

1 Infrastruktur og trafikk

Infrastruktur gjelder her vei, farled og vann/avløp. Formålet er å avklare hvordan utbygging vi påvirke trafikkbilde på land, farled på sjø eller om utbygging vil overskride kapasitet for el- eller vannforsyning.

Nasjonal transportplan for 2014-2023 har overordnet mål om å «bidra til trafiksikker, miljøvennlig og samfunnsøkonomisk effektiv transport.» Ett delmål er å overføre gods fra vei til bane og sjø.

Forslag til utredning beskrevet i Planprogrammet:

1	Infrastruktur og trafikk
Problemstilling	Tilkomstvei, teknisk infrastruktur og etablering av ny kai.
Kjent kunnskap	Offentlig vei. Regulert vei i RP Sveggen Næringspark fra 2015.
Utredningsbehov	Trafikk på sjø og vei som genereres av tiltaket. Ferdsmessige virkninger for trafikale forhold i sjø. Tilkomst, utforming og plassering av kai.
Forslag	Vurdere ikke prissatt konsekvens for samfunnet.

Dagens situasjon vei



FV 259 på strekningen forbi planområdet, sett fra nordvest.

Tilkomst fra FV64, Averøyveien er i dag over FV259 Futseterveien/ Øksenvågveien. Denne har enkel standard med et kjørefelt og er uten fortau eller gang- sykkelvei.

FV259 Futseterveien har i dag en ÅDT på 190, mens FV259 Øksenvågveien har ÅDT 80 forbi planområdet.

FV259 Øksenvågveien er en eldre vei hvor kurvaturen ikke er på høyde med dagens krav. Bredden er tilstrekkelig for dagens trafikk, men her er planlagt videre utbygging med boliger som gjør at vegen på et tidspunkt vil ha behov for utbedring.

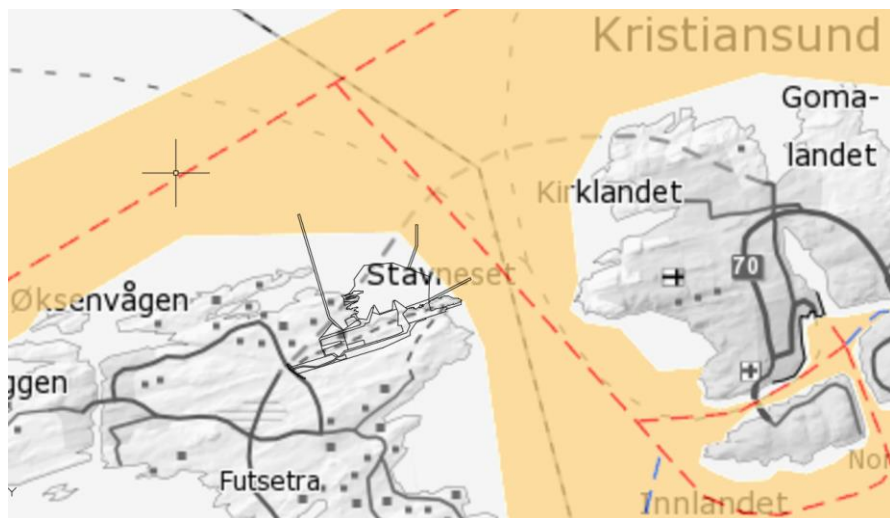
Planområdet er planlagt påkoblet FV259 Øksenvågveien, men trafikken skal inn på regulert vei i Sveggen Næringsområde når denne er ferdig, og derfra ut på FV 64, Atlanterhavsveien. Det er regulert breddeutviding på strekningen hvor trafikken til planområdet går på Øksenvågveien.

Dagens situasjon farled



Innseiling forbi Stavneset mot Kristiansund.

Det går farled forbi planområdet som gjelder trafikk nord/sør langs kysten, og inn til Bremnesfjorden og Kristiansund havn. Stavneset fyr ligger innenfor planområde, og er et viktig seilingsmerke for sjøfarende.



Avgrensning i sjø for havneformål ligger godt utenfor farled. Plangrensen går likevel litt ut i farledområdet, men her er det kun tillatt med inngrep på bunn som ikke berører farled. (50+ meters dyp) Kart: gislink.no

Dagens situasjon el- og vannforsyning

Det er i dag ikke el- eller vannforsyning i området.

Metode

Veistandard er vurdert opp mot SV håndbok 017, og det er foreslått løsning som tilfredsstillende krav i håndboken.

I sjø er tiltaket vurdert opp mot farled og «hvit sekton» for Stavneset fyr.

Tiltakshaver har vært i kontakt med lokalt vannverk og kraftselskap for å avklare forsynings situasjonen.

Vurdering

For dette temaet er det ikke forskjell på alternativ 1 og 2.

Veitilkomst løses med ny tilkomstvei i planen, og videre på planlagt vei gjennom Svevgen Næringsområde. Kjøring på FV 259 er da begrenset til ca. 75 meter. På denne strekningen vil vegen bli utbedret.

Trafikken til planområdet er beregnet til rundt ÅDT 120. Det er basert på 40 arbeidsreiser og 20 vareleveringer, og at hoveddelen av tungtransporten til anlegget skal skje sjøveien. (Alternativ A og B) Fullt utbygd med 80 arbeidsplasser kan trafikkmengdene bli ÅDT 240. Dette er godt innenfor kapasiteten til foreslått løsning i planen.

Dersom en velger alternativ C må all transport skje på veg, noe som gir en vesentlig høyere belastning på veinettet.

Veiløsningene som er foreslått i planen skal ha nødvendig standard for planlagt utbygging, uavhengig av om en bruker sjøtransport.

Utfordring i forhold til farled er å ikke hindre ferdsel, og at lysanlegg kan gjøre det vanskeligere å identifisere lyssignal fra fyret. Planen er avgrenset slik at det ikke skal være konflikt med farled. Planen har med bestemmelser om lysbruk.

Sjøveis trafikk vil trolig utgjøre ca. 4 anløp i uken, og med kort liggetid i land.

Alternativ A har med molo som vil gi en skjermet kai, og dermed høy driftssikkerhet. Alternativ A åpner og for at havnen kan romme småbåthavn. Molo vil komme i et område med flere grunner, slik at den og kan bidra til økt sikkerhet på sjø.

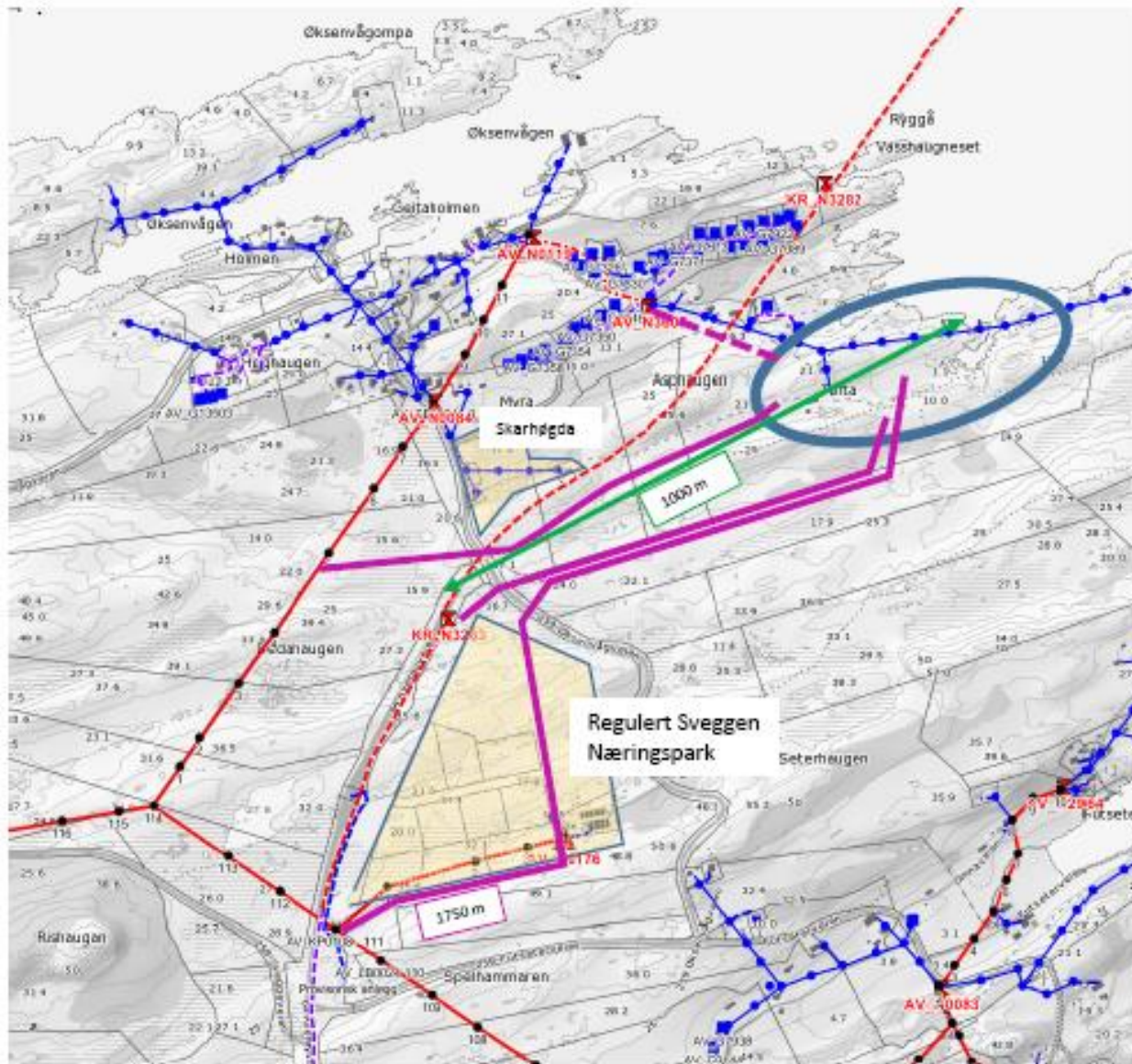
Alternativ B er en kai løsning uten skjerming mot havet, og vil få begrensninger på bruken i dårlig vær. Den må da suppleres med veitransport til en skjermet kai, eller helt fram til leverandør eller mottaker.

Alternativ C gir minst inngrep i sjø, men mye høyere belastning på veinettet.

Energi og vannforsyning

Nordmøre Energiverk AS står for energiforsyning i området. De har sett på ulike løsninger basert på behov. Anlegget må også ha nødstrømsaggregat for å kunne sikre drift ved lengre svikt i kraftforsyningen.

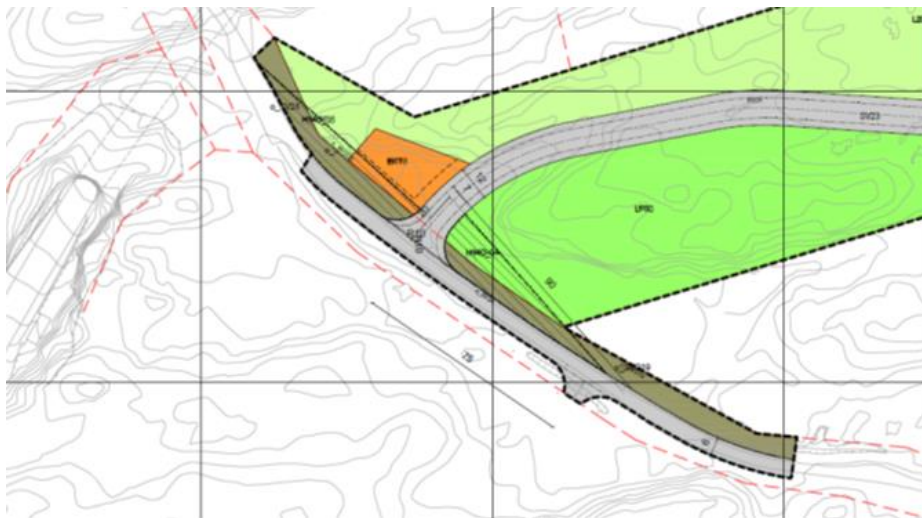
Planen blir tilknyttet lokal vannforsyning. Vannforsyning gjelder i første rekke personalfunksjoner. Oppdrettsanlegg er basert på sjøvann, mens for smoltanlegg er vannforsyning planlagt løst med RAS anlegg. Endelige løsninger vil framgå av VA-rammeplan som skal leveres sammen med søknad om tiltak. Lokalt vannverk har kapasitet til å dekke behovet.



Illustrasjon fra Nordmøre Energiverk AS med eksempel på 22kv forsyning.

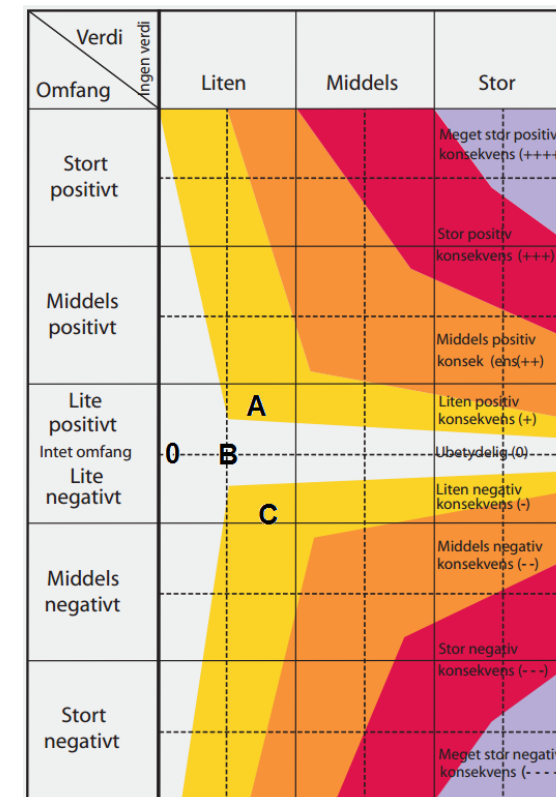
1	Verdivurdering	Infrastruktur og trafikk					
		Verdi:		0- Liten/ingen	1-Noe verdi	2- Middels	3-Stor
Alternativ	Tema / område	Lokal	Regional	Nasjonal	Beskrivelse	Kommentar	
0	Trafikk land	X			Ingen tiltak på veinettet.	Det er begrenset parkering for besøkende til Fyret.	
0	Trafikk sjø		X		Ingen endring av dagens situasjon.		
0	Annen Infrastruktur	X			Ingen endring av dagens situasjon.		
1+2, A	Trafikk land	X			Nye veiløsninger.	Gir minst Trafikk på land	
1+2, A	Trafikk sjø		X		God havn		
1+2, A	Annen Infrastruktur	X			Likt for 1+2, ABC		
1+2, B	Trafikk land	X			Nye veiløsninger.	Tungtrafikk i perioder med dårlig vær.	
1+2, B	Trafikk sjø		X		Værutsatt havn med begrenset bruk.		
1+2, B	Annen Infrastruktur	X			Likt for 1+2, ABC		
1+2, C	Trafikk land	X	X		Nye veiløsninger.	Gir mest tungtrafikk på vei	
1+2, C	Trafikk sjø	X			Ingen havn		
1+2, C	Annen Infrastruktur	X			Likt for 1+2, ABC		

Verdivurdering er her angitt med X, ettersom temaene handler om kapasitet og influens, og ikke har «egenverdi.»

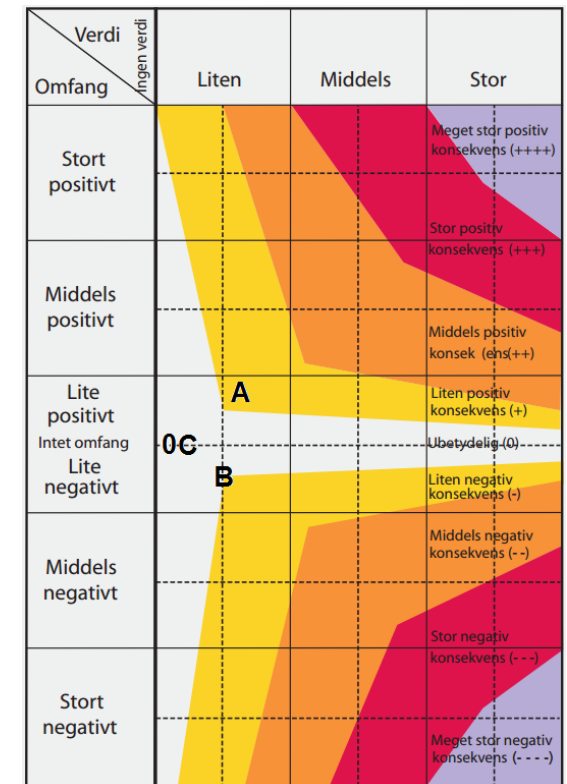


Utsnitt fra plankart med forslag til veikryss.

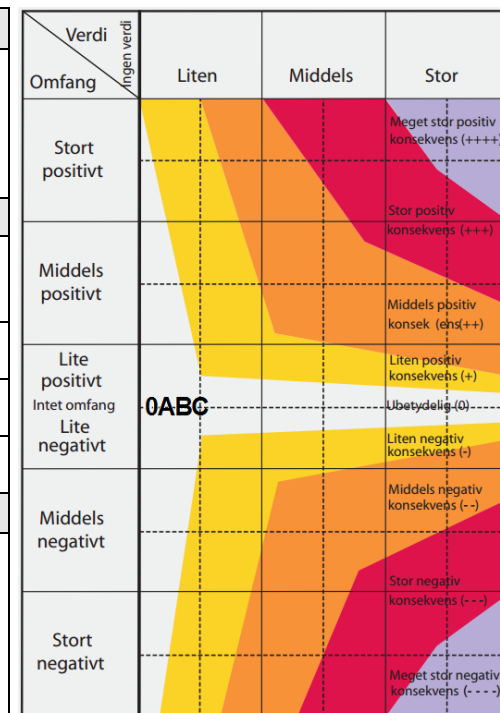
2		Infrastruktur og trafikk				
Alternativ		xx	x	0	+	++
		Vesentlig negativ konsekvens	Negativ konsekvens	Ubetydelig/ingen konsekvens	Positiv konsekvens	Vesentlig positiv konsekvens
	Konsekvensutredning	Kommentar	Avbøtende tiltak			
0 alternativet	Konsekvens for Trafikk land	Videreføring av dagens situasjon er vurdert til <i>Ubetydelig/ingen</i> konsekvens.				
Alternativ 1+2, A	Konsekvens for Trafikk land	Med utbedring av vei gir det Ubetydelig/ingen konsekvens.	Parkering for turgåere			
Alternativ 1+2, B	Konsekvens for Trafikk land	Med utbedring av vei gir det Ubetydelig/ingen konsekvens.	Parkering for turgåere			
Alternativ 1+2, C	Konsekvens for Trafikk land	Med utbedring av vei økt tungtrafikk Negativ konsekvens på hovedvei.	Parkering for turgåere			
Oppsummering		Konklusjon				
<p>Alternativ 0 gir ingen endring eller forbedring av dagens situasjon. Ny vei gjennom Sveggen næringspark vil på sikt likevel gi bedre trafikkforhold.</p> <p>Utbyggingsalternativ 1 og 2 er tilnærmet likeverdige for disse temaene.</p> <p>Alternativ A for kai er beste løsning fordi den gir minst trafikk på veg.</p> <p>Planen legger til rette for ny parkering for turgåere som kan bety bedre trafikkforhold lokalt.</p> <p>Alternativ A er best i forhold til nasjonalt mål om å overføre gods fra vei til bane og sjø.</p>		<p>Alternativ 0 gir ingen endring av dagens situasjon.</p> <p>Utbyggingsalternativ A for kai løsning er best ettersom den gir minst trafikk på land, og ny parkering for turgåere.</p>				



2		Infrastruktur og trafikk				
Alternativ		xx	x	0	+	++
		Vesentlig negativ konsekvens	Negativ konsekvens	Ubetydelig/ingen konsekvens	Positiv konsekvens	Vesentlig positiv konsekvens
		Konsekvensutredning	Kommentar		Avbøtende tiltak	
0 alternativet	Konsekvens for Trafikk sjø	Videreføring av dagens situasjon er vurdert til <i>Ubetydelig/ingen konsekvens</i> .				
Alternativ 1+2, A	Konsekvens for Trafikk sjø	Kai med molo gir <i>Positiv konsekvens</i> .	Ny småbåthavn			
Alternativ 1+2, B	Konsekvens for Trafikk sjø	Kai uten molo gir <i>Ubetydelig/ingen konsekvens</i> .				
Alternativ 1+2, C	Konsekvens for Trafikk sjø	<i>Ingen kai gir Ubetydelig/ingen konsekvens</i> .				
Oppsummering		Konklusjon				
<p>Alternativ 0 gir ingen endring eller forbedring av dagens situasjon.</p> <p>Utbyggingsalternativ 1 og 2 er tilnærmet likeverdige for disse temaene.</p> <p>Alternativ A for kai er beste løsning for trygg havn og gir mulighet for småbåthavn.</p> <p>Alternativ B for kai er mindre inngrep enn A, men gir ikke bedre havn for naboer.</p> <p>Alternativ C gir små inngrep i sjø, men ingen kai eller mulighet for sjøtransport.</p> <p>Alternativ A er best i forhold til nasjonalt mål om å overføre gods fra vei til bane og sjø.</p>		<p>Alternativ 0 gir ingen endring av dagens situasjon.</p> <p>Utbyggingsalternativ A for kai er best ettersom den gir skjermet havn og mulighet for ny småbåthavn.</p>				



2		Infrastruktur og trafikk				
Alternativ		xx	x	0	+	++
		Vesentlig negativ konsekvens	Negativ konsekvens	Ubetydelig/ingen konsekvens	Positiv konsekvens	Vesentlig positiv konsekvens
	Konsekvensutredning	Kommentar	Avbøtende tiltak			
0 alternativet	Konsekvens for Annen Infrastruktur	Videreføring av dagens situasjon er vurdert til <i>Ubetydelig/ingen konsekvens</i> .				
Alternativ 1+2, A	Konsekvens for Annen Infrastruktur	<i>Vurdering Ubetydelig/ingen konsekvens.</i>	Krever ny infrastruktur innenfor området.			
Alternativ 1+2, B	Konsekvens for Annen Infrastruktur	<i>Vurdering Ubetydelig/ingen konsekvens.</i>	Krever ny infrastruktur innenfor området.			
Alternativ 1+2, C	Konsekvens for Annen Infrastruktur	<i>Vurdering Ubetydelig/ingen konsekvens.</i>	Krever ny infrastruktur innenfor området.			
Oppsummering		Konklusjon				
Alternativ 0 gir ingen endring eller forbedring av dagens situasjon.		Alternativ 0 gir ingen endring av dagens situasjon. Alle utbyggingsalternativ er tilnærmet likeverdige men krever investeringer i ny infrastruktur.				
Utbyggingsalternativ 1 og 2 er tilnærmet likeverdige for disse temaene.		Ny bruker gir økt belastning på infrastruktur, men krever investeringer som og kan gi økt forsyningsikkerhet. Alle alternativ er dermed tilnærmet likeverdige.				
Kai/havneløsning A, B og C er tilnærmet likeverdige for disse temaene.						



Oppsummering tema

For dette temaet er alternativ 1 og 2 likeverdige. Teknisk infrastruktur er løsbart.

For trafikk på land og sjø vil A være beste alternativ og svarer på nasjonalt mål om å overføre gods fra vei til sjø.