



**Statens vegvesen**



# E39 Astad-Bjerkeset

Merknadsbehandling av innspill og uttalelser til arbeidet før  
silingsrapport og detaljregulering

Statens vegvesen Utbygging

Dato: 24.08.2022

## Forord

Statens vegvesen utarbeider detaljreguleringsplan for ny E39 mellom Astad og Fursetfjellet i Gjemnes kommune. Prosjektet er forankret i Konseptvalgutredning for Ålesund-Bergsøya. E39 Ålesund-Bergsøya skal bidra til å knytte sammen bo- og arbeidsmarkeds-regioner, sørge for færre drepte og hardt skadde i trafikken, samt redusere reisetid. Målsettingen er samtidig å minimere miljøkonsekvenser.

Det er prioritert midler til utbygging av en del av strekningen i Nasjonal Transportplan; Astad-Bjerkaset. Tiltaket innebærer en omlegging av E39 forbi Batnfjordsøra for å redusere transport gjennom Batnfjordsøra, samt redusere reisetid med 1 minutt på strekningen.

Foreliggende dokument summerer opp mottatte innspill og uttalelser i forbindelse med reguleringsplanarbeidet. Oppdaterte versjoner vil følge planprosessens høringer og offentlig ettersyn.

Molde august 2022

## Innhold

1 Merknader mottatt før varsel om oppstart planarbeid .....	3
1.1 Thor Erik Aandal, 01.03.2022 .....	4
1.2 Endre Dahlen, 02.03.2022 .....	5
1.3 Gjemnes Bondelag v/Lars Lyche 15.03.2022 .....	7
1.4 Gjemnes og Tingvoll bonde- og småbrukarlag, 17.03.2022 .....	9
1.5 Ingveig Anita Koht Astad på vegne av grunneiere av gnr/bnr 42/18 og 42/19 på Astad, 29.03.2022 .....	10
1.6 Hans Martin Flatsetø, 01.05.2022 .....	10
1.7 Interessegruppa for ny E39, 06.05.2022 .....	11

## Sammendrag

Det er mottatt 7 innspill i perioden Statens vegvesen har arbeidet med silingsrapport og planprogram. Innspillene er sammenfattet og kommentert i dette dokumentet og legges ved varsel om oppstart av planarbeid.

Innspillene omhandler forslag til vegtraseer, ønske om medvirkning fra berørte organisasjoner og grunneiere, og innspill til håndtering av matjord.

## 1 Merknader mottatt før varsel om oppstart planarbeid

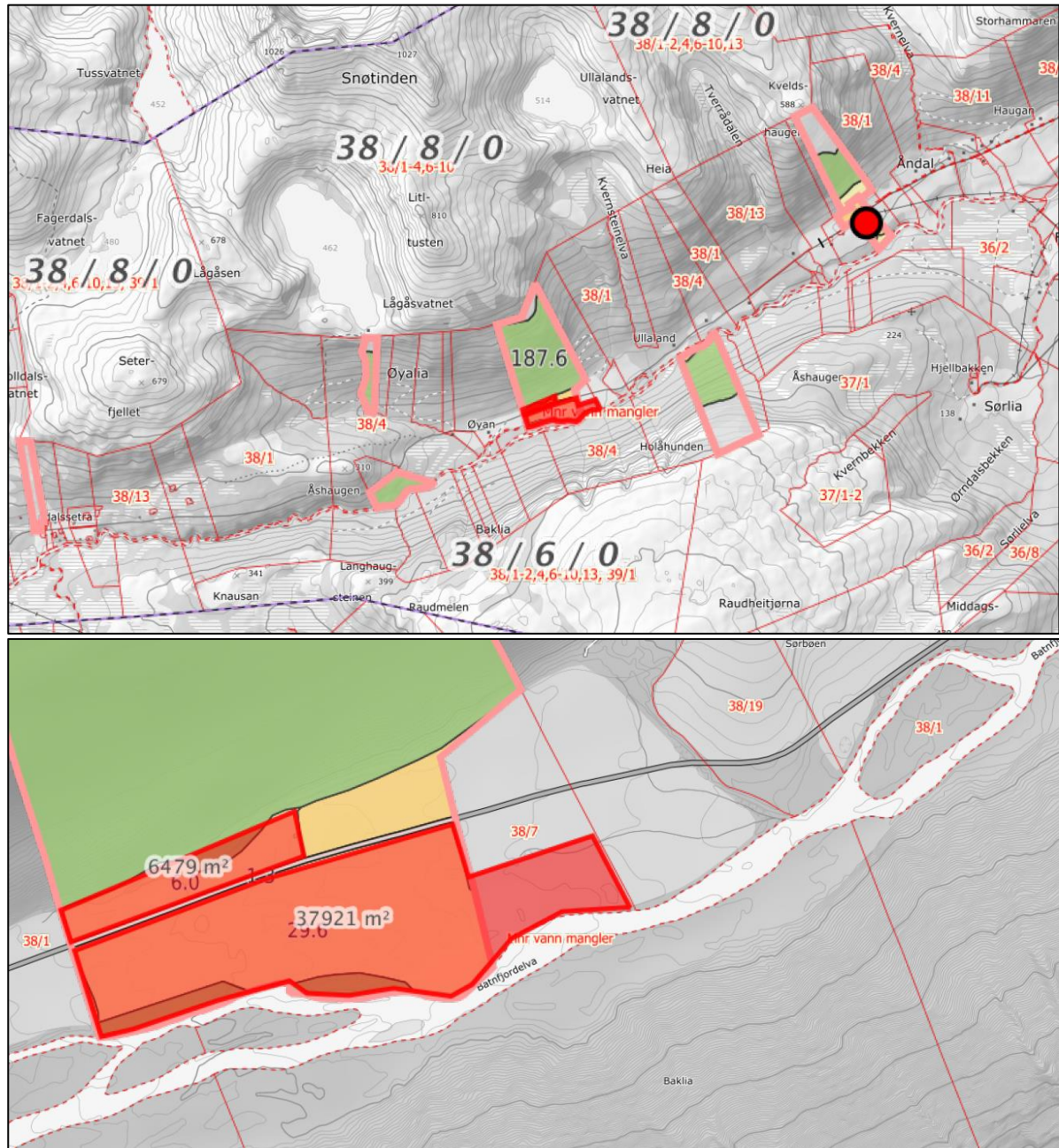
Februar 2022 startet Statens vegvesen innledende arbeid med silingsrapport for strekningen Astad-Bjerkeset og planprogram for regulering av strekningen Astad-Fursetfjellet i Gjemnes kommune. Det ble avholdt informasjonsmøte i forbindelse med oppstart av arbeidet, 8. februar 2022. Tabell 1.1 viser innspill og uttalelser som Statens vegvesen mottok i perioden det innledende arbeidet pågikk. Innspillene er oppsummert og kommentert av statens vegvesen videre i kapittel 1. Statens vegvesen takker for innspillene.

Tabell 1.1: Oversikt over innkomne merknader før varsel om oppstart planarbeid.

Nr.	Merknadshaver	Dato
	<b>Offentlige myndigheter og etater</b>	
	<i>Ingen</i>	
	<b>Privatpersoner og organisasjoner</b>	
1	Thor Erik Aandal	01.03.2022
2	Endre Dahlen	02.03.2022
3	Gjemnes Bondelag v/Lars Lyche	15.03.2022
4	Gjemnes og Tingvoll bonde- og småbrukarlag v/Olav Bjørn Nilssen	17.03.2022
5	Grunneiere av gnr/bnr 42/18 og 42/19 på Astad	29.03.2022
6	Hans Martin Flatsetø	01.05.2022
7	Interessegruppa for ny E39 Bjerkeset – Astad v/ Endre Dahlen	06.05.2022

## 1.1 Thor Erik Aandal, 01.03.2022

Aandal tilbyr muligheten for å ta vare på matjorden i bytte mot at kommunen eller Statens vegvesen transporterer og planerer ut matjord som kan dyrkes. Kartene viser det aktuelle arealet.



### Kommentar fra Statens vegvesen

Områder som kan være aktuelle for jordforbedring eller nydyrking vil bli vurdert som en del av planarbeidet. De foreslåtte områdene vil bli tatt med videre i prosessen. Konkrete løsninger for transport og utplanering av masser avtales med den enkelte grunneier.



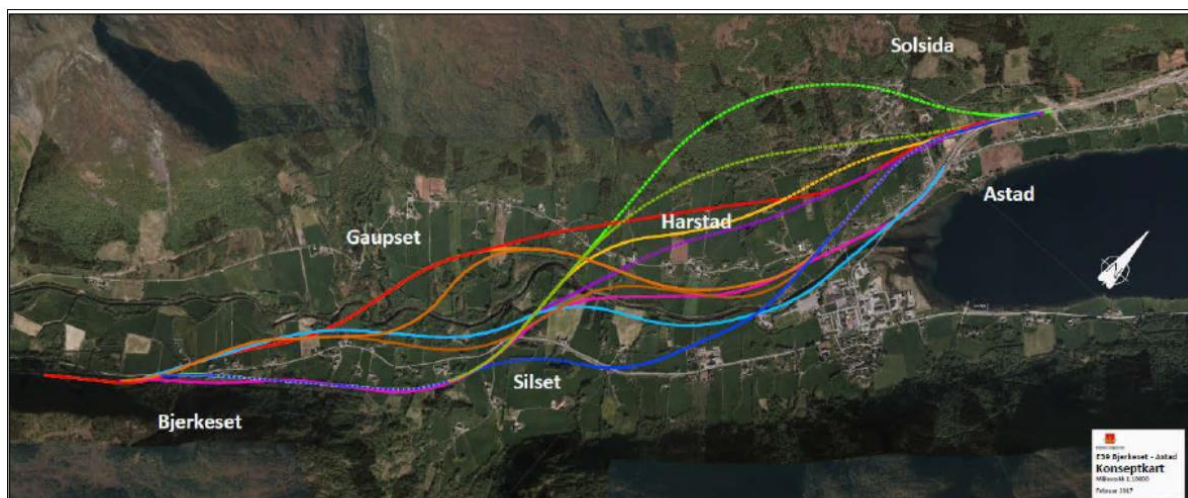
## 1.2 Endre Dahlen, 02.03.2022

Dahlen ønsker å få vurdert en kombinasjon av lyseblå og mørkeblå linje fra konseptkartet fra 2017. Forslaget innebærer ny vei på traseen merket i lyseblått fra Astad til eksisterende «ny» bru på Astad-siden, for så å krysse elva over til gammel bru. Den lyseblå traseen følger så elva oppover til der Lysfabrikken ligger i dag. Deretter er forslaget å legge traseen over i mørkeblå linje opp mot eksisterende vei og så knytte ny vei til eksisterende veg et sted mellom Gaupsetvegen 116 og Gaupsetvegen 138. Herfra benyttes eksisterende trase opp til Bjerkeset. Alternativ tilknytning til eksisterende vei kan være at ny trase følger elven lengre opp langs elven fra Lysfabrikken, til den kommer til Kragan, før den svinger opp til eksisterende vei.

Dahlen mener at fartsgrensen fra Astad til Bjerkeset bør ikke overstige 70 km/t og på at heving av fartsgrensen fra 70 km/t til 90 km/t på denne strekningen (ca. 4,7 km) kun vil spare trafikantene for ca 1 minutt kjøretid. Dahlen mener videre de negative konsekvensene av høyere fart er mer kompliserte og dyrere løsninger for av/påkjøring, mer støy, dårligere fremkommelighet for traktor og større konsekvenser ved trafikkulykker. Kryssløsningene ved Astad og Bjerkeset kan fortsatt være slik de er i dag dersom man velger denne fartsgrensen.

Dahlen peker på at det i stigningen opp mot Fursetfjellet bør anlegges tre felt inkl. forbikjøringsfelt oppover og adskilte kjøreretninger for bedre trafikkflyt og trafiksikkerhet.

Dahlen mener løsningen vil komme godt ut av det kostnadsmessig, den vil ta lite dyrket mark og den vil være med på å fortsatt la sentrum være tilgjengelig for både fastboende og trafikanter på gjennomreise, uten at trafikken vil måtte gå gjennom selve sentrum. Ved å beholde dagens kryssløsning ved Astad, samt å lage en skikkelig overgangsløsning ved elva for myke trafikanter, vil man også unngå å skape en ytterligere barriere mellom sentrum og området opp mot solsida. Opparbeidet tursti oppover langs elva kan gå parallelt med ny veg langs elva med fornuftig støyskjerming.



Figur 15 Oversikt over nokre mulege linjer for ny E39 frå intern idéverkstad

### **Kommentar fra Statens vegvesen**

*Statens vegvesen har vurdert forslaget til veglinje i forbindelse med silingsarbeidet. Linjen er gitt navn alternativ G8. Det vises til silingsrapporten for detaljer.*

*I Riksvegutgreiinga fra 2015 er det lagt føringer for at E39 bør dimensjoneres med 2-3 felt og en fart på 90 km/t. Målet er økt trafikksikkerhet og fremkommelighet på strekningen. Vegklasse H1 vurderes lagt til grunn her da trafikkmengden i dette området ikke er forventet å overstige 4000 ådt. Planarbeidet vil se på muligheter for forbikjøring på strekningen. Planforslaget vil legge til grunn at ny veg opparbeides i tråd med Håndbok N100:2021.*



### 1.3 Gjemnes Bondelag v/Lars Lyche 15.03.2022

Gjemnes Bondelag foreslår å bygge 2–3 km tunell med innslag ved dagens T-kryss mellom europavegen og bygdevegen, på Astad. Det andre innslaget kommer i ei bratt skråning i nærheten av Batnfjordselva oppe ved «Skåtthågan» i overgangen Harstad–Gaupset. Videre går vegen i dagen, langsmed elva opp mot «Myran», hvor den krysser elva over til Bjerkeset–sida. Siste biten opp mot Bjerkeset–krysset og Fursetfjellet går i slak stigning over jordene (se bilde). Det legges til grunn for forslaget at vegen planlegges med kontinuerlig 90 km/t og planfrie kryss i begge ender av strekningen.

Gjemnes Bondelag mener forslaget har følgende fordelaktige egenskaper:

- den korteste veglinja mellom Astad og Furset.
- jevn stigning hele vegen fra bunnpunktet på Astad til Bjerkeset-krysset.
- kort bru over Batnfjordselva
- skredfaren fra Harstadfjellet/Svartedalsfonna elimineres.
- gjenbruk av ny-vegen Astad-Høgset ned mot sentrum
- flatt terreng fra tunellinnslaget på Gaupset og opp mot Bjerkeset-krysset, gir lavere vegfylling og rimeligere veg på strekningen som blir liggende i dagen.
- miljøtunellen forbi Solsida utgår
- infrastruktur opp mot byggefelt i Solsida utgår
- mindre behov for parallelle driftsveger og underganger for jordbruk og skogsdrift.
- sparer penger til utkjøp av grunneiere i tunellstrekningen.
- tunellen gir mye god fjellmasse som kan brukast til å fylle ut andre deler av vegen.

Gjemnes Bondelag mener forslaget har følgende miljøeffekter:

- sparing av dyrkajord av høy kvalitet, hus og tun. All jorda på Astad, Harstad og Silset sår urørt, der det er liten eller ingen mulighet for å erstatte den tapte dyrkejorda. Noe jord vil bli berørt på Gaupset, men her vil det nok være mulig å erstatte mye av jorda langsmed den nye vegtraseen. Fra brua og opp til Bjerkeset-krysset er det ikke mulig å unngå at en del jord går tapt, men på grunn av vesentlig lavere vegfylling enn for eks. ved Silset vil jordtapet her bli vesentlig mindre enn ved andre løsninger.
- ved å følge elva i størst mulig grad, vil det også skapes mindre problemer som følge av at eiendommene blir «delt på midten», som også reduserer behovet for «lett tilgjengelige» underganger.
- god forbindelse mellom nyveien og stoppestedet Batnfjord sentrum og vegen mot Torvikbukt.
- tunellen vil bidra til å redusere antall viltpåkjørslar.
- tunellen vil bidra til å redusere støy gjennom hele den nedre delen av Batnfjorden.



*Gjemnes Bondelag sitt forslag til veglinje.*



*Gjemnes Bondelag foreslår mulig utforming av vegkryss ved tunellinnslag på Astad.*

#### **Kommentar fra Statens vegvesen**

*Statens vegvesen har vurdert forslaget til veglinje i forbindelse med silingsarbeidet. Det vises til silingsrapporten for detaljer.*

#### 1.4 Gjemnes og Tingvoll bonde- og småbrukarlag, 17.03.2022

Gjemnes og Tingvoll bonde og småbrukarlag peker på at organisasjonen er en høringsinstans i saken. Organisasjonen uttrykker bekymring for inngrep i god matjord, og peker på usikkerhet i utviklingen for matproduksjon i framtiden. Det stilles spørsmål ved hvordan verdien av matjorden måles i store utbyggingsprosjekt, sett opp imot kostnad til å bygge i mer krevende terreng/bygge tunnel. Gjemnes og Tingvoll bonde- og småbrukarlag mener det er få eller ingen restareal i Batnfjord som kan benyttes til nydyrking, og at kvaliteten på jorden uansett blir forringet ved slike operasjoner. Veggen mellom Høgset til Astad oppom dyrkajorda nevnes som et prosjekt med små konflikter for jordbruks- og skogbruksdrift i området. Det pekes på at tilsvarende løsning for Astad-Bjerkeset vil ha utfordringer med rasfare og at en tunnel langs Harstasida derfor vil gi minst konflikt knyttet til jord og skogbruk. Viltproblematikk vil også løses ved tunnel.

#### Kommentar fra Statens vegvesen

*Statens vegvesen tar til orientering at Gjemnes og Tingvoll bonde- og småbrukarlag er høringsinstans i saken. Statens vegvesen startet opp innledende arbeider til reguleringsplanarbeid i februar 2022. De innledende arbeidene har innbefattet utarbeiding av planprogram og silingsrapport som skal legges til offentlig ettersyn - samtidig med melding om planoppstart.*

*Når det gjelder hvordan jordbrukets verdi vektet i en samfunnsøkonomisk analyse benytter Statens vegvesen seg av metodikk i Håndbok for Konsekvensanalyser V712. I forbindelse med utvikling av vegtraseer til silingsrapporten er det utarbeidet en Verdi- og sårbaranalyse for overordnet planlegging - basert på håndboken. Analysen omfattet fagområdene Landskapsbilde, Friluftsliv by- og bygdsliv, Kulturarv, Naturmiljø og Naturressurser. Jordbruk inngår i fagområdet Naturressurser. I planprogram for E39 Astad-Fursetfjellet legges det til grunn at metoden for konsekvensutredning i Håndbok V712 skal benyttes videre i reguleringsplanarbeidet. Det vises forøvrig til målsettingene som er styrende for prosjektet.*

*Statens vegvesen tar til orientering bonde- og småbrukarlagets syn på forringing av kvalitet på matjord ved flytting, arealknapphet mht nydyrkingsareal og erfaringene fra Høgset-Astad parsellen. Flere tunnelalternativer langs Harstadsida er vurdert i silingsrapporten og det vises til denne for detaljer.*

### 1.5 Ingveig Anita Koht Astad på vegne av grunneiere av gnr/bnr 42/18 og 42/19 på Astad, 29.03.2022

Flere av forslagene til ny vegtrasé berører innsendernes eiendommer på Astad. Grunneierne ønsker å bli kontaktet av kommunen eller Statens vegvesen. Grunneierne er: Ingveig Anita Koht Astad, Jan-Edgar Koht Astad, Einar Torbjørn Koht Astad, Grete Johanne Koht Astad, Kari Anlaug Astad Hanzek og Paul Whittaker

#### Kommentar fra Statens vegvesen

*Statens vegvesen tar til orientering behovet for informasjon og medvirkning. Ved melding om oppstart for planarbeid legges silingsrapport og planprogram til høring og offentlig ettersyn. Alle grunneiere som er berørt av varslingsområdet for planarbeidet tilskrives med brev. I den forbindelse vil det bli invitert til dialog med berørte grunneiere. Det vil arrangeres åpen kontordag hvor man kan møte opp uten avtale på forhånd, og det vil også være mulig å be om egen møtetid. Det er i høringsfasen også anledning til å sende inn merknad til dokumentene som foreligger. I silingsarbeidet er det jobbet med et bredt antall traseer som er gitt en faglig vurdering.*

*Veglinjene i silingsrapporten er på et grovt detaljnivå. Videre i reguleringsplanarbeidet vil en arbeide videre med tilpasninger til omgivelsene. Planprogrammet angir en grense for planarbeidet, som skal sikre nødvendig handlingsrom for den kommende prosessen med å finne en god linje for ny veg og regulere denne med tilhørende sideareal. Hvordan den enkelte eiendom vil bli berørt vil avklares i den kommende reguleringsprosessen.*

*Ved behov for grunnboringer på eiendommene vil de aktuelle grunneierne bli kontaktet direkte.*

### 1.6 Hans Martin Flatsetø, 01.05.2022

Flatesø eier boligen Gaupsetvegen 267 gnr. bnr. 40/30, som ligger innenfor trasene for de forslagene som går lengst sørvest i dalføret. Flatesø ønsker tidligst mulig informasjon om valg av linjer.

#### Kommentar fra Statens vegvesen

*Statens vegvesen tar til orientering behovet for informasjon og medvirkning. Se Statens vegvesens kommentar i punkt 1.5 og planprogrammets kapittel om medvirkning forøvrig.*

## 1.7 Interessegrupper for ny E39, 06.05.2022

Interessegruppa for ny E39 Bjerkeset – Astad består av representanter fra Gjemnes Bondelag, Gjemnes og Tingvoll bonde- og småbrukarlag, Solsida vel, Batnfjord bygdalag, Bjerkely bygdalag og to grunneierrepresentanter og næringsdrivende i Batnfjordsøra sentrum. Interessegruppa stiller seg bak Gjemnes bondelag sitt forslag til ny trasé for E39 og mener dette forslaget gir den minste belastningen, først og fremst for jordbruket, og også for boforhold, miljøet, et levedyktig næringsliv og samfunnsutviklinga i Batnfjordsøra ellers. Bondelaget sitt forslag er beskrevet i punkt 1.3.

### **Kommentar fra Statens vegvesen**

*Innspillet fra Gjemnes bondelag er vurdert i silingsrapport vedlagt planprogrammet. Det vises til silingsrapporten for detaljer.*