

Statens Vegvesen  
Cowi  
Gjemnes kommune

## **INNSPILL TIL PLANARBEIDE FOR E-39 BJERKESET – ASTAD I GJEMNES**

I mine følgende merknader til planarbeidet for omlegging av E-39 mellom Bjerkeset og Astad, uttaler jeg meg ikke om det bør være tunell eller veg i dagen. Derimot foreslår jeg noen endringer av de to tunellalternativene G3 og G4, som slik de foreligger, forutsetter at to boliger på Harstad (gnr.41, bnr.19 og bnr.43) blir rasert ved at bl.a. bebyggelsen fjernes.

Har også noen kommentarer om veg i dagen.

### **Tunellalternativene**

Det må være mulig om en ser det sørfra, å komme seg inn i terreng/fjell med tunnelen både nærmere Harstadfjellet og dermed lengre sør ved ei sideforskyvning vestover av tunnelen. En blir vel og sikrere for å ha god overdekning og bedre fjellforhold med å gjøre dette? Dermed kommer en også noe lengre fra Storelva (Batnfjordselva) og forbedrer miljøforholdene der, samt legger traseen noe mere over udyrka grunn (lys grønne flater i kartet). Forslaget er skissert grovt med heltrukket rød linje på vedlagte kart. Dette er vist helt skissemessig, der traseen ved de nevnte husene legges lengre vest. Det kan for så vidt være nødvendig å trekke tunnelen enda lengre vest ved de nevnte boligene. (nærmere/under låven på gnr.41, bnr.8 kanskje?) Etter mi vurdering vil på denne måten nødvendig forskjæring for tunnelen bli noe kortere, og som nevnt gå inn i terreng/fjell lengre sør. Det synes å være en naturlig plass å kunne starte forskjæringen til tunell ved / helt i sørvestre kant av elveflata på eiendommen gnr. 41, bnr. 19. Hvis en da ikke kan starte enda lengre syd på naboeiendommen(e)? Etter egen befaring til området, synes ei forskyvning vestover som skissert å være fullt mulig, og mere fornuftig. Det vil og kunne gi bedre forhold mht. visuelt inntrykk og støyforhold, særlig for de eiendommene lengre oppe på Harstad/Gaupset, i rekkefølge gnr./bnr. 41/8, 40/4, 40/10, 40/6-8, 40/12, 40/28, 40/30. (*Gaupsetvegen 231, 246, 249, 259,264, 266, 267, 268 m.fl.*)

Ved samtale med prosjektleder i siste folkemøte om vegplanene, lovt han å se på om tunnelen kunne forskyves/endres, slik at en unngikk å måtte fjerne de nevnte boligene på Harstad.

### **Generelt, og om Veg i dagen:**

I 2015 vart jeg intervjuet av avisa Tidens Krav, grunnet mine innspill til Gjemnes kommune og Vegvesenet, om at jeg mente det nå var på tide at gjennomgangstrafikken på hovedvegen E-39 vart omlagt til vestsida av dalen. Det var, og er fortsatt slik at hovedtrafikken videre nordover fra tettstedet Batnfjordsøra går på vestsida av fjorden. Derfor mente jeg det hastet å få vurdert ei omlegging mest mulig over til vestsida helt fra Bjerkeset. Jeg mente videre at flere alternativ burde bli utredet ifm. med at det foregikk arbeide med rullering av kommuneplanas arealdel på den tida.

Mitt forslag i 2015 var veg i dagen, der denne tok av fra eksisterende nederste vegkryss like sør for Flågåelva på Bjerkeset, over denne elva, jordflatene og Storelva (Batnfjordselva) retning Kveksdalen på Gaupset. For å innvinne noe høyde og ikke minst unngå å bygge ned all landbruksjorda i den konkrete traseen, foreslo jeg derfor at vegen skulle bygges som bru over landbruksflatene (viadukt), såpass høg at mesteparten av jorda under denne kunne drives.

Fra Kveksdalen på Gaupset og nordøstover langs dalen til Astad, foreslo jeg at vegen vart lagt (på den måten som E-39 nå ligg mellom Astad (nord) og Gjemnes), mest mulig i øverkant av dyrkajorda på strekningen.

På tross av at jeg har «snudd» i forhold til hva jeg mente i 2015, og ikke lengre ønsker ny E-39 omlagt utenfor sentrum på flere tiår, mener jeg uansett en vegtrase slik jeg foreslo i 2015, er langt bedre for bl.a. bøndene/gårdbrukerne og andre beboere i bygda, enn de forslagene for veg i dagen planlegger og vegvesenet nå opererer med. Bru over land vil selvsagt fordyre prosjektet (og kan for så vidt endres). Men slik trasevalg som jeg skisserte i 2015, vil gi mindre støy for mange flere, og ikke ha den visuelle delingseffekten gjennom bygda, slik nå alle «veg i dagen alternativene» foreligger. Mitt forslag vil heller ikke gi så mange «sirupsnittformede» jordstykker som nå fra planlegger/vegvesen foreslås for veg i dagen. Mindre antall eiendommer/boliger vil også bli indirekte og direkte berørt/måtte fjernes, i mitt forslag til trase.

### **Stigning på veg/tunell**

Utover forholdet til å ta minst mulig dyrkajord og dele bygda visuelt med en svært synlig og støyende hovedveg E-39, må en både med alternativ veg i dagen og i tunell, være svært opptatt av at ikke vegen får for sterk stigning. Jeg mener at en bør unngå stigning over 2,5 %, særlig spesielt viktig hvis forbikjøringssikta er for kort. (*Erfaring bare på kort strekning på E-39 fra krysset til Solsida og nordover mot Astad, viser at du kommer deg ikke forbi større kjøretøy som grunnet stigningen der (ca.5 %) holder fart nede i rundt 40 km/t!*) Det er også stor miljøgevinst ved å ha minst mulig stigning.

Lengdesnittet/profil for alternativ G3 fra tunellinnslag på Harstad/Gaupset nordover til ca. midtveis i tunellen, viser ei stigning mere enn 5 %! Dette må absolutt unngås, og ved å senke toppunktet i tunellen kommer en seg også dypere ned, for eksempel under Svartadalselva på Harstad!

Med helsing

Øyvind Silset