- Rundskriv T-2/08: Om barn og planlegging⁷
- Rundskriv T-5/99 B: Tilgjengelighet for alle⁸
- Nasjonale føringer for universell utforming, her under temaveileder: Universell utforming og planlegging etter plan- og bygningsloven⁹
- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen¹⁰
- T-1442, Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegginga¹¹
- T-1520, Retningslinje for vurdering av luftkvalitet i arealplanlegging¹²

Forslaget medfører endring av, eller grenser til, følgende reguleringsplaner

- 19910001 - Rensvik småbåthavn, vedtatt 19.03.1991, endres til dels.
- R-173 - Riksvei 16, kryss Seivikveien - Nordsund bru (vegplan), vedtatt 2.10.1979, endres til dels.
- 20030001-02 Rensvik Øst del 1, vedtatt 30.9.2003, sist endret 22.2.2005.
Rensvik Øst del 1 ligger øst/sør-øst for riksvei 70 og fv. 265. Planen inneholder hovedsakelig (eksisterende) boligformål, kombinerte arealer til forretning/næring, offentlige arealer og arealer for idrettsformål, Rensvikbanen, endres til dels.
- R-264 Riksvei 70 undergang Rensvik, vedtatt 09.09.2014, grenser til planområdet.

Oppstart av reguleringsarbeid, samråd og medvirkningsprosess

Oppstart av planarbeidet ble varslet 26.8.2015 og annonsert i Tidens Krav og på kommunen og vegvesenet sine hjemmesider, i medhold av plan- og bygningslova (PBL) § 12-8. Det ble samtidig sendt brev med varsel om oppstart til offentlige instanser samt berørte grunneiere og andre interessenter, med frist for innspill og merknader til planoppstarten den 1.10.2015.

Det ble 16.3.2018 varslet om utvidelse av planområdet. Berørte grunneiere ble tilskrevet.

Forslagsstiller har søkt samarbeid med offentlige myndigheter og for øvrig foretatt de nødvendige plankontakter omkring sentrale tema. Administrasjonen har gitt planlegger anbefalinger om planavgrensning, innhold og utforming av reguleringsplanen. Det er holdt et antall samrådsmøter.

Forslagsstiller har mottatt åtte skriftlige uttalelser og innspill ved planoppstart, disse er:

- Fylkesmannen i Møre og Romsdal
- Møre og Romsdal fylkeskommune
- Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)
- Kystverket Midt-Norge
- Kristiansund kommune, barn og unges representant
- Terje Engvik
- Arne Folkestad
- Atrium AS på vegne av Smart fuel AS, tidligere Norske Shell AS

⁷ Miljøverndepartementet, 12.6.2008: *Om barn og planlegging*

⁸ Miljøverndepartementet, 29.12.1999: *Tilgjengelighet for alle*

⁹ Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 8.11.2017: *Universell utforming i planlegging etter plan- og bygningsloven*

¹⁰ Miljøverndepartementet, 20.9.1995: *Barn og unges interesser i planleggingen*

¹¹ Klima- og miljødepartementet, 20.12.2016: *Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging*

¹² Miljøverndepartementet, 30.05.2012: *Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging*

Forslagstiller har mottatt seks skriftlige uttalelser og innspill til planarbeidet ved utvidelse av planområdet fra:

- Fylkesmannen i Møre og Romsdal
- Møre og Romsdal fylkeskommune
- Marit Kartveit
- Peder Rensvik
- Kronull eiendom AS
- Egersund net AS

Disse innspill er gjengitt og kommentert av forslagsstiller samt rådmannen nedenfor. Alle uttalelser finnes også i sin helhet vedlagt saken¹³.

Merknader til planoppstart

Fylkesmannen i Møre og Romsdal, merknad datert 28.9.2015

- Samfunnssikkerhet: Fylkesmannen minner om plan og bygningslova sin § 4-3 vedr. gjennomføring av risiko og sårbarhetsanalyse for planområdet. Analysen skal vise alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealet er egnet til utbyggingsformål, og ev. endringer i slike forhold som følge av planlagt utbygging.
- Barn og unge: Boligområdet sør og sørvest for Rensvikkrysset inngår i planområdet. Skulle areal som i dag blir brukt av barn og unge bli omdisponert til andre formål, bør denne gruppen bli hørt og alternative areal tilrettelagt. Fylkesmannen viser til § 5-1 i plan- og bygningslova, og rundskriv T-2/08 om barn og planlegging fra Miljøverndepartementet som gir rammer for planarbeidet på dette området.
- Støy: Størstedelen av planområdet ligger i rød og gul støysone, og støyforholdene må avklares. Det vises til Miljøverndepartementets Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442 med tilhørende veileder.

Kommentar fra Statens vegvesen:

- Det er gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS) i samarbeid med aktuelle etater i kommunen, se kap. 6.15.
- Når det gjelder forholdet til barn og unge og medvirkning i planarbeidet, er det gjennomført en barnetråkkregistrering der flere skoler og barnehager har vært involvert i kartleggingen, se kap. 4.5. Reguleringsplanen har sterkt fokus på tilrettelegging for myke trafikanter i form av funksjonelle gang- og sykkelvegtraseer og hensyn tar også formål skoleveg.
- Det er gjennomført en støyvurdering, se kap. 4.10 og 6.12, samt egen støyrapport.

Rådmannens kommentar:

- Tatt til etterretning.

¹³ Merknadshefte

Møre og Romsdal fylkeskommune, merknad datert 25.9.2015

- Vedr. automatisk freda kulturminne: Slik planavgrensningen nå foreligger, kommer planområdet i direkte konflikt med to tidligere registrerte automatisk fredete kulturminner; Askeladden ID 63634 og ID 129664 – begge bosetning-/aktivitetsområder fra steinalderen. Primært bør man prøve å unngå inngrep i disse kulturminnene og vi plikter på bakgrunn av konflikt å varsle motsegn til planen inntil det eventuelt er gitt aksept for frigivelse etter kulturminnelova.
- Det aktuelle utbyggingsområdet inneholder også et stort potensiale for funn av flere automatisk fredete kulturminner som ligger skjult under markoverflata. Dette innebærer at det må gjennomføres en arkeologisk registrering før den endelige planen eventuelt kan godkjennes. Fylkeskommunen gjør oppmerksom på at tiltakshaver må dekke utgiftene ved en slik registrering, jf. §§ 9 og 10 i kulturminnelova.

De vil først kunne ta stilling til omfanget av registreringen når det foreligger en mer detaljert oversikt over arealbruken, og ber tiltakshaver kontakte fagsaksbehandler for nærmere avklaring om dette.

- Planfaglig vurdering: Møre og Romsdal fylkeskommune har ingen merknader til oppstartvarselets intensjoner eller til planavgrensninga. Intensjonen synliggjør også at planresultatet vil bli gunstigere for barn og unge (enn dagens situasjon) når det gjelder framkommelighet og trafiksikkerhet. Planomtalen må være konkret på dette under virkningskapitlet. Ytterligere kommentarer vil kunne komme når planforslaget blir mer konkret.
- Konklusjon: Det stilles krav til arkeologiske undersøkelser jamfør kulturminneloven §§ 9 og 10. Innenfor planområdet er det allerede kjent to lokaliteter med automatisk freda kulturminne. Møre og Romsdal fylkeskommune varsler at det vil bli reist motsegn mot et planforslag i direkte konflikt med kjente eller nyoppdagete kulturminner. Primært bør inngrep i kulturminner unngås. Dersom inngrep likevel ikke er til å unngå, vil det eventuelt måtte søkes dispensasjon etter kulturminnelova.

Kommentar fra Statens vegvesen:

- Planavgrensning ved utlegging til offentlig ettersyn er vesentlig snevret inn sammenlignet med plangrenser som ble varslet ved oppstart. Verken automatisk freda kulturminne ID 63634 eller kulturminne ID 129664 blir berørt av tiltak i reguleringsplanen.
- Når det gjelder potensiale for nye automatisk fredete kulturminner, ble det høsten 2016 gjennomført arkeologiske registreringer i regi av fylkeskommunens kulturavdeling. Det ble gjort omfattende funn i området, og en har i etterkant hatt egne møter for å avklare omfanget samt eventuelle konfliktpunkter med foreslåtte løsningsalternativer. De arkeologiske funnene er så langt råd er hensyntatt i fremlagt planløsning, men en kommer ikke utenom inngrep i lokalitet ID 223838 som må løses inn i sin helhet som følge av at Hansøyveien må legges om. Videre ser man også behov for å løse inn ID 223781 med bakgrunn i at økt breddebehov for g/s-veg gjør at restarealet av lokaliteten blir veldig lite. Når det gjelder lokalitet ID 223783, vil man måtte løse inn den nordvestlige delen for tilrettelegging av passeringslomme langs østsiden av riksvei 70.
- I forhold til planens avgrensning og målsettinger har tilrettelegging for myke trafikanter, og særskilt skolebarn, høy prioritet i planleggingen. I planbeskrivelsen er det gjort grundig rede for både forkastede og videreførte løsninger samt virkningene av disse.
- Statens vegvesen er kjent med at de kulturminnelokalitetene som må løses inn eller blir delvis berørt som følge av tiltaket, vil måtte graves ut.

Rådmannens kommentar:

- Hva gjelder situasjonen for barn og unge omtales det i planbeskrivelsen kapittel 5.4.3 og 6.5, i forbindelse med vurderte løsninger for gående og syklende samt gang- og sykkeltrafikk, under virkninger av planen.

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), merknad datert 10.9.2015

- NVE viser til brev datert 26.08.2015 som gjelder oppstart av planarbeid for riksvei 70 Rensvikkrysset-Rensvikholmen i Kristiansund kommune, og har ikke innspill til planarbeidet.

Kommentar fra Statens vegvesen

- Merknad tatt til vitende.

Rådmannens kommentar

- Tatt til orientering

Kystverket Midt-Norge, merknad datert 31.8.2015

- Kystverket viser til oppstartvarsel datert 26.08.2015 med vedlegg. Planområdet strekker seg fra eksisterende avkjøring til østre del av Rensvikholmen og sørover via eksisterende riksvegbru over Rensviksundet og til sør for Rensvikkrysset. Kystverket kan ikke se at varslingen tilkjenner planlagte endringer av eksisterende riksvegbru med tanke på bruhøyde/bredde/dybde i sundet.
- Kystverket har ikke merknader til planavgrensning og varsla planformål.

Kommentar fra Statens vegvesen

- Det er korrekt at det ikke skal gjøres endringer på eksisterende riksvegbru i Rensviksundet.
- Merknad tatt til vitende.

Rådmannens kommentar

- Tatt til orientering

Kristiansund kommune - Barn og unges representant, merknad datert 29.9.2015

Barn og unges representant ber om at følgende momenter blir tatt med i det videre planarbeidet og utforming av reguleringsplanen:

- Barnetråkkregistreringen gjennomført våren 2015 ved Rensvik barneskole blir et viktig grunnlag for å se ferdselsveiene/stiene til barn og unge i området, og samtidig se hvor de kritiske punktene i planområdet er.
- Løfte opp viktigheten av å etablere nye gang- og sykkelveier i planområdet, slik at det blir lettere for barn og unge å kunne velge et bevegelsesmønster til og fra skolen/fritidsaktiviteter til fots eller på sykkel.
- Barn- og unges representant vil spesielt peke på kryssing av riksvei 70 ved Rensvikholmen før Omsundbrua som en viktig del i det videre planarbeidet.

Kommentar fra Statens vegvesen:

- Barnetråkkregistreringene har gitt oss nyttig informasjon om benyttede ferdselsårer og framtidige behov, og har lagt til grunn for planleggingen av gang- og sykkelvegløsningene.
- Gang- og sykkelveger med gode og helhetlige løsninger basert på eksisterende og nye forbindelser har hatt høy prioritet i planleggingsarbeidet.

- Det er i planforslaget lagt til rette for planfri kryssing av riksvei 70 ved Rensvikholmen for gående og syklende i form av en broløsning med snarveg-forbindelser til øst- og vestsiden av riksvei 70 ved Rensvikholmen.

Rådmannens kommentar:

- Det er som vegvesenet kommenterer lagt til rette for planfri kryssing av riksvei 70 ved Rensvikholmen for gående og syklende i form av en broløsning med snarveg-forbindelser til øst- og vestsiden av riksvei 70 ved Rensvikholmen. Hvis man står på busstoppet og skal over til busstoppet på den andre siden, kan imidlertid avstanden den foreslåtte løsningen gir, virke noe lang. Rådmannen tilrår at det sees nærmere f.eks på trappeløsninger som kan bedre denne situasjonen under detaljprosjekteringen.

Terje Engvik, Blommenåsen 4, merknad datert 31.8.2015

- Siden så store deler av Rensvik er tatt med i planområdet mener Engvik det er ganske håpløst å be om synspunkt og innspill. Fra hans side er det da foreløpig synspunkter på fremgangsmåte.

Så langt SVV kjenner til, er tiltaket ikke i konflikt med vernet område, truede dyrearter eller viktige friluftsområder og det kreves derfor ikke konsekvensutredning. Engvik har eiendom midt i «episenteret» av tiltaket og synes dette høres veldig provoserende ut. Må en være truet dyreart for at det skal bli snakk om konsekvensutredning?

- Dette er et omfattende tiltak som vil være veldig negativt for de som er berørt under anleggsfasen og etterpå, og Engvik vil så langt det er mulig være en brems for tiltaket etter hvert som de negative konsekvensene viser seg.
- Engvik nevner avslutningsvis at han er positiv til utbedring av vegforholdene på Rensvik, men at det er bedre måter å gjøre det på. Ved å legge til rette for økt trafikk gjennom boligområde som strekker seg fra Omsund bru til Bolga går man baklengs inn i fremtiden.

Kommentar fra Statens vegvesen

- Tema og aktuelle vurderinger i konsekvensanalyser følger en standardisert metodikk, derav formuleringen. En planbeskrivelse, som dette dokumentet er, beskriver og vurderer konsekvensene tiltaket vil ha for miljø og samfunn.
- Når det gjelder gjennomføring av prosjektet, så er det klart at vedvarende gjennomgangstrafikk vil medføre ulemper for de som bor nærmest. Tilrettelegging for gående og syklende vil være en viktig del av prosjektet. Riksvei 70 via Rensvikkrysset er en løsning som vil ha 20-25 års perspektiv som hovedvegløsning. SVV vil bestrebe å få en så smidig gjennomføringsfase som mulig.

Rådmannens kommentar

- Tatt til orientering

Folkestad, merknad datert 17.9.2015

Folkestad viser til informasjonsmøte om planarbeid riksvei 70 Rensvikkrysset–Rensvikholmen den 17.09.15. Flere personer tok i møtet opp den problematiske og farlige kryssingen på Rensvikholmen, det gjelder både for fotgjengere og syklister. Det er sterkt ønskelig og et stort behov for en gjennomgående ferdselsåre for myke trafikanter. Det bor i tillegg barn og ungdommer på Rensvikholmen som må krysse riksveien på vei til skole og fritidsaktiviteter. Også kollektivreisende til Rensvikholmen sliter med å krysse veien.

Folkestad er sikker på at man vil se en betydelig vekst i antall personer som velger sykkel framfor bil på vei til og fra jobb dersom det kommer på plass en gjennomgående og trafikksikker løsning, og at dette vil redusere bilbasert trafikk i Rensvikkrysset. Mange som bor i Rensvik-området jobber på Vestbase eller Løkkemyra, og det er fin sykkelavstand.

Folkestad nevner flere eksempler der manglende tilrettelegging for myke trafikanter skaper trafikkfarlige situasjoner både på Rensvikholmen, i Renabakken og på Omsundbrua. Han etterlyser vilje fra relevante instanser til å ta tak i problemet, og frykter at det vil ta lang tid før en løsning er på plass.

Folkestad ser fire løsninger, og mener alle borde være rimelig raske å få realisert:

1. Lysregulert fotgjengerovergang, men dette alternativ er egentlig ikke gunstig for noen av partene.
2. Gangbru, å la «blåbrua» over riksvei 70 på Goma.
3. Grave inn enkel betongundergang i riksvegens steinfylling opp mot Omsundbrua.
4. Lage steinfylling på vestsiden av riksvei 70 fra busslomme nordover til eksisterende kryssing under Omsundbrua. Dette forslag er nærmere omtalt i vedlagt skisse¹⁴, som jeg oversendte til Kristiansund kommune 2014, men uten å få noen tilbakemelding.

Folkestad ber om at innspillet om Rensvikholmen tas inn i planarbeidet for riksvei 70 Rensvikkrysset–Rensvikholmen. Samtidig ber han om at både Vegvesenet og Kristiansund kommune gjør alt man kan for å få på plass en løsning på Rensvikholmen så snart som mulig, uten å bli forsinket av øvrig planarbeid, m.v. for hele Rensvikområdet.

Kommentar fra Statens vegvesen:

- Merknaden fra Arne Folkestad gjelder i sin helhet den problematiske kryssingen for gående og syklende i Rensvikundet ved Rensvikholmen. Folkestad beskriver situasjonen i dag, og kommer med forslag til aktuelle tiltak for å bedre situasjonen for de myke trafikantene som skal krysse riksvei 70.
- I planforslaget er det lagt til grunn en løsning med gjennomgående gang- og sykkelbro som vil gi den mest optimale løsningen for gjennomgående ferdsel til/fra Frei retning sentrum. Videre er det lagt inn gangforbindelser til broa både fra Kronullveien i vest og Rensvikholmen i øst med forbindelse til tosidige busslommer.

Rådmannens kommentar:

- Tatt til orientering. Rådmannen beklager at Folkestads innspill, med skisse vedlagt, ikke ble besvart eller kommentert av kommunen i 2014.

Atrium AS på vegne av Smart Fuel AS (tidl. Norske Shell AS) v/ Richard Dunlop, merknad datert 15.9.2015

- Viser til mottatt brev, samt tlf. samtale med planprosjektleder 15.09.15. CBRE Atrium er eiendomsforvalter for Smart Fuel AS. Da Shell har en bensinstasjon i gjeldende område, ber de om at Smart Fuel sine interesser hensyntas under planprosessen.
- De ber om at dagens trafikkbilde og arealdisponering beholdes da dette fungerer på en god måte. De ber videre om at det i behandlingen tas hensyn til å bevare adkomstene til stasjonen da dette er en av de viktigste faktorene for den daglige driften. Shell har strenge interne regler for kjøring og tanking av drivstoff som igjen stiller krav til adkomst, areal og kjøremønster utenfor stasjonsområdet. De ber om at inn- og utkjøringene beholdes.

¹⁴ Merknadshefte

- De ber om at CBRE Atrium AS blir registrert som kontaktpunkt på vegne av Smart Fuel/Norske Shell, og at det oversendes ny informasjon så snart dette foreligger. De ønsker å holde en god dialog med prosjektledere og saksbehandlere videre i planprosessen.

Kommentar fra Statens vegvesen:

- CBRE Atrium AS ber på vegne av Smart Fuel AS/tidl. Norske Shell AS om at deres interesser blir ivarettatt i planprosessen. Det har vært flere møter mellom partene der man har redegjort for løsningene og bakgrunnen for disse.
- CBRE Atrium AS ber om at eksisterende tilkomster og trafikk løsninger beholdes. Inn- og utkjøring på riksvei 70 er i dag svært trafikkfarlig, og det er i planforslaget lagt opp til å stenge adkomsten til området fra riksvei 70. Dette har også en sammenheng med at ny kryssløsning senkes vesentlig, og tilrettelegging av vegbanen gjør det umulig å beholde eksisterende tilkomst. Tilkomst til stasjonsområdet fra fv. 265 er av samme årsak lagt noe lengre øst sammenlignet med dagens plassering.

Det er kjørt sporingsberegninger for lange kjøretøy inn og ut av området og det vil være tilstrekkelig areal for større vogntog inne på området selv med stenging av inn- og utkjøring til riksvei 70. Arealbruken er avklart mot de andre næringsdrivende i området, da det i illustrasjon vedlagt planbeskrivelsen foreslås en totalløsning for kjøre-, oppstillings- og parkeringsareal, samt løsninger for gående og syklende til dette området.

- Det er opprettet kontakt, vi har gjennomført møter og dialogen har vært god.

Rådmannens kommentar:

- Tatt til orientering og etterretning.

Merknader til utvidelse av plangrense

Fylkesmannen i Møre og Romsdal, merknad datert 8.4.2018

- Fylkesmannen viser til uttalelse av 28.09.15 i forbindelse med melding om oppstart. I forbindelse med utvidelse av planområdet, gjør fylkesmannen oppmerksom på at planområdet dermed kommer nærmere et lokalt viktig yngleområde for fiskemåke og ærfugl på Småholman, noe som bør vurderes i planomtalen.

Kommentar fra Statens vegvesen:

- Yngleområde for fiskemåke og ærfugl vurderes i planomtalen.

Rådmannens kommentar:

- Tatt til etterretning. Dette er også vurdert nedenfor i forhold til naturmangfold.

Møre og Romsdal fylkeskommune, merknad datert 25.4.2018

- Fylkeskommunen har ingen merknader til utvidelse av planområdet, men minner om de mange automatisk freda kulturminnene som er registrert innen den opprinnelige plangrensa, og at den videre behandlingen knyttet til disse fremdeles er uavklart.

Kommentar fra Statens vegvesen:

- Med foreliggende løsning er de automatisk freda kulturminnene hensyntatt i den grad man klarer dette i forhold til realisering av tiltaket og dets omfang.

Rådmannens kommentar:

- Tatt til orientering.

Marit Kartveit, merknad datert 8.4.2018

- Kartveit er eier av Søndre Rensvikvei 1 og har opplevd økende trafikk i Renabakken med uforsvarlig stor fare for å krysse vegen. Det er ikke mulig å nå bussholdeplass, butikk o.a. uten å krysse riksvei 70 fra Søndre Rensvikvei. Kartveit sier det trolig kan være flere løsningsalternativer, og en forbedring er helt nødvendig. Som en minimumsløsning vil Kartveit anbefale at en overgang markeres som fotgjengerfelt.

Kommentar fra Statens vegvesen:

- Marit Kartveit ønsker bedret tilrettelegging for gående som skal krysse riksvegen fra Søndre Rensvikvei, og ønsker minimum at det blir etablert en fotgjengerkryssing over til g/s-vegen på vestsiden. Det vil være uaktuelt å markere en fotgjengerkryssing i dette området. Fotgjengerkryssing er ikke et trafikksikkerhetstiltak, og med svært høy årstdøgntrafikk og stigning på Freikollveien vil det slå ytterligere negativt ut. Søndre Rensvikvei 1 er i planforslaget foreslått innløst grunnet nærføring til riksvegen og tilrettelegging for passeringslomme, men også støyverdiene for denne boligen gjør at man ikke klarer å skjerme mot støy innenfor akseptable verdier.

Rådmannens kommentar:

- Tatt til etterretning.

Peder Rensvik, datert 9.4.2018

- Peder Rensvik m.fl på vegne av gnr. 137, bnr. 42, 188 og 15 peker på viktigheten av å opprettholde/beholde adkomst fra rv/fv inntil de aktuelle eiendommene. Vedlagt merknaden en høringsuttalelse fra 2010, stiller de samme kravene nå som da.

Kommentar fra Statens vegvesen:

- Peder Rensvik ønsker framtidig tilkomst til gnr. 137, bnr. 42, 88 og 15 fra samlevegen nord for fv.265 Kvalvågveien. Det blir opp til kommunen å avgjøre videre aktivitet og eventuelt bygging i dette området, men ut fra høyder og tilgjengelig areal vil man kunne etablere ny tilkomst fra samlevegen.

Rådmannens kommentar:

- Tatt til orientering.

Kronull eiendom AS, Kronullveien 1, merknad datert 6.4.2018

- Kronull Eiendom AS v/Georg Stranden ser svært positivt på planene om utbedring av trafikkkløsningsene i området for en tryggere trafikkavvikling for både gående, syklende og kjørende. I forslaget er store deler av sjøområdet som grenser til eiendommen Kronullveien 1, gbnr. 137/9 tatt med i planområdet. En god del av sjøområdet er i dag regulert som småbåthavn, og Kronull Eiendom AS har planer om å utvide bruken av dette havneområdet.
- Kronull Eiendom ber Statens vegvesen se på muligheten for å redusere planområdet i sjø for ikke å hindre framtidig benyttelse av området. De tror at selv om planområdet i sjø halveres vil det være rikelig plass til eventuelle fyllinger som kreves for Statens vegvesen sitt tiltak.

Kommentar fra Statens vegvesen:

- Ved varsel om planutvidelse tar man med rikelig med areal for å forsikre seg om at tiltaket ikke kommer utenfor de varslede grensene. Reguleringsplanen som nå legges på høring er redusert og tilpasset tiltakets omfang, og man har ikke med mere areal i sjø enn det som er vurdert som nødvendig for fyllinger i sjø.

Rådmannens kommentar:

- Tatt til orientering.

Egersund Net AS, merknad datert 9.4.2018

- Egersund Net AS viser til infoskriv og tlf. samtaler. De ser at utvidelse av planområdet ikke berører deres eiendommer, og har ikke innsigelser til dette. De gjør oppmerksom på at de har stor trafikk av tyngre kjøretøy, så og si hver dag. Denne trafikken er i forbindelse med logistikkhåndtering av utstyr til kunder i oppdrettsnæringen og varer til bedriftens servicearbeid. De nevner også at leietaker Lerøy Midt AS har et stort lager med utstyr på Rensvikholmen. Utstyret tilhører deres oppdrettsanlegg på Nordmøre og med tilhørende logistikk til og fra Rensvikholmen med bil og båt. Det er for disse bedriftene avgjørende viktig at tilfredsstillende adkomstveg er tilgjengelig under en eventuell anleggsperiode.

Kommentar fra Statens vegvesen:

- Egersund Net AS beskriver virksomheten med trafikk og aktivitet til og fra området. Tilkomstvegen får noe endret plassering i forbindelse med tilrettelegging for g/s-bro, men det er tatt høyde for lange kjøretøy både i anleggsperioden og den permanente løsningen.

Rådmannens kommentar:

- Tatt til orientering.

Planforslaget

Hovedgrepet i planen er å bygge om Rensvikkrysset fra dagens T-kryss til rundkjøring, jamfør planbeskrivelse avsnitt 5.3.1¹⁵, med dertil løsninger for gående og syklende i tilknytning til rundkjøringen og omlagte sideveger. I tillegg kommer sanering og flytting av avkjørsler og etablering av sikker kryssing av riksvei 70, for gående og syklende på Rensvikholmen.

Planforslaget er kortfattet redegjort for her nedenfor:

Rensvikkrysset

Rundkjøringen er planlagt med en diameter på 50 meter. For å få nok utflating inn mot rundkjøringen er det nødvendig å legge den to meter lavere enn hva dagens veibane i krysset ligger. Hvis ikke vil ventende trafikk opp riksvei 70 fra nord få problemer. Dette gjelder alle kjøretøygrupper på glatt føre, og tunge biler hele året (forsinkelser ved motbakkestart). Som en følge vil også fylkesvei 265 senkes over en strekning på cirka 150 meter mot øst. Tilsvarende senkes riksvei 70 cirka 300 meter sørvestover.

Når riksvegen rundt den planlagte rundkjøringen blir senket, blir høydeforskjellen mot bensinstasjonsområdet så stor at avkjørselen her må stenges. I tillegg ligger den nåværende avkjørselen altfor nært krysset. Senket fylkesvei samt avstandskrav til rundkjøringen, innebærer også at innkjørselen til bensinstasjon og dagligvareforretning fra fylkesvegen, må flyttes om lag 20 meter mot øst.

Et hovedelement i løsningen ved krysset er en bru, med kjørefelt og fortau over riksvei 70, sørvest for rundkjøringen. Brua fyller to funksjoner:

¹⁵ Statens vegvesen, 2018, Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur: *Planbeskrivelse* 5.3.1

- Kjøretilkomst til Blommenåsen planeres gå over brua og på ny kjørevege på østsiden av riksveien ned til Idrettsvegen og Furubakken, og deretter ut på riksvei 70. Vurderte alternativ for tilkomst til Blommenåsen er mer redegjort for i planbeskrivelsen¹⁶.
- Planskilt kryssing av riksvei 70 for gående og syklende.

Det er planlagt tosidig gang- og sykkelveg sør for rundkjøringen. Fra sør knyttes gang- og sykkelvegene til løsningene i reguleringsplanen riksvei 70 undergang Rensvik¹⁷. Øst for riksveien ledes gående og syklende i retning bort fra rundkjøringen og bensinstasjonsområdet med en vei mellom dagligvarebutikken og Rensvikbanen (fotballbanen).

Videre østover langs fylkesvegen knytter planen seg til eksisterende gang- og sykkelvei på sørsiden. Det er lagt til rette for kryssing av fylkesveien med fotgjengerfelt øst for innkjøringen til Rensviktunet og forretningsområdet. Fotgjengerovergangen blir trolig lysregulert. På nordsiden av fylkesveien blir det regulert en ny gang- og sykkelvei fra fotgjengerkryssingen og øst til kryssingen med Omsundveien.

Langs riksvei 70 fra rundkjøringen nordover, mot Kristiansund følger gang- og sykkelveien hovedprinsippene i eksisterende løsning, med ensidig gang- og sykkelvei vest for riksveien. For gjennomgang av vurderte alternativ vises det til planbeskrivelsen¹⁸.

Rensvikholmen

Hovedmålet med tiltakene på Rensvikholmen er å legge til rette for sikker kryssing av riksvei 70 for gående og syklende. I dag er det en uheldig flaskehals for eksempel for pendlersyklister mellom Rensvik og Kristiansund. Det er derfor planlagt en skråstilt bro over riksveien som legger forholdene godt til rette for syklister. For illustrasjoner, i tillegg til plankartet, vises det til planbeskrivelsen, figur 27 og 28.¹⁹

Kronullveien og veien til Rensvikholmen må flyttes for å gi plass til brusøyler og fullverdige busstopp. Området får en vesentlig strammere utforming enn dagens mer utflytende situasjon.

Broen, med tilhørende anlegg for gående, legger også til rette for sikker kryssing mellom busstoppene og eventuell trafikk mellom Kronullveien og Rensvikholmen.

Se også planbeskrivelsen²⁰ for vurderte løsningsalternativ på Rensvikholmen.

Kryssingen Hansøyveien og riksvei 70

Kryssingen mellom Hansøyveien og riksveien, i Renabakken, er flyttet et stykke sørover. Dette for å få på plass omkjøringslomme langs riksveien, bedre siktforhold i krysset og bedre stigningsforhold.

Løsninger for kollektivtrafikken

Det er i planen tilrettelagt for seks busstopp, samtlig med avsatt areal for leskur. To på Rensvikholmen, to langs fylkesvei 265, og to langs riksvei 70. Stoppet sørvest fra

¹⁶ Statens vegvesen, 2018, Vurderte alternativer for sidevegnettet *Planbeskrivelse* 5.4.2

¹⁷

<https://geoinnsyn3.nois.no/geoinnsyn/#?application=gi3orkide&project=kristiansund&lon=439946.50&lat=6996785.78&z=15&guid=b54decee-7aef¶ms=10100000&layers=1008,8015,8012,1003,1002,1001>

¹⁸ Statens vegvesen, 2018, Vurderte løsningsalternativ for Rensvikkrysset: *Planbeskrivelse*, kapittel 5. 4. 1

¹⁹ Statens vegvesen, 2018, Utforming av veganlegget: *Planbeskrivelse*, kapittel 5.1

²⁰ Statens vegvesen, 2018, Alternativ løsning for planfri kryssing i Rensviksunde: *Planbeskrivelse*, kapittel 5.4.4 og 5.4.3

Rensvikkrysset er tenkt å erstatte busstoppet i gjeldende, avgrensende plan Riksvei 70 undergang Rensvik. Holdeplassene er utformet i samsvar med aktuelle håndbøker²¹, og vil bli universelt utformet.

Utvidelse av næringsarealet BF

Områder merket BF er satt av til forretninger. Forretningsområdet er foreslått utvidet mot øst, og inkluderer nå boligeiendommene Rensviktunet 1 og 3 (henholdsvis g.nr/b.nr 137/91 og 137/67). Dette betyr ikke at boligene må bort, men disse kan bruksendres fra bolig til næring. Eksempelvis kjøpes opp og utvikles som en del av næringsarealet her.

Arealformål

Planområdet er regulert til følgende formål:

Bebyggelse og anlegg (pbl §12-5 nr. 1)

- Boligbebyggelse - frittliggende småhusbebyggelse, BFS
- Forretninger, BF
- Industri, BI
- Avløpsanlegg, BAV

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (pbl § 12-5 nr. 2)

- Kjøreveg, SKV
- Fortau, SF
- Gang-/sykkelveg, SGS
- Gangveg/gangareal, SGG
- Annen veggrunn – tekniske anlegg, SVT
- Annen veggrunn – grøntareal, SVG
- Kollektivholdeplass, SKH
- Parkeringsplasser, SPP

Landbruks-, natur- og friluftsområder (pbl § 12-5 nr. 5)

- Landbruksareal, L

Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone (pbl § 12-5 nr. 6)

- Farleder, VF
- Småbåthavn, VS
- Naturområde i sjø og vassdrag, VNV

Hensynssoner (pbl § 12-6)

- Høyspenningsanlegg, H370
- Båndlegging etter energiloven, H740

Bestemmelsesområder (PBL § 12-7)

- Krav om nærmere undersøkelser, RpBO
- Anleggs- og riggområde, #

Virkninger av planforslaget

²¹ Vegdirektoratet, 2014, Kollektivhåndboka – Tilrettelegging for kollektivtrafikk på veg og gate, håndbok V123
Statens vegvesen, 2012, Universell utforming av bussholdeplasser.
Med flere

Eiendomsforhold

Planforslaget påvirker et stort antall eiendommer. Ti eiendommer med bolighus må løses inn ved en tiltaksrealisering, disse eiendommene er ²².

Gnr. 137 bnr. 57, Søndre Rensvik vei 1
Gnr. 137 bnr. 71, Freikollveien 99
Gnr. 137 bnr. 88, Freikollveien 47
Gnr. 137 bnr. 97, Rensvikbanen 2
Gnr. 137 bnr. 115, Blommenåsen 2
Gnr. 137 bnr. 116, Kvalvågveien 4
Gnr. 137 bnr. 117, Freikollveien 71
Gnr. 137 bnr. 123, Freikollveien 101
Gnr. 137 bnr. 161, Freikollveien 92
Gnr. 137 bnr. 179, Kvalvågveien 2

Alle bolighusene som er foreslått innløst ligger nært riks- eller fylkesveien, og er i større eller mindre grad utsatt for vegtrafikkstøy. I tillegg kommer de i konflikt med løsninger for henholdsvis kjøreveier ved sanering av tilkomster og omlegging av sideveinettet, eller tilrettelegging for gang- og sykkelveier i planområdet. To boliger må løses inn hovedsakelig med bakgrunn i behovet for trafikkomlegging i anleggsperioden. En gjennomgang av begrunnelsen til innløsning av eiendommene finnes i planbeskrivelsen.²³ Det er blitt avholdt møter med berørte eiere.

Planen foreslår også at noe privat areal reguleres til offentlig veiareal. Eksempelvis skal arealet merket oSPP1 (parkeringsarealet ved Rensviktunet), reguleres til offentlig parkeringsplass. Det foreligger ikke noe komplett liste over alle slike private parseller som skal inngå i offentlig formål. Dette vil foreligge endelig ervervskart etter at planen er vedtatt.

Forhold for kjøretøytrafikk og framkommelighet

Hovedformålet med planen er å forbedre framkommeligheten, og minske ulykkesrisikoen for kjøretøy langs riksvei 70 i Rensvikkrysset. Krysset er per i dag et T-kryss der trafikken på riksveien har vikeplikt mot fylkesveitrafikken. Krysset foreslås bygget om til rundkjøring, som gir en bedre trafikal logikk. Dette fører med seg en vesentlig forbedring av trafikkmønstret i krysset. Trafikken nordover langs riksveien blir ikke stoppet grunnet vikeplikt, og dagens lange køer i rushtiden unngås. Løsningen med rundkjøring blir også senket cirka to meter, hvilket medfører bedre stigningsforhold for trafikken opp Renabakken. Dette har betydning, ikke minst vinterstid, for tungtrafikken. Det er rapportert en del ulykker i kryssingen²⁴ og løsningen med rundkjøring er forventet å bidra kraftig i positiv retning hva gjelder trafiksikkerhet, jamført med dagens T-kryss.

Løsningen i planforslaget i Rensvik betyr at mange av dagens avkjørsler til riksveien blir sanert. Dette på grunn av høydeforhold, men også ikke minst, av trafiksikkerhetshensyn og avstand til ny rundkjøring. En del eiendommer med avkjørsel til riksvei 70, er foreslått innløst. Andre avkjørsler er samlet i ny vei fra Blommenåsen, over riksveien i en sløyfe, til ny

²² Eiendommer innenfor planområde

²³ Statens vegvesen, 2018, Innløsning av boligeiendommer: *Planbeskrivelse*, 6.3.1

²⁴ Statens vegvesen, 2018, Dagens situasjon på hovedvegnettet: *Planbeskrivelse*, 4.2.1

hovedavkjørsel i Furubakken. Furubakken er regulert i avgrensende reguleringsplan riksvei 70 undergang Rensvik, som skal realiseres i sammenheng med foreslått regulering, og er der flyttet cirka 15 meter nordover fra dagens posisjon.

På grunn av senkning av riksvei 70 må avkjørsel fra riksvei 70 til forretningsområdet (inn til bensinstasjon) stenges. Høydeforskjellen her gjør det vanskelig å få til god løsning. Avstand til krysset er også svært kort og samsvarer ikke med håndbøker i forhold til trafiksikkerhet. Senkningen av rundkjøringen innebærer at avkjørselen fra fylkesveien inn til forretningsområdet må flyttes noen meter mot øst. Også avkjørsel til eiendommer nord fra fylkesveien samles og flyttes et stykke mot øst.

Kryssingen mellom riksvei 70 og Hansøyveien i Renabakken er per i dag utilfredsstillende. Kryssingen ligger mitt over krysset riksvei 70 – Søndre Rensvik vei, noe som leder til en unødvendig komplisert situasjon. Krysset er også utflytende. ÅDT stiller her krav til passeringslomme, for å få til det må kryssingen flyttes sørover. Med dette saneres også en avkjørsel til riksveien fra en boligeiendom og smådyrsklinikken. Begge får ny avkjørsel via Hansøyveien.

På Rensvikholmen er det lokale veinettet nært riksvei 70 strammet opp for bedre kryssløsninger og justering til ny gang- sykkelbru samt busstopp. Her vil busslommene også fungere som forbikjøringslommer.

Gang- og sykkeltrafikk

Planforslaget fører med seg en betydelig omlegging og utvidelse av det eksisterende gang-sykelnettverket. Langs riksvei 70 i Rensvik suppleres systemet med en gang- sykkelvei nordvest for veien, som knytter seg til eksisterende gang- sykkelvei ned i Renabakken, vest om riksveien. Eksisterende gang- sykkelvei sørøst for riksveien i Rensvik ledes om, sånn at den følger ny bru over kjøreveien. I tillegg til planfri kryssing i og med bruene kan riksveien krysses planfritt sørvest for planområdet i undergang (ved barneskole) som ligger innenfor vedtatt reguleringsplan. Det planlegges også en ny gang- sykkelvei mellom forretningsområdet og Rensvikbanen (kunstgressbanen). Denne knytter seg til den nye gang- sykkelveien i bru, og systemet øst for rundkjøringen. Den knytter også sammen busstoppet på fylkesveien med stoppet på riksveien. Her planlegges også en snarvei ned mot forretningsområdet. Langs fylkesveien planlegges en ny gang- sykkelvei på nordsiden av veien. Denne kopler seg på eksisterende system i plangrensen i øst. På fylkesveien er det planlagt en kryssing i plan, eventuelt med lysreglering, da årsdøgnetrafikken (ÅDT) her er betydelig lavere enn på riksveien (henholdsvis ÅDT 4 160 og 10 910).

På Rensvikholmen er det per i dag store problemer med kryssing av riksveien. Gang-sykkelsystemet bytter side, fra vest om veien opp mot Rensvik, til øst om veien mot Kristiansund. Dette er foreslått løst med en ny gang- sykkelbru over riksveien. Denne løsning fører med seg et system med ramper opp mot bruene for å knytte sammen busstoppen og det lokale veinettet, med gang- sykkelveien. For å oppnå et gunstig stigningsforhold, og av konstruksjonsmessige forhold i bru og ramper, blir avstand fra «rampe til rampe» stort, cirka 140 meter.

Kollektivtilpassing

Det er planlagt seks busstopp innenfor reguleringsgrensen. To på Rensvikholmen, omtrent hvor dagens stopp ligger. To stopp på fylkesveien, noe forskjøvet østover, cirka 90 meter. Og to langs riksveien, forskjøvet cirka 150 meter i forhold til dagens situasjon. Det har vært en ambisjon å plassere busstoppene så nært rundkjøringen som mulig, mot bakgrunn av enkelt skifte av buss og nærhet til sentrumsfunksjoner, men også for høy attraktivitet i bruken av kollektivnært kjøretøysparkering. Det har imidlertid ikke vært mulig å plassere holdeplassene nærmere rundkjøringen enn det som er foreslått, årsakene til dette er flere:

- Avstandskrav rundkjøringen i forhold til veinormal og håndbøker.
- Konflikt med øvrige løsninger i området;
 - bru over riksvei 70 med tilhørende adkomstvei.
 - ny adkomstvei til bensinstasjon- og handelsområde.

- Høydeforhold og muligheten til å oppnå universell utforming av adkomster til busstoppen.

Alle busstopp blir prosjektert etter gjeldende håndbøker. Dette gir best mulig resultat i forhold til trafiksikkerhet for alle trafikkslag. Det betyr også at alle busstopp vil bli universelt utformet, det vil si utformet med gunstige stigningsforhold i tilkoblende gang- sykkelssystem, taktile plater der det er ønsket og så videre.

Det er avsatt tilstrekkelig bredde og lengde på holdeplassene for en uhindret passering for kjøretøy bak buss.

Det er avsatt areal til sykkelparkering på samtlige venteareal. Ved busstoppet på fylkesveien og Rensvikholmen er det avsatt areal til offentlig kjøretøyparkering, ved busstoppet sørvest i planområdet er det dessverre ikke tilstrekkelig areal for dette formålet.

Risiko og sårbarhetsanalyse (ROS)

Det er gjort ROS-analyse for prosjektet. Denne viser til seks punkter der det er en forhøyd risiko, det vil si at det vurderes at tiltak er nødvendig:

- Samferdsel, kjente ulykkespunkter på transportnettet i området.
- Samferdsel, transport av farlig gods i området.
- Miljø / landbruk, forårsake forurensning i form av lyd, lukt eller støv.
- Miljø / landbruk, forårsake fare for akutt eller permanent forurensning i området.
- Miljø / landbruk, ta areal fra dyrka eller dyrkbar mark.
- Sårbare objekt, omsorgs- eller oppvekstinstitusjoner i området.

Det vises til planbeskrivelsen for detaljert gjennomgang av ROS-analysen²⁵.

Universell utforming

Gang- sykkelssystemet, med områder for venteareal ved busstoppet, er utformet i samsvar med gjeldende håndbøker²⁶. Dette sørger for at gang- og sykkelveier samt busstopp med tilhørende adkomster for gang og sykkel er utformet i tråd med universell utforming. Universell utforming innbefatter, i konteksten her, en akseptabel stigning på ramper og lignende, taktile plater i forbindelse med busstopp, høy fargekontrast i markbelegging, lav treskel mellom plattform og buss, med mere. Jamført med dagens situasjon innebærer dette en klar heving av kvaliteten på universell utforming i systemet.

Universell utforming er sikret i bestemmelser til planen: «Planlegging og utbygging skal basere seg på prinsippet om universell utforming og tilgjengelighet for alle»²⁷

Støy

Gjeldende retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442/2016²⁸, skal legges til grunn ved arealplanlegging og saksbehandling av enkeltsaker etter plan- og bygningsloven. Retningslinjen gjelder ved planlegging av ny støyende virksomhet, etablering av nye boliger eller annen bebyggelse med støyfølsomme bruksformål ved eksisterende eller planlagt

²⁵ Statens vegvesen, 2018, Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse: *Planbeskrivelse*, kapittel 6.14, sid. xx

²⁶ Vegdirektoratet, 2014, Kollektivhåndboka – Tilrettelegging for kollektivtrafikk på veg og gate, håndbok V123
Statens vegvesen, 2012, Universell utforming av bussholdeplasser. Med flere

²⁷ Statens vegvesen, 2018, Universell utforming, *Reguleringsbestemmelser*, § 2.4

²⁸ Klima- og miljødepartementet, T-1442/2016 *Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging*

støykilde og ved utvidelse eller oppgradering av eksisterende virksomhet når endringen er så vesentlig at det en fører til plankrav, herunder detaljregulering for Riksvei 70, Rensvikkrysset-Rensvikholmen.

Støyberegninger skal kartfestes i to soner. Rød støysone, over L_{den} 65 dB, hvor støyfølsomme formål ikke er egnet og gul støysone, L_{den} over 55 db, hvor støyfølsomme formål kan vurderes dersom støyreducerende tiltak planeres.

Det er blitt beregnet støy fra riks- og fylkesvei for dagens situasjon (år 2017) og situasjonen i år 2041. Beregningsresultatene er presentert som støysonekart beregnet fire og 1,5 meter over terreng. I tillegg er det laget tegninger som viser støynivå L_{den} i anleggsfase to og fire meter over terreng, se vedlagt støyrapport med tegninger²⁹.

Beregningene viser at 41 boligbygg og én fritidsbolig for eksisterende situasjon og 38 boligbygg og én fritidsbolig for ny situasjon, har rød eller gul støysone. Det vises til vedlagt støyutredning for detaljert gjennomgang av berørte boliger og fritidshus. En del boliger får høyere støynivåer, grunnet økt trafikk og en del lavere, grunnet senkning av rundkjøring med sidearmer, samt støyskjermer.

M-128 (veileder til T-1442) har følgende føringer for støytiltak ved utbedring av eksisterende veg:

«Når utbedringen gir merkbart økt støynivå (større enn 3 dB) og medfører at anbefalte grenser overskrides, bør det alltid gjennomføres avbøtende tiltak. Der utbedringen ikke gir merkbart støyøkning, men de anbefalte støygrensene fra før er overskredet for eksisterende støyfølsom bebyggelse, bør det også alltid gjennomføres avbøtende tiltak.»³⁰

Det er foreslått to støyskjermer sør i planområdet, utenfor gang- sykkelveiene på hver side av riksveien. Disse er inntegnede i plankartet. Det er også foreslått lokale støytiltak for et stort antall boliger som blir berørt. Det vises her igjen til vedlagt støyutredning. Reguleringsbestemmelsene sikrer at støytiltak skal være ferdigstilt før veganlegget blir åpnet for trafikk.

Kulturminner

En del automatisk freda kulturminner blir berørt av planen. Alle faste kulturminner fra før år 1537 er automatisk fredet. Som en ekstra beskyttelse har alle automatisk freda kulturminner en sikringssone på minimum fem meter i alle retninger rundt det fredede objektet. Det er så langt mulig gjort tilpasninger for å unngå konflikt med de aktuelle kulturminner, dette betyr fremfor alt fravik fra veinormal hva gjelder veibredde og stigningsforhold.

To av kulturminnene må frigis i sin helhet, disse er ID223781 og ID223838. Et kulturminne, ID223783, frigis til dels. Illustrasjon av disse finnes i planbeskrivelsen³¹. For inngående informasjon om de enkelte kulturminner, vises det til databasen til Riksantikvaren, Kulturminnesøk³².

Anleggsperioden

²⁹ Statens vegvesen, 2018, *Støyutredning og støytegninger*

³⁰ Miljødirektoratet, 2014, Etablering av ny veg og utbedring av eksisterende veg, *M-128 Veileder til etningslinje for behandling av støy i arealplanlegging*. Sid. 113

³¹ Statens vegvesen, 2018, Kulturminner og kulturmiljø: *Planbeskrivelse*, kapittel 6.10

³² <https://kulturminnesok.no/>

Anleggsperioden er stipulert til omtrent ett år. Et så pass stort prosjekt, som det handler om her, fører med seg en betydelig del midlertidige inngrep i nærområdet. Merparten av disse ligger rundt nåværende kryss i Rensvik med en del omliggende terreng, men også Rensvikholmen og området omkring Hansøyveikryssingen blir berørt.

Grunnet stigningsforhold må rundkjøringen senkes cirka to meter, jamført med dagens situasjon. Dette fører med seg at trafikken, i anleggsperioden, må ledes nord for planlagt rundkjøring. Dette er det nærmere redegjort for, med illustrasjon, i planbeskrivelsen³³. Denne midlertidige omlegging fører også med seg innløsning av eiendom, mer om dette under eiendomsforhold.

I perioden er det også planlagt at trafikken på riksvei 70 skal ledes sør for forretningsområdet i Rensvik, mellom dagligvarebutikken og Rensvikbanen. Dette fører ikke med seg innløsning av boliger, men en del beboere må eventuelt flyttes til alternativ bolig i perioden. Det handler om beboere i Idrettsveien 10 a og b (gnr. 137 bnr. 524).

De to midlertidige tiltakene ovenfor er planlagt å sammenføres med en midlertidig rundkjøring nordøst om forretningsområdet, se planbeskrivelse³⁴.

På Rensvikholmen er den midlertidige løsningen løst med en parallell vei, forbi strekningen for ny bru (se planbeskrivelsen figur 45).

Områder i reguleringsplanen avsatt til midlertidig anlegg- og riggområde, er arealer som kan brukes i anleggsfasen, men tilbakeføres til nåværende bruk etterpå. Disse områder gjelder for, fremfor alt flere LNF-områder, men også en del områder avsatte til boligområder i Rensvik.

RÅDMANNENS VURDERING

Trafikale løsninger

Kjøretøytrafikk

Forholdene for kjøretøytrafikken blir vesentlig forbedret med løsningene i planen. De lange køene i Rensvik forventes minimert med rundkjøring i stedet for T-kryss. Trafikksikkerheten vil bli mye bedre. Rundkjøring gir en mer logisk trafikkavvikling med lavere ulykkesrisiko. Også saneringen av avkjørsler, samt å samle disse, gir en vesentlig forbedring av sikkerhetssituasjonen langs både riksveien og fylkesveien. På Rensvikholmen legges de lokale kjøreveiene om, dette leder til en strammere og dermed klarere trafikksituasjon med en lavere ulykkesrisiko.

De foreslåtte løsninger for kjøretøytrafikk, med rundkjøring i Rensvik, vurderes av Rådmannen som svært positive. Dette både fra trafikkavviklings - og sikkerhetsperspektivet.

Gang- sykkeltrafikk med adkomst til busstopp og universell utforming

Gang- sykkelveinettet bygges ut med tosidig løsning langs fylkesveien og riksveien på Rensvik. Reguleringsforslaget legger til rette for en økt andel av den totale trafikken på gang, sykkel og kollektiv.

³³ Statens vegvesen, 2018, Gjennomføring av forslag til plan, Trafikkavvikling i anleggsperioden: *Planbeskrivelse*, kapittel 7.3

Det er foreslått to planfrie kryssinger av riksvei 70 i Rensvik, én på Rensvikholmen, og én undergang ved Rensvikbarneskolen. På fylkesveien er det foreslått lysregulert kryssing da ÅDT her er vesentlig lavere enn på riksveien.

En av planens store delprosjekt er å få til en sikker kryssing av riksveien, for gang og syklende på Rensvikholmen. Dette er løst med bru. Bruløsningen oppfatter rådmannen som en meget god løsning for syklende og gående. Derimot ser rådmannen en utfordring for gang-sykeltrafikken som skal krysse riksveien, hvis de befinner seg f.eks på busstoppet øst på Rensvikholmen og skal over til busstoppet vest på Rensvikholmen. Avstanden kan virke noe lang, mellom tilknyttende gang- og sykkelramper på begge sidene av riksvei 70. Fra busstopp til busstopp, eller lokalvei til lokalvei (Kronullveien – Rensvikholmen), blir det omtrent 250 meter å gå. Det tilrås at det sees nærmere på trappeløsninger som kan bedre denne situasjonen i detaljprosjekteringen.

Busstoppet ved rundkjøringen på Rensvik er plassert litt lenger fra rundkjøringen i Rensvik enn dagens situasjon, men fullt akseptabelt med de løsninger som er foreslått for gang-sykeltrafikken. Men, så gunstig i forhold til adkomst for gående, syklende og kjørende som mulig er.

Busstoppene er utformet i tråd med gjeldende håndbøker. Alle busstopp er universelt utformet. Dette gjelder også tilknyttende gang- sykkelveisystem. Rådmannen vurderer løsninger for gang-, sykkel- og kollektivtrafikken, som klart positive.

Prosjektets utforming og terrengtilpassing

To element kommer å innvirke på landskapsbildet. Det er broen på Rensvik og på Rensvikholmen.

Bruen på Rensvik blir et nytt objekt som kommer til å dominere landskapsbildet fra både veien og det omkringliggende området. Foreslått løsning fører også med seg en stor skråning opp mot ny vei sør for rundkjøringen. Nye element i landskapet er ikke alltid negative for den visuelle opplevelsen, men kan tilføre nye kvaliteter for landskapsopplevelsen.

Det andre elementet som får stor påvirkning på landskapsbildet, er gang- sykkelbruene med tilhørende anlegg på Rensvikholmen. For veitrafikken blir bruene synlige fra lang avstand, både fra nord og syd. Bruene har også en linjeføring som skiller den ut fra det omkringliggende landskapet. Rådmannen er imidlertid av den oppfatning at bruene, med sin distinkte form, gir et positivt tilskudd til landskapsbildet. Det må her påpekes at den endelige detaljutformingen av bruene blir viktig.

Prosjektet fører med seg en del nye skråninger mot/fra riksvei og fylkesvei, men også på det omgivende veinettet. Dette gjelder ikke minst for området rundt rundkjøringen, som blir senket i forhold til dagens situasjon, og armene til denne.

Rådmannen er av den oppfatning at de nye skråninger og store elementer prosjektet fører med seg, er akseptable.

Utvidelse av næringsarealet BF

Arealformålet på eiendommen Rensviktunet 1 (gnr/bnr 137/67) og 3 (gnr/bnr 137/91) har vært vurdert av vegvesenet og kommunen. Planforslaget foreslår å regulere disse fra boligareal til næringsareal. Bakgrunnen er å «rendyrke» området ved Rensvikområdet som et senter og næringsområde. Dette betyr at boligene i framtiden kan bruksendres fra bolig til næring. Rent praktisk betyr dette at eierne av disse eiendommene kan selge sine eiendommer som næringsareal. Eierne av disse eiendommene kan bo i boligene til en bruksendring eventuelt skjer.

Rådmannen mener utvidelse av næringsarealet BF vil styrke senterområdet, og på sikt minske potensielle konflikter mellom bolig og næringsdriften i dette området.

Innløsning av eiendommer

Det er i prosessen med utarbeiding av planforslag søkt løsninger for å unngå innløsning av boligeiendommer. Likevel er det konkludert at ti boligeiendommer må innløses. Det er under virkninger av planforslaget ovenfor, samt i planbeskrivelsen³⁴ redegjort disse ti eiendommene. Vegvesenet og kommunen har avholdt møter (høsten 2018) med alle grunneierne og en videre dialog er oppstartet.

Rådmannen ser at innløsning av eiendommer kan oppleve som stor ulempe for de som får sine boliger innløst. Rådmannen ser det som positivt at de det gjelder nå er informert, og at denne prosessen har startet.

Planen foreslår også at noe privat areal reguleres til offentlig veiareal. Eksempelvis skal arealet oSPP1 (parkeringsarealet ved Rensviktunet) reguleres til offentlig parkeringsplass. Det foreligger ikke noe komplett liste over alle slike private parseller som foreslås regulert til offentlig formål. Det bes om at alle grunneiere innenfor planområdet studerer plankartet for sin eiendom. Det er meningen å gjennomføre informasjonsmøte under høringsperioden. Det er også planlagt åpen kontordag under denne perioden. Her vil det bli informert om, og svart på spørsmål. Endelig ervervskart, dvs komplett kart over alle eiendommer som skal erverves vil bli utarbeidet etter planvedtak, og når det vegvesenet starter nødvendig innløsnings-/ervervsprosess. De som eier areal som det offentlige skal erverve, får informasjon da.

Anleggsperioden

Prosjektet her er omfattende, både i størrelse og beregnet tidsbruk. I tillegg er området trangt og veien må derfor trolig legges om. For hoveddelen av realiseringen er det kalkulert med tidsbruk på cirka ett år. Dette kommer å føre med seg ulemper, fremfor alt for de boende i nærområdet, men også for dem som bruker veiene til daglig.

I planbeskrivelsen³⁵ er det beskrevet hvordan trafikkavviklingen er tenkt å se ut på Rensvik og på Rensvikholmen i anleggsperioden. Det er også beskrevet at støyulempere skal vurderes i byggeplan og hvordan eventuelle avbøtende tiltak skal gjennomføres, herunder eventuelle, midlertidige støyskjermer og så videre. Det kan også være aktuelt å tilby midlertidig, alternativt bosted i ekstreme tilfeller. Støv er tema i slike prosjekt. Det er sikret i planbestemmelsenes § 9.1³⁶.

Rådmannen er klar over at tiltaket fører med seg en hel del ulemper i anleggsperioden. Man vurderer imidlertid fordelene med forslaget som klart større enn ulempene. Ulempene anses som akseptable.

I bestemmelsene står:

§ 9.1 Ytre miljøplan

Før anleggsarbeidet blir satt i gang skal det foreligge en ytre miljøplan som sikrer at føringer og krav for det ytre miljøet blir ivarettatt på en systematisk måte ved gjennomføring av planen, jf. avsnitt X.X i planomtalen.

³⁴ Statens vegvesen, 2018, Innløsning av boligeiendommer: *Planbeskrivelse*, 6.3.1

³⁵ Statens vegvesen, 2018, Gjennomføring av forslag til plan, Trafikkavvikling i anleggsperioden: *Planbeskrivelse*, kapittel 7.3

³⁶ Statens vegvesen, 2018, Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur, Anlegg av trafikkområde: *Planbestemmelser*, § 4.2

I stedet for «jf. avsnitt X.X i planomtalen», skal det her stå «avsnitt 7.5 i planomtalen». Rådmannen ber om at planbestemmelsen korrigeres før planen legges ut til offentlig ettersyn.

Klima

Tiltak i vei med omkringliggende veinett bidrar ikke i seg selv til økt klimagassutslipp, veien finnes der fra før. Snarere gir forbedrede løsninger for gang, sykkel og kollektivtrafikk at klimapåvirkningen blir forholdsvis noe lavere, jamført med dagens situasjon. Det finnes nasjonale mål om større andel av trafikken på gang, sykkel og kollektiv, trafikkøkningen skal skje her.

Det kan imidlertid forventes en økning av utslipp av drivhusgasser i forbindelse med gjennomføring av planen, massetransport, graving og så videre. Dette gjelder imidlertid under en begrenset tid, cirka et år.

Forhold til naturmangfold

Ifølge naturmangfoldloven skal alle saker der naturmangfold er berørt, i henhold til § 7, vurderes etter prinsippene fastsatt i §§ 8-12. Naturmangfoldloven § 8 stipulerer at beslutninger som berører naturmangfold skal bygge på vitenskapelige fakta og kunnskap i naturmangfold. Reguleringsplanen for riksvei 70, Rensvikkrysset - Rensvikholmen påvirker lite grad areal utenom veiarealer og annet bebygd areal. Noe dyrket skogsareal og dyrket mark vil midlertidig bli berørt under anleggsperioden, men tilbakeført etter denne perioden er ferdig.

Etter utsjekk i Artsdatabanken og Naturbasen til Miljødirektoratet konkluderes det med at det er observert arter av nasjonal forvaltningsinteresse i planområdet. Området ligger nært et viktig yngleområde for fiskemåke og ærfugl på Småholman. I tilknytning til området er det også registrert lappfiskand (sårbar), dvergdykker (sårbar) og svartbak (livskraftig). Videre er det en observasjon av hvitryggspett (livskraftig), i lokalitet med edelløvsskog, et stykke øst for planområdet. I tillegg er det observert tyrkerdue (nær truet) ved Rensvik skole.

Rådmannen er, til tross for en del artsfunn, av den oppfatning at det ikke er påvist effekter for naturmangfold som følge av tiltaket. Videre vurdering etter naturmangfoldslovens §§ 9-12 anses, på grunn av at naturmangfold i liten grad berøres, ikke nødvendig.

Konklusjon

Forslaget til reguleringsplan for Riksvei 70, Rensvikkrysset – Rensvikholmen er vel gjennomarbeidet. Prosjektet har høy kompleksitet, men relevante tema er belyst på en god måte.

En gjennomføring av planen fører med seg en forendring av landskapsbildet. Den fører også med seg ulemper i anleggsfasen, og en del eiendommer må innløses. Det vurderes imidlertid av rådmannen at fordelene klart oppveier de ulemper som er beskrevet ovenfor.

Rådmannen tilrår derfor at plan- og bygningsrådet legger reguleringsplanen ut til offentlig ettersyn.

Dette dokument er godkjent elektronisk og har ingen signatur.

Arne Ingebrigtsen
rådmann

Karl Kjetil Skuseth
kommunalsjef