



-Korleis jordvern blir hensyntatt i planlegging og gjennomføring av vegprosjekt

-Status for planlegging av E39 Astad-Bjerkeset

Eksempel planlegging og gjennomføring: E39 Lønset – Hjelset

Reguleringsplan vedtatt 2017, anleggsarbeid 2021-2024



Eksisterende veg:

- Vegbredde: 5,4-7,5 m
- ÅDT: 5800 ved Lønset – 5200 ved Hjelset
- Fartsgrenser: 50-60-70 km/t
- Avkjørsler: 95

Ny veg:

- 9 km 2/3-felts veg med midtdeler.
- Vegbredde: 12,5-15,0 m
- ÅDT: + - 8000 (pga. fellessjukehus Hjelset)
- Fartsgrense: 90 km/t
- Avkjørsler: 0

● **7.5.5 Omfang jordbruksressurser**

-Tiltaket vil samlet beslaglegge ca. 200 dekar med dyrka eller dyrkbar jord, inkludert innmarksbeite.

-Tiltaket vil berøre en rekke eiendommer, men for den enkelte er ikke belastningen nødvendigvis stor.

-Flere av brukene som er av noe størrelse kommer også i en situasjon der betydelig andel av drivverdig jord går tapt.

-Det er i hovedsak i vest og i øst, i kryssområdene at belastningen blir størst.

● **Type Areal**

- Fulldyrka jord 176 dekar
- Innmarksbeite 24 dekar

Reguleringsbestemmelser – E39 Lønset-Hjelset

- **Pkt.2.4 f)**

-Overskytende matjord skal brukes til jordbruksformål i umiddelbar nærhet.

-Matjord skal ikke lagres i høyere ranker en maksimalt 2 meter.

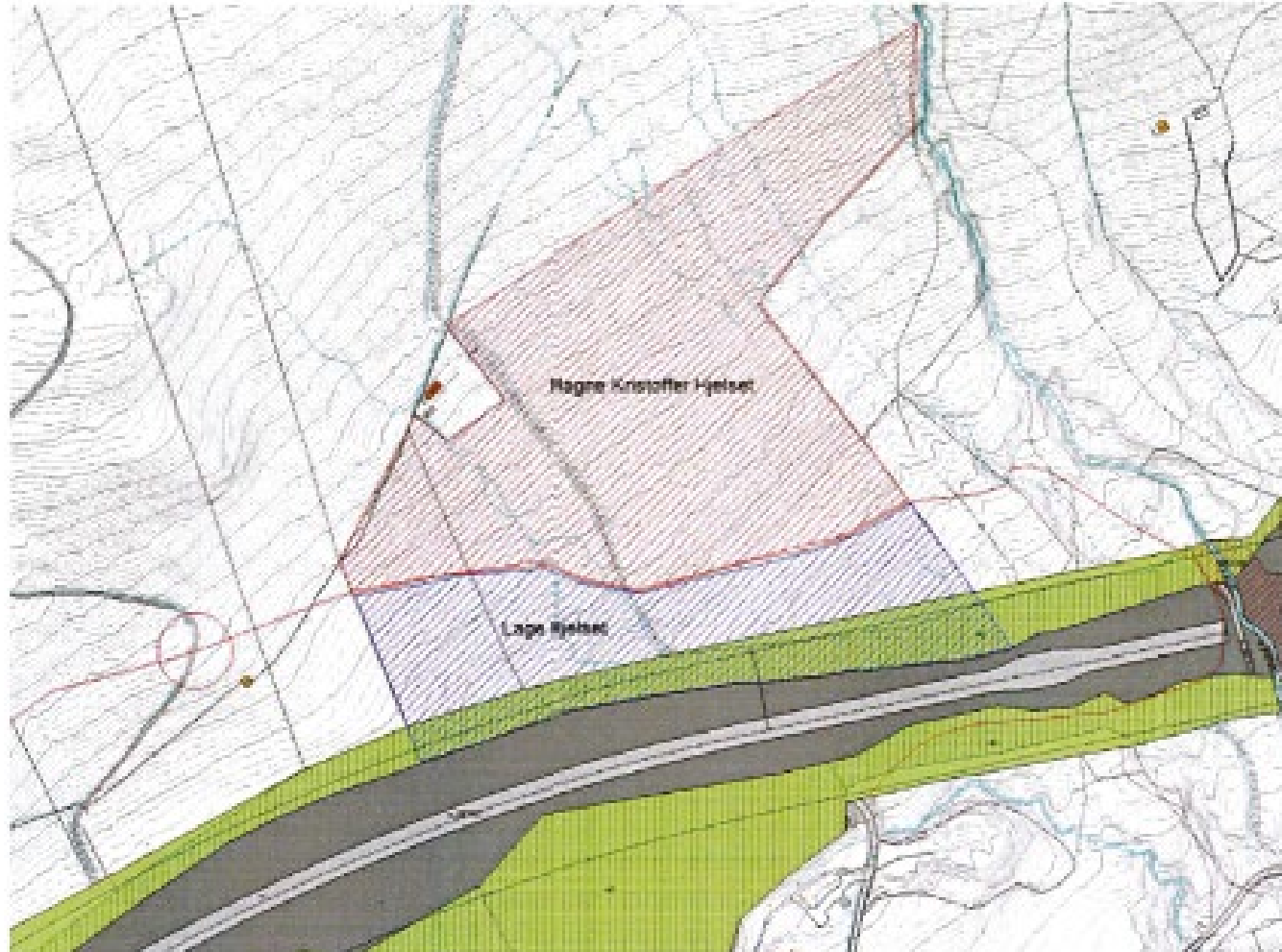
-Overskytende masse som egner seg til landbruksformål, nydyrking, bedre arrondering etc. skal brukes til dette formålet.

Kompenserende tiltak:

Nydyrkingsareal nord for Øverhagen (ca. 100 da)

Innkjøpt av Vegvesenet og solgt til berørte jordbrukere

Overskudd av matjord kjøres hit

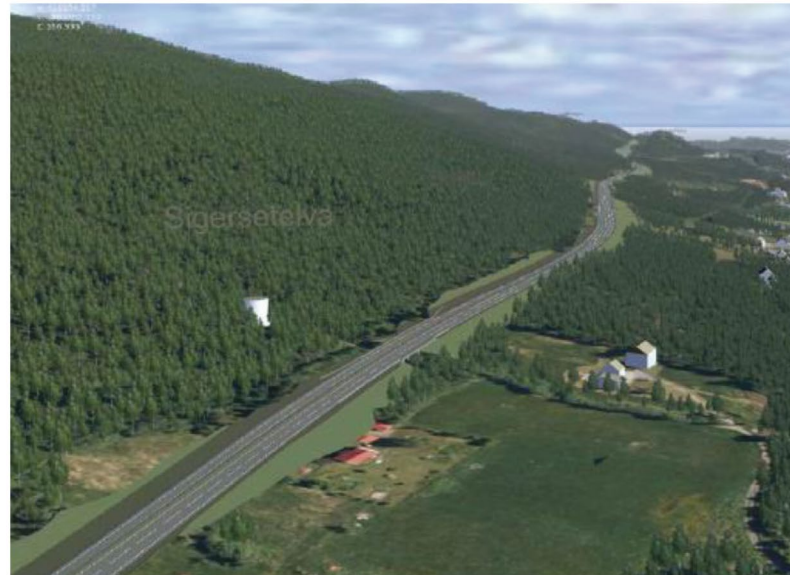


Figur 1: Fordeling av arealer. Rød farge skal til gnr 54 bnr 8 og blå farge skal til gnr 54 bnr 3

Konkurransesgrunnlag/kontrakt legger føringer for utførende entreprenør



Kontrakt



Prosjekt: E39 Lønset - Hjelset

Molde kommune

Konkurransesgrunnlag/kontrakt totalentreprise:

4.5 Oppbygging av områder som skal brukes til landbruksareal (LNFR-områder)

4.5.1 Generelt

Bekrivelsen omfatter alle områder som ifølge vedtatte reguleringsplaner er regulert til «Landbruks-, natur-, og friluftsmål samt reindrift (LNFR)» og som samtidig inngår i vegfyllinger utenfor viltgjerdene, der det blir plassert viltgjerd i prosjektet, eller som midlertidig benyttes i prosjektet i form av riggområder, deponier, interimsveger, mv. Overgangen til eksisterende terreng skal avrundes.

På midlertidige beslaglagte arealer skal toppjord fjernes før øvrige arbeider påbegynnes i området. Det tillates ikke kjøring, lagring av masser eller materiell på et område før toppjorden er fjernet. På dyrket mark og beitemark skal midlertidige anleggsveier og rigg-/lagerplasser fundamenteres slik at ivaretagelse av undergrunnen sikres og at arealet blir mulig å istandsette etterpå. Det skal påregnes bruk av duk for å separere tilførte masser fra undergrunnen.

Det skilles mellom toppjord på dyrket mark (matjord), toppjord på beitemark, toppjord på slåttemark og toppjord fra skog og øvrige arealer (revegeteringsmasser),

Toppjord skal tas av og lagres i egne ranker langs strekningen. Rankene skal maks være 2 meter høye, og maks 8 meter brede. Rankene skal ikke komprimeres verken på toppen eller sideveis for å unngå anaerobe forhold i jorda. All håndtering av matjord skal utføres i tørt vær og når jorda er tilnærmet tørr, for å unngå uheldig komprimering

All toppjord skal tas vare på og skal som hovedregel rankes innenfor anleggsområdet nært opprinnelsesstedet og på den eiendommen jord er hentet fra. Dersom dette ikke lar seg gjøre skal det sikres at jord fra ulike eiendommer ikke blandes. Dette gjøres ved at ranker merkes med gårds- og bruksnummer, alternativt kart/GPS-koordinater, slik at jord blir tilbakeført til opprinnelig eiendom. Maskiner, lastebiler o.l. skal rengjøres etter transport av jord fra ulike eiendommer.

4.5.2 Avtaking og håndtering av landbruksjord/matjord

Matjord skal håndteres bevisst på grunn av frøkildene og organismene i denne. Utførelsen skal være i henhold til *Forskrift om planter og tiltak mot planteskadegjørere*. Entreprenøren er ansvarlig for å innhente nødvendige data og håndtere ovenstående gjennom prosjekteringen og utførelsen.

Avtaking av toppjord/matjord skal foregå på følgende måte:

- Toppjorden/matjordlaget, A-sjikt (ca 30-40 cm, vil variere lokalt og må undersøkes av entreprenøren forut for jobben på eiendommen), tas av og skal ikke blandes med underliggende jord med lavere moldinnhold. Matjorda skal holdes fri for ugress fra den er lagt i mellomlager/ranke og fram til den er utlagt.
- Underliggende lag, B-sjikt (forvitret jord med strukturutvikling, finnes i varierende tykkelse og må kartlegges av entreprenøren før jobben startes), tas av og lagres i egne ranker. B-sjikt skal ikke blandes med dypere liggende grunnjord eller matjord.

Overskuddsmasser av toppjord skal rankes opp ved nydyrkingsområdet ovenfor Øvrehagen massetak. Eventuell matjord som blir overflødig etter at nydyrkingsområdet har fått tilført tilstrekkelig mengde toppjord, tilfaller grunneier og skal vederlagsfritt for grunneier transporteres inntil 1000 meter innenfor samme eiendom til sted anvist av grunneier. Der det er fare for jordpakking og/eller skade på jordbruksdrenering skal transport av matjord foregå på frossen mark. Evt. skader på jordbruksdrenering er entreprenørens ansvar. Entreprenøren skal utbedre en hver skade på eksisterende anlegg. Kontakt til grunneier avtales med byggherren i god tid, før jobben utføres. Avtaler med grunneier skal skje skriftlig og avtaler skal legges frem for byggherren på forhånd.

4.5.3 Tilbakeføring av dyrket mark

Landbruksarealene skal ha matjordlag på minst 30 cm, og underliggende lag/B-sjikt skal være på minst 60 cm, total jorddybde minst 90 cm. Det skal ikke være stein med $D > 100$ mm i B-sjiktet. Underliggende lag/B-sjikt skal gjennomgrubbes for å løse opp jordstrukturen og stein fjernes før toppjorda tilbakeføres. Massene skal være tilnærmet tørre ved grubbingen og den skal utføres før jorden leveres tilbake til grunneier.

Entreprenøren skal dokumentere at området er grubbet ved bilder eller tilsvarende. Dokumentasjonen skal forelegges byggherren og inngå som en del av den samlede dokumentasjon for anlegget.

Entreprenøren er ansvarlig for detaljprosjektering av alle områder som skal tilbakeføres eller opparbeides til dyrket mark. I dette inngår blant annet:

- Koteplaner
- Ivaretagelse av eksisterende jordbruksdrenering, vanningsanlegg og annen jordbruksinfrastruktur som blir berørt – se avsnitt 6.1.3.
- Nødvendige uttrekk av drens- og overflatevann, inklusive dimensjonering og eventuell oppgradering/ utskifting av eksisterende overvannsledninger nedstrøms.
- Registrering og oppbygging av jordprofilen tilpasset forholdene på den enkelte eiendom, etter retningslinjer i etterfølgende avsnitt.
- Ved kryssinger av veg legges vanningsanlegg i varerør.

Nydyrking, jordarbeider og all tilbakeføring til dyrket mark skal prosjekteres med nye kotehøyder og uttrekk. Prosjektert løsning legges frem for byggherren, se også tidligere omtalte krav til gjennomsyn.

Entreprenøren er ansvarlig for å påvise eksisterende jordbruksdrenering og sikre at dette ikke skades under utføring av arbeidene.

Eksempel gjennomføring: Rv70 Elverhøybrua (2023-24)



Vedlegg 1:

Avtalte punkter om mellomlagring av dyrkajord og tilbakeføring av denne:

- 1) For all dyrkajord som berøres av riggområde og bygging av ny Elverhøy bru, både på offentlig og privat grunn, er følgende forhold avtalt:**
 - a. Matjord A-sjiktet og mellomlaget B-sjiktet rankes hver for seg
 - b. A og B må varig merkes for å unngå feil/sammenblanding ved tilbakeføring
 - c. Det skal legges duk under matjorda, slik at den ikke blander seg sammen med annen jord. Gjøres i samarbeid med grunneier.
 - d. Matjord lagres nærmest mulig der den fjernes fra og alltid innenfor samme eiendom
 - e. Mellomlagring av jord skal skje i ranker med høyde på inntil 2 meter
 - f. Rankene skal sås med grasfrøblanding så snart dette lar seg gjøre
 - g. Rankene skal sprøytes mot frøgras ved behov
 - h. Rankene skal legges i en retning. Dette vil minimere faren for oppdemming av vann
 - i. All kjøring på anleggsområdet skal avgrenses til et absolutt minimum

2) Drenering av innmark:

- a. Eksisterende drensanlegg som blir berørt skal enten settes tilbake i minst like god stand som før anleggsarbeidene startet, eller det skal etableres et helt nytt drensanlegg
- b. Drenering etableres med tilstrekkelig kapasitet
- c. Alle overvannsledninger og drensledninger skal ha ordnet avløp, f.eks. avløpskum med lett tilgang for gjennomspyling av drensrør
- d. Tiltakshaver og entreprenør er sammen ansvarlige for at drensanlegget fungerer tilfredsstillende i garantitiden

3) Tilbakeføring av jord:

- a. Tilbakeføring skal utføres i to etapper. Mellomlaget B-sjiktet skal tilbakeføres i sin helhet før matjord A-sjiktet legges ut
- b. Jord skal legges ut ved hjelp av hjullaster eller gravemaskin. Kjøring skal bare foregå på C-sjiktet eller på kjøreveier en etablerer. Etter at A-laget er lagt ut skal det ikke kjøres med maskiner fra entreprenør på denne. Jorda skal strøs utover uten unødig klapping, glatting, pussing eller komprimering
- c. Bulldoser skal ikke brukes da kombinasjon av vibrasjoner og eltingen ødelegger jordstrukturen
- d. Så langt det kan gjøres må det ikke arbeides med våt jord

21.3 D-D1

Avtaking av vegetasjonsdekke og matjord

- a) Omfatter utgraving, opplasting, transport og tipping av vegetasjonsdekke og matjord. Omfatter også ev. mellomlagring eller sideforflytning i ranke. Omfatter også ev. ugressbekjempelse av matjord. Prosessen gjelder overalt hvor vegetasjonsdekke eller matjord finnes innen vegområdet, på arealer som skal benyttes for tilrigging, anleggsveger, sidetak, materialtak og tipp, samt for alle områder hvor det skal utføres skjæring og under fylling uansett fyllingshøyder og uansett skråning av terrenget, eller i henhold til plan. Unntatt er eventuelle arealer angitt i den spesielle beskrivelsen.
- c) Avdekking av større arealer med løsmasser og der det er fare for avrenning som kan føre til forurensning av bekker, elver og vann, skal skje på et tidspunkt med liten fare for avrenning. Vegetasjonsdekke og matjord skal ikke blandes med øvrige materialer eller underliggende masser, og skal behandles slik at den ikke forringes. Jorda skal ikke kjøres i eller behandles slik at jordstrukturen komprimeres eller forringes på annen måte. Vegetasjonsdekket eller matjorden skal lagres på en slik måte at massen dreneres for vann. Jordstrukturen skal etter lagring være slik at den er drenerende for vann og smuldrer lett etter opptørking om våren. Dersom vegetasjonsdekke eller matjord antas å bli liggende lenger enn 2 måneder i vekstsesongen, skal massene legges i løse hauger eller ranker med maksimalt 2,0 meters høyde.
- x) Mengden måles som prosjektert fast volum. Tykkelser mindre enn 0,2 m regnes som 0,2 m. Enhet: m³
- c) Masser som inneholder frø eller rotdeler fra Gullregn og/eller Fagerfredløs skal gjenbrukes i arealer som skjøttes/klippes jevnlig.

m³ 1 500

Nydyrkingsareal Øverhagen



Statens vegvesen



Nydyrkingsareal Øverhagen



Statens vegvesen



Møte mellom jordbrukere, entreprenør og byggherre

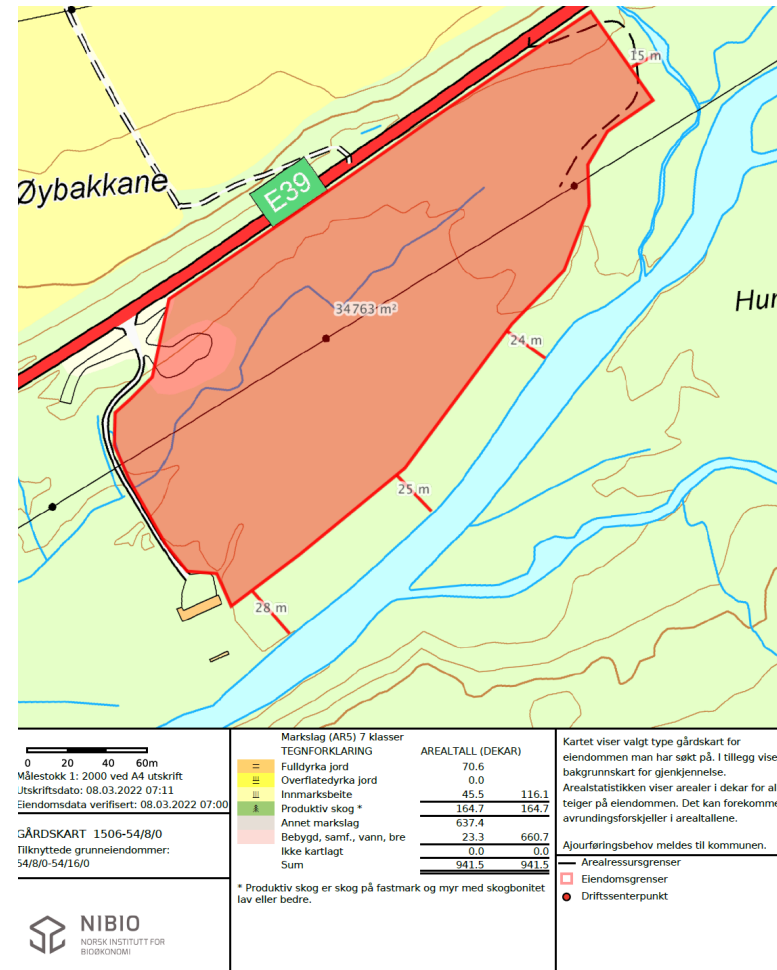


Hjelset – matjord lagt i ranke





Nydyrkingsareal Roaldset – avtalt direkte mellom entreprenør og grunneier (ca. 28 da)



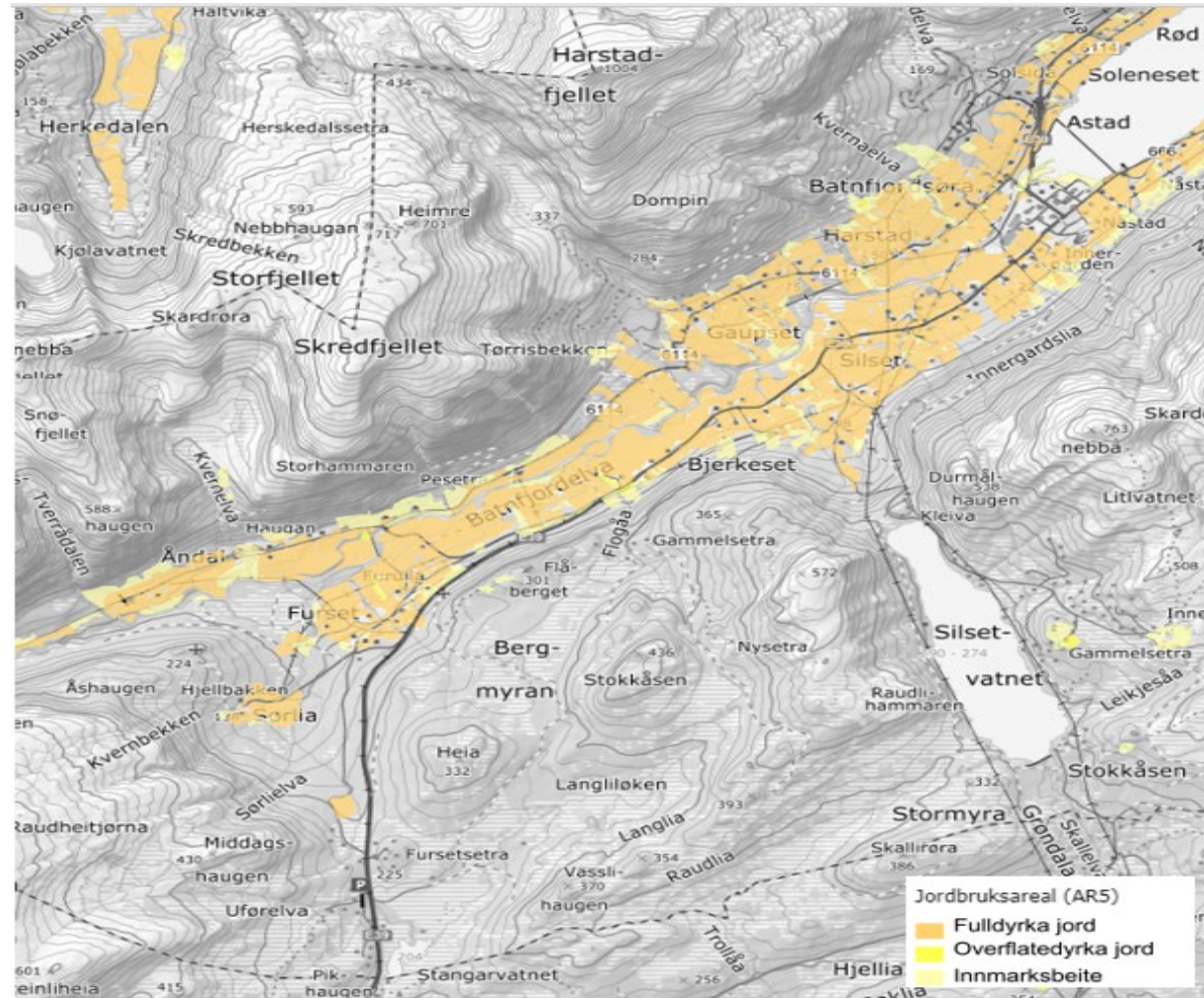
Kompenserende tiltak Roaldset:



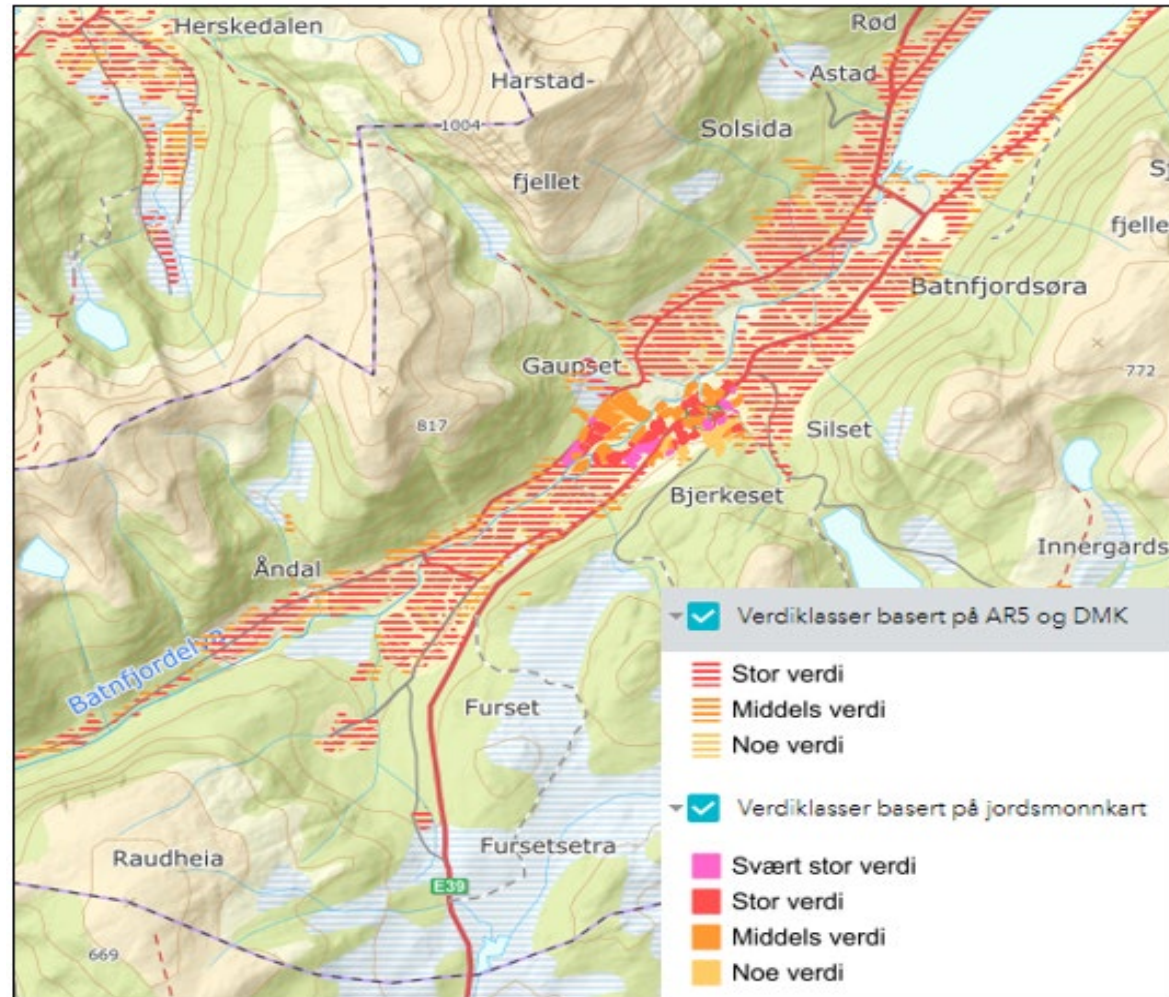
Statens vegvesen



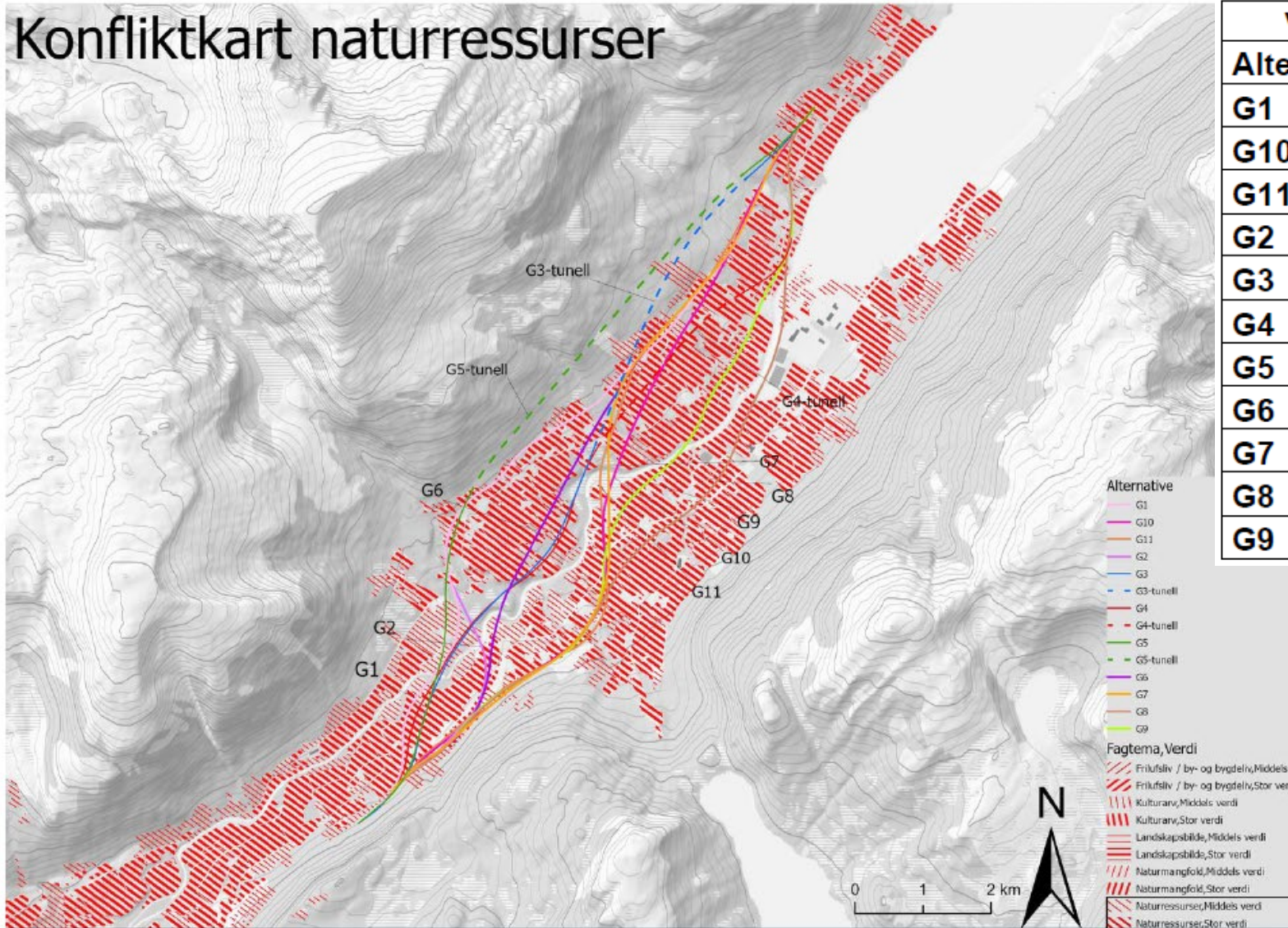
Eksempel planlegging: Jordbruksareal Batnfjord



Verdiklasser jordbruksareal



Konfliktkart naturressurser



Figur 9-11 Sårbarhetskart Naturressurser med vegalternativer.

Veglinje 25 meter bredde mot konfliktkart	
Alternativ	Beslag dekar
G1	100
G10	92
G11	94
G2	100
G3	46
G4	46
G5	48
G6	94
G7	90
G8	104
G9	107

Tabell 9-4 Rangering av alternativene med hensyn til naturressurser.

Rangering	Alternativ
1	G0 - Dagens situasjon
2	G5
3	G3 G4
4	G6, G7
5	G10
6	G8, G11
7	G9
8	G1 G2

9.3.4 Anbefaling for videre planarbeid

Avbøtende tiltak.

- Etablere avkjøringslommer og kryssmulighet for landbruk der det er behov for å sikre enkel adkomst for drift. Dette gjelder også mulighet for beitedyr til å krysse over/under vegen.
- Etablering av ny dyrket mark med jord fra arealer som beslaglegges.
- Etablere kjøretraseer/veger for landbruksmaskiner parallelt med hovedveg der det er hensiktsmessig i forhold til adkomst.
- Benytte mur for å redusere arealbeslag av jordbruksareal. Alternativt kan en også vurdere å slake ut skråningene, slik at det kan dyrkes inn til veien.
- Makesifte av jordbruksarealer.
- Sikre eksisterende dreneringssystem på landbruksarealer som påvirkes av tiltaket

Usikkerhet / Behov for videre undersøkelser

- For en best mulig detaljprosjektering med minst mulig tap av den mest verdifulle jorda anbefales det at jordsmonnkartlegging foretas. Dette kan bestilles utført av NIBIO.
- Det bør lages en matjordplan for omdisponering av matjord i forbindelse med detaljprosjektering.
- Det er usikkert hvordan bruksmønster på jordene er i løpet av sesongen i forhold til forflytning av beitedyr mellom jorder.

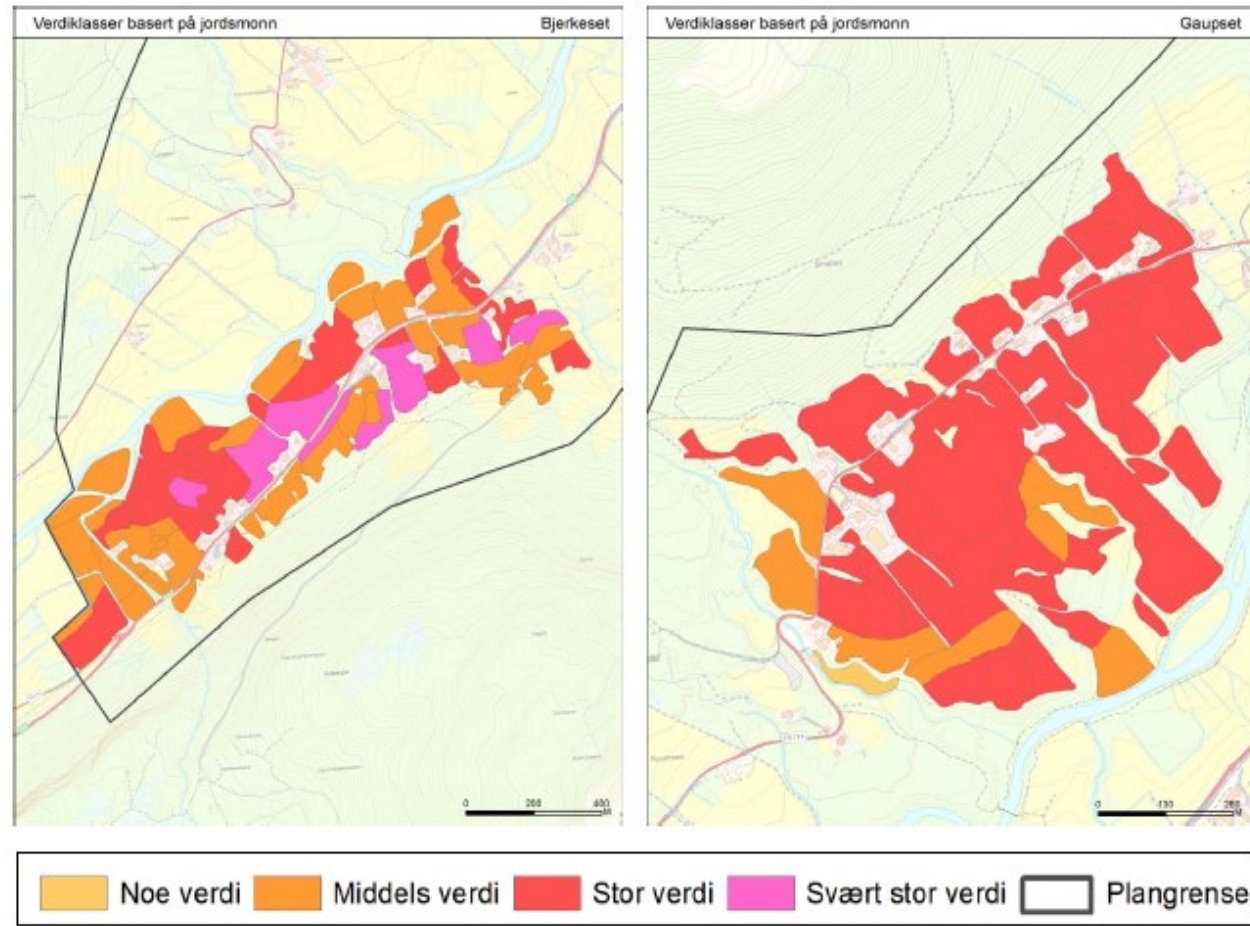
Verdiklasser for jordbruksareal

Verdiklasser basert på jordsmonnkart langs aksen E39 Astad-Bjerkeset

NIBIO RAPPORT | VOL. 9 | NR. 19 | 2023



Verdiklasser



Figur 4. Verdiklasser basert på jordsmonnkart for lokalitetene Bjerkaset og Gaupset i Gjemnes kommune.



Figur 5. Verdiklasser basert på jordsmonnkart for lokalitetene Harstad, Nyjordet, Silset og Solsida i Gjemnes kommune.

Jordbruksareal = «naturressurs» i konfliktvurderingen

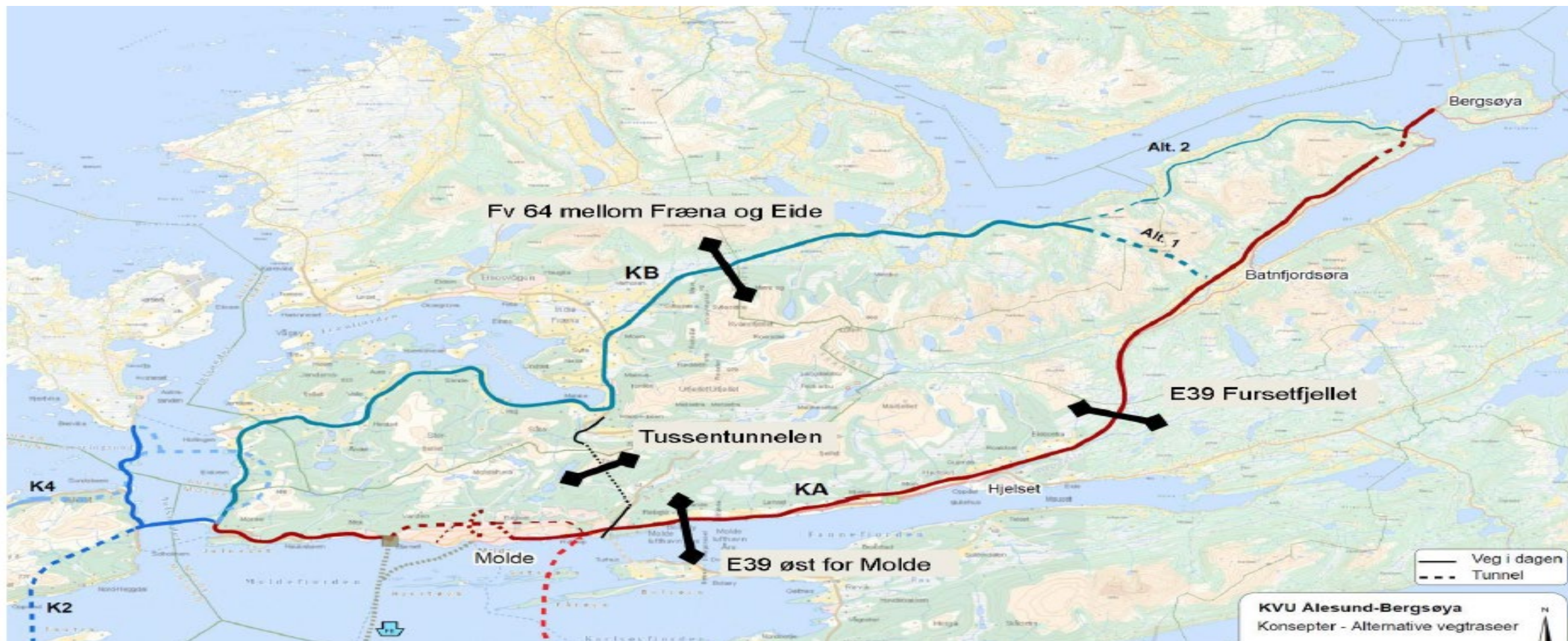
Sammenstilling:	G1	G2	G3	G4	G5	G6	G7	G8	G9	G10	G11
Lengde totalt (m)	6 020	6 080	5 820	4 720	5 900	5 400	5 680	5 760	5 710	5 430	5 640
Veg i dagen (m)	5 810	5 750	3 660	3 270	3 020	5 050	5 310	5 560	5 460	5 110	5 320
Tunnel (m)	0	0	2 100	1 390	2 820	0	0	0	0	0	0
Bruer (m)	210	330	60	60	60	350	370	200	250	320	320
Portal -kulvert / Miljøtunnel (m)	75 / 50	75 / 50	75 / 0	75 / 0	115 / 0	75 / 50	50 / 50	30 / 0	100 / 0	125 / 50	160 / 50
Mulig kombinasjon med alternativ			G6	G6		G3 og G4	G11				G7
Silingskriterier											
<i>Trafikale forhold:</i>											
Pri av E39 og min konfliktpunkter											
Minimere barrierewirkning av E39											
<i>Vegutforming:</i>											
Teknisk utfordring											
Sikkerhet											
Hastighet											
Kostnader:											
Utbyggingskostnad (P50) mill 2021 kr*	981	1029	1326	1131	1506	1021	1190	1103	1070	972	998
Anleggsgjennomføring											
Geotekniske forhold											
<i>Andre forhold (obs egen skala)</i>											
Arealbruk											
Landskapsbilde											
Friluftsliv/by- og bygdeliv											
Kulturarv											
Naturmangfold											
Naturressurser											
Klima											

Tabell 1-3 Sammenstilling og vurdering av alternativene

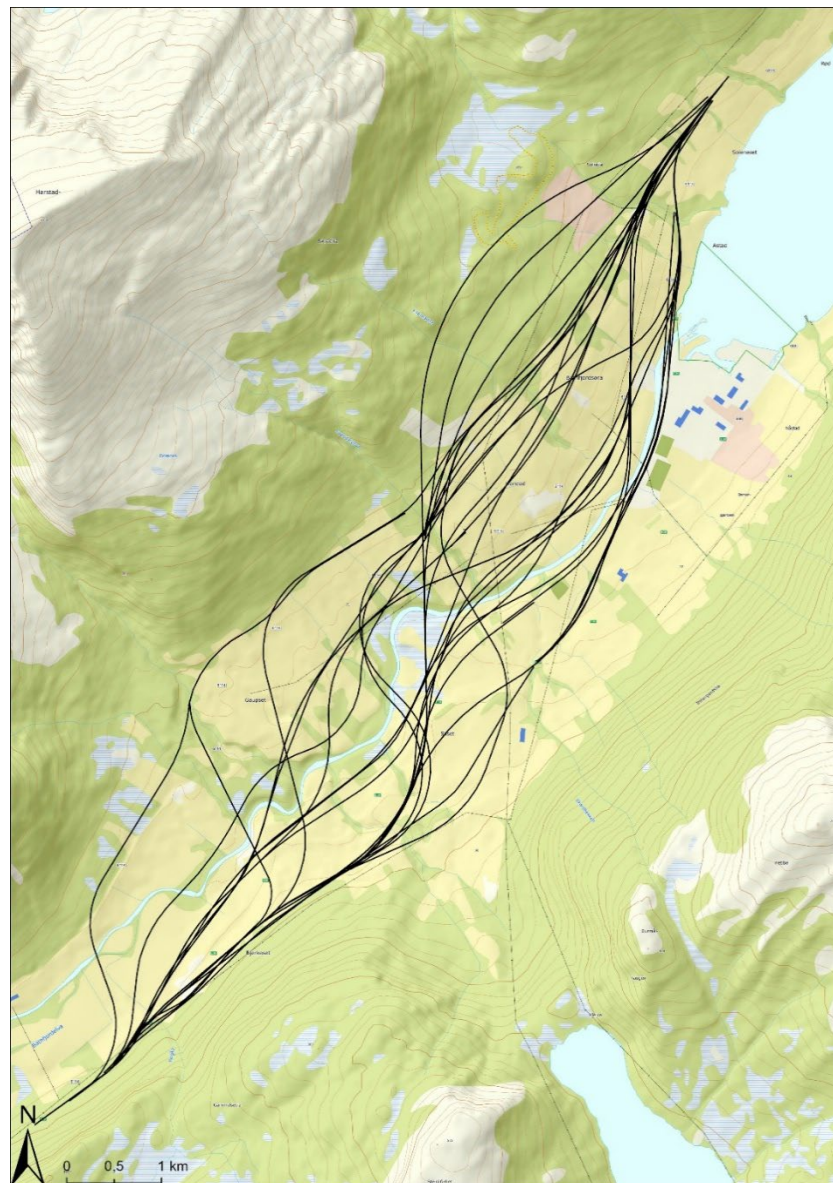


STATUS FOR PLANLEGGING AV E39 ASTAD -BJERKESET

Grunnlag: KVV Ålesund–Bergsøya (2011) : Trase «KA» (rød linje) langs dagens E39 klart best



Idéutvikling 2016-2017 (i forbindelse med kommuneplanens arealdel for Gjemnes)





Figur 17 Tilrådd hovudkonsept for ny E39



Statens vegvesen

Politisk grunnlag:

Nasjonal Transportplan (NTP) 2022-2033

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen:

13.09.2021 – Innst. 653 S (2020-2021):

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Fremskrittspartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, merker seg at Møre og Romsdal fylke ønsker å omprioritere midler fra utbedringsstrekningene E39 Hjelset–Bjerkeset og heller bygge ut strekningen E39 Astad–Bjerkeset....

...Flertallet er positive til ønsket om å omprioritere midlene slik Møre og Romsdal fylke ønsker, og vil be regjeringen vurdere dette i det videre arbeidet med E39. Om nødvendig må det også omfatte utbedringsstrekningen E39 Bergsøya–Øygarden.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet viser til Senterpartiets opplegg for NTP, der det foreslås 500 mill. kroner til E39 Astad–Bjerkeset i første periode.

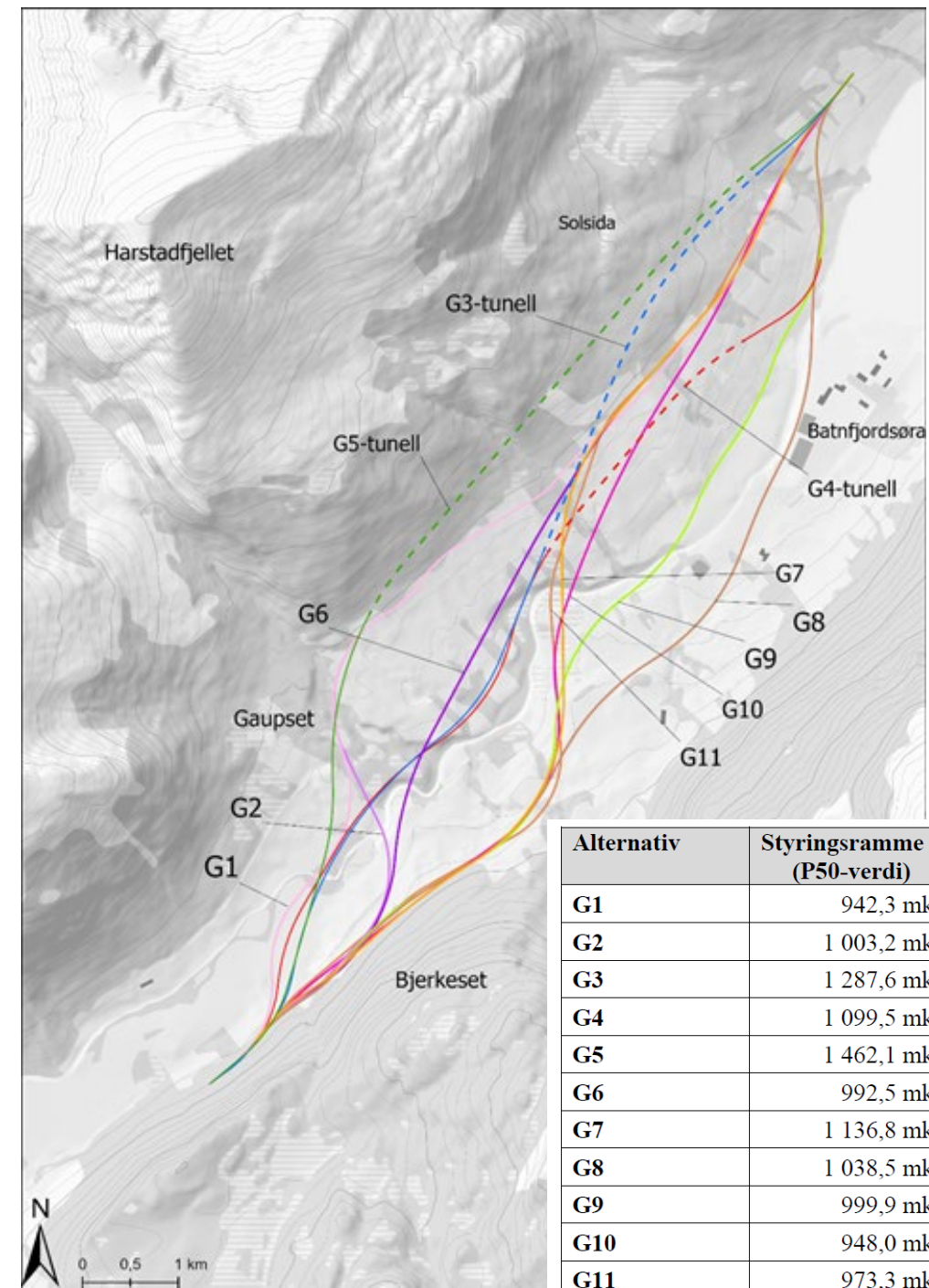
Kommunestyrets vedtak

1. Kommunestyret vedtar at ny E39 Astad – Bjerkeset gjennomføres som en reguleringsplan med tilhørende konsekvensutredning og silingsrapport, uten at det utarbeides en kommunedelplan for traséen først.
2. Kommunestyret stiller krav til Statens Vegvesen om at det skal legges opp til ekstra medvirkning i reguleringsprosessen
3. Kommunestyret forutsetter at kommunen involveres i alternative traseer som skal belyses i silingsrapporten
4. Kommunestyret forutsetter at hvis vedtatt vegtrase i kommuneplanens arealdel blir valgt, skal to kryss og miljøtunell forbi Solsida gjennomføres.
5. Kommunestyret forutsetter at vegtrase blir bygd slik at den tar rimelige hensyn til jordvernet og landbruksinteressene i området.

Forberedelse til planprosess startet opp vinter 2022:

11 alternativer «sortert» ut vår/sommer 2022 og sammenlignet i silingsrapport:

- G1: I skogkanten over Gaupset/elvekryssing Bjerkeset
- G2: I skogkanten over Gaupset/elvekryssing Bjerkeset nord
- G3: 2,1 km tunnel** (veg kan kombineres med G6)
- G4: 1,4 km tunnel** (som foreslått av bondelaget m.fl.)
- G5: 2,8 km tunnel** elvekryssing Bjerkeset
- G6: Veg mellom Harstad/Gaupset/elvekryssing Bjerkeset nord
- G7: ca. som G11, men annen vertikalkurvatur
- G8: elvekryssing ved sentrum, veg sør for elva
- G9: veg sør for Harstad, elvekryssing sør for Harstad
- G10: variant av G11
- G11: tilrådd linje i kommuneplan/prosess 2017



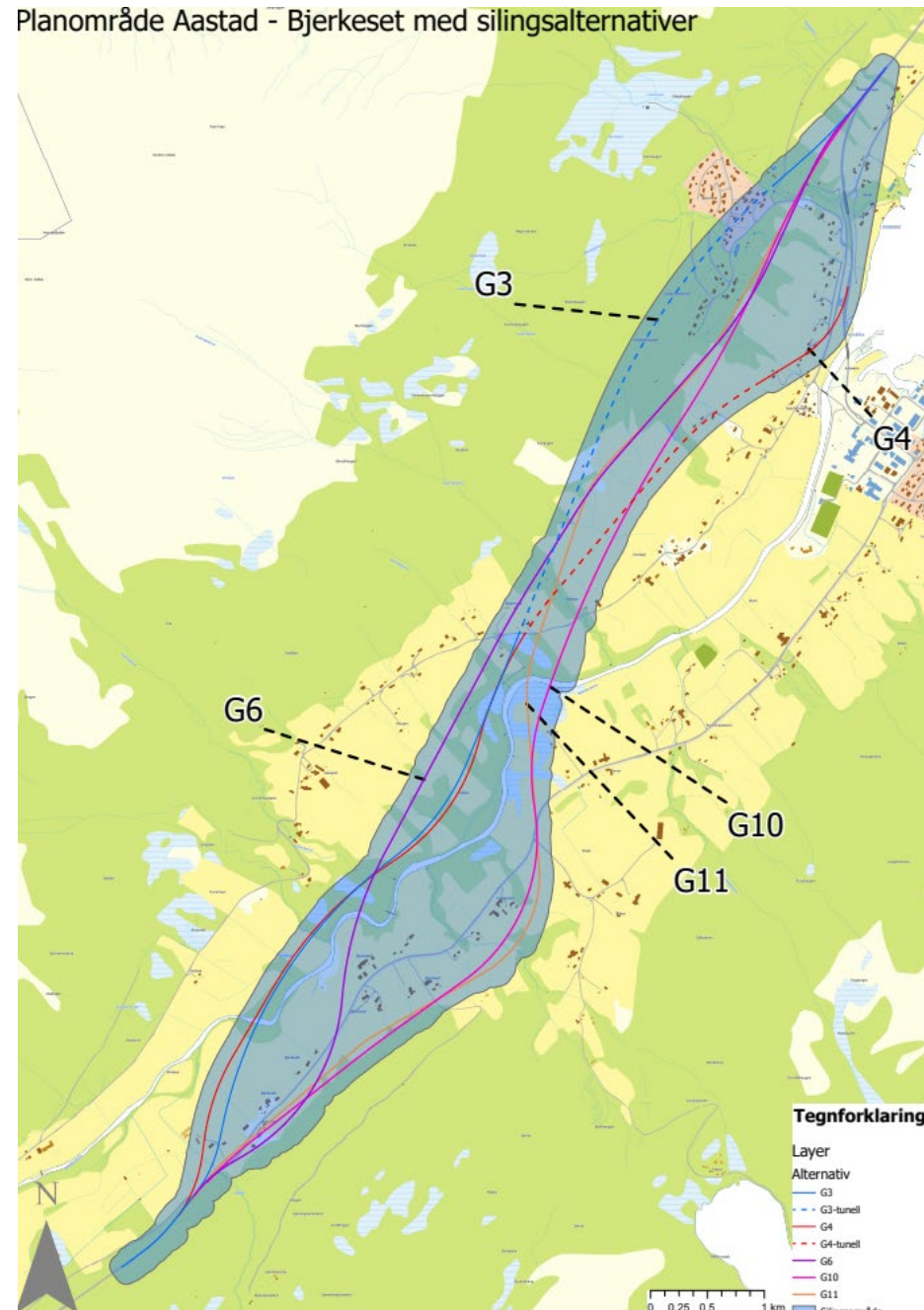
«Konfliktvurdering»/Grov konsekvensutredning iht. V712

Sammenstilling:	G1	G2	G3	G4	G5	G6	G7	G8	G9	G10	G11
Lengde totalt (m)	6 020	6 080	5 820	4 720	5 900	5 400	5 680	5 760	5 710	5 430	5 640
Veg i dagen (m)	5 810	5 750	3 660	3 270	3 020	5 050	5 310	5 560	5 460	5 110	5 320
Tunnel (m)	0	0	2 100	1 390	2 820	0	0	0	0	0	0
Bruer (m)	210	330	60	60	60	350	370	200	250	320	320
Portal -kulvert / Miljøtunell (m)	75 / 50	75 / 50	75 / 0	75 / 0	115 / 0	75 / 50	50 / 50	30 / 0	100 / 0	125 / 50	160 / 50
Mulig kombinasjon med alternativ			G6	G6		G3 og G4	G11				G7
Sifingskriterier											
<i>Trafikale forhold:</i>											
Pri av E39 og min konfliktpunkter											
Minimere barrierewirkning av E39											
<i>Vegutforming:</i>											
Teknisk utfordring											
Sikkerhet											
Hastighet											
Kostnader:											
Utbyggingskostnad (P50) mill 2021 kr*	981	1029	1326	1131	1506	1021	1190	1103	1070	972	998
Anleggsgjennomføring											
Geotekniske forhold											
<i>Andre forhold (obs egen skala)</i>											
Arealbruk											
Landskapsbilde											
Friluftsliv/by- og bygdeliv											
Kulturarv											
Naturmangfold											
Naturressurser											
Klima											

Tabell 1-3 Sammenstilling og vurdering av alternativene

Anbefaling fra silingsrapporten

I silingsrapporten ble det anbefalt å gå videre med **alternativ G4, G6 og G10/G11** inn i neste planfase og at en etablerte en "korridor" rundt disse som planområdet som det nå er varslet oppstart planarbeid for. Det ble også anbefalt at **alternativ G3** ble tatt med inn som et mulig tunnelalternativ.



Varslingsområdet:

Fra Astad i nordøst til
kommunegrensa på Fursetfjellet i
sør



Statens vegvesen

COWI

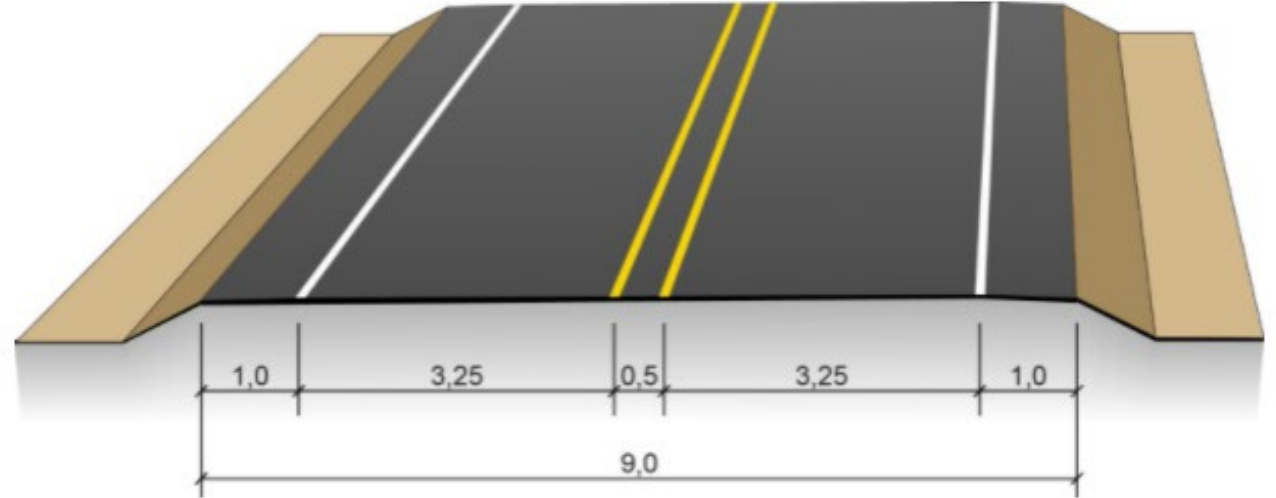
Vegstandard:


- H1 Standard : 9,0 m iht. håndbok N100
- ÅDT < 4000
- 90km/t
- Avkjørselsfri
- To kryss

- Videre utredninger:
 - Detaljering kryssområder Astad og Silset/Bjerkeset
 - Forbikjøringsstrekninger (ikke eget felt)
 - Fursetfjellet (kollektiv, parkering, planfri kryssing)
 - Planfrie løsninger for skog- og landbruk

- Overordnet mål:
 - 30 km med 90 km/t mellom Lønset og Høgsettunnelen

Figur 3.1 — Tverrprofil for H1 (mål i m).





Planprogram for reguleringsplan med konsekvensutredning

E39 Astad – Bjerkeset – Fursetfjellet



Statens vegvesen Utbygging

Dato: August 2023

Utdrag av innspill i høring til planprogram m/silingsrapport:

- **Fra Statsforvalteren i Møre og Romsdal:**
- Av hensyn til landbruksinteresser bør alt G6 og G10/11 utredes med tunnelalternativ og tas inn i planprogrammet. Det [varsles innsigelse](#) dersom det ikke vurderes tunnelalternativ på de anbefalte alternativene og dersom det ikke er tatt hensyn til landbruksinteressene i tilstrekkelig grad.

- **Fra Møre og Romsdal Fylkeskommune:**
- Det bes om at alle vegalternativene blir utredet med tunnel og at det blir utredet et alternativ som ikke innebærer ny trasé (oppgradering av eksisterende trasé).

- **Fra Nordmøre Interkommunalt politisk råd (NIPR):**
- Mener at den beste løsningen er mest mulig vei i tunnel. Dette gjør at tettstedet og handelsområdet kan utvikle seg sammenhengende. Det vil bli mindre støy for boligområdene (blålys, tungtrafikk ol.)
- Opptatt av at ny E39 blir realisert raskest mulig.
- Opptatt av at ny veg tar hensyn til at gårdsbrukene langs strekningen opprettholdes på best mulig måte og at matjorden forringes minst mulig.

- **Fra Gjemnes bondelag, Batnfjord bygdelag, Solsida velforening, Gjemnes og Tingvoll bonde- og småbrukarlag og Bjerkely bygdelag:**
- Ønske om tunnel (så lang som mulig). Det bør vurderes å utvide planområdet slik at en kan se på tunnelløsning som kan komme ut i dagen ved Kvennelva ved Gaupset.

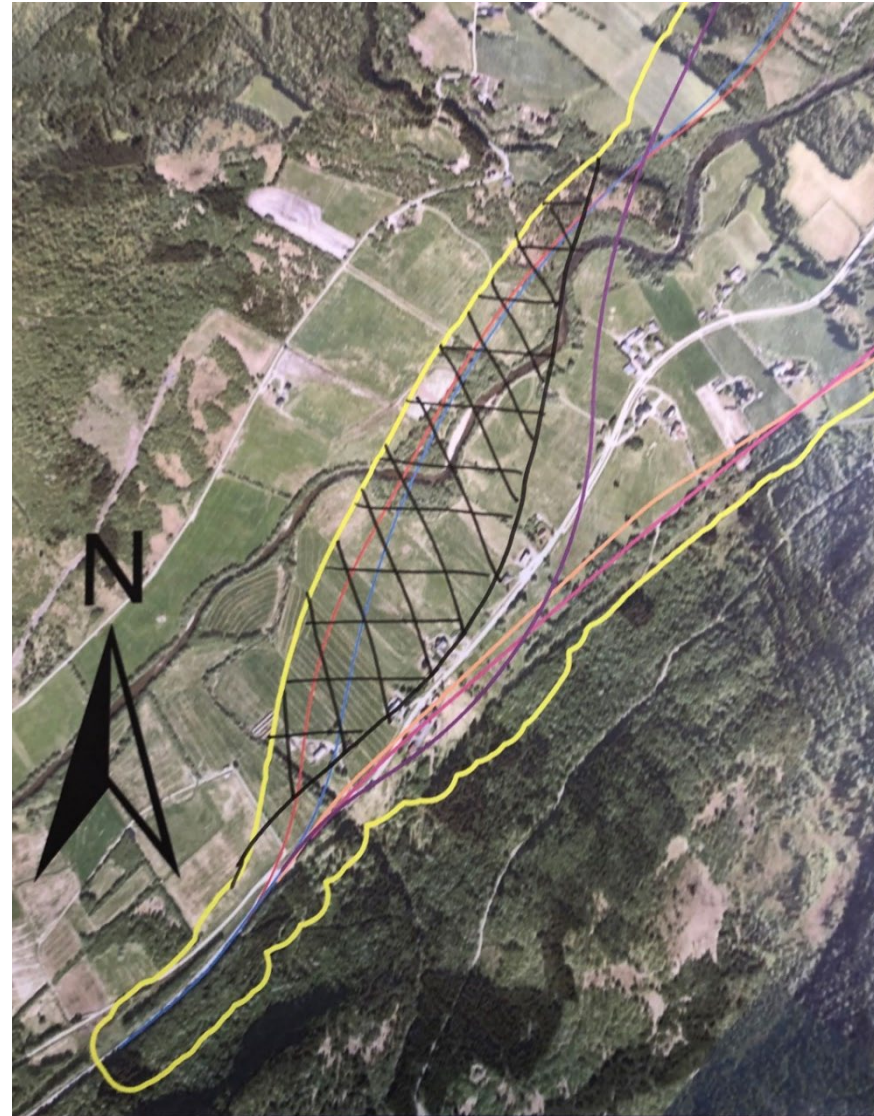
Fortsatt siling:

Flere grunnboringer og analyser av kvikkleiresone Bjerkeset høst/vinter 2022

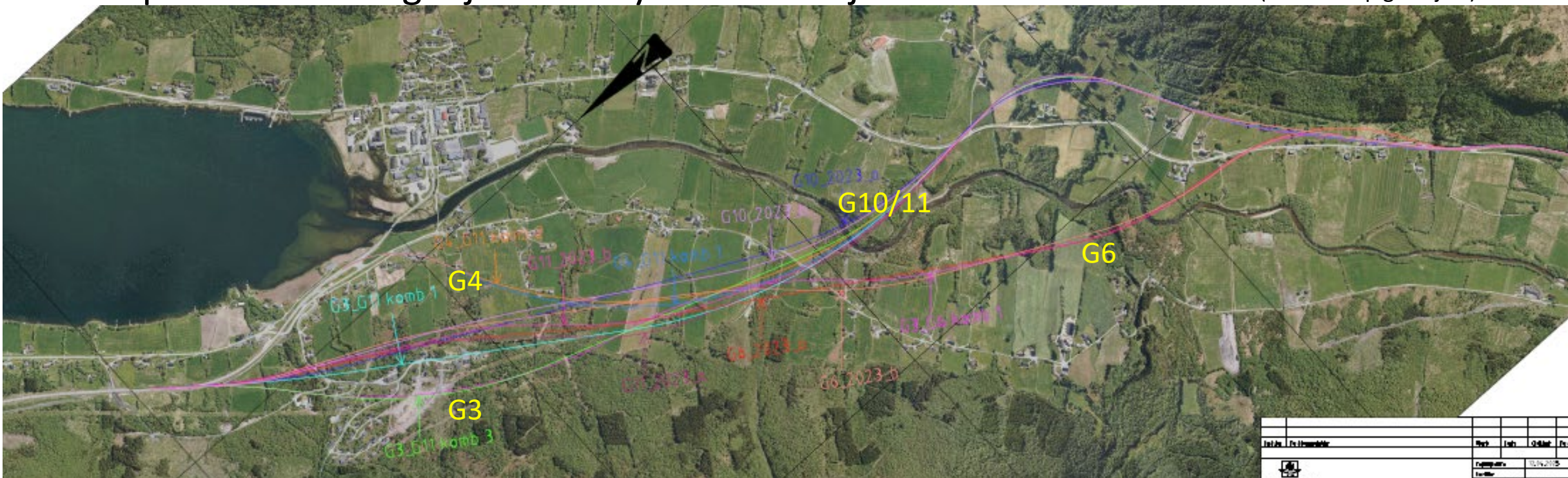
-resultat: skravert område siles ut



Statens vegvesen



Optimaliserte veglinjer med nye kombinasjoner innenfor korridor (NB: foreløpige linjer!)



Alternativ	Lengde totalt	Veg i dagen	Tunnel	Bruer og kulverter	Portaler	Miljø-tunnel
G3_G6 komb 1	5844	4315	1340	309	40	0
G3_G11 komb 3	6025	4354	1390	401	40	0
G4_G11 komb 3	5257	4051	1000	466	40	0
G4_G6 komb 1	5060	4064	880	386	40	0
G6 2023 a1	5804	4680	940	424	40	0
G6 2023 b	5815	5501		474	0	50
G11 2023 a1	6022	4646	1160	506	40	0
G11 2023 b	6011	5505		601	0	50

Alternativ	Styringsramme (P50-verdi)
1 - G3_G6 komb 1	1,596 mrd
2 - G3_G11 komb 3	1,684 mrd
3 - G4_G11 komb 3	1,708 mrd
4 - G4_G6 komb 1	1,710 mrd
5 - G6 2023 a1	1,751 mrd
6 - G6 2023 b	1,307 mrd
7 - G11 2023 a1	1,763 mrd
8 - G11 2023 b	1,473 mrd

FORELØPIG

Linjer

«Finsiling» av optimaliserte linjer, november 2023

1.4 Sammenstilling av alternativer etter vurderinger

Vurderingen av de ulike alternativene er beskrevet i kapittel 3.

Sammenstilling	G3_G6 komb 1	G3_G11 komb 3	G4_G6 komb 1	G4_G11 komb 3	G6_2023_a1	G6_2023_b	G11_2023_a1	G11_2023_b
Lengde totalt (m)	5844	6025	5060	5257	5804	5815	6022	6011
Veg i dagen (m)	4315	4354	4064	4051	4680	5501	4646	5505
Tunnel (m)	1340	1390	880	1000	940	-	1160	-
Bruer og kulverter	309	401	386	466	424	474	506	601
Portaler	40	40	40	40	40	-	40	-
Miljøtunnel	-	-	-	-	-	50	-	50
Silingskriterier								
<i>Trafikale forhold</i>								
Pri. av E39 og min. konfliktpunkter								
Minimerer barrierevirkning av E39								
<i>Vegutforming</i>								
Teknisk utfordring								
Sikkerhet								
Hastighet								
Kostnader								
Utbyggingskostnad (P50) mrd 2022 kr	1,596 mrd	1,684 mrd	1,710 mrd	1,708 mrd	1,751 mrd	1,307 mrd	1,763 mrd.	1,473 mrd
Anleggsgjennomføring								
Geotekniske forhold								
<i>Andre forhold (obs egen skala)</i>								
Arealbruk								
Landskapsbilde								
Friluftsliv/by- og bygdeliv								
Kulturarv								
Naturmangfold								
Naturressurser	91	109	113	123	97	113	114	121
Klima								

Tabell 1-4 Sammenstilling og vurdering av alternativene

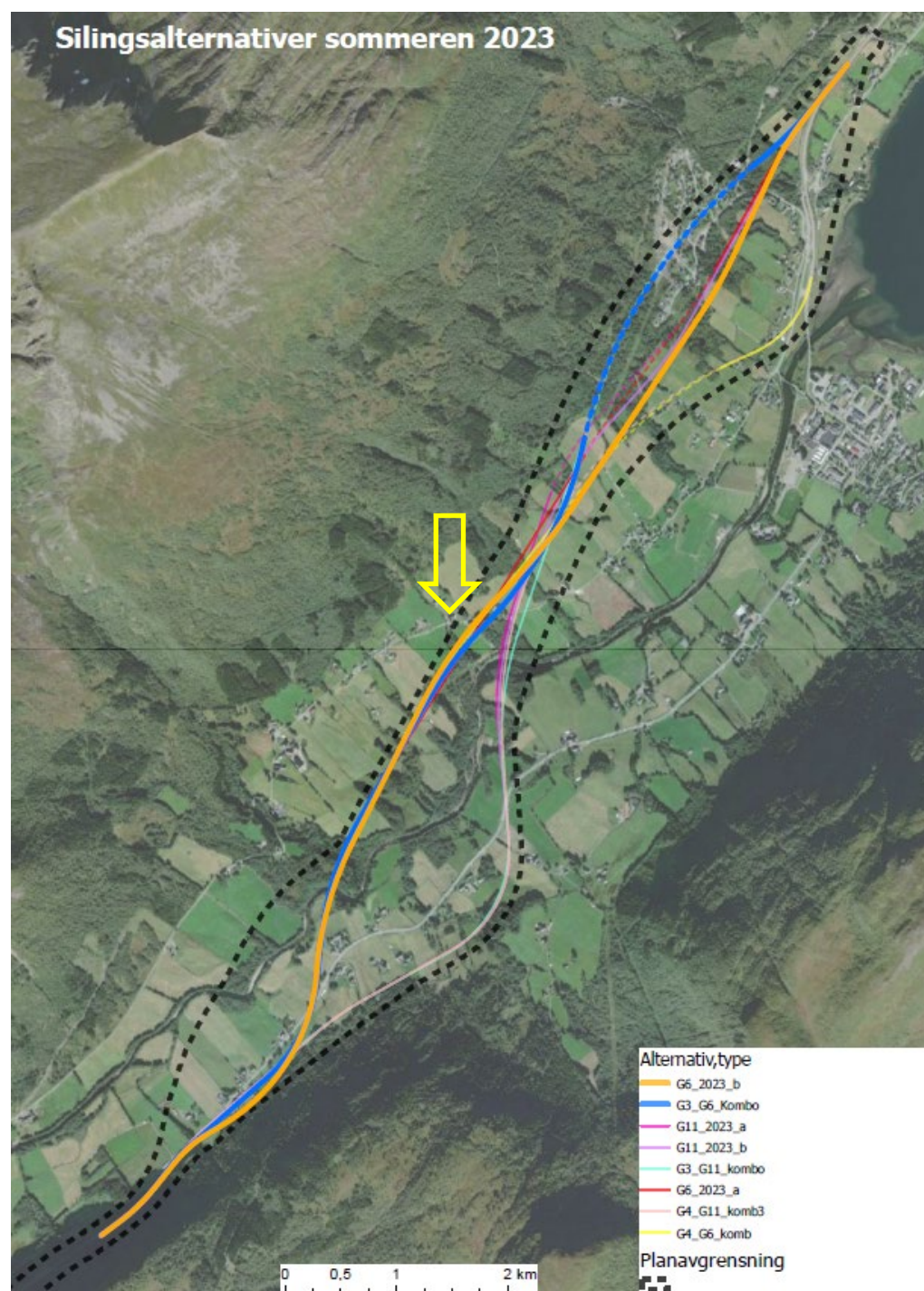
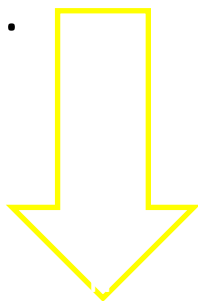
Tall = arealbeslag dyrka mark
I tillegg: fragmentering av areal

Anbefalte alternativer;

Oransje: veg i dagen + 50 m betongtunnel

Blå: veg i dagen + ca.1340 m fjelltunnel

Felles veglinje sørover fra ca. pila.



Framdriftsplan E39 Astad-Bjerkeset(-Fursetfjellet)

Milepæler	Tidspunkt
Utarbeidelse av Silingsrapport og politisk behandling av denne	August/september 2022
Forslag til planprogram oversendes kommunen til behandling	November 2022
Høring av forslag planprogram og varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid (6 uker)	Januar/februar 2023
Fastsetting av planprogram	November 2023
Vurdering av optimaliserte veglinjer (nye kombinasjoner etter siling)	Oktober 2023-januar 2024
Utarbeiding av planforslag med konsekvensutredninger	Januar – juni/juli 2024
Kommunen behandler og vedtar planforslag lagt ut på høring	Juni/juli 2024
Høring av planforslag (min. 6 uker)	Juli/august 2024
Gjennomgang av merknader og ev. revidering av planforslag	August/september 2024
Endelig planforslag behandles i kommunen	September/oktober 2024
Vedtak av reguleringsplan kommunestyret	November 2024

Styringsrammer:

- Rammer for planleggingen ble gitt av Vegdirektoratet (VD) *desember 2022*:
 - **Styringsmålet** satt til 973 mill. 2021-kr
Dette tilsvarer 1111 mill. 2022-kr (14,2 % indeksregulering 2021-2022)
 - Det tas høyde for G11-alternativet (*veg i dagen*)
 - Det utredes i tillegg et *alternativ med tunnel* innenfor planområdet
 - Statens vegvesen skal fremme innsigelse til alternativet med tunnel

- Nytt styringsmål må settes av VD:
 - før innsigelse evt. kan trekkes
 - før planforslag kan fremmes (pga. økte kostnader for begge alt.)

Realisering av ny E39 Astad-Bjerkeset

- Ny NTP 2025-2036 (**vedtas juni 2024**) : må være med i første periode (2025-2030) for oppstart i nær framtid
- Planlegger ferdigstilling og vedtak av reguleringsplan i løpet av 2024.
- Med vedtatt reguleringsplan i 2024; normalt tidligst bevilgning to år etter, dvs. 2026
- Bevilgning: de årlige statsbudsjettene (Prop 1S)
- Byggetid: ca. 2 år
- Bjerkeset - Fursetfjellet reguleres nå, men er ikke en del av «E39 Bjerkeset-Astad» i NTP 2025-2036. Denne strekningen må finansieres på andre måter, f.eks. som strekningsvise mindre utbedringsprosjekt.