



Januar | 22

E39 Bue-Ålgård

Detaljregulering

PlanID 202001

Merknadsbehandling av innspill og uttalelser til planarbeidet

Forord

Nye Veier utarbeider detaljregulering for ny firefelts motorvei fra Bue til Ålgård, i Bjerkreim og Gjesdal kommuner. Nye Veier AS er et statlig eid aksjeselskap, og selskapet sine oppgaver omfatter å planlegge, bygge, drifte og vedlikeholde trafikksikre hovedveier. Disse veiene reduserer reisetid, knytter sammen bo- og arbeidsmarkeds-regioner, og sørger for færre drepte og hardt skadde i trafikken. Nye Veier har per i dag ansvaret for 700 kilometer hovedvei, og en investeringsportefølje på 150 milliarder kroner.

Ny E39 mellom Bue og Ålgård er en del av Nye Veier sitt prosjekt E39 mellom Kristiansand og Ålgård. Bygging av ny 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.

Ny E39 på strekningen ses som et helhetlig prosjekt på tvers av kommunegrensene. Det har blitt utarbeidet felles planbeskrivelse og konsekvensutredning for E39 Bue – Ålgård, mens plankart og bestemmelser har blitt utarbeidet separat for hver kommune. Informasjon om prosjektet finnes på nettsiden: <https://www.nyeveier.no/prosjekter/e39-sorvest/e39-bue-algard/>

Dette dokumentet inneholder en oppsummering av alle innkomne merknader siden oppstart av planarbeidet i februar 2020. Merknader som har kommet under høring og offentlig ettersyn av forslag til detaljregulering (perioden 13. oktober til 28. november) har blitt oppsummert og behandlet i kapittel 1.

Kapittel 2 og 3 beskriver innspill til og behandling av merknader til planoppstart og høring av planprogram for detaljregulering E39 Bue – Ålgård i våren 2020.

Kapittel 4 og 5 gir en oppsummering av relevante merknader til planstrekningen E39 Bue – Ålgård slik de ble spilt inn under ulike faser av kommunedelplan for E39 mellom Lyngdal vest og Ålgård. Gjesdal kommune har siden planoppstart krevd av Nye Veier også tar med aktuelle innspill fra kommunedelplanen inn i arbeidet med detaljreguleringen. Alle disse merknadene har dermed vært del av planutarbeidelsen og saksbehandlingen av denne reguleringsplanen. Dette merknadsheftet har vært del av høringsdokumentene under høring og offentlig ettersyn av reguleringsplanen i perioden 13. oktober til 28. november. Kapittel 2 til 5 er uforandret ved sluttbehandlingen av reguleringsplanen, bortsett fra noen presiseringer i kapitteloverskriftene.

Stavanger

Januar 2022

Innhold

1	Høring og offentlig ettersyn av reguleringsplanen	4
1.1	Vedtak om høring og offentlig ettersyn.....	4
1.2	Oversikt over innkomne merknader	7
1.3	Endringer i plan som følge av merknadsbehandling.....	8
1.4	Merknader fra offentlige myndigheter og etater	12
1.5	Merknader fra privatpersoner og organisasjoner i Bjerkreim kommune	29
1.6	Merknader fra privatpersoner og organisasjoner i Gjesdal kommune	32
2	Oppstart av planarbeid, februar til mars 2020	44
2.1	Generelle endringer som følge av utviklingen av prosjektet	45
3	Merknadsbehandling etter oppstartsvarsel og høring av planprogram, våren 2020.....	46
3.1	Offentlige myndigheter.....	46
3.2	Interesseorganisasjoner og næringsliv	69
3.3	Grunneiere og andre i Bjerkreim kommune.....	73
3.4	Grunneiere og andre i Gjesdal kommune.....	76
3.5	Innspill innkommet via medvirkningsportalen, ved oppstartsvarsel februar – mars 2020	80
4	Relevante innspill innkommet under høringen av kommunedelplan E39 Lyngdal vest – Ålgård .	86
4.1	Rogaland fylkeskommune, 03.02.2020.....	86
4.2	Grunneiere i Bjerkreim kommune.....	90
4.3	Grunneiere i Gjesdal kommune.....	92
5	Relevante innspill innkommet før høringen av kommunedelplan E39 Lyngdal vest – Ålgård	98

1 Høring og offentlig ettersyn av reguleringsplanen

1.1 Vedtak om høring og offentlig ettersyn

1.1.1 Bjerkreim kommune, formannskapet, førstegangsbehandling 8. juni 2021, sak 05/21

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 andregangsbehandling.*
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.*

Forslagsstillers kommentar

1. Se beskrivelse under behandlingen i Gjesdal kommune i punkt 1.1.2.
2. Det ble avklart med administrasjonen i Bjerkreim kommune før høringsperioden at bestemmelsene til planen ivaretar og sikrer gjennomføring av lokal støyskjerming for bebyggelsen på Bue. Støytiltakene framgår av støyrapport, og sikres gjennomført i henhold til reguleringsbestemmelsene og nasjonalt regelverk.
3. Se punkt over. Støytiltakene framgår av støyrapport, og sikres gjennomført i henhold til reguleringsbestemmelsene og nasjonalt regelverk.
4. Løsning for undergang for husdyr ved Buekrysset søndre del ble innarbeidet i plankartet før høringen. Etter høringen har det også blitt innarbeidet tilsvarende løsning på nordsiden av Buekrysset.

5. § 2.13 i bestemmelsene ble endret i tråd med vedtak før høringsperioden.
6. Masseuttak og nydyrking i avgrenset område i kart ved vedtakstidspunktet ble utarbeidet som eget planforslag med tilhørende bestemmelser, og var del av høring og offentlig ettersyn. Dette området har blitt inkludert i plankartet til sluttbehandlingen av saken.
7. Løsning for lokalveg (gamle E39) som skal knytte sammen Bue til Runaskaret framgikk av plankartet gjennom høringsperioden, og er uforandret til sluttbehandlingen.
8. Nye Veier legger til grunn at veien kan realiseres som smart firefeltsvei. Mulighetene for smalere normalprofil på veien har nå hjemmel i vegnormalen N100 Veg- og gateutforming.

1.1.2 Gjesdal kommune, formannskapet, førstegangsbehandling 10. juni 2021, sak 39/21

Gjesdal kommune fastsetter at detaljregulering for E39 Bue-Ålgård, planid 202001, kan legges ut til høring og offentlig ettersyn. I Gjesdal kommune legges både alternativ A1 og A4 ut.

Vedtaket er gjort i medhold av plan- og bygningslovens § 5-2 og § 12-10.

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

Gjesdal kommune ber Nye Veier AS om at følgende punkt ivaretas i plandokumentene før andregangsbehandlingen:

- a) *Planen må beskrive hvordan den følger opp føringene fra Nasjonal transportplan (NTP 2022-2033) om forholdet mellom E39 Bue-Ålgård og E39 Ålgård-Hove.*
- b) *Planen må utrede og vise konsekvensene for tettstedet Ålgård dersom E39 Bue-Ålgård åpnes for trafikk uten at E39 Ålgård-Figgjo(-Hove) er åpnet først.*

Forslagsstillers kommentar

- a) Om Nasjonal transportplan 2022-2033) og forholdet mellom E39 Bue-Ålgård og E39 Ålgård-Hove. 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.
- b) Nye Veier viser til egen trafikkutredning i notatet «Transportmodellberegning E39 Bue-Ålgård», utført av COWI, datert 2. desember 2021. Beregningene viser at ny E39, fire år etter antatt åpningsår, det vil si i 2030, gir «... liten forskjell i trafikkmengde med og uten ny E39 Bue-Ålgård, dvs. at ny vei kun medfører en liten trafikkøkning (1-2%). Veksten på E39 kommer av befolkningsvekst, flere bilreiser som følge av utbedret vei (reisende endrer reisemål eller reisemiddel) og overføring fra parallelle fylkesveier. ...» (COWI AS, Transportmodellberegning E39 Bue-Ålgård, side 5). Det vil være bompengeneinnkreving på strekningen E39 Bue – Ålgård i 15 år fra antatt åpningsår 2026. For år 2030 legges det til grunn at også prosjektet E39 Ålgård-Hove har blitt etablert. Når sistnevnte prosjekt blir etablert vil gjennomgangstrafikken på E39 bli ledet utenom Ålgård.

1.1.3 Gjesdal kommune, formannskapet, ny førstegangsbehandling, 7. oktober 2021, sak 63/21

Gjesdal kommune fastsetter at detaljregulering for E39 Bue-Ålgård, planid 202001, kan legges ut til høring og offentlig ettersyn. Både alternativ A1 og A4 legges ut, jamfør plankart og - bestemmelser datert 13.09.2021.

Vedtaket er gjort i medhold av plan og bygningslovens § 5-2 og § 12-10.

Forslagsstillers kommentar

Planforslaget var utlagt til høring og offentlig ettersyn i perioden 13. oktober til 28. november 2021.

1.2 Oversikt over innkomne merknader

Detaljregulering for E39 Bue–Ålgård, planID 202001 i Bjerkreim kommune og planID 202001 i Gjesdal kommune, ble lagt ut på høring og offentlig ettersyn i perioden 13. oktober 2021 til 28. november 2021. Det ble sendt ut brev med orientering om høring og offentlig ettersyn av planforslaget til 88 berørte parter (stort sett private og aksjeselskap), og per e-post til 27 parter (offentlige etater, interesseorganisasjoner med videre). Totalt kom det inn merknader fra ni offentlige myndigheter og etater og merknader fra femten privatpersoner og organisasjoner. Tabellen under viser oversikt over merknadene:

Offentlige myndigheter og etater	DATO
Lyse Elnett AS (merknad og tilleggsmerknad)	19.10.2021
Statnett	04.11.2021
IVAR IKS (merknad og tilleggsmerknad)	09.11.2021
Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard	19.11.2021
Statens vegvesen	22.11.2021
Rogaland fylkeskommune , ved seksjon for kulturarv	23.11.2021
Fylkesutvalget, Rogaland fylkeskommune, sak 233/2021	30.11.2021
Statsforvalteren i Rogaland	01.12.2021
Statsforvalteren i Rogaland, notat om kunnskapsgrunnlag for utslippssøknad	01.12.2021
Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)	08.12.2021
Privatpersoner og organisasjoner i Bjerkreim kommune	
Torunn og Jone Gystøl	24.11.2021
Bjerkreim Næringsforening	26.11.2021
Ragnhild og Jan Inge Osland med familie	27.11.2021
Privatpersoner og organisasjoner i Gjesdal kommune	
Grovika AS, ved Arne Kenneth Øvstebø	27.10.2021
Gjesdal bondelag, jordvernutvalget (merknad og tilleggsmerknad)	Udatert
Arve og Silje Kyllingstad-Sundvor	17.11.2021
Inger Johanne Espeland og Kenneth Nilsen	24.11.2021
Rogaland Syklistforening, lokallag av Syklistenes Landsforening	24.11.2021
Kjell Salte	25.11.2021
Åsmund Kyllingstad på vegne av Arvid Kyllingstad	25.11.2021
Marit Ramsli og Olav Vegard Søyland	27.11.2021
Ivar Kyllingstad	27.11.2021
Risa AS	28.11.2021
Vierdal advokatfirma på vegne av Oddvar Skurve	29.11.2021
Morten Kyllingstad på vegne av hytteiere i Kringlelia	29.11.2021

1.3 Endringer i plan som følge av merknadsbehandling

Følgende endringer har blitt gjort i reguleringsplanen som følge av merknadsbehandling og etter høring og offentlig ettersyn av reguleringsplanen.

Endringer i plankart

Bjerkreim kommune

Masseuttak ved Buekrysset har blitt inkludert i plankart. Dette var utarbeidet som et eget plankart med egne reguleringsbestemmelser under høring og offentlig ettersyn av reguleringsplanen.



Det reguleres løsning som samsvarer med første byggetrinn av Buekrysset.



Det har blitt lagt inn mulighet for etablering av ferør vest for Buekrysset.



Gjesdal kommune

Det har blitt innarbeidet ny tilkomstvei for boliger og dyrket mark i området mellom Indra og Ytra Kydlandsvatnet. Innspillet kom fra Gjesdal bondelag under høringen. Berørte grunneiere har blitt tilskrevet og fått anledning til å uttale seg til endringen.



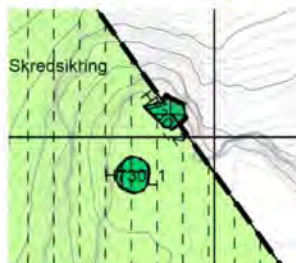
Regulert mulighet for rensedbasseng ved Kydland har blitt flyttet til Nedrebøvegen.



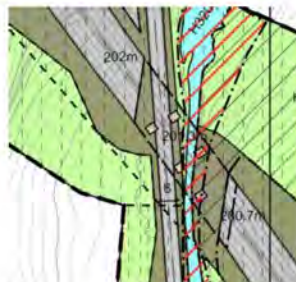
Tilretteleggingsareal for landbruk i Gautedal har blitt innskrenket på grunn av innsigelser fra Rogaland fylkeskommune og Statsforvalteren i Rogaland.



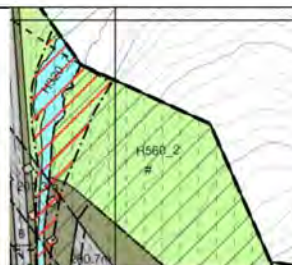
Fredete kulturminner har blitt sikret med arealformål "Vern av kulturmiljø eller kulturminner" etter innsigelse og videre dialog med Rogaland fylkeskommune sin seksjon for kulturarv.



Område for brulengde ved Søylandsdalen bru har blitt utvidet for å gi noe mer fleksibilitet i prosjekteringen, og til stedstilpasning og hensyn til vilt.



Mulig rensebasseng ved Søylandsdalen bru har blitt fjernet av hensyn til naturmangfold/vilt.



Mulig rensebasseng på Solheim fylling har blitt flyttet fra sør i området til lenger nord, etter innspill fra berørte om nærhet til drikkevannskilde ved opprinnelig plassering.



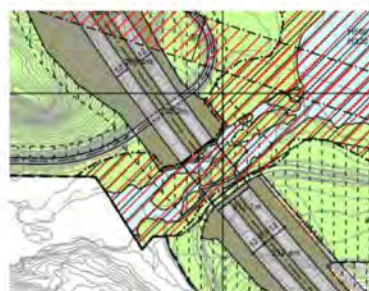
Hensynssone "Bevaring naturmiljø" har blitt lagt over helofyttsump ved Lauvtjørna etter faglig råd fra Statsforvalteren i Rogaland.



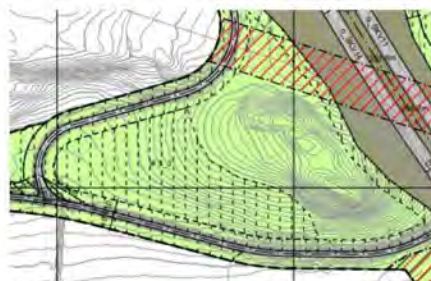
Anleggsbelte vest for Nunspigjen har blitt justert, og det har blitt lagt til nytt bestemmelsesområde for trekirkegård.



Plankartvisning av Kjedlandsbrua har blitt justert i tråd med visualiseringer ved høringen og notatet «Endringer etter førstegangsbehandling».



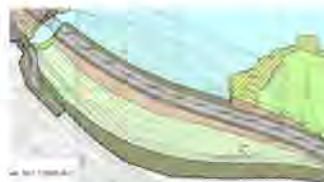
Midlertidig bygge- og anleggsområde sørvest for Tindafjellstunnelen har blitt innskrenket. Terrengformasjonen Jabnaholen, som dette angår, har i utgangspunktet ikke vært tiltenkt slik bruk.



Sikringssone for IVAR sin hovedvannledning på Haraland–Skurve har blitt justert. Denne korrelerer nå med den faktiske plasseringen av hovedvannledningen i området, i motsetning til eksisterende reguleringsplan som var brukt som grunnlag for tidligere plassering/omfang av sikringssonen.



Faresone for flom ved Skurve nord har blitt justert.



Det har blitt lagt til en hensynssone for naturmangfold som også gir mulighet for omlegging av Kleivabekken gjennom kulvert på Bollestad.



Mulig rensebasseng ved kulvert på Bollestad har blitt fjernet av hensyn til viltpassasje.



Endringer i planbestemmelser

§ 3.3 a) LL (landbruk) har blitt endret til LNFR (L), i henhold til kommuneplanen formål for sideareal til planen.

§ 4.2 c) Faresone høyspenningsanlegg (H370) har blitt spesifisert med at mastefundament, master og strømførende linjer ikke skal skades under anleggsarbeid.

§ 4.3 Mindre presisering som følger, i andre setning: «... Alle tiltak innenfor området skal avklares med ledningseier **for å sikre ledningene**, ...»

§ 4.5 a) Båndlegging av kulturminner (H730) har blitt utvidet i henhold til administrativ innsigelse fra Rogaland fylkeskommune.

Tidligere § 5.1 e) «Krav om nærmere undersøkelser, overvåkning og klargjøring av virkninger – kulturminner» (#4) går ut, ettersom alle kulturminner i planområdet er frigitt eller skal videre forbli fredet.

Ny § 5.1 e) sikrer bruk av skogholt på Nunspigjen som trekirkegård.

Nummerering av ulike formål og bestemmelsesområder har blitt justert i henhold til reguleringsplankart.

1.4 Merknader fra offentlige myndigheter og etater

1.4.1 Lyse Elnett AS, 19.10.2021

Innspill/merknad

Lyse Elnett AS har ingen merknader til planen utover det som er gjort oppmerksom på ved planoppstart av detaljreguleringen den 09.03.2020.

Forslagsstillers kommentar

Lyse meldte ved planoppstart at det må tas hensyn til kabler og gassledning innenfor planområdet. Som nevnt i kommentar til Lyse i kapittel 3.2.1 er det i planarbeidet innhentet oversikt over ledningsnett. Ledninger i luftstrekk har blitt vist med fareområde på plankartet. Ledninger i bakken vil bli tatt opp som tema i senere faser av planleggingen. Nye Veier melder direkte tilbake til nettselskapene på forventet effektbehov knyttet til både utbyggingsfasen og driftsfasen. Dette spesifiseres til eksempelvis tunneler, dagsoner, broer mv.

1.4.2 Statnett, 04.11.2021, med tilleggsmernad 05.11.2021

Innspill/merknad

Statnett er fornøyd med at tidligere innspill har blitt inkludert i reguleringsplanen. Statnett ber imidlertid om at hensynssone H370 rundt Statnetts 300 kV transmisjonsnettledning Tonstad–Stokkeland utvides til 38 meter bredde, i samsvar med byggeforbudsbeltet.

Tilleggsmernad per e-post 05.11.2021:

«Vi minner om at tiltak må avklares særlig med Statnett når det gjelder høyder opp til strømførende faseliner og inngrep i terreng, herunder tiltak og installasjoner nær høyspentmaster. Dette jfr. at Statnett har klausulerte rettigheter i ledningens byggeforbudsbelte».

Forslagsstillers kommentar

H370 har blitt utvidet i plankart til 38 meter, og merknaden anses dermed ivaretatt.

1.4.3 IVAR IKS, 09.11.2021, med tilleggsmernad 26.11.2021

Innspill/merknad

- a) Merknad datert 09.11.21: IVAR IKS viser til merknad ved oppstart av planarbeid der det bes om hensynssone (H410 Infrastruktursone) til vannledningen på 10 meter til hver side målt fra senter rør med forslag til bestemmelse.
- b) Det bes ellers om at IVAR blir involvert tidlig i prosess ved valg av tekniske løsninger i forbindelse med kryssing mellom E39 og råvannsledningen ved Skurve/Haraland.

Tilleggsmernad datert 26.11.21:

- c) IVAR IKS informerer i supplerende uttalelse om at hovedråvannsledningen, som forsyner rundt 300.000 personer fra Sirevåg til Finnøy, krysser under planlagt ny E39 på Skurve og Haraland. IVAR IKS viser til at vannledningen i dag ligger med en overdekning på 6–7 meter, og ved planlagt ny vei vil den ligge med rundt 12–13 meter overdekning. Dermed vil ledningen under ny E39 i praksis være utilgjengelig for vedlikehold og reparasjon ved eventuell skade under vegen. Ved uheldig brudd kan det bli behov for stenging av vannledning og vei opp til flere uker.
- d) IVAR IKS ber om at følgende bestemmelse tas med i planbestemmelsene: «§ 6.5: Før nye veganlegg kan tas i bruk skal det være opparbeidet ny løsning som sikrer adkomst for fremtidig drift og vedlikehold av ledningene i hensynssonene H410_1 og H410_2».
- e) IVAR IKS kommenterer òg at de store konsekvensene av eventuelt brudd på vannledning i liten grad er reflektert i planbeskrivelse og ROS-analyse for planforslaget

Forslagsstillers kommentar

- a) Innspillet anses ivaretatt gjennom reguleringsbestemmelse § 4.3 Særlige krav til infrastruktur.
- b) Nye Veier har dialog med IVAR om forholdet.
- c) Innspillet tas til orientering.
- d) Det vises til pågående dialog mellom forslagsstiller og IVAR for å finne løsning på tiltak og alternativer til kryssing av råvannsledningen. Forslagsstiller ser på denne bakgrunn ikke behov for regulering som foreslått i nytt rekkefølgekrav. Forslagsstiller har lagt inn en liten endring i reguleringsbestemmelsene § 4.3 a) for å sikre råvannsledningen. For øvrig vises det til at de aktuelle vannledningene ligger under eksisterende E39, og etter forslagsstillers forståelse, i henhold til særskilt tillatelse etter lov om vegar (veglova) §32.
- e) Hendelsen brudd på vannledning har blitt vurdert i ROS-analysen. Konsekvensen har blitt oppjustert etter innspill fra IVAR. § 4.3 i planbestemmelsene betyr i praksis risikoreduserende tiltak for å unngå ledningsbrudd.

1.4.4 Direktoratet for mineralforvaltning (DMF), 19.11.2021

Innspill/merknad

- 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 veitiltaket.
- 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.

1.4.5 Statens vegvesen (SVV), 22.11.2021

Innspill/merknad

- 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 frisisiktsoner 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 trafiksikkerhet 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 trafiksikkerhetsmessig konsekvensanalyse, jmfør § 3 i forskrift om sikkerhetsforvaltning av veginfrastrukturen (vegsikkerhetsforskriften). Dette kravet er knyttet til planfasen. Trafiksikkerhetsrevisjoner 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 trafiksikkerhetsrevisjoner 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.

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

Innspill/merknad

- a) RFK informerer om at de har myndighet til å fremme innsigelse i saker som vedrører automatisk freda kulturminner, og til å tillate eller nekte inngrep i automatisk freda kulturminner.
- b) RFK informerer om prøveprosjektet Arkeologi på nye veier som følger veiltaket, der dispensasjoner fra kulturminneloven skal gis etter kulturminneloven § 8 første ledd, og dispensasjon i medhold av kulturminneloven § 8 fjerde ledd er gjort gjeldende for alle arealformål innen Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur på kommuneplannivå.
- c) RFK påpeker at område for tilretteleggingsareal for landbruk # 2_6, #2_7 og #2_8 i Gautedal ikke er forelagt kulturminnemyndighet *for vurdering med henblikk på eventuell konflikt med automatisk fredete kulturminner, noe som ikke er i tråd med intensjonen i prøveprosjektet.* Det fremmes derfor **administrativ innsigelse** til planforslaget på grunn av manglende oppfylling av kulturminneloven § 9 undersøkelsesplikten. RFK foreslår at arealet enten fjernes fra planforslaget, eller at det bestilles arkeologisk registrering av arealet.
- d) RFK påpeker at flere kulturminner i planforslaget allerede er dispensert etter kulturminneloven § 8 første ledd gjennom prøveprosjektet Arkeologi på nye veier. Disse har fått endret vernestatus fra "automatisk fredet" til "Fjernet (aut. fredet)". RFK påpeker at disse lokalitetene ikke skal vises i plankart med formål eller bestemmelsesområde.
- e) RFK påpeker at kulturminner som fortsatt skal bevares skal i planforslag reguleres til LNFR med underformål vern av kulturminner eller kulturmiljø i kombinasjon med båndlegging etter kulturminneloven. For områdene foreslås det også en ny planbestemmelse: *Innenfor "hensynssone for båndlegging etter lov om kulturminner (H730)" finnes det automatisk fredete kulturminner. Det er ikke tillatt å sette i gang tiltak som kan skade, ødelegge eller utilbørlig skjemme kulturminnene, eller foreta noen form for fysiske inngrep i områdene, jf. kulturminneloven §§ 3 og 8. Eventuelle tiltak innenfor områdene må på forhånd avklares med kulturminnemyndighetene, jf. lov om kulturminner §§ 3 og 8. Slike tiltak skal fortrinnsvis fremmes i form av en reguleringsendring.*
RFK fremmer **administrativ innsigelse** ettersom automatisk fredete kulturminner med id 265596, id 265608, id 265610, id 265613, id 265614, id 265623 og id 265631 ikke er tilstrekkelig ivaretatt gjennom kart og bestemmelser, jmfør kulturminneloven §§ 3 og 4.
- f) RFK ber om at kulturminner på grensen av planområde blir fullt inkludert i planområdet. RFK ber om at automatisk fredete kulturminner like utenfor planområde også refereres til i planbestemmelser som angår sikring av kulturminner ved anleggsgjennomføring, og at disse

sikres med anleggsgjerde i stål. Inngjerding/fysisk markering i terreng må skje i samråd med arkeologer fra Rogaland fylkeskommune.

Forslagsstillers kommentar

Punkt a) og b) tas til orientering.

- c) Tilretteleggingsareal for landbruk # 2_6 og # 2_8 er fjernet fra planforslaget i samsvar med merknad. Tilretteleggingsareal for landbruk # 2_7 er innskrenket til kun å omfatte område som har vært til arkeologisk registrering tidligere.
- d) Kulturminner som allerede er dispensert er fjernet fra planforslaget i samsvar med merknad.
- e) Kulturminner som er automatisk fredet i planområdet, er i revidert plan gitt arealformål "Vern av kulturmiljø eller kulturminne" og hensynssone "Båndlegging etter lov om kulturminner" (H730) - i samsvar med innspillet. Henholdsvis: id 265596, id 265608, id 265610, id 265613, id 265614, id 265623 og id 265631. Kulturminnene sikres i bestemmelse §4.5 a).
- f) Planområdet er utvidet for å sikre hele kulturminner som tidligere lå i plangrensen, i samsvar med merknad. Midlertidig bygg- og anleggsområde er ikke tilsvarende utvidet. Fysisk sikring av automatisk fredete kulturminner utenfor planområdet, i anleggsfasen, er i revidert plan ivarettatt med følgende bestemmelse til § 4.5 H730: *"Under anleggsarbeidet skal det settes opp et midlertidig anleggsgjerde i stål for å beskytte automatisk fredete kulturminner mot skader. Ved anleggsarbeid nær automatisk fredete kulturminner utenfor planområde skal fysisk markering settes langs plangrensen. Inngjerding / fysisk markering i terreng skal skje i samråd med Rogaland fylkeskommune"*.

Status per 28.01.2022, e-post fra fagleder i Rogaland fylkeskommune:

«... Til orientering så frafaller vi alle innsigelsene, da vi ser at de er imøtekommet gjennom de endringene som er gjort i kart og bestemmelser. Har sendt brevet til godkjenning, ...

1.4.7 Fylkesutvalget, Rogaland fylkeskommune, sak 233/2021, 30.11.2021

Innspill/merknad

Vedtak

1. Rogaland fylkeskommune er positive til justeringene av traséen som er gjort for å redusere negativ påvirkning på naturmiljø og landskap.
2. 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) 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, Tøggje, 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. 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, jamfør 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 – Ålgård 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, jamfør forslagsstiller sin kommentar til statsforvalteren.
- e) Avrenning fra veianlegget fanges opp via planlagte infiltrasjonsgrøfter, jamfør 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. Overvåkning 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 klassifiseringssak.
- j) Temaet er ivaretatt, jamfør innspill fra Rogaland fylkeskommune, kulturseksjonen, og forslagsstillers kommentar til denne.

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

1.4.8 Statsforvalteren i Rogaland, 01.12.2021

Innspill/merknad

- a) **Trasevalg i sør:** 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.

Nydyrking

- e) Statsforvalteren påpeker at veiltaket vil legge beslag på store landbruksområder, som er i konflikt med nasjonale føringer for jordvern, men er positiv til kompenserende tiltak med nydyrkingsområder. Det vises til konflikt mellom mulig nydyrkingsområder og naturmangfold langs strekket, der variert natur- og kulturlandskap er sentralt. Statsforvalteren mener hensyn til viktige naturverdier langs strekket ikke er tilstrekkelig ivarettatt. Av hensyn til klima og ivaretagelse av biomangfold har statsforvalteren følgende innsigelser og faglige råd til noen av de foreslåtte mulighetsområdene for nydyrking:
 - i. **LAA4, # 2_7:** Statsforvalteren påpeker at området berører myrflate tilknyttet innmarksbeite, av særlig høy naturverdi. Statsforvalteren har **innsigelse** mot at området tilrettelegges for landbruk. Statsforvalteren foreslår at området brukes som kompensasjon for tapt myrareal, gjennom stenging av dreneringsgrøfter.
 - ii. **LAA6, # 2_8:** Statsforvalteren påpeker at området grenser direkte til Oppsalåna der det er påvist habitat for elvemusling på hele strekningen. Myrflaten i området er viktig for fordøying, karbonlagring og karbonfangst, og naturmangfold her er sårbart for næringstilsig. Området er ikke godkjent som spredeareal, og deler av området er registrert som utvalgt naturtype kystlynghei. Statsforvalteren har **innsigelse** mot at området tilrettelegges for landbruk, av hensyn til miljøinteresser. Statsforvalteren legger til grunn at myrflate øst for LAA6 er gitt overordnet arealformål LNF-område, og ikke spesifisert som landbruksformål. Området kan ennå benyttes til beite. Statsforvalteren bemerker også at på høyden i nord er registrert en forekomst av den utvalgte naturtypen kystlynghei (foreløpig resultat av naturtypekartlegging i 2021, Miljødirektoratet). Dette er en utvalgt naturtype etter naturmangfoldloven § 52 og arealet skal derfor defineres med svært stor verdi i konsekvensutredningen.
 - iii. **LAA7, #2_9:** Statsforvalteren påpeker at større areal med kystlynghei ligger i området, og at dette er en sterkt truet og utvalgt naturtype. Statsforvalteren har **faglig råd** om at LAA7 #2_9 utgår som mulighetsområde for nydyrking slik planforslaget nå foreligger. Dersom det likevel skal vurderes tilrettelegging for nydyrking innenfor dette arealet, bør tiltaket tilpasses i tråd med statsforvalteren sitt innspill:
 - Tilstandsvurdering av arealet LAA7 #2_9, jamfør også nye upubliserte kartleggingsdata fra Miljødirektoratet i 2021, og dernest vurdering opp mot forskrift for utvalgte naturtyper.

- Ved kryssing av elven fra Lauvtjørna er det lagt inn en hensynssone H320_6. Denne må utvides til også å omfatte H560_X. Dette er en kalkrik helofyttsump som er en svært sjelden naturtype i Rogaland.
 - Sørvest på Nunspigjen er det et lite holt med lauvskog med tre registrerte eiketrær som kategoriseres som naturtypen hol eik. Naturtypen er beskyttet etter § 52 i naturmangfoldloven. De aktuelle trærne skal derfor defineres med høy verdi i forbindelse med konsekvensutredningen. Det vil være nødvendig å sette inn avbøtende tiltak for å ivareta disse naturverdiene under planlegging av tiltak.
 - Myra øst for Store Pighammaren ligger utenfor planområdet, men tiltak innenfor planområdet kan føre til avrenning til denne. Det må derfor sikres at det gjennomføres avbøtende tiltak som hindrer avrenning til denne myren i anleggsfasen.
 - I kryssingen av Kjedlandsåna er det lagt inn et areal H560_2. Dette arealet bør tilpasses slik at det omfatter hele elvestrekket, tilsvarende som H320_3.
- iv. **LAA3, # 2_5:** Området er en jordvannsmyr i nærhet av arealet, som inngår i viktig bekke­drag. Myrflaten er viktig for fordrøyning i Oppsalåna, og viktig for naturmangfold. Statsforvalteren gir **faglig råd** om at området ikke nydyrkes. Dersom området fortsatt skal være åpent for nydyrking må det planlegges avbøtende tiltak for å hindre avrenning til myrflaten.
- v. **LAA1, # 2_2:** Arealet omfatter tilretteleggingsareal på Liaknuten, som ligger nær skråning mot myrene rundt Skittjørna, som er et viktig intakt våtmarksområde for naturmangfold. Statsforvalteren påpeker at arrondering innen området må tilpasses helling mot Ytra Kydlandsvatnet for å unngå avrenning til myrene i anleggsfase og eventuell påfølgende nydyrking.
- vi. **LAA5, # 2_6:** Det ligger en dypmyr med jordvannsmyrvegetasjon sør for området (utenfor planområdet). Myren har uklar avgrensning mot tilstøtende beiteareal og kan være av den sterkt truede naturtypen seminaturlig myr (beitemyr). Trolig er området allerede påvirket av avrenning fra spredeareal. Statsforvalteren informerer om at dette vil være eneste siste registrerte dypmyr i Gautedal etter veiprojektet. Statsforvalteren påpeker at det er viktig at anlegg og tilrettelegging for landbruk i området gjøres på en skånsom måte, og ikke forringer tilsand eller arrondering av myrflaten.

Inngrep og utfylling i vassdrag

- f) Statsforvalteren påpeker at eventuell fylling i vassdrag ved sørlig kryss på Skurve må reduseres til en minimumsløsning, av hensyn til grunt vannområde. Innsnevring av elven vil endre karakteren på elvedeltaet.
- g) Statsforvalteren informerer om registrert sårbar (VU) semi-naturlig eng nord for utløpet av Klugsvatnet.
- h) Statsforvalteren informerer om at Straumāna, mellom Klugsvatnet og Edlandsvatnet, renner gjennom ung boreal lauvskog, hagemark og plantefelt, og at avrenning fra vegen ikke må føres i dette vassdraget.
- 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.
- j) 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.

Samfunnssikkerhet

- k) Statsforvalteren påpeker at brudd på høyspentledning Tonstad–Stokkeland blir ansett i ROS-analyse som å ha store konsekvenser. Statsforvalteren mener at med mengden anleggsarbeid som vil foregå nær høyspentledningen er sikkerhet rundt denne ikke ivaretatt i planbestemmelsene. Statsforvalteren gir **faglig råd** om at planbestemmelser konkretiseres for å hensynta ROS-analysens vurdering.
- l) Statsforvalteren gir **faglig råd** om at bestemmelser vedrørende faresoner for ras-, skred- og flomfare, og kontakt med IVAR IKS sin råvannsledning over Skurve, konkretiseres.

Forslagsstillers 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 årsgjennomsnittlig trafikkmengde (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, jmfør 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) Jmfør 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, jmfør planbeskrivelsen.
- e) Nydyrking
 - **LAA4, # 2_7 (Gautedal):** Området sin tilstand har blitt drøftet med lokale myndigheter i forbindelse med planarbeidet. Området har i den forbindelse blitt registrert som grøftet og tilrettelagt for landbruk med tilhørende svekking av myrens verdi. Til tross for svekket verdi av myren er delområde B7 i konsekvensutredning for naturmangfold vurdert å ha *svært stor* verdi som økologisk funksjonsområde for fugler i kulturlandskapet.

I forbindelse med statsforvalteren sin innsigelse ble det utført befaring desember 2021, av Nye Veier sin planrådgiver COWI. Det ble da registrert gjødslet fuktig beitemark (ikke naturtype semi-naturlig eng, jmfør statsforvalteren sin uttale). Samtale med grunneier viste at hele lokalområdet er gjødslet der det er mulig å komme til med traktor. Området er flatt og lett tilgjengelig for traktor. Det går en menneskelig utgravd grøft gjennom området. Denne har drenert det som tidligere trolig var en semi-naturlig myr, men som i dag er ødelagt

av gjødsling og grøfning. Registrerte arter er rome, pors, lyssiv, høymol, bjønnskjegg, torvmoser, blåtopp og røsslyng. Myren vurderes som langt ifra intakt natur, men bunn- og feltsjikt i deler av området har fortsatt myr-preg. Det vil være en stor jobb å stenge dreneringsgrøfter slik statsforvalteren foreslår. Beite bør opprettholdes, men gjødsling må avsluttes dersom området skal erstatte tapt myrareal. Stenging av dreneringsgrøfter vil redusere verdien av området for gårdsdriften som beiteareal etter hvert som det blir bløtere.

Dersom det foreligger ytterligere kunnskap som tilsier at myren har høy verdi, er Nye Veier interessert i å få del i denne informasjonen, men prosjektet har per nå ikke registrert slike. Området er viktig for massebalansen i prosjektet, og deler av området # 2_7 ønskes videreført som tilretteleggingsareal for landbruk. Nye Veier viser til at LAA6 # 2_8 og LAA5 # 2_6, som ligger i samme område, tas ut av planen. Til sluttbehandling av forslaget til detaljregulering blir tilretteleggingsareal for landbruk LAA4 # 2_7 innskrenket til kun å omfatte områder som har vært til arkeologisk registrering tidligere, jamfør også innsigelse fra Rogaland fylkeskommune ved seksjon for kulturarv, datert 23.11.2021. Nye Veier gjennomførte et møte med statsforvalteren 26. januar 2021 for å avklare dette forholdet. Statsforvalteren lovet i møtet å svare ut dette forholdet raskt.

- **LAA6 # 2_8 (Gautedal):** Til sluttbehandling av planforslaget blir tilretteleggingsareal for landbruk LAA6 # 2_8 tatt ut av plankartet. Nye Veier anser dermed innsigelsen fra statsforvalteren som imøtekommet, og har bedt statsforvalteren bekrefte dette skriftlig.
- iii. **LAA7 # 2_9 (Solheim):** Området er omtalt i konsekvensutredning for naturmangfold delområde C5. Det er stort behov for området til avsetning av masser i prosjektet. Som følge av at flere områder for massehåndtering har blitt tatt ut/reduert som følge av høringsinnspill er kapasiteten på massedeponiet på Solheim økt til 400.000 m³. Arealavgrensingen har også blitt noe justert til å grense opp mot framtidig fylkesveg. Planrådgiver COWI sin tilstandsvurdering av LAA7 # 2_9 er at forekomsten av kystlynghei er seminaturlig og trenger skjøtsel. For at området skal vedvare trengs beite og brenning. Inneklemte areal mellom eksisterende E39 og ny vurderes som lite egnet til slik hevd. Gjenværende terrengformasjon like nord for Søylandsdalsbrua kan beholdes, men forekomsten av kystslynghei vil her bli løst fra resterende forekomst i vest. Statsforvalteren har blitt forelagt dette forholdet i eget notat og med oppfølgende møte 26. januar 2022.
 - Vedrørende kalkrik helofyttsump: I revidert plankart har det blitt lagt inn hensynssone "Bevaring naturmiljø" over samme polygon som område med flomfare, i henhold til statsforvalteren sin merknad.
 - Vedrørende hule eiker: Ved befaring av planrådgiver COWI i desember ble de aktuelle hule eikene georeferert. Opplysningene har blitt benyttet i oppdatert konsekvensutredning for naturmangfold. Det ble også registrert flere trær med potensial for å utvikle seg til hule eiker. I revidert plankart har anleggsområdet blitt justert slik at gjenværende skog ikke blir berørt. Det har også blitt lagt inn bestemmelse om at trær som må hugges skal løftes over i gjenværende skogsområde, da forråtnelsesprosessen vil være positiv for biologisk mangfold. Det har blitt lagt inn egen hensynssone for dette området. Faglig råd fra statsforvalteren vurderes som ivaretatt.
 - Hindring av forurensing ved avrenning til resipienter og ødeleggelser av myr er omtalt i prosjektets miljømål i ytre miljøplanen. Dette gjelder også resipienter utenfor planområdet. Det er lagt inn krav om utarbeidelse av miljøplan i reguleringsbestemmelse § 6.3. Faglig råd fra statsforvalteren vurderes som ivaretatt. H560 er tilpasset H320_3 i samsvar med statsforvalteren sin anbefaling.

- iv. **LAA3 # 2_5 (Nedrebøvegen):** Området beholdes med mulighet for tilrettelegging for landbruk. Vedrørende avrenning fra LAA3 # 2_5 mot tilgrensende jordvannsmyr vises det til miljømålsettingene i prosjektets ytre miljøplan og krav om utarbeiding av miljøplan i reguleringsbestemmelsene. Det vises til reguleringsbestemmelse § 5.1 c) til masseuttak og/eller tilretteleggingsareal for landbruk: «*Ved fare for avrenning til vassdrag skal det etableres avskjærende grøfter og eventuelt sedimentasjonsbasseng*». Tekniske løsninger for å hindre avrenning avklares i videre detaljplanlegging. Anbefalingen fra statsforvalteren vurderes som hensyntatt.
 - v. **LAA1 # 2_2 (Liaknuten):** Vedrørende avrenning mot Skittjørna fra masseuttak og tilrettelegging for jordbruk på Liaknuten vises det til miljømålsettingene i prosjektets ytre miljøplan og krav om utarbeiding av miljøplan i reguleringsbestemmelsene. Det vises til reguleringsbestemmelse § 5.1 b) til masseuttak og/eller tilretteleggingsareal for landbruk: (annen nummerering enn det som oppgis i avsnitt 1.4, fordi det er egne bestemmelser for den delen av reguleringsplanen som omfatter Bjerkreim kommune) «*Ved fare for avrenning til vassdrag skal det etableres avskjærende grøfter og eventuelt sedimentasjons-basseng*». Tekniske løsninger for ivaretagelse av området i anleggsfasen avklares i videre detaljplanlegging. Anbefalingen fra statsforvalteren vurderes som hensyntatt.
 - vi. **LAA5 #2_6 (Gautedal):** Tilretteleggingsareal for landbruk # 2_6 blir fjernet fra planforslaget, og planforslaget vurderes dermed ikke å påvirke det aktuelle myrområdet. Anbefalingen fra statsforvalteren vurderes som hensyntatt.
- f) **Inngrep og utfylling i vassdrag:** 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.
- g) Kunnskapsgrunnlaget i konsekvensutredning for naturmangfold har blitt oppdatert med nye upubliserte data innhentet fra Miljødirektoratet. Det vises til metodekapittelet i fagrapporten for detaljer.
 - h) 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 § 5.3 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.
- i) Informasjonen tas til orientering. Hensyn til vassdragsinteresser ivaretas som angitt i punkt h).
- j) 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

Samfunnssikkerhet

- k) Planbestemmelse § 4.2 c) har blitt konkretisert etter oppfordring fra statsforvalteren. Det har blitt lagt til følgende tekst: *Anleggsarbeid med terrenginngrep, rystelser og steinsprut skal gjennomføres uten skade på mastefundamenter, master og strømførende linjer.* Nye Veier viser til uttalelse fra ledningseier Statnett, som ikke påpeker noen betenkeligheter rundt denne ledningen i byggefasen. Det er strenge sikkerhetsmessige krav ved gjennomføring av anleggsarbeid under denne typen kraftledninger.
- l) Forslagsstiller mener at henvisning til håndbok N200 i planbestemmelsene er tilstrekkelig, da denne skal følges av alle som planlegger, dimensjonerer og bygger veier. Videre mener forslagsstiller at bestemmelsene vedrørende kontakt med IVAR IKS sin råvannsledning over Skurve blir ivaretatt slik det framkommer av justert planbestemmelsene § 4.3 a).

1.4.9 Statsforvalteren i Rogaland, 01.12.2021, notat om kunnskapsgrunnlag for utslippssøknad

Innspill/merknad

- a) Statsforvalteren informerer om at elvemusling, kategorisert som sårbar (VU), er rødlistet og en ansvarsart for Norge. Bestanden skal opprettholdes eller forbedres. Elvemusling er påvist i større deler av Oppsalåna, med en positiv utvikling over tid. Oppsalåna anses som den viktigste lokaliteten for ørretmusling i Figgjovassdraget. Statsforvalteren informerer om at omfattende og langvarig anleggsarbeid langs vassdraget kan medføre forurensing og hydromorfologisk endring som kan varig forringe eller føre til tap av viktig habitat for elvemusling, fisk og bunndyr.
- b) Statsforvalteren mener at Redoks-målinger av bunnsbstrat må inngå i overvåkingsprogrammet og gjennomføres før, under og etter gjennomført tiltak.
- c) Statsforvalteren mener overvåkingsprogrammet ikke tilstrekkelig fanger opp morfologisk påvirkning på habitatkvaliteter. Statsforvalteren påpeker at dette krever en oversikt over eksisterende økologisk funksjonsområde for elvemusling, som krever en habitatskartlegging av elvemuslingbestanden i sin helhet.
- d) Statsforvalteren påpeker mulighet for flytting av elvemusling i tiltaksperioden. I møte mellom statsforvalteren og Nye Veier den 14. desember 2021 ble det avklart at statsforvalteren ønsker at habitatskartleggingen skal bidra til å kartlegge hvor elvemuslingbestanden (eller deler av denne) eventuelt kan flyttes i anleggsperioden og hvilke områder som er spesielt sårbare for utslipp.
- e) Ettersom Figgjovassdraget med laks og elvemusling må særlig sikres mot inngrep, anses kunnskapsgrunnlaget om vassdragsverdier som mangelfullt utredet og det bes om at det gjennomføres følgende:
 - i. **Habitatskartlegging:** Habitatskartlegging og ungfiskundersøkelser i henhold til metoden beskrevet i rapporten "Sjøaurebekker i Bergen og omegn" (Pulg mfl. 2011). Nyere eksempel på denne metodikken i elv med elvemusling er rapporten "Kartlegging av habitat for laks, sjøørret og elvemusling i Årvikelva i Tysvær kommune (Kambestad 2019). Det er viktig at gyteområder for fisk stedfestes.

- ii. **Kartlegging av elvemusling:** Visuell kartlegging av forekomst og romlig fordeling av elvemusling ved bruk av vannkikkert eller drivtelling langs hele bekkestrekningen, ikke kun utvalgte stasjoner, eventuelt relativ tetthet/semi-kvantitativ registrering dersom høy tetthet (Postler & Espedal 2021). Der det lokaliseres forekomst av elvemusling må også rekruttering sjekkes i nærområdet etter standardiserte metoder for dette (Larsen & Hartvigsen 1999).
- iii. **All kartlegging skal digitaliseres** og gjøres tilgjengelig (shape-format) for innlegging i digitale kartløsninger.
- f) Bekkestrekninger som skal kartlegges i sin helhet:
 - Oppsalåna mellom Husavatnet og Ytra Kydlandsvatnet.
 - Kjedlandsåna.
 - Bekkestrekningen mellom Ytra Kydlandsvatnet og Runatjørna.
 - Kleivabekken og Straumåna (de anadrome bekkestrekningene nord i planområdet).

Forslagsstillers kommentar

Til orientering ble det gjennomført arbeidsmøte med Statsforvalteren i Rogaland om temaet og utslippssøknad den 14. desember 2021. Nye Veier påpeker at arbeidet med utslippssøknad pågår parallelt med planarbeidet, og at overvåkning av vannkjemi i sidebekker og vatn allerede har foregått i over ett år gjennom planprosessen. Det er vanlig praksis for Nye Veier at arbeidet med utslippstillatelse gjøres delvis parallelt med planarbeidene. Det er en forutsetning for Nye Veier at utslippstillatelse foreligger før entreprenøren setter i gang sitt arbeid.

- a) Opplysningene tas til orientering.
- b) Redoks-målinger av bunnsubstrat vil bli lagt inn i oppdatert miljøovervåkingsprogram. De første målingene utføres sommeren 2022.
- c) Forslagsstiller viser til plan for habitatskartlegging omtalt i punkt f).
- d) Mulig flytting av elvemusling nevnes som avbøtende tiltak i konsekvensutredning for naturmangfold, ytre miljøplan og i reguleringsbestemmelse § 2.8. Konkret kartlegging av hvor bestand av elvemusling kan flyttes og hvilke områder som er spesielt sårbare vil være en del av undersøkelsene som blir gjort. Dette vil bli tatt inn i revidert overvåkingsprogram. Se også punkt e).
- e) I møte med statsforvalteren 14. desember 2022 ble det avtalt at kartlegging av elvemusling og habitat for elvemusling og fisk utføres i perioden mai-september 2022. Det vil være tett dialog med Statsforvalteren underveis. Krav til digitalisering av funn i planlagt kartlegging vil bli tatt inn i revidert overvåkingsprogram.
- f) Bekkestrekninger som skal kartlegges i sin helhet:
 - Oppsalåna mellom Husavatnet og Ytra Kydlandsvatnet: Undersøkes.
 - Kjedlandsåna: Geografisk avgrensing avtales nærmere med statsforvalteren.
 - Bekkestrekningen mellom Ytra Kydlandsvatnet og Runatjørna: Geografisk avgrensing avtales nærmere med statsforvalteren.
 - Kleivabekken og Straumåna (de anadrome bekkestrekningene nord i planområdet): Undersøkelser vil gjelde anadrom fisk i disse bekkene jf. dialog med Statsforvalter. I Straumåna vil det på grunn av sterk strøm, bratt terreng og generell HMS ikke være mulig å kartlegge hele strekningen. DNA undersøkelser vurderes som et supplement.

Statsforvalteren informerte i møtet 14. desember om at behandling av utslippssøknad og høring av denne vil kunne gjennomføres før resultatene fra ny kartlegging i 2022 foreligger.

1.4.10 Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), 08.12.2021

Innspill/merknad

- 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 vernegrunnlaget.
- 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 ivarettatt 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 veiltaket 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 vannovervåkning 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 flomdempningseffekten 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 flomdempningsevnen i Ytra Kydlandsvatnet. For en 200-årsflom + klimafaktor 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 reguleringssaken 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 påkjøringsrampen 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.

1.5 Merknader fra privatpersoner og organisasjoner i Bjerkreim kommune

1.5.1 Torunn og Jone Gystøl, 24.11.2021

Innspill/merknad

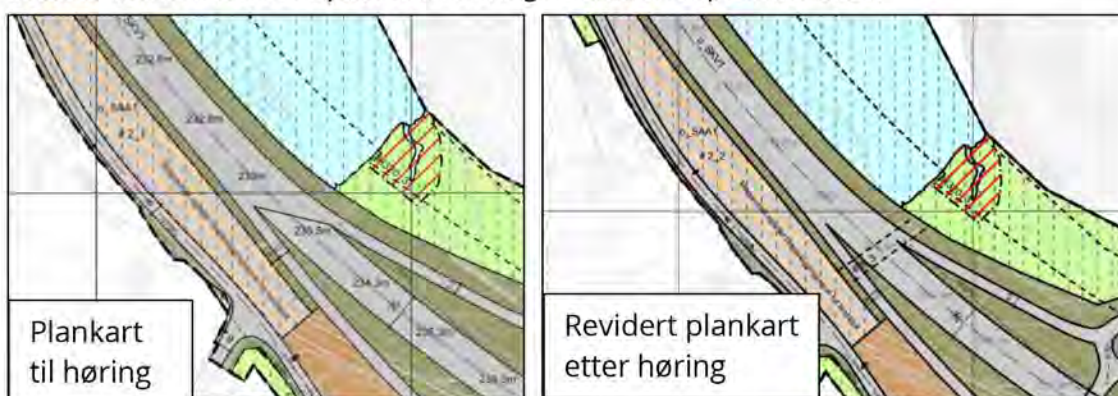
- Gystøl anser alternativ A1 som foretrukket alternativ på Bue, ettersom dette gir best avstand mellom bolighus og ny E39, gir bedre muligheter for landbruksareal og beslaglegger minst dyrket jord og beiteområder.
- Gystøl foreslår en kombinert versjon av alternativer A1 og A4, der ny E39 benytter alternativ 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.
- Gystøl ønsker at ved fylling i Ytra Kydlandsvatnet for ny E39 bør også eksisterende E39 flyttes lengre ut i vannet, og vekk fra boligbygg.
- 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.
- 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.
- For avkjørsel til beiteområde nord for Buekrysset ønsker Gystøl en elektrisk bom og grind, for å drive beite her hele året.
- 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

- 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.
- 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 trafiksikkerhetsmessig 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 beiten 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, trafiksikkerhet, anleggslogistikk med videre.

1.5.2 Bjerkreim Næringsforening, 26.11.2021

Innspill/merknad

- 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 kollektivknutepunkt 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 «inneklemtarealer» ved Buekrysset.

1.5.3 Ragnhild og Jan Inge Osland med familie 27.11.2021

Innspill/merknad

- 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.

1.6 Merknader fra privatpersoner og organisasjoner i Gjesdal kommune

1.6.1 Grovika AS, ved Arne Kenneth Øvstebø, 27.10.2021

Innspill/merknad

«Jeg eier Grovika AS, det gamle bygget til Gjesdal Kommune på Øvre Kluge 6. Ser frem til ny vei, men kunne tenke meg å vite hva som skjer med vårt bygg? Dersom det må vike for veien, ville jeg gjerne begynt en prosess med at dere fant et ny plass til oss. Vi trenger å gjøre en del oppgraderinger, og ser liten vits i dette om det må rives i etterkant».

Tilleggsspørsmål, mottatt 27.12.2021

«... Jeg har tidligere bedt om å få et område til å plassere maskiner, likt det jeg har i dag. Kan dere få dette med i planen, både under byggeperioden og i ettertid?».

Forslagsstillers kommentar

Forslag til reguleringsplan legger ikke opp til at bygningene på Øvrekluge 6 skal rives, jamfør utklipp fra plankartet. Nye Veier legger til grunn gjeldende reguleringsplan 201601 E39 Ålgård – Hove når det gjelder utforming av Bollestadkrysset og veiløsning for Øvrekluge. Reguleringsplan for E39 Bue – Ålgård har kopiert reguleringsformål fra forannevnte plan når det gjelder den virksomheten som finnes i dette området. Nye Veier legger arealbruken i gjeldende kommuneplan til grunn, og har ikke hjemmel til å regulere tilleggsarealer for næringsarealer utover allerede regulert situasjon. Nye Veier viser til sak 20/05130 i Gjesdal kommune om lagring av anleggsmaskiner i området.



Figur 1: Utklipp av forslaget til reguleringsplan 202001 som var utlagt til høring og offentlig ettersyn.

1.6.2 Gjesdal bondelag, jordvernutvalget, udatert, mottatt på e-post 11.11.2021

Innspill/merknad

- a) Gjesdal bondelag er positive til tett dialog med Nye Veier gjennom planprosess, og ønsker tett dialog videre i utbyggingsfase.
- b) Gjesdal bondelag ønsker at veitrasé ved passering av Søyland og Kydland legges lengre vest enn i planforslaget.
- c) Gjesdal bondelag peker på at deres forslag vil spare god dyrket jord da veilinjen isteden legges i skråninger med tilplantet granskog. Bondelaget stiller spørsmål ved utførte kostnadsberegninger og peker på at forslaget deres trolig ikke være mye dyrere enn planforslaget med tanke på kostnader for elvekrysning, og forslaget medfører kun rivning av Søylandskiosken i motsetning til planforslaget der trafostasjon og hytte med uthus forsvinner.
- d) Representant fra Gjesdal bondelag stiller seg disponibel for assistanse ved befaring av område.

Tilleggsmerknad, udatert, mottatt 07.12.2021:

- e) Gjesdal bondelag foreslår ny adkomstvei til gnr./bnr. 33/16 mellom Indra og Ytra Kydlandsvatnet. Veien foreslås lagt langs planlagt ny E39, noe som vil redusere beslag av landbruksjord og som kan fungere som jordvei og tilkomst for vedlikehold av viltgjerde langs ny E39.
- f) Det påpekes at planlagt løsning for adkomstvei fra Nedrebøvegen til eiendommen vil kreve store inngrep i strandsonen langs Indra Kydlandsvatnet, og i liten grad brukes som jordvei.
- g) Gjesdal bondelag foreslår at område skravert grønt i figuren kan tilrettelegges for landbruk som kompensasjon for tapt dyrket mark. Dette vil samle to landbruksteiger og gjøre drift av område lettere.



Figur 2: Innspill fra Gjesdal bondelag om endret lokalveiløsning ved Kydland. Nord er mot høyre i bildet.

Forslagsstillers kommentar

Punkt a, b og d) tas til orientering.

- c) Veglinje over Søylandskiosken har blitt vurdert som del av arbeidet med planen. Gjesdal bondelag har hatt flere innspill om dette tidligere i planprosessen. En uttegnet og geometrisk riktig løsning viser i figuren under. Forslaget til Gjesdal bondelag ble vurdert etter innspill som kom etter opprinnelig førstegangsbehandling i Gjesdal kommune i juni 2021. Nye Veier deltok da også på befaring med bondelaget, og gjorde en ytterligere vurdering av innspillet sammen med rådgiver COWI. Innspillet er omtalt i notatet «Endringer etter førstegangsbehandling», september 2021, og har vært en del av ny førstegangsbehandling i Gjesdal kommune i oktober og et vedlegg til høringen i perioden oktober-november 2021.

Løsningen som foreslås av Gjesdal bondelag innebærer at det må bygges ny lokalvei over en strekning på ca. 1 km. Det er usikkerhet ved realiseringen av en slik linje, blant annet på grunn av forholdet mellom en eventuell ny E39 som skulle blitt liggende oppå eksisterende E39 langs «Søylandskanalen». Usikkerheten her går blant annet på geoteknisk stabilitet i kanalen, fordi ny E39 blir liggende høyere enn dagens E39 og skaper dermed mer «trykk» mot kanalen. I tillegg blir det da bratt skråning mot kanalen, noe som kan medføre at ny E39 ikke kan ha sammenfallende veikant/avgrensning mot kanalen som i dag. I tillegg er det også usikkerhet i det opptegnede forslaget på om ny lokalvei faktisk kan ligge så tett på ny E39 som det er vist, blant annet på grunn av sikkerhetsavstand, faren for blanding av motgående trafikk på sidevei med videre.

Forslaget fra bondelaget medfører også en mer komplisert løsning med bekkelukking/-omlegging og eksisterende reguleringsmekanisme ved utløpet av Ytra Kydlandsvatnet. Statsforvalteren i Rogaland har i e-post 01.09.2021 uttalt at Nye Veier sitt opprinnelige forslag er å foretrekke, blant annet av hensyn til «viktig naturtype bekkeløp» ved Nedrebøvegen, som vil bli «... *totalt ødelagt og lagt i rør ved det nye forslaget ...*».

Med usikkerhet i beliggenhet/avstand mellom E39 og framtidig fylkesvei (beskrevet over) er det også marginale forskjeller i landbruksregnskapet mellom de to løsningene. Forslaget fra bondelaget er beregnet å koste 48 millioner kroner mer enn regulert forslag (isolert på denne strekningen). Dette inkluderer alle kostnader, også inkludert forskjell i grunnverv knyttet til innløsning av bolig i det regulerte forslaget. Løsningen fra bondelaget kan derfor ikke gjennomføres.

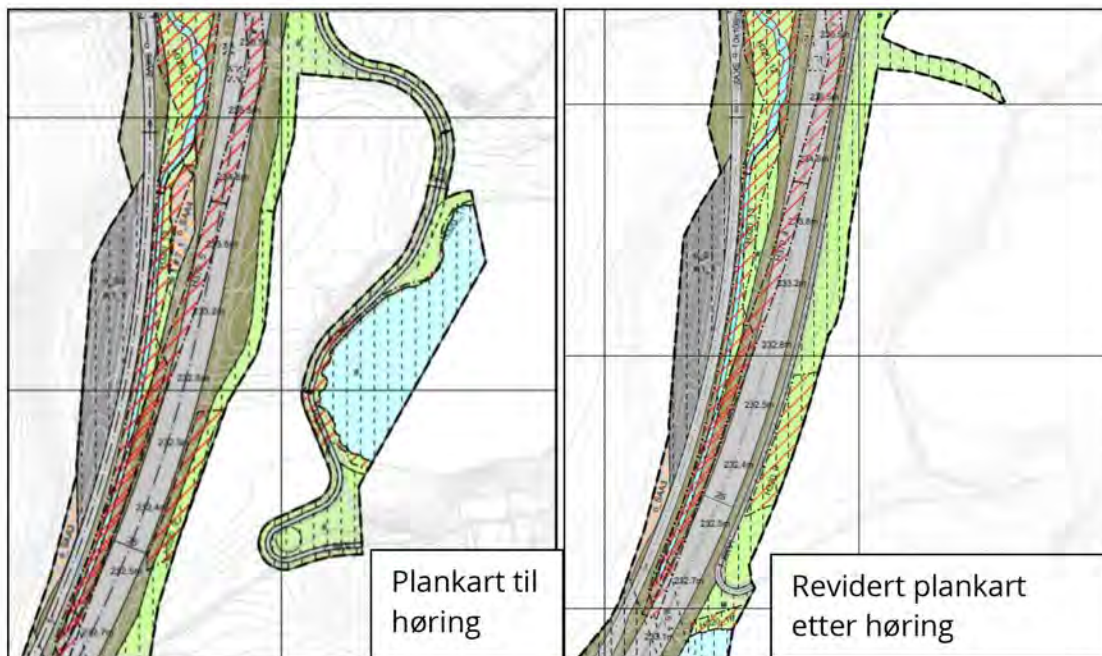


Figur 3: Geometritegning og kartutsnitt av forslaget til Gjesdal bondelag.



Figur 4: Diverse utsnitt fra 3D-modell av konstruert veiløsning, basert på innspillet fra Gjesdal bondelag.

- e) Forslaget fra Gjesdal bondelag om endret veiløsning ved Kydland har blitt lagt til grunn i revidert plankart ved sluttbehandling av planen. Berørte grunneiere har fått anledning til å uttale seg om endringen.



- f) Merknaden tas etterretning. Inngrep med å ruste opp dagens vei langs Indra Kydlandsvatnet utgår med revidert løsning, jamfør punkt over.
- g) Skravert grøft reguleres til LNFR-arealer med midlertidig bygge- og anleggsområde, slik det var ved høring og offentlig ettersyn av planen. Område som var foreslått regulert til veiareal har blitt tatt ut av plankartet.

1.6.3 Arve og Silje Kyllingstad-Sundvor, 17.11.2021

Innspill/merknad

- Grunneierne ønsker at to områder på deres eiendom inkluderes som LNFR-område i reguleringsplanen, vist i vedlagt kartbilde.
- Grunneierne ønsker at anleggsvei over deres eiendom legges som vist i vedlagt kartbilde med svart strek.
- Dersom det må prioriteres ønsker grunneiere mest at området øst for ny E39 gjøres om til LNFR-område, og anser område vest for ny E39 som en bonus.



Forslagsstillers kommentar

- Området øst for ny E39 er regulert til LNFR (L) i plankartet, jamfør også § 3.3 a) i reguleringsbestemmelsene. Kommuneplanens bestemmelser og retningslinjer skal dermed legges til grunn for tiltak i området etter at anlegget er ferdigstilt. Området sammenfaller med "midlertidig bygge- og anleggsområde", jamfør § 5.1a) i reguleringsbestemmelsene. Nærmeste sone mot

Kjedlandsåna er regulert til LNFR i samsvar med kommuneplanen. Dette arealet har ikke blitt vurdert som egnet for masseuttak og/eller tilretteleggingsareal for landbruk. Området vest for veien har ikke blitt regulert som del av anlegget av hensyn til myrområder og nærhet til Kjedlandsåna. For veibyggingen sin del er det ikke behov for masselagringsområde her.

Kommuneplanen vil gjelde for området.

- b) Det vil bli mulighet for ferdsel under sørlige brukar, og det er skissert opp en løsning for dette i geometrigrunnlaget. I den skisserte løsningen er eksisterende traktorvei forsøkt fulgt i størst mulig grad. Å legge veien om over en lengre strekning, og langs bredden av Kjedlandsåna, anses ikke aktuelt, blant annet av hensyn til vassdraget. Videre detaljering av løsning for anleggsvei vil foregå i neste fase med detaljprosjektering.
- c) Merknaden tas til orientering. Se de to foregående punktene.

1.6.4 Inger Johanne Espeland og Kenneth Nilsen, 24.11.21

Innspill/merknad

- a) Grunneierne foreslår at det etableres masseuttak på Hesteknuten, nord for Nedrebøvegen.
- b) Det pekes på at mulige overskuddsmasser kan tippes på grunneiers område mellom ny E39 og Hesteknuten. Område er i dag av liten verdi for gården, og ønskelig å forbedre.
- c) Grunneierne mener tilrettelegging for landbruk i merket område kan være kompenserende for dyrket mark som blir beslaglagt av veiltaket.



Figur 5: Kartutsnitt vedlagt innsenderens merknad.

Forslagsstillers kommentar

- a) Masseuttak på Hesteknuten har ikke blitt vurdert som aktuelt så langt i prosessen. Dette vil eventuelt kreve en egen reguleringsprosess.
- b) Området nordvest for Hesteknuten er del av et lengre myrdrag og vurderes ikke som aktuelt for tipping av overskuddsmasse.
- c) Areal på selve Hesteknuten og sørvest for Hesteknuten ligger i all hovedsak utenfor varslingsgrensen for planarbeidet. Nye Veier vurderer det ikke som aktuelt å utvide planområdet på dette tidspunkt i prosessen.

1.6.5 Rogaland syklistforening, lokallag av Syklistenes Landsforening (SLF), 24.11.2021

Innspill/merknad

- a) SLF påpeker at gang- og sykkelvei o_SGS6, vest for kryss mellom eksisterende E39 og Sikvalandsvegen, ble anlagt med buet form for å hensynta et framtidig teknisk anlegg som aldri ble realisert. SLF ønsker at anledningen brukes til å rette opp formen på denne.
- b) SLF ønsker at kryssløsning mellom gang- og sykkelvei (o_SGS4 og o_SF7) og ny veiløsning inn til Skurve (o_SKV22) blir utformet på en ny måte som bedre sikrer sikkerhet og framkommelighet for syklende.
- c) SLF påpeker at sør for Skurve er det i dag en gang- og sykkelvei som går parallelt med eksisterende E39. I planforslaget er deler av denne vist som omdisponert til kjørevei for adkomst til IVAR sitt tekniske anlegg, og syklende blir tvunget til å sykle mellom motorveirampene. SLF mener det her burde være separat sykkelvei forbi motorveirampene gjennom krysset, så syklende på trygg måte kommer seg mellom lokale sykkelveier på Skurve til vei sørover.

Forslagsstillers kommentar

- a) Planforslaget følger eksisterende gang- og sykkelveg. Nye Veier bemerker at planen for E39 Bue – Ålgård i dette området er en kopi av gjeldende reguleringsplan for E39 Ålgård – Hove, vedtatt 17.06.2019. Det anses ikke aktuelt å endre dette forholdet verken reguleringsmessig eller slik anlegget er opparbeidet i dag.
- b) Kryssutformingen i planforslaget er prinsipielt lik dagens løsning og er vurdert som en god nok løsning med tanke på trafikkmengden.
- c) Nye Veier bemerker at gang-/sykkelveien sør for Skurve stopper ved adkomsten til IVAR sitt ventilkammer. Dagens E39 er ikke tilrettelagt for gående og syklende sør for dette punktet. IVAR vil måtte benytte eksisterende gang-/sykkelvei langs søndre del av Skurve for å komme til området i framtiden, fordi det ikke er aktuelt med direkteavkjørsel fra ny E39. Siden planen her legger opp til delvis gjenbruk av dagens E39 må ny fylkesvei legges om til østsiden av E39, sørover langs Haraland og til Tindafjell. Syklister som vil sykle på framtidig fylkesvei må derfor belage seg på blandet trafikk på fylkesveien, i praksis som i dag, men med mindre trafikkmengde. Syklister som vil sykle på fylkesveien må krysse E39 over Skurve bru i blandet trafikk. Å tilrettelegge for gående og syklende over Skurve bru vil medføre at det må bygges en ny bru da dagens bru ikke gir rom for dette. Bygging av ny bru vil ikke være forenelig med gjenbruksløsningen.

1.6.6 Kjell Salte, 25.11.2021

Innspill/merknad

- a) Salte er uenig med valg av veitrasé ved Kluge og mener at vei over Kluge og Klugsvatnet, slik kommuneplanen la opp til, vil gi en rettere trasé.
- b) Salte trenger undergang med fire meter frihøyde for å kunne transportere landbruksredskap og storfe mellom landbruksområder på vest og østsiden av ny E39 på Kluge.
- c) Salte påpeker at «... ny drikkevannskilde for dyr må og på plass».
- d) Salte påpeker at det må anlegges ny traktorvei fra ny undergang til eksisterende vei på beite.
- e) Salte påpeker at de har inngått opsjonsavtale med Frigg Bollestad for hele område. Dersom vegprosjektet har behov, tilbyr Salte uttak av fjellmasser og løsmasser fra egen eiendom.
- f) Område mellom eksisterende- og ny E39 i nordre ende må gjenopprettes som dyrka mark.

Forslagsstillers kommentar

- a) Innspillet tas til orientering. Det vises til planbeskrivelsen kapittel 2.5 for beskrivelse av silingsprosess og årsaker til at vei over Kluge og Klugsvatnet har blitt forkastet. Temaet har vært kjent siden arbeidet med kommunedelplan for E39 pågikk. Både Gjesdal kommune og Gjesdal bondelag har spilt inn forslag som svarer til reguleringsforslaget, for å spare store inngrep i fulldyrket areal på Kluge, i motsetning til løsningen i kommunedelplanen.
- b) Nye Veier henviser til framtidig fylkesveinett for tilkomst til landbruksområdene på vestsiden av ny E39. Adkomst til fulldyrkede arealer øst for E39 sikres i pågående planarbeid for planID 202002 Kluge masseuttak og mottaksanlegg, jamfør fastsetting av planprogram i formannskapet i Gjesdal kommune 02.09.2021, sak 48/21. Foreliggende planforslag for E39 Bue – Ålgård har regulert en relativt stor kulvert der fe og vilt kan passere under ny E39. Sauer på beite på Salte sin eiendom får dermed tilgang til denne aktuelle eiendommen, selv om den splittes av ny E39.
- c) Nye Veier kjenner ikke til hvor Salte får drikkevann til dyrene i dag. Innspillet er ikke spesifikt på dette forholdet. Det er ikke registrert noen brønner i nærheten, og tiltaket påvirker i utgangspunktet ikke grunnvannsressursene. Dersom Salte tar ut vann fra Kleivabekken skal det være mulig å flytte uttaket. Det anses som mulig å kjøre gjennom fe-/viltundergangen, trolig både med traktor og ATV. Salte uttrykte på kontordag at området er så bratt at det ikke er mulig å kjøre med gjødselsvogn fra dagens E39/framtidig fylkesvei og over til østsiden av ny E39. Dersom dette er tilfelle henviser Nye Veier til løsning med at Salte får veirett via Øvrekluge og inn på fulldyrket mark i øst, jamfør kommentar i punkt b).
- d) Se punkt over angående mulige veiløsninger til beiteområdet og til fulldyrka jord på Kluge.
- e) Merknad om opsjonsavtale tas til orientering. Område LAA11 #2_13 er avsatt til masseuttak og tilretteleggingsareal for landbruk.
- f) Reguleringsplanen hjemler muligheten for å tilrettelegge for landbruk. Nye Veier vil for øvrig ha kontakt med alle berørte grunneiere etter vedtatt reguleringsplan, fram mot bygging og gjennom byggeprosessen, blant annet om kjøp av arealer.

1.6.7 Åsmund Kyllingstad på vegne av Arvid Kyllingstad, 25.11.2021

Innspill/merknad

- a) Området E39 kommer til å krysse og riggområdet er i dag innmarksbeite som er kultivert og opp gjødslet. Det består av det viktigste beiteområdet til garden og det mest brukte området til beitedyr.
- b) Ved endring av søndre portal på Tindafjellstunnelen og bruløsning over Kjedlandsåna er det ikke lenger kontaktmuligheter mellom grunneiers beiteområder øst og vest for ny veitrasé.
- c) Riggområde er plassert på viktig beiteområde, og Kyllingstad ønsker at område tas ut av reguleringsplanen og plasseres på østsiden av veitraséen.
- d) Kyllingstad ønsker at bru over Kjedlandsåna tilbakeføres til tidligere planforslags lengde og at Kringelivegen igjen legges under broen, og ikke i kulvert slik den er i nyeste planforslag.
- e) Kyllingstad ønsker at søndre tunellportal for Tindafjellstunnelen flyttes lengre sør, som i tidligere planforslag, slik at krøtteri over tunnelen kan brukes for kontakt mellom grunneiers beitemarker.
- f) Kyllingstad ønsker at det framføres strøm til anleggsområdet som i framtiden kan brukes til driftsbygninger m.m.

Forslagsstillers kommentar

- a) Innspillet tas til etterretning.
- b) I revidert plan er det lagt til rette for at broens plassering kan justeres noe, slik at det muliggjør passasje for beitedyr ved nordre brukar. Areal under broen som er nødvendig for å anlegge og drifte broen er regulert til annen veggrunn grøntareal, og på dette arealet kan en passasje for dyr etableres. Dette må imidlertid detaljprosjekteres.
- c) I planen er det avsatt anleggs- og riggområde både øst og vest for ny E39, henholdsvis område #1_3 #1_4 og #1_5. I henhold til reguleringsbestemmelse §5.1 b) kan områdene benyttes til:
"[...] anleggs- og riggområde ved etablering av ny E39 med tilhørende lokalvegnett og sideområder. Områdene kan også benyttes til mellomlagring av masser, materialer, maskiner, utstyr og lignende.
Området skal istandsettes til den bruken områdene hadde før anleggsstart eller til det formålet som framgår av plankartet, senest ett år etter at veganlegget er åpnet. Bestemmelsesområdet oppheves når veganlegget er ferdigstilt".
 Det vil være behov for disse arealene ved etablering av tunnelpåhogg, driving av tunnel og reetablering av vei opp mot vindmølleparken på Tindafjell.
- d) Reduksjon av klimagassutslipp og kostnadsbesparelser er bakgrunnen for innkorting av broen. Nye Veier vurderer det ikke som aktuelt å forlenge broen. Etablering av kulvert for Kringeliveien medfører også mindre veiomlegging enn om også Kringeliveien krysser under broen, som i forslaget til reguleringsplan datert juni 2021.
- e) Kostnadsbesparelser er bakgrunnen for innkortet tunnelportal. Nye Veier vurderer det ikke som aktuelt å forlenge portalen. Det vil bli etablert viltgjerde over tunnelportalen, og lagt til rette for å kunne passere over portalen med husdyr og til fots. Det har blitt lagt inn hensynssone i plankartet med tilhørende bestemmelse § 4.4 a) (H560).
- f) Innspillet tas til orientering. Grunneier må kontakte nettselskapet om dette.

1.6.8 Marit Ramsli og Olav Vegard Søyland, 27.11.2021

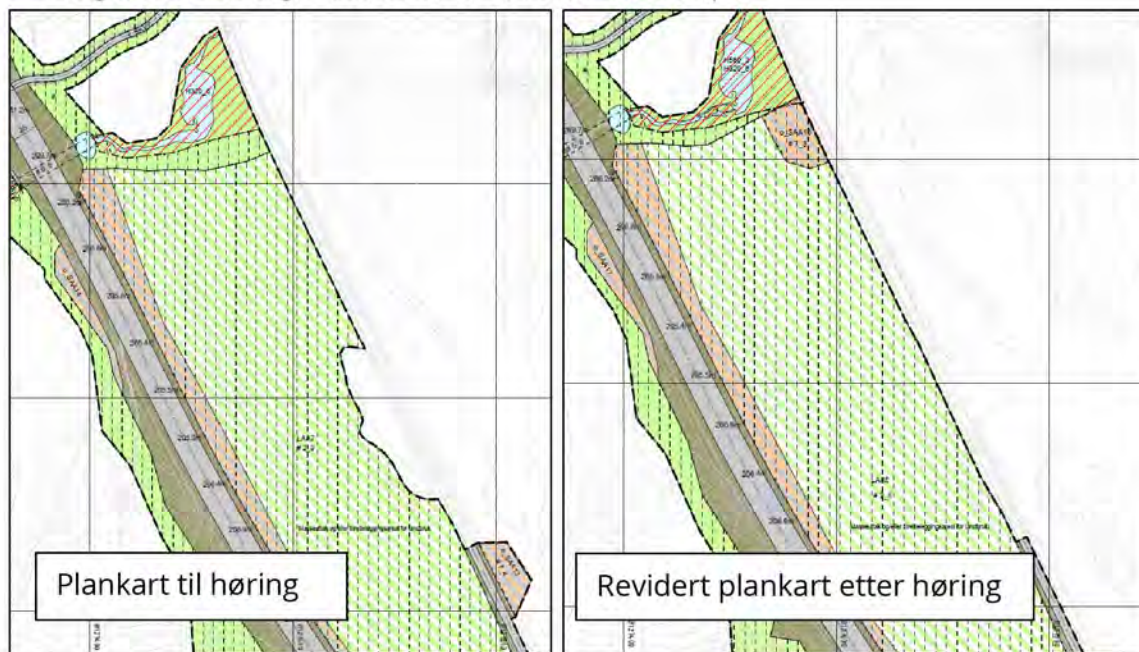
Innspill/merknad

- a) Grunneierne påpeker at de tidligere har kommet med innspill til planforslaget datert 21.11.2019 til Gjesdal kommune og 09.01.2020 til Statens vegvesen.
- b) Grunneierne påpeker at de har vannkilde til gårdseiendom og campingplass som er plassert i område o_SAA13, der det er planlagt rensebasseng for veiltaket (rød prikk i vedlagt bilde). Det går en vannrørstrasé fra kilden og nordover til gårdsbygninger og campingplass. Grunneier ønsker at planforslaget endres, slik at vannkilde ikke blir ødelagt av rensebasseng.



Forslagsstillers kommentar

- a) Merknaden tas til orientering.
- b) Rensebasseng O_SAA13 og #7_4 har blitt flyttet inn på tilretteleggingsareal for landbruk vest for eksisterende E39, for eventuelt å kunne ivareta rensesmuligheter for avrenning fra deponerte mengder. Planforslaget anses endret i samsvar med innspill.



1.6.9 Ivar Kyllingstad, 27.11.2021

Innspill/merknad

«Har en annmerking ang planprosess som ligger i dag. Dette gjelder kulvert ut til Solheim gard Forlaget eg har er det må følge dagens trasse for å slippe så mye sving på vei. Ved å senke eksisterende vei med ca 1 meter før stigning ut til Solheim får du nok overdekning i forhold til ny vei.
Kote høyde på ny veg er ikke radikalt forandra fra første forslag på vei.
Overskuddsmasser som ikke går til veibygging ser jeg helst blir nyttet på min eiendom».

Forslagsstillers kommentar

På grunn av den skrå kryssingen under E39 medfører forslaget at kulvertlengden øker med ca. 7 meter, fra ca. 25 meter til ca. 32 meter. De skråstilte kulvertavslutningene vil også bli mer kompliserte og dermed mer kostbare å bygge. Lengdeprofilet for den foreslåtte traséen viser at eksisterende vei må senkes inntil ca. 3 meter, noe som også er fordyrende, og dermed reduserer fordelen med at den omlagte traséen blir noe kortere. Forslaget har fordeler blant annet geometrisk, men på grunn av at det medfører betydelig økte kostnader kan det ikke anbefales. Innspillet om disponering av eventuelle overskuddsmasser tas til orientering.

1.6.10 Risa AS, 28.11.2021

Innspill/merknad

- Risa AS har tillatelse til deponering og uttak av masser på Øvre Kluge, med tilkomst fra Bollestad. Området er avgjørende for bedriftens prosjekter både nå og i framtiden.
- Risa AS gjør oppmerksom på at deres masseuttak på Øvre Kluge er vurdert som godt egnet med tanke på behov, lokasjon, kvalitet og strategi, og at område er avsatt i Regionalplan for massehåndtering på Jæren som et sentralt mottaksområde.
- Risa AS gjør oppmerksom på at hinder for adkomst og så videre som kan påvirker drift av deponi- og masseuttaksområde vil få store konsekvenser for Risa AS.

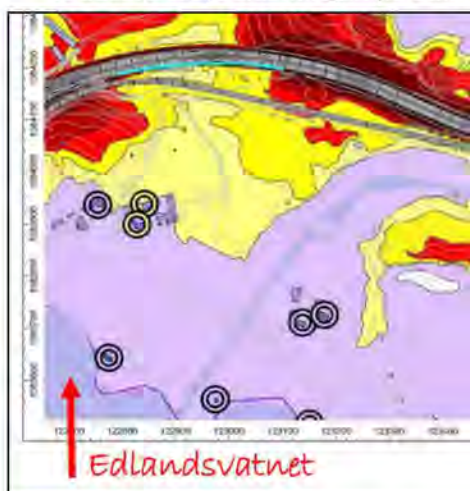
Forslagsstillers kommentar

- Merknaden tas til orientering. Øvrekluge tilknyttes det framtidige Bollestadkrysset gjennom plan 201601 E39 Ålgård – Hove. Foreliggende reguleringsplan 202001 E39 Bue – Ålgård viderefører samme løsning.
- Merknaden tas til orientering.
- Merknaden tas til orientering. Nye Veier vurderer at reguleringsplan for E39 Bue - Ålgård har betydelig mindre nærføring enn KDP-linjen. Se ellers punkt a) om adkomstforhold.

1.6.11 Vierdal advokatfirma på vegne av Oddvar Skurve, 29.11.2021

Innspill/merknad

- Skurve påpeker at plandokumentene ikke viser adkomst til Måganeset i Klugsvatnet. Skurve ønsker tilkomst med landbruksvei til Måganeset. Skurve foreslår at tilkomst blir lagt under ny bru og langs fylling mot Klugsvatnet eller ved kulvert under ny E39. Skurve viser til tidligere diskusjon om mulighetene for kulvert mellom Gjesdal bondelag, Gjesdal kommune og Nye Veier der konklusjon var at kulvert ikke var hensiktsmessig økonomisk og klimamessig.
- Skurve viser til støyrapport vedlagt planforslaget. Støykart vedlagt viser at det viktige friluftsområdet Edlandsvatnet på Bollestad vil bli belastet med mer enn 40 dB Lden støy, som overskrider Miljødirektoratets retningslinje T-1442 for sammenhengende nærfriluftsområder og bymark utenfor by/tettsted. Skurve påpeker at dette vannet er mye brukt til tur og fiske, og er registrert som svært viktig friluftsområde i konsekvensutredning for friluftsliv/by- og bygdeliv vedlagt planforslaget.
- Skurve foreslår at planlagt støyvern langs vei ved Bollestad videreføres i sørgående retning for å redusere støybelastningen på Edlandsvatnet.



Forslagsstillers kommentar

- a) Tilrettelegging for kjøring med større kjøretøy til Måganeset vil ikke være økonomisk bærekraftig. Nye Veier viser til at det vil bli tilrettelagt for etablering av ca. 47 dekar landbruksareal mellom Skurvefyllingen og ny E39, som blir tilleggsarealer i området.
- b) Grenseverdien Lden 40 dB gjelder for stille områder, nærfriluftsområder og bymark utenfor byer og tettsteder, i henhold til T-1442/2016 og 2021. Edlandsvatnet faller under denne kategorien. Støynivået beregnet for 0-alternativet viser at området rundt Edlandsvatnet allerede ligger i lilla sone, altså Lden 40-55 dB. Sammenlignet med utbygget alternativ uten skjerming vil deler av vannkanten til Edlandsvatnet ligge i gul sone, altså over 55 dB. Situasjon med foreslått skjermet tiltak i støyrapporten (3,5 meter høy og 310 meter lang skjerm, beskrevet som skjerm 1, som vist i figuren over), vil være tilnærmet lik situasjonen for 0-alternativet. Konsekvensutredningen for friluftsliv viser ubetydelig endring i støysituasjonen for Edlandsvatnet ved foreslått skjermet tiltak i forhold til 0-alternativet. Det legges ikke opp til ytterligere skjerming av området. Støysituasjonen vurderes å bli tilnærmet lik dagens situasjon og Nye Veier vurderer støyskjermen som tilstrekkelig.
- c) Innspillet tas ikke til følge, jamfør også punkt b).

1.6.12 Morten Kyllingstad, på vegne av hytteeiere i Kringlelia, 29.11.2021

Innspill/merknad

- a) Innsenderne støtter Arvid Kyllingstad sin merknad angående endring av lengde på bru over Kjedlandsåna, og endring av søndre portal på Tindafjellstunnelen.
- b) Innsenderne ønsker at Jabnahlen ved Kringlelivegen ikke skal «... sprenges vekk ...» og brukes som riggområde, ettersom dette vil ødelegge flott landskap og øke støy betraktelig for hytter i Kringlelia. Innsenderne mener at dette ikke kommer fram i bilder og film som viser ferdig vei. Dette er også turområde som brukes mye og som er anbefalt på Gjesdal kommunes hjemmesider.
- c) Hytteeiere støtter Arvid Kyllingstad sin merknad om å koble strømmnett til vestsiden av ny E39 mot Kringleli, for å koble på framtidig driftsbygg og hytter til dette.

Forslagsstillers kommentar

- a) I revidert plan er det lagt til rette for at broens plassering kan justeres noe, slik at det muliggjør passasje for beitedyr ved nordre brukar. Det vil bli etablert viltgjerde over tunnelportalen, og lagt til rette for å kunne passere over portalen med husdyr.
- b) Midlertidig bygge- og anleggsområde #1_3 har blitt i revidert plankart innskrenket og fjellknausen Jabnahlen er regulert til LNFR. Det er ikke tiltenkt uttak av masser her, og innsenderne har derfor rett i at dette ikke vises i film eller visualiseringer av tiltaket. Se for øvrig kommentar under punkt c) til Åsmund Kyllingstad.
- c) Innspillet tas til orientering. Grunneier må kontakte nettselskapet om dette.

2 Oppstart av planarbeid, februar til mars 2020

Varsel om oppstart av detaljregulering E39 Bue - Ålgård har vært kunngjort og sendt på høring og offentlig ettersyn i perioden 10. februar 2020 til 27. mars 2020. Ved varsel om planoppstart forelå det også forslag til planprogram. Planprogrammet ble fastsatt av kommunestyret i Bjerkreim 16. juni 2020 og av formannskapet i Gjesdal 4. juni 2020.

Berørte parter i saken har blitt varslet direkte ved brev, datert 7. februar 2020. I tillegg har planarbeidet blitt annonsert i lokal presse (Gjesdalbuen og Dalane Tidende), på Nye Veier sin hjemmeside og på Nye Veier sin Facebook-side for prosjektet. Varsel om planoppstart ble også kunngjort på hjemmesidene til Bjerkreim og Gjesdal kommuner. Det ble tilrettelagt for medvirkning via en internettbasert kartportal, der berørte parter og eventuelt andre som var interesserte kunne sende inn uttaler. Under oppstartsperioden ble det avholdt informasjonsmøte på Veveriet i Ålgård 27. februar 2020 og åpen kontordag samme sted 4. mars. I tillegg gjennomførte Nye Veier og Gjesdalbuen i samarbeid et digitalt informasjonsmøte på Gjesdalbuen sin kanal 10. mars.

I det følgende oppsummeres innkomne merknader og innspill. Under varsel om planoppstart/høring og offentlig ettersyn har det kommet inn merknader fra følgende fra parter:

Offentlige myndigheter

- Direktoratet for mineralforvaltning, 05.03.2020
- Statnett, 10.03.2020
- Statens vegvesen, 18.03.2020
- Rogaland fylkeskommune, 26.03.2020
- Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), 27.03.2020
- Fylkesmannen i Rogaland, 27.03.2020
- Gjesdal kommune, formannskapet 02.04.2020 (høringsuttalelse til planoppstart)
- Bjerkreim kommune, formannskapet 26.05.2020, sak 043/20, og kommunestyret 16.06.2020, sak 030/20 (likelydende vedtak ved fastsetting av planprogram)
- Gjesdal kommune, formannskapet 04.06.2020, sak 040/20 (fastsetting av planprogram)

Næringsliv og interesseorganisasjoner

- Lyse Elnett AS, 04.03.2020
- Norges Lastebileier-Forbund (NLF), 06.03.2020
- IVAR IKS, 18.03.2020
- Risa AS, 26.03.2020
- Gjesdal bondelag ved Arnfinn Auestad, 27.03.2020
- Gjesdal Senterparti, ved Åsmund Kyllingstad, 27.03.2020

Grunneiere og andre i Bjerkreim kommune

- Torunn og Jone Gystøl, 24.03.2020
- Kåre Vaule, leder Bjerkreim E39, 26.03.2020
- Ragnhild og Jan Inge Osland, 19.03.2020, mottatt 27.03.2020
- Haldor Eikrem, 27.03.2020

Grunneiere og andre i Gjesdal kommune

- Crossbeck Investments AS, 13.02.2020
- Suzann Pettersen og Solfrid Pettersen, 04.03.2020

- Kjell Salte, 09.03.2020
- Per Audun og Berit Marie Hegelstad, 26.03.2020
- Ola Sømme, 27.03.2020
- Karen Marie Liland, 27.03.2020
- Magnus Søyland, udatert, mottatt 17.04.2020

Innspill innkommet via medvirkningsportalen, alle udatert

- Sven Bue
- Erling Søyland
- Marit Ramsli og Olav Vegard Søyland
- Ivar Kyllingstad, tre ulike innspill
- Silje Kyllingstad-Sundvor
- Stian Engelsvoll, daglig leder Bratte Rogalands Venner
- Anne Margrethe Kyllingstad
- Frank Skjæveland
- Kurt Lågeide

Innspill innkommet under høringen av kommunedelplan E39 Lyngdal vest – Ålgård

- Magnus Søyland, 09.10.2018
- Gjesdal kommune, forslag til korridorendringer, 26.10.2018

2.1 Generelle endringer som følge av utviklingen av prosjektet

Flere av partene som har uttalt seg til planoppstarten har pekt på at konsekvensutredningen må omfatte hele tiltaket, og ikke bare de delene av tiltaket som ikke tidligere har blitt konsekvensutredet i kommunedelplanen. Prosjektet har sett behovet for utvidelser av planområdet, og lagt dette til grunn i planprogrammet. Merknadene som inngår i dette notatet var kjent ved fastsettelsen av planprogram i saken, og har således ligget til grunn i hele planprosessen fram til forslag til reguleringsplan nå foreligger.

Utviklingen i prosjektet har avdekket utredningsbehov, blant annet i møte med parter og myndigheter, som har ført til at:

- Målsettingene for prosjektet er tilpasset det overordnende veiprosjektet for E39
- Hele tiltaket konsekvensutredes i reguleringsfasen
- Datagrunnlag oppdateres ut over grunnlaget som følger av forslaget til kommunedelplan
- Siste versjon av metodebeskrivelse benyttes (håndbok V712, versjon 2018)
- Det legges fram alternative løsninger for søndre del av strekningen
- Flere runder med justeringer av planforslaget etter sommeren 2020

3 Merknadsbehandling etter oppstartsvarsel og høring av planprogram, våren 2020

3.1 Offentlige myndigheter

3.1.1 Direktoratet for mineralforvaltning, 05.03.2020

Innspill/merknad

- a) Det er registrert tre grusforekomster i berøring med planområdet. Forekomstene er verdisatt av Norges geologiske undersøkelse til å ha lokal og liten betydning. Direktoratet for mineralforvaltning gjør oppmerksom på at masseuttak som ikke er en utnyttelse av grunnen omfattes av mineralloven, jf. § 3, og uttak på mer enn 10 000 m³ er konsesjonspliktig, jf. § 43. I slike tilfeller må konsesjon foreligge før uttak kan skje. Direktoratet for mineralforvaltning gjør også oppmerksom på at uttak over 500 m³ er meldepliktig, jf. mineralloven § 42. Direktoratet for mineralforvaltning oppfordrer til at berørte mineralressurser benyttes i forbindelse med veianlegget eller mellomlagres for senere bruk, dersom massene er egnet.
- b) Det er to masseuttak som er i drift innenfor plangrensen; Øvrekluge og Auestad masseuttak, i Gjesdal kommune. Direktoratet for mineralforvaltning forutsetter at det tas kontakt med eiere og drivere av masseuttakene i forbindelse med planleggingen.

Forslagsstillers kommentar

- a) Masseuttaket skal skje over et kort tidsrom og er ikke en del av et kommersielt uttak. Det vurderes ikke som nødvendig å søke om konsesjon. Det har blitt utarbeidet massedisponeringsplan i forbindelse med detaljreguleringen. Av denne framgår det hvordan massene benyttes ved anleggsgjennomføring.
- b) Nye Veier har vært i kontakt med Risa, som driver masseuttak på Øvrekluge. Masseuttaket på Øvrekluge blir ikke direkte berørt av veianlegget, men vil få en annen adkomstløsning enn i dag. Masseuttaket på Auestad blir ikke direkte berørt av veiltaket, og får opprettholdt sin adkomst som i dag.

3.1.2 Statnett, 10.03.2020

Innspill/merknad

- a) Planområdet berører eksisterende 300 kV transmisjonsnettledning Tonstad-Stokkeland. Disse linjene skal ikke tegnes som et planformål i plankartet. Anleggene skal ha hensynssone H740 med følgende bestemmelse: «*Det er ikke tillatt med ny bebyggelse innenfor hensynssonen. Alt anleggsarbeid og alle tiltak i terrenget innenfor hensynssonen skal på forhånd avklares med ledningseier*»
- b) Hensynssonen bør være identisk med ledningsanleggets byggeforbudsbelte. Byggeforbudsbeltet for ledningen er totalt 38 meter bredt og 19 meter målt horisontalt til hver side fra senter av ledningen.
- c) Det er ønskelig at veianlegget legges lengst mulig unna eksisterende høyspentmaster.
- d) Det må ikke iverksettes tiltak som medfører forringelse av adkomst til Statnetts anlegg. Det må ikke gjøres inngrep i terrenget som medfører endring av overdekningen over jordkabler, skade på mastejording eller oppfylling i terrenget som medfører redusert høyde opp til ledningsanlegg.
- e) Statnett ber om at ROS analyse for planen/tiltaket gjennomføres med hensyn til transmisjonsnett. Analysen må behandle både gjennomføring og ferdig bygget anlegg.

Forslagsstillers kommentar

- a) Dette forholdet er ivaretatt i plankart og bestemmelser.
- b) Hensynssone har blitt innarbeidet i plankartet.
- c) Det er nærføring med høyspentmast like sør for søndre tunnelpåhugg, men ikke direkte konflikt. Veilinja har blitt justert i reguleringsplanfasen sammenliknet med kommunedelplanen for å redusere konflikten. Det er en buffer på om lag 6-8 meter, som vil avhenge av grunnforhold og eventuell utstrekning på jordskjæring. Så vidt kjent ser det ut til at masten står på fast fjell. Skal veianlegget legges lengre unna må den krysse Kjedlandsåna på et bredere parti. Dette vil gi lengre broer og ta mer landbruksjord.
- d) Dette forholdet er omtalt og ivaretatt i utarbeidet ROS analyse. Kringeliveien legges om under ny bro som skal gå over Kjedlandsåna, og det sikres tilsvarende adkomst som i dag. Så langt i prosjektet ser en ikke videre konflikter med Statnett sitt anlegg.
- e) Infrastrukturen sikres med hensynssone i de juridiske plandokumentene. Det tas hensyn til høyspentmast. Praktiske detaljer som ikke inngår i reguleringsplandokumentene avtales mellom tiltakshaver og Statnett ved anleggsgjennomføring.

3.1.3 Statens vegvesen, 18.03.2020

Innspill/merknad

Statens vegvesen (SVV) mener at planområdet må begrenses til det som er nødvendig for å tilgodese alternativ veilinje fra det regulerte Bollestadkrysset og sørover. SVV foreslår at planområdet avsluttes mot gjeldende reguleringsplan i Bollestadkrysset. SVV har sendt kartutsnitt av denne.



Figur 6 Utsnitt av gjeldende reguleringsplan 201601 E39 Ålgård-Hove, delstreking Ålgård-Figgjo

Forslagsstillers kommentar

Planområdet har blitt redusert i forhold til varslet planområde. Toplanskrysset på Bollestad inngår i porteføljen til Statens vegvesen, og er del av prosjektet E39 Ålgård-Hove. Byggestart for dette

prosjektet er så vidt kjent ikke avklart. Dersom de to prosjektene ikke bygges ut samtidig kan ny E39 Bue – Ålgård kobles til eksisterende E39 i en overgangssone i området rundt Håbakken/Øvrekluge. Den midlertidige løsningen kan utformes som rundkjøring eller et kanalisert T-kryss.



Figur 7: Mulig midlertidig rundkjøring på Bollestad, sett fra vest og sør



Figur 8 Mulig midlertidig T-kryss på Bollestad, sett fra vest og sør

3.1.4 Rogaland fylkeskommune, 26.03.2020

Innspill/merknad

- Ønsker en begrunnelse på hvorfor strekning Bue-Ålgård er valgt som første delstrekning. Fylkesrådmannen ser liten tidsbesparelse på denne strekningen. Rogaland fylkeskommune har tidligere spilt inn at det bør vurderes 2/3-feltsvei med midtdeler framfor 4-feltsvei. De anbefaler at det utredes for å dempe konflikt og redusere kostnader. Fylkesrådmannen mener både vurdering av veistandard og normalprofil bør gjøres etter en grundig prosess der både prissatte og ikke prissatte konsekvenser blir veid opp mot hverandre, jamfør metodikken i håndbok V712 (2018). Det bør vurderes om 2/3-feltsvei bør tas inn som et eget alternativ slik at kostnader og konsekvenser for ikke prissatte tema ble systematisk vurdert opp mot 4-feltsvei.
- Planprogrammet er sendt på høring før kommunedelplanen er vedtatt. Fylkesrådmannen forutsetter at innspill som er gitt til denne, og at utredninger som er gjennomført, blir førende for detaljreguleringen.
- Fylkesrådmannen mener at det kreves et annet nivå av konsekvensutredning på dette plannivået enn det som lå til grunn ved høring av kommunedelplanen. Kommunedelplanen har identifisert områder med varierende konfliktnivå innenfor en bred korridor, men er ikke et konkret tiltak,

som er den åpningen KU-forskriften gir for å ikke måtte gjennomføre ny konsekvensutredning. Fylkesrådmannen vil også peke på at det er gjort flere endringer i håndbok V712 fra 2014 til 2018, blant annet knyttet til vurderinger av naturmangfold, jf. naturmangfoldloven. Som hovedregel bør derfor den nyeste utgaven av håndbok V712 benyttes. For delområder der to alternativ skal sammenliknes, vil det være et poeng at vurderingene er gjort etter samme håndbok.

- d) Fylkesrådmannen ber om at det i den videre planprosessen utarbeides et grundig arealregnskap for hvilke areal typer som vil omdisponeres, permanent og midlertidig. Dette må også omfatte arealer som omdisponeres som følge av massefyllinger, masseuttak og nydyrking.
- e) Håndtering av masser vil være et stort og viktig tema. Fylkesrådmannen viser i den forbindelse til regionalplan for massehåndtering. Ifølge planprogrammet skal massedeponier inngå i planområdet. Fylkesrådmannen forutsetter at dette bare er tilfellet dersom det kan vises til lavt konfliktnivå, og at det legges til rette for nydyrkingsarealer. Fylkesrådmannen gjør oppmerksom på at vi forutsetter at planer for massedeponi, og eventuelt -uttak utarbeides parallelt med reguleringsplanen, og at Gjesdal kommune sitt initiativ til å finne egnede arealer bygges videre på.
- f) Dersom det velges en trasé gjennom Ytra Kydlandsvatnet så bør dette utnyttes ved bruk av tunellmasser fra tunneller sør for Buekrysset, på neste strekning av ny E39. En tilførsel av masser utenfra her, for så å måtte deponere masser ved bygging av neste strekning, vil ha høyt konfliktpotensial. I denne sammenheng gjør vi samtidig oppmerksom på at det ved bruk av tunellmasser i vassdrag må sikres at det ikke skjer tilførsel av sprengstoffrester eller finpartikler til vassdraget.
- g) Arbeidet med utarbeidelse av reguleringsplan må gi stor vekt til minimering av negative konsekvenser for landbruket. Nedbygd jordbruksareal må kompenseres. Nydyrking skal ikke gå på bekostning av naturverdier. Det bør også vurderes om det er strekninger hvor eksisterende veitrasé kan tilbakeføres til jordbruksareal etter utbygging.
- h) Ved utbygging i vassdrag er det spesielt viktig å ivareta elvemusling. Flytting av trasé nærmere land i Klugsvatnet vil sannsynligvis senke konfliktnivået. I Ytra Kydlandsvatnet vil hensynet til vassdrag måtte balanseres mot hensyn til landbruk, men også landskap. Vi anbefaler at dette tas opp til diskusjon med kommune, regionale og statlige myndigheter når utredninger er gjennomført.
- i) Det må sikres krysningsmuligheter for vilt. Det er mest ønskelig med overgang med en viss bredde.
- j) Det er viktig at det ikke legges begrensninger på adkomst til tuområder. Det bør også utredes hvilken negativ effekt veistøy vil ha på områdene.
- k) Høye skjæringer og fyllinger må begrenses av hensyn til landskapet. Det forutsettes at det utarbeides gode visualiseringer.
- l) Det må gjennomføres arkeologisk registrering innenfor reguleringsområdet.
- m) De nye områdene som er tatt inn i planen utover KDP må konsekvensutredes på samme måte for temaet nyere tids kulturminner.

Forslagsstillers kommentar

- a) Nye Veier har ikke bestemt utbyggingsrekkefølge for strekningen Lyngdal vest – Ålgård på nåværende tidspunkt. I utgangspunktet ønsker Nye Veier å starte utbyggingen lengst vest, da trafikken her er størst, og bygge sørover. Nye Veier vil jobbe med optimalisering av hele strekningen til Fedafjorden så snart kommunedelplanen har blitt vedtatt. Dersom kommunedelplanen hadde blitt vedtatt tidligere, det vil si i tråd med opprinnelig tidsplan som tilsa vedtak høsten 2017, ville trolig Nye Veier ha regulert og vært i gang med utbygging av flere

strekninger mellom Ålgård og Fedafjorden. Styret i Nye Veier gjør porteføljeprioriteringer to ganger i året, og bestemmer ut fra dette hvilke strekninger som skal bygges ut.

Nye Veier mener at det ligger klare føringer fra kommunedelplanen på å bygge firefeltsvei. Kommunedelplanarbeidet tok inn disse føringene allerede fra planprogramfasen. Veien er en del av nasjonalt og europeisk stamveinett. I henhold til Vegnormalen (N100) skal veien etableres med såkalt H3-standard. Nye Veier mener det foreligger flere vedtak og føringer også forut for kommunedelplan for E39 Lyngdal vest – Ålgård på at strekningen skal etableres med fire kjørefelt. Beregnet trafikkmengde, både i kommunedelplanen og i reguleringsplanen, bekrefter dette forholdet. Andre veiløsninger har ikke blitt vurdert, jamfør også fastsatt planprogram.

- b) Planprogrammet ble sendt på høring før kommunedelplanen har blitt vedtatt. Nye Veier har oppsummert, vurdert og kommentert relevante merknader gitt fra Rogaland fylkeskommune som del av planutarbeidelsen og denne merknadsbehandlingen. Det vises til kapittel 3 i dette dokumentet. Det har blitt utarbeidet konsekvensutredning til detaljreguleringen, jamfør fastsatt planprogram.
- c) Nye Veier har ved rådgiver COWI gjennomført konsekvensutredning for veiltaket i arbeidet med detaljreguleringen, der nyeste håndbok V712 Konsekvensanalyser har blitt benyttet. Naturmangfold, herunder elvemusling, hensynet til vassdrag, vilt, turmuligheter, landskap, kulturminner med videre har blitt utredet. Det har også pågått en rekke miljøundersøkelser i bekker og vann fra våren 2020. Nye Veier har hatt dialog med Statsforvalteren i Rogaland om disse, og tiltak i vassdrag. Merknaden anses ivaretatt.
- d) Det har blitt utarbeidet arealregnskap som del av planarbeidet, og massehåndtering/-disponering omtales i en rekke dokumenter. Dette omfatter oversikt over areal typer som omdisponeres permanent og midlertidig. Regnskapet viser en fordeling av massefyllinger, masseuttak og tilretteleggingsarealer for landbruk.
- e) Områder for massehåndtering har blitt tatt med i plankartet. Det har også blitt utarbeidet egen massehåndteringsplan. Det legges opp til at masser skal håndteres langs og i umiddelbar nærhet til veianlegget. Disponering av overskuddsmasser omtales i flere dokumenter, blant annet konsekvensutredning for naturressurser. Denne identifiserer tiltaket sin påvirkning av landbruksarealer og redegjør for mulige avbøtende tiltak. Massedisponeringsplanen foreslår nye løsninger for jordbruket, der områder som foreslås som permanente masselager kan inngå i nyskapte landbruksarealer. Disse har blitt vurdert tverrfaglig og mot naturmangfoldsverdier, kulturarv med videre, og inngår i plandokumentene. Massedisponeringsplanen omtaler anbefalinger for håndtering av matjord for å sikre at dyrkingskvaliteten ikke blir forringet og for å sikre at jorden igjen kan brukes til matproduksjon. Anbefalinger for håndtering av matjord er i tråd med veileder fra Norsk Landbruksrådgivning og NIBIO. Det har blitt utarbeidet arealregnskap knyttet til massedisponering og landbruksarealer. Mange av områdene som har blitt avdekket som aktuelle som mulige arealer for tilbakeføring til landbruksarealer har tatt utgangspunkt i innspill fra Gjesdal kommune til kommunedelplanen for E39, dialog med Gjesdal bondelag og med kommunene og Statsforvalteren i Rogaland.
- f) Prosjektet foreligger med to alternative traseer for delstrekning A. Prosjektet har per dags dato en massebalanse med underskudd av steinmasser til vegbygging og overskudd av løsmasser, hovedsakelig morenemasser. Det vil være behov for et tilskudd av steinmasser fra sidetak. Det vil være et behov for permanent lagring av løsmasser i avsatte områder. Hovedmengden av steinmasser kommer fra tunneldrivingen og fjellskjæringene som veitraseen går gjennom. Steinmassene fra tunnelen og skjæringene kan fraktes direkte ut i linjen for oppbygging av veikroppen. Prosjektet har flere angrepspunkt som gir tilgang til steinmasser tidlig. Det har foreløpig ikke blitt funnet syredannende berg eller andre forurensede masser i anleggsområdet

som må hensyntas i byggeperioden. Det er forventet at lokale bergmasser er av tilstrekkelig volum og kvalitet til å dekke prosjektets behov for knust stein til bruk i veioverbygningen.

Akkumulert massebalanse for alternativ A1 indikerer at det vil være mulig å gjennomføre anlegget med en intern balanse mellom tilgjengelig masseuttak og masselager. Alternativ A4 innebærer 726.000 m³ reduksjon av fyllingsvolum i Ytra Kydlandsvatnet i forhold til alternativ A1 (mindre fylling). Dette medfører et tilsvarende mindre behov for uttak av bergmasser i sidetak, og en reduksjon av disponible masselager. En foreslått løsning medfører et beregnet overskudd på 323.000 m³ løsmasser. Videre prosjektering av terrengarrondering på tilretteleggingsarealer for jordbruk bør ta sikte på å kunne redusere overskuddet av løsmasser på 323.000 m³ helt eller delvis. Det har blitt avklart med Statsforvalteren i Rogaland at utfylling i Ytra Kydlandsvatnet og Klugsvatnet vil kreve egne utslippstillatelser. Dette blir en del av oppfølgingen i prosjektet.

Forurensningsfare blir vurdert og fulgt opp kontinuerlig i anleggsfasen etter entreprenørens og byggherrens interne systemer. Nye Veier ved rådgiver COWI har siden mars 2020 hatt pågående et miljøovervåkningsprogram av Figgjovassdraget på den aktuelle strekningen. Overvåkingen skal fortsette gjennom prosjekteringsfasen og utbyggingen, og minst ett år etter anleggsåpning.

- g) Konsekvenser for landbruket omtales i konsekvensutredning for naturressurser og rapport om massehåndtering. Sistnevnte følger prinsippene i Regionalplan for massehåndtering på Jæren. Det vises for øvrig til forutgående punkter.
- h) For prosjektet har det blitt utarbeidet overvåkningsprogram for vannresipienten med undersøkelser før-, under og etter anleggsarbeidet. Programmet omfatter undersøkelser av elvemusling, fisk og bunndyr, i tillegg til vannkjemiske undersøkelser. Nye Veier har dialog med blant annet Statsforvalteren i Rogaland om miljøforhold i vassdraget. Rådgiver COWI gjennomførte biologisk kartlegging i Figgjovassdraget på den aktuelle strekningen høsten 2020, og skal også gjøre dette våren 2021. Det vises også til tidligere omtale om overvåkningsprogram for vassdrag, som har pågått siden våren 2020. Nye Veier viser for øvrig til at det utarbeides to alternative planforslag på strekningen ved Ytra Kydlandsvatnet. Dette har blitt framlagt og diskutert med relevante myndigheter i møter i Regionalt planforum, og i møte med NVE og kommunene. Nye Veier viser til at det har blitt foretatt betydelige endringer knyttet til inngrep i vassdrag, og mener at framlagt planforslag vurderes å gi mindre ulemper for Figgjovassdraget enn kommunedelplanen for E39.
- i) Det har blitt utarbeidet et eget notat som viser dagens situasjon for vilt, og forslag til løsninger som vil ta hensyn til villtets mulighet til å bevege seg gjennom ny E39. Tiltakets påvirkning på vilt har blitt utredet i fagrapporten KU naturmangfold. Det reguleres flere kryssingsområder for vilt i plankartet.
- j) Det har blitt utarbeidet egen KU-rapport for friluftsliv, der ulike attraksjoner, adkomstforhold, støypåvirkning med videre omtales. Det har blitt regulert flere kryssningspunkter som ivaretar adkomstforholdene på tvers av ny E39.
- k) Det er strenge krav til horisontal- og vertikalkurvatur, noe som gjør at dette ikke uten videre er mulig å redusere alle fyllinger og skjæringer. Det finnes steder med høy fylling og steder med høy skjæring. Konsekvensene beskrives i KU for landskapsbilde. Det har blitt utarbeidet en visualiseringsmodell.
- l) Det har blitt foretatt en rekke arkeologiske registreringer innenfor prosjektområdet, og det er dialog med relevante kulturminnemyndigheter om status.
- m) Parallelt med planarbeidet pågår prosjektet Arkeologi på nye veier, som ivaretar kulturarv. Rogaland fylkeskommune er tungt involvert i dette arbeidet, sammen med samtlige andre aktuelle regionale og statlige kulturminnemyndigheter i Agder og Rogaland. Områder som inngår

i kommunedelplan for E39 og varslet utvidelse av planområdet for detaljreguleringen har blitt diskutert og håndtert gjennom forannevnte organisering. Det har blitt søkt om og innvilget dispensasjon for en rekke ulike kulturminneområder. Både før-reformatoriske og etter-reformatoriske har blitt behandlet i KU-rapport om kulturarv.

3.1.5 Norges vassdrags- og eneridirektorat (NVE), 27.03.2020

Innspill/merknad

- a) Vassdragstiltak må beskrives i planforslaget, og det må komme tydelig fram om tiltaket kan være til skade eller ulempe for noen allmenne interesser i vassdraget eller sjøen. Hvis det gjør det må det samtidig avklares hvorvidt tiltaket er gjennomførbart i overensstemmelse med vannressursloven. Høringsforslaget til KDP inneholder ikke tilstrekkelig beslutningsgrunnlag til å avgjøre hvorvidt utbygging er mulig å gjennomføre i slik overensstemmelse, og med de kostnadsberegningene som ligger til grunn i høringsforslaget. Tiltaket må dimensjoneres slik at tredjepart ikke får problemer med flom eller ekstreme nedbørshendelser. Statlig planretningslinje for klimatilpasning må legges til grunn. Åpne og naturbaserte løsninger vektlegges. Avvik må begrunnes.
- b) Det må tas hensyn til drift, vedlikehold og eventuelt behov for videreutvikling av anlegg for overføring av elektrisk kraft. Planarbeidet må utarbeides i tett dialog med netteier der planforslaget kan berøre disse.

Forslagsstillers kommentar

- a) Detaljreguleringen erstatter vedtak etter vannressursloven for vassdragstiltak (konsesjon), jamfør vannressursloven § 20. Tiltaket har blitt vurdert opp mot vannressurslovgivningen og vurderingene inngår i konsekvensutredning for hele tiltaket. Det har blitt utarbeidet en egen rapport som belyser planforslagets virkninger på allmenne interesser knyttet til vassdrag. Dokumentet er ment som et underlag for NVE sin vurdering av planforslaget i henhold til vannressursloven. En sentral problemstilling er om vannressursloven § 20 kan komme til anvendelse, eller om tiltaket skal konsesjonsbehandles etter § 8 i samme lov. Videre har det blitt utarbeidet hydraulisk modell, i tillegg til at rapport om naturmangfold redegjør for konsekvenser av tiltaket i og nær vassdraget. Det har blitt utarbeidet flomanalyse som finnes som vedlegg til planen. Plan for vann, avløp og overvann legger opp til åpne løsninger så langt det lar seg gjøre. Det har blitt utarbeidet innledende ytre miljøplan som skal følges opp gjennom prosjekteringen, og bidra til å sikre at tiltaket ikke gir uakseptabel påvirkning av vassdraget og de allmenne interessene som knytter seg til dette i anleggsperioden og i driftsfasen. Det foreslås avbøtende tiltak som omtales i plandokumentene. Det har blitt utarbeidet risiko- og sårbarhetsanalyse, jamfør plan- og bygningsloven § 4-3.
- b) Overføringsanlegg for elektrisk kraft har blitt hensyntatt hensyn planarbeidet. Eksisterende anlegg sikres med hensynssone i plankartene.

3.1.6 Fylkesmannen i Rogaland, 27.03.2020

Innspill/merknad

- a) Interesseavveininger mellom vassdrag, naturmangfold og jordvern blir viktig i saken.
- b) Det er også viktig at massehåndtering blir avklart parallelt med veiplanen og vurderes helhetlig. Massedisponering skal inngå i en del av reguleringsplanen for veien eller i egne reguleringsplaner.
- c) Det bør vurderes en smalere trasé på enkelte strekninger.

- d) Det er viktig å avgrense og sikre gode avbøtende tiltak både i veianlegget, og under anleggsfasen. Det er viktig at det lages gode og tydelige bestemmelser for å sikre eksisterende verdier og avbøtende tiltak. Dette gjelder spesielt for håndtering av inngrep i vassdrag, hensynet til naturverdier, håndtering av matjord og tilbakeføring av landbruk på hensiktsmessige måter.
- e) Gjenvinningsgraden bør være høy, regionalplanens mål er 70-80 prosent. Overskuddsmasser kan ev. brukes på andre delstrekninger. Det er viktig at vurderingene om massene kan gjenbrukes eller ikke, framkommer av planmaterialet. Fylkesmannen er positiv til å finne erstatningsareal til jordbruk. Det er her viktig at det i arbeidet med lokalisering av erstatningsareal også vurderes konsekvenser for eksisterende verdier i området.
- f) Det at kun de delene av veianlegget som ligger utenfor korridoren til kommunedelplanen skal konsekvensutredes mener fylkesmannen er for kategorisk. Hvis vi ser på ordlyden i forskrift om konsekvensutredninger § 6d står det at reguleringsplaner der det konkrete tiltaket er konsekvensutredet i tidligere plan ikke skal konsekvensutredes. Fylkesmannen kan ikke se at en korridor på 400 meter bredde, hvor det blir lagt fram at veien kan legges innenfor dette området, er et konkret tiltak. Fylkesmannen mener derfor at det må gjøres en vurdering på hvilke temaer som ligger innenfor korridoren som bør konsekvensutredes. Det er opp til tiltakshaver og planmyndighetene å gjøre disse vurderingene.
- g) Tema som er viktig å belyse og vurdere om skal konsekvensutredes er registrerte naturtyper langs vassdraget (viktige bekkedrag, flommarksskog, evjer, bukter og viker), elvemusling, hubro, viltdata, hvordan naturtypene langs veien påvirkes. Det må i forbindelse med planarbeidet utarbeides et oppdatert kunnskapsgrunnlag om elvemuslingens utbredelse innenfor planområdet.
- h) Fylkesmannen kommer med råd om å gjennomføre en vurdering over hvilke delstrekninger som bør utarbeides før andre (med tanke på trafikksikkerhet).
- i) Av hensyn til landskapsbilde, naturmangfold og vassdrag fraråder fylkesmannen fleksibilitet i planen ved for eksempel ha bestemmelse om at høydetoleransen for senterlinje vei er +/- en meter. Fleksibilitet i planen må løses i dialog med planmyndighet, og det må det gjøres konkrete vurderinger om dette underveis.
- j) Vann på Jæren er av stor regional og nasjonal verdi. Som eksempel vil endringen ved Ytra Kydlandsvatnet anses som positivt. Dette må vurderes slik at det blir sett opp mot verdier på land, som landbruksjord, naturverdier og kulturlandskap. Store utfyllinger i verna vassdrag vil normalt gi store konsekvenser i strid med vassdragsvernet. Store utfyllinger må derfor konsesjonsplikt vurderes av NVE.
- k) Fylkesmannen har også vedlagt to vedlegg: Undersøkelse av elvemusling i Oppsalåna etter utslipp av jernklorid og kartlegging av elvemusling i Figgjovassdraget, Rogaland

Forslagsstillers kommentar

- a) Utredninger i saken viser konsekvensene av planforslaget. Valg av trasé har blitt gjort i flere trinn, og det har blitt gjennomført flere silinger og optimaliseringer. Hele tiltaket har blitt konsekvensutredet.
- b) Det har blitt utarbeidet massedisponeringsplan, herunder mulige tilretteleggingsareal for landbruk (nydyrkingsområder). Arealene (inkludert bygge- og anleggsområder) reguleres i plankartet med tilhørende bestemmelser. Massedisponering har blitt tatt med fra starten av planarbeidet og inngår i konsekvensutredningen. Det har blitt utarbeidet egen rapport for massedisponering.
- c) Nye Veier ser på muligheten for å etablere såkalt smart 4-felts vei, som innebærer en smalere vei enn standardbredde i vegnormalen N100. Dette vil blant annet gi mindre arealbeslag.

- d) Reguleringsbestemmelsene omhandler blant annet estetikk, landskapsforming, materialbruk, terrengbehandling, kulturminner, luftforurensning, støy, ytre miljø, forurensset grunn, avbøtende tiltak i vassdrag, overvannshåndtering og flom, tilgjengelighet og sikkerhet i anleggsperioden, håndtering av masser (herunder matjord), vilt, med videre. Det har blitt utredet mulige tilretteleggingsareal for landbruk. Egnede overskuddsmasser vil kunne bli benyttet til skråningsutslag med egnet utforming, og som igjen kan benyttes til landbruksformål.
- e) Det har blitt utarbeidet rapport om massehåndtering. Konsekvensutredningen omfatter også konsekvenser av massehåndtering, herunder tilretteleggingsarealer for landbruk og masseuttak. I planforslaget har det blitt beregnet at det er plass til å håndtere overskuddsmasser innenfor planens avgrensning, og det legges til grunn av massene benyttes internt i prosjektet i stor grad. Nye Veier har hatt flere møter med Statsforvalteren i Rogaland, kommunene og Gjesdal bondelag om å finne aktuelle områder for tilrettelegging for landbruksarealer. Potensielle områder for dette har blitt vurdert tverrfaglig av rådgiver COWI, herunder også med tanke på naturmangfold, kulturarv, vassdragspåvirkning med videre.
- f) Hele tiltaket har blitt konsekvensutredet. Registrerte naturtyper langs vassdraget, elvemusling, hubro, viltdata, hvordan naturtypene langs veien påvirkes, har blitt utredet.
- g) Elvemusling har blitt vurdert i planarbeidet. Elvemusling ble kartlagt sommeren 2020, initiert av Gjesdal kommune. Dette har blitt behandlet som supplerende kunnskap i konsekvensutredning. Økologisk tilstand for vassdraget har også blitt ivaretatt i utarbeidet overvåkningsprogram. Nye Veier gjennomfører vannprøvetaking på hele strekningen i minst ett år, fra mars 2020. Det blir også utført undersøkelser av biologi og fauna i vassdraget høsten 2020 og våren 2021.
- h) Utbyggingsrekkefølge er ikke del av vurderingene i detaljreguleringen. Nye Veier planlegger å starte lengst vest og bygge østover/sørøstover. Med raskere framdrift i kommunedelplanen for E39, som opprinnelig skulle vært vedtatt høsten 2017, ville Nye Veier vært i gang med flere reguleringsarbeider og trolig i ferd med å ferdigstille minst en delstrekning mellom Lyngdal og Ålgård på nåværende tidspunkt. Nye Veier jobber med optimalisering av hele strekningen sør til Fedafjorden. Hvis arbeidene viser at strekninger bør prioriteres opp fordi nytten blir bedre så prioriteres dette fortløpende.
- i) Fleksibiliteten i planforslaget er gitt i planbestemmelsene. Formålet med fleksibiliteten er i hovedsak entreprenørens mulighet til å optimalisere gjennomføringen, med tanke på bruk av arealer, masser og andre ressurser som søkes minimert for å oppnå en skånsom utbygging.
- j) Ved/langs Ytra Kydlandsvatnet legges det fram to reguleringsalternativ: et som ligger på en stor utfylling stort sett i tråd med kommunedelplanen for E39, og et som reduserer utfyllingsbehovet betydelig. Reguleringsplanen er å anse som søknad om konsesjonsbehandling til NVE. Det har i tillegg blitt utarbeidet et eget fagnotat som vil være bli sendt til NVE for deres behandling.
- k) Vedleggene inngår i kunnskapsgrunnlaget i utredningene i planarbeidet.

3.1.7 Gjesdal kommune, formannskapet 02.04.2020, sak 017/20 (høringsuttalelse til planoppstart)

Gjesdal kommune sender vedlagt høringsuttale til planoppstarten og planprogrammet for detaljreguleringen av E39 Bue – Ålgård.

Innspill/merknad – høringsuttalelse til planoppstart

- a) Gjesdal kommune er fornøyd med framdriften og medvirkningsprosessen. Nye Veier må legge til rette for god dialog med omgivelsene, og at prosessen ikke går så fort at lokalsamfunnet ikke får anledning til å gjøre seg opp en mening om planene eller at lokaldemokratiet blir utfordret. Nye

Veier må sørge for at framdriften blir tilpasset datoene for kommunens politiske møter slik at administrasjonen får tilstrekkelig tid til å forberede sakene.

- b) Det anses positivt av Nye Veier vurderer å gjenbruke kryssløsning på dagens E39 slik at det på ny E39 kan kjøres av og på ved næringsområdet på Skurve. Det er også positivt at fyllingen i Klugsvatnet blir mindre omfattende enn det legges opp til i kommunedelplanens eksempellinje. Løsningen krever at lokalveien Skurvemarka (KV1176) på Skurve blir ny fylkesvei når ny E39 står ferdig. Dette innebærer at kravene til veistandard trolig blir strengere enn de er i dag. Planprogrammet må ta med dette, slik at konsekvensene for naboeiendommer og berørte næringsdrivende blir belyst i reguleringsplanen.
- c) Dersom det velges å gå videre med kort tunnel på Kyllingstad er Gjesdal kommune opptatt av at konsekvensene blir grundig utredet. Dette spesielt med tanke på innbyggerne i dalen. Gjesdal kommune er kritisk til endringer som fører til økt belastning for lokalsamfunnet sammenlignet med KDP linja.
- d) Kommunen er opptatt av at veiutbyggingen skal ta minst mulig matjord. Kommunen ønsker heller ikke for stor utfylling i Kydlandsvatnet. Nye Veier bør vurdere å legge veien på bru i Ytra Kydlandsvatnet som et tredje alternativ.
- e) Gjesdal kommune er opptatt av at regulering av areal til massehåndtering blir gjort samtidig som regulering for veien. Planområdet rommer ikke alle områdene som er aktuelle for å lage ny dyrka jord. Planprogrammet må beskrive hvordan dette skal håndteres, slik at det utredes hvordan planen kan bidra til å nå målsettingen om å nydyrke 10 ganger så mye som det jordbruksarealet veien beslaglegger.
- f) Gjesdal kommune oppfordrer til at Nye Veier går gjennom de lokale innspillene som ble gitt til kommunedelplanen, herunder også innspill gitt av Gjesdal kommunestyre.
- g) Veien må starte der de trafikale utfordringene er størst.
- h) Veien skal gi minst mulig fotavtrykk på landbruksjord. Ved beslag av ett dekar fulldyrka jord er målet å tilbakeføre ti dekar fulldyrka jord. Det bør brukes slake skråninger av overskudds-masser som tilbakeføres på dyrka jord eid av bonden. Autovern må brukes langs jordbruksareal for å avgrense sikkerhetssonene i sideterreng. Jordvoll som midtdeler eller støyskjerming bør ikke brukes.
- i) Kryssløsningen(e) ved Ålgård må utformes på en god måte slik at det er hensiktsmessig både for trafikken til og fra Ålgård, FV45 og det voksende næringsområdet på Skurve.
- j) Dersom det vises at befolkningsgrunnlaget som er lagt til grunn i kommunedelplanarbeidet er for høyt, og at framtidig trafikkmengde blir lavere enn tidligere forventet, mener kommunen planprogrammet må åpne for at veien kan planlegges og bygges med en lavere veistandard.
- k) Kommentar til s. 52 i planprogrammet: kommunen er usikker på om tema massedeponi blir tilstrekkelig utredet ved kun å bli omtalt i planbeskrivelsen. Nye Veier bør vurdere om dette temaet krever konsekvensutredning, og at valget blir beskrevet i planprogrammet.
- l) Gjesdal kommune ønsker at firefelts vei på 19 meter istedenfor 23 beskrives i planprogrammet.
- m) Kommunen mener at det bør utredes bygging av vei med tre felt og lavere fartsgrense.

Forslagsstillers kommentar

- a) Merknaden tas til orientering. Nye Veier har hatt en del møter med blant annet Gjesdal bondelag og flere grunneiere langs traseen gjennom planarbeidet. Nye Veier har vært på hjemmebesøk, både etter ønske fra grunneiere og etter Nye Veier sin invitasjon, og deltatt på befaringer med grunneiere som har ønsket dette. På grunn av diverse omstendigheter etter sommeren 2020, blant annet knyttet til koronautbruddet, har planarbeidet blitt noe trukket ut, men dette har samtidig gitt rom for modning og utvikling av prosjektet. Nye Veier har ingen ambisjoner om å

utfordre kommunens saksbehandlingsrutiner eller kapasitet, og tilpasser videre behandling av saken til aktuelle møter i politiske fora for 2021.

- b) Nye Veier har lagt opp til at Skurvekrysset inngår i planforslaget, med gjenbruk av deler av dagens E39 ved/langs Skurve. På denne måten reduseres utfyllingen i Klugsvatnet betydelig, sammenliknet med kommunedelplanen. I utgangspunktet er det regulert at Skurvemarka oppgraderes til fylkesvei, slik at det blir et gjennomgående og sammenhengende fylkesveinett langs hele den aktuelle strekningen når ny E39 settes i drift. Dette innebærer da at dagens E39 og Skurvemarka omklassifiseres til fylkesvei. Rogaland fylkeskommune har blitt forelagt dette forholdet i møter og med skriftlig spørsmål i e-post og referat, men har ikke gitt tilbake-meldinger. Nye Veier anser dermed selve reguleringsaken som søknad om dette. Det er allikevel ikke avgjørende for løsningen for ny E39 at Skurvemarka går over til å bli framtidig fylkesvei.
- c) Nye Veier har ikke gått videre med kort tunnel ved Tindafjellet. Dette forholdet ble avklart allerede da det ble gjennomført informasjonsmøte på Veveriet den 27. februar 2020. Dette betyr at løsningen for tunnel gjennom Tindafjellet følger linjeføringen i kommunedelplanen for E39.
- d) Nye Veier anser det som uaktuelt å legge ny E39 på bro i Ytra Kydlandsvatnet av kostnadsmessige årsaker. Det vurderes at et slikt grep øker kostnaden med minst 500 millioner kroner. Løsningen kommer heller ikke godt ut ikke-prissatte fag. Nye Veier viser til siling i planbeskrivelsen.
- e) Det er regulert inn områder for håndtering masser i plankartet og områder som kan benyttes til tilrettelegging for nye landbruksområder. Det har også blitt utarbeidet en massedisponeringsplan. Det vurderes at planområdet i seg selv er stort nok til å håndtere massebalansen.
- f) Innspillene til kommunedelplanen har blitt gjennomgått og vurdert. Det vises til dette merknadsheftet, kapittel 3.
- g) Nye Veier planlegger å starte lengst vest og bygge østover/sørover. Med raskere framdrift i kommunedelplanen for E39, som opprinnelig skulle vært vedtatt høsten 2017, ville Nye Veier vært i gang med flere reguleringsarbeider og trolig i ferd med å ferdigstille minst en delstrekning mellom Lyngdal og Ålgård på nåværende tidspunkt. Nye Veier jobber med optimalisering av hele strekningen sør til Fedafjorden. Hvis arbeidene viser at strekninger bør prioriteres opp fordi nytten blir bedre så prioriteres dette fortløpende. Styret i Nye Veier gjør porteføljeprioriteringer av hele Nye Veier sin utbyggingsportefølje to ganger i året.
- h) Landbruksjord har blitt hensyntatt i planarbeidet. Det har blitt vurdert en rekke mulige områder der man kan legge til rette for nye landbruksarealer, der en kan erstatte en stor del av tapte landbruksarealer. Konsekvensutredning for naturressurser synliggjør konsekvenser for landbruksjord for ulike delområder langs traseen. Nye Veier viser til fortløpende dialog med Gjesdal bondelag underveis i planarbeidet om dette forholdet. Det er ønskelig å bruke minst mulig areal til veien, men det er også en del utfordringer både knyttet vegnormalen, eksempelvis krav til sikkerhetsavstand, arealer som må erverves av veieier for å sikre tilstrekkelig stabilitet i skråninger med videre. Diskusjoner rundt bruk av autovern, plassering av viltgjerde og eventuelt i kombinasjon med husdyrgjerder, adkomst til vedlikehold av nevnte gjerder, sidegrøfter med videre er også kompliserende forhold som reguleres av diverse lover, forskrifter og normaler, og som gjør dette forholdet svært komplisert og ikke enkelt å avklare i denne planfasen. Det anses i alle tilfeller som uaktuelt å benytte matjord i støyvoller.
- i) Nye Veier viser til at kryssløsningen på Skurve planlegges opprettholdt og inngår som del av ny E39, i motsetning til kommunedelplanen. Fravikssøknad for opprettholdelse av krysset på Skurve som del av ny E39 har blitt innvilget av Vegdirektoratet. Kryss på Bollestad er regulert som del av plan 201601 E39 Ålgård-Hove, vedtatt av Gjesdal kommunestyre 17. juni 2019, og er ikke del av Nye Veier sitt utbyggingsprosjekt.

- j) Trafikkberegninger utført i kommunedelplanen viser at trafikkmengden på ny E39 vil være 14.400 i 2030 og 19.600 i 2050. Trafikkberegninger utført i denne detaljreguleringen tilsier at E39 vil få nær 18.000 kjøretøy per døgn sør for Skurve og i overkant av 20.000 kjøretøy per døgn nord for Skurve. Veier med trafikkmengde over 12.000 skal bygges med fire kjørefelt, jamfør Vegnormalen N100 Veg- og gateutforming. Nye Veier viser for øvrig til føringer fra kommunedelplanarbeidet om veiutforming, og til fastsatt planprogram for denne framlagte detaljreguleringen om veiklasse.
- k) Massehåndtering har blitt utredet i planarbeidet, med egen massehåndteringsplan. Konsekvensene av dette har også blitt utredet i konsekvensutredningen. Nye Veier vurderer at planområdet er stort nok til å håndtere overskuddsmassene.
- l) Veibredde er omtalt i planprogram og i planbeskrivelsen. Nye Veier sendte fravikssøknad for å bygge såkalt smart firefeltsvei til Vegdirektoratet våren 2020. Vegdirektoratet avviste slik søknad gjennom brev datert 8. juni 2020, med bakgrunn i mulige endringer som vil komme i vegnormalen. I reguleringsarbeidet ligger det derfor til grunn normert veibredde 23 meter, jamfør Vegnormalen N100. Nye Veier vurderer såkalt smart firefeltsvei med ned mot 20 meter bredde til blant annet å gi mindre arealbeslag og bidra til kostnadsreduksjon. Nye Veier sin overordnede filosofi er å få en mer fleksibel veinormal slik at man kan «plukke» veibredder ut fra det som gir best mulig samfunnsøkonomi. Totalt sett mener Nye Veier at en slik praktisering vil gi mer trafiksikker vei for pengene.
- m) 2-3-feltsvei har ikke blitt vurdert på denne strekningen. Det vises til føringer fra kommunedelplanen for E39, Vegnormalen (jamfør forutgående punkt) og fastsatt planprogram til denne detaljreguleringen. Veger med beregnet trafikk over 12.000 i årsdøgntrafikk, som er tilfelle for den aktuelle veistrekningen, skal bygges med fire felt og doble tunnellop. En såkalt H5-vei, med to kjørefelt og forbikjøringsfelt, kan dermed ikke benyttes for strekningen mellom Bue og Ålgård. Det vises for øvrig også til at Stortinget sin transportkomite [har avvist et forslag](#) om økt bruk at to- og trefeltsveier i stedet for firefelts motorveier.

3.1.8 Gjesdal kommune, formannskapet 4. juni 2020, sak 040/20 (fastsetting av planprogram)

Formannskapet i Gjesdal kommune fastsetter framlagt planprogram for detaljregulering for E39 Bue-Ålgård, PlanID 202001, datert 11.05.2020.

Vedtaket er gjort i medhold av § 12-9 i plan- og bygningsloven og § 16 i forskrift om konsekvensutredninger.

Gjesdal kommune ber Nye Veier om at reguleringsplanen tydeliggjør hvordan eventuelle endringer i kommunedelplanen for E39 Lyngdal vest – Ålgård påvirker detaljreguleringen av E39 Bue – Ålgård.

Forslagsstillers kommentar:

Nye Veier viser til Statens vegvesen sine hjemmesider for prosjektet [E39 Lyngdal vest – Ålgård](#). Her er det oppsummert i notat hvilke endringer som har blitt gjort i kommunedelplanen etter høring og offentlig ettersyn. Det blir for omfattende her å gjennomgå samtlige endringer og hvordan de ulike merknadene har blitt fult opp av Statens vegvesen. Det vises til notat fra Statens vegvesen med [oppsummering av endringer](#) og [merknadsoppsummering](#) våren 2020. I grove trekk er det Nye Veier har funnet av kommentarer og håndtering av Statens vegvesen i endelig forslag til kommunedelplan som følger, fritt sitert fra de to nevnte dokumentene:

- Etter høring av forslag til kommunedelplan er det kommet inn 110 høringsuttalelser. Disse er gjennomgått, oppsummert og svart ut av Statens vegvesen, ref. rapport «Merknadsoppsummering».
- Endringer er gjennomført for at planen skal gi et godt grunnlag for videre reguleringsplaner, og for å gi tilstrekkelig styring inn i arbeidet med regulering, samt gjennom bestemmelser også legge føringer for byggefasen.
- Endingene i planen til sluttbehandling er også med på å sikre at utredningsarbeidet og utredningsplikten på kommunedelplannivå er oppfylt.
- Enkelte høringsinstanser ønsker at planen skulle vært utredet grundigere på enkelttema. Statens vegvesen mener utredningen er tilstrekkelig for å avklare korridor, og at videre utredninger er sikret ved bestemmelser og retningslinjer inn til arbeidet med reguleringsplan, og at konsekvenser og evt. avbøtende tiltak må beskrives i reguleringsplan når vegen skal optimaliseres og bygges på rett plass innenfor valgt korridor.
- Statens vegvesen mener endringene utført i plandokumentene etter høring, ikke krever ny høring av planen. ... Suppleringer i planbestemmelser og retningslinjer påvirker ikke korridorvalget, men styrker planen med å gi føringer som sikrer bedre regulering og bygging.
- Noen høringer oppfatter KU-arbeidet på enkelttema til å være for lite utredet eller for lite styrende til å sikre verdier videre i regulering og bygging. Det er derfor lagt inn i kommunedelplanen flere planbestemmelser og retningslinjer for å få beskrevet omfang, konsekvens og evt. kompenserende tiltak i reguleringsplan. ... Minner her om at det først er når vegen blir endelig plassert innenfor korridoren i arbeidet med reguleringsplanen, at kompenserende tiltak kan beskrives og virkningene beskrives i detalj.
- **Spesiell omtale av E39 og Joliffjell skytefelt (Variant 4):** Anbefalt korridor for ny E39 gjennom Gjesdal kommune kommer ikke i konflikt med forsvarets skytefelt på Joliffjell.
- **Spesiell omtale av prosjektkostnaden for anbefalt korridor E39 (A1-R2):** Anslått økning fra Anslag 2018 kroner 32 061 millioner til prosjektkostnad A1-R2 2020-kroner 33 610 millioner, forutsatt 20 meter veibredde som ved utarbeidelse av kommunedelplanen
- **Spesiell omtale av økt standard fra 20 m til 23 m veibredde på E39, med konsekvens også for kostnad:** Endret vegbredde fra 20 til 23 meter anslås å gi en økt prosjektkostnad (2020-kr) kr. 1.050 mill.
- **Spesiell omtale av strekningen Lyngdal vest – Fedra (OPS-strekningen over Kvinesheia)**
 - Nye Veier anser ikke forholdet relevant for planarbeidet E39 Bue - Ålgård
- **Spesiell omtale og vurdering av konflikt mellom korridorer for ny E39 og mineralressurser**
 - Nye Veier anser ikke forholdet relevant for planarbeidet E39 Bue - Ålgård
- **Optimaliseringsnotat, datert 10.05.2020 (utarbeidet av Statens vegvesen etter høringen)**
 - Nye Veier vurderer at de påpekte generelle optimaliseringsmulighetene (massebalanse, veibredde og avbøtende og kompenserende tiltak) har blitt vurdert i planarbeidet E39 Bue - Ålgård
 - Nye Veier vurderer at de påpekte konkrete optimaliseringsmulighetene ikke er relevante for planarbeidet E39 Bue - Ålgård
 - Statens vegvesen påpeker i sitt optimaliseringsnotat at det har blitt stilt spørsmål om endring av kryss Bollestad fra fullt toplanskryss til to halve kryss (Bollestad og Skurve). Statens vegvesen endrer ikke plankartet til sluttbehandlingen
 - Nye Veier har søkt og fått innvilget fravik til å beholde og la Skurvekrysset inngå i ny E39-løsning. Nye Veier mener dette svarer på problemstillingen, og reduserer transportarbeidet på nordre del av strekningen, til og fra næringsområdet på Skurve. Skurvekrysset inngår i planforslaget og i framtidig løsning for ny E39. I tillegg har

planforslaget blitt tilpasset allerede regulert kryss ved Bollestad, som er del av prosjektet E39 Ålgård – Hove

- **Endring av plandokument fra høring til sluttbehandling:**
 - *Planbeskrivelse, Versjon 02 rev.10.05.2020: mindre revisjoner (dato, versjon), supplert forord, endret anbefaling i sammendrag og kapittel 8*
 - Nye Veier vurderer at dette ikke påvirker planarbeidet E39 Bue – Ålgård
 - *Bestemmelser og retningslinjer, Versjon 02 rev.10.05.2020: supplert med presiseringer og tilføyelser i 2.2, 2.3, 2.6 til 2.6.3 og nye generelle retningslinjer i 5.1 til 5.8.*
 - Nye Veier vurderer at endringene i tilstrekkelig grad har blitt fanget opp i planarbeidet E39 Bue – Ålgård
 - *Plankart for korridor A1, 10.12.2018: Ingen endring av plankart*
 - *Plankart for korridor A2, 10.12.2018: Ingen endring av plankart*
 - *Plankart for korridor R1, rev.10.05.2020: Sideveier Årrestad-fv. 42 og Lomeland-Eigestad tatt ut av planen, flyttet kryss fra Holmen til Vikeså, mindre tekniske planjusteringer*
 - Nye Veier vurderer at ingen av disse forholdene er relevante for planarbeidet E39 Bue – Ålgård
 - *Plankart for korridor R2, rev.10.05.2020: Sidevei Eigestad – Lomeland, som for R1*
 - *Plankart for korridor R3, rev.10.05.2020: Sidevei Eigestad – Lomeland, som for R1*
 - *Variantrapporter V1, V2, V3 og V4, 10.12.2018: ingen dokument endret*
 - *Merknadsoppsummering, 10.05.2020: Nytt dokument som oppsummerer alle innkomne uttalelser gitt i høring av planen. I alt 110 uttalelser, hvorav 15 offentlige instanser, 9 kommuner, 33 Interesseorganisasjoner og næringsliv og 53 grunneiere og privatpersoner*
 - Nye Veier viser til omtale i dette dokumentet, kapittel 3 og 4, av aktuelle høringsuttalelser som anses å kunne gjelde for planarbeidet E39 Bue – Ålgård
 - *Vedlegg til planen: Ingen av disse dokumentene er endret etter høring*
 - *Andre grunnlagsdokument: Ingen av disse dokumentene er endret etter høring*

Fra Statens vegvesen sitt hefte «Merknadsoppsummering»:

- *Som følge av mange innspill foreslår Statens vegvesen at det tas inn to nye punkt 2.6.1 og 5.3 i planbestemmelsene og retningslinjene angående bevaring av matjord. Bevaring av matjord og avbøtende tiltak for landbruket følges opp i reguleringsarbeidet*
 - Nye Veier vurderer at forholdet har blitt fanget opp i planarbeidet E39 Bue – Ålgård
- *Hensyn til dyrka jord, nydyrking og massedeponier (overskuddsmasse): I noen innspill pekes det på muligheten for å utnytte overskuddsmasser til å lage nye landbruksarealer eller næringsarealer. Statens vegvesen foreslår en ny planbestemmelse, pkt. 2.6.3, om dette*
 - Nye Veier vurderer at forholdet har blitt fanget opp i planarbeidet E39 Bue – Ålgård
- *Flere merknader peker på at ny E39 medfører store utfyllinger i vassdrag og at nytt veganlegg ikke må gi økt flomfare. Det er også stilt spørsmål om kunnskapsgrunnlaget er tilstrekkelig for valg av korridor. Statens vegvesen mener at kommunedelplanen med konsekvensutredning gir tilstrekkelig grunnlag for valg av korridor. I planforslaget har korridoren i utgangspunktet en bredde på 400 meter, slik at det er mulig å fange opp behov for justeringer i regulerings-arbeidet, og at det der gjøres ytterligere vurderinger av vassdrag og forebygging av flom. Som følge av innspillene er det tatt med en ny retningslinje, pkt. 5.7.3. Her framgår det at Veianlegget skal i minst mulig grad påvirke vannstrømmen ved 200-års flom med klimapåslag negativt.*
 - Nye Veier vurderer at forholdet har blitt fanget opp i planarbeidet E39 Bue – Ålgård

- I forslaget til planbestemmelser (pkt. 2.1.1) er det foreslått at det innenfor planområdet må utarbeides reguleringsplan for alle tiltak etter pbl § 1-6, også innenfor sikringssonen til tunnelene. ... Slik bestemmelsen om plankrav er formulert, gjelder den også for områder som allerede er regulert, eksempelvis på Skurve. Det er flere innspill, blant annet fra Gjesdal kommune og næringsdrivende på Skurve som mener dette gir uheldige konsekvenser for utvikling av næringsområdet. Statens vegvesen ser at det gir noen utfordringer, men fastholder likevel plankravet, også for områder som er regulert. Dette er viktig for å hindre at det gjøres tiltak som vanskeliggjør Nye Veier AS sin videre planlegging og utbygging av ny E39. For Skurve vil plankravet ha liten betydning, siden reguleringsplanarbeidet for ny E39 allerede er igangsatt. Også for områder som ikke er regulert er plankravet viktig, slik at det gjøres grundige vurderinger og ikke gjøres tiltak som vanskeliggjør bygging av ny E39. Det vil selvfølgelig være mulig å søke og få dispensasjon for mindre tiltak som man, etter en grundig vurdering, ser ikke vil være til hinder for framtidig bygging av ny E39.
- Nye Veier vurderer at forholdet har blitt fanget opp i planarbeidet E39 Bue – Ålgård

Videre oppsummerer Statens vegvesen Gjesdal kommune sin behandling av høringsuttalelse til kommunedelplan den 16. desember 2019 som følger:

1. Variant V4a – Søylandsdalen anbefales.
 - Statens vegvesen: *Tas til orientering, variant V4a er også SVV sin anbefaling.*
2. Planen må ikke hindre eller vanskeliggjøre videre utvikling i Skurve næringsområde. Planen må avgrenses slik at området regulert til næringsformål holdes utenfor korridoren.
 - Statens vegvesen: *Nye Veier AS er allerede i gang med reguleringsplanarbeid, og avklaringer i forhold til næringsområdet på Skurve vil skje fort. Kommunedelplankartet endres derfor ikke, og det vil ikke vanskeliggjøre videre utvikling i Skurve Næringsområde. ...*
 - Nye Veier har hatt dialog med næringslivet ved Skurve og Gjesdal kommune om dette forholdet underveis i planarbeidet. Detaljreguleringen erstatter båndleggingssonen
3. Statens vegvesen oppfordres til å vurdere innspillene fra lokale grunneiere knytta til justeringer av plangrensa, forslag til areal for massehåndtering og krav om tiltak som ivaretar hensynet til jordbruket og innbyggerne langs veien.
 - Statens vegvesen: *SVV tar innspillene til orientering og ber Nye Veier AS vurdere dem i reguleringsplanarbeidet. Siden regulering er igangsatt endres ikke kommunedelplankartet nå.*
 - Nye Veier viser til oppstart av planarbeidet i februar 2020. Allerede ved informasjonsmøtet 27. februar 2020 avklarte Nye Veier områder som anses ikke aktuelle å gå videre med, for eksempel kort tunnel gjennom Tindafjellet og alternativ trase i Søylandsdalen
 - Underveis i planprosessen har Nye Veier lagt stor vekt på å minimere arealinngrepet for å begrense tap av jordbruksarealer, og alle de foreslåtte arealene til massehåndtering har blitt vurdert i planarbeidet. Underveis i planarbeidet har Nye Veier hatt dialog med en rekke grunneiere, Gjesdal bondelag med flere langs traseen om aktuelle løsninger for landbruket og annet
4. Det er ønskelig med raskere framdrift i prosjektet. Fortgangen må likevel ikke gå utover lokalsamfunnenes mulighet til å få informasjon og til å påvirke valg av løsninger.
 - Statens vegvesen: *Det er rask framdrift i prosjektet; reguleringsplanarbeid er allerede igangsatt.*
5. Kommunedelplanen for E39 Lyngdal – Ålgård må sees i sammenheng med den vedtatte reguleringsplanen for E39 Ålgård – Hove. Bygginga må starte der de trafikale utfordringene

er størst. Eventuelle kostnadsreduksjoner må tas der trafikkgrunnlaget er lavest, og må gi færre negative konsekvenser for lokalsamfunn, naturmangfold og landbruk enn det planforslaget allerede legger opp til.

- Statens vegvesen: *Tas til orientering og må vurderes videre av Nye Veier AS i reguleringsplanarbeidet.*
 - Nye Veier viser til foreliggende forslag til detaljregulering, og omfattende dokumentasjon av dette. Planarbeidet har gjort fortløpende avveininger mellom løsningsforslag og kostnader, og må balansere tiltak i planen med kostnadsrammen for prosjektet. Det har i prosjektet blant annet blitt innarbeidet en faunapassasje ved Gautedal som ikke inngår i kommunedelplanen. Nye Veier viser for øvrig til at strekningen Ålgård - Hove ligger i porteføljen til Statens vegvesen, med finansiering fra 2024. Nye Veier vil trolig ikke avvente utbygging av strekningen Bue – Ålgård, men selskapets styre gjør sine egne vurderinger av igangsetting av prosjektet når dette anses modent for bygging
6. Veien skal gi minst mulig fotavtrykk på landbruksjord. Ved beslag av 1 dekar fulldyrka jord er målet å tilbakeføre 10 dekar fulldyrka jord. Dette med bruk av slake skråninger av overskuddsmasser som tilbakeføres til dyrka jord eid av bonden. Autovern må brukes langs jordbruksareal for å avgrense sikkerhetssonene i sideterreng. Jordvoll som midtdeler eller støyskjerm bør ikke brukes.
- Statens vegvesen: *Ivaretagelse av matjord foreslås tatt med som nye punkt 2.6.1 og 5.3 i planbestemmelsene og retningslinjene. Se også tematisk omtale av merknader. Kap.2.6 og kommentarer til innspill fra Fylkesmannen i Rogaland. Bevaring av dyrka jord og avbøtende tiltak for landbruket vil være viktige tema i reguleringsplanarbeidet. Detaljutforming med autovern, jordvoller, mv. avklares i reguleringsplan og byggeplan.*
 - Nye Veier viser til foreliggende planforslag. Det har blitt gjort omfattende vurderinger av veiens sideterreng, også i dialog med Gjesdal kommune og bondelaget, for å gi minst mulig fotavtrykk av veien. Det er ikke mulig å kompensere 10 til 1, men det har lyktes å finne en god del tilretteleggingsarealer for landbruk. I tillegg har man kommet fram til en noe utradisjonell løsning slik at bøndene kan eie tettest mulig inntil veien, i praksis alt areal utenfor viltgjerdet. Bruk av veirekkverk framfor vanlig åpen sikkerhetssone reduserer inngrepet og gir mulighet for å bruke arealene tetter innpå veien.
7. Det er viktig å finne en god kryssløsning i Gjesdal som både betjener trafikken til og fra Ålgård, FV450 og det voksende næringsområdet på Skurve på en hensiktsmessig og miljøvennlig måte. Dette kan løses ved å dele eller strekke krysset slik at det blir påkjøring mot nord og avkjøring fra nord i det planlagte kryssområdet på Bollestad, mens en har påkjøring mot sør og avkjøring fra sør på Skurve.
- Statens vegvesen: *Nye Veier AS vil avklare kryssløsningen i samråd med kommunen ved utarbeiding av reguleringsplan. Det er satt av nok areal i kommunedelplanen for ulike kryssløsninger*
 - Nye Veier viser til foreliggende planforslag der man i dialog med Gjesdal kommune og næringslivet på Skurve legger til grunn å beholde Skurvekrysset i ny løsning for E39. Dette anses å være en vesentlig forbedring av kommunedelplanen. Statens vegvesen Vegdirektoratet har godkjent såkalt fravikssøknad for å inkludere krysset i ny E39. Det dermed bli kryss både på Skurve og på Bollestad i framtidig E39. Nye Veier mener dette vil redusere transportarbeidet til og fra Skurve sammenliknet med kommunedelplanen

8. Korridoren bør innsnevres i tråd med vedlagte kartskisser.
 - Statens vegvesen: *Det er ikke hensiktsmessig å innsnevre korridoren nå, ettersom reguleringsplanarbeidet allerede er igangsatt.*
 - Nye Veier viser til foreliggende forslag til detaljregulering, som hovedsakelig ligger innenfor kommunedelplanens korridor. Det har blitt gjort diverse justeringer av veilinja, jamfør også Gjesdal kommunes uttalelse til Statens vegvesen 26.10.2018 (se kapittel 4).
9. Forslag til deponi- og nydyrkingsområder: (Kydland, Opsal, Kyllingstad, Polltjørna og Lauvtjørna).
 - Statens vegvesen: *Forslag til deponi- og nydyrkingsområder tas til orientering og må vurderes videre av Nye Veier AS i reguleringsplanarbeidet.*
 - Nye Veier har vurdert alle de tre aktuelle områdene i planarbeidet, og mange av disse (og andre) inngår i planforslaget som mulige tilretteleggingsarealer for landbruk. Polltjørna og Lauvtjørna anbefales ikke fylt igjen av hensyn til naturmangfold

Statens vegvesen: I saksframstillingen påpekes:

- AR5-kartet over dyrka mark er ikke oppdatert, beslaget av dyrka mark er beregnet som mindre enn det faktisk kommer til å bli. Både kommunedelplan og reguleringsplaner må vise hvilket beslag prosjektet legger på landbruksjord og hvor mye det er mulig å nydyrke.
 - Statens vegvesen: *Det er mulig det er noen forhold som ikke er oppdatert i AR5-kartet. Totalbeslaget av dyrka mark kan øke ettersom vårt tall er teoretisk, men disse forholdene har ikke betydning for konklusjonene. Endelig beslag av dyrka jord og hvor mye som kan nydyrkes vil bli avklart i reguleringsplanarbeidet.*
 - Nye Veier viser til at problemstillingen ble tatt opp ved oppstart av reguleringsarbeidet. Kommunene meldte da tilbake at det er tilstrekkelig om nytt planarbeid legger til grunn oppdatert AR5-kart.
- Trafikkberegningene legger til grunn at befolkningen skal øke med 17 prosent% fram til 2030. Disse tallene er for høye og stemmer ikke med den faktiske utviklinga. Det må redegjøres for om oppdaterte befolkningsframskrivninger tilsier at framtidens trafikkgrunnlag blir så høyt som beskrevet i planforslaget.
 - Statens vegvesen: *Det er riktig at det er lagt til grunn en høy økning i befolkningen og dermed et høyt trafikkgrunnlag. Den beregnede trafikkutviklingen er basert på reisevaneundersøkelser, samt estimer for befolkningsutvikling og økonomisk vekst. Befolkningsutviklingen baserer seg på Statistisk Sentralbyrå sitt estimat for utviklingen fremover med utgangspunkt i middels fruktbarhet, middels levealder, middels innvandring, og middels innenlands flytting. SVV sitt oppdrag er at det skal planlegges en fire felts veg. Hva som faktisk skal bygges, vil bli avklart av Nye Veier As i den videre planlegginga.*
 - Nye Veier viser til foreliggende planforslag. Det har i planprosessen blitt lagt til grunn at det skal bygges firefelts motorvei. Dette har blitt redegjort for i plansaken
- Planen må tydeligere vise hvilke konsekvenser en firefelts veg har å si for trafikkveksten i byene og tettstedene og for klimagassutslippene, og hvor stor forskjell det er ved ulike fartsgrenser.
 - Statens vegvesen: *Klimagassutslipp for fire felts veg med 110 km/t inngår i effektvurderingen og er tatt med som en prissatt konsekvens. Men det er ikke gjort vurdering av klimagassutslipp ved annen vegstandard. ...*
 - Nye Veier viser til foreliggende planforslag, og at det ikke har blitt gjort konsekvensvurdering eller andre utredninger av annen veistandard enn såkalt H3

- Rask avklaring av planene er viktig for grunneierne
 - Nye Veier har hatt dialog med en rekke grunneiere underveis i planprosessen, blant annet på grunn av arkeologiske registreringer, grunnundersøkelser, og i en del sammenhenger for å presentere løsningsforslag
- De nasjonale hensynene har blitt tillagt for mye vekt. For lokalsamfunnene er det viktig at veien bygges på en måte som knytter stedene tettere sammen og at lokalbefolkningen faktisk velger å benytte seg av veien.
 - Nye Veier legger til grunn at kommentaren gjelder hele kommunedelplanen, ikke de enkelte reguleringsstrekningene. I planforslaget legges det til rette for nytt kryss på Bue som i kommunedelplanen. Nye Veier legger videre til grunn at Skurvekrysset opprettholdes i framtidig løsning for E39, noe som anses å gi god bruk av ny E39 også lokalt, sammenliknet med kommunedelplanen, der E39 går utenom Skurve. Dette innebærer at både tungtrafikk og arbeidstakere på Skurve måtte benytte enten Buekrysset eller Bollestadkrysset, for deretter å kjøre på lokalveisystemet. Ved å beholde Skurvekrysset i framtidig E39 avlastes dermed det framtidige lokalveinettet
- Mener det settes for mange restriksjoner i planbestemmelsene
- Ønsker unntak fra plankravet for områder som allerede er regulert. Spesielt for Skurve vil det være uheldig dersom området båndlegges. Må unntas fra bestemmelsen.
- Det er uakseptabelt at plankartet overlapper med planområdet for Skurve.
 - Statens vegvesen: *Angående restriksjoner i planbestemmelsene og plankrav, se tematisk behandling av merknader, kap.2.8. SVV fastholder plankravet, også for områder som er regulert. Dette er viktig for å hindre at det gjøres tiltak som vanskeliggjør Nye Veiers videre planlegging og utbygging av ny E39. For Skurve vil plankravet ha liten betydning, siden reguleringsplanarbeidet allerede er igangsatt.*
 - Nye Veier viser til foreliggende planforslag. Siden det legges opp til at Skurvekrysset inngår i framtidig løsning for E39 er det nødvendig med en gjennomgående lokalvei. I planarbeidet har en kommet fram til at Skurve marka må inngå i sistnevnte. Det legges derfor opp til en mulig utvidelse på mellom 0,5 og 1 meter langs Skurve marka (dersom det blir krav om annen hastighet enn i dag). Utover dette foreslås det ingen restriksjoner på Skurve utover dagens reguleringsplan. Reguleringsplanen for ny E39 erstatter båndleggingssonen i kommunedelplanen
- Må ikke legge opp til at alle massedeponier skal ligge innenfor det avsatte planområdet.
 - Nye Veier viser til foreliggende planforslag. Massedisponering inngår i planen, og det er plass til å håndtere alle massene innenfor planområdet
- Det vises til støyretningslinje T1442/2016. Bør heller vise til den retningslinja som gjelder ved oppstart.
 - Statens vegvesen: *I planbestemmelsene (pkt. 2.1.4) vises støyretningslinje T1442 og da vil gjeldende utgave bli benyttet i reguleringsplanarbeidet. (Årstallet 2016 tas ut av bestemmelsen)*
 - Nye Veier legger til grunn gjeldende støyretningslinje i støyberegningene til planen
- Plangrensa for V4a bør justeres på Bollestad, Skurve og ved Søylandskiosken.
 - Statens vegvesen: *Forslag til justering av plangrenser og øvrige innspill tas til orientering og vurderes videre av Nye Veier AS.*
 - Nye Veier viser til foreliggende planforslag, og kommentarer andre steder. Ved Bollestad har veilinja blitt justert vesentlig, jamfør innspill fra Gjesdal kommune og bondelaget. Ved Søylandskiosken følger veilinja i stor grad kommunedelplanen, men

har blitt trukket noe mot øst for å ligge mer på fast fjell og ta mindre landbruksarealer ved Gautedal. Planens utforming ved Skurve er kommentert over

Statens vegvesen sin konklusjon (oppsummering etter høring av kommunedelplanen): *Innspillet medfører ikke endring i kommunedelplankartet. Vi foreslår at planbestemmelsene får nye punkt 2.6.1 og 5.3. (jordvern). Årstallet 2016 tas ut av pkt. 2.1.4. i planbestemmelsene.*

- 3.1.9 Bjerkreim kommune, formannskapet 26. mai 2020, sak 043/20, og kommunestyret 16. juni 2020, sak 030/20 (likelydende vedtak ved fastsetting av planprogram)

Forslag til planprogram for Detaljregulering E39 Bue-Ålgård, datert 11.05.2020, fastsettes i medhold av plan- og bygningsloven § 12-9 med følgende endringer:

1. *Arealer for terrenginngrep, masseuttak og massedeponering, samt arealer for anleggsbelte, midlertidige bygge- og anleggsområder, landbruk, friluftsområder, grønnstruktur, fareområder mv. skal inngå i detaljplan.*
2. *Bjerkreim kommune frarår sterkt at en går videre med det landbaserte trasealternativet i Bueområdet. Dette på grunn av de store negative konsekvensene for landbruket i området. I stedet vil en anbefale at en går videre med trasealternativ med utfylling i Kydlandsvannet. Samt at en utreder et tredje alternativ som krysser de ytre delene av Kydlandsvannet med bro og/eller fylling. Se vedlegg med illustrasjoner og forklaring.*
3. *En støtter planene med å etablere et fullverdig kryss i tilknytning til Skurve industriområde. En ser at dette vil gi mulighet for betydelig redusert trafikklekkasje til dagens E39 mellom Skurve og Bue, spesielt for tungtrafikken.*

Vedlegg til forslag fra Marthon Skårland (H) i F-sak 043/20
Fastsettelse av planprogram for detaljregulering E39 Bue - Ålgård

Bue: Alternativ kryssplassering og utfylling i Kydlandsvannet
Dersom en finner det nødvendig å redusere planlagt utfylling i Kydlandsvannet, så vil vi be om at en vurderer en kryssplassering som i skissen nedenfor.



Vegen flyttes til nordsiden av Runatjørna og videre ut på neset som stikker i ut i Kydlandsvannet. Videre over Kydlandsvannet i en kombinasjon av bro og fylling.



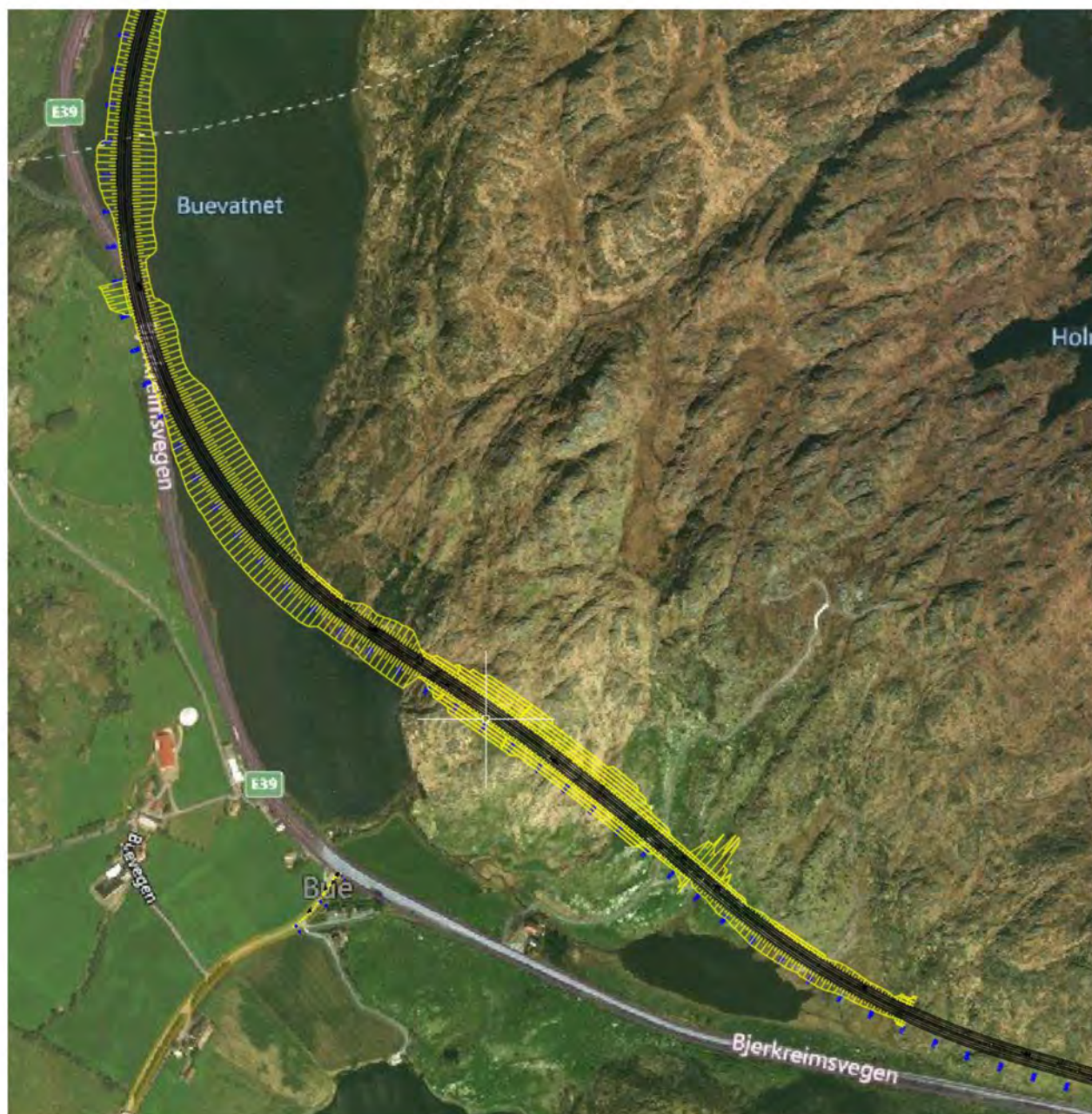
Det ligger til rette i landskapet for å etablere en slik løsning, hvor en lager en skjering som illustrert ovenfor. Videre at en tilpasser for at en legger en rundkjøring med kryssfunksjoner på ytterkantene av skjeringen. Med denne plasseringen går vi ut frå at en kan redusere betydelig på nødvendig utfylling i Kydlandsvannet.

For videre trase mot Kydland ser vi for oss at en kan ha to alternativ. En kan velge å la den nye E39 følge dagens E39 videre mot Kydland. Og at dagens E39 flyttes litt opp i skråningen. Eller at en velger å føre den nye E39 over dagens E39, litt opp i skråningen og videre mot Kydland.

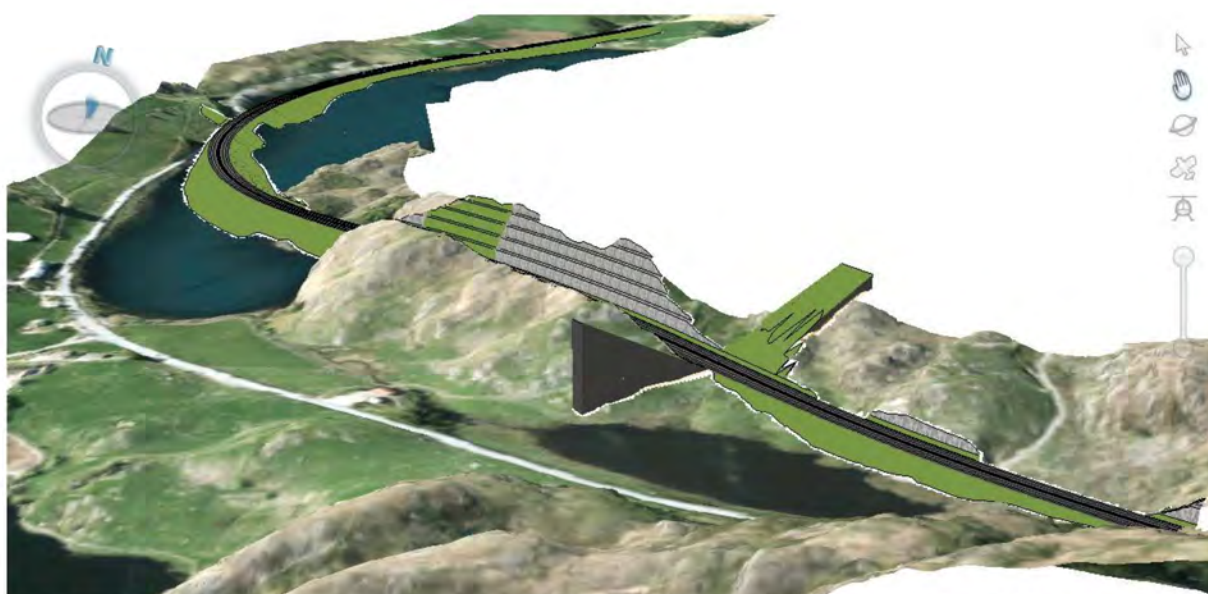
Dette er en løsning som vil være i samsvar med intensjonene i Bjerkreim kommune sin høringsuttale til Statens Vegvesen, i forhold til at en har tatt med at en vil ha dagens E39 som vestre avgrensning for kryssområdet på Bue.

Figur 9 Utklipp av vedlegg til saksframlegg i Bjerkreim kommune.

Nye Veier har sammen med rådgiver COWI vurdert dette traseforslaget, og konstruert en veilinje i tegnet det opp i veiprogram.



Figur 10 Forslag til veilinje der anlegget har blitt trukket lenger inn mot Holmøfjellet og på nordsiden av Runatjørna. Merk at selve krysset ikke har blitt konstruert her.



Figur 11 Forslag til veilinje der anlegget har blitt trukket lenger inn mot Holmafjellet og på nordsiden av Runatjørna. Merk at selve krysset ikke har blitt konstruert her.



Figur 12 Forslag til veilinje der anlegget har blitt trukket lenger inn mot Holmafjellet og på nordsiden av Runatjørna. Veien går på fylling over Ytra Kydlandsvatnet.



Figur 13 Forslag til veilinje der anlegget har blitt trukket lenger inn mot Holmafjellet og på nordsiden av Runatjørna.

Forslagsstillers kommentar:

Nye Veier har vurdert innspillet som del av prosjektutviklingen, men har ikke gått videre med denne linja og kryssplassering som foreslått. Bakgrunnen for dette er blant annet svært omfattende terrenginngrep i Holmafjellet. Illustrasjonene vises ikke med kryss og ramper, men viser allerede her skjæringer på mer enn 50 meter høyde. Skjæringen vil bli enda mer omfattende med kryss og ramper. I tillegg vil veien bli liggende på en svært omfattende fylling ut fra Holmafjellet og ut i Ytra Kydlandsvatnet. Det anses ikke kostnadsmessig mulig å erstatte fylling med bro i dette området. Løsningen over Ytra Kydlandsvatnet anses som svært utfordrende for vannet, landskapsbilde med mer. Koblingen til dagens E39/framtidig lokalvei og til fv. 504 Buevegen vil også bli lang og krever inngrep i landbruksarealer som ikke er vist her eller undersøkt nærmere hva gjelder konsekvenser.

3.2 Interesseorganisasjoner og næringsliv

3.2.1 Lyse Elnett AS, 04.03.2020

Innspill/merknad

Lyse gjør oppmerksom på at uttalelsen kun gjelder for anlegget i Gjesdal kommune som er i deres konsesjonsområde. Lyse Neo har en eksisterende gass infrastruktur liggende innenfor planområdet. Krav til sikkerhetsavstand og overdekning må ivaretas. Lyse Elnett har infrastruktur innenfor planområdet som må ivaretas. I tillegg vurderer de en eller flere kabler på strekningen Ålgård-Skurve som må hensyntas i detaljreguleringen. Lyse ønsker å være med tidlig i detaljreguleringen for planområdet.

Forslagsstillers kommentar

Nye Veier melder direkte tilbake til nettselskapene på forventet effektbehov knyttet til både utbyggingsfasen og driftsfasen. Dette spesifiseres til eksempelvis tunneler, dagsoner, broer mv. For øvrig har Nye Veier sin rådgiver COWI innhentet oversikt over ledningsnett. Ledninger i luftstrek har blitt vist med fareområde på plankartet. Ledninger i bakken vil bli tatt opp som tema i senere faser av planleggingen.

3.2.2 Norges Lastebileier-Forbund (NLF), 06.03.2020

Innspill/merknad

Norges Lastebileier-Forbund NLF gjentar merknad til kommunedelplan E39 Lyngdal vest – Ålgård. NLF foretrekker den traseen som best mulig oppfyller deres krav:

- Den traseen med kortest avstand
- Mest mulig jomfruelig terreng for å ha fri ferdsel i byggeperiode
- Minst mulig stigninger
- Minst mulig kurvaturer
- Hele strekningen må være 4-felts
- At prosjektet gjennomføres helhetlig
- At prosjektet gjennomføres på så kort tid som mulig og starter opp så snart som mulig

Det er viktig at man tenker E39 fra Oslo til Stavanger som ett prosjekt når det gjelder døgnhvileplasser. Det skal være en døgnhvileplass for hver andre time.

Forslagsstillers kommentar

Merknaden har blitt tatt til orientering. Traseen legger til grunn utarbeidet kommunedelplan for E39 Lyngdal vest – Ålgård. Traseen er videre utredet og optimalisert gjennom konsekvensutredning i reguleringsarbeidet. Hele strekningen innenfor reguleringsplanen vil bli utarbeidet som firefeltsvei. I kommunedelplanen er det forutsatt etablert to nye døgnhvileplasser på strekningen mellom Lyngdal vest og Ålgård, ved Årrestad (korridor R1) eller Sagland (ved korridor R2), og ved Lølandsvatn (korridor A1). Med bakgrunn i kommunedelplanen er det ikke aktuelt med døgnhvileplass mellom Bue og Ålgård, da dette vil gi ytterligere inngrep i verdifull landbruksjord.

3.2.3 IVAR IKS, 18.03.2020

Innspill/merknad

Informerer om at IVAR har følgende innenfor planområdet: hovedvannledning Ø1600, utspyrerledning Ø400, hovedvannledning Ø900. Det bes om at det knyttes en hensynssone (H410 Infrastruktursone) til vannledningene på 10 m til hver side, målt fra senter rør. Hensynssonen skal ha følgende bestemmelser: «Innenfor hensynssonen er det ikke tillatt å føre opp bygninger eller andre anlegg, gjelder også påfylling av masser. Unntatt fra bestemmelsene er bygg eller konstruksjoner knyttet til vannledningene eller regulert veianlegg. Sprengningsarbeid er ikke tillatt. Det må utvises stor forsiktighet ovenfor vannledningene ved grave- og sprengningsarbeider i nærheten av vannledningene. Planer for graving og legging av kabler i hensynssonen skal forelegges ledningseier, før endelig behandling i kommunen.» Har vedlagt kart som viser ledningens beliggenhet.

Forslagsstillers kommentar

Uttalen har blitt fulgt opp med møte om saken. Forholdet blir ivaretatt i plankart med tilhørende bestemmelser.

3.2.4 Risa AS, 26.03.2020

Innspill/merknad

- a) Gjentar merknad til kommunedelplan E39 Lyngdal vest – Ålgård. Det vises til område H710 og område avsatt til kombinert bebyggelse og anleggsformål. Risa har tillatelse til deponering av masser innenfor formålet, og deler av den nevnte hensynssonen berører et areal hvor Risa i dag har sin virksomhet. Området bidrar også til å dekke massebehovet Risa har i sin virksomhet. Risa er avhengig av tilgjengelige arealer for deponering av masser. Området på Kluge er derfor helt avgjørende.
- b) Det bemerkes at området er avsatt til framtidig sentralt mottaksområde, som er en del av Regionalplanen for massehåndtering på Jæren. Dette er også forhold som bør hensyntas for det tilfellet det besluttet forhold som vil kunne begrense dette formålet. Risa frykter at en båndlegging vil kunne være til hinder både for den nåværende driften av deponiet, men også den planlagte bruken av arealet. Det er i dag tillatt å ta ut masser til 2020. Risa ser behov for en forlengelse av perioden. Risa er også avhengig av adkomst til arealet. Risa ønsker at deres område BKB tas ut av båndleggingssone for å sikre videre drift. Dersom dette ikke lar seg gjøre, ønsker Risa at det legges en egen hensynssone over deres område som det knyttes egne bestemmelser til. Bestemmelsen kan sikre at det ikke oppføres bygg/ gjøres tiltak som fordyrer/ hindrer Statens vegvesen/Nye Veier sitt kommende arbeid. Samtidig kan bestemmelsen sikre at Risa får opprettholdt adkomst til og bruk av området, innenfor de rammene som settes.

Forslagsstillers kommentar

- a) I planprosessen er veilinen flyttet vestover og berører nå ikke Risa sitt område.
- b) Deponiområdet på Kluge påvirkes marginalt av detaljreguleringen for E39 Bue-Ålgård. Området gis tilkomst som i reguleringsplan for E39 Ålgård-Hove, og masser innen området båndlegges ikke som følge av planforslaget.

3.2.5 Gjesdal bondelag, ved Arnfinn Auestad, 27.03.20

Innspill/merknad

- a) Gjesdal Bondelag er imot korridorutvidelse for bygging utenfor opprinnelig korridor. De er positive til utviding for flomsikring, tilkomst og nydyrking. Ønsker ikke alternativer som tar mer landbruk og gir mindre mulighet for nydyrking på overskuddsmasser (kort tunnel Kyllingstad, vestsiden av Søylandsdalen og på land ved Kydlandsvatnet). Det er ønskelig at veien gir minst mulig fotavtrykk på landbruksjord.
- b) Gjesdal Bondelag er svært positive til "smart firefeltsvei" på 19 meter. Det er ønskelig at minst mulig av sideterrenget bør være landbruksjord og minst mulig av arealet bør brukes til viltgjerder, tekniske installasjoner m.m. Bondelaget er positive til gjenbruk av kryss på Skurve. Lokalvei i næringsområdet må sikre framkomst av landbruksmaskiner med bredde på inntil 3,5 meter uten at det påvirker reguleringsbestemmelsene på Skurve industriområde. Har vedlagt "Linjustering i Søylandsdalen" som de mener er den beste med tanke på landbruk. Fra kryss Bollestad og sørover er det ønskelig at veien følger dagens E39 og ikke via Frydenlund (Risatippen). Det er ikke ønskelig med midtdeler og støyskjerm av jordvoll da dette tar mye landbruksareal.
- c) Det er ønskelig å bruke overskuddsmasser til nydyrking. Det er ønskelig at skråninger får en helning på minimum 1:50, 1:8 på fulldyrka jord il slått og 1:4 på innmarksbeite. All matjord må tas vare på. Det er ønskelig at det er lukket drenering på områder med dyrka jord til slått. På beite og utmark kan det være åpne grøfter.
- d) Det er mye hjortevilt i området og det må være viltgjerde langs hele traseen. Viltoverganger/underganger bør utformes og plasseres slik at det gir sammenhengende beiter. Underganger til landbruksveier må ha minst 4,5 meter bredde og 5 meter høyde. Det er ønskelig at planen utreder kort tunnel under Nunspigjen på Kyllingstad.

Forslagsstillers kommentar

- a) Gjennom planarbeidet har opprinnelig varslet planområde blitt redusert til det som anses nødvendig for gjennomføring av planen. Underveis i planarbeidet har for eksempel varianten med kort tunnel ved Tindafjellet blitt forlatt. Veilinjen tilpasses slik at beslag av landbruksjord blir minst mulig. Nye Veier har hatt dialog med bondelaget underveis i planarbeidet om blant annet mulige tilretteleggingsarealer for landbruk (nydyrking).
- b) Nye Veier vurderer at smart firefeltsvei vil gi mindre arealinngrep. Det har blitt utarbeidet konsekvensutredning for hele strekningen, hvor temaet landbruk (naturressurser) vektet høyt. Det har blitt avsatt områder i plankartet som kan brukes som mulige tilretteleggingsarealer for landbruk. Det har også blitt utarbeidet to ulike varianter av veilinje ved Ytra Kydlandsvatnet. Det ene alternativet går mer på fylling i Ytra Kydlandsvatnet enn det andre. Eksisterende kryss på Skurve inngår i planforslaget. Flere av innspillene fra bondelaget har blitt innarbeidet i planforslaget, blant annet nord for Skurve, der veilinjen har blitt lagt nærmere dagens E39 for å spare landbruksareal.
- c) Det er regulert inn mulige områder for tilrettelegging for nydyrking i planforslaget. Nye Veier viser til fortløpende dialog med bondelaget underveis i planprosessen.
- d) Det har blitt utarbeidet en egen fagrapport for naturmangfold og naturressurser, der viltpassasjer er omtalt. På plankartet er det vis egen viltovergang /faunapassasje ved Gautedal. Bredde for underganger til gårdsbruk og landbruksveier ivaretar at det kommer tyngre kjøretøy som traktor og lastebil gjennom. En kort tunnel ved Nunspigjen er ikke funnet mulig da dette vil kreve betydelig breddeutvidelse av veien. I fjelltunnel er det krav om ti meter avstand mellom tunnellopene, og dette ville betydd en betydelig og trolig sammenhengende breddeutvidelse av

E39 mellom Tindafjellet sin sørlige portal og et godt stykke sør for Solheim kulvert. Dette vil igjen gi økte kostnader i form av mer omfattende konstruksjoner, og større arealtap.

3.2.6 Gjesdal Senterparti, ved Åsmund Kyllingstad, 27.3.2020

Innspill/merknad

- a) Gjesdal Senterparti har helt fra starten fulgt prosessen med planleggingen av firefeltsvei fra Ålgård til Bue. Partiet har hele tiden undret seg over at det skal bygges en firefeltsvei på en strekning der årsdøgntrafikken er om lag 8000 biler. I Statens vegvesen sine manualer er kravet for å planlegge firefeltsveg en årsdøgntrafikk på 12 – 14.000 biler.
- b) Hensynet til Figgjoelva som verna vassdrag og hensynet til dyrka mark tilsier å velge 3-felts vei i samme trasé som dagens. Ny trasé bør velges på utsatte steder som for eksempel Runaskaret og Vikesåbakkene. Dersom det likevel blir firefeltsveg er det viktig at en holder seg til Statens vegvesen sin foreslåtte korridor med tunnel under Tindafjellet og fylling i Kydlandsvatnet for å spare dyrka mark.

Forslagsstillers kommentar

- a) Nye Veier legger til grunn føringer fra kommunedelplanen (inkludert forutgående føringer og bestillinger), og krav i Vegnormalen N100. Når nye veier planlegges skal framskrevet (beregnet) trafikk legges til grunn, altså ikke dagens trafikkmengde fra ca. 8.800 kjøretøy, som stiger nordover mot Ålgård. Trafikkberegninger utført i kommunedelplanen viser at trafikkmengden på ny E39 vil være 14.400 i 2030 og 19.600 i 2050. Trafikkberegninger utført i denne detaljreguleringen tilsier at E39 vil få nær 18.000 kjøretøy per døgn sør for Skurve og i overkant av 20.000 kjøretøy per døgn nord for Skurve. Veier med trafikkmengde over 12.000 skal bygges med fire kjørefelt, jamfør Vegnormalen N100 Veg- og gateutforming.
- b) Det anses ikke aktuelt å utvide dagens E39 med flere felt som alternativ til ny vei, fordi det er krav om et bomfritt alternativ til lokalvei på hele strekningen. Dagens E39 vil utgjøre dette alternativet, og vil samtidig fungere som adkomstvei til eksisterende bebyggelse, og som kjørealternativ for lokaltrafikk, traktorer, mopeder og så videre. Nye Veier viser for øvrig til kommentar til merknad fra fylkesmannen knyttet til trefeltsvei. Utbyggingsrekkefølge er ikke del av vurderingene i detaljreguleringen. Nye Veier planlegger å starte lengst vest og bygge østover/sørøstover. Med raskere framdrift i kommunedelplanen for E39, som opprinnelig skulle vært vedtatt høsten 2017, ville Nye Veier vært i gang med flere reguleringsarbeider og trolig i ferd med å ferdigstille minst en delstrekning mellom Lyngdal og Ålgård på nåværende tidspunkt. Detaljreguleringen legger i utgangspunktet til grunn kommunedelplanen sin eksemPELLINJE. Langs Ytre Kydlandsvatnet har det blitt utarbeidet to varianter til planforslag. Videre nordover til Kydland mener Nye Veier at veilinja har blitt optimalisert til fordel for landbruket og tar mindre landbruksarealer enn kommunedelplanen. Tunnel gjennom Tindafjell inngår i planforslaget. Fra Skurve og nordover mener Nye Veier at reguleringsplanen medfører en betydelig forbedring sammenliknet med kommunedelplanen, blant annet for Figgjovassdraget (Klugsvatnet) og landbruksområder, blant annet med bakgrunn i «gjenbruken» av deler av dagens E39.

3.3 Grunneiere og andre i Bjerkreim kommune

3.3.1 Torunn og Jone Gystøl

Innspill/merknad

- a) R1-linja (altså korridor R1 i kommunedelplanen) er mest ønskelig. Det er ønskelig at krysset kommer så nærme Holmafjellet og Runaskaret som mulig.
- b) Det er ønskelig at eksisterende E39 blir flyttet slik at den går parallelt med den nye E39 fra Kydland til det nye krysset. Det er et stort område med fredet kystlynghei på Holmafjellet.
- c) Er avhengig av en passasje både til å jage dyr, kjøre traktor med redskap og større kjøretøy som gravemaskin og dyretransport bort til Holmafjellet. Der har Gystøl store arealer som brukes til beite både vår, sommer og høst til sau og storfe. Det er også et stort området med fredet kystlynghei på Holmafjellet som må skjøttes. I dag er tilkomstveien til Holmafjellet en undergang under E39 for daglig jaging av dyr.

Forslagsstillers kommentar

- a) Krysset er utformet slik at det passer til korridor R1 videre sørover. Krysset er marginalt forskjellig i alternativ A1 og alternativ A4. I A1 følger E39 på fylling i vannet i tråd med kommunedelplanen, mens i A4 ligger veien noe mer på land i området rundt Liaknuten og Buevika, og ellers prinsipielt likt med kommunedelplanen. I begge løsningene blir det noe mer avstand fra E39 til Gystøl enn i dagens situasjon. Dagens E39 blir liggende som ny lokalvei på vestsiden av ny E39.
- b) Ny E39 vil gå parallelt med eksisterende E39 for å minimere inngrepene. Område med kystlynghei har blitt kartlagt i planarbeidet og i konsekvensutredningen. Det vurderes at tiltaket ikke kommer i konflikt med kystlyngheia på Holmafjellet.
- c) Gystøl vil kunne få kjørbare adkomst gjennom krysset på Bue til områdene på Holmafjellet, og tilknytning til landbruksveiene der vil kunne opprettholdes omtrent som før.

3.3.2 Kåre Vaule, leder Bjerkreim E39, 26.03.2020

Innspill/merknad

Dersom veien blir lagt på vestsiden av Kydlandsvatnet vil det gå utover fem bolighus og en større driftsbygning. Disse bygningene blir liggende nær denne vestre traseen. Stiller spørsmål om det er mulig å legge deler av veien på fylling og bro gjennom deler av Kydlandsvatnet slik at det ikke går utover byggene.

Forslagsstillers kommentar

Veien blir lagt delvis på fylling i det ene alternativet. Det har blitt utredet alternativ med bro i Ytra Kydlandsvatnet. Løsningen har blitt forkastet da den ikke er samfunnsøkonomisk lønnsom og kommer også dårlig på flere KU-tema. Kryssplasseringen gjør at minst ett av bolighusene vestsiden av dagens E39 må fjernes. Nye Veier har hatt kontakt med flere av grunneierne her, og som selv har uttrykt et ønske om å bli innløst.

3.3.3 Ragnhild og Jan Inge Osland, 19.03.2020

Innspill/merknad

- a) Planlagt trasé på Bue vil få konsekvenser for driften av gårdsbruket deres (tap av dyrket mark og beiter). Osland har store arealer på østsiden av dagens E39, men driftsbygningen ligger på vestsiden. Tilgjengeligheten til beiteområdene må tas med tidlig i planen. Nye Veier bør ha fokus på å erstatte mer jord enn det som blir beslaglagt. Overskuddsmasse fra trasé igjennom

Bjerkreim bør brukes som fyllmasse langs traséen for å erstatte tap av jord. Osland har tegnet inn et område (blå farge) i kart, der det er en god mulighet til å bruke mye fyllmasse og etablere ny dyrket mark. Myra på sørsida av Runatjørna og skråningene ned mot denne er det søkt om nydyrking på. Søknaden ligger til behandling hos Bjerkreim kommune. Dette området er et av få som fortsatt er dyrkbar på gården.

- b) Det ser ut til å være planlagt et kollektivknutepunkt på kulturbeitet rett ved boligene som ligger på sørsiden av Buevegen. Dette er det eneste kubeitet gården har som er tilknyttet driftsbygningen. Osland er avhengig av området for videre melkeproduksjon (oransje farge), og ønsker adkomst til kulturbeitet like sør for oransje område.
- c) Ønsker kryss plassert i område med grå farge på kartet. Traseen bør videre følge østsiden av Kydlandsvatnet videre mot Søylandskiosken.
- d) I Runaskaret er det ei trekkrute for hjort og elg. Kydlandsvatnet, bebyggelsen på Bue og vannene på Storsheia utgjør store områder der viltet ikke kan krysse. Her er Runaskaret beste mulighet for kryssing mellom øst og vest.
- e) I utgangspunktet negativ til plassering av E39 på vestsiden av Kydlandsvatnet og håper veien kan legges på østsiden av Kydlandsvatnet.
- f) Dersom R2-traseen blir valgt ønsker Osland at R1-traséen blir benyttet som den er tegnet igjennom Bue, til Auseholane og Longeli bro på Vaule.

Forslagsstillers kommentar

- a) Reguleringen av ny E39 følger prinsippene i kommunedelplan for E39 Lyngdal vest – Ålgård. Der er plassering på østsiden av Ytra Kydlandsvatnet ikke et alternativ. Statens vegvesen har valgt som prinsipp å samle dagens vei og ny E39 mest mulig på denne strekningen. Østsiden av Ytra Kydlandsvatnet har blant annet en del verdier knyttet til naturmangfold. Reguleringsplanen inneholder varianter av veitrase langs vestre del av Ytra Kydlandsvatnet, jamfør tidligere kommentarer. Det har blitt regulert inn flere områder som kan fungere som mulig tilretteleggingsarealer for landbruk (nydyrking). Osland vil kunne få kjørbar adkomst gjennom Buekrysset til beiteområdene på østsiden av E39. Nye Veier har ikke mulighet til å legge til rette for utfylling av Runatjørna som del av dette prosjektet.
- b) Kommunedelplanen anbefaler at det etableres et kollektivknutepunkt ved Buekrysset. Nye Veier har innarbeidet et forslag til slikt anlegg, blant annet etter dialog med Kolumbus. Det til rettelegges for noe innfartsparkering. Nye Veier har tilpasset og redusert inngrepet sammenliknet med kommunedelplanen, siden dette arealet ligger i inneklemte områder mellom rampe fra E39 og lokalveinettet. Stien som Osland leder kyrne sine på fra driftsbygningen og fram til omtalte beite kan opprettholdes.
- c) Området vist med grått i kartet er for smalt til å etablere et kryss. Linjeføring på østsiden av Ytra Kydlandsvatnet er ikke i tråd med kommunedelplanen. Det vises til kommentar under Gystøl angående plassering av ny E39 på østsiden av Ytra Kydlandsvatnet.
- d) Runaskaret er lokalisert i utkanten av prosjektområdet og forslått tiltak, og inngår ikke i planforslaget. Kommunedelplanen legger opp til tunnel gjennom Runaskaret, og dette il bli lagt til grunn som løsning i neste reguleringsplan sørover for Buekrysset.
- e) Viser til svar i c)
- f) Nye Veier vil legge til grunn regjeringens beslutning om korridor R1 i Rogaland, og at dette danner grunnlaget i neste reguleringsplan sørover for Buekrysset.

3.3.4 Haldor Eikrem, 27.03.2020

Innspill/merknad

Arealplanlegger Tore-Glette Iversen i Gjesdal kommune oppmodar meg i dag om innspel for motorvegutbygginga Søgne-Ålgård. Ordførar Fjeldsbø i Gjesdal kjem også med invitt om innspel i videoen på You-tube med tittel: **Nye Veier | E39 | Ordfører Frode Fjeldsbø**.

Eg er ingen politkar, men ivrig interessert i vegbygging og samfunnsplanlegging. Som aldrande pensjonist har eg hatt god tid til å setje meg inn i prosjektet, **og særleg tenkt på 4-feltsdimensjon i høve til årstdøgntrafikk, terreng, befolkningsmengd, parallell elektrisk jernbanetrase og godskorridor på hav i vest langs den planlagde motorvegtraseen. Eg er ingen klimaaktivist, men utbyggingsrealist. Mine hoveddinnendingar kan oppsummerast i følgjande punkt:**

- **Vedtak om 4-felts dimensjon langs heile lina er feil i høve til heilskapleg tenking i transportkorridoren og må gjerast om til 4-felts utbygging på utvalde strekk.**
- **Utbygginga må byggjast først der kost/nytte er størst.**
- **Utbygging av 4-felt må konsentrerast først på strekket Søgne- Lyngdal og Ålgård- Sandnes.**
- **Utbygging Lyngdal-Ålgård bør i første omgang byggjast med 2-3 felts dimensjon der Vikesåbakken, Drangsdalen, rasutsett strekning langs Hovsvatnet og sterke stigningar i veg i Flekkefjordområdet må prioriterast.**
- **Delar av vegen bør vurderast å bli utvida i breidda med midtrekkverk, betre kryssløysing, lange krabbefelt og hyppige avkjøringslommer for saktegåande trafikk.**
- **Innsparte midlar bør overførast til ny trase for Sørlandsbanen i Drangsdalen.**

Deler med dykk innspel til ulike aktørar. Det siste innspelet til ordførar Fjeldsbø er ikkje sendt sidan eg tenkte har var for mykje oppteken av coronasituasjonen. Sender kladden likevel til dykk. Argumentasjonen kan nok p.g.a. ulike innspel vere noko repeterande. Vonar likevel de kan ta tid til å sjå på ulike detaljar i innspela. ...

Forslagsstillers kommentar

Innspillet er svært omfattende, og inneholder blant annet kopi av andre meningsutvekslinger som innsenderen har hatt, både i avisinnlegg i direkte skrift til politikere, ministere og annet. Nye Veier velger her å kommentere de seks første kulepunktene, sitert over, da dette vurderes å gjelde øvrige deler av innspillet også.

- Nye Veier har lagt til grunn føringene gitt i forslaget til kommunedelplan for E39 Lyngdal vest – Ålgård, inkludert forutgående føringar for utforming av veianlegget, og krav i Vegnormalen N100.
- Første strekpunkt vurderes å være et innspill til kommunedelplanen. Statens vegvesen har i sin innstilling til sluttbehandling av kommunedelplanen sommeren 2020 ikke endret anbefaling om veiklasse og utforming av veianlegget.
- Nye Veier planlegger å starte lengst vest og bygge østover/sørøstover. Nye Veier arbeider med optimalisering av hele strekningen sør til Fedafjorden. Dersom optimaliseringen viser at strekninger bør prioriteres opp fordi nytten blir bedre, vil dette gjøres fortløpende, herunder også om det bør bygges med annen veistandard dersom dette gir bedre nytte i prosjektet. Så langt har det ikke blitt vurdert å bygge ut strekninger sør for Bue framfor strekningen Bue til Ålgård.
- Problemstillingen om bevilgninger til utbedring av togstrekninger, heller enn til veiutbygging, ligger utenfor mandatet til dette planoppdraget.

3.4 Grunneiere og andre i Gjesdal kommune

3.4.1 Crossbeck Investments AS, 13.02.2020

Innspill/merknad

Er eier av næringseiendommen som ligger nærmest krysset ved Bollestad og stiller spørsmål om denne blir berørt. Det er også ønskelig med mer utelagerplass og ønsker at dette flettes inn i planen dersom det er mulig.

Forslagsstillers kommentar

Merknaden tas til etterretning. Det har vært telefonisk kontakt om henvendelsen.

Reguleringsformålet o_BOP ved Øvrekluge har blitt videreført identisk slik det er regulert i gjeldende plan 201601 E39 Ålgård-Figgjo, vedtatt av Gjesdal kommunestyre 17. juni 2019. Nye Veier har ikke mandat til å regulere utvidelse av næringsarealer.

3.4.2 Suzanne Pettersen og Solfrid Pettersen, 04.03.2020

Innspill/merknad

- a) Må få kjørerett på den sørlige broa hvis den nordlige broa rives. Det må også finnes en løsning slik at trafikken ikke går igjennom begge gårdstunene. Den sørlige broa er for smal og må eventuelt utvides. Det står en vannpumpe ved den nordlige broa.
- b) Sprengningsarbeid kan føre til at flere kyllinger dør når de blir skremt.

Forslagsstillers kommentar

- a) Ingen av disse broene er planlagt revet. Begge lar seg videreføre som i dag. Dagens E39, hvor broene kobler seg til, vil bli videreført som i dag.
- b) Dette forholdet, som gjelder selve anleggsgjennomføringen, må avklares i senere fase og i dialog med grunneier.

3.4.3 Kjell Salte, 09.03.2020

Innspill/merknad

Informerer om at han har to kulverter for dyr under E39 i Bollestadbakken. Ved eventuell ny trasé må disse kulvertene forlenges slik at de også går under ny E39 (merket en og to på kart). Jordbruksvei må da stenges (ikke ønskelig). Det må lages 300-400 meter ny gårdsvei for å koble til eksisterende gårdsvei. 350 mål øst for nåværende E39 er båndlagt ved opsjonsavtale (vedlagt kart, stiplet linje med blå penn 3). Salte foretrekker trasé opp mot Kluge, over Frydenlund og bru over Klugsvatn. Dersom jorden hans blir delt i to ønsker han kulvert. Hvis ikke må han ha tinglysing av veirett på naboer.

Forslagsstillers kommentar

Kryssing 1 og 2 opprettholdes. Disse vil ligge intakt, og vil krysse det som i framtiden trolig blir fylkesvei. Etter kryssingen av denne fylkesveien vil begge kunne ledes til ny flerbrukspassasje under ny E39. Denne vil kunne fungere både for vilt og for fe, og med tilkomst for husdyr til landbruksarealer øst for ny E39, der Salte er grunneier. Ved å legge ny E39 tett på dagens E39 unngår man inngrep i dyrket mark øst for Håbakken og nærføring med masseuttak. Dette er også i tråd med innspill fra Gjesdal kommune og Gjesdal bondelag. Nye Veier legger til grunn at arealene øst for E39 er disponert til landbruksområder i kommuneplans arealdel.

3.4.4 Per Audun og Berit Marie Hegelstad, via Håvard Hermansen, 26.03.2020

Innspill/merknad

Ber om Nye Veier tar kontakt med dem. De ønsker å bygge om huset, men lurer på om dette lar seg gjøre siden huset er tatt inn i korridor til E39.

Forslagsstillers kommentar

Huset ligger ikke innenfor korridor for ny E39 og inngår ikke i reguleringsplanen. Nye Veier har informert grunneierne om dette.

3.4.5 Ola Sømme, 27.03.2020

Innspill/merknad

- a) De har slitt med Auestadåna, som skulle vært rensket for sedimenter. Dette gjør at de har våte jordbruksarealer i dalen. Sømme er redd for at utbyggingen skal tette vannveiene i dalen fullstendig. Sømme ønsker at elva blir renska opp og flomsikra.
- b) Ønsker en undergang mellom Haraland og Auestad ved «IVAR-brøen» for sikker kryssing av E39.
- c) Ønsker at ny E39 legges oppå den gamle E39 eller tett ved siden av, og benytte det eksisterende planfrie krysset ved Skurve, for å lage så lite fotavtrykk som mulig. Foreslår at veien kan skøytes på dette krysset mot øst og lage ny bro over åna til Auestad og koble på eksisterende anleggsvei på andre siden (som en kompensasjon for en tapt bro som tas bort lenger sør).
- d) Ønsker at eventuelle overskuddsmasser brukes til å kompensere for den tapte jorda (fylle ut, slake ut skråninger, utvide og oppgradere arealer på Svartaskjær).

Forslagsstillers kommentar

- a) Det er utarbeidet hydrologisk rapport (fagrapport hydrologi). Denne inkluderer blant annet beregnede flomsoner med og uten ny E39. Ny E39 endrer ikke flomsituasjonen i området. Fagrapport hydrologi beskriver virkninger på flomsoner. Sedimenttransport er en naturlig prosess i elva. Erosjons- og flomsikring begrenser disse prosessene og reduserer variasjonen i elva, og er ut fra et biologisk perspektiv ikke ønskelig. Tiltak i Auestadåna inngår ikke i planforslaget.
- b) Det er ikke praktisk mulig å etablere en undergang på angitt sted. Dette ville i tilfelle medført at ny E39 måtte ligge på en minst seks meter høy fylling over dagens vei for å få nok høyde i undergangen. De gårdene som ligger på vestsiden av E39 i dag får nytt lokalveisystem på vestsiden og ny undergang helt sør på Haraland og med tilkomst til jordene på østsiden.
- c) I reguleringsplanen legges det opp til å legge ny E39 tett på eller oppå eksisterende E39 for å minimere fotavtrykket og ta minst mulig dyrkbar jord. Skurvekrysset videreføres, og nord for Skurvekrysset legges det til grunn at ny E39 «gjenbraker» dagens E39. Det planlegges ikke ny bro over Auestadåna, da eksisterende E39 ligger intakt ved Haraland og gir kobling med dagens to bruer over Auestadåna. Adkomst til Auestad blir trolig som i dag, der begge broene opprettholdes.
- d) Egnede overskuddsmasser vil søkes benyttet til for eksempel å slake ut skråninger slik at arealene kan benyttes som landbruksarealer, eksempelvis beiteområder.

3.4.6 Karen Marie Liland, 28.03.2020

Innspill/merknad

Har hytte i Kringeleli. Håper at byggingen av ny E39 blir gjort slik at lyden av veien blir minst mulig. Hun stiller også spørsmål om de vil få noen form for økonomisk kompensasjon med tanke på utbyggingen.

Forslagsstillers kommentar

Det er ikke opplyst hvor hytten ligger. Planforslaget legger til grunn at Kringelivegen opprettholdes, med noe ombygging. Ingen bebyggelse i dette området blir direkte berørt av tiltaket. Det utarbeides støvvurderinger som del av planarbeidet. Av støvvurderingene framgår det hvilke bygg som vil bli vurdert for tiltak mot støy. Dette følger av gjeldende statlige retningslinjer T-1442 for behandling av støy i arealplanlegging.

3.4.7 Magnus Søyland, udatert, mottatt 17.04.2020

Høringsuttale til ny E-39 strekningen Kyllingstad – Bue

Uttale i tillegg til det som står på underskriftutalen, bla ting som ble sagt på videomøte mellom Nye Veier, Cowi og Gjesdal Bondelag.

Der ble det sagt at vegen måtte ligge på høgt fylling fra Kyllingstad og sørover, for å redusere stigning til Gautedal. Det er ca 3,5 km fra det gamle sauset på Kyllingstad til Kydlandsvatnet og stigningen er ca 35 m, som gir 1 % stigning. Bortsett fra aktuelle viltoverganger (pkt 4 og 6 på kart) ligg terrenget med jevn stigning på heile dette strekkningen.

Det blei også sagt at forslaget vårt ville føre til 2 kryssinger på Søyland. Det er feil, bygdavegen flyttes litt vest der byggearealet er fast morenerygg og er rimeleg å bygge veg på. Blir denne vegen bygget først, kan vegen over p-plassen til Søylandskoiken bygges i ro og fred for denne trafikken.

NVE bruker biologisk mangfold og arts mangfold som argument i sin insigelse mot fylling i Kydlandsvatnet. Dette arts mangfoldet lever i strandsonen på dagens veg som ble bygget på 60-talet, med det erkjenner NVE at bygging tvers over vatnet vil skape meir strandsone og gje grobunn for meir arts mangfold.

Ved å legge krysset på neset på austsida vil ha posetiv innvirkning på kystlyngheia ved at granskogen blir fjerna. Spredning av grantrær er ein av dei største trusselen mot kystlynghei. Men det største trusselen er ein uttale som kom på videomøte om at ein ikkje kunne bygge der pga kystlynghei.

Det er kun ei av Norges yrkesgrupper som kan redde kystlyngheia ved å brenne, rydde og beite lyngheia, og det er bøndene. Når øvrighetspersoner, enten det er kommune, fylkesmann eller vegutbygger argumenterer for å spare biter av kystlyngheia og heller bruke dyrka jord og bygder til vegbygging, gir det ei svært negativ holdning til lynghei blant bøndene som i neste omgang kutter stell av lynghei, som derfor gror igjen og forsvinn.

Eg fekk Rogalands fylkeskommune sin miljøvernpris for 2019 for arbeidet eg har lagt ned med å endre holdningene blant bøndene og for å starte brennelag som skal brenne lyngheier. Til nå har eg startet brennelag blant bønder i Lund, Sokndal, Eigersund, Bjerkreim, Hå, Time og Gjesdal.

Det som gjer dette arbeidet svært vanskeleg er når personer som aldri gjer noko for redde lyngheier ved å rydde, brenne og beite lynghei, sit på sin høge pilar og seier «vi må bygge på dyrka jord for å spare lynghei»

Det beste Nye Veier kan gjere for kystlyngheia er å sei «vi skal legge vegen innom lyngheia for å spare dyrka jord og lokale bygder» Dette ville blitt lagt merke til blant bøndene som kan redde lyngheiene og ville skapt posetivitet til stell av lynghei.

Magnus Søyland
Mvh Magnus Søyland,

- a) Søyland viser til møte mellom Nye Veier, Cowi og bondelaget. Det vises til utsagn om at ny E39 må ligge høyt for å redusere stigning mot Gautedal, og at Søyland sitt forslag til veiløsning ved Søylandskiosken vil medføre to kryssinger av elven/kanalen som går ut av Ytra Kydlandsvatnet. Søyland foreslår å trekke både dagens E39 og ny E39 mot vest, inn mot gården hans og veien Søyland. Dermed kan ny E39 bygges over Søylandskiosken
- b) NVE bruker biologisk mangfold og arts mangfold som argument i sin innsigelse mot fylling i Kydlandsvatnet. Dette arts mangfoldet lever i strandsonen på dagens vei, som ble bygget på 60-tallet. Med dette erkjenner NVE at bygging på tvers over vatnet vil skape mer strandsone og gi grobunn for mer arts mangfold
- c) Ved å legge krysset på neset i sørøstsiden i søndre del av Ytra Kydlandsvatnet vil man kunne fjerne en granskog som i dag er en trussel mot kystlyngheia øst for vatnet. Når øvrigheten argumenterer for å spare biter av kystlyngheia og heller bruke dyrka jord og bygder til veibygging gir dette en svært negativ holdning til lynghei blant bøndene. I neste omgang fører dette til at bøndene kutter stell av lynghei, som igjen fører til gjengroing
- d) Videre foreslås en del innspill til forbedringer av kommunedelplanen for E39 Lyngdal vest – Ålgård:
 - i. Det vises til «grønn linje», som omfatter kryssplassering på omtalte odde sørøst i Ytra Kydlandsvatnet, og der ny E39 ligger på østsiden av vatnet. Videre går ny E39 over arealene til Søylandskiosken, og med noe justering mot øst videre nordover langs Gautedal. Dette vil blant annet redusere fyllingsbehovet i Ytra Kydlandsvatnet, midlertidig kobling mellom ny- og eksisterende E39 ved Søyland/Kydland, og en kan gjøre ferdig E39 helt til Bue
 - ii. Ved Kringelivegen bør E39 passere denne i terreng, noe som vil redusere stigningen videre til Haraland og redusere bruspennet på 140 meter over Kjedlandsåna. Veien bør gå i kort tunnel gjennom Nunspigjen og komme ut i høyde med veien til Solheim og følge sletta på lav fylling til Kyllingstadleite. Tunnel gjennom Nunspigjen vil også være en naturlig viltovergang
 - iii. Ved Kyllingstadleite bør veien krysse på dagens nivå med E39 og rasteplass, og der en senker dagens E39 slik at den går under ny E39. Da trenger en bare en 15-20 meter lang bru, og ikke en på 170 meter som veitegningene viser
 - iv. Kryssing ved Gautedal må skje ved at E39 legges mot øst og tar minst mulig jord. Skjæring sør for dyrka jord kan brukes til viltovergang
 - v. På Søyland kan gammel E39 trekkes mot vest og ny E39 legges over Søylandskiosken. Deretter legges E39 over Ytra Kydlandsvatnet og følger langs østsiden av vatnet. Søyland foreslår nytt kryss på neset sørøst i Ytra Kydlandsvatnet

Forslagsstillers kommentar

- a) Innspillet tas til etterretning. Siden reguleringsplanen følger linjeføringen fra kommunedelplanen anses ikke denne løsningen som aktuelt. Nye Veier ønsker ikke å legge nye veianlegg over Søylandskiosken, som blant annet inneholder hvileplass for tungtrafikk. Krav til geometrisk utforming av veianlegget gjør at det ikke uten videre er enkelt å justere kurvatur og linjeføring på kortere strekk av veien
- b) Nye Veier har utarbeidet to forslag til veiføring langs Ytra Kydlandsvatnet, der ett ligger ute i vatnet i tråd med kommunedelplanen. Dette vil innebære en ny langsgående fyllingskant langs hele vatnet. Konsekvensene for vannet, vannmiljø, biologisk mangfold, såkalte allmenne interesser og så videre har blitt utredet som del av planarbeidet med tilhørende rapporter (konsekvensutredning og annet)

- c) Å legge veien på østsiden av Ytra Kydlandsvatnet har blitt vurdert som lite aktuelt, siden dette ikke er i tråd med kommunedelplanen. Argumentet fra kommunedelplanen er å samle inngrepet mest mulig der det vatnet allerede er berørt av vei, det vil si på vestsiden av vatnet. Foreslått kryssplassering er nok i liten grad uttenkt i tilstrekkelig grad, gitt de kravene som finnes i vegnormalene. Det ville nok i liten grad vært plass til kryss på aktuelt sted, og det ville i alle tilfeller medført utfylling. Koblingen til både eksisterende E39 og fv. 504 Buevegen er lenger enn i kommunedelplanen og i forslaget til detaljregulering
- d) Innspillet til justert veilinje tas til etterretning
 - i. Som nevnt over anses det ikke aktuelt å anlegge ny E39 langs østsiden av Ytra Kydlandsvatnet
 - ii. Hele veilinja er vurdert i helhet, gitt de kravene som finnes til geometrisk utforming av slike veianlegg. En justering av høydemessig plassering i sør eller nord vil ikke bare påvirke veien på en kort strekning, men vil ha langtrevkende konsekvenser. Det vil være utfordrende å senke veien med ved Tindafjellet, blant annet fordi dette også vil kunne medføre lengre tunnel. E39 foreslås lagt slik den gjør blant annet for å kunne krysse over Kjeldlandsåna, som har vært vurdert som kulturminne og som et område for biologisk mangfold. En videre justering av veien lavere ned i terrenget lenger sør vil kunne føre til mer tunnel lenger sørover, og utfordringer med kryssing av dagens E39 nord i Søylandsdalen
 - iii. Det anses ikke aktuelt å legge ny E39 på nivå med dagens vei nord i Søylandsdalen. Dette vil medføre betydelig mer tunnel, både på nordsiden og sørsiden. Det anses ikke mulig å senke dagens E39 under ny E39 her fordi man da vil komme lavere enn elva. Dette vil medføre store krav til utforming av blant annet vannrett konstruksjon. Slik kryssingen nå tenkes utformet vil ny bro i Søylandsdalen kunne fungere som viltpassasje og for at elva skal kunne passer fritt gjennom
 - iv. Veianlegget har blitt justert mot øst ved Gautedal, og innspillet anses ivarettatt.
 - v. Se svar under punkt c)

3.5 Innspill innkommet via medvirkningsportalen, ved oppstartsvarsel februar – mars 2020

3.5.1 Svein Bue

Innspill/merknad

Familien driver med melkeproduksjon. Ved å plassere nye E39 på vestsiden av den gamle veien vil den dele bygda Bue i to. Den nye veien vil beslaglegge mye dyrka jord og kulturbeite, noe som det er mangelvare på. På deres gardsbruk er det ikke mulighet for nydyrking og de vil bli nødt til å redusere eller avvikle produksjonen. Derfor ønsker de at nye E39 blir plassert på østsiden av den gamle (i vannet). Da vil det fortsatt kunne bo folk på Bue og de vil kunne fortsette produksjonen.

Forslagsstillers kommentar

Begge planalternativene i sør legger til grunn at ny E39 legges øst for dagens E39. I begge alternativene vil det være mulig å tilrettelegge for noe nydyrking.

3.5.2 Erling Søyland

Innspill/merknad

- a) Planen vil gå over og langs et verna vassdrag gjennom en dal med mye dyrka jord og kulturbeite. Planen gjennomføres i en tid hvor det er viktig å kutte klimagassutslipp. Det er også en stor

utvikling i autonome kjøretøy, og det er vanskelig å si hvordan dette er om 10 år. Søyland foreslår å justere på planen og heller utvider eksisterende vei til 2+1 felt. Han foreslår også at det blir gratis kollektivtransport (prøveprosjekt) til de store hytteområdene i regionen pluss lokal distribusjon til de aktuelle hytteområdene. Dette kan endre bruken av privatbilen.

- b) På kartet under viser plassering av hvor det ligger rester etter det gamle skolehuset på Søyland. Det er ikke fredet, men kan potensielt ha en form for verneverdi.

Forslagsstillers kommentar

- a) Nye Veier legger til grunn mandat fra Stortinget om at E39 skal bygges som firefelts motorvei. Dette er igjen nedfelt i kommunedelplanen og i vegnormalen N100, og fastsatt i planprogram for detaljreguleringen. Det har allikevel blitt vurdert en rekke tiltak som reduserer inngrepet i område veien passerer gjennom, herunder også muligheter for tilrettelegging av nye landbruksarealer. Tiltakets påvirkning av klima har blitt utredet i egen rapport.
- b) Det er ikke kjent at det ligger et eldre skolehus her. Det er ikke registrert noe i Askeladden, eller i kulturminneplan til Gjesdal kommune. Det er utarbeidet KU-temarapport for kulturminner, og skolehuset er ikke omtalt der.

3.5.3 Marit Ramsli og Olav Vegard Søyland

Innspill/merknad

Vannkilden til deres eiendom er oppkomkilde (grunnvann). De er helt avhengige av vann med god kvalitet for å kunne drive eiendommen og sin virksomhet. Kvaliteten på vannet blir derfor jevnlig analysert. De ber om at vannkilden deres ikke blir berørt av nye E39. De har prøvd å bore brønn for å finne vann annet sted, men borebrønnen klarte ikke å levere nok vann. De har ikke noe alternativ til dagens vannkilde og er helt avhengige av den for å kunne ha drift videre på gårdseiendommen.

Forslagsstillers kommentar

Ny veilinje vil ligge høyere enn dagens vei. Vannkilden blir ikke direkte berørt av tiltaket, og inngår ikke i planforslaget. Det er lite sannsynlig at veien endrer grunnvannsnivået i området brønnen ligger i. Grunnvannsbrønnen tas inn i overvåkningsprogrammet og følges opp under byggeperioden.

3.5.4 Ivar Kyllingstad

Innspill/merknad

- a) Viltovergang trenger ikke gå over vei. Viltovergang på Nunspigjen på Kyllingstad vil ikke være fornuftig da vilt har trekk i Søylandsdalen. Forslag er å bruke bru som krysser nåværende vei til passasje under ny vei da trafikken blir mye mindre.
- b) Er det for lite masser kan veien gå på vestsiden av dagens E39. Da kan veien legges på toppene av høydedraget mot Kydland/Søyland. En kan eventuelt sprengne ned terrenget da dette vil bli støyskjerming. Det samme kan gjøres på Kyllingstad ved Nunspigjen. Her legges vei mellom Nunspigjen og fjell på siden. Dette vil gi støyskjerming til Solheim og Kyllingstad. Det er også besparelse ved å komme ut i samme høyde som fra tunnelåpning da undergang til Solheim er å foretrekke og vilt kan gå gjennom denne.
- c) Påpeker beliggenhet av privat brønn.
- d) Masser som blir til overs ved anlegg ny vei det er stor tipp mulighet ved Poltjørna. Har sendt inn forslag til kommunen, da dette ligger i korridor rett ved veianlegg. Det er tilkomst fra gamle E39 til tipp. Ta kontakt ved flere spørsmål. Merker i kart denne tipp er innsendt til kommunedelplan via Gjesdal Kommune og bondelag/grunneierlag.

Forslagsstillers kommentar

- a) KU-temarapport for naturmangfold inneholder egen utredning. Utredningen er tverrfaglig bearbeidet og vei- og konstruksjonsfaget har tatt opp problemstillingene ved planlegging av overganger, kulverter, viltgjerde med videre.
- b) Det er utarbeidet et eget notat som viser dagens situasjon for vilt og forslag til løsninger som vil hensynta viltets mulighet til å bevege seg på tvers av ny E39. Planforslaget legger opp til å etablere en viltpassasje noe nord for Nedrebøvegen. Nord i Søylandsdalen, der ny E39 vil krysse eksisterende E39, vil det bli etablert en bro som vil kunne fungere som faunapassasje. Ved Tindafjellet er veien planlagt i tunnel som også vil gi viltet mulighet til å bevege seg fra en side til den andre. Ved Nunspigjen planlegges veien med skjæring, som Nye Veier vurderer på lik linje med Kyllingstad å kunne gi støyskjerming for Solheim og Kyllingstad. Det har blitt utarbeidet støyrapport og støyskjerming sikres i plandokumentene.
- c) Informasjon om privat brønn er vurdert i KU naturressurser under tema grunnvann.
- d) Oppfylging av Polltjørna inngår ikke i dette planforslaget, blant annet av hensynet til naturmangfold.

3.5.5 Silje Kyllingstad Sundvor

Innspill/merknad

- a) Har lagt ved to kart. Det ene forklarer vanningsanlegget på garden som brukes til å pumpe vann til gjødsel og ved tørke. Det viser også vannledningen til garden (drikkevannet) med nedslagsfeltet til drikkevannskilden. Det andre kartet viser en fjelltopp hvor det kan søkes om å hente ut masse, og ert foreslått areal som kan brukes som massedeponi.
- b) Dersom det bygges midlertidig bro over elven, ønsker de å beholde broen for enklere transport med traktor. Kartet viser hvor deres gårdsvei går videre ut under denne. Gården forsetter ca. 2,5 km etter dette og de er avhengige av denne veien for å komme ut til beitemene. De foreslår å trekke broen ett par meter ekstra inn på eiendommen deres for å kunne kjøre under med traktor og utstyr. De er også åpne for bruk av eksisterende landbruksvei mot at disse permanent blir liggende etter forbedringer.

Forslagsstillers kommentar

- a) Innspillet tas til orientering. Planlagt E39 berører ikke vanningsanlegget direkte, men Nye Veier vil vurdere dette forholdet fram mot utbygging og eventuelt sikre tilførsel under bygging.
- b) Det vil trolig ikke bli aktuelt å bygge midlertidig bro over Kjedlandsåna. Planforslaget legger til rette for at Kringelivegen blir videreført som adkomst til vindmøller, hytter og landbruksområder som i dag. Videreføring av landbruksvei på sørsiden av Kjedlandsåna inngår i planforslaget.

3.5.6 Stian Engelsvoll, daglig leder Bratte Rogalands Venner

Innspill/merknad

Har gitt to registreringer, men samme (tekst)innspill, hhv. ved Kuholmen og Auestad, udatert. Skriver på vegne av klatreklubben i Stavanger, Sandnes og omegn, Bratte Rogaland Venner (BRV). Premisser skal oppfylles for at steiner og fjellvegger skal kunne benyttes til å klatre på, og at det er langt mellom de områdene som egner seg til dette. BRV ønsker at disse områdene blir ivarettatt under planleggingen og opprettelsen av nye E39. Det aktuelle området for denne henvendelsen gjelder Kyllingstad og Europavegen (som ligger på Auestad/Skurve). Se lenke med kartreferanser og detaljer om hvor vi utøver sporten vår i dette området <https://buldreinfo.com/area/250> og <https://brattelinjer.no/area/2766>

Forslagsstillers kommentar

Nordre del av Europavegen blir liggende innenfor planområdet og muligens få noen begrensninger i anleggsperioden. Deler av området kan bli berørt av ny voll som skal sikre mot steinsprang. Etter at ny E39 har blitt etablert vil dette området og ned mot Kålholen få mindre trafikk (langs dagens vei) og trolig bli noe mer attraktivt å klatre i på grunn av mindre støy. Område 2766 (Europaveggen) og området Hellesvatnet ligger utenfor planområdet og vil ikke bli berørt.



Figur 14: Deler av klatreområdet «Europavegen», som er vist i øverste bilde, vil ikke være tilgjengelig i anleggsperioden. Deler av dette området, nordre del, må sikres mot steinsprang mot ny E39. Samme bilde viser klatreområdet «Hellesvatnet», som ikke vil bli berørt av planforslaget. Bildet nederst viser klatreområdet «Europaveggen», som ikke vil bli berørt av planforslaget.

3.5.7 Anne Margrete Kyllingstad

Innspill/merknad

- a) Hun er imot utvidet planområde på Kyllingstad, og ønsker ikke kort tunnel. Dette fordi mulig vei og tunnel kan ta dyrka jord, kulturbeite og komme i konflikt med vannkilden til huset og gården.
- b) Ønsker at planområdet skal gå utenfor hennes eiendom for at hun skal kunne disponere eiendommen slik hun selv ønsker.

Forslagsstillers kommentar

- a) Tunnelløsningen er i tråd med kommunedelplanen for E39. Dette forholdet ble klarlagt og kommunisert i informasjonsmøte på Veveriet 27. februar 2020. Merknaden anses ivaretatt.
- b) Se punkt over. Veien går i tunnel under Tindafjellet, og tunnelinnslaget planlegges om lag 570 meter nordvest fra bolighuset.

3.5.8 Frank Skjæveland, med flere

Innspill/merknad

Følgende har signert uttalen

- Gjesdal Skytterlag
 - Dyrkesteen Eiendom AS
 - TM Byggtak AS
 - Jæren Olje AS
 - Maaseide Eiendom AS/ Betongbygget AS
 - Holsen Eiendom AS
 - Asko Rogaland AS
 - Stangeland Mølle AS
 - Jæder Ådne -Espeland AS
 - Bjelland AS
- a) Viser til møte/åpen kontordag 05.03.20 på Veveriet. Har vedlagt innspillet til kommunedelplanen som ble sendt til Statens vegvesen fra grunneierne på Skurve. Planområdet for ny vei overlapper planområdet for Skurve. Dette er uheldig for Skurve som næringsområde og setter begrensninger/vanskeliggjør utviklingen av næringsområdet som er i stor vekst. Med tanke på bestemmelsene legger opp til båndlegging av planområdet mener de at området regulert til næringsformål må holdes utenfor korridoren. Etter deres vurdering så vil høydeforskjellene fra dagens E39 opp til næringsområdet vanskeliggjøre å bruke dette som et anleggsbelte for bygging av ny vei. Korridoren bør innsnevres i tråd med skisse under (merknad 2 på kartet).
 - b) Viser til bestemmelse pkt. 2.1.1. Krav om reguleringsplan for alle tiltak innenfor planområdet. Bestemmelsen åpner for at båndlegging som pkt. 3.1.1. legger opp til kan omgås dersom det lages reguleringsplan. De er usikre på hvilke konsekvenser to delvis motstridende bestemmelser har å si for saksbehandling av eventuelle tiltak i området framover.
 - c) For Skurve vil det være særdeles uheldig dersom området båndlegges. De mener derfor at Skurve må unntas fra bestemmelsen.
 - d) Investeringer og plassering for Gjesdal Næringspark – Skurve er gjort i visshet om at ny E39 også i framtiden skulle ligge tett opp mot området. Aktører som er etablert og som ønsker å etablere seg oppgir i nærhet til E39 som et viktig kriterium for lokaliseringsvalg. Det er derfor viktig å finne en god kryssløsning i Gjesdal som både betjener trafikken til og fra Ålgård med fv. 450 og det voksende næringsområdet på Skurve på en god måte. Dette kan løses ved å dele eller strekke

krysset slik at det blir påkjøring mot nord og avkjøring fra nord i det planlagte kryssområdet på Bollestad, mens en har påkjøring mot sør og avkjøring fra sør på Skurve.

Forslagsstillers kommentar

- a) Forslaget til detaljregulering inneholder kun en begrenset del av Skurve-området. Siden planforslaget legger opp til å beholde og videreføre toplanskrysset på Skurve som del av framtidige E39 er det nødvendig å regulere dagens kommunale vei Skurvemarka. Her er det nødvendig med en mindre breddeutvidelse for at veien skal kunne tilfredsstille krav til såkalt Hø2-vei. På grunn av dette er en smal stripe langs veien tatt med, med gjeldende reguleringsformål og med skravur for midlertidig bygge- og anleggsområde. Gjennom dette er gjeldende byggegrenser i eksisterende planer uendret.
- b) Siste vedtatte bestemmelse vil være gjeldende, forutsatt at nytt planområde overlapper eldre.
- c) Detaljregulering for E39 Bue-Ålgård griper ikke vesentlig inn i gjeldende reguleringsplaner. Endringer som slår inn i gjeldende reguleringsplan er noe utvidelse av dagens internvei øst på Skurve. Bestemmelser i gjeldende planer blir ikke endret som følge av ny detaljregulering for E39 Bue-Ålgård.
- d) Krysset på Skurve blir opprettholdt der man kan kjøre av og på ny E39 i begge retninger.

3.5.9 Kurt Lågeide

Innspill/merknad

Mener dagens vei er tilfredsstillende. Det eneste problemet er at det er for mange avkjørsler, og man bør skille lokaltrafikk fra gjennomgangstrafikk på en bedre måte. Flaskehalsen i trafikkbildet på E39 er gjennom Ålgård og det er der veibyggere burde starte, med vei utenom Ålgård. Det er rundt tettsteder trafikkproblemene er størst og mye kan være løst ved å bygge 4-felts vei noen km før og etter.

Forslagsstillers kommentar

Dette reguleringsarbeidet omhandler strekningen mellom Bue og Ålgård. Veien videre nordover fra Bollestad er del av en egen detaljregulering fram til Hove. Trafikale forhold nord for Bollestad løses dermed i egen plan. Dette planarbeidet utføres av Statens vegvesen, der gjenstående strekning mellom Figgjo og Osli fortsatt ikke har blitt vedtatt.

4 Relevante innspill innkommet under høringen av kommunedelplan E39 Lyngdal vest – Ålgård

Grunnen til at det i overskriften står «relevante innspill ...» er fordi det i følgende gjennomgang kun er omtalt innspill som omfatter selve planområdet E39 Bue-Ålgård. Andre innspill som kom til kommunedelplanen, for eksempel knyttet til Lund, Flekkefjord og så videre, eller som kun anses å vedrøre kommunedelplanprosessen eller innholdet i kommunedelplanen, omtales ikke.

4.1 Rogaland fylkeskommune, 03.02.2020 (vedtak i Fylkesutvalget 28.01.2020, sak 5/2020 (KDP))

Innspill/merknad (vedtak)

Punktene 1-6 og 13-15 i vedtaket gjelder spesifikt for kommunedelplanen, og kommenteres ikke her.

7. Rogaland fylkeskommune forutsetter at det i videre planlegging gjøres avbøtende eller kompenserende tiltak for viktige kulturminner, kulturmiljø og kulturlandskap for å dempe negativ konsekvens ved konflikt og nærføring av ny E39. Dette må følges opp i neste planfase.
8. Rogaland fylkeskommune støtter kommunenes innspill om at jordbruksareal som bygges ned må få kompensasjon, som gir en minst like stor verdi av nytt areal som av det nedbygde. Der forholdene ligger til rette for det, bør jordbruksarealene utvides utover det. Dette bør sikres i planens bestemmelser. Vi støtter også at det må legges særlig vekt på de ikke-prissatte konsekvensene i valg av korridor og endelig veitrasé.
9. Rogaland fylkeskommune anbefaler at det sikres i bestemmelsene at detaljregulering av massedeponi skal skje senest parallelt med detaljregulering av E39.
10. Rogaland fylkeskommune fraråder at detaljregulering av E39 planlegges som statlig plan.
11. Rogaland fylkeskommune anbefaler at Nye Veier AS ved detaljregulering vurderer 2/3- felts vei på deler av strekningen med lavere trafikk.
12. Rogaland fylkeskommune henviser for øvrig til saksframlegg, med faglige råd og anbefalinger.
16. Rogaland fylkeskommune ber om avklaring i plan for hvordan nasjonale klimamål gjennom Parisavtalen og vedtatt av stortinget er ivarettatt i prosjektet.

Forslagsstillers kommentar

7. Kulturminner blir omfattende behandlet gjennom prosjekter Arkeologi på nye veier, der Rogaland fylkeskommune er involvert, også gjennom arkeologiske undersøkelser innenfor planområdet i 2020 og forut. Det har blitt utarbeidet egen konsekvensutredning for kulturarv.
8. Nye Veier mener å ha optimalisert veilinja, jamfør kommunedelplanen. Naturressurser (herunder landbruk) har blitt utredet i egen KU-fagrapport. Det legges vekt på å minimere inngrepet i landbruksområder mest mulig. Jord skal søkes brukt i kompenserende tiltak, for eksempel i form av nydyrking, jordforbedring, utslaking av skråninger og så videre. Det er allikevel vanskelig å love eller bestemme at veiinngrepet kompenseres 1:1, blant annet fordi en del av arealene som vurderes inneholder naturmangfoldsverdier som en ikke uten videre kan omdisponere til landbruksarealer.
9. Massehåndtering inngår i reguleringsplanen, og er utredet i en rekke dokumenter til planen.
10. Nye Veier viser til at detaljreguleringen gjennomføres som en ordinær plansak der de to kommunene Bjerkreim og Gjesdal er planmyndighet.
11. Nye Veier legger til grunn føringer fra kommunedelplanen og beslutninger forut for kommunedelplanen, der det forutsettes at strekningen skal å bygges som firefeltsvei. Veien er en del av nasjonalt og europeisk stamveinett. I henhold til Vegnormalen (N100) skal veien etableres med såkalt H3-standard. Nye Veier mener det foreligger flere vedtak og føringer også forut for

kommunedelplan for E39 Lyngdal vest – Ålgård på at strekningen skal etableres med fire kjørefelt. Beregnet trafikkmengde bekrefter dette forholdet. Andre løsninger har ikke blitt vurdert.

12. Så vidt Nye Veier leser «Rådmannens vurdering» fra side 13 og utover handler en del av diskusjonen om forhold som går på korridorvalg. En del av forholdene framkommer også av de ovennevnte vedtakspunktene. Oppsummert omfatter fylkesrådmannen sin saksbeskrivelse følgende forhold:
- Under temaet landbruksarealer diskuteres de to variantene V4a (Søylandsdalen) og V4b (Jolifjell), og der V4a foretrekkes. Variant 4a Søylandsdalen ligger til grunn for detaljreguleringen. Nye Veier viser her til andre steder i oppsummeringen, og ellers til planforslaget, om de optimaliseringene som har blitt gjort i reguleringsfasen for å redusere inngrep i landbruksarealer.
 - Under temaet landskapsbilde vurderer rådmannen at V4a (Søylandsdalen) kommer klart bedre ut enn V4b. Ellers oppfatter Nye Veier at diskusjonen her hovedsakelig handler om korridorvalg, der rådmannen skriver at «... *Uavhengig av korridorvalg er det viktig at videre planarbeid sikrer en utbygging som begrenser landskapsinngrepene. Dette gjelder særlig de dominerende bruene, som må gis en utforming som i størst mulig grad begrenser negative effekter av utbyggingen*». Nye Veier vurderer at det ikke vil være dominerende broer på strekningen Bue – Ålgård.
 - Under temaet nærmiljø og friluftsliv vurderer rådmannen at V4a er bedre enn V4b. Sistnevnte gir «... *langt større inngrep i friluftsområder, mens V4a går i kanten av disse*». Videre sikrer planens bestemmelser at retningslinje T1442/2016 for behandling av støy i arealplanlegging, skal legges til grunn for (videre) planlegging av støytiltak.
 - Under temaet naturmangfold vurderer rådmannen at de to variantene V4a og V4b er likeverdige, med middels negative konsekvenser. Rådmannen anbefaler at det etableres viltoverganger på steder som er tilpasset vandringsmønsteret til viltet, og av en kvalitet som gjør at de benyttes, og anbefaler dette tatt inn i bestemmelsene til kommunedelplanen. Videre viser rådmannen til at naturmangfoldloven § 11 fastslår at den som er ansvarlig for miljøforringelse også er økonomisk ansvarlig for å rette opp. Det anbefales at man så langt det er mulig unngår negative effekter på naturen, og at eventuell miljøforringelse kompenseres av utbygger. Nye Veier viser til at naturmangfold har blitt konsekvensutredet i detaljreguleringen. Det foreligger flere rapporter som blant annet omhandler naturmangfold, vilt og vassdragstiltak. Det har blitt innarbeidet forslag til faunapassasjer i plankartet.
 - Under temaet vann diskuteres ikke strekningen Bue-Ålgård konkret, men rådmannen framhever viktigheten av blant annet Figgjovassdraget. Rådmannen forutsetter at det utredes hvilke konsekvenser tiltaket kan ha for vann, vassdrag, grunnvann og vannmiljø i detaljregulering, og at dette vurderes mot vannforskriften § 12. Fylkesrådmannen fremmer faglig råd om at Nye Veier allerede ved oppstart av detaljregulering innleder kontakt med fylkeskommune og Fylkesmann knyttet til håndtering av dette for prosjektet. Nye Veier viser her til at slik dialog ble tatt opp allerede ved planoppstart. Det ble avholdt møte med NVE 27. februar 2020, og det har blitt avholdt flere møter med fylkesmannen, fylkeskommunen og kommunene om veiutforming og plassering av vei i vann. Nye Veier avholdt møte med forurensningsseksjonen og miljøseksjonen hos Fylkesmannen i Rogaland 27. august om vannkvalitet og utslippstillatelser. I planarbeidet har det blitt utarbeidet flere utredninger som omhandler Figgjovassdraget, vannmiljø og så videre. Det har også blitt igangsatt et eget undersøkelsesprogram for å overvåke

vannmiljøet, som vil pågå minimum fram til våren 2021. Høsten og våren 2021 vil Nye Veier sin rådgiver COWI utføre flere undersøkelser av vannmiljøet, herunder elvemusling, kartlegging av fisk og så videre.

- f. Under temaet klima diskuterer rådmannen utslippsendringer fra transport og som følge av arealendringer, at ny E39 vil kunne føre til mer bilisme og overføring av transport fra bane til vei, herunder også godstransport. Rådmannen framhever videre at det ikke framgår av kommunedelplanen hvilken effekt tiltaket har når det gjelder omdisponering av skog og myr, og antyder at korridor V4a (Søylandsdalen) trolig er bedre enn V4b. Nye Veier viser til at det har blitt utarbeidet egen klimarapport som del av detaljreguleringen. For øvrig legger Nye Veier til grunn overordnede planer, herunder Nasjonal transportplan og kommunedelplan for E39, og legger til grunn at et flertall i Stortinget mener at ny E39 skal etableres mellom Kristiansand og Ålgård. Diskusjoner om bane versus vei, herunder gods- eller persontransport, anses dermed ikke relevant å diskutere i detaljreguleringen.
- g. Under temaet massehåndtering viser rådmannen til at kommunedelplanen er mangelfull fordi deponering av overskuddsmasser ikke har blitt vurdert. Nye Veier har utredet massehåndtering i konsekvensutredning til planen, og det har også blitt utarbeidet egen massehåndteringsplan og plan for anleggsgjennomføring, som omfatter en del av samme problematikk. Det vises til vedtakspunkt 9.
- h. Under temaet regionforstørring er det ingen forhold som omfatter delstrekningen Bue – Ålgård.
- i. Rådmannen diskuterer utredning av og etablering av 2/3-feltsvei. Nye Veier viser til kommentar til vedtakspunkt 11.
- j. Under temaet kulturminner vurderer Nye Veier at det ikke er konkrete innspill om automatisk fredete eller nyere tids kulturminner som vedrører strekningen Bue – Ålgård konkret. Rådmannen viser til prosjektet Arkeologi på nye veier, som håndterer forholdet til kulturminner innenfor detaljreguleringen og i øvrige strekninger i tråd med kommunedelplanen. Nye Veier mener at det gjennom nevnte prosjekt er avklarte forhold knyttet til automatisk fredete kulturminner. Det har blitt gjennomført flere store arkeologiske registreringer i planområdet både i 2019 og 2020.
- k. Under temaet «*neste plannivå – statlig plan?*» diskuterer rådmannen at fylkeskommunen vil kunne fremme innsigelse til neste plannivå fordi dette ikke har vært mulig i kommunedelplanfasen. Rådmannen skriver også at han er «... kjent med at Nye Veier AS vurderer om det skal anbefales statlig plan også når ny vei skal detaljreguleres». Rådmannen skriver videre at det er vanskelig å se for seg at Nye Veier vil kunne gjennomføre et prosjekt som ivaretar landbruksjord, kulturminner og naturverdier på en god måte.
 - i. Nye Veier viser til at denne uttalelsen ble gitt til kommunedelplanen for E39 Lyngdal vest–Ålgård, som ble utarbeidet av Statens vegvesen og gjennomført som statlig arealplan. Nye Veier kjenner ikke til hvorfor fylkesrådmannen spekulerer i at det skal utarbeides statlig detaljregulering, og hvorfor dette framheves i en uttalelse til en helt annen plan(type) og til en annen etat. Dette forholdet har aldri blitt lansert eller vurdert som aktuelt av Nye Veier. Det vises til at denne detaljreguleringen gjennomføres med kommunene som planmyndighet.
 - ii. Nye Veier stusser på at fylkesrådmannen mener at Nye Veier i praksis er uegnet til å ivareta miljø og omgivelser på en tilfredsstillende måte. Fylkesrådmannen viser på side 27 til «... Erfaringer fra tilsvarende prosjekter i Agder ...» og at «... det er vanskelig å kompensere for negative effekter av veiutbygging. ...». Det er

rart at fylkesrådmannen i Rogaland viser til Agder når han trekker sin egenutviklede konklusjon om Nye Veier som offentlig byggherre. Nye Veier er et statlig eid aksjeselskap underlagt Samferdselsdepartementet, og har blitt opprettet med et flertall i Stortinget. En av hovedoppgavene til selskapet er å sikre best mulig gjennomføring av store nasjonale samferdselsprosjekter. Som statlig aksjeselskap er selvsagt Nye Veier underlagt offentlig lovverk, forskrifter og så videre. Nye Veier viser her for eksempel til at alle aktuelle kulturminner innenfor planområdet har blitt håndtert i tråd med kulturminneloven, i svært tett dialog med fylkeskommunen, Arkeologisk museum, Stavanger maritime museum og Riksantikvaren. Det er derfor underlig at fylkesrådmannen indikerer at Nye Veier har intensjoner om å omgå norsk lov.

- l. Under temaet helsekonsekvenser ser ikke Nye Veier at det omtales forhold som omfatter strekningen Bue – Ålgård konkret. Rådmannen fastslår at planbestemmelsene sikrer at retningslinje for støy i arealplanleggingen legges til grunn for arbeid med reguleringsplan, og vil vurdere dette i løsninger knyttet til støy nærmere ved detaljregulering.
 - m. Under oppsummering anfører rådmannen at det bør foreslås krav om reetablering av landbruksarealer. Dette kan medføre ulemper for naturmangfold, men rådmannen mener disse bør kunne begrenses med godt samarbeid. Nye Veier viser her til at det har blitt utarbeidet egen konsekvensutredning for naturressurser, herunder landbruk. Til slutt anbefaler rådmannen korridor R1, med blant annet varianten V4a Søylandsdalen. Nye Veier har korridorvariant i Søylandsdalen til grunn. Etter anbefaling fra Statens vegvesen om korridor R2 18. juni 2020, og Samferdselsdepartementet sin tilsvarende anbefaling 24. september 2020, har Buekrysset blitt endret slik at det er tilpasset korridor R2 sørover.
16. Nye Veier leser dette primært som et innspill til kommunedelplanen. Nye Veier legger videre til grunn føringer fra og forut for kommunedelplanen, der det framgår at strekningen skal bygges som firefeltsvei. Det legges derfor til grunn at forholdet til Norges klimamål og Parisavtalen er forankret i overordnet plan og overordnede beslutninger, herunder gjennom vedtak av Nasjonal transportplan. For øvrig vises det til utarbeidet klimaregnskap til denne detaljreguleringen.

4.2 Grunneiere i Bjerkreim kommune

4.2.1 Bjerkreim Bygg AS, 07.01.2020 (Jan Inge og Ragnhild Osland)

Innspill/merknad

- a) Vi er blitt oppfordret til å komme med innspill vedrørende ny E-39 samt kryss på Bue. Nå ser det ikke ut til at vi slipper unna hverken ny E-39 eller kryss på Bue. Da er det viktig at vi som grunneiere blir lyttet til både med tanke på plassering av både vei og kryss. Den planlagte traseen på Bue vil få store konsekvenser for driften av gårdsbruket vårt. Dette gjelder både tap av dyrket mark og beiter. Vi har størstedelen av arealet på østsiden av E-39, mens driftsbygninger ligger på vestsiden. Det er viktig at tilgjengeligheten til disse beiteområdene tas med i planene tidlig. Vi trenger vel ikke se langt inn i glasskula for å se at det blir et enormt press på den «flate» jorda nede i dalen. Nye veier bør ha fokus på å erstatte mer jord enn det som blir beslaglagt.
- b) Vi har laget et kart der traseen er inntegnet på vestsiden av Runatjørna og følger i hovedsak nåværende E-39, dette for å unngå en «kile»/dødsone mellom ny og gammel trase som ingen kan nytte seg av. Vi forstår at det er stort overskudd av masse langs den nye traseen, en del av dette bør brukes som fyllmasse langs traseen for å erstatte tap av jord nå og i neste omgang. Vi har tegnet inn et område markert med blå strek (dette utgjør ca. 55 dekar), her er det en god mulighet til å bruke mye fyllmasse og etablere ny dyrket mark. For den videre driften på gårdsbruket til vårt er dette være eller ikke være med tanke på det som sannsynligvis blir tatt på sikt. Myra på sørsida av Runatjørna og skråningene ned mot denne er det søkt om nydyrking på. Søknaden ligger til behandling hos Bjerkreim kommune. Dette området er et av få som fortsatt er dyrkbar her på gården. Vi har og andre områder som kan nyttes til deponering av fyllmasse. Igjen viktig at vi blir tatt med i planene.
- c) Det ser ut til å være planlagt et kollektivknutepunkt på kulturbeitet rett ved boligene som ligger på sørsiden av Buevegen. Dette er ei katastrofal plassering for vår del. Dette er det eneste knutepunktet vi har i tilknytning til driftsbygningene. Ryker det i parkeringsplasser og knutepunkt er det over og ut for melkeproduksjonen her på gården. Vi har investert ti talls millioner i oppbygging av melkeproduksjonen og er helt avhengig av dette området for videre drift.
- d) Blir R-2 valgt som trase er det nok nær «game over» for vår del. Den vil komme lenger inn i dalen og dele opp heile gården i småbiter. Den vil bli et lappverk av små-teiger mellom Buevegen, gammel E-39, ny E-39 og stort kryss med knutepunkt. Om valget faller på R-2 ønsker vi att traseen til R-1 blir nytta som den er tegnet gjennom Bue, til Auseholane og Longeli bru på Vaule der den går inn i tunnel og videre opp til Ognavatnet som planlagt. Dette er snakk om bare en liten justering på traseen til R-2, ca. 400m lenger øst enn planlagt. For innbyggerne på Vaule vil og dette bli en enorm fordel siden en da slipper vei og bru helt inntil boligene. Ei bru blir og innspart på dette forslaget.
- e) Med tanke på fremtiden ser det mørkt ut for grunneiere på Bue. Ny E-39 med tilhørende kryss vil føre til store utfordringer i jordbruksdrifta vår. Presset på jorda inn mot krysset vil bli enormt i tiden som kommer. Derfor håper vi å bli lyttet til og tatt med i planleggingsprosessen.

Forslagsstillers kommentar

- a) Innsenderen har vedlagt kartskisse som viser ny E39 med beliggenhet på østsiden av Ytre Kydlandsvatnet i søndre del, og kryssplassering på odden i sørøst. Dette er tilsvarende som Magnus Søyland m.fl. Nye Veier viser til svar under kapittel 2.3.3
- b) Merknaden tas til etterretning. Nye Veier vurderer det ikke som aktuelt på nåværende tidspunkt å legge til rette for å fylle igjen Runatjørna.

- c) Kollektivknutepunktet framkommer av kommunedelplanen. Forholdet har blitt diskutert i Regionalt planforum 3. april 2020. Det foreslås innarbeidet i detaljreguleringen. Se for øvrig svar under kapittel 2.3.3.
- d) Dette forholdet gjelder kommunedelplan og valg av korridor. Detaljreguleringen med krysset på Bue har blitt tilpasset korridor R2. Osland og andre bønder vil kunne kjøre med landbruksmaskiner gjennom Buekrysset til beiter og eiendom på østsiden av E39, men det anses som problematisk å få til gode løsninger for daglig «jaging» av fe på tvers av E39. Nye Veier viser til direkte dialog med Osland om dette. Se for øvrig svar under kapittel 2.3.3 angående tunnel gjennom Runaskaret kombinert med korridor R2.
- e) Merknaden tas til etterretning. Nye Veier har blant annet vært på befaring hos Osland 12. mai og ble da vist driften av gården, inkludert arealene ved Holmafjellet. Nye Veier har også hatt møte med Osland i slutten av november 2020 for å informere av konsekvensene av et kryss tilpasset korridor R2.

4.2.2 Torill og Jone Gystøl, 09.01.2020

Innspill/merknad

- a) *Vi har blitt bedt om å komme med innspill angående den nye E39. For oss som bor på Bue er det ingen tvil om at det er R1 som gjør minst skade for oss. Og da med krysset så nærme Holmafjellet og Kydland som mulig. For å få dette til må linjen som allerede ligger forskyves litt østover for å sikre nok plass mot Holmafjellet. Den nye E39 vil med dette få en mye rettere strekning.*
- b) *Vi er allerede belastet med den gamle E39 som ligger et par meter fra det ene huset på garden, og ca. 10 meter fra driftsbygning. Denne veien vil fremdeles bli mye brukt av vogntogene fra industrifeltet på Skurve. Et ønske fra oss er at den gamle E39 blir flyttet slik at den går parallelt med den nye E39 fra Buevika til det nye krysset. Og at fyllmassen blir brukt til å erstatte den dyrka marka som vi mister i den sørlige enden av Buevatnet.*
- c) *Da vil vi få litt avstand til trafikken, og vi slipper å krysse en da svært trafikkert vei for å høste gresset eller ha sauer og lam på for beiting. Vi er også avhengige av en passasje både til å jage dyr, men også kjøre traktor med redskap bort til Holmafjellet. Der har vi 1600 mål med jord som brukes til beite både vår, sommer og høst. I dag er vår tilkomstvei til Holmafjellet omtrent der nye E39 skal inn i tunnel.*
- d) *For oss som bor i denne dalen blir den nye E39 en stor belastning som legger beslag på store deler av det flate arealet vi har. Alle gårdsbrukene på Bue er familiebruk med flere generasjoner som blir berørte. Vi håper at vi kan bli hørt på innspillene vi har, slik at vi sammen kan gjøre det beste ut av en ganske håpløs situasjon for oss.*

Forslagsstillers kommentar

- a) Det vises til kommentarer under 2.3.1. Krysset på Bue var før sommeren tilpasset korridor R1, og utarbeidet i to varianter, der begge var trukket lenger sør enn i kommunedelplanen, og dermed lenger unna gården. I løpet av høsten har krysset blitt tilpasset korridor R2. Alle aktuelle kryssplasseringer påvirker Gystøl sine områder på østsiden av dagens E39, spesielt et dyrket område like sørøst for Ytra Kydlandsvatnet. Dette forholdet er stort sett likt med kommunedelplanen.
- b) Innspillet tolkes slik at veien ønskes trukket lengst mulig vekk fra dagens E39/ut i vannet. I begge variantene av planforslag ligger ny E39 øst for dagens vei, og dermed lenger unna gården. Se også punktet over.
- c) Se punkt a). Det er utfordrende å gi god tilkomst til marka sørøst for Kydlandsvatnet, gitt kryssplassering i kommunedelplanen og i forslaget til detaljregulering. En feundergang i dette området ville blitt om lag 80 meter lang, og det vurderes at dette vil være lite attraktiv å bruke

for fe. På grunn av veiutformingen vil også undergangen være utsatt for flom/høy vannstand i Ytra Kydlandsvatnet. Planforslaget sikrer kjørbare tilkomst til marka på Holmafjellet. Det jobbes for øvrig med å finne akseptable løsninger for Gystøl for «jaging» av fe.

d) Merknaden tas til etterretning. Se øvrige punkter over.

4.3 Grunneiere i Gjesdal kommune

4.3.1 Crossbeck Investments AS, 11.11.2019

Innspill/merknad

Vi er eiere av Gjesdal Kommunes gamle eiendom i Grovika sør for Ålgård, Vi ønsker at dere kunne ta med et areal for lager til oss på ca. 2-3 mål i planene. Vi har behov for en større grusplass å sette maskiner som vi har for å utvikle bedriftene våre.

Forslagsstillers kommentar

Reguleringsformålet o_BOP ved Øvrekluge har blitt videreført identisk slik det er regulert i gjeldende plan 201601 E39 Ålgård-Figgjo, vedtatt av Gjesdal kommunestyre 17. juni 2019. Nye Veier har ikke mandat til å regulere utvidelse av næringsarealer. Merknaden har blitt gjentatt ved oppstart av detaljregulering.

4.3.2 Gjesdal dyrekrematorium, 09.01.2020

Innspill/merknad

- a) *Ønsker å gi høringsuttalelse i forbindelse med korridorfastsettelse av R1 ved bygging av ny Europavei forbi Kyllingstad i Gjesdal. Denne uttalelsen er basert på tegninger og utsagn presentert for oss i møte med grunneiere den 11/11 og 20/11 i Gjesdal. Vi støtter fullt ut Vegvesenet sitt forslag til korridor forbi Kyllingstad, da det er dette alternativet som har blitt presentert for oss. Vi har de siste dagene fått høre at Nye Veier jobber med et annet alternativ, som etter vår mening, vil rasere dalen, ta mye mer dyrket jord, og ødelegge driftsgrunnlaget til flere gårdsbruk. Nye Veier var på det første møtet jeg refererer til, og uttalte at de var fornøyd med korridoren som ble presentert, så synes det er uverdig i prosessen, at de kommer med dette nå, og forandrer hele forutsetningen for grunneiere til å uttale seg i saken.*
- b) *Det har vært ganske stor enighet blant grunneiere, at Vegvesenets forslag, er det som er best for Kyllingstad-dalen, berører minst jordbruksjord, gir best muligheter for god masseutnyttelse og nydyrking, og totalt sett påvirker dagens bebyggelse og driftsgrunnlag minst. Så vil til slutt presisere at vi støtter Vegvesenets forslag til korridor.*

Forslagsstillers kommentar

- a) Dette forholdet var en viktig sak i informasjonsmøtet 27. februar 2020. Nye Veier informerte da om at «kort tunnel»-alternativet legges bort og at kommunedelplanen følges gjennom Tindafjellet.
- b) Merknaden tas til etterretning. Se kommentar i punkt a)

4.3.3 Marit Ramsli og Olav Vegard Søyland, 09.01.2020

Innspill/merknad

- Vi er grunneiere av gården Opsal, ... i Søylandsdalen/Kyllingstad i Gjesdal kommune, Rogaland. Vi er i samdrift med nabogård. Vår samdriftspartner vil få ødelagt store deler av dyrket jord ved sin eiendom dersom nye E39 skal gå via Jolifjell.*
- Vi ønsker av hensyn til vår samdrift og nabo at nye E39 skal gå via Søylandsdalen selv om veien da vil gå over beitemark og noe dyrket jord ved vår eiendom. Vannkilden til hele vår gårdseiendom, med campingplass, ligger like ved dagens E 39 ca. der gul tegnestift er plassert på bildet som er vedlagt. Vi ber om at Statens vegvesen tar hensyn til vannkilden vår.*
- Vi ber om innskrenking av plangrensa ved at østsiden av traseen blir trukket mot vest og gjort smalere forbi stedet markert med gul tegnestift, slik at vannkilden vår ikke blir berørt.*

Forslagsstillers kommentar

- Merknaden gjelder kommunedelplanen og valg av korridorvariant. Varianten i Søylandsdalen anbefales av Statens vegvesen, Gjesdal kommune og stort sett øvrige høringsuttalelser, og ligger til grunn for arbeidet med detaljregulering.
- Merknaden tas til etterretning. Denne vannkilden har også blitt spilt inn ved varsel om oppstart av detaljregulering E39 Bue – Ålgård.
- Merknaden tas til etterretning. Planavgrensningen ble utvidet ved oppstart av detaljregulering. Se kommentar over. Forholdet til eksisterende vannkilder inngår i konsekvensutredning i saken og av planmaterialet for øvrig, og må følges opp i prosjektering og i byggefasen.

4.3.4 Masiv Eiendom AS med flere i Skurve-området, 10.01.2020

Innspill/merknad

- Planområdet overlapper planområdet for Skurve. Dette er særdeles uheldig for Skurve som næringsområde og setter begrensninger og vanskeliggjør utviklingen av næringsområdet, som er i stor vekst. Korridoren må innsnevres.
- Bestemmelsene forsterker båndleggingen fra planen, jamfør punktet over, og at Skurveområdet må unntas kravet om plan for de båndlagte områdene innenfor korridorene. Det bemerkes at Skurve allerede har gjeldende planer.
- Det må tilrettelegges for god kryssløsning i Gjesdal som betjener trafikken til og fra Ålgård, fv. 450 og Skurve.

Forslagsstillers kommentar

- Merknaden gjelder utforming av kommunedelplanen. Detaljreguleringen har varslet samme område som kommunedelplanen her, men er innsnevret i endelig forslag.
- Merknaden tas til etterretning, se over. Detaljreguleringen vil ikke omfatte mer arealer enn nødvendig for å kunne gjennomføre selve veiltaket.
- Bollestadkrysset er ferdig regulert. Innspillet her oppfattes å omhandle eventuelt «delt» løsning for å redusere transport-arbeidet til/fra Skurve-Bollestadkrysset. Nye Veier mener at opprettholdelse av Skurve-krysset i ny E39-løsning imøtekommer innspillet, reduserer transportarbeidet langs ny E39 og øker nytten av prosjektet. Nye Veier har hatt møte med Masiv Eiendom og representanter for næringslivet på Skurve om dette, og fått tilbakemeldinger om at løsningen er godt mottatt.

4.3.5 Kjell Salte, 10.01.2020

Innspill/merknad

Eigendommen som berøres er ... på Bollestad. Korridoren over Frydenlund ser eg helst blir lagt så nær eigendomsgrensen til Stein Vølstad som mogleg. Dyrka mark mot Vølstad som ikkje blir berørt av vegen ønsker eg løyst inn. Tilkomst til denne dyrka mark må i så fall skje med tunell eller ekspropriasjon av veg hos naboar. Isåfall må gjerder, grinder og ferister på plass.

Forslagsstillers kommentar

Spiller inn at linja bør gå enda lenger mot øst, altså lenger øst og mot masseuttaket. Dette er motsatt av det høringsuttalelsen fra Gjesdal kommune lyder på, nemlig å justere kommunedelplanlinja mot vest for å spare dyrka mark. I forbindelse med detaljregulering vurderes justering som foreslått som lite aktuelt. Detaljreguleringen legger ny E39 mot vest, tett på dagens, i tråd med innspill fra Gjesdal kommune og Gjesdal bondelag.

4.3.6 Ola Sømme, Tommy Figved, Geir Oluf Hareland, 10.01.2020

Innspill/merknad

- a) Det har vært en god prosess fra States vegvesen med gjennomføring av informasjonsmøter.
- b) Vil sterkt frarå korridor om Jolifjell.
- c) Er svært bekymret for vassdraget ved Haraland. Elva vil bli demmet opp eller innsnevret. Med så store nedbørsmengder på så kort tid som det av og til er, vil dette føre til store problemer som kan gjøre stor skade. Det har vært problemer i områder under flommer de siste årene.
- d) Har hatt mye anleggsarbeid de siste 25 årene, med IVAR hovedvannledning, Skurve industriområde, og ser med bekymring på at det skal komme enda mer anleggsvirksomhet.

Forslagsstillers kommentar

De første to punktene gjelder kommunedelplanen.

- c) Merknaden angående bekymring for vassdraget forbi Haraland tas til etterretning. Det har blitt utarbeidet hydrologisk rapport (fagrapport hydrologi). Denne inkluderer blant annet beregnede flomsoner med og uten ny E39. Ny E39 endrer ikke flomsituasjonen i området. Fagrapport hydrologi beskriver virkninger på flomsoner. Sedimenttransport er en naturlig prosess i elva. Erosjons- og flomsikring begrenser disse prosessene og reduserer variasjonen i elva, og er ut fra et biologisk perspektiv ikke ønskelig. Tiltak i Auestadåna inngår ikke i planforslaget eller tiltaket. I planutformingen tas det sikte på å ikke gjøre fysiske inngrep i Auestadåna ved Haraland, og la dagens E39 ligge intakt som framtidig fylkesveg.
- d) Merknaden tas til etterretning. Et så stort anlegg som ny E39 vil medføre mye anleggsvirksomhet i området.

4.3.7 Brit G. O. og Njål Vold, 10.01.2020

Innspill/merknad

- a) Me er imot traseutbygging i bygda vår. Særleg traseen tett opp i gardane er uheldig.
- b) Traseen "Søylandsdalen" vil, etter teikninga me har sett, gå over litt av vår dyrka mark. Me treng all dyrka mark me har mtp produksjon. Store deler av eigdommen vår ligg så pass høgt (m.o.h.) at vekstsesongen er kortare. Jordverdien er også betydeleg dårlegare. Begge deler vanskeleggjer nydyrking.
- c) Traseen "Søylandsdalen" går nær husa våre. Me er både bekymra for utsikt og "innsikt", samt støy. Me har barn, og me har gris, kyr, sauer og hundar som er meir sensitive enn oss overfor lyd

og bevegelser. Landskapet i bygda kjem til å bli drastisk endra. Fjellet ved tunet vårt må vel anten skytast gjennom, eller så blir vegen lagt høgare enn dagens, og me undrar, kjem me då til å sjå rett inn i ein mur?

- d) Me er bekymra for forureining. Me har eiga vassskjelde både til folk og fe, bore i ca 2015. Me har reinsepark i lag med naboen midt i den innteikna traseen. Me ser at ny e39 i mange parti er lagt heilt eller delvis i vassdraget. Eit vassdrag me bønder i Gjesdal har arbeidd mykje med å halda reint. Me har produksjon som krev denne reinseparken.*
- e) Me er bekymra for framkomst til garden i byggeperioden. Me har lastebilar og/eller traktorar oppe kvar dag, i tillegg til rein persontrafikk. Me er avhengige av straum og internett i større grad enn vanlege hushaldningar: ventilasjon og fôringsanlegg i dyrebygg krev straum heile døgnet.*
- f) Traseen "Søylandsdalen" er ikkje førstevalet vårt. Me synest traseen "Joliffjell" vil vera betre for Kyllingstad-bygda. Denne traseen vil ikkje dela gardar i to, meir enn praktisk overkomeleg. Denne traseen vil gå over meir uproduktivt areal, og færre bønder vil kjenna dei store konsekvensane. Mindre dyrka mark vil gå tapt, samt fordelt på færre bruk i drift. Me såg i presentasjonen på Veveriet på Ålgård at tala talar for seg. Traseen "Joliffjell" vil beslagleggja mindre dyrka mark og verdifull innmark enn "Søylandsdalen". Innmarka er verdifull for bønder og produksjonsdyr, men også for det meir sårbare, ville dyre- og fuglelivet. Det er kulturlandskapet vårt som gir heim, mat og ly til både hjort og trane, særleg i vinterhalvåret. Å leggja vegen på knaus, myr og hammar i Joliffjell, vil etter vårt syn, vera det beste valet.*

Forslagsstillers kommentar

- a) Merknaden gjelder kommunedelplanen, og tas til etterretning.
- b) Kommunedelplanen ligger tett opp til gården Solheim. Nye Veier har lagt traseen i Søylandsdalen til grunn i arbeidet med detaljregulering. Dette har blitt avklart med planmyndigheten. Gjennom planarbeidet søkes det minst mulig inngrep i omgivelsene, og mest mulig kompensasjon av tapt jord og fortsatt best mulig driftsforhold. Slik veien planlegges gjennom detaljreguleringen blir Vold sin eiendom marginalt berørt.
- c) Merknaden tas til etterretning. Se kommentar over. Det blir terrenginngrep i området, og veien blir liggende rundt 200 meter øst for boligen nr. 785.
- d) Kjente vannressurser har blitt konsekvensutredet. Det må tas hensyn til borehull i utbyggingsfasen. Renseparken vil kunne videreføres, men den vestre dammen kan bli berørt av skråningsutslag fra veien.
- e) Merknaden tas til etterretning. Planforslaget tilrettelegger for ny kjørekulvert til gården, og med noe omlagt gårdsvei der denne krysser ny E39. Det må tas hensyn til tilkomst i byggeperioden, men detaljer rundt dette er ikke klarlagt på dette stadiet. Det legges til grunn at teknisk infrastruktur til gården kan opprettholdes i hele byggeperioden.
- f) Merknaden gjelder kommunedelplanen og valg av korridorvariant, og tas til etterretning.

4.3.8 Magnus Søyland m.fl., udatert

Innspill/merknad

- Det er viktig at vegen går aust for dyrka jord ved Solheim, Kyllingstad (kart 1)
- Drikkevasskilde til Opsal ligg like aust for dagens E-39 og må tas hensyn til (kart 1)
- Ved Gautedal må vegen legges til nabogrense mot aust for å spare matjord, elles må det lages undergang for traktorer (kart 2).
- Ved Søyland/Kydland er det bare ein mulighet for vegtrasee dersom ein skal unngå rasering av dyrka jord og leveforholda for dei som bur der. Vegen må legges vest for støypt kanal ved Søylandskoiskien, på parkeringsplass/dagens E-39 (kart 2 og 3).
- Dagens E-39 flyttes litt vestover, stiger opp til ein når høyden til å krysse ny E-39 mot Nedrebø, forsetter parallelt med ny E-39 over Søylandskoiskien til den igjen møter dagens E-39 (kart 2 og 3).
- SVV's forslag går i Kydlandsvatnet, parallelt med dagens E-39, vi ønsker at ny veg skal krysse Kydlandsvatnet med kryss på nes på austsida av vatnet. Dette vil spare matjord og krysset kjem lenger fra bygda Bue (kart 2).
- Kryss her vil redusere trafikklekkasje til dagens E-39 ved at nordgående trafikk må 300 meter tilbake til kryss på Bue for å kome ut på denne vegen.
- Dette neset er i dag tilplantet med skog. Heile område aust for Kydlandsvatnet er registrert som kystlynghei i naturdatabasen, men den største trusselen for denne biotopen er spredning av skog. Derfor vil eit kryss her, med fjerning av skogen vere posetivt for kystlyngheia.
- Denne traseen er kortere enn SVV sitt forslag

Forslagsstillers kommentar

Nye Veier er kjent med innholdet i dette innspillet, også gjennom flere møter med Gjesdal bondelag og Magnus Søyland. Alle disse elementene har blitt vurdert under oppstarten av planarbeidet, og søkt tilpasset for minst mulig inngrep i landbruksområdene og med tanke på naturmangfold. Reguleringsplanen følger kommunedelplanen fra Ytra Kydlandsvatnet til Søylandsdalen. Det vurderes som uaktuelt å gå for forslaget om å legge ny E39 øst i Ytre Kydlands-vatnet og med kryssplassering på neset i sørøst.

4.3.9 Magnus Søyland, udatert

Innspill/merknad

- Det er viktig at vegen går aust for dyrka jord ved Solheim, Kyllingstad (kart 1)
- Drikkevasskilde til Opsal ligg like aust for dagens E-39 og må tas hensyn til (kart 1)
- Ved Gautedal må vegen legges til nabogrense mot aust for å spare matjord, elles må det lages undergang for traktorer(kart 2).
- Ved Søyland/Kydland er det bare ein mulighet for vegtrasee dersom ein skal unngå rasing av dyrka jord og leveforholda for dei som bur der. Vegen må legges vest for støypt kanal ved Søylandskoiken, på parkeringsplass/dagens E-39 (kart 2 og 3).
- Dagens E-39 flyttes litt vestover, stiger opp til ein når høyden til å krysse ny E-39 mot Nedrebø, forsetter parallelt med ny E-39 over Søylandskoiken til den igjen møter dagens E-39 (kart 2 og 3).
- SVV's forslag går i Kydlandsvatnet, parallelt med dagens E-39, vi ønsker at ny veg skal krysse Kydlandsvatnet med kryss på nes på austsida av vatnet. Dette vil spare matjord og krysset kjem lenger fra bygda Bue (kart 2).
- Kryss her vil redusere trafikklekkasje til dagens E-39 ved at nordgående trafikk må 300 meter tilbake til kryss på Bue for å kome ut på denne vegen.
- Dette neset er i dag tilplantet med skog. Heile område aust for Kydlandsvatnet er registrert som kystlynghei i naturdatabasen, men den største trusselen for denne biotopen er spredning av skog. Derfor vil eit kryss her, med fjerning av skogen vere posetivt for kystlyngheia.
- Ved å legge vegen langs Uadalsvatnet og Storrsheivatnet blir det minst mulig stigning. (kart 4)
- Tunellen starter ved rasteplassen på Storrsheia, kjem ut i dagen ved Kuåsen mellom Svela og Litla-Svela går vidare i tunell til Gjedrem. Stigningen Holmen – Storrsheia blir da 2,9 %
- Kryss i Holmen blir midt mellom gardsbruka der og tek minimalt med dyrka jord
- Denne traseen er kortere enn SVV sitt forslag

Forslagsstillers kommentar

Innspillet er stort sett identisk med foregående, med unntak av siste del, som gjelder strekningen sør for Buekrysset. Forholdet kommenteres ikke her, da dette gjelder kommunedelplanen.

5 Relevante innspill innkommet før høringen av kommunedelplan E39 Lyngdal vest – Ålgård

5.1.1 Magnus Søyland, 09.10.2018

Innspill/merknad

Magnus Søyland
Søyland 37
4330 Ålgård

Søyland 9 okt 2018

Forslag til linjevalg ved ny E-39: Kyllingstad - Gyadalen

Først vil eg gje ros til Statens vegvesen for store deler av linjevalget som er lagt fram. Det er spesielt positivt at krysset på Bue er flyttet fra sjølva grenda til aust for dagens E-39. Elles er mykje av linja slik eg som er oppvokst og lokalkjent i område ville foretrukket. Eg har bare sett SVV's nye linjevalg fra Kyllingstad - Vaule, vidare sørover er eget forslag vedlagt.

Det er positivt at SVV har trekt korridoren(A2) aust for dyrka jord på Solheim (A1) Dette gjer det lettere for den unge familien som bur her å forsette investeringene på garden.

Gautedal (B1) er det einaste stedet det er vanskeleg å unngå dyrka jord. Her går SVV sin linje 20-30 meter(B2) fra grensa til naboen. Dette lager ei smal jordstripe som er nesten umulig å drifte, samtidig som det krev undergang for traktor, som vil fordyre ny E-39. Derfor må linja trekkes heilt bort til nabogrensa.

På Kydland/Søyland (eget kart) er det umulig å unngå dyrka jord dersom ein ikkje bruker dagens E-39 trasee. SVV sin linje (C1) krysser dyrka jord og vil også her skape ei smal ubrukeleg jordstripe. Ved å bruke dagens veg og parkeringsplass (C2) til ny E-39 sparer ein matjord. Ny lokalveg (C3) går vest for ny E-39 samtidig som lokalvegen stiger til naturleg høyde til å lage bru (C4) over ny E-39 til Nedrebø. Lokalvegen går vidare til Bue over Søylands-kolsken(C5) som idag er nedlagt.

Det er positivt at SVV sin linje i sin heilhet går på austsida av dagens E-39 forbi Bue (D1), Sjølv ville eg krysset Kydlandsvatnet som er svært grunnit på austsida, og hatt krysset på neset (D2).

SVV har tunell under Runaskaret på sin linje og kjem ut på Vaule (E1). Det blir svært krevende å passere Longalibruna (E2) med både 6 felt veg og elv. Derfor ville eg hatt tunell til Uadalsvatnet (E3), vidare veg i strandsonen ved Uadalsvatnet og Storshelvatnet til tunellinnslag ved rasteplassen (E4) på Storshela. Tunnelen kjem ut ved Kuåsen (E5) i bakken mellom Stora-Svela og Litla-Svela, krysser dalen og går i ny tunell til Gjedrem (E6) går over Holmen (E7) i tunell til Ørsdalsvatnet (E8)

Som det framgår av forslaget er kryss på Vikeså kuttet ut, ein kan stille spørsmål ved å bruke fleire hundre millionar på eit kryss her? Ein kan også stille spørsmål kvifor krysset lenger sør er plassert på Årrestad og ikkje i Gyadalen der det er brukt mange titalls millionar på opprusting av tilførselvegen fra Sirdal og Helleland/Egersund.

Forslagsstillers kommentar

Kartskissene går i hovedsak ut på følgende:

- Justering av kryssplassering Bue til odde ved Holmafjellet, og linjeføring på østsiden av Ytre Kydlandsvatnet
- Forslag til flytting av KDP-linje ved Søylandskiosken
- Forslag til flytting av linje mot øst fra Kydland og nordover til krysningspunktet i nordre del av Søylandsdalen
- Forslag til justering av KDP-linje sør for Buekrysset

Nye Veier er kjent med innholdet i dette, også gjennom flere møter med Gjesdal bondelag og Magnus Søyland. Alle disse elementene har blitt vurdert under oppstarten av planarbeidet, og søkt tilpasset for minst mulig inngrep i landbruksområdene og med tanke på naturmangfold.

Det vurderes som uaktuelt å gå for forslaget om å legge ny E39 øst i Ytre Kydlandsvatnet og med kryssplassering på neset i sørøst. Forslag til linjustering sør for Buekrysset kommenteres ikke her.

5.1.2 Gjesdal kommune, forslag til korridorendringer, 26.10.2018

Innspill/merknad

- a) ... Samarbeidsgruppa for E39 i Gjesdal er generelt sett godt fornøyd med jobben Statens vegvesen har gjort for å finne en trase som tar hensyn til jordvern og til landbruksnæringas interesser. Etter flere møter har samarbeidsgruppa kommet fram til at korridor R1-4a gjennom Søylandsdalen framstår som det beste alternativet for Gjesdal kommune.
- b) For å unngå driftsulemper for tilgrensede gårder og unødvendig beslag av matjord, og for å legge til rette for næringsutvikling på Skurve, ønsker samarbeidsgruppa å foreslå noen endringer på korridoravgrensninga. Endringene vises og beskrives i vedlagt dokument.
- c) Samarbeidsgruppa ønsker at ny E39 skal bidra til et positivt arealregnskap for landbruket. Ved bruk av jordflytting og gjenbruk av overskuddsmasser i utfyllingsområder og slake skråninger som bøndene eier, bør det bli tilbakeført så mye som mulig. Statens vegvesen bør legge opp til at det blir tilbakeført 10 dekar dyrka jord for hvert dekar prosjektet tar. Det tas forbehold om at andre lokale forhold og hensyn til biologisk mangfold og nærliggende vannmiljø blir ivarettatt.
- d) For Gjesdal er det viktig at Statens vegvesen tar hensyn til lokalkunnskapen som er lagt til grunn for de foreslåtte endringene. Det tas forbehold om at den kommende konsekvensutredninga, og eventuelle innspill i den formelle høringen, ikke avdekker forhold og hensyn som samarbeidsgruppa ikke har hatt kjennskap til så langt i prosessen.
- e) Samarbeidsgruppa for E39 i Gjesdal sitt forslag til justeringer på Statens vegvesen sitt utkast til korridoravgrensning (se under).

**1. Bollestad**

Korridoren bør flyttes mot sørvest slik at den nye veien kan legges så nært inntil dagens E39 som mulig. Den bør også innskrenkes for å fjerne muligheten til å bygge veien lengre nordøst.

Begrunnelse: Spare matjord.

Forslagsstillers kommentar

Statens vegvesen har ikke endret linjeføringen eller planen i løpet av planarbeidet. Nye Veier har i sitt forslag til detaljregulering lagt til grunn dette innspillet, og lagt ny E39 tett opp mot dagens E39. Dette sparer matjord og betydelig utfylling i Klugsvatnet.



2. Skurve

Korridoren må være stor nok til at det kan bygges et (halvt) kryss med avkjøringsfelt i nordgående kjørefelt og påkjøringsfelt mot sør. Et slikt kryss bør ligge på Måganeset/Skurve nord eller ved Asko/Skurve sør.

Begrunnelse: Næringslivet på Skurve ønsker på- og avkjøringsmuligheter på Skurve. Tungtrafikken til/fra Skurve blir spart for unødvendig lang og bratt omkjøring via Bollestad. Lokalveien blir spart for potensiell trafikkbelastning fra de som eventuelt vil kjøre av ved Bue for å komme til Skurve.

Forslagsstillers kommentar

Statens vegvesen har ikke gjort endringer i kommunedelplanen. Nye Veier sitt planforslag legger opp til å videreføre Skurvekrysset som del av ny E39, og å «gjenbruke» deler av E39 ved Skurve. Dette innebærer et fullt rutekryss, med av- og påkjøringsramper både nord- og sørover, som i dag.



3. Gautedal

Korridoren må flyttes østover mot Nordre Kydlandsfjell. Korridoren innskrenkes tilsvarende på vestsiden.

Begrunnelse: Veien må legges i utkanten av, eller helst utenfor matjorda. Traseen som den er skissert i dag (c-tegning C116, profilnr. 82000) tar unødvendig mye matjord. Oppdeling av jorden vanskeligjør gårdsdrifta.

Forslagsstillers kommentar

Statens vegvesen har ikke gjort endringer i kommunedelplanen. I detaljreguleringen har Nye Veier lagt ny E39 opp mot 75 meter lenger øst enn i kommunedelplanen, for å minke inngrepet i landbruksarealene.



4. Søyland/Kydland

Korridoren innskrenkes for å sikre at det ikke blir bygd vei over matjorda øst for dagens E39. Korridoren utvides noe vestover for å gi rom til å flytte dagens E39 vestover, og for å gi plass til å legge den nye veien på dagens vei og Søylandskiosken.

Begrunnelse: Spare matjord.

Forslagsstillers kommentar

Statens vegvesen har ikke gjort endringer i kommunedelplanen. I detaljreguleringen har Nye Veier fulgt eksempellinja forbi Søylandskiosken og legger ikke opp til å bygge ned denne hvileplassen. Det blir dermed heller ikke vurdert å bygge om eksisterende E39, som trolig vil bli framtidig fylkesvei.

5. Ytre Kydlandsvatnet

Korridoren utvides østover for å muliggjøre ulike kryssløsninger ved Bue.

Forslagsstillers kommentar

Statens vegvesen har ikke gjort endringer i kommunedelplanen. Forholdet gjelder planavgrensning og linjeføring i kommunedelplanen for E39. I detaljreguleringen har planområdet blitt noe utvidet mot øst blant annet for å kunne sikre miljøtiltak i byggeperioden i Indre og Ytra Kydlandsvatnet. Det har ikke blitt vurdert som aktuelt å utvide planen så langt øst at hele veien kan legges på østsiden av Ytra Kydlandsvatnet. Det har heller ikke blitt vurdert annen kryssplassering, dvs. på anført odde sørøst i Ytra Kydlandsvatnet. Det vises til kommentarer under innspill fra Magnus Søyland tidligere i dokumentet.

Forslagsstillers kommentar

- Forholdet gjelder kommunedelplanen og anbefaling av korridorvalg.
- Se egen gjennomgang av innspill til justeringer av kommunedelplanen over, jamfør også punkt e).
- Kommunedelplanen sine bestemmelser, sist datert 10. mai 2020, inneholder ingen konkrete krav til «kompensasjon» slik innspillet lyder på. Kommunedelplanen sine bestemmelser stiller krav til at matjordhåndtering skal avklares i detaljregulering, jamfør bestemmelsene punkt 2.6.1. Videre er det foreslått retningslinje punkt 5.3 om at det ved utarbeidelse av reguleringsplan skal tilstrebes å unngå omdisponering av dyrka mark. I detaljreguleringen har Nye Veier søkt etter mulige tilretteleggingsområder for nydyrking, og det er mulig å kompensere for noe av arealinngrepet.
- Innspillet går til Statens vegvesen med anmodning om dialog med lokale interesser. I detaljreguleringen har Nye Veier vurdert alle tidligere innspill og nye innspill ved planoppstart. Nye Veier har hatt dialog med berørte, kommunene, Gjesdal bondelag, overordnede myndigheter med flere underveis i planprosessen fram til førstegangsbehandling. Nye Veier har også vært på flere befaringer hos bønder i området, og har fått inntrykk av deres ønsker og behov.