



Statens vegvesen



Kristiansund kommune  
I medvind uansett vær

# REGULERINGSPLAN

Rv 70 Hp 11

## Rensvikkrysset - Rensvikholmen

Kristiansund kommune

### Saksbehandling etter plan- og bygningslova

Melding om oppstart av planarbeid..... 26.08.2015

Vedtak om offentlig ettersyn i Plan- og bygningsrådet, sak PS 19/10.... 24.01.2019

Offentlig ettersyn



## INNHold

Planbeskrivelse

Reguleringsbestemmelser

Plankart..... Blad 1/2  
Blad 2/2

Støyutredning

Støysoner ny situasjon +4 m ..... X001

Støysoner ny situasjon +4 m ..... X002

Støysoner ny situasjon +1,5 m ..... X003

Støysoner ny situasjon +1,5 m ..... X004

Støysoner eksisterende situasjon +1,5 m ..... X005

Støysoner eksisterende situasjon +1,5 m ..... X006

Fasadepunktberegninger..... X007

Fasadepunktberegninger..... X008

Støysoner med skjerm +4 m ..... X009

Støysoner med skjerm +1,5 m ..... X010

Forside

Planbeskrivelse rv. 70 Rensvikkrysset – Rensvikholmen

Høringsforslag

PLAN-ID: R-286

## INNHold

1 INNLEDNING .....	1
2 BAKGRUNN FOR PLANFORSLAGET .....	2
2.1 Planområdet .....	2
2.2 Detaljregulering.....	2
2.3 Bakgrunn for utarbeidelse av planforslaget .....	3
2.4 Mål for reguleringsplanforslaget og ferdig vegprosjekt .....	3
2.5 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning .....	3
2.6 Planstatus og rammer for arbeidet .....	3
3 PLANPROSESS OG MEDVIRKNING.....	4
4 BESKRIVELSE AV EKSISTERENDE FORHOLD I PLANOMRÅDET .....	5
4.1 Arealbruk.....	5
4.2 Trafikkforhold .....	6
4.3 Teknisk infrastruktur .....	9
4.4 Landskapsbilde/bybilde.....	9
4.5 Nærmiljø/friluftsliv .....	9
4.6 Naturmiljø/naturmangfold.....	10
4.7 Kulturminner/kulturmiljø .....	10
4.8 Naturressurser .....	11
4.9 Grunnforhold .....	11
4.10 Forurensning .....	12
5 BESKRIVELSE AV REGULERINGSPLANEN .....	12
5.1 Utforming av veganlegget.....	12
5.2 Enkeltløsninger, avkjørsler m.m. ....	15
5.3 Arealbruksformål.....	15
5.4 Vurderte alternativer.....	17
6 VIRKNINGER AV PLANEN .....	21
6.1 Trafikkforhold og framkommelighet.....	21
6.2 Samfunnmessige forhold .....	21
6.3 Innløsning av eiendommer og grunnerverv.....	21
6.4 Byggegrenser.....	22
6.5 Gang- og sykkeltrafikk.....	22
6.6 Kollektivtrafikk .....	22

6.7 Landskap/bybilde .....	22
6.8 Nærmiljø/friluftsliv .....	23
6.9 Naturmangfold .....	23
6.10 Kulturminner og kulturmiljø .....	23
6.11 Naturressurser .....	23
6.12 Forurensning – støy og luft.....	24
6.13 Massehåndtering .....	26
6.14. Teknisk infrastruktur .....	26
6.15 Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse.....	26
7 GJENNOMFØRING AV FORSLAG TIL PLAN.....	29
7.1 Framdrift og finansiering .....	29
7.2 Utbyggingsrekkefølge.....	29
7.3 Trafikkavvikling i anleggsperioden .....	29
7.4 Støy og støv i anleggsperioden .....	30
7.5 Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA) og Ytre Miljøplan (YM) for anleggsfasen .....	30
8 MERKNADER TIL PLANEN.....	31
8.1 Innspill til planarbeidet .....	31
8.2 Innspill ved utvidelse av planområdet .....	33
8.3 Merknader ved offentlig ettersyn .....	34
9 VEDLEGG.....	34

## 1 INNLEDNING

Statens vegvesen Region midt har i samarbeid med Kristiansund kommune utarbeidet forslag til detaljreguleringsplan for strekningen Rensvikkrysset–Rensvikholmen på riksveg 70.

Planområdet ligger i Kristiansund kommune og omfatter Rensvikkrysset med omland, rv. 70 på strekningen fra avkjørsel til Furubakken i sør til Omsundbrua i nord, samt en kortere strekning på fv. 265 øst for Rensvikkrysset.

Kristiansund kommune er ansvarlig planmyndighet for reguleringsplanen. Reguleringsplanen skal vise det konkrete prosjektet så detaljert at form på tiltaket og bruk/vern av de arealene som blir berørt av utbyggingen kommer klart fram. Reguleringsplan er også nødvendig rettsgrunnlag for gjennomføring av tiltak og utbygging, og gir grunnlag for eventuell ekspropriasjon av grunn.

Reguleringskart, teknisk planlegging og plandokumenter ellers, er utarbeidet av Statens vegvesen i samarbeid med Kristiansund kommune.

Oppstart av planarbeidet ble varslet 26.08.2015 og annonsert i Tidens Krav og på kommunen og vegvesenet sine hjemmesider, i medhold av plan- og bygningsloven (PBL) § 12–8. Det ble samtidig sendt brev med varsel om oppstart til offentlige instanser samt grunneiere og andre berørte, med frist for innspill og merknader den 01.10.2015. Våren 2018 så man behov for å utvide planområdet på Rensvikholmen. Planutvidelsen ble kunngjort i Tidens Krav den 16.03.2018.

Den formelle behandlingen skjer i samsvar med PBL §§ 3–7 og 12–10. Statens vegvesen legger reguleringsforslaget ut til offentlig ettersyn. Plan- og bygningsrådet i Kristiansund kommune behandler saken og gjør vedtak om høring og utlegging til offentlig ettersyn.

Planforslaget sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn i minimum seks uker på følgende steder:

- Servicetorget i Kristiansund
- Statens vegvesen Region midt, Fylkeshuset i Molde
- Internett: På hjemmesida til Kristiansund kommune [www.Kristiansund.kommune.no](http://www.Kristiansund.kommune.no) og på [www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no) under vegprosjekter og fanen «høringer»

Varsel om offentlig ettersyn blir også kunngjort i Tidens Krav. Grunneiere og rettighetshavere vil få skriftlig melding. Planforslaget blir også sendt til de regionale faginstansene og kommunale organ som har sine fagområder å ivareta. Det blir lagt opp til et åpent møte med en påfølgende åpen kontordag i løpet av høringsperioden.

Eventuelle innspill eller merknader til reguleringsplanforslaget sendes til [firmapost-midt@vegvesen.no](mailto:firmapost-midt@vegvesen.no)

eller i brev til: Statens vegvesen Region midt, Postboks 2525, Fylkeshuset, 6404 Molde

Statens vegvesen behandler alle merknader til planforslaget i samarbeid med Kristiansund kommune, utfører eventuelle justeringer i plandokumentene og sender deretter planen til kommunen for formell behandling og endelig reguleringsvedtak.

Kommunen sitt vedtak kan påklages til Kommunal- og moderniseringsdepartementet iht. plan- og bygningsloven § 12-12. Avgjørelsesretten i klagesaker er delegert til Fylkesmannen i Møre og Romsdal. Eventuell klage stiles til fylkesmannen og sendes til kommunen.

Spørsmål kan rettes til:

Statens vegvesen Region midt:

- Astrid Eide Stavsen, tlf. 22 07 30 00, e-post [astrid.stavseng@vegvesen.no](mailto:astrid.stavseng@vegvesen.no)
- Bjarne Otnes, tlf. 22 07 30 00, e-post [bjarne.otnes@vegvesen.no](mailto:bjarne.otnes@vegvesen.no)

Kristiansund kommune:

- Johan Kindeberg, tlf. 71 57 40 00, e-post [johan.kindeberg@kristiansund.kommune.no](mailto:johan.kindeberg@kristiansund.kommune.no)

**Plandokumentene består av:**

Planbeskrivelse

Reguleringsbestemmelser datert 13.12.2018

Reguleringsplankart datert 13.12.2018

Tekniske tegninger

Plan- og profiltegninger

Vedlegg

- Originalmerknader samlet i eget hefte
- Støyutredning reguleringsplan rv. 70 Rensvikkrysset–Rensvikholmen, Statens vegvesen 2018

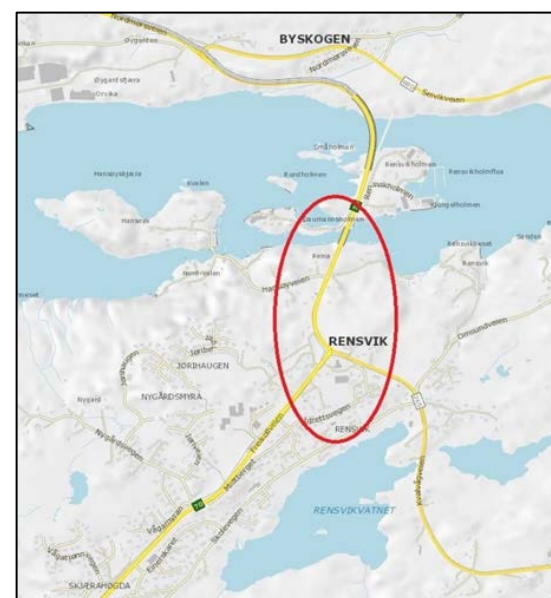
## 2 BAKGRUNN FOR PLANFORSLAGET

### 2.1 Planområdet

Planområdet ligger på Frei i Kristiansund kommune, ca 5 km sørøst for Kristiansund sentrum, med utgangspunkt i Rensvikkrysset; vegkrysset mellom riksveg 70 og fylkesveg 265.



Figur 1 – Oversiktskart over Kristiansund med omland



Figur 2 – Rensvikkrysset–Rensvikholmen på Frei

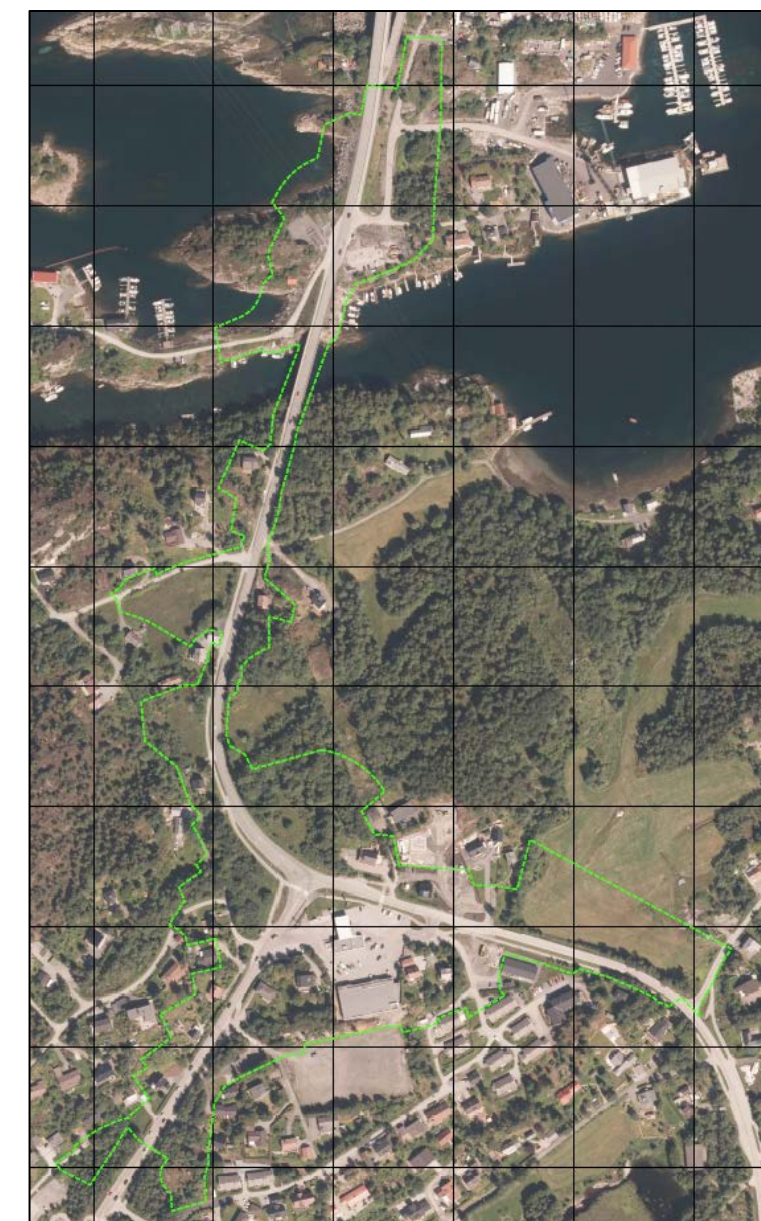
Planområdet strekker seg fra Rensvik samfunnshus og skole i sør til brukarene for Omsundbroa på Rensvikholmen i nord, inkludert sideareal til begge sider for riksvegen og langs fylkesvegen fram til Omsundveien. Vegstrekningen er totalt ca. 1 km på riksvegen og tiltak ca. 330 meter langs på fylkesvegen. I tillegg kommer omlegging av lokale veger og tilrettelegging av lokale samlevegger.

Like sør for planområdet for rv. 70 Rensvikkrysset–Rensvikholmen, er det planlagt en undergang for planfri og sikker kryssing av riksvegen for skolebarna mellom boligfeltene og Rensvik skole. Løsningen skal inngå i det samlede tiltaket for utbygging på strekninga.

I figur 3 er vist området som ble meldt oppstart for, inkl. utvidelse våren 2018. Ved varsel om oppstart, tar man som regel med rikelig med areal for å kunne ha tilstrekkelig rom for aktuelle alternativs- vurderinger. Ved framlegging av reguleringsplanen til offentlig ettersyn, vil plangrensene være justerte slik at de samsvarer med arealbehovet i planlegginga. Endelig omfang av planområdet er vist i figur 4.



Figur 3 – Planområdet ved oppstart (inkl. utvidelse)



Figur 4 – Endelig avgrensning av planområdet

### 2.2 Detaljregulering

Reguleringsplanen er utarbeidet som en detaljregulering. En detaljregulering er et detaljert plankart med planbestemmelser og planbeskrivelse. Formålet med en detaljregulering er å fastsette mer i detalj hvordan arealet innenfor planområdet skal disponeres. Planen skal vise alle arealinngrep som er nødvendige for bygging av veganlegget. Dette gjelder hovedveg med fyllinger og skjæringer, gang- og sykkelveger, avkjørsler, støyskjermingsområde og busslommer. Reguleringsplanen gir hjemmel til å gjennomføre nødvendige tiltak i tråd med plan. Detaljreguleringen er også i mange tilfeller nødvendig rettsgrunnlag for gjennomføring av tiltak og utbygging, blant annet ved eventuell ekspropriasjon av grunn.

## 2.3 Bakgrunn for utarbeidelse av planforslaget

Rensvikkrysset ligger på Frei, ca. 5 km sørøst for Kristiansund sentrum, der riksveg 70 retning Kristiansund krysser fylkesveg 265 retning Kvalvåg i et T-kryss. I dag er krysset utformet slik at det er kjørende på fylkesvegen som har forkjøringsrett, og avviklingskapasiteten i krysset er for dårlig sett i forhold til trafikkmengden gjennom krysset. Lokaltrafikken går hovedsakelig i retning Kristiansund sentrum, men også noe trafikk fra fylkesvegen og sørover retning skole og barnehage. Lange køer oppstår i begge retninger på riksvegen sørover fra Rensvikkrysset, spesielt om morgenen.

Kapasiteten med ulike kryssutforminger er beregnet i et eget forprosjekt. Resultatene viser at det er nødvendig å bygge en rundkjøring i krysset. Forprosjektet blir nærmere gjennomgått i avsnitt 5.3.1 nedenfor.

Det er også behov for en bedre tilrettelegging for gående og syklende i området. Ikke minst gjelder dette tilrettelegging for trygg skoleveg i lokalområdet, men også tilrettelegging for trygg kryssing av rv. 70 i Rensviksundet for gjennomgående gang-/sykkelferdseil til og fra Løkkemyra/Kristiansund sentrum. Det er i dag seks holdeplasser for kollektiv innenfor planområdet, se ytterligere beskrivelse i delkap. 2.6.2. En må ha naturlige sammenhenger mellom ganglinjer og holdeplasser for kollektiv.

Stigningsforholdene på rv. 70 i Renabakken/Freikollveien nord for krysset varierer fra ca. 8–10 %. På dager med glatt veg var det tidligere et problem med stans i stigningen fra Rensviksundet og opp mot krysset, særlig for tyngre kjøretøy. Denne strekningen har ligger nå i kategorien med høyeste fokus på drift- og vedlikehold og man har ikke utfordringen med full stopp i bakken i samme grad som tidligere.

En endring i trafikkmønster vil naturlig utløse behov for endringer av sidearealet. Et overordnet mål er å bedre trafiksikkerheten, noe som også innebærer sanering av direkte tilkomster fra hovedvegnettet. Dette medfører i større grad samleveg til boligområdene, hovedsakelig sør for krysset.

Reguleringsplan Rv. 70 undergang Rensvik grenser inntil planområdet for rv. 70 Rensvikkrysset–Rensvikholmen i sør. Etablering av undergangen vil inngå i ombyggingen av Rensvikkrysset, og vil gi et sammenhengende og mer trafiksikkert gang- og sykkelvegnett i området.

## 2.4 Mål for reguleringsplanforslaget og ferdig vegprosjekt

### Effektmål

- Forbedret framkommelighet og sikkerhet for alle myke trafikanter
- Forbedret kapasitet i krysset
- Redusere barriereeffekter av rv. 70
- God framkommelighet og tilgjengelighet for kollektivtrafikken
- Universell utforming

### Resultatmål

Målet er ferdig og godkjent reguleringsplan våren 2019.

## 2.5 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning

Forskrift om konsekvensutredninger av 21.06.2017 gir rammer for å avgjøre om en plan skal inneholde en konsekvensutredning. Tiltaket er så lite at det ikke automatisk utløser krav om konsekvensutredning (jf. vilkår i § 6). Planer for veganlegg skal etter § 8 uansett størrelse også vurderer opp mot et sett vilkår i § 10. Planen rører ikke ved noen av disse vilkårene. Det er derfor ikke krav om konsekvensutredning for reguleringsplanen for rv. 70 Rensvikkrysset–Rensvikholmen.

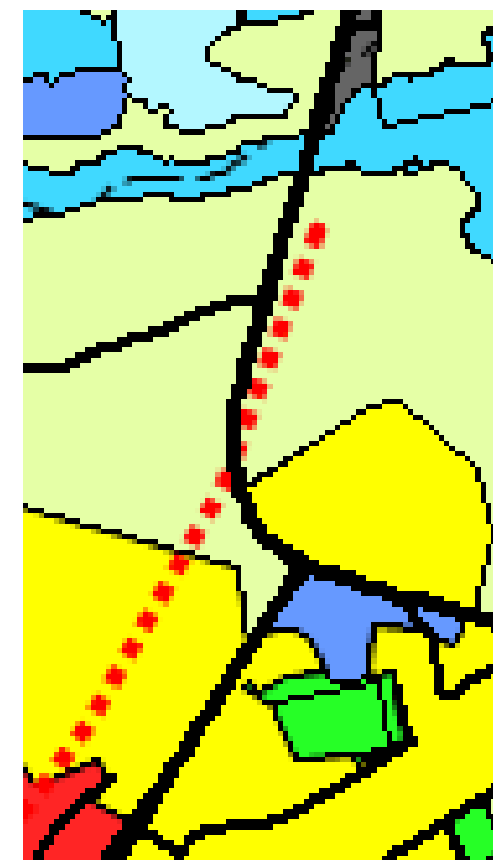
## 2.6 Planstatus og rammer for arbeidet

### 2.6.1 Kommuneplan og kommunale delplaner

#### Kommuneplan for Kristiansund

Kommuneplan for Kristiansund perioden 2009–2020 trådte i kraft den 22.02.2011. I arealdelen til planen er det aktuelle planområdet vist med boligområder, primært med fortetting av eksisterende områder (gult), LNF-områder (grønn), næringsformål (blått) og idrettsformål (skarp grønn).

Den rødstiplede linjen viser langsiktig løsning for rv. 70 i ny trasé og med vegen i 720 m lang tunnel fra området ved Rensvik skole til Rensviksundet. Parsellen er tenkt å skulle videreføres med ny bru over sundet. Forarbeidet er gjort i en overordnet vurdering i 2010–11 i et samarbeid mellom Kristiansund kommune og Statens vegvesen.



Figur 5 – Utsnitt fra gjeldende kommuneplan

#### Kommunale delplaner og aktuelle dokumenter som har innvirkning på planleggingen

Trafiksikkerhetsplan for Kristiansund kommune er under rullering. Ett av innspillene fra publikum er sikker kryssing for myke trafikanter i Rensviksundet.

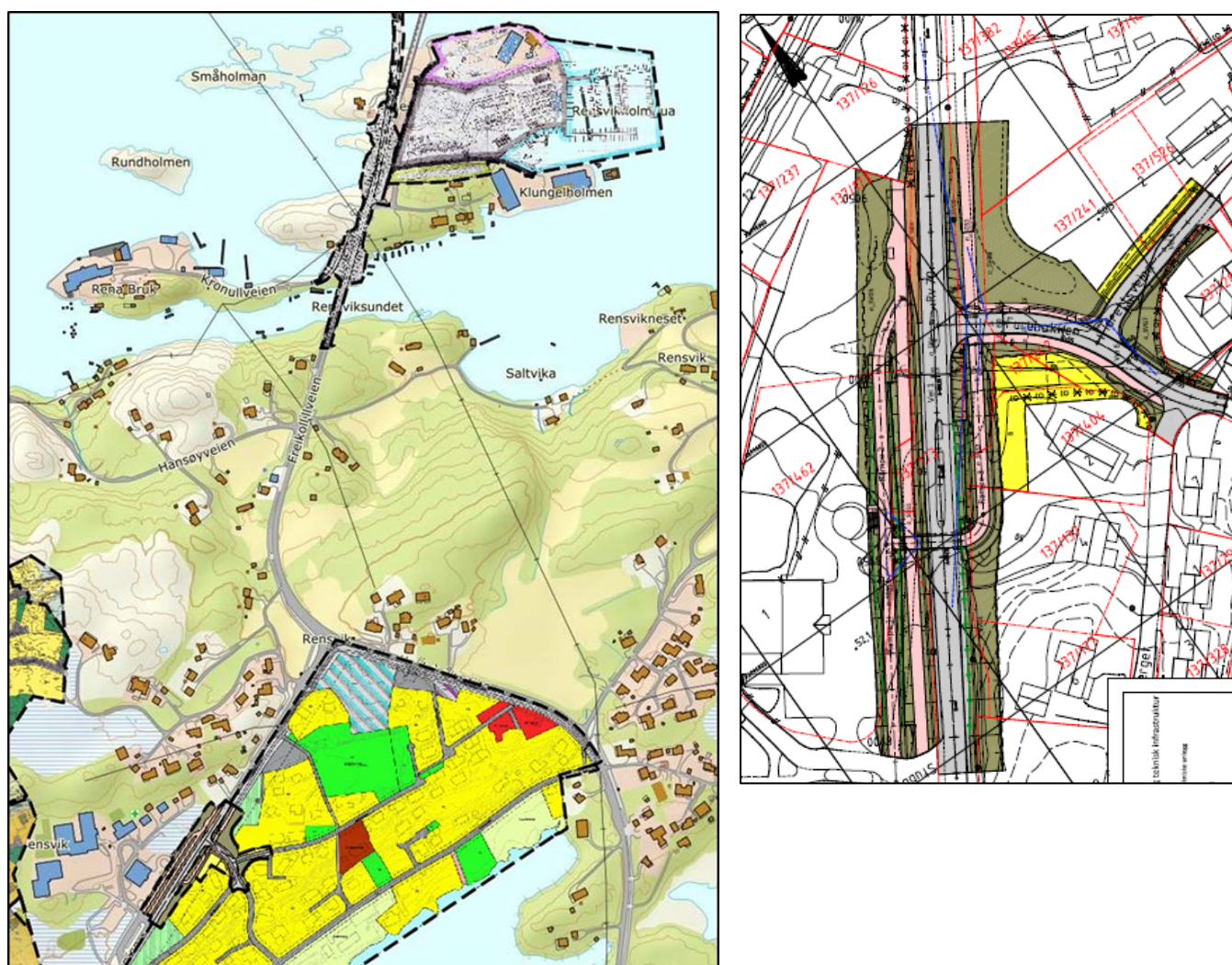
I Hovedplan for sykkel i Kristiansund (Kristiansund kommune og Statens vegvesen Region midt, 2014) ligger planområdet innenfor hovedrute 1 som er riksveg 70. Anbefalt systemløsning på strekningen er gang- og sykkelveg. Både Rensvikkrysset og Rensviksundet er påpekt som problempunkter for syklistene. I Rensvikkrysset blir det vist til at trafikkbildet er uoversiktlig pga. avkjøring til bensinstasjon og T-kryss hvor riksveien svinger uten forkjøringsregulering. I Rensviksundet skifter gang- og sykkelvegen side, og det er behov for utbedret kryssing av riksvegen.

I forbindelse med forarbeidet til Bypakke Kristiansund, fikk Møre og Romsdal fylkeskommune og Statens vegvesen utarbeidet en rapport for Utredning av kollektivtrafikken i Kristiansund (Asplan Viak, 2014). 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.

### 2.6.2 Gjeldende og tilgrensende reguleringsplaner i området

Figur 6 viser gjeldende reguleringsplaner i området, hentet fra kommunens karttjeneste. Planområdet berører følgende planer:

1. R-173 – Rv.16, kryss Seivikveien – Nordsund bru (vegplan), vedtatt 02.10.1979
2. 19910001 – Rensvik småbåthavn, vedtatt 19.03.1991
3. 20030001-02 Rensvik Øst del 1, vedtatt 30.09.2003, sist endret 22.02.2005  
Rensvik Øst del 1 ligger øst/sør-øst for rv. 70 og fv. 265. Planen inneholder hovedsaklig (eksisterende) boligformål, kombinerte arealer til forretning/næring, offentlige arealer og arealer for idrettsformål (Rensvikbanen).
4. R-264 Rv. 70 undergang Rensvik, vedtatt 09.09.2014.



Figur 6 – Gjeldende reguleringsplaner i området (kilde: Kristiansund kommune)

### 2.6.3 Statlige planretningslinjer/rammer/føringer

Følgende rundskriv og retningslinjer er relevante for planarbeidet:

- Rundskriv T-2/08: Om barn og planlegging
- Rundskriv T-5/99 B: Tilgjengelighet for alle
- Nasjonale føringer for universell utforming, her under temaveileder: Universell utforming og planlegging etter plan- og bygningsloven
- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen
- T-1442 (2016) Retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen
- T-1520 (2012) Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging

### 2.6.4 Tekniske forutsetninger og standardvalg

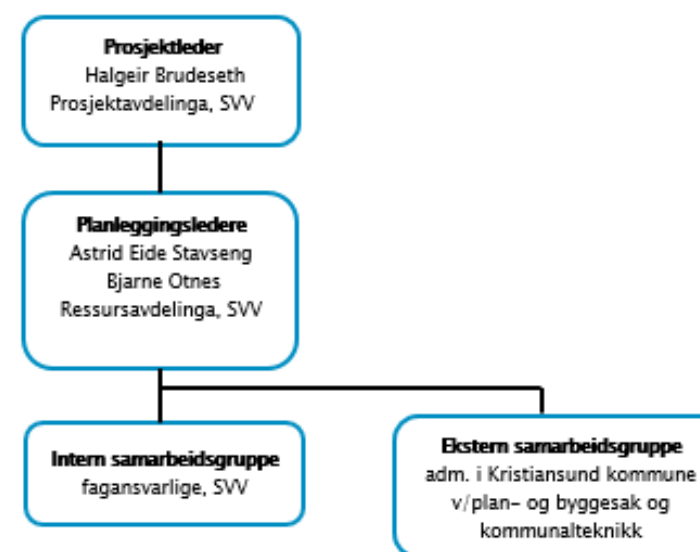
Tabell 1 – Tekniske forutsetninger for utforming av kjøreveger

Veg	Rv. 70 Freikollveien sør	Fv. 265 Kvalvågveien	Rv. 70 Freikollveien nord
Dimensjoneringsklasse:	H1 (Håndbok N100, 2014)	H1 (Håndbok N100, 2014)	H1 (Håndbok N100, 2014)
Fartsgrense:	50/km/t	50 km/t	50/70 km/t
Trafikk (ÅDT)/2017:	10 910	4 160	11 010
Dimensjonerende trafikk (ÅDT)/2041:	11 500	7 100	14 700
Andel lange kjøretøy 2041:	10,5 %	5,2 %	9 %
Dimensjonerende kjøretøy/kjøremåte:	Vogntog/kjøremåte A	Vogntog/kjøremåte A	Vogntog/kjøremåte A

## 3 PLANPROSESS OG MEDVIRKNING

### Organisering og framdrift

En prosjektgruppe bestående av representanter fra Kristiansund kommune og Statens vegvesen har jobbet frem planforslaget. Tiltakshaver, dvs. Statens vegvesen, har gjennomført det praktiske planarbeidet i nært samarbeid med kommunen.



Figur 7 – Prosjektorganisering



Prosjektet har en prosjektleder fra Prosjektavdelinga i Statens vegvesen Region midt, og to planleggingsledere fra Ressursavdelinga som har koordinert planarbeidet og hatt den primære dialogen med kommunale og regionale instanser.

Den interne samarbeidsgruppa i Statens vegvesen har videre bestått av personer med følgende fagansvar: Vegplanlegging, gange og sykkel, kulturminner, formgivning og estetikk, utbygging, drift og vedlikehold, trafikkteknikk og støy, eiendomsforhold og grunnverv, geologi og geoteknikk.

Fra kommuneadministrasjonen er det representanter fra enhetene Plan og byggesak og kommunalteknikk som har medvirket i planarbeidet, men også barnerepresentant i plansaker og miljøvernkoordinator ved enhet for samfunnsutvikling har bidratt i prosessen.

Planer etter plan- og bygningsloven blir behandlet av plan- og bygningsrådet i Kristiansund kommune, mens det er Kristiansund bystyre som etter plan- og bygningsloven blir forelagt reguleringsplanen for endelig vedtak. Man har arbeidet etter følgende fremdriftsplan for reguleringsplanprosessen:

**Tabell 2 – Framdriftsplan for planprosessen Rv. 70 Rensvikkrysset–Rensvikholmen**

Milepæl	Når/frist
Oversendelse til kommunen for høring og offentlig ettersyn	Desember 2018
Høringsperiode	Januar 2018 – mars 2019
Medvirkningsprosess med åpent møte og åpen kontordag	Februar 2019
<b>Godkjenning av reguleringsplan i kommunen</b>	<b>Våren 2019</b>

#### Informasjon og medvirkning

Plan- og bygningsloven stiller klare krav til medvirkning i planarbeidet. For denne reguleringsplanen gjelder det hovedsaklig berørte naboer, næringsaktører, idrettslag og regionale planmyndigheter.

Gjennom planprosessen får de berørte anledning til å medvirke til planleggingen ved flere anledninger. I tillegg til de formelle høringsperiodene ved varsel om oppstart og ved høring av planforslaget til offentlig ettersyn, har man under utarbeidelse av planmaterialet hatt kontakt og møter med berørte parter, og de har fått anledning til å gi sine innspill til arbeidet. Det er også gjennomført en barnetråkkregistrering som kan ses som en ekstra medvirkningsprosess rettet mot barn og unge, se kap. 4.5.

Ved varsel om oppstart og når reguleringsplanen legges ut til høring, får alle berørte grunneiere og øvrige parter i saken skriftlig melding. Hver enkelt får da anledning til å gi skriftlige innspill til planarbeidet innen en fastsatt frist. Kunngjøringer som gjelder planarbeidet settes inn i Tidens Krav.

I høringsperioden vil kunngjøring og aktuelle dokumenter være tilgjengelige på hjemmesiden til Kristiansund kommune og på prosjektsidene til Statens vegvesen. I tillegg vil plandokumentene være tilgjengelige ved servicetorget i Kristiansund og i Statens vegvesens lokaler på fylkeshuset i Molde. Det er utnevnt kontaktpersoner både i vegvesenet og hos kommunen.

I høringsperioden avholdes det et åpent møte påfulgt av åpen kontordag der det blir anledning til å få en orientering om planene for tiltaket. Berørte grunneiere og naboer vil bli spesielt invitert.

#### Plan- og bygningslovens krav til medvirkning blir sikret gjennom:

- Varsel om oppstart med anledning til å gi en skriftlig uttalelse
- Høring av reguleringsplanen med anledning til å gi en skriftlig uttalelse
- Åpent møte og åpen kontordag i forbindelse med høring av reguleringsplanen
- Klagetilgang på planvedtaket

## 4 BESKRIVELSE AV EKSISTERENDE FORHOLD I PLANOMRÅDET

### 4.1 Arealbruk

Langs rv. 70 sør for Rensvikkrysset er området prega av relativt tett bosetning på begge sider av vegen. De største boligområdene knyttes til riksvegen med sidevegsnett, men det er også mange direkteavkjørsler til bolighus. Det ligger to barnehager i nærområdet til planområdet. Sørøst for planområdet ligger Rensvik skole, og det er mye ferdsel av skolebarn i tilknytning til denne. Skolen er vedtatt slått sammen med Bjerkelund barneskole, og det vil trolig bli etablert ny barneskole et sted mellom disse skolene.

I Rensvikkrysset ligger det en bensinstasjon. Bensinstasjonen har i dag tilkomst fra rv. 70 og fv. 265. Knyttet til samme tilkomst er også et næringsbygg med dagligvarebutikk, frisør og pizzeria, beliggende like sør for bensinstasjonen. Videre sørover ligger Rensvikbanen, en kunstgressbane med tilkomst fra rv. 70.

Fra Rensvikkrysset ned mot Rensvikholmen er det noen spredte bolighus langs riksvegen, samt om lag 20 boliger tilknyttet Hansøyveien mot vest og 5 boliger tilknyttet Søndre Rensvik vei mot øst. I tillegg noen fritidsboliger og naust.

På Rensvikholmen er arealbruken i hovedsak næringsbedrifter og småbåtanlegg, i tillegg til tre boligeiendommer. På Daumannsholmen vest for rv. 70 er det også tre boligeiendommer, en næringseiendom og flere småbåtanlegg.

Langs fv. 265 ligger det flere boliger nord for Rensvikkrysset. Sør for fv. 265 ligger også Rensviktunet med tilrettelagte boliger og eldreboliger øst for bensinstasjon/butikk, delvis med samme tilkomst som til bensinstasjonsområdet.



Figur 8 – Oversiktsfoto av Rensvikområdet (Kilde: finn.no)

## 4.2 Trafikkforhold

### 4.2.1 Dagens situasjon på hovedvegnettet

På rv. 70 langs Freikollveien fra sør er årsdøgntrafikken (ÅDT) per 2017 på 10 910 kjøretøy. På Kvalvågveien fv. 265 øst for Rensvikkrysset er det registrert en årsdøgntrafikk på 4 160. Freikollveien rv. 70 retning Kristiansund sentrum har en trafikkmengde på 11 010 (kilde: Nasjonal vegdatabank NVDB).

Andelen lange kjøretøy er henholdsvis 9 % på rv. 70 sør for Rensvikkrysset, 6 % på fv. 265 øst for krysset og 8 % på rv. 70 nord for krysset.

I dag er avviklingskapasiteten i Rensvikkrysset for dårlig i forhold til trafikkmengden gjennom krysset. Krysset er utformet slik at kjørende på fylkesvegen har forkjørsrett. Både gjennomfarts- og lokaltrafikken går hovedsakelig i retning Kristiansund sentrum, men også vesentlig trafikk sørover på rv. 70. Det oppstår lange køer i begge retninger på sørlige arm av riksvegen, spesielt i morgenrushet. Se mer om grunnlaget for trafikkberegninger og avviklingskapasitet i krysset i kap. 5.4.1 som omtaler vurderte kryssløsningsalternativer.

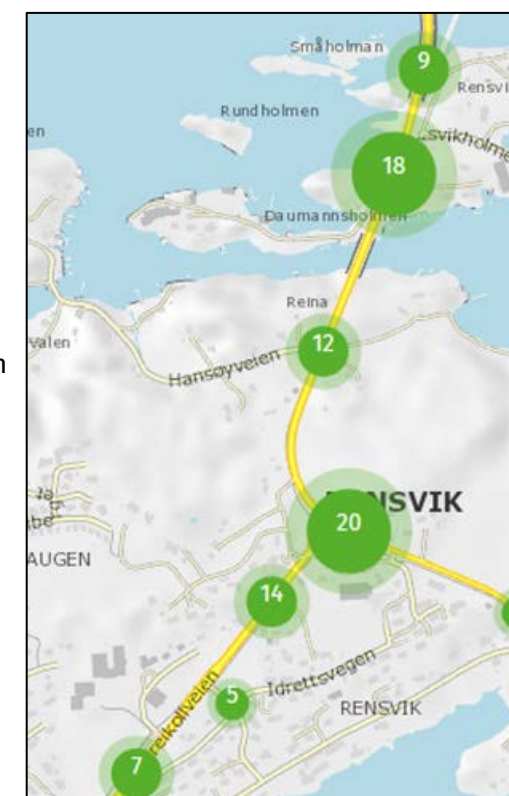
Stigningsforholdene i Rensvikbakken varierer fra ca. 8–10 %. Vegbredden varierer fra 6,3–7,8 meter. Fartsgrensa er 50 km/t inn mot Rensvikkrysset i alle retninger, men i Rensvikbakken/Freikollveien nord for krysset er fartsgrensa 60 km/t fra HP11 m171, og går deretter over til 70 km/t på Rensvikholmen, HP11 m577.

Det er innhentet opplysninger om politirapporterte trafikkulykker fra vegvesenets databaser. Figur 9 illustrerer politirapporterte ulykker fra 1977 og fram til i dag.

Statistikken viser at det hovedsakelig er ulykker der flere biler er innblandet; brudd på vikepliktsreglene i Rensvikkrysset og påkjøring bakfra ved avkjøring til lokalveger, der alle foruten to ulykker er registrert med lettere skade. Det har ikke vært dødsulykker i planområdet.

For siste fireårsperiode (2014–2018) viser oversikten at det har vært 12 ulykker med lettere skade i eller like inntil planområdet (kilde: [www.vegvesen.no/vegkart](http://www.vegvesen.no/vegkart) og NVDB).

Vi har ikke ulykkesoversikt over de kommunale vegene i planområdet.



Figur 9 – Politiregistrerte ulykker fra 1977 til i dag

### 4.2.2 Dagens situasjon for kollektivtrafikk

I den siste kollektivutredningen for Kristiansund (Asplan Viak, 2014) er det identifisert framkommelighetsproblem for kollektivtrafikken på Rensvik, dette gjelder spesielt Rensvikkrysset.

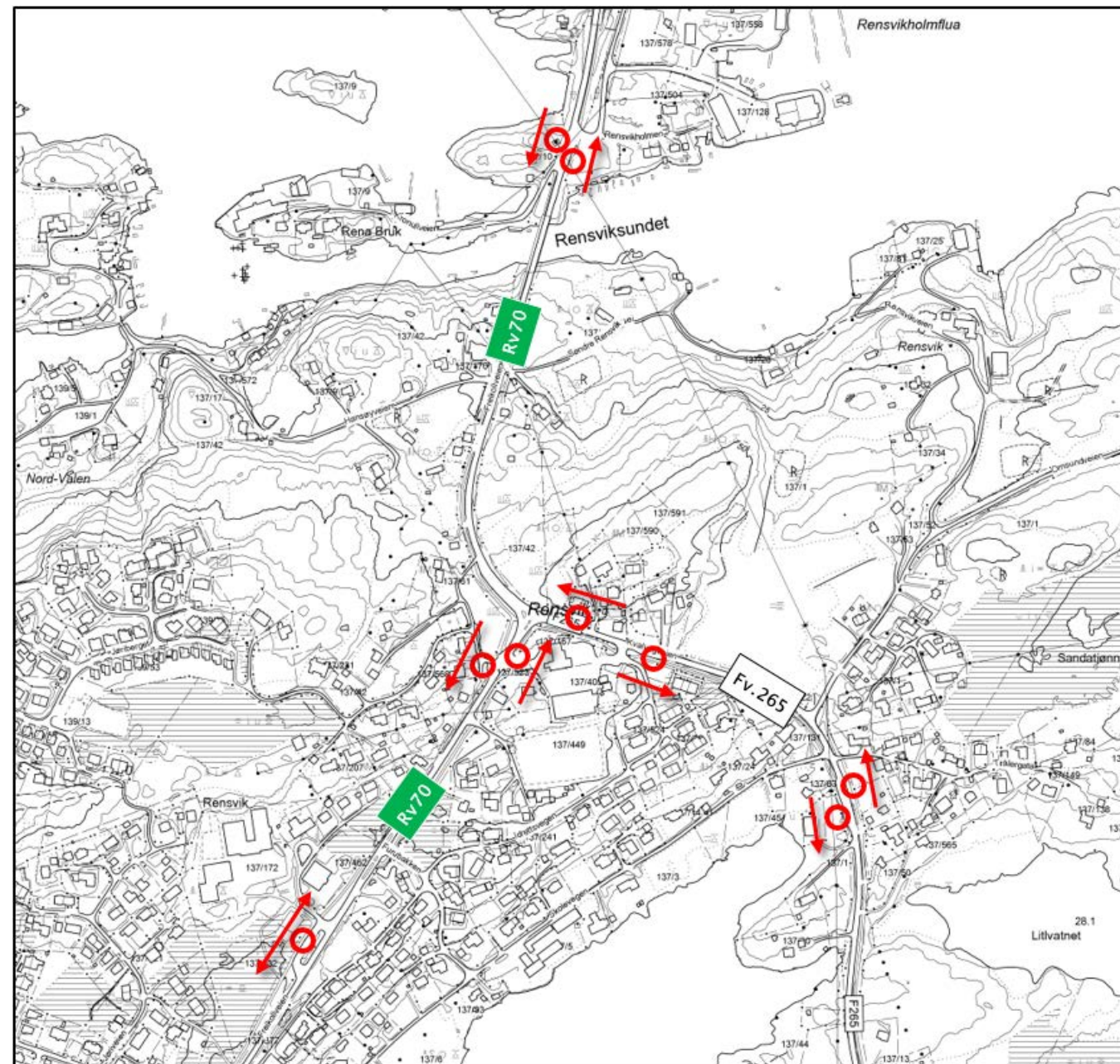
I planområdet ligger det 6 stoppunkter for buss, 4 på rv. 70 og 2 på fv. 265. Ingen av holdeplassene stetter dagens krav med hensyn til universell utforming, og enkelte er en direkte trafiksikkerhetsrisiko. Spesielt kan det nevnes nordgående stopp på rv. 70 like sør for Rensvikkrysset, hvor busser må stoppe i avkjørselen til bensinstasjonen for av- og påstigning, og ventende passasjerer ikke har noe egnet

areal å oppholde seg på. Kollektivselskap og operatører har lenge ønsket seg en bedring i situasjonen på dette stoppet, og har omtalt det som så farlig at de har vurdert å ta det ut av bruk.

Stoppene på Rensvikholmen har ikke spesielt høye påstigningstall, men for brukerne av disse to stoppunktene er det en svært risikofylt øvelse å måtte krysse vegen. Dette problempunktet er omtalt spesielt i beskrivelsen for gående og syklende langs rv. 70, delkap. 4.2.2.

Stoppunktene på fv. 265 er de med best standard. Stoppunktene er ikke universelt uformet, men her er en fysisk separasjon av myke og harde trafikanter ved at kantstein skiller passasjerer fra kjøreareal.

Langs fv. 265 går det timesavganger fra morgen til kveld mens det på rv. 70 på dagtid er cirka 2 busser i timen fra morgen til ettermiddag. Resten av kvelden er det i hovedsak FRAM Ekspress som trafikkerer riksvegen og dermed én buss i timen.



Figur 10 – Illustrasjon som viser dagens kollektivsituasjon

Det ligger i dag greit til rette for omstigning fra lokalbusser på fylkesvegen til regionale ruter på riksveg. Gangavstandene er korte og man har gangfelt for kryssing av begge vegene. Likevel kan disse kryssingspunktene oppleves som utrygge for enkelte grunnet fartsnivå og trafikkmengde.

Potensialet for å sykle fra nærområdene til holdeplass for omstigning til buss anses å være stort, men det mangler anlegg for å sette fra seg og låse sykler på holdeplassene. Omstigning fra bil til buss (Park-N-Ride) er mulig, og enkelte gjør dette på ledig, asfaltert areal i nærheten av bensinstasjonen, men det er ingen dedikerte parkeringsarealer til dette formålet. Asplan Viaks kollektivutredning fra 2014 anbefaler at det blir lagt til rette for innfartsparkering i Rensvikområdet så snart det blir aktuelt å innføre bomsnitt inne i byen, se kap. 2.6.1.

#### 4.2.3 Dagens situasjon på sidevegsnett

Fra riksveg 70 er det mange både felles samleveger og private direkteavkjørsler. Dette skaper en uoversiktlig situasjon for alle trafikantergrupper, og det reduserer også fremkommeligheten og utgjør en ulykkesrisiko.

På sørlig arm fra Rensvikkrysset er det tre samleveger; Furubakken, Rensvikbanen og Blommenåsen, i tillegg til avkjørsel til bensinstasjon og butikk like ved krysset.

Furubakken har en vesentlig inn- og utkjøring til boligområder og til en barnehage som ligger i Idrettsveien. Gjennomkjøring til fv. 265 via Idrettsveien ble stengt på grunn av at den ble utnyttet til omkjøringsveg ved trafikkopphopping sørfra på rv. 70.

Vegen til Rensvikbanen har hatt en økning i trafikken etter at grusbanen ble oppgradert til kunstgressbane.



Figur 11 – Sidevegsnett i sørlige og østlige del av planområdet

Tilkomsten til bensinstasjonsområdet fra rv. 70 fungerer både som inn- og utkjøring til området og som bussholdeplass i dag. Bensinstasjons- og butikkområdet har ytterligere en tilkomst fra fv. 265. Avkjørselen er også tilkomst til boligområdet Rensviktunet.

Like inntil Rensvikkrysset vest for rv. 70, gir den private samlevegen Blommenåsen tilkomst til om lag 15 boligeiendommer. Her er det også tilrettelagt for ytterligere utbygging. Nærføring til Rensvikkrysset, samt fotgjengerkryssing og tosidig bussholdeplass like ved gjør tilkomstene uoversiktlig for alle trafikantergrupper.

På nordsiden av fv. 265 er det per i dag to avkjørsler til boligområdet. Kommunen har gjort vedtak om at den ene tilkomsten må saneres, og at det bare skal være en tilkomst til området.

Langs både riksvegen og fylkesvegen ligger det flere tilkomster til private bolighus, spesielt langs sørlige riksvegarm.

I nordre del av planområdet i Rensvikbakken er det i dag to samleveger i tilknytning til Freikollvegen.

Hansøyveien er kommunal samleveg vest for rv. 70 med en god del spredt bebyggelse langs veien til Hansøya. Øst for Freikollveien ligger Søndre Rensvik vei, som er tilkomst til 4–5 bolighus fra riksvegen og ned i Saltvika.

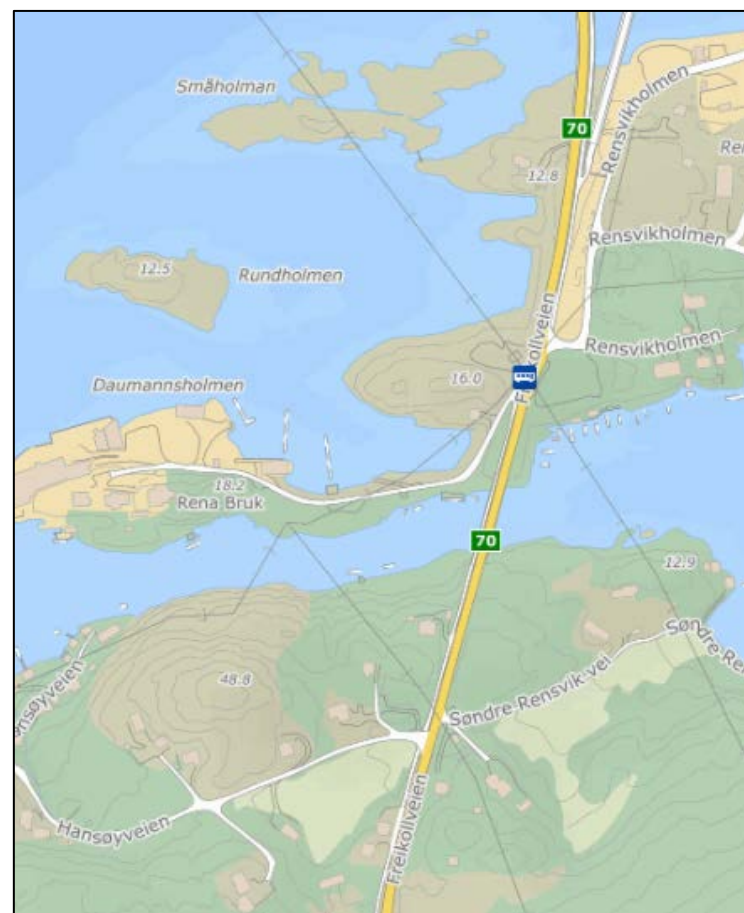
Avkjøringene fra riksvegen er i begge tilfeller utfordrende, da de ligger på en strekning med sterk stigning, som i tillegg har høy årsgjennomsnittstrafikk. Ved påkjøring til Hansøyveien må også gang- og sykkelvegen krysses og det er spesielt vanskelig for kjørende å krysse motgående kjørefelt med venstresving retning byen fra Hansøyveien, og tilsvarende venstresving fra Søndre Rensvikveg retning Rensvikkrysset

I bunnen av Freikollveien på Rensvikholmen er det øst for rv. 70 kryss til veien som kalles Rensvikholmen. Inntil krysset er det også bussholdeplass og et noe utflytende parkeringsareal. Rensvikholmen er en samleveg som fordeler seg til noen boliger, en trafikkskole og til næringsbedrifter/industriområde.

Kronullveien er en privat avkjørsel vest for rv. 70 på Rensvikholmen. Her er også en bussholdeplass nord for avkjørselen. Kronullveien fører til noen boliger og blandet nærings- og kaianlegg på Daumannsholmen.

#### 4.2.4 Dagens situasjon for gående og syklende

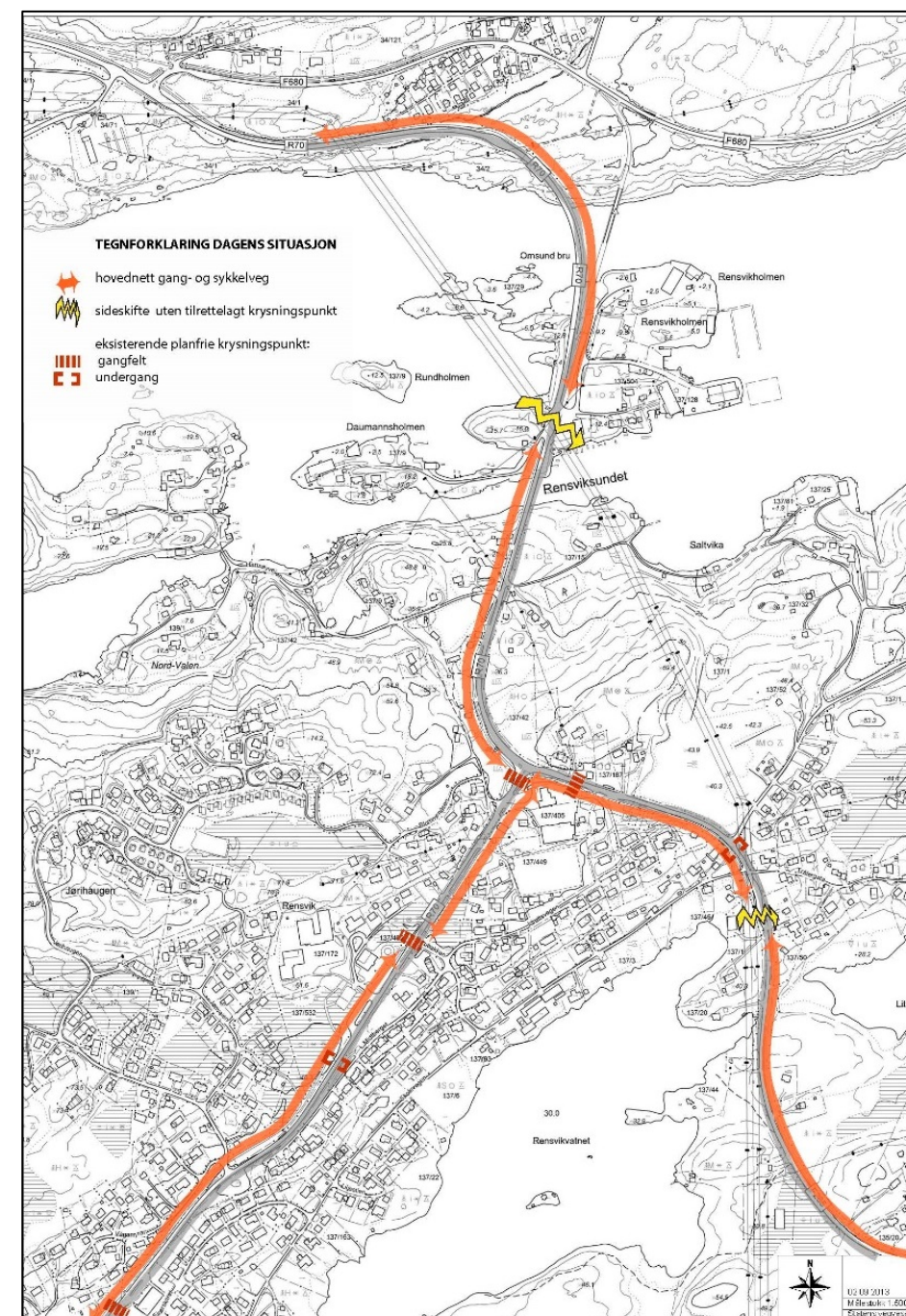
Innenfor planområdet er det tre tilrettelagte krysningspunkt i plan (gangfelt), på sørlig rv. 70-arm i krysset og ved Rensvik barneskole, samt på fv. 265 nord for bensinstasjonen.



Figur 12 – Sidevegsnett i nordre del av planområdet

Det er godkjent en reguleringsplan for undergang på sørlig rv. 70-arm ved Rensvik barneskole og det er eksisterende undergang av fv. 265 ved Skolevegen, men undergangen er ikke i henhold til krav i håndbøker og er lite attraktiv.

Det er ingen tilrettelagt kryssing av rv. 70 for gående og syklende på Rensvikholmen. Gang og sykkelvegen ligger på sørvest-siden ned Rensvikbakken og skifter til nordøst-siden mot byen fra Omsundet bru. Dette er en «missing link» som er uheldig for trafikksikkerhet og framkommelighet for gående og syklende mellom Frei og Nordlandet, og per i dag har denne mangelen en vesentlig avvisningseffekt for de som i utgangspunktet kunne tenkt seg å ferdes på sykkel eller til fots til og fra byen.



Figur 13 – Illustrasjonskartet viser dagens gang og sykkelveg, samt eksisterende eller manglende tilrettelagte krysningspunkt

### 4.3 Teknisk infrastruktur

Innenfor planområdet er det mye teknisk infrastruktur som må tas hensyn til i utbyggingen. Hovedvannledningen til Kristiansund går gjennom Rensvikkrysset. Det er også mye eldre lokalt rørsystem for vann- og avløp i området. Av strømlinjer krysser en regionalt viktig høyspentlinje planområdet på Rensvikholmen. Ellers er det noen strømlinjer i lokalnettet som krysser rv. 70 et par steder.

### 4.4 Landskapsbilde/bybilde

Norsk institutt for skog og landskap har delt Norge inn i 45 landskapsregioner og planområdet ligger under regionen Kystbygdene på Nordmøre og i Trøndelag. Det overordnede landskapstrekket er smale sund, korte fjorder mange ensartede øyer og bergknauser. Terrenget har framtrepende linjering etter bergartsstrukturene. Det tidligere åpne landskapet med bart fjell, lyngheier og myrområder, er i dag mer lukket og frodig med lauvskog. Flekkvis åpner landskapet seg opp med vann og dyrket mark.

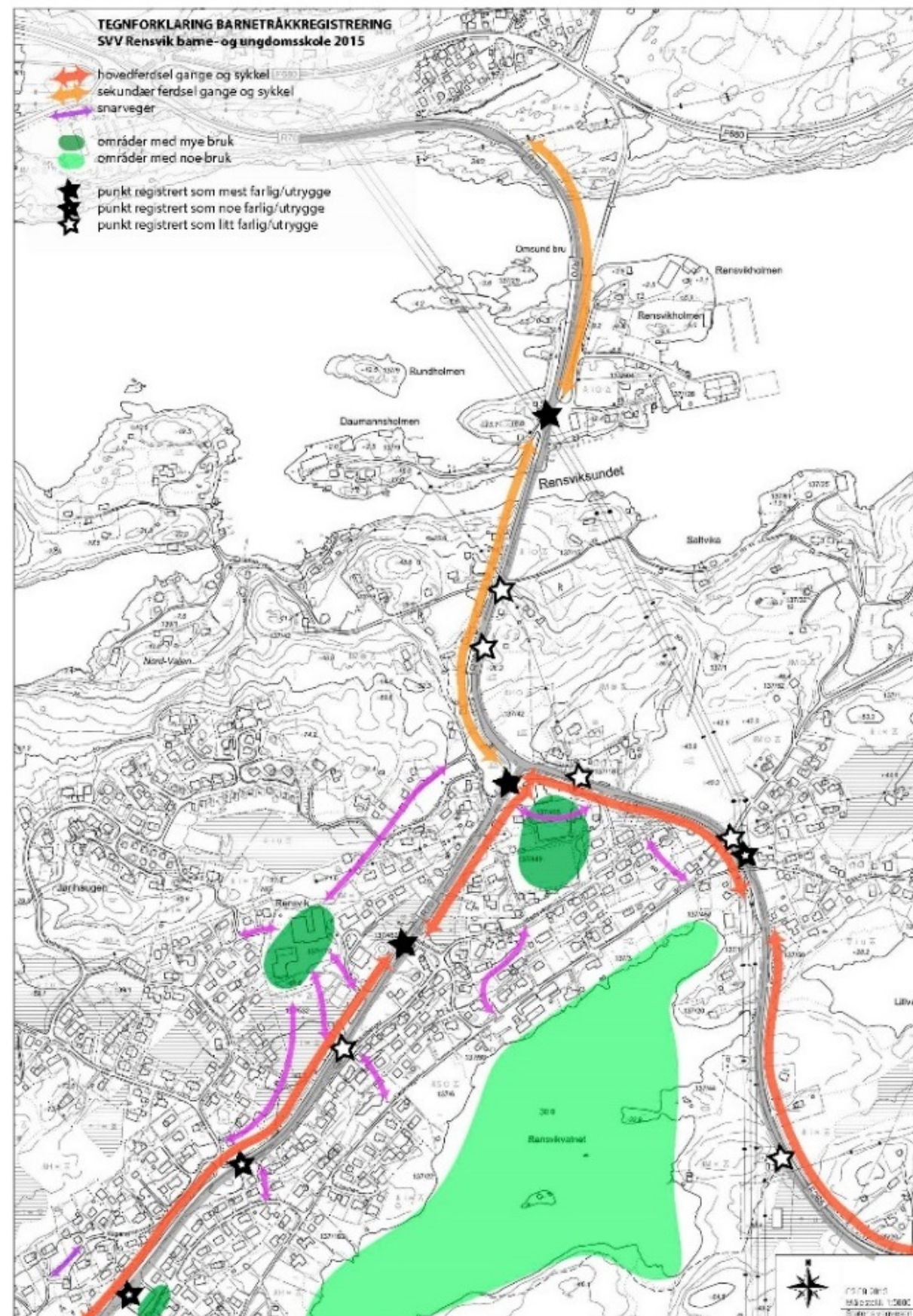
I Rensvikkrysset har Shell/bensinstasjonen en sentral visuell plass, som et orienteringspunkt. Konsentrasjonen av butikker på Rensvik har vokst fram på grunn av den sentrale plasseringen på vegnettet i krysset mellom rv. 70 og fv. 265. Den resterende boligbebyggelsen er spredt og henvender seg bort fra hovedvegene. Ned Rensvikbakken ses noen eldre småbruk.

I Rensviksundet åpner landskapet seg opp mot sjøen i vest. I strandsonen ses rester etter eldre kystnæring med industri og båtlivet er tydelig. Framtrepende elementer i Rensviksundet er den gamle Omsundbrua, men også dagens kjøreveg med to broer og en høyspentmast.

### 4.5 Nærmiljø/friluftsliv

Det er flere målpunkter og mange grupper syklende og gående innenfor planområdet. Det er transportsyklister langs riksvegen til og fra Kristiansund sentrum, kollektivreisende, barn og unge til friområder og skole, samt beboere til butikkene.

Barnetråkkregistreringen (2015) viser ferdselsveger for barne- og ungdomsskoleelever til og fra skolen og i fritiden. Rensvik barneskole ligger vest for rv. 70, mens ungdomsskolen ligger nord for fv. 265, dette gir flere ferdselsretninger. Registreringen viser at barn og unge i hovedsak beveger seg over kortere eller lengre strekninger på gang- og sykkelvegen langs hovedvegene. Flere krysningpunkter på rv. 70 og fv. 265 oppleves som utrygge eller farlige. Av friområder markert i registreringen var uteområdet til skolene, kunstgressbanen ved Rensvikkrysset og Rensvikvatnet med omkringliggende naturområder.



Figur 14 – Analysekartet oppsummerer deler av barnetråkkregistreringen ved Rensvik barneskole og Frei ungdomsskole

#### 4.6 Naturmiljø/naturmangfold

##### Naturtyper

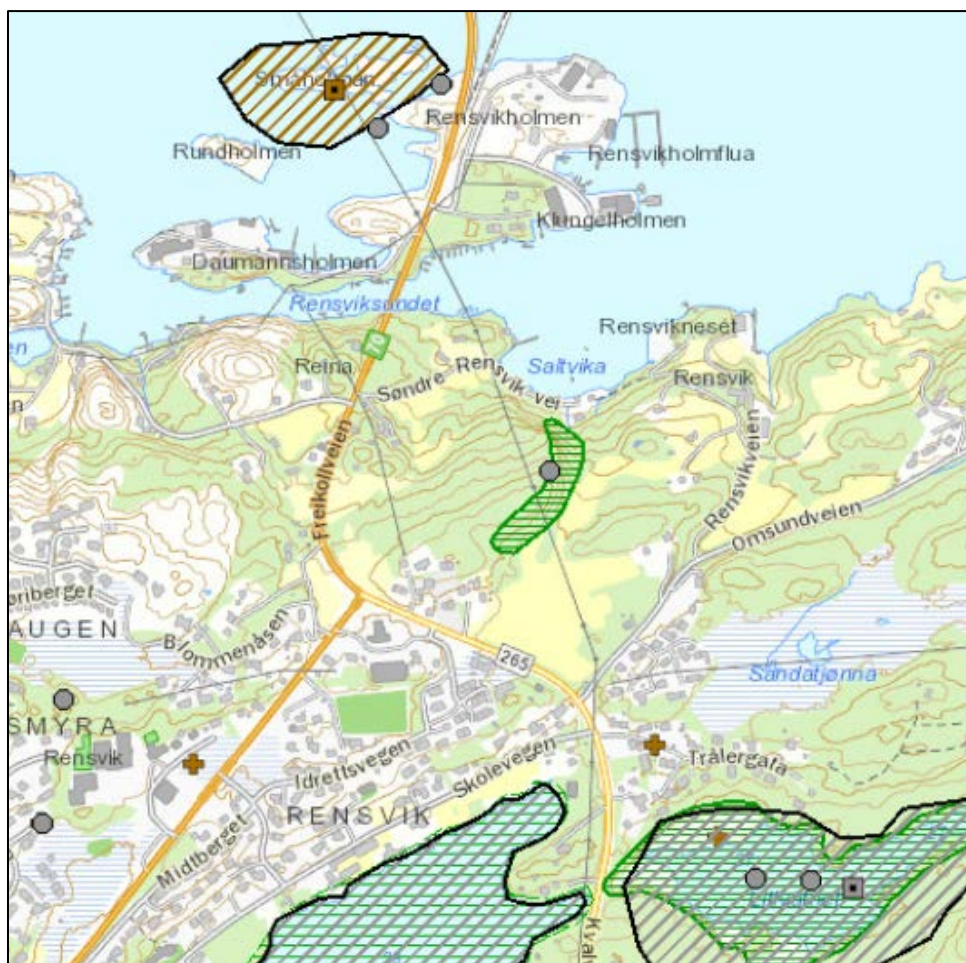
Sør for Saltvika er det registrert en lokalitet med edelløvskog. Sør for planområdet er Rensvikvannet og Litlvannet registrert som lokalt viktig og viktige rike kulturlandskapssjøer med tilhørende naturverdier.

##### Arter av nasjonal forvaltningsinteresse

Utenfor planområdet er det registrert et lokalt viktig yngleområde for fiskemåke (NT) og ærfugl (NT) på Småholman nordvest for Rensvikholmen. I tilknytning til området er det også registrert lappfiskand (VU), dvergdykker (VU) og svartbak (LC). I tillegg er det en observasjon av hvitryggspett (LC) i lokaliteten med edelløvskog omtalt i forrige avsnitt. Videre tyrkerdue (NT) ved Rensvik skole og ved Trålergata.

##### Fremmede arter

Det er ikke registrert fremmede arter innenfor planområdet i artskart.no. Registreringene er trolig mangelfulle, og området vil bli kartlagt nærmere i byggeplanfasen.



Figur 15 – Naturverdier i Rensvikområdet (Kilde: www.naturbase.no)

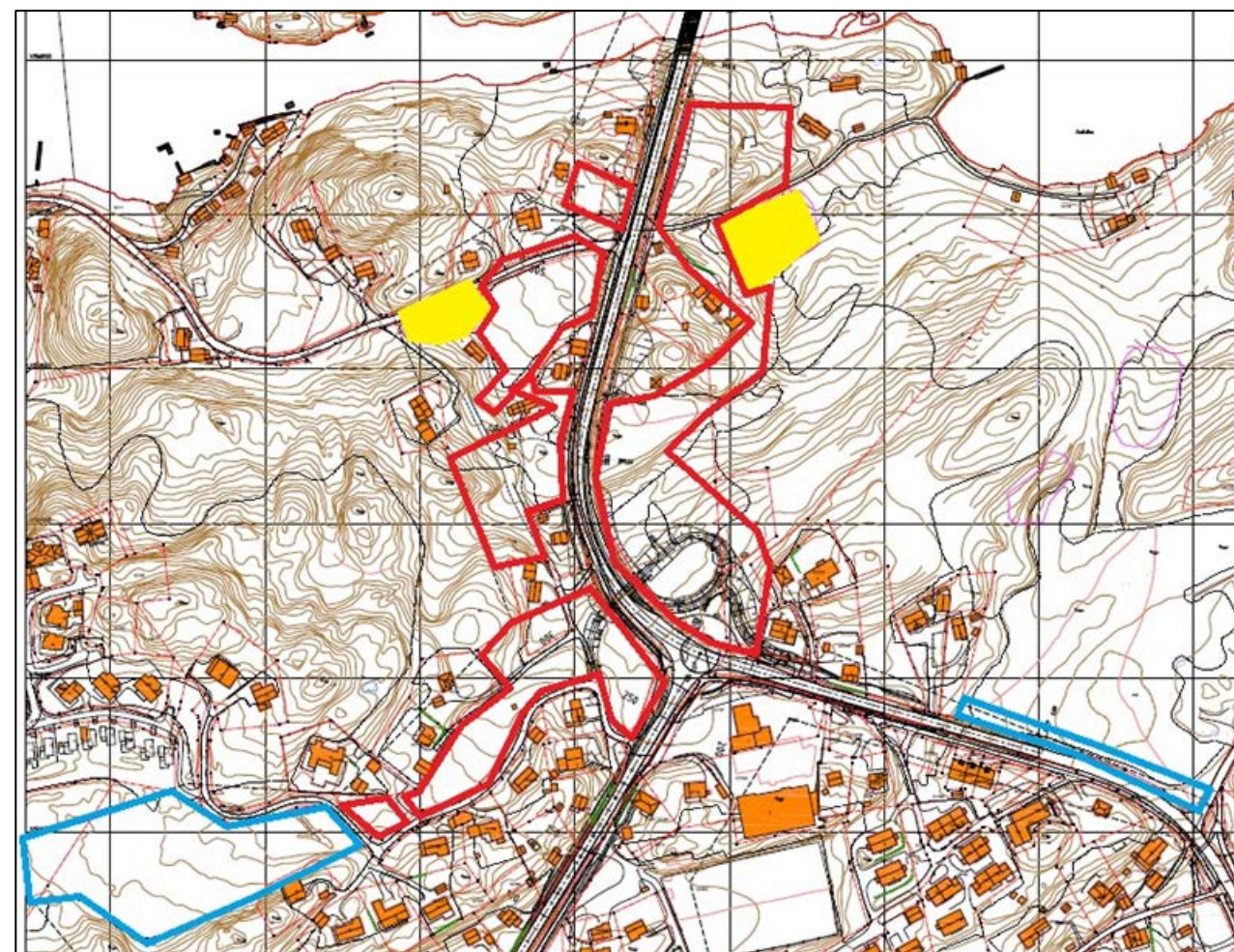
#### 4.7 Kulturminner/kulturmiljø

Et kulturminne er et spor etter menneskelig liv og virke i vårt fysiske miljø. Det kan også være steder det knytter seg historiske hendelser, tro eller tradisjoner til.

Kulturminner fra forhistorisk tid og middelalder (før år 1537) er *automatisk fredet* i kraft av sin høye alder, jfr. Kulturminneloven (KML) § 4. Kulturminner fra nyere tid (etter år 1536) kan også ha høy verdi, og særlig verdifulle kulturminner kan bli vedtaksfredet, jfr. KML §§ 15 og 19. Alle typer kulturminner og kulturmiljø kan også bli vernet med hensynssoner, jfr. Plan- og bygningsloven § 11–8.

En oversikt over verneverdige bygninger/byggverk fra nyere tid er å finne i SEFRAK-registeret. Innenfor planområdet er det bare en SEFRAK-registrert bygning; et våningshus fra slutten av 1700-tallet på gbnr. 137/42.

Arkeologer fra Kulturavdelinga i Møre og Romsdal fylkeskommune gjennomførte arkeologiske registreringer i planområdet høsten 2016. Registreringene ble gjort både som sjaktning med gravemaskin og med manuell prøvestikking.



Figur 16 – Område for kulturminneregistreringer høsten 2016. Gule områder er tidligere registrerte lokaliteter, mens de blå markerer områder der det ble gjort maskinell sjaktning. I de røde områdene ble det gjort manuelle prøvestikk.

Registreringene resulterte i omfattende funn. Totalt ble det gjort 399 funn/gjenstander innenfor planområdet. Av disse er 382 funn fordelt på fem automatisk fredete lokaliteter, og tre ikke fredete funn/gjenstander fordelt på tre lokaliteter.

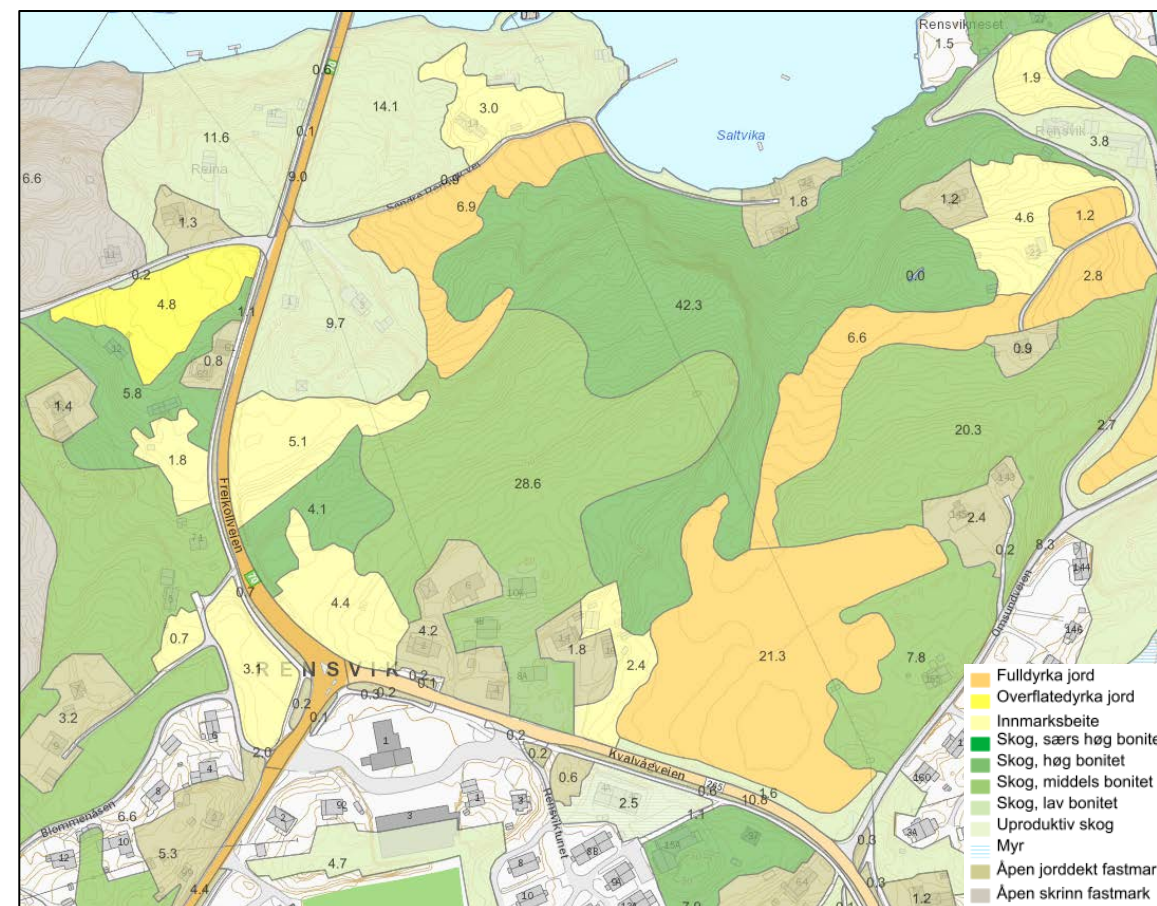
I tillegg ligger det to tidligere registrerte automatisk fredete kulturminner innenfor planområdet. Her ble en lokalitet kontrollregistrert og endret, da det ble gjort funn av 14 automatisk fredete gjenstander i dette området.



Figur 17 – Oversikt over alle lokaliteter med sikringssoner (kilde: www.askeladden.no)

#### 4.8 Naturressurser

Figur 18 nedenfor viser et utsnitt av arealressursene (AR5) i Rensvikområdet. Det viktigste landbruksområdet er en større teig med fulldyrka jord i god hevd nord for Kvalvågeveien øst i kartutsnittet. Langs rv. 70 nord for Rensvikkrysset er det noe innmarksbeite og en mindre teig med overflatedyrka jord. Langs Søndre Rensvik vei ned mot Saltvika er det en mindre teig med fulldyrka jord, men denne er bratt og dårlig arrondert. Det er ikke dyrkbare areal i området. Skogressursene i området er i hovedsak lauvskog/blandingsskog av middels til høg bonitet. Det er ikke registrert mineralressurser i området.



Figur 18 – Arealressursene (AR5) i området. (Kilde: www.gislink.no)

#### 4.9 Grunnforhold

Forsommeren 2018 ble det utført grunnundersøkelser og foretatt geotekniske vurderinger i planområdet. Vegvesenet har ikke kjennskap til at det tidligere er gjennomført grunnboringer i området. Grunnboringene ble gjennomført med fokus på de planlagte brukonstruksjonene og på sjøfyllingene i Rensviksundet. To samlevegger og en gang- og sykkelveg anbefales undersøkt i byggeplanfasen.

Planområdet ligger under marin grense. Undersøkelsene viste lite løsmasser, med unntak av et område ved planlagt bru like sør for Rensvikkrysset. Her må det gjøres supplerende grunnundersøkelser når det er lagt en plan for infrastrukturløsninger i bakken gjennom kryssområdet.

For sjøfyllingene ved Rensvikholmen ble boringene utført både fra rigg og fra flåte. Det ble i tillegg gjennomført loddinger av sjøbunnen. Grunnboringene viser ikke behov for massefortrengning ved fyllingsfot for sjøfyllingene.

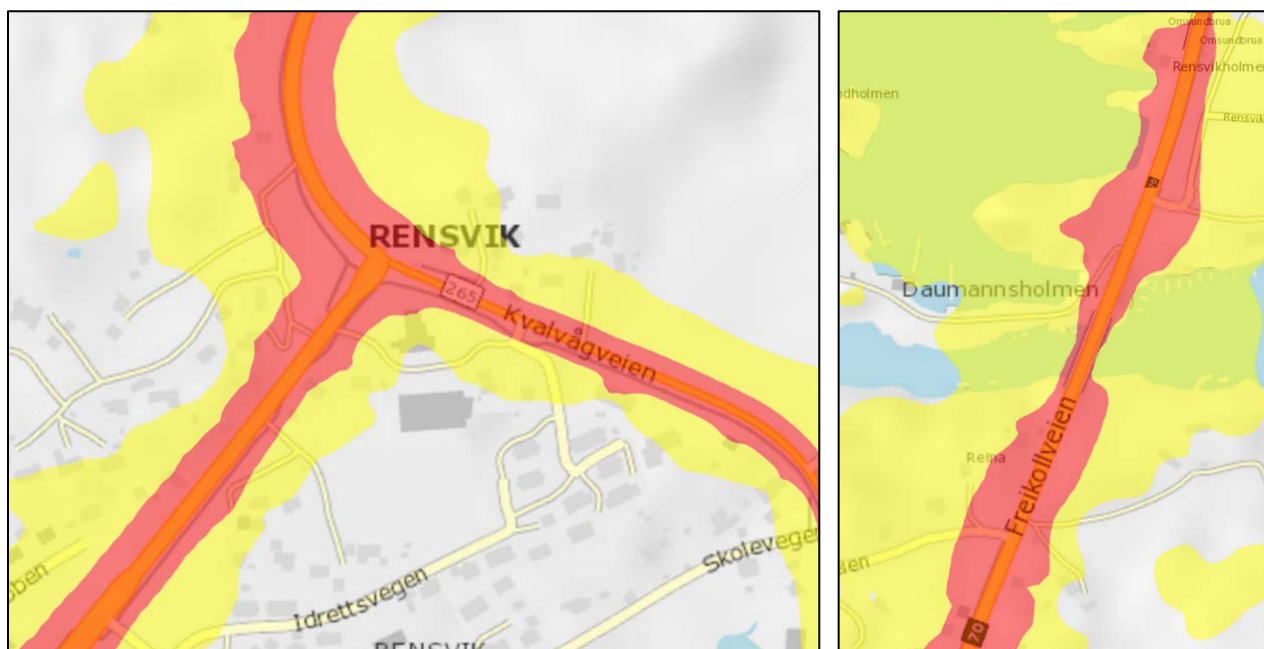
Det ble registrert diesellukt fra et av borepunktene på Rensvikholmen. Her må det gjøres miljøtekniske undersøkelser i neste planfase, se kap. 4.10.2.

## 4.10 Forurensning

### 4.10.1 Støy og luft

#### Støy

Figur 19 gir et bilde på hvordan støyforholdene i planområdet er i dag som følge av vegtrafikk. Rød sone har støynivå  $L_{den}$  over 65 dB. Gul sone har støynivå  $L_{den}$  mellom 55 – 65 dB. Støybegrepene og retningslinjer for støy i arealplanlegging er nærmere forklart i kapittel 6.12 sammen med støyutredningen gjennomført i denne planen.



Figur 19 – Vegtrafikkstøy i Rensvikområdet i dag, med hhv. gule og røde soner (kilde: Statens vegvesen, støyvarelskart for Kristiansund kommune, prognosetrafikk år 2035)

#### Lokal luftkvalitet

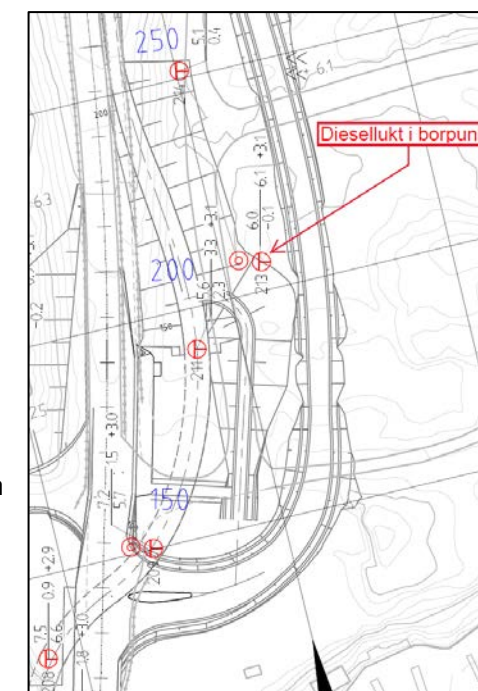
Forurensningskomponentene fra vegtrafikken som kan gi dårlig lokal luftkvalitet er nitrogendioksid ( $NO_2$ ) fra forbrenning og svevestøv ( $PM_{10}$ ) hovedsakelig fra asfaltslitasje. Det er så langt vegvesenet kjenner til ikke utarbeidet luftsonekart langs eksisterende rv. 70 i Kristiansund kommune. Begrep og retningslinjer for luftkvalitet i arealplanlegging er gjort nærmere rede for i kapittel 6.12. Der er det også gjort en vurdering av lokal luftkvalitet.

### 4.10.2 Forurensning i grunnen

I jordprøven fra et borepunkt i de geotekniske forundersøkelsene på Rensvikholmen ble det registrert diesellukt.

Kilden til ev. dieselforurensning er ukjent. Det har ikke vært virksomheter lokalisert på stedet som kan ha gitt opphav til forurensning. Mest sannsynlig er det tilfeldig søl fra midlertidig aktivitet, eller tilkjørte masser.

Før utbygging må området kartlegges nærmere, og om nødvendig må det utarbeides en tiltaksplan for å ta hånd om forurensningen i samsvar med forurensningsforskriften kapittel 2. Kommunen er forurensningsmyndighet.



Figur 20 – Borpunkt med diesellukt på Rensvikholmen.

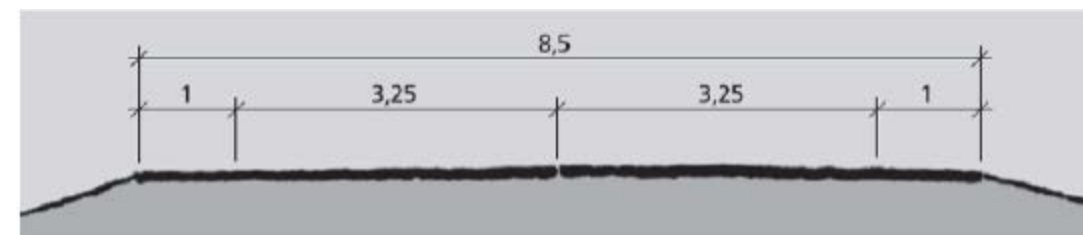
## 5 BESKRIVELSE AV REGULERINGSPLANEN

### 5.1 Utforming av veganlegget

Hovedgrepet i planen er å bygge om Rensvikkrysset fra dagens T-kryss til rundkjøring, jf. avsnitt 2.3 og 5.3.1. I tillegg kommer løsninger for gående og syklende i tilknytning til krysset, omlagte sideveger sanering og flytting av avkjørsler og etablering av sikker kryssing av rv. 70 for gående og syklende på Rensvikholmen. I det følgende går vi gjennom de enkelte elementene i planen.

#### Dimensjonering

Riksveg 70 og fylkesveg 265 er planlagt med en vegbredde på 8,5 meter. Tverrprofil er vist i figur 21. Bredden tilpasses mot eksisterende vegger.



Figur 21 – Tverrprofil av hovedveg med vegbredde 8,5 meter.

Gang- og sykkelveger er planlagt med en bredde på 3,5 meter. Tverrprofil er vist i figur 22. Bredden tilpasses mot eksisterende vegger. Dette gjør seg spesielt gjeldende før og etter Rensviksundet.





Figur 22 – Tverrprofil av gang- og sykkelveg med bredde 2,5–3,5 meter.

### Rensvikkrysset

Rundkjøringen er planlagt med en diameter på 50 meter. For å få nok utflating inn mot rundkjøringen er det nødvendig å legge denne to meter lavere enn dagens kryss. Viss ikke vil ventende trafikk opp rv. 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 fv. 265 senkes over en strekning på ca. 150 m mot øst (til profil 590). Tilsvarende senkes rv. 70 ca. 200 m sørover til profil 90.

Når riksvegen blir senket, blir høydeforskjellen mot bensinstasjonsområdet så stor at avkjørselen her må stenges. Senket fylkesveg og avstandskrav til rundkjøringen innebærer også at innkjørselen til bensinstasjon og dagligvareforretning fra fylkesvegen må flyttes om lag 20 meter mot øst.



Figur 23 – Oversiktsbilde av nytt Rensvikkryss, sett fra sør-sørvest.

### Bru over rv. 70

Et hovedelement i løsningen ved krysset er bru med kjørefelt og fortau over rv. 70 sør for rundkjøringen. Brua fyller to funksjoner:

- Kjøretilkomst til Blommenåsen går over brua og på ny kjøreveg på østsiden av riksveien ned til Idrettsvegen og Furubakken, og deretter ut på rv. 70. Vurderte alternativ for tilkomst til Blommenåsen er gjort rede for i 5.3.2.
- Planskilt kryssing av rv. 70 for gående og syklende.



Figur 24 – Rundkjøringen sett fra nordvest.

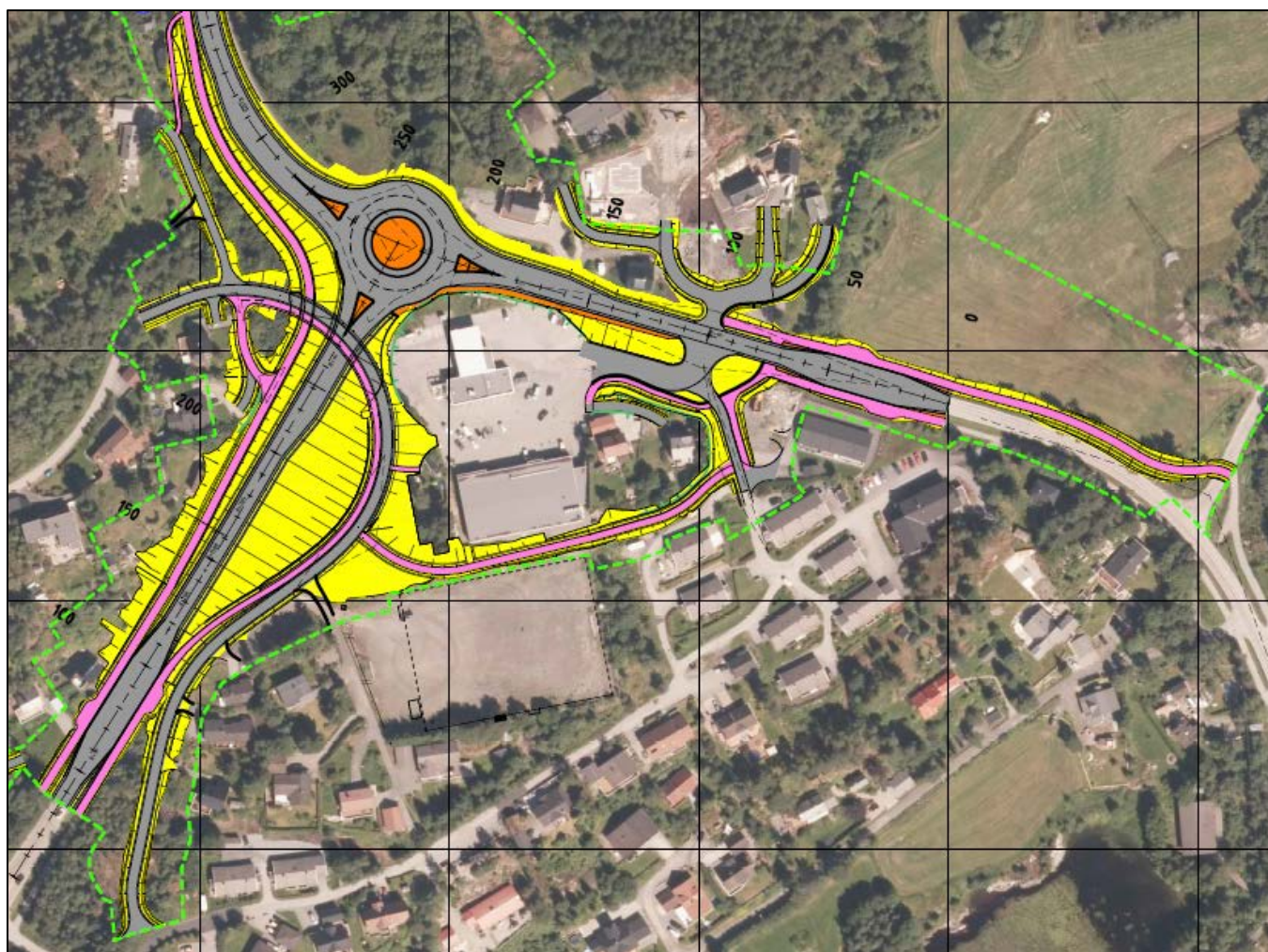
### Gående og syklende i Rensvikkrysset

Gang- og sykkelssystemet i området ved Rensvikkrysset er vist med rosa i figur 25.

Langs rv. 70 er det planlagt tosidig gang- og sykkelveg sør for rundkjøringen. Fra sør knyttes gang- og sykkelvegene til løsningene i reguleringsplan R-264 Rv. 70 undergang Rensvik, se kap. 2.6.2. Øst for riksvegen ledes gående og syklende bort fra krysset og bensinstasjonsområdet med en veg mellom dagligvarebutikken og kunstgressbanen.

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

Langs rv. 70 fra rundkjøringen mot Kristiansund følger gang- og sykkelvegen hovedprinsippene i eksisterende løsning, med ensidig gang- og sykkelveg vest for riksvegen til Rensviksundet hvor den skifter til nordøstlig side. For gjennomgang av vurderte alternativ viser vi til 5.3.3.



Figur 25 – Gang- og sykkelvegene ved Rensvikkrysset er vist med rosa

### Hansøyveien

Hansøyveien har i dag ikke en tilfredsstillende kryssløsning med rv. 70, og ligger også uheldig til overfor Søndre Rensvik vei. Trafikktallene setter krav om forbikjøringsfelt/passeringslomme for venstresvingende inn Hansøyveien, noe som også forsterker konflikten med Søndre Rensvik vei.

Hansøyveien blir derfor lagt om som vist i figur 26.



Figur 26 – Omlegging av Hansøyveien

### Rensvikholmen

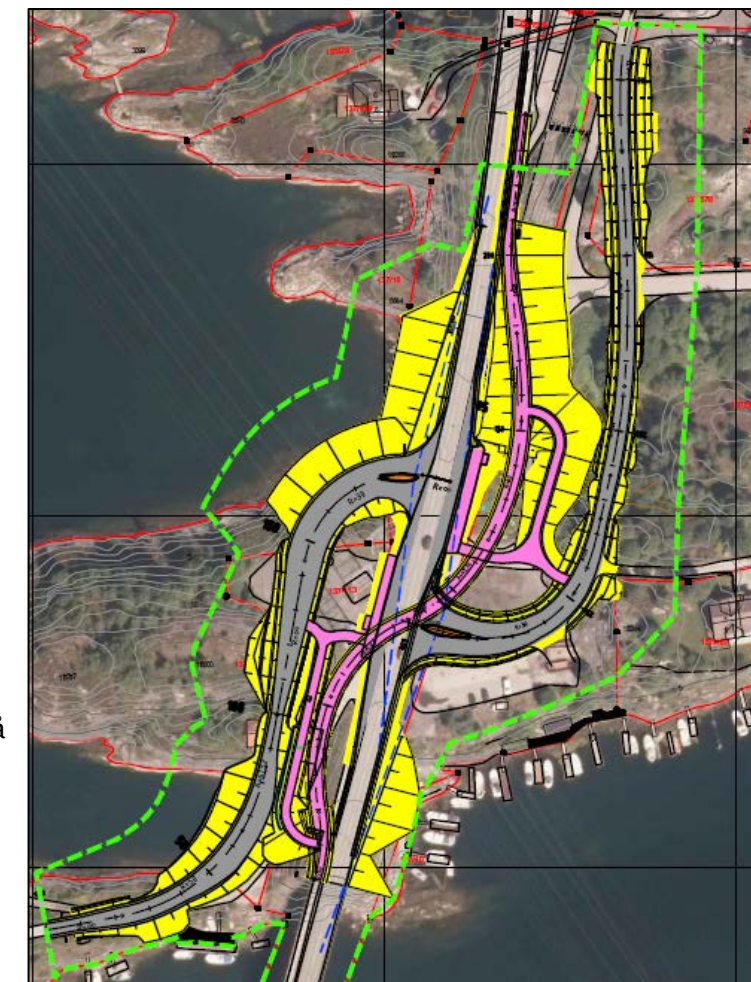
Hovedmålet med tiltakene på Rensvikholmen er å legge til rette for sikker kryssing av rv. 70 for gående og syklende. I dag er det en uheldig flaskehals f.eks. for pendlersyklister mellom Frei/Rensvik og Kristiansund.

Det er derfor planlagt en skråstilt bro over riksvegen som legger godt til rette for syklister. Se figur 27 for teknisk tegning og figur 28 for 3D-utsnitt.

Broen legger også til rette for kryssing mellom kollektivholdeplassene og ev. trafikk mellom Kronullveien og Rensvikholmen.

Kronullveien og vegen til Rensvikholmen må flyttes for å gi plass til brostøyer og fullverdige kollektivholdeplasser. Området får en vesentlig strammere utforming enn dagens mer utflytende situasjon.

Se 5.3.4 for vurderte løsningsalternativ på Rensvikholmen.



Figur 27 – Løsningen på Rensvikholmen



Figur 28 – 3D-utsnitt av løsningen på Rensvikholmen.

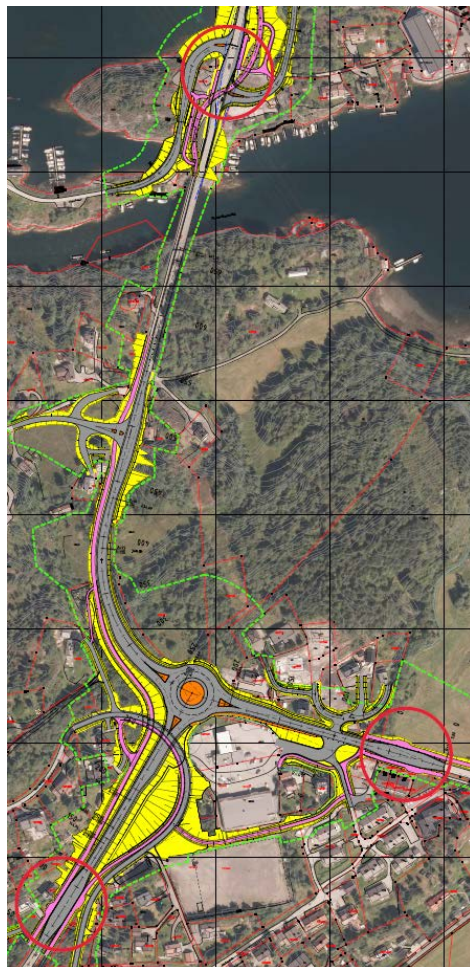
**Kollektivløsninger**

Det er lagt til rette for seks kollektivholdeplasser i planen. Disse vist med rød sirkel i figur 29. Det har ikke vært mulig å plassere holdeplassene nærmere krysset på grunn av stigningsforhold og avstandskrav/konflikt med andre løsninger.

Sør for krysset er det på vestsiden lagt inn en holdeplass som er tenkt å erstatte holdeplassen i gjeldende plan R-264 Rv. 70 undergang Rensvik. Ved utbygging av plan R-264 kan det vise seg nødvendig å etablere en passeringslomme. I så fall må holdeplassen der flyttes. Eventuell endring av av R-264 vil skje i egen prosess.

Holdeplassene er utformet i samsvar med aktuelle håndbøker, og vil bli universelt utformet. Det er satt av areal til sykkelparkering på ventearealet.

Ved holdeplassene på fylkesvegen og på Rensvikholmen er det satt av areal til offentlig parkering. Ved holdeplassen sør i planområdet er det ikke tilstrekkelig areal til dette formålet, dette kan eventuelt vurderes nærmere dersom R-264 reguleres om.



Figur 29 – Plassering av kollektivholdeplasser i planområdet.

**5.2 Enkeltløsninger, avkjørsler m.m.**

Boligeiendommene i Blommenåsen må etter utbygging kjøre på bro over rv. 70 og ned til Furubakken for å komme ut på riksvegen. Se illustrasjon i figur 23. Blommenåsen 2 og 4 får endret sin tomteavkjørsel. Dagens veg blir ombygd og delvis senket. Blommenåsen 2 må derfor ha avkjørsel mot nord til f\_SKV02. Blommenåsen 4 får avkjørsel til kjørbar gang- og sykkelveg o\_SKF, men på grunn av senking og omlegging blir høydeforskjellen for stor til at det lar seg gjøre å kjøre opp til huset. Det må derfor etableres oppstillingsplass/garasje i det nordvestre hjørnet av eiendommen og trapp opp til huset. Alternativet kunne vært ny tilkomst over 137/114 og 137/209, men eier av Blommenåsen 4 ønsker ikke en slik løsning. Den er derfor heller ikke drøftet med de berørte naboene.

Boligeiendommer tilknyttet Rensviktunet får bare mindre endringer som følge av at krysset med fv. 265 blir flyttet 20 meter mot øst. Rensviktunet 1 og 3 får omlagt sine tomtetilkomster som følge av at krysset blir flyttet. Ny felles tilkomst blir fra vest i nordenden av tomtene. Rensviktunet 4A, B og C og 8A, B og C får noe justert tilkomst, samt parkering på o\_SPP1. Rensviktunet 8 og 10 får stengt sin tilkomst til Rensviktunet (o\_SKV8), og må bruke regulert tilkomst fra Idrettsvegen. Om nødvendig må vegen opprustes.

Eiendommene og kunstgrasbanen knyttet til Rensvikbanen, samt Freikollveien 7 får tilkomst på ny samleveg o\_SKV5 ned til Furubakken og ut på rv. 70.

Freikollveien 103 får stengt sin direkteavkjørsel fra rv. 70. Ny tilkomst blir på o\_SKV4 til Rensvikstubben.

Nord for fv. 265 vil avkjørsel til Kvalvågveien 14 og 16 bli stengt og tilkomst vil bli ført til felles avkjørsel f\_SKV03.

Boligeiendommer tilknyttet Hansøyveien får bare mindre endringer som følge av omlagt kryss med rv. 70. Freikollveien 61 og 63 får stengt sin direktetilkomst til rv. 70. Ny tilkomst blir via Hansøyveien på felles tilkomstvei f\_KV10 over 137/42.

På Rensvikholmen må rekkverket på østsiden av rv. 70 nord for brua flyttes ut for å sikre tilstrekkelig sikt i krysset når dette blir flyttet nærmere brua. Fundamenteringen av rekkverket krever utviding av fyllingen, eventuelt at det er mulig å mure opp fundament i eksisterende fylling. Dette er ikke avklart nå. I planen er vist areal for fylling. I så fall må to båtplasser enten innløses eller flyttes ut i ny fyllingsfot. Hvordan dette skal løses må vurderes nærmere i byggeplan, og i dialog med grunneier.

Driftstilkomst til L02 nord for rundkjøringen må skje over o\_SVG5 og f\_SKV04. Dette er tatt inn i bestemmelsene til planen.

**5.3 Arealbruksformål**

Under følger en gjennomgang av de enkelte arealformålene, samt hensynssoner og bestemmelsesområder.

**5.3.1 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur****Kjøreveger, SKV**

Planformålet gjelder rv. 70 og fv. 265, samt kommunale sideveger og private veier. Statlige, fylkeskommunale og kommunale veier er merket o\_SKV. Avkjørsler fra offentlig veg er regulert som del av formålet med offentlig eierform. Ansvar for vedlikehold faller likevel på brukeren, jfr. § 9 i «Forskrifter om alminnelige regler om bygging og vedlikehold av avkjørsler fra offentlig veg».

Felles private veier er merka f\_SKV. Dette er felles private tilkomstveier der brukerne har felles ansvar for drift og vedlikehold. Retter og plikter blir regulert av private avtaler. Private veier er merka SKV uten prefiks. Private veier blir opparbeidet av tiltakshaver samtidig med resten av veganlegget, og tilpasset eksisterende veier så langt det er nødvendig.

**Fortau, SF**

Gjelder fortau langs offentlig veg.

**Gang-/sykkelveg, SKS**

Gjelder offentlig gang- og sykkelveg.

**Kjørbar gang-/sykkelveg, SKF**

Gjelder offentlig gang- og sykkelveg der kjøring til eiendommene er tillatt.

**Gangveg/gangareal, SGG**

Gjelder vente-/oppholdsareal på bussholdeplass.

**Kollektivholdeplass, SKH**

Gjelder holdeplasser for buss.

**Parkering, SPP**

Område merket o\_SPP er satt av til offentlig parkering. Dette gjelder et areal øst for riksvegen på Rensvikholmen ned mot Rensviksundet, og et areal ved kollektivholdeplassen ved Rensviktunet.

**Annen veggrunn – tekniske anlegg, SVT**

Gjelder sidearealene til vegen. Arealene kan benyttes til skjæring, fylling, grøft, siktsone, rekkverk, murer og eventuell støyskjerming. Teknisk infrastruktur som rør, kabler og sluker kan også være plassert innenfor arealet i plankartet og i reguleringsbestemmelsene er det skilt mellom offentlig (o\_SVT) og annet, privat areal (f\_SVT).

**Annen veggrunn – grøntareal, SVG**

Områder merket SVG er sideareal til vegen som i hovedsak skal ligge urørt som del av grøntstrukturen i området. Arealene kan benyttes til skjæring, fylling, grøft, siktsone m.m. Om nødvendig kan også tekniske anlegg som nevnt under SVT plasseres på arealet.

**5.3.2 Bebyggelse og anlegg****Boliger, BFS**

Områder merket BFS er satt av til frittliggende boligbebyggelse. Dette gjelder noen områder for eksisterende eneboligområder i samsvar med gjeldende kommuneplan vest for rv. 70 og nord for fv. 265. Nord for fv. 265 er noe areal vist som boligformål i kommuneplanen satt av som landbruksareal i samråd med kommunen.

**Forretninger, BF**

Områder merket BF er satt av til forretninger. Dette gjelder område for eksisterende bensinstasjon og dagligvareforretning sørøst for Rensvikkrysset. Etter ønske fra kommunen er forretningsområdet utvidet mot øst, og inkluderer boligeiendommene 137/91 og 137/67, i tillegg til noe kjøreareal tilknyttet eksisterende innkjøring.

**Industri, BI**

Område merket BI er satt av til industri. Dette gjelder en mindre del av et næringsområde på Rensvikholmen vist i gjeldende kommuneplan.

**Avløpsanlegg, BAV**

Område merket BAV er satt av til offentlig avløpsanlegg i samsvar med eksisterende arealbruk på 137/587. Et restareal mellom 137/587 og vegareal (o\_SVT1 1) er også satt av til BAV.

**5.3.3 Landbruks-, natur- og friluftsområde****Landbruk, L**

Område merket L er satt av til landbruksvirksomhet. Det største området er landbruksareal inntil nordsiden av fv. 265. Videre er ikke-bebygde områder nord for rundkjøringen vist som LNF etter ønske fra kommunen. Dette arealet er vist i kommuneplanen som boligområde, men nærhet til riksvegen, topografi og tilkomstforhold gjør at dette ikke er ønskelig å regulere til bolig. Nordover langs rv. 70 fra rundkjøringen og nede på Rensvikholmen er noen mindre areal som er nødvendig for anleggsgjennomføringen vist som landbruksareal i tråd med gjeldende kommuneplan.

**5.3.4 Bruk og vern av sjø og vassdrag****Farleder, VF**

Område merka VF er satt av til farleder i samsvar med gjeldende kommuneplan.

**Småbåthavn, VS**

Område merka VS er satt av til småbåthavn i samsvar med gjeldende kommuneplan.

**5.3.6 Hensynssoner****Høyspenningsanlegg, H370**

Hensynssone H370 er en sikkerhetssone som skal sikre at det ikke gjennomføres tiltak som kan være til hinder for eller skade høyspenningsanlegget, eller der høgspenningsanlegget kan være til fare for tiltaket.

**Båndlegging etter energiloven, H740**

Større høgspenningsanlegg i regionalnettet vises som areal båndlagt i medhold av energiloven. Hensikten er tilsvarende som for H370 å sikre mot ulemper for, eller som følge av høgspenningsanlegget.

**Sone der gjeldende reguleringsplan fortsatt skal gjelde, H910**

I sone vist som H910 skal gjeldende reguleringsplan fortsatt gjelde. Dette er areal som er nødvendig som anleggsbelte for å gjennomføre utbyggingen av veganlegget, men som inngår i en eksisterende reguleringsplan. Gjeldende reguleringsplan for Rensvik øst er en større plan vi ikke ønsker å omregulere mindre deler av. Dette gjelder spesielt boligområder, som med oppdaterte bestemmelser i den nye planen vil få ulike betingelser fra naboområdene i gjeldende plan.

**5.3.7 Bestemmelsesområder****Krav om nærmere undersøkelser, RpBO**

I områder merka RpBO er det krav om undersøkelser før det kan gjennomføres tiltak i området. I planen er det satt av bestemmelsesområder for to formål. Soner merka RpBO etterfulgt av en seksifret kulturminneID er automatisk fredete kulturminner som er frigitt med vilkår om utgraving og dokumentasjon. Sone merka RpBOFG er område med mistanke om forurenset grunn som må undersøkes nærmere, og der det eventuelt må utarbeides en tiltaksplan i samsvar med kapittel 2 i forurensningsforskrifta. Konkret gjelder dette et område på Rensvikholmen der det ble registrert diesellukt i jordprøver fra grunnboringer gjennomført som del av planprosjektet.

### Midlertidig rigg- og anleggsområde, (#1-x)

Området merket # gjelder alt areal som kan benyttes til midlertidig anleggsbelte, masselager og rigg, med tilhørende bestemmelser for bruk, utforming og tilbakeføring etter utbygging. Dette er areal som er nødvendig for å kunne gjennomføre utbygging, men inngår ikke i det ferdige anlegget. Arealene blir tilbakeført i samsvar med underliggende arealformål. At området er vist som midlertidig rigg- og anleggsområdet gir tiltakshaver hjemmel til å benytte arealet, om nødvendig ved ekspropriasjon dersom det ikke oppnås enighet med grunneier om vilkårene for bruk/leie av arealene.

### 5.4 Vurderte alternativer

I prosessen med utarbeidelse av reguleringsplan, gjøres alltid ulike løsningsvurderinger. Dette gjelder både for hoved- og lokalvegnett, så vel som løsningsalternativer for tilrettelegging for myke trafikanter i og gjennom planområdet. Alternativene vurderes opp mot faktorer som trafiksikkerhet, fremkommelighet, tilgjengelighet, gjennomføringsmulighet, økonomi og generelt sett opp mot overordnede føringer og målsettingene for prosjektet.

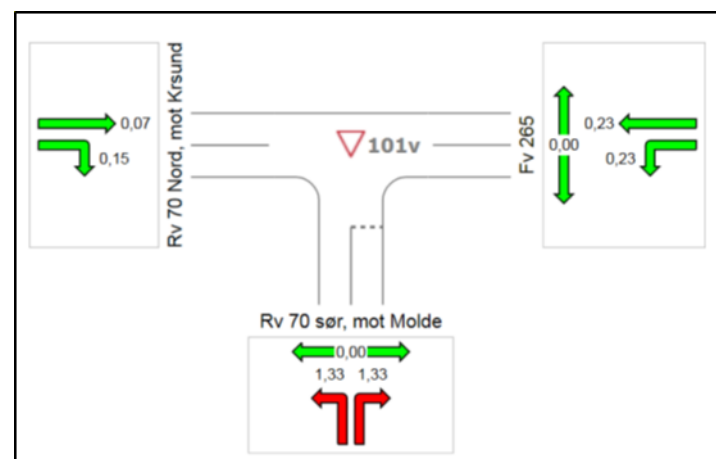
Under følger en gjennomgang av de alternativene som har vært oppe til diskusjon i reguleringsplanprosessen, i tillegg til de valgte løsningene som er beskrevet ovenfor.

#### 5.4.1 Vurderte løsningsalternativer for Rensvikkrysset

Det er i forarbeidet til reguleringsplanen utført en kapasitetsberegning der man har lagt ulike kryssløsninger for hovedvegnett til grunn. Beregningsverktøyet SIDRA er benyttet for å kunne beregne trafikkavviklingsforholdene i kryss. Problemer med trafikkavviklingen oppstår ved belastningsgrad på 0,8. En belastningsgrad på over 1.0 er tegn på sammenbrudd i trafikkavviklingen for armen/krysset.

Beregningene for dagens situasjon er basert på manuelle tellinger, og registreringene fra morgenrushet er brukt som input i SIDRA.

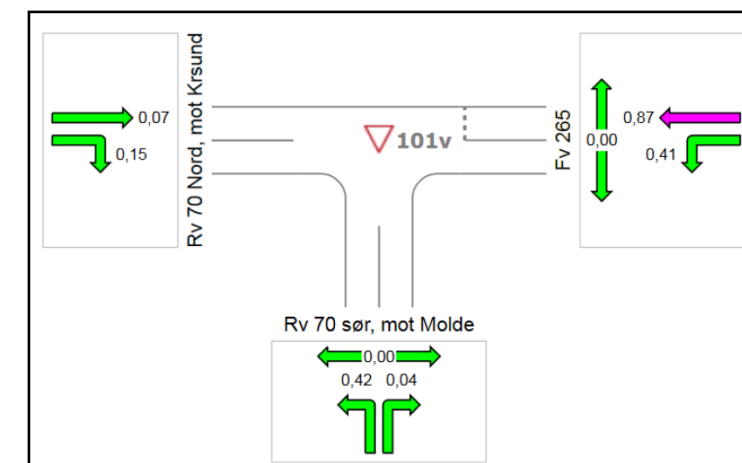
I dag er krysset som kjent utformet slik at kjørende fra riksveg 70 sør må vike for fylkesveg 265 fra øst (ca. 330 kjøretøy/time). I morgenrushet er det trafikk fra rv. 70 sør som er den dominerende strømmen mot krysset (ca. 650 kjøretøy/time).



Figur 30 – Dagens situasjon i Rensvikkrysset, makstime morgen

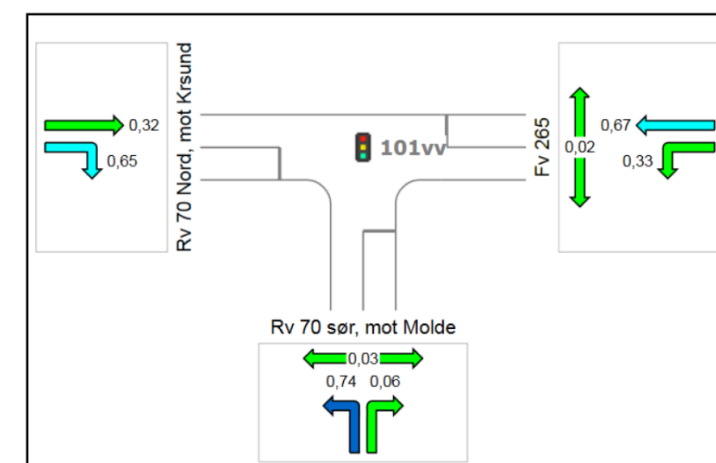
Prognosesituasjonen 20 år fram i tid er vurdert med tanke på framtidig kapasitet. I tillegg til fylkesprognosene for trafikkvekst, er det tatt høyde for framtidig trafikkvekst på fylkesvegarmen som følge av boligutbygging i Rensvikområdet. Det er lagt til rette for etablering av inntil 800 nye boliger øst for Rensvikkrysset.

Illustrasjonen i figur 31 viser en løsning med T-kryss der trafikantene på rv. 70 har forkjøringsrett. Løsningen vil bedre forholdene for rv. 70, men trafikantene på fv. 265 vil oppleve problemer – selv med dagens trafikkmengder. Løsningen anbefales ikke for en framtidig situasjon.



Figur 31 – Rensvikkrysset vist som T-kryss der trafikanter på rv. 70 har forkjøringsrett

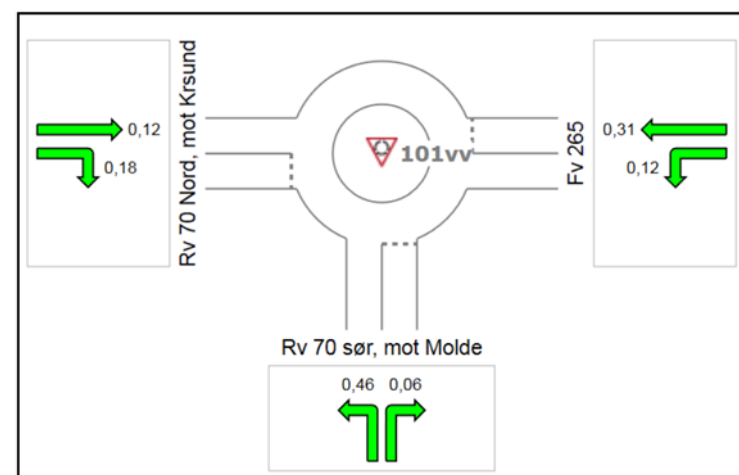
Signalregulering vil forbedre avviklingsforholdene i krysset, men i morgenrushet er det lite rom for trafikkøkning fra sør og øst. En ulempe med signalregulering er også at trafikantene utenom rushtidene vil kunne risikere å måtte vente på grønt lys. Dette kan i stor grad reguleres med sensorer og styring av signalanleggene, men med bilister som ankommer nesten samtidig i ulike armer, må man vente på grønt lys. Løsningen anbefales ikke for en framtidig situasjon, da den ikke vil ha tilstrekkelig kapasitet med både boligvekst og generell framtidig trafikkvekst.



Figur 32 – Rensvikkrysset illustrert med signalregulering

Rundkjøring gir klart best trafikkavvikling av de tre ulike krysstypene. Belastningsgraden og forsinkelsene er lavest for denne reguleringsformen og vil ha den høyeste reservekapasiteten med tanke på framtidig vekst/utbygging i området.

Det planlegges to tilfarter i hver av armene.



Figur 33 – Rensvikkrysset vist som rundkjøring med tre armer

Rundkjøring beregnet med 20 % vekst i trafikken gir en belastningsgrad i armen fra fv. 265 på 0,72. Veksten på 20 % tilsvarer samme vekst som prognosetallene gir for de neste 20 år. Dermed er det sannsynlig å anta at dette krysset vil fungere med normalt antatt vekst i perioden fram til 2037.

#### 5.4.2 Vurderte alternativer for sidevegsnett

Den viktigste sidevegen som blir lagt om i planforslaget er tilkomsten til Blommenåsen. I overkant av 15 boligeiendommer bruker vegen i dag. Vegen tar av fra rv. 70 like sør for dagens Rensvikkryss, og det er nødvendig å finne alternativ tilknytning. Hverken høyder eller trafikksikkerhetshensyn tillater at tilkomsten videreføres.

Flere alternativer er vurdert i tillegg til valgt løsning. Disse er vist stilisert i figur 34:

- langs rv. 70 til Rensvikstubben
- til Blomveien
- nord for Blomveien
- til Jørihaugen ved ballbinge
- til Jøriberget
- til Hansøyveien

##### a) langs rv. 70 til Rensvikstubben

Løsningen innebærer at kjørevegen må føres sammen med gang- og sykkelvegen på strekningen. Dette vil gi vesentlig større inngrep, og større konflikter med to hus som med valgt løsning ikke blir løst inn. Det vil også bli kjøreveg på begge sider av riksvegen. Vi har videre vurdert det som lite ønskelig å øke trafikkbelastningen til området ved Rensvik samfunnshus og Rensvik skole, samt unngå kjøring på den gjennomgående gang- og sykkelvegen.

##### b) til Blomveien

Blomveien er lite tilpasset økt trafikkbelastning og konflikt med eksisterende gang- og sykkelvegen mot Jørihaugen. Veglinjen blir liggende inntil leikeområdet til skolen. Alternativet representerer et tilleggsinngrep samlet sett holdt opp i mot valgt løsning. Usikre grunnforhold (myr) på en del av strekningen.

##### c) nord for Blomveien

Vi vurderer det som lite ønskelig å legge en kjøreveg i friområdet nord for etablert boligrekke. Veglinjen blir liggende inntil leikeområdet til skolen. Alternativet representerer et tilleggsinngrep samlet sett holdt opp i mot valgt løsning. Usikre grunnforhold (myr) på en del av strekningen.

##### d) til Jørihaugen ved ballbinge

Vi vurderer det som lite ønskelig å legge en kjøreveg tett opp til ballbingen og ballsletta. Disse ligger sentralt i området, med god tilkomst fra Jøriberget, Jørihaugen, Blomveien og Blommenåsen. De har biltrafikk i det vesentlige bare på vestsiden i dag. Alternativet representerer et tilleggsinngrep samlet sett holdt opp i mot valgt løsning. Usikre grunnforhold (myr) på det meste av strekningen.

##### e) til Jørihaugen

Det er relativt lite som skal til for å knytte Blommenåsen mot Jøriberget. Løsningen er forkastet ut i fra at det vil øke trafikkbelastningen på Jørihaugen, et område med konsentrert tosidig boligbebyggelse tett inn på vegen. Det blir også en lang omkjøring sammenlignet med valgt løsning.

##### f) til Hansøyveien

Alternativet er forkastet ut i fra at det ikke er aktuelt å øke belastningen på krysset med rv. 70. Krysset er uheldig plassert på en høgtrafikkert veg med sterk stigning i kryssområdet. I tillegg har løsningen utfordringer med stigning, og er i konflikt med kulturminner.

##### Fordeler med valgt løsning

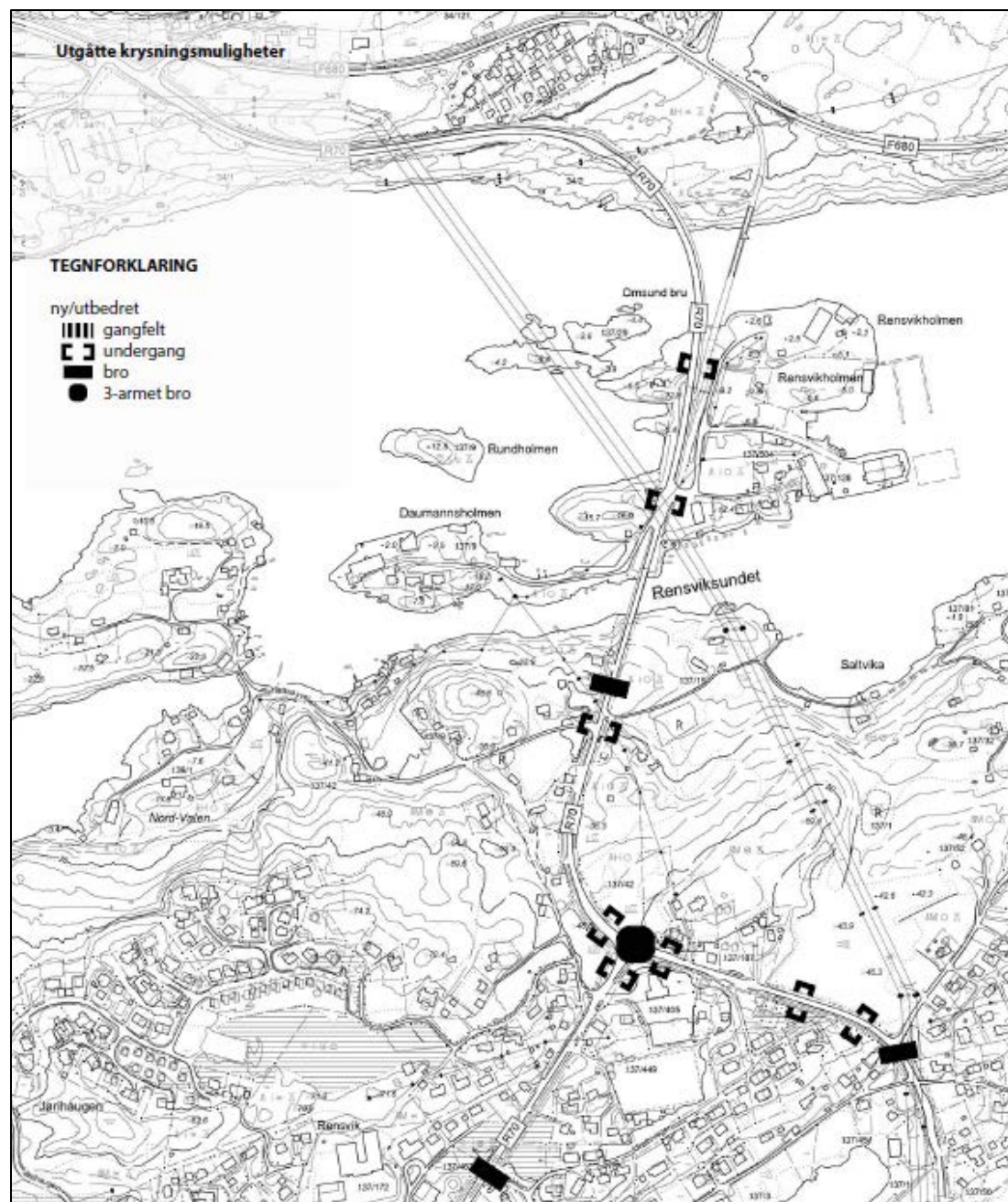
Valgt løsning utnytter kjøreveg og bru som uansett må bygges. Det gir med det minst totalinngrep i området. Løsningen er av de korteste omkjøringsalternativene. Langs kjørevegen er det kun en håndfull boliger på østsiden som får mertrafikk knyttet til Blommenåsen. Alle andre alternativ gir større ulemper for naboer/sårbare brukere.



Figur 34 – Vurderte alternativ for tilkomst til Blommenåsen

### 5.4.3 Vurderte løsningsalternativ for gående og syklende

Det er vurdert ulike plasseringer og løsninger for gang- og sykkelbroer og underganger i planområdet. Men det er ikke alle plasseringer og løsninger som egner seg på grunn av kupert terreng, krav til universell utforming og god framkommelighet for mange trafikanter.



Figur 35 – Oversikt over vurderte krysningspunkt og -løsninger

En gang- og sykkelveg på østsiden av Rensvikbakken er vurdert. «Østsideløsningen» omfatter flere gang- og sykkeltiltak:

- bro over nordlig riksvegarm i Rensvikkrysset
- ny gang- og sykkelveg på østsiden av Rensvikbakken
- ny gang- og sykkelveg på bro over Rensviksundet øst for kjørebrosen (ca. 65 meter) med forbindelse mot dagens løsning på Rensvikholmen

Med denne løsningen hadde en sluppet planfritt krysningspunkt på Rensvikholmen og oppnådd god framkommelighet, uten krysningspunkter for syklende til/fra fv. 265. Men tosidig gang- og sykkeløsning er kostbart, og de fleste målpunktene og boligene ligger på sørvest-siden av rv. 70. Samtidig vil denne løsningen utløse krav om en relativt omfattende utgraving av automatisk fredede kulturminner.

### Forkastede gang- og sykkeløsninger rundt Rensvikkrysset

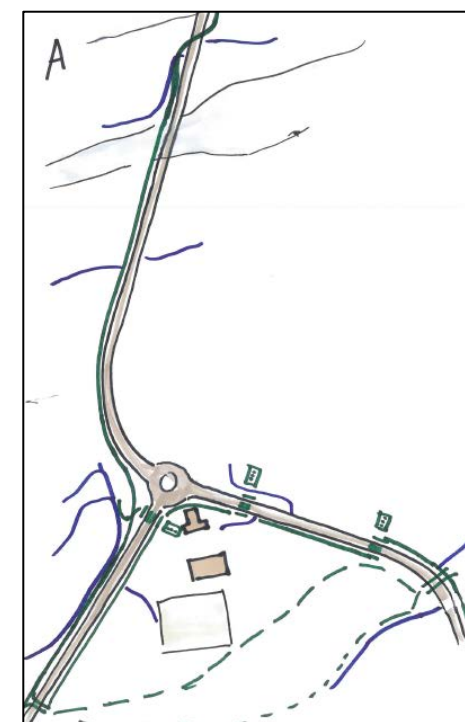
- Lenge ble det vurdert en lang bro med to hovedspenn i Rensvikkrysset, over de to riksvegarmene. Terremessig er det enklest å få til en bro over den nordvestlige armen, denne vil gi lite ekstra stigning for gående og syklende. Men denne løsningen er mest hensiktsmessig ved «østsideløsningen» ned Rensvikbakken og forbindelse videre østover nord for fv. 265.

Det er få målpunkter på nordsiden av Rensvikkrysset og en gangbro over nordvestlig arm ville kunne oppleves som en omveg for eksempel ungdomsskoleelever som bor sør i planområdet.



Figur 36 – Bro med to armer i Rensvikkrysset

- Et alternativ med utelukkende kryssing i plan ble vurdert på et tidlig stadium. Kryssing i plan med lysregulering ville vært et økonomisk gunstig alternativ og hatt potensiale for god framkommelighet for mange trafikanter. Alternativet er forkastet på grunn av trafikksikkerhetsmessige vurderinger av lysregulering på sørlig riksvegarm. Trafikkberegningene viser at alternativet vil medføre oppstuvning i rundkjøringen.



Figur 37 – Kryssing i plan i Rensvikkrysset

- Gang- og sykkelbro over den nordlige riksvegarmen ble i hovedsak forkastet på grunn av fare for villkryssinger mellom bensinstasjonen og Blommenåsen.
- Underganger i Rensvikkrysset på fv. 265 og sørlig arm på rv. 70. Denne løsningen ble tidlig i prosessen forkastet på grunn av at vegnettet er senket i krysset for å redusere stigningen ned Rensvikbakken. I tillegg ligger mye av bebyggelsen i området på høyder og undergang vil føre til unødvendige stigningsforskjeller for gående og syklende. Løsningen er ikke tegnet ut.
- Det ble tidlig sett på en bro med tre armer som en rundkjøring over Rensvikkrysset. Forslaget ble forkastet grunnet for lite areal til ramper, spesielt på den sørøstlige siden ved bensinstasjonsområdet. Videre vil det være visuelt trangt for konstruksjonen og er vanskelig på grunn av mange ulike høyder på omgivelsene. Alternativet er også svært kostbart. Løsningen er ikke tegnet ut.



Figur 38 – Gang- og sykkelbro over nordlig arm

Andre alternativer som har vært mindre åpenbare, men som er vurdert er:

- Bro på fv. 265 på Skolevegen ved bensinstasjonen. Dette er vanskelig med tanke på stigning på ramper
- Undergang midt i Rensvikbakken. Alternativet er ikke gjennomførbart ut i fra stigning i Rensvikbakken

#### 5.4.4 Alternativ løsning for planfri kryssing i Rensviksundet

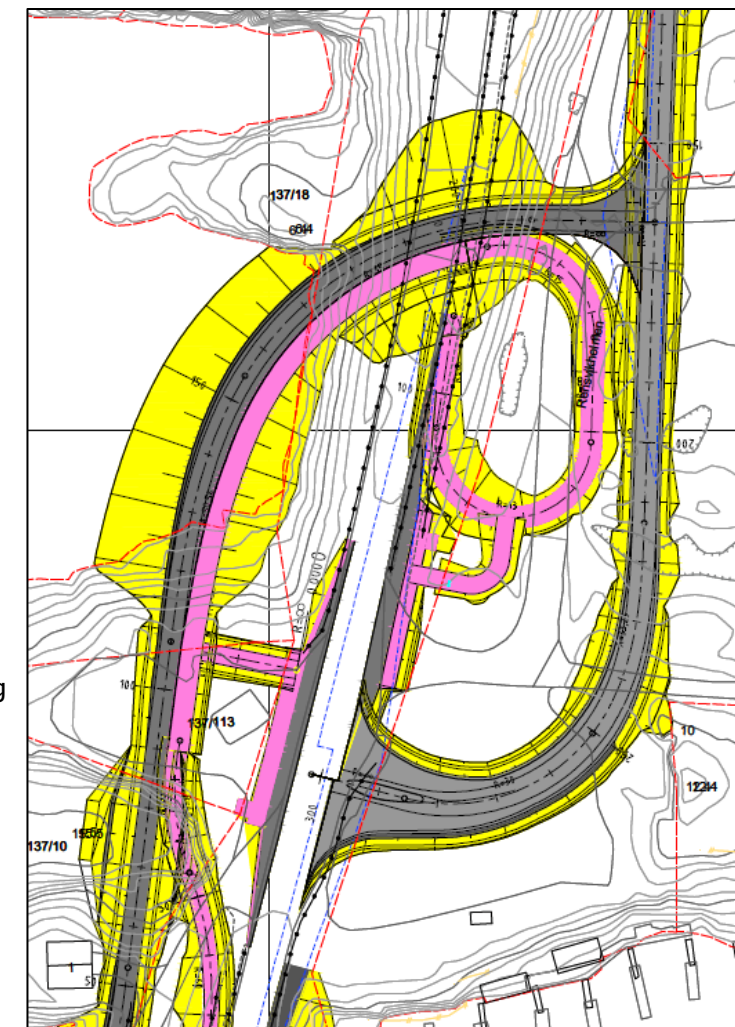
På Rensvikholmen ble det vurdert et alternativ med undergang under riksvegen. Kostnaden er omtrent lik kostnad for brualternativet. Hovedgrunnen til at det ble forkastet er at det gir lenger veg og dårligere flyt for syklende og gående sammenlignet med brualternativet. For syklende fra nord er løsningen også vurdert som lite sikker. Det vil bli en skarp venstrekurve ned bakken fra Omsund, og syklister kan komme med stor fart ned mot kurven.

En undergang kan gi en sterkere følelse av utrygghet enn mer åpne løsninger.

For landskapsbildet vurderes det at undergang er en enklere visuell løsning enn bro. Undergangen vil i større grad innordne seg landskapet og være lite framtrødende. Broen tilfører en ny form i landskapet og den er kompleks visuelt med sideveger, rekkverk, busslommer og terrengformer.

En fordel med undergang er at avkjørselen til Kronullveien blir stengt. Broløsningen gir imidlertid også en vesentlig bedre utforming av området en i dag, men ikke like godt som undergangsløsningen.

I avveiningen er det lagt avgjørende vekt på at løsningen er den beste for gående og syklende. Dette er det utløsende behovet for tiltaket.



Figur 39 – Forkastet løsning med undergang under rv. 70



## 6 VIRKNINGER AV PLANEN

### 6.1 Trafikkforhold og framkommelighet

Ved gjennomføring av tiltaket vil framkommeligheten i Rensvikkrysset endres vesentlig for alle kjørende. Etablering av rundkjøring vil forbedre framkommeligheten for kjørende på rv. 70 og fv. 265 siden vikepliktsforholdene endres i tråd med ferdsmønsteret/årsdøgntrafikken (ÅDT). Løsningen vil gi økt forutsigbarhet, da lesbarheten blir enklere for vegtrafikken og trafikkarealene strammes opp. Fire ordinære avkjørsler på hovedvegnettet blir sanert, likedan 10 tilkomster til private eiendommer. Etablering av nye tilkomster blir gjort av vegvesenet som del av utbyggingen.

Samlede tilkomster er også positivt for trafiksikkerheten, likedan at tilretteleggingen for gående og syklende er planskilt og/eller regulert ved lysregulering.

Tiltaket vil også være veldig positivt for gående og syklende lokalt mellom boligområder og målpunkter som skole og nærbutikk, og vil ikke minst gi en totalt endret situasjon på Rensvikholmen for de som ønsker å ferdes til fots eller på sykkel fra Frei til eksempelvis Løkkemyra eller Kristiansund sentrum.

Statens vegvesen har gjennomført en trafiksikkerhetsrevisjon (TS-revisjon) som ledd i planarbeidet. En TS-revisjon er definert som en systematisk og uavhengig undersøkelse av trafiksikkerhetsforhold i en vegplan. Denne skal sørge for at veganlegg blir bygd i samsvar med nullvisjonen, kunnskap om trafiksikker vegutforming og krav i vegnormalene, samt øvrige regelverk. Revisjonen skal luke ut uheldige løsninger, feil og mangler før anlegget blir bygd.

### 6.2 Samfunnsmessige forhold

Riksveg 70 gjennom Rensvik er innfartsvegen til Kristiansund. Tiltaket vil gi økt trafikkflyt og forutsigbarhet, noe som kommer både lokalt trafikerende og gjennomreisende til og fra Kristiansund til gode.

Tiltaket vil også være veldig positivt for gående og syklende både lokalt og for et større omland. I et videre perspektiv legges det gjennom reguleringsplanen til rette for mer miljøvennlig transport, og potensielt kan biltrafikken mellom Frei og Kristiansund reduseres.

Reguleringsplanen legger også til rette for å kunne styrke sentrumsfunksjonene og det lokale næringslivet på Rensvik ved at næringsarealet inntil Rensvikkrysset har fått utvidede formålsgrenser.

### 6.3 Innløsning av eiendommer og grunnerverv

Vedtatt plan gir hjemmel for å ekspropriere grunn dersom det ikke oppnås enighet i det ordinære grunnervervet. Dette gjelder også tilgang til midlertidig rigg- og anleggsområde som bare skal leies i anleggsperioden.

#### 6.3.1 Innløsning av boligeiendommer

Det er med bakgrunn i løsninger og planforslag vurdert at 10 boligeiendommer må løses inn ved realisering av tiltaket. Dette skyldes ombygging av selve krysset med sine riks- og fylkesvegarter,

omlegging av sidevegsnett, tilrettelegging for gang- og sykkelveger og sanering av tilkomster. En boligeiendom må løses inn hovedsaklig med bakgrunn i behovet for trafikkomlegging i anleggsperioden. Alle bolighusene som er foreslått innløst ligger nær riks- eller fylkesveg og er utsatt for vegtrafikkstøy. Begrunnelse for innløsning av de enkelte eiendommene er satt opp i tabell 3.

Tabell 3 – Boligeiendommer som blir innløst

Eiendom	Adresse	Begrunnelse for innløsning
137/57	Søndre Rensvikvei 1	Etablering av passeringslomme ved flytting av kryss med Hansøyveien krever så mye areal at huset må fjernes. Flytting av Hansøyveien er omtalt under avsnitt 5.1. I tillegg til arealbehovet ville eiendommen blitt svært støyutsatt.
137/71	Freikollveien 99	Senking av rv. 70 og etablering av gang- og sykkelveg vest for riksvegen vil være i konflikt med boligen. Eiendommen vil også være støyutsatt.
137/88	Freikollveien 47	Av hensyn til trafiksikkerhet er det ønskelig å sanere avkjørselen til Freikollveien 47. Det lar seg ikke gjøre å knytte tilkomsten til sidevegsnett (Hansøyveien). Kjøring på gang- og sykkelvegen er ikke ønskelig, da denne er svært bratt og konfliktpotensialet med syklist er høyt. Eiendommen er brukt som fritidsbolig i dag.
137/97	Rensvikbanen 2	Senking av riksvegen være i konflikt med boligen. Videre vil etablering av gang- og sykkelveg og tilkomstveg til Blommenåsen kreve areal på eiendommen. Eiendommen vil også være støyutsatt.
137/115	Blommenåsen 2	Senking av rv. 70 og etablering av gang- og sykkelveg vest for riksvegen vil være i konflikt med boligen. Eiendommen vil også være støyutsatt.
137/116	Kvalvågveien 4	Senking av fv. 265 øst for rundkjøringen vil være i konflikt med boligen. Eiendommen vil også være støyutsatt.
137/117	Freikollveien 71	Senking av rv. 70 nord for rundkjøringen og ombygging av gang- og sykkelvegen vil være i konflikt med boligen. Eiendommen vil også være støyutsatt.
137/123	Freikollveien 101	Senking av rv. 70 og etablering av gang- og sykkelveg vest for riksvegen vil være i konflikt med boligen. Eiendommen vil også være støyutsatt.
137/161	Freikollveien 92	Etablering av gang- og sykkelveg samt tilkomstveg til Blommenåsen over rv. 70 er i konflikt med eiendommen. I tillegg vil deler av eiendommen gi rom for å erstatte tapte parkeringsplasser mellom bensinstasjonen og dagligvareforretningen.
137/179	Kvalvågveien 2	For å kunne bygge nytt kryss og bro over rv. 70 sør for krysset er det nødvendig å legge om trafikken i minst ett år. Omleggingsvegen er planlagt over eiendommen. I avsnitt 7.4 er det gjort rede for hvorfor denne løsningen er nødvendig. Eiendommen vil også være støyutsatt.



Figur 40 – Innløste boligeiendommer ved Rensvikkrysset og Hansøyveien (innfelt)

### 6.3.2 Annet grunnverv

Utbyggingen vil også kreve kjøp av grunn fra en rekke grunneiendommer som ikke må innløses. Det er ikke satt opp en fullstendig arealoversikt for den enkelte eiendom. Generelt gjelder at alt som er vist som vegformål i plankartet blir kjøpt av vegvesenet. Dette omfatter alle formål under *Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur* i plankartet. For felles private vegger (f\_SKV#) og private vegger (SKV) kan dette variere etter hvordan rettighetssituasjonen er i utgangspunktet.

Noe areal er det aktuelt å leie i anleggsperioden. Dette er vist som *Anlegg- og riggområde* i plankartet.

### 6.4 Byggegrenser

Byggegrenser langs offentlig veg følger av veglova § 29, andre ledd, der ikke annet er vist i plankartet.

### 6.5 Gang- og sykkeltrafikk

Det er ønskelig å skape bedre opplevelse og attraktivitet for gående og syklende ved å separere gang- og sykkelvegnettet fra vegnettet. Dette gjelder spesielt barn og unge som i større grad blir ledet via lokale vegger som Skoleveien og Idrettsveien sør for kunstgressbanen. Det er jobbet mye med å skape en sikker løsning for ferdsel mellom Blommenåsen og butikkene ved Rensvikkrysset, og for den gjennomreisende transportsyklisten langs riksvegen.

Det er valgt en løsning som bygger videre på dagens gang- og sykkelveg på vestsiden av Rensvikbakken. Økonomisk er det gunstig med ensidig gang- og sykkelvegløsning. Løsningen berører

ikke de omfattende automatisk fredede kulturminnene øst for Renabakken og kan kanskje bygges i et eget byggetrinn/uavhengig av resten av prosjektet. Samtidig vil brukere og beboere på Rensvikholmen få et planfritt krysningspunkt.

I Rensviksundet er syklistenes framkommelighet mellom Nordlandet og Frei et viktig kriterium og målsetning. Det vurderes at en bro gir syklister god flyt gjennom området, samt at stigningen blir minst og det er kortere (lengdemeter) i forhold til undergang. Det vurderes at også opplevelse og trygghetsfølelse er bedre ved bro på grunn synlighet av brukerne fra vegen. Ramper vil skape tilgjengelighet til hovednettet og til/mellom bussholdeplassene.

### 6.6 Kollektivtrafikk

Tilrettelegging for kollektiv i planområdet har vært drøftet med kommunen og med representanter fra samferdselsavdelinga i Møre og Romsdal fylkeskommune i flere møter i løpet av planprosessen. Behov og ønsker innenfor planområdet har blitt kartlagt, og vi har så langt råd er prøvd å imøtekomme disse. Bussholdeplassene er i størst mulig grad plassert der de ligger i dag, men naturlig nok vil man ved senking av Rensvikkrysset få en lengre avstand til holdeplassene sør og øst for krysset. Det er lagt vekt på gode ganglinjer til holdeplassene, og det blir også tilrettelagt for sykkelparkering. Ved holdeplassen sør på fv. 265 er i tillegg et areal avsatt til offentlig parkering, og kan benyttes til «Park-N-Ride».

Det er lagt til rette for kryssing av riks-/fylkesveg i tilknytning til holdeplassene. Kryssing av fylkesvegen skjer med lysregulert gangfelt. Sør for nytt Rensvikkryss er det fra tidligere regulert undergang under riksvegen som må benyttes for kryssing av sørlige riksvegarm. På Rensvikholmen benyttes gangbro. Begge de planskilte løsningene er avhengig av kortere eller lengre ramper.

### 6.7 Landskap/bybilde

Løsningen i Rensvikkrysset spiller i store trekk på lag med landskapet ved å utnytte høydeforskjellene i terrenget. Ved å senke krysset, blir gang- og sykkelnettet hevet over hovedvegnettet, lik bebyggelsen i området. Dette vil føre til transformasjon av noe terreng, men forming av nye terrengvoller og reetablering av vegetasjon vil bøte på tiltaket. Området rundt butikken og bensinstasjonen (Shell) skal få et mer bymessig preg på opparbeidelsen og det må legges særlig vekt på utfoming av landkar og mur mellom rundkjøringen og bensinstasjonen. Området nord for krysset skal reetableres med støyvoll etter omlastingsvegen er fjernet. Fjellskjæringer vil dempes gjennom å legge ned terrenget og etablere gressbakker. Murer utføres i naturstein og bør få en helhetlig utfoming med minst mulig ned- og opptrappinger.

Gangbroen i Rensviksundet vil bli et element med en ny form i landskapsrommet, og denne vil sees fra mange vinkler. Skalaen på landskapsrommet i Rensviksundet er stort, men det er kort avstand mellom broene nord og sør for Rensvikholmen, samt strømmasten. Den nye broen bør få tilstrekkelig areal rundt seg og i størst mulig grad forankres i opparbeidet terreng. Helning på fyllinger bør variere men være slakere (min. 1:3) der dette er mulig. Det nye terrenget og bergskjæringer bør få en utfoming som fremstår som mest mulig naturlig. Det er ønskelig at utfoming av broen blir utført med bistand fra arkitekt og landskapsarkitekt

## 6.8 Nærmiljø/friluftsliv

En forbedring av forholdene for gående og syklende fører også til bedre gang- og sykkeladkomst ved bruk av fri- eller aktivitetsområder. Barn og unge får en bedre og mer attraktiv reiseopplevelse ved mer separering fra trafikken på hovedvegene.

## 6.9 Naturmangfold

### Virknings for naturverdier

Tiltaket vil ikke berøre naturverdiene i/ved området direkte eller indirekte. I anleggsperioden kan det ikke utelukkes at sjøfugl på Småholman kan bli forstyrret, men området er fra før utsatt for støy og aktivitet på veg og næringsareal, og bestandene vil trolig ha høy toleranse for tilleggsaktiviteten.

Vi regner kunnskapsgrunnlaget som tilstrekkelig til å ta stilling til tiltaket, jf. naturmangfoldloven § 8. Vi kan ikke se at tiltaket gir risiko for skade på naturverdier, og ytterligere vurdering etter naturmangfoldloven §§ 8–12 er ikke nødvendig.

### Fremmede og uønskede arter

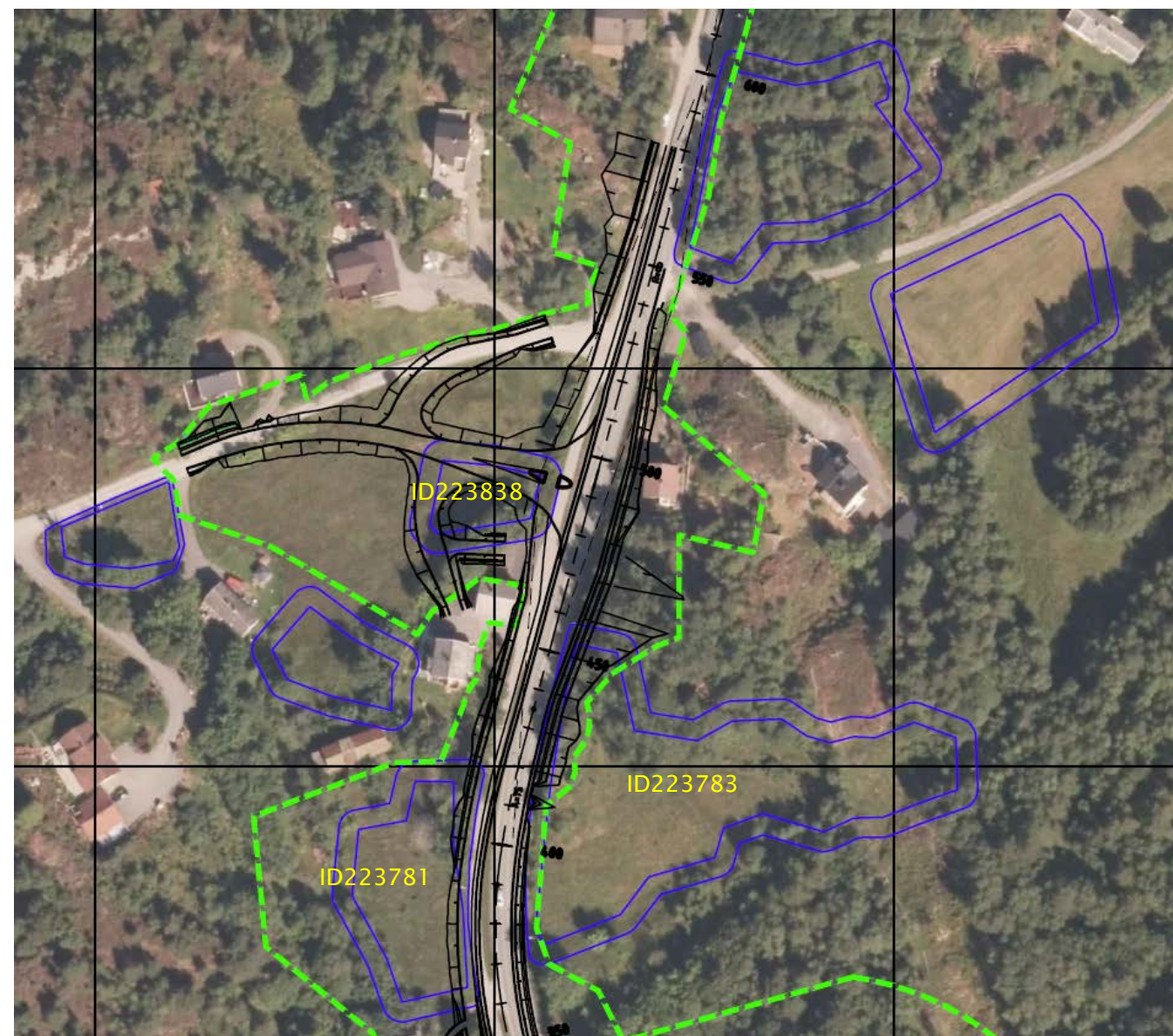
Tiltaket berører ikke registrerte forekomster av fremmede arter. Før anleggsstart skal fremmede og uønskede plantearter kartlegges, jf. Artsdatabanken sin fremmedartsliste. Oppfølging av eventuelle funn skal skje i samsvar med prinsippene i forskrift om fremmede organismer. Dette nedfelles nærmere i plan for ytre miljø (YM-plan).

## 6.10 Kulturminner og kulturmiljø

Utbyggingen krever at to av de registrerte lokalitetene med automatisk fredete kulturminner må frigis i sin helhet. Dette gjelder ID223838 og ID223781. I plankartet er disse vist som bestemmelsesområde med vilkår om frigiving. For ID223781 gjelder at utbyggingen med nødvendig anleggsbelte tar om lag halve lokaliteten. Det er lagt til grunn at kulturminnemyndigheten vil stille krav om at hele lokaliteten da må frigis.

Man klarer ikke å unngå at lokalitet med ID223783 øst for rv. 70 blir delvis berørt. Dette som følge av etablering av passeringslomme forbi av-/påkjøring til Hansøyveien fra rv. 70. I planen er det forutsatt at bare deler av lokaliteten må frigis.

Flertallet av lokalitetene blir ikke berørt, og den største og viktigste (ID223783) blir bare delvis berørt. Som det framgår av gjennomgangen av vurderte løsninger i kap. 5.3.3 har kulturminneinteressene vært medvirkende til at ensidig gang- og sykkelveg langs eksisterende trasé er valgt. Vist løsning representerer det absolutte minimum av hva som er mulig gitt de krav til utforming av veganlegget som gjør seg gjeldende. Det er også innvilget flere fravik fra vegnormalene for å begrense omfanget av veganlegget, bl.a. stigningsforhold og vegbredde.



Figur 41 – Berørte kulturminnelokaliteter

## 6.11 Naturressurser

Etablering av gang- og sykkelveg langs nordsiden av fv. 265 Kvalvågveien vil legge direkte beslag på 0,6 daa av en stor teig med fulldyrka jord på gbnr. 37/1. I tillegg er det vist rigg- og anleggsområder på 7,1 daa av denne teigen. Arealet vil bli tilbakeført til jordbruksareal etter anleggsperioden, jf. krav i § 8.1 i bestemmelsene.

Omlegging av Hansøyveien vest for rv. 70 i Rensvikbakken vil gå over en 4,8 daa stor teig med overflatedyrka jord. Restarealet blir lite drivverdig etter utbygging. Arealet er ikke aktivt i bruk i dag, og det er nedbygd på alle sider enten med boliger eller veg.

Noen mindre arealer med skog blir omdisponert til vegareal.

## 6.12 Forurensning – støy og luft

### 6.12.1 Støy

Gjeldende retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442/2016, 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 støykilde og ved utvidelse eller oppgradering av eksisterende virksomhet når endringen er så vesentlig at det er krav om ny plan etter plan- og bygningsloven.

I samsvar med T-1442 skal støy beregnes, og det skal kartfestes en inndeling i to støysoner: Rød sone nærmest støykilden ( $L_{den}$  over 65 dB), angir et område som ikke er egnet til støyfølsomme bruksformål, og etablering av ny støyfølsom bebyggelse skal unngås. Gul sone ( $L_{den}$  55 – 65 dB) er en vurderingssone, der støyfølsom bebyggelse kan oppføres dersom støyreducerende tiltak gir tilfredsstillende støyforhold. For øvrige områder vil det normalt ikke være nødvendig å ta hensyn til støy.

Beregningene for både eksisterende og ny situasjon er gjennomført med prognosetall for år 2041 og med fartsgrenser som i dag, se tabell 4. Det er tatt utgangspunkt i trafikk tallene for 2017 som er framskrevet med fylkesprognoser til år 2041 og inkludert 800 nye boliger.

Tabell 4 Beregningsforutsetninger – støy

	ÅDT år 2041	Andel tunge år 2041	Fartsgrense
Rv. 70 nord for kryss	14700	9,0 %	50/60/70 km/t
Rv. 70 sør for kryss	11500	10,5 %	50 km/t
Fv. 265 øst for kryss	7100	5,2 %	50 km/t

Beregningsresultatene er presentert som støysonekart beregnet 4 m over terreng og 1,5 m over terreng, tegning X001–X006. I tillegg er det laget tegninger som viser støynivå  $L_{den}$  ved bygningsfasade 2 m og 4 m over terreng, tegning X007 og X008.

Beregningene viser at mange boliger langs prosjektstrekningene har støynivå i rød eller gul støysone, henholdsvis 41 boligbygg og 1 fritidsbolig for eksisterende situasjon og 38 boligbygg og 1 fritidsbolig for ny situasjon. Uten støytiltak øker støynivå med 1 dB for 5 boliger og for 1 bolig øker støynivået med 3 dB sammenlignet med eksisterende situasjon. Tilsvarende viser beregningene at 21 boliger får redusert støynivået fra 1 til 5 dB.

Nord for Rensvikkrysset er det i støyutredningen forutsatt innløsning av to boliger og oppbygging av nytt terreng mellom fylkesvegen og boligene. Denne terrengformingen sammen med senkning av veien i kryssområdet medfører at boligene får redusert støynivået fra 1 til 5 dB ved mest støyutsatt fasade.

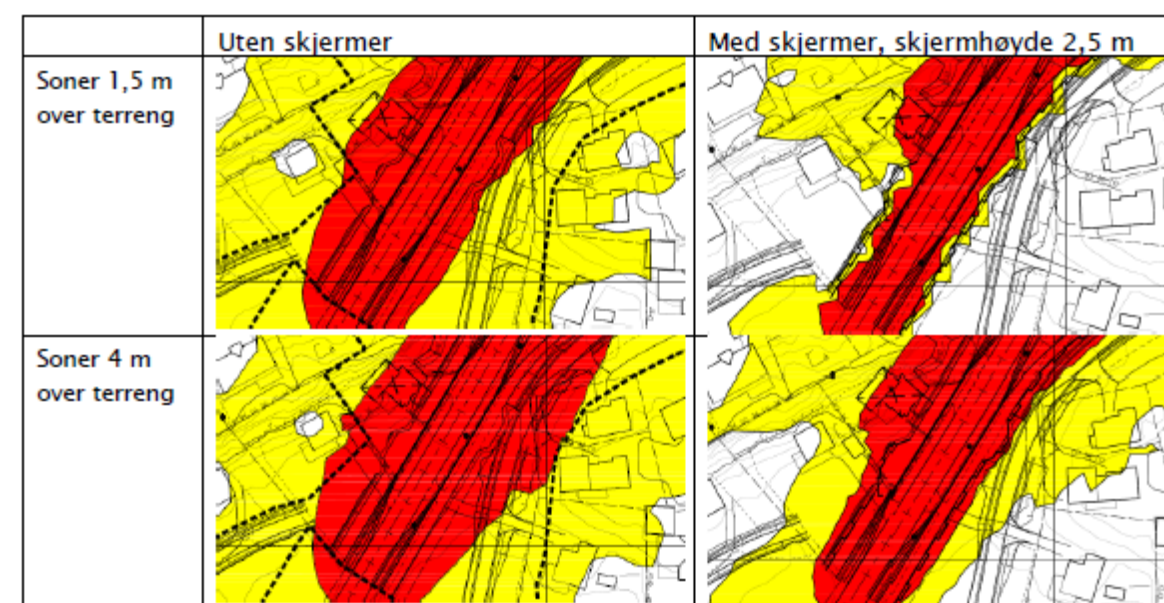
M-128 (veileder til T-1442) har følgende føringer for støytiltak ved utbedring av eksisterende veg: *Når utbedringen gir merkbart økt støynivå (større økning enn 3 dB) og medfører at anbefalte grenser overskrides, bør det alltid gjennomføres avbøtende tiltak. Der utbedringen ikke gir merkbar støyøkning,*

*men de anbefalte støygrensene fra før er overskredet for eksisterende støyfølsom bebyggelse, bør det også alltid gjennomføres avbøtende tiltak.*

Statens vegvesen legger i tillegg følgende til grunn ved vurdering av tiltak ut fra bygningens alder:

- Dersom bygningen er bygget på grunnlag av byggetillatelse gitt etter at forskrift om byggesaksbehandling og kontroll i byggesak (SAK 1997) trådte i kraft, gis det ikke tilbud om lokale støytiltak ved utbedring av eksisterende veg.
- Dersom bygningen er bygget på grunnlag av byggetillatelse gitt før 1997 forutsettes det at T-1442, eller de grenseverdiene som er fastsatt i reguleringsplanen for vegenlegget blir lagt til grunn ved vurdering av støytiltak.

Det anbefales å bygge to skjermmer lengst sør i planområdet på utsiden av gang- og sykkelvegene langs rv. 70, som illustrert i figur 42. Skjermene anbefales bygd 2,5 m høye og bør være absorberende for ikke å reflektere og øke støynivået for boliger på motsatt side av veien.



Figur 42 – Effekt av støyskjerm langs rv. 70 lengst sør i planområdet.

Det er i eksisterende reguleringsplan «Rv 70 undergang Rensvik», som grenser inn til denne planen i sør, også regulert inn støyskjerming. I byggeplanfasen må støyskjerming i disse to planene vurderes samlet og tilpasses hverandre. Der det er tilstrekkelig areal kan hele eller deler av støyskjermene bli erstattet med støyvoller. Dette avklares i byggeplanfasen.

Det er vurdert flere støyskjermmer langs riks- og fylkesvegen, men disse gir ikke så stor støyreduksjon at de anbefales bygd. Hovedgrunnene til dette er at mange av boligene ligger høyt i terrenget, eksponeres for støy fra flere retninger og at lokalveger/avkjørsler gjør skjerming langs veg vanskelig. For de boligene som ligger i gul og rød støysone og hvor det ikke oppnås ønsket støyreduksjon med skjermmer langs veg, vil lokale støytiltak (fasadetiltak og/eller skjerming av uteplass ved bolig) være aktuelt. Befaring av boligene utendørs og innendørs vil bli gjennomført i byggeplanfasen, og tiltak vil bli gjennomført dersom grenseverdiene er overskredet.

**Tabell 5 – Sammenstilling av beregnet støynivå ved fasade og hvilke bygg som i byggeplan vil bli nærmere vurdert for støytiltak.**

Gnr/Bnr	Adresse	Bygningstype	Antall boenheter	Høyeste støynivå Lden ved fasade			Vurderes for tiltak i byggeplan
				Eksisterende situasjon	Ny situasjon u/skjerm	Ny situasjon m/skjerm	
137/208	Blommenåsen 10	Enebolig	1	54	55	55	nei, ikke over grenseverdi
137/212	Blommenåsen 14	Enebolig	1	56	58	57	ja, lokale tiltak
137/211	Blommenåsen 16	Enebolig	1	54	54	51	nei, ikke over grenseverdi
137/207	Blommenåsen 18	Enebolig	1	51	51	48	nei, ikke over grenseverdi
137/54	Blommenåsen 4	Enebolig m/hybel/sokkelleil.	2	64	64	64	ja, lokale tiltak
137/61	Blommenåsen 5	Enebolig	1	66	69	69	ja, lokale tiltak
137/114	Blommenåsen 6	Enebolig	1	64	63	63	ja, lokale tiltak
137/55	Blommenåsen 7	Enebolig	1	57	54	54	nei, ikke over grenseverdi
137/209	Blommenåsen 8	Enebolig	1	57	57	57	ja, lokale tiltak
137/127	Blommenåsen 9	Enebolig	1	53	49	49	nei, ikke over grenseverdi
137/126	Freikollveien 103	Enebolig	1	64	65	62	ja, skjerm langs veg/lokale tiltak
137/119	Freikollveien 63	Enebolig	1	72	73	73	ja, lokal skjerm. Har tidligere fått fasadetiltak iht. forurensningsforskriften
137/159	Hansøyveien 11	Enebolig	1	64	64	64	ja, lokale tiltak
137/42	Hansøyveien 12	Våningshus	1	61	60	60	ja, lokale tiltak
137/165	Hansøyveien 15	Enebolig	1	44	43	43	nei, ikke over grenseverdi
137/528	Hansøyveien 16	Enebolig	1	62	62	62	nei, bygg oppført i 1998
137/153	Hansøyveien 3	Enebolig	1	65	65	65	ja, lokale tiltak
137/170	Hansøyveien 5	Enebolig	1	65	65	65	ja, lokale tiltak
137/39	Rensviktunet 8 A, B, C	Rekkehus	3	55	54	54	nei, bygg oppført i 2000
137/268	Idrettsvegen 4 A	Del av tomannsbolig–vertikal	2	55	55	46	nei, bygg oppført i 1998
137/73	Kronullveien 6	Enebolig	1	53	53	53	nei, ikke over grenseverdi
137/586	Kvalvågveien 10 A, B	Tomannsbolig, vertikaldelt	2	59	58	58	nei, bygg oppført i 2012
137/48	Kvalvågveien 14	Enebolig m/hybel/sokkelleil.	2	59	55	55	nei, bygg oppført i 2003
137/56	Kvalvågveien 16	Enebolig	1	59	57	57	ja, lokale tiltak
137/59	Kvalvågveien 27	Samfunnshus, grendehus	0	66	66	66	nei, ikke bolig
137/583	Kvalvågveien 4 B	Enebolig	1	59	56	56	nei, bygg oppført i 2014
137/213	Kvalvågveien 6	Enebolig	1	63	62	62	ja, lokale tiltak
137/588	Kvalvågveien 8 A, B	Tomannsbolig, vertikaldelt	2	62	61	61	nei, bygg oppført i 2012
137/157	Omsundveien 160	Enebolig	1	55	55	55	nei, ikke over grenseverdi
137/125	Rensvikbanen 11	Enebolig	1	54	54	47	ja, skjerm langs veg
137/192	Rensvikbanen 13	Enebolig	1	45	46	46	nei, ikke over grenseverdi
137/498	Rensvikbanen 3	Enebolig	1	65	65	57	ja, skjerm langs veg/lokale tiltak
137/497	Rensvikbanen 5 A	Enebolig	1	64	64	55	ja, skjerm langs veg
137/141	Rensvikbanen 7	Enebolig	1	61	60	50	ja, skjerm langs veg
137/164	Rensvikbanen 9	Enebolig	1	60	59	55	ja, skjerm langs veg
137/487	Rensvikholmen 1	Enebolig	1	63	61	61	ja, lokale tiltak
137/51	Rensvikholmen 11	Enebolig	1	55	54	54	nei, ikke over grenseverdi
137/106	Rensvikholmen 3	Enebolig	1	61	58	58	ja, lokale tiltak
137/105	Rensvikholmen 5	Enebolig	1	63	59	59	nei, bygg oppført i 2000
137/109	Rensvikholmen 8	Enebolig	1	64	64	64	ja, lokale tiltak
137/489	Rensvikholmen 9	Fritidsbolig	1	60	58	58	ja, lokal uteplass
137/189	Rensvikstubben 10	Rehabiliter.institusjon.kurbad	0	54	54	51	nei, ikke over grenseverdi
137/237	Rensvikstubben 12	Enebolig m/hybel/sokkelleil.	3	59	59	53	ja, skjerm langs veg
137/67	Rensviktunet 1	Enebolig	1	60	59	59	ja, lokale tiltak
137/544	Rensviktunet 15 A, B	Trygdeb.,aldershjelm,HVPU-	6	63	63	63	nei, bygg oppført i 2004
137/91	Rensviktunet 3	Enebolig m/hybel/sokkelleil.	2	61	61	61	ja, lokale tiltak
137/552	Rensviktunet 4 A, B, C	Del av rekkeh. m/3-4 boliger	3	65	66	66	nei, bygg oppført i 2011
137/559	Rensviktunet 9 A, B		2	55	54	54	nei, ikke over grenseverdi, oppført 2000
137/131	Skolevegen 64	Enebolig	1	61	61	61	ja, lokale tiltak
137/134	Solstien 3 A	Enebolig	1	56	56	56	ja, lokale tiltak
137/15	Søndre Rensvik vei 14	Våningshus	1	61	61	61	ja, lokale tiltak
137/83	Søndre Rensvik vei 3	Enebolig	1	61	61	61	ja, lokale tiltak
137/65	Trålergata 2	Enebolig	1	53	54	54	nei, ikke over grenseverdi

PS! I beregningene er det bare lagt inn trafikk på vegene innenfor plangrensa for å avgjøre hvilke bygg som kommer innenfor gul eller rød støvsone og dermed skal vurderes for støytiltak. Bygg i nærheten av start/slutt planstrekning har dermed ikke reelt støynivå i tabellen over. I forbindelse med nærmere utredning av tiltak i byggeplan blir det imidlertid tatt hensyn til støy fra vegger både innenfor og utenfor plangrensa, slik at tiltakene blir dimensjonert ut fra total støybelastning.

Høyeste støynivå (Lden) fra beregningene ved bygningsfasade for dagens situasjon, ny situasjon uten støyskjerm og ny situasjon med de to anbefalte støyskjermene er vist i tabell 5. Det framgår også av tabellen hvilke bygg som i byggeplan vil bli nærmere utredet for støytiltak for å sikre at de anbefalte grenseverdiene innendørs og utendørs lydnivå tilfredsstilles.

I tillegg til tiltakene ovenfor kan det være aktuelt å legge opp mindre voller der det er hensiktsmessig ut i fra tilgjengelig areal, massedisponering, landskapshensyn eller annet. Disse kan virke positivt på støyforholdene enkelte steder, men nedfelles ikke i planen som konkrete støytiltak. Omfanget av slike voller avklares i byggeplanfasen.

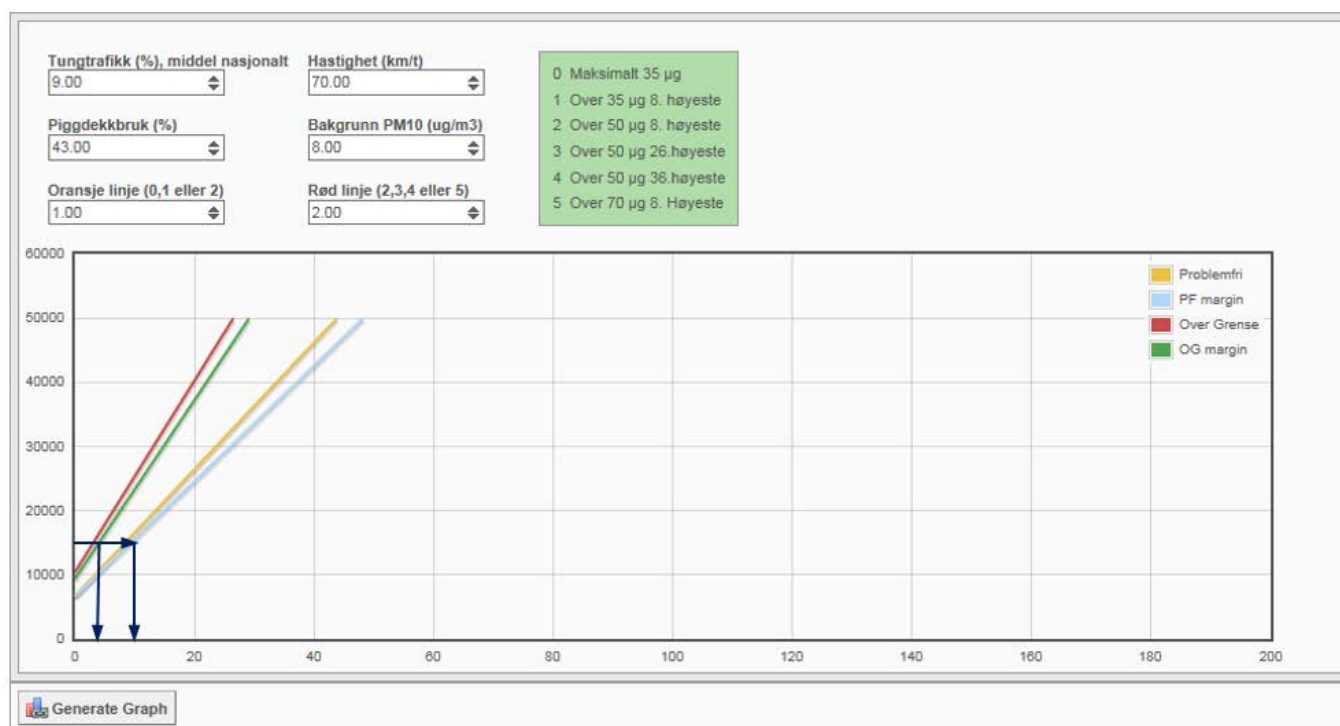
### 6.12.2 Luft

Med bakgrunn i retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520) og rapporten *Utredning av lokal luftkvalitet i arealplanlegging – Interne råd for bruk av T-1520 i Statens vegvesen* er det gjennomført en vurdering av luftkvalitet uten detaljerte beregninger.

Trafikknogram kan brukes til en første vurdering av svevestøv (PM<sub>10</sub>) i et område. I vurderingene er det forutsatt ÅDT 14700, tungtrafikkandel 9 %, hastighet 70 km/t, piggdekkandel 43 % (tellingene 2018 for Ålesund) og bakgrunnskonsentrasjon 8 µg/m<sup>3</sup>. Ut fra trafikknogrammet på neste side får vi da at rød sone vil strekke seg i størrelsesorden 4 m fra vegkant og gul sone i størrelsesorden 10 m. Det er bare en liten strekning lengst nord i planområdet hvor fartsgrensen er 70 km/t. Med fartsgrense 50 km/t i stedet for 70 km/t vil gul sone kun strekke seg i størrelsesorden 2 m fra vegkant.

Trafikknogram kan brukes til en første vurdering av svevestøv (PM<sub>10</sub>) i et område. I vurderingene er det forutsatt ÅDT 14700, tungtrafikkandel 9 %, hastighet 70 km/t, piggdekkandel 43 % (tellingene 2018 for Ålesund) og bakgrunnskonsentrasjon 8 µg/m<sup>3</sup>. Ut fra trafikknogrammet under får vi da at rød sone vil strekke seg i størrelsesorden 4 m fra vegkant og gul sone i størrelsesorden 10 m. Det er bare en liten strekning lengst nord i planområdet hvor fartsgrensen er 70 km/t. Med fartsgrense 50 km/t i stedet for 70 km/t vil gul sone kun strekke seg i størrelsesorden 2 m fra vegkant.

Denne reguleringsplanen omfatter en relativt kort strekning langs eksisterende veg der de planlagte tiltakene i seg selv ikke vil gi økt luftforurensning. På bakgrunn av dette og at ingen boliger eller annen luftfølsom bebyggelse ligger nærmere vegkant enn 10 m i planforslaget, vurderes det ikke å være behov for mer detaljerte beregninger eller målinger av luftkvalitet knyttet til denne reguleringsplanen.



Figur 43 – Trafikknomogram, avstand fra vegkant langs x-aksen og ÅDT langs Y-aksen

### 6.13 Massehåndtering

Det er overskudd av masser i prosjektet, om lag 15 000 m<sup>3</sup> løsmasser og 35 000 m<sup>3</sup> sprengt stein. Noe masser vil bli brukt til terrengtilpassing, støyvoller og annet der det ligger til rette for det. Overskuddsmasser må kjøres til deponi/mottaker godkjent av kommunen. Aktuelle mottak kan være Sødalen, Husøya, Vestbase eller andre. Knusing av sprengstein vil fortrinnsvis skje på egnet sted utenfor planområdet av hensyn til nærliggende boliger. Det vil bli mellomlagret masse innenfor anleggsområdet.

### 6.14. Teknisk infrastruktur

Nødvendige tiltak for å sikre eksisterende infrastruktur (VA-ledninger, tele og strøm) vil bli tatt hånd om i byggeplanleggingen i samarbeid med anleggseier. Strømledninger i lokalnettet vil bli lagt i bakken der disse krysser planområdet. Nødvendige tiltak/omlegginger på private anlegg/abonnenter blir ivarettatt fullt ut av tiltakshaver. Kostnadsfordeling og gjennomføring av tiltak på offentlige anlegg (ev. større felles private anlegg) avtales nærmere i byggeplanleggingen avhengig av om deler av tiltakene må ses som nødvendig oppgradering.

### 6.15 Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse

Risiko er et uttrykk for den faren ikke-ønskede hendelser representerer for et menneske, miljø eller materielle verdier. Risikoen er et resultat av sannsynligheten (frekvensen) for og konsekvensene av ikke-ønskede hendelser. Sannsynlighet i denne sammenhengen er et uttrykk for hvor hyppig man kan regne med at en hendelse vil kunne skje. Konsekvens er i denne sammenhengen en beskrivelse av følgene av en hendelse. Sårbarhet er et uttrykk for et systems evne til å fungere og oppnå sine mål når det blir utsatt for påkjenninger.

Ved vurdering av risiko, sårbarhet og sikkerhet er det gjort en gjennomgang av sjekklista som er utarbeidet av Beredskapsseksjonen hos Fylkesmannen i Møre og Romsdal, versjon per 15.12.2016. Gjennomgangen er gjort i samarbeid med representanter fra plan- og byggesak og avdeling for kommunalteknikk, samt brann- og redningsetaten i Kristiansund kommune.

ROS-analysen viser at det er mulig å redusere uønskede hendelser og konsekvensene av disse. God planlegging og gjennomføring av prosjektet vil bidra til å redusere omfanget og alvorlighetsgraden av eventuelle ulykker. Vi konkluderer med at tiltaket i seg selv ikke medfører større fare enn det som kan aksepteres.

	Er det knyttet risiko til følgende elementer? <i>Dersom JA – kommenter i tabellen eller i eget avsnitt/vedlegg. Grunngi NEI etter behov.</i>	Ja	Nei	Kommentar	
<b>Naturgitte forhold</b>	a	Er området utsatt for snø-, flom-, jord- og/eller steinskred?		X	
	b	Er området utsatt for større fjellskred?		X	
	c	Er det fare for flodbølger som følge av fjellskred i vann/sjø?		X	
	d	Er det fare for utglidning av området (ustabile grunnforhold)?		X	Vegvesenet sine geotekniske undersøkelser er dokumentert i en egen rapport omtalt i kapittel 4.9.
	e	Er området utsett for flom eller flomskred, også når man tar hensyn til økt nedbør som følge av mulige klimaendringer?		X	
	f	Er det kjente problem med overflatevann, avløpssystem, lukka bekker, overflømmelse i kjellere osv?		X	
	g	Kan det være fare for skogbrann/lyngbrann i området?		X	
	h	Er området sårbart for ekstremvær/stormflo medregna en ev. havnivåstigning som følge av endra klima?		X	
	i	Må det tas spesielle hensyn til radon?		X	
	j	Anna (spesifiser)?		X	
<b>Omgivelser</b>	a	Er det regulerte vannmagasiner med spesiell fare for usikker is i nærheten?		X	
	b	Er det terrengformasjoner som utgjør spesiell fare (stup etc.)?		X	
	c	Vil tiltaket (utbygging/drenering) kunne føre til overflømmelse i lavere- liggende områder?		X	
	d	Anna (spesifiser)?		X	
<b>Vannforsyning</b>	a	Er det problemer knyttet til vannforsyning og avløp i området?		X	
	b	Ligger tiltaket i eller nær nedslagsfeltet for drikkevann, og kan dette utgjøre en risiko for vannforsyninga?		X	
	c	Anna (spesifiser)?		X	
<b>Kraftforsyning</b>	a	Er området påvirket av magnetfelt over 0,4µT fra høgspentlinjer?		X	
	b	Er det spesiell klatrefare i høgspentmaster?		X	
	c	Vil tiltaket endre (styrke/svekke) forsyningssikkerheten i området?		X	
	d	Anna (spesifiser)?		X	
<b>Samferdsel</b>	a	Er det kjente ulykkespunkt på transportnettet i området?	X		Det er ikke definerte og skilte ulykkespunkt innenfor planområdet, men Rensvikkrysset mellom rv. 70 og fv. 265 er ulykkesutsatt. Dette er hovedsakelig påkjøring bakfra og møteulykker som følge av venstresving. Krysset blir utbedret gjennom framlagt planløsning og risikoen reduseres. Det er også ulykker med myke trafikanter/skolebarn som krysser rv. 70 på strekningen sør for krysset. I Rensviksundet er det i dag ikke trafiksikker løsning for myke trafikanter ved kryssing av rv. 70 der det er systemskifte. Begge steder blir det etablert planskilt kryssing for myke trafikanter.
	b	Vil utilsikta/ukontrollerte hendelser som kan inntreffe på nærliggende transportårer inkl. sjø- og luftfart utgjøre en risiko for området?		X	
	c	Er det transport av farlig gods til/gjennom området?	X		Tankbilvelt ved transport av farlige gods kan ikke utelukkes. En mer trafiksikker veg vil redusere sannsynlighet og risiko.
	d	Kan området bli isolert som følge av blokkert infrastruktur, eks. som følge av naturhendelser?		X	
	e	Anna (spesifiser)?		X	
<b>Miljø/ Landbruk</b>	a	Vil planen/tiltaket bli ramma av, eller forårsake forurensning i form av lyd, lukt eller støv?	X		Det er gjennomført beregninger for støv (og luft) i tråd med gjeldende retningslinjer, se kapittel 6.12 og 6.13, samt vedlagt rapport om støvurdering.
	b	Vil planen/tiltaket bli ramma av, eller forårsake fare for akutt eller permanent forurensning i området?	X		Anleggsperioden vil gi risiko for akutte hendelser som olje- og drivstofflekkasjer. Anlegget vil ha beredskap for å avgrense og samle opp utslipp.

		Er det knyttet risiko til følgende elementer? <i>Dersom JA – kommenter i tabellen eller i eget avsnitt/vedlegg. Grunngi NEI etter behov.</i>	Ja	Nei	Kommentar
	c	Vil tiltaket ta areal fra dyrka eller dyrkbar mark?	X		Se omtale i 6.11
	d	Anna (spesifiser)?		X	
Er området påvirket/forurensset fra tidligere bruk	a	Gruver: åpne sjakter, steintipper etc.?		X	
	b	Militære anlegg: fjellanlegg, piggrådsperringer etc.?		X	
	c	Industrivirksomhet eller aktiviteter som eks. avfallsdeponering, bålbrenning, skipsverft, gartneri etc.?		X	
	d	Anna (spesifiser)?	X		Det ble registrert diesellukt av jordprøve i et borepunkt på Rensvikholmen, se omtale i .4.10.2
Beredskap brann/ulykke	a	Har området mangelfull slukkevannforsyning (mengde og trykk)?		X	Ledningsnett har god brannvannskapitet i området. Flere brannkummer kan etableres om nødvendig.
	b	Har området dårlige tilkomstruter for utrykningskjøretøy?		X	Brann- og redningsetaten i kommunen rykker normalt ut med tankbil ved alarmer på Frei. Ingen nødteater har utrykningskjøretøy med fast tilhold på Frei. I en tidsbegrenset periode kan kompensere tiltak settes inn for brann og redning dersom veien blir sperret under evt. arbeid/ombygging. Nærmeste brannberedskap etter Frei er Gjemnes/Batnfjorden.
	c	Anna (spesifiser)?		X	
Sårbar objekt	a	Medfører bortfall av følgende tjenester spesielle ulemper for området: - elektrisitet? - teletenester? - vannforsyning? - renovasjon/avløp?		X	Ingen spesielle ulemper ut over normale ulemper for bolig og næringsdrift.
	b	Er det spesielle brannobjekter i området?		X	
	c	Er det omsorgs- eller oppvekstinstitusjoner i området?	X		Rensvik skole ligger like inntil planområdet. Vassbakken barnehage ligger like sørøst for planområdet. Sør for fv. 265 øst for Rensvikkrysset ligger også en del omsorgsboliger. I anleggsperioden kan omsorgsboligene bli negativt påvirket som følge av omlagt rv. 70, jf. avsnitt 8.3. Gjennomført tiltak vil bedre trafikksikkerheten for brukerne av alle institusjonene.
	d	Anna (spesifiser)?		X	
Virksomhetsrisiko	a	Omfatter tiltaket spesielt farlige anlegg?		X	
	b	Vil utilsikta/ukontrollerte hendelser i nærliggende virksomheter (industriforetak etc.), utgjøre en risiko?		X	
	c	Er det storulykkesbedrifter i nærheten som kan representere en fare?		X	
	d	Anna (spesifiser)?		X	
Ulovlig virksomhet	a	Er tiltaket i seg selv et sabotasje-/terrormål?		X	
	b	Finnes det potensielle sabotasje-/terrormål i nærheten?		X	
	c	Anna (spesifiser)?		X	



## 7 GJENNOMFØRING AV FORSLAG TIL PLAN

### 7.1 Framdrift og finansiering

Reguleringsplan for rv. 70 Rensvikkrysset–Rensvikholmen skal etter planen godkjennes våren 2019. I perioden etter godkjenningsvedtak må tiltaket detaljeres i byggeplan, og grunnverv vil gjennomføres. Byggestart planlegges i 2022, forutsatt at reguleringsplanen blir godkjent.

Det er gjennomført anslag for reguleringsplanen. Utbyggingen vil innenfor en usikkerhet på +/- 10 % koste 240 millioner kroner. Tiltaket inngår i Bypakke for Kristiansund som ble vedtatt i Kristiansund bystyre 19.06.2018. Bypakken finansieres gjennom inntil 1 mrd. kroner i bompenger og en statlig finansieringsandel gjennom programområdemidler på 250 mill. kroner. Tiltaket er som del av Bypakke Kristiansund omtalt i Statens vegvesens Handlingsprogram for 2018–2023.

Forhandling om innløsning av eiendommer, kjøp av grunn som beslaglegges av veganlegget og leie av grunn for midlertidige anleggsformål vil komme i gang når bompengene innkrevingen kommer i gang.

### 7.2 Utbyggingsrekkefølge

Det blir fra Statens vegvesen rådet til at utbyggingen utføres samlet. En samlet utbygging vil medføre økt belastning for trafikantgruppene over en mer intensiv periode sammenlignet med en i større grad «stykkevis-og-delt»-utbygging.

Midlertidige veger og rundkjøring må etableres først. Når trafikken legges på det midlertidige vegnettet, vil man kunne jobbe uforstyrret for vegtrafikk i Rensvikkryss-området, og dermed øke effektiviteten og korte ned på tidsbelastningen. Betongbroene vil trolig måtte etableres etter hverandre, med mindre det er flere entreprenørfirmaer engasjert.

### 7.3 Trafikkavvikling i anleggsperioden

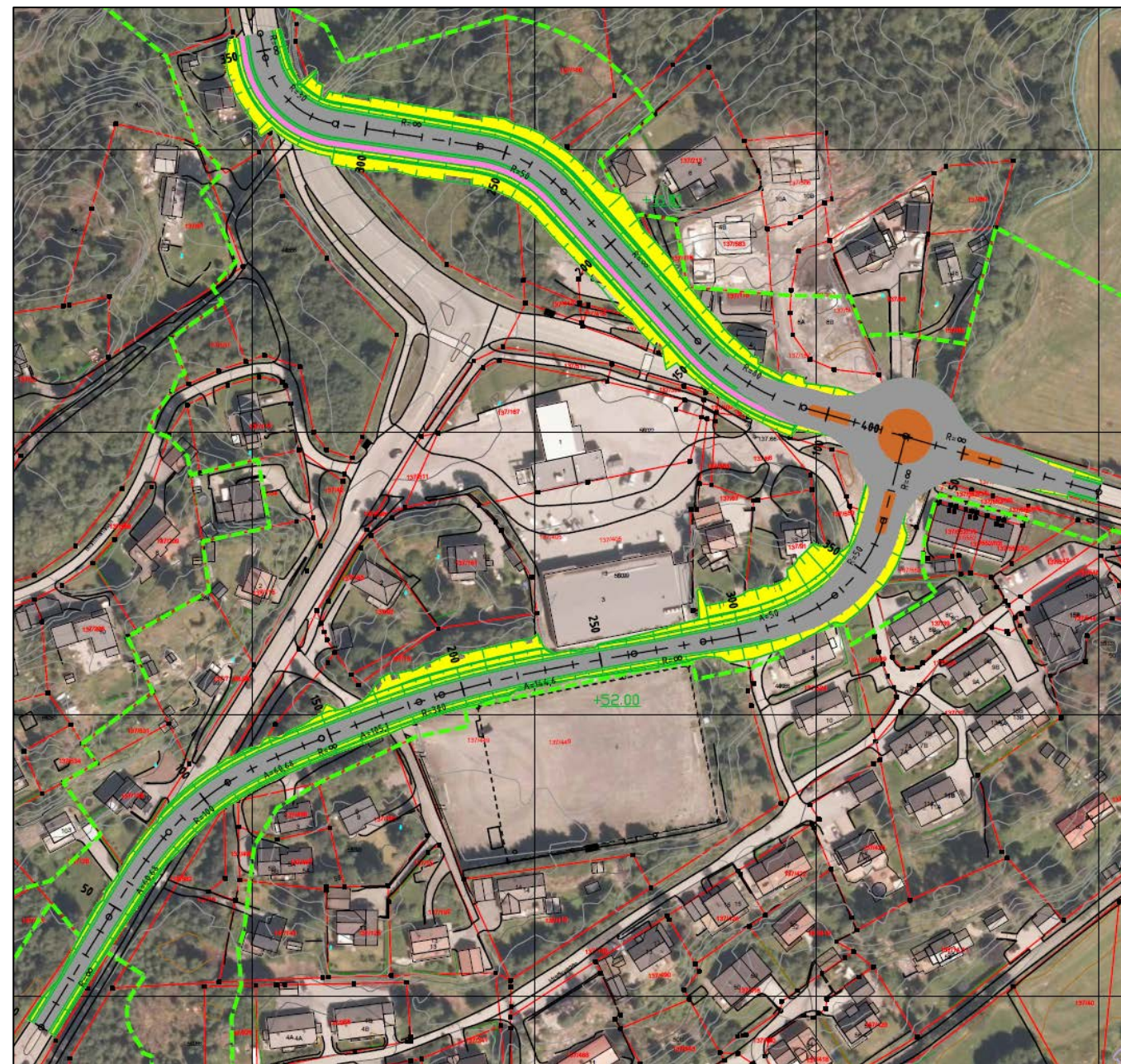
Anlegget i ferdig situasjon ligger fullt og helt på eksisterende veger. Årsdøgntrafikk er høy, og 12 000 kjøretøy skal passere anleggsområdet daglig. Det er derfor vesentlig at tiltaket kan etableres uten å stenge vegene. Statens vegvesen har beskrevet det vi anser som mest tjenlige måte å avvikle riks- og fylkesvegtrafikken i området i påfølgende avsnitt. Entreprenør *kan* velge å løse trafikkavviklingen på annen måte, men må forholde seg til areal som er regulert til vegformål og at løsningen blir godkjent av byggherren gjennom en plan for sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA-plan). Det blir stilt høye krav til HMS både for trafikantgruppene og for utførende entreprenør(er), likedan stilles det høye krav til effektiv anleggsgjennomføring og trafikkflyt.

Gående og syklende skal sikres trafikksikre løsninger i hele anleggsperioden. Likedan skal tilrettelegging for kollektivtilbudet opprettholdes.

Hovedprinsippet for omleggingen er vist i figur 44. Rv. 70 blir ledet mellom kunstgrasbanen og dagligvareforretningen og nord til en midlertidig rundkjøring på dagens fv. 265. Videre mot Kristiansund blir vegen lagt nord for byggegropen for ny rundkjøring. Omleggingen vil vare i om lag et

år. Detaljering av avkjørsler og tilkomster til sidearealene må gjøres i forbindelse med byggeplanlegging og i dialog med de aktuelle berørte partene.

Gang- og sykkeltrafikk langs nordlig arm av omkjøringsveien mot Kristiansund er tenkt lagt på sørsiden av vegen (rosa i figur 44). Det vil ikke bli lagt til rette for gang- og sykkeltrafikk langs sørlig arm av omkjøringsvegen. Her vil Idrettsvegen fyller behovet for myke trafikanter. Langs Kvalvågveien vil løsningene for gående og syklende ikke bli vesentlig berørt.



Figur 44 – Omkjøringsveg i Rensvikkrysset

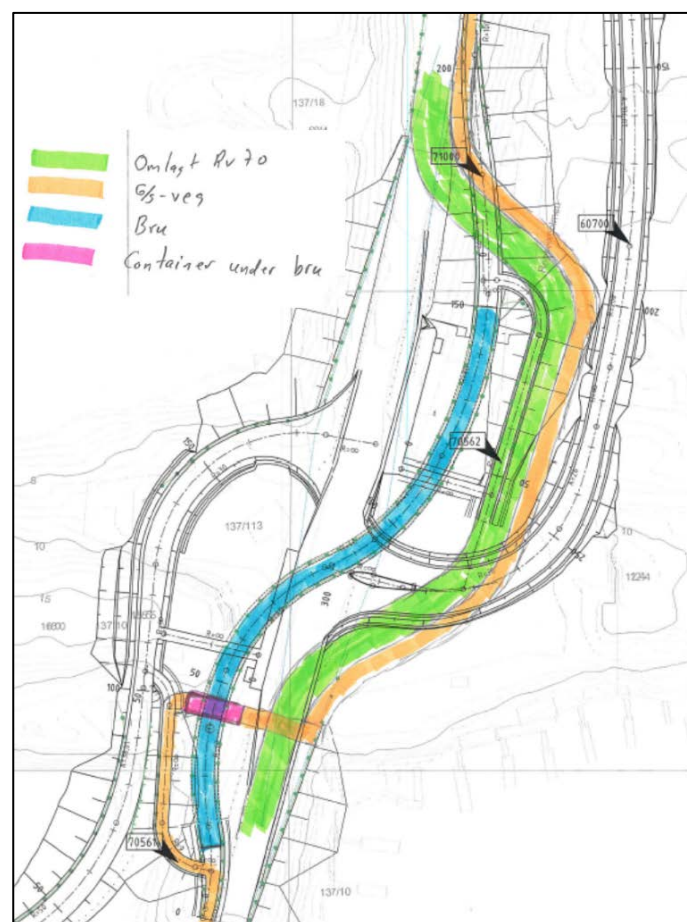
Det er flere grunner til at det er ønskelig å lede trafikken helt utenom anleggsområdet. Den viktigste er at krysset skal senkes to meter, og det blir en dyp byggegrop også under dette nivået. Tung VA-infrastruktur i krysset skal legges om og sikres i hele anleggsperioden. Vegene inn mot rundkjøringen skal også senkes tilsvarende. Det er derfor vanskelig å bygge krysset i etapper. Etappevis utbygging og

flytting av trafikk vil også være spesielt vanskelig med tanke på avvikling av gang- og sykkeltrafikk. Bygging av bru over riksveg 70 sørlig arm krever også et anleggsområde uten trafikk.

Statens vegvesen har vurdert denne løsningen til å være den beste med tanke på HMS, trafikksikkerhet, tilgjengelighet og konsekvenser for bebyggelsen og virksomhetene i dette området. Andre mulige løsninger vil innebære etappevis utbygging av ulike deler av anleggsområdet, og trafikk gjennom eller så nær anleggsaktiviteten at det vil hindre gjennomføring og trafikkavvikling. Sikkerhet for arbeidere og trafikanter vil være vesentlig dårligere, og grense til det uakseptable. Andre hovedprinsipp vil i tillegg lede trafikkstrømmene bort fra bensinstasjon og dagligvareforretning m.m. i krysset, med de konsekvenser dette har for aktørene.

Tilkomstveg til Blommenåsen vil være mest hensiktsmessig å anlegge fra midlertidig rv. 70 der avkjørsel til Rensvikbanen er i dag, og over på framtidig gang- og sykkelveg vest for rv. 70. Trolig vil man kunne beholde tilkomstløsningen til Blommenåsen i hele anleggsperioden.

På Rensvikholmen må også trafikken legges om i anleggsperioden. Det er ikke noe reelt alternativ å måtte senke riksvegen for å etablere gang- og sykkelbroa. Midlertidig veg med tilrettelegging også for gående og syklende legges vest for eksisterende veg, jfr. prinsippsskisse i figur 45.



Figur 45 – Prinsipp for omlegging av trafikken på Rensvikholmen

#### 7.4 Støy og støv i anleggsperioden

I anleggsperioden vil boring, massehåndtering/-transport og anleggstrafikk være vesentlige kilder til støy og støv. I tillegg vil omlegging av trafikken på riks- og fylkesvegen gi ulemper for de boligene som får omkjøringsvegen tett på. Plan for ytre miljø (YM-plan) skal fastlegge nødvendige tiltak for å sikre mot støy og støv i anleggsperioden, se avsnitt 7.5. Grenseverdiene i T-1442 for støybelastning i

anleggsperioden skal overholdes så langt det lar seg gjøre. Anbefalingene om varsling skal følges og avbøtende tiltak som driftstidsbegrensninger og tilbud om alternativt overnattingssted kan være aktuelt for arbeidsoperasjoner dersom grenseverdiene ikke kan overholdes.

Beboerne i Rensviktunet vil være spesielt utsatt for støyulempen knyttet til trafikkavvikling på midlertidig omkjøringsveg omtalt i avsnitt 7.3. Midlertidig og/eller permanent skjerming for boliger langs omkjøringsvegene må nærmere vurderes i byggeplanfasen. Tilbud om alternativt bosted kan også være et aktuelt avbøtende tiltak i anleggsfasen.

Massetransport og steinknusing er de aktivitetene som erfaringsmessig kan skape støvplager i anleggsperioden. Knusing av sprengstein vil fortrinnsvis skje på egnet sted utenfor planområdet av hensyn til nærliggende boliger. De mest aktuelle tiltak for reduksjon av støvplage er asfaltering av anleggsveger, tildekking av masser under transport, feiing/vasking av veg og hjulvask før utkjøring fra anleggsområde.

#### 7.5 Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA) og Ytre Miljøplan (YM) for anleggsfasen

En Ytre Miljøplan (YM-plan) skal beskrive prosjektets utfordringer knyttet til ytre miljø og hvordan disse skal håndteres. Dette er i hovedsak et dokument for byggherren som skal ivareta miljøkrav i lover og forskrifter. Planen er både grunnlag for prosjektering og konkurranse, og en oppsummering/vedlegg til sluttkontrakt. Statens vegvesen sin håndbok R 760 «Styring av utbygging-, drifts- og vedlikeholdsprosjekt» stiller krav til at det skal utarbeides en YM-plan på alle prosjekt. I tabell 6 er det listet opp spesielle miljøutfordringer som skal arbeides videre med i YM-plan.

Tabell 6 – Innspill til YM-plan:

Tema	Problemstillinger/vurderinger
Støy	Utredning av støy anleggsfasen. Skjerming av nærliggende boliger til omkjøringsveg/ anleggsområde.
Støv	Aktuelle tiltak for å dempe støvplager i anleggsperioden skal utredes.
Forurensning av jord og vann	Avgrensning og ev. tiltaksplan for mulig dieselforurensning jord på Rensvikholmen (RpBo_FG).
Naturmiljø	Kartlegging og ev. håndtering av fremmede arter.
Kulturminne og kulturmiljø	Sikring av kulturminnelokaliteter som ikke skal berøres.

En plan for sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA-plan) skal beskrive prosjektets utfordringer knyttet til gjennomføringen av utbyggingen og hvordan utfordringene skal håndteres. Dette er i hovedsak et dokument for byggherren som skal ivareta miljøkrav i lover og forskrifter. Planen er både grunnlag for prosjektering og konkurranse, og en oppsummering/vedlegg til sluttkontrakt. Statens vegvesen sin håndbok R 760 «Styring av utbygging-, drifts- og vedlikeholdsprosjekt» stiller krav til at det skal utarbeides en SHA-plan på alle prosjekt.

## 8 MERKNADER TIL PLANEN

### 8.1 Innspill til planarbeidet

#### Terje Engvik, Blommenåsen 4, merknad datert 31.08.2015

- 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

- 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. Rv. 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.

#### Kystverket Midt–Norge, merknad datert 31.08.2015

- 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

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

#### Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), merknad datert 10.09.2015

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

#### Kommentar

- Merknad tatt til vitende.

#### Arne Folkestad, merknad datert 17.09.2015

- Folkestad viser til informasjonsmøte om planarbeid rv. 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 burde være rimelig raske å få realisert:

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



Folkestad ber om at innspillet om Rensvikholmen tas inn i planarbeidet for rv. 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:

- Merknaden fra Arne Folkestad gjelder i sin helhet den problematiske kryssingen for gående og syklende i Rensviksundet 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 rv. 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.*

**Atrium AS på vegne av Smart Fuel AS (tidl. Norske Shell AS) v/Richard Dunlop, merknad datert 15.09.2015**

- 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.
- 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:**

- *CBRE Atrium AS ber på vegne av Smart Fuel AS/tidl. Norske Shell AS om at deres interesser blir ivaretatt 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 trafikkløsninger beholdes. Inn- og utkjøring på rv. 70 er i dag svært trafikkfarlig, og det er i planforslaget lagt opp til å stenge adkomsten til området fra rv. 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 rv. 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.*

**Møre og Romsdal fylkeskommune, merknad datert 25.09.2015**

- 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:**

- *Planavgrensning ved utlegging til offentlig ettersyn er vesentlig snevret inn sammenlignet med plangrensene 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 restalrealet av lokaliteten blir veldig lite. Når det gjelder lokalitet ID 223783, vil man måtte løse innden nordvestlige delen for tilrettelegging av passeringslomme langs østsiden av rv. 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.*

**Kristiansund kommune – Barn og unges representant, merknad datert 29.09.2015**

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 rv. 70 ved Rensvikholmen før Omsundbrua som en viktig del i det videre planarbeidet.

**Kommentar:**

- *Barnetråkkregistreringene har gitt oss nyttig informasjon om benyttede ferdselsårer og framtidige behov, og har lagt til grunn for planleggingen av gang- og sykkelvegsløsningene.*
- *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 rv. 70 ved Rensvikholmen for gående og syklende i form av en broløsning med snarveg-forbindelser til øst- og vestsiden av rv. 70 ved Rensvikholmen.*

**Fylkesmannen i Møre og Romsdal, merknad datert 28.09.2015**

- **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 støysoner, og støyforholdene må avklares. Det vises til Miljøverndepartementets Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442 med tilhørende veileder.

**Kommentar:**

- *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 sykkelvegstraseer og hensyntar også formål skoleveg.*
- *Det er gjennomført en støyvurdering, se kap. 4.10 og 6.12, samt egen støyrapport.*

## 8.2 Innspill ved utvidelse av planområdet

Våren 2018 ble det klart at det ville være behov for å utvide planområdet i området ved Rensvikholmen og Omsundbrua i nord. Aktuelle parter og grunneiere ble varslet i brev, med merknadsfrist 09.04.2018. Planutvidelsen ble også annonsert i Tidens Krav og på nettsidene til kommunen og Statens vegvesen.

Region Kystverket Midt-Norge, Noregs vassdrags- og energidirektorat NVE og Møre og Romsdal fylkeskommune hadde ikke merknader til utvidelse av planområdet. NEAS – Nordmøre Energiverk AS har oversendt aktuelle skisser over ledningsnettet i området.

**Kronull eiendom AS, Kronullveien 1, merknad datert 06.04.2018**

- Kronull Eiendom AS v/Georg Stranden ser svært positivt på planene om utbedring av trafikkløsningene 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**

- *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 meir areal i sjø enn det som er vurdert som nødvendig for fyllinger i sjø.*

**Fylkesmannen i Møre og Romsdal, merknad datert 08.04.2018**

- 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**

- *Yngleområde for fiskemåke og ærfugl vurderes i planomtalen.*

**Egersund Net AS, merknad datert 09.04.2018**

- 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**

- *Egersund Net AS beskriver virksomheten med trafikk og aktivitet til og fra området. Tilkomsvegen 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.*

**Marit Kartveit, merknad datert 08.04.2018**

- 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 rv. 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**

- *Marit Kartveit ønsker bedrer 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 årsgjennomsnittstrafikk 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 støyyverdiene for denne boligen gjør at man ikke klarer å skjerme mot støy innenfor akseptable verdier.*

#### **Møre og Romsdal fylkeskommune, merknad datert 25.04.2018**

- 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 behandlinga knyttet til disse fremdeles er uavklart.

#### **Kommentar**

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

#### **Peder Rensvik m.fl., merknad datert 09.04.2018**

- 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**

- *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. Landbrukstilkomst er sikret i planen.*

#### **Kystverket Midt-Norge, merknad datert 22.03.2018**

- Kystverket har ikke innvendinger til utvidelsen av planområdet.

#### **Kommentar**

- *Merknad tatt til vitende.*

#### **Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), merknad datert 23.03.2018**

- NVE har ikke merknader til utvidelsen av planområdet.

#### **Kommentar**

- *Merknad tatt til vitende.*

### **8.3 Merknader ved offentlig ettersyn**

Legges til etter offentlig ettersyn.

## **9 VEDLEGG**

- Forslag til plankart
- Forslag til bestemmelser
- Tekniske tegninger
- Andre dokumenter
  - Originalmerknader
  - Støytredning reguleringsplan rv. 70 Rensvikkrysset–Rensvikholmen, Statens vegvesen 2018

## Reguleringsbestemmelser - høringsforslag

Plan-ID:	R-286
Kommunen sitt sak-/arkivnr:	2015/34170
Dato for planforslag:	13.12.2018
Revidert etter offentlig ettersyn	xx.xx.2019
Egengodkjenning i Kristiansund bystyre:	xx.xx.2019

### § 1 GENERELT

#### 1.1 Plantype og planavgrensning

Reguleringsplanen er en detaljreguleringsplan etter plan- og bygningsloven §12-3. Planavgrensning er vist på plankart datert 13.12.2018, målestokk 1:1000. Reguleringsbestemmelsene gjelder for områdene innenfor plangrensa.

#### 1.2 Formål med planen

Hovedformålet med planarbeidet er å skaffe formelt plangrunnlag til å etablere ny kryssløsning i Rensvikkrysset mellom rv. 70 og fv. 265. Videre å legge bedre til rette for myke trafikanter i området.

#### 1.3 Reguleringsformål

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, #

### § 2 FELLESBESTEMMELSER

#### 2.1 Landskapsbehandling og terrengbehandling

Det nye veganlegget skal være best mulig tilpasset eksisterende terreng og omgivelser. Alle skjæringer og fyllinger skal være avslutta inn mot terreng, slik at sideområdene blir estetisk godt utformet og slik at overgangen mot eksisterende terreng blir så naturlig som mulig. Alle areal tilknyttet veganlegget skal bli stelt til og tilsådd/tilplanta. Alle sideareal skal være satt i stand senest i løpet av sommeren etter at veganlegget er ferdigstilt. Midlertidige områder skal tilbakeføres til det formålet som er vist på plankartet.

Området skal kartlegges for fremmede og uønska plantearter før anleggsstart. Ved funn skal forekomstene fjernes, og det skal gjennomføres tiltak som hindrer spredning med plantemateriale, løsmasser, utstyr eller annet. Statens vegvesen sin strategi/handlingsplan for fremmede arter skal ligge til grunn for tiltaka.

#### 2.2 Kulturminner (plan og bygningsloven § 12-7 nr 2)

Dersom det under anleggsarbeidet blir oppdaget gjenstander eller andre spor som viser eldre aktivitet i området, skal arbeidet stanses og man skal omgående gi beskjed til Møre og Romsdal fylkeskommune, jfr. kulturminneloven § 8 andre ledd.

#### 2.3 Støy

Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2016) skal ligge til grunn for gjennomføring av reguleringsplanen både for anleggsfasen og driftsfasen. Målet i driftsfasen er å oppfylle grenseverdi 55 dB (Lden) på uteoppholdsplass og utenfor vindu til rom med støyfølsom bruk. For innendørs støynivå i boliger, skoler, sykehus og pleieinstitusjoner er ambisjonsnivået 30 dB (Leq24h). Nødvendige tiltak mot støy går fram av støyutredning for reguleringsplan Rv. 70 Rensvikkrysset-Rensvikholmen (Statens vegvesen, 05.12.2018), plassering og høyde på skjermer langs veg er vist i plankartet.

Støyfølsomme bygninger som etter de fastlagte støytiltakene vist i plankartet likevel får et støynivå over Lden 55 dB på uteplass eller over Leq24h 30 dB innendørs, skal få tilbud om lokal skjerming og/eller fasadetiltak i forbindelse med gjennomføring av reguleringsplanen. En oversikt over hvilke eiendommer som i byggeplan vil bli nærmere vurdert for mulige støytiltak, går fram av tabell 5 i planbeskrivelsen. Konkret utforming og utførelse av lokale støytiltak blir avklart i samråd med den aktuelle eieren, og eventuelt gjennom byggesaksbehandling dersom tiltaket er søknadspliktig. Ved fasadetiltak skal det sikres tilfredsstillende ventilasjon i samsvar med byggeteknisk forskrift til plan- og bygningsloven.

For boliger og institusjoner som er bygget i støyutsatte områder (der støynivå er over anbefalte grenseverdier) langs eksisterende veg legges følgende til grunn ved planer for utvidelser og endringer av veganlegget som ikke endrer støyforholdene merkbart (dvs. at støynivået ikke øker med mer enn 3 dBA):

- Dersom huset er oppført på grunnlag av byggetillatelse gitt etter at forskrift om byggesaksbehandling og kontroll i byggesaker (SAK 1997) trådte i kraft, gis det ikke tilbud om lokale støytiltak ved utbedring av eksisterende veg.
- Dersom huset er bygget på grunnlag av byggetillatelse gitt tidligere enn dette, forutsettes det at T-1442, eller de grenseverdiene som er fastsatt i reguleringsplanen for veganlegget blir lagt til grunn ved vurdering av støytiltak.

For bygninger bygd før 1997 og der kostnadene med støytiltak blir uforholdsmessig høye, kan man avvike fra grenseverdiene for innendørs støy med opptil 5 dB, tilsvarende krav i NS 8175 klasse D.

Støytiltak skal være ferdigstilt før veganlegget blir åpnet for trafikk.

#### **2.4 Universell utforming**

Planlegging og utbygging skal basere seg på prinsippet om universell utforming og tilgjengelighet for alle.

#### **2.5 Frisiktlinjer ved vegkryss**

Innenfor frisiktlinje ved vegkryss skal det være fri sikt i høyde 0,5 meter over tilstøtende vegplan.

#### **2.6 Drenering, tilgang til kommunaltekniske anlegg**

Innenfor planområdet kan kommunen gjennomføre nødvendig vedlikehold av kommunaltekniske anlegg. Så langt som mulig, bør det legges til rette for at overflatevann kan sige ned i grunnen på egen tomt.

#### **2.7 Byggegrense langs offentlig veg**

Byggegrense langs offentlig veg følger vegloven § 29, andre ledd der byggegrense ikke er vist i plankartet.

### **§ 3 BEBYGGELSE OG ANLEGG**

#### **3.1 Boligbebyggelse, BFS**

I områder merket BFS tillates oppført frittliggende småhusbebyggelse. Maksimal utnyttelsesgrad for eiendommene er 30 % BYA og 300 m<sup>2</sup> BRA.

#### **3.2 Forretninger, BF**

I områder merket BF tillates oppført forretninger og bensinstasjon. Maksimal utnyttelse er 60 % BYA, inntil 2 etasjer.

#### **3.3 Industri, BI**

I områder merket BI tillates industrivirksomhet. Maksimal utnyttelse er 60 % BYA, inntil 2 etasjer.

#### **3.4 Avløpsanlegg, BAV**

I områder merket BAV tillates oppført bygninger og anlegg for kommunale avløpsløsninger og -infrastruktur.

### **§ 4 SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR**

#### **4.1 Generelt**

Innenfor trafikkområdene skal det anlegges kjøreveger og gang- og sykkelamband. I en midlertidig fase kan det anlegges kjøreveger, gang- og sykkelveger og riggareal i tilknytning til utbygging av veganlegget.

#### **4.2 Anlegg av trafikkområde**

Anlegg av trafikkområde skal utformes etter byggeplan som detaljert viser utforming av veg, vegutstyr, skråninger og murer med mer. I forbindelse med utarbeidelse av byggeplan for veger skal det lages plan for nødvendige omlegginger av vann- og avløpsledninger. Før anleggsstart skal det utarbeides en plan for trafikkavvikling langs vegen i bygge- og anleggsperioden.

#### **4.3 Kjøreveg – offentlig, o\_SKV**

Veger merket o\_SKV skal benyttes til offentlig kjøreveg og bygges i samsvar med de bredder som er vist i plankartet. Kjørevegen omfatter vegbane med skulder og kryssområde. Det er ikke tillatt med andre avkjørsler til vegen enn de som er vist i plankartet.

#### **4.4 Kjøreveg – felles, f\_SKV**

Veger merket f\_SKV er felles private tilkomstveger. Retter og plikter knyttet til vegen reguleres etter privat avtale. Vegene skal opparbeides samtidig med veganlegget for øvrig.

f\_SKV01 er felles tilkomst for gnr 137 bnr 125, 110, 164, 192, 449, 497 og 498

f\_SKV02 er felles tilkomst for gnr 137 bnr 42, 55, 127 og 206

f\_SKV03 er felles tilkomst for gnr 137 bnr 1, 56, 48, 187, 213, 583, 588, 589, 590 og 591, samt landbrukstilkomst til L02

f\_SKV04 er felles tilkomst for gnr 137 bnr 213, samt landbrukstilkomst til L02

f\_SKV05 er felles tilkomst for gnr 137 bnr 42, 207, 208, 209, 211, 212, 231, 232, 233, 425, 427 og 587

f\_SKV06 er felles tilkomst for gnr 137 bnr 153 og 170

f\_SKV07 er felles tilkomst for gnr 137 bnr 9, 73, 74 og 75

f\_SKV08 er felles tilkomst for gnr 137 bnr 105, 106, 487 og 504

f\_SKV09 er felles tilkomst for gnr 137 bnr 2, 26, 29, 51, 109, 128, 489, 504, 556, 558 og 578

f\_SKV10 er felles tilkomst for gnr 137 bnr 119 og 227

#### **4.5 Kjøreveg – privat, SKV**

Veger merket med SKV er private tilkomstveger. Vegene skal opparbeides samtidig med veganlegget for øvrig.

#### **4.6 Fortau, SF**

Område merket SF skal benyttes til fortau.

#### **4.7 Gang-/sykkelveg, SGS**

Område merket SGS skal benyttes til offentlig gang- og sykkelareal.

#### **4.8 Gangveg/gangareal, SGG**

Område merket o\_SGG skal benyttes til offentlig gangareal i tilknytning til kollektivholdeplass. Det skal settes opp leskur og legges til rette for sykkelparkering på arealet.

#### **4.9 Annen veggrunn – tekniske anlegg, SVT**

Område merket SVT kan benyttes til skjæring, fylling, grøft, rekkverk, mur og snøopplag langs kjørevegen. Teknisk infrastruktur som rør, kabler og sluker kan også være plassert innenfor arealet.

Grunnerverv skal skje i samsvar med godkjent reguleringsplan. Mindre endringer innenfor område regulert til veg vil kunne forekomme som følge av uforutsatte forhold som eksempelvis grunnforhold eller feil kartgrunnlag.

Areal som ikke blir benyttet til vegformål kan tilbakeføres som tilstøtende eller opprinnelig formål etter avtale med grunneier.

#### **4.10 Annen veggrunn – grøntareal, SVG**

Område merket o\_SVG kan benyttes til skjæring, fylling og grøft langs kjørevegen. Teknisk infrastruktur som rør, kabler og sluker kan også være plassert innenfor arealet. Området skal i hovedsak ligge som urørt grøntareal, men det er tillatt med vegetasjonsrydding og mindre utbedring og rensk av grøfter, skjæring og fylling.

Over o\_SVG5 skal 137/15, 137/42 og 137/188 ha rett og mulighet til driftsadkomst for landbruksformål.

#### **4.11 Kollektivholdeplass, SKH**

Område merket o\_SKH skal benyttes til offentlig kollektivholdeplass. Kollektivholdeplassene skal opparbeides samtidig med veganlegget for øvrig.



#### **4.13 Parkeringsplasser, SPP**

Område merket o\_SPP skal benyttes til offentlig parkering. Parkeringsplassene skal opparbeides samtidig med veganlegget for øvrig.

### **§ 5 LANDBRUKS-, NATUR- OG FRILUFTSFORMÅL**

#### **5.1 Landbruk, L**

Områder merket L skal benyttes til landbruksformål.

### **§ 6 BRUK OG VERN AV SJØ OG VASSDRAG MED TILHØRENDE STRANDSONE**

#### **6.1 Farleder, VF**

Innenfor områder merket VF skal det ikke gjennomføres tiltak som er til hinder for allmenn ferdsel til sjøs.

#### **6.2 Småbåthavn, VS**

I område merket VS er det tillatt å etablere havneanlegg for småbåter.

### **§ 7 HENSYNSSONER**

#### **7.1 Faresone høgspenningsanlegg, H370**

Sone merket H370 er sikkerhetssone under og rundt høgspenningstrinnet. Tiltak i disse områdene skal godkjennes av ledningseier. Det kan gjennomføres nødvendig vegetasjonsrydding. Det er ikke tillatt med tiltak som legger til rette for varig opphold innenfor dette området.

#### **7.2 Båndlegging etter energiloven, H740**

Sone merket H740 er båndleggingssone for høgspenningstrinnet i regionalnettet. Tiltak i sone må rette seg etter reglene i energiloven med tilhørende forskrifter, og vedtak i medhold av disse. Det kan gjennomføres nødvendig vegetasjonsrydding. Det er ikke tillatt med tiltak som legger til rette for varig opphold innenfor dette området.

#### **7.3 Sone der gjeldende reguleringsplan fortsatt skal gjelde, H910**

I sone merket H910 skal reguleringsplan 20030001-02 Rensvik øst, del 1 (inkl. endringer) fortsatt gjelde.

### **§ 8 BESTEMMELSESONER**

#### **8.1 Bestemmelsesområde midlertidig anlegg- og riggområde, #**

Områder merket #1-x kan benyttes til all virksomhet som er nødvendig for gjennomføring av veganlegget, slik som midlertidige vegger for avvikling av trafikk, midlertidige bygninger og anlegg, midlertidig lagring og videreforedling av masser, oppstillingsareal for biler/maskinelt utstyr, knusing/foredling av masse m.v. Når områdene blir tatt i bruk, skal de være sikret på forsvarlig måte.

I områdene kan det ikke settes i verk tiltak som er til hinder for gjennomføring av reguleringsplanen. Når veganlegget er ferdigstilt faller bestemmelsesområdet bort.

I område #5 skal matjord tas vare på for tilbakeføring av landbruksareal. Tilbakeført areal skal ha en jordstruktur og dreneringsstatus som sikrer produksjonsevne til arealet. Bruken av arealet må gjennomføres på en måte som minimerer/reparerer jordpakking, og hindrer innblanding av stein i dyrkingslagene. Matjord- og ev. strukturlag som blir fjerna for mellomlagring og tilbakeføring skal være lagra hver for seg, og bli lagt ut igjen i rett rekkefølge. Matjord skal lagres i opp til to meter høge ranker.

#### **8.2 Bestemmelsesområde automatisk freda kulturminne RpBO#####**

I områder merket RpBO(seks siffer) kan det ikke iverksettes anleggsarbeid før det er gjennomført en arkeologisk utgraving av de automatisk freda kulturminnene ID223838, ID223781 og ID223783 i tråd med vilkår fastsatt av Riksantikvaren.

Tiltakshaver skal ta kontakt med Møre og Romsdal fylkeskommune i god tid før gjennomføring av prosjektet, slik at rammer for den arkeologiske undersøkelsen er avklart.

#### **8.3 Bestemmelsesområde forurenset grunn, RpBO FG**

I område merket RpBO\_FG er det mistanke om dieselforurensning i grunnen. Det kan ikke iverksettes anleggsarbeid før forureningsstatusen er avklart og det ev. foreligger godkjenning fra forureningsmyndigheten i samsvar med kapittel 2 i forureningsforskriften.

### **§ 9 BESTEMMELSER OM REKKEFØLGE**

#### **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 ivaretatt på en systematisk måte ved gjennomføring av planen, jf. avsnitt 7.5 i planomtalen.