



Gjesdal kommune  
Rettedalen 1  
4330 Ålgård

Postadresse:  
Postboks 59 Sentrum,  
4001 Stavanger

Besøksadresse:  
Lagårdsveien 44, Stavanger

T: 51 56 87 00  
F: 51 56 88 11  
E: [postmottak@fmro.no](mailto:postmottak@fmro.no)

[www.fylkesmannen.no/rogaland](http://www.fylkesmannen.no/rogaland)

## Uttale - høring kommunedelplan E 39 Ålgård - Hove og deler av tverrforbindelsen Foss Eikeland

Vi viser til forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning (KU) mottatt av oss 23.02.12. Høringsfrist i saken er 20.04.12. Sandnes og Gjesdal kommune har gitt oss utsatt høringsfrist til 02.05.12. Vi gir likelydende uttalelser til begge de to kommunene Sandnes og Gjesdal.

Vi viser til felles uttale fra oss og Rogaland fylkeskommune 22.03.10 til planprogrammet for kommunedelplaner for E39 Ålgård – Hove. Fylkesmannen, ved flere fagavdelinger, har 21.03.12 gjennomført befarings av enkeltområder og strekninger.

### Oppsummering:

- Fylkesmannen ser at det er sterke samfunnsinteresser i å sikre god framkommelighet og økt trafiksikkerhet for den aktuelle strekningen av E 39.
- Det er positivt alle alternativ for ny E 39 har som forutsetning at det etableres et sammenhengende gang- og sykkelvegnett mellom Ålgård og Sandnes.
- Ny E39 vil svekke kollektivtrafikkens konkurranse mot privatbilbruk. Måloppnåelsen i forhold til de oppsatte prosjektmål er uklar og til dels negativ, og i vesentlige grad i strid med nasjonale mål om redusert vekst i biltrafikken, reduserte klimautslipp, minimering av naturinngrep og omdisponering av matjord.
- Fylkesmannen stiller spørsmål ved deler av valgt vegstandard. Dette gjelder særlig de mest konfliktfulle delstrekningene med kryssløsninger ved Håland og Kongeparken samt strekningene som berører arealbruksinteresser av nasjonalverdi.
- Det pågående arbeid med KVVU for transportsystemet på Jæren, vil ut fra nasjonale mål og regionale trafikale utfordringer, måtte velge en løsning med et høykvalitets kollektivtilbud. Sett i lys av arbeidet med KVVU'en, etterlyser Fylkesmannen alternative konsepter på strekningen som prioriterer kollektivtrafikken bedre fremfor privatbilen.

### Fylkesmannen har **innsigelse** til:

- Trase C13, C8 og C6 ved Bråstein pga manglende utredning og vurdering av berørte naturverdiene etter naturmangfoldloven § 7-12. Området må utredes bedre og vurderes på nytt. Hensynet til naturverdier, natur – og kulturlandskap og jordvern må tillegges større vekt i en videre vurdering av trasevalg. Vi inviterer til en dialog om aktuelle løsninger for område basert på bedre utredninger, justerte trasealternativ og aktuelle avbøtende tiltak.
- Trase B1 og B2 ved Håland (Figgjo). Et planforslag som gjelder en stamveg, berører viktige nasjonale arealbruksinteresser, gir betydelige ulemper for nærmiljøet, og som gir et helt nytt trafikkbilde i området, må være tilstrekkelig utredet før endelig valg av trase, tunnel-, og kryssløsning. Vi viser til den tilleggsvurdering av alternativ som er krevd av Sandnes kommune. Vi forutsetter at utredningen inkluderer alternativ for mindre arealkrevende og miljøbelastende vegstandard for eventuelle kryssløsninger ved Håland - og Kongeparken.
- Nordre traseer (90001 og 90003) for tverrforbindelsen ved Bråstein. Fylkesmannen er uenig i Vegvesenet sin vektning i KU mellom ikke-prissatte konsekvenser og prissatte konsekvenser. Vi kan ikke se at nasjonale og regionale jordvern- og landskapshensyn er tilstrekkelig vektlagt i foreslåtte anbefaling. Fylkesmannen ønsker en dialog om et eventuelt justert alternativ 90007 som krysser Figgjoelva lenger vest (nedstrøms). En generell forutsetning for å akseptere kryssing på dette strekket, er at elvemuslinglokaliteten i området kan sikres både i anleggsfasen og etter at bru er bygget.
- Manglende bestemmelser for E 39 til hensynssone fare for flom, skred og steinsprang.
- Mangelfull ROS-analyse for Tverrforbindelsen.
- Deler av retningslinje 2 til Tverrforbindelsen.
- Manglende samlet utredning og innarbeiding av retningslinjer og bestemmelser for å møte utfordringer på massebruksområdet.

### Fylkesmannen gir **faglig råd** om at:

- A3 ved Limavatnet ikke velges. Fylkesmannen er åpne for at A2 blir akseptert.
- A2 og eksisterende E 39 blir splittet lenger nord enn foreslått, for å redusere arealforbruket i dette området.
- Planen vurderer om endringer i grunnvannstands nivå kan aksepteres, eventuelt hvilke tiltak som må til for å få en akseptabel løsning, og om dette vil være av betydning for trasevalget. Det må også vurderes om senking av grunnvannstanden vil få uakseptable konsekvenser for grunnforhold og tilgrensende økosystemer.
- Fylkesmannen inviterer til dialog om løsninger for uavklarte områder, og der vi har innsigelser til innholdet i planen.

## Mål for E39 Ålgård-Hove

Med grunnlag i nasjonal transportpolitikk, regionale og lokale planer, er følgende mål satt for E39 Ålgård-Hove:

- *Vegen skal ha standard som stamveg med god fremkommelighet og høy trafikksikkerhet*
- *Vegen skal gi god betjening av kommunesenteret Ålgård og bydelssenteret Figgjo*
- *Vegen skal redusere miljøbelastningen som dagens vegnett medfører for tettbebyggelsene Figgjo og Ålgård*
- *Vegen skal være tilpasset og samordnet med eksisterende arealbruk og fremtidig areal- og tettstedsutvikling i influensområdet*
- *Vegsystemet skal gi grunnlag for effektiv kollektivdekning, gode gang- og sykkelforbindelser og et godt lokalvegnett i området*
- *Valgt trasé skal så langt mulig ivareta natur-, miljø-, kulturminne- og landbruks- og jordverninteressene i området*

## Generelle vurderinger

Fylkesmannen forutsetter at innholdet i ”Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging” (”Nasjonalt forventningsbrev” fra juni 2011) er godt kjent. Vi legger ellers til grunn føringer i regionale planer og KU for E39 Ålgård-Hove (datert 15.09.11) og for tverrforbindelsen Foss- Eikeland – E 39 (datert 24.08.11), for vår vurdering av saken.

Miljøverndepartementet uttalte 16.06.09 ved godkjenning av Fylkesdelplan for samferdsel i Rogaland 2008-2019:

*”Departementet savner en bredere omtale av mulige arealkonflikter knyttet til samferdselstiltak og mener derfor at hensynet til dyrka mark, kulturlandskap og til biologisk mangfold burde vært mer synliggjort”.*

Vi minner også om Riksrevisjonen sin konstatering i rapport om bærekraftig arealplanlegging og arealomdisponering i Norge (Dokument nr 3:11 (2006-2007)) side 47: 84 % av Norges fysiske nedbygde areal (forsegla eller dekket av harde flater) er veg og annen samferdsel. Bygninger utgjør 16 %.

## Vegstandard og trafikk tall

Valgt standard for ny E 39 er S9; motorvegstandard med fire felt og 100 km/t. Total bredde med midtdeler er 25 m. Beregnet ÅDT for ny E 39 er:

Strekning	År 2009	År 2040
Bogafjell og nordover	17000	27000
Bråstein - Bogafjell	16000	27000
Håland/Kongeparken - Bråstein	15000	19000/8000 på gml. E39 = 27000 totalt
Ålgård - Håland/Kongeparken	12000	13000/6000 på gml. E39 = 19000 totalt
Bollestad – Ålgård	7000	3500
Bollestad –Håland/Kongeparken	0	13000
Bollestad og sørover mot Bjerkreim/Eigersund og Sørlandet	5000	9000

Til sammenligning er trafikk tall for eksisterende 4 –felts E39 ved Auglendshøyden i Stavanger, ca 55000 ÅDT.

Mesteparten av trafikken på E 39 i dag er rettet mot Ålgård og Figgjo. Over 50 % av trafikken fra nord tar av til Figgjo og Ålgård. Ca 20 % av trafikken ved Bogafjell er ren gjennomgangstrafikk forbi Skurve.

Valgt vegstandard for tverrforbindelsen E39 til Foss-Eikeland er S4 basert på 8000 ÅDT i 2040. Dvs 2 felts veg, 80 km/t med totalbredde på 10 m.

Med så store kostnader, landskapsinngrep og arealtap som foreslåtte E 39 innebærer, er det viktig å være nøktern på vegstandard og tilpasse dette til reelt trafikkbehov. Vi viser til vår uttale til KVV E 39 Søgne – Ålgård 28.10.11, der vi anbefalte Midtrekkverkkonseptet (2-3 felt) og ikke Firefeltskonseptet.

### Kollektivtransport

Nasjonalt, regionalt og kommunalt nivå har felles ansvar for utvikling av gode, kollektive og miljøvennlige transportløsninger.

Alle alternativ for ny E 39 har som forutsetning at det etableres et sammenhengende gang- og sykkelvegnett mellom Ålgård og Sandnes. Dette vil kunne øke bruken av sykkel for arbeidsreisende noe, men vil trolig være en liten del av det samlede arbeidsreisevolumet.

KU kap. 3.9 konkluderer med at en utvikling av E39 med bedre tilgjengelighet gjennom 4 felt, vil bidra til å korte ned reisetiden fra Ålgård og Figgjo, og bidra til å gjøre disse områdene mer attraktive som bosted i Stavangerregionen. Likefullt stadfestes det i kap. 3.9.4 at *“samlet sett vil ny E39 svekke kollektivtrafikkens konkurranse mot privatbilbruken”*.

Ny og rask veg vil komme kollektivtrafikken lite til gode på grunn av behovet for å betjene områder undervegs med stopp og avstikkere på sidevegnettet. Ekspressruter med få eller ingen stopp undervegs vil kunne ha noe nytte av ny og bedre veg. Men samlet vurdert vil ny E 39 svekke kollektivtrafikken sin konkurransevne mot privatbilbruk.

Vegprosjektet vil kunne frigi vegkapasitet på lokalvegnettet og bedre framkommeligheten, men ny veg vil i seg selv framstå så attraktiv for økt trafikk, inkludert privatbilbruk, at bruk av kollektivtilbud (buss) vil tape konkurransevne. Figgjo og Ålgårdområdet er i Fylkesdelplan for langsiktig byutvikling på Jæren ikke utpekt som en regional utviklingsretning for byutviklingen. Det er derfor ikke planlagt store utbyggingsområde som kan gi kundegrunnlag for et høyfrekvent og høykvalitets kollektivtilbud som kan konkurrere med privatbilbruk.

Fylkesmannen mener det kan stilles spørsmål ved konklusjonen om at Ålgård og Figgjo vil bli mer attraktive som bosted i Stavangerregionen, når bilbasert reisetid til Jæren nord og vest vil møte sin begrensning i økende trafikkavviklingsproblemer lokalt i dette området.

En realisering av ny E 39 som planlagt og dimensjonert, vil heller redusere enn øke området sin mulighet til omfattende vekst framover. Dette fordi en bilbasert vekst ikke vil være håndterbar og bærekraftig i forhold til det samlede transportsystem på Jæren. Det pågående arbeid med KVV for transportsystemet på Jæren, vil ut fra nasjonale mål og regionale trafikale utfordringer, måtte velge en løsning med et høykvalitets kollektivtilbud. Sett i lys av arbeidet med KVV, etterlyser Fylkesmannen

om det er vurdert alternative konsepter på strekningen som prioriterer kollektivtrafikken fremfor privatbilen.

Gjenåpning av Ålgårdbanen i framtiden er som kjent uavklart. Om det i overskuelig framtid vil kunne bli et trafikkgrunnlag som forsvaret et togtilbud er usikkert. Det er likevel viktig å holde mulighetene for dette åpne. Slik planene foreligger vil Figgjo og Ålgård bli betjent av "6-felt veg" når ny E39 er realisert; eksisterende 2-felts E 39 som blir lokalveg med høy standard og kapasitet, og ny 4-felts E 39.

Planene for ny E 39 bygger opp om nasjonale og regionale mål om god fremkommelighet (inkludert næringstrafikk) og høy trafikksikkerhet på stamveg, og redusert lokal trafikkbelastning. Men den samlede konsekvens av foreslåtte veg vil gi svak eller negativ måloppnåelse når det gjelder nasjonale og regionale mål om å minimere tap av matjord og naturarv, reduserte klimautslipp, mål om økt andel kollektivreisende og målsettinger om bærekraftig by- og tettstedsutvikling.

Fylkesmannen stiller spørsmål ved om framtidig beregnet trafikk mengde er ønskelig og i tråd med bl.a. regionale og nasjonale mål om å redusere veksten i biltrafikk, og om trafikkallene generelt forsvaret valgte vegstandard for strekningen. Valgte standard gir strenge krav til linjeføring, kurvaturer og trenger arealkrevende kryssløsninger. Dette blir særlig krevende når deler av vegen ligger i og ved utbygde tettsteder. Samtidig er forutsetningen for samfunnsnyttens av prosjektet at det blir god nok tilknytning mellom ny veg og lokaltrafikk, for å sikre tilstrekkelig bruk av ny veg og reduksjon av gjennomgangstrafikk på gammel E 39 som framtidig lokal veg. Dette er et åpenbart dilemma med vegprosjektet.

Den valgte standard gir et særlig høyt konfliktnivå ved veg i dagen og kryssløsninger ved Håland og Kongenparken. Fylkesmannen vi rå til at det i det videre arbeid vurderes en annen vegstandard for områder med særlig høy arealkonflikt.

### Risiko- og sårbarhetsanalyse

Kommunen har for E39 Ålgård-Hove valgt å utarbeide en sårbarhetsanalyse. Analysen gir en god oversikt over sårbarhetsforhold, vurderinger som er gjort, og hvilke områder en skal ha fokus på i det videre planarbeidet for å unngå uønskede hendelser.

Det nevnes i sårbarhetsanalysen at det ikke er utført en detaljert vurdering av risiko for at uønskede hendelser skal skje. Dette forutsettes gjennomført i videre detaljplanlegging. Videre nevnes det at sårbarhetsanalysen skal identifisere og rangere forhold som det må tas hensyn til i etterfølgende planprosesser. Fylkesmannen vil peke på at et viktig formål med ROS-analyser på kommuneplannivå er å finne ut om det er forhold som har betydning for om planen kan realiseres eller ikke. Det er to forhold hvor sårbarhetsanalysen etter vår mening burde ha gitt en slik avklaring. Dette gjelder konsekvensene for grunnvannstand og for trafikksikkerheten ved kryssløsninger ved Kongeparken.

Det blir konstatert at vegprosjektet vil ha konsekvenser for grunnvannsnivået. I flere av delområdene er grunnvannstand et aktuelt forhold, og hvor det konkluderes med at området vurderes som moderat til svært sårbart overfor endringer. Vi gir **faglig råd** om på dette plannivået å vurdere om endringer i grunnvannstands nivå kan aksepteres, evt hvilke tiltak som må til for å få en akseptabel løsning, og om dette vil være av betydning for trasevalget. Det må også vurderes om senking av grunnvannstanden vil få uakseptable konsekvenser for grunnforhold og tilgrensende økosystemer.

Vi kommer tilbake til trafiksikkerheten ved Kongeparken under vår omtale av strekning B.

ROS-analysen peker på fare for skred og steinsprang og at det må ha fokus i det videre planarbeidet, men dette er ikke forankret i bestemmelsene. Fylkesmann fremmer **innsigelse** på grunn av manglende bestemmelser til hensynssone fare for flom, skred og steinsprang. Kravene i bestemmelsen må sikre at det er forbud mot utbygging i hensynssonen før det er dokumentert tilstrekkelig sikkerhet for steinsprang, skred og flom på reguleringsplansnivå.

### Bruk av tunnelmasser

Tilsvarende Rogfast og Ryfast må det lages en samlet strategi for bruk av tunnelmasser og andre overskuddsmasser og krav til detaljplanene på dette området. Håndtering av denne massen i anleggsfasen må også vurderes i forhold til trafiksikkerheten. Vi viser i denne sammenheng til dialogen med Vegvesenet og kommunene om utvikling av helhetlige planer for massedisponering både for sprengsteinsmasser og for løsmasser i forbindelse med andre større regionale vegprosjekt. Se videre om dette under bestemmelser.

## **Særlige vurderinger av delområde A: Skurve – Ålgård**

### Jordvern – landbruk

Både A2 (vestre) og A3 (østre) har et høyt konfliktnivå med jordvern-, vassdrags-, og kulturlandskapsinteresser. Beslag av jordbruksareal for A2 og A3 skiller lite. En vesentlig forskjell er at A2 krever innløsning av et gardstun ved Bollestad, på sørsiden av Limavatnet.

### Naturverdier

Hele området ved Ytre Lima og nær Limagarden er vurdert til verdi B i naturtypekartlegging fra 2007. Landskapsrommet ved Limavatnet har stor verdi. Rogaland fylkeskommune sin landskapskartlegging fra 1995 har gitt Limavatnet (H1) nasjonal verdi. Estetisk gode løsninger i detaljplanlegging blir viktige i dette område enten A2 eller A3 blir valgt.

### Konklusjon

Fylkesmannen stiller spørsmål ved valget av splitting av ny og gammel veg så langt sør som foreslått. Dette fører til 500 m med parallell veg, noe som gir et økt arealbeslag (10-12 dekar) av dyrka jord og store uheldige landskapsinngrep. I tillegg kommer areal mellom ny og gammel E 39 som blir uegna til jordbruksproduksjon. Fylkesmannen er kjent med at kryssløsninger i forhold til Fv 45 (mot Oltedal) og 286 (mot Madland) i dette område er krevende og har vært styrende for valg av løsning.

Både A2 og A3 har høyt konfliktnivå med nasjonale natur-, landskaps-, og jordverninteresser. A2 vil ha høyt men noe mindre konfliktnivå med landskapsinteresser, enn A3. A2 vil i tillegg ta mer hensyn til kulturmiljø av regional og nasjonal interesse i område (Limagarden). Summen av dette må tillegges avgjørende vekt i valg av trase. A2 ekskluderer ingen delalternativ for tunneltrase videre nordover.

Fylkesmannen gir **faglig råd** om at A3 ikke velges. Vi er åpne for at A2 blir akseptert. Vi gir **faglig råd** om at A2 og eksisterende E 39 blir splittet lenger nord enn foreslått, for å redusere arealforbruket i dette området.

## Særlige vurderinger av delområde B: Kongeparken - Figgjo

### Jordvern – landbruk

Jordsmonnkartlegging for Håland bekrefter at jordbruksarealet er av regional og nasjonal verdi. Jorda særlig der ny veg og kryss er planlagt, er svært godt og godt egnet til nedbørbasert gras- og potetdyrking, og egnet til korndyrking, jfr Skog og Landskap sine kartlegginger.

Alternativ B4 med lang tunnel, liten dagsone og ikke kryss ved Håland, er lite i konflikt med jordvern, - og kulturlandskapsinteresser. B1 og B2 med kryss og lang dagsone har et høyt konfliktnivå med nevnte landbruks-, og landskapsinteresser.

Fylkesmannen er kjent med at utvalg for byutvikling i Sandnes kommune 14.03.12 gjorde vedtak om å anbefale:

*”Statens vegvesen utreder muligheten for justering av kryss og veglinje på Håland i samsvar med forslaget fra Figgjo bydelsutvalg, fortrinnsvis med fullt kryss men også kryss uten påkjørsel sørover, samt at konsekvensene for landbruk reduseres”*

Et slikt alternativ er ikke del av høringen men Statens vegvesen utreder dette nå for å se om det er mulig å gjennomføre.

Planforslaget gjelder en stamveg, berører viktige nasjonale arealbruksinteresser og gir betydelige nærmiljø ulemper som støy og et helt nytt trafikkbilde i området. Alle relevante alternativ i saken må derfor være tilstrekkelig utredet før vi kan ta standpunkt til endelig veg og eventuell kryssløsning her.

I KU side 91 ”3.9.3 Kryss ved Kongeparken eller Håland?” står det bl.a.: ”Krysset ved Håland ligger på jordbruksland og griper ikke inn i eksisterende næringsområder eller planlagt utbyggingsområde”. Fylkesmannen vil minne om at arealet ved Håland er viktig næringsareal for jordbruksproduksjon.

Videre står det: *I forhold til arealinngrep og beslaglegging av næringsarealer, vurderes alternativ med kryss ved Håland som mer gunstig enn alternativ med kryss ved Kongeparken. Dette er fanget opp i prissatte konsekvenser”.*

Fylkesmannen vil peke på at dette generelt er en metodesvakheter at tap av ordinære næringsareal blir prissatt i KU, mens tap av næringsareal for landbruk ikke blir prissatt. Dette er en problemstilling som flere har tatt opp med nasjonale myndigheter.

### Naturverdier

Ved løsninger som inkluderer lang dagsone og/eller kryss ved Kongeparken er det en forutsetning at Figgjovassdraget sin kantsone ikke blir berørt i større grad enn i dag.

## Støy

Fylkesmannen vil peke på at C 13/ B2 gir en krevende anleggsfase og støynivå ved tettstedet Figgjo.

## Konklusjon

Fylkesmannen fremmer **innsigelse** til B1 og B2. På nåværende tidspunkt anbefaler vi valg av alternativ B4, under forutsetning av tilfredsstillende trafikk sikkerhet, akseptable nærmiljøhensyn og hensyn til vassdraget og grunnvannstanden. Videre forutsetning er at det på dette plannivået gjennomføres en risiko- og sårbarhetsanalyse og at den viser at B4 vil gi en tilfredsstillende sikkerhet ved Kongeparken. I denne sammenheng må det formuleres konkrete akseptkriterier. Vi vil ta en ny samlet vurdering når alternativ kryssløsning og tunnelløsning ved Håland er utredet.

Dersom B4 blir det endelige valget, forutsetter dette etablering av kryss ved Kongeparken for å kople E39 til Figgjo og Ålgård.

Fylkesmannen forutsetter at en mindre arealkrevende og nærmiljøbelastende vegstandard for eventuelle kryssløsninger ved Håland og Kongeparken blir utredet i det supplerende planarbeid.

## **Særlige vurderinger delområde C: Bråstein – Oslø**

Vegplanlegging i dette området er svært krevende pga store natur-, landskaps- og geologiske verdier, jordvern hensyn og kulturminner. Krav til kurvatur for den valgte vegstandard gjør det vanskelig å finne løsninger som sikrer hensyn til natur, kulturminner og jordvern. Ny veg her vil uansett trasevalg komme i strid med nasjonale natur-, - og jordverninteresser. Dette må vektas mot de sterke samfunnsinteressene om bl.a. god fremkommelighet og høy trafikk sikkerhet som vegprosjektet skal sikre. Utredning og vurdering er ikke tilstrekkelige for dette krevende området og fyller ikke naturmangfoldlovens krav.

## Jordvern – landbruk

Jordsmonn kartlegging (fra Skog og landskap) for Bråstein bekrefter at området er jordbruksareal av regional og nasjonal verdi. Området er i fagrapport for landbruk i Fylkesdelplan for langsiktig byutvikling på Jæren, registrert som kjerneområde for landbruk. Bråstein sørøst er i ny kommuneplan for Sandnes 2011-2025 vist som hensynssone landbruk. Bråstein vest og nordvest er vist som hensynssone grøntstruktur (markaområde).

Rogaland er det fylket i Norge som årlig bygger ned mest matjord. 2/3 av dette skjer på Jæren, dvs der de mest produktive arealene ligger. Omfanget av nedbygging i Rogaland i dag er i strid med det nasjonale målet om å halvere den årlige nedbyggingen av dyrka jord.

Fylkesmannen viser videre til at eksisterende og foreslåtte Nasjonal transportplan har klare målsettinger og krav om å minimere forbruk av matjord og inngrep i nasjonalt viktige kulturlandskap.

Alternativ C6 (lengst øst) med tunnel til Håland eller med lang tunnel til Kongeparken, vil være mindre i konflikt med jordverninteressene i området enn C8 og C13. C6 gir mindre beslag av jordbruksareal enn C8.



C8 vil berøre et eksisterende gardstun i område og gi en vesentlig større oppsplitting og dårlige arrondering av jordbruksområde ved Bråstein nordøst enn C6. C8 og C6 vil i sum på land og i vann gi tilnærmet likt omfang av negativt landskapsinngrep.

### Natur, landskap og geologi

Trasé C6 går gjennom Bråsteinsvatnet på en stor fylling som vil endre formen på vannet, karakteren i landskapet og de betydelige opplevelseskvalitetene på en irreversibel måte.

Konsekvensutredningens landskapsvurderinger har delt Bråsteinsområdet inn i flere delområder. Vannet og landmerket Bråsteinsnuten må ses sammenheng. Dannelsen av støtsidemorenen og vannet er resultat av samme geologiske prosess under siste del av forrige istid. De to sammenhengende geologiske formentene framstår her i en meget illustrerende sammenheng, som beskrivende for is- og avsetningsdynamikken. I MD-rapport T-678 (1987) om geologiske verneverdier har lokaliteten høyeste prioritering. Sammen med få andre tilsvarende former på Jæren, er disse blant de tydeligste minnene etter siste istid. Dannelsen av slike støtsidemorener er fortsatt noe omdiskutert, og den vitenskapelige verdien av sammenheng i landskapet kan derfor være stor. Sammenhengen mellom Bråsteinsvannet som iserosjonsform/dødisgrop selve og nuten som moreneavsetningsform, er meget illustrerende for dannelsesprosessene. Dette gir området pedagogiske og vitenskapelige verdier som ikke går fram av konsekvensutredningen. Sammenhengen med vannet gjør at Bråsteinsnuten får en høyere landskapsmessig verdivurdering enn støtsidemorenen ved Åslandsnuten.

Funnet av istids-relikten mjukt havfruegras i Bråsteinsvatnet utdyper denne sammenhengen. Dette er en art som var vanlig rett etter siste istid, og som trolig ikke spres mellom vassdrag (ref Norsk Institutt for Naturforskning, utkast til faggrunnlag for mjukt havfrugras). Trusselkategori er EN, sterkt trua). Arten forekommer i Storånavassdaget (Bråsteinsvatnet og Stokkalandsvatnet) og i Frøylandsvatnet i Sandnes kommune. Arten er svært følsom for endringer i siktdyp, for eksempel ved eutrofiering og/eller partikkelforurensning.

Bråsteinsvatnet er en viktig del av landskapsrommet ved Bråsteinsnuten, som er vurdert til å ha nasjonal verdi i Rogaland fylkeskommune sin landskapsvurdering fra 1995 (område K2). Dette selv om landskapsrommet i dag er brutt opp av eksisterende E 39. Kvartærgeologisk er Bråsteinsområdet unikt med den markerte høye morenen og vannet som begge er formet av isen.

I planer for bruk av tunellmasser og andre overskuddsmasser er utfylling i vassdrag generelt ikke akseptabel bruk. I dette tilfellet vil det også innebære tap av nasjonale verdier knyttet til biologisk mangfold og kvartærgeologiske verdifulle forekomster. Vi viser også til avsnitt om *biologisk mangfold* s 57 i Nasjonal transportplan som nå ligger på høring.

### Konklusjon

Alle tre foreslåtte alternativ har særlig høyt konfliktnivå med nasjonale natur-, landskaps-, og jordverninteresser.

C8 og C13, i tillegg til de omfattende arealinngrep tverrforbindelsen vestover vil kunne gi, vil marginalisere Bråstein som framtidig jordbruksområde, et område som i dag er av nasjonal verdi. Dette må tillegges vekt i valg av trase og avbøtende tiltak.

Fylling i Bråsteinsvatnet (C8 og C6) gir store inngrep i vassdraget. Fylkesmannen fremmer **innsigelse** ut fra manglende utredning og vurdering av de berørte naturverdiene etter naturmangfoldloven § 7-12. Dersom en etter slik utredning finner grunn til å gå videre med alternativ som går ut i Bråsteinsvatnet, må avbøtende tiltak og justeringer for kryss og trase vektlegges. Vi vil vurdere trase som berører verneverdiene her på nytt når utredninger etter NML og mulige tilpassinger og tiltak er gjort.

Ut fra dette fremmer Fylkesmannen **innsigelse** til alle de tre foreslåtte alternativ C6, C8 og C13. Vi inviterer til en dialog om aktuelle løsninger for område basert på bedre utredninger, justerte trasealternativ og aktuelle avbøtende tiltak.

### **Vurdering delområde D: Osli – Hove**

Vi har ikke vesentlige merknader til innhold, vurderinger og anbefalinger for delområde D.

### **Særlige vurderinger av deler av tverrforbindelsen Foss-Eikeland – E 39**

Fylkesmannen konstaterer at den nordre linje (2 alternativ) går utenfor den kooridor som ble vurdert i KU fra 2010. Dette gjelder delområdet der forslag til ny veg krysser Figgjoelva og en del areal nord og sør for ny bru. Kryssingen er konsekvensutredet som veglinje i KU datert 24.08.11.

#### ROS-analysen Tverrforbindelse

I motsetning til ROS-analysen for trase Ålgård-Hove har en i ROS-analysen for traseene som gjelder Tverrforbindelsen ikke, eller i for lite grad, vurdert risiko- og sårbarhetsforhold i anleggsfasen. Videre bør konklusjonen fra ROS-analysen, selv om analysene for de 3 alternativene gir nokså lik resultat, tas med i den samlede KU-vurderingen og anbefalingen av trasevalg. Fylkesmannen fremmer **innsigelse** på grunn av mangelfull ROS-analyse for trase ”Tverrforbindelsen”.

#### Jordvern – landbruk

Foreslåtte to alternativ (9001 og 9003) for tverrforbindelsen ved Bråstein nord ligger i jordbruksområde av samme nasjonale og regionale verdi som Bråstein øst. Dette går fram av jordsmonndata for området (fra Skog og landskap). Området er i fagrapport for landbruk i Fylkesdelplan for langsiktig byutvikling på Jæren, registrert som kjerneområde for landbruk. Bråstein vest og nordvest er ellers i kommuneplan for Sandnes 2011-2025 vist som hensynssone grøntstruktur (markaområde).

Begge alternativ i nord vil marginalisere Bråstein som framtidig jordbruksområde, et område av nasjonal verdi for jordbruk. Dette må tillegges avgjørende vekt i valg av trase. I tillegg vil en åpen dagløsning i dette område endre det verdifulle og karakteristiske landskapsrommet ved Bråstein og Bråsteinsåsen.

Fylkesmannen kan ikke se at foreslåtte alternativ i nord i tilstrekkelig grad tar hensyn til landbruksinteressene i område og nasjonale jordvern hensyn.

Trasealternativet i sør (9007) gir minst beslag av jordbruksareal og har et lavere konfliktnivå med jordbruksinteresser, da vegen her i hovedsak ligger i utkanten av jordbruksarealene. Traseen blir likevel et betydelig inngrep i natur og kulturlandskapet og deler opp landbruksområdet.

### Naturverdier

Veglinjen (bru) i sør krysser Figgjoelva i et område som allerede i stor grad er berørt av eksisterende E 39.

Figgjoelva her har en stor elvemuslingbestand og elva er her vid og frodig. Kantsonen mot bomstasjonen er alt i dag svært smal, og det er lite rom for ytterligere inngrep mot Figgjoelva. Fylkesmannen etterlyser bedre dokumentasjon på hvordan en påkobling til E 39 skal/kan gjennomføres i dette området.

Dersom en går videre med kryssingsløsninger i dette området, vil det være nødvendig med tilleggshøring som inkluderer relevant tegningsgrunnlag. Fylkesmannen vil allerede nå varsle innsigelse ved løsninger på reguleringsplannivå som reduserer kantsonen mot Figgjovassdraget ytterligere, eller medfører inngrep i elvebunnen i område med stor tetthet av elvemusling. Det må påregnes krav om skråkabelbru, med de merkostnadene det vil medføre.

Nedstrøms ved Møgedalshølen (alternativer nord) er mulighetene for å få til en akseptabel kryssing av elva bedre, men kryssing vil her samtidig gi et nytt inngrep i et i hovedsak uberørt vassdrags,- og friluftsområde. Kryssingen vil gi økt støy til område ved elv, langs Ålgårdsbanen i Time og markaområdene i Sandnes kommune.

En eventuell kryssing må ta hensyn til Figgjo sin status som vernet vassdrag. Rikspolitiske retningslinjer for verna vassdrag er godt konkretisert gjennom Sandnes sin miljøplan og kommuneplan og vil være førende for reguleringsplanen. Det samme vil Figgjoelva sin status som nasjonalt laksevassdrag (jf. St.prp. 32, 2006-2007). Det er både rødlista elvemusling (VU) og ål (CR) i området. Den velutvikla kantsonen i området må sikres både under og etter anleggsfasen.

### Konklusjon

Fylkesmannen vil peke på at sørlig linje kommer best ut for ikke-prissatte konsekvenser. Samtidig er forskjellen i prissatte konsekvenser (anleggskostnader) for de tre alternativ små.

Nordre linjer (9001 og 9003) gir et nytt inngrep i et i hovedsak uberørt vassdrags,- og friluftsområde og i et viktig jordbruksområde. Område nord og sør for ny bru er regional grønnstruktur i Fylkesdelplan for langsiktig byutvikling på Jæren, og er den østlige delen av foreslåtte overordna grøntstruktur for Bybåndet sør.

Fylkesmannen er uenig i KU sin vektning mellom ikke-prissatte konsekvenser og prissatte konsekvenser. Vi er derfor ikke enig i anbefaling om å velge trase i nord. Vi kan ikke se at nasjonale og regionale jordvern og landskapshensyn er tilstrekkelig vektlagt og ivaretatt i foreslåtte anbefaling. Fylkesmannen fremmer **innsigelse** til nordre traseer.

Fylkesmannen ønsker en dialog om et eventuelt justert alternativ 90007 som krysser Figgjoelva lenger vest (nedstrøms), og som treffer eksisterende E 39 lenger nord enn foreslått. En generell forutsetning for å akseptere kryssing på dette strekket, er at elvemusling lokaliteten i området kan sikres både i anleggsfasen og etter at bru er bygget.

## Bestemmelser og retningslinjer

Fylkesmannen fremmer **innsigelse** til siste setning av retningslinje 2. Premisset for planlegging og utredning av Tverrforbindelsen har vært en god øst-vest sammenkobling fra E 39 og vestover mot fv 44 og Jæren. Tverrforbindelsen er ikke planlagt som en øst-vest korridor for utbyggingen av langsiktig utviklingsretning Sandnes øst. Premisset for utbygging av Sandnes øst er en banebasert/høyverdig kollektivtilbud knyttet opp til kollektivknutepunktet Sandnes sentrum. Siste del av retningslinje 2 er i strid med målsettingene i Fylkesdelplan for langsiktig byutvikling på Jæren og nasjonale mål om økt kollektivbruk, reduserte klimautslipp og redusert transportarbeid.

Fylkesmannen har også **innsigelse** i forhold til manglende samlet utredning og innarbeiding av retningslinjer og bestemmelser for massebruk og retningslinjer for utfordringer på massebruksområdet inkludert:

- Bruk av matjord og andre løsmasser som blir berørt av planområdet
- Bruk av sprengstein fra tunell og vegskjæring
- Ros-vurderinger og krav knyttet til trafiksikkerhet ved massetransport i anleggsperioden

## Samlet oversikt over innsigelser og faglige råd

Fylkesmannen har **innsigelser** til:

- Trase C13, C8 og C6 ved Bråstein og mangelfull utredning
- Traseene B1 og B2 ved Håland (Figgjo).
- Til nordre traseer (90001 og 90003) for tverrforbindelsen ved Bråstein.
- Manglende bestemmelser for E 39 til hensynssone fare for flom, skred og steinsprang.
- Mangelfull ROS-analyse for Tverrforbindelsen.
- Deler av retningslinje 2 til Tverrforbindelsen.
- Manglende retningslinjer og bestemmelser for massebruk og massetransport.

Fylkesmannen har **faglig råd** om at:

- A3 ved Limavatnet ikke velges.
- A2 og eksisterende E 39 splittes lenger nord nærmere Limavatnet.
- Planen vurderer om endringer i grunnvannstands nivå kan aksepteres.

Med hilsen

Tora Aasland  
fylkesmann

May Britt Jensen  
fylkesmiljøvernssjef

Dokumentet er elektronisk godkjent av Fylkesmannen i Rogaland og krever derfor ikke signatur.

Saksbehandler: Dagfinn Hatløy  
Saksbehandler telefon: 51 56 89 79  
E-post: dagfinn.hatloy@fmro.no

Kopi til:

Jernbaneverket	Postboks 4350	2308	HAMAR
Rogaland fylkeskommune, Regionalutviklingsavdelingen	Sentrum Postboks 130	4001	Stavanger
Gjesdal Jordvernuttvalg v/Stian Hognestad	Ravndal	4330	ÅLGÅRD
Time kommune	Postboks 38	4349	Bryne
Erlend Stangeland - kopi sendt på e-post			
Statens Vegvesen, avd. Stavanger	Postboks 8074	4068	Stavanger