



DET KONGELIGE KOMMUNAL-
OG MODERNISERINGSDEPARTEMENT

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Deres ref

Vår ref
16/904-6

Dato
26.05.16

Anmodning om bruk av statlig plan - E39 Lyngdal Vest-Sandnes -

Kommunal- og moderniseringsdepartementet viser til Samferdselsdepartementets brev av 19. februar 2016, og til dialog med Samferdselsdepartementet og Finansdepartementet i saken. Samferdselsdepartementet ber i brevet om tilslutning til at det kan brukes statlig kommunedelplan på strekningen E39 Lyngdal Vest-Sandnes.

Bakgrunn

Sakens forhistorie er redegjort for i Samferdselsdepartementets brev, og kan kort oppsummeres i følgende:

- På bakgrunn av den forrige regjeringens KS1-beslutning fastla Samferdselsdepartementet i brev til Vegdirektoratet 13. mars 2013 overordnede linjer for videre planlegging av E39 Søgne - Ålgård. Planlegging på strekningen skulle ta utgangspunkt i det såkalte "Midtrekkverkskonseptet".
- Samferdselsdepartementet foretok justeringer i rammene ved brev til Vegdirektoratet av 16. juni 2014, der det ble bedt om at det i planarbeidet for E39 Søgne – Ålgård planlegges med sikte på firefelts veg som langsiktig løsning.
- Samferdselsdepartementet ba i brev til Vegdirektoratet av 12. februar 2015 om at Statens vegvesen foretar en vurdering av en alternativ trasé for E39 på strekningen mellom Flekkefjord (vest for Lyngdal vest) og Sandnes over Høg-Jæren med særlig vekt på gjennomføringsmuligheter, økonomi og trafikkfall.
- På bakgrunn av Vegdirektoratets tilbakemelding kunngjorde Samferdselsdepartementet i pressemelding 15. mai 2015 at den såkalte Jærinja skulle utredes ytterligere, og at planprogrammet skulle benyttes til å avklare om linja skulle være med i det videre kommunedelplanarbeidet.

- I brev til Samferdselsdepartementet av 15. juni 2015 ba Vegdirektoratet om tilslutning til aktuelle linjer basert på Jærinja inkluderes i en full kommunedelplanprosess med konsekvensutredning, på like vilkår som indre korridorer.

Forslaget fra Vegdirektoratet om at Jærinja fullt ut bør inngå i kommunedelplanarbeidet er ikke besvart av Samferdselsdepartementet. I Samferdselsdepartementets brev til Kommunal- og moderniseringsdepartementet av 19. februar d.å., slutter imidlertid departementet seg til Vegdirektoratets anbefaling. Samferdselsdepartementet mener dette vil bidra til at alternative linjeføringer for strekningen blir vurdert på lik linje med konsept fra konseptvalgutredningen for E39 Søgne - Ålgård.

Vegdirektoratet har overfor Samferdselsdepartementet anbefalt at statlig plan tas i bruk for prosjektet, med henvisning til følgende kriterier nedfelt i Nasjonal transportplan for perioden 2014-2023:

- Det er viktig med rask gjennomføring av planprosessen.
- Det er større prosjekt som berører to eller flere kommuner, der det kan være uenighet mellom kommunene i valg av løsning.
- Det kan være konflikter mellom lokale, regionale og nasjonale interesser.

Samferdselsdepartementet slutter seg til Vegdirektoratets anbefaling om bruk av statlig plan. Departementet viser til at valg av trasé for strekningen vil berøre to fylker (Rogaland og Vest-Agder) og opp mot 11 kommuner. Det kan være konflikter mellom lokale, regionale og nasjonale interesser ved valg av linjeføring, og også mellom kommunene. Samferdselsdepartementet har notert seg at det er tilslutning fra lokalt hold om bruk av statlig plan.

Kommunal- og moderniseringsdepartementets vurdering

Hjemmel til å utarbeide og vedta statlig arealplan er gitt Kommunal- og moderniseringsdepartementet i plan- og bygningsloven § 6-4. Statlig plan kan benyttes når gjennomføringen av viktige statlige eller regionale utbyggings-, anleggs- eller vernetiltak gjør det nødvendig, eller når andre samfunnsmessige hensyn tilsier det. Normalt bør statlig arealplan bare benyttes når det er grunn til å tro at en ordinær kommunal planbehandling ikke vil ivareta statens interesser på en tilfredsstillende måte. En beslutning om bruk av statlig plan er prosessledende, og kan ikke påklages.

I denne saken er flere sentrale vilkår for bruk av statlig arealplan til stede, jf. Samferdselsdepartementets vurdering over. Saken er prioritert i Nasjonal transportplan 2014-2022, og det er ønskelig med en raskest mulig avklaring av trasévalg som grunnlag for videre detaljplanlegging. Den aktuelle strekningen omfatter to fylker og en rekke kommuner, og det må antas å kunne bli svært krevende å oppnå lokal enighet om valg av løsning. Etter departementets vurdering er dette en sak hvor bruk av statlig plan vil være hensiktsmessig,

både med hensyn til framdrift, avgrensning av alternativer som skal utredes, og til sist valg av trasé for videre planlegging.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet imøtekommer derfor Samferdselsdepartementets anmodning om bruk av statlig kommunedelplan for E39 på strekningen Lyngdal Vest – Sandnes. Det understrekes at departementets vurderinger gjelder uavhengig av om Jærinja tas med i det videre planarbeidet eller ikke, se nedenfor.

Alternativer som skal utredes i det videre planarbeidet

Samferdselsdepartementet foreslår i sitt brev av 19. februar 2016 at den såkalte Jærinja tas med i det videre kommunedelplanarbeidet, på lik linje med indre korridor. Dette er i samsvar med Vegdirektoratets anbefaling, men en annen fremgangsmåte enn tidligere foreslått av Samferdselsdepartementet.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet viser til dialog med Samferdselsdepartementet og Finansdepartementet om utfordringer ved å ta med Jærinja i det videre arbeidet. Jærinja er ikke omfattet av konseptvalgutredningen som lå til grunn for regjeringens konseptvalg i 2013, og departementet mener at det av flere årsaker bør vises tilbakeholdenhet med å åpne for løsninger som ikke er behandlet i KVU:

- En åpning for nye løsninger i etterkant av at regjeringen har fattet KS1-beslutning, vil ikke være i samsvar med forutsetningene for ordningen. KVU/KS1 skal i utgangspunktet ligge til grunn for videre planlegging etter plan- og bygningsloven. En aksept for nye alternativer vil også kunne stimulere til lokalpolitiske "omkamper", og dermed til lengre og mer kostnadskreven planprosesser.
- Som følge av at Jærinja ikke var omfattet av KVU for E39 Søgne – Ålgård, har den heller ikke vært omfattet av ekstern kvalitetssikring (KS1). Det kan derfor stilles spørsmål ved om det faglige grunnlaget for å beslutte å ta med Jærinja i det videre planarbeidet er godt nok. Jærinja er i tillegg foreløpig beregnet til å koste ca. 5 mrd. mer enn indre linje.
- Valget mellom Jærinja og Indre linje er i realiteten et korridorvalg som burde vært utredet og avklart på et overordnet nivå (KVU). Å håndtere begge korridorer i en felles kommunedelplan, må antas å bli svært krevende, både ressursmessig, faglig og politisk.

På bakgrunn av drøftinger med Samferdselsdepartementet og Finansdepartementet mener Kommunal- og moderniseringsdepartementet at det ikke nå kan konkluderes med at Jærinja bør tas med i kommunedelplanarbeidet. Departementet vil ikke motsette seg at løsninger basert på Jærinja inngår når planprogrammet skal sendes på høring. En beslutning om Jærinja skal være med i det videre planarbeidet, tas likevel først når planprogrammet har vært på høring og fastsettes av Kommunal- og moderniseringsdepartementet, høsten 2016.

Fram til da – og parallelt med høringen av planprogrammet – forventes det at Samferdselsdepartementet i dialog med Finansdepartementet gjennomfører supplerende utredninger av Jærinja som ellers ville vært naturlig å gjøre i KVVU, spesielt kost-/ nytteverdier.

Med hilsen

Jarle Jensen (e.f.)
ekspedisjonssjef

Erik Vieth Pedersen
avdelingsdirektør

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.

Kopi:
Finansdepartementet
Nye Veier AS
Statens vegvesen Vegdirektoratet