



April | 21

E39 Bue-Ålgård

Detaljregulering

PlanID 202001

Merknadsbehandling av innspill og uttalelser til planarbeidet

Oppdragsnummer:	
Oppdragsnavn:	E39 Bue-Ålgård. Detaljregulering
Dokumentnr.:	Merknadsbehandling

Revisjonsoversikt

Revisjon	Dato	Revisjon gjelder	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av

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/>

Stavanger
April 2021

Innhold

1	Oppstart av planarbeid.....	5
1.1	Generelle endringer som følge av utviklingen av prosjektet	6
2	Merknadsbehandling.....	7
2.1	Offentlige myndigheter	7
2.2	Interesseorganisasjoner og næringsliv.....	29
2.3	Grunneiere og andre i Bjerkreim kommune	33
2.4	Grunneiere og andre i Gjesdal kommune	36
2.5	Innspill innkommet via medvirkningsportalen.....	40
3	Relevante innspill innkommet under høringen av kommunedelplan E39 Lyngdal vest – Ålgård..	46
3.1	Rogaland fylkeskommune (vedtak i Fylkesutvalget 28.01.2020, sak 5/2020 (KDP))	46
3.2	Grunneiere i Bjerkreim kommune.....	50
3.3	Grunneiere i Gjesdal kommune.....	52
4	Relevante innspill innkommet før høringen av KDP.....	58

1 Oppstart av planarbeid

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 07. 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

1.1 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 veiprojektet 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

2 Merknadsbehandling

2.1 Offentlige myndigheter

2.1.1 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.

2.1.2 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 Kjedlandsånå 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 Kjedlandsånå, 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.

2.1.3 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 1 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 2: Mulig midlertidig rundkjøring på Bollestad, sett fra vest og sør



Figur 3 Mulig midlertidig T-kryss på Bollestad, sett fra vest og sør

2.1.4 Rogaland fylkeskommune, 26.03.2020

Innspill/merknad

- a) 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.
- b) 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.
- c) 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 hoved-

regel 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 arealtyper 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 nydyringsarealer. 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 turområder. 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 stamveinnett. 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 arealtyper 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 viltets 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 kryssingspunkter 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.

2.1.5 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 (konesjon), 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.

2.1.6 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 trafiksikkerhet).
- 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. Flexibilitet 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, forurenset 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) Flexibiliteten i planforslaget er gitt i planbestemmelsene. Formålet med flexibiliteten 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.

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

Gjesdal kommune sender vedlagt høringsuttalelse 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 Skurve marka 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 reguleringssaken 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 firefelt 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 av to- og trefeltsveier i stedet for firefelts motorveier.

2.1.8 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 fullt 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.*
- *Endringene 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 Jolifjell skytefelt (Variant 4):** Anbefalt korridor for ny E39 gjennom Gjesdal kommune kommer ikke i konflikt med forsvarrets skytefelt på Jolifjell.
- **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 – Feda (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*
- *Variantrapporater 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 reguleringsarbeidet, 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 vil 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, Polttjørna 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 befolkningsframskrivinger 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 vegen.
 - 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.*

2.1.9 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 massedeposering, samt arealer for anleggsbelte, midlertidige bygge- og anleggsområder, landbruk, friluftsområder, grønnstruktur, fareområder m.v 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 vidare ut på neset som stikker i ut i Kydlandsvannet. Videre over Kydlandsvannet i en kombinasjon av bro og fylling.



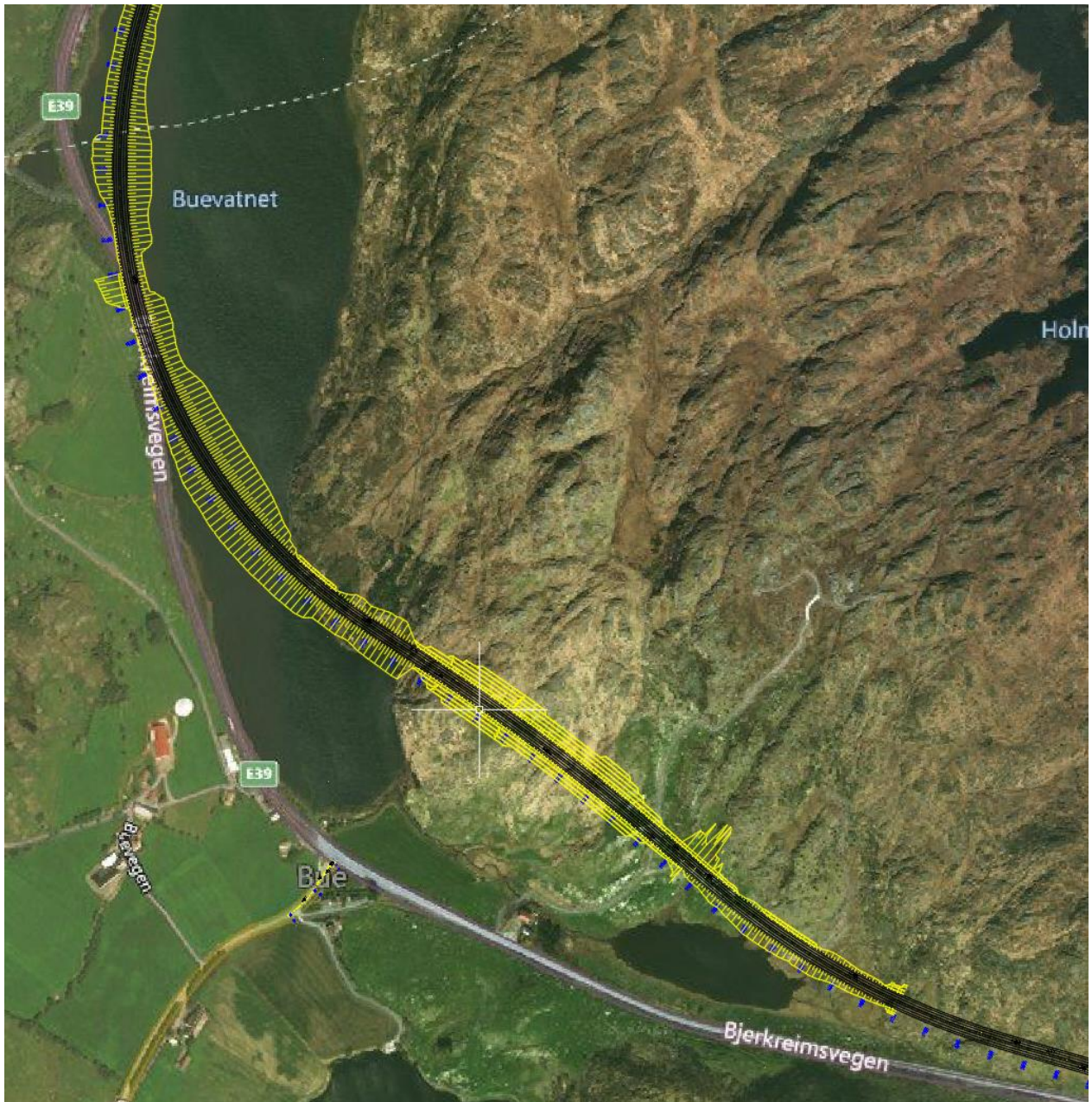
Det ligger til rette i landskapet for å etablere en slik løsning, hvor en lager en skjering som illustrert ovenfor. Videre at en tilpasser for at en legger en rundkjøring med kryssfunksjoner på ytterkantene av skjeringen. Med denne plasseringen går vi ut frå at en kan redusere betydelig på nødvendig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

For vidare trase mot Kydland ser vi for oss at en kan ha to alternativ. En kan velge å la den nye E39 følge dagens E39 vidare 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 vidare mot Kydland.

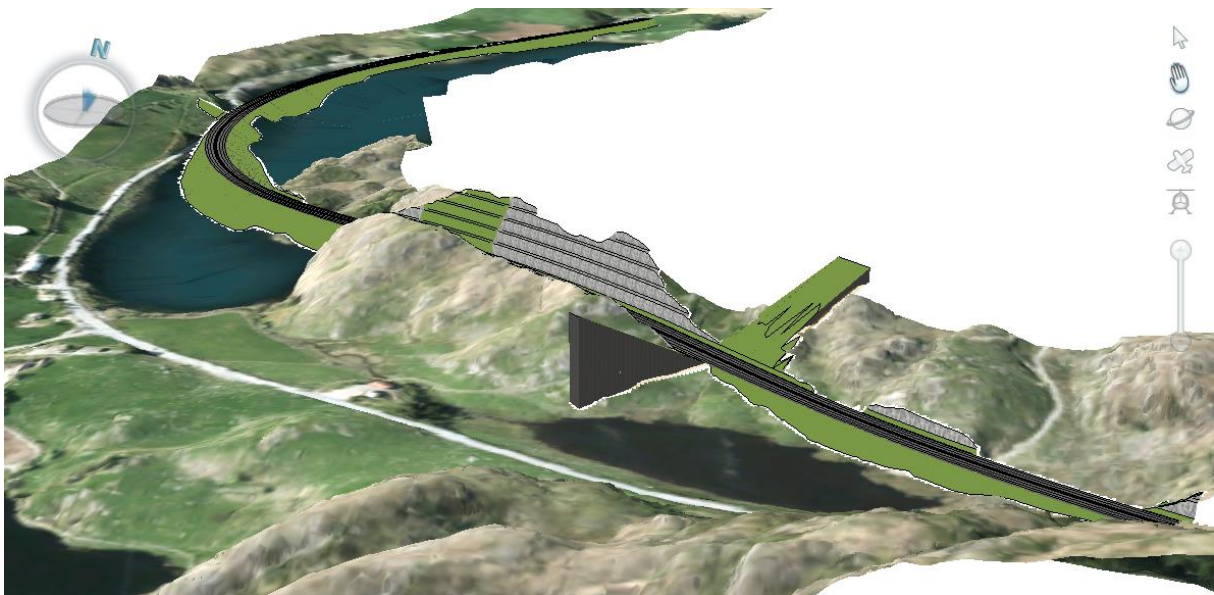
Dette er en løsning som vil være i samsvar med intensjonene i Bjerkreim kommune sin høringsuttale til Statens Vegvesen, i forhold til at en har tatt med at en vil ha dagens E39 som vestre avgrensning for krysområdet på Bue.

Figur 4 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.



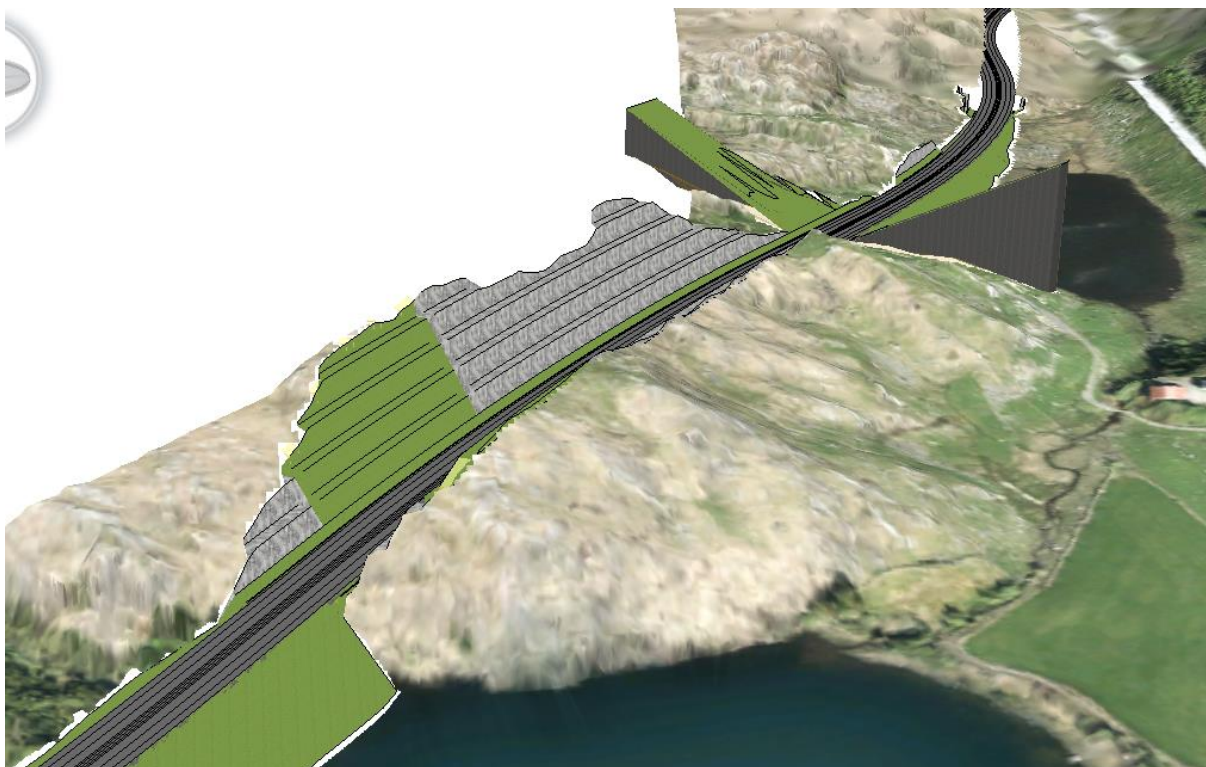
Figur 5 Forslag til veilinje der anlegget har blitt trukket lenger inn mot Holmøfjellet og på nordsiden av Runatjørn. Merk at selve krysset ikke har blitt konstruert her.



Figur 6 Forslag til veilinje der anlegget har blitt trukket lenger inn mot Holmafjellet og på nordsiden av Runatjørn. Merk at selve krysset ikke har blitt konstruert her.



Figur 7 Forslag til veilinje der anlegget har blitt trukket lenger inn mot Holmafjellet og på nordsiden av Runatjørn. Veien går på fylling over Ytra Kydlandsvatnet.



Figur 8 Forslag til veilinje der anlegget har blitt trukket lenger inn mot Holmafjellet og på nordsiden av Runatjørn.

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 kostnadmessig 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.

2.2 Interesseorganisasjoner og næringsliv

2.2.1 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.

2.2.2 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 døgnvileplasser. Det skal være en døgnvileplass 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 døgnvileplasser 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 døgnvileplass mellom Bue og Ålgård, da dette vil gi ytterligere inngrep i verdifull landbruksjord.

2.2.3 IVAR IKS, 18.03.2020

Innspill/merknad

Informerer om at IVAR har følgende innenfor planområdet: hovedvannledning Ø1600, utspylrledning 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.

2.2.4 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 det arealer 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 besluttes 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.

2.2.5 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.

2.2.6 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.

2.3 Grunneiere og andre i Bjerkreim kommune

2.3.1 Torunn og Jone Gystøl

Innspill/merknad

- R1-linja (altså korridor R1 i kommunedelplanen) er mest ønskelig. Det er ønskelig at krysset kommer så nærme Holmafjellet og Runaskaret som mulig.
- 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.
- 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

- 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.
- 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.
- Gystøl vil kunne få kjørbart adkomst gjennom krysset på Bue til områdene på Holmafjellet, og tilknytning til landbruksveiene der vil kunne opprettholdes omtrent som før.

2.3.2 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.

2.3.3 Ragnhild og Jan Inge Osland, 19.03.2020

Innspill/merknad

- 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 trekkerte 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 tilrettelegges for noe innfartsparkering. Nye Veier har tilpasset og redusert inngrepet sammenliknet med kommunedelplanen, siden dette arealet ligger i inneklemt område 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 vil 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.

2.3.4 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 årsdøgntrafikk, terreng, befolkningsmengd, parallell elektrisk jernbanetrase og godskorridor på hav i vest langs den planlagde motorvegtraseen. Eg er ingen klimaaktivist, men utbyggingsrealist. Mine hovedinnvendingar 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/sørover. 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.

2.4 Grunneiere og andre i Gjesdal kommune

2.4.1 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.

2.4.2 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.

2.4.3 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 jordet hans blir delt i to ønsker han kulvert. Hvis ikke må han ha tinglysning 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.

2.4.4 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.

2.4.5 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-broen» 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.

2.4.6 Karen Marie Liland, 28.03.20

Innspill/merknad

Har hytte i Kringleli. 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 Kringlelivegen opprettholdes, med noe ombygging. Ingen bebyggelse i dette området blir direkte berørt av tiltaket. Det utarbeides støyvurderinger som del av planarbeidet. Av støyvurderingene 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.

2.4.7 Magnus Søyland, udatert, mottatt 17.04.20

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 malte sauhuset 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 Søylandskoisen bygges i ro og fred for denne trafikken.

NVE bruker biologisk mangfold og artsmangfold som argument i sin insigelse mot fylling i Kydlandsvatnet. Dette artsmangfoldet 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 artsmangfold.

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 artsmangfold som argument i sin innsigelse mot fylling i Kydlandsvatnet. Dette artsmangfoldet 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 artsmangfold
- 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 Kringlelivegen 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 langtreckende 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 Kjedlandsånå, 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 vanntett 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 ivaretatt.
 - v. Se svar under punkt c)

2.5 Innspill innkommet via medvirkningsportalen

2.5.1 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.

2.5.2 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.

2.5.3 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.

2.5.4 Ivar Kyllingstad

Innspill/merknad

- a) Viltovergang trenger ikke gå over vei. Viltovergang på Nunspigen 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 Nunspigen. Her legges vei mellom Nunspigen 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 Polttjørna. 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/grunneigerlag.

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) Oppfylling av Polttjørna inngår ikke i dette planforslaget, blant annet av hensynet til naturmangfold.

2.5.5 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 beitene. 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.

2.5.6 Stian Engelsen, daglig leder Bratte Rogalands Venner

Innspill/merknad

Har gitt to registreringer, men samme (tekst)innspill, hvv. ved Kuhlmen 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 ivare tatt 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 9: 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.

2.5.7 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.

2.5.8 Frank Skjæveland, med flere

Innspill/merknad

Følgende har signert uttalen

- Gjesdal Skytterlag
- Dyrkesteen Eiendom AS
- TM Byggtek 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 tilfredsstillende 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.

2.5.9 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.

3 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.

3.1 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 kompensierende 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 kompensierende 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:
- a. 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.
 - b. 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 bruer på strekningen Bue – Ålgård.
 - c. 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.
 - d. 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.
 - e. 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.

- I. 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.

3.2 Grunneiere i Bjerkreim kommune

3.2.1 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 Runatjødna 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 Runatjødna 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 heilt avhengig av dette området for videre drift.*
- d) *Bli 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.

3.2.2 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 industriefeltet 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 Buevannet.*
- 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 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 tilkomstveg 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.

3.3 Grunneiere i Gjesdal kommune

3.3.1 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.

3.3.2 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 uverdigg 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)

3.3.3 Marit Ramsli og Olav Vegard Søyland, 09.01.2020

Innspill/merknad

- a) *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.*
- b) *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.*
- c) *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

- a) 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.
- b) Merknaden tas til etterretning. Denne vannkilden har også blitt spilt inn ved varsel om oppstart av detaljregulering E39 Bue – Ålgård.
- c) 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.

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

Innspill/merknad

- a) 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.
- b) 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.
- c) Det må tilrettelegges for god kryssløsning i Gjesdal som betjener trafikken til og fra Ålgård, fv. 450 og Skurve.

Forslagsstillers kommentar

- a) Merknaden gjelder utforming av kommunedelplanen. Detaljreguleringen har varslet samme område som kommunedelplanen her, men er innsnevret i endelig forslag.
- b) Merknaden tas til etterretning, se over. Detaljreguleringen vil ikke omfatte mer arealer enn nødvendig for å kunne gjennomføre selve veitiltaket.
- c) 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.

3.3.5 Kjell Salte, 10.01.2020

Innspill/merknad

Eigendommen som berøres er ... på Bollestad. Koridoren over Frydenlund ser eg helst blir lagt så nær eigendomsgrensen til Stein Vølstad som mulig. Dyrket mark mot Vølstad som ikkje blir berørt av vegen ønsker eg løyst inn. Adkomst til denne dyrka mark må i så fall skje med tunell eller ekspropiasjon av vei hos naboer. 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.

3.3.6 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 nedbørmengder 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.

3.3.7 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 egedommen 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 "Jolifjell" 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 "Jolifjell" 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 Jolifjell, 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.

3.3.8 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 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 parallellt med ny E-39 over Søylandskoiken til den igjen møter dagens E-39 (kart 2 og 3).
- SVV's forslag går i Kydlandsvatnet, parallellt 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.

3.3.9 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 rasering av dyrka jord og leveforholda for dei som bur der. Vegen må legges vest for støypt kanal ved Søylandskoiskken, 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 parallellt med ny E-39 over Søylandskoiskken til den igjen møter dagens E-39 (kart 2 og 3).
- SVV's forslag går i Kydlandsvatnet, parallellt 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.

4 Relevante innspill innkommet før høringen av KDP

4.1.1 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, videre sørøver 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-kiosken(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 grunn 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 Storrshelvatnet til tunellinnslag ved rasteplassen (E4) på Storsheia. Tunellen 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 Ørdsalsvatnet (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 bruk mange titalls millioner på opprusting av tilførselveggen fra Sirdal og Helleland/Egersund.

Forslagsstillers kommentar

Kartskissene går i hovudsak 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 kryssingspunktet 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.

4.1.2 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 landbruksnæringsas 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 tilgrensende 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, (jmfør 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, jmfør 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.