



## SAKSPROTOKOLL

Arkivsak-dok. 14/28938  
Saksbehandler Diderik Cappelen

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Hovedutvalg for samferdsel, areal og miljø	28.01.2015	7/15
2 Fylkesutvalget	03.02.2015	9/15
3 Fylkestinget	17.02.2015	2/15

### Lindesnes og Lyngdal kommune. Kommunedelplan for E 39 Vigeland - Lyngdal vest. Varsel om oppstart av planarbeid og høring av planprogram

Fylkestinget har behandlet saken i møte 17.02.2015 sak 2/15

#### Votering

Fylkesutvalgets innstilling ble enstemmig vedtatt.

#### Vedtak

Pkt. 1

Fylkeskommunen ser det som positivt at det nå er igangsatt planarbeid for ny 4-felts E39 på strekningen Vigeland - Lyngdal vest.

Pkt.2

Forslag til plan- og utredningsprogram, herunder utstrekning av planområdet, vurderes i det vesentlige å være dekkende for planarbeidet. Det anmodes imidlertid om at plan- og utredningsprogrammet presiseres og suppleres for følgende forhold:

- Regionale virkninger av tiltaket, jf. innspill i saksfremstillingen.
- Kollektivtrafikk, jf. innspill i saksfremstillingen.

Pkt. 3

Fylkeskommunen har på dette stadiet i prosessen følgende konkrete innspill til planarbeidet:

- Den gamle postveien bør tas vare på som et viktig kulturminne og mulig turvei.

Pkt. 4

Tiltakshaver bes om å nyttiggjøre seg de øvrige merknader og kommentarer som fremgår av saksutredningen.

Pkt. 5

Fylkeskommunen legger til grunn at det gode samarbeidet så langt fortsetter ved at fylkeskommunen tas med også i den videre planprosessen. Det tas i den forbindelse forbehold om at det vil bli knyttet ytterligere merknader og innspill til saken.



MOTTATT  
24 FEB. 2015  
LINDESNES KOMMUNE

Arkivsak-dok. 14/28938-3  
Saksbehandler Diderik Cappelen

Saksgang	Møtedato	Saknr
Hovedutvalg for samferdsel, areal og miljø	28.01.2015	
Fylkesutvalget	03.02.2015	
Fylkestinget	17.02.2015	

## **LINDESNES OG LYNGDAL KOMMUNE. KOMMUNEDELPLAN FOR E 39 VIGELAND - LYNGDAL VEST. VARSEL OM OPPSTART AV PLANARBEID OG HØRING AV PLANPROGRAM**

### **Fylkesrådmannens forslag til vedtak**

#### Pkt. 1

Fylkeskommunen ser det som positivt at det nå er igangsatt planarbeid for ny 4-felts E39 på strekningen Vigeland - Lyngdal vest.

#### Pkt.2

Forslag til plan- og utredningsprogram, herunder utstrekning av planområdet, vurderes i det vesentlige å være dekkende for planarbeidet. Det anmodes imidlertid om at plan- og utredningsprogrammet presiseres og suppleres for følgende forhold:

- Regionale virkninger av tiltaket, jf. innspill i saksfremstillingen.
- Kollektivtrafikk, jf. innspill i saksfremstillingen.

#### Pkt. 3

Fylkeskommunen har på dette stadiet i prosessen følgende konkrete innspill til planarbeidet:

- Den gamle postveien bør tas vare på som et viktig kulturminne og mulig turvei.

#### Pkt. 4

Tiltakshaver bes om å nyttiggjøre seg de øvrige merknader og kommentarer som fremgår av saksutredningen.

#### Pkt. 5

Fylkeskommunen legger til grunn at det gode samarbeidet så langt fortsetter ved at fylkeskommunen tas med også i den videre planprosessen. Det tas i den forbindelse forbehold om at det vil bli knyttet ytterligere merknader og innspill til saken.

### **Vedlegg**

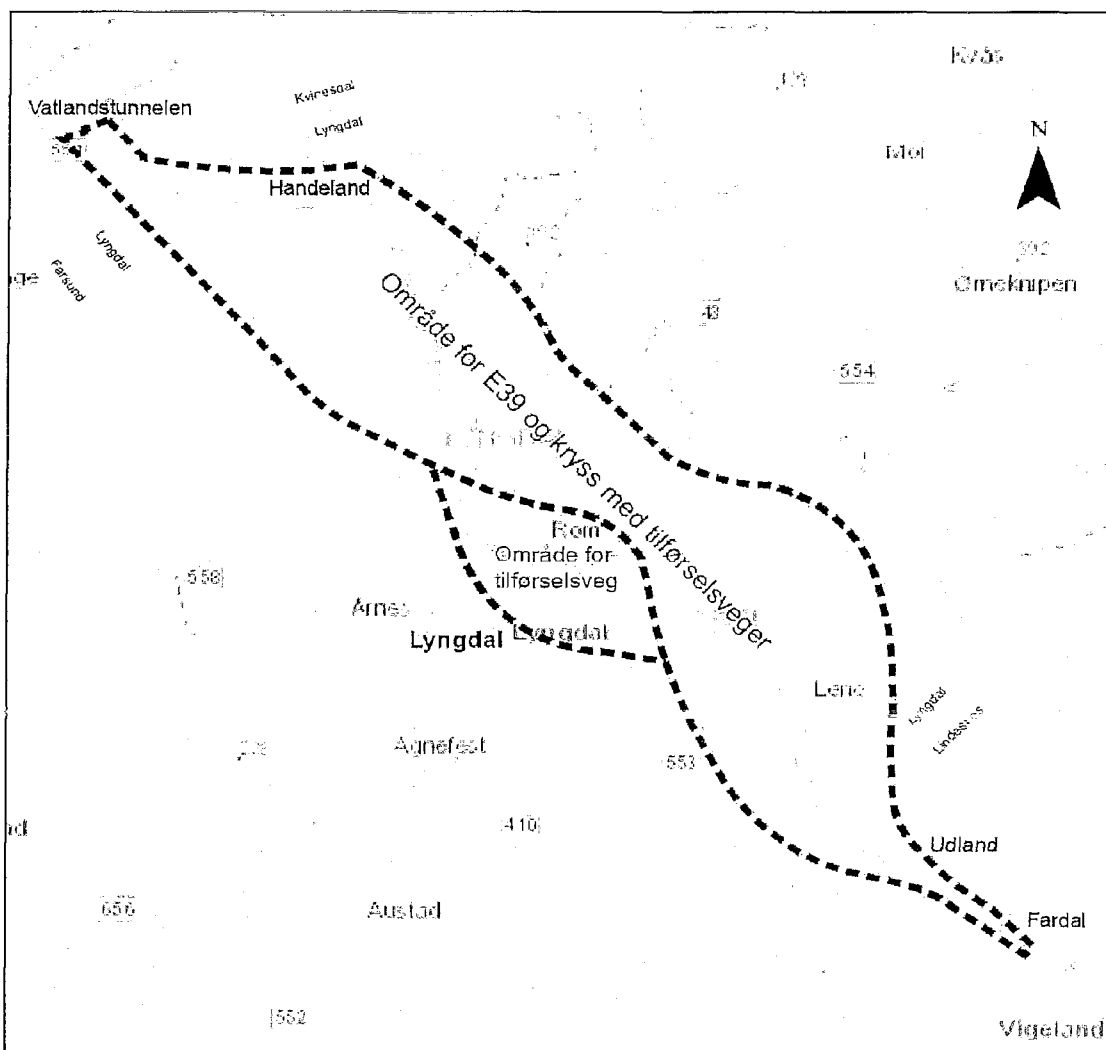
- Forslag til planprogram datert 27.01.14

## Saksopplysninger

Statens vegvesen har i ekspedisjon av 10.12.2014 oversendt melding om oppstart av kommunedelplanarbeid og høring av forslag til planprogram for ny 4-felts E39 på strekningen Vigeland - Lyngdal vest. Høringsfristen er i utgangspunktet satt til 6.2.2015, men fylkeskommunen er gitt utsatt høringsfrist slik at saken kan behandles i fylkestinget 17.-18. februar.2015.

I Nasjonal Transportplan (NTP) 2014-2023 ligger etappen Udland – Oftedal inne med oppstart 2018-2023.

I konseptvalgutredningen for E39 Søgne Ålgård var det i utgangspunktet lagt opp til to felts vei med midtrekkverk mellom Lindesnes (Livold) og Ålgård. Statens vegvesen er imidlertid i brev fra Samferdselsdepartementet datert 16.06.2014 gitt i oppdrag å utarbeide kommunedelplaner som viser 4-felts løsning på hele strekningen Søgne – Ålgård.



Oversiktskart som viser planområdet

I oppstartsmelding for de øvrige etappene av ny E39 mellom Kristiansand og Lindesnes, har det vært vist en del konkrete veikorridorer/-traseer som skal utredes nærmere i den videre prosessen.

For den nå aktuelle parsellen Vigeland – Lyngdal vest er det kun vist et planleggingsområde. Det er altså ikke tegnet inn konkrete veikorridorer/-traseer.

I planprogrammet opplyses at på strekningen mellom Fardal og Udland er det planlagt at ny E39 vil gå i samme korridor som dagens E39. Fra Udland og vestover vil det bli konstruert flere alternative veikorridorer gjennom Lyngdal kommune og frem til kommunegrensen til Kvinesdal. Det vil i den forbindelse bli sett på mulige kryssplasseringer.

Det er i planprogrammet listet opp følgende overordnede mål for prosjektet:

- Fremkommelighet – reduksjon av reisetid og avstandskostnader mellom Kristiansand og Stavanger
- Trafikksikkerhet
- Miljø
- Universell utforming

#### **Noen nøkkeltall og begreper:**

**Lengde på parsellen (dagens vei):** Ca. 35 km

**Lengde på parsellen (ny vei):** Ca. 26 km.

**Standard:** Standardklasse H8. Dette tilsvarer såkalt smal 4-felts motorvei – som Kr.sand – Grimstad. Veibredde vil være 20 meter inkl. veiskulder

**Dimensjonerende hastighet:** Veien skal i henhold til brev fra Samferdselsdepartementet 20.11.14 dimensjoneres for fartsgrense 110 km/t.

**Fastpunkt/fikspunkt:** Dette er punkter langs den planlagte veien der alle aktuelle alternativer møtes. Disse punktene vil samtidig være naturlige slutt-/startpunkter for en eventuell etappevis utbygging. Vi legger til grunn at det (minst) vil bli lagt opp til følgende fikspunkter på strekningen:

- Udland
- Kvinesheia v/kommunegrense Lyngdal vest/Kvinesdal

**Kryssløsninger:** Alle kryss planlegges som fullverdige planskilte motorveikryss med mulighet for av- og påkjøring fra begge retninger. Minste avstand mellom kryss bør være 3 km. Det er ikke antydnet hvor og hvor mange kryss som planlegges på strekningen.

**Kollektivknutepunkt:** Det legges opp til etablering av kollektivknutepunkt i kryssområdene med god kapasitet for bil- og sykkelparkering.

**Tunneler:** Alle tunneler planlegges med doble løp, der ett løp benyttes til evakuering/redning ved en eventuell ulykke inne i tunnelen. Ved en ulykke stenges følgelig begge tunnelløpene. Det vil si at på strekninger med tunneler over en viss lengde må det etableres omkjøringsvei. Statens vegvesen er generelt tilbakeholden når det gjelder å bygge for lange tunneler grunnet kostnader knyttet til bl.a. vedlikehold.

## Vurderinger

Innledningsvis bemerkes at vi ser det som positivt at det nå er igangsatt planarbeid for ny E39 på strekningen Vigeland – Lyngdal vest. Vi ser det også som meget positivt at veien nå skal planlegges som fullverdig 4-felts motorvei og ikke kun som en 2-felts vei med midtrekkverk.

I regionplan 2020 heter det følgende:

*Riksvegnettet består av E18, E39, RV9 og RV 41. Det er et overordnet mål å få bygd ut disse veiene med en standard som sikrer god fremkommelighet, trafiksikkerhet og gode miljøforhold.*

En oppgradering av stamveien gjennom fylket vil være en viktig forutsetning for å videreutvikle et konkurransedyktig næringsliv og sikre bosetning i hele regionen. En ny 4-felts stamvei vil også bidra til bedre fremkommelighet og reduksjon av antall ulykker.

Fylkeskommunens overordnede interesser i planarbeidet vil være knyttet til følgende forhold:

- Stamveiens funksjon som regional og nasjonal transportkorridor.
- Stamveiens betydning for regional utvikling (stedsutvikling, arbeidsmarked, bolig- og næringsutvikling)
- Trafiksikkerhet
- Funksjonelle og effektive løsninger for kollektivtrafikken
- Gode vilkår for gående og syklende
- Jordvern
- Regionale friluftsinnteresser
- Viltinteresser
- Landskapshensyn
- Kulturminner og nyere tids kulturmiljø
- Fremtidige kostnader for fylkeskommunen knyttet til fylkesveinet

Det overordnede spørsmålet for fylkeskommunen på dette stadiet i planprosessen blir om det fremlagte planprogrammet anses dekkende slik at ovennevnte tema kan belyses på en god måte i den videre prosessen.

Dersom fylkeskommunen har merknader av overordnet karakter knyttet til planarbeidet nå, bør også dette spilles inn allerede på dette stadiet i planprosessen. Det vises i denne forbindelse også til forskrift om konsekvensutredninger § 7 der det heter at dersom fylkeskommunen og andre berørte høringsinstanser på grunnlag av forslag til planprogram vurderer at tiltaket kan komme i konflikt med nasjonale eller viktige regionale hensyn, skal dette fremgå av høringsuttalelsen.

Planprogrammet vil etter dette bli gjennomgått som følger:

- Er planområdet stort nok til å omfatte aktuelle korridorer/traseer?

- Innspill og merknader til planarbeidet – herunder innspill til utredningsprogrammet.

### **Er planområdet stort nok?**

Det foreslåtte planområdet legger opp til at ny E39 vil følge en indre linje nord for eksisterende E39 forbi Lyngdal sentrum og vil altså ikke krysse Lyngdalsletta. Vi tror dette er et riktig valg ettersom en søndre veitrase vil kunne være konfliktylt bl.a. i forhold til jordvern, sentrumsutvikling og landskapsestetikk. For øvrig vurderes det foreslåtte planområdet å være stort nok til å dekke aktuelle veikorridorer.

Dersom man politisk imidlertid skulle være av annen oppfatning, er det svært viktig at dette innspillet kommer nå slik at spørsmålet om en eventuell utvidelse av planområdet kan bli vurdert så tidlig som mulig i prosessen.

### **Innspill til plan- og utredningsprogrammet.**

#### Generelt

Planområdet er svært stort og det er som tidligere nevnt ikke inntegnet konkrete veikorridorer. Planprogrammet har også en generell form.

Fylkeskommunens innspill og merknader vil derfor tilsvarende på dette stadiet bli av generell karakter. Fylkeskommunen legger imidlertid til grunn at det gode samarbeidet så langt fortsetter ved at fylkeskommunen tas med også i den videre planprosessen. Det tas i den forbindelse forbehold om at det vil bli knyttet ytterligere merknader og innspill til saken.

Konsekvensutredningene vil bli gjennomført i samsvar med vegvesenets håndbok V-712. Dette er standard prosedyre for planlegging av større veianlegg og utredningsopplegget som er beskrevet her vil i utgangspunktet ta for seg de temaene som vil være av interesse for fylkeskommunen.

Planprogrammet vurderes imidlertid som noe uklart når det gjelder hvilke regionale virkninger som inngår i målsettingen. Flere steder refereres det kun til reduserte avstandskostnader på strekningen Kristiansand – Stavanger.

Valg av traseer og kryssplasseringer for ny E39 vil imidlertid også ha stor betydning for pendlingen internt i Vest-Agder dersom avstanden mellom byer og sentra i regionen underveis på strekningen kan reduseres til å ligge innenfor reisetider på ca. 1 time. Det er viktig at slike regionale virkninger internt i Vest-Agder blir kartlagt for de ulike alternativene.

#### Kollektivtrafikk

Vi forutsetter at forholdet til kollektivtrafikken vil bli gjenstand for nærmere vurderinger i den videre prosessen, da i samarbeid med fylkeskommunen og AKT. Vi vil imidlertid allerede på dette stadiet gi følgende innspill og merknader til det videre planarbeidet:

Ny E39, kan gi nye muligheter for kollektivbetjening, men kan også bety store utfordringer avhengig av trasevalg og hvordan veisystemet utformes. I planprogrammet opplyses generelt at kollektivtrafikken vil bli vurdert i forhold til bl.a. driftskostnader.

Det understrekes at en kartlegging av økte driftskostnader for kollektivtransporten ved ulike veialternativ kun vil være en indikator på i hvilken grad slike kollektivløsninger er realistiske siden det ikke følger finansiering med tiltaket.

Lokalisering av trasé og kryss vil være av avgjørende betydning for om regionale ruter kan benytte seg av nytt veisystem. Regionale ruter i Vest-Agder er avhengig av å betjene markedene til/fra ulike byer og sentra underveis. Dersom veien legges langt utenfor byene og/eller splitter øst- og vestgående trafikk til/fra byene med lang avstand mellom kryssene, vil det være mindre sannsynlig at regionale ruter kan ta i bruk det nye veisystemet. Dette vil svekke trafikkgrunnlaget samtidig som det vil være nødvendig med omfattende tilbringertjeneste.

Konkret vil det ut fra hensynet til kollektivtrafikken si at traseen forbi Lyngdal sentrum blir lagt nærmest mulig Rom.

Dersom regionale ruter ikke med sannsynlighet kan ta del i reisetidsgevinstene som nytt vegsystem gir, vil kollektivtilbudet bli vesentlig mindre attraktivt i forhold til bilen med den konsekvens at grunnlaget for de regionale rutetilbudene svekkes.

Det er viktig at ovennevnte problemstillinger og utfordringer blir grundig belyst i konsekvensutredningen for alternative veitraseer og det bør fremgå av utredningen hvilke alternativ som gir best forutsetninger for regional kollektivtrafikk.

Det vil i følge planprogrammet bli tilrettelagt for kollektivknutepunkt med bil- og sykkelparkering i alle kryssområdene. Dette er positivt. Det er imidlertid viktig at knutepunktene får en rasjonell utforming med tanke på at de gjennomgående rutene ikke skal tape mye tid eller får en "kronglete" adkomst. Kryssområdene må samtidig tilrettelegges for ekspressbussbetjening med mulighet for hensiktsmessig henting/bringning av busspassasjerer ("kiss&ride").

### Kulturminner

Innenfor planområdet befinner seg en rekke automatisk fredete kulturminner samt kulturmiljøer av regional interesse. Dette vil bli nærmere kartlagt og utredet i den videre prosessen.

Vi vil imidlertid allerede nå bemerke at deler den gamle postveien befinner seg innenfor planområdet og vi antar at ett eller flere alternative traseer for ny E 39 vil bli liggende i nærheten av denne veien. Vi ser det som viktig at postveien blir tatt vare på som et sentralt kulturminne. Denne veien vil samtidig kunne inngå i et fremtidig turveinett.

### Friluftsliv



I følge temakart friluftsliv knyttet til regionplan for idrett, friluftsliv og fysisk aktivitet (RIFF) vil planområdet berøre deler av et større regionalt friluftsområde (nr. 120) like øst for Lenefjorden. Området er gitt verdien *svært viktig*. Nå er imidlertid de viktigste friluftstinteressene knyttet til den nordøstre delen av friluftsområdet og det er tvilsomt om viktige friluftslivsinteresser vil bli skadelidende i den sørlige delen av området. Det er imidlertid viktig at konsekvensene av veianlegget i forhold til friluftstinteressene blir belyst i det videre arbeidet. I dette ligger også at det vurderes avbøtende tiltak med sikte på å hindre veitrafikkstøy inn i friluftsområdet.

### Viltinteresser

Det er ingen registreringer i naturbasen som er av betydning for fylkeskommunen når det gjelder hensynet til vilt. Det forutsettes likevel at hensynet til vilt, herunder trekk- og vandringsmuligheter, blir vurdert i planarbeidet.

### Fremdrift

Det legges opp til en stram fremdriftsplan med planlagt vedtatt kommunedelplan i mai/juni 2016. Offentlig ettersyn av planen vil skje i februar/mars 2016. Vi kjenner ikke fylkestingets møteplan for 2016, men vi vil allerede nå be om at høringsfrister tilpasses fylkeskommunens politiske møter slik at saken kan behandles i fylkestinget våren 2016.

### **Økonomiske konsekvenser**

Planarbeidet gir i seg selv ingen økonomiske konsekvenser for fylkeskommunen. Utbygging av den nye stamveien finansieres av en kombinasjon av bompenger og statlige midler. Tilsvarende legger vi til grunn at dette også gjelder bygging av nødvendige tilførselsveier.

Tilførselsveier og eksisterende E39 vil imidlertid i ettertid få status som fylkesveier og fylkeskommunen vil følgelig overta drifts- og vedlikeholdsansvaret for disse veiene. De løsninger som måtte bli valgt vil dermed få økonomiske konsekvenser for fylkeskommunen i fremtiden. Fylkeskommunen vil foreta en konkret vurdering av dette temaet når det blir fremlagt et konkret planforslag med konsekvensutredning til høring.

Kristiansand, 12. januar 2015

Kristin Tofte Andresen  
fylkesrådmann

Kenneth Andresen  
regionalsjef