

Saksframlegg

Saksbehandler	Arkiv	ArkivsakID
Reidun Solli Skjørestad	PLANID - 201601	15/2218

Saksnr	Utvalg	Type	Dato
047/19	Formannskapet	PS	06.06.2019
044/19	Kommunestyret	PS	17.06.2019

Detaljregulering for E39 Ålgård-Hove, delstrekning Ålgård - Figgjo, planid 201601, sluttbehandling

Forslag til vedtak:

Detaljregulering for E39 Ålgård – Hove, delstrekning Ålgård – Figgjo, planid 201601 med tilhørende reguleringsbestemmelser, vedtas i medhold av plan- og bygningslovens § 12-12.

Reguleringsplan for E39 x Fv 286 kryssutbedring, planid 201106, vedtatt 18.16.12 som blir overlappet av detaljregulering for E39 Ålgård – Hove, oppheves.

Formannskapet - 047/19

F - behandling:

Rådmannens forslag til vedtak ble enstemmig vedtatt.

F - vedtak:

Detaljregulering for E39 Ålgård – Hove, delstrekning Ålgård – Figgjo, planid 201601 med tilhørende reguleringsbestemmelser, vedtas i medhold av plan- og bygningslovens § 12-12.

Reguleringsplan for E39 x Fv 286 kryssutbedring, planid 201106, vedtatt 18.16.12 som blir overlappet av detaljregulering for E39 Ålgård – Hove, oppheves.

Kommunestyret - 044/19

K - behandling:

Innstillingen fra formannskapet 6.6.19 ble enstemmig vedtatt.

K - vedtak:

Detaljregulering for E39 Ålgård – Hove, delstrekning Ålgård – Figgjo, planid 201601 med tilhørende reguleringsbestemmelser, vedtas i medhold av plan- og bygningslovens § 12-12.

Reguleringsplan for E39 x Fv 286 kryssutbedring, planid 201106, vedtatt 18.16.12 som blir overlappet av detaljregulering for E39 Ålgård – Hove, oppheves.

Detaljregulering for E39 Ålgård-Hove, delstrekning Ålgård - Figgjo, planid 201601, sluttbehandling

Bakgrunn for saken:

Reguleringsplanen for E39 Ålgård – Hove ble påbegynt i 2016. Reguleringsplanen har vært endret flere ganger underveis i planprosessen og den har vært ute til offentlig ettersyn fire ganger.

Planen framlegges for sluttbehandling.

Saksopplysninger:

Reguleringsplanen for hele strekningen E39 Ålgård - Hove:

Reguleringsplanen for E39 Ålgård – Hove omfatter strekningen fra Bollestad i Gjesdal kommune til Hove i Sandnes kommune. Reguleringsplanen er nå delt opp i tre:

- Delstrekning Osli – Hove, reguleringsplanen ble godkjent i Sandnes bystyre 08.04.19.
- Delstrekning Figgjo – Osli, Sandnes kommune, planforslaget er utlagt til offentlig ettersyn med høringsfrist 28.06.19.
- Delstrekning Ålgård – Figgjo, den delen av reguleringsplanen som ligger i Gjesdal kommune. (Delstrekningen har endret navn i løpet av prosessen).

Hensikten med reguleringsplanen er å legge til rette for en trafiksikker hovedvei med god framkommeligheten for alle trafikantgrupper.

Reguleringsplan, E39 Ålgård – Hove, delstrekning Ålgård – Figgjo:

Delstrekningen E39 Ålgård – Figgjo har en total lengde på ca. 4,6 km. Strekningen i dagen/over bakkenivå, har en lengde på 1,3 km (I tidligere planforslag gikk reguleringsplanen fra kommunegrensa mot Sandnes og fram til Skurve. Den vedlagte reguleringsplanen avgrenses noen meter forbi krysset med fylkesvegen/Sikvalandsvegen på Bollestad).

Denne behandlingen omfatter i hovedsak reguleringsplanen Ålgård – Figgjo som gjelder strekningen fra Bollestad til kommunegrensa mot Sandnes.

I reguleringsplanen går eksisterende E39 over i 4 felts vei rett etter fylkesvegen/Sikvalandsvegen. Motorveien går videre over Limavatnet på fyllinger og bru, før tunell fram til kommunegrensa mot Sandnes. Det blir påkjøringsrampes til to rundkjøringer med mulighet for å kjøre av/på til Oltedal, Gjesdal, Kluge, Brekko, og Ålgård. Veien kommer over gardshusene på 8/15 m.fl. og den ene påkjøringsrampen kommer oppå det gamle skolehuset og et bolighus sør for E39. Husene nærmest vannet opprettholdes.

Det foreligger følgende plandokumenter:

- Plankart, tre nivåer på strekningen Limavatnet – Bollestad
- Plankart, tunell under Solås og fram til kommunegrense mot Sandnes
- Bestemmelser sist revidert 10.04.19
- Planbeskrivelse, sist revidert mai 2019
- C-tegninger, teknisk grunnlag for reguleringsplanen, med lengdesnitt, 3 stk.
- D-tegninger, teknisk grunnlag for reguleringsplanen, 4 stk.

Enkelte av dokumentene ligger som direkte vedlegg til denne saken og resten ligger på kommunes hjemmeside, her:

<https://www.gjesdal.kommune.no/om-gjesdal/kunngjoringer/e39-algard-hove.523238.aspx>

Forholdet til overordnede planer:

Kommunedelplanen for prosjektet E39 Ålgård – Hove planid 201102, ble stadfestet av Kommunal- og moderniserings-departementet i 2015, og den er innarbeidet i den gjeldende

og den nye kommuneplanen. Kommunedelplanen danner grunnlaget for reguleringsplanen.

Veitraseen som ligger i reguleringsplanen avviker noe fra veitraseen som framgår i kommunedelplanen og kommuneplanene. Dette gjelder spesielt traseen for tunnelen under Solåsfeltet. I kommunedelplanen var det lagt opp til å bygge en lang bru for å krysse Limavatnet. Det legges nå opp til utfylling i vannet og kort bru. For øvrig gjaldt kommunedelplanen helt fram til Skurve næringsområde, mens reguleringsplanen stopper like etter krysset ved fylkesvegen/Sikvalandsvegen.

Planoppstart:

Statens vegvesen meldte planoppstart 01.06.16. Det ble holdt åpent informasjonsmøte i Figgjohallen 20.06.16. Etter at detaljreguleringen var i gang ble planavgrensningen justert i forhold til tidligere varsling og det ble meldt ny planoppstart 08.02.17 med uttalefrist 13.03.17. Det ble mottatt totalt 23 merknader til oppstartmeldingene.

Tidligere behandlinger og offentlig ettersyn:

Formannskapet hadde reguleringsplanen oppe til 1. gangs behandling i sak 030/17 i møte den 27.04.17. Formannskapet vedtok at planforslaget som forelå på behandlingstidspunktet, skulle utlegges til offentlig ettersyn.

Planforslaget var utlagt til 1. gangs offentlig ettersyn i perioden 24.05.17 – 14.07.17. Etter endringer som følge av innspill til høringen la rådmannen planen ut til 2. gangs offentlig ettersyn 28.09.17 – 10.11.17. Etter nye innspill til denne høringen og krav om kostnadsbesparende tiltak, la rådmannen et revidert planforslag ut til 3. gangs offentlig 09.05.18 – 27.06.18. På bakgrunn av de siste innspillene og nye endringer, la rådmannen det siste, vedlagte planforslaget ut til begrenset offentlig ettersyn med høringsfrist 08.05.19.

Det ble mottatt mange innspill i forbindelse med 2. gangs offentlig ettersyn. Noen av innspillene medførte at planen ble endret. Rådmannen har valgt kun å referere og kommentere et av innspillene som ikke har medførte endringer og som ikke har blitt sendt inn på nytt senere i prosessen.

Adv. Kåre Vierdal pva. Arna Bollestad (gnr. 8, bnr. 15, 17, 18 og 25). viser til at Grovika (gnr. 8, bnr. 26) som i reguleringsplanen er merket med BOP, bør tas ut av reguleringsplanen og at dette området bør tilbakeføres til landbruk. Det vises til muntlig avtale da dette ble skilt fra om at det skulle tilbakeføres til Bollestad sin eiendom når kommunen ikke lenger trenger arealet.

Rådmannens kommentar:

Rådmannen er ikke kjent med denne muntlige avtalen. Området er nå solgt til private og det er ikke aktuelt å tilbakeføre det til LNFR-formål.

Til 3. gangs offentlig ettersyn i mai-juni 2018, ble det mottatt uttalelse fra Bane Nor, Fylkesmannen i Rogaland, Rogaland fylkeskommune, Lyse Elnett, Gjesdal bondelag, Mona og Henning Egholm og Syklistenes landsforening. Av disse er det kun Syklistenes landsforening som hadde merknader og som ikke har levert ny uttalelse til den 4. høringen.

Syklistenes landsforening påpeker at det mangler sykkelforbindelse langs Edlandsvatnet og at denne nå er tatt ut av planforslaget. Det vises videre til Forskrift etter veglovens § 13 som slår fast at syklistenes plass i trafikkbildet skal avklares i all planlegging og utbygging av det offentlige vegnettet. Landsforeningen viser til at den eksisterende E39 også etter utbyggingen vil være tilførselsvei til Ålgård med 9000 innbyggere.

Rådmannens kommentar:

Rådmannen kunne ha ønsket at det ble anlagt en ny gang- og sykkelvei langs Edlandsvatnet

nord for dagens E39 iht. forutsetningene i kommunedelplanen. Rådmannen er samtidig opptatt av at kostnadene med den nye veien holdes på et nivå som tilsier at veien blir bygd. Dagens løsning med at stien langs Edlandsvatnet er asfaltert, gir en helhetlig gang- og sykkelvei til Skurve. Når ny vei er anlagt vil det også bli en noe sikrere kryssing av dagens E39 med adkomst til fylkesvegene på begge sider av Limavatnet under ny E39. Løsningene er ikke ideelle, men akseptable.

I forbindelse med begrenset offentlig ettersyn i april – mai 2019 er det mottatt uttalelse fra Fylkesmannen i Rogaland, Rogaland fylkeskommune, Lyse Elnett, Gjesdal bondelag og Mona og Henning Egholm. Fylkesmannen, Fylkeskommunen og Lyse Elnett har ikke merknader til det siste planforslaget. Ut fra dette refereres kun innspillene fra Gjesdal bondelag og Mona og Henning Egholm:

Mona og Henning Egholm (Europavegen 31, gnr. 88, bnr. 21) ønsker å beholde direkte utkjøring til hovedveien slik som i dag fordi det er vanskelig å snu med en stor bil, ev. bil med tilhenger, i gårdsrommet. De ser det som trafikkfarlig å rygge på gang- og sykkelveien. For øvrig stilles det spørsmål ved hvorfor ikke støyskjermen dekker deres eiendom.

Rådmannens kommentar:

Rådmannen viser her til vegvesenets kommentarer om at de i forbindelse med byggeplan vil se på muligheten til å utvide gang- og sykkelveien ved eiendommen for å bedre snumulighetene. Videre viser vegvesenet til byggeplaner for detaljert avklaring av støyforholdene.

Iht. reguleringsbestemmelsenes pkt. 2.7 skal miljøverndepartementets retningslinjer for behandling av støy i arealplanleggingen, legges til grunn for gjennomføringen. I følge støyberegningene vil alle de berørte eiendommene få lavere støynivå enn det de har i dag.

Gjesdal bondelag har kommet med flere innspill i forbindelse med de offentlige ettersynene, den siste uttalelsen dat. 08.05.19, inneholder mange av de samme momentene som tidligere. Dermed kommenteres og refereres kun den siste uttalelsen.

Bondelaget skriver at areal som ligger mellom motorveien og tilkomstveiene i området MÅ opparbeides som dyrka jord og nærmeste nabo må få eie/nytte denne jorda til grasproduksjon. Videre at arealet på Storenes, nord for E39, må opparbeides slik at det blir et sammenhengende bondeeid dyrka jord uten basseng. Bassengene kreves anlagt på et annet, mindre restareal. Område VT1 anbefales trukket lengst mulig vekk fra flaten. Gang- og sykkelveien på Bollestad anbefales plassert nærmest mulig lokalvei for å ta minst mulig areal. Helningen på dyrka jord anbefales inntil 1:5 og med natursteiner for slake skråninger. Bondelaget krever at Statens vegvesen er ansvarlig for oppsett og vedlikehold av gjerder.

Bondelaget er bekymret for at planen ikke sikrer stort nok elveløp med tanke på framtidig flom i Limavatnet.

Til slutt ber de om undergang for gang- og sykkelvei til Fv 286 (Gjesdalvegen) og mener at den framlagte planen ikke sikrer dette og gående og syklende som må ferdes langs etter og krysse Fv 45 (Hunnedalsvegen). En vei som etter utbyggingen får mye trafikk, spesielt på utferd dager.

Rådmannens kommentar:

Det vises delvis til vegvesenets kommentarer om at en del av detaljene som gjelder tilpasninger, skråninger og gjerder, må avklares underveis i prosessen. Rådmannen er opptatt av at prosjektet skal ta minst mulig dyrket jord, og at størst mulig del av områdene kan beites etter ferdigstilling. Samtidig er veiprojektene styrt av normer, krav til kurvaturer, sikkerhet m.v. og det er ikke så lett å finne de beste kompromissene. Rådmannen må stole

på at vegvesenet lager gode løsninger ved gjennomføringen og utarbeider gode avtaler med grunneieren når prosjektet skal gjennomføres.

Elveløpet til Limavatnet med utfylling/innsnevring er planlagt ut fra kriterier om 200-års flom med klimapåslag og rådmannen stoler på at dette er tilfredsstillende beregnet.

Rådmannen synes ikke planforslaget er ideelt med tanke på gående og syklende. Det vil fortsatt bli kryssing av dagens E39 «i plan», men med trafikkøy og noe mindre trafikk på veien enn i dag. Det blir noe mer tungvint for gående/syklende som skal følge Gjesdalvegen mot Brekko fordi Hunnedalsvegen også må krysses. Broa over Limavatnet vil imidlertid få en ekstra bredde på 2-3 m slik at det skal være greit å ferdes et stykke langs Fv45/Hunnedalsvegen. Rådmannen har ikke forslag til bedre løsninger for myke trafikanter i området.

Statens vegvesen har kommentert de innkomne uttalelsene i eget vedlegg.

For nærmere saksopplysninger mv. vises det til kart, bestemmelser og den vedlagte planbeskrivelsen som er omfattende, men systematisk og inneholder mange relevante opplysninger til saken/planen.

Vurdering:

Rådmannen er positiv til at reguleringsplanen nå fremmes til sluttbehandling. Det har vært et omfattende arbeid for alle involverte, og det har vært holdt jevnlige møter mellom Vegvesenet, Sandnes kommune, Gjesdal kommune, Fylkesmannen og Fylkeskommunen i forbindelse med planarbeidet.

Formannskapet behandlet et forslag til reguleringsplan for E39 Ålgård – Hove i møte 27.04.17 og vedtok at planen skulle utlegges til offentlig ettersyn. Alle endringene i etterkant av denne behandlingen er gjort på bakgrunn av innspill og nødvendige kostnadsreduksjoner. Rådmannen har derfor valgt å legge de reviderte planforslagene ut til nye offentlig ettersyn uten at de var behandlet av formannskapet.

Kommunedelplanen for E39 Ålgård-Hove dannet grunnlaget for reguleringsplanen. Etter nye utredninger er det gjort en god del endringer i forhold til kommunedelplanen med bestemmelser. Dette gjelder i hovedsak følgende:

- Tunellen har fått en noe annen trase under Solås. Dette pga. grunnforholdene.
- I stedet for lang bru fylles det ut i Limavatnet og lages kortere bru på et lavere nivå.
- Gang- og sykkelveien langs Edlandsvatnet nord for dagens E39, er tatt ut av planforslaget for å redusere de totale kostnadene med veiprojektet.

Rådmannen var i utgangspunktet noe betenkt mht. å tillate utfylling i Limavatnet som er en del av det vernede Figgjovassdraget. Konsekvensutredningen av denne endringen viser imidlertid at den valgte løsningen gir flere fordeler enn ulemper, ikke minst når det gjelder landskapspåvirkningen.

Som nevnt over hadde rådmannen ønsket at det kunne ha vært anlagt gang- og sykkelvei nord for eksisterende E39 langs Edlandsvatnet slik som vist på kommunedelplanen og kommuneplanen. Samtidig har rådmannen forståelse for de økonomiske rammene som danner grunnlaget for veiprojektet, og asfaltering av den eksisterende stien langs Edlandsvatnet gir en tilfredsstillende løsning for myke trafikanter på strekningen fram til Skurve. Kryssingen av eksisterende E39 vil for øvrig forbedres noe ved at det tilrettelegges for kryssing med ei trafikkøy over veien og gang- og sykkelvei videre fram til Hunnedalsvegen og Gjesdalvegen.

Det er knyttet store konsekvenser til bygging av ny 4-felts motorvei, både økonomisk og når det gjelder tap av et gardsbruk, hus, dyrket jord og naturverdier. Naturinngrepene blir store når det bygges tunell, fylles i vassdrag og bygges vei med kryss.

Kommuneplanens «kvote» om at det ikke skal omdisponeres mer enn 20 dekar dyrka jord eller dyrkbar jord pr år i kommuneplanperioden, blir overskredet kraftig. Bestemmelsene til reguleringsplanen sier noe om hvordan den dyrka jord skal håndteres ved flytting, men det er ikke stilt krav om å opparbeide ny dyrka jord som erstatning for den eksisterende som bygges ned. Rådmannen er redd for at et krav om erstatningsjord vil stanse/forsinke veibyggingen.

Prosjektet gir stor overskuddsmasser i forbindelse med gjennomføring av reguleringsplanen. Håndteringen av massene har vært en del av planprosessen. I Gjesdal kommune har det vært lagt til grunn at deler av overskuddsmassene fylles ut i Limavatnet. Vegvesenet har for øvrig inngått avtale med Risa om at deler av massene kan mellomlagres og/eller deponeres på det godkjente deponiet på Kluge. Det arbeides med andre deponier i Sandnes kommune for kortest mulig transport av overskuddsmassene.

I det siste planforslaget er påkjøringskrysset med rundkjøringer flyttet noe lengre mot sydøst enn i tidligere planforslag og veien er løftet 9 m. Det er flere grunner til denne siste endringen. En av grunnene er en tilpasning til E39 Lyngdal – Ålgård. Planforslaget som nå foreligger skal være tilpasset forventet veitrase for E39 videre sørover.

Rådmannen mener at det framlagte planforslaget er den beste løsningen for å bedre framkommeligheten og trafikksikkerheten, og som er innenfor de økonomiske rammene og regelverkene som Vegvesenet må forholde seg til.

Det foreligger en rekke dokumenter til reguleringsplanen. De vesentligste dokumentene vedlegges saken og de øvrige finnes her: <https://www.gjesdal.kommune.no/om-gjesdal/kunngjoringer/e39-algard-hove.523238.aspx>. For vurdering etter naturmangfoldlovens § 9 – 11 vises det til planbeskrivelsen s. 89 – 90.

Rådmannen anbefaler at den framlagte reguleringsplanen vedtas slik den når foreligger.

Rådmannen i Gjesdal, 21.05.2019

Knut Underbakke
rådmann

Årstein Skjæveland
kommunalsjef kultur og samfunn

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ikke signatur.

Vedlegg:

Plankart Limavatnet-Bollestad

Bestemmelser rev. 10.04.19

Planbeskrivelse mai 2019

Formannskapet, 1. gangsbehandling

Vierdal Advokatfirma pva Arna Bollestad

Syklistenes Landsforening

Ny E39 28.04.19

Gjesdal Bondelag 08.05.19

Vegvesenets kommentarer til merknader, begrenset offentlig ettersyn april - mai 2019

