



Statens vegvesen, Region Vest
Askedalen 4
6863 Leikanger

Kontakt saksbehandler

Ine Woldstad, 51 56 87 98

Uttale- Offentlig ettersyn plan-ID 201801 kommunedelplan med KU ny E39 Lyngdal vest Vatlandstunellen - Ålgård Bollestad

Statens vegvesen har anbefalt korridor R1 som korridor for ny E39 med variantene V2b, V3a og V4a. Fylkesmannen vurderer også at korridorvalg R1 er det klart beste alternativet for våre sektorinteresser knyttet til landbruk, natur- og landskap. R1 kommer samlet sett best ut både for prissatte og for ikke-prissatte konsekvenser. Vi har faglig råd om valg av V3b ved Vikeså. Vi etterlyser mer redegjørelse om hvordan ny tilførselsvei fra rv. 421 ved Lomeland til dagens E39 ved næringsområde på Eigestad, kalt «Westlink», skal gjennomføres, og hvilken overordna veiplan som skal gjelde. Vi gir faglig råd om at tilkoblingsvei mellom krysset «Årrestad sør» og fv. 42 utgår. Det er viktig at tilkoblingsveien ses i sammenheng med mineralressursene i Ualandsdalen/Gyadalen. Vi har faglig råd om 2/3 feltsvei med midtrekkeverkkonseptet for hele eller deler av strekningen.

Vi viser til offentlig ettersyn av kommunedelplan med konsekvensutredning for ny E39 Lyngdal vest Vatlandstunellen - Ålgård Bollestad sendt på høring 10. oktober 2019. Fylkesmannen har fått utsatt høringsfrist til 17. januar 2020.

Fylkesmannen vil innledningsvis gi honnør til Statens vegvesen for en god og inkluderende planprosess, samt et godt tilgjengelig og solid planmateriale. Spesielt vil vi trekke frem videoen over de ulike trasealternativene som gir et godt bilde av veiføringen, og som gjør det omfattende planmaterialet enklere og mer håndterbart. Vi håper at dette blir et planverktøy som blir brukt flere ganger i forbindelse med store utbygginger som veiprojekt mm.

Vegvesenet ber om innspill til planbeskrivelse, variantrapporter, plankart og bestemmelser. SVV ønsker gjennom høringen også å få belyst om de lokale virkningene for Egersundsområdet kan forsvare at R2 prioriteres foran R1.

Forskjellen mellom R1 og R2 vurderes, slik vi ser det, ikke å være stor, men R2 gir en del inngrep i nye områder. R3 kommer dårligst ut og vil i langt større grad berøre helt nye områder. Fylkesmannen legger til grunn at det alternativet ikke er aktuelt i det videre arbeidet med ny E39. Ved en kommunal kommunedelplan ville vi fremmet innsigelse til dette alternativet.

Da dette er en statlig kommunedelplan bruker vi begrepene *faglig råd* og *sterkt faglig råd* i vår uttale.



Sterkt faglig råd ville ha tilsvart en innsigelse ved en kommunal kommunedelplan. En del av våre *faglige råd* anbefaler vi blir sikret i bestemmelsene, vist i egen oversikt under.

Vårt innspill til planprogrammet

Til planoppstart og planprogram datert 28. april 2017 anbefalte vi den indre korridoren. Vi uttrykte videre tydelig skepsis til den ytre korridoren som ikke er tatt med videre i planarbeidet.

De ulike korridorene

Kommunedelplanen skal først og fremst fastslå hvilken korridor veistrekningen skal ligge i, og med det avgrensningen for hvor veitraseen kan bygges. Korridoren er cirka 400 meter bred, men er justert der det er behov for enten å unngå viktige verdier eller for å sikre nødvendig vei- og driftsareal. Det er lagt fram tre korridor-varianter i Rogaland og to i Agder. I Rogaland er dette R 1, via Årrestad-Vikeså, R2 via Årrestad-Sagland og R3 via Drangsdalen-Sagland. Alle starter på samme sted ved fylkesgrensen mot Agder, og har samme slutt punkt på Bollestad i Gjesdal, hvor planen møter plan for ny E 39 Ålgård- Hove. Strekningene er like fram til Hovsvannet, nordvest for Moi, og igjen fra Bue til Bollestad.

Planforslaget inneholder også overordna prinsipper, for den framtidige veiutbyggingen. Planforslaget bygger på tre ulike eksempellinjer. Linjen er basert på vegvesenet sitt forslag til hvordan veien kan bygges, eksakt linje er enda ikke fastsatt, konkrete detaljer og løsninger, vedtas da heller ikke i kommunedelplanen. Eksempellinja danner likevel utgangspunktet for konsekvensutredningen. Fylkesmannen vurderer derfor ikke i detalj de ulike områdene som skal sikres på reguleringsplannivå, og gir kun en uttale til de overordna grepene. Vurdering av ikke-prissatte konsekvenser på overordnet plannivå må tilpasses arbeidet med overordna korridorer som spenner over store områder. Dette gir en viss usikkerhet knyttet til verdi- og omfangsvurderingene. Dersom det kommer opp uavdekkede forhold senere i planprosessen legger vi til grunn at omlegging av trasé eller alternative lokale løsninger blir vurdert. Videre legger vi til grunn at detaljer og avbøtende løsninger sikres gjennom reguleringsplan. Avslutningsvis i uttalen har vi laget en liste over punkt som vi forventer blir fulgt opp i reguleringsplanforslaget.

Tilførselsvei

Westlink/ sammenkobling av stamvei-stamnetthavn i Egersund

Det er lagt inn en tilførselsvei fra fv. 42 ved Lomeland til dagens E39 ved næringsområdet på Eigestad. Veien er aktuell for alle de foreslåtte trasé-alternativene. Veien har stor samfunnsnytte, men det er i planforslaget ikke innarbeidet rekkefølgekrav til denne. I bestemmelsene står det i §2.3 at nødvendige tilførselsveier fra/til nye E39 som må etableres eller justeres som følge av ny E 39, skal ferdigstilles innen ett år etter åpning av veianlegget på den aktuelle strekningen. Tilførselsveien avviker fra vei med samme formål som allerede ligger inne i kommuneplan for Eigersund, og som tidligere er utredet av Statens vegvesen. Fylkesmannen har ikke sterke innvendinger mot noen av de aktuelle alternativene, men etterlyser en bedre redegjørelse for valg av ny trasé. Vi har derfor **faglig råd** at en av traseene prioriteres og gjennomføring sikres.

Ny forbindelse til fv. 42 Sirdalsveien

I korridor R1(2B) er det planlagt tilførselsvei mellom krysset Årrestad sør og fv. 42 i Gyadalen og bru over Bjerkreimselva for adkomst fra dagens E39 til nytt kryss på Holmen. Sirdal kommune kom med innspill til planarbeidet om forbedret forbindelse mellom nytt kryss for E39 ved Årrestad sør og fv. 42 i Gyadalen. Veien skal gi innsparing på 5-7 minutter for næringstrafikk mellom Tonstad og Sirdal og nordøstlige deler av Eigersund. Veien er vurdert til å ha liten til middels negativ konsekvens knyttet til ikke-prissatte verdier. Det går mest utover naturressurser, men det vil også ha en liten til



middels negativ konsekvens for landskapsbilde og kulturmiljø. Verdien av mineralressursen er ikke tatt med i denne beregningen. Fylkesmannen har derfor **faglig råd** at veistrekningen utgår.

Mineralressurs Ualandsdalen/Gydalen

Mineralressursen har vært kjent, men etter nyere registreringer viser det seg at ressursen er større enn antatt. Det blir opplyst i saksdokumentene at mineralressursene ikke er tillagt verdi på grunn av at graden av konflikt er uavklart, og fordi avgrensingen av ressursen og aktuelle driftsmetoder ikke er avklart. Direktoratet for mineralforvaltning (DIRMIN) skriver i sin uttale, datert 10.01.2019, at manglende verdivurdering gir et mangelfullt vurderingsgrunnlag i konsekvensutredningen. Det er uheldig ettersom en oppdatert konsekvensutredning kunne hatt betydning for vektingen mellom korridor R1 og R2. Videre blir det vist til at variant V2a er svært konfliktfylt. Variant V2b er den som er anbefalt av vegvesenet. Selv om tilførselsveien til fv. 42 Sirdalsveien ikke blir spesifikt nevnt, legger vi også til grunn at denne også vil komme i konflikt med ressursen rundt Tekstevannet.

Det bør i reguleringsplanen vurderes i hvordan en kan hensynta mineralressursen, eksempelvis spørsmål knyttet til adkomst. Driftsmetoder og aktualisering av utvinning er uavklart. Store dagbrudd som utvinningsmetode kan uavhengig av veiutbygging komme i konflikt med andre interesser som landskap, naturmiljø, kulturmiljø og hydrologi. Det er vanskelig å vurdere hvordan traseen påvirker og eventuelt umuliggjør et uttak. Fylkesmannen er ellers enig med DIRMIN i at kjente verdivurderinger og kunnskap for mineralforekomster må oppdateres i konsekvensvurderingen.

Vern av landbruksressurser som jord, skog og beite

Vi har fått skjerpede overordnede føringer knyttet til jordvern. Vi viser her til det nasjonale målet på maksimalt 4000 dekar årlig omdisponering av dyrka jord. Dette målet speiles også i den regionale jordvernstrategien Rogaland fylkeskommune har vedtatt med mål om maksimal årlig omdisponering på 400 dekar (10 % av det nasjonale). Det er spesielt viktig å prioritere jordvern i store utbyggingsprosjekter. Det er store jordbruksressurser innenfor utredningsområdene, dominerende ressurser er fulldyrka mark og innmarksbeite. Vi vil framheve at verdien av innmarksbeite ikke må undervurderes. Opp mot jordvern blir korridor R3 rangert som best med middels negativ konsekvens. R1 og til sist R2 blir begge vurdert til middels til stor negativ konsekvens, selv om det er lite forskjell på de to alternativene. Arealbeslaget for korridor R1 er opplyst til å være 363 dekar fulldyrka mark og 530 innmarksbeite, for korridor R2 er det 373 dekar fulldyrka og 699 innmarksbeite. Samlet sett er konflikten med jordvern blant de største negative effektene av prosjektet. Det er derfor viktig at jordvern får prioritet ved valg av korridor, og ved videre detaljplanlegging. Vi registrerer at flere kommuner i sine uttaler peker på erstatningsareal. Fylkesmannen er også positiv til å finne erstatningsareal, og til sikring av gjenbruk av toppjordlaget. På den andre siden er det viktig å ta med i vurderingen at selv om det finnes dyrkbare tilgjengelige arealer, kan det være viktige naturkvaliteter knyttet til slike områder. Nydyrking kan gi negative konsekvenser for hydrologi, flomdemping, biologisk mangfold og landskap. Vi mener likevel at nydyrking kan være et egnet kompensierende tiltak i områder med lite konflikter i forhold til andre verneinteresser. Videre viser vi til regional jordvernstrategi der det pekes på at arealer som blir ledige når veier eller annen infrastruktur flyttes, skal vurderes tilbakeført til jordbruksformål. Vi legger til grunn at det blir gjort tilsvarende vurderinger ifbm. tilførselsveier eller annen infrastruktur som blir bli overflødig i forbindelse med etablering av ny E39. Ulempene ved et veianlegg i et landbruksområde kan ha store konsekvenser knyttet til struktur, til eksempel at landbrukseiendommen blir oppdelt av ny vei og det kan oppstå nye behov for kryssinger. I denne sammenheng er det viktig at veibygger tar initiativ til makebytte/jordskifte.



Naturmangfold, vassdrag og klimapåvirkning

Korridor R1 berører færre verdifulle og sårbare områder enn de andre alternativene, og er i minst konflikt med naturverdier av nasjonal verdi som naturreservat og nasjonale laksevassdrag. Vi legger også til grunn at vurderinger om økologisk kompensasjon, kompensasjon vassdragstiltak og tap av viktige naturtyper må vurderes som en del av det videre reguleringsplanarbeidet.

Vi savner en vurdering av hvilken påvirkning omdisponering av ulike arealer har på klima. Omdisponering av myr og skog vil eksempelvis ha negativ effekt for klima, og klimapåvirkning av arealendringer bør derfor utredes nærmere. Vi minner ellers om at eventuell miljøforringelse kompenseres av utbygger, jmfør naturmangfoldlovens §1.

Konsekvensene for vassdragene er vurdert i konsekvensutredningen i fagrapport for naturmangfold. I Rogaland har vi to verna vassdrag som ligger innenfor influensområdet til de to korridorene, Bjerkreims- og Figgjovassdraget. Konsekvensutredningen tar høyde for å avdekke viktige storskala sammenhenger og potensielle brudd på nasjonale mål. Vurderingen er gjort på bakgrunn av en eksempellinje, som kan flyttes innenfor hensynssonen. De faktiske konsekvensene av tiltaket blir nærmere avklart gjennom detaljreguleringen. Dersom det i forbindelse med regulering viser seg at korridorvalget gir store negative konsekvenser for vassdrag- og natur, som ikke er i tråd med overordna lover og forskrifter som RPR for verna vassdrag, vannressursloven og vannforskriften, må det vurderes alternative lokale løsninger og/eller linjeføringer.

Landskapsvirkning

Korridor R1 har lavest konfliktnivå opp mot landskap. Store deler av traseen er lagt i tunell og det er også dette alternativet som er mest i tråd med dagens trase. En utfordring ved dette alternativet er at mye tunell også genererer mye overskuddsmasser, noe som kan endre og påvirke landskapsbilde ved deponering av masser. Landskapsvirkning blir derfor også et viktig tema i reguleringsplanprosessen. Uavhengig av korridorvalg er det viktig at videre planarbeid sikrer en utbygging som begrenser landskapsinngrepene, og at valg av mest mulig skånsomme løsninger prioriteres.

Folkehelse

Korridor R1 har vesentlig lavere negative konsekvenser for nærmiljø og friluftsliv som er viktige aspekter når vi vurderer folkehelse. I variantområdet V2 i Ualandsdalen vil den sørlige varianten V2b ha små negative konsekvenser for folkehelse, mens V2a har vesentlig større som følge av negativ påvirkning på friluftslivet. I variantområdet V3 vil begge varianter, men særlig V3b gi en betydelig bedret situasjon i nærmiljøet langs dagens E39 gjennom blant annet Vikeså i Bjerkreim kommune. Støykonsekvenser for boliger langs veien er samlet sett positive, med en betydelig reduksjon i antall boliger som er støyutsatt langs dagens E39. Med ny korridor vil likevel mange boliger som ikke har veistøy i dag bli eksponert for dette.

Vurdering av alternativene og tilrådning

Det er en vanskelig balanseoppgave å vekte ulike verneinteresser som naturmangfold, vassdrag landbruk opp mot hverandre, og opp mot andre samfunnsinteresser som samlet belastning for berørte lokalsamfunn. En del av denne vektingen er det også mest hensiktsmessig å ta i forbindelse med detaljplanleggingen. For de fleste ikke-prissatte tema kommer R1 bedre ut enn de andre korridorene, mye på grunn av at veilinja er foreslått lagt i områder hvor det allerede er inngrep fra før. R1 følger i størst grad dagens trasé, mens R3 i langt større grad vil gå inn i helt nye områder. Vi har innledningsvis lagt til grunn at R3 ikke blir valgt veilinje. Linja har størst negative konsekvenser for ikke prissatte temaer, særlig kulturmiljø og naturmangfold. Blant annet inngrep i et større sammenhengende naturområde og nærføring til flere naturreservat. R2 vil også gi en del inngrep i



nye områder, den blir vurdert til å komme litt dårligere ut på alle tema enn R1, utenom naturressurser.

I etterkant av at kommunedelplanen ble sendt på høring er det etterlyst, blant annet fra Eigersund kommune, Norge Mining og Direktoratet for mineralforvaltning, om det er tatt tilstrekkelig høyde for mineralressursen i Ualandsdalen/Gyadalen. I forhold til våre sektorinteresser knyttet til landbruk, natur, landskap mm. kommer R1 klart best ut. Dersom V2a ikke velges, samt at tilkomstvei mellom fv. 42 og Årrestad sør utgår i korridor R1, i tillegg at man tar hensyn til mineralressursen i forbindelse ved detaljplanleggingen, vil R1 etter vår vurdering også være akseptabel for mineralverdiene. Vi fremmer et **sterkt faglig råd** at valg av linje R1.

V3b ved Vikeså er estimert til å koste 940 millioner mer enn V3a, er lengre og gir lavere samfunnsnytte enn alternativet. Dette er hovedgrunnene til at V3a er foreslått. I forhold til de ikke prissatte konsekvensene kommer V3b best ut, med et lavere konfliktpotensial knyttet til fire av fem ikke-prissatte tema, og kommer ut likt med det siste. Samlet sett vil R1 komme enda bedre ut enn R2 for disse de verdiene vi er satt til å ivareta. På grunn av de ikke prissatte konsekvensene har vi **faglig råd** om valg av V3b.

V2b ved Ualand går like sør for dagens E 39, selv om den kommer dårligst ut når det gjelder landbruk, gir den en bedre strukturerende effekt for landbruket enn alternativet. Dette alternativet er bedre for de ikke prissatte konsekvensene. V4a går også nærmere dagens E 39, denne kommer bedre ut for ikke prissatte konsekvenser, men forskjellen er liten. Vi er derfor enig med Statens vegvesen i vurderingen av variantene V2b og V4a som de beste alternativene, og har derfor **faglig råd** om at disse velges.

Råd til videre planlegging

Videre planarbeid må ha stort fokus på å avgrense og sikre gode avbøtende tiltak både i veianlegget og under anleggsfasen.

Statlig eller kommunal reguleringsplan

Det er ikke avklart om veistrekningen skal planlegges gjennom statlig eller kommunal reguleringsplan. Dersom KMD tilrår kommunale reguleringsplaner, vil vi anbefale «Rogfast-modellen», hvor det leies inn felles plankompetanse til kommunene for å sikre tilstrekkelig kapasitet, kompetanse, sammenheng og samordning. På denne måten sikres noen som har kjennskap til planprosessen, lokalkunnskap, helhetsbilde og planmaterialet i alle kommunene.

Veistandard

I vår uttale til planprogram etterlyste vi spesielt en nærmere utredning av veistandard, der vi viste til konseptvalgutgreiingen som la opp til midtrekkeverkkonseptet med 2/3-feltsvei. Veistandard kan etter vår vurdering være et like viktig tema som valg av trasé. Vi etterlyser en nærmere begrunnelse for hvorfor veistandard ikke er tatt med også i den avsluttende prosessen. Spesielt med hensyn til natur- og landskapsinngrep, jordvern og andre ikke-prissatte konsekvenser. Også mål om mindre vekst i personbiltrafikken og 0-vekstmål i storbyområdet, taler for utgreiing av dette alternativet. Og i denne sammenheng vil vi også vise til jernbanen som alternativ både når det gjelder person- og godstransport, og at det derfor er planlagt store investeringer knyttet til videre bygging av dobbeltspor på Jærbanen. Vi har derfor et **faglig råd** at en enklere veistandard blir tatt opp igjen som tema i den avsluttende planprosess. Flere kommuner peker også på i sin uttale til veistrekningen at de ikke-prissatte konsekvensen bør tillegges mest vekt, og at begrensning av negative konsekvenser er viktigere enn at veien dimensjoneres for stor fart.



Kollektivtrafikk

Statens vegvesen vurderer at det er mulig å finne gode framtidige løsninger for omlegging av jernbanen på delstrekninger senere med alle korridorer for ny E39. Transportmodellberegninger indikerer at ekspressbussen kan ta noen passasjerer fra toget, men i mindre grad fra bilene. Vår vurdering er at dette er for lite ambisiøst. Ut fra 0-vekstmålet og mål om reduksjon i klimagassutslipp må vi planlegge slik at økningen i personreiser skjer i størst mulig grad med kollektivtrafikk, og godstransporten på land med tog. Dette er endring i reisemønster for lite omtalt i planutredningen, i dette inngår også nevnte spørsmål om veistandard.

Vannforskriften

Miljømål for overflatevann er etter § 4 i vannforskriften minst god økologisk og kjemisk tilstand. § 12 i vannforskriften omhandler ny aktivitet eller nye inngrep. Det er den aktuelle sektormyndighet for det omsøkte tiltaket som foretar vurdering etter § 12, både om den kommer til anvendelse og om vilkårene i § 12 er oppfylt. Det er laget veiledning til bruk av vannforskriften § 12, vi har **faglig råd** at blir lagt til grunn for det videre arbeidet.

Inngrep og utfylling i vassdrag

Traseen er lang og omfatter flere vassdragskryssninger, og det legges til grunn svært store utfyllinger i vassdrag som kan gi store konsekvenser. Konkrete inngrep i og ved alle vassdrag, hvor NVE ikke stiller krav om konsesjonsbehandling, krever tillatelser etter vannressursloven og lakse- og innlandsfiskeloven med tilhørende forskrifter. Vi anbefaler derfor at Nye Veier allerede nå tar kontakt med Fylkesmannen og Fylkeskommunen for disse tiltakene i prosjektet. Videre har vi **faglige råd** om at vassdragshensyn belyses og forankres i bestemmelsene. Bestemmelsene må knyttes opp mot vannforskriften og miljømål, hvor det sikres at det må iverksettes tiltak slik at miljøtilstanden ikke forringes. Videre må det i bestemmelsene sikres mot avrenning til vassdrag i anleggsperiode og driftsfase. Videre anbefaler vi at det sikres rekkefølgekrav for å sikre vassdragsverdiene på en god måte følgende bestemmelse; «Ved inngrep i vassdrag må dette avklares etter vassdragsregelverket, herunder vannressursloven og lakse- og innlandsfiskeloven med tilhørende forskrift om fysiske tiltak i vassdrag».

Massedisponering

Massebalanse og massedisponering blir utvilsomt et viktig tema i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplanen. Fylkesmannen legger til grunn at dette inngår som en del av arbeidet med reguleringsplanen for veien, og ved behov i egne reguleringsplaner. Det blir viktig i de videre vurderingene hvordan overskuddsmassen skal deponeres. I kommunedelplanen legges det til grunn svært store fyllinger i vassdrag. Dette vises også igjen i bestemmelsene hvor det legges opp til at overskuddsmassene kan legges i sonen rundt foreslått veilinje. Selv om Regionalplan for massehåndtering på Jæren ikke gjør seg gjeldende for aktuelle kommuner, er prinsippene fortsatt like aktuelle. Vi viser da spesielt til at gjenbruk av masser, hvor målet for gjenvinningsgraden er på 70-80 %. Fylkesmannen mener at i vurderingen hvor overskuddsmassene skal brukes eller plasseres, vil plangrep som å samle massene i større områder, i stedet for å spre det over på mange områder vurderes.

Medvirkning

Barn og unges medvirkning bør sikres i det videre planarbeidet. Dette bør skje så tidlig som mulig og før planen ferdigstilles til høring. Plan- og bygningsloven, RPR for barn og planlegging og Barnekonvensjonen pålegger de ansvarlige å høre barn i saker som angår dem. Det er ikke tilstrekkelig å gjøre dette gjennom organisasjoner. Det skal tilrettelegges spesielt slik at barn kan forstå planen og de tema som har relevans for dem. Det kan dreie seg om trafiksikkerhet, bruk av



offentlig transport, bruk av friluftsområder og lignende. Vi viser i denne forbindelse til ny veileder for barn- og unge i plan- og byggesaker.

Bestemmelser

Det er få bestemmelser til reguleringsplannivået til kommunedelplanen. Vi har som **faglig råd** at det blir formulert konkrete bestemmelser til følgende punkt:

- Håndtering av overskuddsmasser, eksempelvis massedisponeringsplan etter prinsippene i *Regionalplan for massedisponeringsplan på Jæren*.
- Håndtering av inngrep i vassdrag ihht. Vannforskrift og vannressursloven.
- Håndtering av matjord og tilbakeføring til landbruk på hensiktsmessige områder.

Med hilsen

Lone Merethe Solheim
fylkesmann

May Britt Jensen
fylkesmiljøvernsjef

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

Bjerkreim kommune	Postboks 17	4389	Vikeså
Avinor AS	Postboks 150	2061	GARDERMOEN
Kystverket	pb. 1502	6025	ÅLESUND
Eigersund kommune	Postboks 580	4379	Egersund
NVE Norges vassdrags- og energidirektorat	Postboks 5091 Majorstuen	0301	Oslo
Sokndal kommune	Gamleveien 20	4380	Hauge I Dalane
Lund kommune	Moiveien 9	4460	Moi
Rogaland fylkeskommune	Postboks 130	4001	Stavanger
Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard	Postboks 3021 Lade	7441	TRONDHEIM
Gjesdal kommune	Rettedalen 1	4330	Ålgård