

Statens vegvesen

Notat

Til: Prosjekteier v/Geir Vidar Olsen
Fra: Nils Ragnar Tvedt, prosjektleder
Kopi:

Saksbehandler/innvalgsnr:
Nils Ragnar Tvedt - 91829408
Vår dato: 10.05.2020
Vår referanse: 20/308-111

IKKE OFFENTLIG, offentleglova § 14, 1. ledd

Oversendelse av planforslag for statlig kommunedelplan (SKDP) E39 Lyngdal vest – Ålgård, til sluttbehandling

Statens vegvesen oversender herved forslag til statlig kommunedelplan (SKDP) for ny E39 Lyngdal vest – Ålgård til prosjekteier, for videresending til Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet for endelig vedtak.

Dette dokument inneholder en «Superside» med oppsummering av plan, konsekvensutredningen, høringsuttalelser og anbefaling. Videre i dokumentet er utdyping av innhold i supersiden.

Viser til gjennomgang og anbefaling i forankringsmøte med ledelsen i Statens vegvesen 17.04.2020 og informasjonsmøte med Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet 30.04.2020.

Med hilsen
Statens vegvesen
Utbygging sørøst
Prosjekt BIB20

SUPERSIDE 1 og 2

statlig kommunedelplan (SKDP) for ny E39 Lyngdal vest - Ålgård

Planmyndighet:

Kommunal- og moderniseringsdepartementet

Utførelse:

Samferdselsdepartementet.

Vegdirektoratet.

Statens vegvesen, Utbygging sørøst som Prosjekteier.

Prosjekt E39 Lyngdal vest – Ålgård som utførende.

(Tidligere prosjektavdelingen Region sør, i samarbeid med Region vest)

Hovedkonsulent Norconsult AS.

Samhandling:

Gjennomført i godt samarbeid med Nye Veier AS.

Omfattende samarbeid med berørte kommuner, fylkeskommuner, fylkesmann i Agder og Rogaland, samt andre fagetater, direktorat og departement.

Stor medvirkning i samarbeidsgrupper og mange informasjonsmøter.

Prosess:

Samferdselsdepartementets bestilling til Statens vegvesen 16.06.2014.

Fastsatt planprogram 28.08.2018.

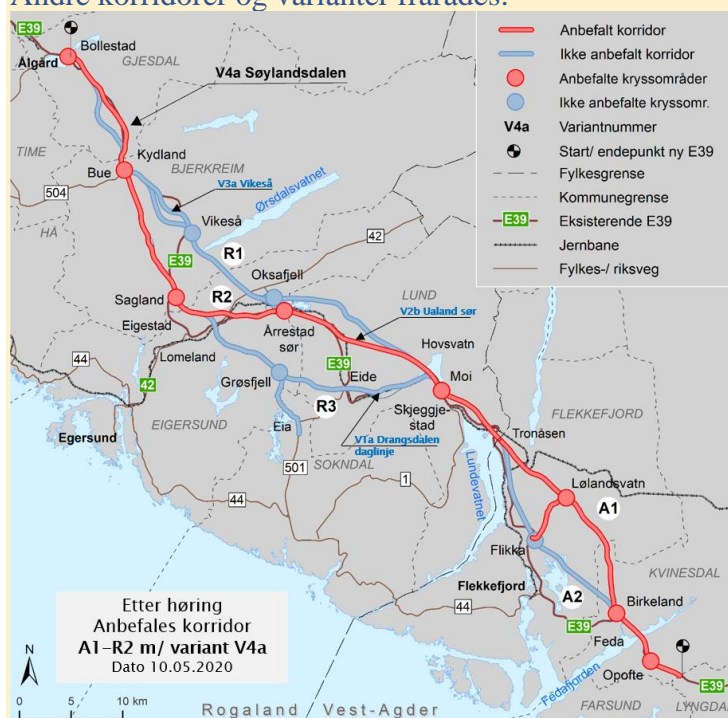
Høring av planforslag 15.10.2019 – 10.01.2020.

Anbefaling:

Korridor A1-R2 m/V4a anbefales vedtatt i hele planens lengde fra Lyngdal vest til Ålgård.

Korridor A1-R1 m/V2b,V3a,V4a kan aksepteres.

Andre korridorer og varianter frarådes.



Mål:

Prosjektet er i tråd med mål for transportpolitikk i NTP 2018-2029, med et transportsystem som er sikkert og fremmer verdiskapning nasjonalt og regionalt.

Utredning:

Ny 4-felts E39 med hastighet 110 km/t og 20 meter vegbredde.

Utredet 2 korridorer i Agder, 3 korridorer i Rogaland og 4 variantområder.

Berørte kommuner Kvinesdal, Flekkefjord, Lund, Sokndal, Eigersund, Bjerkreim og Gjesdal.

Prissatte konsekvenser og ikke-prissatte konsekvenser i en samfunnsøkonomisk analyse.

Vurdert samfunnsikkerhet og andre samfunnsmessige virkninger.

Resultat for anbefalt korridor A1 – R2:

Lengde 95,1 km.

Netto nytte pr. budsjettkrone -0,18 (Konsekvensutredning ut fra prisnivå 2018-kr).

Kalkulert prosjektkostnad 33.610 mill. (2020-kr).

Vegbredde økt fra 20 til 23 meter gir en økt kostnad med 1050 mill. (2020-kr).

Begrunnelse for anbefaling:

Anbefalt korridor A1-R2 har litt lavere kostnad, er 3.1 km lenger og har 1,6 mrd. dårligere samfunns nytte enn korteste korridor A1-R1.

Mineralressursene i Øygrei-området (Ualandsdalen område Tekse-Årrestad) har stor nasjonal og internasjonal verdi som ny E39 i minst mulig grad må berøre.

R2 har størst nærhet og bedre kryssplassering i forhold til det største bo- og arbeidsmarkedet i Eigersundsområdet, med nasjonal havn og ca. 15.000 innbyggere.

R2 gir noe mer avlastning av trafikk på Fv.44 (Egersund-Brusand-Bryne-Sandnes)

R2 forventes å kunne optimaliseres med reduserte kostnader i større grad enn R1.

R1 må legges utenom mineralforekomstene og blir dermed lenger.

Etter justering og optimalisering forventes forskjellen mellom korridorene og bli mindre.

Forsvarets skytefelt Jolifjell:

Anbefalt korridor med variant V4a berører ikke skytefeltet.

Formelle plandokument:

Planbeskrivelse med konsekvensutredning.

Variantrapporter (4 stk.).

Plankart (6 korridorer).

Bestemmelser og retningslinjer.

Merknadsoppsummering (høringsuttalelser).

Andre dokument:

En rekke vedlegg og andre underlagsdokument.

Optimaliseringsnotat:

Gjennom høring er det fremkommet forslag til forbedringer som innspill til videre prosess med regulering, med mål om reduserte konsekvenser, redusert kostnad og/eller bedre nytte.

6 forslag til justering innenfor planenes korridor.

2 forslag til justering utenfor planens korridor, som krever tilleggsutredning.

Videre regulering og bygging:

Utføres av Nye Veier AS

Statelig kommunedelplan for ny E39 Lyngdal vest - Ålgård Planforslag etter høring og merknadsbehandling.

Grunnlag, planhistorikk og prosess:

- Konseptvalgutredning E39 Søgne – Ålgård, 27.05.2011.
- Regjeringsbeslutning om Midtrekkverkskonsept, 13.03.2013.
- Samferdselsdepartementets bestilling av videre planlegging for utbygging av E39 Søgne – Ålgård, 16.06.2014.
- Samferdselsdepartementet beslutter fire felt og 110 km/t, 16.06.2014.
- Samferdselsdepartementet beslutter utredning av «Jærinja», 12.02.2015.
- Forprosjekt for Planprogram som oppstart av kommunedelplanarbeidet, 01.04.2015.
- Prosjektbestilling fra Prosjektavdelingen i Region sør (prosjekteier) til prosjektet, 27.11.2015.
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet vedtar at planen skal fremmes som statlig plan, 26.05.2016.
- Åpen og kreativ planprosess, som ender i Silingsrapport med anbefalte korridorer for utredning, 07.02.2017.
- Faglig underlag til planprogram, Vegstandard-Trafikk-Samfunnsnytte, med sammenlikning av 4 feltsveg (H8-standard) og 2-3 feltsveg (H5-standard), 07.02.2017.
- Melding og kunngjøring av planoppstart, 27.02.2017.
- Planprogram lagt ut på høring, 27.02.2017 (høringsperiode 27.02.2017-28.04.2017).
- I høring av planprogram kom innspill til ny korridor.
- Planprogram på ny høring med ny korridor, 25.10.2017 (høringsperiode 25.10.2017-06.12.2017).
- Vurderingsnotat fra Statens vegvesen med anbefaling av korridorer for utredning, 17.01.2018.
- Fastsatt Planprogram etter vedtak i Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 28.08.2018.
- Utredning og utarbeidelse av plandokument, vedlegg til plandokument og andre grunnlagsdokumenter, som statlig kommunedelplan med konsekvensutredning.
- Forslag til kommunedelplan m/KU på høring i perioden 15.10.2019 – 10.01.2020.
- Oppsummering av høringsuttalelser, bearbeide og vurdere endringsforslag, forankre anbefaling, revidere og supplere plandokument fram til sluttbehandling.

Dokumenter som har vært på høring i den statlige kommunedelplanen:

Plandokumenter

- Statlig kommunedelplan med konsekvensutredning. E39 Lyngdal vest - Ålgård. Planbeskrivelse. 10.12.2018
- Statlig kommunedelplan med konsekvensutredning. E39 Lyngdal vest - Ålgård. Bestemmelser og retningslinjer 10.12.2018
- Statlig kommunedelplan med konsekvensutredning. E39 Lyngdal vest - Ålgård. Plankart for alle korridorer. 10.12.2018
- Statlig kommunedelplan med konsekvensutredning. E39 Lyngdal vest – Sandes. Variantområde V1: Skjeggjestad – Eide i Lund kommune. 10.12.2018

- Statlig kommunedelplan med konsekvensutredning. E39 Lyngdal vest – Sandes. Variantområde V2: Hovsvatn i Lund - Oksafjell i Eigersund kommune. 10.12.2018
- Statlig kommunedelplan med konsekvensutredning. E39 Lyngdal vest – Sandes. Variantområde V3: Oksafjell i Bjerkreim til Kydland i Gjesdal kommune. 10.12.2018
- Statlig kommunedelplan med konsekvensutredning. E39 Lyngdal vest – Sandes. Variantområde V4: Kydland- Bollestad i Gjesdal kommune. 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. 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
- 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. 10.12.2018
- Rapport om tilknytningsveg fra Årrestad sør til fv. 42. Statlig kommunedelplan for E39 Lyngdal vest – Ålgård. 10.12.2018
- Kortversjon av planbeskrivelse. Statlig kommunedelplan med konsekvensutredning. E39 Lyngdal vest – Ålgård

Andre grunnlagsdokumenter

- Fagnotat. Geoteknisk vurdering. E39 Lyngdal vest – Ålgård. 10.12.2018
- 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)

Spesielle utfordringer i planarbeidet:

- Ny 4-felts motorveg for E39 på en strekning av 90-100 km.
- Et prosjekt med investering i størrelse over 30 mrd.
- Plan der vurderte og utredede korridorer har berører 2 fylker og 12 kommuner.
- Veg gjennom deler av Agder og Rogaland med store nasjonale jord- og landbruks interesser.
- Ulike interesser for indre og ytre korridor (Jærlijnja).
- Et stort engasjement for de ulike korridorene i prosjektet.
- Stor medieinteresse.
- Stort engasjement for rask avklaring av korridor.
- Med Nye Veier AS som regulant og utbygger har det skap store forventninger til tidlig oppstart og rask anleggsgjennomføring.
- En ny motorveg med ønske om å kunne avlaste fv44 gjennom tettstedene på Jæren, men samtidig ikke redusere antall reisende med tog på Jærbanen.
- Et prosjekt som gir god nytte for nasjonale, regionale og lokale verdier.
- En plan hvor tidligere planfase (KVU) har regjeringsbeslutning om 2-3 felts veg.
- En beslutning om dimensjonerende hastighet 110 km/t og vurdering av 120 km/t, hvor det på beslutningstidspunkt ikke var retningslinjer (Håndbøker) for denne standard.
- En vegstandard med 20 meters bredde, men hvor det fortsatt er usikkerhet om total vegbredde på denne type veg.
- Et prosjekt der ikke-prissatte tema har stor verdi (naturmangfold, landskap, kulturmiljø, naturressurser, nærmiljø og friluftsliv).
- Et prosjekt der samfunnsnyttene har stor betydning.
- Et prosjekt der andre samfunnsmessige virkninger, samt lokale og regionale virkninger har ulik nytte for kommunene avhengig av korridorvalget. Lokal virkning kan være god for en kommune, og tilsvarende god for en annen kommune med en annen korridor.
- Et prosjekt som berører særinteresser med ansvar og myndighet plassert i kommune, fylkeskommunen, fylkesmann, NVE, Statens vegvesen, direktorat og departement, og hvor det er utfordrende i planprosessen å ta beslutninger raskt og på rett tid.
- Et stort prosjekt som griper inn i andre nasjonale, regional og lokale vedtatte planer, og planer under utarbeidelse som blir satt på vent.

Endringer av plan etter høring og før sluttbehandlingen:

Etter høring av forslag til kommunedelplan er det kommet inn 110 høringsuttalelser. Disse er gjennomgått, oppsummert og svart ut av Statens vegvesen, ref. rapport «Merknadsoppsummering».

I denne prosessen har det vært avklarende møter med noen av høringspartene i forbindelse med innsendte uttalelser, for at Statens vegvesen skulle få rett forståelse av høringen.

Det er mange gode høringsuttalelser som har ført til endringer i plandokumentene. Endringer er gjennomført for at planen skal gi et godt grunnlag for videre reguleringsplaner, og for å gi tilstrekkelig styring inn i arbeidet med regulering, samt gjennom bestemmelser også legge føringer for byggefasen.

Endingene i planen til sluttbehandling er også med på å sikre at utredningsarbeidet og utredningsplikten på kommunedelplan-nivå er oppfylt.

Enkelte høringsinstanser ønsker at planen skulle vært utredet grundigere på enkelttema. Statens vegvesen mener utredningen er tilstrekkelig for å avklare korridor, og at videre utredninger er sikret ved bestemmelser og retningslinjer inn til arbeidet med reguleringsplan, og at konsekvenser og evt. avbøtende tiltak må beskrives i reguleringsplan når veggen skal optimaliseres og bygges på rett plass innenfor valgt korridor.

Statens vegvesen mener endringene utført i plandokumentene etter høring, ikke krever ny høring av planen. Sideveg som er tatt ut av planen fra eksisterende E39 til fv.42 i Gyadalen, som følge av konflikt med mineralforekomstene, var ikke bundet i planen med rekkefølgebestemmelser, og den var også kun knyttet til korridor R1. Sideveg Eigestad-Lomeland fra eksisterende E39 til fv.44 mot Egersund er tatt ut av planen. Denne var ikke bundet i planen med rekkefølgebestemmelser. På tilnærmet samme strekning ligger det en vedtatt plan som beholdes (Westlink). Suppleringer i planbestemmelser og retningslinjer påvirker ikke korridorvalget, men styrker planen med å gi føringer som sikrer bedre regulering og bygging.

Spesiell omtale av E39 og Jolifjell skytefelt (Variant 4):

Anbefalt korridor for ny E39 gjennom Gjesdal kommune kommer ikke i konflikt med forsvarrets skytefelt på Jolifjell.

Viser til rapport som utreder to alternative linjer mellom Kydland og Bollestad i Gjesdal kommune. Se variantområde V4. Det er utredet en korridor som i stor grad følger dagens E39 gjennom Søylandsdalen (variant V4a) og en korridor som går lenger vest og gjennom deler av forsvarrets skytefelt på Jolifjell (variant V4b). Begge korridorane er bearbejdet og utredet. Konklusjonen i planarbeidet er at begge variantene er omtrent like lange, har samme trafikale effekter og marginale forskjeller i investeringskostnad. De prissatte konsekvensene er dermed like. Varianten i Søylandsdalen er i sum best på ikke-prissatte tema, og for samfunnsikkerhet er også linja i Søylandsdalen bedre.

Vår anbefaling er dermed ikke i konflikt med forsvarrets skytefelt.

Spesiell omtale av prosjektkostnaden for anbefalt korridor E39 (A1-R2):

Anbefalt korridor A1-R2 har en prosjektkostnad i utredningsarbeidet på 32.3 mrd. (2018-kr), ref. planbeskrivelsen kap. 2.18.3. Denne prosjektkostnad ligger til grunn for beregning av samfunnsnytte.

Gjennom regional kvalitetssikring i Statens vegvesen, rapport «Regionale kvalitetssikring av Anslag 28.10.2018», ble prosjektkostnaden (P50-verdi) korrigerert til 32.1 mrd. (2018-kr).

Etter høring, korrigerings og før oversendelse av planen til vedtaksmyndighet, har Statens vegvesen divisjon Utbygging gjennomført ny kvalitetssikring av prosjektkostnaden. Dette har ført til følgende justeringer av anbefalt korridor A1-R2:

• Regional kvalitetssikret kostnad fra 2018	kr.	32.061 mill
• Sideveg Fv.42 Lomeland – Eigestad utgår	kr.	- 259 mill
• Utarbeidelse av Reguleringsplan ca.0,8% av prosjektkostnad ...	kr.	+ 254 mill
• Prisstigning 2018-2020 på 4,85%	kr.	+1.554 mill
• <u>SUM prosjektkostnad korridor A1-R2 i 2020-kr</u>	kr.	<u>33.610 mill</u>

Sum gjelder ny E39 med vegbredde på 20 meter.

Spesiell omtale av økt standard fra 20 m til 23 m veibredde på E39, med konsekvens også for kostnad:

Hele utredningsarbeidet for ny E39 er gjennomført ut fra prosjektbestillingen med gjeldende vegstandard H8 og 20 meter totalbredde på motorvegen.

Ny håndbok N100 datert mai 2019, sier nå at Nasjonale hovedveier med ÅDT>12.000 kjt/døgn og hastighet 110 km/t, skal bygges som standard H3 med vegbredde 23 meter.

I Vegdirektoratets «Utredning av smal 4-felts veg og standarder på veger med ÅDT 6000 – 20000», fra oktober 2019, er det beregnet virkninger av forskjell mellom 20 m og 23 m vegbredde.

Økt vegbredde til 23 m, vil medføre større arealbeslag med større virkninger på ikke prissatte tema, og det må beregnes når detaljert linje utarbeides i reguleringsplanen. Totalt vegareal omfatter en vegbredde med kjørebane, grøfter, skjæringer og fyllinger, som ofte er over 50 meters brede der vegen ligger i terrenget. Økt kjørebanebredde fra 20 til 23 meter utgjør da ca. 5% økt arealbeslag der vegen går i dagen, begrenset virkning der vegen går på bro og ingen virkning der vegen går i tunnel. Konsekvensutredningen av kommunedelplanen tar høyde for at linja kan justeres innenfor korridoren, og dermed i stor grad tatt høyde for konsekvensene for ikke-prissatte virkninger selv også om bredden skulle øke noe.

Dersom vegen skal bygges med 23 m vegbredde, vil det medføre økte prosjektkostnader. Andre endringer av tekniske krav til H3 standarden har begrenset betydning for utforming av vegen innenfor utredet korridor.

Normalen sier at bruer med lengde < 500 m øker bredden kun fra 20 til 21,5 meter.

Utredningen fra oktober 2019 oppgir ca. 5 – 8 % økt investeringskostnad der vegen ligger i terrenget og bru. Tunneler blir ikke påvirket av dette, da begge vegbredder har T10,5 som tunnelprofil.

For anbefalt korridor A1-R2 vil breddeøkningen gi følgende økt totalkostnad vurdert til ca. 6,5% kostnads økning av strekninger med veg i dagen og på bru. Samlet gir det ca. 3,1% økt prosjektkostnad kalkulert i 2020-kr.

- Endret vegbredde 20-23 meter gi en økt prosjektkostnad (2020-kr) kr. 1.050mill

En økt vegbredde og en økt kostnad vil redusere nytten av prosjektet.

Statens vegvesen vil påpeke at det er uklart om hvilken standard (vegbredde) som vil bli benyttet når vegen skal bygges. Det er viktig å bygge en sikker veg med god fremkommelighet, som også bør vurderes opp mot standard på tilgrensede delstrekninger.

Over mange år har det vist at et 20 meters vegprofil for motorveger med ÅDT < 20.000 kjt/døgn er en god og sikker standard.

For deler av prosjektet er det viktig å avklare standard når nå Nye Veier AS er i gang med utarbeidelse av reguleringsplan for strekningen Bue – Ålgård.

Vi viser også til «Optimaliseringsnotat» med omtale av vegstandard, og hvor det er gode forslag til optimalisering av veglinja for å få redusert utbyggingskostnadene betydelig, selv innenfor akseptable konsekvenser for andre utredningstema.

Spesiell omtale av strekningen Lyngdal vest – Fedafjorden (OPS-strekningen over Kvinesheia):

Denne strekningen er ca. 10 km fra Vatlands-tunnelen (Lyngdal vest) til Birkeland (Fedafjorden), og ble åpnet for trafikk i 2006. Den driftes fram til 2031 som en OPS-kontrakt. Strekningen har en jevn og god standard som 2-3 felts veg skiltet med 80 km/t, og er den strekningen innenfor kommunedelplanen med lavest trafikkbelastning (ÅDT). Statens vegvesen anbefaler at det er denne strekningen som sist bør bygges ut til 4-felths veg mellom Kristiansand og Stavanger. Selv om denne strekningen vil ligge som avvik fra en helhetlig standard mellom Kristiansand og Stavanger, anbefales det at utbyggingen gjennomføres når sikkerhet eller fremkommelighet tilsier det.

Statens vegvesen anbefaler også, at det før vegen bygges ut, blir vurdert stor grad av gjenbruk på denne strekningen.

Ved å søke om fravik, kan muligens eksisterende veg bli liggende som østgående retning i en framtidig 4-felths veg med noe lavere hastighet enn ny vestgående retning.

Dette vil medføre lavere utbyggingskostnad og noe lavere hastighet, men det er ikke gitt at det medfører dårligere nytte.

Statens vegvesen mener Nye Veier bør vurdere gjenbruk av OPS-strekningen opp mot deres høringsinnspill om ny korridor over Fedafjorden mellom Røysgård og Lølandsvatnet.

Dersom ny E39 skal bygges etter anbefalt korridor, langs dagens E39 over Kvinesheia, bør gjenbruk av OPS-strekningen med redusert standard for ny E39 vurderes ved utarbeidelse av reguleringsplanen.

Statens vegvesen anbefaler at også strekningen over Kvinesheia gjennom hele Kvinesdal kommune også blir vedtatt iht. oversendt kommunedelplan. Det bør være ønskelig å ha en vedtatt trase for ny E39 på hele strekningen fra Kristiansand til Stavanger.

En vedtatt korridor for framtidig ny E39 langs dagens E39, påvirker eksisterende regulerte areal med formål forretning/industri på Opofta, men har ut over det begrensede konsekvenser for Kvinesdal kommune.

Dersom Nye Veier skulle ønske en annen avgrensning i øst fra Røyskåra til Lølandsvatn, bør det senere kunne fremmes et endringsforslag om dette, ref. brev fra Samferdselsdepartementet 3. august 2018.

Nye Veier sitt forslag til ny korridor medføre at deler av vedtatt kommunedelplan for E39 i Lyngdal må endres.

Spesiell omtale og vurdering av konflikt mellom korridorer for ny E39 og mineralressurser:

Mineralene som er i brede soner og store dyp, men helt opp i overflaten, består av vanadium, titan, fosfor og jern, og kan være drivverdige i store dagbrudd.

Det er konflikt mellom planens korridor R1 (variant V2a og V2b, kryss Årrestad nord, sideveg fra kryss til Fv42 i Gyadalen) og mineralressursene i Øygrei-området (Ualandsdalen området Tekse-Årrestad). Gjennom høringen fremkommer det at konflikten er større enn det konsekvensutredningen viser. I siste år har Norge Mining PLC gjennomført omfattende registreringer og målinger, som viser at mineralforekomstene er betydelig større i volum og utbredelse enn vist i tidligere kartmateriale.

Mineralressursene er i KU-arbeidet (ut fra metodikk) omtalt som en ikke-prissatt naturressurs av internasjonal verdi, og vurdert sammen med alle naturressurser bla. landbruksjord. Den store kroneverdien tilsier at ressursen burde fått en bredere omtale og med en spesiell vurdering som kombinasjon mellom ikke-prissatt og prissatt konsekvens.

Ut fra høringene til Direktorat for mineralforvaltning m/rapporter fra Norges Geologiske Undersøkelse (NGU) og fra høringen til Norge Mining PLC, fremkommer ressursene som av spesiell internasjonal verdi, og med en oppgitt «in-situ» verdi i 2012 på 233 mrd. NGU gir i sin uttalelse en beskrivelse av viktigheten av vanadium i magnetitt, titan i ilmenitt og fosfor i apatitt.

Det vises til at korridor R1 har store konflikter, mens konfliktene med korridor R2 er små.

Statens vegvesen vurderer denne mineralressursen til å være så spesiell at ny E39 i minst mulig grad må redusere muligheten for å utvinne disse mineralene i fremtiden.

Statens vegvesen har sett på alternative muligheter for å redusere konflikten med mineralressursene. For R1 m/variant V2b er det mulig å justere korridoren på en strekning av ca. 5 km ved Årrestad, flytte Årrestad krysset og ikke bygge sideveg fra krysset til Fv42. Videre vestover er traseen noe justert, men da kun i tunnel gjennom Oksafjell fram mot Ørdsalsvatnet. Denne justeringen gjør korridor R1 ca. 500 meter lenger.

For at R1 ikke skal komme i konflikt med mineraler og tilhørende sikkerhetssoner, må vegen flyttes så langt mot syd-vest at den kommer utenfor både forslag til korridor i kommunedelplan og planprogrammets korridor. Dette krever oppstart av ny planprosess. I forhold til planvedtak betyr det at korridoren ca.22 km fra Årrestad til Bue, gjennom hele Eigersund kommune og Bjerkreim kommune, ikke kan bestemmes før planjusteringen ved Årrestad er avklart.

Statens vegvesen oppfatter alle høringsuttalelser knyttet til mineralressursene til at R2 kan aksepteres uten endringer.

Optimaliseringsnotat:

Gjennom planprosessen i et godt samarbeid med Nye Veier, internt i Statens vegvesen, i eksterne samarbeidsgrupper, fra åpne høringsmøter og fra innkomne høringsuttalelser, fremkommer det mange forslag til justering og forbedring av prosjektet. Forslagene er vurdert men ikke bearbeidet ytterligere.

Målet er å redusere konsekvensene av tiltaket, redusere kostnadene med prosjektet og/eller oppnå bedre nytte.

Vi anser ikke disse forslagene til å ha betydning for korridorvalget.

Forslagene er av så stor interesse at de bør gjøres kjent for det videre arbeidet med regulering.

Statens vegvesen har utarbeidet et «Optimaliseringsnotat», som gir innspill til videre reguleringsplanprosess. Notatet er ikke et formeldt plandokument, men følger til orientering ved oversendelsen av statlig kommunedelplan til sluttbehandling.

Endring av plandokument fra høring til sluttbehandling:

Planbeskrivelse, Versjon 02 rev.10.05.2020:

- Dokument merket «Til sluttbehandling».
- Dato endret til 10.05.2020.
- Dokument endret fra versjon 01 til versjon 02.
- Forord supplert med henvisning til endringer i plandokumentene etter høring, dette Notat.
- Kap. Sammendrag og anbefaling, anbefaling endret.
- Kap.8 Oppsummering og anbefaling, anbefaling endret med forklaring.
- Vedlegg. Plandokument supplert med «Oppsummering av høringsuttalelsene».
- All annen tekst i dokumentet er som utlagt på høring.

Bestemmelser og retningslinjer, Versjon 02 rev.10.05.2020:

- Den statlige kommunedelplanen er supplert med en rekke nye planbestemmelser og retningslinjer, se dokumentet.
Noen høringer oppfatter KU-arbeidet på enkelttema til å være for lite utredet eller for lite styrende til å sikre verdier videre i regulering og bygging. Det er derfor lagt inn i kommunedelplanen flere planbestemmelser og retningslinjer for å få beskrevet omfang, konsekvens og evt. kompensierende tiltak i reguleringsplan. Bestemmelsene er i forståelse med Nye Veier og delvis hentet fra Nye Veier sin kommunedelplan for E18 Dørdal – Grimstad.
Minner her om at det først er når vegen blir endelig plassert innenfor korridoren i arbeidet med reguleringsplanen, at kompensierende tiltak kan beskrives og virkningene beskrives i detalj.

Plankart for korridor A1, 10.12.2018:

- Ingen endring av plankart.

Plankart for korridor A2, 10.12.2018:

- Ingen endring av plankart.

Plankart for korridor R1, rev.10.05.2020:

- Sideveg fra kryss Årrestad syd til Fv.42 i Gyadalen mot Sirdal, er tatt ut av planen. Denne sidevegen er uavhengig av E39 planen, var ikke del av rekkefølgebestemmelse i planen, og er i stor konflikt med mineralforekomstene i området.
- Linjesymbol for veg, bru, tunnel og kryss på en ca.4 km lang strekning forbi Vikeså (Holmen – tunnel i Svartaknuten) er justert innenfor korridoren. Kryss og sideveg til

kryss er tatt ut fra planen ved Holmen og flyttet ca. 2 km mot vest til Svelaodden. Dette som en vurdert forbedring av planen etter innspill fra høringen.

- Sideveg Eigestad – Lomeland fra E39 til Fv.44 ned mot Egersund, er tatt ut av planen. Denne har positiv samfunnsnytte, men er uavhengig av E39 planen, og var ikke del av rekkefølgebestemmelsen i planen. På tilnærmet samme strekning ligger det en vedtatt plan, Westlink, som opprettholdes.

Plankart for korridor R2, rev.10.05.2020:

- Sideveg Eigestad – Lomeland, tilsvarende som beskrevet for R1.

Plankart for korridor R3, rev.10.05.2020:

- Sideveg Eigestad – Lomeland, tilsvarende som beskrevet for R1.

Variantrapporter V1, V2, V3 og V4, 10.12.2018:

- ingen dokument endret

Merknadsoppsummering, 10.05.2020:

- Nytt dokument som oppsummerer alle innkomne uttalelser gitt i høring av planen. I alt 110 uttalelser, hvorav 15 offentlige instanser, 9 kommuner, 33 Interesseorganisasjoner og næringsliv og 53 grunneiere og privatpersoner.
- Høringsfrist var 15.10.2019 – 10.01.2020, med gitt utsatt frist for enkelte. Flekkefjord kommune og Agder Fylkeskommune har etter valg høsten 2019 behandlet sine høringsuttalelser på nytt, hvor deres nye høringsuttalelse ligger til grunn for oppsummeringen.

Vedlegg til planen:

- Ingen av disse dokumentene er endret etter høring

Andre grunnlagsdokument:

- ingen av disse dokumentene er endret etter høring

Til orientering:

- Nytt dokument «Optimaliseringsnotat», 10.05.2020

Statens vegvesens anbefaling til vedtaksmyndighet:

Statens vegvesen la planen ut på høring med anbefaling av Korridor A1-R1, men ønsket å få belyst gjennom høringen om de lokale virkningene for Egersundsområdet kan forsvare at R2 rangeres foran R1.

Spesielt konflikten mellom korridor R1 og mineralressursene i Øygrei-området (Ualandsdalen området Tekse-Årrestad) er større enn det konsekvensutredningen viser. Se tidligere omtale i dette dokument. Statens vegvesen vurderer denne ressursen, i følge Norges Geologiske Undersøkelse (NGU), til å være av så stor nasjonal og internasjonal verdi at den påvirker vår anbefaling av korridorvalg. Direktorat for Mineralforvaltning (DMF) viser til rapporter fra NGU og anbefaler at korridor R2 velges. Norge Mining PLC har også preferanse for R2. For å redusere konflikten med mineralressursene må korridor R1 justeres mot vest og blir ca. 500 meter lenger, og R2 blir da redusert til 2,6 km lenger enn R1.

Korridor R2 har større nærhet og bedre kryssplassering i forhold til det største bo- og arbeidsmarkedet i Eigersundsregionen (Eigersund og Sokndal kommuner har til sammen ca. 18000 innbyggere).

Næringsforeningen i Stavanger-regionen mener R2 vil ha høyere samfunnsøkonomisk lønnsomhet både i et lokalt og regionalt perspektiv, og hevder at de samfunnsøkonomiske beregningene (effekt og andre samfunnsmessige virkninger) ikke er tilstrekkelig utfyllende. Rogaland fylkeskommune skriver at de vurderer R2 til å ha positiv effekt på verdiskapningen i Eigersund og Sokndal.

R2 har en større nærhet til nasjonal havn i Egersund.

Samtidig vil R2 gi noe bedre avlastning av trafikk på fv.44 og fv.4296 (tidligere fv.51) på strekningen fra Tengs til Bjerkreim.

R2 avviker fra R1 på strekningen Årrestad – Bue. Innspill og vurderinger viser at det er større muligheter til optimalisering og innsparing av investeringskostnader langs R2 enn langs R1 på denne delstrekningen. R2 mellom Årrestad og Bue har ca. 0,4 mrd. større potensiale for reduserte kostnader ved optimalisering av vegen innenfor korridoren.

Etter justering av R1 og optimalisering av R2 anslår Statens vegvesen at forskjellen i netto nytte mellom korridor R1 og R2 blir redusert fra 1,6 mrd. til under 1 mrd.

Anbefalt korridor A1-R2 reduserer kjørelengden med 21,5 km (fra 116,6 km til 95,1 km).

Anbefalt korridor A1-R2 reduserer kjøretiden med 45 min (fra 101 min til 56 min).

Valgt standard for ny E39 gir en trafikksikker veg med god fremkommelighet, og det forventes ingen driftsstans som følge av vanskelig vintervedlikehold.

Innenfor korridorene er det arealmessig mulig å regulere for en kurvatur med en hastighet for 120 km/t dersom det skulle bli vedtatt senere.

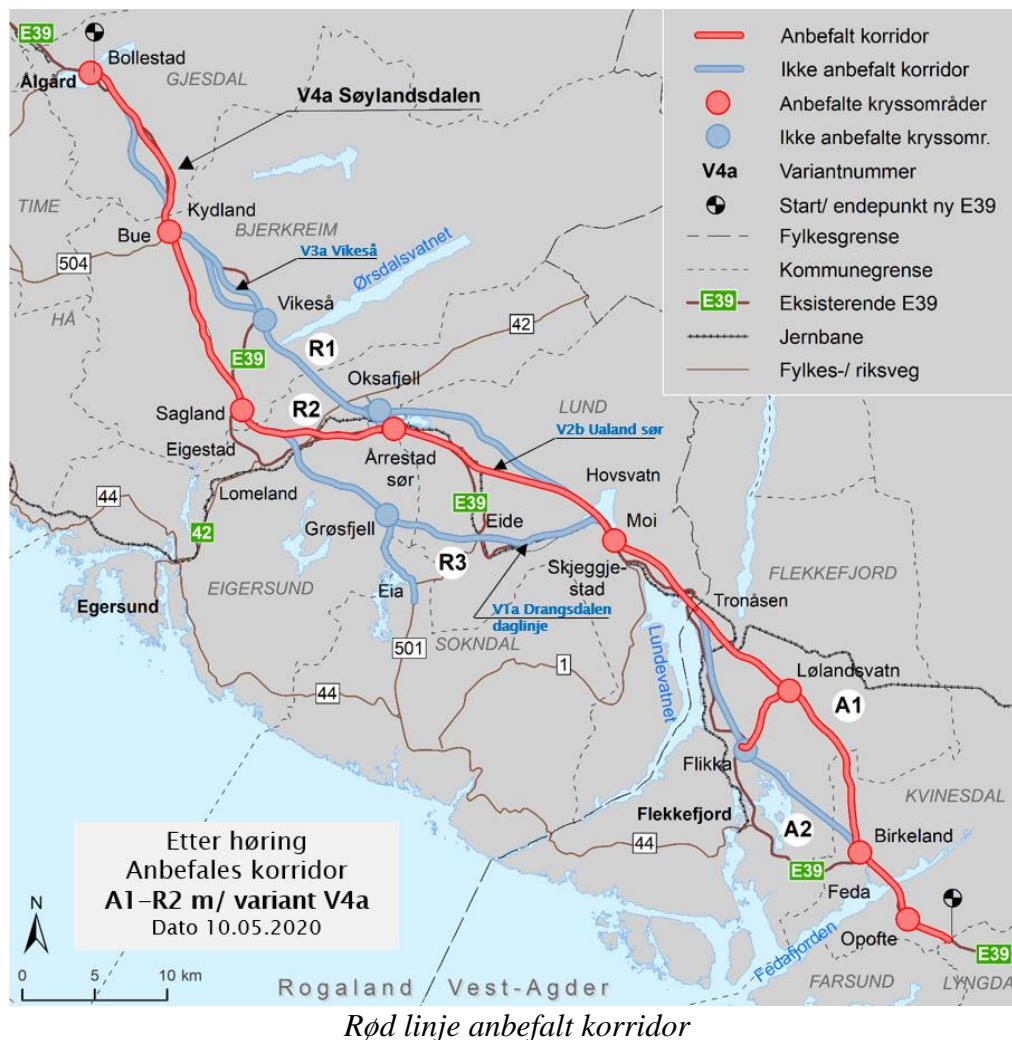
Ved endret anbefaling og valg av korridor R2 i Rogaland, er ikke-prissatte konsekvenser vurdert til å være litt dårligere enn for korridor R1, vurdert uten avbøtende tiltak.

Ved bygging og drift/vedlikehold er det beregnet noe mindre CO₂-utslipp for korridor R2 enn for korridor R1. Korridor R2 er noe lenger enn korridor R1 og dermed blir utslipp fra transport noe større for korridor R2. Samlet er det beregnet 122 tusen tonn CO₂-ekvivalenter pr år for korridor R2, mot tilsvarende tall 116 for korridor R1.

Anbefalt korridor oppfyller målene.

Med utgangspunkt i høringsuttalelser og nye vurderinger endrer Statens vegvesen sin anbefaling:

Korridor A1 - R2 m/ V4a, anbefales vedtatt i hele planens lengde fra Lyngdal vest til Ålgård.



Korridor A1 - R1 m/ V2b, V3a og V4a, Kan aksepteres.

Forskjellen mellom R1 og R2 er samlet sett liten, og med tilsvarende liten forskjell mellom formuleringene «R2 anbefales» og «R1 kan aksepteres».

Dersom korridoren A1-R1 ønskes vedtatt, foreslår Statens vegvesen følgende prosess:

1. R1 m/V4a blir vedtatt på strekningen Bue – Ålgård (13 km gjennom hele Gjesdal kommune), for at Nye Veier AS skal kunne videreføre oppstartet arbeid med regulering.
2. Det meldes oppstart på ny kommunedelplan for justert korridor av R1 på ca. 5 km lang strekning ved Årrestad, for å redusere konflikt med mineralressursene.
3. Det meldes oppstart på ny kommunedelplan for ny korridor på strekningen Røysgård – Lølandsvatnet, iht. høringsinnspill fra Nye Veier AS.
4. Etter avklaring av pkt.2 og pkt.3 blir planen for E39 vedtatt på resten av strekningen fra Lyngdal vest til Bue.

Korridor R3 frarådes, med begrunnelse i utfordringene i Drangsdalen, begrenset nytte for Soknedal, ønske om ikke å åpne opp uberørte naturområder på ca. 15 km mellom Eide og Helleland. Korridoren har også konflikt med mineralressursene i den sørlige delen av forekomsten.

Variantene V1a og V1b frarådes, de tilhører korridor R3.

Variant V2a frarådes, den går nord for Teksevatnet og har stor konflikt med mineralressursene i området. Om R1 skulle bli vedtatt er V2b en bedre løsning.

Variant V3b frarådes, om R1 skulle bli vedtatt er variant V3a en bedre løsning.

Variant V4b frarådes, den går gjennom Jolifjell skytefelt og variant V4a er bedre løsning.

Vedlegg:

Alle planer og vedlegg overlevert som pdf-filer.