

REGULERINGSPLAN FOR E39 HERDAL RØYSKÅR

OPPSTARTSDOKUMENT

REGULERINGSPLAN FOR E39 HERDAL RØYSKÅR

Oppdragsnr:	5193185
Oppdragsnavn:	E39 Herdal Røyskår
Dokument nr.:	NO-REGPLAN-001
Filnavn	5193185_Planinitiativ_V6.docx

Revisjonsoversikt

Revisjon	Dato	Revisjon gjelder	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
001	07.10.19	Til tverrfaglig kontroll	OYSKO	TEFAA	TEFAA

1. INNLEDNING	4
1.1. MÅL	4
1.2. GJELDENDE AREAL- OG SAMFERDSELSPLANER	5
1.3. OVERORDNEDE FØRINGER	6
2. DAGENS SITUASJON FOR E39 OG VARSLINGSOMRÅDET	7
2.1. BEFOLKNING OG ARBEIDSLIV	7
2.2. TRAFIKK OG SAMFERDSEL	8
3. HOVEDINNHOOLD I PLANEN OG BESKRIVELSE AV TILTAKET	10
3.1. BESKRIVELSE AV VARSLINGSOMRÅDET	10
3.2. TILTAKET	11
3.3. MASSEDISPONERING	11
3.4. BEHOV FOR UTREDNINGER OG AVKLARINGER I PLANARBEIDET	11
3.5. VIRKNINGER AV REGULERINGSPLANEN	12
4. KONSEKVENsutREDNING	13
5. MEDVIRKNING	14
5.1. BERØRTE INTERESSETER	14
5.2. PLANLAGT OPPLEGG FOR MEDVIRKNING	14
6. FREMDRIFT	15

1. INNLEDNING

Strekningen Herdal - Røyskår i Lyngdal kommune blir en del av ny E39 mellom Kristiansand og Stavanger, og er en del av TEN-T (det transeuropeiske transportnettverket), og dermed en viktig transportkorridor.

1.1. Mål

Et overordnet samfunns mål for strekningen Kristiansand – Ålgård, er at transportetterspørselen skal håndteres effektivt og forutsigbart, og med vesentlig reduksjon av alvorlige ulykker.

Prosjektet E39 Herdal - Røyskår har følgende mål:

Samfunns mål:

Reguleringsplan for E39 Herdal - Røyskår skal bidra til at de sektorpolitiske målene i NTP 2018-2029 nås.

NTPs hovedmål er:

- Bedre framkommelighet for personer og gods i hele landet
- Redusere transportulykkene i tråd med nullvisjonen
- Redusere klimagassutslippene i tråd med en omstilling mot et lavutslippssamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvenser

Prosjekt E39 Herdalen – Røyskår skal legge til rette for at det nye transportsystemet for strekningen E39 Kristiansand – Ålgård blir samfunnsøkonomisk lønnsomt.

Effektmål:

- Forutsigbar framkommelighet hele døgnet med en oppetid større enn 99,5%,
- Skadegradstetthet skal være mindre enn 0,08.
- Sikre god flyt av varer og tjenester i regionen og bedre grunnlaget for en positive samfunnsutvikling.
- Bedre miljø for de som bor langs dagens E39.

1.2. Overordnede areal- og samferdselsplaner

Kommuneplanens arealdel i Lyngdal kommune 2014-2025

I kommuneplanens arealdel, vedtatt 3. september 2015, er det avgrenset et område som omfatter alle de utredede alternativene fra kommunedelplanen som fremtidig båndlagt område etter plan- og bygningsloven. Dette området er erstattet av vedtatt kommunedelplan for E39 Fardal – Vatlandstunnelen.

Kommunedelplan (KDP) for E39 Fardal – Vatlandstunnelen

Kommunedelplanen ble vedtatt av Lyngdal kommunestyre 20.10.2016. Vedtaket fastslår at en kombinasjon av to traséalternativ, 5 og 8, skal legges til grunn for reguleringsplanarbeidet, og understreker videre at det ønskes at en løsning med tunnel under- i stedet for bru over Skiljetjern må vurderes i reguleringsplanarbeidet¹.

Bestemmelsene til kommunedelplanen fastslår kun et generelt krav om reguleringsplan og miljøoppfølging.

Områdereguleringsplan for E39 Mandal – Lyngdal øst

Formålet med denne områdereguleringsplanen er å avklare veitrase for E39 mellom Mandal og Lyngdal. Planen er overordnet og skal avklare korridor for ny E39 Mellom Mandal og Lyngdal. Planen er ikke vedtatt pr oktober 2019. Kunnskapsgrunnlaget bak områdereguleringsplanen og intensjonene i høringsutkastet legges til grunn for løsningene i detaljreguleringsplanen for ny E39 Herdal – Røyskår.

Andre reguleringsplaner

Området som skal reguleres (varslingsområdet) er i all hovedsak uregulert areal med unntak av *reguleringsplan 201510 – Næringsområde på Foss*, som i sin helhet ligger innenfor varslingsområdet. *Reguleringsplan 200701 – Herdalen* ligger like inntil varslingsområdet og overlapper delvis for den delen av reguleringsplanen som legger til rette for et planskilt kryss på dagens E39.

¹ I KDP Fardal – Vatlandstunnelen ble det lagt til grunn dagsone med brukryssing ved Skiljetjern

1.3. Overordnede føringer

Nasjonale føringer

- Rammaavtale mellom den norske stat v/Samferdselsdepartementet og Nye Veier AS, datert 22.12.2015.
- Meld. St. 25 (2014-2015) På rett vei, reformer i vei sektoren.
- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging (2015)
- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2018)
- Norsk klimapolitikk (St.meld. nr. 21-2012)
- Nasjonal transportplan (2014 - 2023)
- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014)
- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging i kommunene (2009)
- T-1442 Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging (2012)
- Rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag (T-1078)
- Nasjonal jordvernstrategi – Prop. 1 S (2018- 20179)

Regionale planer

- Regionplan agder 2030
- Regional plan for samferdsel i Vest-Agder 2015-2020
- Regional plan for idrett, friluftsliv og fysisk aktivitet 2014-2020
- Regional plan for vannforvaltning I vannregion Agder 2016 – 2021
- Plan for kollektivtransport i Vest-Agder 2015-2020
- Verdiskaping og innovasjon; VINN Agder – 2015-2030
- Regional plan for samferdsel i Vest-Agder 2015-2020 (2016)
- Strategiplan for trafiksikkerhet Agderfylkene 2018-2029
- Regionplan Lindesnes 2009
- Regional plan for vannforvaltning i vannregion Agder 2016-2021
- Regionalt viktige og svært viktige friluftsområder i Vest-Agder
- Fylkesdelplan for senterstruktur og lokalisering av handel og tjenester i Vest-Agder
- Kulturarv 2020
- Verneplan III for vassdrag – Lyngdalsvassdraget, vassdrag nr. 123, 124, 126, St.prp. nr. 89 (1984-85)
- Risiko- og sårbarhetsanalyse for kommunene i Listerregionen (2012)
- ROS Agder

Lokale temaplaner, Lyngdal kommune

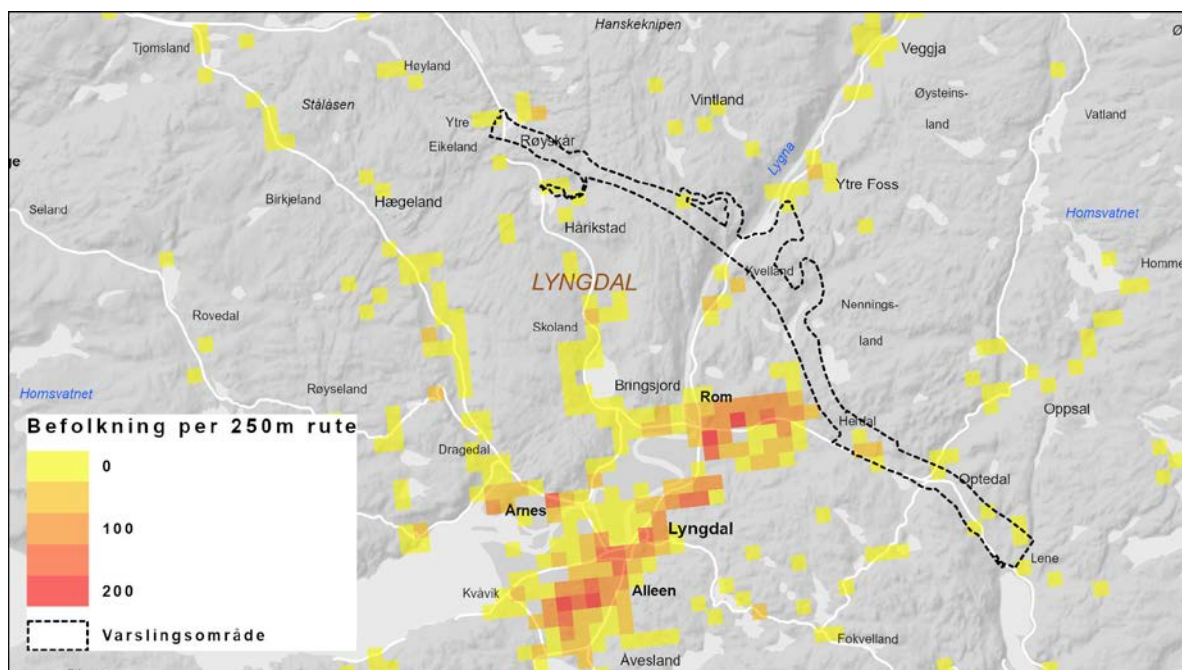
- Kommunedelplan for idrett og fysisk aktivitet
- Kulturminneplan (2019)
- Trafiksikkerhetsplan (2015)

2. DAGENS SITUASJON FOR E39 OG VARSLINGSOMRÅDET

2.1. Befolkning og arbeidsliv

Lyngdal kommune har per 1.januar 2019, 8 609 innbyggere. Ca 60% av disse bor i tettstedet *Lyngdal*, definert av SSB som tettbebyggelsen Rom, Alleen og Agnefest. Under 10% av innbyggerne i kommunen bor nord for varslingsområdet og da hovedsakelig i dalføret Lyngdalen. Den regionale befolkningsfordelingen understreker denne innbyggerfordelingen med folkerike områder ved Farsund i sør og tynnere befolkede områder lenger nord i regionen. Lyngdal kommune er i vekst og vil ifølge SSB sine prognoser passere 10 000 innbyggere i 2040²

Per 2018 bodde omtrent 100 personer i eller like i nærheten av varslingsområdet.



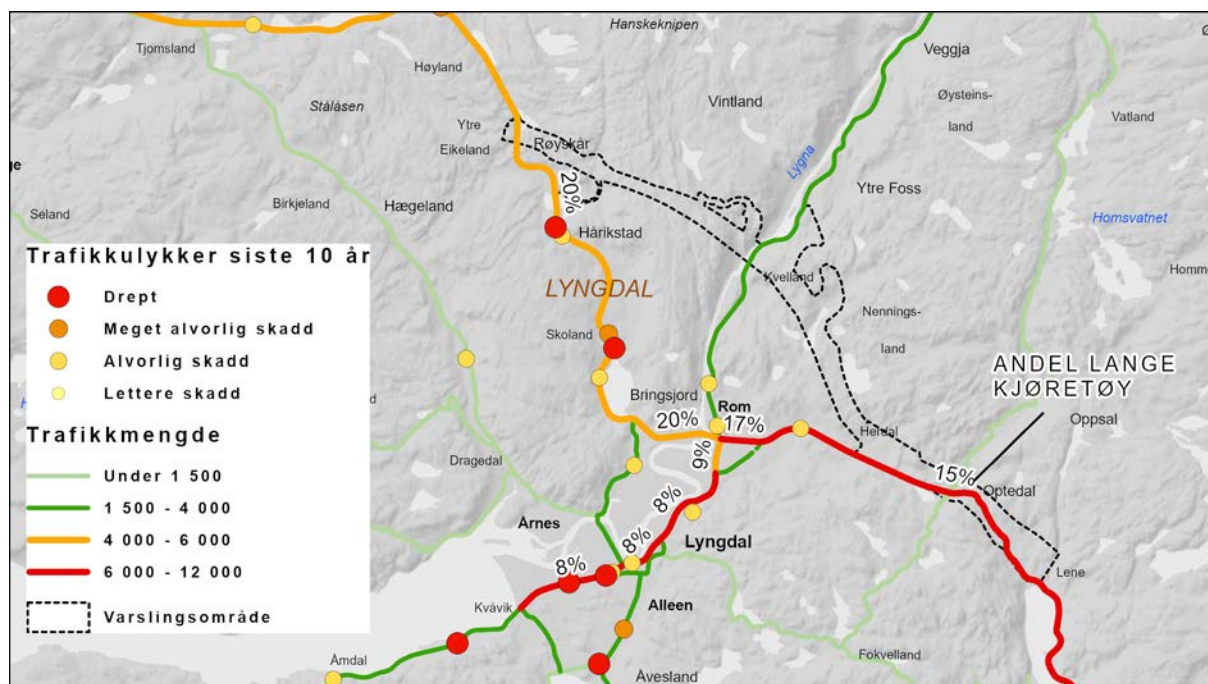
Figur 1: Folketetthet i sentrale deler av Lyngdal kommune. (Kilde SSB)

² Gjelder arealet til dagens Lyngdal kommune uavhengig av sammenslåing med Audnedal i 2020

2.2. Trafikk og samferdsel

Status og utfordringer

E39 er hoved-ferdselsåren for trafikk inn og ut av Lyngdal kommune. Rom er et knutepunkt for trafikk fra Farsund og Lista som skal østover retning Kristiansand, og trafikk fra nordre deler av kommunen og Hægebostad. Dagens E39 gjennom kommunen har varierende standard, og flere strekninger med krappe svinger og bratte bakker. Det er flere trafikkfarlige avkjørsler. Gjennom tettbebyggelsen ved Rom er hastigheten redusert over en lengre strekning og gjennomgangstrafikken må gjennom en rundkjøring der fv. 43 krysser E39. E39 gjennom Vest-Agder har også utfordringer knyttet til vinterdrift.



Figur 2: Trafikkmengde, andel lange kjøretøy og trafikkulykker (kilde: Nasjonal vegdatabank, SVV)

Figur 2 viser at det er størst trafikkmengde på dagens E39 øst for Rom retning Kristiansand. I tillegg er det mye lokaltrafikk på fv. 43 sør for E39.

Siden 2008 er det registrert to dødsulykker langs dagens E39 langs den strekningen som reguleringsplanen skal erstatte³. Det er flere alvorlige ulykker langs E39 vest for Rom enn

³ Kilde Norsk Veidatabank (NVDB)

østover, en trend som også gjelder dersom en ser 20 år tilbake i tid. Noe lavere trafikk tall her indikerer dermed en vesentlig større ulykkesfrekvens i forhold til trafikkmengde.

Kollektivtransport

Langs E39 er det fire daglige avganger på ruten Kristiansand – Stavanger hver retning med to ulike operatører. Disse stopper på Rom terminal. Den viktigste regionale bussruten i området går fra Farsund, via Lyngdal til Kristiansand. Denne har timesavganger fra klokken 06:05 til 20:05 fra Lyngdal sentrum. Ruta følger fv. 43 fra Farsund og deretter E39 fra Rom videre østover. I tillegg er det en bussrute med avgang omtrent annen hver time mellom Lyngdal og Flekkefjord. Rom terminal har en viss funksjon i korrespondansen mellom lokale busser og regionale ruter.

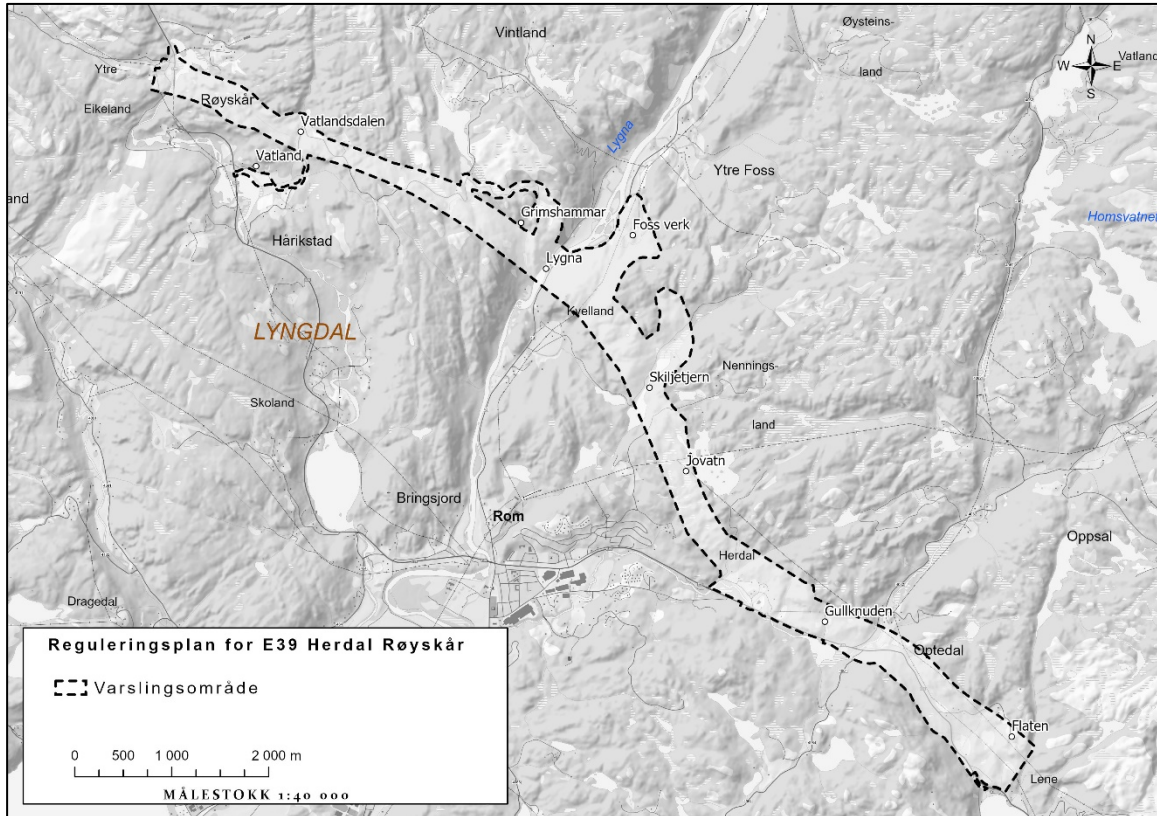
Kollektivforbindelsen mellom jernbanestasjonen på Snartemo og Lyngdal håndteres med en bestillingsrute som til en viss grad korresponderer med togavganger.

Gang- og sykkel

Langs E39 er det tilbud for gående og syklende i egen trasé mellom østre avkjørsel til boligfeltet på Rom nord for E39 til vestre kobling mellom Bringsjordveien og E39 vest for Lygna. Deler av denne strekningen er gang/sykkelveg, mens noen strekninger er gater med noe lokaltrafikk til boliger. Sør for E39 er det kun noen få, korte strekninger med gang-/sykkelveg i tilknytning til busstoppene øst og vest for avkjørselen til kjøpesentrene på Rom. Langs fv.43 nordover i Lyngdalen er det ingen tilbud til gående og syklende unntatt en kort gang-/sykkelveg frem til en busslomme ved Skrumoen ca 300m nord for rundkjøringen mot E39.

3. HOVEDINNHOOLD I PLANEN OG BESKRIVELSE AV TILTAKET

3.1. Beskrivelse av varslingsområdet



Figur 3: Varslingsområde for reguleringsplan E39 Herdal - Røyskår

Figur 3 viser at varslingsområdet strekker seg fra Flaten i øst, langs dagens E39 frem til Herdal, og videre gjennom utmarka nord for bebyggelsen sentralt i Lyngdal frem til dagens E39 ved Røyskår.

Varslingsområdet er utformet slik at det representerer det maksimale arealbehovet for reguleringsplanen basert på gjeldende kunnskap og usikkerheter knyttet til anleggets utforming på det tidspunktet oppstart varsles. Varslingsområdet skal dekke arealbehov for veganlegg, rigg- anleggsområde og massedeponi.

3.2. Tiltaket

Vegstrekningen som skal planlegges er på ca 9 km med kryss ved Herdal og Røyskår. Store deler av strekningen går i tunnel. Vegen skal planlegges for fire felt og fartsgrense 120 km/t. I optimaliseringen av vegtiltaket vil endelig utforming i reguleringsplanen kunne avvike noe fra skissen i kommunedelplanen og områdereguleringen.

3.3. Massedisponering

Avhengig av valg av tekniske løsninger og grensesnitt mot naboparseller kan tiltaket gi et vesentlig overskudd av masser. Reguleringsplanen må sette av tilstrekkelig areal for forsvarlig disponering av disse massene. På dette tidspunkt er ikke omfanget av et slikt masseoverskudd, eller massenes kvalitet og beskaffenhet kjent. Reguleringsplanen vil bli utarbeidet slik at overskuddsmasser i minst mulig grad må transporteres over lengre avstander for å redusere kostnader og minimere CO² utslipp i anleggsfasen. Massene skal i størst mulig grad gjennvinnnes og gjøres tilgjengelig for samfunnsnyttige formål som byggemateriale, arealutvikling, nydyrking eller liknende.

3.4. Behov for utredninger og avklaringer i planarbeidet

Ettersom reguleringsplanen baserer seg på en kommunedelplan/områderegulering med konsekvensutredning er kunnskapsgrunnlaget i området godt. I tråd med Naturmangfoldloven vil det likevel gjennomføres supplerende feltarbeid for å øke kunnskapen om naturmangfoldet i området. Vest Agder fylkeskommune er i gang med å gjennomføre kulturminneregistrering etter Kulturminnelovens §9 parallelt med utarbeidelse av reguleringsplanen. I tillegg er det igangsatt forundersøkelser av vann og vassdrag for å sikre kunnskap om ytre miljø og tilpasse anleggsfasen for å redusere risiko for uønsket påvirkning. Disse undersøkelsene er også en del av søknadsprosessen for ulike tillatelser som må innhentes parallelt/etter at planen er vedtatt.

Et eget prosjekt for grunnundersøkelser er i startfasen. Det legges opp til et omfattende program for grunnundersøkelser for å redusere risikoen for forsinkende og fordyrende forhold knyttet til tunneldrift, løsmasser og vann. Videre er grunnundersøkelsene sentrale for å danne et godt bilde av beskaffenhet og bruksverdi av eventuelle overskuddsmasser.

Som en del av reguleringsplanen skal det kartlegges støyutbredelse og lokal luftforurensning. Disse utredningene danner grunnlag for plassering av støyskjerming og liknende.

3.5. Virkninger av reguleringsplanen

Konsekvensene av ny E39 mellom Herdal og røyskår er beskrevet i KU for henholdsvis KDP E39 Fardal – Vatlandstunnelen og Områdeplan for E39 Mandal – Lyngdal øst. I arbeidet med reguleringsplanen skal det gjøres en vurdering av virkninger av tiltaket for relevante deltema. Formålet med en slik vurdering er å få frem endringer sammenliknet med vurderingene i konsekvensutredningene. Konsekvensutredningene til de overordnede planene peker på ulike forhold som må vurderes i reguleringsplanfasen. Reguleringsplanen skal i nødvendig grad vurdere slike innspill fra overordnede planer og gjøre rede for hvordan disse er tatt hensyn til.

4. KONSEKVENsutREDNING

Forskrift for konsekvensutredninger⁴ (KU-forskriften) slår i vedlegg I punkt 7 b) c) og e) fast at: *Motorveier og andre avkjørselsfrie veier som er forbeholdt motorisert trafikk, Anlegg av ny vei med minst fire kjørefelt og Andre vei- og jernbanetiltak med investeringskostnader på mer enn 750 millioner kr* alltid skal konsekvensutredes. Forskriftens § 6 b) formulerer imidlertid et unntak fra denne bestemmelsen for reguleringsplaner der tiltaket som skal reguleres er konsekvensutredet i tidligere plan og der reguleringsplanen er i samsvar med denne tidligere planen. Det er derfor vurdert at det *ikke* er krav om konsekvensutredning for detaljreguleringsplanen for E39 Herdal – Røyskår.

Dersom videre optimalisering av vegtiltaket og endelig avgrensning av planen avdekker et vesentlig masseoverskudd kan punkt 11. k) i KU-forskriftens vedlegg II komme til anvendelse. Punktet slår fast at *Deponier for masse på land og i sjø større enn 50 dekar eller 50 000 m³ masse* skal vurderes nærmere. Per nå er behovet for massedeponi ikke avklart.

For å unngå store forsinkelser i planprosessen, dersom det oppstår behov for areal for massedeponi som krever konsekvensutredning, startes det opp et utredningsarbeid for ulike alternative areal for massedeponering samtidig med oppstartsvarselet for reguleringsplanen. Arbeidet vil foregå parallelt med reguleringsplanarbeidet og gi tilstrekkelig arealavklaring for deponi slik at disse kan tas inn i reguleringsplanen dersom det blir behov. Utredningen skal møte kravene til konsekvensutredning etter forskriften. Det er ikke krav til planprogram for konsekvensutredninger etter vedlegg II i KU forskriften.

⁴ FOR-2017-06-21-854

5. MEDVIRKNING

5.1. Berørte interessenter

Det er etablert en ekstern samarbeidsgruppe bestående av regionale og statlige myndigheter som vil samles ved ulike anledninger for å holdes løpende orientert om planprosessen. Et viktig formål med slike møter vil være å avklare forhold som er av særlig betydning for vedkommende myndighets saksfelt.

Barn og unge er en særlig prioritert målgruppe for medvirkning i planarbeid. Nye veier vil etablere kontakt med barn- og unges representant i kommunestyret samt søke samarbeid med lokale skoler og barnehager med sikte på å sikre aktiv medvirkning fra denne gruppen.

5.2. Planlagt opplegg for medvirkning

Det vil bli lagt opp til medvirkning i løpet av planprosessen i henhold til krav i planbyggningslovens kapittel 5.

Planarbeidet skal sikre medvirkning fra ulike aktørgrupper gjennom aktiviteter som:

- Folkemøte
- Dialog med lokale interesseorganisasjoner og beboere
- Dialog og koordinering med offentlig instanser
- Kontordager ved Rådhuset i Lyngdal
- Dialog med Lyngdal ungdomsråd for å sikre medvirkning med barn og unge

Innspill til oppstarten kan sendes til følgende adresser,

E39hero@nyeveier.no

Norconsult Kristiansand
Henrik Wergelansgate 27
4612 Kristiansand

Ytterligere informasjon finnes på

www.nyeveier.no

6. FREMDRIFT

Nye veier har som mål at reguleringsplan for ny E39 mellom Herdal og Røyskår skal legges frem for høring og offentlig ettersyn innen mars 2020, med planvedtak før sommeren 2020.

Byggestart er planlagt i 2021.