



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Statens vegvesen  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Deres ref

Vår ref

Dato

20/2818-36

8. juli 2021

## **Supplerende tildelingsbrev nr 12 til Statens vegvesen for 2021 - Utredning av tilknytningsvei til Egersund**

Samferdselsdepartementet viser til tildelingsbrev for 2021 av 23. desember 2020 til Statens vegvesen. I dette supplerende tildelingsbrevet tar departementet opp spørsmål om utbygging av tilknytningsvei til Egersund i samband med vedlagte vedtak fra Kommunal- og moderniseringsdepartementets av 25. juni 2021 av statlig kommunedelplan for E39 Lyngdal Vest – Sandnes med vedlegg.

Som det fremgår av Kommunal- og moderniseringsdepartementets vedtak, omfattes ikke tilknytningsveier som ikke er nødvendige for å ta i bruk ny E39 av rekkefølgebestemmelsene i kommunedelplanen, herunder tilknytningsvei til Egersund. Som det imidlertid også fremgår, er det besluttet at Statens vegvesen skal gjennomføre en utredning av tilknytningsvei mot Egersund, hvor både innkorting av rv. 42 på strekningen Lomeland og Eigestad og Westlink inngår.

Postadresse  
Postboks 8010 Dep  
0030 Oslo  
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse  
Akersg. 59  
www.sd.dep.no

Telefon\*  
22 24 90 90  
Org.nr.  
972 417 904

Avdeling  
Veg-, by- og  
trafikksikkerhetsavdelingen

Saksbehandler  
Jan Reidar  
Onshus  
22 24 83 31

Samferdselsdepartementet ber om at Statens vegvesen i tråd med dette gjennomfører en slik utredning. Departementet presiserer samtidig at det ikke er tatt beslutning om den nye tilknytningsveien skal prioriteres for utbygging.

Med hilsen

Hans Einar Nerhus (e.f.)  
avdelingsdirektør

Jan Reidar Onshus  
seniorrådgiver

*Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer*

Vedlegg

Kopi  
Kommunal- og moderniseringsdepartementet  
Nye Veier AS  
Riksrevisjonen

# Bestemmelser og retningslinjer til kommunedelplan for ny E39 Lyngdal vest – Sandnes (Lyngdal vest – Ålgård)

Statlig plan, planID: 201801

Forslagsstiller: Statens vegvesen

10.05.20/revidert 25.06.21

## 1. Formål

Kommunedelplanen skal avklare trase for ny E39 med tilhørende anlegg mellom Lyngdal vest og Ålgård. Bestemmelsene og retningslinjene gjelder for strekningen vedtatt av Kommunal- og moderniseringsdepartementet 25.06.2021.

## 2. Generelle bestemmelser

### 2.1. Krav om reguleringsplan plan- og bygningsloven (Pbl. § 11-9 nr. 1)

2.1.1. Innenfor planområdet skal det utarbeides ny reguleringsplan for alle tiltak etter pbl. § 1-6. Reguleringsplankravet gjelder også for alle tiltak innenfor sikringssonen til vegtunnelene. Sikringssonen har en utstrekning på 40 m til hver side målt fra veglinja i tunnelvegplanet og 30 meter over og under tunnelvegplanet. Reguleringsplankravet for alle tiltak etter pbl. § 1-6 opphører når ny reguleringsplan for veganlegget er vedtatt.

2.1.2. Reguleringsplan skal vise arealformål for bygging av veganlegg inkludert kryss, konstruksjoner, tilførselsveger, gang- og sykkelveger, kontrollplass, øvrige vegrelaterte servicefunksjoner som rasteplasser, kollektivtiltak og døgnhvileplasser for tungtransport, samt areal til anleggsgjennomføring, riggområder og massedeponi mv.

2.1.3. Veganleggets nøyaktige plassering og utstrekning skal fastlegges i reguleringsplan.

2.1.4. Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442 skal legges til grunn for arbeidet med reguleringsplanen.

### 2.2. Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (Pbl § 11-9 nr. 3)

Ny hovedveg skal planlegges som firefelts veg med fysisk midtdeler mellom kjøreretningene. Nye veger skal planlegges i samsvar med den vegstandard som gjelder på det tidspunkt reguleringsplanen vedtas.

Det skal være tillatt å drifte og vedlikeholde jernbanen i en sone på 30 meter fra eksisterende spor, uten at det stilles krav om reguleringsplan for tiltaket etter punkt 2.1.

### 2.3. Rekkefølgekrav (Pbl. § 11-9, nr. 4)

Areal for kollektivtiltak inklusivt parkeringsareal, rasteplasser, døgnhvileplasser for tungtransport, kontrollplass samt de kryss som er vist på plankartet, og nødvendige tilførselsveger fra/til nye E39 og gang-sykkelveger som må etableres eller justeres som følge av ny E39, skal ferdigstilles samtidig med åpning av veganlegget på den aktuelle strekningen.

#### 2.4. Krav om byggegrense (Pbl. § 11-9 nr. 5)

Det gjelder en byggegrense på 100 m fra vist linje for ny E39 inntil reguleringsplan for vegtiltaket er vedtatt.

#### 2.5. Miljøkvalitet og natur (Pbl § 11-9 nr. 6)

Når fiskeførende vassdrag legges i kulvert, skal de utformes slik at fiskevandring og gyting opprettholdes. Ved kryssing av gytebekker skal det være naturlig substrat i bunnen av bekken.

#### 2.6. Forhold som skal avklares og belyses i reguleringsarbeidet (Pbl § 11-9 nr. 8)

2.6.1. Ved inngrep skal matjord tas vare på slik at den kan disponeres til jordbruksformål. Hvordan matjord skal håndteres og tilbakeføring til landbruk på en hensiktsmessig måte skal avklares i reguleringsplanarbeidet for den aktuelle strekningen.

2.6.2. Det skal utarbeides et klimabudsjett for reguleringsplanen, i henhold til Statens vegvesens gjeldende rutiner (VegLCA) eller tilsvarende verktøy.

2.6.3. Ved utarbeidelse av reguleringsplan skal det utarbeides en massedisponeringsplan for veganlegget på den aktuelle strekningen.

### **3. Bestemmelser til hensynssoner**

#### 3.1 Båndleggingssoner (Pbl § 11-8, 3. ledd d)

3.1.1 Sone merket H710 er båndlagt i påvente av reguleringsplan for nytt veganlegg.

3.1.2 For areal etter pbl § 11-7 nr. 1,3,4,5 og 6 og hensynssoner etter pbl §11-8 a-c gjelder bestemmelsene i kommuneplanene for Lyngdal 2014-2025, Kvinesdal 2015-2027, Flekkefjord, Lund 2014-2025, Sokndal 2011-2022, Eigersund 2011-2022, Bjerkreim 2014-2026 og Gjesdal 2015-2027.

### **4. Retningslinjer - hensynssoner**

#### 4.1. Soner for særskilt angitt hensyn (Pbl § 11-8, 3. ledd c)

Dersom reguleringsplanarbeidet vurderer tiltak innenfor disse sonene skal virkninger for det tema eller de kombinasjoner av tema som sonen angir, dokumenteres som del av reguleringsplanarbeidet.

Tema for angitt hensynssoner er markert i kartet som følger:

| Kode   | Tema  |
|--------|---|
| H510_1 | Naturressurser                                  |
| H510_2 | Naturressurser og landskapsbilde                |
| H510_3 | Naturressurser, landskapsbilde og naturmangfold |
| H530_1 | Nærmiljø/friluftsliv                            |
| H530_2 | Nærmiljø/friluftsliv og landskapsbilde          |

|        |   |
|--------|---|
| H530_3 | Nærmiljø/friluftsliv, landskapsbilde og naturmangfold |
| H550_1 | Landskapsbilde  |
| H560_1 | Naturmangfold   |
| H560_2 | Naturmangfold og landskapsbilde                       |
| H560_3 | Naturmangfold og naturressurser                       |
| H570_1 | Kulturmiljø   |
| H570_2 | Kulturmiljø og landskapsbilde                         |
| H570_3 | Kulturmiljø, nærmiljø/friluftsliv og landskapsbilde   |
| H570_4 | Kulturmiljø, landskapsbilde og naturmangfold          |

## **6. Generelle retningslinjer**

### 5.0 Generelt

Ved utarbeidelse av reguleringsplaner skal det utredes og vurderes tiltak for å unngå og begrense vesentlige virkninger for miljø. Kompenserende tiltak skal vurderes i henhold til lovverk.

### 5.1. Landskapstilpasning

Ved utarbeidelse av reguleringsplan skal det legges stor vekt på god landskapstilpasning av tiltaket, og ivaretagelse av kulturhistoriske interesser. Estetisk veileder for Nye Veier, datert 15.02.2018 skal legges til grunn ved utarbeidelse av reguleringsplan.

### 5.2. Vilt

Det skal bygges tilstrekkelig med planfrie faunapassasjer til at ny E39 Lyngdal vest-Ålgård ikke blir en betydelig barriere for vilttrekk. Oppdatert kunnskap skal legges til grunn for plassering og utforming av faunapassasjer og tilliggende terreng for å sikre deres funksjon.

### 5.3. Jordvern

Jordvernet og landbruksinteresser skal ha høy prioritet i detaljplanleggingen, og det skal legges vekt på avbøtende og kompenserende tiltak som kan redusere ulempene og skadevirkningene for jordbruket. Ved utarbeidelse av reguleringsplan skal det tilstrebes å unngå omdisponering av dyrka mark.

### 5.4 Naturbasert overvannshåndtering

Det skal legges til rette for naturbasert overvannshåndtering.

### 5.5 Myr

Ved utarbeidelse av reguleringsplan skal det tilstrebes å unngå nedbygging av myr. Ved forslag om nedbygging av myr og våtmark skal klimagassutslipp beregnes.

### 5.6 Friluftsliv

Ved utarbeidelse av reguleringsplan skal det tilstrebes løsninger som minimaliserer inngrep og gir god ivaretagelse av friluftsliv-, bo- og nærmiljøkvalitetene.

### 5.7 Vassdrag

5.7.1. Ved utarbeidelse av reguleringsplan skal det tilstrebes å opprettholde alle bekker og elveløp langs og på tvers av veitraseen.

5.7.2. Bruløsninger og kulverter med naturlig bunn bør benyttes framfor rørkulverter.

5.7.3 Veianlegget skal i minst mulig grad påvirke vannstrømmen ved 200-års flom med klimapåslag negativt.

5.7.4. Vassdragstiltak skal plasseres og utformes på en slik måte at allmenne interesser knyttet til vassdragene i minst mulig grad blir påvirket.

5.7.5. Vurdering etter vannressursloven kan gjøre det nødvendig å avvike fra de tekniske løsningene som ligger til grunn for eksempellinje og kostnadsanslag.

5.7.6. For tiltak i vernede vassdrag skal hensynet til verneverdiene tillegges stor vekt ved detaljregulering, herunder plassering av tiltaket og tekniske løsninger for kryssing og nærføring av vassdrag. Konsekvenser for verneverdiene må utredes grundig slik at NVE så tidlig som mulig kan ta stilling til konsekvenser for vassdragsvernet og hvordan tillatelse og vilkår etter vannressursloven skal samordnes med reguleringsplanen.

5.7.8. Videre detaljregulering bør legge til grunn at deponering av overskuddsmasser i vassdrag i størst mulig grad unngås.

## 5.8 Vannkvalitet

I arbeidet med reguleringsplaner skal det gjøres vurderinger etter vannforskriften § 12. Det skal tilstrebes at økologisk tilstand i vannforekomster som ligger i influensområdet til ny E39 ikke skal forringes til en dårligere tilstandsklasse som følge av bygging og drift av veianlegget.

## 5.9 Kontrollstasjon

I reguleringsplanfasen må det vurderes om det skal settes av areal til kontrollstasjon på strekningen, i samråd med Statens vegvesen.



# DET KONGELIGE KOMMUNAL- OG MODERNISERINGSDEPARTEMENT

*Kommunal- og moderniseringsministeren*

Samferdselsdepartementet  
Postboks 8010 Dep  
0030 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

16/904-54

25. juni 2021

## **Vedtak av statlig kommunedelplan for E39 Lyngdal Vest - Sandnes**

**Kommunal- og moderniseringsdepartementet vedtar kommunedelplan for E39 Lyngdal Vest - Sandnes med korridoren A1-R1 og variantene V2b, V3a og V4a. Vedtaket gjelder strekningen fra kommunegrensen mellom Kvinesdal og Flekkefjord til Ålgård. Planen vedtas i samsvar med planforslag utarbeidet av Statens vegvesen, med supplerende retningslinjer for å vareta hensyn til miljø-, vassdrags- og landbruksinteresser i det videre reguleringsarbeidet. For en strekning på ca. 5 km i Øygrei-området vil korridoren bli justert for å unngå konflikt med viktige mineralressurser. Fra Røyskår i Lyngdal gjennom Kvinesdal vil det bli utarbeidet ny kommunedelplan.**

Kommunal- og moderniseringsdepartementet viser til Samferdselsdepartementets brev av 24. september 2020, vedlagt forslag til statlig kommunedelplan for E39 Lyngdal Vest - Sandnes. Planforslaget er utarbeidet av Statens vegvesen, og ble sendt fra Statens vegvesen Vegdirektoratet til Samferdselsdepartementet 18. juni 2020. Saken er oversendt Kommunal- og moderniseringsdepartementet som vedtaksmyndighet for statlige arealplaner, jf. plan- og bygningsloven § 6-4.

### **Bakgrunn og formål**

E39 mellom Kristiansand og Stavanger er en del av nasjonal transportkorridor 3 Oslo - Kristiansand – Stavanger, og inngår i det transeuropeiske transportnettverket (TEN-T) via fergeforbindelsen Kristiansand – Hirtshals. Dagens E39 på strekningen har dårlig standard i forhold til funksjonen som overordnet riksveg og europaveg, med tanke på fremkommelighet og trafikksikkerhet. Planarbeidet skal legge til rette for å bedre fremkommeligheten for gods- og persontrafikken, øke trafikksikkerheten, og redusere reisetiden på strekningen.

I 2011 ble det gjennomført en konseptvalgutredning (KVU) for strekningen E39 Søgne – Ålgård . KVU anbefalte å gå videre med midtrekkverkskonseptet: firefelts veg mellom Søgne og Vigeland, og to-tre felts veg med midtrekkverk og 90 km/t mellom Vigeland og Ålgård. Regjeringen besluttet i mars 2013 at videre planlegging for utbygging på E39 Søgne-Ålgård skulle ta utgangspunkt i midtrekkverkskonseptet, og at alle tunneler som ikke bygges med midtrekkverk, skal planlegges for to løp i tråd med Statens vegvesens reviderte anbefaling. Det innebærer for strekningen Lyngdal Vest-Ålgård, to-tre felts veg med 90 km/t skiltet hastighet. Samferdselsdepartementet ba i brev datert 16. april 2014 om at det for E39 Søgne – Ålgård planlegges med sikte på firefelts veg som langsiktig løsning. I november 2014 presiserte Samferdselsdepartementet i brev til Vegdirektoratet at nye motorveger skal planlegges for 110 km/t.

### **Planprosessen etter plan- og bygningsloven**

Kommunal- og moderniseringsdepartementet besluttet i brev av 26. mai 2016 at planarbeidet skulle gjennomføres som statlig kommunedelplan. Det er derfor Kommunal- og moderniseringsdepartementet som har vært planmyndighet i arbeidet med kommunedelplanen.

Forslag til planprogram var på høring og offentlig ettersyn i perioden 27. februar - 28. april 2017. I planprogrammet inngikk også en ytre korridor, kalt "Jærlinja". På grunn av høringsinnspill ble planprogrammet sendt på ny høring i perioden 25. oktober - 6. desember 2017. I denne høringen inngikk en ny indre korridor på strekningen Moi-Bue. Kommunal- og moderniseringsdepartementet fastsatte planprogrammet i brev til Samferdselsdepartementet av 28. august 2018. Det ble da besluttet at Ytre og Midtre korridor ikke skulle utredes videre, og at det videre planarbeidet skulle avgrenses til Indre og Ny indre korridor.

På bakgrunn av fastsatt planprogram utarbeidet Statens vegvesen forslag til kommunedelplan for strekningen. Planforslaget var på høring i perioden 15. oktober 2019 - 10. januar 2020. Vegdirektoratet sendte vegvesenets endelige forslag til Samferdselsdepartementet 18. juni 2020. Samferdselsdepartementet sendte saken til Kommunal- og moderniseringsdepartementet for sluttbehandling 24. september 2020.

Når kommunedelplanen er vedtatt, overtar Nye Veier ansvaret for videre utredning, detaljplanlegging og gjennomføring av prosjektet. Dette innebærer at det er Nye Veier som også har ansvaret for å utarbeide forslag til reguleringsplaner for strekningen. Det legges opp til at planarbeidet vil bli gjennomført med kommunene som planmyndighet.

### **Planbeskrivelse**

Det er utredet to korridorer i Agder og tre korridorer i Rogaland, samt fire variantområder. Direkte berørte kommuner er Kvinesdal, Flekkefjord, Lund, Sokndal, Eigersund, Bjerkreim og Gjesdal.

Korridorer i Agder:

- Korridor A1: Lyngdal vest – Tronåsen via Lølandsvatn



- Korridor A2: Lyngdal vest – Tronåsen via Flikka

Korridorer i Rogaland:

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

Det er gjennomført konsekvensutredning med samfunnsøkonomisk analyse for alle korridorer, der prissatte og ikke-prissatte konsekvenser inngår. I tillegg er det vurdert samfunnsikkerhet og andre samfunnsmessige virkninger. Arbeidet med kommunedelplanen innebærer planlegging av et helhetlig vegnett, inkludert kryss, tilførselsveger og sideanlegg som døgnhvileplass, kollektivknutepunkt, kontrollplasser, driftsplasser og rasteplass. For en nærmere omtale av planforslaget og de ulike korridorene, vises det til planbeskrivelsen.

### **Medvirkning og høringsuttalelser**

Det har vært gjennomført et omfattende informasjons- og medvirkningsarbeid gjennom hele planprosessen. I tillegg til ordinære høringsrunder, har det vært opprettet politiske og administrative samarbeidsgrupper med representanter for alle de berørte kommunene, og for fylkeskommunene og statsforvalterne. Det har også vært gjennomført serier av åpne informasjonsmøter for publikum, interessegrupper og organisasjoner mv., og det har vært avholdt særmøter og workshops med fagmyndigheter og offentlige aktører som er berørt av planen. Prosjektet har en egen nettside som blir løpende oppdatert. Flere høringsinstanser har gitt uttrykk for at medvirkningsprosessen har vært god.

Det kom inn 110 høringsuttalelser ved høring og offentlig ettersyn av planforslaget. Disse er oppsummert i et eget dokument utarbeidet av Statens vegvesen. Det mest sentrale temaet i høringsinnspillene har handlet om valg av korridor. Andre innspill har vært knyttet til bl.a. alternativ korridor over Fedafjorden, justering av veglinjer og kryssplassering, tilførselsveger, mineralforekomster ved Øygrei, og hensynet til dyrket mark, vassdrag og miljøinteresser. Som følge av høringsuttalelsene har Statens vegvesen foreslått enkelte endringer i plankart, bestemmelser og retningslinjer, og også gjort korrigeringer i planbeskrivelsen.

### **Statens vegvesens tilrådning**

Ved oversendelse til Samferdselsdepartementet tilrådte Statens vegvesen korridor A1-R2 med variant V4a, vedtatt i hele planens lengde fra Lyngdal Vest til Ålgård. Vegvesenet mener at også korridor A1-R1 m/ variantene V2b, V3a og V4a kan aksepteres. Andre korridorer og varianter frarådes.

Statens vegvesen viser til at høringsuttalelsene har hatt avgjørende betydning for anbefalingen av R2 gjennom Rogaland. Det er særlig forholdet til mineralressursene i Øygrei-området som har vært avgjørende for tilrådningen. 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. Konflikten med mineralressursene for R2 vurderes å være små, mens R1 må legges om og vil bli noe lengre dersom konflikt skal unngås.

Statens vegvesen har også lagt vekt på at R2 har størst nærhet og bedre kryssplassering i forhold til bo- og arbeidsmarkedet i Eigersundområdet, og at korridoren vil gi noe mer avlastning på fv 44 og fv 4296.

### **Kommunal- og moderniseringsdepartementets vurdering**

Et hovedformål med kommunedelplanen er å avklare overordnet korridor for E39 på strekningen Lyngdal Vest – Sandnes. På store deler av strekningen har korridorene en bredde på opptil 400 m. Dette innebærer at det i det videre planarbeidet vil være rom for tilpasninger og optimalisering av vegprosjektet. Det er Nye Veier som vil være forslagsstiller for reguleringsplaner på strekningen, og departementet forventer at Nye Veier vil ha god dialog med kommunene som planmyndighet, og andre berørte aktører, for å finne gode løsninger som både tar lokale hensyn og ivaretar nasjonale og regionale miljø- og samfunnsinteresser.

Departementet har utfra dette vektlagt overordnet korridorvalg i sin behandling av kommunedelplanen. Som en del av behandlingen har departementet også hatt dialog med andre berørte departementer.

### Korridorer gjennom Agder

Statens vegvesen har anbefalt korridor A1 gjennom Agder. For ikke-prissatte miljøkonsekvenser vurderes A2 jevnt over som bedre enn A1. Dette skyldes først og fremst at en større del av A2 er lagt i tunnel. Det er i første rekke virkninger for kulturmiljø som trekker A1 ned, men korridoren har også noe større negative virkninger for naturmangfold og vassdragsinteresser. A2 har imidlertid i underkant av 4 mrd. kr. lavere netto nytte enn A1, i hovedsak på grunn av vesentlig høyere investeringskostnader.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet er enig i Statens vegvesens og Samferdselsdepartementets tilrådning av A1 gjennom Agder. Ifølge konsekvensutredningen vil investeringskostnaden for A2 være om lag 3,7 mrd. kr. høyere enn for A1. Dette utgjør mer enn 10 prosent av den samlede investeringskostnaden for hele prosjektet, og kan etter departementets syn ikke forsvares. Departementet legger imidlertid til grunn at det i det videre arbeidet med reguleringsplaner vurderes muligheter for å justere endelig trasé innenfor den vedtatte korridoren, og at det legges vekt på å finne frem til avbøtende tiltak for å begrense negative virkninger av prosjektet.

### *Avgrensning av planområdet i Agder*

Lyngdal Vest utgjør planforslagets avgrensning i sørøst. Nye Veier, som skal overta prosjektet etter vedtatt kommunedelplan, ønsker imidlertid en annen korridor fra Røyskår til Lølandsvatnet (over Kvinesheia) enn det som følger av vegvesenets tilrådning. Kvinesdal kommune uttalte i høringen at kommunedelplanen bør avgrenses til kommunegrensen Flekkefjord-Kvinesdal, og at det må gjennomføres alternativsøk for strekningen Røyskår til kommunegrensen Flekkefjord-Kvinesdal i form av ny planprosess med konsekvensutredning som skissert av Nye Veier. Kvinesdal kommunes anbefaling er betinget av at ny planprosess

gjennomføres umiddelbart, og ikke innebærer forsinkelser i forhold til bygging av ny E39. Røyskår ligger i Lyngdal kommune, og ny utredet korridor berører også tidligere kommunedelplan for ny E39 Vigeland – Lyngdal vest, vedtatt 20.10.2016.

Samferdselsdepartementet har i sin tilrådning valgt å legge vekt på Nye Veiers vurderinger og ønsker om en alternativ korridor over Kvinesheia, og anbefaler at det ikke fattes vedtak gjennom Kvinesdal kommune nå. Kommunal- moderniseringsdepartementet deler Samferdselsdepartementets vurdering, og legger vekt på at også kommunen ønsker en annen løsning. Et vedtak av kommunedelplanen for Kvinesdal vil derfor kunne innebære en unødvendig båndlegging av arealer i kommunen. Departementet har derfor kommet til at planen vedtas fra kommunegrensen mellom Flekkefjord og Kvinesdal til Ålgård.

Ny korridor fra Røyskår til Lølandsvatnet blir utredet av Nye Veier i videre planlegging, med kommunene som planmyndighet. Konsekvensene for ny korridor skal sammenlignes med korridoren for vedtatt E39 i Lyngdal og utredet korridor i Statens vegvesens kommunedelforslag for E39 Lyngdal vest – Ålgård. Det skal også gjøres en vurdering opp mot en redusert standard for ny E39 med stor grad av gjenbruk av eksisterende E39 over Kvinesheia. Det vises til planbeskrivelsen kap.8.1 Statens vegvesens anbefaling.

#### Korridorer gjennom Rogaland

I Rogaland er det utredet tre ulike korridorer. Statens vegvesen har anbefalt R2, men mener også at R1 kan aksepteres. Vegvesenet mener forskjellen mellom R1 og R2 samlet sett er liten, og med tilsvarende liten forskjell mellom formuleringene "R2 anbefales" og "R1 kan aksepteres". Statens vegvesen fraråder R3 på grunn av utfordringer i Drangsdalen, begrenset nytte for Sokndal kommune, og ønske om ikke å åpne opp for utbygging i uberørte naturområder på ca. 15 km mellom Eide og Helleland.

Hovedbegrunnelsen for vegvesenets tilrådning av R2, er at denne korridoren unngår konflikt med mineralressursene i Øygrei-området, mens konfliktene mellom R1 og mineralforekomstene vurderes å være store. For at R1 skal unngå konflikt, vil det være nødvendig å justere korridoren over en strekning på ca. 5 km gjennom Øygrei-området. Statens vegvesen har anbefalt at dette i tilfelle bør gjøres som en endring av kommunedelplanen. En forlenget planprosess vil imidlertid kunne føre til uheldige forsinkelser i fremdriften i prosjektet. Konflikten med mineralressursene, og risikoen for forsinkelser, har også vært årsaken til at Samferdselsdepartementet har støttet Statens vegvesens anbefaling av R2 gjennom Rogaland.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet er enig med Statens vegvesen og Samferdselsdepartementet i at konflikten med mineralressursene i Øygrei-området så langt som mulig bør unngås. Departementet har derfor vurdert hvordan en videre planprosess for å justere korridoren for R1 kan gjennomføres uten at det fører til forsinkelser. Etter departementets vurdering vil det i denne konkrete saken ikke være hensiktsmessig å gjennomføre en ny prosess med å endre kommunedelplanen, for en så kort strekning. Isteden mener departementet at en justering av korridoren kan avklares i arbeidet med

reguleringsplan for strekningen. Siden den justerte korridoren vil avvike fra kommunedelplanen, må reguleringsplanen behandles etter reglene om konsekvensutredninger. Nye Veier har bekreftet at en slik fremgangsmåte ikke vil føre til forsinkelser i forhold til deres planer for fremdrift.

Som følge av at R1 kan legges om på en begrenset strekning for å unngå konflikt med mineralressursene i Øygrei-området, er det etter departementets vurdering andre forhold som bør tillegges avgjørende vekt ved valg av korridor gjennom Rogaland. Ifølge konsekvensutredningen gir R1 best samfunnsøkonomisk lønnsomhet, både for prissatte og ikke-prissatte virkninger. R1 er vurdert å ha om lag 1,6 mrd. kr. høyere netto enn R2. Selv om denne forskjellen vil bli mindre ved omlegging av R1, vil den fortsatt være på om lag 1 mrd. kr. Også for ikke-prissatte virkninger kommer R1 gjennomgående bedre ut enn R2. For de fleste miljøforhold vurderes R1 å være bedre enn R2, og R1 innebærer også mindre tap av dyrket mark.

Det er ulikt syn på valg av korridor blant kommunene som blir berørt. Særlig for Eigersund og Sokndal kommuner ville R2 vært en ønsket løsning, og nærheten til bo- og arbeidsmarkedet i Eigersund-regionen har vært en medvirkende årsak til Statens vegvesens anbefaling av R2. For flere av kommunene lenger inn i landet, vil imidlertid R1 være den ønskete løsningen. Departementet har hatt flere møter med de berørte kommunene for å lytte til deres synspunkter. I denne saken er det likevel ikke mulig å velge en korridor som alle kommunene vil være fornøyd med.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet har etter en helhetlig vurdering kommet til at R1 besluttes som korridor gjennom Rogaland. Departementet har lagt vekt på at korridoren samlet sett kommer best ut for både prissatte og ikke-prissatte virkninger, og at det vil være mulig å justere korridoren for å unngå konflikt med viktige mineralforekomster.

#### *Varianter i Rogaland*

Dersom R1 velges gjennom Rogaland, tilrår Statens vegvesen at valget også omfatter variantene V2b, V3a og V4a. V2a frarådes da den går nord for Teksevatnet og har stor konflikt med mineralressursene i området. V2a kommer også dårligere ut enn V2b for de fleste ikke-prissatte temaene. V3b vurderes også som dårligere enn V3a. Variant V4b går gjennom Jolifjell skytefelt og vil komme i konflikt med Forsvarets interesser.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet slutter seg til Statens vegvesens tilrådning med hensyn til valg av variantene V2b, V3a og V4a.

#### Videre arbeid med reguleringsplan

Den vedtatte kommunedelplanen innebærer at det båndlegges en korridor som skal ligge til grunn for videre detaljplanlegging. På det meste er denne korridoren opptil 400 m bred. Veg med grøfter og sideareal beslaglegger rundt 50 m, mens selve vegen vil være om lag 20 m bred. Dette innebærer at det i det videre arbeidet med reguleringsplaner vil være betydelig

rom for tilpasninger av prosjektet. Statens vegvesen har i den forbindelse utarbeidet et optimaliseringsnotat, som gir innspill til videre reguleringsplanprosess.

Departementet forventer at det i arbeidet med reguleringsplaner for strekningen legges vekt på å forsøke å finne løsninger som reduserer kostnadene og/eller øker nytten av prosjektet, og som reduserer negative konsekvenser. Det må tilstrebes å begrense negative virkninger for miljø-, landbruks-, og vassdragsinteresser, og begrense klimagassutslipp. I arbeidet med reguleringsplaner vil det være nødvendig å gjøre vurderinger etter vannforskriften § 12, og det må også legges til rette for at behandling av reguleringsplanene kan samordnes med behandlingen etter vannressursloven.

#### Vurdering etter naturmangfoldloven

Etter naturmangfoldloven § 7 skal prinsippene i §§ 8 til 12 legges til grunn som retningslinjer ved utøving av offentlig myndighet som berører naturmangfold, og vurderingene og vektleggingen skal gå fram av vedtaket.

Det er gjennomført en konsekvensutredning av planforslaget, i tråd med anerkjent metodikk. Utredningene er tilpasset plannivået og gjort med tilstrekkelig detaljering til å kunne sammenligne og velge alternativ. I neste planfase vil vegtiltaket detaljeres ytterligere. Dette kan føre til justeringer av tiltaket sammenliknet med slik det er beskrevet og utformet i kommunedelplanen. I en tidlig planfase som i en kommunedelplan, er det også usikkerhet knyttet både til verdi- og omfangsvurderingene. Usikkerheten knyttet til verdivurderingene gjelder eventuelle uavdekkede forhold og verdier som ikke er fanget opp i registreringene. Kunnskapsgrunnlaget om hvilke naturverdier som finnes i området vurderes som tilstrekkelig til å være på kommunedelplannivå, jf. naturmangfoldloven § 8. Føre-var-prinsippet, jf. § 9, er ivaretatt ved at planen inneholder retningslinjer for videre planlegging.

Prinsippet om samlet belastning, jf. naturmangfoldloven § 10, er ikke vurdert å ha vesentlig betydning for valg av korridor. Prinsippet i § 11 er ikke relevant, siden kommunedelplanen ikke tar stilling til fordeling av kostnader. Etter § 12 skal det legges til grunn miljøforsvarlige teknikker, driftsmetoder og lokalisering for å unngå eller avgrense skade på naturmangfold. I denne saken er lokaliseringsspørsmålet avklart på overordnet nivå i kommuneplanen, mens endelig utforming og plassering av vegen vil skje gjennom reguleringsplan.

#### **Oppsummering**

Arbeidet med kommunedelplanen for E39 Lyngdal Vest - Sandnes er gjennomført i tråd med føringer fra Samferdselsdepartementet og planprogram fastsatt av Kommunal- og moderniseringsdepartementet 28. august 2018. Det har vært gjennomført en omfattende medvirkningsprosess, og det forelegger etter departementets vurdering et godt beslutningsgrunnlag for å kunne vedta kommunedelplanen.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet beslutter at kommunedelplanen vedtas med korridor A1-R1, med variantene V2b, V3a og V4a. For valget av korridor i Agder er det lagt avgjørende vekt på at A1 har vesentlig høyere samfunnsøkonomisk lønnsomhet enn A2,

hovedsakelig som følge av lavere investeringskostnader. I Rogaland er det lagt avgjørende vekt på at R1 har høyere netto nytte enn R2, og også kommer gjennomgående bedre ut med hensyn til ikke-prissatte virkninger.

R1 må justeres over en strekning på ca. 5 km, i forhold til korridoren avsatt i kommunedelplanen. For å unngå forsinkelser, vil justert korridor bli avklart i Nye Veier sitt arbeid med reguleringsplan for strekningen. Siden en justert korridor vil gå utenfor området som er konsekvensutredet i kommunedelplanen, vil reglene om konsekvensutredning gjelde for regulering av den aktuelle strekningen.

Det må i arbeidet med reguleringsplaner legges vekt på samfunnsøkonomisk lønnsomhet. For å ivareta hensynet til klima, miljø og jordvern har departementet innarbeidet supplerende retningslinjer til kommunedelplanen. Disse skal legges til grunn for videre reguleringsarbeid.

Tilknytningsveier som ikke er nødvendige for å ta i bruk ny E39 omfattes ikke av rekkefølgebestemmelsene i kommunedelplanen. Dette gjelder også for tilknytningsvei til Egersund, som ikke er en del av kommunedelplanen. Samferdselsdepartementet vil likevel be Statens vegvesen om å gjennomføre en utredning av tilknytningsvei mot Eigersund, hvor både innkorting av rv. 42 på strekningen Lomeland og Eigestad og Westlink inngår.

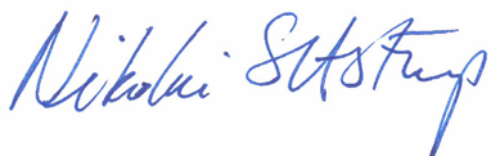
### Vedtak

**I medhold av plan- og bygningsloven av 27. juni 2008 nr. 71 § 6-4, vedtar Kommunal- og moderniseringsdepartementet statlig kommunedelplan for E39 Lyngdal Vest – Sandnes, med korridor A1-R1 og variantene V2b, V3a og V4a. Vedtaket gjelder strekningen fra kommunegrensen mellom Kvinesdal og Flekkefjord til Ålgård. Den vedtatte planen fremgår av plankart, bestemmelser og retningslinjer datert 25. juni 2021.**

**For strekningen fra Oksafjellet til kommunegrensen mellom Lund og Eigersund kommuner, skal Nye Veier AS planlegge for en trasé som unngår konflikt med mineralressursene i Øygrei-området.**

I samsvar med plan- og bygningsloven § 11-15 andre ledd, ber departementet om at Statens vegvesen forestår underretning og kunngjøring av vedtatt kommunedelplan.

Med hilsen



Nikolai Astrup

Kopi

Agder fylkeskommune

Bjerkreim kommune

Eigersund kommune

Flekkefjord kommune

Gjesdal kommune

Kvinesdal kommune

Lund kommune

Lyngdal kommune

Nye Veier AS

Rogaland fylkeskommune

Sokndal kommune

Statens vegvesen Vegdirektoratet