



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Kommunal- og moderniseringsdepartementet
Postboks 8112 Dep
0032 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

16/132-33

3. august 2018

Hovedlinjer for videre arbeid med planlegging av E39 Lyngdal vest - Sandnes - Samferdselsdepartementets tilråding

Samferdselsdepartementet (SD) viser til kontakt i saken.

1. Utgangspunkt

Med bakgrunn i KVU/KS1 ble det i 2013 besluttet at videre planlegging av E39 Søgne (Vest-Agder) – Ålgård (Rogaland) skal baseres på det såkalte Midtrekkverkskonseptet, og at alle tunneler som ikke bygges med midtrekkverk skal planlegges for to løp. For E39 mellom Lyngdal vest i Vest-Agder og Sandnes i Rogaland betyr det 2-3 feltsveg skiltet for hastighet på 90 km/t.

SD har i etterkant gjort grep som innebærer at en nå planlegger etter rammer som fraviker fra beslutningen i 2013. Nye motorveger skal i utgangspunktet nå planlegges for 110 km/t. I tillegg har SD tatt initiativ til at E39 Søgne – Ålgård skal planlegges med sikte på firefelts veg, og gitt føringer om at utredning av E39 mellom Lyngdal vest – Sandnes også skal omfatte en ytre korridor over Høg-Jæren ("Jærlinja").

Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) besluttet i mai 2016, etter anmodning fra SD, at planarbeidet for E39 Lyngdal vest – Sandnes skulle gjennomføres som statlig kommunedelplan. Ved oppstart av planarbeidet ble det lagt til grunn at hvorvidt Jærlinja skal inngå i kommunedelplanarbeidet, skal besluttes ved KMDs fastsettelse av planprogrammet.

Et forslag til planprogram har vært på høring, supplert med tilleggshøring i november 2017. SD har ved brev fra Vegdirektoratet av 8. februar 2018 med vedlegg mottatt Statens vegvesens forslag til planprogram for statlig kommunedelplan for strekningen E39 Lyngdal vest – Sandnes. Som grunnlag for beslutning om hvilke korridorer som skal være med i

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

Kontoradresse
Akersg. 59
www.sd.dep.no

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

Avdeling
Veg-, by- og
trafikksikkerhetsavdelingen

Saksbehandler
Jan Reidar
Onshus
22 24 83 31

planprogrammet, har Statens vegvesen utarbeidet et vurderingsnotat med dokumentasjon av kunnskapsgrunnlag for korridorvalg til planprogram. Etatens oversendelse med vedlegg følger vedlagt dette brevet.

Vedlagt følger også brev av 6. mars 2018 til SD fra Forsvarsdepartementet som omhandler grenseflater mellom ny E39 og Jolifjell skyte- og øvingsfelt i Gjesdal kommune. Vi har i tillegg lagt ved brev av 8. mars 2018 fra Nye Veier AS til SD med synspunkter i saken.

Statens vegvesen vil utarbeide kommunedelplan med konsekvensutredning (KU) etter at planprogrammet er fastsatt av KMD. Nye Veier vil stå ansvarlig for detaljregulering og utbygging etter at kommunedelplanen er vedtatt.

2. Hovedtrekk ved forslaget til planprogram

Planprogrammet skisserer fire korridorer: Indre korridor, som ble besluttet ved KVU/KS1 i 2013. Korridoren følger i hovedsak dagens E39 fra Lyngdal vest til Ålgård. Ytre korridor; Som indre korridor frem til Moi, derfra via Egersund over Høg-Jæren til dagens E39 i Sandnes. Midtre korridor; Østre del er felles med indre korridor, i nordvest felles med ytre korridor over Høg-Jæren til Sandnes. Ny indre korridor, som dels kombinerer indre og midtre korridor samt gir ny indre korridor på noe av strekningen. Ytre og midtre korridor utgjør to varianter av "Jærlinja".

For alle ikke-prissatte konsekvenser er det indre korridor som har minst negativ konsekvens og derfor kommer best ut. Dette gjelder også for tap av landbruksarealer. Indre og Ny indre trasé vil bidra til at reisetiden mellom Kristiansand og Stavanger reduseres mer enn tilfellet er for Ytre og Midtre trasé. Uansett korridorvalg vil ny E39 gi vesentlig kortere forbindelse for trafikk til/fra Egersund og Egersundregionen mot både Stavangerregionen og Kristiansand sammenlignet med i dag. Ytre korridor vil isolert sett gi størst nytte for trafikken fra/til Egersund og de ytre Jærkommunene. Indre og Ny indre korridor vil imidlertid gi best nytte for samfunnet totalt sett, tatt i betraktning summen av all trafikk i alle kommunene i det berørte området i Agder og Rogaland. Ved valg av ytre og midtre korridor, vil det bli overført mer trafikk fra Fv. 44 til ny E39, men trafikkutviklingen tilsier at det ikke vil endre trafikkbildet på Fv. 44 tilstrekkelig til å fjerne behovet for fremtidige utbedringer av veistrekningen. Det kan derimot medføre økt belastning på E39, og bidra til raskere skapte flaskehalsar eller svekket trafiksikkerhet. Oppsummert innebærer dette at selv om Jærlinjen kan ha fordeler for enkelte Jærkommuner isolert, så motveies dette av økte investeringskostnader og svakere trafikknytte for trafikanter fra øvrige regioner.

Det er skissert to alternative linjevalg for indre korridor gjennom Gjesdal kommune i Rogaland: (i) gjennom Søylandsdalen som i store trekk følger nåværende trase for E39 og (ii) i ny trasé gjennom Forsvarets skyte- og øvingsfelt på Jolifjell. Det er små forskjeller mellom de to når det gjelder ikke-prissatte virkninger. Kostnadmessig ligger alternativet gjennom Jolifjellet om lag 75 mill. kr lavere enn alternativet gjennom Søylandsdalen, begge rett i overkant av 2 mrd. kr.

I planprogrammet for E39 Lyngdal vest – Sandnes er det lagt til grunn fire felt og dimensjonerende hastighet på 110 km/t. De aktuelle korridorene er vurdert til å også kunne håndtere dimensjonert hastighet på 120 km/t.

Statens vegvesens vurderinger viser at indre og ny indre korridor kommer best ut for de fleste forhold, som bl.a. lengde, kjøretid, investeringskostnader, lønnsomhet og ikke-prissatte virkninger. Hovedtrekk kan angis som i tabell nedenfor:

	Indre	Ytre	Midtre	Ny indre
Ca.-lengde (km)	102	111	109	106
Kjøretid (min)	56	60	59	58
Investeringskostn. (mrd. 2016-kr)	28,0-29,7	33,9-35,4	30,3-31,9	27,1-28,8
Nettonytte (mrd. kr)	-0,2/-1,3	-7,3/-7,8	-3,1/-4,5	-0,8/-1,9

Vegdirektoratet tilrår at kun indre korridor og ny indre korridor tas med i det videre planarbeidet.

3. Fra høringen av forslag til planprogram

Et flertall av kommunene ønsker utredning av alle korridorer, men ønsker samtidig fortgang i planprosessen. Fylkesmannen i Rogaland og Rogaland fylkeskommune mener at ytre og midtre korridor bør siles ut nå. Fylkesmannen i Aust- og Vest-Agder samt Vest-Agder Fylkeskommune tilrår utredning av alle korridorer.

4. Nye Veier AS

Nye Veier slutter seg til Statens vegvesens forslag om kun å utrede de to alternativene av indre korridor videre.

Nye Veier mener det er viktig å se utbedring av E39 for den østre delen av planområdet i sammenheng med en mulig fremtidig utbedring av dagens E39 som grenser til planområdet østover. Etersom utbygging av den østlige delen av strekningen i planområdet ligger langt frem i tid, mener Nye Veier det må være åpning for å se på en annen avgrensning eller løsning for den østlige delen av planområdet senere. Bakgrunnen er beregninger som viser at utbygging av ny E39 i samme trasé som i dag på de østlige strekningene utenfor planområdet mot Lyngdal har dårlig samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Nye Veier anmoder om at det legges til grunn at det i fremtiden kan settes fartsgrense høyere enn 110 km/t.

5. Samferdselsdepartementets vurdering og tilråding

Vegdirektoratets tilråding, med tilslutning fra Nye Veier, er tydelig på at ytre og midtre korridorer bør lukes ut fra planarbeidet allerede nå. Samferdselsdepartementet finner etats vurdering solid, og tilrår at det legges til grunn at kun indre korridor og ny indre korridor tas

med i det videre planarbeidet for strekningen. Dette vil bidra til nødvendige avklaringer, også slik at vi kan ha en bedre fremdrift i planarbeidet.

Samferdselsdepartementet tilrår at begge de alternative linjevalgene for indre korridor gjennom Gjesdal kommune i Rogaland inntil videre tas med i den videre planprosessen. Samtidig tilrår vi at det tas endelig stilling til spørsmålet om mer detaljert tilpasning av linjeføringen på denne strekningen etter at kommunedelplan med konsekvensutredning (KU) har vært på høring og skal vedtas av KMD.

For å sikre god fremdrift i det videre arbeidet, tilrår Samferdselsdepartementet at en ikke foretar en utvidelse av avgrensningen av planområdet østover nå. Den østlige delen av strekningen i planområdet ligger ikke først i Nye Veiers angivelse av prosjektets gjennomføring. Dersom Nye Veier senere skulle ønske en annen avgrensning eller løsning, mener SD at de senere bør kunne fremme et eget endringsforslag om dette.

Samferdselsdepartementet tilrår videre at E39 Lyngdal vest – Sandnes i utgangspunktet planlegges for fire felt og med en dimensjonerende hastighet på 110 km/t. På strekninger i vanskelig terreng, og der det ellers ventes å ville bli store inngrep eller dyre tunneler, tilrår vi likevel at det skal legges til grunn at nytten ved 110 km/t skal veies opp mot investeringskostnadene. Dette må legges til grunn for Nye Veiers arbeid med detaljregulering og utbygging etter at kommunedelplanen er vedtatt.

Samferdselsdepartementet anmoder om tilslutning til hovedlinjer for videre arbeid med statlig kommunedelplan for E39 Lyngdal vest – Sandnes i tråd med dette.

Med hilsen

Hans Einar Nerhus (e.f.)
avdelingsdirektør

Jan Reidar Onshus
seniorrådgiver

Vedlegg

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Kopi

Finansdepartementet
Forsvarsdepartementet
Nye Veier AS
Vegdirektoratet

