



Postadresse:
Postboks 59 Sentrum,
4001 Stavanger

Besøksadresse:
Lagårdsveien 44, Stavanger

T: 51 56 87 00
F: 51 52 03 00
E: fmropost@fylkesmannen.no

www.fylkesmannen.no/rogaland

Intern uttalelse fra Fylkesmannen
(vedlegg til felles statlig oversendelse til Sandnes kommune)

Innsigelse - nytt offentlig ettersyn kommunedelplan med tilleggsutredninger E39 Ålgård i Gjesdal til Hove i Sandnes kommune

Vi viser til vår uttalelse ved 1. gangs høring av saken, jfr. vårt brev datert 02.05.2012. Fylkesmannen viser videre til den omfattende dialogen og det faglige arbeidet som er gjennomført etter høringen våren 2012.

Sandnes kommune sin saksutredning til 2. gangs behandling i kommuneplankomiteen 28.10.13 gir en god og dekkende omtale av det arbeidet som er gjort fram til denne høringen.

Oppsummering

Fylkesmannen understreker at konsekvensene av vegprosjektet må sees i et langsiktig og bærekraftig perspektiv.

Trasealternativ C 15-I ved Bråstein aksepteres under vilkår av planbestemmelse som sikrer at detaljplanleggingen av veganlegget ved Bråsteinsvatnet ligger innfor rammene av dispensasjonsvedtaket fra Direktoratet for Naturforvaltning 13.05.13.

Tidligere innsigelse til retningslinje 2 om krysskopling E 39 og tverrforbindelsen mot Foss-Eikeland står ved lag.

Fylkesmannen fremmer innsigelse til alternativ B9/B1 lang dagsone/kort tunnel ved Figgjo/Håland. Alternativ B15 med kortere dagsone/lang tunnel sikrer nasjonale jordverninteresser og ivaretar viktige hensyn til støy og nærmiljø i bydelen Figgjo på en bedre måte. Vi har vektlagt hensynet til barn og unges oppvekstmiljø og tydelig forskjell i ikke-prissatte konsekvenser for B9 og B15.

Vi gir faglig råd om at retningslinje 7 om inngrep i vassdrag bør omarbeides og konkretiseres.

Delområde C Bråstein – Osli

Våre tidligere innsigelser til alternativ C6, C8 (inkl C16 – justering av C8) og C13 står ved lag. Vi legger til grunn de avklaringene som er gjort i saken mellom oss, Statens Vegvesen, Sandnes kommune og Direktoratet for Naturforvaltning (DN – nå Miljødirektoratet), inkludert behandling av dispensasjonssøknad fra forskrift om fredning av vernet art – mjukt havfruegras.

Med bakgrunn i dette, aksepterer Fylkesmannen valg av trasealternativ C 15-I ved Bråstein. Fylkesmannen forutsetter at kommunedelplanen tar inn bestemmelse om at ”*Detaljplanleggingen av trase for veganlegget ved Bråsteinsvatnet må ligge innenfor rammene av dispensasjonsvedtaket fra DN datert 13.05.13 og ivareta de hensyn som er lagt til grunn for dispensasjonsvedtaket*”.

Etter en samlet vurdering deler Fylkesmannen DN og Statens Vegvesen sin vurdering av at C15-II (bruløsning i Bråsteinsvatnet) ikke er en anbefalt løsning.

I forslag til retningslinje 2 i planen står det:

”Det skal legges til rette for en god sammenkobling mellom E 39 og ny tverrforbindelse mellom E 39 og Fv 505. Denne skal ivareta transportkorridoren øst – vest, bl.a. planlagt utbygging i samsvar med regionalplan for Jæren på en god måte for alle trafikanter.”

Fylkesmannen vil minne om at mange andre hensyn, inkludert flere nasjonale og viktig regionale, er førende for endelig trasevalg i området. Foreslått retningslinje 2 gir fortrinn for en bilbasert byutvikling, bl.a. for framtidig byutvikling i Sandnes øst, i strid med nasjonale og regionale mål og retningslinjer.

En justering av retningslinje 2 som nedenfor vil løse saken:

”Det skal legges til rette for en god sammenkobling mellom E 39 og ny tverrforbindelse vestover til Fv 505.

Fylkesmannen opprettholder vår **innsigelse** fra 02.05.12 til retningslinje 2 slik den er formulert i høringsforslaget. Vi legger til grunn at denne saken blir løst i dialog med Sandnes kommune.

Delområde B Kongeparken-Figgjo - nye trasealternativ ved Håland/Figgjo

Fylkesmannen vil gi ros for det grundige og nødvendige arbeidet som er gjennomført med tilleggsutredninger (datert april 2013) for delområde B – Håland. Foreslått kommunedelplan inneholder fortsatt 5 trasealternativer som det må velges mellom: B1, B2, B4, B9 og B15.

De to nye trasealternativene som er utarbeidet er B9 (en østlig og optimalisert variant av B1) og B15. Nasjonale jordverninteresser og negativ påvirkning av nærmiljø var utløsende hensyn for krav om utredning av flere trasealternativ.

B9 har 1,4 km dagsone ved Håland og 1,8 km tunnel nordover til Bråstein. B15 har 600 m dagsone ved Håland og 2,6 km tunnel nordover til Bråstein. For alle fakta for de to alternativ viser vi til tilleggsutredningen for delområde B – Håland og høringsdokumenter ellers.

Landbruk

Vi viser til vår uttalelse i saken 02.05.12 om de nasjonale og regionale jordverninteressene i området og til konsekvensutredning av disse under tema naturressurser.

B9 vil gi en direkte omdisponering av 40 dekar dyrka jord og 25 dekar innmarksbeite.
B15 vil gi en direkte omdisponering av 20 dekar dyrka jord og 5 dekar innmarksbeite.

B15 gir altså 40 dekar (20 daa dyrka og 20 daa innmarksbeite) mindre omdisponering av jordbruksareal enn alternativ B9. Begge alternativ medfører i tillegg oppdeling og uheldig arrondering av gode jordbruksareal og vil etablere "restteiger" som blir vanskelige å drive rasjonell jordbruksproduksjon på. B9 har vesentlig større negativ virkning på arrondering og teigdeling av omkringliggende jordbruksareal enn B15.

Støy - Nærmiljø

I følge kapittel 3.5.2 støyvurdering og tabell 3.14 må 127 boliger støykjemmes med alternativ B 9. Alternativ B15 krever støyskjerming av bare 13 boliger. Etter det vi kan forstå vil det bli vesentlige kostnadsforskjeller i støyskjerming mellom alternativ B9 og B15 og det er uklart om dette er vektlagt av Statens vegvesen.

Konsekvensutredningen viser at det er vesentlig større negative konsekvenser for nærmiljø, etablert bruk av grøntområder, og barn og unge sine oppvekstvilkår ved valg av B9 enn ved valg av B15.

Sårbarhet og trafiksikkerhet

Fylkesmannen har forståelse for de vegfaglige utfordringene som er knyttet til kort dagsone for B15 ved Håland. Samtidig må disse hensynene veies opp mot andre viktige nasjonale interesser i området (jordvern) og de omfattende påvirkningene på nærmiljøet som er dokumentert i saken. I en slik sammenheng må alle avbøtende tiltak som kan redusere de trafikkmessige ulempene ved kort dagsone, få en reell vurdering.

Høg standard og planlagt vegklasse for 100 km/t er generelt viktig for stamvegstrækningen Stavanger-Kristiansand. Fylkesmannen og andre har etterlyst en konkret vurdering fra Statens vegvesen om hvilke virkninger en mindre fartsreduksjon på den avgrensede strækningen ved kryssområde ved Håland vil kunne gi for sårbarhets-, - og trafiksikkerhetsvurderingene av alternativ B15. Fylkesmannen konstaterer at Statens Vegvesen til nå ikke har ønsket å imøtekomme anmodninger om en slik vurdering.

Fylkesmannen er ikke fagmyndighet på vegplanlegging. Vi vil likevel peke på at en eventuell fartsreduksjon vil gjelde en svært marginal strækning. Det er ikke uvanlig at nye større veganlegg må forholde seg til at vegen bygges gjennom og forbi utbygd strøk, by – og tettstedsområde, slik som i denne saken.

Fylkesmannen er kjent med SVV sine vurderinger av nødvendig kapasitet i kryss ved Håland, fordi 2/3 av trafikken er lokal og her skal av til/fra Figgjo og Ålgård. Fylkesmannen har tidligere fått bekreftet fra SVV at framtidig trafikkprognose (60 % trafikkvekst fram til 2040) på vegstrækningen er framskriving av dagens reisemiddelfordeling. Mulige endringer i reisemiddelfordeling er ikke lagt til grunn. Fylkesmannen har stilt spørsmål ved om dette er i tråd med nasjonale og regionale mål om å endre reisemiddelfordeling til større andel kollektivreisende, redusert transportarbeid og reduserte klimautslipp.

En av begrunnelsene for å bygge ny 4- felts veg er at dette vil frigjøre kapasitet på eksisterende E-39 til bedre framkommelighet for buss til Figgjo og Ålgård. Med bakgrunn i dette, sammen med en mulig åpning av Ålgårdbanen på sikt, mener Fylkesmannen at ambisjoner om en lavere vekst i biltrafikken på E 39 for området Ålgård/Figgjo og nordover, må legges til grunn. Endring av reisemiddelfordelingen for gjennomgangstrafikk sørover er trolig mindre realistisk.

Kostnad

B15 er beregnet til å være om lag 100 mill dyrere enn B9. SVV mener disse merkostnadene i sammen med vurderinger knyttet til trafikksikkerhet, taler i mot å anbefale B9.

Fylkesmannen vil peke på at det er uklart om forskjell i kostnadsomfang knyttet til støyskjerming og nødvendig kryssinger for fks lokaltrafikk, landbrukstrafikk, turveger og lignende, er godt nok belyst og vurdert for B9 i forhold til B15.

Oppsummering Delområde B Kongeparken-Figgjo

Fylkesmannen legger til grunn at B15 er et trasealternativ som sikrer framkommelighet og trafikksikkerhet for en viktig stamveg. B15 er det alternativet som er best i forhold til nasjonale jordverninteresser og som ivaretar viktige hensyn til støy og nærmiljø for en stor befolkning i bydelen Figgjo i Sandnes kommune

Fylkesmannen legger vesentlig vekt på de ikke-prissatte konsekvenser for B9 og B15. Disse er knyttet til nasjonale interesser og hensyn som jordvern, støy, og viktig nærmiljøhensyn. Hensynet til barn og unge og oppvekstmiljø er vektlagt. Et viktig mål med nye E 39 er at "Vegen skal redusere miljøbelastningen som dagens vegnett medfører for tettbebyggelsene Figgjo og Ålgård". Videre skal "Valgt trasé så lang som mulig ivareta natur-, miljø-, kulturminne- og landbruks- og jordverninteressene i området".

B9 har vesentlig større målkonflikt med dette enn B15. Fylkesmannen mener samtidig at B15 gir en god måloppnåelse for viktige vegfaglige mål, framkommelighet og trafikksikkerhet.

B9 er av 7 utredete alternativ rangert som nest dårligst for ikke-prissatte konsekvenser. B15 er rangert nest best. Bare B4 (hel tunnel, ikke kryss på Håland) er rangert bedre. B15 kan realiseres innenfor gjeldende vegfaglige krav til den aktuelle vegstandard.

Fylkesmannen mener alternativ B15 i vesentlig grad sikrer nasjonale jordverninteresser bedre og ivaretar bedre viktige hensyn til støy og nærmiljø for en stor befolkning i bydelen Figgjo i Sandnes kommune. Dette forsvaret i sum at B15 blir valgt som alternativ.

Fylkesmannen mener alternativ B15 i vesentlig grad sikrer nasjonale jordverninteresser bedre og ivaretar bedre viktige hensyn til støy og nærmiljø for bydelen Figgjo i Sandnes kommune. Dette forsvaret i sum at B15 blir valgt som alternativ. Fylkesmannen fremmer på denne bakgrunn **innsigelse** til alternativ B9. Implisitt betyr dette at vi har innsigelse også til alternativ B1.

Massehåndtering

Retningslinjene for dette er gjennomarbeidet i tidligere dialog med bl.a. oss. Det er viktig at stein- og jordmasser får en samfunnsmessig god utnyttelse. Vi legger til grunn at dette blir sikret i den videre detaljplanlegging gjennom bestemmelser.

ROS-analyse - samfunnssikkerhet

Fylkesmannen legger til grunn dokumentene om dette i saken og de ROS-vurderinger som er gjort. Vi har på denne bakgrunn ingen vesentlige merknader til dette i planen.

Retningslinje 7 og 8

Retningslinje 7 om inngrep i vassdrag er noe uklar. Vi gir **faglig råd** om at den omarbeides og konkretiseres. De kan f.eks. formuleres slik:

”Eventuelle inngrep i vassdrag skal i tidlig planleggingsfase være avklart etter relevante særlover som vannressursloven, laks- og innlandsfiskeoven og naturmangfoldloven, med støtte i forskrift om rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag.”

Krav om rensing av overvann med sedimenteringsdammer/våtmarksfilter bør, som foreslått i høringsutkastet, inngå i retningslinjen, men konkretiseres i ytre miljøplan, jf retningslinje 8. Sedimenteringsdammer og våtmarksfilter bør planlegges innenfor område for bygg og anlegg og/eller område for samferdsel og teknisk infrastruktur.

I delområde C må grunnforhold i Bråsteinsvatnet utredes før detaljplanen utarbeides, slik at miljømessig skade ved fortrenging av masse i utfyllingsfasen minimeres. Det samme gjelder krav til kunnskap for å unngå endringer i grunnvannsnivå.

Oppsummering

Fylkesmannen understreker at konsekvensene av vegprosjektet må sees i et langsiktig og bærekraftig perspektiv.

Trasealternativ C 15-I ved Bråstein kan aksepteres under vilkår av planbestemmelse som sikrer at detaljplanleggingen av veganlegget ved Bråsteinsvatnet ligger innfor rammene av dispensasjonsvedtaket fra Direktoratet for Naturforvaltning 13.05.13. Nye faglige vurderinger og god dialog mellom Statens Vegvesen, Sandnes kommune, Direktoratet for Naturforvaltning og Fylkesmannen har gitt et bedre og mer balansert resultat enn tidligere trasealternativ.

Tidligere innsigelse til retningslinje 2 om krysskopling E 39 og tverrforbindelsen mot Foss-Eikeland kan løses ved omformulering.

Fylkesmannen fremmer **innsigelse** til alternativ B9/B1 lang dagsone/kort tunnel ved Figgjo/Håland. Alternativ B15 med kortere dagsone/lang tunnel sikrer nasjonale jordverninteresser og ivaretar viktige hensyn til støy og nærmiljø i bydelen Figgjo på en bedre måte. Tydelig forskjell i ikke-prissatte konsekvenser for B9 og B15 og hensynet til barn og unges oppvekstmiljø er vektlagt. Kostnadsforskjellen mellom B9 og B15 er ikke av et omfang som kan tillegges avgjørende vekt.

Vi gir **faglig råd** om at retningslinje 7 om inngrep i vassdrag bør omarbeides og konkretiseres.

Med hilsen

Magnhild Meltveit Kleppa
fylkesmann

May Britt Jensen
fylkesmiljøvernsjef

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ikke underskrift

Saksbehandler: Dagfinn Hatløy
Saksbehandler telefon: 51 56 89 79
E-post: fmrodha@fylkesmannen.no

Kopi: Sandnes kommune, postboks 583, 4305 Sandnes