



Statens vegvesen

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET

Postboks 8010 DEP

0030 OSLO

Behandlende enhet:
Vegdirektoratet

Saksbehandler/telefon:
Gyda Grendstad / 95272428

Vår referanse:
20/308-124

Deres referanse:

Vår dato:
18.06.2020

Statlig kommunedelplan for E39 Lyngdal vest – Ålgård Statens vegvesens anbefaling

Statens vegvesen oversender med dette forslag til statlig kommunedelplan (SKDP) for E39 Lyngdal vest – Ålgård til Samferdselsdepartementet som grunnlag for oversending til Kommunal- og moderniseringsdepartement for vedtak.

Overordnede føringer for planleggingen

Etter konseptvalgutredning for E39 Søgne – Ålgård besluttet regjeringen 13.03.2013 at midtrekkverkskonseptet skulle legges til grunn. Ved Samferdselsdepartementets bestilling av videre planlegging for utbygging av E39 Søgne – Ålgård, i brev datert 16.06.2014, bestilles en plan for firefelts vei som langsiktig løsning, og er besluttet at firefelts veger skal planlegges for 110 km/t.

- Samferdselsdepartementet bestilte deretter utredning av «Jærlinja», 12.02.2015, og denne linja ble tatt inn i forberedelsen av kommunedelplanen.
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet vedtok at planen skulle være en statlig plan iht. plan- og bygningsloven §6.4 i brev datert 26.05.2016.
- Statens vegvesen arbeidet deretter med trasevalg og anbefalte ut fra en silingsrapport korridorer for videre utredning, 07.02.2017. Det ble også laget en utredning som en del av det faglige grunnlaget for planprogram om sammenlikning av 4-feltsveg (H8-standard) og 2/3-feltsveg (H5-standard), 07.02.2017 som resulterte i at planen fortsatt skulle baseres på firefeltsveg og 110 km/t.
- Planprogram, med Jærlinja, ligger på høring i perioden 27.02.2017–28.04.2017 og med en ny indre korridor Moi-Bue på høring i perioden 25.10.2017–06.12.2017.

Postadresse
Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Brynsengfare 6A
0667 OSLO

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Postboks 702
9815 Vadsø

Planprogrammet fastsettes etter vedtak i Kommunal- og moderniseringsdepartementet uten Jærinja 28.08.2018.

- Planforslaget utarbeides deretter, og dette var på høring 15.10.2019 – 10.01.2020. Det vises til figur 1 for hvilke traseer som var på høring.

Det kom inn 110 høringsuttalelser, og det vises til egen rapport der disse er oppsummert og vedlagt i sin helhet.

Mål for prosjektet:

Prosjektet skal bidra til mål for transportpolitikk i NTP 2018–2029 om et transportsystem som er sikkert og fremmer verdiskapning nasjonalt og regionalt.



Figur 1: Traseer som var på høring. Rød linje er anbefalt korridor

Planbeskrivelse

Det er utredet to korridorer i Agder, tre korridorer i Rogaland og fire variantområder. Berørte kommuner er Kvinesdal, Flekkefjord, Lund, Sokndal, Eigersund, Bjerkreim og Gjesdal. Det er gjennomført konsekvensutredning med samfunnsøkonomisk analyse der både

prissatte konsekvenser og ikke-prissatte konsekvenser inngår. I tillegg er det vurdert samfunnsikkerhet og andre samfunnsmessige virkninger.

Tabell 4-2: Prissatt samfunnsøkonomisk nytte av alternativ på E39 Lyngdal-Ålgård. Nåverdi i mrd. kr. Sammenligningsår 2030. Prisnivå 2018.

Korridorer i Rogaland i kombinasjon med korridorer i Agder	Korridor R1 Tronåsen – Ualand – Vikeså - Bollestad		Korridor R2 Tronåsen – Årrestad – Sagland - Bollestad		Korridor R3 Tronåsen – Drangs- dalen – Sagland – Bollestad	
	A1	A2	A1	A2	A1	A2
Nytte for trafikanter og transportbrukere	30,2	30,9	28,2	28,9	27,5	28,2
Nytte for operatører	1,4	1,4	1,3	1,3	1,3	1,3
Nytte for det offentlige	-29,4	-33,5	-28,7	-32,7	-28,2	-32,2
Nytte for samfunnet for øvrig	-6,9	-7,5	-6,8	-7,5	-6,6	-7,3
Tilleggsberegninger	1,0	1,2	0,7	0,9	0,7	0,9
Netto nytte	-3,7	-7,5	-5,3	-9,1	-5,4	-9,2
Netto nytte per budsjettkrone (NNB)	-0,13	-0,22	-0,18	-0,28	-0,19	-0,29

Tabell 4-16. Oppsummering av samfunnsøkonomiske konsekvenser for korridorer i Agder.

	Korridor A1 Lyngdal vest – Tronåsen via Lølandsvatn	Korridor A2 Lyngdal vest – Tronåsen via Flikka
Prissatte konsekvenser		
Netto nytte, i mrd. kr		
- Med R1 via Ualand og Vikeså	-3,7	-7,5
- Med R2 via Årrestad og Sagland	-5,3	-9,1
- Med R3 via Drangsdalen og Sagland	-5,4	-9,2
Rangering prissatte konsekvenser	1	2
Ikke prissatte konsekvenser		
- Landskap	--	--
- Nærmiljø og friluftsliv	--	- / --
- Kulturmiljø*	-- / ---	- / --
- Naturmangfold	--	- / --
- Naturresurser	- / --	-
Rangering ikke prissatte konsekvenser	2	1
Samfunnsøkonomisk analyse samlet rangering	1	2

*) uten kompensierende tiltak for postvegen

Tabell 4-17. Oppsummering av samfunnsøkonomiske 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
Prissatte konsekvenser			
Netto nytte, i mrd. kr			
- Med A1 via Lølandsvatn	-3,7	-5,3	-5,4
- Med A2 via Flikka	-7,5	-9,1	-9,2
Rangering prissatte konsekvv.	1	2	3
Ikke prissatte konsekvenser			
- Landskap	-/-	--	--
- Nærmiljø og friluftsliv	-	-/-	--
- Kulturmiljø	--	--/---	---
- Naturmangfold	-/-	--	--/---
- Naturressurser	--/---	--/---	--
Rangering ikke prissatte konsekvv.	1	2	3
Samfunnsøkonomisk analyse samlet rangering	1	2	3

Hovedresultat 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).

Hovedpunktene i høringsuttalelsene er gode og konstruktive forslag til planen. Flere merknader er grunnlag for endringer i forslag til kommunedelplan til vedtak, og andre blir brakt videre til neste planfase med regulering. Som følge av høringsuttalelsene er det gjort mindre endringer på plankartet, endringer i bestemmelser og retningslinjer, samt korrigeringer i planbeskrivelsen. Se også i vedlagte notat som utdyper mer der høringsuttalelser har ført til endret anbefaling for valg av korridor.

Anbefaling:

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

Statens vegvesen mener at Korridor A1–R1 m/V2b, V3a, V4a kan aksepteres.

Andre korridorer og varianter frarådes.

Begrunnelse for anbefaling:

Anbefalt korridor A1–R2 har litt lavere kostnad, er 3.1 km lenger og har 1,6 mrd. kr dårligere samfunnsnytte enn korteste korridor A1–R1.

Høringsuttalelsene har avgjørende betydning for anbefalingen av korridor A1–R2, spesielt innkomne uttalelser knyttet til etterfølgende forhold:

- 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 ved videre planlegging.
- Etter justering og optimalisering forventes forskjellen mellom korridorene og bli mindre mht lengde og trafikantnytte.

Anbefalt korridor med variant V4a berører ikke forsvarets skytefelt Jolifjell. Den anbefalte korridoren ligger ca. 580 meter fra avgrensingen til skytefeltet, mens dagens E39 ligger ca 300 meter. Før utleggelse av planen på høring viser variantrapport nr.4 at korridor i Søylandsdalen (V4a) nærmere dagens E39 var vurdert som bedre enn korridoren som var i konflikt med skytefeltet (V4b).

Korridor R1 har store konflikter for mineralforekomstene ved Øygrei-området, mens konfliktene med korridor R2 er små. Gjennom høringen fremkommer det at konfliktgraden er større enn det konsekvensutredningen viser. Mineralressursene er i KU-arbeidet omtalt som en ikke-prissatt naturressurs, ut fra metodikken i Statens vegvesens håndbok V712 Konsekvensanalyser. Den store kroneverdien, med en oppgitt «in-situ» verdi i 2012 på 233 mrd. kr, tilsier at ressursen burde fått en bredere omtale og en større konsekvensgrad. Direktoratet for mineralforvaltning omtaler ressursene i sin høringsuttalelse som mineralforekomster av internasjonal verdi. 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. R1 må justeres/flyttes over en strekning på ca 5 km for å gå klar mineralressursene ved Øygrei/Årrestad. Statens vegvesen oppfatter alle høringsuttalelser knyttet til mineralressursene til at R2 kan aksepteres uten endringer.

Tilførselsveier fra ny E39 til eksisterende veinett er tatt med i planen der vi anser det som nødvendig for å få utnyttet riksveiiinvesteringen. I rekkefølgekrav i planbestemmelsene står det at tilførselsveiene skal ferdigstilles samtidig med åpning av veianlegget på den aktuelle strekningen. Etter høringen av planforslaget er sideveien fra eksisterende E39 til fv.42 Gyadalen, og sidevei Eigestad–Lomeland fra eksisterende E39 til fv.44 mot Egersund tatt ut av planen. Ingen av disse sideveiene var bundet i planen med rekkefølgekrav. Alle kryss for anbefalt korridor har korte tilførselsveier til eksisterende E39, bortsett fra kryss Lølandsvatn for korridor A1. Disse tilførselsveiene er viktige, og det er en forutsetning at de bygges samtidig med ny E39, og de er derfor bundet opp i rekkefølgekrava i planbestemmelsene.

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. Dette er oppsummert i et notat (optimaliseringsnotat) som vedlegges planen. Seks forslag til justering er innenfor planenes korridor, og to forslag til justering er utenfor planens korridor.

Statens vegvesen har etter avtale med Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet lagt alle relevante dokumenter og rapporter over i sharepoint for departementenes gjennomgang og behandling av saken sammen med dette brevet og vedlagte notat.

Videre regulering og bygging gjennomføres av Nye Veier AS.

Med hilsen
Økonomiseksjonen

Rita Kvivesen
Avdelingsdirektør

Gyda Grendstad

Vedlegg:

Notat 10.mai 2020 Statlig kommunedelplan Lyngdal vest Ålgård til sluttbehandling (MIME 2020/308 - 111) som også lister opp alle vedlegg til planen som ligger i Sharepoint.

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi
KOMMUNAL- OG MODERNISERINGSDEPARTEMENTET, Postboks 8112 DEP, 0032 OSLO