



Statens vegvesen

Statlig kommunedelplan med konsekvensutredning

Høringsutgave



Foto: Kjell Inge Sørreide

E39 Lyngdal vest - Ålgård

Planbeskrivelse - Kortversjon

Forord

Statens vegvesen har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet utarbeidet kommunedelplan for ny E39 på strekningen Lyngdal vest – Ålgård. Planarbeidet er gjennomført som en statlig plan der Kommunal- og moderniseringsdepartementet er vedtaksmyndighet. Statens vegvesen Region sør har hatt ansvaret for det praktiske planarbeidet.

Dette dokumentet er en kortversjon av planbeskrivelsen. Planbeskrivelsen har en mer fullstendig planomtale som gjør rede for utforming av tiltaket, for konsekvensutredning og innhold i plankart og planbestemmelser. Det er også et eget tegningshefte som viser den vegløsningen som er konsekvensutredet (eksempelløsningen).

Den fullstendige kommunedelplanen med tilhørende vedlegg kan lastes ned fra internett, www.vegvesen.no/https://www.vegvesen.no/Euro paveg/e39lyngdalsandnes

Kommunedelplanen kan også studeres ved servicekontorene i de berørte kommunene og hos Statens vegvesen i Stavanger og Kristiansand.

Kommunedelplanen og konsekvensutredningen legges nå ut til offentlig ettersyn. Alle som ønsker det kan uttale seg til planforslaget. Uttalelser sendes til:

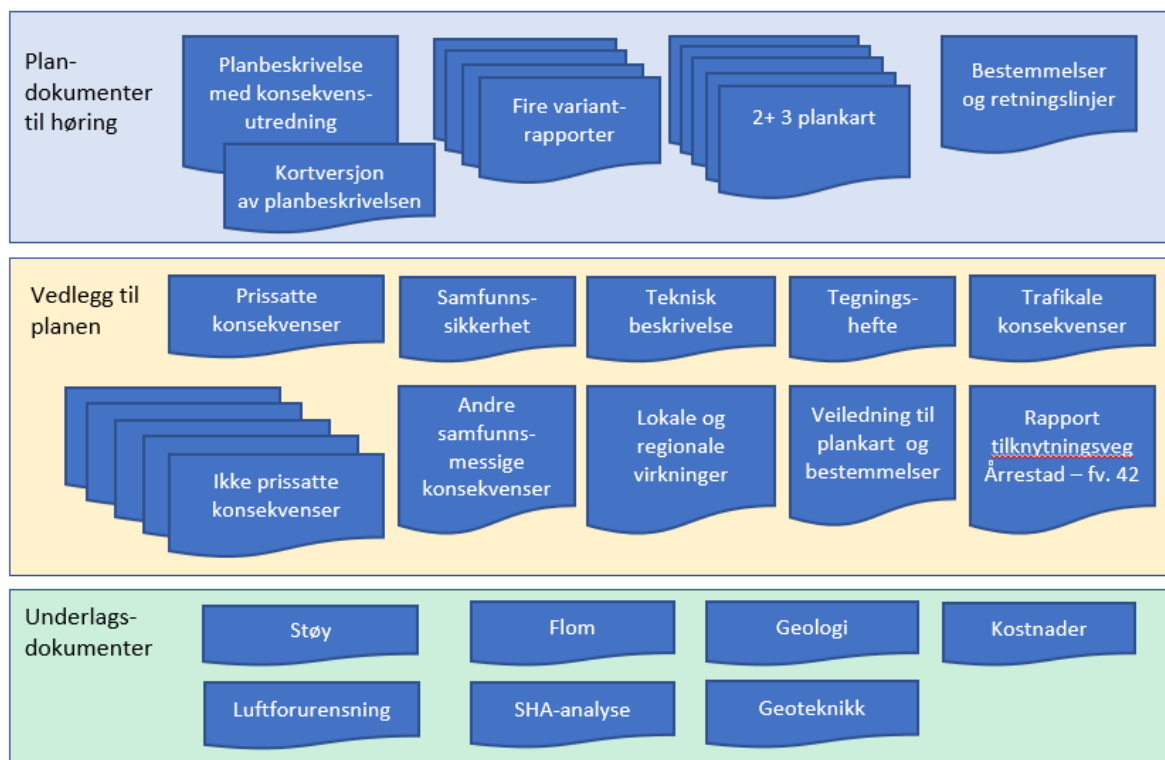
Statens vegvesen Region sør,
Postboks 723 Stoa, 4808 Arendal
eller til firmapost-sor@vegvesen.no

Høringsfristen er 12 uker etter kunngjøring av høringen. Merk innspill med

«Høring ny E39 Lyngdal vest – Ålgård 15/214615»

Når høringen er over, vil Statens vegvesen behandle alle merknader. Plandokumentene, vedlagt uttalelser og vegvesenets kommentarer, vil så bli oversendt til Kommunal- og moderniseringsdepartementet for politisk sluttbehandling.

Kristiansand 13.3.2019



Figur 1. Oversikt over tre kategorier dokumenter som er grunnlag for planforslaget, se også oversikt bakerst i dokumentet

Innhold

Forord	3
Sammendrag og anbefaling	5
Innledning	6
Bakgrunn	6
Mål i planprogrammet	7
Beskrivelse av tiltaket	9
Vegstandard	9
Kryss	9
Tilførselsveger	9
Sideanlegg	9
Beskrivelse av korridorene	10
Korridorer i Agder	10
Korridorer med varianter i Rogaland	15
Investeringskostnader	28
Trafikkmengde, kjørelengde og kjøretid	28
Trafikk på E39	28
Fylkesveg 44	28
Reiselengde og reisetid	29
Kollektivtrafikk	30
Jernbane	30
Buss	30
Konsekvenser	31
Metode	31
Nullalternativet	31
Prissatte konsekvenser	31
Ikke prissatte konsekvenser	32
Støy, luftforurensning og klimagassutslipp	34
Avbøtende og kompensierende tiltak i neste planfase	35
Samfunnsøkonomisk analyse	35
Følsomhetsberegninger	35
Samfunnssikkerhet	36
Andre samfunnsmessige virkninger	37
Netto ringvirkninger	37
Lokale og regionale virkninger	37
Fordelingseffekter	38
Andre samfunnsmessige virkninger – samlet vurdering	38
Plankart og planbestemmelser	39
Plankart	39
Planbestemmelser	40
Virkninger for andre arealplaner	40
Måloppnåelse	40
Samlet rangering av korridorene	41
Anbefaling	42
Ikke anbefalte løsninger	43
Oversikt over dokumenter til planen	44

Sammendrag og anbefaling

Statens vegvesens anbefaling

Agder: Korridor A1

Lyngdal vest – Lølandsvatn – Tronåsen

Rogaland: Korridor R1

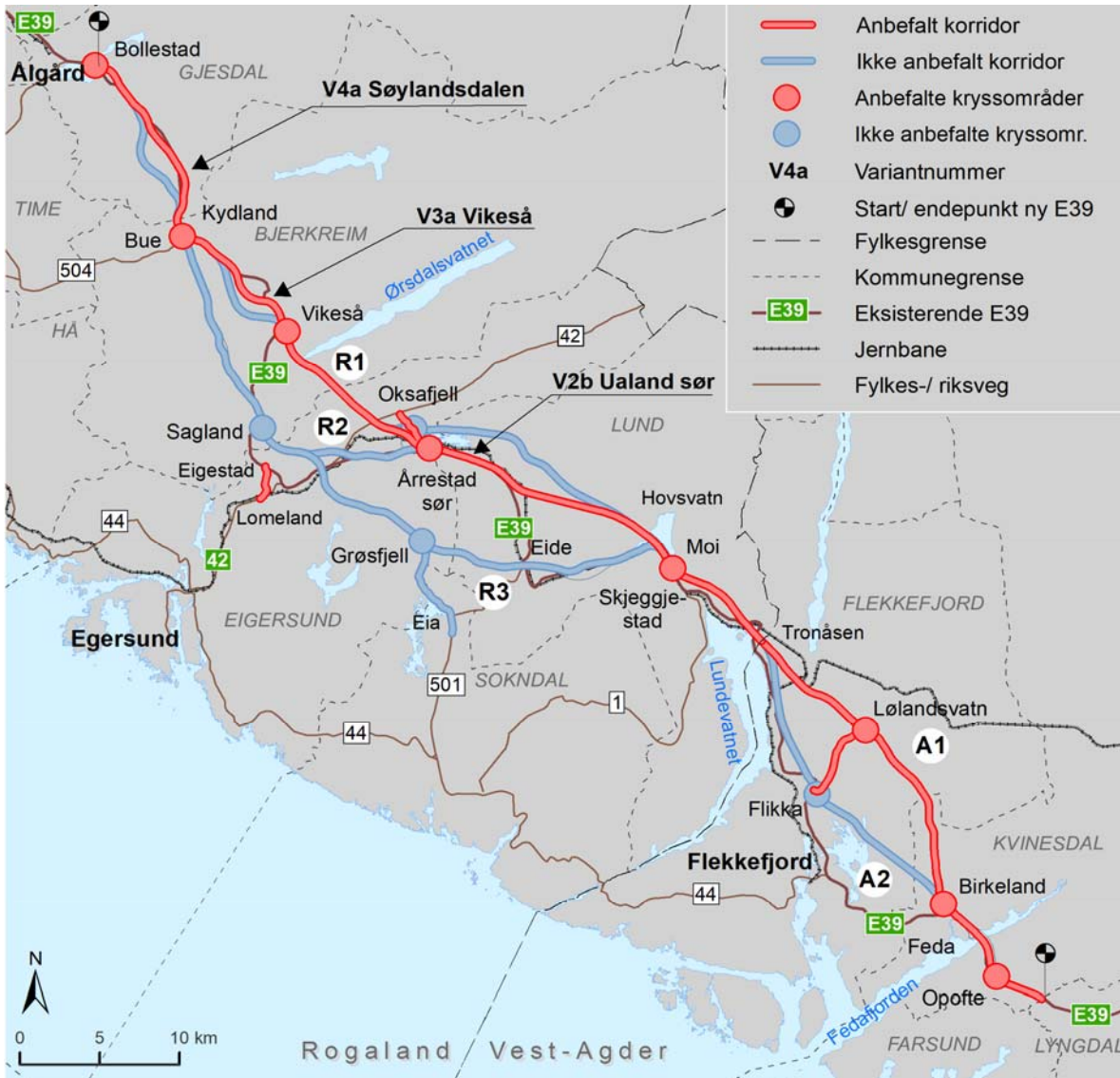
Tronåsen – Årrestad – Vikeså – Bue – Bollestad, med variantene V2b, V3a og V4a

Kommunedelplan for ny E39 Lyngdal vest – Ålgård planlegges som motorveg med fire felt og skiltet hastighet 110 km/t. Strekningen er 116,6 km langs dagens veg. I planarbeidet er det vurdert to korridorer i Agder og tre korridorer med varianter i Rogaland. Basert på utredning av kostnader, trafikantnytte, miljø- og naturkonsekvenser, lokale og regionale virkninger og samfunnsikkerhet, gir Statens vegvesen sin anbefaling av korridorer for videre reguleringsplanlegging. Anbefalte korridorer vil gi en trafiksikker, rask og framtidsrettet stamveg

mellom Kristiansand og Stavanger, og gir et godt grunnlag for utvikling av bo- og arbeidsmarkeder og næringsutvikling i vegens influensområde. Anbefalt korridor er rangert som best for både prissatte og ikke-prissatte konsekvenser. Anbefalt korridor er 92 km. I forhold til dagens veg gir det 24,6 km redusert kjørelengde og 47 min redusert reisetid.

En anbefaling av R2 foran R1 i Rogaland, forutsetter at de lokale virkningene for Eigersundsområdet vurderes som viktigere enn en forskjell mellom korridorene på ca. 1,6 mrd. i netto nytte. Statens vegvesen ønsker å få belyst gjennom høringen om de lokale virkningene for Eigersundsområdet kan forsvare at R2 rangeres foran R1.

Andre utredede korridorer og varianter frarådes.



Figur 2. Statens vegvesens anbefaling av korridor for kommunedelplan for ny E39 Lyngdal vest-Ålgård

Innledning

Bakgrunn

E39 mellom Lyngdal vest og Ålgård er en del av transportkorridoren Oslo - Kristiansand – Stavanger, og har kontakt mot kontinentet via fergeforsbindelsen fra Kristiansand. Gods- og næringstransporten utgjør en høy andel av trafikken. Strekningen har dårlig standard for sin funksjon som overordnet hovedveg. Det er mange smale og bratte partier med dårlig framkommelighet om vinteren, og vegen er ulykkesbelastet.

Planer for ny E39 mellom Lyngdal vest og Ålgård startet med konseptvalgutredningen for E39 Søgne-Ålgård i 2011. Regjeringens behandling og føringer

fra Samferdselsdepartementet, ga grunnlaget for arbeidet med kommunedelplanen. Planarbeidet er utført i tråd med planprogram fastsatt av Kommunal og moderniseringsdepartementet 28.8.2018.

I planarbeidet er det utarbeidet alternative korridorer for vegen, vurdert konsekvenser og anslått kostnader som grunnlag for valg av korridor. Planen skal sikre nødvendig areal til videre reguleringsplanlegging av nytt veganlegg. Planen er utarbeidet av Statens vegvesen med medvirkning fra kommunene, regionale og statlige myndigheter, lokale interesseorganisasjoner og publikum. Når kommunedelplanen er vedtatt av Kommunal- og moderniserings-

departementet, overtar Nye Veier AS ansvaret for regulering, bygging og drift av vegen.

Mål i planprogrammet

Planen legger til rette for et helhetlig, funksjonelt, trafiksikkert og framtidsrettet veganlegg.

Samfunns mål

I tråd med målene i Nasjonal transportplan 2018-2029, skal ny E39 Lyngdal vest-Ålgård bidra til et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet med følgende hovedmål:

- Bedre framkommelighet for personer og gods
- Redusere transportulykkene i tråd med nullvisjonen
- Redusere klimagassutslippene i tråd med en omstilling mot et lavutslippssamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvenser

Effektmål

Effektmålene bygger opp under samfunns målet og har fokus på virkninger for brukerne av transportsystemet:

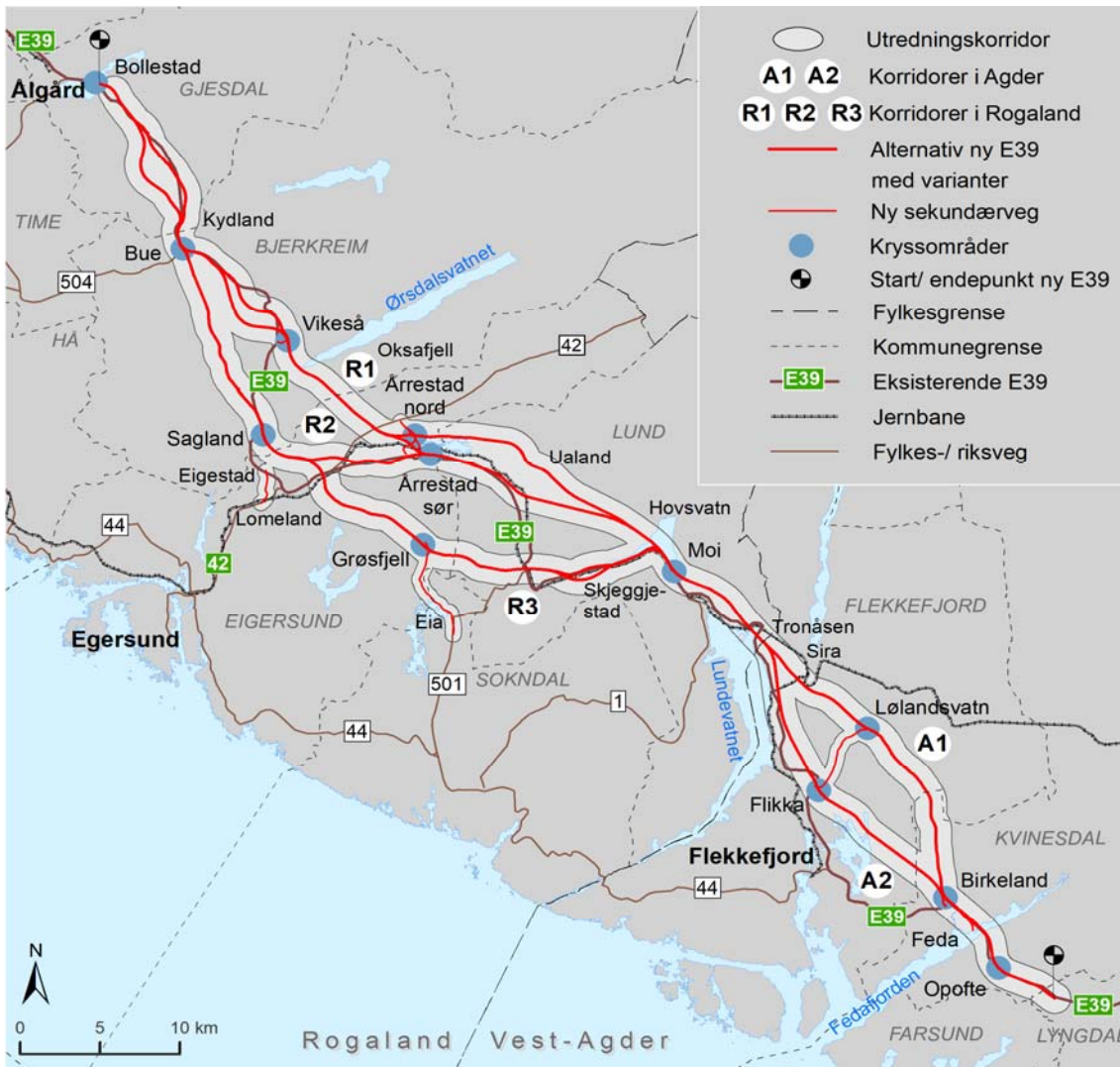
- ca. 40 min kortere kjøretid mellom Lyngdal vest og Ålgård
- Reduserte avstandskostnader
- Ingen driftsstans som følge av vanskelig vintervedlikehold
- Ingen møteulykker og en ulykkesfrekvens og skadekostnad som er lik eller bedre enn normalt for en fire-felts veg

Disse målene er i tråd med målene i konseptvalgutredningen for E39 Søgne-Ålgård.

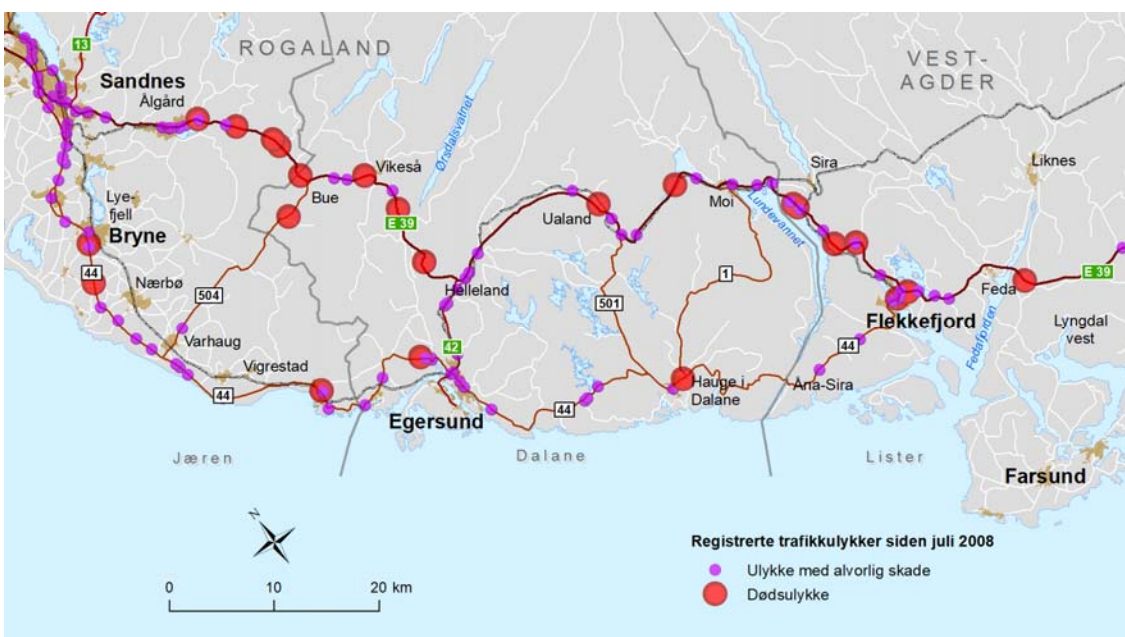
Resultatmål for planarbeidet

Planarbeidet skal ende opp med vedtatt kommunedelplan med konsekvensutredning som fastlegger følgende:

- Korridor for ny E39 på strekningen Lyngdal vest - Ålgård
- Plassering av toplanskryssene
- Fastlagte korridorer for tilførselsveger
- Fastlagt plassering av vegserviceanlegg



Figur 3. Oversiktskart over korridorene som er utredet i Agder og Rogaland



Figur 4. Registrerte trafikkulykker med døde eller alvorlig skade i perioden juli 2008 til juli 2018 (Kilde: NVDB desember 2018)

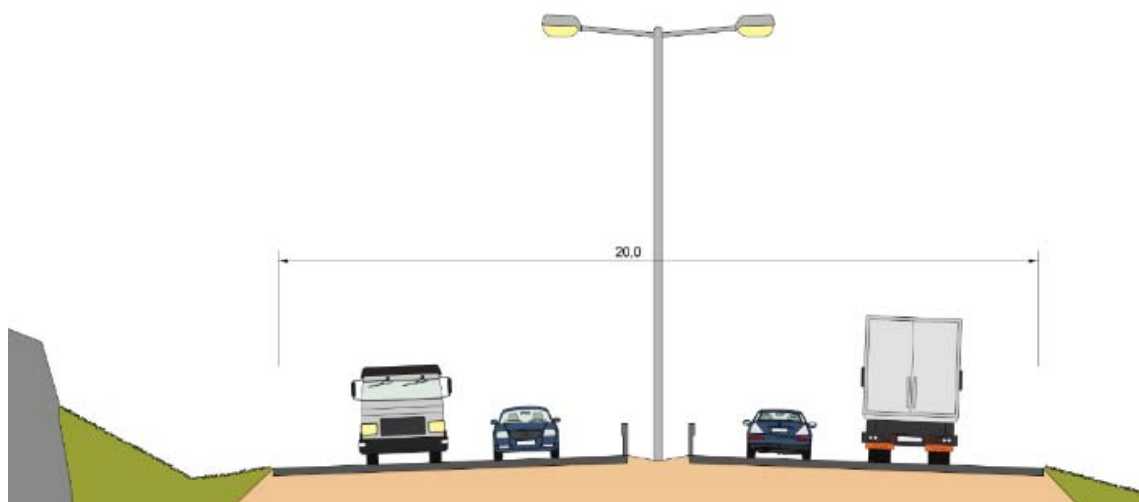
Beskrivelse av tiltaket

Vegstandard

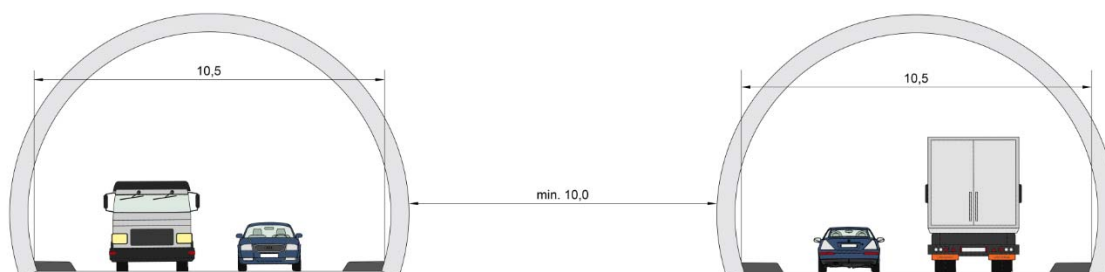
Ny E39 planlegges for fire felt med midtrekkverk mellom kjøreretningene og skiltet hastighet 110 km/t. Det er utredet for en vegbredde på 20 meter fra skulderkant til skulderkant. Nye krav til vegstandard for motorveger fra mars 2019, innebærer

økning i vegbredde til 23 m. Virkninger av større «fotavtrykk» og økte kostnader må redegjøres for i reguleringsplanen.

Tunnelene for ny E39 er planlagt med to parallelle tunnelløp med to kjørefelt i hvert løp. Hvert tunnelløp har innvendig bredde på 10,5 m.



Figur 5. Tverrprofil hovedveg 110 km/t, 20 m vegbredde, etter N100, vegnormal for veg- og gateplanlegging.



Figur 6. To separate tunnelløp etter Vegnormal N500 Vegtunneler for E39

Kryss

Kryssene skal være planskilte. Ifølge Statens vegvesens krav skal det minst være tre km mellom kryss på motorveg av denne type. I planen er det åtte kryss (inklusive et ved Bollestad, ved Ålgård). Minste kryssavstand er ca. 6 km, lengste er ca. 18 km.

Tilførselsveger

I tillegg til ny E39 inngår det i planen tilknytning fra kryss til eksisterende vegnett i umiddelbar nærhet. Ut over dette omfatter planen flere oppgraderinger

av sidevegnett mot Kvinesdal, Flekkefjord, Sokndal og Eigersund.

Sideanlegg

I tilknytning til kryss er det vurdert holdeplasser og kollektivknutepunkt for buss, parkering, døgnhvileplasser, rasteplasser, kontroll- og driftsplasser samt gang- og sykkelforbindelser mellom parkering, bussholdeplass og sidevegnett. Plankartets avgrensning tar hensyn til disse anleggene i planen, men detaljering av løsninger vil skje i reguleringsplanfasen.

Beskrivelse av korridorene

Her beskrives den vegløsning som er konsekvensutredet i planarbeidet (eksempelløsningen). Kommunedelplanen åpner for at vegløsningen kan

optimaliseres i reguleringsplanfasen, innenfor plankartets korridorer, og i henhold til planbestemmelsene (om Plankart og planbestemmelser s. 39).

Tabell 1. Samlet oversikt over kryss og sideveger som inngår i planen for ulike korridorer

	Korridorer i Agder		Korridorer i Rogaland		
	Korridor A1	Korridor A2	Korridor R1	Korridor R2	Korridor R3
Lengde	31,8 km	31,5 km	60,1 – 61,0 km*	63,3 km	64,7 – 65,0 km*
Kryss	- Opofte - Birkeland - Lølandsvatn	- Opofte - Birkeland - Flikka	- Moi - Årrestad - Vikeså - Bue - Bollestad	- Moi - Årrestad - Sagland - Bue - Bollestad	- Moi - Grøsfjell - Sagland - Bue - Bollestad
Sideveg	- Lølandsvatn – Flikka, 5,6 km		- Rv. 42 - Lomeland – Eigestad, 2,3 km - Fv. 42 - Gyadalen, 3 km	- Rv. 42 - Lomeland – Eigestad, 2,3 km	- Rv. 42 - Lomeland – Eigestad 2,3 km - Grøsfjell – Eia fv. 501, 6,8 km

*Lengden på strekningen avhenger av valg av variant i Rogaland, se side 15.

Korridorer i Agder

Det er to alternative korridorer i Agder. Korridorene berører kommunene Lyngdal, Kvinesdal og Flekkefjord (Figur 7):

- Korridor A1: Lyngdal vest – Birkeland – Lølandsvatn – Tronåsen
- Korridor A2: Lyngdal vest – Birkeland – Flikka – Tronåsen

Korridor A1: Lyngdal vest – Feda – Lølandsvatn – Tronåsen

Korridor A1 (Figur 10 og Figur 11) starter ved Vatlandstunnelens østre påhugg helt vest i Lyngdal kommune. Store deler av strekningen fram til Birkeland ved Feda går i tunnel bortsett fra ved Opofte og brua over Fedafjorden. Ved Opofte inngår kryss med fv. 465 mot Farsund og Lista, og fv. 551 mot Kvinesdal. Over Fedafjorden inngår ny firefelts hengebru parallelt med dagens. Dagens bru vil inngå i lokalvegsystemet i området. Planen gjør det mulig med trinnvis utbygging med ulik grad av gjenbruk av dagens vegsystem på strekningen.

Ved Birkeland inngår et kryss med kobling mot dagens E39, Feda sentrum, Gyland og Kvinesdal. Fra Birkeland går korridoren hovedsakelig i daglinje nordover til Lølandsvatn hvor det planlegges kryss

med ny veg mot Flikka, og til veg mot Gyland. Ved krysset er det satt av areal til døgnhvileplass for tungbiltransporten. Mellom Lølandsvatn og Flikka inngår ny veg som del av korridor A1. Fra Lølandsvatn går korridoren for E39 mot Sira og krysser dalen på to 65 og 75 m høye bruer, og fortsetter i en ca. 3 km lang tunnel under Tronåsen.



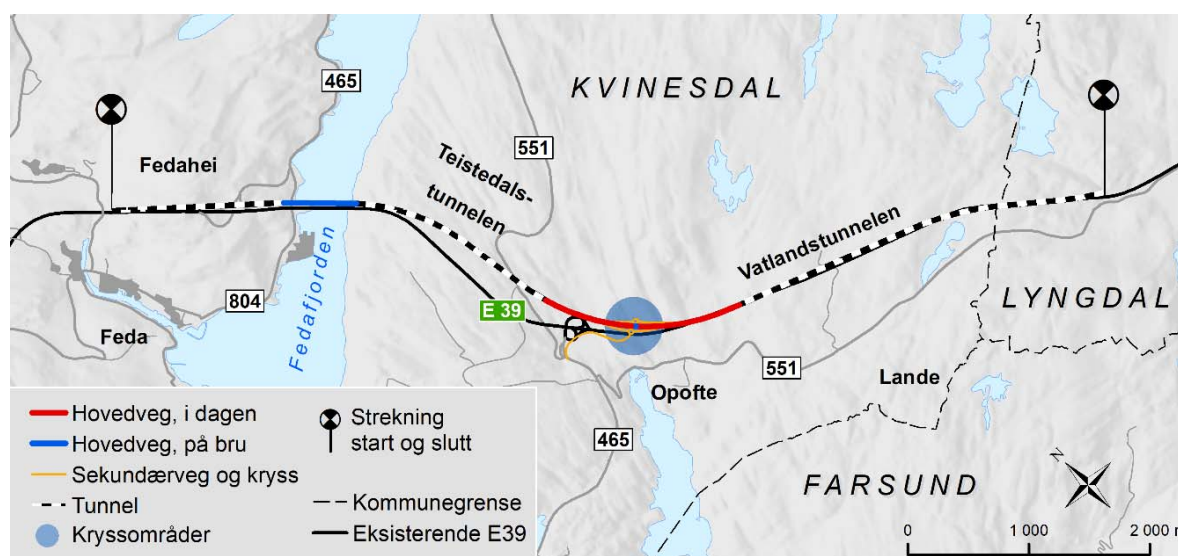
Figur 7. Oversikt over korridor A1 og A2 i Agder



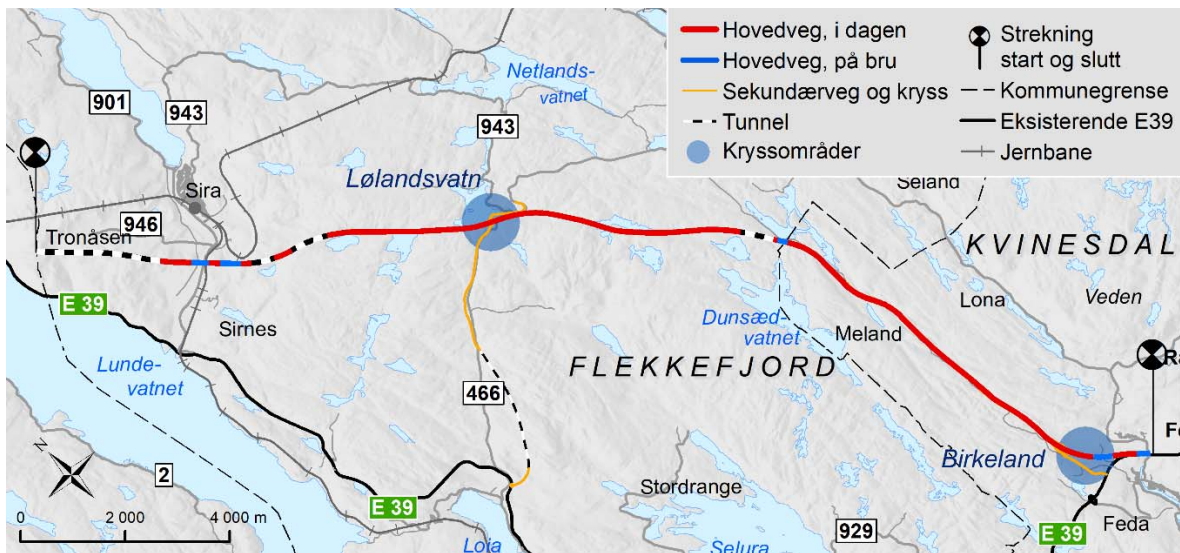
Figur 8. Illustrasjon av mulig kryssutforming på Opofte med tilknytning til Farsund på fv. 465 og Liknes på fv. 551 og mot dagens bru over Fedafjorden som inngår i lokalvegsystemet i området



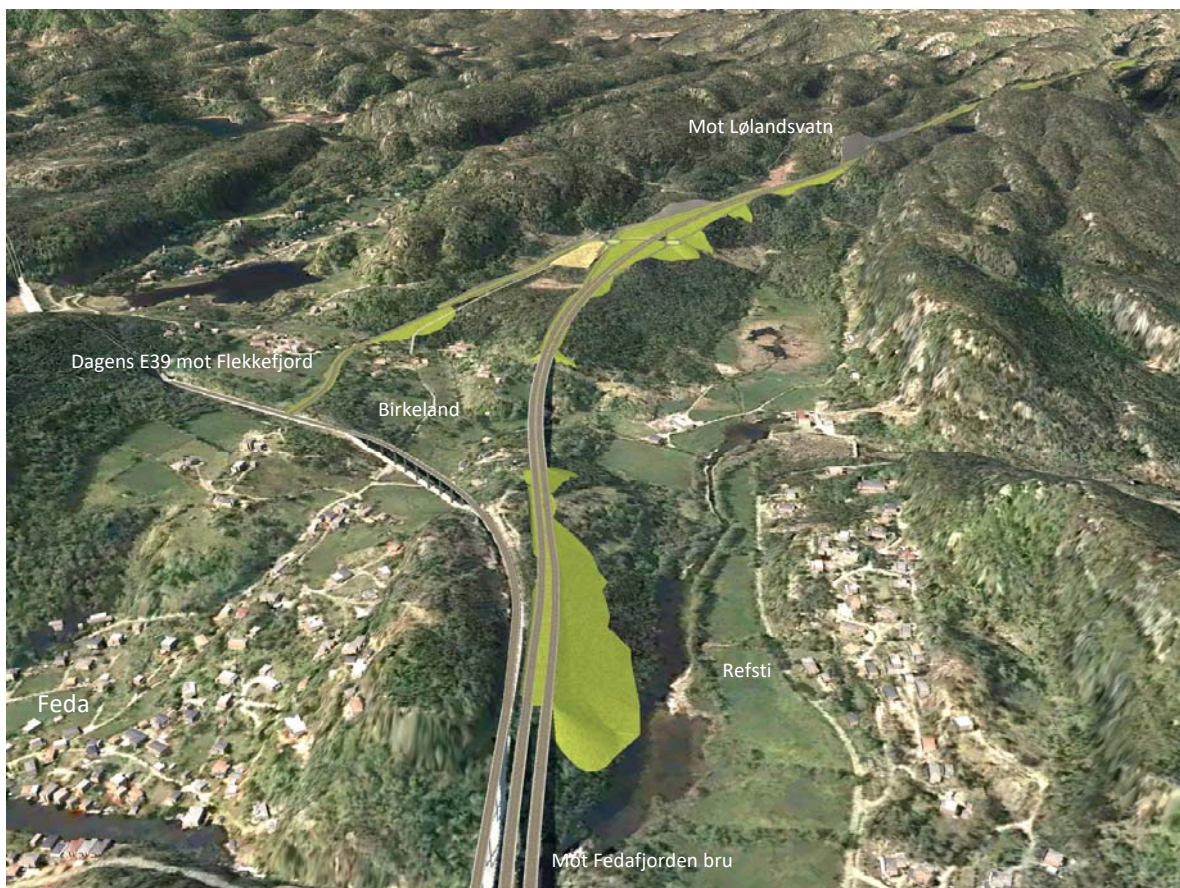
Figur 9. Illustrasjon av ny bru, sett utover Fedafjorden. Dagens tofelts bru lengst borte, ny firefelts bru nærmest.



Figur 10. Felles strekning for korridor A1 og A2 mellom Lyngdal vest og Birkeland ved Feda



Figur 11. Oversiktskart over korridor A1, strekningen Feda - Tronåsen via Lølandsvatn



Figur 12. Illustrasjon av ny E39 ved Birkeland, kryss med tilknytning til dagens E39 mot Flekkefjord, og mot Feda



Figur 13. Illustrasjon av ny E39 i korridor A1 med kryss ved Lølandsvatn.

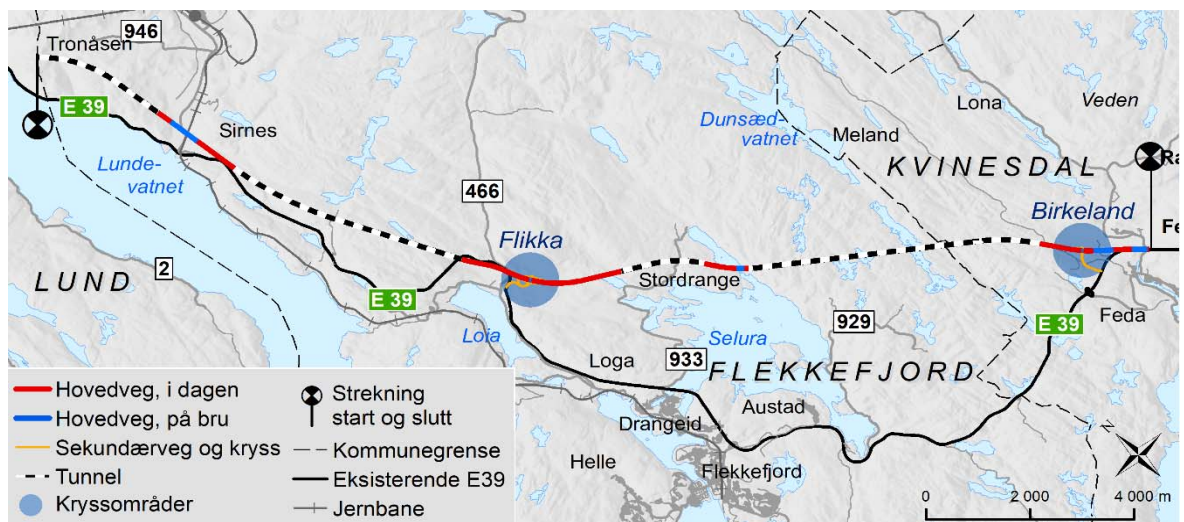


Figur 14. Illustrasjon av to bruer over Sira i korridor A1, sett fra Sira og sørover

Korridor A2: Lyngdal vest – Feda – Flikka – Tronåsen

Strekningen Lyngdal vest – Feda (Birkeland) er felles for korridor A1 og A2 (Figur 10). Fra krysset på Birkeland går A2 i en ca. 2 km lang tunnel med korte dagstrekninger forbi Selura og i tunnel bak Stordrange (Figur 15). Videre går den i daglinje via Flikka,

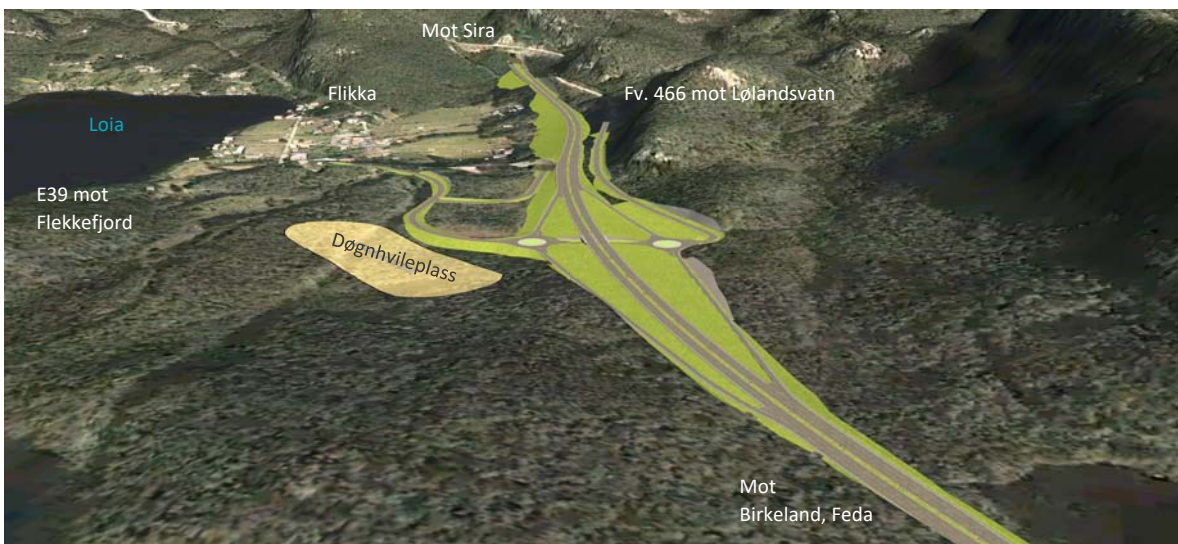
i tunnel til Sirnes med en ca. 610 m lang og 50 m høy bru over elva, og i tunnel under Tronåsen. Ved Flikka er det planlagt kryss med påkobling mot dagens E39 og fylkesvegen mot Lølandsvatn. Ved Flikka er det planlagt en døgnhvileplass for langtransporten og kollektivknutepunkt.



Figur 15. Oversiktskart over korridor A2 på strekningen Feda - Tronåsen via Flikka



Figur 16. Illustrasjon av korridor A2, ved Stordrange og Litledrange.



Figur 17. Illustrasjon av ny E39 ved Flikka i korridor A2 med kryss og tilknytning til dagens E39 mot Flekkefjord og til fv. 466 mot Lølandsvatn



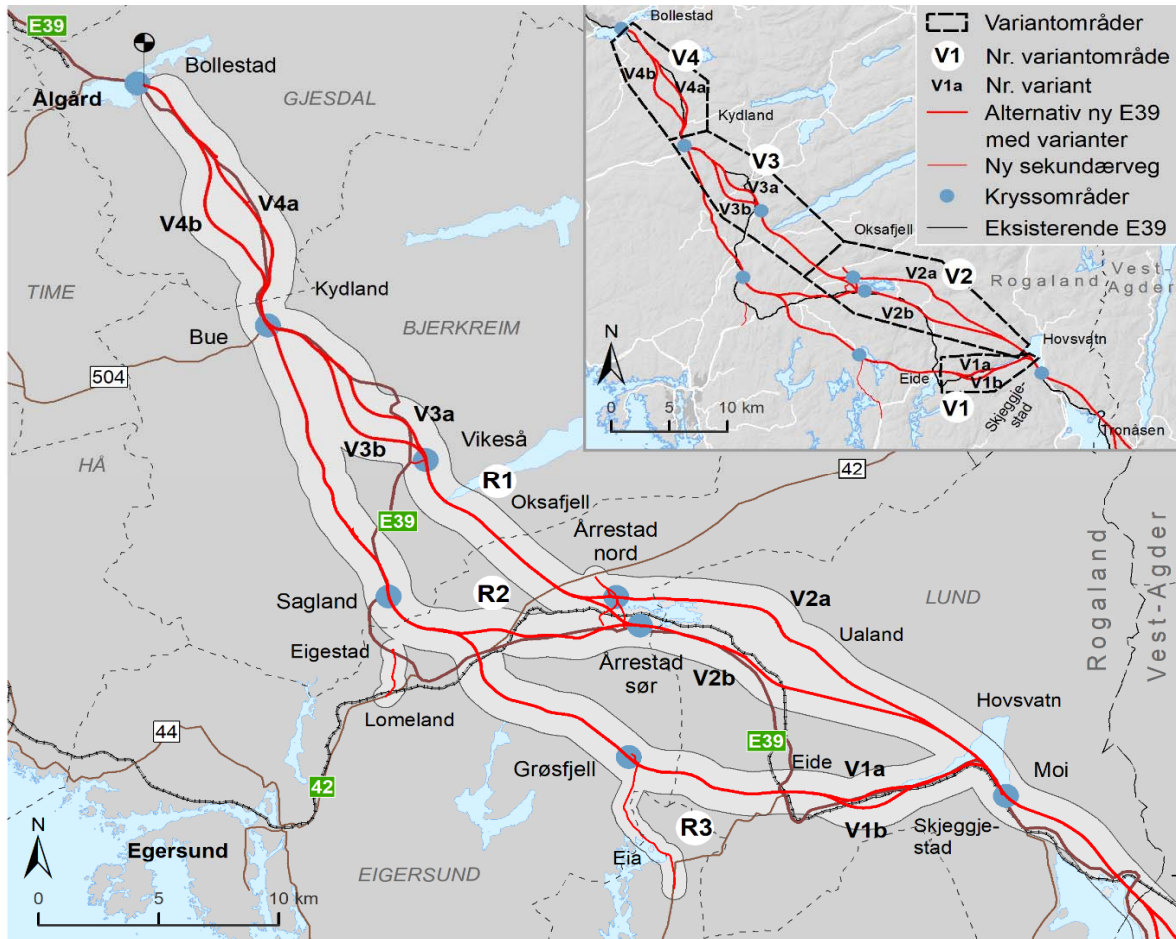
Figur 18. Illustrasjon av bru ved Sirnes på korridor A2, Lundeavatn i bakgrunnen

Korridorer med varianter i Rogaland

Tre hovedkorridorer

Det er tre alternative korridorer i Rogaland. Korridorene berører kommunene Lund, Eigersund, Bjerkreim og Gjesdal (Figur 19).

- Korridor R1: Tronåsen – Moi – Ualand – Vikeså – Bue – Bollestad
- Korridor R2: Tronåsen – Moi – Ualand – Sagland – Bue – Bollestad
- Korridor R3: Tronåsen – Moi – Drangsdalen – Sagland – Bue – Bollestad



Figur 19. Oversikt over korridor R1, R2 og R3 og kryss i Rogaland, med varianter i fire variantområder

Varianter

På korridorene i Rogaland er det varianter på fire delstrekninger (innfelt kart, Figur 19):

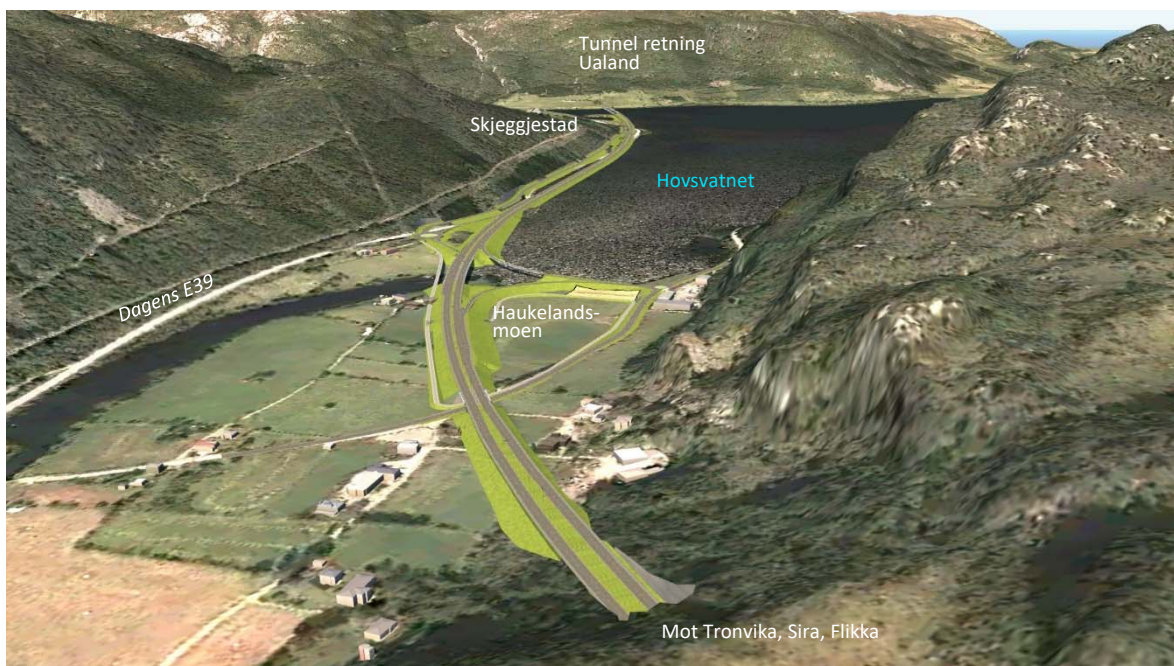
- V1 Skjeggjestad – Eide, i korridor R3
 - Variant V1a Drangsdalen daglinje
 - Variant V1a Drangsdalen tunnel
- V2 Hovsvatn – Oksafjell, i korridor R1
 - Variant V2a Ualand nord
 - Variant V2b Ualand sør
- V3 Oksafjell – Kydland, i korridor R1
 - Variant V3a Vikeså
 - Variant V3b Litle Svela
- V4 Kydland-Bollestad, i korridor R1, R2 og R3
 - V4a Søylandsdalen
 - V4b Jolifjell

Det er utført konsekvensutredning for å finne ut hvilke varianter som bør inngå i korridorene. Variantrapportene legges på høring sammen med øvrige dokumenter til kommunedelplanen.

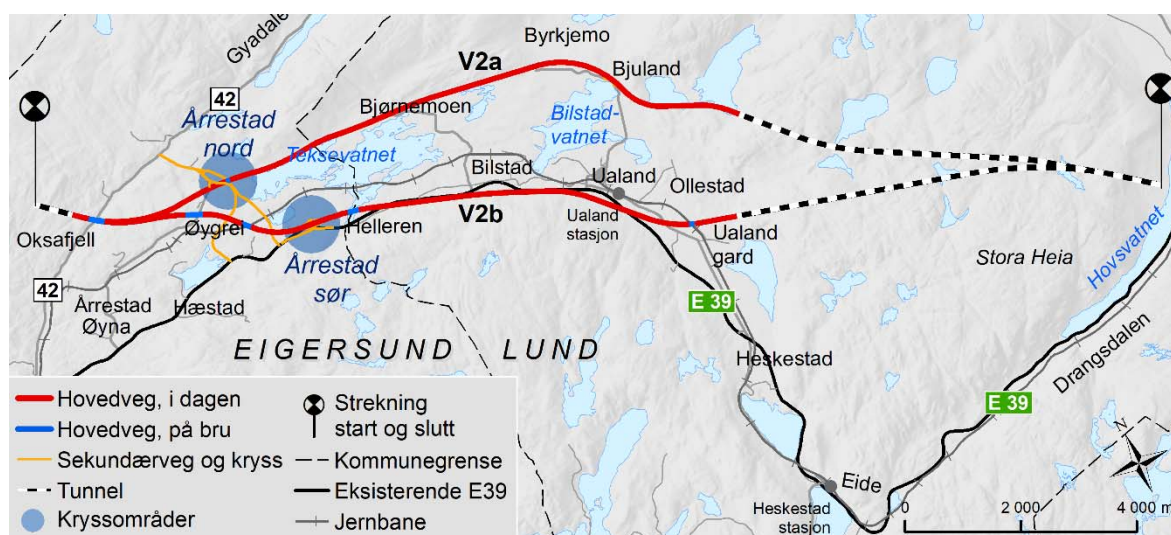
Korridor R1 Tronåsen – Moi – Ualand – Vikeså – Bue – Bollestad

Korridor R1 berører kommunene Lund, Eigersund, Bjerkreim og Gjesdal.

Strekningen Tronåsen – Hovsvatn (Figur 20) ligger i Lund kommune og starter i øst i tunnelen under Tronåsen ved fylkesgrensen mellom Vest-Agder og Rogaland. Vegen kommer ut i dagen ved dagens E39 i Tronvika og krysser vika med ca. 30 m høy bru, og går videre i en 5,2 km lang tunnel bak kommune-



Figur 22. Illustrasjon av skisse til kryss på Haukelandsmoen vest for Moi, sett mot Hovsvatnet, korridor R1



Figur 23. Oversiktskart over korridor R1 på strekningen Hovsvatn – Oksafjell, med variantene V2a og V2b

På strekningen Hovsvatn – Oksafjell (Figur 23) forbi Ualand og Årrestad er det utredet to varianter. Den ene varianten, V2a Ualand nord, går nord for Teksevatnet og krysser Gyadalen og går inn i tunnel under Oksafjell. Den andre varianten, V2b Ualand sør, går like sør for dagens E39 sør for Teksevatn, krysser dagens E39 og går videre i bru over Gyadalen og i tunnel under Oksafjell. Etter en sammenlignende analyse av de to variantene, er variant V2b Ualand sør anbefalt å inngå som del av en samlet korridor R1 og omtales videre. Analyse og sammenligning av de to variantene er presentert i en egen rapport.

Daglinjen på delstrekningen Hovsvatn – Oksafjell i variant V2b begynner ved tunnelpåhugg nord for

Ualand gard og går videre over dyrka mark og skog gjennom et relativt flatt område langs dagens E39. Ny E39 krysser dagens E39 vest for Teksevatnet fram til planlagt kryssområdet ved Årrestad sør. Krysset kobles mot dagens E39 og viser ny forbindelse mot fv. 42 Sirdalsvegen. Ved Årrestad-krysset er det planlagt rasteplass.

Etter kryssområdet går ny E39 nordover over jernbanen og Tekseelva, og i daglinje gjennom det småkupert skogsområdet ved Øgrei. Gyadalen krysses med bru ca. 75 m over dalbunnen, og videre i en kort dagsone fram til tunnelen gjennom Oksafjell mot Bjerkreim.



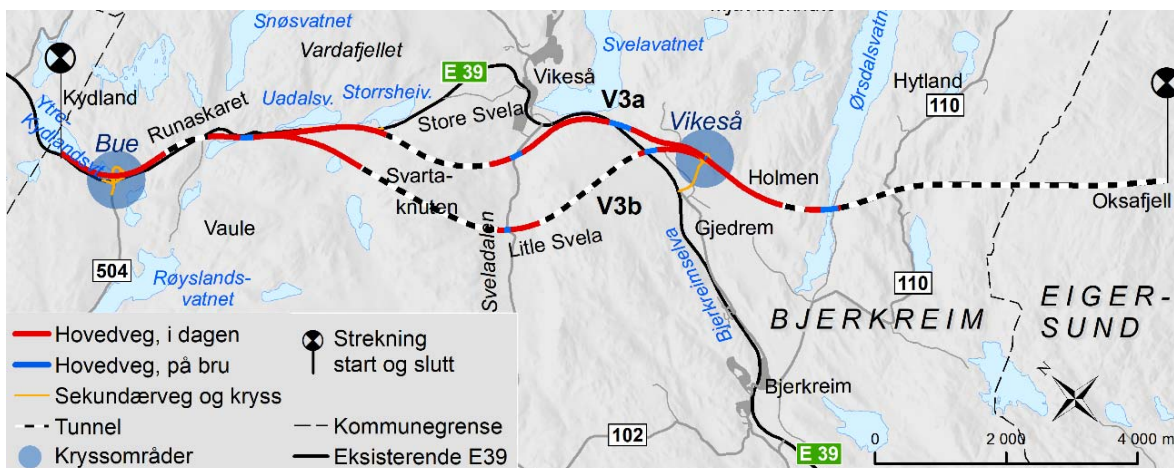
Figur 24. Illustrasjon av Ualand mot nordvest, med ny E39. Korridor R1 variant V2b og R2 går i samme trasé gjennom dette området.



Figur 25. Illustrasjon av korridor R1 variant V2a langs Teksevatnet. (Det er V2b som inngår i anbefalingen).



Figur 26. Illustrasjon av kryss ved Årrestad i korridor R1 variant V2b, ny tilførselsveg til fv. 42 Sirdalsvegen kan skimtes



Figur 27. Oversiktskart over korridor R1 på strekningen Oksafjell - Kydland, med variantene V3a og V3b

Mellom Oksafjell og Kydland (Figur 27) er det vurdert to alternativer forbi Vikeså. Variant V3a Vikeså krysser nedre del av Sveladalen, like vest for Vikeså, mens variant V3b Litle Svela, krysser lenger opp i Sveladalen, et par kilometer fra Vikeså. V3b har tunneler på begge side av Sveladalen. Etter en sammenlignende analyse av de to variantene er variant V3a Vikeså anbefalt å inngå som del av en samlet korridor R1. Analyse og sammenligning av de to variantene er presentert i en egen rapport.

Korridoren R1 går i tunnel under Oksafjell og krysser dalen ved utløpet av Ørsdalsvatnet på ei ca. 50 m høy bru, og går videre mot kryssområdet ved Holmen.

Krysset knyttes til dagens E39 for trafikk mot Egersund, Vikeså og Bjerkreim.

Fra Holmen går ny E39 i bru over Bjerkreimselva og langs Svelavatnet over jordene vest for Vikeså, over Sveladalen i bru, før veglinjen går inn i tunnel mot Storrsheia og videre mot Runaskaret og Bue. Ved Bue inngår nytt kryss med kobling mot dagens E39 og fv. 504. Krysset ligger delvis på fylling i Ytre Kydlandsvatnet. Fra krysset går vegen på fylling langs søndre bredde av Ytre Kydlandsvatnet fram mot kommunegrensen mellom Bjerkreim og Gjesdal.



Figur 28. Illustrasjon av bru over utløpet av Ørsdalsvatnet i korridor R1



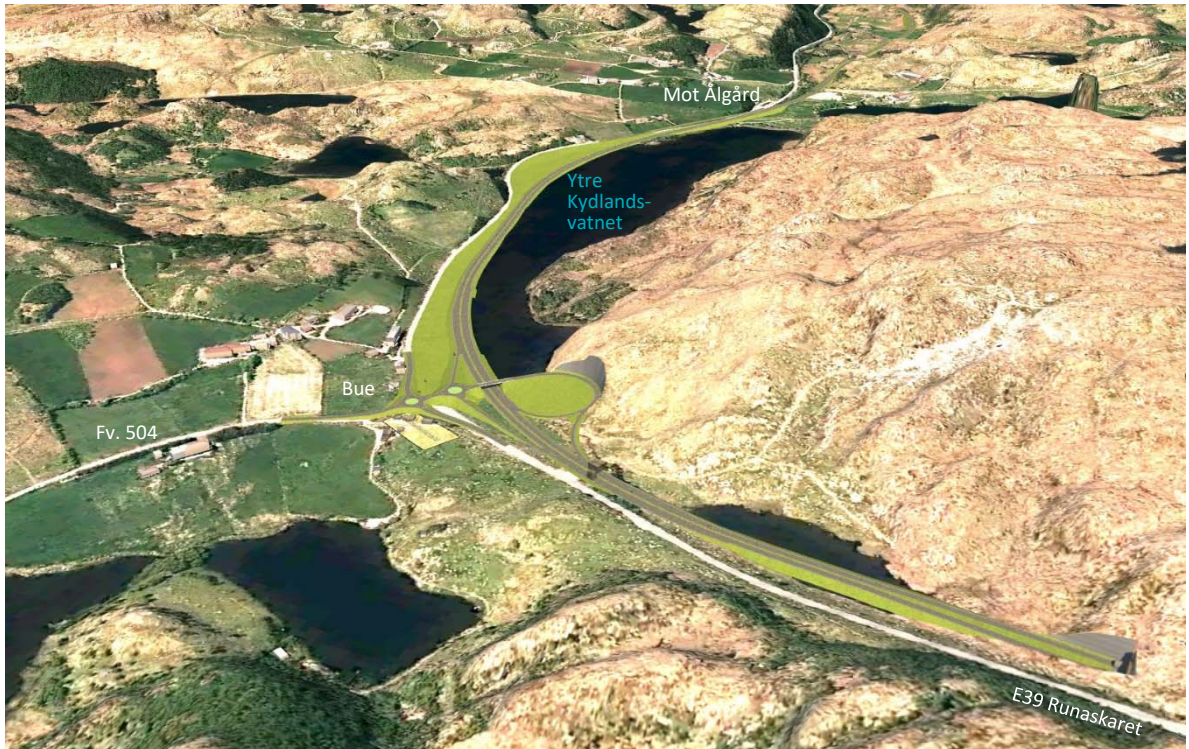
Figur 29. Illustrasjon av kryss på Holmen sør for Vikeså, i korridor R1 og variant V3a. Tilknytning til dagens E39 via tilførselsveg fra krysset mot venstre. Svelavatnet i bakgrunnen.



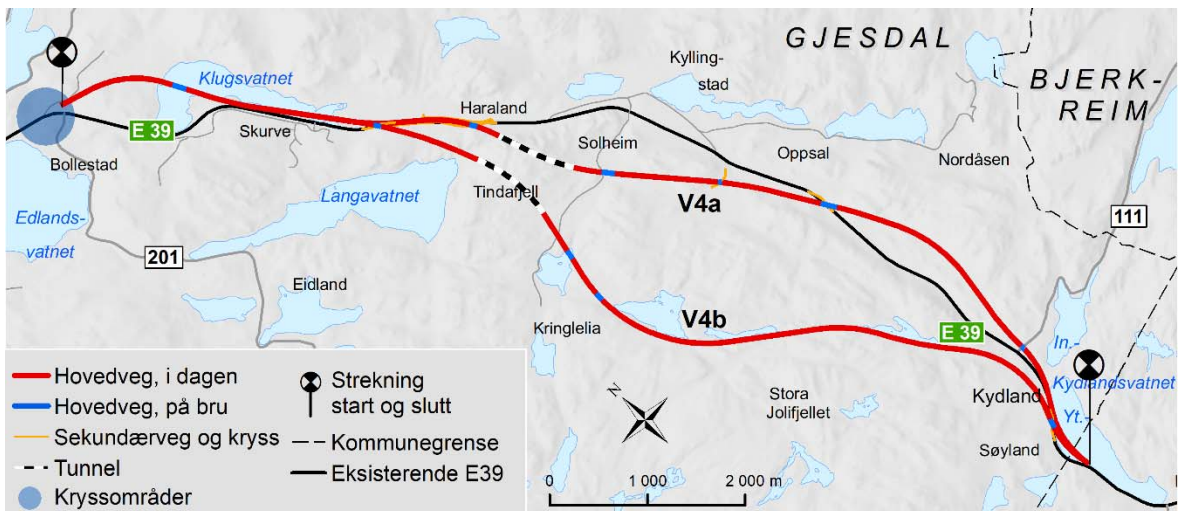
Figur 30. Illustrasjon fra Vikeså, korridor R1 variant V3a via Store Svella i tunnel mot Bue



Figur 31. Illustrasjon av korridor R1 variant V3b ved Litle Svella sett vestover opp Sveladalen



Figur 32. Illustrasjon av kryss for ny E39 korridor R1 ved Bue., med tilknytning dagens E39 mot Vikeså i sør og Skurve i nord, og mot fv. 504 mot Varhaug.



Figur 33. Oversiktskart over strekningen Kydland – Bollestad med to varianter V4a og V4b. Strekningen er felles for alle korridorer.

I Gjesdal kommune, mellom Kydland og Bollestad (Figur 33), er det vurdert to varianter. Variant V4a Søylandsdalen går i en korridor nærmere dagens E39 enn variant V4b som går lenger vest og berører ytterkanten av Jolifjell skytefelt. Variantene er analysert og sammenlignet i en egen rapport. Denne konkluderte med at variant V4a er anbefalt å inngå som del av den samlede korridoren i Rogaland.

Korridoren til variant V4a går fra Ytre Kydlandsvatnet i dagsone langs dagens E39 før den legger seg

øst i dalbunnen gjennom Søylandsdalen. Like sør for Oppsal dreier traséen vestover fra dagens E39 og videre gjennom utmarka mellom Kringlelia og Kyllingstad og inn i tunnel under Tindafjellet. Vegen kommer ut i dagen ved Haraland og går parallelt med dagens E39, forbi industriområdet på Skurve og delvis på fyllinger i Klugsvatnet, som krysses på fylling og bru før traséen slutter ved planlagt kryss ved Bollestad.



Figur 34. Illustrasjon av R1, anbefalt variant V4a, gjennom Søylandsdalen



Figur 35. illustrasjon av variant V4b (ikke anbefalt) mellom Kydland og Skurve, gjennom østre del av Joliffjell skytefelt

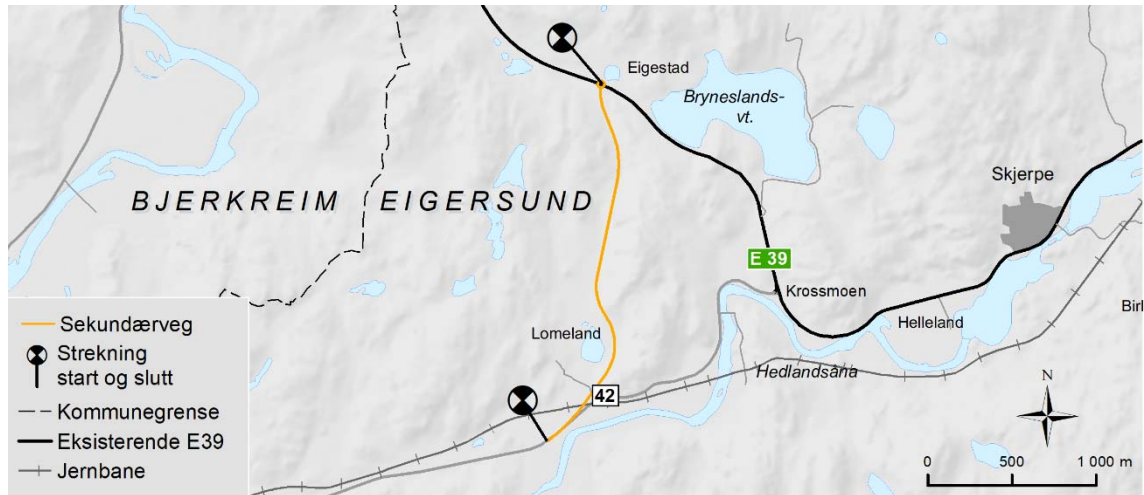


Figur 36. Illustrasjon av ny E39 langs Klugsvatnet forbi Skurve industriområde, sett mot sør.

Ny rv. 42 mellom Lomeland og Eigestad

Omgjenging av rv.42 mellom Lomeland og Eigestad inngår som del av både R1, R2 og R3 (Figur 37). Dette skal sikre god tilkomst til ny E39 til og fra Eigersund på en strekning som i dag har dårlig standard og som

er en viktig tilførselsveg for Eigersund. Planen inkluderer ny tofeltsveg som korter ned avstanden for trafikk fra rv. 42 i retning mot Stavanger. Østrettet trafikk mot Moi vil fortsatt kunne benytte eksisterende rv. 42 mot Krossmoen.



Figur 37. Oversiktskart over ny rv. 42 Lomeland – Eigestad med nytt kryss med dagens E39.

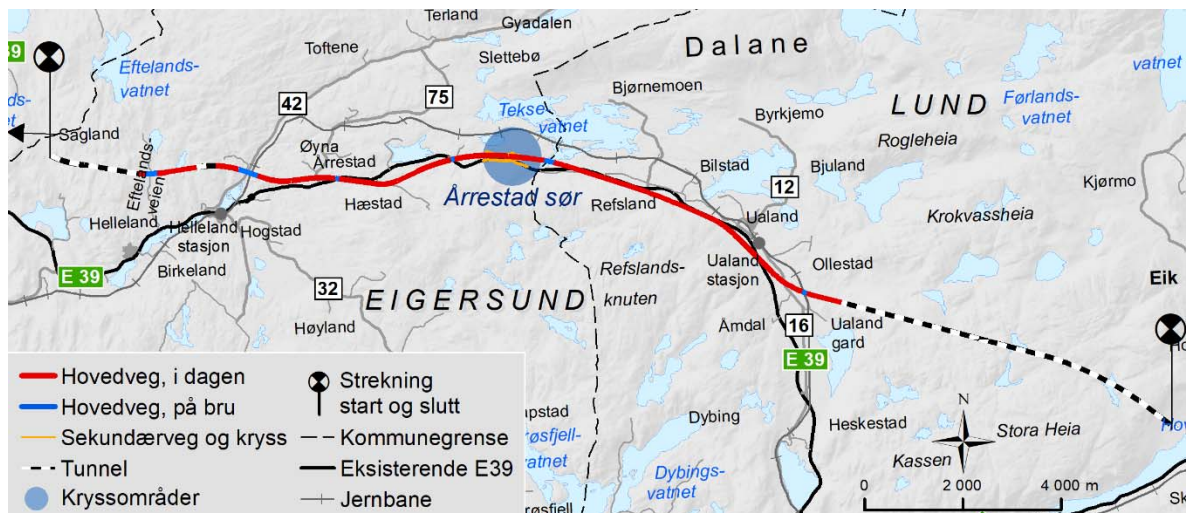
Korridor R2, Tronåsen – Årrestad – Sagland – Bollestad

Korridor R2 berører kommunene Lund, Eigersund, Bjerkreim og Gjesdal (Figur 33, Figur 38, Figur 40).

Korridor R2 er lik korridor R1 med anbefalt variant 2b fra tunnelinnslaget ved Hovsvatnet til kryssområdet ved Årrestad sør. Fra Årrestad-krysset følger traséen korridoren til dagens E39 i dagsone videre til

omtrent der fv. 75 Årrestadveien tar av fra E39 i dag. Videre krysser korridoren Gyadalen på en 80 m høy bru like nord for Helleland.

Etter Gyadalen fortsetter vegen i dagsone mot vest før den først går i en kort og deretter i en ca. 1,6 km lang tunnel i retning Sagland.



Figur 38. Oversiktskart over korridor R2 på strekningen Hovsvatnet – Sagland.

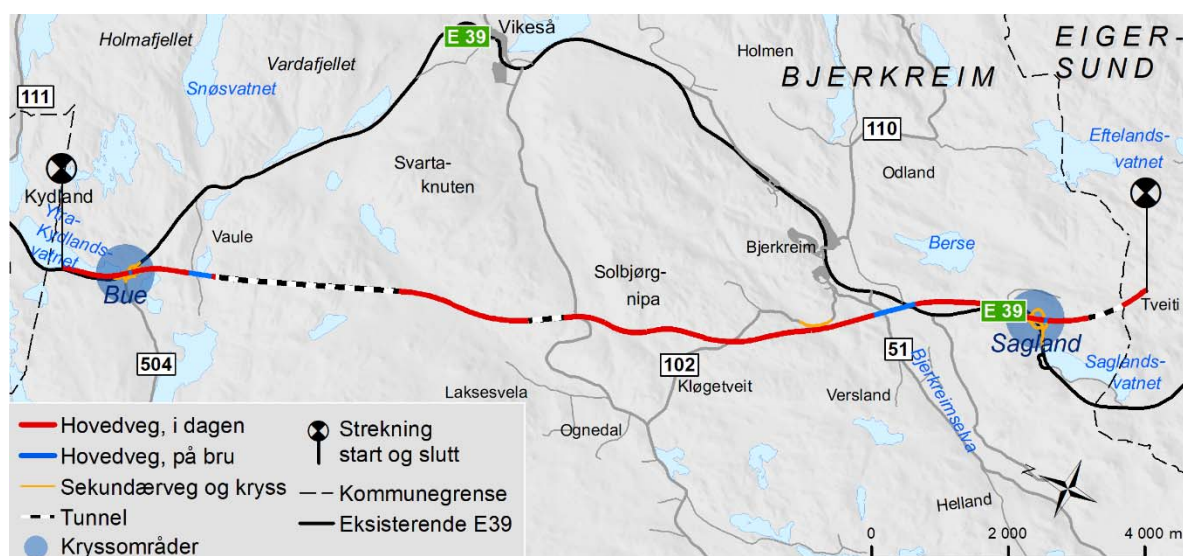
Ved Sagland inngår et kryss med tilknytning til dagens E39 som blant annet vil betjene trafikken fra Egersund som skal vestover mot Stavanger. Vest for krysset fortsetter vegen med 630 m lang bru over dagens E39, Bjerkreimselva og fv. 51. Videre går vegen på til dels store fyllinger og jevn stigning før den flater ut ved Kløgetvedt. Strekningen passerer foten av Solbjørnnpa og fortsetter stort sett i

dagsone gjennom det åpne landskapet øverst i Ognadalen, kun avbrutt av en relativt kort tunnel på ca. 600 meter under ryggen vest for Langedal. Fra øverst i Ognadalen går traseen inn i en 2,7 km lang tunnel mot Vaule og videre til kryssområdet på Bue.

Krysset på Bue ligger på samme sted som for korridor R1. Videre vestover er korridor R2 lik R1.



Figur 39. Illustrasjon av korridor R2, bru over Gyadalen. Gyadalen krysses noe lenger sør i korridor R2 enn i R1



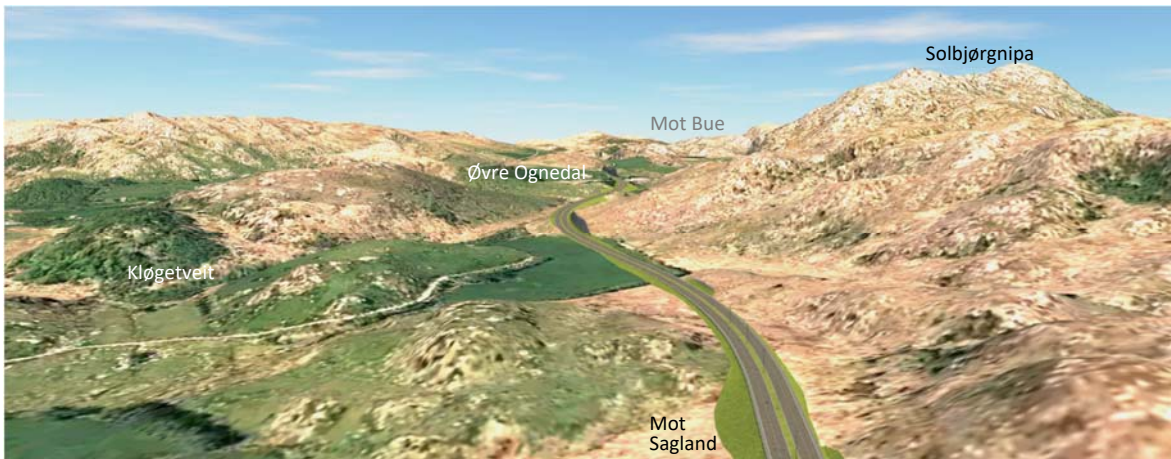
Figur 40. Oversiktskart over strekningen Sagland – Kydland, felles strekning for korridor R2 og R3.



Figur 41. Illustrasjon av kryss på Sagland sett i retning Bjerkreim, felles illustrasjon for korridor R2 og R3. Kryssing over Bjerkreimselva sees i bakgrunn, se også neste bilde



Figur 42. Illustrasjon av bru over Bjerkreimselva, sett mot nord. Korridor R2 og R3 er lik i dette området.



Figur 43. Illustrasjon av ny E39 felles strekning for R2 og R3 forbi Solbjørgnipa, sett mot nord.

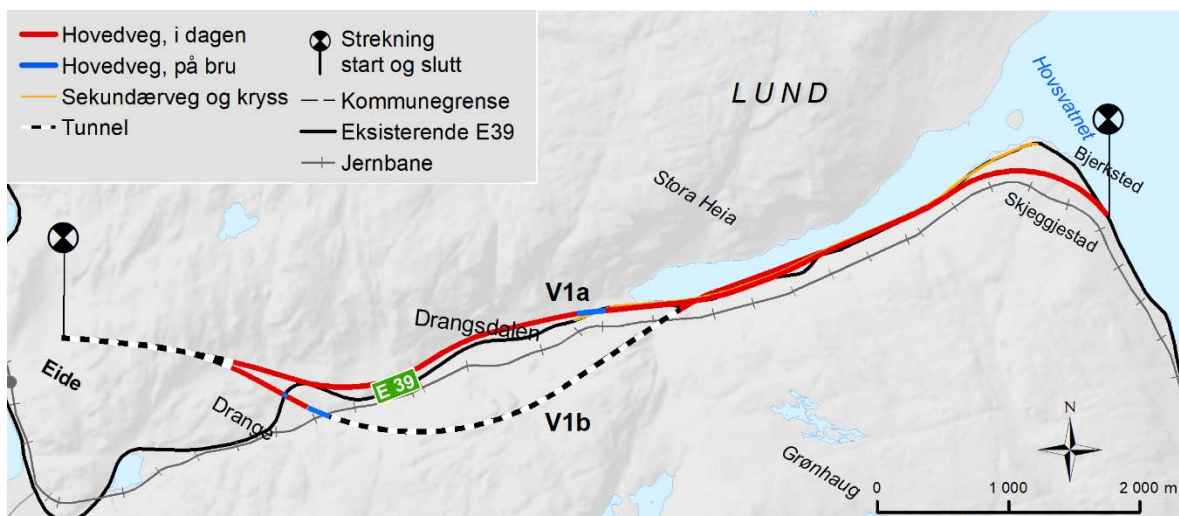
Korridor R3, Tronåsen – Drangsdalen – Grøsfjell – Bollestad

Korridor R3 berører kommunene Lund, Sokndal, Eigersund, Bjerkreim og Gjesdal (Figur 20, Figur 44 Figur 40 og Figur 33).

Korridor R3 er lik korridor R1 mellom Tronåsen og Skjeggjested ved Hovsvatnet. Derfra går traseen som daglinje rundt neset, langs vestre arm av Hovsvatnet og inn mot Drangsdalen (Figur 44), der det er vurdert to varianter: Variant V1a med

dagstrekning langs dagens veg, og variant V1b med 3 km lang tunnel. Variantene er analysert og sammenlignet i en egen variantrapport. Planen åpner for at begge varianter kan velges, men daglinjen er billigere og inngår i en samlet vurdering av korridor R3. Analyse og sammenligning av de to variantene er presentert i en egen rapport.

Fra en daglinje øverst i Drangsdalen går korridoren i en ca. 1,5 km tunnel mot Eide.



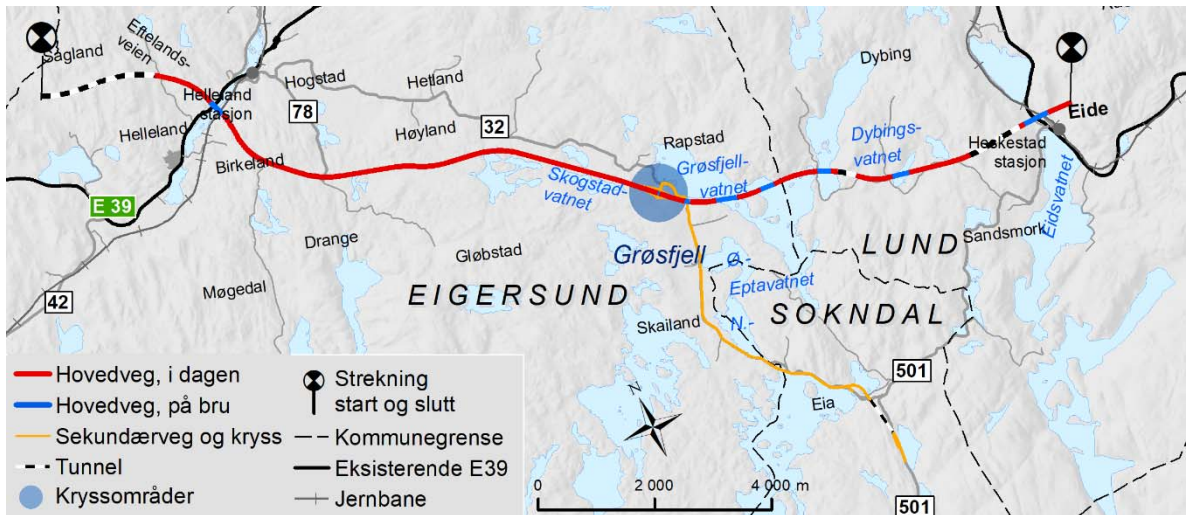
Figur 44. Oversiktskart over korridor R3 på strekningen Skjeggjested-Eide, med to varianter V1a og V1b

På strekningen Eide – Sagland, (se Figur 45) krysser korridoren dalføret ved Eide i 45 m høy bru og fortsetter inn i tunnel mot vest før den kommer ut i dagen i heiområdene ved Dybingsvatnet. Videre går strekningen gjennom et kupert landskap og krysser flere vann på bru, før den krysser Grøsfjellvatnet på flere fyllinger og to bruer.

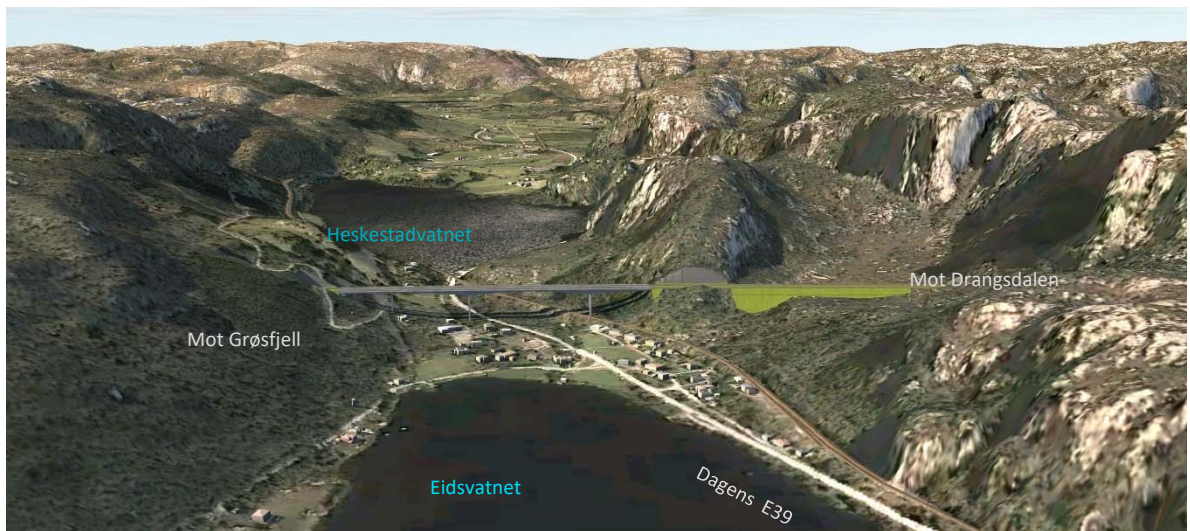
Like vest for Grøsfjell inngår et kryss med påkobling mot fv. 32 mot Hauge i Dalane. I kommunedelplanen er det inkludert oppgradering av fv. 32 på en strekning på ca. 6,7 km mellom Grøsfjell og fv. 501

ved Eia i Sokndal kommune. Denne veien følger i stor grad eksisterende veg. Ved krysset inngår raste-plass i planforslaget.

Vestover fra krysset ved Grøsfjell går korridoren i dagen langs flere vatn og i et småkupert heiområde, der vegen vil ligge vekselvis på fyllinger og skjæring frem til Helleland hvor den krysser dalføret og dagens E39 med en 65 m høy bru og videre i tunnel mot Sagland, der korridor R2 og R3 møtes. Videre mot Ålgård er R2 og R3 like (Figur 40).



Figur 45. Oversiktskart over korridor R3 på strekningen Eide - Sagland



Figur 46. Illustrasjon av bru over Eide.



Figur 47. Illustrasjon av ny E39 ved Grøsfjellvatnet.

Investeringskostnader

Investeringskostnadene for korridorane med de anbefalte variantane, er beregnet innenfor en nøyaktighet på ±25 prosent. Samlet forventet kostnad for hele strekningane mellom Lyngdal vest og Bollestad sør for Ålgård, varierer fra 32,2 til 36,4 milliarder kroner.

Korridor A2 via Flikka er ca. 3,7 mrd. kroner dyrere enn korridoren A1 via Lølandsvatn. I Rogaland er korridor R1 noe dyrere enn de andre, med ca. 0,4 mrd. kroner mer enn R2 og ca. 0,5 mrd. kroner mer enn R3.

Tabell 2. Lengder i kilometer for veg i dagsone, bru og tunnel for ulike kombinasjoner av korridorer

Korridorer i Rogaland	Korridor A1 via Lølandsvatn			Korridor A2 via Flikka		
	R1	R2	R3	R1	R2	R3
Dagsone	52,7	58,0	63,1	42,0	47,3	52,5
Tunnel	33,2	30,9	26,5	43,6	41,3	36,9
Bru	6,1	6,2	6,9	6,0	6,1	6,8
Total lengde	92,0	95,1	96,5	91,6	94,8	96,2

Tabell 3. Forventet investeringskostnad for kombinasjoner av korridorer i Agder og Rogaland, 2018-kroner

	Agder	Korridor A1 Lyngdal vest - Tronåsen via Lølandsvatn	Korridor A2 Lyngdal vest - Tronåsen via Flikka
Rogaland			
Korridor R1 Tronåsen - Ualand - Vikeså - Bollestad		32,7 mrd. kr	36,4 mrd. kr
Korridor R2 Tronåsen - Årrestad - Sagland - Bollestad		32,3 mrd. kr	36,0 mrd. kr
Korridor R3: Tronåsen - Drangsdalen - Sagland - Bollestad		32,2 mrd. kr	35,9 mrd. kr

Trafikkmengde, kjørelengde og kjøretid

Trafikk på E39

Basert på offisielle prognoser for befolkning og økonomi vil trafikken langs dagens E39 øke med 75 til 100 prosent fram til 2050 sammenliknet med dagens situasjon (Figur 48). Ny E39 vil føre til ytterligere trafikkvekst som i hovedsak består av nyskapt trafikk, og noe overføring av trafikk fra buss og tog til veg, samt noe overført trafikk fra andre veger. Med ny E39, vil trafikken samlet på eksisterende og ny E39, øke med 115 til 125 prosent fram mot 2050 sammenliknet med trafikk på dagens E39.

I Agder vil korridor A2 via Flikka gi litt mer trafikk på ny E39 enn korridor A1 via Lølandsvatn. I Rogaland fra Moi til hhv. Årrestad/ Sagland, gir korridor R1 mer trafikk enn de to andre korridorane pga. kortere reisetid på lange reiser som er dominerende på

strekningen. Videre nordover til Bollestad gir korridor R2 og korridor R3 noe høyere biltrafikk enn korridor R1. Dette skyldes at korridor R2 og R3 ligger nærmere Egersund og fv. 44, slik at ny E39 i disse korridorane fanger opp mer av den regionale biltrafikken mellom Egersund og Sandnes.

Fylkesveg 44

Ny E39 fører til at trafikken på fv. 44 sør for Egersund mot Sokndal reduseres med om lag 15 til 35 prosent fra nullalternativet i 2050. Korridor R2 gir minst reduksjon og R3 gir mest. Nordvest for Egersund mot Jæren vil den relative reduksjonen være mindre, med 15 til 20 prosent reduksjon nær Egersund og tilnærmet uendret trafikk lenger nordvest ved Bryne.

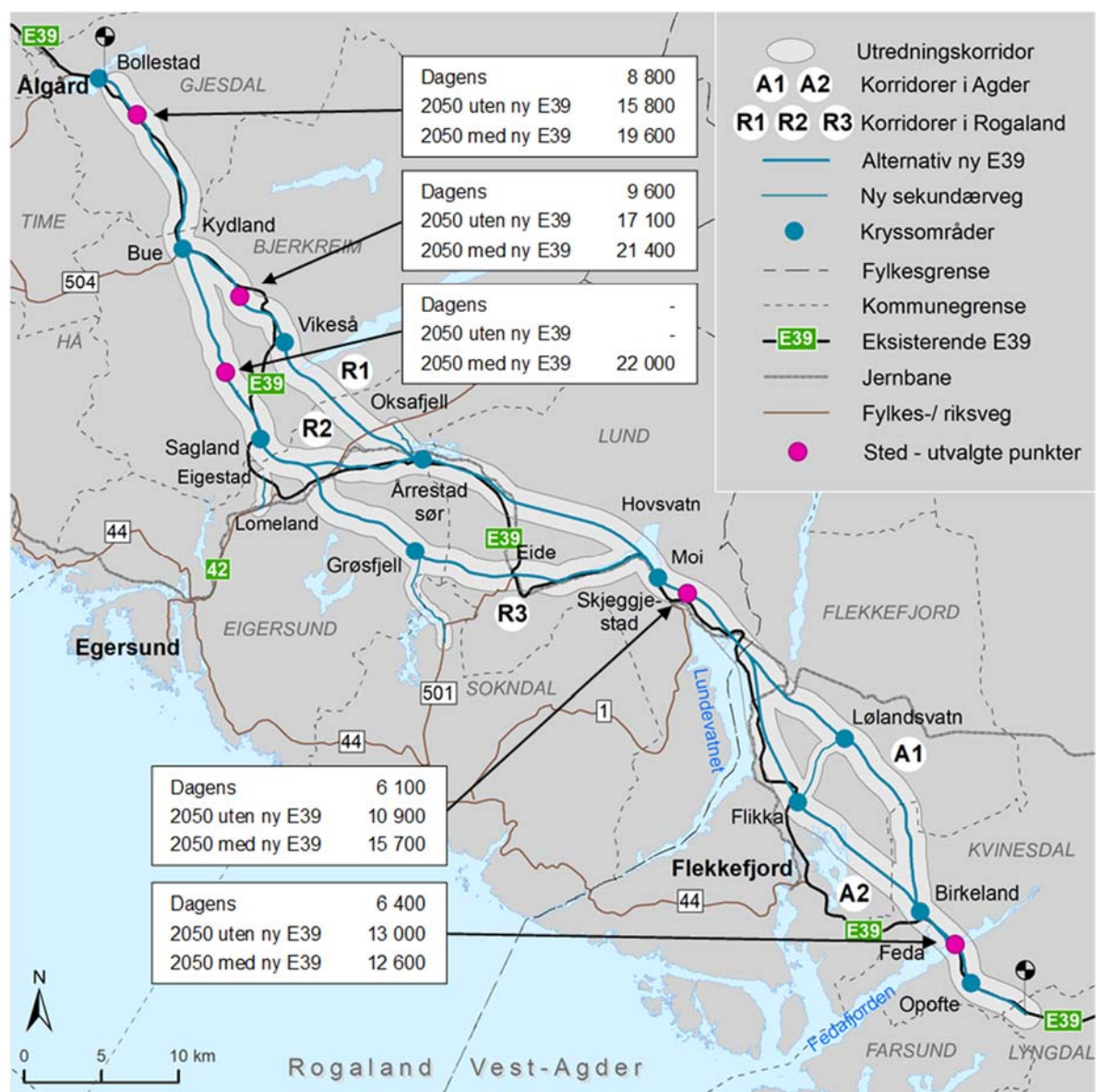
Reiselengde og reisetid

Korridor R1 er den korteste av de tre korridorane i Rogaland. Dagens E39 mellom Lyngdal vest og

Bollestad er 116,6 kilometer lang, med en kjøretid på 101 minutter. Med ny E39 vil kjøretiden reduseres med mellom 44 og 48 minutter og distansen med mellom 20 og 25 kilometer.

Tabell 4. Reisetider og avstander for kombinasjoner av korridorane i Agder og i Rogaland

Rogaland	Agder		Korridor A1 via Lølandsvatn		Korridor A2 via Flikka	
	Lengde	Kjøretid	Lengde	Kjøretid		
Korridor R1 Tronåsen - Ualand - Vikeså- Bollestad	92,0 km	54 min	91,6 km	53 min		
Korridor R2 Tronåsen - Årrestad - Sagland - Bollestad	95,1 km	56 min	94,8 km	55 min		
Korridor R3: Tronåsen - Drangsdalen - Sagland - Bollestad	96,5 km	57 min	96,2 km	56 min		



Figur 48. Trafikk kjøretøy pr gjennomsnittsdøgn (ÅDT) på ny E39 på utvalgte punkt og utvalgte korridorer. Alle tall gjelder når korridor A1 og R1 legges til grunn, unntatt for punkt nord for Sagland der korridor A1 og R2 legges til grunn.

Kollektivtrafikk

Jernbane

Sørlandsbanen går gjennom deler av planområdet. På deler av strekningen har jernbanen dårlig kurvatur med mange og krappe kurver og flere partier er rasutsatt. Ifølge planprogrammet skal Statens vegvesen vurdere løsninger som kan gi gevinst for veg og bane i samme korridor, og å unngå løsninger som hindrer framtidig utbedring av jernbanen. Det foreligger ingen konkrete planer for større tiltak for jernbanen på strekningen, verken i inneværende NTP-periode eller i langsiktige strategier for Sørlandsbanen.

Statens vegvesen vurderer at med alle korridorer for ny E39, er det mulig å finne gode framtidige løsninger for omlegging av jernbanen på delstrekninger senere. Det er størst behov for jernbanetiltak gjennom Drangsdalen. Her kjører toget med redusert hastighet (20-30 km/t) på grunn av rasfaren. Oppgradering eller omlegging av jernbanen gjennom Drangsdalen kan oppnås uavhengig av ny E39 i korridor R3. Det ligger et betydelig innkortingspotensial for jernbanen med en ny tunnel fra

Skjeggestad (Hovsvatnet) til Ualand. Samordning med veganlegget (R1, R2) kan gi synergier og besparelser ved anleggsteknisk gjennomføring og mulighet for at en vegtunnel kan benyttes som påkrevd rømningstunnel for jernbanen.

Buss

Ny E39 vil åpne for at ekspressbusstilbudet mellom Kristiansand og Stavanger blir mer effektivt og attraktivt. Mer behagelig og kortere reise gir grunnlag for økt kollektivtrafikk med gode overganger mellom ekspressbuss, lokal- og regionalbuss. Reisetiden med ekspressbuss på ny E39 blir redusert med halvannen time. Transportmodellberegninger indikerer at ekspressbussen kan ta noen passasjerer fra toget, men i mindre grad fra bilene. Birkeland i Flekkefjord har potensial som kollektivknutepunkt mellom lokale og regionale ruter og ekspressbuss langs E39. Ved alle kryss er det satt av areal til av- og påstigning for ekspressbuss og parkeringsplasser og holdeplasser for lokal og regionalbuss. Endelig utforming og behov for kollektivknutepunkt vil avklares i neste planfase.



Figur 49. Drangsdalen, E39 og Sørlandsbanen. I korridor R3 vil ny E39 enten gå i daglinje eller i tunnel gjennom dette området. Drangsdalen er en av strekningene på Sørlandsbanen med størst behov for utbedring. Ingen foreslåtte mulige løsninger for ny E39 vil hindre utbedring eller omlegging av jernbanen. Foto: NRK

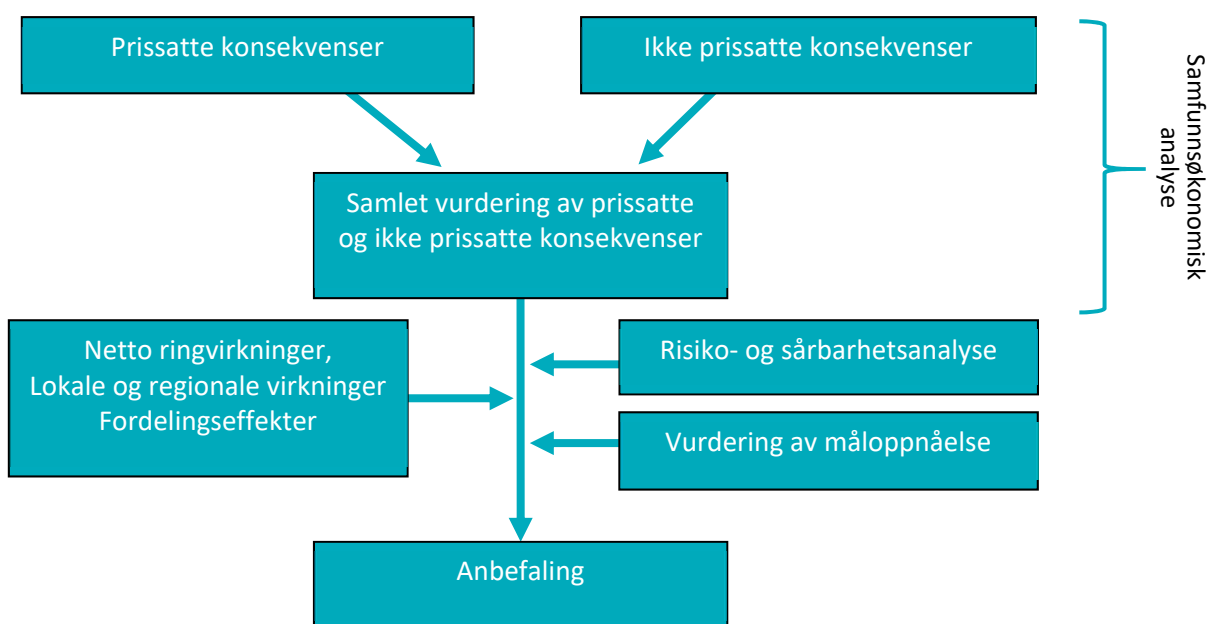
Konsekvenser

Metode

Konsekvensutredningen følger metodikken i Statens vegvesens håndbok V712 (2014-utgaven). Formålet med konsekvensutredningen er å sikre at hensyn til miljø og samfunn blir ivaretatt under forberedelsen av planen.

Konsekvensutredningen er utført basert på en eksempelløsning som omtalt i *Beskrivelse av korridorene* s. 10.

Konsekvensutredningen består av en samfunnsøkonomisk analyse av prissatte og ikke prissatte konsekvenser, og i tillegg en vurdering av netto ringvirkninger, lokale og regionale virkninger, fordelingseffekter samt risiko og sårbarhet. Det er også gjort en vurdering av planens resultater opp mot målene for planen. Utredning av korridorene er gjort med anbefalte varianter i Rogaland (Figur 19). Egne konsekvensutredninger av alle varianter er presentert i egne variantrapporter.



Figur 50. Elementene i konsekvensutredningen, etter Håndbok V712 (2014)

Nullalternativet

Konsekvensene vurderes opp mot endringer vegtiltaket vil føre til i framtiden dersom det ikke bygges ny E39, dvs. i forhold til et framtidig nullalternativ. Nullalternativet tar utgangspunkt i dagens situasjon og inkluderer alle vegutbygginger og andre tiltak som er vedtatt fullført og finansiert før åpning av ny E39 i 2030.

Nullalternativet for vegnettet omfatter prosjekter i handlingsplanen for Nasjonal transportplan 2018-2029, vedtatte prosjekter i Bymiljøpakke Nord-Jæren og Utbyggingspakke Jæren, samt aktuelle prosjekter i prosjektporteføljen til Nye Veier AS. Dette er tiltak som vil virke inn på trafikkprognosene og prissatte konsekvenser for E39 Lyngdal – Ålgård.

I nord grenser kommunedelplanen mot reguleringsplanarbeidet for E39 Hove – Ålgård. I tråd med føringer fra Samferdselsdepartementet inngår utbygd E39 Hove – Ålgård som del av nullalternativet.

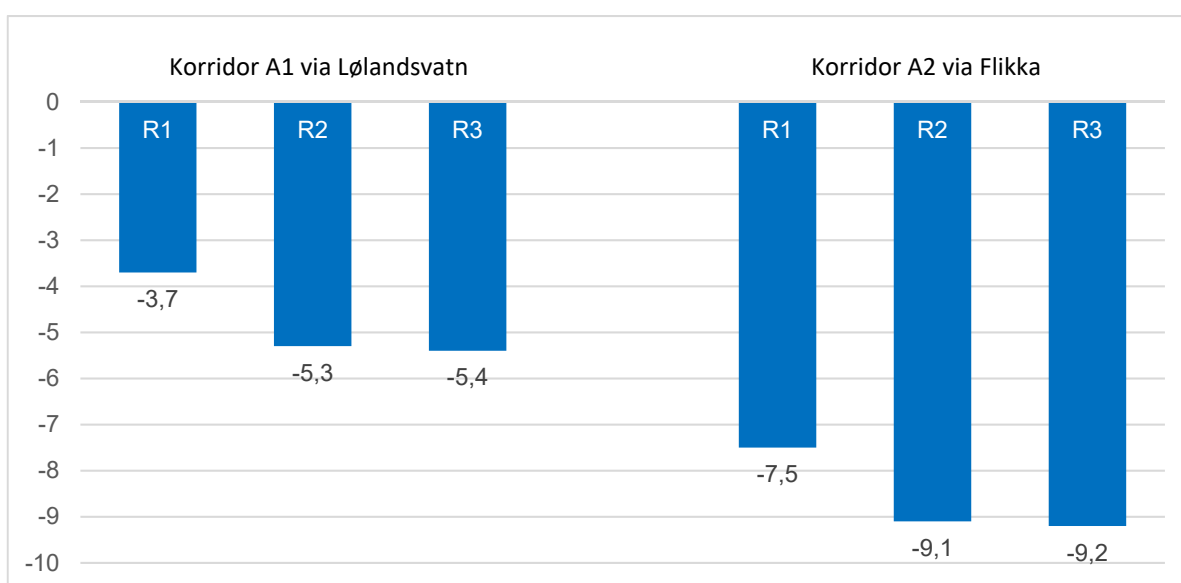
Prissatte konsekvenser

Netto samfunnsøkonomisk nytte for gjennomgående korridorer over hele strekningen Lyngdal Vest-Ålgård er på mellom -3,7 og -5,4 milliarder kroner når vegen i Agder går i korridor A1 via Lølandsvatn. Gjennomgående korridorer med A2 via Flikka får i underkant av fire milliarder kroner lavere netto nytte enn om vegen går via A1. Det skyldes i all hovedsak høyere investeringskostnader for A2. For prissatte konsekvenser er dermed korridor A1 bedre enn A2.

Tabell 5. Prissatt samfunnsøkonomisk nytte av alternativ på E39 Lyngdal - Ålgård for korridorer i Agder i kombinasjon med korridorer i Rogaland. Nåverdi i mrd. 2018 kr, sammenligningsår 2030

Korridorer i Agder kombinert med korridor i Rogaland	Korridor A1 via Lølandsvatn			Korridor A2 via Flikka		
	R1	R2	R3	R1	R2	R3
Nytte for trafikanter og transportbrukere	31,2	28,9	28,2	32,1	29,8	29,1
Nytte for operatører	1,4	1,3	1,3	1,4	1,3	1,3
Nytte for det offentlige	-29,4	-28,7	-28,2	-33,4	-32,7	-32,2
Nytte for samfunnet for øvrig	-6,9	-6,8	-6,7	-7,6	-7,5	-7,3
Netto nytte	-3,7	-5,3	-5,4	-7,5	-9,1	-9,2
Netto nytte per budsjettkrone (NNB)	-0,13	-0,18	-0,19	-0,22	-0,28	-0,29

Note: Positive tall betyr bidrag til økt netto nytte. Negative tall betyr bidrag til redusert netto nytte.



Figur 51. Netto prissatt samfunnsøkonomisk nytte av korridorer i Agder i kombinasjon med korridorer i Rogaland. Nåverdi i milliarder kroner. Sammenligningsår 2030. Prisnivå 2018.

Blant korridorene i Rogaland gir korridor R1 høyest og korridor R3 lavest netto nytte. Med den usikkerhet denne type beregninger alltid er beheftet med, må forskjellene i prissatte konsekvenser mellom korridorene R1, R2 og R3 karakteriseres som moderate, særlig forskjellen mellom korridor R2 og R3. Men samlet sett er R1 bedre enn de to andre.

Ikke prissatte konsekvenser

Ikke prissatte konsekvenser gjelder virkninger av planen som det ikke er mulig eller ønskelig å regne i kroner og øre. Dette gjelder naturmiljø, landskapsbilde, nærmiljø og friluftsliv, kulturminner og kulturmiljø, og naturressurser.

For ikke prissatte konsekvenser i Agder er korridor A2 jevnt over bedre enn A1, dermed med motsatt rangering enn for prissatte konsekvenser. Det er i

første rekke virkninger for kulturmiljø som bidrar til at korridor A1 gir mest negativ konsekvens for ikke prissatte konsekvenser. Dette gjelder bl.a. den eldre postvegen mellom Feda og Øysæd som for det meste vil gå tapt dersom A1 velges.

I Rogaland har korridor R3 samlet størst negative konsekvenser for ikke prissatte temaer. Dette gjelder særlig kulturmiljø og naturmangfold. Stor negativ konsekvens for kulturmiljø i korridor R3 skyldes bl.a. at korridoren i større grad berører automatisk fredete kulturminner der noen er av nasjonal verdi, som f.eks ødegårdsanlegg ved Kløgetvedt. Dette gjelder også til dels korridor R2, men i noe mindre grad.

Korridor R3 har også størst negativ konsekvens for naturmangfold. Dette skyldes inngrep i større sam-

menhengende naturområder med mange verdifulle naturlokaliteter, og nærføring til flere naturreservat.

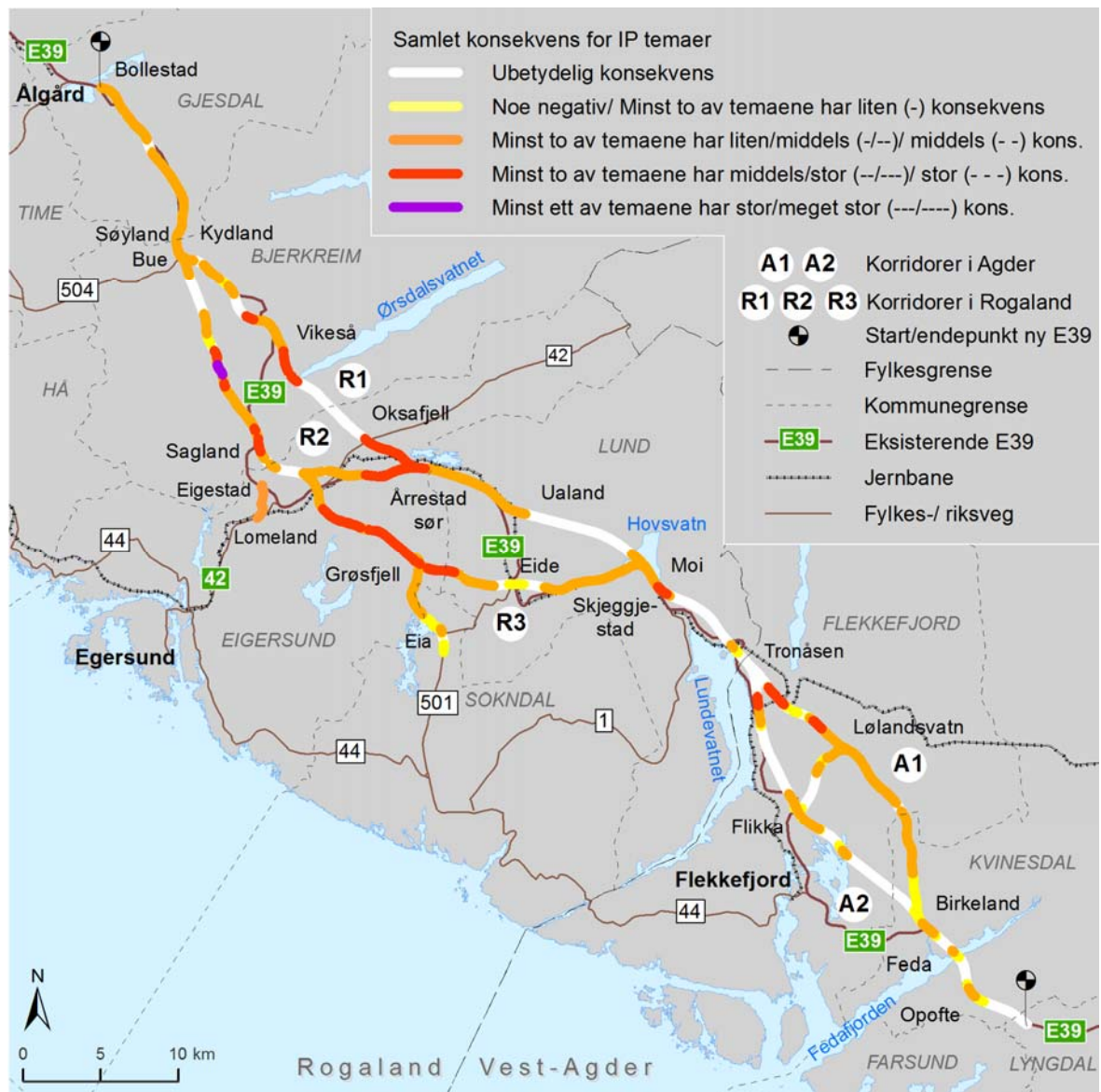
Korridor R1 har minst negative konsekvenser for alle tema unntatt naturressurser. Minst inngrep av negativ betydning for landbruket er i korridor R3 fordi store deler av strekningen har mindre jordbruksverdier og veglinjen krysser jordbruksområdene mer skånsomt enn de to andre korridorene.

Det er kartlagt flere grus- og pukkforekomster, men ingen er kategorisert som «meget viktig». Det er en internasjonalt viktig forekomst av industrimineraler

(ilmenitt, apatitt og magnetitt) i Lund, Bjerkreim og Eigersund. Eventuell konflikt med forekomsten er uavklart fordi avgrensingen av ressursen og aktuelle driftsmetoder ikke er kjent (se fagrapport Naturressurser for nærmere omtale).

Konsekvensene for landskapsbilde og nærmiljø og friluftsliv er samlet sett mer moderate enn for andre tema, men også for dem kommer R1 bedre ut.

For ikke prissatte konsekvenser i Rogaland rangeres korridor R1 først og R3 sist, med korridor R2 i en mellomstilling.



Tabell 6. Oppsummering av ikke prissatte konsekvenser for korridorer i Agder

	Korridor A1 Lyngdal vest – Tronåsen via Lølandsvatn	Korridor A2 Lyngdal vest – Tronåsen via Flikka
Landskap	Middels negativ	Middels negativ
Nærmiljø og friluftsliv	Middels negativ	Liten/middels negativ
Kulturmiljø	Middels/stor negativ	Liten/middels negativ
Naturmangfold	Middels negativ	Liten/middels negativ
Naturressurser	Liten/middel negativ	Liten negativ
Rangering ikke prissatte konsekvenser	2	1

Tabell 7. Oppsummering av ikke prissatte konsekvenser for korridorer i Rogaland

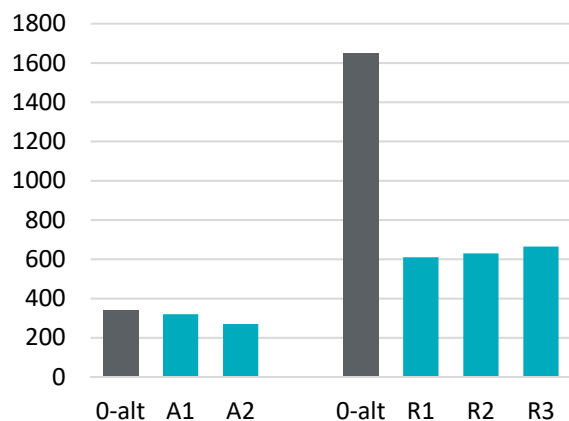
	Korridor R1 Tronåsen –Årrestad– Vikeså –Bue - Bollestad	Korridor R2 Tronåsen – Årrestad – Sagland – Bue - Bollestad	Korridor R3 Tronåsen –Grøsfjell - Sagland – Bue -Bollestad
Landskap	Liten/middels negativ	Middels negativ	Middels negativ
Nærmiljø og friluftsliv	Liten negativ	Liten/middels negativ	Middels negativ
Kulturmiljø	Middels negativ	Middels/stor negativ	Stor negativ
Naturmangfold	Liten/middels negativ	Middels negativ	Middels/stor negativ
Naturressurser	Middels/stor negativ	Middels/stor negativ	Middels negativ
Rangering	1	2	3

Støy, luftforurensning og klimagassutslipp

Støy

I nullalternativet, dvs. uten ny E39 i 2030, langs dagens E39 og nærliggende sideveger, har ca. 2000 boliger, fritidsboliger, pleieinstitusjoner, skoler og barnehager utendørs støynivå over anbefalte grenseverdier (over støynivå på 55 L_{den}).

Ny E39 vil redusere antall støyutsatte bygninger med to tredjedeler. Den største nedgangen er langs dagens E39 i Rogaland. De fleste gjenværende støyutsatte bygninger ligger langs eksisterende E39.



Figur 53. Antall støyfølsomme bygninger med utendørs støy over anbefalte grenseverdier (døgnkvivå)

lent støynivå på 55 L_{den}) i nullalternativet og med ny E39

Støyberegningene er gjort uten støyskjerming. Når det i neste fase planlegges støyskjerming, vil antall støyutsatte bygninger reduseres ytterligere.

Luftforurensning

I plansammenheng vurderes luftforurensning i form av svevestøv (PM₁₀) og nitrogendioksid (NO₂). Spredningen av luftforurensning fra trafikken er beskjedent og i hovedsak konsentrert ved tunnelmunningene. Både dagens og vurderte nye veglinjer er i liten grad i konflikt med eksisterende bebyggelse, og bidrar ikke vesentlig til dårlig luftkvalitet.

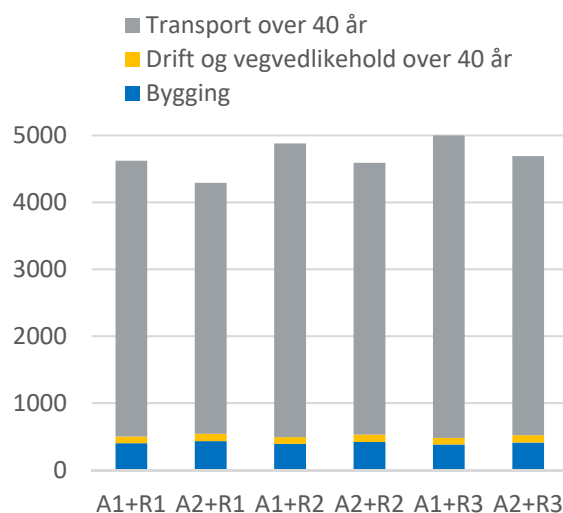
Ingen luftfølsom bebyggelse som skoler, barnehager eller sykehjem har luftkvalitet over anbefalte grenseverdier for svevestøv (35 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ inntil 7 døgn per år), verken i nullalternativet eller med ny E39. For nitrogendioksid ligger et fåtall bygg over anbefalte grenseverdier (årsmiddel over 40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$). I nullalternativet gjelder dette to bygninger, og med ny E39 blir dette antallet uendret eller øker med ett eller to bygg avhengig av korridor. Det er ikke avklart om noen av disse boligene ligger så nær veglinjen at de blir innløst, denne avklaringen skjer først i neste planfase.

Klimagassutslipp

Utslipp av klimagasser er beregnet for anleggsaktiviteten og driftsfasen over 40 år. Utslippene i anleggsfasen står for om lag ni prosent av alle utslipp over analyseperioden. Utslippsøkningen fra drift og vedlikehold av den nye vegen står for ca. to prosent, mens utslippene fra den økte trafikken utgjør 89 prosent av den samlede utslippsøkningen.

Forskjellene mellom de seks gjennomgående korridorane er svært små og gjenspeiler i hovedsak veglengde for anleggsutslippene og trafikkmengde for utslipp i driftsfasen. Samlet utslipp fordelt pr år ligger rundt 110 000 til 130 000 tonn CO₂-ekvivalenter. Dette tilsvarer i underkant av 1,5 prosent av de samlede utslippene fra vegtrafikken i Norge i 2017.

Beregningene av utslipp i driftsfasen fanger ikke opp den raske innfasingen av fossilfrie kjøretøy som har skjedd de senere årene. Selv om usikkerheten er stor, må det anses som utvilsomt at andelen fossilfrie kjøretøy vil øke betydelig i årene framover. Beregningene overvurderer derfor utslippsøkningene som følge av den økte trafikken som ny E39 vil føre til. Beregningene gir likevel et relevant bilde av forskjeller mellom korridorane.



Figur 54. Økte klimagassutslipp i 1000 tonn fra ny E39 fra anleggsfasen, drift og vegvedlikehold og trafikk over 40 år med ulike kombinasjoner av korridor i Agder og Rogaland

Avbøtende og kompensere tiltak i neste planfase

Vegtraseene er framkommet etter en avveining mellom teknisk-økonomisk gode løsninger og miljøkonsekvenser. Kommunedelplanen er en overordnet plan med vekt på valg av korridorer, og gir ikke en detaljert utforming av tiltaket. Dette gjøres i neste planfase når korridor er vedtatt. Som del av reguleringsplanarbeidet for valgt korridor, kan det være mulig med tiltak som reduserer miljøkonsekvensene eller kompensere for tap av natur- og miljøverdier. I fagrapportene om ikke prissatte temaer, (se oversikten bakerst i dokumentet) omtales avbøtende og kompensere tiltak som bør vurderes i neste planfase. Disse tiltakene inngår som del av grunnlaget for videre planarbeid

Samfunnsøkonomisk analyse

Samfunnsøkonomisk analyse omfatter en samlet analyse av prissatte og ikke prissatte konsekvenser.

I Agder kommer korridor A2 best ut for ikke prissatte konsekvenser. Dette veier ikke opp for større kostnader og lavere netto nytte for korridor A2. En forskjell i netto nytte på ca. 3,8 mrd. kroner gjør at korridor A1 samlet sett rangeres før korridor A2 på strekningen Lyngdal vest – Tronåsen.

I Rogaland er det sammenfallende rangering av korridorane for prissatte og ikke prissatte konsekvenser. Best ut kommer korridor R1. Samlet rangeres dermed korridor R1 først, deretter korridor R2 og R3.

Følsomhetsberegninger

Analyser med ulike kombinasjoner av høy og lav trafikkvekst med kombinasjoner av høyere eller lavere investeringskostnader, endrer ikke på forholdet mellom korridorane. Rangeringen av korridorane er dermed robuste mot endringer i forutsetningene for prissatte konsekvenser.

I analysen er levetiden til prosjektet satt til 40 år. Det er gjort en følsomhetsberegning av å endre levetiden fra 40 til 50 år. Netto nytte for anbefalt korridor øker da fra -3,6 milliarder kroner til + 0,8 milliarder kroner. Med en beregnet levetid på 50 år, vil altså anbefalt korridor gir positiv netto nytte.

Samfunnssikkerhet

Alle korridorer er gjennomførbare og representerer bedre samfunnssikkerhet i forhold til dagens situasjon. Gjennom analysen er det likevel identifisert ulikheter mellom korridorene.

I Agder er den største sårbarheten ved korridor A2 knyttet til Selura som vannkilde, men korridoren er robust mot ytre påkjenninger fordi strekningen har flere lange tunneler. Tunneler kan imidlertid gjøre det vanskeligere for utrykningsetatene ved hendelser i tunnelene. Korridor A1 er noe mer sårbar for kjøreforhold om vinteren, og har lengre utrykningstid ved uhell og ulykker på ny E39.

Samlet sett er korridor A2 noe bedre for samfunnssikkerheten enn korridor A1.

I Rogaland har korridor R2 færre og kortere tunneler enn de to andre korridorene. Korridor R2 og R3 har noe kortere utrykningstid fra Egersund til hendelser på ny E39. Ny E39, alle korridorer, vil uansett ha betydelig høyere trafikkikkerhet enn dagens veg.

Korridor R1 kommer bedre ut enn de to andre og vurderes som minst sårbar for naturhendelser. Korridor R2 er dernest bedre enn korridor R3 fordi den unngår dagstrekningen i Drangsdalen hvor det er større fare for skred og det tidvis kan være litt mer krevende kjøreforhold vinterstid. Det må imidlertid understrekes at forskjellene mellom korridorene er små.

I Rogaland rangeres korridor R1 som best for samfunnssikkerhet, deretter korridor R2 og R3.



Figur 55. Det er flere vassdrag og store nedbørsfelt i planområdet. Deler av dagens strekning er flomutsatt og det har vært flere episoder der dagens E39 har stått under vann i lengre perioder. Det er utført flomanalysene for 200-års flomvannføring med påslag for klimaendringer. Ny E39 er lagt slik at vegen ikke skal være flomutsatt. Bildet er fra Vikeså i 2015 hvor dagens E39 og store deler av sentrum sto under vann.

Foto: Eigersund kommune/ Roger Egeli

Andre samfunnsmessige virkninger

Andre samfunnsmessige virkninger er virkninger utover de samfunnsøkonomiske prissatte og ikke prissatte konsekvensene. De er

- **Netto ringvirkninger.** Beregnet økt produktivitet og verdiskaping i den grad ny E39 fører til at arbeidsmarkedene utvides, og hvor bedrifter og arbeidstakere i regionen knyttes tettere sammen.
- **Lokale og regionale virkninger.** Hvordan bedre tilgjengelighet eller nye muligheter for å utnytte arealer kan gi nye muligheter eller begrensninger for befolkning og næringsliv lokalt og regionalt.
- **Fordelingsvirkninger.** Hvordan ulike grupper kan komme bedre eller dårligere ut i de forskjellige alternativene.

Netto ringvirkninger

Ny E39 mellom Lyngdal Vest og Ålgård er beregnet å gi netto ringvirkninger på mellom 4,0 og 4,5 milliarder kroner over analyseperioden på 40 år, avhengig av korridorvalg. Produktivitetsvirkningene utgjør mellom 3,5 og 4,0 milliarder avhengig av alternativ, mens økt arbeidstilbud utgjør ca. 0,5 milliarder i alle alternativene.

Tabell 8. Netto ringvirkninger i ulike kombinasjoner av korridorer for E39 i Agder og Rogaland. Nåverdi i milliarder kroner.

Korridor i Rogaland	R1		R2		R3	
Korridor i Agder	A1	A2	A1	A2	A1	A2
Netto ringvirkning	4,4	4,5	4,1	4,2	4,0	4,2

Korridorer i Agder

Netto ringvirkninger for E39 med korridor A2 via Flikka er om lag 100 millioner kroner høyere enn med korridor A1 via Lølandsvatn.

Korridorer i Rogaland

I Rogaland gir korridor R1 via Vikeså 300 millioner kroner høyere netto ringvirkninger enn med korridor R2 via Sagland og 400 millioner kroner høyere enn med korridor R3 via Drangsdalen – Grøsfjell – Sagland.

Fordeling av netto ringvirkninger mellom kommunene

De største økningene i netto ringvirkninger vil være for kommunene i den sørøstlige delen av utredningsområdet, bl. a. Flekkefjord, Farsund, og Lyngdal, men også i Lund. Målt i kroner vil netto ringvirkninger øke mye også i store kommuner i Vest Agder som Mandal og Kristiansand, men i mindre grad i Sandnes og Stavanger. Ved valg av R2 eller R3 vil også virkningene i Eigersund være store, mens de da blir noe mindre for kommunene fra Lund og sørover.

Lokale og regionale virkninger

Uansett korridorvalg vil ny E39 innebære en utvidelse av det regionale arbeidsmarkedet, særlig i Dalaneregionen som i dag ligger i randsonen for pendling til og fra Sandnes og Stavanger. Dette kan gi næringslivet økt tilgang på kompetansearbeidskraft, og det vil generelt bli en bedre tilpasning mellom de yrkesaktives kompetanse og næringslivets behov.

Mer effektiv transport til markedene gir kostnadsbesparelser og kan bidra til å utvide bedriftenes markedsområder. Korridor R2 og R3 gir størst forventede virkninger for næringsvirksomhet knyttet til landbruks og havbruksressurser, mens korridor R1 gir størst forventede virkninger for andre produksjonsbedrifter. Når det gjelder korridorvalget i Agder, vil korridor A2 via Flikka gi større forventede virkninger for næringslivet enn A1.

Kortere reisetid langs E39 vil bidra til å forsterke en pågående sentraliseringstendens i hele influensområdet for vegprosjektet. Det vil bli enklere for innbyggerne å reise lengre for å handle, slik at kommuner som Sandnes og Gjesdal kan få en styrket posisjon i senterstrukturen på bekostning av tradisjonelle handelssteder som Farsund, Flekkefjord og Egersund.

Arealer rundt flere av de planlagte vegkryssene på ny E39 kan bli attraktive for å etablere handel og annen næringsvirksomhet. Slike etableringer kan bidra til å svekke eksisterende sentra. I hvor stor grad arealene rundt kryssene tas i bruk, avhenger av prioriteringer i framtidige arealplaner gjennom lokalpolitisk styring. Utvikling av arealene rundt E39 kan være i strid med nasjonale mål og regionale

planer som understreker at arealutviklingen skal bygge opp om eksisterende sentra. De fleste kryssene ligger i områder der utbygging kan få negative konsekvenser, spesielt for kulturminner og landbruksinteresser. En eventuell framtidig utvikling av arealene rundt kryssene vil bli gjenstand for egne planprosesser, og inngår ikke i utredningene i denne kommunedelplanen.

De viktigste regionale effektene vil være uavhengige av hvilke korridorer som velges. Men korridorene R2 og R3 vil gi noe større samhandling og kontakt mellom Eigersundområdet og Lister enn korridor R1.

På lokalt nivå er forskjellen mellom alternative korridorer størst for Eigersund der R2 og R3 er bedre enn R1. For Sokndal gir R3 bedre tilgjengelighet til E39 enn R1 og R2.

Fordelingseffekter

Det er ikke identifisert at ulike grupper kommer bedre eller dårligere ut i de ulike alternativene.

Korridorene rangeres derfor likt når det gjelder fordelingseffekter.

Andre samfunnsmessige virkninger – samlet vurdering

Det er ikke grunnlag for å rangere korridorene når det gjelder regionale og lokale virkninger eller fordelingsvirkninger. Forskjellen mellom korridorene i analysen av andre samfunnsmessige virkninger gjelder netto ringvirkninger. Her er det forskjeller mellom korridorene som gir denne rangeringen:

- I Agder rangeres korridor A2 før A1
- I Rogaland rangeres korridor R1 før R2 og til sist R3

Rangeringen av korridorer i forhold til netto ringvirkninger i Rogaland er lik rangeringen i prissatte konsekvenser, og styrker i så måte rangeringen der. I Agder derimot er netto ringvirkninger høyest for korridor A2, mens netto nytte i prissatte konsekvenser er høyest for korridor A1. Forskjellen i netto ringvirkninger er ca. 0,1 mrd. kroner, og i den grad det skal legges til de prissatte konsekvensene, vil ikke det rokke ved rangeringen.



Figur 56. Ny E39 i tunnel bak Moi, vil være positivt for de som bor langs vegen med sterkt redusert trafikk, mindre støy og mindre tungtrafikk kveld og natt langs dagens E39. Dette kan øke bostedsattraktiviteten på stedet. Tettstedet Moi er avhengig av en hjørnesteinsbedrift som har behov for gode transportbetingelser, og for et stort rekrutteringsmarked for faglært arbeidskraft. Den største pendlingen til og fra Moi er med Flekkefjord og Eigersund. Ny E39 vil gjøre disse reisene raskere og tryggere. Ny E39 kan gjøre Moi mer attraktiv for nyetableringer. (Foto: Utklipp fra Google Earth)

Plankart og planbestemmelser

I tillegg til planbeskrivelsen med konsekvensutredning, består kommunedelplanen av plankart med tilhørende bestemmelser. Plankartet og bestemmelsene sikrer det juridiske grunnlaget for videre reguleringsplanlegging etter plan- og bygningsloven.

Plankart

Det er utarbeidet fem plankart, for A1 og A2 i Agder og for R1, R2 og R3 i Rogaland. Plankartene avgrensner en korridor med rom for å detaljere vegtiltaket gjennom reguleringsplan. Den konsekvensutredede vegløsningen er vist med linjesymbol på plankartet og kryssområdene er vist med punkt-symbol. Innenfor korridorens bredde er det mulig å optimalisere veglinjer, kryss og øvrige vegserviceanlegg, som rasteplasser, kollektivtiltak og døgnhvileplasser for tungbilsjåførere, samt areal til anleggsgjennomføring, riggområder og massedeponi som kan plasseres innenfor planavgrensningen

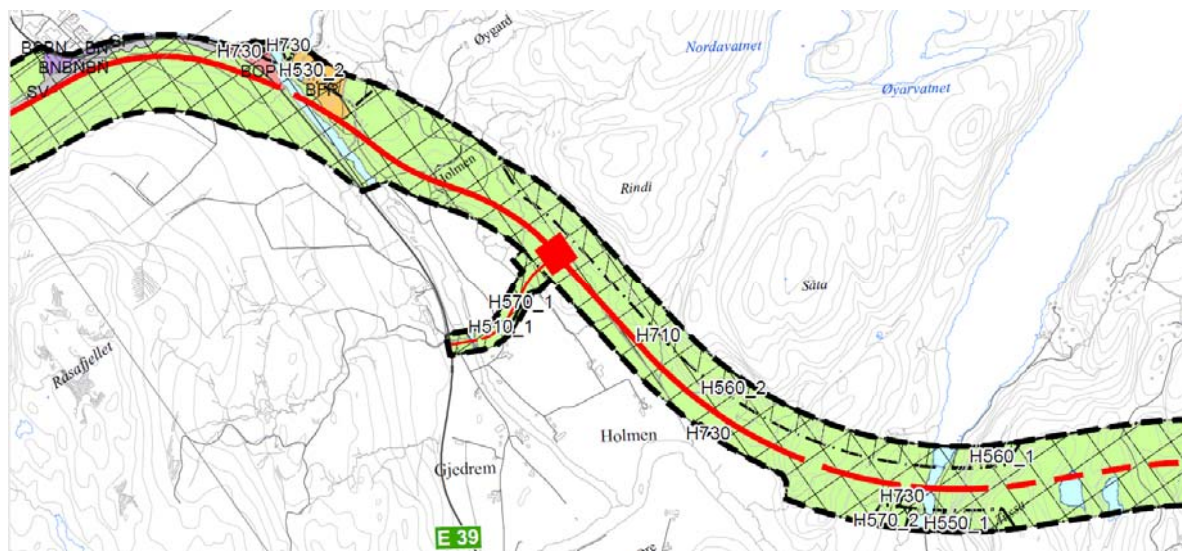
Korridoren er i hovedsak 400 meter bred, men er utvidet der det er nødvendig blant annet for senere detaljering og optimalisering av vegtiltaket i

reguleringsplanen, bl.a. for kryssområdene. Det er i plankartene ikke tatt stilling til eksakt plassering av alle funksjonene, men det vurderes å være avsatt tilstrekkelig areal til disse.

Der konsekvensutredningen har avdekket særlig viktige natur- og miljøverdier som ikke må berøres, er korridoren snevret inn, men ikke smalere enn 100 m på hver side av veglinja.

Plankartene viser en båndleggingssone illustrert med et rutenett, som gir hjemmel til å sikre at det ikke gjennomføres tiltak i korridoren som kan hindre utbygging av ny E39. Det er også lagt inn båndleggingssoner med hjemmel i kulturminneloven eller naturmangfoldloven. I tillegg er det avgrenset hensynssoner der man må være særlig aktsom ved detaljplanlegging av tiltaket for at ikke konsekvensene skal endres vesentlig og det kan oppstå krav om ny konsekvensvurdering.

Under båndleggings- og hensynssonene i plankartene, ligger gjeldende arealformål slik de foreligger i kommunenes arealplaner.



Figur 57. Utsnitt av plankart med planavgrensning (stiplet linje som viser utvidelser og innsnevninger av planområdet, båndleggingssone for regulering etter plan og bygningsloven (rutenett, samferdselsanlegg, hensynssoner for ikke prissatte virkinger (tall og bokstavkoder, eksempellinje med tunnel (stiplet rød linje, dagsone (heltrukken rød linje), tilførselsveg (tynn rød linje) og kryssymbol (rød firkant). Kommuneplanens arealdel vises under med farger i henhold til arealbruksformålet.

Planbestemmelser

I kommunedelplanen for ny E39 videreføres bestemmelsene til arealformålene i de berørte kommuneplanenes arealdeler. I tillegg er det utarbeidet planbestemmelser til kommunedelplanen for E39 som sikrer at vegtiltaket kan reguleres som et komplett veganlegg med tilhørende funksjoner.

For å sikre at det ikke igangsettes tiltak i strid med kommunedelplan for ny E39, er det krav om reguleringsplan for alle tiltak innenfor planområdet for kommunedelplanen. Dette skal sikre en vurdering av om eventuelle tiltak i båndleggingssonen er til hinder for gjennomføringen av ny E39.

Virksomheter for andre arealplaner

Planlegging og bygging av ny E39 med tilhørende veganlegg kan påvirke mulighetene til å utnytte arealer avsatt i kommuneplanenes arealdel innenfor

planområdet. Så lenge vegtiltaket ikke er kjent i detalj gjennom reguleringsplan, er det vanskelig å gå inn på eksakte virkninger for gjeldende planer.

I vegkorridorene er det i hovedsak ulike landbruk- og friluftsmål som berøres. Innenfor disse er det normalt tillatt med bygg til landbruksformål, spredt bolig-, fritids- og næringsbebyggelse. Planforslaget kan også berøre areal avsatt til idrettsanlegg, mindre byggeområder og arealer for næringsvirksomhet og flere areal for råstoffutvinning, samt Forsvarets skyte- og øvingsfelt på Jolifjell i Gjesdal.

En rekke vedtatte reguleringsplaner kan bli berørt av en eller flere av korridorene som er utredet i kommunedelplan for ny E39. I alt 34 reguleringsplaner av ulik alder, status og utbygging er registrert innenfor vegkorridorene for ny E39. Forholdet til disse blir avklart under reguleringsplanarbeidet til valgt korridor.

Måloppnåelse

Det er definert mål for kommunedelplanen. Disse er knyttet opp mot målene i Nasjonal transportplan og effektmål for dette prosjektet spesifikt. Alle korridorer gir god samlet måloppnåelse for målene gitt i Nasjonal transportplan. Alle korridorer gir også god måloppnåelse av effektmålene, dvs. målene for brukerne av transportsystemet:

- **Kjøretid**
Effektmålet om ca. 40 min kortere reisetid er oppfylt for alle kombinasjoner av korridorer. Kjøretiden på hele strekningen reduseres med mellom 44 og 48 minutter for ulike kombinasjoner av alternativer i de to fylkene.
- **Avstandskostnader**
Kostnader til drift av kjøretøy reduseres prosentvis i samme størrelsesorden som tidskostnadene og effektmålet oppfylles for alle korridorer.

- **Driftsstans vinterstid**
Det er ikke forventet driftsstans på den nye vegen, selv om det er forskjell i høyde over havet, topografi og lokalklima mellom korridorene. Effektmålet vurderes å være oppfylt for alle korridorer.
- **Møteulykker, ulykkesfrekvens og skadekostnad**
Firefelts veg med midtrekkverk har vesentlig lavere ulykkesrisiko per kjøretøykilometer enn dagens veg. Ulykkesfrekvensen er vesentlig lavere med ny E39 for alle korridorer. Effektmålet knyttet til ulykkesfrekvens og skadekostnad anses derfor oppfylt for alle kombinasjoner av korridorer.

Samlet rangering av korridorene

Blant de to korridorene i Agder gir den samfunnsøkonomiske analysen størst bidrag til samlet rangering. Bidraget til rangeringen fra de andre temaene er lite. Verdien av de ikke prissatte virkningene, samfunnssikkerhet og netto ringvirkninger, som alle er bedre for A2, er vurdert som mindre verdt enn forskjellen i netto nytte på ca. 3,8 milliarder i favør av A1. Korridor A1 anbefales foran A2.

Også blant korridorer i Rogaland er det den samfunnsøkonomiske analysen som utgjør det største bidraget til samlet rangering. Bidraget til rangeringen fra de andre temaene er lite. For alle tema rangeres korridor R1 først. Med unntak av måloppnåelse, som er likt for alle korridorer, rangeres korridor R2 foran R3.

Konklusjonen er dermed entydig for korridorene i Rogaland: Korridor R1 rangeres foran R2, og R3 rangeres sist.

Tabell 9. Samlet rangering av korridor A1 og A2 i Agder

Rangering av korridorer	A1 via Lølandsvatn	A2 via Flikka
Samfunnsøkonomisk analyse prissatte og ikke prissatte konsekvenser	1	2
Samfunnssikkerhet og sårbarhet	2	1
Andre samfunnsmessige virkninger	2	1
Måloppnåelse	1	1
Samlet rangering	1	2

Tabell 10. Samlet rangering av korridor R1, R2 og R3 i Rogaland

Ranger av korridorer	R1 via Årrestad – Vikeså	R2 via Årrestad – Sagland	R3 via Drangsdalen – Sagland
Samfunnsøkonomisk analyse prissatte og ikke prissatte konsekvenser	1	2	3
Samfunnssikkerhet og sårbarhet	1	2	3
Andre samfunnsmessige virkninger	1	2	3
Måloppnåelse	1	1	1
Samlet rangering	1	2	3

Anbefaling

Basert på en samlet samfunnsøkonomisk analyse, vurdering av samfunnsikkerhet, regional og lokal utvikling og måloppnåelse, anbefaler Statens vegvesen:

Agder: Korridor A1

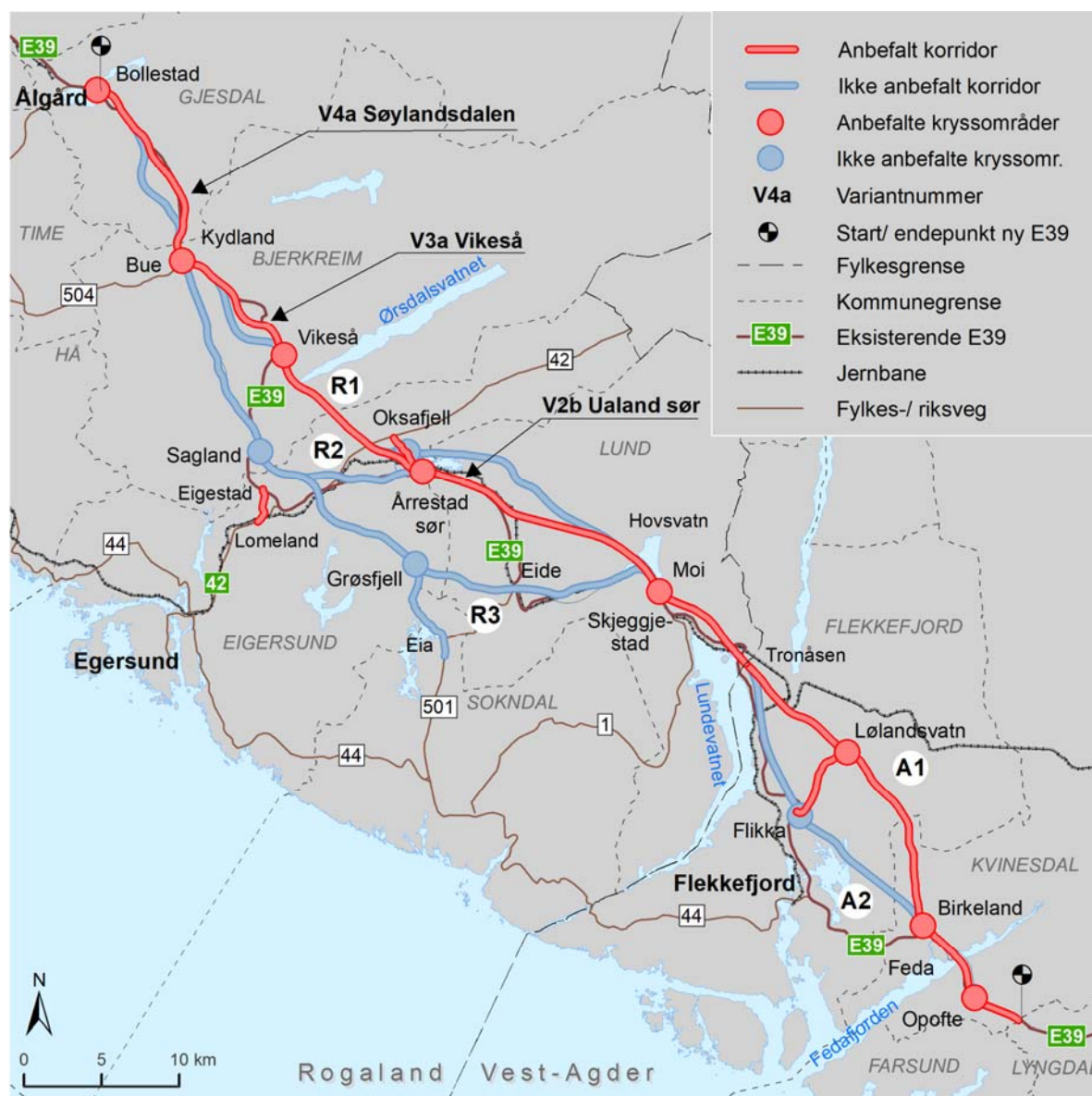
Lyngdal vest – Lølandsvatn – Tronåsen

Rogaland: Korridor R1

Tronåsen – Årrestad – Vikeså – Bue – Bollestad, med varianter V2b, V3a og V4a

Statens vegvesen ønsker gjennom høringen å få belyst om det er virkninger for Egersundsområdet som ikke er tilstrekkelig fanget opp i konsekvensutredningen, som kan påvirke forholdet mellom R1 og R2. En anbefaling av R2 foran R1, forutsetter at virkningene for Eigersundsområdet vurderes som viktigere enn en forskjell mellom korridorane på 1,6 mrd. i netto nytte.

Andre korridorer og varianter som er utredet, frarådes.



Figur 58. Anbefalt korridor A1 og R1 som grunnlag for videre planlegging av E39 Lyngdal vest – Ålgård

Ikke anbefalte løsninger

A2: Forskjell i investeringskostnad på 3,7 mrd. i favør av A1 er vesentlig og avgjørende for at A2 frarådes.

R3: Korridoren er 4,5 km lenger, har 1,7 mrd. lavere samfunnsøkonomisk nytte og er dårligere for ikke prissatte verdier og samfunnsikkerhet enn R1. Det er avgjørende for at R3 frarådes selv om den har lavere investeringskostnad.

V1b: Varianten gir høyere kostnad og lavere samfunnsøkonomisk nytte enn V1a, og det er avgjørende for at den frarådes

V2a: Varianten er 0,5 km lenger, har 120 mill. lavere samfunnsøkonomisk nytte og er dårligere

for ikke prissatte verdier enn V2b, og det er avgjørende for at den frarådes.

V3b: Varianten har ca. 940 mill. høyere investeringskostnad, er ca. 400 m lenger og gir 1,4 mrd. lavere samfunnsøkonomisk nytte enn V3a. Det er avgjørende for at den frarådes.

V4b: Varianten er tilnærmet lik i lengde, investeringskostnad og samfunnsøkonomisk nytte. Den er dårligere for ikke prissatte verdier og er i konflikt med Forsvarets skyte- og øvingsfelt. Det er avgjørende for at den frarådes.

Oversikt over dokumenter til planen

Plandokumenter

- Statlig kommunedelplan med konsekvensutredning. E39 Lyngdal vest – Ålgård. Planbeskrivelse. 13.03.2019
- Statlig kommunedelplan med konsekvensutredning. E39 Lyngdal vest – Ålgård. Planbeskrivelse. Kortversjon 13.03.2019
- Statlig kommunedelplan med konsekvensutredning. E39 Lyngdal vest – Ålgård. Bestemmelser og retningslinjer 01.04.2019
- Statlig kommunedelplan med konsekvensutredning. E39 Lyngdal vest – Ålgård. Plankart for alle korridorer. 10.12.2018
- Statlig kommunedelplan med konsekvensutredning. E39 Lyngdal vest – Ålgård. Variantområde V1: Skjeggjestad – Eide i Lund kommune. 10.12.2018
- Statlig kommunedelplan med konsekvensutredning. E39 Lyngdal vest – Ålgård. Variantområde V2: Hovsvatn i Lund – Oksafjell i Eigersund kommune. 10.12.2018
- Statlig kommunedelplan med konsekvensutredning. E39 Lyngdal vest – Ålgård. Variantområde V3: Oksafjell i Bjerkreim til Kydland i Gjesdal kommune. 10.12.2018
- Statlig kommunedelplan med konsekvensutredning. E39 Lyngdal vest – Ålgård. Variantområde V4: Kydland – Bollestad i Gjesdal kommune. 10.12.2018
- Fagrapport naturmangfold. E39 Lyngdal vest – Ålgård. Statlig kommunedelplan med konsekvensutredning. 10.12.2018
- Fagrapport kulturmiljø. E39 Lyngdal vest – Ålgård. Statlig kommunedelplan med konsekvensutredning 10.12.2018
- Fagrapport naturressurser. E39 Lyngdal vest – Ålgård. Statlig kommunedelplan med konsekvensutredning 10.12.2018
- Fagrapport samfunnssikkerhet. E39 Lyngdal vest – Ålgård. Statlig kommunedelplan med konsekvensutredning 10.12.2018
- Fagrapport andre samfunnsmessige virkninger. E39 Lyngdal vest – Ålgård. Statlig kommunedelplan med konsekvensutredning 10.12.2018
- Fagrapport lokale og regionale virkninger. E39 Lyngdal vest – Ålgård. Statlig kommunedelplan med konsekvensutredning. 10.12.2018
- Tegningshefte. E39 Lyngdal vest – Ålgård. Statlig kommunedelplan med konsekvensutredning. 10.12.2018
- Veiledning til plankart og planbestemmelser. Statlig kommunedelplan for E39 Lyngdal vest – Ålgård. 01.04.2019
- Rapport om tilknytningsveg fra Årrestad sør til fv. 42. Statlig kommunedelplan for E39 Lyngdal vest – Ålgård. 10.12.2018

Vedlegg til planen

- Fagrapport teknisk beskrivelse. E39 Lyngdal vest – Ålgård. Statlig kommunedelplan med konsekvensutredning. 10.12.2018
- Fagrapport prissatte konsekvenser. E39 Lyngdal vest – Ålgård. Statlig kommunedelplan med konsekvensutredning 10.12.2018
- Fagrapport trafikale konsekvenser. E39 Lyngdal vest – Ålgård. Statlig kommunedelplan med konsekvensutredning 10.12.2018
- Fagrapport landskapsbilde. E39 Lyngdal vest – Ålgård. Statlig kommunedelplan med konsekvensutredning 10.12.2018
- Fagrapport nærmiljø og friluftsliv. E39 Lyngdal vest – Ålgård. Statlig kommunedelplan med konsekvensutredning. 10.12.2018
- Fagnotat. Geoteknisk vurdering. E39 Lyngdal vest – Ålgård. 19.02.2019
- Ingeniørgeologisk rapport. E39 Lyngdal vest – Ålgård. 10.12.2018
- Fagnotat. Overordnet flomvurdering. E39 Lyngdal – Ålgård. 10.12.2018
- Fagrapport Støy. E39 Lyngdal vest – Ålgård. 10.12.2018
- Fagrapport luftforurensing E39 Lyngdal vest – Ålgård. 10.12.2018
- Fagrapport risikovurdering SHA-analyse. 10.12.2018
- Fagnotat. Investeringskostnader E39 Lyngdal vest – Ålgård. 08.10.2018 (unntatt offentlighet jf. offentlighetsloven §14.1)

Andre grunnlagsdokumenter



Statens vegvesen
Region sør
Prosjektavdelingen
Postboks 723 Stoa 4808 ARENDAL
Tlf: (+47) 22073000
firmapost-sor@vegvesen.no

vegvesen.no

Trygt fram sammen