



Bjerkreim kommune

Saksbehandlar Ellen Rønvær Staveland avd.ingeniør plan- og byggesak
ArkivsakID: 20/2
Arkivkode: FA-L13

E39 Ålgård - Bue, detaljregulering - 2. gangsbehandling

Saksnummer	Utval	Møtedato
032/22	Formannskapet	29.03.2022
016/22	Kommunestyret	05.04.2022

Kommunedirektøren sitt forslag til vedtak:

Bjerkreim kommune vedtar forslag til detaljregulering for E39 Ålgård – Bue, med plankart sist revidert den 14.01.2022, bestemmelser sist revidert den 07.03.2022, planbeskrivelse sist revidert januar 2022, med følgende endringer i reguleringsbestemmelsene:

§1.1 2) Lokale støyskjermingstiltak (lokal skjerming av uteplass, tiltak på bygninger)

Siste setning strykes: «Støygrensene etter lokale støytiltak gjelder så langt det er teknisk mulig og økonomisk forsvarlig etter kostnads-/nyttevurderinger».

§3.1 e) Kollektivanlegg (SKA)

Følgende setning strykes: Det tillates etablert ladeinfrastruktur for elektriske kjøretøy.

Vedtaket er fattet med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-12.

29.03.2022 Formannskapet

Marthon Skårland (H) stilte spørsmål om sin habilitet i forhold til at han leier ut lokaler til Nye Veier. Kommunen hadde sjekket med advokat som konkluderer med at Skårland lovmessig er habil. Skårland trådte fra og Skjalg Espedal (H) møtte i hans sted under habilitetsvurderingen. Ved avstemning ble Skårland enstemmig erklært habil og han deltok i behandlingen av saken.

Bente Gro M. Slettebø (Sp) satte frem følgende tilleggsforslag:

- Ang. feundergang sør: Det skal sikres over/undergang for storfe i tilknytning til kryssområdet.
- Dagens E39 ønskes vurdert flyttet nær ny E39 for å lette belastningen for nærmeste gårdstun, om dette er mulig uten å ødelegge for planlagt feundergang.

Avstemming:

Bente Gro M. Slettebø sitt tilleggsforslag ble enstemmig vedtatt.

Kommunedirektøren sitt forslag, med vedtatte tilleggspunkt, ble deretter enstemmig vedtatt.

FSK- 032/22 Vedtak:

Bjerkreim kommune vedtar forslag til detaljregulering for E39 Ålgård – Bue, med plankart sist revidert den 14.01.2022, bestemmelser sist revidert den 07.03.2022, planbeskrivelse sist revidert januar 2022, med følgende endringer i reguleringsbestemmelsene:

§1.1 2) Lokale støyskjermingstiltak (lokal skjerming av uteplass, tiltak på bygninger)

Siste setning strykes: «*Støygrensene etter lokale støytiltak gjelder så langt det er teknisk mulig og økonomisk forsvarlig etter kostnads-/nyttevurderinger*».

§3.1 e) Kollektivanlegg (SKA)

Følgende setning strykes: Det tillates etablert ladeinfrastruktur for elektriske kjøretøy.
Vedtaket er fattet med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-12.

Tillegg fra formannskapet:

Ang. feundergang sør: Det skal sikres over/undergang for storfe i tilknytning til kryssområdet.

Dagens E39 ønskes vurdert flyttet nær ny E39 for å lette belastningen for nærmeste gårdstun, om dette er mulig uten å ødelegge for planlagt feundergang.

05.04.2022 Kommunestyret

Marthon Skårland (H) stilte spørsmål om sin habilitet i forhold til at han leier ut lokaler til Nye Veier. Kommunen hadde sjekket med advokat som konkluderer med at Skårland lovmessig er habil. Ingen vara møtte i hans sted. Ved avstemming om habiliteten ble Skårland enstemmig (16 stemmer) erklært habil. Skårland tok sete igjen og deltok i behandlingen av saken.

Formannskapet sitt vedtak i sak 032/22 ble enstemmig vedtatt.

KST- 016/22 Vedtak:

Bjerkreim kommune vedtar forslag til detaljregulering for E39 Ålgård – Bue, med plankart sist revidert den 14.01.2022, bestemmelser sist revidert den 07.03.2022, planbeskrivelse sist revidert januar 2022, med følgende endringer i reguleringsbestemmelsene:

§1.1 2) Lokale støyskjermingstiltak (lokal skjerming av uteplass, tiltak på bygninger)

Siste setning strykes: «*Støygrensene etter lokale støytiltak gjelder så langt det er teknisk mulig og økonomisk forsvarlig etter kostnads-/nyttevurderinger*».

§3.1 e) Kollektivanlegg (SKA)

Følgende setning strykes: Det tillates etablert ladeinfrastruktur for elektriske kjøretøy.
Vedtaket er fattet med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-12.

Ang. feundergang sør: Det skal sikres over/undergang for storfe i tilknytning til kryssområdet.

Dagens E39 ønskes vurdert flyttet nær ny E39 for å lette belastningen for nærmeste gårdstun, om dette er mulig uten å ødelegge for planlagt feundergang.

E39 Ålgård - Bue, detaljregulering - 2. gangsbehandling

Saken gjelder:

Arbeidet med detaljregulering av ny E39 mellom Bue og Ålgård startet opp høsten 2019. Planarbeidet har vært basert på statlig kommunedelplan for E39 mellom Lyngdal vest og Ålgård.

Forslag til detaljregulering for strekningen Bue til Ålgård har vært på høring og offentlig ettersyn i perioden 13. oktober til 28. november. Det er kommet inn 5 uttalelser fra offentlige myndigheter og etater og 3 fra privatpersoner organisasjoner.

Planforslaget legges nå fram for 2.gangsbehandling i Formannskapet og endelig vedtak i Kommunestyret.

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) har fremmet innsigelser til planen. Disse er nå ryddet av vegen slik at reguleringsplanen kan egengodkjennes av Kommunestyret.

Faktiske opplysninger:

Formannskapet behandlet planforslaget første gang i møte den 08.06.2021, sak 051/21, og fattet følgende vedtak:

Formannskapet fastsetter i medhold av plan- og bygningslovens § 5-2 og § 12-10 at detaljregulering for E39 Bue-Ålgård, planid 202001, alternativ A1 og A4, kan legges ut til høring og offentlig ettersyn på følgende vilkår:

- 1. Før andregangsbehandling må planen beskrive hvordan den følger opp føringene fra Nasjonal transportplan (NTP 2022-2033) om sammenhengen mellom E39 Bue-Ålgård og E39 Ålgård-Hove.*
- 2. Støyskjerm som vist på støysonekart A1R1-B-C-D 4m, datert 19.03.2021 må inntegnes på plankart, eventuelt utarbeide bestemmelser som sikrer gjennomføring av lokal støyskjerming for bebyggelsen på Bue.*
- 3. Ved Buekrysset ligger boliger i nærheten av hvor anleggsvirksomhet vil foregå, det må derfor gjennomføres avbøtende tiltak ved disse boligene før og under anleggsfasen. Dette må innarbeides i reguleringsbestemmelsene.*
- 4. Før utlegging til offentlig ettersyn må det ses på alternative løsninger for over-/undergang for husdyr ved Bue/Runatjørn.*
- 5. § 2.13 i bestemmelsene endres fra fortrinnsvis til skal. «Det vises til massedisponeringsplan datert 16.04.2021» endres til «massedisponeringsplan datert 16.04.2021 skal legges til grunn ved gjennomføring av veianlegget».*

Før planen legges ut til høring og offentlig ettersyn kan rådmannen, i samarbeid med Nye Veier AS, gjøre mindre justeringer i plandokumentene.

Bjerkreim kommune anser alternativ A1 som den løsningen som best ivaretar hensyn til landskap og landbruk, og anbefaler derfor at planalternativ A1 velges.

- 6. Viser til Bjerkreim kommunes vedtak i kommunedelplanen Lyngdal-Ålgård. Masseuttak og nydyrking i avgrenset område i vedlagt kart vurderes i arbeidet fram mot andregangs-behandling.*
- 7. Løsning for lokalveg (gamle E39) som skal knytte sammen Bue-Vaule-Storrsheia-Vikeså bør vises i plankartet.*
- 8. Nye Veiers «smartmotorvei» vurderes brukt for å spare jordbruksareal gjennom Bjerkreim kommune.*

Nye Veiers kommentar til punkt 1 i vedtaket: «*Nasjonal transportplan 2022-2033 stadfester en rekke ganger at prosjektet E39 Ålgård-Hove er prioritert i den første seksårsperioden. Prosjektet blir omtalt som et «stort prosjekt» og et «prioritert prosjekt». Nye Veier legger til grunn at prosjektet skal realiseres av Statens vegvesen i henhold til dette.»*

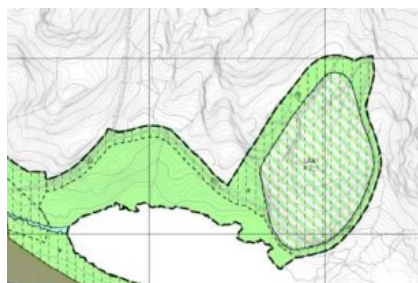
Når det gjelder punkt 2 og 3 i vedtaket så ønsker Nye Veier fleksibilitet i forhold til valg av støyskjerming, det vil tas stilling til bruk av skjerm/voll/lokal støyskjerming i prosjekteringsfasen. Rådmannen vurderer krav til skjerming mot støy som tilfredsstillende sikret i bestemmelsenes § 2.5 der gjeldende retningslinje T-1442 legges til grunn for gjennomføring av veganlegget.

Løsning for fe-undergang sør på Bue ble innarbeidet i planforslaget før høring. Etter høringen er det innarbeidet tilsvarende løsning på nordsiden av Buekrysset.



Plankartet er endret slik at kun første byggetrinn av Buekrysset er regulert. Løsning for fe- undergang i sør er en midlertidig løsning, det vil være viktig å sørge for en permanent løsning når reguleringsplan for neste strekning mot Vikeså utarbeides.

Masseuttak ved Buekrysset er inkludert i plankart. Dette var utarbeidet som et eget plankart med egne reguleringsbestemmelser under høring og offentlig ettersyn av reguleringsplanen men er nå innarbeidet i planen.



Løsning for lokalveg (gamle E39) som skal knytte sammen Bue til Runaskaret er vist i plankartet. Denne går innom ny rundkjøring på planlagt rampe, Nye Veier har søkt og fått innvilget tillatelse fra Statens vegvesen for valgt løsning.

Nye Veier legger videre til grunn at veien kan realiseres som smart firefeltsvei. Mulighetene for smalere normalprofil på veien har nå hjemmel i vegnormalen N100 Veg- og

gateutforming.

Øvrige merknader er innarbeidet i planen og forslag til detaljregulering for strekningen Bue til Ålgård ble lagt ut på høring og sendt til offentlig ettersyn. I høringsperioden arrangerte Nye Veier i samarbeid med Bjerkreim og Gjesdal kommuner åpent informasjonsmøte på Veveriet i Ålgård den 11. november 2021, og det ble avholdt åpen kontordag samme sted 17. november 2021.

Det ble mottatt 5 merknader fra offentlige myndigheter og etater og 3 merknader fra privatpersoner og organisasjoner i løpet av høringsperioden, i tillegg er det mottatt en samordnet statlig uttale fra Statsforvalteren. I brev datert 15.03.2022 har NVE trukket sine innsigelser til planforslaget. Nye Veier har oppsummert og behandle merknader fra Gjesdal og Bjerkreim kommuner i et felles revidert merknadshefte, januar 2022, vedlagt. Øvrige plandokumenter er også revidert i større eller mindre grad, endringene framkommer med farget tekst i de vedlagte dokumentene.

Merknader fra offentlige myndigheter og etater:

Direktorat for mineralforvaltning (DMF), 19.11.2021

- a. *DMF viser til at uttak av masser til realisering av veiformålet faller utenfor mineralloven sitt virkeområde, så lenge det ikke blir tatt ut større mengder med masser enn det som er nødvendig for å realisere veiformålet.*
- b. *DMF ber om at det gjøres rede for framtidig adkomst og påvirkning for Øvre Kluge masseuttak dersom masseuttaket i framtiden skal utvides. Auestad masseuttak er fra tidligere vurdert som ikke påvirket av veiltaket.*
- c. *DMF påpeker at kjente grusforekomster i planområdet allerede er omtalt i konsekvensutredninger for planarbeidet og funnet å ikke være av nytte for formålet. DMF påpeker at nye midlertidige masseuttak langs veistrekningen ikke ligger i kjente mineralske forekomster.*

Forslagsstillers kommentar:

Punkt a) og c) tas til orientering.

Vedrørende punkt b), som gjelder adkomsten til Øvre Kluge masseuttak, vurderer Nye Veier at denne i hovedsak ikke blir påvirket av tiltaket. Så vidt kjent inngår denne veien som forutsetning for Risa sitt pågående reguleringsarbeid for å utvide masseuttaket. Veien Øvrekluge er i hovedsak kommunal, og er sikret tilkobling både i midlertidig utbyggingsfase og når prosjektet E39 Ålgård – Hove bygges videre nordover. Øvrekluge vil på sikt bli innpasset i nytt toplanskryss ved Bollestad i tråd med vedtatt reguleringsplan for E39 Ålgård-Hove.

Statens vegvesen (SVV), 22.11.2021

- a. *SVV viser til avveining mellom ulike konsekvenser ved alternativ A1 og A4, og anser det som mest hensiktsmessig å gå videre med alternativ A4.*
- b. *SVV minner om krav om trafiksikkerhetsrevisjon etter vegsikkerhetsforskriften § 4.*
- c. *SVV ber om å få oversendt C-tegninger på et senere tidspunkt.*

SVV sine innspill til plankartet:

- d. *Som hovedregel ønsker SVV dråper i veiarmen inn mot rundkjøringer.*
- e. *Det legges til grunn at horisontalradius på ny E39 mellom Skurve og Bollestad er i henhold til vegnormalen på minimum 800 meter.*
- f. *Det forutsettes at også rundkjøringer i toplanskryss er dimensjonert for modulvogntog.*
- g. *SVV spør om midlertidige kryssområder #3_2, _5 og _8, mellom eksisterende- og ny E39, er for trange.*
- h. *SVV påpeker at dersom det skal søkes om fravik for redusert skulderbredde er det*

viktig at besparelse dokumenteres grundig.

- i. SVV ber om at det tegnes frisiktsoner der gang og sykkelvei krysser kjørevei.
- j. I henhold til vegnormal N100 skal regulert gang- og sykkelvei ha bredde 3 meter, og SVV stiller spørsmål ved o_SF6, o_SGS3, o_SGS1 og o_SF4 der GS-veg er regulert 2,5 meter brede.
- k. SVV stiller spørsmål ved regulert veibredde markert 24 meter bredde på vei ellers markert 25 meter, på kartblad R02, alternativ A1.

SVV sine innspill til planbestemmelser:

- l. SVV stiller spørsmål ved formulering i planbestemmelse §§ 2.9 og 4.2 bokstav b, der formulering er "200-års flom" og ikke "200-års flom med klimapåslag".
- m. SVV ønsker å tilføye § 2.14, der det sikres at veinettet skal være åpent under bygging, at også trafikksikkerhet skal ivaretas.

Forslagsstillers kommentar

- a. Forslagsstiller går kun videre med alternativ A4 i tråd med innspillet til SVV, og flere andre offentlige etater sine innspill om dette.
- b. Det har blitt utført trafikksikkerhetsmessig konsekvensanalyse, jmfør § 3 i forskrift om sikkerhetsforvaltning av veginfrastrukturen (vegsikkerhetsforskriften). Dette kravet er knyttet til planfasen. Trafikksikkerhetsrevisjoner skal «... utgjøre en integrert del av utformingen av vegprosjektet under prosjekteringen, i fasen umiddelbart før vegen tas i bruk, samt i den innledende bruksfasen» (forslagsstiller sin understreking). Nye Veier vil gjennomføre trafikksikkerhetsrevisjoner i tråd med de kravene som framkommer av forskriften § 4.
- c. Prosjektet er tegningsløst og det har ikke blitt utarbeidet C-tegninger.

Om plankartet:

- d. Dråper inn mot rundkjøringer er inkludert i geometri som ligger til grunn for veibygging, og inngår i reguleringsformålet kjøreveg (SKV). Nye Veier har ansvaret for drift og vedlikehold av veien, og legger til grunn at rundkjøringene bygges etter normen.
- e. Forslagsstiller bekrefter at horisontalradius på ny E39 mellom Skurve og Bollestad er i henhold til vegnormalen på minimum 800 meter. Fravik har blitt innvilget på r=800 av Vegdirektoratet.
- f. Krysset på Bue har rundkjøringer med henholdsvis Ø40 og Ø50 meter. I revidert plankart har kjørefeltbredden blitt utvidet fra 6,0 til 6,5 meter i tråd med siste revisjon av håndbok N100. Krysset på Skurve har rundkjøringer med henholdsvis Ø30 og Ø35 meter. Rundkjøringen med Ø35 meter inne på næringsområdet er lik dagens situasjon og er tenkt opprettholdt. En mulig modifikasjon for å bedre framkommeligheten for modulvogntog i denne rundkjøringen er å redusere sentraløyen. Rundkjøringen med Ø30 meter nærmest vassdraget har blitt vurdert som en del av lokalvegnettet med dimensjoneringsklasse Hø1, der minimumskravet til rundkjøringer er Ø30 meter. Rundkjøringen har blitt holdt på et minimum for å redusere utfylling i vassdraget. For å sikre framkommelighet for modulvogntog kan sentraløyen gjøres overkjørbar.
- g. For de midlertidige kryssområdene er det regulert plass til rundkjøringer med minimum diameter 30 meter i henhold til kravet til lokalveger med dimensjoneringsklasse Hø1 i håndbok N100.
- h. Innspillet tas til orientering. Forholdet kommer til anvendelse dersom en går for et veiprofil ned mot 20 meter bredde. I henhold til vegnormalen N100 kan byggherre selv velge hvordan veien utformes, så lenge oppgitte kriterier for veiklassen oppfylles.
- i. Frisiktlinjer på gang-/sykkelveikryss ved Bollestad og Skurve har blitt tegnet inn i plankart i henhold til merknaden. Frisiktsoner nyttes kun der frisiktlinjer krysser arealformål utenfor plan- og bygningsloven § 12-5 2 samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur.
- j. Gang-/sykkelveier er regulert til 2,5 meters bredde i tråd med dagens situasjon. Det skal ikke skje endringer i bredden på eksisterende gang-/sykkelveger som del av denne

reguleringsplanen.

- k. Det er regulert 25 meter til vei og rekkverksrom. Plankartet har blitt korrigert i revidert plan. Kartblad R02 alternativ A1 utgår som følge av innsigelse til dette alternativet.

Om planbestemmelser:

- l. Det bekreftes at flomsone som er benyttet i planarbeidet er med klimapåslag. Planbestemmelse §§ 2.9 og 4.2 bokstav b er spesifisert i tråd med innspill.
- m. Bestemmelse § 2.14 som sikrer at veinettet skal være åpent under utbygging og at trafiksikkerhet skal ivaretas har blitt tilføyd i tråd med innspill.

Rogaland fylkeskommune, ved seksjon for kulturarv (RFK), 23.11.2021

Merknaden omhandler kun forhold i Gjesdal kommune

Fylkesutvalget, Rogaland fylkeskommune, sak 233/2021, 30.11.2021

Vedtak:

- *Rogaland fylkeskommune er positive til justeringene av traséen som er gjort for å redusere negativ påvirkning på naturmiljø og landskap.*
- *Rogaland fylkeskommune anbefaler at det jobbes videre med alternativ A4, som har mindre negativ effekt på landskap og naturmiljø.*

Øvrige punkter i gjennomgangen er tatt fra saksfremlegg til fylkesutvalget:

- a. *Fylkesrådmannen anser planforslaget som en forbedret variant av kommuneplanen for samme strekning, at flere konflikter er redusert og at tidligere innspill er grundig behandlet og tatt hensyn til.*
- b. *Fylkesrådmannen skulle likt å ha sett mer involvering i planprosessen, inkludert drøfting av planforslaget i regionalt planforum.*
- c. *Fylkesrådmannen vurderer ny trasé forbi Skurve og Klugsvatnet, som benytter eksisterende trasé, som en bedre løsning for naturmangfold og landskapsvirkning, enn løsningen i kommunedelplanen for den samme strekningen.*
- d. *Fylkesrådmannen anbefaler at nydyrking kun skjer på arealer med liten eller ingen konsekvens for naturmangfold. Fylkesrådmannen fremmer **faglig råd** om «... at det i slutføringen av arbeid med reguleringsplanen sikres at identifiserte areal dyrkes opp, forutsatt at slik nydyrking har lavt konfliktnivå ...».*
- e. *Fylkesrådmannen viser til negative konsekvenser for naturmangfold ved fylling i vann, og mulig økt fare for flom nedstrøms. De viser til at tiltak nært vassdrag må gjøres med minst mulig konsekvenser, spesielt ved Figgjovassdraget, som er vernet og med betydelig forekomst av elvemusling. Avrenning fra veibane må begrenses ved at avrenning infiltreres og gode kantsoner til vassdrag etableres. Fylkesrådmannen fremmer **faglig råd** om tidlig å avklare med vassdragsmyndigheter hvilke øvrige tillatelser som er nødvendige for arbeid ved vassdrag.*
- f. *f) Fylkesrådmannen påpeker at det er noe få viltpassasjer, at passasjene helst bør anlegges hver kilometer, helst som helt egne viltpassasjer framfor flerbrukspassasjer, og at kryssing skjer over veien framfor under veien. Fylkesrådmannen fremmer **faglig råd** om at det vurderes flere viltkryssingspunkter, og at viltkryssinger i større grad utformes på viltets premisser. Viltpassasje nevnt i planbestemmelser i nordre Gautedal kan ikke ses i plankart.*
- g. *Fylkesrådmannen viser til konsekvensutredningen for planarbeidet med konklusjon at reguleringsplanen samlet får ubetydelig konsekvens for friluftsliv etter utbygging, men at framkommelighet og støy i utbyggingsfase kan ha noen ulemper på friluftsliv. Samlet sett vurderes imidlertid konsekvensen for friluftsliv å være liten.*
- h. *Fylkesrådmannen viser til Nye Veier sin utredning og beskrivelse av veiene ved Skurve. Nye Veier vil fremme egen klassifiseringssak, der det i utgangspunktet*

foreslås at Skurvemarka inngår i det nye lokalveinettet, men der veien beholder standarden som kommunal vei. I saksinnstillingen skriver fylkesrådmannen at «... Nye Veier har konkludert med at veien over Skurvemarka slik den framstår i dag, ikke holder den standard som kan forventes av en fylkesveg». Fylkesrådmannen mener det er noe uheldig at det da vil oppstå et «brudd» på ca. 1,8 kilometer i det sammenhengende fylkesveinettet. Fylkesrådmannen er av den oppfatning at før det kan bli aktuelt å vurdere omklassifisering til fylkesvei, må Skurvemarka utbedres.

- i. Fylkesrådmannen påpeker at temaet arkeologi blir håndtert gjennom prøveprosjektet Arkeologi på nye veier, og at det kommer egen uttalelse fra kulturseksjonen.
- j. Fylkesrådmannen påpeker at det er flere nyere tids kulturminner, spesielt SEFRAK-registrerte bygg, ved Kydland, Søyland, Kydland Moen, Auestad, Kluge Nedre, Vaula, Kyllingstad, Tøgje, Skurve og Sør i Heia. Ingen av disse blir direkte berørt og anses ikke som å utløse vesentlig konflikt. Det påpekes dog at det i konsekvensutredning ikke var enkelt å få en oversikt over dagens situasjon for disse nyere tids kulturminner.
- k. Fylkesrådmannen viser til vurdering av folkehelse i planforslaget, og at veiltaket vil ha liten konsekvens for dette ved ferdig bygd tiltak. I utbyggingsfase kan det være noe begrensninger på friluftsutøvelse. I permanent fase vil støy få en liten forbedring i forhold til dagens situasjon.
- l. Fylkesrådmannen konkluderer med at reguleringsplanarbeidet er godt, og at foreslåtte løsninger har redusert konfliktnivået fra kommunedelplanen på flere punkter. Fylkesrådmannen anbefaler at det jobbes videre basert på alternativ A4, basert på samlet konsekvensutredning.
- m. Fylkesrådmannen gir faglig råd om å arbeide videre med temaene nydyrking, hensyn til vilt og prosess knyttet til vassdrag.

Forslagsstillers kommentar:

Vedtaket tas til orientering. Etter en helhetlig vurdering av alle innspillene i høringsrunden har forslagsstiller besluttet kun å jobbe videre med A4. Det foreligger innsigelse mot alternativ A1.

- a. Merknaden tas til orientering.
- b. Det har vært gjennomført flere møter med regionalt planforum, og andre særmøter om blant annet veigeometri, landbrukspåvirkning og beliggenhet i vassdrag, jmfør planbeskrivelsen kapittel 1.2 Planprosess). Nye Veier tar innspillet til orientering, og legger til grunn annen organisering av samarbeidsforum med regionale og statlige myndigheter i kommende planarbeider lenger sør. I tillegg ønsker trolig Nye Veier å etablere et samarbeidsforum med regionale og statlige myndigheter også når prosjektet Bue – Algård går over i neste fase, som omfatter utbygging.
- c. Nye Veier deler oppfatningen om at «gjenbruk» av E39 forbi Skurve gir betydelige fordeler for samfunnet sammenliknet med løsningen i kommunedelplanen, og dette bakgrunnen for at reguleringsplanen har blitt utformet slik den har blitt.
- d. Når det gjelder tilretteleggingsareal for landbruk er dette i stor grad søkt gjennomført i områder som blir berørt av tiltaket i form av utfyllinger som er nødvendige for veikonstruksjonen eller etter behov for områder til permanent masselagring, samt rigg- og anleggsområder. Registrerings- og verdikartene for naturmiljø har vært en del av grunnlaget i arbeidet. Oppdyrking av identifiserte areal vil skje etter nærmere avtale med den enkelte grunneier. Etter offentlig ettersyn har det blitt gjort endringer av områder for tilretteleggingsareal for landbruk for å ytterligere redusere konflikt med naturmiljø, jmfør forslagsstiller sin kommentar til statsforvalteren.
- e. Avrenning fra veianlegget fanges opp via planlagte infiltrasjonsgrøfter, jmfør fagrapport VAO. Etablering av kantsoner til vassdrag ivaretas gjennom reguleringsbestemmelse § 2.8 tredje ledd. Forslagsstiller er i dialog med vassdragsmyndigheter (NVE og statsforvalteren) med hensyn til nødvendige tillatelser. Overvåking av vannkvaliteten har allerede pågått i ett år underveis i planprosessen, og skal gjennomføres i tråd med gjeldende lovverk/miljøoppfølgingsplan.

- f. Broen i Søylandsdalen har blitt noe justert for å skape større åpning for viltet. Hensynssonene for viltovergang i Gautedal har tidligere blitt utvidet for å kunne tilpasse denne best mulig viltet sin trekkvei. Det er også lagt til rette for viltundergang noe sør for Bollestad. Viltet kan også passere under broen over Kjedlandsåna og over tunnelen gjennom Tindafjell. Det vises til § 2.15 og § 4.4 a) i planbestemmelsene for krav til kunnskapsbasert detaljprosjektering av viltpassasjer, og krav til landskapsutforming og vegetasjon i tilknytning til disse. Prosjektet mener at viltets behov for kryssing er i varetatt. Ønsket om flere viltpassasjer er vil drive opp prosjektkostnadene og vil ikke bli imøtekommet.
- g. Merknaden tas til orientering
- h. I saksinnstillingen skriver fylkesrådmannen at «... Nye Veier har konkludert med at veien over Skurvemarka slik den framstår i dag, ikke holder den standard som kan forventes av en fylkesveg». Dette er en konklusjon som Nye Veier ikke har skrevet noe sted og som Nye Veier heller ikke støtter. For øvrig tas kommentaren om at fylkeskommunen mener det er behov for utbedring ved en eventuell omklassifisering til orientering. Nye Veier viser til klassifiserings sak.
- i. Temaet er ivaretatt, jamfør innspill fra Rogaland fylkeskommune, kulturseksjonen, og forslagsstillers kommentar til denne.

Punktene h), k), l) og m) tas til orientering.

Statsforvalteren i Rogaland, 01.12.2021

Trasevalg i sør:

- a. Alternativ A1, som baseres på fylling i Ytra Kydlandsvatnet, vil være mer skånsomt for landbruk og jordvern enn alternativ A4. Fylling av 1,4 millioner kubikk masser i Ytra Kydlandsvatnet, som alternativ A1 medfører, vil gi store negative konsekvenser for miljøverdier i vassdraget, og i strid med føringer for vannforvaltning og vassdragsvern. Etter en samlet vurdering gir statsforvalteren **faglig råd** om at alternativ A4 legges til grunn for videre planlegging. At dette alternativet er bearbeidet og justert etter tidligere forslag for å oppnå en mer skånsom løsning av hensyn til jordvern er også et moment i vurderingen, og at det kompenseres noe for tapt jordbruksjord i planen som helhet.

Utforming og valg av veistandard

- b. Statsforvalteren informerer om at det tidligere har blitt etterlyst nærmere utredning av veistandard. Ettersom samferdselsprosjektet beslaglegger mye areal bør valg av veistandard vektas mot ulike verneinteresser som natur- og landskapsinngrep, jordvern og andre ikke-prissatte konsekvenser.
- c. Statsforvalteren påpeker at 0-vekstmålet for persontrafikk i storbyområdene bør inngå i vurdering av veistandard, ettersom jernbane er et annet satsingsområde for person- og godstransport i samme region.
- d. Dersom det likevel skal planlegges videre for firefeltsvei i hele korridoren, blir det særlig viktig å se på andre mulige løsninger for å minske arealbeslaget. Ny E39 er planlagt med en normalprofil på 23 meter. Dette er normert bredde når et slikt tiltak med 4 felt planlegges for en fart på 110 km/t. Statsforvalteren har faglig råd om at det så langt som mulig planlegges for reduserte løsninger for å minske arealbeslaget. På den måten vil det også kunne oppnås sparte kostnader. Reduksjon av beslag på sideterrenget, redusert bredde på midtdeler og ytre skulder må inngå som moment i den vurderingen.

Inngrep og utfylling i vassdrag

- i. Statsforvalteren påpeker at hele veiprojektet har stor påvirkning på viktige vassdragsinteresser både i anleggsfase og permanent situasjon, særlig knyttet til fisk og elvemusling. Anleggsarbeid langs vassdrag kan føre til forurensing og hydromorfologisk endring. Avrenning av partikler kan føre til tap av habitat for

elvemusling, fisk og bunndyr. Statsforvalteren påpeker viktigheten av skånsomme løsninger for vassdragsinteresser.

- a. Statsforvalteren påpeker behov for oppdatering av kunnskapsgrunnlag for elvemusling i plan- og tiltaksområdet, og påpeker at dette er en forutsetning for videre behandling etter vassdrags- og forurensingsregelverk. Statsforvalteren informerer om at Figgjovassdraget er et nasjonalt laksevassdrag som skal sikres mot skadelige inngrep, og at ørretbestand er en forutsetning for elvemuslingens overlevelse. Det vises til eget notat for klargjøring av behov for kunnskapsgrunnlag og utredningsbehov.

Forslagstillers kommentar:

- a. **Trasévalg i sør:** Nye Veier tar hensyn til faglig råd fra statsforvalteren, og arbeider kun videre med alternativ A4. Nye Veier viser til at det foreligger innsigelse til det alternativet forslaget til veiløsning fra NVE. Også Statens vegvesen og fylkesutvalget gir faglig råd om at alternativ A4 legges til grunn i det videre arbeidet.

Utforming og valg av veistandard

- b. Det vises til planprogrammet og planbeskrivelsen for begrunnelse for valg av veistandard. I planarbeidet er trafikkmengden for strekningen i 2050 beregnet ved hjelp av Regional transportmodell. Beregningene viser en forventet årsdøgntrafikk (ÅDT) på mellom 16.600 og 19.200 i år 2046 (20 år etter åpningsår) på ulike deler av strekningen. ÅDT over 12.000 tilsier H3-standard på veien, jamfør veinormalen Håndbok N100 Veg- og gateutforming.
- c. Strekningen Bue-Ålgård ligger utenfor avtaleområdet for nullvekstmål for storbyområder. I prosjektet er ikke nullvekstmålet lagt inn i trafikkmodellerene. Det er generelt knyttet noe usikkerhet til hvordan nullvekstsoner vil slå ut på E39 utenfor avtaleområder. Beregninger fra andre prosjekt tilsier at veksten utenfor avtaleområdet totalt sett blir omtrent lik med og uten nullvekstmålet. Trafikkberegningene for Bue-Ålgård i 2046 viser uansett så høye trafikk tall at det er krav i veinormalene til å bygge firefeltsvei.
- d. Jamfør planprogrammet og planbeskrivelsen vil Nye Veier vurdere å etablere en vei med bredde ned mot 20 meter. Vegnormalen N100 åpner for dette forholdet etter gitte kriterier, jamfør planbeskrivelsen.

Inngrep og utfylling i vassdrag

- a. Utbygging av nye E39 vil medføre en reduksjon av arealet i Klugsvatnet. COWI har undersøkt påvirkningen dette har på vannets flomdempende effekt. Analysen har blitt utført på dagens terrengdata og terrengdata etter utbygging. Det har også blitt sjekket for mulig erosjonsfare der hvor utbygging vil medføre en innsnevring i vassdraget. Analysen bekrefter at tiltaket som foreslås ikke medfører negative konsekvenser for tredjepart i flomsituasjoner. Det har blitt jobbet mye med optimalisering av linje. Ved Skurve og Klugsvatnet har reguleringsplanforslaget sett på muligheten for å anvende eksisterende E39, og dermed redusere fylling i Klugsvatnet til et minimum, sammenlignet med vedtatt kommunedelplanlinje. Alternativet ligger med minimumskurvatur i nordre del av Klugsvatnet. Det er innvilget fravik på minimumskurvatur over bro. Veinormalens krav er R1200 over bro, hvor det i prosjektet er innvilget R800 kurvatur, noe som begrenser tiltakets utbredelse og totale utfyllingsvolum i Klugsvatnet. I Ytra Kydlandsvatnet har det også blitt gjort flere alternativsvurderinger, jamfør blant annet planbeskrivelsen.
- b. Kunnskapsgrunnlaget i konsekvensutredning for naturmangfold har blitt oppdatert med nye upubliserte data innhentet fra Miljødirektoratet. Det vises til metodekapittelet i fagrapporten for detaljer.
- c. Overvann fra veien skal renses før det skal til resipient. Dette gjelder også for/ved Straumåna. Det vises for øvrig til:

- Renseløsninger beskrevet i VAO-planen
 - YM-planen og dens miljømål som blir førende for miljøplanen
 - Reguleringsbestemmelse § 6.3 om at det skal utarbeides miljøplan
 - Reguleringsbestemmelser § 2.6 Ytre Miljø
 - Reguleringsbestemmelse § 2.8 Vassdrag
 - Reguleringsbestemmelse § 5.1 b)/c) for LAA-områder: "*Ved fare for avrenning til vassdrag skal det etableres avskjærende grøfter og eventuelt sedimentasjonsbasseng*".
 - Utslippssøknad, jamfør forurensningsloven med krav om miljøovervåkning med hensyn til vannkvalitet.
- d. Informasjonen tas til orientering. Hensyn til vassdragsinteresser ivaretas som angitt i punkt h).
- e. Forslagsstiller er i dialog med statsforvalteren for å avklare behov for oppdatering av kunnskapsgrunnlag og utredningsbehov, jamfør blant annet parallell behandling av søknad om utslippstillatelse

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), 08.12.2021

- a. NVE er nasjonal sektormyndighet innen saksområdene flom-, erosjons- og skredfare, interesser knyttet til vassdrag og grunnvann, anlegg for energiproduksjon og framføring av elektrisk kraft. NVE sin rolle for samferdselsanlegg er å se om anleggets virkning på flom- og skredfare er godt nok utredet. Der samferdselsanlegg medfører tiltak i og ved vassdrag må virkninger av tiltak utredes og hensynet til vassdraget ivaretas.

På dette grunnlag har NVE **innsigelse** (jamfør plan- og bygningsloven § 5-4) til planforslaget. Årsaken er mangelfull utredning av tiltakets virkninger i Ytra Kydlandsvatnet og Klugsvatnet. Innsigelsen er forankret i NVE veileder 2/2017 "Nasjonale og vesentlige regionale interesser innen NVEs saksområder i arealplanlegging".

NVE sin konkrete tilbakemelding

- b. NVE viser til deres tilbakemelding på kommunedelplan for strekningen om at forholdene til vassdrag ikke var tilstrekkelig avklart, og tydelige innspill til hva som måtte utarbeides i videre reguleringsplanprosess. NVE tar stilling til kunnskapsgrunnlag vedlagt reguleringsplanforslaget datert 02.11.2021, og kommenterer at ny veilinje er forbedret i forhold til kommunedelplanen, men at det er noe som gjenstår før tiltaket kan samordnes mot vannressursloven.
- c. NVE mener generelt at man i verna vassdragsområder må planlegge slik at nye veier tilpasser seg vassdragene på en måte som ivaretar vassdraget og ikke skader vernegrundlaget.
- d. Det er uklart hvilke verneverdier som konkret blir berørt og om eventuelle avbøtende tiltak kan sikre at verneverdiene i vassdraget ikke reduseres.
- e. NVE mener deler av planen strider med planbestemmelse § 2.1 og Estetisk Veileder for Nye Veier datert 15.02.2018, når det gjelder de blå strukturene i landskapet og harmonisk linjeføring.

Vannressursloven

- f. Ettersom samferdselsanlegget medfører utfylling i det vernede Figgjovassdraget, er tiltaket konsesjonspliktig. En forutsetning for at detaljreguleringsplanen skal kunne erstatte vedtak etter vannressursloven er tilstrekkelig vurderingsgrunnlag (jamfør vannressursloven § 23) og at tiltaket, i henhold til vannressursloven § 25, gir større fordeler enn ulemper.

Nasjonalt laksevassdrag og elvemusling

- g. Det må settes inn effektive tiltak som hindrer partikkelspredning og slamtransport i Figgjovassdraget. Anadrom strekning går helt opp til Klugsvatnet. Partikkel og slamspredning nedstrøms vil kunne være skadelig for både anadrom fisk og elvemusling.
- h. NVE kan inkludere kryssing og fylling i Klugsvatnet, avkjøringsrampe ved utløpet av Auestadåna og utfylling i elv og utfylling i Ytre Kydlandsvatnet, i samordnet konsesjon for tiltaket - dersom disse tiltakene ikke unødvendig skader vassdragsmiljøet, og planbestemmelser sikrer avbøtende tiltak.
- i. Elvemuslingbestanden i hele vassdraget må ha spesielt fokus ved anleggsgjennomføringen og ved løsninger for håndtering av overvann.

Oppsummering av NVE sine innsigelser

- j. NVE har **innsigelse** fordi virkningene av tiltakene som planlegges på strekningen Klugsvatnet til Tøgje ikke er godt nok vurdert og ivaretatt i planen. Tiltaket vil være konsesjonspliktig etter vannressursloven, §§ 8 og 35.
For å løse innsigelsen må det for strekningen Klugsvatnet til Tøgje foreligge en beskrivelse av tiltakenes virkninger for vassdragsmiljø og fare for flom. Det må vurderes om en endret utforming på utfyllingen og vassdragskryssingen kan gi mindre negativ påvirkning av vassdraget og utløpet av Klugsvatnet. Ved en eventuell økt fare for flom må det gå tydelig fram hvilke verdier som blir berørt.
- k. NVE har **innsigelse** til reguleringsplanen fordi virkningene av tiltakene som planlegges langsmed Ytra Kydlandsvatnet i alternativ A4 ikke er godt nok vurdert og ivaretatt i planen. Tiltaket vil være konsesjonspliktig etter vannressursloven, §§ 8 og 35.
For å løse innsigelsen må tiltakenes virkninger for vassdragsmiljø og virkningen av utfyllingen på fordrøyning og evt. skade som følge av endra vannføring i utløpselva være avklart og evt. avbøtende tiltak planlagt.
- l. NVE har **innsigelse** til alternativ A1. Utfyllingen som følger av alternativ A1 i Ytra Kydlandsvatnet medfører betydelige inngrep i Ytra Kydlandsvatnet, som er en del av det vernede Figgjovassdraget. Alternativet vil ikke få konsesjon etter vannressursloven § 8.
For å løse innsigelsen må alternativet tas ut av planforslaget.
- m. NVE viser til vannressursloven §§ 5, 8, 18 og 35 og til Byggeteknisk forskrift (TEK17) § 7-1. NVE har ikke tilstrekkelig grunnlag til å behandle tiltakene etter vannressursloven §§ 5, 8 og 18 og samordning av tillatelser til konsesjonspliktige vassdragstiltak i planen, jf. vannressursloven § 20 d. Det må tydeliggjøres at fordelene ved tiltakene må være større enn ulempene.

Oppsummering av NVE sitt faglige råd

- n. Sterkt faglig råd om at bekken fra Runatjørna holdes åpen. Denne planen må ikke legge opp til en forutsetning om at Runatjørna skal senkes. NVE vil kunne gi innsigelse til et slikt tiltak i neste planparsell dersom dette medfører nevneverdige negative konsekvenser for allmenne interesser.

Forslagsstillers kommentar

- a. Merknaden tas til orientering.
- b. Merknaden tas til orientering. Nye Veier har siden starten av planarbeidet jobbet for å forbedre veilinja fra kommunedelplanen, blant annet etter innspill fra og i dialog med Gjesdal kommune. Dette gjelder for eksempel løsningen ved Skurve og Klugsvatnet, der forslagsstiller mener at planforslaget er vesentlig bedre og fører til mindre inngrep enn kommunedelplanen.
- c. Konsekvenser for verneverdier i og langs vassdraget omtales i de ulike fagrapportene

for ikke-prissatte fag i konsekvensutredningen. Det har i forbindelse med utarbeidelse av veigeometri, på plankartene og bestemmelser til planen blitt innarbeidet avbøtende tiltak for å redusere konsekvensene av tiltaket. Forslaget til veiløsning i henhold til reguleringsplanen vurderes å ivareta det vernede vassdraget i større grad enn kommunedelplanen for E39 Lyngdal vest - Ålgård. Denne vurderingen er basert på at veien i kommunedelplanen har mye større grad av nærføring til vassdraget enn planforslaget som vurderes nå.

- d. Nye Veier viser til dialog med NVE i etterkant av innsigelsen. Planrådgiver COWI har gjort tilleggsberegninger for hydrologi som er ment å svare ut de to innsigelsespunktene til planen når det gjelder flom og erosjon. Disse beregningene ble oversendt NVE 17.01.2022, og Nye Veier har bedt om at dette følges opp med møte og gjennomgang med NVE. På bakgrunn av dette er det meningen at NVE skal kunne trekke innsigelsene.
- e. Prinsipper for naturlig terrengforming langs vann og vassdrag beskrives i estetisk oppfølgingsplan. Det er regulert fylling under vann for å kunne ha rom for tilpassing til vassdragslandskapet. Dette vil kunne gjøres ved detaljprosjektering av tiltaket. Hydrauliske vurderinger for å ha plass til 200-årsflom er modellert slik fyllingene er modellert i reguleringsarbeidet. Veikurvaturen er «stiv», og det er vanskelig å tilpasse traseen til småskala landskap. Hensynet til landbruk er prioritert i henhold til prosjektets målsettinger.
- f. Forholdet til vannressursloven: Tiltakets konsekvens er beskrevet i KU-fagrapporter for henholdsvis naturmangfold, naturressurser, kulturarv, landskapsbilde og friluftsliv/by- og bygdeliv. Fordelen ved tiltaket følger målsettingen om at E39 skal binde regionen sammen, skape et større bo- og arbeidsmarked, gi kortere reisetid og langt bedre sikkerhet for trafikantene. Målsettingen er samtidig å redusere utslippet av klimagasser og andre miljøkonsekvenser. Nye Veier mener også at dette er dokumentert gjennom foreliggende planmateriale, og at fordelene klart oppveier for ulempene. Nye Veier mener dessuten at staten allerede har tatt stilling til at bygging av veiltiltaket oppveier for ulempene ved vedtak av statlig arealplan, kommunedelplan for E39 Lyngdal vest – Ålgård, i Kommunal- og moderniseringsdepartementet 25. juni 2021.
- g. Om nasjonalt laksevassdrag og elvemusling: Forslagsstiller viser til reguleringsbestemmelse § 2.6 Ytre miljø og § 2.8 vassdrag, som setter nødvendige krav for ivaretagelse av vannmiljøet, herunder krav om renseløsninger for å hindre partikkelspredning nedstrøms. Konkrete løsninger avklares i prosjekteringen. Basert på vannovervåking og utslippstillatelse fastsettes det grenseverdier for, og etableres tiltak mot, direkte og indirekte utslipp til vassdrag. Det vises også til kommentarer til Statsforvalteren i Rogaland sin høringsuttalelse.
- h. Viser til svar i punkt g).
- i. Viser til svar i punkt g).
- j. Det er som følge av NVE sin innsigelse og dialog gjort tilleggsberegninger for hydrologi. En 200 års flom + klimafaktor vil kunne medføre en økning av flomnivået på ca. 15 cm. Fra beregningen kommer det fram at utstrekningen av flommen vil endres i liten grad og at dette ikke vil påvirke noen objekter av verdi, og derfor vurderes konsekvensen av utbyggingen for flomsituasjonen som lav.

For en 200-årsflom + klimafaktor vil reduksjonen av flomdempingseffekten gi en del større vannføring ut fra Klugsvatnet. Økningen er beregnet til 1,5 m³/s for kulminerende flom. For Edlandsvatnet, som ligger nedstrøms og har større areal enn Klugsvatnet, vil en slik økning av tilløpsflommen gi en neglisjerbar økning av flomnivået, og endring av flomfaren her vurderes som liten.

Det er sjekket for mulig erosjonsfare i punktet hvor planlagt vei vil skape en innsnevring ved toplanskrysset ved Skurve. Analysen viser en viss økning av vannhastighet for undersøkt profil. Likevel for en 200-årsflom + klimafaktor vil en økning fra 0,7 m/s til 1,1 m/s ikke medføre noen vesentlig fare for erosjon, da begge hastighetene vurderes som relativt lave. Innsnevringen vil ikke påvirke vannstanden i Klugsvatnet, da det er eksisterende Straume bru som er bestemmende for flomnivå.

- k. Supplerende beregninger viser at utbyggingen vil føre til en del reduksjon av flomdempingsevnen i Ytra Kydlandsvatnet. For en 200-årsflom +klimaflom vil det

kunne medføre en økning av flomnivået på ca. 20 cm. Fra flomkart kommer det fram at dette ikke vil påvirke noen objekter av verdi, og derfor vurderes konsekvensen av utbyggingen for flomsituasjonen som lav.

- l. Forslagsstiller legger til grunn at alternativ A4 vedtas av kommunene, og blir grunnlag for videre prosjektering og utbygging. At alternativ A4 legges til grunn for endelig vedtak støttes også av øvrige overordnede regionale og statlige myndigheter i Rogaland, herunder statsforvalteren, Rogaland fylkeskommune/fylkesutvalget og Statens vegvesen. Nye Veier vil ikke inkludere alternativ A1 når regulerings-saken sendes til kommunene for sluttbehandling, og tas dermed ut som eget planalternativ.
- m. Viser til punkt f).
- n. Faglig råd vedrørende Runatjørna: Kryssløsningen i planforslaget har blitt prosjektert med føringer innenfor flere fagtema. Av naturmiljøhensyn vil det alltid være positivt å holde bekken åpen så mye som mulig. Alternativ A4 krever minst tiltak i eksisterende bekkeløp, sammenliknet med både kommunedelplanen og alternativ A1. Under østre rundkjøring og deler av påkjørings-rampen blir bekken lukket ca. 130 meter. Resterende bekk ca. 275 meter holdes åpen. Kommunedelplanlinjen for neste parsell går i fylling helt/delvis over Runatjørna og gjennom tunnel. Nye Veier planlegger å varsle oppstart på det formelle arbeidet med reguleringsplanen i løpet av våren 2022. Linjevalg og geometriplan vil bli utarbeidet i tilstøtende planprosess som starter våren 2022. I reguleringsplan for E39 Bue – Ålgård er det ikke en forutsetning at Runatjørna må senkes, men det er tilstrebet å ta høyde for fleksibilitet for løsninger som vil legges til grunn for naboparsellen. Nye Veier tar til orientering hvordan NVE stiller seg til senking av Runatjørna for naboparsellen E39 Årrestad – Bue.

Merknader fra privatpersoner og organisasjoner i Bjerkreim kommune

Torunn og Jone Gystøl, 24.11.2021

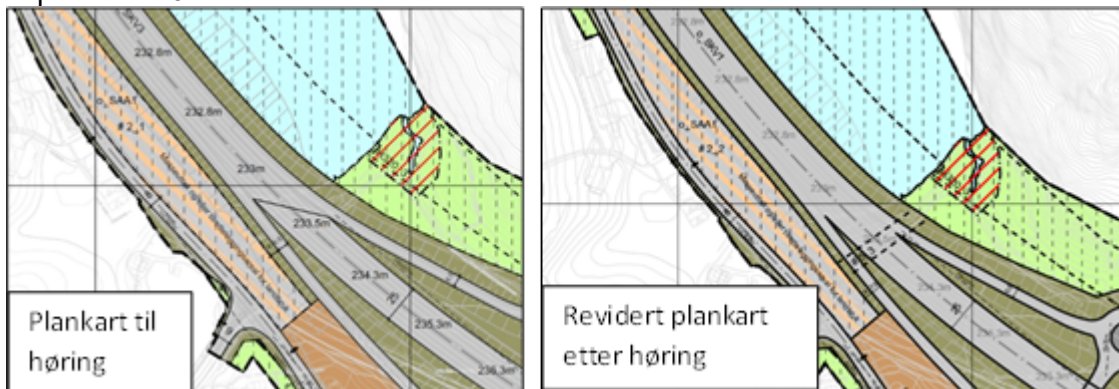
- a. Gystøl anser alternativ A1 som foretrukket alternativ på Bue, ettersom dette gir best avstand mellom bolighus og ny E39, gir bedre muligheter for landbruksareal og beslaglegger minst dyrket jord og beiteområder.
- b. Gystøl foreslår en kombinert versjon av alternativer A1 og A4, der ny E39 benytter alternativ A1 i søndre del av Ytra Kydlandsvatnet, og legger seg inn til Liaknuten som i A4 alternativet lengre nord. Dette vil gi bedre avstand til boliger sør for vannet og spare prosjektet for mye fyllmasser.
- c. Gystøl ønsker at ved fylling i Ytra Kydlandsvatnet for ny E39 bør også eksisterende E39 flyttes lengre ut i vannet, og vekk fra boligbygg.
- d. For å kunne bruke nytt tilretteleggingsareal for landbruk fullt ut er det ønskelig å flytte eksisterende E39 lengre vekk fra boligbygg. Dette vil også bety mye for nærmiljøet til beboere, og for økt sikkerhet med økt avstand mellom bolig og vei.
- e. Gystøl ønsker feundergang under ny E39 for tilkomst mellom egne beiteområder vest og nord for veien. To meter diameter kulvert med belysning vil være nok for småfe.
- f. For avkjørsel til beiteområde nord for Buekrysset ønsker Gystøl en elektrisk bom og grind, for å drive beite her hele året.
- g. Gystøl er positiv til masseuttak på egen eiendom nord for Buekrysset, forutsatt at areal blir tilrettelagt for landbruk, som erstatning for medgått landbruk- og beiteområde. Gystøl er også positiv til masseuttak og tilretteleggingsareal på Liaknuten dersom masseuttak og tilrettelegging for landbruksarealer nord for Buekrysset ikke gjennomføres.

Forslagsstillers kommentar

- a. Alternativ A4 vurderes totalt som det beste alternativet. Det foreligger innsigelse til alternativ A1 fra NVE, og faglige anbefalinger fra statsforvalteren i Rogaland, Statens vegvesen og fylkesutvalget om å legge til grunn alternativ A4 for reguleringsvedtak og utbygging. På grunn av innsigelse kan ikke alternativ A1 vedtas.
- b. I arbeidsprosessen med reguleringsplanen har det blitt vurdert flere mulige linjeføringer

over området, jamfør også planbeskrivelsen. Nye Veier anser det ikke som aktuelt å utrede ytterligere kombinasjoner, og viser til høringsuttalelsene fra overordnede myndigheter, jamfør også punkt a). Å flytte E39 lenger østover der veien treffer land ved Buekrysset vil i utgangspunktet ta enda mer landbruksarealer. Alternativ A1 tar mer landbruksarealer (inkludert fulldyrket mark) enn alternativ A4 i området der selve Buekrysset foreslås regulert. A1 sparer derfor ikke særlig mer landbruksareal enn A4, men A1 gir noe mer mulighet for å tilrettelegge for nydyrking i «inneklemtarealer» enn A4.

- c. Nye Veier anser det ikke som aktuelt å flytte eksisterende E39/framtidig fylkesvei lengre bort fra boligene. Å flytte veien vil bli et kostbart tiltak i forhold til antatt nytte. Det vil bli betydelig mindre trafikk på dagens E39 når den i framtiden blir lokalvei.
- d. Veganlegget er prosjektert etter gjeldende håndbøker. Det er gjennomført trafikksikkerhets-messig konsekvensanalyse i reguleringsplanarbeidet. Anlegget vil også bli gjenstand for TS-revisjon i samsvar med vegsikkerhetsforskriften § 4. Det er også verdt å merke seg at trafikkmengden på framtidig fylkesvei forventes redusert ved ferdig utbygd E39. Ifølge støykartene ser støybelastningen ikke ut til å bli verre enn i 0-situasjon. Se for øvrig kommentar til punkt c).
- e. I revidert reguleringsplan er det lagt inn mulighet for å etablere feundergang slik at dyrene kan vandre mellom gården og beitene på østsiden av ny E39. Feundergangen vil være flomutsatt, og dette er kommunisert til Gystøl ved befaring i området i september 2021.



- f. Plassering av bom og grind på privat vei må sees i sammenheng med hvordan viltgjerdet blir plassert i terrenget. Detaljprosjektering gjøres i neste fase av prosjektet.
- g. Nye Veier vurderer å igangsette egen planprosess for masseuttak og tilretteleggingsareal for landbruk nord for Buekrysset i løpet av våren 2022. Det har vært befaring sammen med Gystøl om dette forholdet, og spørsmålet og mulighetene har også vært drøftet i arbeidsmøte med Bjerkreim kommune. Inntil videre er derfor masseuttak og tilretteleggingsarealer ved Liaknuten opprettholdt i planforslaget, som ved høringen. Målet med en eventuell reguleringsprosess for masseuttak nordøst for Buekrysset vil være å samle inngrepene, og kunne unngå å ta ut masser ved Liaknuten. Liaknuten ligger mindre gunstig til med tanke på massetransport, trafikksikkerhet, anleggslogistikk med videre.

Bjerkreim Næringsforening, 26.11.2021

- a. Bjerkreim Næringsforening vil gi positiv tilbakemelding for at flere lokale forslag og innspill er innarbeidet i planen.
- b. Bjerkreim Næringsforening anbefaler at planfritt kryss for Skurveområde blir realisert, som planlagt. Dette vil være positivt for prosjektet, regionen og for miljøet, og vil redusere trafikkbelastningen på dagens E39 mellom Skurve og Bue.
- c. Bjerkreim Næringsforening anbefaler alternativ A1 for Bueområdet. Dette anses som et mer skånsomt alternativ.
- d. Bjerkreim Næringsforening påpeker at Buekrysset vil være et sentralt kryss for trafikk sørover fra Jæren. De påpeker viktigheten av å etablere tilstrekkelig innfartsparkering og kollektivknute-punkt ved krysset.

Forslagsstillers kommentar

- a. Merknaden tas til orientering.
- b. Merknaden tas til orientering. Nye Veier mener at grepet med å inkludere Skurvekrysset i ny E39 vil gi redusert lokalt transportarbeid sammenliknet med kommunedelplanen sin løsning.
- c. Alternativ A4 vurderes totalt som det beste alternativet. Det foreligger innsigelse til alternativ A1 fra NVE, og faglige anbefalinger fra statsforvalteren i Rogaland, Statens vegvesen og fylkesutvalget om å legge til grunn alternativ A4 for reguleringsvedtak og utbygging. På grunn av innsigelse kan ikke alternativ A1 vedtas.
- d. Behovet for innfartsparkering er noe usikkert. Det er i planforslaget lagt opp til 20-30 plasser til innfartsparkering. Basert på dagens busstilbud på strekningen antas dette å være tilstrekkelig. Det vil være mulig å øke denne kapasiteten dersom dette skulle vise seg å være nødvendig, Parkeringsplassene ligger på «innklemtearealer» ved Buekrysset.

Ragnhild og Jan Inge Osland med familie 27.11.2021

- a. Osland informerer om at ny E39 gjennom Bue vil føre til store utfordringer for drift av gårdsbruk, på tvers av veitrasé. Fjøs ligger på eiendommen vest for dagens E39, og beiteområde ligger hovedsakelig på østsiden av dagens E39. Det er stort behov for å kunne drive dyrene mellom de to sidene av veien, spesielt ved kalving sommer/høst der dyr daglig flyttes. I dag brukes eksisterende feundergang under veien. Osland påpeker at det er viktig for gårdsdriften at det etableres feundergang under ny planlagt vei på Bue.
- b. Osland informerer om at det i dag er skillegjerder etablert vest for veien for sau, lam og storfe, og skillegjerder øst for veien for sau og storfe. Osland ønsker at det reetableres skillegjerde på østsiden av ny vei, og gjerder til ny feundergang på begge sider av ny vei, for å samle dyr mot denne.
- c. Osland ønsker at det etableres grind med lås, og ferist ved avkjørsel til beiteområde fra nordlig rundkjøring i Buekrysset (SKV2). Dette er ønskelig for å hindre uønsket ferdsel med kjøretøy, samt hindre dyr i å krysse når grind er åpen.
- d. Osland ønsker at driftsvei til masseuttak på Bue etableres på vest- og sørside av Runatjørna. Dette er ønskelig for å lage mindre inngrep, og enklere å holde dyr borte fra anleggsområde.
- e. Osland ønsker at "vannalternativet" (alternativ A1) blir valgt for ny E39 ved Ytre Kydlandsvatnet, for å spare landbruksjord og belastning for innbyggere på Bue.

Forslagsstillers kommentar

- a. Informasjonen tas til orientering. I planforslaget som var utlagt til høring og offentlig ettersyn var det innarbeidet to forslag til feundergang for å ivareta tilkomst mellom vest- og østsiden av E39. Til sluttbehandlingen legges det til grunn etablering av en feundergang nokså nær dagens kryssing, og som vil kunne tilpasses mye av dagens driftsveier, både på vest- og østsiden.
- b. Det skal etableres viltgjerde på begge sider av ny E39. Øvrige ledegjerder for sau og storfe fastsettes ikke i reguleringsplanen. Det må trolig være en dialog om praktiske løsninger i byggefasen. Det vil være et viktig poeng også for Nye Veier at det etableres tilstrekkelig inngjerding, slik at dyrene ikke kommer inn i veianlegget.
- c. Plassering av bom og grind på privat vei må sees i sammenheng med hvordan viltgjerdet blir plassert i terrenget. Detaljprosjektering gjøres i neste fase av prosjektet.
- d. Etablering av anleggsvei til masseuttak på vestsiden og sørsiden av Runatjørna ville innebære utfylling i myr, noe som ikke ønskelig. Behov for trafikksikre løsninger i anleggsfasen med hensyn til beitedyr tas til orientering. Anleggsveier fastsettes ikke i reguleringsplanen, men vil bli håndtert videre i detaljeringen av prosjektet. Det må være utstrakt dialog mellom totalentreprenøren, byggherre og Osland om de praktiske løsningene ved gjennomføringen av anlegget sett opp mot driften av

landbruksarealene.

- e. Alternativ A4 vurderes totalt som det beste alternativet. Det foreligger innsigelse til alternativ A1 fra NVE, og faglige anbefalinger fra statsforvalteren i Rogaland, Statens vegvesen og fylkesutvalget om å legge til grunn alternativ A4 for reguleringsvedtak og utbygging. På grunn av innsigelse kan ikke alternativ A1 vedtas.

Samordnet statlig uttale, Statsforvalteren i Rogaland, 17.12.2021

Statsforvalteren skal samordne statlige innsigelser til kommunale arealplaner etter plan- og bygningsloven. I denne saken foreligger det innsigelse fra Statsforvalteren (gjelder forhold i Gjesdal kommune) og fra Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE). Ingen av disse innsigelsene er motstridende. Under følger en kortfattet oversikt over innsigelsene fra de statlige instansene.

Innsigelser fra NVE

NVE har innsigelse til reguleringsplanen fordi virkningene av tiltakene som planlegges på strekningen Klugsvatnet til Tøgje ikke er tilstrekkelig vurdert og ivaretatt i planen.

NVE har innsigelse til planen fordi virkningene av tiltakene som planlegges langs Ytra Kydlandsvatnet i alternativ A4, det «landbaserte» trasealternativet i sør, ikke er tilstrekkelig vurdert og ivaretatt i planen.

NVE har innsigelse til alternativ A1, det «vannbaserte» trasealternativet i sør, ettersom dette medfører vesentlige inngrep i Ytra Kydlandsvatnet, som er en del av det vernede Figgjovassdraget.

Innsigelser fra Statsforvalteren

Statsforvalteren har innsigelser til at planforslaget åpner for masseuttak/nydyrking der dette har et høyt konfliktnivå i forhold til naturverdiene. Av hensyn til miljøinteressene har Statsforvalteren derfor innsigelser til at følgende områder vises som mulige tilretteleggingsareal for landbruk (basert på benevnelsene fra plankartet):

-LAA4 #2_7

-LAA6 #2_8.

Av hensyn til miljøinteressene, har Statsforvalteren også innsigelse til at område LAA6 er vist med landbruksformål.

Drøftingsmøte angående innsigelsene fra NVE, 10.02.2022

Det ble avholdt møte mellom NVE, Nye Veier, Gjesdal og Bjerkreim kommuner den 10.02.2022 der forslag til løsning på innsigelsen ble presentert. Alternativ A1 ble ansett å være uaktuelt og ble ikke diskutert. NVE var også skeptisk til alternativ A4 og ønsket ytterligere vurderinger av tiltakenes virkninger for vassdragsmiljø og virkningen av utfyllingen på fordrøyning og evt. skade som følge av endra vannføring i utløpselva før innsigelsen eventuelt kunne trekkes.

Drøftingsmøte angående innsigelse fra NVE, 02.03.2022

Forslag til reviderte bestemmelser ble diskutert. Nye Veier utarbeidet etter møtet oppdaterte bestemmelser som ble oversendt NVE for vurdering.

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), 15.03.2022

Viser til brev datert 17.01.2022, til møte 10.02.2022 og 02.03.2022 samt supplerende notat «Allmenne interesser» datert februar 2022 og reviderte bestemmelser oversendt 07.03.2022.

Om innsigelsen

«NVE fremmet innsigelse til reguleringsplan for E39 Bue-Ålgård i brev datert 08.12.2021.

NVE fremmet innsigelse til reguleringsplanen fordi virkningene av tiltakene som planlegges i og ved vassdrag på strekningen Klungsvatnet til Tøgje ikke er godt nok vurdert og ivaretatt i planen. Tiltaket vil være konsesjonspliktig etter vannressursloven, §§ 8 og 35.

For å løse innsigelsen må det for strekningen Klugsvatnet til Tøgje foreligge en beskrivelse av tiltakenes virkninger for vassdragsmiljø og fare for flom. Det må vurderes om en endret utforming på utfyllingen og vassdragskryssingen kan gi mindre negativ påvirkning av vassdraget og utløpet av Klugsvatnet. Ved en eventuell økt fare for flom må det gå tydelig frem hvilke verdier som blir berørt.»

Flom

«NVE fremmet innsigelse fordi tiltakets konsekvenser i forhold til flom ikke var tilstrekkelig avklart. Vi har fått oversendt hydrologisk notat, datert 17.01.2022. Den oversendte utredningen viser at ved en 200-årsflom + klima vil tiltakene gi en flomvannstigning på 15 cm i Klugsvatn og 20 cm i Ytre Kydlandsvatn. Den naturlige dempningen i vannene vil endres. Basert på den valgte nedbørhendelsen er det beregna at 200-årsflommen + klima i utløpet av Klugsvatn øke med ca 1.3 % og i utløpet av Ytre Kydlandsvatn øker med ca. 3.4 %.

Oversendt beskrivelse av virkninger av tiltakene ved en liten flom (5-årsflom) og stor flom (200-årsflom + klima) tyder på at allmenne interesser ikke berøres i vesentlig grad. Endringene kan imidlertid berøre private interesser, og vi anbefaler at Nye veier avklarer disse videre.

Vi minner om planbestemmelsen § 2.9 der det står at etter veganlegget er etablert skal planområdets vannkvalitet og flomsituasjon ikke bli forringet i forhold til situasjonen før veganlegget ble etablert. Det åpnes i paragraf 4.2 b) for at konstruksjoner og landbruksveger tillates etablert i flomsonene. Vi minner om at dette bare kan gjennomføres dersom de ikke påfører tredjepart øka skader i flom og at denne forutsetningen også bør være med i bestemmelsen. Vi viser også til TEK 17 §7-1 andre ledd. NVE har et faglig råd om at denne forutsetningen tas inn i bestemmelsen.

NVE vurderer at virkningene tiltaket vil har for flom er tilstrekkelig opplyst, og vi trekker innsigelsen.»

Vannmiljø

«NVE fremmet innsigelse til reguleringsplanen fordi virkningene av tiltakene som planlegges i og ved vassdrag på strekningen Klungsvatnet til Tøgje ikke var godt nok vurdert og ivarettatt i planen. Det planlagte veianlegget går gjennom et vernet vassdragsområde (Figgjovassdraget) og flere av tiltakene vil være konsesjonspliktige etter vannressursloven, §§ 8 og 35.

NVE kan fastsette at tiltak som er godkjent i reguleringsplan ikke trenger konsesjon, jf vannressurslovens § 20 d) om samordning. Dette forutsetter at tiltaket er godt nok beskrevet og at hensynene i vannressursloven blir ivarettatt.

Notatet som omhandler allmenne interesser, oversendt i epost av 27.februar 2022, sammenfatter virkningene og alternativvurderingene av traseen. Notatet viser vurderingene som er gjort og hvordan avbøtende tiltak kan gjennomføres. Vi anser at planforslaget er godt nok opplyst.

Vi vil likevel bemerke at kunnskapsgrunnlaget fremdeles er noe mangelfullt, og at ytterligere kartlegging av elvemusling, inkludert habitatskartlegging og kartlegging av gyteområder for fisk skal gjøres sommer 2022. Resultatet av disse undersøkelsene vil måtte hensyntas etter planvedtak, og innenfor rammene av reguleringsplanen. Dersom det viser seg at viktige naturverdier blir registrert i vannene vil det kunne bli vanskelig å ivareta disse.

Vi har fått oversendt forslag til reguleringsplanbestemmelser i epost av 7.mars 2022. Bestemmelsene knyttet til vassdragene er delt i to, en generell del og en del som kobler tiltak og utforming på bestemte plasser. Dette er bra. N VE har et faglig råd om at bestemmelsene kan tydeliggjøres ytterligere. De kan videreutvikles til å ta enda bedre vare på vassdragsmiljøet. Dette kan gjøres ved videreutvikle tydelige krav om utforming, miljømål og gjennomføring.

Støy

Retningslinje T-1442 stiller krav om skjerming mot trafikkstøy. En bestemmelse som foreslått fra Nye Veier undergraver etter rådmannens syn denne sikkerheten, her åpnes det for å overskride gjeldende støygrenser dersom støyskjerming viser seg å være teknisk vanskelig, eller for kostbart, å gjennomføre.

For å sikre tilfredsstillende støyforhold for beboere på Bue foreslår derfor rådmannen at punkt §1.1 2) Lokale støyskjermingstiltak (lokal skjerming av uteplass, tiltak på bygninger) i bestemmelsene strykes: «*Støygrensene etter lokale støytiltak gjelder så langt det er teknisk mulig og økonomisk forsvarlig etter kostnads-/nyttevurderinger*».

Innkommne merknader er ellers langt på veg innarbeidet i planen og etter rådmannens syn har disse endringene ført til at man samlet sett har kommet fram til en akseptabel løsning for alle parter.

Økonomiske konsekvenser:

Konsekvenser for barn og unge:

Konsekvenser for folkehelsen:

Beredskapsmessige konsekvenser:

Vedlegg:

Dok.nr	Tittel på vedlegg
266053	Plankart 14.01.2022
266055	Bestemmelser 17.03.2022
266052	Planbeskrivelse januar 2022
266050	Merknadsbehandling januar 2022
266051	Notat allmenne interesser februar 2022