



## Statens vegvesen

Sandnes kommune  
Postbok 583  
4305 SANDNES

Behandlende enhet:  
Region vest

Saksbehandler/innvalgsnr:  
Trond Åge Langeland - 51911315

Vår referanse:  
2010/010799-081

Deres referanse:

Vår dato:  
06.02.2014

### **Uttale til offentlig ettersyn - Kommunedelplan for E39 Ålgård - Hove. Utdypning av innsigelse**

Vi viser til vår høringsuttalelse datert 14. januar 2014. Vi har i ettertid av denne uttalelsen fått kopi av Fylkesmannen i Rogalands interne uttalelse datert 22. januar 2014, og det ble avholdt et samhandlingsmøte mellom Fylkesmannen og Statens vegvesen 25. januar 2014. Vi vil på bakgrunn at dette supplere vår uttalelse og utdype innsigelsen til alternativ B15.

#### **Bakgrunn for utredning av alternativ B15**

I silingsrapporten fra desember 2010 anbefaler Statens vegvesen hvilke alternativer som skal konsekvensutredes. Rapporten ble behandlet i Sandnes kommune og i Gjesdal kommune, som begge sluttet seg til anbefalingene i rapporten. Fylkesmannen utalte seg også til rapporten, men kom ikke med konkrete innspill til alternativene.

I silingsrapporten inngikk ikke konkret alternativ B15, da det allerede da var kjent at det var store løsmassetykkelser, vanskelig å etablere tunnel og vanskelig å få plass til kryss i dette området. I rapporten ble det behandlet andre løsninger i samme område, med samme ide om kort dagstrekning og lengre tunneler. Disse ble forlatt i første silingsrunde med bakgrunn i manglende fjell, samt for kort avstand mellom tunnelene. I delområde B ble det i tråd med vedtak i begge kommuner, videreført tre alternative løsninger som ble ansett som realistiske og gjennomførbare.

Alternativ B15 ble lansert etter lokalt initiativ. Sandnes kommune bad om at alternativet ble utredet, og Fylkesmannen hadde innsigelse før utredningen forelå. Statens vegvesen var på det tidspunkt usikker på om B15 var teknisk gjennomførbar, og det ble gjennomført seismikk for å få en grov vurdering av dybder til fjell. I brev til kommunene i juli 2012 skriver Statens vegvesen at alternativ B15 ser ut til å være teknisk gjennomførbart og kan utredes. Det understrekes i brevet at Statens vegvesen er avhengig av økt kunnskap for å ta endelig stilling til løsningene.

Postadresse  
Statens vegvesen  
Region vest  
Askedalen 4  
6863 Leikanger

Telefon: 02030  
Telefaks: 57 65 59 86  
firmapost-vest@vegvesen.no  
Org.nr: 971032081

Kontoradresse  
Lagårdsveien 80  
4010 STAVANGER

Fakturaadresse  
Statens vegvesen  
Regnskap  
Båtsfjordveien 18  
9815 VADSØ  
Telefon: 78 94 15 50  
Telefaks: 78 95 33 52

Tilleggsrapport for alternativ B15 og B9 ble sendt til kommunene i juni 2013. Statens vegvesen varslet ved oversendelsen innsigelse til B15. Sandnes kommune besluttet å sende rapporten ut på nytt offentlig ettersyn.

## Trafikksikkerhet

Statens vegvesen har stor fokus på trafikksikkerhet og legger 0-visjonen til grunn. Dette er særlig viktig ved valg av alternativ for den fremtidige, høytrafikkerte stamvegen E39.

Det er svært stor av- og påkjørende trafikk i krysset ved Håland/Figgjo, og den lokale trafikken er betydelig større enn gjennomgangstrafikken. Utforming av krysset og strekningene inn mot krysset må derfor gis særskilt oppmerksomhet. Det er først og fremst trafikken til og fra nord (retning Stavanger) som er viktig.

Statens vegvesen mener det er så vesentlige forskjeller i trafikksikkerhet mellom alternativ B9 og B15 at alternativ B15 ikke kan anbefales. Det er ikke *en* enkelt faktor som er begrunnelsen, men en sum av en rekke negative forhold:

- Kryssutformingen og tunnelene i B15 er vist med minimumskrav på de aller fleste parametere, og er slik sett ikke i direkte strid med gjeldene regelverk. Samtidig er det egne håndbøker og krav for tunnel, for veg og for kryss. Med den bakgrunn er det gjort en egen vurdering av alle krav i håndbøkene samlet og vurdert disse mot den aktuelle løsningen. Vår konklusjon er at det er uheldig å ha en utforming som er ned mot minimum på de aller fleste elementer for veg, kryss og tunnel, i kombinasjon med stor trafikk som svinger av og på.
- Generelt er tunneler trafikksikre, men det er statistisk flere ulykker i og ved tunnelmunninger, uavhengig av kryss. Ulykkessituasjonen har sin forklaring bla. i endrede lys-, sikt- og føreforhold. I B15 er det dårligere geometrisk utforming av tunnelmunningen, kombinert med avkjøringsfelt i tunnel samt påkjøringsfelt helt inn mot tunnelmunningen. Dette øker risikoen for uhell.
- Tunneler med høy standard og god utforming kan ha færre ulykker enn veg i dagen, men ulykker i tunnel har oftere høyere alvorlighetsgrad og potensialet for katastrofer er større.
- I B15 er det lagt til grunn at avkjøringsfelt delvis kan legges inne i tunnelen. Dette er ikke i direkte strid med krav, men en løsning man generelt forsøker å unngå. I B15 er det stor avsvingende trafikk fra nord i kombinasjon med minimumskurver, både når det gjelder vertikal- og horisontalkurvatur. Dette vurderes som uheldig.
- Strekningen mellom tunnelene er bare ca. 600 m i B15 mot ca. 1400 m i B9. Kombinert med stor av- og påkjørende trafikk, betyr at mange trafikanter skal treffe mange valg på en relativt kort strekning i dagen. Dette øker risikoen for uhell.
- Den av- og påkjørende trafikken er så stor at lokalvegen etter prognosene skulle vært dimensjonert som en veg med 4 felt, og kryssene skulle også vært planlagt som 2-plans kryss. Dette betyr at vegsystemet er sårbart for kø på lokalvegnettet, både ved høy trafikk og ved uforutsette hendelser på lokalvegene. Det er derfor en fare for at det kan bli situasjoner med kø på avkjøringsrampe fra nord. Denne køen kan forplante seg ut på E39, og vi ser det som svært uheldig og trafikkarlig om køen skulle gå helt tilbake inn i tunnelen. Denne faren er betydelig større i B15 enn i B9.
- Den store, påkjørende trafikken i retning Stavanger skal inn på en tofelts gjennomgående E39 via rampe og akselerasjonsfelt. Påkjøringen i alternativ B15 er i

en innerkurve med radius ned mot minimum, og dette gir dårligere siktforhold bakover ved påkjøringen. Det er også uheldig at akselerasjonsfeltet avsluttes nær inn mot tunnelmunningen.

- I den relativt krappe horisontalkurven som går inn i begge tunneler i B15 vil ikke krav til stoppsikt være oppfylt med normalt tunnelverrsnitt, og det må gjøres store fysiske tiltak for å ivareta dette. Konkret må tunnelen utvides med inntil 6-7 bredde for å ivareta krav til sikt.
- I B15 må «påkjøringsløyfa» i retning Stavanger flyttes sørover og snus, for å få plass til å avslutte akselerasjonsfeltet før tunnelen. Dette medfører at denne trafikken får en økt kjørelengde på ca. 250 m. Trafikken på denne rampa/sløyfa er betydelig. Økt kjørelengde medfører økt risiko for ulykker, i tillegg til økte tids- og kjøretøykostnader.
- B15 er ca. 130 m lenger enn B9 total, og all trafikk på E39 i retning til og fra Stavanger får i tillegg økt kjørelengde. Økt kjørelengde medfører økt risiko for ulykker, i tillegg til økte tids- og kjøretøykostnader.

Statens vegvesen har et sektoransvar for trafikksikkerhet, og legger til grunn at det er et overordnet nasjonalt mål å redusere antall skadde og drepte i trafikken. «0-visjonen» skal legges til grunn. Statens vegvesen fremmer med bakgrunn i vårt sektoransvar **innsigelse** til B15.

### Spørsmål om fartsgrense og standard

Fylkesmannen har bedt Statens vegvesen vurdere hvilke konsekvenser nedsatt hastighet kan ha for trafikksikkerheten i det aktuelle området.

E39 er en viktig stamveg, og vil ha en dimensjonerende trafikk mellom ca. 10 000 kjøretøy/døgn og ca. 30.000 kjøretøy pr døgn på den aktuelle strekningen. Veger med en slik funksjon og slikt trafikkvolum skal i følge våre krav utformes etter dimensjoneringsklasse H9, «Nasjonale hovedveger». Klasse H9 gir en rekke krav til utforming og dimensjonering, og dimensjonerende fart (100 km/t) er et av disse.

At dimensjonerende fart er 100 km/t betyr at dette kan bli den høyeste fartsgrensa, men det er ikke automatikk i dette. Ved fastsettelse av fartsgrense skal det gjøres særskilte vurderinger av veg- og tunnelutforming, som i enkelte tilfeller kan bety at fartsgrensa er lavere enn det vegen er dimensjonert for. Vi kan ikke se bort fra at dette vil gjelde både B9 og B15.

Generelt er det lite ønskelig å ha sprang i standard og i fartsgrense, og ha nedsatt fartsgrense på en kortere strekning.

Når vegutformingen er god viser erfaring at det er vanskelig å få respekt for en fartsgrense som ikke oppleves å være i tråd med opplevd standard. Bilister med høy risikoatferd viser generelt liten respekt for fartsgrenser. Erfaring fra å sette ned hastighet på eksisterende veg fra f.eks. 80 til 70 eller fra 80 til 60 km/t, viser at den reelle gjennomsnittshastigheten går lite ned (1-2 km/t, 5-6 km/t). Vi mangler erfaring fra å sette ned hastighet fra 100 til 90 eller 80 km/t, men har grunn til å tro at gjennomsnittlig nedgang i hastighet kan bli ennå mindre når utgangspunktet er høyere. For å oppnå en reell hastighetsnedsettelse må det iverksettes andre tiltak, som automatisk trafikk kontroll (ATK) og utvidet politikontroll.

Statens vegvesen mener det ikke er akseptabelt å planlegge en ny veg som i utgangspunktet har redusert trafikksikkerhet, og der det forutsettes at en allerede ved åpningen må iverksette særlige tiltak for hastighetsreduksjon.

Det har også vært innspill fra politisk hold om å øke maksimale fartsgrenser ut over dagens 100 km/t.

### **Terrenginngrep i alternativ B15 – forbruk av dyrket mark/konflikt med bebyggelse**

Tilleggsutredningen for alternativ B9 og B15 har vært utført på overordnet nivå, i tråd med metodikken for KU og kommunedelplan for hele strekningen E39 Ålgård – Hove. Vi har nå sett mer detaljert på alternativ B15 og ser at terrenginngrepene blir ennå mer voldsomme enn vi tidligere har illustrert. Det viser seg at tverrprofilen i B15 blir opptil 12 m bredere enn i B9, og at traseen i B15 må senkes ytterligere enn vi har vist, for at kryssløsningen skal være mulig når det gjelder høyder. Vi har illustrert et tverrsnitt utenfor tunnelmunningen ved Hålandsfjellet som viser at vi kan få en jordskjæring med inntil ca. 40 meter høyde og bredde på bortimot 200 m. Vi er ikke kjent med at noe tilsvarende inngrep er gjennomført i vegutbygging i Norge tidligere. Det totale terrenginngrepet og den svært dårlige landskapstilpasningen er i seg selv god nok grunn til å fraråde alternativ B15.

Det er høyst sannsynlig at forbruket av dyrket mark i alternativ B15 er større enn tidligere beregnet, og at det også er stor fare for at ytterligere en eller to bygninger må innløses. Terrenginngrepet kan reduseres ved bruk av betongtunnel, murer eller andre tiltak for å øke skråningshelningen. Slike tiltak er kostbare, og er ikke lagt inn i vårt kostnadsoverslag.

I alternativ B9 tror vi det ikke er usannsynlig at en videre detaljering kan vise at forbruket av dyrket mark og terrenginngrep blir noe mindre enn tidligere anslått. Det er lettere å gjennomføre avbøtende tiltak i B9 enn i B15.

### **Støy og nærmiljø**

Vi har oppfattet det slik at en viktig del av innsigelsesgrunnlaget fra Fylkesmannen gjelder støy og nærmiljø, i tillegg til landbruk. Fylkesmannen stiller også spørsmål ved kostnader ved støytiltak. Når det gjelder støy har vi retningslinje T-1442 å forholde oss til. Vi har gjort foreløpige beregninger som viser at etter støytiltak er gjennomført i tråd med T-1442, vil det være relativt liten forskjell mellom alternativene. Kostnadsforskjeller ved støytiltak mellom alternativene ligger til grunn i vårt overslag. I tilleggsutredningen står det: *«Etter støyskjerming er det lite som skiller alternativene og forskjellene er ikke målbare i en omfangs- og konsekvensvurdering.»*

Fylkesmannen skriver at *«konsekvensutredningen viser at det er vesentlig større konsekvenser for nærmiljø, etablert bruk av grøntområder, og barn og unge sin oppvekstvilkår ved valg av B9 enn ved valg av B15»*. I tilleggsutredningen er tema nærmiljø og friluftsliv delt opp i tre delområder, og alternativ B9 kommer ut best i to av disse. Alternativ B15 kommer ut best i delområde 9 Figgjo. Tilleggsutredningen konkluderer med følgende for tema nærmiljø og friluftsliv:

Om B9: «Alternativet vurderes som noe bedre enn B1 og samlet konsekvens settes til liten negativ til ubetydelig (0/-).

Om B15: «Samlet konsekvens for nærmiljø og friluftsliv blir dermed ubetydelig til liten positiv konsekvens (0/+).»

Vår vurdering er at det ikke er avgjørende forskjeller mellom B9 og B15.

### **Investeringskostnader**

I vår tilleggsutredning er merkostnaden ved B15 anslått til ca. 100 mill. I ettertid er det kommet nye regler som tilsier at det skal være full merverdiavgift på veganlegg. Tallene er ikke korrigert for dette. Vi har brukt prisnivå 2011, i tråd med opprinnelig konsekvensutredning. Dagens prisnivå er høyere.

Kostnadsoverslaget er gjort for hele strekningen, og på et overordnet nivå. Usikkerheten i det totale overslaget er på ca. 25 %, mens usikkerheten for enkelte elementer og områder kan være større enn 25 %. Vi har nå sett mer detaljert på B15, og mener at det er overveiende sannsynlig at kostnadsforskjellen mellom B15 og B9 er større enn 100 mill. kr. Vi kan utdype dette om ønskelig.

Vi ser at Fylkesmannen i sitt brev er opptatt av kostnader, og spør om kostnader til støyskjerming, kryssinger, turveger og lignende er godt nok belyst og vurdert for B9 i forhold til B15. Lokale interessenter har hevdet at kostnadsforskjellen er mindre enn våre overslag, og vi forstår Fylkesmannens spørsmål å gjelde dette. Vårt svar er at det er svært sannsynlig at kostnadsforskjellen er større enn tidligere anslått.

Statens vegvesen mener at forskjellen i investeringskostnadene og samfunnskostnadene må tilleggs vekt, og gir grunnlag for **innsigelse**. Dette følger av i Plan- og bygningslovens § 5-4 første ledd. Berørt statlig og regionalt organ kan fremme innsigelse til forslag til kommuneplanens arealdel og reguleringsplan i spørsmål som «er av vesentlig betydning for vedkommende organs saksområde».

### **Samfunnsmessige kostnader – netto nytte**

Alternativ B15 medfører ca. 900 m lenger tunnel enn B9. Tunneler er vesentlig dyrere å drifte, vedlikeholde og rehabilitere enn veg i dagen.

Total lengde for B15 er ca. 130 meter lenger enn B9. For hver enkelt bilist er ikke dette avgjørende, men når vi ser på økte tidskostnader, økte kjøretøykostnader og økte ulykkeskostnader totalt i analyseperioden på 25 år slår dette negativt ut. Det er beregnet at B15 har en nytte for samfunnet som er ca. 200 mill. mindre enn B9. Vi har da ikke lagt til grunn økte ulykkeskostnader i kryssområdet i B15, eller økt kjøredistanse i selve krysset. Vi viser for øvrig til tilleggsrapporten hvor dette er omtalt.

### **Oppsummering**

Statens vegvesen har utdypet grunnlaget for vår innsigelse, og kommentert brev fra Fylkesmannen og saker som kom opp i dialogmøtet.

Vi har sett noe mer detaljert på alternativ B15, og mener at terrenginngrepet vil bli større enn tidligere skissert, med mindre det gjøres kostbare tiltak. Terrenginngrepet og landskapstilpasningen mener vi er så dårlig at det i seg selv er grunn til å fraråde løsningen.

Forbruk av dyrket mark og inngrep i gårdsbruk er sentrale tema. Vi har gjort oppmerksom på at videre detaljering kan vise at forskjellene mellom B9 og B15 kan være mindre enn tidligere anslått.

Vi har kommentert spørsmål om støy og nærmiljø, og vi mener utredningen viser at det ikke er vesentlige forskjeller.

Statens vegvesen har **innsigelse** til alternativ B15 med bakgrunn i trafiksikkerhet og kostnader/netto nytte for samfunnet.

Statens vegvesen Region vest  
Med hilsen

Helge Eidsnes  
regionvegsjef

Astrid Eide  
avdelingsdirektør

Kopi: Fylkesmannen i Rogaland, PB. 59, 4010 STAVANGER  
Rogaland fylkeskommune, PB. 130, 4010 STAVANGER