

Til BaneNOR

Stavanger, 30.11.2023

Dette brevet sendes på vegne av Jæren Friluftsråd, Rogaland KFUK-KFUM Speidere, Norges Speiderforbund Vesterlen krets, NJFF Rogaland, Birdlife/Norsk ornitologisk forening avd. Rogaland, Stavanger turistforening, Naturvernforbundet og Rogaland botaniske forening

Kommunedelplan for dobbeltspor – Sandnes-Nærbø

Høringsuttalelse

Forum for natur og friluftsliv i Rogaland (FNF, org. nr. 998 129 028) viser til høring av kommunedelplan for dobbeltspor Sandnes-Nærbø. FNF er et samarbeidsnettverk bestående av natur- og friluftslivsorganisasjoner i Rogaland. Til sammen representerer vi betydelige allmenne interesser innen naturvern, landskap og friluftsliv.

Hovedinntrykk

Natur- og friluftslivsorganisasjonene er svært positive til at det nå legges frem en plan for utviding til dobbeltspor på Jærbanen. Økning i kapasitet og antall avganger vil være viktig for å gjøre tog til et mer attraktivt alternativ i forhold til bil. I kombinasjon med god tilrettelegging for sykling og gange er det både framtidsrettet og nødvendig. Bruk av tog har et betydelig lavere klimafotavtrykk sammenlignet med biltransport. Samtidig innebærer planene som Bane Nor legger frem nedbygging av landbruksjord, viktige natur- og friluftslivsområder. Vi har derfor merknader til planforslaget. Merknader knyttet til traseen er delt opp i delstrekningene.

Medvirkning

Saken omfatter vel **29 plandokument på 1048 sider**. Det er svært omfattende å sette seg inn i, særlig for personer uten planfaglig kompetanse. Ettersom planområdet favner om interesser til barn og unge, samt frivillige organisasjoner har vi følgende merknad. §5-1 i Plan og bygningsloven skal sikre at tiltakshaver legger til rette for medvirkning. Kommunen har et særlig ansvar for å sikre at grupper som krever spesiell tilrettelegging blir gitt muligheten til aktiv medvirkning. I forarbeidene til loven blir dette omtalt som reell medvirkning. Langs de planlagte trasevalgene finner vi viktige friluftslivsområder for speidere, fiskere, turgåere, o-løpere, hverdagsyklister og flere andre. Blant disse en stor andel barn. Vi kan ikke se at Bane Nor, som tiltakshaver, eller Sandnes, Time og Hå som planmyndighet har tatt grep for å ivareta reell medvirkning. **Dette mener FNF er kritikkverdig.**



Skeiane – Øksnavadporten (Del 5)

FNF mener det er viktig at utviding til dobbeltspor legger til rette for en fremtidig åpning av Ålgårdbanen eller bruk til kollektivformål. Vi synes det er et poeng at man i planleggingen aktivt legger til rette for en kollektivløsning med bruk av Ålgårdbanen, enten med tog, autonom buss eller skinnetrikk.

Langs delstrekning 5 vil Vagleskogen bli berørt. Vagleskogen som helhet er et mye brukt turområde for uorganisert turaktivitet. Sandnes turlag og orienteringsklubben i Ganddal IL har jevnlig aktiviteter i skogen.

Ved speiderbasen Zulu lengst sør i Vagleskogen har det vært speideraktivitet i snart 100 år. Her er det en gapahuk og ellers tilrettelagt for allsidig aktivitet. Speiderne bruker området fast 2-4 ganger i uken og ellers er området åpent for alle. En utviding til dobbeltspor vil beslaglegge deler av speidernes eiendom. Dette må de få erstattet areal slik de har skissert i egen uttale. Ved utbygging av dobbeltspor mener FNF at det må legges opp til å bedre støyforholdene, slik at de blir forbedret sammenlignet med i dag. Ettersom dobbeltsporet skal ligge lavere i terrenget enn speiderbasen bør dette la seg gjøre uten at man tar ytterligere areal enn det som allerede er planlagt. Det bør legges inn et punkt som sikrer redusert støy for dette område i retningslinjene. Dette vil være i tråd med rikspolitiske retningslinjer for barn og unge i planlegging, som skal sikre mot forurensning, støy, trafikkfare, og annen helsefare.

Mellom kryssingen av Figgjovassdraget og Orstad går jernbanen langs Orstadbekken. Undersøkelser som NJFF Rogaland har gjennomført viser at bekken er anadrom. Denne bekken er en sidebekk til det vernede Figgjovassdraget. I følge Ecofact sin rapport 687 er det stort potensiale i restaurering av bekken. FNF mener at Bane Nor må nytte anleggsperioden til å restaurere bekken. Dette vil være i tråd med Bane Nor sine egen bærekraftstrategi om å «Sikre kontinuerlig forbedring av naturmangfold.». Vi forventer ikke at Bane Nor restaurerer bekken på egenhånd. I Rogaland har vi sett at suksessoppskriften til vassdragsrestaurering ligger i tverrsektorielt samarbeid mellom Statsforvalter, Fylkeskommune og kommune, samt fagkonsulenter og uvurderlig arbeid fra frivillige. Dette vil vi ha Bane Nord med på.

Øksnavadporten – Bryne (Del 3-4)

Langs delstrekning 3 og 4 ligger Frøylandsvatnet. Dette vannet, med tilhørende strandsone er et viktig friluftslivsområde for både lokale og regionale brukere. Ca. 20 000 personer har området som sitt nærturområde. I tillegg til å være et viktig friluftslivsområde er Frøylandsvatnet et viktig naturområde, med det sørlige utoset vernet som landskapsvernområde med fuglefredning. I denne sørlige delen er det både viktige friluftslivinteresser og naturverdier. FNF mener at opparbeidingen av dobbeltspor bør innebære en bedre grad av støyskjerming enn det som er i dag.

For strekningen er det vurdert to alternativer. Alternativ 1 vil ligge 7-8 meter fra dagens linje, mens alternativ 2 vil innebære bygging av 1,2km løsmassetunnel i jordbruksområde 200-300 meter vest for dagens trase. FNF har følgende kommentarer til alternativene. Ifølge utredningene vil alternativ 1 være det samlet sett mest gunstige ettersom utbyggingen ikke vil gi noe miljøskade. Vi undrer oss over dette ettersom traseen i stor grad vil ligge i strandsonen til Frøylandsvatnet. Basert på et konservativt anslag der anleggssonen er 30 meter og 15 av dem er dagens linje vil dobbeltsporet innebære hugging av ca. 65 dekar kantsone til vassdrag. For et vann med allerede smal kantsone vil dette være et **stort inngrep**. Dette blir ikke nevnt i KU for naturmangfold. Det står ingenting om faren for utslipp til Frøylandsvatnet i anleggsperioden, selv om det planlegges å jobbe bare meter fra vannkanten. Til sammenligning blir det brukt mye tekst på å vise til hvor farlig det vil være å grave ut løsmassetunnel. Planene til Bane Nor for dobbeltspor legger opp til å berøre store deler av den vestlige strandsonen til Frøylandsvatnet. FNF mener derfor at slik planene blir presentert nå er for

dårlig naturfaglig grunnlag til å ta stilling til de to ulike alternativene. Fra et rent friluftslivsperspektiv er FNF tilhenger av alternativ 2. Vi mener at det må gjøres inngående vurderinger for å bli bedre kjent med fordelene og ulempene knyttet til alternativ 1 og 2 langs Frøylandsvatnet.

Bryne – Nærbø (Del 1-2)

Mellom Bryne og Nærbø krysser Jærbanen Salteåna, Hååna og Tverråna. Ettersom bygging av broer og kulverter vil innebærer inngrep i vassdrag har FNF følgende merknader. Vi mener at alternativ 1 bør velges, slik at inngrepene samles i størst mulig grad selv der det vil innebære lengre anleggstid. Sør for Bryne ligger Salteåna og Linemyra naturreservat. Denne myra er en del av den sårbare restnaturen på Jæren som ikke er dyrket opp. Samtidig er den påvirket av landbruksinteressene i område. FNF anbefaler derfor at man under anleggstiden for dobbeltsporet legger opp til å forbedre den økologiske tilstanden til myra.

Vennlig hilsen

Forum for natur og friluftsliv Rogaland

Endre Hovland
Koordinator
FNF Rogaland

Kopi:

Statsforvalteren i Rogaland

Rogaland Fylkeskommune

Sandnes kommune

Klepp kommune

Time kommune

Hå kommune