



Statens vegvesen

Forprosjekt



E39 Bjerkeset–Astad

Utredning/bidrag til kommuneplan

Gjemnes kommune
Region Midt

Dato: 02.06.2017

Innhold

1 Sammenheng/tilråding	2
2 Innledning	3
3 Situasjonen i dag	3
3.1 Gjeldende plansituasjon	3
3.2 Sannsynlige utviklingstrekk i ny kommuneplan	4
3.3 Allmenne interesser	5
3.4 Naturfare	6
4 Framtidige arealbehov for E39 Bjerkeset–Astad	7
4.1 Aktuell vegstandard for ny E39	7
4.2 Vurderte hovedkonsept for ny E39	7
4.2.1 Kreativ fase	7
4.2.2 Vurdering av hovedkonsept	9
4.2.3 Vidareutvikling av hovedkonsept A1 + B# + C3	10
4.3 Tilrådd løsning for ny E39	10
4.3.1 Bjerkeset	11
4.3.2 Silset	12
4.3.3 Harstad	13
4.3.4 Astad	14
4.4 Vurdering av verknader for tilrådd løsning	16
Vedlegg	17

1 Samandrag/tilråding

Statens vegvesen Region midt rår Gjemnes kommune til å sikre areal til å legge om E39 forbi Batnfjordsøra i ny arealdel til kommuneplanen. I samråd med administrasjonen i kommunen og regionale sektormyndigheiter har vegvesenet vurdert ulike hovudkonsept for korleis ny E39 kan leggst. Omsynet til landbruk og nærområda til Batnfjordsøra har vore styrande for vurderinga av hovudkonsept, jf. 4.2.2 og 4.2.3. Tilrådd hovudkonsept er vist med gult i figur 1.



Figur 1 Tilrådd hovudkonsept for ny E39

Med utgangspunktet i dette hovudkonseptet har vegvesenet teikna ut hovudtrekka i ei mogleg løysing for ny E39. Løysinga er vist i figur 2. Detaljane i løysinga er omtala nærare i 4.3. I avsnitt 4.4 er det dessutan gitt ei grov vurdering av verknader av tilrådd løysing.



Figur 2 Tilrådd løysing for ny E39

Statens vegvesen Region midt rår ut i frå dette Gjemnes kommune til å sikre at ny arealdel til kommuneplanen ikkje legg til rette for arealbruk som vil stenge for eller gjere det vanskeleg å realisere ei utbygging om lag som vist i figur 2, jf. også meir detaljerte vedlegg med m.a. buffersoner for anleggsbelte og rom for mindre justeringar. Seinare planfasar kan avdekke behov for større justeringar enn dette, og buffersona må ikkje takast for bokstaveleg.

2 Innleiing

Gjemnes kommune arbeider med ny arealdel til kommuneplanen, og den vil vere bestemmande for arealbruken i mange år framover. Planen skal nedfelle kommunen sine utviklingsstrategiar og peike ut framtidige utbyggingsområde.

E39 går gjennom kommunesenteret Batnfjordsøra, og passerer både i nord og i sør bustadfelt, enkelthus, husklynger og gardsbruk. Trafikken på E39 belastar nærområda, men det er gang- og sykkelveg langs E39 på nesten hele strekninga frå Bjerkeset til Astad. Nedsett fart og miljøgatetiltak reduserer likevel forholda for gjennomgangstrafikken. Det har difor lenge vore sett på mulege måtar å legge E39 utanom Batnfjordsøra. Utbygging av felles akuttsjukehus for Nordmøre og Romsdal på Hjelset er ventar å gjere Gjemnes kommune, og særleg områda ved Batnfjordsøra, meir attraktiv for tilflytting og busetting. Lenger fram vil Stortinget sin ambisjon om ferjefri E39 også bidra til trafikkvekst i Batnfjorden.

I planprogram for revisjon av kommuneplanen står følgjande: *Valg av trasé for framtidig E39 bør derfor avklares gjennom kommuneplanen, jfr. planstrategi vedtatt 25.06.13.*

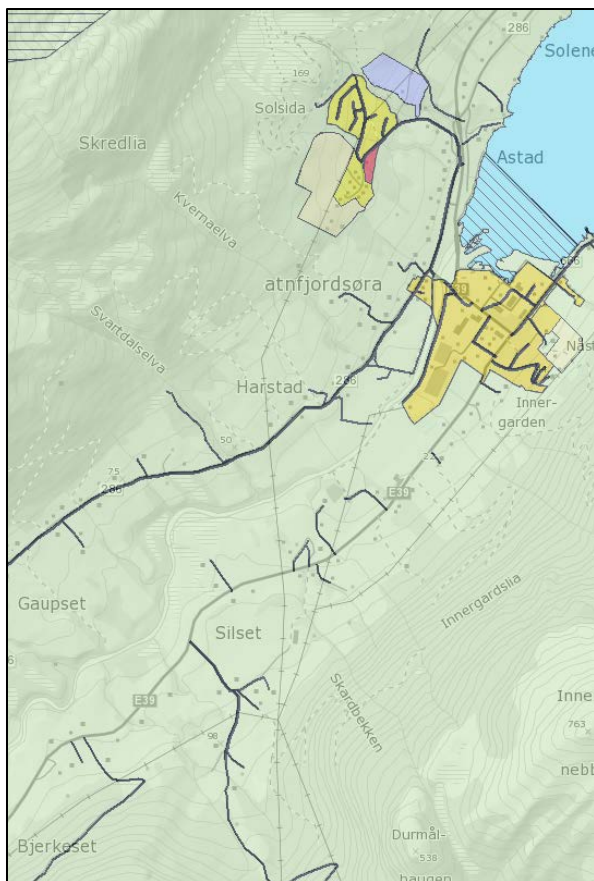
Etter dialog med Gjemnes kommune har Statens vegvesen Region midt utarbeidet et innspel med mulege løysingar for E39 frå Bjerkeset til Astad. Ned frå Fursetfjellet til Bjerkeset er det så langt ikkje vesentlege forhold som tilseier at E39 bør leggest om på denne strekninga. Frå Astad til Høgset blei ny E39 åpna i 2013.

Statens vegvesen sitt mål med innspelet er primært at kommuneplanen sikrar at areal som kan vere aktuelle for etablering av E39 i ny trasé ikkje blir bygd ned med andre utbyggingsformål, eller at det på andre måtar blir tilrettelagt for arealbruk som kan vere til hinder for omlegging. Der det er rom for det bør handlingsrommet for fleire alternativ haldast opp, og aktuelle traséar bør vere sikra som breie korridorar. Endeleg fastsetting av framtidig linje for E39 i Batnfjorden må skje i seinare planprosess, med tilhøyrande konsekvensutgreiing. Kommunen si konsekvensutgreiing til arealdelen gir ikkje eit tilsvarande grundig avgjerdsgrunnlag.

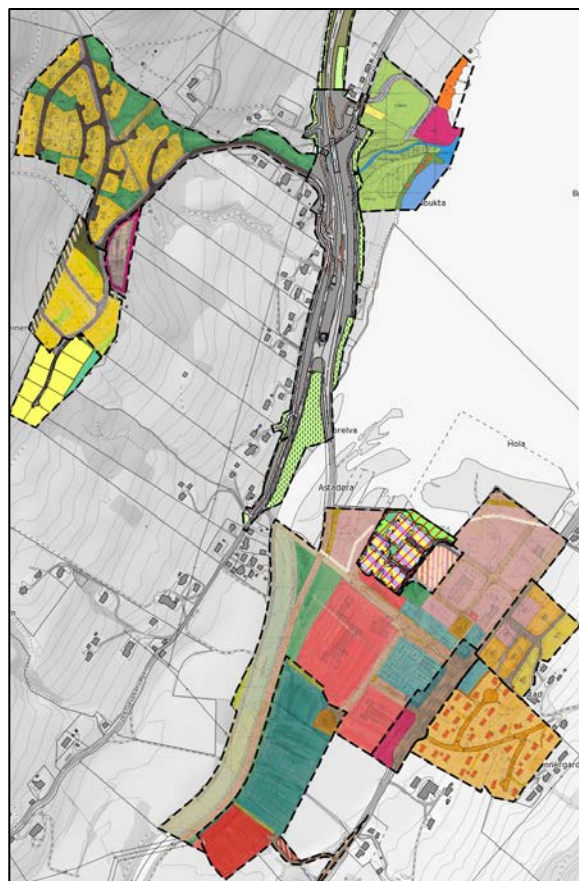
3 Situasjonen i dag

3.1 Gjeldande plansituasjon

Figur 3 viser eit utsnitt av gjeldande kommuneplan. Mesteparten av området er satt av til landbruk-, natur- og friluftsområde (LNF). Av utbyggingsområda er Batnfjordsøra viktig. Deretter er det eit større utbyggingsområde ved Astad, med Solsida bustadområde som det viktigaste. I figur 4 er gjeldande reguleringsplaner ved Batnfjordsøra samanstilt. Det er verdt å merke seg at ny E39 er regulert inn på austbreidden av Batnfjordselva.



Figur 3 Gjeldande kommuneplan
(kjelde: Gjemnes kommune)

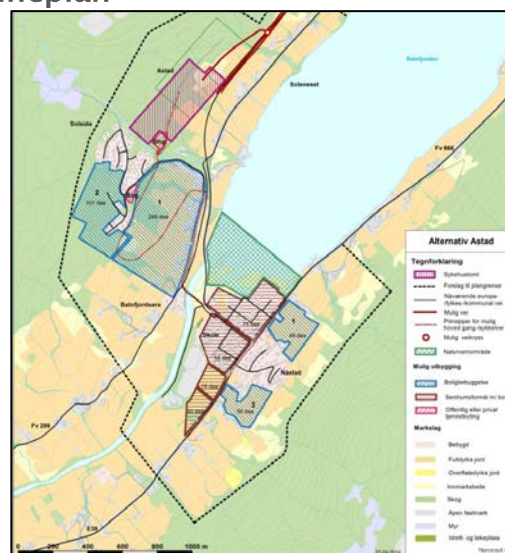


Figur 4 Gjeldande reguleringsplaner
(kjelde: Gjemnes kommune)

3.2 Sannsynlige utviklingstrekk i ny kommuneplan

Det viktigaste utviklingstrekket som har vore løftet fram av kommunen er at det er ønskeleg å legge til rette for utvikling som kan binde saman Batnfjordsøra med bustadområda nord for Batnfjordselva. Skissa til venstre er henta frå konsekvensutgreiinga for felles akuttstjukehus for Nordmøre og Romsdal frå 2014. Sjukehuset er ikkje lenger aktuelt, men utbyggingsareala i skissa er aktuelle for vurdering i arbeidet med ny kommuneplan.

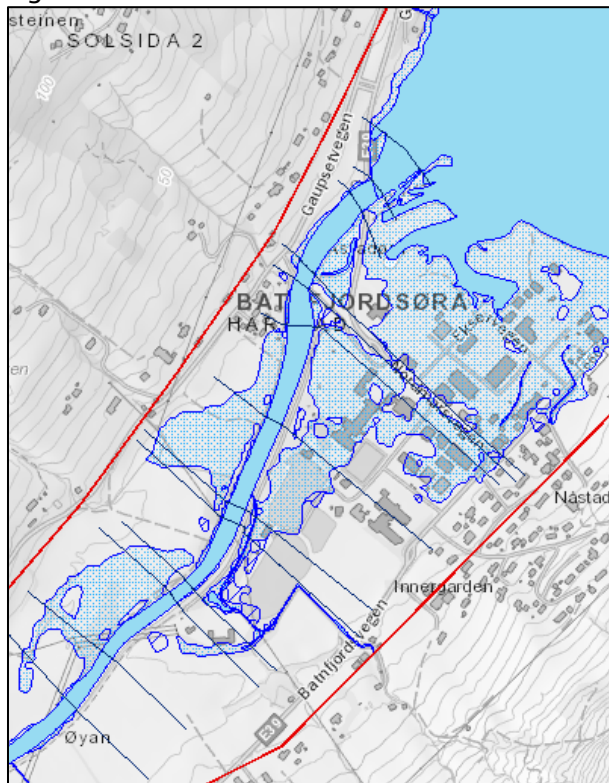
Det er i dette området det er viktigast å avklare prinsippa for ny E39. Vidare opp dalen vil det være mindre aktuelt med vesentlege om-disponeringar frå LNF.



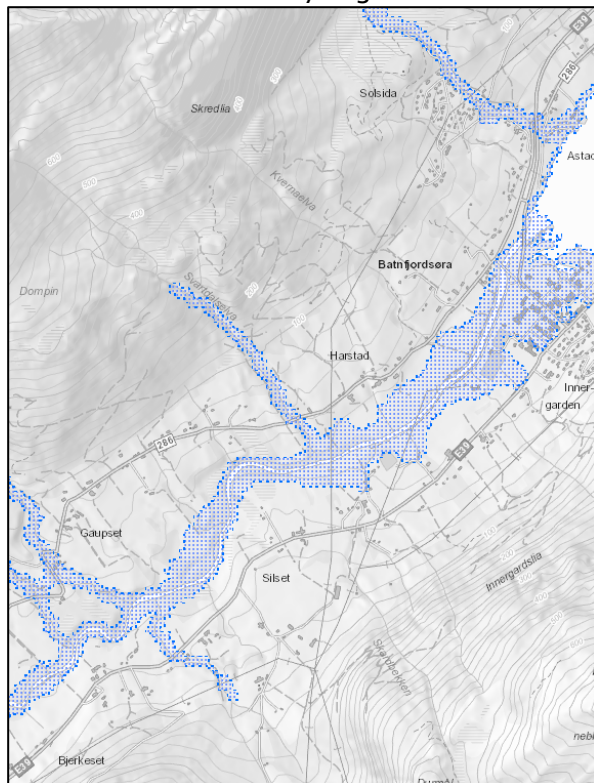
Figur 5 Muleg arealutvikling Batnfjordsøra
(kjelde: Norconsult, oppdragsnr. 5135317)

3.4 Naturfare

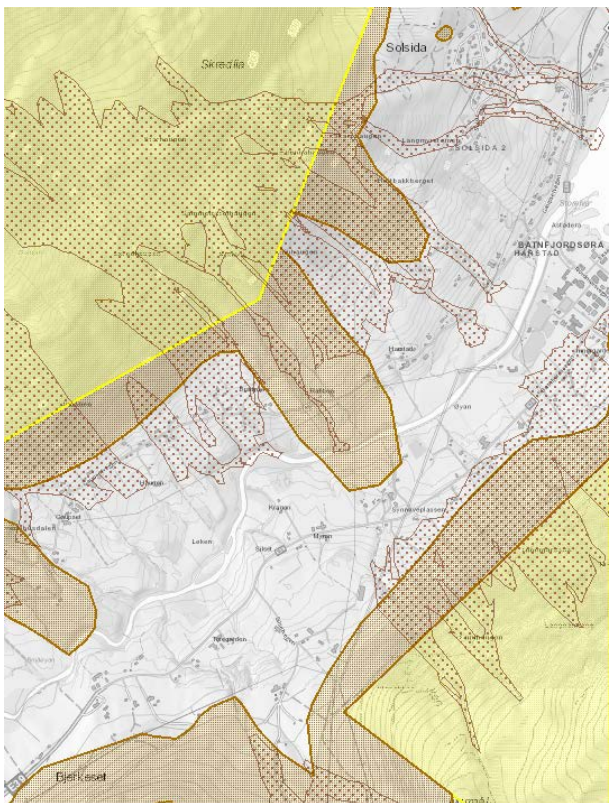
Figur 10–13 viser dei mest relevante temakarta henta frå NVE si kartløyising.



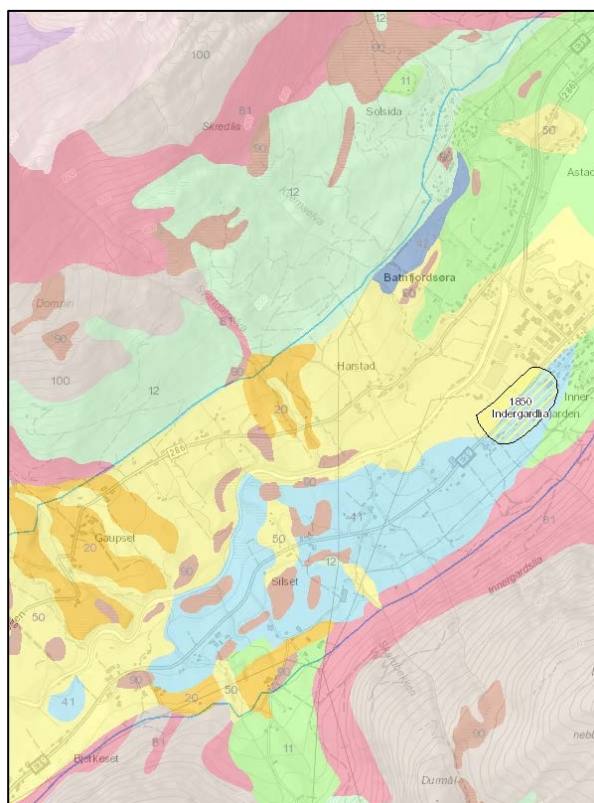
Figur 10 Flaumsonekart Batnfjordsøra
(kjelde: atlas.nve.no)



Figur 11 Aktsemdsone flaum
(kjelde: atlas.nve.no)



Figur 12 Aktsemdsone snøskred og jord- og flaumskred
(kjelde: atlas.nve.no)

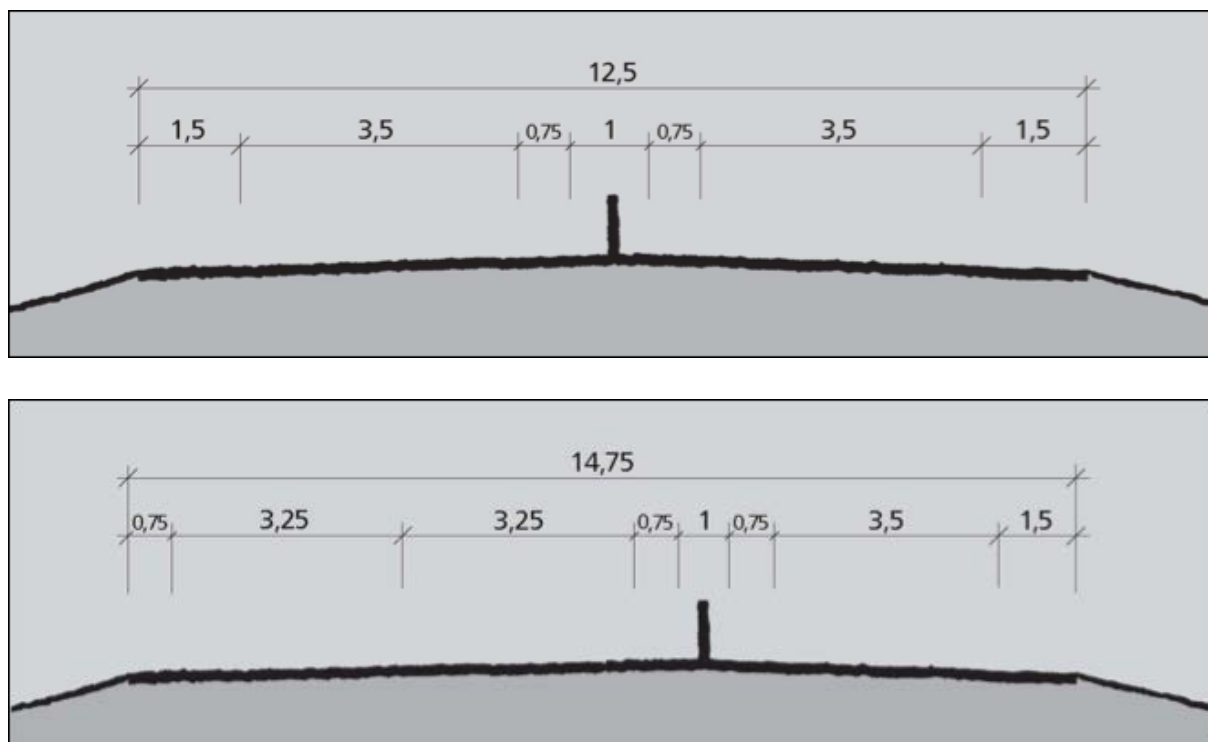


Figur 13 Lausmassekart
(kjelde: atlas.nve.no)

4 Framtidige arealbehov for E39 Bjerkeset–Astad

4.1 Aktuell vegstandard for ny E39

I Riksvegutgreiinga 2015 er det lagt opp til at E39 bør dimensjonerast med 2/3-felt på strekninga Hjelset – Bergsøya, og i utgangspunktet for ein fart på 90 km/t. Dette er i handbok N100 ein veg i dimensjoneringsklasse **H5 Nasjonale hovedveger og øvrige hovedveger, ÅDT 6 000 – 12 000 og fartsgrense 90 km/t**. Vegen har standard som motortrafikkveg føresett planskilte kryss. Vegen har midtdelar med midtrekkverk.



Figur 14 Tverrprofil H5-veg. 2 felt (øverst) og med forbiøyringsfelt (nedst)

4.2 Vurderte hovudkonsept for ny E39

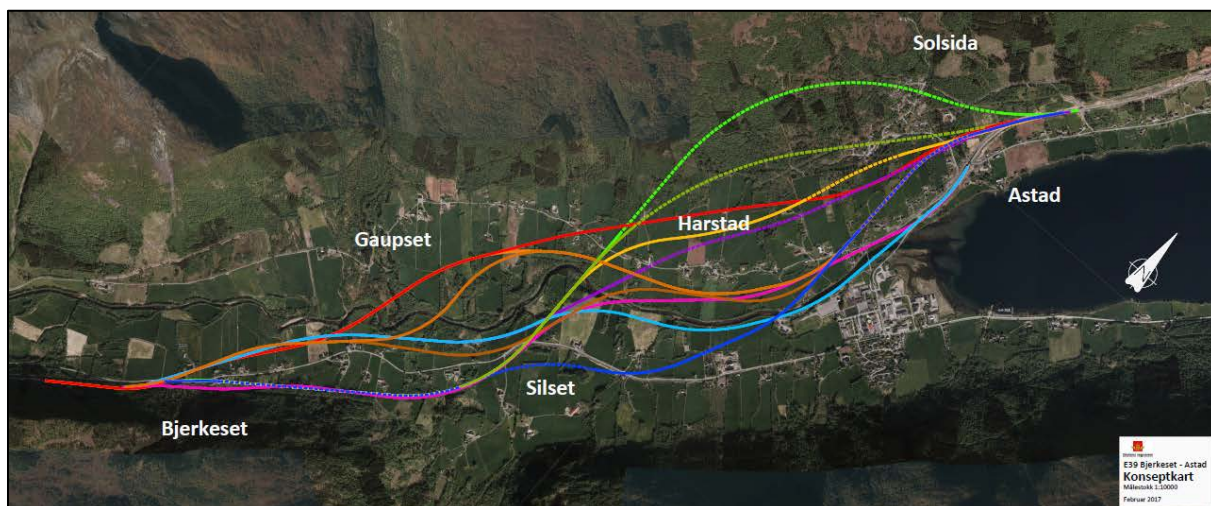
4.2.1 Kreativ fase

For å få eit best muleg tilfang av alternative veglinjer har Statens vegvesen hatt ein intern idéverkstad med fleire erfarne vegplanleggarar, samt Olav Inge Hoem og Heidi Jordahl frå Gjemnes kommune. Vi har valt å ikkje gå breiare ut i den kreative fasen. Dette er gjort både av tidsomsyn og ut i frå handlingsrommet på strekninga.

Det samla tilfanget frå idéverkstaden er vist i figur 15 nedanfor. Vi har ikkje vurdert dei enkelte linjene enkeltvis, men prøvd å gruppere dei i hovudkonsept. Hovudkonseptene er vist i figur 16 nedanfor, og skildra i det påfølgjande.

Før vi går inn på hovudkonseptene vil vi knytte nokre kommentarar til dagløyseringar kontra kortare og lenger tunnelar. I figur 13 er det stipla delstrekingar med tunnelar, f.eks. dei to lysegrøne linjene frå Astad forbi Solsida. Det kan vere fristande å velje tunnelløyseringar forbi

problemområde, men på dette plannivået vil ikkje det vere forsvarleg. Vi har ikkje tilstrekkeleg kunnskap om grunn- og fjellforhold til å vurdere om tunnelløysingar er teknisk gjennomførlege, eller om det er økonomisk forsvarleg. Dette må vurderast nærare i ein kommunedelplan. I kommuneplanen må Gjemnes kommune derfor sikre korridor(-ar) for ei dagløysing for E39 på heile strekninga. Kortare miljøtunnelar føreset også at det må opnast ei omfattande byggegrep, slik det f.eks. kan gjere seg gjeldande forbi Solsida.



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



Figur 16 Mulege hovudkonsept for ny E39

Grov omtale av hovudkonsept illustrert i figur 16:

A. Ved Bjerkeset ligg det føre to hovudkonsept:

1. Å følgje fjellfoten sør for gardane på Bjerkeset kortare eller lenger strekning.
2. Å sleppe seg ned på dyrkamarka mellom gardane på Bjerkeset og Batnfjordselva.

B. I området mellom Harstad, Gaupset, Silset og Bjerkeset greinar dei ulike linjene seg ut i ulike måtar å krysse dalføret på, og hovudkonsept under A og C (sjå nedanfor) kan i prinsippet kombinerast på ulike måtar. Vi har samla dei i tre hovudmåtar:

1. Å krysse Batnfjordselva i ein korridor mellom Harstad og Silset
2. Å krysse Batnfjordselva i ein korridor mellom Gaupset og Silset.
3. Å krysse Batnfjordselva i ein korridor mellom Gaupset og Bjerkeset.

- C. Det viktigaste området å ta stilling til framtidig E39 i kommuneplanen er ved Astad/Solsida. Her gjer framtidige utbyggingsinteresser seg sterkast gjeldande. Grovt sett ligg det her føre tre hovudkonsept:
1. Ei nedre linje som følgjer dagens veg, kryssar Batnfjordselva og følgjer elvekanten sørover. Føreset flytting av Batnfjordselva.
 2. Ei linje som følgjer dagens veg ned mot Batnfjordselva og ligg på elvesletta på nordsida av elva.
 3. Ei linje i ulike variantar som held høgda frå Astad nedanfor Solsida. Variantane inkluderer både veg i dagen og kortare og lenger miljøtunnelar forbi Solsida.

4.2.2 Vurdering av hovudkonsept

Dei ulike hovudkonseptane har vore drøfta i eit møte i februar med Gjemnes kommune, Møre og Romsdal fylkeskommune, Fylkesmannen i Møre og Romsdal og Noregs vassdrags- og energidirektorat.

Ved Bjerkeset var kommunen og fagetatane samstemte i at det beste alternativet er å følgje fjellfoten (A1) framfor å skjere over dyrkamarka mellom eksisterande E39 og Batnfjordselva. Hovudgrunnen til dette er omsyn til landbruk.

Frå Astad og sørover var det tilsvarende semje om at konseptane C1 mellom Batnfjordselva og sentrum og C2 på elvesletta nord for Batnfjordselva hadde størst ulemper med seg. For C1 gjeld at det vil vere i sterk konflikt med sentrum og aktivitetsområdet langs elva. Det er vidare uheldig å flytte elva, og vidare opp mot Silset/Bjerkeset vil det gi store ulemper for landbruk. Konsept C2 vil også gi store ulemper for landbruk, og all busetnaden langs fv. 286 Gaupsetvegen vil bli sterkt eksponert for europavegen. Potensialet for konflikt med kulturminner er størst med C2. Begge konseptane går gjennom flaumutsette område.

Når det gjeld konsept C3 skårer fleire av linjene frå idéverkstaden ned over dyrkamarka frå Astad og forbi Harstad. Dette er til sterk ulempe for landbruk, og det var semje om at ein bør prøve å halde seg opp mot overkanten av dyrkamarka så lenge som råd før ein skrådde ned mot dalbotnen og over Batnfjordselva. For å minske barriereverknaden og avbøte støy-ulemper for bustadområdet Solsida er det ønskjeleg med miljøtunnel ein del av strekninga.

Midtpartiet der ein skal veksle over frå eit A1-alternativ til eit C3-alternativ inneheld fleire ulike alternativ, grovt indikert med korridorane B1–B3 i figur 16 ovanfor. På møtet med kommunen og fagetatane var det ikkje mogleg å ha sterke oppfatningar om kva for alternativ som ville vere det beste av desse. I denne vekslingssona må krav til stigning, kurvatur og tenlege kryssingspunkt av Batnfjordselva, inkludert vurdering av brulengder, vege tungt. A1- og C3-alternativa har også sine lokale ulemper for landbruk, nærmiljø og landskapsomsyn som varierer med kor ein slepper seg ned mot Batnfjordselva.

4.2.3 Vidareutvikling av hovudkonsept A1 + B# + C3

Etter møtet omtala i 4.2.3 har vi sett nærare på korleis ein best kan krysse dalføret frå ein korridor sør om gardane på Bjerkeset (A1) og over til ein korridor nord for landbruksareala ved Harstad (C3). Det vart relativt raskt klart at å sleppe seg ned mot Batnfjordselva før ein nærmar seg Silset vil gå hardt ut over gardsbruka og –tuna på begge sider av dagens E39. Tilsvarande gjer seg i nokon grad også gjeldande på Gaupsetsida. Ved Silset ligg det også til rette for å kople seg til ny E39 med kryss.

Vi har difor landa på ein relativt klar konklusjon om at konsept B1 gir den beste overgangen frå sør- til nordsida av dalføret. I avsnitt 4.3 går vi meir detaljert inn i korleis ei løysing basert på kombinasjonen A1–B1–C3 kan sjå ut.



Figur 17 Tilrådd hovudkonsept for ny E39

4.3 Tilrådd løysing for ny E39

I figur 18 er vist hovudtrekka i ei mogleg løysing for ny E39 basert på hovudkonsept A1–B1–C3. Vi vil i det vidare gå gjennom hovudelementa i løysinga. I tillegg til den reine linja vist med gult må kommuneplanen sikre anleggsbelte og rom for justeringar av linja. I vedlegg er det vist grovt eit sjablongmessig anleggsbelte. Ved Silset og Harstad kan det vere større behov for å optimalisere linja horisontalt og vertikalt enn det sjablongen viser, særleg for å oppnå betre landskapstilpassing. Landskapsomsyn har t.d. så langt vore prioritert bak omsyn til landbruk i desse områda. Ved Astad og forbi Solsida er korridoren relativt sikker.

Det er viktig å presisere at endeleg fastsetting av løysingane for ein framtidig ny E39 i Batnfjorden må skje i ein meir grundig kommunedelplanprosess der ulike alternativ blir vurdert grundigare enn vi kan gjere i dette innspelet til kommuneplanen.

Formålet med innspelet er å sikre at kommuneplanen gir nødvendig handlingsrom for å legge om E39 i framtida. Mindre arealkrevjande kryssløysingar er t.d. mogleg, men på dette nivået er det viktig å ikkje knipe for mykje ned.



Figur 18 Tilrådd løysing for ny E39

4.3.1 Bjerkeset

Ved Bjerkeset er ny E39 lagt tett opp til fjellfoten, sjå figur 19. Dette sparer dyrka mark, og ein unngår busetnaden nord for eksisterande E39. Det er vanskeleg å unngå bustadene og industriverksemda sør for E39 på grunn høgt/bratt terreng i området mellom krysset med fv. 286 og Flogåa. Ei meir sørleg linje vil gi svært store terrenginngrep også vidare austover. Det må elles settast av areal til å kople fv. 286 til det som vil bli tidlegare E39. Vidare mot Silset vil ny E39 gå i tosidig skjering, noko som vil skjerme for innsyn og støy.



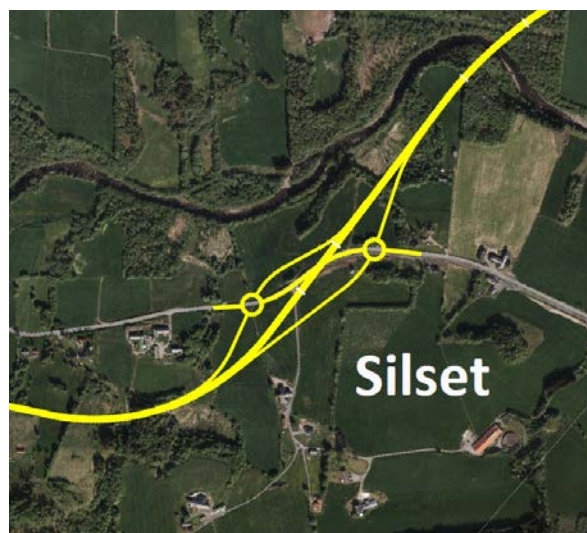
Figur 19 Prinsippa i løysinga ved Bjerkeset



Figur 20 3D-modell ved Bjerkeset

4.3.2 Silset

Ved Silset vil ny E39 svinge ned mot dagens E39 og vidare ned mot Batnfjordselva. Ved Silset ligg det til rette for å kople gamal og ny E39 saman i eit planskilt kryss. Mindre arealkrevjande og dominerande kryssutformingar kan vere aktuelle. Eksisterande E39 blir senka under den nye. Løysinga vil legge beslag på ein del dyrka areal. E39 vil gå på fylling ned mot Batnfjordselva, og krysse elva med bru.



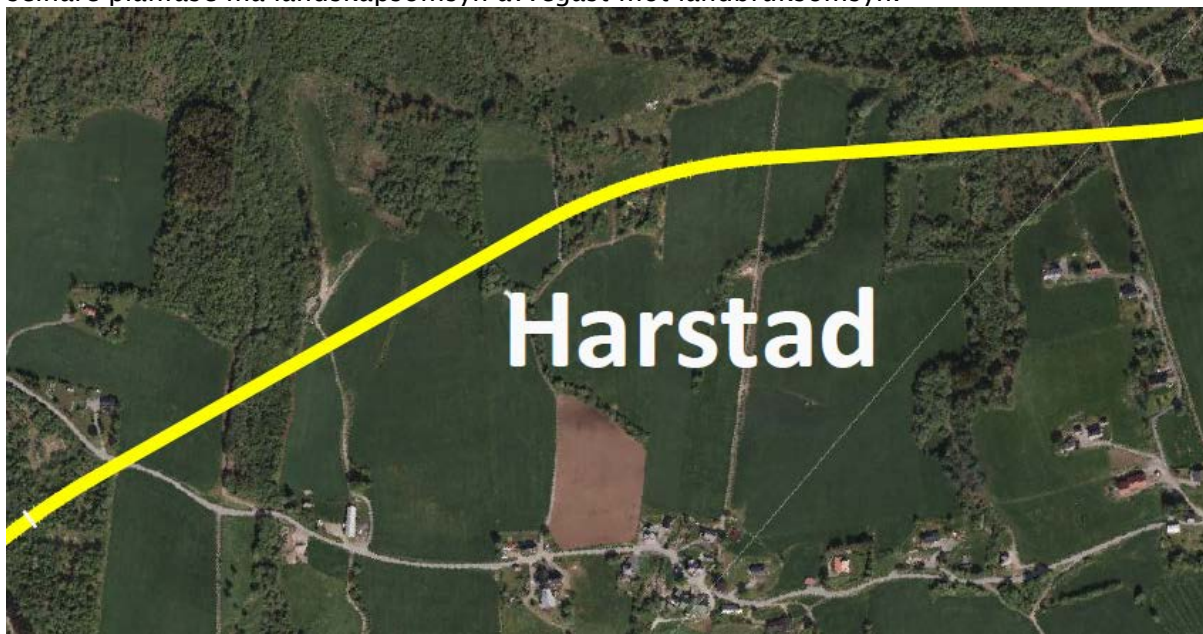
Figur 21 Prinsippa i løysinga ved Silset



Figur 22 3D-modell ved Silset

4.3.3 Harstad

Frå Batnfjordselva og opp mot Harstad ligg vegen først på ei lita fylling, og deretter nedsenka i tosidig skjering. Dette vil skjerme nærliggande bustader, men samtidig vere negativt for landskapsomsyn. Når linja kjem nærare grensa mellom innmark/utmark kan vegen ligge lettare i terrenget. Linja er lagt her for å spare jordbruksareal, men det vil bli vesentleg meir omfattande skjeringar om vegen skal leggjast endå lenger opp mot fjellet. I seinare planfase må landskapsomsyn avvegast mot landbruksomsyn.



Figur 23 Prinsippa i løysinga ved Harstad



Figur 24 3D-modell ved Harstad

4.3.4 Astad

Ved Solsida ligg det til rette for ein miljøtunnel forbi sørlegast delen av bustadområdet. Lengda på denne må vurderast konkret i seinare planfase. Vidare nordover gjer terrenget at dette vil vere vanskeleg å få til. Området mellom den kommunale vegen og ny E39 kan med fordel brukast til å plassere overskotsmasse. Massen kan brukast til å bygge opp og forme terrenget slik at resten av bustadfeltet kan skjermast best mogleg mot vegen. For å avgrense ulempene mot bustadene er linja lagt så lavt at tilkomstvegen må leggast om. Ei mogleg omlegging er vist i skissa.



Figur 25 Prinsipppå i løysinga ved Astad

Utforming av eit planskilt kryss ved Astad har vore vanskeleg. Terrenget er sidebratt, og koplar seg også på nyvegen mot Høgset på ein strekning med stigning. I skissene er vist den mest kompakte løysinga vi så langt har fått til. 3D-modellen viser jordskråning, men det er ikkje urimeleg å tru at det kan vere fjell i området. I så fall kan utslaget bli mykje redusert, men det vil framleis vere ei høg og synleg skjering. I seinare planfase kan det vere aktuelt å vurdere ei løysing med av-/på-rampar berre retta nordover. Det betyr at sørgående trafikk frå Batnfjordsøra må til Silset før ein kjem inn på E39. I kommuneplanen rår vi til at Gjemnes kommune sikrar areal til den mest plasskrevjande løysinga.



Figur 26 3D-modell av løysinga ved Astad – frå sørvest



Figur 27 3D-modell av løysinga ved Astad – frå aust

4.4 Vurdering av verknader for tilrådd løysing

I det følgjande er hovudtrekka i moglege verknader for ulike tema forsøkt oppsummert.

Kommunen bør supplere/justere ordlyd og konklusjon når dette blir innarbeidd i kommunen si konsekvensutgreiing til kommuneplanen.

Tabell 1 Grov vurdering av konsekvensar for ny E39

Tema	Konsekvens	Omtale
Støy		Ny E39 vil for det meste gå i område utan busetnad inn til vegen. På Bjerkeset, Silset, og ved Solsida/Astad kan det vere behov for støyskjerming. Busetnad langs eksisterande E39 vil bli avlasta.
Landbruk		Ny E39 vil generelt beslaglegge og splitte opp viktige landbruksareal, særleg ved Silset og ved Harstad. Minimering av ulemper for landbruk har vore det klart mest førande omsynet for korleis linja er lagt, jf. omtale i 4.2.2 og 4.2.3.
Natur- mangfald		Det er ikkje vesentlege registrerte verdiar langs ny E39. Der linja krysser Batnfjordselva er det registrert eit vilttrekk over elva. Brua over elva må utformast slik at det ligg til rette for viltkryssing som i dag. Om nødvendig må det settast opp viltgjerde for å leie kryssande dyr under brua. Brua må også utformast slik at ulemper for elvestrengen med kantsone blir minimert.
Nærmiljø og friluftsliv		Ved Solsida ligg det til rette for ein miljøtunnel som kan avbøte ulemper ved nærføring til bustadområde, og legge til rette for ein attraktiv skuleveg. Vidare nordover mot Astad bør masseoverskot nyttast til å skjerme for støy og innsyn. Friluftsinnteresser knytt til Batnfjordselva kan bli negativt påverka ved kryssingspunktet. Nærområda til eksisterande E39 vil få vesentleg avlasting.
Landskap		Hovudkonseptet for linjeføringa med plassering i overgangen mot skog og brattare terreng, er god. I kryssing av dalen er det positivt at vegen forankrar seg til terrengryggen og elvesvingen ved Kragan på Silset. Vegen er plassert tungt i landskapet med høge skjeringar på grunn av sterke omsyn til landbruksinteresser, samt stigningsforhold og støyskjerming. Dette kan gi større sår i landskapsbildet. Kryssløysinga på Silset bør reduserast i omfang. Potensiell konsekvens for landskapsbildet er satt til middels på grunn av manglande optimalisering av linjeføring og kryssutforming i forhold til skjering- og fyllingsutslag.
Kultur- minner		Tilrådd linje for ny E39 er ikkje i konflikt med kjente automatisk freda kulturminne. Nokre Sefrak-bygg vil bli råka. Potensialet for funn av nye kulturminne er størst ved Astad og Silset.

ROS		Linja kryssar nokre aktsemdssonar for skred. I seinare planlegging må det gjerast skredfarevurderingar opp i mot vegvesenet sine akseptkriterier for skred.
Samla vurdering		Etablering av ei ny veglinje for E39 vil gi negative konsekvensar for landbruk, og berøre Batnfjordselva negativt. Landskapsmessig er linja er ikkje optimalisert så langt. Nokre nye område vil bli berørt med støy og innsyn til ny E39, men med god skjerming vil omlegginga av E39 i Batnfjorden samla sett gi vesentleg betre forhold ut i frå nærmiljø, støy og trafikkomsyn.

Vedlegg

- Kart med oversikt over hovudkonsept
- Detaljkart med tilrådd løysing
- Detaljkart med sjablongmessig anleggsbelte
- Lengdeprofil for tilrådd løysing
- 3D-skisser

Detaljkartet blir også sendt over på eigna digitalt format for import i kommunen sitt kartsystem.