

ALVER KOMMUNE
Postboks 4
5906 FREKHAUG

Dato	05.04.2022
Vår referanse	2022/1580-8
Dykkar referanse	
Sakshandsamar	Ingar Hals
E-post	Ingar.Hals@vlfk.no
Telefon	97473361

Fv. 564 Fløksand - Vikebø, innspel frå advokatfirmaet Harris og APM sitt vedtak i sak 30/22

Vi har frå Alver kommune fått oversendt eit notat frå advokatfirmaet vedr. denne plansaken datert 10. mars og epostar sendt til politikarane i Utval for areal, plan og miljø og Alver kommune 10. mars, 14. mars og 23. mars. Vi har nokre faktaopplysningar og korte vurderingar knytt til dei tema advokatfirmaet Harris tek opp. Vi svarar samtidig ut tema i utval for areal, plan og miljø i Alver kommune sitt vedtak i sak 30/22, som dei fatta etter innspela frå advokatfirmaet Harris:

APM- 030/22 Vedtak:

Saka blir utsatt. APM vil ha utgreidd: Drengrøft på alt 1, har den konsekvensar for Anaromfisk som vandrar frå Brakstadvatnrt til Fløksandelva og til sjøen og tilbake?

Grunnmålingar i alt 1

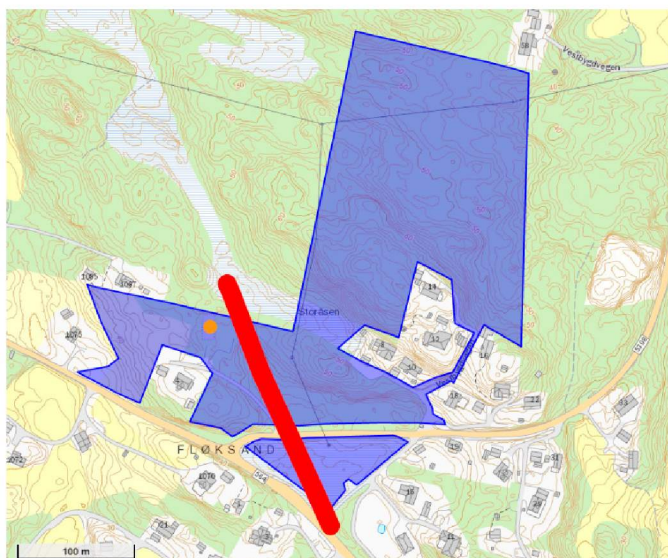
Konsekvensar for eigedomane i Alt 1 og 2

Utvalet ynskjer å sjå begge alternativa, for å få best mulig grunnlag for vedtak.

APM-utvalet ber om synfaring før 2.gongs handsaming.

1. «Alternativ A1 deler ein landbrukseigedom i to og hindrar vidare drift»

Dette gjeld eigedomen 305/10 rett ved krysset mellom Rosslandsvegen og Vestbygdvegen. Ein liten del av eigedomen og bustad på eigedom 305/167, 198 blir i alternativ A1 liggande vest for ny fylkesveg, medan den største delen av eigedomen blir liggjande aust for ny fylkesveg. Nokre skogsvegar og lagringsplass går tapt som følge av bygging av ny fylkesveg.



Figur 1 Eigedomen 305/10, ny veg skissert med raudtt (305/10 har og eit par teiger lengre nord, ved Storavatnet

Dette er eit tema vi i heile planprosessen har vore klar over og vurdert. Vi viser m.a. til vår handsaming av innkomne merknader i «Merknadsskjema». Dette temaet har vore oppe m.a. i merknad frå Bjørnar Fløysand, som er merknad nr. 6 i skjemaet. Deling av eigedomen er der vurdert i pkt. 10 – 14. Vi har vore opne på at bygging av ny fylkesveg vil gje ein deling av eigedomen, og ulempene dette medfører er eit erstatningsrettsleg spørsmål som blir handsama i grunnervvervsprosessen. Ulemper vil bli kompensert i tråd med gjeldande reglar.

I vidare prosess må vi m.a. diskutere om det er mogleg med tilpassingar av drifta slik at ulempene kan bli mindre. Vi vil m.a. tru at med god dialog kan delar av drifta oppretthaldast også i anleggsfasen. Det blir og teke opp at det er kvikkleire i området der rundkøyringa skal liggje. Jf. kart under er området rimeleg godt dekt av grunnundersøkingar.



Figur 2 Utførte grunnboringar i kryssområdet

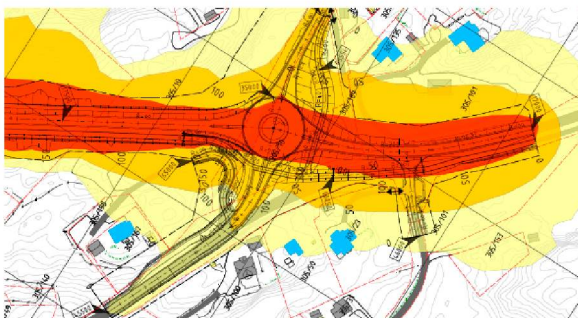
Undersøkingane viser ikkje aukande omfang av myr i øvre delar, det er størst djupne ned mot eksisterande fv. 564. Det er svært tynt lag med leire, og det er stort sett berre 2 – 3 m til fjell. I geoteknisk rapport er det ikkje vurdert som problematisk å gjennomføre tiltak:

4.1.2. Vurdering

Der det planlegges fyllingsutslag i myr/torv (profil 0-250) anbefales det generelt masseutskifting av myr-/torvlaget. Siden mektigheten av myr/torv er såpass liten (0,5-1,5 meter) bør det være gjennomførbart uten at eksisterende veg må stenges fullstendig. Siltig leire som er nært sprøbruddmateriale ble funnet i prøve PR5 og PR12 på ca. 2-3m dyp, og den var lite mektig (< 0,5m). Det er generelt flatt og grunt i området (stort sett 2-3m til berg) og tiltaket vurderes gjennomførbart. Der det skal fundamenteres over påvist siltig leire skal masseutskiftingen skje med lette masser slik at permanent terrengbelastning endres minst mulig. Alternativt kan leirlaget masseutskiftes, da det er såpass tynt.

(At leira er «nært sprøbruddsmateriale» vil seie at den ikkje er «kvikk», men at eigenskapene til leira er nært opp mot dette. Som det framgår er tynne lag med dette materialet ikkje vurdert som eit problem her.)

Det blir teke opp at eigedomen blir liggjande mellom to vegar og at den vil bli utsatt for støy. Utsnitt av støysonekart i området der bustader som må vurderast er markert med blå farge:



Figur 3 Støysonekart i kryssområdet, alternativ A1 (raud farge støy over 65 dB, oransje farge støy over 60 dB, gul farge støy over 55 dB. Tiltaksgrensa er 55 dB)

Som det framgår er bustad på Bjørnar Fløysand sin eigedom 305/167 ein av fleire bustader rundt Vestbygdkrysset som må vurderast for støytiltak ved val av A1. Berekna støynivå på eigedomen er 56 dB, så vidt over grensa for tiltak på 55 dB.

Samla sett er det heilt klart negative verknader for landbrukseigedomen 305/10. Dette vil etter gjeldande reglar bli kompensert i grunnvervsprosessen, og framtidig drift vil truleg la seg gjere ved tilpassingar av drifta til ny situasjon. Ved val av trase må negative verknader for 305/10 vurderast opp mot andre verknader av planen.

2. «Grunnforholda kan få store konsekvensar for Kristiansen sin eigedom ved val av A1»

Dette gjeld eigedomen 305/101 aust for fv. 564 før ein kjem til ei ny rundkøyring i alternativ A1. Det blir peika på at det er kvikkleire, og at garasjen på eigedomen allereie har store setningsskader. Ved vidare masseutskifting av myr kan hagen og vegtilkomsten på eigedomen skli ut i myra. Vegplan for dei to alternativa forbi eigedomen er vist under.



Figur 4 Vegplanane forbi eigedomen 305/101

Som det framgår er det i nordlege del av eigedomen fram mot rundkøyringa at A1 gir større inngrep enn A2. Vi har boringar langs grøfta av eksisterande veg forbi eigedomen, og vil ev. supplere desse med boringar inne på eigedomen fram mot anleggstart. Vurderingane i geoteknisk rapport som er gjengitt under pkt. 1 gjeld og dette området. Det er ikkje fare for større utglidningar som følgje av tiltak. Hage og garasje vil bli tilstandsregistrert før bygging, slik at ev. skadar vi påfører eigedomen/bygningar vi bli erstatta.

Det blir peika på at det ligg mykje infrastruktur i området frå avkøyringa til Fløysand kai og under Rosslandsvegen fram mot kryss med Vestbygdvegen, som dei meiner det ikkje er teke høgde for i kostnadsoverslag. Vi har teke høgde for dette i våre kostnadsoverslag. Alternativ A2 vil og råke ein del av desse kablane og leidningane. Den store skilnaden mellom alternativa er at A1 råker trafo og høgspenit i nordlege del av myra, dette er det også teke omsyn til i kostnadsoverslaget.

Det blir peika på inngrep på eigedomen m.a. i beplantning (tujahekk), som må kompensast. Alle inngrep på eigedomen vil bli erstatta i tråd med gjeldande reglar. Dette gjeld og mellombels inngrep i samband med legging av drengroft for overvatn. Dette inngrepet kan gjerast utan å bruke så stor del av eigedomen som antyda i skrevet frå Harris.

Det blir vist til O.K Charter sin oppstillings- og lagringsplass for anleggsmaskiner inne på eigedomen, som det blir sagt vil gå tapt. Sett bort frå at vegen bort til arealet må leggjast litt om er dette arealet ikkje berørt av alternativ A1. Arealet er LNF-område i kommuneplanen.

3. «Eigedomsverdien til Fløysand/Lerpold vert betydeleg redusert ved val av A1»

Dette gjeld eigedomen 305/135 (Vestbygdvegen 15) aust for planlagt rundkøyring.

Frå Harris sitt notat:

Fløysand/Lerpold eig gbnr. 305/135. Rundkøyringa ved alternativ A1 vil kome ca. 1 meter over grunnmuren til bustaden til Fløysand/Lerpold.

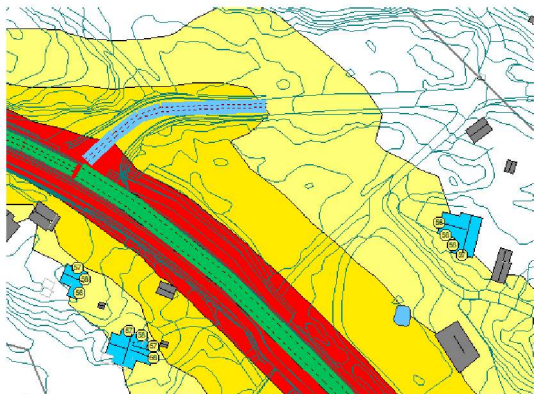
Hekken til Kristiansen har hatt verdi også for Fløysand/Lerpold sin eigedom i form av skjerming både mot innsyn og støy. Når denne blir fjerna og vegen heva 1 meter, inneber dette at alle som ferdast i rundkøyringa vil ha fullt innsyn til huset, hagen og terrassen.

Vidare vil eigedomen i si heilheit liggje i raud støysone og planteikningane viser ikkje at det er planlagt skjerming av eigedomen.

Rundkøyringa vil liggje om lag i same høgde som Vestbygdvegen, som er om lag same høgde som grunnmur på eigedomen. Avstanden til rundkøyringa er om lag 60 m, som er om lag 5 – 10 m mindre enn avstanden til Vestbygdvegen i dag.

Jf. støysonekart som er vist i figur 3 under pkt. 1 vil og denne eigedomen bli vurdert for støytiltak, men den ligg langt utanfor raud støysone. Støynivået på eigedomen er berekna til 60 dB. At støytiltak ikkje er vist i planen skuldast at vi (som for dei aller fleste av aktuelle støyutsatte område i planen) ikkje har fastlagt korleis skjerming mot støy skal skje. Men føresegnene til planen set klare krav om at støytiltak skal gjennomførast for eigedomar med støy over 55 dB.

Når det gjeld støy og eigedomen 305/135 er det elles liten skilnad mellom alternativa, støykart for alternativ A2 er vist under. (kart for alternativ A1 i figur 3)



Figur 5 Støysonekart i kryssområdet, alternativ A2 (raud farge støy over 65 dB, oransje farge støy over 60 dB, gul farge støy over 55 dB. Tiltaksgrensa er 55 dB)

Som vist er støynivå i dette alternativet 58 dB, og støytiltak vil bli vurdert og i dette alternativet. Det er god plass mellom eigedomen 305/135, og truleg kan støytiltak kombinerast med tiltak som reduserer innsyn til eigedomen. Vi kan ikkje sjå at eigedomen sin verdi blir betydeleg redusert som følgje av bygging av ny veg i alternativ A1.

4. Fløksandelva og anadrom fisk

I epostar er det vist til at det er anadrom fisk i Fløksandelva som går opp til Brakstadvatnet, og at utsepp av overvatn frå veganlegget til Fløksandelva kan verke inn på dette.

Det stemmer at dette ikkje har vore vurdert, da Fløksandelva ikkje er registrert i nasjonale kart for vassdrag med anadrome fisk, m.a. lakseregisteret. Statsforvaltaren hadde ikkje merknader knytt til dette temaet når vi varsla utviding av planområdet. Men vi ser at det i grunnlagsmateriale for kommuneplan er gjennomført rapportar som viser til anadrom fisk (sjøaure) i dette vassdraget.

Vi har innhenta ein fagleg uttale internt i fylkeskommunen knytt til dette spørsmålet:

Det er planlagt å senke eksisterande kum ved fylkesvegen og føre overflatevatnet nordaustover slik at det drenerer ned til Fløksandelva. Truleg vil vatnet verte sleppt på kote 28, om lag 80 meter frå Fløksandelva. Vatnet vil møte Fløksandelva om lag 550 meter før utløpet til sjøen. Det skal ikkje fjernast kantvegetasjon ned mot Fløksandelva.

Anadrom fisk (sjøaure) kan vandre om lag fire kilometer opp i Fløksandelva. Nedstraums fv. 564 er det to naturlege, temporære vandringshindre i form av eit relativt bratt bergparti følgt av eit hinder på om lag ein meter. Begge hindra er krevjande å passere på låg vassføring, men det er ein kulp like nedanfor det andre hinderet som kan vere til god nytte for oppvandrande fisk. Den nye vegen kan gje litt auka vassføring i nedre del, men dette er venteleg ikkje noko problem for fisken i elva. Auka vassføring kan derimot lette oppvandringa, men truleg utgjør dette så lite at det ikkje vert nokon vesentleg skilnad.

Dersom det tilførte vatnet er ureina vil det kunne påverke fisk og anna ferskvassfauna. Det er allereie ein veg på denne strekninga som også gir overflateavrenning til vassdraget. Vi ventar ikkje at vatnet er så ureina at det vil få vesentlege konsekvensar for vassdraget samanlikna med i dag.

Som det framgår er vurderinga at ei drengroft frå fv. 565 i alternativ A1 ikkje er noko problem av omsyn til anadrom fisk i Fløksandelva.

5. Nedbygging av myr

I epost blir det og vist til at det blir bygd ned meir myr i alternativ A1, og at dette er i strid med nasjonale mål.

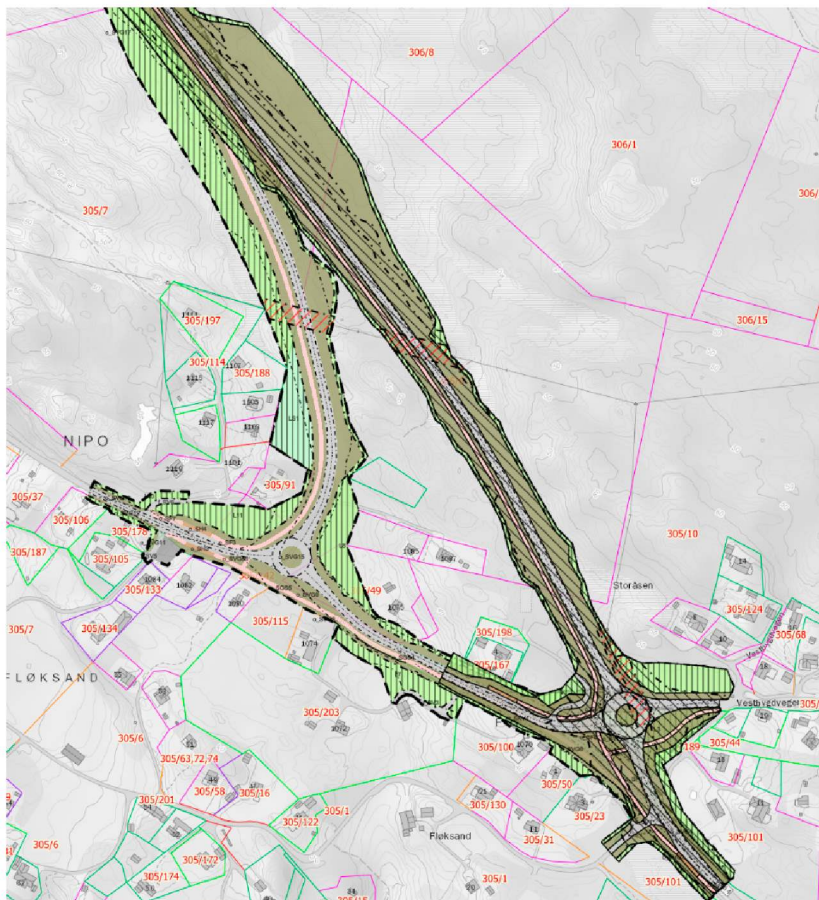
Det er rett at alternativ A1 gir noko meir nedbygging av myr enn alternativ A2. Dette går fram av notatet «Fv. 564 Fløksand – Vikebø. Vurdering av klimagassutslepp» som er eit vedlegg til planen og følgde saka ved politisk handsaming og høyringa til Statsforvaltaren.

6. APM sitt vedtak

Jf. vurderingar under pkt. 4 har drengroft frå alt. 1 ikkje konsekvensar for anadrom fisk som vandrar opp Fløksandelva til Brakstadvatnet.

Ut frå advokatfirmaet/grunneigarane sitt innspel reknar vi med at «grunnmålingar» i vedtaket gjeld grunnundersøkingar. Som det framgår av pkt. 1 (m.a. Figur 2) er grunnundersøkingar utført som dekker og rundkøyringa i alternativ A1. Vurderingar i geoteknisk rapport (vedlegg til planomtalen) er at det ikkje for nokre av alternativa er store geotekniske utfordringar, tiltaket er gjennomførbart med vanlege byggemetodar.

Konsekvensar for eigedomane i alt. 1 er omtalt over. For samla belastning for grunneigarar/bebuarar er det liten skilnad. Det er mogleg at enkelteigedomar (spesielt 305/10) får størst belastning ved alternativ A1, men fleire er berørt av alternativ A2. Alternativ A2 gir såkalla «stripeerverv» for fleire eigedomar langs eksisterande fv. 565 fram til ny rundkøyring. A2 tek delar av «Temyren», som i gardskart er definert som fulldyrka jord, og gjer støyttiltak nødvendig for fleire bustadeigedomar og hyttefeltet vest for «Temyren». Under er alternativa (utan planutvidingar) vist på eit kart med eigedomsgrenser.



Figur 6 Alternativ A1 og A2 utan utvidingar. Vegtiltak mot søraust blir avslutta i same punkt langs fv. 565 for begge alternativa.

7. Oppsummering

Som det framgår er dei tema som blir teke opp frå grunneigarar/advokat Harris allereie vurderte i planarbeidet, og det er teke omsyn til desse i dei vurderingane som har vore gjort. Alternativ A1 er ikkje mindre utgreidd enn alternativ A2 og har ikkje større uvisse. Begge alternativ er utgreidd vel så detaljert som det ein normalt vil gjere i ein reguleringsplanprosess.

Noko uvisse knytt til kostnader vil det alltid vere på dette stadiet. T.d. er det for alternativ A2 større uvisse knytt til overvasshandteringa i sør enn for alternativ A1, vi kjem truleg bort i eksisterande jordbruksdrenering i eit usikkert omfang. I dette alternativet vil overvatnet gå ut i ein bekk ned mot Sørastøa. Nedbørsfeltet knytt til denne bekken er mykje mindre enn nedbørsfeltet knytt til Fløksandelva, slik at prosentvis auke i avrenning som følgje av ny veg blir noko større, om lag 8%. Eksisterande bekk ved Sørastøa går gjennom område med leire.

Det er uvisse knytt til kjøp av grunn og eventuelle ulempeskostnader for begge alternativ.

Det har ikkje kome fram nye moment i innspela frå grunneigarar/advokat Harris, slik at vi held fast på vår tilråding av alternativ A1. Men det er liten skilnad mellom alternativa. Alternativa har om lag lik kostnad, og begge gir gode trafikale løysingar.

Vi håper derfor at det blir teke ei avgjerd, slik at vi kan starte på førebuing av bygging av ein ny veg i området. Ny veg vil betre trafikktilhøva vesentleg, spesielt for mjuke trafikantar, uavhengig av kva alternativ som blir valt.

Med helsing

Wilhelm Lund
leiar
INV - Planlegging

Ingar Hals
sjefingeniør
INV - Planlegging

Brevet er elektronisk godkjent og har difor inga handskriven underskrift

Vedlegg

1 **VS Fv. 564 Fløksand-Vikebø**