

alver kommune, miljø og tilsyn  
Tone Furustøl

Referanser:  
Dykkar: Mijø og tilsyn  
Vår: 20/1203 - 22/61022

Saksbehandlar:  
Laila Bjørge  
laila.bjorge@alver.kommune.no

Dato:  
12.08.2022

## Uttale frå landbruksavdeling til klage på reguleringsplan for Fv 57 med gang- og sykkelveg Lindås tettstad- Mongstad

### Innleiing/bakgrunn.

Landbruksavdelinga i Alver kommune har internt fått til uttale 2 klager i høve plan for gang- og sykkelsti Lindås – grensa Austrheim kommune for fv 57.

Vi tykkjer ny gang- og sykkelsti langs fv 57 frå Lindås til Mongstad er eit godt tiltak. Vi har òg forståing for at det for planmyndet er vanskeleg å vege dei ulike interessene opp mot kvarandre og slik finne den «lægst summen» av ulemper for alle desse interessene samla sett.

**Merk der dette er nytta i vår uttale:** Landbruksareal tyder både jord- og skogbruksareal og landbruksinteresser tyder både jord- og skogbruksinteresser.

Gang- og sykkelsti vert nedanfor kalla g/s.

**Vi er bedne om å gje uttale i høve to klager som er komme inn. Det gjeld for gnr. 126, bnr. 7 og gnr. 118, bnr. 1.**

I tråd med føringar/regelverket vi har i slike saker, mellom anna rundskriv M-2/2021 driveplikt, omdisponering og deling etter jordlova, legg vi i vår attendemelding hovudvekt på kva konsekvensar g/s får for dei einskilde bruka framover. Vi legg såleis mindre vekt på bruken i dag. Ut i frå vårt lovverk skal altså ikkje berre klagen frå dagens eigarar vurderast, men vel så viktig er dei einskilde bruka og framtidige generasjonar sine behov i høve arealinngrepa.

Vi ser det òg som naturleg å peike på innverknadar prosjektet har på landbruksinteressene generelt i planområdet. Vi har såleis nokre merknadar som vi ber om vert vurdert og teke med i den vidare handsaminga i kommunen.

### Konkret attendemelding i høve 2 klager:

**Gjeld gnr. 126, bnr. 7 og frase forbi Hopsvatnet.** Klagar er Liv Marit og Øyvind Hope.

Ved traseen forbi Hopsvatnet lyt ein sprengje og lage dels store skjeringar over lengre avstandar for å kome fram med g/s på austsida av fv 57. Vi ser at Litleåsvegen, som går parallelt med og ligg aust for fv 57 og som tek av frå fv 57 ved Hope, òg kan nyttast som g/s i tillegg som tilkomstveg for eigedomane langs vegen. I nord endar Litleåsvegen ved Mongstadvegen som nett der ligg i Austrheim kommune før den mot Mongstad kjem inn i Alver kommune. Skuleelevar må uansett krysse fv 57 for å kome seg til skulen som ligg på vestsida av fv 57 (Austrheim kommune).

Vi ser òg i plandokumentet side 82 ( Svar frå FK til merknad nr. 3 frå Liv Marit og Øyvind Hope). Fylkeskommunen svarar at dei ønskjer ein samanhengande g/s langsmed FV57 som kommentar til kvifor dei ikkje vil bruke den kommunale vegen bakom bensinstasjonen. Men i sitt svar held dei moglegheita ope om å bruke nettopp denne vegen i tilfelle dei ikkje har nok finansiering til å fullføra g/s som skissert at Litleåsvegen kan nyttast som g/s veg ut i frå dagens situasjon. Dette tolkar vi som at ved å late vere å byggje g/s langs Hopsvatnet og leie dei syklende/gåande inn på Litleåsvegen, ikkje utløyser krav om g/s langs denne vegen. I så fall saknar vi ei vurdering av om denne vegen kan nyttast som g/s. Dette vil redusere massive inngrep i form av skjeringar og det vil redusere inngrepa i høve gnr. 126, bnr. 7 – eigarar Liv Marit og Øyvind Hope. Slik sett vil det òg redusere omdisponering av jordbruksareal.

Om alternativet med Litleåsvegen ikkje let seg gjennomføre (grunngevinga for det bør eventuelt vere betre dokumentert enn kva som kjem fram i dagens plandokument), ber vi om at trasè langs Hopsvatnet **vert konsekvensvurdert** mellom anna med tanke på kor langt ut i vatnet ein lyt gå, innverknad på fisk og fuglehekking med meir. Slik vert ulempene for vassdragsmiljøet synleggjort og då kan det betre vurderast opp mot konsekvensane for gnr. 126, bnr. 7.

Dei generelle merknadane nedanfor gjeld òg for klagar sitt bruk.

#### **Gjeld gnr. 118, bnr. 1 Tjukhetla.**

Ved gnr. 118, bnr. 1 er garden delt av fv 57 slik at driftssenteret (bygningar med meir) ligg på vestsida medan delar av jordbruksarealet og i all hovudsak all skog ligg på austsida av fylkesvegen. Til liks med eigar av gnr. 126, bnr. 7, krev klagar at det vert bygd køyrbar undergang på fv 57. Vi stør denne tanken om det teknisk let seg gjere å få til ein slik undergang alternativt overgang. Det må i så fall planleggjast slik at minst mogleg jordbruksareal går med til dette.

Om det ikkje let seg gjere å få til ein slik under-/overgang, må dette grunnjevast betre enn kva som er tilfelle i dag. Det må i så fall planleggjast og kostast ein tilførselsveg til området aust for gnr. 118, bnr. 1. Legg ein opp til at denne tilkomstvegen er for lang, vil det fort verte freistande å krysse vegen der det ikkje er tenkt. med dei trafikale ulempene med tanke på tryggleiken det vil medføre. Vi legg merke til at areala på austsida for dette bruket ikkje er omtala i planen. Dette er uheldig og vi ber om at ei slik omtale og kva konsekvensar det vil ha for desse areala, vert innarbeidd i planen og at planen vert vurdert ut i frå det.

Dei generelle merknadane nedanfor gjeld òg for klagar sitt bruk.

### **Generelle merknader til planen**

Delar av argumentasjonen for å ta landbruksareal til bygging av g/s veg og konsekvensane for landbruket inkl. vilt og fiskeinteressene har etter vårt syn mangelfull grunngjeving og verkar prega av «syring». Det er òg ein del paradoks i høve argumentasjonen i plandokumentet for denne bruken av landbruksareal når det vert knytt opp til Statlege retningsliner for bruk av mellom anna jordbruksareal til gang- og sykkelstien (seinare kalla g/s). Desse tilhøva har vi prøvd å setje lys på i fråsegna nedanfor.

### **Generelt om vilt**

Etter at g/s er ferdig, forstår vi det slik at fartsgrensa skal hevast frå dagens 70km/t til 80 km/t for om lag heile strekninga. Sjølv om sikta på nokre strekningar vert betre når g/s er ferdig, saknar vi vurdering av korleis dette vil påverke vilt og fare for påkøyrslar av vilt. Særleg langs området ved Hopsvatnet er det fleire hjortekryssingar og der har det vore 9 påkøyrslar av hjort siste 2 åra. Vi kan ikkje finne noko om dette planskildringa. Det tykkjer vi er uheldig all den tid dette tvillaust har med trafikktryggleik å gjera så vel som dyrevelferd. I tillegg brukar kommunen store ressursar på ettersøk kvart år i desse områda. Viltgjerder gjev ikkje alltid ynskt effekt då vilt kan verta innesperra i vegbana.

### **Generelt om bruk av jordbruksareal til g/s**

I plandokumentet i pkt. 8.7.1 Jordbruk er det gjeve oversyn over kor mykje full- og overflatedyrka areal, innmarksbeite og skog/anna areal som går med i høve bygging av g/s.

Prosjektet vil råke jordbruksareal på 51 eigedomar. Samla jordbruksareal som går med er 65 daa fordelt på 31,4 daa fulldyrka jord, 19,6 daa overflatedyrka jord og 14 daa innmarksbeite. I plandokumentet vert det heva fram at «**heile**» 34 av dei 51 eigedomane mister under 1 daa med jordbruksareal, medan «**berre**» tre eigedomar mister meir enn 5 daa. I snitt mister kvart bruk 1,28 daa jordbruksareal. Vidare står det «*Det aller meste av arealbeslag vil bestå av relativt smale striper langs eksisterande veg og det vert derfor ikkje vurdert som sannsynleg at dette vil ha nemneverdige negative verknader (oppsplitting av teigar, barriereverknader, etc.) utover sjølve arealbeslaget.*» Vi ser desse formuleringane som ein freistnad på å bagatellisere denne omfattande omdisponeringa av landbruksareal.

Statleg mynde har som mål at det ikkje skal omdisponerast meir enn 3000 daa jordbruksareal på landsbasis/år. Legg vi til grunn 51 daa omdisponering av full- og overflatedyrka jord for dette prosjektet, utgjer det 1,7 % av det nasjonale målet. Vi tillet oss igjen å minne om at det ikkje er dagens bruk av jordbruksarealet som er avgjerande, men at dette arealet også i framtida kan nyttast til matproduksjon. Ved å bruke det til g/s er det borte for alltid i høve framtidig matproduksjon.

### **Generelt om utmarksbeite**

I plandokumentet pkt 8.7.3. side 50 vert utmarksbeite vurdert som attgrodd og med låg utnyttingsgrad. Tiltaket er difor vurdert til å ikkje ha nokon konsekvens for utmarksbeita. Det er etter vårt syn for kortsiktig å tenkje slik. Utmarksbeite så vel som innmarksbeite er ein ressurs for bruket som kan takast opp att i framtida. T.d. har det sidan 70-talet vore uråd å nytte utmarksbeite aust for fv 57 på gnr. 118, bnr. 1 Tjukhetla nettopp p.g.a. fv 57.

### **Generelt om bruk av skogbruksareal til g/s**

97 eigedomar vert råka av ny g/s i høve skogbruksinteressene. Samla arealbeslag er rekna til 149,2 daa fordelt på 52,3 daa skog svært høg bonitet, 82,5 daa høg bonitet, 2,6 daa middels

bonitet og 11,9 daa impediment. 63 av eigedomane mister mindre enn 1 daa skogsareal, medan 9 av eigedomane mister meir enn 5 daa. I snitt mister kvar eigedom 1,54 daa skogareal. Som for jordbruksarealet vert i plandokumentet argumentert med at det i hovudsak er smale striper med skog langs eksisterande veg. Dette inneber ei noko bagatellisering av skogbruksinteressene. Rett nok er tapet av skogsmark ikkje så alvorleg som tap av jordbruksareal og det har heller ikkje det same, sterke Statlege vernet som jordbruksareal.

Vi vil nemna at ved hogst av skog i samband med framføringa, kan medføra at kantskogen som står att vert meir utsett for vindfall. Dette kan ha konsekvensar for trafikktryggleiken og bør etter vårt syn omtalast i planen.

### **Generelt om kryssingspunkt for landbruk**

Fleire av dagens kryssingspunkt er av tryggleiksmessige årsaker fjerna i planen. Dette leiår til meir eller mindre store ulemper for den daglege drifta på dei einskilde bruka. Det medfører òg auka trong til transport, noko som gjev auka utslepp og såleis ikkje er i tråd med dagens klimapolitikk.

Auke i avstand frå driftssenteret til dei ulike landbruksteigane og dei ulempene det fører med seg, kan over tid gje auka nedbygging i landbruksdrifta i området. **Sjølv om det medfører ein kostnadsauke, meiner vi det må oppretthaldast fleire kryssingspunkt der det i dag alt er slike kryssingspunkt.** Av omsyn til trafikktryggleiken bør fleire undergangar/overgangar takast inn i prosjektet. Der det ikkje er råd å finne akseptable løysingar, må areal som mistar ein «forsvarleg» tilkomst, men som elles ikkje er råka av prosjektet, erstattast fullt ut. Med forsvarleg meiner vi økonomisk forsvarleg, men òg med tanke på klima i form av auka lengde på transport.

### **Oppsummering konsekvensar og avbøtande tiltak**

I planen er det lagt stor vekt på konsekvensar for areala medan vurdering av driftsmessige ulemper for landbruket er fråverande. Bandlegginga av areal langs fv 57 inneber at bruka mister tilgang til/får forverra tilkomst til bakanforliggjande areal og mellom driftsenter og landbruksareal. Det er såleis langt meir areal enn kva tekstdelen i planen synleggjer, som vert råka. Dei som får slik redusert tilkomst, bør som avbøtande tiltak få tilgang til g/s til transport. Det vil sei at g/s må dimensjoneras til tømmerbiltransport og at det vert skilta at dette er lovleg transport.

Med vennleg helsing  
Alver kommune, Landbruk

Maya Greve      Svein Arne Vågane

Rådgjevar      Rådgjevar

Laila Bjørge  
Avdelingsleiar

*Dette dokumentet er elektronisk godkjent og har difor ingen signatur.*

**Kopi til:**

ALver kommune, plan og byggesak

**Mottakarar:**

alver kommune, miljø og tilsyn