

COWI AS
Postboks 4220 Torgarden
7436 Trondheim

20.02.2023



jlsk@cowi.com

Innspill til planprogram for E39, Astad-Bjerkaset

Landbruket er ei stor og viktig næring i Gjemnes kommune, og dette gjelder særlig for Batnfjorden. Opp gjennom hele dalen drives det mange store og små gardar og underskuddet på arealer til grovfôrproduksjon er stort. Faktisk drives godt over 1000 dekar med grasarealer i nabogrender og nabokommuner av bønder ifra Batnfjorden. I tillegg må det kjøpes inn mye fôr i form av rundball og kraftfôr, som er en uønsket situasjon nå når landbruket har press på seg for å bli mer klimavennlig. Med andre ord, landbruket i Batnfjorden har ikke ett eneste dekar dyrkajord til overs, og skulle heller hatt mer enn mindre jord i å rutte med i framtida.

Derfor er det viktig at det ved bygging av ny hovedveg gjennom Batnfjorden prioriteres å berøre så lite dyrka jord som mulig. Det samme gjelder dyrkbar jord, som må få ligge i fred som en uutnytt ressurs, slik at kommende generasjoner har mulighet til å imøtekomme framtidens behov for matproduksjon.

Det ligger politiske føringer til hvordan alle utbyggere skal forholde seg til spørsmål rundt omdisponering av matjord. Nåværende politikk legger opp til at jordvern skal ha mye høyere prioritet framover, enn det vi har vært vant til tidligere. Dette har SVV avvist ved gjentatte anledninger og vist til at vegens store samfunnsnytte trumfer jordvern. De viser videre til føringer lagt av forrige regjering. Hvordan kan SVV mene at de ikke er bundet av dagens politikk når det er dagens politikere som skal godkjenne planen? Er det vits i at SVV bruker felleskapets midler på å planlegge en vei ingen vil ha? Både lokale politikere, fylkespolitikere og nasjonale politikere har ambisiøse jordvernmål og skal reguleringsplanen gå igjennom må jordvernet hensyntas.

Som nevnt vises det til samfunnsnytte med veibyggingen, som argument for at SVV skal få velge sin foretrukne løsning. Ut ifra det vi kan se, vil alle de aktuelle trasévalgene gi god samfunnsnytte sammenlignet med dagens veg. Derfor handler spørsmålet om hvor stor nytteeffekten blir. Dette kommer helt an på regnestykket, hvilke faktorer som regnes inn og verdsettingen av dem.

Landbruks er ei samfunnskritisk næring. Uten landbruket er vil tilbake til jeger- og sankersamfunnet. Alle levende organismer trenger mat, hver dag, hele livet. Selv om vi i framtiden kan finne måter å produsere mat på, som kan gjøre oss mindre avhengig av dyrking i jorda, er det lite som tyder på en «revolusjon» i overskuelig framtid. Da blir det korttenkt å beregne samfunnsnytte over 40 år når vi vet at verdien av matjorda er uendelig så lengde den ligger der til evig tid.

I punkt 3.2 «Effektmål» poengteres det fra kommunestyret at det skal tas rimelig hensyn til landbruksinteresser ved bygging av ny veg gjennom Batnfjorden. Gjemnes Bondelag kan ikke se

Bondelagets Servicekontor AS

Postadresse: Fannestrandveien 63. 6415 Molde	Besøksadresse: Fannestrandveien 63. Molde	Telefon: 71 20 28 90	Mobil: 952 52 288	E-postadresse More.romsdal@bondelaget.no
Møre og Romsdal Bondelag Bondelagets Servicekontor AS	Org.nr.: 939678670 Org.nr.: 985063001 MVA	Bankkonto: Bankkonto:	8101.05.12891	Internet: www.bondelaget.no/moreogromsdal

hvordan en veg i dagen, som deler de fleste av gardene opp gjennom hele dalen i to, kan gi tilfredsstillende måloppnåelse i forhold til dette. For å oppnå dette MÅ det tunell til, mellom Astad og Gaupset, som fortsettes med en mest mulig skånsom dalkryssing videre opp mot Fursetfjellet. Ser vi på andre aktuelle målsettinger, som reisetid, døgnåpen veg og pendleomland kan vi ikke se hvordan tunellalternativet skal kunne påvirke måloppnåelsen i negativ forstand.

Tidlig i prosessen spilte Gjemnes Bondelag inn et forslag til vegtrasé, som vi mente la godt til rette for bevaring landbruksinteressene og bygdelivet ellers. Dette forslaget er senere omtalt som G4. SVV tok dette forslaget inn i prosessen og bearbeidet det videre. I den forbindelse registrerer vi at påhugget mot nord er flyttet mye lengre sør enn vår intensjon, som er at tunnelåpningen må ligge helt opp mot dagens kryssløsning mot Gaupsetvegen, og evt. kryssløsning mot sentrum og Gaupset liggende som et «lokk» over. Vi mener dette er unødvendig, da lokalkunnskapen om jordsmonn og geologiske forhold tilsier at påhugget kan plasseres der vi tenker. Videre tror vi at dersom det ikke er mulig å unngå dette store såret i landskapet, som SVV har skissert, kan det være hensiktsmessig å trekke tunellpåhugget lengre nord, mot påhugget for tunell i G3. Vi har tillit til at SVV i det videre arbeidet finner den beste løsningen for tunell i oppgitt korridor.

Som alltid i store byggeprosjekter er økonomi en viktig faktor. I silingsrapporten er det anslått kostnad for de ulike vegkonseptene. Fremstillingen av kostnadsberegningen virker for oss svært forenklet og vi stiller spørsmålstegn ved hvorvidt dette er egnet som beslutningsgrunnlag. Blant annet fordi det for oss, kan se ut som at vesentlig kostnader er utelatt.

Vi nevner her stikkord som; brua i skredområdet, (vi regner med økte kostnader her, da det er vanskelig ta høye for et u-definert snøskred), ledevoller på dyrkamark og beiter i rasområdet, rundballe-sikkert gjerde, sikring av «elvastien» (grunnet høyde på brua) og ikke minst underganger og tilkomster til dyrkajord og beiter når gardene deles av veggen.

For at veg i dagen (alt. G6, G10, og G11) skal fungere er det helt avhengig av at det settes av nok midler til kryssningspunkter og driftsveger, som er dimensjonert for morgendagens maskinpark og tømmer-transport. I silingsrapporten er det medregnet behov for 4-6 underganger/tilkomster for landbruksdrift på alle de tre overnevnte vegstrekningene. Videre er det poengtert at hverken antall eller plassering er tatt stilling til på nåværende tidspunkt. Ettersom det her legges opp til å dele nærmere 30 gardar, mener vi dette er altfor lite, og vi ser det nærmest som obligatorisk at alle grunneiere får sin egen tilkomst. Dette vil også ha stor betydning for hvor mye areal som går med. Erfaringer vi har samlet inn fra andre vegprosjekter, er at SVV har tilbydd for lettvinde og underdimensjonerte løsninger til «landbruksunderganger». Ved valg av G4 stiller det seg veldig annerledes, da det kun er «snipper» av eiendommene som blir avskåret. Dette stiller mindre krav til egne tilkomster for hver enkelt grunneier på strekningen som ligger i dagen, men vi ser kanskje her også at SVV er vel optimistisk når de regner med at 2-3 slike underganger skal være nok.

- **Verdiberegning av landbruket**

Vi viser til svar på spørsmål stilt i salen på sist folkemøte, der SVV mente at G10 gir størst samfunnsnytte. Men hva ligger egentlig inne av verdisetting på matjord, økte kostnader til landbruksdrift på oppdelte arealer, kjøreavstand til gode nydyrkingsarealer, Kostnader til nydyrking osv.

I forslaget til planprogram er det presentert metode for nytteberegning. Ved gjennomgang av denne metoden dukker det opp en god del bekymringer for at landbruket ikke blir tillagt den verdien det representerer. Tap av matjord er absolutt og gjelder for all framtid. Her må verdien av beitemark, dyrkbar jord og andre ressurser som tømmerkog, vasskraft o.l. medregnes. Erfaringer fra andre veiprojekter er at det tilbys for lave summer ved utkjøp av arealer til veibygging. Jorden blir verdsatt med utgangspunkt i en pris per dekar, uten hensyn til arrondering, jordkvalitet og avstand til

driftssenter. Vi har også registret at grunneiere som ikke driver jorda si selv, har blitt tilbydd mindre betaling enn aktive gårdbrukere. Dette er helt uakseptabel praksis, sett i våre øyne.

Et annet spørsmål er kompensasjon for økte kostnader som påføres bøndene som følge av dårligere arrondering og logistikk både i anleggsperioden og etter utbyggingen. Husk, mye av bøndenes arbeid foregår i mange vendinger. For eks. gjødselkjøring og innkjøring av fôr. Her blir effekten av lengre kjørevei svært betydelig. Konkrete eksempler har tidligere vist at enkeltbønder, med mange spredte smålapper, kan ha opptil flere årsverk med kjøring.

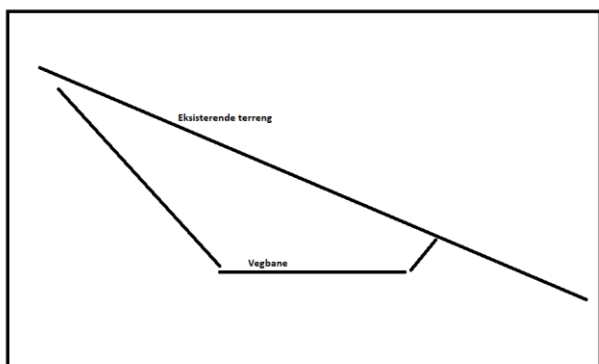
La oss ta et regneeksempel:

En A4 bonde i dag har gjerne 4000-5000 m³ med husdyrgjødsel som skal ut. Med 4000 m³ og 10 m³ gjødselvogn blir dette 400 lass i året. Dersom gjennomsnittlig kjørelengde til jordekanten øker med 1 km, utgjør denne økningen 800 km. Med 10 km/h i gjennomsnittlig hastighet tar denne ekstra kjøringen 80 timer eller mer enn to arbeidsuker årlig. Tar vi utgangspunkt i en timekostnad på 1300,- utgjør ikke dette mer enn 104 000,- årlig for den enkelte bonden, men vi må huske på at dette gjelder mange bønder, hvert eneste år, i all framtid. Videre må vi gjenta regnestykker for såing, kunstgjødsel, pløying og annet jordarbeid, slått og innkjøring av fôr, dyr til og fra beiter, osv. Vi må også ta huske på at det for bøndene på Astad er bortimot en mil opp til Furset/Åndal, der det meste av dyrkbar jord i Batnfjorden ligger. Dette genererer både kostnader og klimagassutslipp.

Vi har som utgangspunkt at alt areal som beslaglegges, og ulemper som påføres landbruket ellers, må erstattes/kompenseres. Dette gjelder ikke bare dyrka jord og innmarksbeiter, men også arealer som kan dyrkes eller gjeninnføres som beiter i framtida. Mye av arealene som per i dag er gjengrodd med lauvskog har tidligere vært svært produktive beiter som i framtiden kan bli viktige igjen. Jf. beitekrav, som fører til at mer beitearealer blir tatt i bruk og kommer tilbake til tidligere stand. Vi kan ikke se bort ifra disse arealene, og straffe kommende generasjoner, kun fordi beiting har vært «ukult» de siste 50-60 åra.

Når det kommer til jord som må fjernes, er det viktig at den flyttes til en ny plass slik at den fortsatt kan brukes til matproduksjon. Dette til tross for at erfaringene med jordflytting er at det er vanskelig og bør ses på som siste utveg. Overskuddsmassene fra veibyggingen bør flyttes så kort som mulig, med fokus på å bedre arronderingen og dermed også driveverdigheten på jorda som ligger igjen.

Vi konstaterer at linjen for både G 10 og G 11 i området mellom «nyvegen» på Astad og brua over mot Silset må forsere betydelig antall høydemeter både opp og ned igjen for å komme ut på riktig nivå. Slik vi ser det vil dette trolig føre til ei betydelig senkning av terrenget i vegtraséen, noe som igjen vil føre til betydelige vegskråninger på begge sider av vegen (figur 1). Dette er problematisk ettersom mye større jordbruksarealer forsvinner når det lages veg i dagen i bratt, sammenlignet med flatt terreng. Der kan slåttemarka nærmest gå helt inntil asfaltkanten, som ved kryssing av dyrkajorda på Bjerkeset.



Figur 1 Ny terrengprofil med veg i bratt terreng

Med alle de problemstillingen som kommer fram her, så mener «vei i dagen» blir mye dyrere enn det SVV viser i sine beregninger. Om dette skyldes manglende kompetanse om landbruk, eller om dette er trikset til for at SVV's foretrukne linje skal komme godt ut i silingsarbeidet, har ikke vi grunnlag for å vurdere på nåværende tidspunkt. Men vi vektlegger at det er viktig å få fakta på bordet så snart som mulig, slik at beslutninger kan tas på korrekt grunnlag.

- **Vilt**

Ved bygging av nye veger med høy standard for høyere fartsgrense, har vi registrert at viltgjerdar har blitt relativt vanlig. Dette er forståelig med tanke på belastningen et kjøretøy utsettes for ved viltpåkjørsler i høy fart. Gjemnes kommune har en betydelig hjortestamme, som kan skape trøbbel dersom den blir kanalisert inn i nye trekkruiter gjennom bruk av viltgjerdar med overganger og/eller underganger. Erfaringer og målinger gjort av Norsk Landbruks Rådgiving viser at vilt, og særlig hjort, gjør betydelige innhugg i avlingene rundt om i fylket vårt, og vi er bekymret for at økt beitebelastning fra vilt på dyrkajord i nye områder skal ødelegge for enkelbønder.

- **Fursetfjellet**

Vi viser til at det her legges opp til at reguleringsplanen skal gjelde hele vegen opp på Fursetfjellet, til kommunegrensa mot Molde. Gjemnes Bondelag er opptatt av at ny vegløsning over Fursetfjellet må legge til rette for forsvarlig kjøring med traktor over fjellet. Som tidligere nevnt er det mange bønder i Batnfjorden,0 som disponerer dyrka jord på andre siden av fjellet. Det er også mange som er avhengig av å kjøre over, for å komme til forhandler og verksteder for landbruksmaskiner. Dette betyr at det er mye traktorkjøring over Fursetfjellet.

SVV har tidligere uttalt at det kan gis dispensasjon for kjøring med traktor i 90sone dersom det ikke finnes andre muligheter. Vi mener dette er uforsvarlig, og at traktorer ikke hører hjemme på en slik veg. Derfor tar vi til orde for at det må reguleres inn en parallellvei med «fylkesvegstandard» over hele fjellet. Dette vil også bidra til å løse tilkomstutfordringer for tømmerdrift, friluftsliv og annen aktivitet på Fursetfjellet, samt sikre trygg ferdsel for alle trafikanter som ikke kjører 90.

- **Kvikkleire på Bjerkeset**

Det har blir snakket om forekomster av kvikkleire i forbindelse med alternativ G4 over dyrkajorda på Bjerkeset. Vi kan ikke se at dette er nevnt i silingsrapporten. Om dette skaper problemer for G4, forventer vi at det framlegges god dokumentasjon, og faglig vurdering av problemstillingen.

Mvh. Jørn Harstad (leder) og Lars Tveit Lyche (styremedlem) på vegne av Gjemnes Bondelag

Svar kan sendes til Møre og Romsdal Bondelags Sørviskontor og direkte til oss på

Jørn Harstad: tlf. 415 33 369, harstad.jorn@gmail.com

Lars Tveit Lyche: til. 479 06 604, post@stormyragard.no

Møre og Romsdal Bondelag støtter Gjemnes Bondelag fullt ut i dette innspillet, og presiserer at det er spesielt viktig at dagens politiske føreinger blir fulgt.

V/leder Konrad Kongshaug.