



Statens vegvesen

Notat

Til: Tor Geir
Fra: Bjørn
Kopi:

Saksbehandler/innvalgsnr:
Bjørn Åmdal +47
Vår dato: 07.09.2015
Vår referanse:

E39 Rogfast - massehåndtering Arsvågen

1. Oppgave, jf e-post 4.sept

Det er nå avtalt møte med Fylkesmannen vedrørende innsigelsen til reguleringsplanen i Arsvågen. Jeg trenger litt hjelp i forkant til å imøtegå FM sin begrunnelse til innsigelsen. Kan du være behjelpelig med å utarbeide et notat til den 10. sept., som jeg kan lese før møtet (ikke legge det fram), der uttalelsen problematiseres. Jeg tenker på følgende ting:

- *Den skjønsmessige vurderingen av hva som er samfunnsmessig god bruk av overskuddsmassene*
- *Hva FM bygger sin vurdering på*
- *På Hanasand sier Rennesøy kommune at de har hatt en god prosess med FM. Hva ligger bak det? Gjør FM andre vurderinger i forhold til samfunnsnytte der? Dimensjon har hatt den planen. Mulig du kan få noe informasjon fra dem. Hva er det som gjøres der som gjør at den utfyllingen anses som samfunnsmessig god bruk av overskuddsmasser?*
- *Ellers er det å drøfte resten av innholdet i innsigelsen, hva kan vi justere på f.eks.*

2. Innsigelsen fra Fylkesmannen

Konklusjon

Fylkesmannen fremjar **motsegn** til planforslaget for områderegulering av næringsområde/massefylling på Arsvågen, som ei følgje av at utfyllinga er overdimensjonert, manglar landskapstilpassing og er i strid med gjeldande kommuneplan for Bokn, samt at utfyllinga ikkje sikrar ei samfunnsmessig god utnytting av overskottsmassar i tråd med statlege planretningslinjer for samordna bustad-, areal- og transportplanlegging.

3. Grunnlag – masser

Viktig å få frem at det er enorme mengder med stein/overskudd fra prosjektet, at det finnes en massedisponeringsplan, at det har vært arbeidet mye med å finne aktuelle områder uten å lykkes fullt ut (områder «brukt opp», blitt uaktuelle eller finnes ikke).

Totalt overskudd Rogfast: ca. 7,2 mill. m³
Overskudd i Bokn: ca. 2,0 mill. m³

4 Samfunnsmessig god bruk av masser

Innledning

Det er enighet om at det skal være en samfunnsmessig god bruk av overskuddsmasser Rogfast, men det er nok forskjellig oppfatning av hva som ligger i det.

Statens vegvesen må hevde at kostnader/transportkostnader er en viktig del av vurderingen av hva som er samfunnsmessig god bruk, men Fylkesmannen ser nok annerledes på dette. I massedisponeringsplanen står det:

Det er et overordnet mål at massene fra tunneldrivingen skal gis en samfunnsmessig god bruk. Dette gjelder både for utfyllingsområder for ubrukbare masser og for brukbare masser anvendt som byggeråstoff. Dette målet må vurderes opp mot forhold ved gjennomføringen av anlegget og anleggskostnader.

Kostnader

Bør vi gjenta eksempler på hva massetransport kan koste, jf kap 4.3 i massedisponeringsplan – se under.

Volum (faste m ³)	Lav pris – 120 kr pr pfm ³	Sannsynlig pris – 175 kr pr pfm ³	Høy pris – 200 kr pr pfm ³
500 000	60 mill. kr	90 mill. kr	100 mill. kr
1 000 000	120 mill. kr	175 mill. kr	200 mill. kr
1 500 000	180 mill. kr	260 mill. kr	300 mill. kr

Poenget er at bortransportering av 2 mill. m³ fra Bokn *kan* koste i størrelsesorden 250 – 400 mill kr. I tillegg kommer forurensing/utslipp og miljøulemper ved lang transport, særlig dersom transport skjer med bil.

Nedenfor har jeg satt opp en oversikt over hva som kan være god, middels god og dårlig bruk av masser.

God (best) bruk av overskuddsmasser/masser

- Knusing av stein til bruk på anlegget (overbygning)
- Utfylling for nye arealer som får en konkret bruk i tråd med overordnet plan, og med kort avstand fra tunnelmunning. Permanent tilgang fra både land og sjø.
- Mellomlagring av normal/begrenset størrelse og variegthet – salg

Middels god bruk av overskuddsmasser/masser

- Stor og langvarig mellomlagring av masser
- Transport av masser (lekter/bil) til utfylling i middels avstand fra tunnelmunning
- Utfylling av areal som vil kunne få permanent bruk på lengre sikt – utover kommuneplanens horisont. Midlertidig bruk – terrengforming?

Dårlig bruk av overskuddsmasser/masser

- Utfylling på dypt vann (dumping)
- Lang og kostbar transport på lekter – begrensninger mht værforhold/fremdrift
- Lang og kostbar transport på bil – klimautslipp og miljøulemper

5. Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

Fylkesmannen bruker «Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging» som innsigelsesgrunnlag. De skriver:

Fylkesmannen viser til statlege planretningslinjer for samordna bustad-, areal- og transportplanlegging fastsatt ved kgl. res. av 26.09.2014, som gjeld på landsbasis. Hovudmåla i retningslinjene er å sikre at planlegging av arealbruk skal fremje samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnytting og effektiv trafikkavvikling. Utbygging og transport må difor samordnast, slik at transportbehovet blir redusert og at det blir lagt til rette for klima- og miljøvenlege transportformer.

De skriver også:

Arsvågen har ei desentralisert lokalisering både i kommunen og Haugalandsregionen, og det er difor ikkje opning for å leggje til rette for næringsområde eller areal som gir vesentleg auke i transportbehovet eller store areal til arealintensive verksemdar.

I retningslinjene er det satt opp følgende mål:

Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnytting, god trafikkikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet.

Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. I henhold til klimaforliket er det et mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

Planleggingen skal legge til rette for tilstrekkelig boligbygging i områder med press på boligmarkedet, med vekt på gode regionale løsninger på tvers av kommunegrensene.

Nedenfor har jeg klippet ut noen av retningslinjene som det er sannsynlig at Fylkesmannen viser til.

Utbyggingsmønster og transportsystem må samordnes for å oppnå effektive løsninger, og slik at transportbehovet kan begrenses og det legges til rette for klima- og miljøvennlige transportformer.

Potensialet for fortetting og transformasjon bør utnyttes før nye utbyggingsområder tas i bruk. Nye utbyggingsområder bør styres mot sentrumsnære områder med mulighet for utbygging med mindre arealkonflikter.

Det skal legges til rette for at handelsvirksomhet og andre publikumsrettede private og offentlige tjenestetilbud kan lokaliseres ut fra en regional helhetsvurdering tilpasset eksisterende og planlagt senterstruktur og kollektivknutepunkter. Dette gjelder også for besøks- og arbeidsplassintensive statlige virksomheter. Virksomhetene må tilpasses omgivelsene med hensyn til størrelse og utforming.

Effektiv og sikker trafikkavvikling og god framkommelighet for næringstransport må vektlegges i planleggingen. Virksomheter for godstransport bør lokaliseres med god tilgjengelighet til jernbane, havn eller hovedvegnett.

Min mening er at disse er generelle og kan «brukes til alt». Her treffer de ikke fullt ut. Dersom disse virkelig skulle legges til grunn for alt de er verdt, burde Fylkesmannen hatt innsigelse til all utfylling i Arsvågen i forbindelse med kommuneplan Bokn og kommunedelplan for Rogfast. De skriver jo at Arsvågen har en dårlig lokalisering og gir vesentlig økning i transportbehov. (Strengt tatt burde kommunen legges ned, da den

ikke passer inn i retningslinjene i det hele tatt.) Her brukes de for å argumentere for en mindre utfylling og en annen utforming, og det er i forsøk på å finne en overordnet forankring slik alle innsigelser skal ha.

Man kan også snu på det hele og finne argumenter i retningslinjene for næringsområde/utfylling i Arsvågen. Spørsmålet er hva man sammenligner med.

6. Øvrige argumenter fra Fylkesmannen

Utfyllingen er overdimensjonert

Fylkesmannen skriver at arealet er 140 daa, mens det er 110 daa i planforslaget (næringsdelen over kote 5, inkl dagens molo). Det er nok større enn behovet på kort sikt, men det kan argumenteres for å se lenger frem enn kommuneplanens perspektiv. Deler av arealer kan tilsås / gis en terrengbehandling i påvente av utbygging.

Areal NV7 i vedtatt plan er på ca. 50 daa, eksklusiv molo og areal i sjø, dvs. ca. halvparten av vårt forslag.

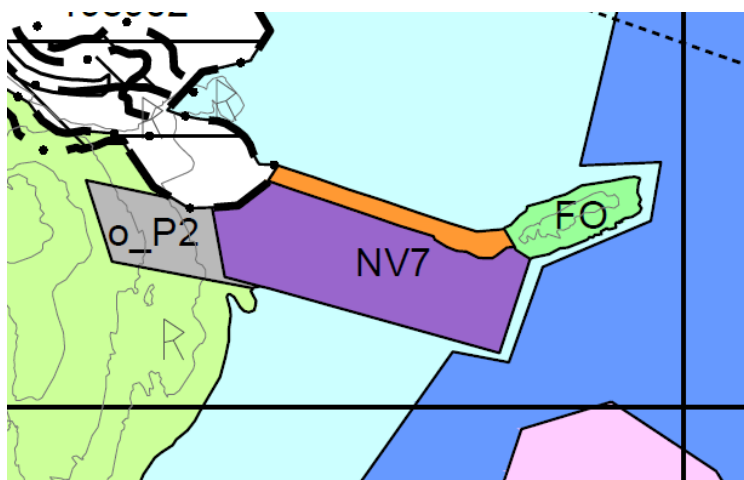
Ved en evt. reduksjon kan vi komme ned i 80-90 daa, se kapitel 8.

Dårlig landskapstilpasning

Landskapstilpasningen er ikke optimal, men heller ikke direkte dårlig – den er noenlunde i tråd med fyllingen på 1,5 mill. fra KDP. Konsekvensutredningen til KDP konkluderer med liten negativ konsekvens. (se vedlegg – innspill til kommuneplan for Bokn)

Landskapstilpasningen kan forbedres både slik størrelsen er nå, og kombinert med å redusere størrelsen. Se kap. 8.

Men er landskapstilpasningen i NV7 noe bedre?



Naturmiljø (pusleblom – kystlynghei – purpurlyng)

Merete har sett på dette, jeg tror konflikten er liten – og de bruker heller ikke dette som direkte begrunnelse for innsigelse.

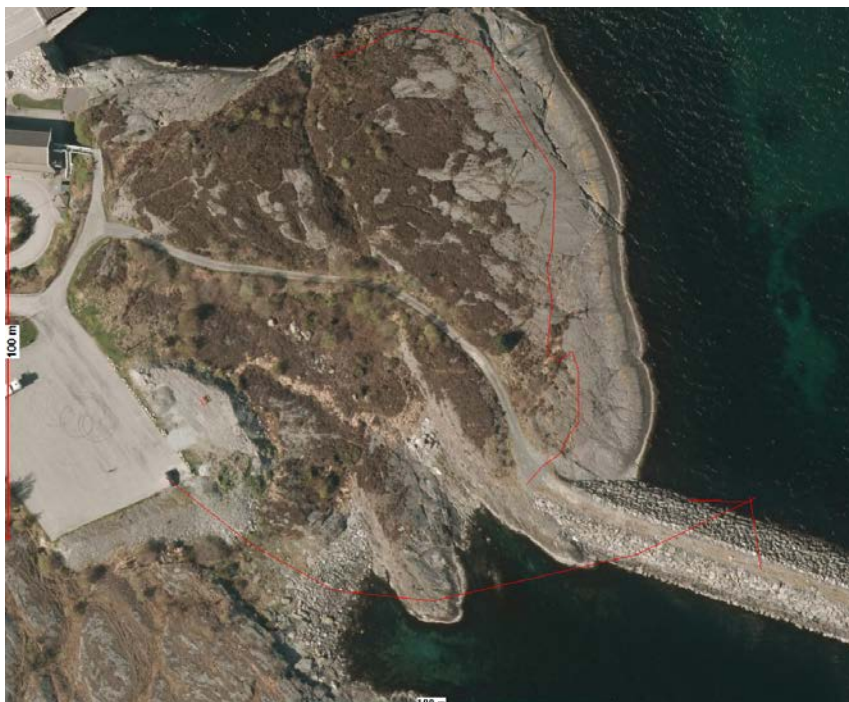
Hun skriver:

Pusleblom. Vi har ikke mottatt fullstendige rapporter angående naturverdier fra NO her enda, men den ble ikke gjenfunnet i år. Dette er en ettårig plante som er avhengig av åpne jord/grusflekker for at frøene skal spire fra år til år. Det er derfor ikke utenkelig at lokaliteten på Laksaberget allerede er utgått siden siste funn. I tillegg påpekes det fra fagmiljø at beiting og tråkk er en viktig faktor av samme grunn, for å holde landskapet åpent. Trolig er det svært lenge siden det ble beitet på disse områdene, i hvertfall må dette gjelde fra parkeringen ble tilrettelagt og Laksaberget avskåret fra resten av beitemarka i sør (vet forresten ikke om det går dyr her heller, bare antar det). Pusleblom har flere funnsteder registrert i Naturbase som er gjort i nyere tid i områdene rundt Boknafjorden, dog ikke ved Årsvågen.

Viktigere er det likevel at fyllingen er tenkt til kote 5, dvs ikke så høyt på berget som der pusleblomen i sin tid (trolig) ble funnet (den vokser jo ikke med røttene i sjøen). Det finnes belegg for å hevde at fyllingen ikke vil forringe leveområdet til og eventuelt frøbanken av pusleblom. Det bør selvsagt også beskrives sikringstiltak under bygging som gjerder osv. Ut fra bildene kan (kan) den kanskje leve i bergsprekken rett ved kote 5, men jeg ville anta (uten at jeg er ekspert på arten) at den ble funnet noe høyere opp i sin tid. Området som er planlagt for fylling er glattskurt og preget av overskylling av sjøvann/bølger med minimalt med vegetasjon.

Når det gjelder kystlynghei, mener jeg det kan svares ut som at vi ikke berører lokaliteter av denne naturtypen nevneverdig i *denne* planen. Kystlyngheia som er registrert på Laksaberget forblir urørt. Her kan du eventuelt vurdere forrige forslag fra meg, og beholde eksisterende vei mellom de to toppene uten å røre denne, så vil man ikke berøre disse verdiene i det hele tatt, eller i allefall av svært liten grad. I så fall bør det også beskrives sikringstiltak (inngjerding). Da må det på plass tilkomstvei via sørsiden av Laksaberget og over eksisterende molo til Fyllingsområdet, se kart. (men dersom hele fyllingen flyttes sør for molo, er vel uansett tilkomst fra sørsiden det beste alternativet. Denne kan vel bygges midlertidig på duk med toveistraffikk, og delvis fjernes/minimeres når fyllingen er gjennomført? De to forekomstene av Kystlynghei (på laksabergene) er allerede splittet opp av parkering og vei, de kan ikke sies å inngå i et stort sammenhengende område med den viktige naturtypen, de er fragmenter, men viktige på tross av dette og bør sikres.

At det finnes purpurlyng på Laksaberget er ikke utenkelig – det spiller heller liten rolle, da disse fragmenterte forekomstene skal sikres og beholde sin naturlige vegetasjon. Se kart under, der ny adkomst og høydekurve 5 er skissert.



I strid med gjeldende kommuneplan

Ja, plankartet er sannsynligvis ikke endret og det er NV7 som er vist, dvs på sørsiden. Samtidig har både kommune og FM muntlig og skriftlig åpnet for annen justering. Jeg tror kommunen bruker dette argumentet for å få en redusert og bedre tilpasset utfylling på nordsiden.

7. Om Rennesøy/Hanasand

Har snakket med Inger Anda i Rennesøy kommune og sett på presentasjonen til Hanasand næringspark.

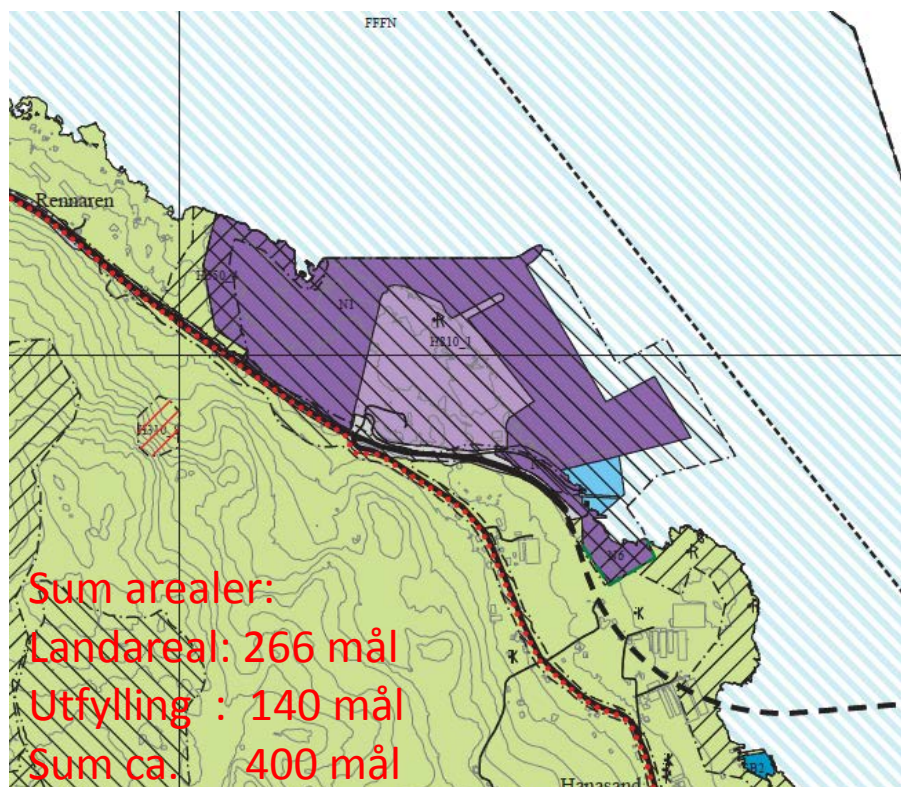
Området har fra tidlig ligget innen i Regional plan for Jæren (slik som Mekjarvik). I kommunedelplanprosessen gikk diskusjonen mot Fylkesmannen i hovedsak på å legge til rette for kai / maritim næring. Fylkesmannen støttet dette (var pådriver?). I forbindelse med vedtaket ble derfor planen endret, men arealet ble ikke redusert. Det var også innspill til bedre landskapstilpassning, noe som førte til justering men ikke redusert areal. (figur neste side)

Spurte om de måtte argumentere spesielt for behov for størrelse (400 daa!). Viste da til regionalplan, utredning fra Greater Stavanger om behov for sjørettet næringsareal og at FM hele tiden har vært positiv til dette.

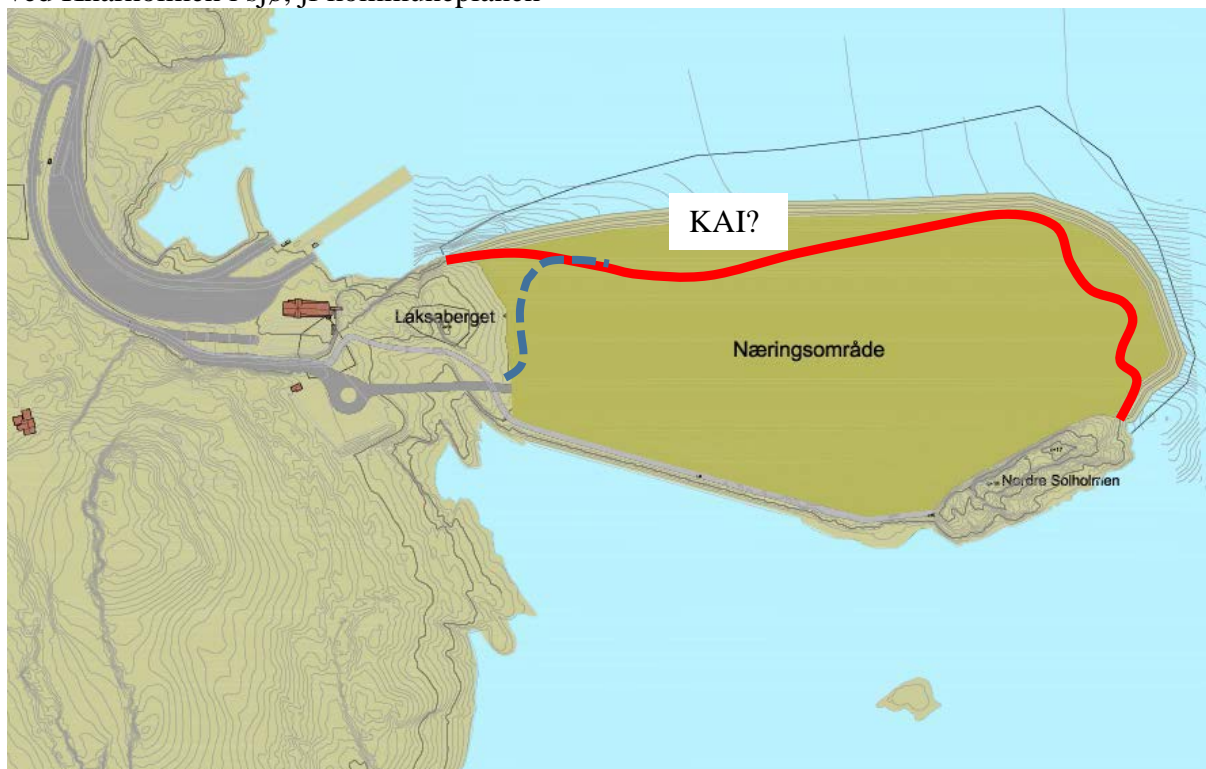
Spurte om det var spesielle konflikter; ikke noe funn i sjø, landskap har vært et tema men det har vært akseptert at en så stor utbygging vil ha konsekvenser.

Reguleringsplan har vært på høring uten innsigelser fra Fylkesmannen.

Mitt inntrykk er at det har vært vilje hos Fylkesmannen om å få til dette store området.



På Hanasand (og Kvitsøy) er kai trukket frem som viktig/avgjørende. Skal vi se på dette? Det er jo en eksisterende fergekai, men den er neppe tilpasset sjørettet næring. Passer nok bedre ved Knarholmen i sjø, jf kommuneplanen



Krågøy med «bukter og hauger» og kai:



9. Spørsmål til fylkesmannen

Utfordre fylkesmannen på hva som er god samfunnsmessig bruk – konkret i vårt tilfelle, hvor? De sier jo nei til alt, men viser ingen andre løsninger.

Skal ikke kostnader telle med?

Er det ikke bedre samfunnsmessig bruk på Knarholmen, der FM også hadde innsigelse?

Mener FM det er bedre med plassering på Arsvågen som vist i kommuneplan Bokn, landskapstilpasning mm?

Er det god landskapstilpasning på Hanasand, Mekjarvik?