



Sandnes kommune  
Postboks 583  
4305 Sandnes

Kontakt saksbehandler

Ine Woldstad, 51 56 87 98

## Høringsuttale til tilleggshøring - planid 2016-01 - E 39 Ålgård - Hove, delstrekning Figgjo - Osli, Sandnes kommune

**Fylkesmannen anbefaler en mer fleksibel tilnærming til vegstandard og dimensjonerende hastighet for bedre sikring av jordvern, nærmiljø og naturverdier. Det kan gi både miljømessig og økonomisk gevinst. Vegprosjektet må vurderes i et langsiktig og bærekraftig perspektiv hvor naturverdier og naturessurser inkludert jordvernet blir bedre ivaretatt for fremtidige generasjoner. Vi kan ikke se at det er kommet frem vesentlige nye opplysninger etter høringen i 2019, og vi opprettholder innsigelsen til planen i brev av 28.06.2019.**

Vi viser til tilleggshøring av planen 8. april 2020.

### Bakgrunn for saken

Justert planforslag er lagt ut til offentlig ettersyn med høringsfrist 15. mai. Statens vegvesen håper på sluttbehandling i løpet av juni slik at strekningen kan være med i rulleringen av NTP 2022-2033. Styringsmålet på 3.6 mrd. kr. ligger fast i Nasjonal transportplan og Bymiljøpakken, og et endelig kostnadsoverslag som overstiger dette vil eventuelt kreve ny behandling av styringsmålet i Samferdselsdepartementet og Finansdepartementet. Dette vil kunne innebære at prosjektet med stor sannsynlighet blir utsatt i tid.

En viktig forskjell fra forrige høring er at krysset på Bråstein, som skal sikre en kobling til Tverrforbindelsen mot Foss-Eikeland, er tatt ut fra planforslaget. Arbeidet med Tverrforbindelsen er stoppet opp og videre prosess er uavklart, og det er under diskusjon om prosjektet skal ha prioritert i Bymiljøpakken.

Det er også lagt ved langtidsmålinger for å kartlegge støynivået fra dagens E39 for å få innsikt i det generelle støynivået på Figgjo. Det er både gjort støyvurderinger for hastighet på henholdsvis 90 og 110 km/t. Beslutning om skiltet fartsgrense tas i annen sammenheng enn gjennom reguleringsplan, og på et senere tidspunkt. Støytabelen som viser antall støybelastede boliger er også endret noe siden forrige høring, da det er gjennomført kvalitetssikring av trafikk tall på eksisterende E 39. Dette gjorde et lite utslag i antallet hus som blir berørt i dagens situasjon, til noe lavere. Den nye traseen kommer også noe bedre ut enn ved forrige høring, men det er ikke snakk om store forskjeller.



Samlet kommer fremdeles den eksisterende traseen (som følger kommunedelplanen) bedre ut enn den nye.

Det er også utarbeidet og lagt ved en ny rapport om strukturelle endringer for landbruket ved bygging av ny E 39, bl.a. fordi vi etterlyste en nærmere vurdering av de strukturelle konsekvenser for landbruket. Rapporten sammenligner gjeldende kommunedelplan og ny trase. Den belyser også konsekvensen for de enkelte gårdsbrukene med avbøtende tiltak for begge alternativ, og inngår som en del av vurderingsgrunnlaget for naturressurser. Rapporten konkluderer med at ny trase vil ha høyere negativ konsekvens for landbruket enn alternativet i vedtatt kommunedelplan. Som avbøtende tiltak blir det i planforslaget vist til at uheldige strukturelle effekter kan begrenses ved gjennomføring av arealbytte/makeskifte. Det blir også konkludert med at bruk av massefylling på arealer som i dag ikke har jordbruksdrift er et godt avbøtende tiltak.

## **Fylkesmannens tidligere uttalelser ved høring av kommunedelplan og 1. utkast til planen**

### *Kommunedelplan*

Fylkesmannen hadde innsigelse til forslaget om kort tunnel og lang dagsone ved Figgjo/Håland i høringen av kommunedelplan 22.01.2014. Vi understrekte da at konsekvensene av vegprosjektet må ses i et langsiktig og bærekraftig perspektiv. Det ble også fremhevet at kortere dagsone og 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 oppvekstvilkår ble vektlagt. Det ble også poengtert at kostnadsforskjellen mellom alternativene ikke var av et slikt omfang at det kunne tillegges avgjørende vekt.

### *Planforslag høring Figgjo-Bråstein mai-juni 2019*

Fylkesmannen hadde også innsigelse i uttale datert 28. juni 2019 til forrige høring av planforslaget. Vi påpekte at det manglet en kvalitativ vurdering for restarealene av landbruksområdene på Figgjo og Bråstein, ettersom ny veglinje har strukturerende effekt og vil gi en negativ påvirkning på jordbruksarealene utover det reelle arealbeslaget. Vi påpekte også at det manglet en kvalitativ vurdering knyttet til veglinjas strukturerende effekt og hvilke samlede konsekvenser dette får for landbruket, da erfaring viser at veglinjer kan få en påvirkning på jordbruksarealene utover det reelle arealbeslaget. Vi påpekte også konsekvenser for landbruksmiljøet i forbindelse med etablering av Tverrforbindelsen, som det da lå en krysskobling til i planforslaget. Av grunnene vist ovenfor hadde vi innsigelse til forslaget, av hensyn til jordvern og manglende beslutningsgrunnlag.

Vi hadde også innsigelse til § 3.5 i bestemmelsene av hensyn til natur- og vassdragsinteresser. Bestemmelsen er nå endret og vi har bekreftet at vår innsigelse på dette punktet er imøtekommet.

### **Fylkesmannens vurdering**

Vår innsigelse til manglende beslutningsgrunnlag for jordvern og veglinjas strukturerende effekt er delvis svart ut i en ny rapport om landbruk og struktur. I vår vurdering inngår også de strukturelle konsekvensene for landbruket ved at deler av arealene mellom dagens E39 og ny E39 vil bli utsatt for utbyggingspress i fremtiden. Ny trase ligger nærmere dagens E39 både på Bråstein og Håland og vil derfor eksponere areal for slik utbyggingspress. I hovedsak bygger rapporten på dagens produksjon, endret teigstruktur, vurdering av resterende landbruksjord, tilkomst til teigene og potensielle avbøtende tiltak. Vi påpekte også at det måtte gjøres vurderinger opp mot krysskoblingen til tverrforbindelsen mot Foss-Eikeland. Krysskoblingen er nå tatt ut av planen og vi er positive til dette, fordi da legges det ikke noen reguleringsmessige føringer for tverrforbindelsen



og kryssløsning. Vi viser i den forbindelse til vår uttale til oppstart av dette arbeidet datert 21.05.2015 og 13.06.2019. I sistnevnte uttale skrev vi blant annet at:

*«Tverrforbindelsen er eit stort samferdsleprosjekt med omfattande irreversible konsekvensar og inngrep for mange interesser, inkludert landskap og viktige jordbruksområde. Dei nye trasè-alternativa kjem begge i vesentleg konflikt med nasjonale jordverninteresser. Den føreslegne kryssplasseringa på Bråstein og kryssløysinga midt på tverrforbindelsen forsterkar denne konflikten.»*

Vi har vist til at en trase for tverrforbindelse nord for Bråsteinsåsen vil være mer skånsom for jordvern, naturmangfold og vassdragsinteressene. Det har blitt opplyst i møte med Fylkesmannen at tilkobling mellom tverrforbindelsen og E39 ikke er fastsatt, og at det fremdeles er mulig med en påkobling nord for Bråsteinsåsen.

Forskjellen på reelt arealbeslag mellom de to traseene er ca. 38 dekar dyrka mark, arealbeslaget for innmarksbeite er tilnærmet likt. Omfanget av jordbruksareal som får dårlig arrondering eller blir inneklemt er vesentlig større for ny trasé sammenlignet med godkjent planforslag. Videre legger ny trasé beslag på mer jordsmonn og grasarealer av høy kvalitet enn gjeldende plan. Mellom ny E39 (ny trasé) og dagens E39 vil det være ca. 100 dekar fulldyrka mark på Bråstein og ca. 130 dekar på Håland. Spesielt på Håland vurderer vi at dette vil føre til et arealpress på resterende areal. I rapporten blir dette vurdert i positiv retning, på grunn av det er et mindre areal som blir ført under press. Vi vurderer imidlertid at ved godkjent trase vil vi ikke oppleve samme presset fordi arealet ikke i samme grad oppfattes som inneklemt og utsatt for utbyggingspress. Slike uheldige strukturerende effekter må helt klart inngå som viktige moment i plan-vurderingen, og særlig sett i lys av skjerpede nasjonale og regionale føringer knyttet til jordvern.

Landbruksrapporten, *strukturelle endringer for landbruket ved bygging av ny E 39 Figgjo-Osli i Sandnes kommune*, gir oss nyttige fakta og strukturvurderinger, men vi er ikke enige i vurderingen rundt den strukturelle påvirkningen for landbruksarealene. Dagens jordbruksdrift er preget av større driftsopplegg med mindre marginer både når det gjelder økonomi og tid, og det er i større grad klimatiske utfordringer som gir økt tidspress for jordarbeiding med moderne redskaper. Dette gir større krav til arealstørrelse og arrondering, og jordbytte vil bare i liten grad kunne kompensere for ulempene i dette området.

Det vil være behov for å deponere masser som løs-masser og tunnelmasser som ikke vil bli brukt i traseen. Ved forrige høring ble potensielle områder for massefylling brukt i jordvernregnskapet, dette er også foreslått som et avbøtende tiltak for jordbruket i ny rapport om landbruk og struktur. Ved denne høringen er det vist til fem potensielle massefyllingsområder, som er igangsatt i egne reguleringsplaner. Ett ved Bråsteinåsen, to ved Bråstein vest og to på Håland. Kort tunell vil gi mindre overskuddsmasse og mindre behov for områder klarert for massebruk. I landskapsrommet rundt Bråstein og Figgjoelva er det utfordringer knyttet til natur- og vassdragsverdier som blir utfordret av behovet for nærliggende massebruksområder.

Forventningene i godkjenningsbrevet til KMD til kommunedelplanen for veglinja var at dagens støysituasjon vil forbedres. Som tidligere nevnt er det forskjell på tabellene som viser støysatt bebyggelse på Figgjo fra forrige høring. Sammenliknet med eksisterende situasjon vil støysituasjonen bli bedre med begge alternativene, men det gjeldende alternativet som følger opp kommunedelplanen gir en bedre støysituasjon for innbyggerne på Figgjo. Dårligere nærmiljø for beboerne på Figgjo var også et av innsigelsespunktene i vår uttale til kommunedelplanen, samtidig som dette er endret til faglig råd i vår uttale i juni 2019.



## Oppsummering

I de oppsummerte konsekvensene for tiltaket, hvis man ser bort fra investeringskostnadene og masseoverskuddet, vurderes godkjent trase som noe bedre enn ny. Det blir oppsummert i rapporten at forskjellene i investeringskostnad og masseoverskudd er så store at godkjent trase i beste fall kan vurderes som likeverdig med ny trase. Store infrastruktur-prosjekt må vurderes i et langsiktig perspektiv med vekt på bærekraftige løsninger, der ulike verneinteresser som jordvern og naturinteresser står sentralt. Økonomiske hensyn knyttet til kostnadsforskjeller skal derfor være av underordnet betydning i vurderingen etter plan- og bygningsloven.

Fylkesmannen stiller spørsmål til hvorfor Statens vegvesen ikke har en mer fleksibel tilnærming til vegstandard når utformingen på tiltakene planlegges, slik som blant annet Nye Veier jobber med, for å redusere arealbeslag og redusere kostnader. Et annet virkemiddel er redusert fart, som gir mer fleksibilitet i veglinje. Dette er grep som kan gi bedre muligheter for tilpasning til viktige verdier som landskap, natur og dyrka mark. Vi vurderer at så mye vei i dagen, og restarealene som blir mellom eksisterende og nye E39 (ny trase), vil bidra til å punktere landbruksmiljøet på Bråstein. Nye mer detaljerte utredninger på reguleringsplannivå viser at de forholdene som Fylkesmannen påpekte i forbindelse med vår uttale til kommunedelplanen langt på vei er de samme. Av jordvernhensyn fremmer vi ny **innsigelse** til dette traseforslaget.

Med hilsen

Harald Thune  
ass. fylkesmann

May Britt Jensen  
fylkesmiljøvernssjef

*Dokumentet er elektronisk godkjent*

Kopi til:

Direktoratet for mineralforvaltning med  
Bergmesteren for Svalbard  
Rogaland fylkeskommune  
Statens vegvesen, Region Vest

Postboks 3021 Lade

7441

TRONDHEIM

Postboks 130

4001

Stavanger

Postboks 1010 Nordre Ål

2605

LILLEHAMMER