



Notat

Vurdering av planbehov for utbedring av fv. 3718 Blakstad bru til Bøylestad i Froland

1. Bakgrunn/innledning

Dette notatet er en oppfølging av vedtaket i hovedutvalget for samferdsel og mobilitet, sak 11/25 pkt. 2 hvor det ble vedtatt følgende:

Samferdselsutvalget ber administrasjonen lage et notat til fylkesutvalget som belyser standardvalg og hvordan man best ivaretar plankravene gitt av departementet enten som reguleringsplan eller kommunedelplan. Kostnader ved ulike planløsninger vurderes.

Notatet belyser primært hva som skal til for å regulere en utbedring av dagens fylkesveg og ikke planprosess som vurderer alternative trasevalg.

2. Planlegging etter plan og bygningsloven

Plan- og bygningsloven er en lov som hjemler hvordan de ulike planene skal utarbeides, fra overordnet plan til detaljert plan. En kommunedelplan (KDP) og en reguleringsplan har forskjellige formål og fordeler. Hvilken plan som bør velges bestemmes ut fra størrelsen på arealet, kompleksiteten og hva det er behov for. En kommunedelplan vil ha en fordel dersom området er relativt stort med mange private eiere. En kommunedelplan gir også større fleksibilitet i planleggingen og en kan få vedtatt avgrensninger og prioriteringer på et overordnet nivå. Dette er nyttig dersom området er komplekst med mange interesser og flere mulige alternativer. Etter at vegtraseen er avsatt i en kommunedelplan må det utarbeides en detaljreguleringsplan før bygging, men da er konsekvensutredningen allerede utført. En reguleringsplan gir mer detaljerte bestemmelser for mindre områder. En detaljreguleringsplan gir hjemmel for utbygging og ekspropriasjon. Det er klagerett på en reguleringsplan. Det finnes en mulighet i lovverket til å sile på alternative veglinjer i oppstart av en reguleringsplan, dette gjøres da i forbindelse med utarbeidelse av planprogrammet.

3. Beskrivelse av området

Fylkesveg 3718, fra Blakstad rundkjøring til Bøylestad kraftverk, er på ca. 10 km. Dagens vegbredde varierer mellom 4 -5 meter. Årlig døgntrafikkmengde beregnet fra 2023 er på 500 kjøretøy, med 10% andel lange kjøretøy. Det er strekninger som har stigning opp til 9%. Disse strekningene vil være utfordrende mht. fremkommelighet for tunge biler på glatt føre. I en periode mellom 2010-2025 er det registrert 10 trafikkulykker hvor alle er enslig utforkjøringsulykker. Områdene ved Hurv og Blakstad

ligger innenfor 4 km-grensen til skolen. Her er det, per 2024, et potensial på 15 skolebarn.

Spesielt nedre del og øvre del av fylkesvegen går igjennom krevende terreng og utfordrende grunnforhold. Den marine grensen dekker området langs Nidelva og går også inn i landbruksområdet mot Lyngrott. Jernbanen ligger tett mellom elv og veg. Vegen går tett inntil landbruksarealer på begge sider ved Hurv. Det er strekninger med høye fjellskjæringer langs fylkesvegen, hvor det også er registrert hendelser med steinskred. Det er i tillegg registrert jordskred på enkelte strekninger.

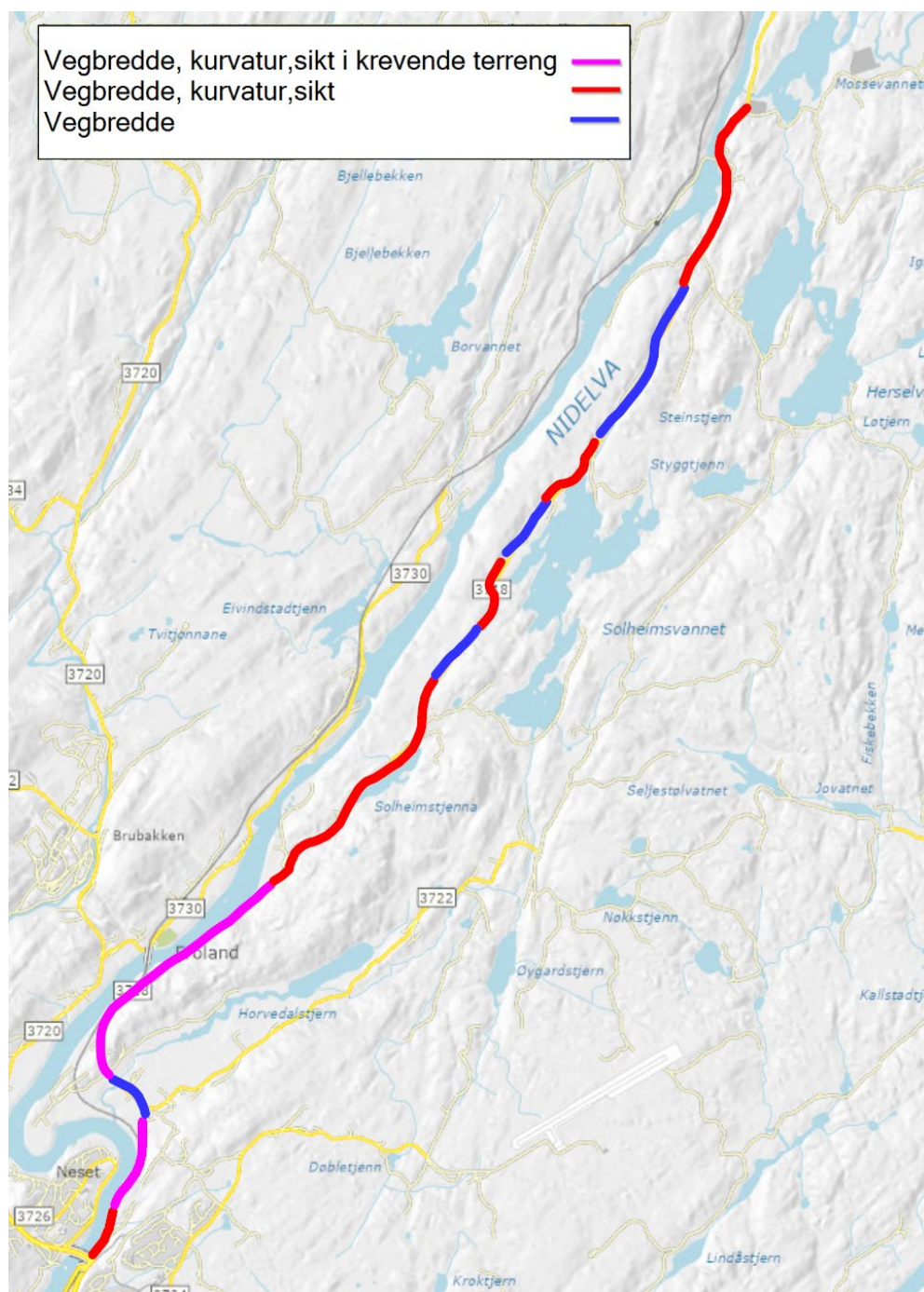


Fig. 1 Kartskissen viser dagens fylkesveg i forhold til bredde, kurvatur og sikt



Bilde 1 og 2 Dagens fv. 3718 fra Blakstad til Bøylestad (Foto: Google).

4. Plankrav

I forbindelse med at innsigelsen til næringsområdet ble avgjort av departementet ble det satt følgende krav til videre planprosesser:

- Detaljreguleringsplan for ny veiløsning må vedtas før kommunen kan godkjenne reguleringsplanen for næringsområdet.
- Ingen tilrettelegging eller planering av området før detaljreguleringen er på plass.
- Maks 1600 dekar skal reguleres til næringsformål av området på rundt 4000 daa som er avsatt i kommuneplanen

Fra statsforvalter er det signalisert at det i reguleringsprosessene for de to tiltakene må utføres konsekvensvurderinger på tiltaksnivå som inkluderer de samlede virkningene av adkomstveg og næringsareal. Dette er plankrav som utløses av ulike lovverk.

Statsforvalter har kommet med følgende uttalelse som høringsinnspill til kommuneplanen:

"I planen er en rekkefølgebestemmelse om adkomstvei til området. Bestemmelsen innebærer, slik vi forstår det, at før utbyggingsområdet kan igangsettes skal adkomstvei etableres med to-feltsvei og midtstripe som har samme standard som planlagte vei fra Eydehavn havn til Eyde energipark i Arendal. Videre må den kunne godkjennes for ADR klasse 2 for frakt av farlig gods. Veietableringen skal enten være i form av utbedret fv. 3718, eller en ny vegtrase som kan erstatte hele eller deler av denne."

I vedtatt kommuneplan til Froland kommune er det i satt følgende rekkefølgekrav for Bøylestad energipark:

Før utbyggingsområdet kan igangsettes skal ny vei i veiklasse N100 med 2 felts vei og midtstripe være etablert. Den skal være godkjent for frakt av farlig gods. Det vil være

behov for å avklare forventninger og krav til hvilken standard fylkesvegen skal ha for at en kan ta i bruk næringsområdene som forutsatt.

5. Alternativer med en reguleringsplan

I utgangspunktet var administrasjonens anbefaling å først vurdere aktuelle veiløsninger gjennom en kommunedelplan. Anbefalingen ble gjort ut fra en forståelse om at næringsetableringen var av et så stort omfang at det ville kreve en jevn og forutsigbar vegstandard med to-feltsveg i samsvar med rekkefølgekravet satt av Froland kommune. For å ivareta gående og syklende og skoleveg, ble det lagt til grunn at det burde planlegges gang- og sykkelveg på deler av strekningen. På deler av strekningen ville det da være naturlig at en søkte etter gode alternativ også utenfor dagens veg.

Politisk har det kommet frem at det er ønskelig med en effektiv planprosess som følger opp pålegg fra departementet, men som ikke er mer omfattende enn nødvendig. Det har derfor blitt stilt spørsmål om en kan gå rett på en reguleringsplanprosess.

Det vil være svært utfordrende på få til en gjennomgående to-feltsveg som tilfredsstillende kravene til ny vei ved å følge dagens veg. Dagens veg har utfordringer med både bredde, stigning og kurvatur. Ut fra dette vil en anbefale at det legges til grunn en utbedringsstandard og ikke et mål om «ny vei» i tråd med håndbok N100.

Med dette som utgangspunktet kan en se for seg to alternativ:

1. Reguleringsplan med en forbedret fylkesvegstandard (alt. 1)

I dette alternativet har en lagt fylkesvegen med en vegbredde på 6,5 meter, kjørefelt 2x2,75m og skulder 2x0,5m (fig. 2). Dette er en utbedringsstandard til vegklasse Hø1, etter Statens vegvesens håndbok N100. Denne vegbredden gjør det mulig med gul midtstripe. Dagens veg varierer stort sett mellom 4 -5 meter, slik at en må beregne ca. 1-3 meter utvidelse på utsiden av eksisterende fylkesveg. Anleggsteknisk vil en sannsynligvis måtte bygge opp større deler av vegkroppen på dagens veg med tanke på bæreevne og overvannshåndtering.

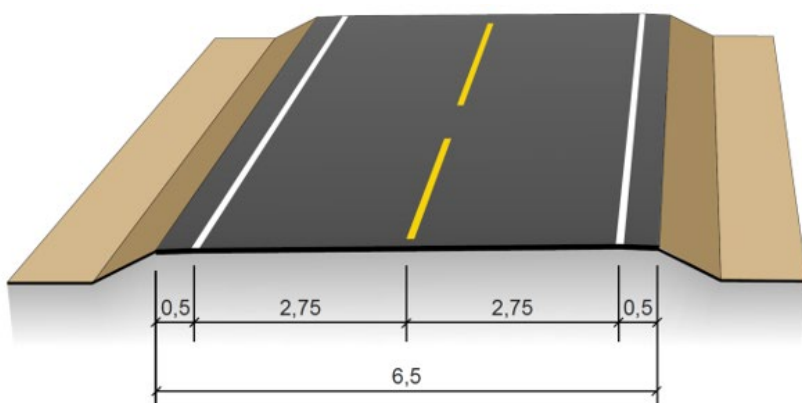


Fig. 2 Tverrsnittet av Hø1 utbedring (Statens vegvesen N100).

I dette alternativet vil en regulere fylkesvegen med nødvendig breddeutvidelse, sideareal, siktkrav og midlertidig anleggsbelte.

Sentrale fagtemaer som må utredes nærmere vil, blant annet, være geoteknikk, geologi, flom og grunn. I dette alternativet vil det sannsynligvis være noen strekninger som bli altfor kostbart å utbedre, og hvor vegen må bli liggende slik den er, og eventuelt forsterkes.

2. Reguleringsplan med punktutbedringer (alt. 2)

I dette alternativet beholdes dagens fylkesveg. En går ikke inn å gjør noe med selve bredden på vegen, men utfører en punktutbedring/strekningsvis utbedring. For punktutbedringen vil det være å utbedre sikt i svinger og vurdere behov for møte/kjettingplasser. For fylkesvegens del vil en også vurdere drenering, bæreevne, tverrfall og rekkverk på de mest kritiske stedene. Hvor mye behov det der for utskifting eller forsterking av eksisterende vegoverbygning er vanskelig å si på nåværende tidspunkt. Også her vil en måtte vurdere aktuelle fagtemaer på de punktene en skal utføre tiltak.

I dette alternativet vil en regulere inn dagens fylkesveg med nødvendig sideareal. Begrunnelse for hvorfor en ønsker en reguleringsplan på dette alternativet, er at en berører private eiendommer langs vegen når en skal etablere bedre sikt og eventuelle møteplasser. En reguleringsplan hjemler muligheten for ekspropriasjon, slik at ikke en grunneier stopper tiltak langs fylkesvegen.

Hva som skal settes av rekkefølgekrav til standard på fylkesvegen før næringsområdene kan tas i bruk vil ha stor betydning for hvor omfattende planprosess det bør legges opp til.

6. Vurdering og anbefaling

I det videre planarbeidet vil det bli lagt til grunn at det ikke gjøres alternativsøk til nye veglinjer som ligger et stykke utenfor dagens veg. Tidligere linjesøk for veglinjer fra Bøylestad til Brekka og mot Gullknapp tas heller ikke med videre.

Vi står da igjen med to alternativer for å planlegge en utbedring av dagens fylkesveg.

Alt 1: Planlegge en gjennomgående standard med to-feltsveg, 6,5 meter etter utbedringsstandard Hø1.

Alt 2: Punktutbedring/strekningsvis utbedring hvor dagens bredde beholdes. Planlegge tiltak for siktutbedring, møteplasser mv.

Det planlegges ikke gang- og sykkelveg på alternativene.

Konstruksjoner som bru og støttemurer må vurderes med tanke på økt tungtrafikkbelastning i begge alternativene.

Et fullt ubyggt næringsområde på 1600 daa vil, uavhengig av hvilke virksomheter som etablerer seg, skape trafikk og vil ha behov for varetransport og tungtransport. En full utbygging etter alternativ 1 vil være kostnadskrevende. Basert på erfaringstall fra andre prosjekt, må det regnes med store investeringskostnader. Det er ikke vurdert hvordan dette kan finansieres, men det vil være naturlig at det må være utbygger som må bære

de største kostnadene. Vedtatt kommuneplan stiller rekkefølgekrav til fylkesvegen. Det er også stilt krav om at konsekvensene fra både vegutbyggingen og næringsområdet skal sammenstilles. Det vil være naturlig at tiltakshaver for næringsområdet må ta et hovedansvar for denne sammenstillingen.

Uten omfattende utbedringer/omlegging vil det være svært begrenset hva som kan gjøres for å bedre stigningsforhold på dagens veg. Det er strekninger som har opptil 9 % stigning. Anbefalingene for veger med tungtransport er maksimal stigning på 6 %. Det må derfor forventes utfordringer for tungtransporten på vinterføre.

Fylkeskommunedirektøren mener, ut fra de avklaringene som er gjort, at det bør starte en reguleringsplanprosess for hele strekningen etter alternativ 1. Da vil en få vurdert hva som må til for å få til en helhetlig utvikling av fylkesveien som legger til rette for næringsutviklingen samtidig som en ivaretar trafikksikkerheten og fremkommeligheten.

En utbedringsstandard vil ikke være i tråd med kravene som er satt i kommuneplanen, slik at endelig standard på fylkesveien må avklares gjennom planprosessen. Temaer som trafikksikkerhet, skoleveg og nærhet til jernbanen vil være sentrale temaer som vil bli gjenstand for diskusjon.

Gjennom planprosessen vil en få avklart om det er delstrekninger hvor det bør gjøres alternativvurderinger mht. standard og gjennomføring. Selv alternativ 1 er på enkelte partier så utfordrende, at det er vanskelig å se hvordan dette kan løses uten svært høye utbyggingskostnader. Det er derfor aktuelt å vurdere kombinasjoner av alternativ 1 og 2 mht. standard for å få et alternativ som kan gjennomføres.

Uavhengig av alternativ som velges må det gjennomføres en prosess som ivaretar kravene etter plan- og bygningsloven når det gjelder varsling og medvirkning av grunneiere, naboer, berørte, foreninger og offentlige instanser. Det er strekninger med utfordrende terreng og grunnforhold. Det er også områder som kan være flomutsatte. På disse områdene må det gjøres faglige undersøkelser og vurderinger. Det kan være aktuelt på disse strekningene å utvide reguleringsområdet noe for å kunne få frem alternative løsninger. I tillegg kommer krav til utredninger som er satt i kommuneplanen.

Med de foreslåtte avgrensningene av planprosessene, vil en løse mange av utfordringene som er knyttet til dagens veg, men løsningene vil være basert på dagens veggeometri med de utfordringene det har. Det vil heller ikke være rom for å gi et bedre tilbud til gående og syklende. Her må en basere seg på dagens tilbud.

Det vil være vanskelig å anslå kostnadene knyttet til de alternative planprosessene. På bakgrunn av erfaringer fra tilsvarende planprosesser vil en anslå at alternativ 1 kan gjennomføres innenfor en kostnadsramme på 8-10 millioner kroner. Alternativ 2 vil være noe enklere i gjennomføringen og færre krav til undersøkelser, men vil ha mange av de samme kravene til prosess mv. Kostnadene til alternativ 2 vil en derfor anslå ligger noe lavere enn alternativ 1. Realistisk tidsbruk til slike planprosesser vil være rundt 2 år dersom det ikke oppstår uventede eller tidkrevende prosesser underveis. Utfordrer planprosessen på alternative vurderinger eller løsninger vil den fort kunne ta lengre tid. Det vil være mange mulige konfliktpunkter og faren for innsigelser til planen vil være der. Å løse konfliktpunkter under planprosessen krever forlenget planleggingstid.

Basert på informasjonen som deles gjennom dette notatet vil fylkeskommunedirektøren anbefale at fylkesutvalget gir noen føringer for hvordan en planprosessen for fv. 3718 Blakstad bru – Bøylestad tas videre.

7. Litteraturliste

- Kommunal- og distriktsdepartementet (2008). Lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven). LOV-2008-06-27-71.
- Statens vegvesen (2023). N100 Veg- og gateutforming. Vegnormal
- Agder fylkeskommunes kartprogrammer og analyser.
- Froland kommune (2023). Kommuneplanens arealdel 2023-2033 Froland kommune.