



Møre og Romsdal
fylkeskommune

COWI AS
Postboks 6412 Etterstad
0605 OSLO

Dykkar ref:	Dykkar dato:	Vår ref:	Vår saksbehandlar:	Vår dato:
	06.01.2023	2432/2023/REGULERINGSPLAN/1557	Ingeborg Forseth, 71 28 01 55	20.02.2023

Gjemnes kommune - detaljregulering - reguleringsplan for E39 Bjerkeset-Astad - fråsegn ved oppstart

Fylkeskommunen utgjer det regionalpolitiske nivået i det norske styringssystemet. Fylkestinget er øvste mynde.

Fylkeskommunen er på vegner av staten delegert forvaltingsmynde mellom anna innan samferdsel, kulturminnevern, vassressursforvaltning, naturressursforvaltning og friluftsliv, men har også viktige roller som pådrivar for regional utvikling og som tenesteleverandør innan kultur, utdanning, tannhelse og samferdsel.

[Fylkeskommunens planverk](#) er, saman med lover, forskrifter og retningslinjer styrande for korleis dei ulike rollene og oppgåvene blir samordna og løyste, også når vi er høyringspart i ulike saker.

Fylkeskommunen har ansvar for drift og gjennomføring av [regionalt planforum](#). Vi rår til at alle kommuneplanar blir lagt fram og drøfta der, før vedtak om offentleg ettersyn.

INNLEIING

Saka gjeld oppstart av arbeid med detaljregulering samt høyring av forslag til planprogram for E39 Bjerkeset – Astad. Møre og Romsdal fylkeskommune har ut frå våre ansvarsområde følgande merknader:

MERKNADER TIL PLANPROGRAMMET OG KONSEKVENsutGREIINGA

Planfaglege merknader

Planprogram og silingsrapport er grundig gjennomarbeidd, og vil vere eit godt grunnlag for vidare planprosess. Det vi saknar er kor detaljreguleringsprosessen er knytt til statlege planretningslinjer, og då særleg kor ein skal ta omsyn til nasjonale mål for klima, miljø og jordvern.

Trasevala er gjort i ein tidlegare konseptvalsutgreiing og i følgje planprogrammet er det eit mål å knytte bu og arbeidsmarknadsregionar saman og at ved å legge om traseen vil ein spare inn 1,5 minutt reisetid. Det er særleg her vi saknar ei vurdering av dette effektmålet opp mot dei konsekvensane dei forskjellige trasealternativa vil føre med seg.

For ordens skuld listar vi her opp dei regionale planane som er vedtekne sidan 2020 og relevante i dette planarbeidet:

Ferdigstilt i 2020

- Fylkesplan for berekraftfylket Møre og Romsdal 2021 – 2024

Ferdigstilt i 2021

- Ny Fylkesstrategi for samferdsel
- Ny samla Fylkesstrategi for forskning og innovasjon 2021-2024
- Ny Fylkesstrategi for kultur, frivillig sektor og arenaer
- Regional plan for vassforvaltning – Møre og Romsdal vassregion

Ferdigstilt i 2022

- Fylkesstrategi for landbruk i Møre og Romsdal 2023 – 2026
- FylkesROS for Møre og Romsdal

Ferdigstillast i 2023

- Fylkesstrategi for miljø, klima og energi
- Fylkesstrategi for attraktive byar og tettstader

Det vil vidare i brevet bli henvist til nokre av dei ulike regionale planane.

Samferdsel

God samordning i bustad-, areal- og transportplanlegginga heng også saman med potensialet for auka kollektivtilbod. For å få ei føreseieleg planlegging, må vurderingstema «Infrastruktur» vere eit viktig tema i planforslaget, samt eit utgreiingstema i konsekvensutreiinga. Følgande undertema vil vere relevante:

- Framkome, trafikktryggleik og universell utforming. Eit universell utforma veganlegg, i tillegg til å legge til rett for dei som treng det, kan innby til meir bruk for alle.
- Kollektiv
 - Tilgjenge for kollektiv og avstand mellom haldeplassar
 - Behov og moglegheit for trygg kryssing av riks- og europaveg.
 - Tilrettelegging for bussrute med stopp på knutepunkt i Batnfjord.
- Trygg skoleveg og ev. skoleskyss – korleis vil omlegging av E39 påverke dette?

Forhold knytt til støy og luftkvalitet må bli utgreidd. Vi føreset at planlegging skjer i samsvar med grenseverdiane for støy og luftkvalitet i Klima- og miljøverndepartementet sine rundskriv T-1442 og T-1520.

I tillegg til dei nemnte regionale planane i pkt. 2.2, må også følgande utgreiingar og informasjonsgrunnlag leggest til grunn for vidare planlegging:

- [Fylkesplan for Møre og Romsdal](#) (regional plan)
- [Fylkesstrategi for samferdsel](#) (regional planstrategi)
- Møre og Romsdal fylkeskommune, skoleskyss – avstandar: <https://skoleskyss.mrfylke.no/Public/Map>.
- Vegkart – [støy](#).

Kulturminne frå nyare tid

Vi etterspør sentrale dokument i denne saka og viser til forslaget til reguleringsplan med konsekvensutgreiing av kulturminne (18.10.2022) som vart publisert på Statens Vegvesen si heimeside, samt forslaget til ulike trasear. I forslaget var det påpekt at alternativ G8 er særleg negativt for kulturminne og i direkte konflikt med fleire eldre

gardstun med eldre bygningar. Av alternativa som vart skissert, var tunnelalternativet G5 vurdert til å vere relativt gunstig i høve til omsynet for kulturminne. Vi viser til punkt 4 i «berekraftsfylket Møre og Romsdal» (fylkesplan for 2021 – 2024), der vi skal bevare viktige landskap, og redusere tapet av verdifulle kulturminne til under 0,4 prosent årleg, dette er særleg viktig i omsynet til kulturminne frå nyare tid.

Vi ber derfor om at vegen vert plassert på ein slik måte at det ikkje kjem i konflikt med eldre tun, landskap og kulturminne. Dalføret har eit strekt preg av landbruk og historie knytt til denne næringa og omsynet til den nye vegen må ikkje øydelegge landskapet sin særeigne karakter.

INNSPEL TIL PLANARBEIDET

Samferdsel

Ein aktiv regional og kommunal planlegging som samordnar bustad, forretning, næring mm. og som reduserer transportbehovet er nødvendig for mellom anna å nå måla for miljøpolitikken. Fylkesplanen legg mellom anna til grunn at planlegging skal ha eit heilskapleg, langsiktig og berekraftig perspektiv. Det skal bli lagt vekt på å oppnå gode regionale løysingar med avklaring av transportsystem, utbyggingsmønster og senterstruktur på tvers av kommune- og fylkesgrensene. Planlegging av utbyggingsmønsteret og transportsystemet må samordnast for å oppnå effektive løysingar, redusere transportbehovet, og legge til rette for klima- og miljøvennlege transportformer.

Planarbeidet må ta omsyn til måla som er vedtekte for kollektivtransport, sykling og gåing hos fylkeskommunen. Særleg er desse måla frå fylkesstrategi for samferdsel 2021-2024 sentrale:

- Møre og Romsdal skal ta all vekst i persontransport i dei største byområde med auka bruk av kollektivtransport, mobilitetsløysingar, sykling og gåing. Møre og Romsdal skal ha meir universell utforming, vekst i grøn transport og tryggare ferdsel for mjuke trafikantar.
- Møre og Romsdal skal ha eit konkurransedyktig, attraktivt og kostnadseffektivt mobilitets- og kollektivtilbod.

For å få til dette er det naudsynt å prioritere mjuke trafikantar, universell utforming og kollektivtransport i tidleg planfase, og ved endringar undervegs i prosessar. Det må leggast til rette for gode løysingar for gåande og syklande, der dette er aktuelt, til dømes nær kollektivstoppa. Knutepunkta i kollektivtrafikken må bli utforma med gode moglegheiter til overgang mellom ulike transportformer.

FRAM ekspress køyrer i dag E39 med rute 100 Kristiansund-Molde-Ålesund-Ørsta/Volda og rute 902 Ålesund-Molde-Trondheim, med stopp i kommunesenteret Batnfjordsøra. Ved omlegging av E39 vil ein framleis måtte ha bussruter som går innom kommunesenteret. Planlegging av ny trase og utforming med på- og avkøyring for buss må utformast med tanke på dette. Strekinga Bjerkeset-Astad er omlag 6 kilometer lang, og det verkar sannsynleg at det beste blir at bussane svingar av og på ny E39 på Bjerkeset og Astad, og betener Batnfjord sentrum via lokalvegen.

Viktige tema som må vurderast i planprosessen er korleis passasjerar til fots eller med bil skal kome seg til og frå haldeplassane, og trygg kryssing av offentleg veg for mjuke trafikantar må vurderast nøye. Knutepunkta i kollektivtrafikken må bli utforma med gode moglegheiter til overgang mellom ulike transportformer. Det bør leggast til rette for høgkvalitets sykkelparkering, som er attraktivt for parkering av kostbare sykklar gjennom heile dagar.

Vi føreset at vegløyningar og kryssløyningar til fylkesvegnettet blir sikra opparbeidd i tråd med Statens vegvesen sine vegnormalar, mellom anna handbok N100 og N101. Vi gjer merksam på at fv. 6114 har ei generell byggegrense på 20 meter målt frå senterlinje fylkesveg.

Vi ber om at fylkeskommunen blir invitert til planleggings- /prosjekteringsmøter og prosess når fylkesveg(ar) og kollektivløyningar blir råka. Eventuelle tiltak på fv. 6114 vil krevje gjennomføringsavtale med vegeigar Møre og Romsdal fylkeskommune.

Automatisk freda kulturminne

Vi vurderer planområdet til reguleringsplan for E39 Bjerkeset-Astad til å ha potensial for funn av automatisk freda kulturminne frå både steinalder og bronsealder-jernalder, som ligg skjult under markoverflata. I området mellom Bjerkeset og Silset er det to kjente automatisk freda kulturminne, med ID 54938 og 15976. I området ved Astad er det også fleire kjente automatisk freda kulturminne, mellom anna med ID 140120; 140207 og 15978. Vi vil på grunnlag av dette stille krav om arkeologisk registrering, jamfør § 9 i kulturminnelova (KML). Den arkeologiske registreringa må gjennomførast før den endelege plana eventuelt kan godkjennast.

Vi gjer merksam på at tiltakshavar må dekkje utgiftene ved ei slik undersøking, jamfør KML §§ 9 og 10. Kulturavdelinga ber om skriftleg aksept på vedlagte budsjett, i tråd med nye nasjonale retningslinjer for budsjettering av slike arkeologiske registreringar. Dette er eit maksimumsbudsjett; det kan tenkast at registreringa tar kortare tid, og då vil kostnadene bli tilsvarende mindre. Vesentlege uføresette forhold kan gje grunnlag for utarbeiding av nytt budsjett.

Vedlagte budsjett er basert på at heile det tilsendte planområdet skal undersøkast, jf. dykkar brev av 06.01.2023. Vi ber om å få tilsendt kart som viser meir detaljert kor vegen skal gå, område for rigg og deponi, og eventuelt andre planlagde inngrep. Det vil då vere mogleg å spisse budsjettet mot desse områda, og vi kan unngå å gjere unødige, skadelege inngrep i dyrka mark.

Det vil i delar av planområdet vere aktuelt å sjakte med maskin etter buplassar, graver og andre automatisk freda kulturminne under markoverflata. Vårt budsjett omfattar ikkje kostnadar til gravemaskin og førar. Ved ønske kan vi hjelpe til med å skaffe dette til veie, men rår elles til at tiltakshavar sjølv ordnar dette, då det vil bli rimelegare for tiltakshavar. Gravemaskina bør helst vere 10-12 tonn, og ha vribar skuff med flat skjær på minst 1,0 meter breidde. Vi gjer merksam på at eventuell tilsåing og reparasjon av gjerder, vegar og dreneringsgrøfter er tiltakshavar sitt ansvar dersom ikkje anna er avtalt.

Ved arbeid på og langs veg viser vi til Handbok N301, og føringane kring varsling og sikring. Det må på førehand vere avklart ansvarsfordeling i samband med rutineane kring arbeidsvarsling og risikovurdering. Vi gjer merksam på at maskinførar må ha bevis for gjennomført Arbeidsvarslingskurs 1 for arbeid på og ved veg.

Vi rår til at registrering vert gjennomført så tidleg som mogleg i planprosessen. Eventuelle funn kan få innverknad på korleis planen vert utforma. Om ein utsett registreringa til planen er ute til offentleg ettersyn, kan dette forseinke saksgangen fram mot endeleg planvedtak.

Ved tinging og aksept av budsjett vert det føreset at tiltakshavar klarerer forholdet til grunneigarar, brukarar og eventuelt andre omsyn. Vi gjer merksam på at dersom grunneigar(ar) nektar fylkeskommunen tilgjenge til sin eigedom, kan ikkje registreringa gjennomførast der før tiltakshavar har skaffe nødvendig tilgjenge til dei områda det gjeld.

Ved bruk av gravemaskin føreset vi også at tiltakshavar klarer forholdet til eventuelle kablar, vassleidningar m.m. Sjå vedlagte akseptskjema; vi ber om at dette blir utfylt, signert og sendt tilbake til oss ved tinging av arkeologisk registrering. Vi ber også om namn og adresse på mottakar av faktura.

Alle korrespondanse skjer elektronisk, også utsending av arkeologisk fagrapport. Skulle det være ønske om å få tilsendt den arkeologiske fagrapporten i papirutgåve, må dette etterspørjast.

Det vert fakturert med timepris for det året registreringa er gjennomført, sjølv om budsjett er satt opp med timepris for eit tidlegare år.

Barn og unge

Nasjonal transportplan (NTP) har eit eige kapitel om Barnas transportplan (BTP) som mellom anna bygger på barn og unge sitt syn på kva som er viktige utfordringar. BTP understrekar at barn og unges perspektiv må med i planlegginga av framtidens transportsystem.

Å ha fokus på barn i transportplanlegginga inneber konkret at barn og unge sine behov må synleggjerast og vektleggast i alle fasar av planlegging og utbygging etter plan- og bygningsloven. Vi rår også til at det blir jobba saman med ungdomsråd og barn- og unges representant i kommunen, og at planforslaget kan bli presentert også på ein slik måte at det er forståeleg for barn og unge.

Vassforvaltning

Regional plan for vassforvaltning for Møre og Romsdal vassregion 2022 – 2027 fastset miljømål i vassførekostar i kyst, vatn og vassdrag, der hovudmålet er god økologisk og kjemisk tilstand i løpet av planperioden. Rammene viser korleis vi ønsker å forvalte vassmiljøet og ressursane i eit langsiktig perspektiv. Vassforvaltningsplana skal leggast til grunn for verksemda til regionale organ og for kommunal og statleg planlegging og verksemd i samsvar med pbl §8-2 og vassforskrifta §29. Ein skal som hovudregel ikkje gi løyve til nye inngrep eller ny aktivitet som medfører at miljømål ikkje blir oppfylt, eller at tilstanden blir dårlegare. Løyve til tiltak som kjem i konflikt med miljømål, må behandlast etter vassforskrifta §12. Regional vassforvaltningsplan har eigne retningslinjer som legg føringar for arealplanlegginga. Sjå meir om retningslinjer for arealplanlegging [HER](#).

Ny vegtrase for E39 vil kunne ha effekt på Batnfjordelva med sidebekkar.

Vassførekostar med vassID og dagens tilstand:

- Batnfjord 108-868-G (God tilstand)
- Batnfjordselva 108-64-R (Dårleg tilstand)
- Batnfjordselva bekkefelt 108-8-R (God tilstand)
- Batnfjorden bekkefelt 108-102-R (God tilstand)
- Astadelva 108-99-R (God tilstand)
- Oppdøselva bekkefelt 105-100-R (Svært god tilstand)

Det står svært dårleg til med sjøauren i Møre og Romsdal i følgje vitskapeleg råd for lakseforvaltning. Tap av leveområde som følgje av arealinngrep er ein alvorleg trussel. Samferdsel er trekt fram som ein del av utfordringane for sjøauren der arealinngrep og vandringsbarrierar (vegkryssingar) er ein negativ faktor. Det er viktig at ein tar omsyn til frie vandringsveggar for fisk, og andre artar, i den vidare planlegginga. Sjøaureprosjektet «Mange bekkar små» har som mål å kartlegge alle bekkar med sjøaure. Ei oversikt over kva som er kartlagt til no finn ein [HER](#). Observasjonane er også

lagt inn som eit eige kartlag i GisLink. Kartlegginga er ikkje fullstendig, men viser ei god oversikt over bekkar som bør takast omsyn til ved arealplanlegging og konsekvensutgreiingar. Desse sidebekkane har i dag i varierende grad blitt kartlagt for økologisk tilstand etter klassifiseringssystemet i vassforskrifta. Korleis ny E39 vil påverke tilstand og miljømål må utgreiast i tråd med vassforskrifta §12. Det er viktig at dette er på plass, slik at eventuelle konflikt med miljømål og andre miljøverdiar avklarast tidleg i prosessen.

Kring bekker og vassdrag er kantsoner eller vegetasjonssonar viktige område for biologisk mangfald og dei har stor betydning for økosystemet i vassdraga. Myr og våtmark må ivaretakast og i minst mogleg grad bli berørt av nye utbyggingar. KU må vise kva for områder som er karbonrike og som bør ivaretakast. Opne vassvegar er å føretrekke framfor lukka løp, og bruer med naturleg elvebotn er å føretrekke framfor kulvertar dersom vegtraseen inneber kryssing av ein vassførekomst.

Massedeponi og massehandtering kan medføre negative konsekvensar for vassmiljøet og konsekvensane må utgreiast både for anleggsfasen og for når vegen er ferdig slik at ein kan redusere konfliktar og negativ verknad på vassmiljøet.

Vinterdrift bør og vere ein del av KU for dei ulike alternativa. Drift av veg kan påverke sårbare resipientar, drikkevatt og brønner, og ein bør i tidleg fase vurdere kva for alternativ som vil få minst negativ påverknad på miljøet.

Miljø, klima og naturmangfald

Fylkesplan for berekraftfylket Møre og Romsdal 2021 – 2024 seier at Møre og Romsdal skal bli miljøfylke nr.1.

Fylkesplanen er ein regional plan, utarbeidd i tråd med krava i plan- og bygningslova (PBL). Fylkesplansmåla er førande for statsetatar som Statens Vegvesen og for kommunane. Samferdselsområdet er ein viktig sektor også for fylkeskommunen, i arbeidet med klima- og miljøtiltak. Mange av verkemidla for omstilling til eit låg- og nullutsleppssamfunn ligg i denne sektoren. Fylkeskommunen skal med fylkesstrategien for samferdsel bidra til å stadfeste Møre og Romsdal som miljøfylke.

Relevante fylkesplanmål er:

- Reduksjon av klimagassutsleppa og bli nøytralt innan 2030, og bidra til 55 % kutt i ikkje kvotepliktig sektor, dvs. vegtrafikk, bygg og anlegg m.m
- Forvalte sjø- og landareala slik at det blir lagt til rette for berekraftig verdiskaping, basert på ein arealbruk som avgrensar behovet for transport, og hindrar unødvendige landskapsinngrep.
- Ha god tilstand på 90 prosent av økosystema både på land og i vatn, og stanse tap av naturtypar og artar.
- Bevare viktige landskap, og redusere tapet av verdifulle kulturminne og kulturmiljø til under 0,4 prosent årleg

Vi vil presisere at miljømåla ikkje berre omfattar klimautslepp, men også den berekraftige forvaltninga av areala vegsambandet er ein del av, å ta vare på økosystema sin tilstand i og rundt vegsambandet, ikkje minst ta vare på landskap og kulturmiljø. Vi føreset at ein gjennom planarbeidet dokumenterer at tiltaket vil bidra til at vi kan oppnå måla i fylkesplanen og at vegsambandet kan bidra til ei miljøvennleg og berekraftig samfunnsutvikling.

Forslag til fylkesstrategi for miljø, klima og energi har definerte målsetningar om korleis arealplanlegginga skal styrast for å ta vare på miljø og naturmangfald. Strategien er på

høyring vinteren 2022/2023, med mål om godkjent plan juni 2023. Fylkesstrategien er ein del av fylkesplana og har same status. Det inneber at strategien er førande for fylkeskommunen, kommunane og regionale statsetatar. Strategien er ikkje juridisk bindande, men den kan legge føringar for motsegn dersom foreslått plan er i strid med strategien.

Kantsoner langs vassdrag eller i jordbrukslandskapet og andre grøntdrag (t.d. i tettbygde strøk) er viktige leveområde og ferdselsårer for mange artar. Å ivareta trekkområde for hjortevilt og andre naturlege ferdselsårer mellom naturområda er av stor betydning for korleis naturmangfaldet vert ivareteke. Dyr og plantar sin moglegheit til å flytte på seg er viktig for ein godt fungerande natur og konsekvensutgreiinga må vise korleis det skal takast omsyn til dette. Landbruksareal som etter utbygging blir unyttbart bør restaurerast eller ha ein bevisst planlegging for tilbakeføring med tanke på ivaretaking av økosystem og viltomsyn.

Ein må framover ta meir omsyn til klimaendringar, auka nedbør og fare for flaum, og planlegge for lave klimagassutslepp både i utbyggingsfase og i driftsfase. Naturbaserte løysningar, som å ta vare på naturlege vassvegar eller flaumvegar er ei god løysning med høg effekt. Vi viser til Statlege planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpassing.

Eit vegalternativ som ikkje inneber ny trase, men som heller ser på oppgradering av eksisterande trase med omsyn til støy, støv, miljø og tryggingstiltak bør også utgreiast da dette alternativet vil ha minst natur- og landskapsinngrep.

Landbruk

Nasjonale og regionale målsetningar

Samfunnsoppdraget til jordbruket er å sikre Noregs befolkning nok og trygg mat produsert på norske naturressursar, og slik bidra til arbeid, god ernæring og helse. I Hurdalsplattforma har regjeringa sett eit mål om 50 prosent sjølvforsyningsgrad av norske matvarer (www.regjeringen.no). Det vil seie at kvart fylke må gjere sin del for å redusere nedbygging av landbruksareal.

Jordvern vert vurdert utifrå ein heilskap av dei verdiar jordsmonnet har for natur og samfunn; for å dyrke mat, oppretthalde naturmangfald, regulere vatnet sitt kretsløp, binde karbon og skape verdiar, arbeidsplassar og gode lokalsamfunn. I lys av dagens kunnskap om truslar mot verdas matproduksjon framstår jordvern i Noreg, meir enn tidlegare, som ein overordna samfunnsinteresse. Regjeringa er tydelege på at dei ønsker å drive ein politikk som skal bidra til meir matproduksjon på norske ressursar og auka sjølvforsyningsgrad. Dei slår fast at auka norsk matproduksjon er ein kritisk del av vår matvareberedskap (www.regjeringen.no). Jordvern er ein grunnleggande føresetnad for berekraftig utvikling og norsk samfunns- og matsikkerheit, og bør ikkje bli omdisponert til andre føremål.

I følgje den nasjonale jordvernstrategien, Prop.200 S (2020-2021), skal den årlege omdisponeringa av dyrka jord ikkje overstige 3000 dekar, og målet skal vere nådd innan 2025. Regjeringa seier gjennom Hurdalsplattforma at dei vil setje eit nytt langsiktig mål om maksimal omdisponering av 2000 dekar dyrkamark årleg på landsbasis. I fylkesstrategi for landbruk 2023-2026, vedtatt av fylkestinget, resultatmål 2.1:

- Sørge for at maksimalt 100 dekar dyrkajord vert omdisponert til andre formål kvart år i Møre og Romsdal
- Arbeide for arealnøytralitet som prinsipp i arealplanar. Dersom jord eller skog blir bygd ned, skal det erstattast med nydyrka jord eller skogplanting

- Fortetting av allereie nedbygd areal skal alltid vurderast før omdisponeringa av dyrka eller dyrkbar jord

Jordbruket i Gjemnes

Dalen i Batnfjorden er Gjemnes sitt største og viktigaste landbruksområde. I Gjemnes kommune er det pr 2020, 117 jordbruksføretak, det er 24 km² jordbruksareal i drift og 143 km² produktivt skogareal (Kjelde: NIBIO – Verdiskaping og sysselsetting i landbruk og landbruksbasert industri i Møre og Romsdal <https://hdl.handle.net/11250/2990742>).

Verdiskapinga frå jordbruket i Gjemnes (bruttoprodukt) er 64,5 millionar kroner i 2020 (NIBIO). Dette viser at Gjemnes er den kommunen med nest høgast verdiskaping frå landbruket pr innbyggjar i Møre og Romsdal (Kjelde: NIBIO Verdiskapingsanalyse 2022). Det viser at landbruket er ei viktig næring for Gjemnes kommune.

Vurdering

Jordvernet må stå sterkt med tanke på å nå måla som er sett regionalt og nasjonalt. Alle kommunar i fylket må bidra til å følgje opp jordvernet og slik vere med på å sikre nasjonal matforsyning i eit beredskapsperspektiv, der sjølvforsyningsgraden på norsk mat skal aukast.

I «Silingsrapport -E39 Astad - Bjerkeset» frå Statens vegvesen 24.08.2022 vil dei prioriterte traseane føre til nedbygging av 45-107 daa landbruksareal. Planområdet viser at utbygginga av E39 vil dele opp jordbruksareal og føre til ein god del små fragmenterte jordstykke. Dette er veldig uheldig då desse areala blir oftast både økonomisk og praktisk heilt eller delvis ikkje nyttbare. Dette kan gi konsekvensar for vidare produksjon og drift på garden. I arbeidet med planen må det leggast stor vekt på å bygge ned minst mogleg landbruksareal, minimere fragmentering av dyrkamark og arealnøytralitet må stå sterkt for å minimere tap av landbruksareal. Ein bør strekke seg langt for å ta vare på matjorda, og det bør kartleggast moglegheter til å flytte berørt matjord for at den ikkje skal gå tapt.

Det bør kartleggast kor stor inngripen utbygginga vil ha både for den enkelte landbruksføretak som vert berørt og for landbruksproduksjonen totalt i kommunen. Både fragmentering og nedbygging av areal vil kunne gi økonomiske negative konsekvensar for gardbrukarane som vert påverka, og med dagens økonomiske situasjon i landbruket kan det også føre til at grunnlaget for landbruksproduksjon vert så svekka at det fører til nedlegging av drifta. Dette vil også påverke den totale verdiskapinga frå landbruket i kommunen og kan også føre til fråflytting om næringsgrunnlaget forsvinn. Det er naudsynt at kommunen kartlegg kva konsekvensar utbygginga vil ha for landbruket i planområdet og korleis dette vil påverke landbruksnæringa i kommunen.

KONKLUSJON

Vi stiller krav om arkeologisk registrering, jamfør § 9 i kulturminnelova.

Planarbeidet vil utfordre ein rekke av fylkeskommunens ansvarsområde og nasjonale mål på ikkje-prisette tema. Vi ber om at alle vegalternativ blir utgreidd med tunell og også eit alternativ som ikkje inneber ny trase.

Ber elles om at merknadane ovanfor blir tatt omsyn til i den vidare planprosessen.

Med helsing

Johnny Loen
plansamordnar

Ingeborg Forseth
rådgivar

Dokumentet er elektronisk godkjent og krev derfor ikkje signatur

Fagsaksbehandlar

Samferdsel: rådgivar Lisa Enstad, tlf. 71 28 05 40

Automatisk freda kulturminne: arkeolog Signe Marie Midtgård, tlf. 907 80 287
e-post signe.marie.midtgard@mrfylke.no

Kulturminne frå nyare tid: rådgivar Anna Eline Eneberg, tlf. 71 28 02 94

Vassforvaltning: rådgivar Åsa Fredly, tlf. 71 28 02 28

Landbruk: rådgivar Kirsti Hjelme Connor, tlf. 71 28 05 57

Vedlegg:

§ 9 budsjett arkeologi E39 Bjerkeset-Astad

Akseptskjema arkeologisk registrering

Kopi:

Gjemnes kommune

Statsforvaltaren i Møre og Romsdal

Statens vegvesen

NVE

Mattilsynet