

Innspel til planprogram og silingsrapport nye E 39 Astad - Fursetfjellet frå aksjonsgruppa ny E-39

Etter at Statens Vegvesen presenterte forslag til ny trasé for E 39 gjennom Batnfjorden for om lag eit år sidan, tok Gjemnes bondelag initiativet til å danne ei aksjonsgruppe med representantar frå ulike interessegrupper og grunneigarar i området.

Denne fekk da ei slik samansetning:

Batnfjord bygdelag, Solsida velforening, Bjerkely bygdelag, Gjemnes og Tingvoll bonde og småbrukarlag, grunneigarar og Gjemnes bondelag.

Gruppa har engasjert seg gjennom deltaking på ulike møteplassar, avisinnlegg og i tett dialog med kommunen og bygdefolket.

Gruppa representerer mange ulike interesser knytt til eit slikt stort inngrep som denne vegen vil være for bygda vår. For at vi skal kunne få med mest muleg av innspela, så vel aksjonsgruppa å la kvar enkelt gruppe/organisasjon ha sine egne uttaler. (sjå under) Ber om at desse blir behandla som sjølvstendige innspel.

Men nokre innspel går att i alle gruppene. Dette gjelder:

1. Ønske om tunnel. Dette bør være så lang som råd. Ein bør derfor vurdere å utvide planområdet slik at ein har kan sjå på tunnel løysing som kan kome ut i dagen ved Kvennelva på Gaupset.
2. Fursetfjellet både som regional utfartsområde og som skogs- og landbruksområde må sikrast god tilkomst. Dersom «gamlevegen» frå Furset til kommunegrensa skal nyttast, må denne traseen takast inn i planområdet.
3. Gode løysingar for av- og påkøyring til nyvegen både på Astad og Bjerkeset.
4. Unngå at bygda blir delt i to. Tilkomst til Solsida bustadfelt, skog og jordbruksområde på begge sider, tilkomst til friluftområda, Ferdelsvegar for vilt.
5. Sikre at Batnfjorden framleis skal være ei god bygd å bu i.
6. Jordvern. Vi merkar oss at det i målsettinga for transportpolitikken i nasjonal transportplan, så er ikkje ordet jordvern nemnt i det heile. Dette er berre trist å registrere.
7. Er det verkeleg nødvendig at vegen skal ha 90 km fartsgrense? Køyretida gjennom bygda blir ikkje mykje lengre om ein reduserer farta til 80 km. Samstundes så vil ein slik veg krevje mindre areal.
8. Jord- og skogbruksdrift på begge sider av vegen må sikrast. Sjølv om mange bruk på strekninga i dag ikkje har aktivt drift (blir bortleigd til andre), så veit vi ikkje korleis dette blir seinare, Alle bruk må derfor sikrast skikkeleg tilkomst til areal på begge sider av den nye vegen.
9. Vi forventar at politikarane i Gjemnes støttar våre krav og tar dette vidare til sentrale styresmakter.

Aksjonsgruppa E-39

Gjemnes bondelag

Gjemnes og Tingvoll Bonde og småbrukarlag

Batnfjord bygdelag

Bjerkely Bygdelag

Solsida velforening

Grunneigarar

Innspel frå grunneigarane

v/Thomas Bjerkeset

- Sikre at minst mulig dyrka jord blir tatt / rasert.
- Sikre at det blir bygd nok tilkomster til avskjært eiendom. Det må være på egen eiendom og store nok til å benyttes av nødvendig maskineri. det er ikke holdbart å måtte lede beite dyr i store omveier for å kunne få de på beite. Det blir også store økonomiske konsekvenser om man må kjøre store omveier for å kunne drive jord eller drive skogen som er avskjært. Blir de gjenværende mark arealene for tungvint å drive blir de lagt brakk og da må de telle som tatt areal de også.
- Legge veien i nedfelt kulvert over dyrka mark for å unngå areal tap kan være ett nødalternativ i stedet for tunnel.
- Sikre at regulerings korridoren blir bred nok til å favne om det beste tunnel alternativet. Det som antagelig er til minst sjenanse for alle G5
- Sikre tilkomsten til fjellet for friluftsliv. Vinter og sommer. Dette gjelder for hele strekningen ikke bare for Astad dalen.
- Sikre at SVV tar ansvaret for å lede vannet helt ned til elva / sjø. De kan ikke få lov til å samle og flytte vann for å la grunneierne på nedsiden bli taperne. Når det samles eller tilføres mer vann i bekkene må disse rustes for dette. Når terrenget blir bearbeidet i form av en vei mister det sin naturlige magasinerings effekt og vannet går raskere igjennom terrenget. Dette må hensyntas.
- Silings rapporten var mangelfull med tanke på utredning av de forskjellige konsekvenser. Eksempel på dette er Amfibie dammer som ikke er kartlagt ordentlig og trafikken til og fra disse.
- Det var også mangelfullt med tanke på de forskjellige vei alternativene. Når to traséer går over samme område og konsekvensen for disse to blir forskjellig, da virker det noe tilfeldig.

Innspel frå Bjerkely Bygdalag

Trasè:

- Det må takast omsyn til bygda sine ønske og behov, ikkje berre tenkje økonomi.
- Mest mogleg av traséen i tunnel for å unngå konflikter knytte til landbruk og bygdeutvikling. Jordvern!
- Tunnel er førsteval. Open trasé vil lage eit skilje i bygda, hindre fri ferdsel trass i underganger etc.
- Viktig at «korridoren» ikkje blir snevra inn, det kan utelukke gode alternativ. Ikkje kutte ut G5-alternativet (med 2,8 km tunnel)
- Sjå på kombinasjon av ulike traséløysingar. Legge vegen ned i terrenget for å unngå høge skjeringar. Tilkomst frå sjø til fjell i Astaddalen. Kommunen ønsker å bygge saman Solsida med sentrum Batnfjordsøra. Forbikjøringsfelt i bakkar.

Kryssløysingar:

-Det er planlagt to kryss – Astad og Bjerkeset (Silset).men kva med kryssingsmoglegheiter elles? Det å kunne bevege seg fritt i bygda må ikkje bli hindra, t.d. fotgjengarar/turfolk/barn/dyr. Også dei som arbeider i landbruket har behov for å krysse dalen. Tilfeldige kryssingsbehov.

-Gode av-/påkjøringar/busslommer både på Astad og Bjerkeset (Silset). Også parkeringsplassar for den som evt. må bruke eigen bil til busstopp.

Bjerkeset - kommunegrensa -friluftsområde:

-Må vere alternativ veg frå Bjerkeset til Roaldset for t.d. traktor/anna trafikk som ikkje kan bruke E39. Mange bønder leier jord i stor avstand frå garden.

-Kryssløysing på fjellet: til begge sider av E39. Omsyn til utfart/landbruk/skogbruk på fjellet. Traktorar, skogsmaskiner/tømmerbilar.

Spesielt frå Bjerkely Bygdalag:

-Burde ikkje korridoren for strekninga Bjerkeset kommunegrense Molde vore breiare for å kunne finne gode løysingar for landbruk/skogbruk/andre næringar og tilgang til friområde/fritidstilbod og fritidseigedommar?

-Vil det vere tunnel eller open trasé som gagnar Batnfjorden som bygd i eit langt perspektiv?

-Må bli tilførselsveg med fast dekke parallellt med E39.

-Gjenbruk av gammelvegen på Furset? Kan gje meir trafikkbelastning i Fursetgrenda?

-Kryssingsbehov for alle trafikantkategoriar, undergangar/rør gjennom vegen.

Solsida velforening

Innspill til planprogram for E39 i Gjemnes kommune

Utgangspunktet for ny E39 er en viss sum penger, og så skal man finne løsninger som passer innenfor denne prislappen. Det gir et ensidig fokus på økonomi og ikke på gode løsninger som også står seg i et langsiktig perspektiv. Ny E39 Astad-Bjerkeset vil uansett løsning føre til naturinngrep som ikke er reversible. Da bør ikke prislappen være ensidig førende for løsning.

Solsida vel mener at det å velge det alternativet som i størst mulig grad reduserer barriereeffekt av en ny vei er viktig for å unngå å dele bygda i to. Vi stiller oss undrende til hvordan vegvesenet har kommet frem til at man oppnår «god måloppnåelse» på temaet «minimere barriereeffekten av ny e39» når det gjelder alternativene med veg i dagen. Vegvesenet skriver selv blant annet i sin silingsrapport under veg -i-dagen alternativ G6 at «Alternativ G6 vil krysse område S1, S2 og F8 og vil hindre all ferdsel mellom Solsiden og sentrum som ikke går langs kjøreveien.» Vi som bor i Solsida ønsker å fortsatt kunne gå/sykle uhindret til sentrum, naboer og friluftsområdene.

Solsida boligfelt har potensiale for utvidelser og kommunen er allerede i gang med dette. Med byggingen av nytt sykehus på Hjelset, så vil det være et godt potensial for økt tilflytning til kommunen. Vi ønsker også økt tilflytning og ønsker ikke at en ny veg

skal redusere attraktiviteten til det største boligområdet i Batnfjorden og hindre kommunen i å fortsatt satse på å planlegge for utvikling av Solsida/sentrum. I kommuneplanens arealdel heter det: «På lang sikt kan det bli aktuelt å bygge sammen Solsida boligfelt og sentrum, der dette tilpasses framtidig E39 Astad – Furset». Veg i dagen-alternativene vil være direkte i strid med intensjonen i kommuneplanen.

En vei i dagen like ved Solsida boligfelt vil gi store utfordringer med tanke på støy både for bolighus og de to barnehagene i området. I silingsrapporten påstås det at skjæringer vil kunne redusere støy betraktelig, men stor høydeforskjell mellom veg og bebyggelse tilsier at det blir vanskelig å skjerme uteareal mot støy. Støy fra stigningen opp mot 90-sona merkes allerede godt i Solsida i dag. Støy vil også kunne føre til allerede regulerte boligtomter og potensielle utvidelser av Solsida boligfelt vil bli mindre attraktive. En tunnel vil kunne løse dette problemet, selv om det da vil bli økt støy rundt tunnelmunningene. Det er derfor viktig at en slik tunnel blir lang nok til å unngå eksisterende bebyggelse.

Området rundt Solsida, Astaddalen og Astadvatnet er også populære turområder for både lokalbefolkning og tilreisende. Områdene benyttes også mye av skolen og de to barnehagene. Å få en veg i dagen der trafikken går i 90 kmt vil i stor grad forringe disse kvalitetene som dagens tur- og friluftsområde har. Vegvesenet har heller ikke vurdert hvilke konsekvenser ny veg vil ha å si for landskapsbildet i Solsida, noe vi synes er en merkelig vurdering i forhold til ett av bygdas største boligfelt og friluftsområder.

Tunnel er det eneste rette når man skal velge ny trase for E39. Når det gjelder de alternativene vegvesenet ønsker å ta med seg videre i prosessen så vurderer de selv at tunnelalternativene G4 og G3 gir MINST konfliktpotensial og BEST måloppnåelse totalt sett, sett bort i fra vurderingen av pris. Vi synes det er kortsiktig tenkt å vekte pris såpass tungt som vegvesenet gjør når det gjelder et slikt stort prosjekt som vil ha så massiv innvirkning på et lokalmiljø. Veien skal ligge der i all uoverskuelige fremtid og vi mener derfor at fokuset bør skiftes over på kvalitet og gode løsninger som gjør Batnfjordsøra til et fortsatt godt sted å bo – også i fremtiden.

Mvh

Styret i Solsida vel

Batnfjord Bygdelag ser at det er mye positivt med å flytte E39 ut av sentrum, både for beboere og reisende. Men løsningen må ikke bli at vegen flyttes for å skåne sentrum, for så å flytte støyproblematikk, barrierevirkning osv på andre i bygda. Om det er gårdsbruk, frittliggende eneboliger, boligfelt eller andre. Batnfjord er en perle som ligger sentralt og med kort pendleravstand til blant annet to byer og nytt sykehus. Med de rette forutsetningene vil Batnfjord fortsette med å være et foretrukket bosetting/tilflyttingsområde.

Veg i dagen gjennom Batnfjord, som Statens vegvesen ønsker, vil være en barriere for all fremtid, både visuelt og fysisk. Den vil skjære bygda i to, påføre miljøet støyplager og medføre større utfordringer/hindre videre utvikling av Batnfjord som et attraktivt bosettingsområde og annen utvikling

Vegen vil ligge tett inntil Solsida byggefelt, som er satsingsområde for nybygging av boliger i Batnfjord. Dette området er på sin egen måte fremtidsrettet da det i minst mulig grad belaster dyrka mark ved utbygging. En veg nært til dette området, og med så høy fart og den støyen den vil medføre, vil trolig bolyst i Batnfjord minke og/eller at nybygging vil bli presset frem i andre områder og det blir mer press på dyrkede arealer.

Fra Solsida er det mange som liker å gå/sykle til skole og sentrum. Det er planer om å legge til rette for bedre vilkår for disse med nye veger/stier ned mot bygda. En veg i dagen vil kanalisere disse inn langs trafikkert veg. En motsatt utvikling av hva som ønskes både lokalt og ellers i samfunnet. En miljøtunnel på 300-500 meter som opprinnelig planlagt ville løst en del av problemene for Solsida, men ifølge vegvesenet er denne redusert til 50 meter, på grunn av økonomi

Batnfjord har i dag et fantastisk grunnlag for utøving av friluftsliv. I Solsida og opp hele dalen er det områder hvor det beveger seg mye folk, lokale og tilreisende, som skal på fotturer, ski osv. Disse vil få en stor fysisk barriere som må krysses. Det har blitt nevnt at det vil bygges krysningspunkt, trolig landbrukskulverter. Folk som i dag beveger seg fritt i området, vil bli ledet over annen manns grunn og gjennom kulvertene ol. Dette kan/vil gi konfliktinteresser mellom næring og fritidsinteresser, og på sikt ødelegge det vi har i dag.

I tillegg er det mye vilt som vil få endret levevilkår, og det vil blant annet bli en stor økning av påkjørsel av vilt.

Trivsel og bomiljø er viktig for utvikling av bygda og kommunen. En veg i dagen, tett innpå hus, tettbebygde områder, gårdsbruk og lignende vil gi en kraftig forringelse av livskvalitet.

Det stilles spørsmål om det absolutt må være hastighet på 90km/t på ny veg. Forskning og kunnskap viser til at støy kan gi helseproblemer. Om den er nært innpå eller på avstand. Dalføret vil gi en god spredning av trafikkstøy, og beboere på andre siden av dalen for vegen vil få kjenne dette. Beboere på andre siden av fjorden hører i dag godt trafikken som går på den nye vegen mellom Astad og Høgset.

En reduksjon av hastigheten til 80 km/t vil redusere støy samt at det vil øke trafikksikkerheten. Forskning viser at sjansene for tragisk utfall ved trafikkulykker øker betydelig når hastigheten overstiger 70 km/t.

I tillegg til helsegevinst vil en lavere hastighet gi muligheter for mer fleksibel kurvatur.

En annen sak er den visuelle opplevelsen og miljøbelastning med store skjæringer og fyllinger. De største sett bort fra det som medfører stort tap av jord/dyrkamark er fylling og bru over Astadelva og tilførselsveg til Solsida, og fylling og bru over Storelva ved kryssing opp mot Silset.

Dette vil være store inngrep i landskapsbildet som vil for all fremtid være til visuell sjenanse og sår i bygda

Skal det bygges en ny veg gjennom Batnfjord er tunnelløsning det eneste fremtidsrettede alternativet, som vil gi gjennomreisende og beboere en god løsning. Dette vil begrense miljøpåvirkningene, spare landbruksarealer, skåne flest mulig hus og bruk osv

Batnfjord Bygdelag mener at det videre arbeidet, må G5 fortsatt være med. Kanskje ikke som en løsning som bygges, men for å holde korridoren i bygda størst mulig for senere linjevalg. Det vil gi større handlingsrom og muligheter for linjevalg, lengre tunnel (andre alternativ for tunnelinnganger)

Batnfjord Bygdelag ønsker at det videre arbeides med en veglinje ut fra linje G3, og en lengst mulig tunnel ut fra denne. Tunnelåpninger må trekkes lengre nord for å skåne Astaddalen barnehage, og lengre sør hvor det er enklere å finne fjell. Sistnevnte henger sammen med at linje G5 må holdes som ytre begrensing for å gjøre dette mulig.

En tunnelløsning vil være forenelig med kommunens planer og tanker om utvikling av Solsida som satsingsområde og mulighetene for å knytte tettere mot sentrum. I tillegg vil det med riktige og gode linjeføringer videre kunne begrense tapet av dyrkede arealer

Det må etableres gode kryssløsninger, og god skilting til sentrum (handelsted)

Å verne bygda på best mulig måte, skåne eiendommer og hus, verne dyrkamark, legge godt til rette for videre utvikling av boligfeltene, minke trafikk gjennom sentrum osv er gode tiltak for å gjøre Batnfjord attraktiv som bosted. Dette vil ikke bare gagne kommunen, men også bidra som en positiv effekt inn mot de to byene våre.

Vi forventer også at dagens busstilbud opprettholdes via dagens E39 («gammelvegen») når ny E39 åpner. Batnfjord er i dag et knutepunkt for de fra omlandet i Batnfjord og indre strøk av Gjemnes, som ønsker å reise med buss. Dette behovet vil med økende innbyggere øke betraktelig.

For den videre føringa opp Fursetfjellet og inn til kommunegrensa, mener Batnfjord Bygdelag at det må legges en bredere korridor for å ha mulighet/handlingsrom for blant annet kryssløsning til parkeringsplass, Kryssing av skiløyper/skogbruk osv opp Fursetfjellet og på toppen. Ivareta friluft og land/skogbruk

Det ble nevnt under siste folkemøte at det kan være aktuelt å benytte gammelvegen/bygge ny parallell veg over Fursetfjellet for å ivareta saktegående kjøretøy, myke trafikanter osv.

Dagens veg trenger mest sannsynlig opprusting/nybygging for å kunne håndtere større kjøretøy/økt trafikkmengde. En slik løsning vil også gi økt trafikk gjennom Furset hvor det er gårdsbruk og hus tett innpå vegen. Dette vil forringe bomiljø for dette området

Et annet spørsmål er om hvem som vil bli eier av en slik veg. Vil det bli en fylkeskommunal veg, eller kommunal?

SVV må ha en god plan for hvordan også dette skal løses/ivaretas, da en reguleringsplan vil sette/låse premissene for dette.

En stamveg som skal ligge her for all fremtid må det kunne brukes penger på for å ivareta miljø, samfunn og utvikling bygda og kommunen.

En veg som storsamfunnet trenger, bør bygges slik at den også ivaretar småsamfunnet

Innspeil frå Gjemnes og Tingvoll bonde- og småbrukarlag

Skal det byggast ein ny veg der det blir lagt opp til høg fart og med fokus på sikker ferdsel både langs vegen og på tvers av vegen (vilt m.m.) så er det mange omsyn ein må ta.

Om denne vegen skal gå ope i terrenget, vil det krevje svært stort areal og det gjennom kanskje den beste jorda vil har i bygda. Gjemnes og Tingvoll bonde og småbrukarlag skal ivareta interessene til dei som er bønder i dag og dei som skal bli bønder i framtida. Kva konsekvensar eit så stor inngrep gjennom den finaste matjorda vi har vil få, kan ikkje settast inn i ein økonomisk modell. Ingen veit i dag korleis utviklinga for matproduksjonen blir i framtida. Kor sårbart dette er, ser vi i desse dagar med krig i Europa sitt kornkammer.

Verdien på dyrkajord i det totale reknestykket for nye vegar, er berre ein dråpe i havet. Derfor blir vegane ofte bygd gjennom den finaste jorda vi har i staden for å legge nye vegar i tunnel eller i kupert og ulendt terreng.

Vi har ikkje råd til å miste ein einaste kvadratmeter av matjorda vår. Det har vore hevda at vi kan erstatte tapet av matjord med å flytte jorda til anna areal og dyrke denne. Slike areal finn du neppe i Batnfjorden. Uansett vil ikkje kvaliteten bli den same som om den blir liggjande der den er.

Da vegen frå Høgset til Astad vart bygd, så vart denne lagt oppom dyrkajorda og skapte dermed små konflikter for jordbruks- og skogbruksdrift i området.

Om det er råd å få til ei tilsvarande løysning for vegen mellom Astad og Bjerkeset veit vi ikkje. Her har ein mellom anna konflikt med rasfare. Vil derfor tru at ei løysing med tunell langs heile Harstadsida vil gje minst konflikt knytt til jord og skogbruket. Også problem knytt til ferdsel av vilt kjem bort med ein tunnel

Innspeil frå Gjemnes bondelag

Dette blir sendt som eige dokument.