

Fra: [Johansen Kristine Sandlie](#)
Kopi: [Firmapost-Vest](#)
Emne: Sandnes kommune - innsigelse til kommunedelplan for E39 Ålgård - Hove
Dato: 24. juli 2015 12:51:47
Vedlegg: [image001.png](#)
[image002.jpg](#)

Fylkesmannen i Rogaland
Postboks 59
4001 STAVANGER

Deres ref	Vår ref	Dato
2012/2210	14/1382-6	24.07.2015

Sandnes kommune - innsigelse til kommunedelplan for E39 Ålgård - Hove

Kommunal- og moderniseringsdepartementet viser til oversendelse fra Fylkesmannen i Rogaland 14. oktober 2014. Saken er oversendt for behandling etter plan- og bygningsloven § 11-16.

Det foreligger motstridende innsigelser i saken. Fylkesmannen i Rogaland har innsigelse mot alternativ B9 (lang dagsone) begrunnet ut fra nasjonale jordverninteresser, hensyn til støy, nærmiljøet generelt og barn og unges oppvekstmiljø spesielt. Statens vegvesen, Region vest har innsigelse mot alternativ B15 (kort dagsone) begrunnet ut fra økte kostnader til investering og drift, samt økt sårbarhet og redusert trafiksikkerhet.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet vedtar at alternativ B9 legges til grunn for det videre planarbeidet. Alternativ B15 anses ikke som gjennomførbart av hensyn til nye tekniske og trafiksikkerhetsmessige krav.

Departementet forutsetter at alternativ B9 bearbeides slik at det i størst mulig grad ivaretar hensynet til reduserte støy- og nærmiljøbelastninger for bydelen Figgjo. Det må legges vekt på barn og unges interesser, landbruksarealer, landskapsvirkninger og barrierevirkninger.

Det skal derfor ses på mulighetene for å senke traséen, benytte miljøkulverter i enkelte partier, og om tunnelen i nord kan forlenges. Det forutsettes også at det finnes et fullverdig erstatningsareal til ski-/akebakke og friluftsområde for barn og unge, og at det gjennomføres ny støykartlegging med 110 km/t.

Bakgrunn for saken

Kommunedelplanen for ny E39 på strekningen Ålgård i Gjesdal kommune til Hove i Sandnes kommune er delt i fire delstrekninger basert på topografien i området og naturlig avgrensning. Strekningen utgjør i alt 14 kilometer, og det er utredet flere alternativer for hver delstrekning (A-D). Mellom kryssområdene går nesten alle traséalternativene i tunnel, slik at de fleste alternativene kan kombineres med hverandre. Planforslaget ble første gang lagt ut til offentlig ettersyn 15. februar 2012.

Sandnes kommune ba i forbindelse med offentlig ettersyn om utredning av et nytt alternativ ved Håland med en lengre tunnel nordover. Hensikten var å få sett på mulighetene for bedre tilpasning til landbruk og nærmiljø, og oppnå redusert arealforbruk. Fylkesmannen i Rogaland hadde innsigelse til trasé B1 og B2 ved Håland, og viste til forslaget om tilleggsutredning. Statens vegvesen utarbeidet en tilleggsutredning for delområde B Håland, som forelå i april 2013. Her er utredet to nye alternativer; B15 og B9. Alternativ B15 innebærer en kort dagstrekning og tunnelinnslag nordover ved Hålandsfjellet. Alternativ B9 er en justering/optimalisering av Statens vegvesen sitt tidligere anbefalte alternativ B1 og alternativ B9 i silingsrapporten fra desember 2010.

Konklusjonen i tilleggsutredningen er at alternativ B9 vurderes som et bedre alternativ enn B1 med mindre forbruk av dyrket mark og redusert konflikt med bebyggelse. Statens vegvesen anbefaler at alternativ B9 med fullt kryss velges i delområde B Håland. Alternativ B15 er beregnet å gi en merkostnad når det gjelder investering og drift/vedlikehold, lengre veg, redusert trafiksikkerhet og økt sårbarhet. Alternativ B15 er noe bedre for nærmiljø enn B9, og forbruket av jordbruksareal er ca. 42 dekar mindre. Kommunedelplanen med tilleggsutredning ble lagt ut til nytt offentlig ettersyn 25. november 2013.

Etter offentlig ettersyn ble delområde A egengodkjent av Gjesdal kommune og delområdene C og D egengodkjent av Sandnes kommune. Det foreligger innsigelser til delområde B i Sandnes. Her er det gjennom planprosessen avklart at valget står mellom lang eller kort dagsone forbi Figgjo/Håland i Sandnes kommune, alternativ B9 og B15. Oppsummert er alternativene for den 3,2 kilometer lange strekningen:

- B9 med ca. 1500 m dagsone mellom tunnel i sør og nord, og 1800 m tunnel i nord
- B15 med ca. 600 m dagsone mellom tunnel i sør og nord, og 2700 m tunnel i nord

Statens vegvesen, Region vest fremmet 14. januar 2014 innsigelse til alternativ B15.

Innsigelsen er begrunnet med økte investeringskostnader, økte kostnader til drift, vedlikehold og rehabilitering, økte kostnader for trafikantene grunnet lengre veg, redusert trafiksikkerhet og økt sårbarhet.

I brev av 6. februar 2014 utdypet Statens vegvesen grunnlaget for innsigelsen. De mener at terrenginngrepet vil bli større enn tidligere skissert, med mindre det gjøres kostbare tiltak. Terrenginngrepet og landskapstilpasningen anses som så dårlig at det i seg selv er grunn til å fraråde løsningen. Videre peker de på at forbruk av dyrket mark er sentrale tema, og gjør oppmerksom på at videre detaljering kan vise at forskjellene i arealbeslag mellom B9 og B15 kan være mindre enn tidligere anslått. De mener at det ikke er vesentlige forskjeller på virkningene for støy og nærmiljø.

Vegvesenet legger vesentlig vekt på trafiksikkerheten, og påpeker at det er svært stor trafikk av og på E39 i krysset ved Håland/Figgjo. Den lokale trafikken er betydelig større enn gjennomgangstrafikken. Utforming av krysset og strekningene inn mot krysset må derfor gis særskilt oppmerksomhet. Det er først og fremst trafikken i retning Stavanger som er viktig. Statens vegvesen mener det ikke er akseptabelt å planlegge en ny veg som i utgangspunktet har redusert trafiksikkerhet, og der det forutsettes at en allerede ved åpningen må iverksette særlige tiltak for hastighetsreduksjon. Statens vegvesen mener det er så vesentlige forskjeller i trafiksikkerhet mellom alternativ B9 og B15 at alternativ B 15 ikke kan anbefales.

Fylkesmannen i Rogaland reiste 22 januar 2014 innsigelse til alternativ B9. Fylkesmannen finner at alternativ B15 med kortere dagsone og lang tunnel sikrer nasjonale jordverninteresser og ivaretar viktige hensyn til støy og nærmiljø i bydelen Figgjo på en

bedre måte enn B9. Tydelige forskjeller i ikke prissatte konsekvenser for B9 og B15 og hensynet til barn og unges oppvekstmiljø er vektlagt. Fylkesmannen finner at kostnadsforskjellen mellom B9 og B15 ikke er av et omfang som kan tillegges avgjørende vekt. Fylkesmannen understreker at konsekvensene av vegprosjektet må sees i et langsiktig og bærekraftig perspektiv.

Fylkesmannens samordning av innsigelsene. Rogaland fylke er med i forsøksordningen for statlig samordning av innsigelser, og fylkesmannen avholdt derfor et møte 29. januar 2014 for å drøfte de motstridende innsigelsene. På møtet ble det konkludert med at både fylkesmannen og vegvesenet holdt fast på sine innsigelser. Det var enighet om at begge innsigelsene skulle oversendes Sandnes kommune for videre behandling. Fylkesmannen sendte en samordnet statlig uttalelse den 30. januar 2014. Det er i vurderingen lagt vekt på at en «avskjæring» av en av innsigelsene ville svekke den lokaldemokratiske behandlingen i Sandnes kommune. Lokalsamfunnet på Figgjo har vist stort engasjement i saken, og har deltatt aktivt i planprosessen.

Sandnes bystyre behandlet kommunedelplanen for E39 Ålgård – Hove 20.mai 2014. For delområde B, strekningen Figgjo-Bråstein vedtok bystyret alternativ B15, med toplanskryss på Håland. Planen må oversendes Kommunal- og moderniseringsdepartementet dersom det ikke oppnås enighet gjennom mekling.

Sandnes bystyre begrunnet vedtaket med at alternativ B15 er det klart beste for Figgjo bydel og innbyggerne der. Løsningen framstår som klart best hva angår vern av matjord, støyforhold, rivning av hus og viktige turområder og miljøforhold. På bakgrunn av dette kan en merkostnad for alternativ B15, sett i forhold til langsiktige miljø- og samfunnsøkonomiske fordeler, etter bystyrets mening klart forsvares. Bystyret la også vekt på at alternativet ifølge Statens vegvesen var innenfor gjeldende krav til sikkerhet og utforming.

Meklingsmøte ble avholdt 2. juni 2014 uten at det ble oppnådd enighet mellom Statens vegvesen og Sandnes kommune.

Fylkesmannen i Rogaland anbefaler i sin oversendelse av 14. oktober 2014 at departementet godkjenner Sandnes kommune sitt enstemmige vedtak om alternativ B15 med kort dagsone. Fylkesmannen peker på at de har erfaring med at direkte og indirekte konsekvenser av vegprosjekt, veganlegg og randsoner, gir vesentlig større arealbeslag enn det som blir omtalt i konsekvensutredningene. Alternativ B9 med lang dagsone vil foruten større direkte arealbeslag også dele flere gårdsbruk og et større sammenhengende jordbruksområde i to. Dette vil gi barrierevirkning og tilhørende dårligere arrondering for den aktive jordbruksdriften i området. Fylkesmannen mener derfor at B15 sikrer nasjonale jordverninteresser på en bedre måte enn B9.

Videre mener fylkesmannen at alternativ B15 tar bedre vare på interessene til barn og unge, gir reduserte støy- og nærmiljøbelastninger for bydelen Figgjo, og har vesentlig bedre landskapsvirkning. Fylkesmannen understreker at Sandnes kommune har lagt vekt på de ikke-prissatte konsekvensene, der alternativ B15 kommer vesentlig bedre ut enn B9. Fylkesmannen støtter kommunen sin vektlegging av de ikke-prissatte konsekvensene.

Befaring og møte i saken ble avholdt 15. desember 2014. Tilstede var representanter fra Sandnes kommune, Gjesdal kommune, Figgjo bydelsutvalg, grunneiere, Miljødirektoratet, Statens vegvesen Region vest, Statens vegvesen Vegdirektoratet, Fylkesmannen i Rogaland, Samferdselsdepartementet, Landbruks- og matdepartementet, Barne-, likestillings- og

inkluderingsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

Landbruks- og matdepartementet (LMD) har i sitt høringsbrev av 14. januar 2015 pekt på at en i denne saken må veie "storsamfunnets behov" for best mulig traséalternativ for motorveg på den ene side, mot lokalt selvstyre og nasjonale hensyn knyttet til vern av matjord, støy, nærmiljø og barn og unges interesser på den annen side.

LMD framhever at alternativ B15 med kort dagsone er i tråd med lokalsamfunnets ønsker, og at et enstemmig kommunestyre står bak vedtaket om å anbefale dette traséalternativet.

Alternativ B15 beslaglegger minst dyrka mark. Videre er alternativ B15 best ut fra hensyn til lokalmiljø, barn- og unges interesser samt kulturmiljø og landskap.

LMD viser til at alternativ B9 beslaglegger ca. 20 dekar mer dyrka mark og ca. 20 dekar mer innmarksbeite enn B15, og at det drives aktiv husdyrproduksjon i området. LMD vektlegger at gårdene på Bråstein og Håland ligger innenfor hensynssone for landbruk i kommuneplanen for Sandnes. Selv om beslaglagt dyrka mark ikke er så stort, vil alternativ B9 medføre oppdeling av flere gårdsbruk enn B15. LMD støtter ut fra dette innsigelsen fra fylkesmannen til alternativ B9, selv om de prissatte konsekvensene er noe høyere, og selv om alternativet gir utfordringer i detaljplanleggingen for å ivareta hensynet til trafikkikkerhet.

LMD viser også til regjeringens mål om å forsterke det kommunale selvstyret i plansaker.

LMD konkluderer med at B15 er det beste alternativet for å ivareta den nasjonale målsettingen om vern av landbrukets produksjonsarealer, og anbefaler at dette legges til grunn med nødvendige tilpasninger i utformingen av vegstrekningen.

Barne-, likestillings- og inkluderingsdepartementet (BLD) har i sitt brev av 19. januar 2015 pekt på at det foreligger en barnetråkkundersøkelse som dokumenterer bruken av leke- og friluftsområder for barn og unge, som vil gå tapt ved valg av alternativ B9. Etter BLDs vurdering er det klart uheldig at barn- og unge mister et ski-, ake- og friluftsområde ved utbygging etter dette alternativet.

Ved omdisponering av arealer som brukes til lek og opphold til annet formål skal det etter Rikspolitiske retningslinjer for å ivareta barn og unges interesser i planleggingen, punkt 5 d, skaffes fullverdige erstatningsarealer. I denne saken er ikke dette spørsmålet belyst nærmere.

Departementet forutsetter derfor at dersom alternativ B9 blir valgt, må man finne et fullverdig erstatningsareal som fyller de formål for lek og opphold som går tapt.

Klima- og miljødepartementet (KLD) har i sitt brev av 20. januar 2015 vist til at Miljødirektoratet deltok på befaringen og har vurdert saken for dem. KLD viser til Sandnes kommune og fylkesmannen sine begrunnelser for å støtte alternativ B15, er basert på en helhetsvurdering av konsekvensene for flere forhold. De omfatter bokvalitet, antall hus som må rives, støyforhold, tap av matjord og hensynet til viktige turområder og miljøforhold i nærmiljøet.

Miljødirektoratet legger til grunn at det ikke foreligger kunnskap som tilsier at planen kommer i direkte konflikt med naturmangfold av nasjonal og/eller vesentlig regional interesse. KLD ser på bakgrunn av direktoratets gjennomgang ikke behov for en egen vurdering av naturmangfoldet, jf. kap. II i naturmangfoldloven.

KLDs vurdering av støysituasjonen er at alternativ B15 er å foretrekke, men forutsatt støyskjerming gir alternativene liten forskjell i støybelastning. På de gjenstående støyrammede boligene må det gjennomføres lokale tiltak for å bedre støysituasjonen. Med støyskjerming mener departementet at verken B9 eller B15 gir vesentlige avvik fra retningslinje T-1442/2012. KLD ser derfor ikke grunnlag for å anbefale at fylkesmannens

innsigelse tas til følge på grunn av støybelastninger. KLD forutsetter at det gjøres mer detaljerte støyberegninger for å optimalisere skjermingstiltakene når endelig veg-geometri er valgt, herunder for kryssområdet.

KLD peker på at alternativ B9 i større grad enn B15 vil bli liggende som en ekstra barriere mellom Figgjo og fjell- og turområdene øst for E39. Et stort veianlegg vil medføre en fragmentering av et område som i dag benyttes som nærfriluftsområde og som innfallsport til større turområder. Dette er også områder som er mye brukt av barn og unge, bl.a. som en del av aktivitetene i barnehage og skole. Samtidig vil veiunderganger under nye E39 sikre at turmulighetene i vest-østlig retning ikke blir avskåret. Departementet kommer til at de friluftslivsinteressene som blir berørt ikke er av en slik nasjonal eller vesentlig regional verdi at de alene gir grunnlag for å fraråde noen av alternativene.

KLDs samlede vurdering er at alternativ B15 vil være å foretrekke framfor alternativ B9 ut fra en miljøfaglig vurdering. Ingen av de to alternativene får imidlertid negative virkninger for miljøverdier av nasjonal eller vesentlig regional interesse. Departementet kan derfor ikke se at det er grunnlag for å anbefale at fylkesmannens innsigelse tas til følge ut fra miljøfaglige hensyn.

Samferdselsdepartementet (SD) omtaler i sitt brev av 13. mai 2015 at E39 er en av landets viktigste nasjonale hovedveger og har stor betydning for trafikk mellom landsdeler så vel som for regionale trafikkstrømmer. I de siste årene har det pågått omfattende utrednings- og planarbeid for å forbedre standarden på E39 med tanke på god trafikkavvikling, god trafiksikkerhet og bedre miljøforhold langs både ny og eksisterende E39.

Kommunedelplanen for den 14 km lange strekningen av E39 mellom Ålgård i sør i Gjesdal kommune og Hove i nord i Sandnes kommune inngår i dette arbeidet, og er en del av den ca. 70 km lange motorvegstrekningen mellom Bokn i nord og Gjesdal i sør, som videre sørover planlegges for en firefelts løsning på sikt.

Planarbeidet for den strekningen innsigelsene er knyttet til har i hovedsak pågått i perioden fra 2010 (Planprogram) til 2013 (Tilleggsutredning). Dette arbeidet har vært basert på de retningslinjer som gjaldt i denne perioden – blant annet med dimensjonerende fartsgrense 100 km/t. Vegnormalene og øvrig regelverk utvikles kontinuerlig, og bl.a. har økt kunnskap om adferd og hendelser inne i og ved tunnelmunninger ført til at kravene til avstand mellom tunnel og kryss ble skjerpet i 2013. Tidligere var det tilstrekkelig med en dagstrekning på 600 meter mellom tunnelåpningene for å få innplassert et toplans-kryss, mens det nå er nødvendig med ca. 1300 meter.

SD fastslo i november 2014 i brev til Vegdirektoratet at nye motorvegstrekninger skal dimensjoneres for fartsgrense 110 km/t. Dette innebærer økte krav til sikkerhet og tekniske krav for planlegging av motorveger.

Departementet viser til at kryssløsningene knyttet til B9 og B15 er utarbeidet med grunnlag i de tidligere retningslinjene. I den kommende reguleringsplanfasen må videre detaljering av disse kryssløsningene baseres på de nye retningslinjene.

For alternativ B9 vil det innebære en del justeringer som trolig ikke fullt ut vil oppfylle de nye kravene, men som likevel vil kunne være akseptable.

For alternativ B15 vil det i tillegg til svært store terrenginngrep bety at elementer av krysset må ha sin start og avslutning inne i tunnelene. Det gjelder av- og påkjøringsramper, akselerasjons-/retardasjonsfelter m.m. Faren for tilbakeblokkering inne i tunnelene vil være mye større for alternativ B15 enn for alternativ B9.

Med basis i Statens vegvesen sine vurderinger mener SD at alternativ B15 har så betydelige

svakheter at det bør legges bort. Slik departementet vurderer dette alternativet vil en eventuell søknad om fravik fra vegnormalene i reguleringsplanen ikke kunne bli godkjent ut fra hensynet til trafikksikkerhet.

SD har også vurdert om det er mulig med et halvt kryss ved Figgjo/Håland, med av- og påkjøringstilknytning mot tunnelen i nord mot Sandnes og Stavanger. Departementet finner at alternativet kan gi en viss arealbesparelse, men vil fortsatt ikke oppfylle avstandskravene for av- og påkjøring i forhold til tunnelmunningene. Ved at på- og avkjøringsbevegelser mot tunnelen i sør fjernes, vil det skape mer gjennomgangstrafikk på den «gamle» E39 sørover gjennom Ålgård. Beredskapstilgangen til denne tunnelen vil bli redusert, samtidig som rømningsmulighetene innskrenkes.

SD mener det vil være uheldig med et kryss som skiller seg ut fra alle de andre på den 70 km lange strekningen mellom Gjesdal og Bokn. Departementet mener at dette kan føre til feilkjøring og forvirring, og fraråder derfor sterkt en løsning med et halvt kryss ved Figgjo/Håland.

SD har også vurdert forholdet til nye krav om fartsgrense på 110 km/t. Under befaringen i området tok flere til orde for at fartsgrensa burde kunne senkes gjennom området, både av hensyn til av-/påkjøringsbevegelsene og for lettere å få aksept for lavere dimensjoneringsverdier. SD viser til at E39 vil bli en veg med god standard og 110 km/t over en lengre strekning, og trafikantene vil tilpasse farten etter dette. Målinger av kjørefart i tunneler viser at trafikantene kjører relativt forsiktig inn i tunneler, men øker farten etter hvert. Videre viser studier av ulykker i forbindelse med tunneler at ulykkesfrekvensen er høyest rett utenfor tunnelmunningene. På denne bakgrunn anser ikke SD forslaget om nedsatt fartsgrense som en akseptabel løsning.

Oppsummert konkluderer SD med at alternativ B15 ikke er akseptabelt. Det gir en løsning for E39 med kryss ved Håland, som i utgangspunktet er risikopreget, trafikkfarlig og betydelig mer kostbart enn alternativ B9. Departementet mener det i alternativ B9 er gjort betydelige forbedringer i forhold til det opprinnelige alternativ B1, og at B9 dessuten ivaretar hensyn til trafikksikkerhet, trafikkavvikling og risikoforhold på en tilfredsstillende måte. Alternativ B15 med alle sine kompromisser og minimumsverdier bryter i stor grad med departementets arbeid med trafikksikkerhet. På denne bakgrunn støtter SD innsigelsen fra Statens vegvesen.

Kommunal- og moderniseringsdepartementets vurdering

Både LMD, BLD og KLD mener at alternativ B15 er det beste alternativet ut fra deres faglige vurderinger. SD finner at dette alternativet har så betydelige svakheter at det ikke kan legges til grunn for kommende regulering.

Dette innebærer at forutsetningene for planprosessene er endret, og at ett av de to alternativene i planen ikke lenger anses gjennomførbart. Det er uheldig at det dermed er brukt ressurser på å utrede alternativer som ikke lar seg realisere, istedenfor å optimalisere gjennomførbare løsninger. Kommunal- og moderniseringsdepartementet har vurdert hvorvidt alternativ B9 slik det foreligger i kommunedelplanen kan godkjennes eller om det må foretas en ny planprosess for å vurdere flere alternativ. Departementet finner at det allerede har vært gjennomført en bred prosess med vurdering av svært mange alternativ. Basert på de nye forutsetningene om 110 km/t planskilt kryss ved Håland/Figgjo er det kun et fåtall reelle alternativ, og av disse er alternativ B9 vurdert til å være det beste.

Alternativ B9 har etter departementets vurdering et forbedringspotensial som bør vurderes nærmere i den kommende reguleringsplanprosessen. Det bør blant annet vurderes om det er mulig å senke traséen og legge av-/påkjøringsvegen over E39. En senket E39-trasé kan gi mulighet for å utnytte terrenget som støyskjerm framfor å bygge høye støyskjermer i

vegkanten slik det er forutsatt. Videre kan det gi mulighet for å forleng tunnelen i nord og få bedre krysningspunkter. Dette er vurderinger som bør gjøres i innledende fase av kommende reguleringsplan, og forutsettes tatt opp som en del av planprogrammet.

Det må også gjennomføres ny støykartlegging, som følge av at det er forutsatt hastighet 100 km/t i den gjennomførte kartleggingen og at endelig veg-geometri kan påvirke støybildet. KMD forutsetter at grensene i T-1442/2012 overholdes.

Rikspolitiske retningslinjer for å ivareta barn og unges interesser i planleggingen, punkt 5.d, forutsetter at det ved omdisponering av arealer som brukes til lek og opphold til annet formål skal skaffes fullverdige erstatningsarealer. Det foreligger en barnetråkkundersøkelse som dokumenterer at utbygging av alternativ B9, (lang dagsone) vil medføre at barn- og unge mister et ski-, ake- og friluftsområde i aktiv bruk. Departementet forutsetter at det som del av reguleringsplanprosessen finnes og sikres nødvendige rettigheter til et fullverdig erstatningsareal som fyller de formål for lek og opphold som går tapt.

Vedtak

I medhold av plan- og bygningsloven § 11-16 vedtar Kommunal- og moderniseringsdepartementet at alternativ B9 i kommunedelplan for E39 Ålgård – Hove, skal legges til grunn for det videre planarbeidet.

Departementet forutsetter at alternativ B9 bearbeides i kommende reguleringsplan med særlig vekt på å ivareta kommunale og lokale interesser. Det skal derfor ses på mulighetene for å senke traséen, benytte miljøkulverter i enkelte partier, og om tunnelen i nord kan forlenges. Det forutsettes også at det finnes et fullverdig erstatningsareal til ski-/akebakke og friluftsområde for barn og unge, og at det gjennomføres ny støykartlegging med 110 km/t.

Sandnes kommune er orientert om departementets vedtak ved kopi av dette brevet.

Med hilsen

Jan Tore Sanner

Kopi til:

Sandnes kommune	Postboks 583	4305 Sandnes
Gjesdal kommune	Rettedalen 1	4330 Ålgård
Rogaland fylkeskommune	Postboks 130	4001 Stavanger
Barne-, likestillings- og inkluderingsdepartementet	Postboks 8036 Dep	0030 Oslo
Klima- og miljødepartementet	Postboks 8013 Dep.	0030 Oslo
Landbruks- og matdepartementet	Postboks 8007 Dep	0030 Oslo
Samferdselsdepartementet	Postboks 8010 Dep	0030 Oslo
Statens vegvesen, Vegdirektoratet	Postboks 8142 Dep	0033 Oslo
Statens Vegvesen, Region Vest	Askedalen 4	6863 Leikanger