



Statens vegvesen, Region Vest
Askedalen 4
6863 Leikanger

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

Uttale til planprogram for statleg kommunedelplan for E39 Lyngdal Vest - Sandnes

Vi viser til varsel om planoppstart og planprogram sendt på høyring med brev datert 28.02.2017.

Fylkesmannen i Rogaland er samd i at ny/utbetra E39 må til for å redusere ulykker, gi ein betre framkommeleg veg og unngå uønskte hendingar på vegen. Også i forhold til beredskap og samfunnstryggleik meiner vi vegen slik den er i dag er for dårleg i forhold til trafikkmengda som går der. Vi er derfor nøgde med at planarbeidet formelt har kome i gang med utlegging av planprogram.

Det går fram av høyringsdokumenta at Vegvesenet primært ønsker innspel om planavgrensinga og føreslegne korridorar, aktuelle utgreiingstema samt verdiar og interesser som kan bli påverka av planen. Dei ber og om tilbakemelding på om nokre av dei føreslegne korridorane bør gå ut.

Uttalen vår går i hovudsak på ei førebels vurdering av dei to hovudkorridorane sett i forhold til dei interesseområda som vi spesielt er sett til å ivareta.

Landskap, natur og friluftsliv

Eit vegprosjekt som dette vil krevje store landskaps- og naturinngrep uansett kva korridor som blir valt. Vi meiner likevel det er store skilnader på landskapsverknad mellom midtre/ytre og indre korridor. Ytre korridor vil stykkje opp og fragmentere heilskaplege og viktige landskaps- og friluftsområde med store naturverdiar. Det ligg fleire verneområde nær og delvis innanfor planområdet. Desse er mellom anna Lyngaland landskapsvernområde, Urådalen landskapsvernområde, Synesvarden landskapsvernområde, Eptavatnet naturreservat og Fotlandsvatnet dyrefredningsområde. For det siste kan verknaden bli så stor at vernet må vurderast oppheva.

Vidare går ytre korridor gjennom fleire større kystlyngheiområde. Vi nemner spesielt Ulvarudla og Laksevelafjellet. Ut frå dei kunnskapane vi har i dag vurderer vi dei samla negative konsekvensane for natur og landskap som langt større for ytre/midtre korridor enn den indre. Store delar av området rundt midtre/ytre korridor er også viktige regionale friluftsområde. Desse kjem til å få ein endå viktigare funksjon med aukande befolkning. Store delar av låg-Jæren er dyrka opp, og dette gjer dei meir høgtliggande delane viktige å halde intakte.

Jordvern

Det er i planprogrammet ikkje vurderingar og berekningar rundt kor mykje dyrka jord dei ulike alternativa vil bruke. Vi har forståing for dette då korridorane førebels er svært breie. Samstundes reknar vi med at det allereie er gjort utgreiingar som med fordel kan gjerast kjent, særleg fordi jordvern av mange er brukt som eit av dei viktigaste argumenta for den ytre linja. Både indre og midtre/ytre linje vil utan tvil medføre ei omfattande nedbygging av dyrka jord, men at den ytre linja er eit klart betre jordvernalternativ stiller vi spørsmålsteikn ved. Den ytre linja vil leggje beslag på relativt mykje dyrka jord nord i planområdet, men vil og skjere gjennom viktige jordbruksområde lengre sør. Det er først når ein kjem heilt sør i fylket at dette ytre alternativet i hovudsak går på anna enn dyrka jord og kulturbeite. Det er viktig ved vurdering av korridorane å tenkje meir enn berre «fotavtrykket» av vegen. Kva strukturerande effekt vegen får for landbruksdrift og øvrige vegar, inkludert landbruksvegar, må fram.

Regional utvikling, strukturerande effekt og andre samferdselsprosjekt

Regionalplan Jæren og interkommunal kommunedelplan for Bybåndet sør er to viktige planar som vi må forhalda oss til ved val av korridor. Den indre korridoren byggjer opp om ein politisk vedteken regional utviklingsretning det er stor semje om, stadfesta mellom anna gjennom dei to nemnte planane. Midtre/ytre korridor bryt i stor grad med denne planlagde utviklinga.

Jærbanen med framtidig dobbeltspor, saman med tett utbygging på «byggesida» av langsiktig grense for landbruk rundt stasjonsbyane, er eit hovudgrep som skal sikre ei berekraftig utvikling med høg kollektivdekning for reisande. Den ytre korridoren bryt med denne ønska utviklinga. Foreløpige berekningar viser at passasjertalet på Jærbanen vil auke sjølv med utbygging av ny E39, men endring i reisemønster er størst med indre korridor. Det er og verdt å merke seg foreløpige berekningar som viser at ytre korridor i liten grad avlastar fv 44. Satsing på Jærbanen er framtidsretta og miljøvenleg, og må ha prioritet. Ut frå mål om 0-vekst i personbiltrafikken og reduksjon i klimagassutslepp, må vi planlegge slik at auke i tal reiser i størst mogleg grad skjer kollektivt, og at mest mogleg godstransport på land bør skje med tog.

Ein ny E39 i ein midtre/ytre korridor vil på lengre sikt få ein strukturerande effekt, og føre til press for etablering av bustader og næringsområde på heilt nye stader i fylket. Faren for by- og tettstadsspreiing og ein fragmentert arealbruksutvikling er i høgste grad til stades. Dette vil igjen kunne gi uheldig press på viktige natur- og jordbruksområde og gjere det vanskeleg med ei god samordna areal- og transportplanlegging. Vi ser at ytre korridor kan gjere nokre område tilgjengelege som isolert sett er bra til dømes for jordbruket, men fragmentert og utglidande arealbruk er i eit lengre perspektiv ei større utfordring.

Utgreiingstema

I hovudsak gir framlagde planprogram ein god oversikt over aktuelle problemstillingar og naudsynte utgreiingstema. Vi har innspel til nokre få tema:

Regional utvikling

Ytre/midtre linje bryt med vedtekne planar for regional utvikling. Det må i vidare utgreiing leggjast større vekt på konsekvensar for regional utvikling og forankring i vedtekne lokale og regionale planar enn dette planprogrammet legg opp til.

Vegstandard

Den forutgåande konseptvalutgreiinga for planarbeidet la opp til eit midtrekkverkskonsept med 2/3-feltsveg. Sjølv om samfunnsnytteberekningar viser at 4-feltsveg kjem klart betre ut, anbefalar vi og

at 2/3-feltsveg blir utgreidd i planarbeidet. Forhold som natur- og landskapsinngrep, jordvern og andre ikkje-prisette konsekvensar kjem ikkje inn i samfunnsnytteberekningane. Også mål om mindre vekst i personbiltrafikken og 0-vekstmål i storbyområdet, talar for utgreiing av dette alternativet.

Sidevegnett

Det går fram av planprogrammet at planarbeidet og skal omfatte vurderingar rundt tilkopling av sidevegnett og behov for utbetring av dette. Det er viktig at utviding av eksisterande vegar, og behov for nye sidevegar, blir vurdert grundig for ikkje-prisette konsekvensar, og at desse også inngår i arealrekneskapen for tap av jordbruksjord mm. Vidare er det viktig i utgreiingsarbeidet å kartlegge skulevegar og kor barn og unge ferdast, for å sikre eit sidevegnett og gang- og sykkelstiar som ivaretek denne gruppa særskilt.

Konklusjon

Fylkesmannen har i dialog med Vegvesenet vore skeptisk til den ytre korridoren. Motargumenta våre er ikkje endra med framlagte forslag til planprogram. Den ytre korridoren fragmenterer store og viktige friluft-, landskaps- og naturområde, og bryt med planlagd regional utvikling. Alternativet står i tillegg ikkje fram som det klart beste jordvernalternativet. Vårt råd er at Vegvesenet går vidare berre med indre korridor

Vi har forståing for mange av dei lokale motiva som har kome fram den siste tida for ein ytre trase, slik som Eigersund sitt ønske om E39 nærare byen eller deler av næringslivet på Jæren sitt ønske om kortare veg til E39. Det er likevel etter vårt syn andre regionalt viktige og nasjonale omsyn som må leggjast til grunn for planlegginga av ny E39. At indre korridor foreløpig er berekna både som billegare og raskare talar ytterlegare for denne.

Begge alternativa vil gi vesentlege negative konsekvensar både når det gjeld natur, landskap og jordvern. Vidare planarbeid må difor ha stort fokus på å avgrense og avbøte dei negative konsekvensane uavhengig av kva alternativ som blir med vidare i planarbeidet.

Med helsing

Magnhild Meltveit Kleppa
fylkesmann

May Britt Jensen
fylkesmiljøvernshjef

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ikkje underskrift.

Saksbehandlar: Knut Harald Dobbe
Saksbehandlar telefon: 51568961
E-post: fmrokhd@fylkesmannen.no

Kopi til:

Gjesdal kommune	Rittedalen 1	4330	Ålgård
Klepp kommune	Postboks 25	4358	Kleppe
Lund kommune	Moiveien 9	4460	Moi
Time kommune	Postboks 38	4349	Bryne
Sandnes kommune	Postboks 583	4305	Sandnes
Sokndal kommune	Gamleveien 20	4380	Hauge I Dalane
Rogaland fylkeskommune	Postboks 130	4001	Stavanger
Hå kommune	Postboks 24	4368	Varhaug
Eigersund kommune	Postboks 580	4379	Eigersund