



Dronefoto Sweco: Gjedrem, Bjerkreimselva, Røysland og Oremoen sett mot sørøst

Detaljregulering E39 Bilstad-Bue

Forslag til Planprogram

NV Dokumentnummer: NV11E39BB-PLA-RAP-0001

ENT Dokumentnummer: E39BB_000_PLA_Planprogram

Prosjekt nr:	12003900
Oppdragsnavn:	E39 Bilstad-Bue
Kunde	Nye Veier AS

Revisjonsoversikt

Revisjon	Dato	Årsak til utgivelse	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
01	06.03.2026		NOPERS	NODRAN	NOJAOV

Endringsoversikt

Revisjon	Endringsbeskrivelse
01	Høring planprogram

Forord

Nye Veier har satt i gang et planarbeid for å avklare veilinje for framtidig E39 mellom Bilstad i Lund kommune gjennom Eigersund kommune til Bue i Bjerkreim kommune. Dette er en viktig del av realiseringen av ny E39 mellom Kristiansand og Ålgård. Planarbeidet skal legge grunnlaget for en ny, trafikksikker og fremtidsrettet firefelts hovedvei.

Veiltaket er utredningspliktig i henhold til forskrift om konsekvensutredninger. Det skal fastsettes et planprogram som redegjør for hvilke problemstillinger planarbeidet er ment å omfatte, og hvordan planprosessen skal gjennomføres. Planprogrammet viser hvilke alternativ som skal utredes og hvilke temaer som skal utredes for å gi et godt beslutningsgrunnlag. Planprogrammet beskriver også opplegget for medvirkning og informasjon, særlig ovenfor grupper og interesser som antas å bli særlig berørt.

Lund, Eigersund og Bjerkreim kommuner er ansvarlige myndigheter og skal fastsette planprogrammet. Planprosessen tar sikte på god informasjonsformidling og medvirkning fra offentlige instanser, relevante interesseorganisasjoner og aktører i området.

I forbindelse med planarbeidet er det utarbeidet en silingsrapport over alternativer Nye Veier har vurdert. Rapporten er lagt ved planprogrammet.

Planprogrammet legges ut til høring i perioden 06.03.2026 – 24.04.2026.

Kontaktpersoner i forbindelse med planarbeidet:

Thomas Kaaløy Jensen	Jan Håvard Øverland	Espen Motzfeldt Drange
<i>Prosjektleder plan</i>	<i>Rådgiver (Prosjektleder)</i>	<i>Rådgiver (prosjekteringsleder plan og prosess)</i>
<i>Nye Veier</i>	<i>Sweco</i>	<i>Sweco</i>
900 66 525	951 20 124	975 058 53

Prosjektnettside:

<https://www.nyeveier.no/strekninger/e39/e39-bilstad-bue/>

Innhold

1	Innledning.....	5
1.1	Leseveiledning og kortfattet sammendrag av anbefalte løsninger	5
1.2	Bakgrunn for planarbeidet	7
1.3	Planprogram – formål og innhold.....	8
1.4	Utfordringer som skal løses	9
1.5	Mål for planarbeidet.....	9
1.6	Arbeid med bærekraft i prosjektet	14
1.7	Organisering av planarbeidet.....	16
2	Planprosess og medvirkning.....	17
2.1	Planprosess - fra planoppstart til vedtak av reguleringsplan	17
2.2	Medvirkning – aktiv deltagelse i planprosessen	17
2.3	Aktiv deltagelse fra interessenter	19
2.4	Planoppstart fase 1: Varsel om planoppstart	21
2.5	Planoppstart fase 2: Høring av planprogram.....	21
3	Faglig anbefaling av alternativer for videre konsekvensutredning.....	24
3.1	Bilstad-Åmot	24
3.2	Åmot-Storrsheia	25
3.3	Storrsheia-Bue.....	27
3.4	Samlet anbefaling for E39 Bilstad - Bue.....	27
4	Overordnede føringer.....	28
4.1	Nasjonale planer og føringer.....	28
4.2	Regionale planer og føringer.....	28
4.3	Kommuneplaner og føringer.....	28
4.4	Kommunedelplaner	29
4.5	Planer under arbeid.....	29
4.6	Reguleringsplaner	29
5	Dagens situasjon.....	31
5.1	Dagens vei.....	31
5.2	Arealbruk og bebyggelse.....	34
5.3	Ikke-prissatte fag.....	34
6	Konsekvensutredning – utredningsprogram.....	37
6.1	Overordnet metodiske prinsipp.....	37
6.2	Sammenstilling	37
6.3	Anbefaling	38
6.4	Prissatte konsekvenser	38
6.5	Ikke-prissatte konsekvenser	43
6.6	Andre utredninger og tema.....	47
7	Vedlegg.....	50

1 Innledning

1.1 Leseveiledning og kortfattet sammendrag av anbefalte løsninger

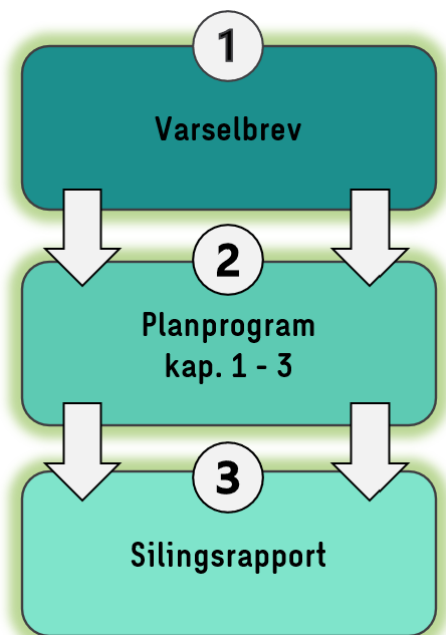
Leseveiledning

Det sendes ut mye informasjon i forbindelse med høring av planprogram:

- Planprogram
- Silingsrapport

For å gjøre det enklere å finne relevant informasjon i et omfattende materiale på over 250 sider, har Nye Veier satt opp en leseveiledning. Denne gjør det mulig for leserne å velge innhold ut fra egne behov og ønsket detaljnivå. Leseveiledningen har tre nivåer:

- Nivå 1 varselbrev:
Et kortfattet sammendrag av de anbefalte løsningene
- Nivå 2 planprogram:
Gir oversikt over prosjektet, mål for planarbeidet, forklarer planprosessen og hvordan man kan bidra og delta. Inneholder også et sammendrag og kart som viser de anbefalingene som er gjort i silingsrapporten.
- Nivå 3 silingsrapport:
Gir en grundig gjennomgang av ulike alternativer, samt detaljert begrunnelse for anbefalte løsninger



Anbefaling av alternativer som skal konsekvensutredes

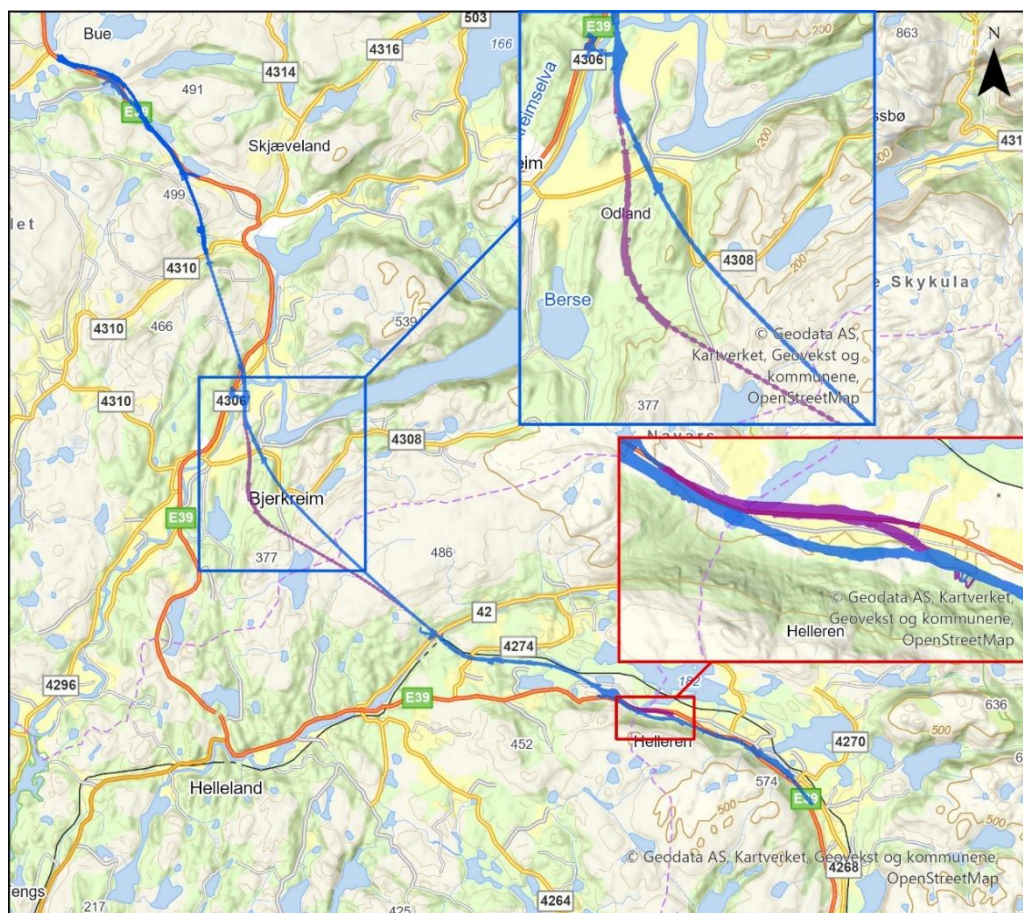
Ny E39 fra Bilstad til Bue skal gjennomføres med best mulig samfunnsøkonomisk lønnsomhet og begrensede negative konsekvenser for omgivelsene. Ny E39 skal være en trafiksikker og robust vei som forenkler reisehverdagen for trafikanter og fremmer verdiskaping i regionen. Ny E39 er dimensjonert som «*smal*» firefelts vei med 20 meters bredde og maksimal fartsgrense 110 km/t. Alle tunnelstrekningene har to løp.

Anbefaling for videre arbeid

Det er gjennomført en helhetlig analyse av samfunnsøkonomi, bærekraft og miljøvirkninger, der det konkluderes med at blå linje via Gjedrem og Sveladalen anbefales for videre optimalisering, KDP-korridoren med linjer over Holmen og med kryss ved Vikeså anbefales ikke.

Den anbefalte blå linjen har kryss ved Haugatjørn og Gjedrem, og avsluttes i regulert kryss på Bue. Ny adkomstvei mot Sirdal anbefales ikke. Forbi Hellingen vil en alternativ trasé på utsiden av bebyggelsen også bli utredet, lilla linje.

Likeens vil det også bli utredet en alternativ trasé forbi Odland, oransjelilla linje. Den oransjelilla linjen har mer dagsone sør for Odland enn den blå linjen. Det anbefales kryssing over Sveladalen med bro ved Kuåsen. På Storrsheia anbefales det å legge lokalveien nærmest bebyggelsen. I Runaskaret anbefales det å legge ny E39 i tunnel.



Figur 1-1 Linjer og løsninger som anbefales videre utredet: Blå linje, lilla linje ved Hellingen og blå linje, oransjelilla linje over Odland.

1.2 Bakgrunn for planarbeidet

Nye Veier har ansvaret for utbygging av E39 fra Kristiansand i Agder til Ålgård i Rogaland. Dagens E39-strekning er om lag 200 kilometer. Veiutbygging av E39 mellom Kristiansand og Ålgård vil halvere reisetiden mellom Kristiansand og Stavanger, og vil gi betydelig færre drepte og skadde på en ulykkesutsatt strekning.

Ny E39 planlegges som trafiksikker, firefelts motorvei med fartsgrense 110 km/t. Motorveien vil i tillegg til reduksjon i antall ulykker, gi vesentlig kortere reisetid for brukerne, og knytte Agder og Rogaland tettere sammen som felles bo- og arbeidsmarked.

Utarbeiding av reguleringsplan med konsekvensutredning for parsellen Bilstad-Bue er en del av dette oppdraget.



Figur 1-2 E39 Moi – Ålgård. Parsellen E39 Bilstad – Bue med rød strek.

Prosjektet skal planlegges i henhold til retningslinjene i Nasjonal Transportplan (NTP) 2025-2036. De viktigste utfordringene med ulykker, fremkommelighet og reisetid løses først. Dette sikrer en strategisk og overordnet utbygging av veier med vekt på samfunnsnytte. NTP skal legge til rette for et effektivt, trygt og miljøvennlig trafikksystem:

Et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i hele landet i 2050



Figur 1-3 Målene for transportsektoren, kilde Nasjonal transportplan 2025-2036.

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet handler om forskjellen mellom den totale nytten og de totale kostnadene for samfunnet. Alle virkninger vurderes samlet – ikke bare pengebruk – og resultatene brukes som grunnlag for å prioritere hvilke hovedveier som bør bygges først.

Redusert reisetid for veibrukeren er den viktigste faktoren som påvirker samfunnsnyttene.

Bedre og tryggere veier er med på å fornye Norge, og å øke mulighetene i så vel byene som i distriktene. Sikre veier gir færre ulykker og reduksjon i både samfunnskostnader og menneskelige lidelser. Firefelts veier, med separate trafikkstrømmer, er noe av det mest trafikksikre vi kan bygge. Å kunne ferdes trygt og sikkert på veiene, er med på å bedre hverdagen til oss alle.

Konsekvensene for ny korridor er i Silingsrapporten sammenlignet med korridoren for vedtatt E39 og utredet korridor i Statens vegvesens kommunedelforslag for E39 Lyngdal vest – Sandnes.

1.3 Planprogram – formål og innhold

Planprogrammet er egentlig en «*oppskrift*» for hvordan arbeidet med reguleringsplanen og tilhørende utredninger skal gjennomføres. Det brukes ofte i forbindelse med større arealplaner, som i dette tilfellet er reguleringsplan for ny E39 på strekningen Bilstad - Bue.

Hvorfor lages det planprogram?

Når man skal lage en omfattende plan som påvirker mange mennesker, natur, landbruk, næringsliv osv., må man først bli enige om hvordan prosessen skal foregå. Vår planprosess består av flere sammenhengende faser, som beskrives i kapittel 2. Det er nettopp dette planprogrammet skal redegjøre for.

Et planprogram skal inneholde følgende tema:

- Hva planen skal handle om (utfordringer og mål)
- Hvilke alternativer som skal vurderes
- Hvordan konsekvenser for miljø, samfunn og økonomi skal utredes
- Hvordan folk skal få si sin mening (medvirkning)
- Tidsplan for arbeidet:
 - o Når skjer de ulike fasene
 - o Forventet tidspunkt for vedtak av reguleringsplanen

Hvorfor er planprogrammet viktig?

Det gir forutsigbarhet og åpenhet. Alle vet hva som skal skje, og hvilke spørsmål som skal belyses før selve planen lages. Kapittel 6 angir hvilke temaer som skal vurderes og hvilke metoder som skal brukes.

Enkelt sagt: Dette planprogrammet er en plan for planen. Det setter rammene for arbeidet og sikrer en grundig prosess der alle har lik rett til å påvirke beslutninger.

Nye Veier utvider planprosessen utover kravene i plan- og bygningsloven for å styrke tidlig medvirkning og kunnskapsgrunnlag. Uformell medvirkning gir berørte parter og myndigheter mulighet til å komme med innspill før og mellom formelle høringer. Dette er ikke lovpålagt, men Nye Veier anses som viktig for god planpraksis.

1.4 Utfordringer som skal løses

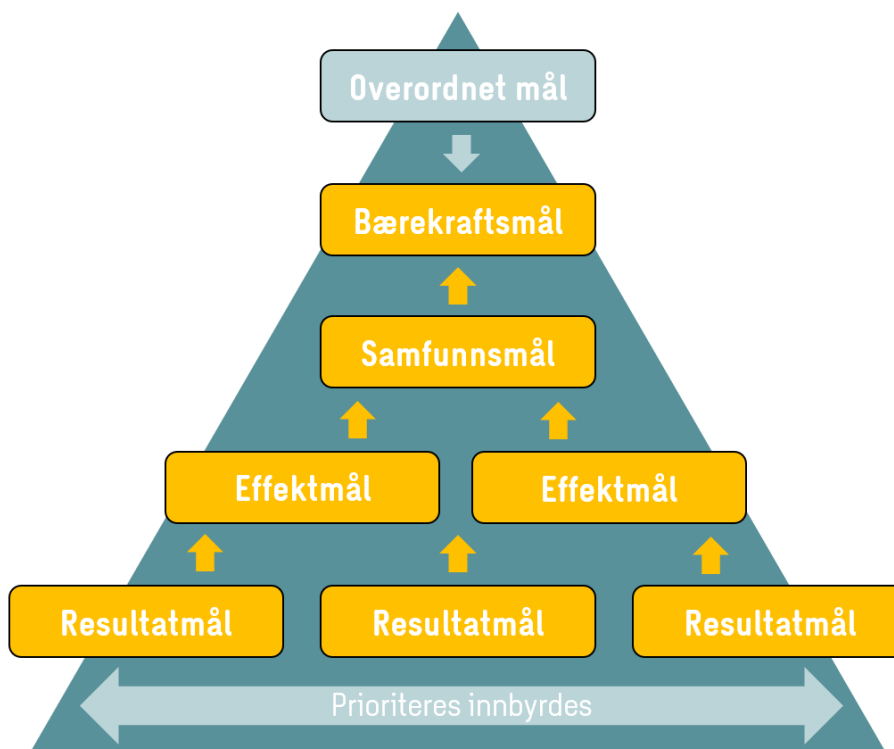
E39 mellom Bilstad i Lund kommune og Bue i Bjerkreim kommune er en viktig del av realiseringen av ny E39 mellom Kristiansand og Ålgård, og Nye Veier skal utarbeide reguleringsplan med konsekvensutredning for strekningen. Det utgjør omtrent 37,3 kilometer langs dagens E39 og 25 kilometer i luftlinje. Trafikksikkerhet, naturfare, framkommelighet og reisetid er vurdert som de største utfordringene på dagens E39.

1.5 Mål for planarbeidet

Nasjonal transportplan 2025–2036 legger grunnlaget for samordnet, langsiktig planlegging og virkemiddelbruk på tvers av transportsektoren. De fem hovedmålene for transportsektoren i perioden utgjør prosjektets overordnede mål:



Prosjektmål er et samlebegrep som omfatter flere ulike målkategorier. Disse kategoriene beskriver prosjektets hensikt og ønskede resultater på forskjellige nivåer. Målhierarkiet gir en skjematisk fremstilling av hvordan de ulike målkategoriene henger sammen, se Figur 1-4.



Figur 1-4 Målhierarkiet.

Prosjektmål er en fellesbetegnelse for alle disse målkategoriene, der hver kategori har sin rolle i å beskrive hva prosjektet skal oppnå – fra konkrete leveranser til langsiktige samfunnseffekter.

Relasjonene mellom de ulike målene beskrives i Tabell 1-1.

Tabell 1-1 Relasjoner mellom de ulike målkategoriene.

Mål	Beskrivelse
Bærekraftsmål	FNs bærekraftsmål ble vedtatt i 2015, og Norge har forpliktet seg til å bidra til at målene nås innen 2030.
Samfunnsmål	Den verdien eller nytten investeringen skal skape for samfunnet, både på kort og lang sikt.
Effektmål	Nye Veiers mål med prosjektet er tydelig definert. Effektmålene skal være realistiske og oppnåelige innen en fastsatt tidsperiode etter at veistrekningen er satt i ordinær drift. Disse målene skal i vesentlig grad bidra til at samfunnsmålet nås.
Resultatmål	Resultatmålene skal være konkrete og etterprøvbare, og graden av måloppnåelse skal vurderes før reguleringsplanen blir vedtatt. Resultatmålene deles i to kategorier: - Tiltaksspesifikke mål: omfatter behov hele E39 mellom Lyngdal og Ålgård skal løse - Lokale mål: skal gi ønsket effekt for lokalsamfunnet og berørte langs den nye veien

Bærekraftsmål

Samferdselsdepartementet har et direkte ansvar for å følge opp delmålene under bærekraftsmål 3 om god helse og livskvalitet, mål 9 om industri, innovasjon og infrastruktur og mål 11 om bærekraftige byer og lokalsamfunn. I tillegg bidrar departementet til å nå flere andre mål gjennom hovedmålene for transportsektoren. Dette omfatter blant annet bærekraftsmål 12 om ansvarlig forbruk, mål 15 om å begrense ødeleggelse av habitater på land, samt mål 2 om å bevare jordsmonnet.

Nye Veier har i sin strategi definert følgende tre bærekraftsmål som er viktig for virksomheten: mål 8 om trygt og rettferdig arbeidsliv, mål 9 om industri, innovasjon og infrastruktur, og mål 13 om miljø og klima.

Nye Veier har tydeliggjort hvilke delmål som er relevante for prosjektet i tabellen under, slik at det blir enklere å forstå sammenhengen mellom bærekraftsmålene og de øvrige målene i planarbeidet.

Tabell 1-2 Oversikt over FNs bærekraftsmål og delmål.

Bærekraftsmål		Delmål – fokus i reguleringsplanen	
2	Utrydde sult	2.4	- Sikre areal til jordbruk - Forbedre jord- og arealkvalitet - Øke evnen til å tilpasse seg klimaendringer og ekstremvær
3	God helse og livskvalitet	3.6	- 0 dødsfall og skader som følge av trafikkulykker

Bærekraftsmål		Delmål – fokus i reguleringsplanen	
8	Anstendig arbeid og økonomisk vekst	8.8	- Fremme et trygt, sikkert og helsefremmende arbeidsmiljø - Ivareta sikkerhet til tredje part
9	Industri, innovasjon og infrastruktur	9.1	- Utvikle pålitelig og bærekraftig infrastruktur av høy kvalitet - Best mulig samfunnsøkonomisk lønnsomhet - Bygge ut regional og grensekryssende infrastruktur
11	Bærekraftige byer og lokalsamfunn	11.2	- Sikre trygge og tilgjengelige transportsystemer - Legge til rette for kollektivtransport
12	Ansvarlig forbruk og produksjon	12.2	- Oppnå bærekraftig forvaltning – driftskostnader i levetidsperspektiv - Reduksjon av klimagassutslipp fra transportsektoren
13	Stoppe klimaendringene	13.2	- Innarbeide tiltak mot klimaendringer i planlegging
15	Livet på land	15.5	- Minimere tap av biologisk mangfold - Verne sensitive arter

Samfunnsmål

E39 Bilstad - Bue skal gjennomføres med best mulig samfunnsøkonomisk lønnsomhet og begrensede negative konsekvenser for omgivelsene. Ny E39 skal planlegges som en trafiksikker og robust vei som forenkler reisehverdagen for trafikanter og fremmer verdiskaping i regionen.

Effektmål

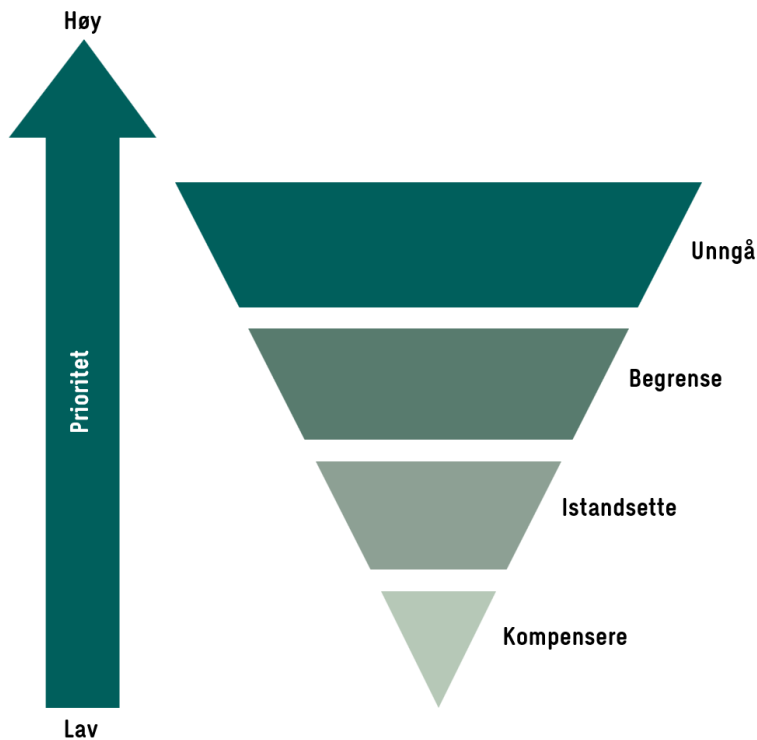
Bærekrafts- mål	Delmål	Effektmål	Indikatorer
	 3.6	0 ulykker med drepte eller hardt skadde	Trafikksikkerhetsanalyse: - Ulykkesstatistikk 10-årsperiode
	 9.1	Redusert reisetid og økt kapasitet	Transportmodell: - Kjøretidsberegninger
	 9.1	Økt robusthet og oppetid	Regularitet: Statistikk på oppetid
	 12.2	Kostnadseffektiv ressursbruk i levetidsperspektiv	Livsløpsanalyse: - Vedlikeholdskostnader over 10-årsperiode
	 15.5	Begrense påvirkning på miljø og klima	Nasjonal transportplan, indikator for naturmangfold: - Arealregnskap

Resultatmål

Bærekrafts-mål	Delmål	Resultatmål	Indikatorer
Tiltaksspesifikke mål			
	 9.1	Regulert veilinje skal ha bedre netto nytte enn KDP-linjen	Rangering av veilinjer i konsekvensutredningen basert på - Prissatte konsekvenser: - Netto nytte beregninger
	 13.2	Regulert veilinje skal ha lavere klimagassutslipp fra trafikanter i driftsfasen enn dagens E39	Rangering av veilinjer i konsekvensutredningen basert prissatte konsekvenser: - EFTEKT-beregninger
Lokale mål			
	 2.4	Samlet for regulert veilinje skal det, for hvert dekar jordbruksareal (fulldyrka jord, overflatedyrka jord, innmarksbeite) som omdisponeres av veiformål, reetableres, forbedres eller nydyrkes ett dekar jordbruksareal	Permanent omdisponering av jordbruksareal: - Samferdselsformål i plankart - Tilgjengelig dyrka jord: o Arealregnskap basert på AR5 o Jordsmonnkartlegging Reguleringsplan: - Arealformål LNFR 5100 i plankart - Matjordplan
	 8.8	Trygg anleggs-gjennomføring med sikker trafikkavvikling og livskvalitet for lokalsamfunn	Anleggsgjennomføring: - Tilstrekkelig areal - Entreprenørform - Grunnforhold - Naturfare Lokal samfunn: - Trafikkavvikling - Ferdsel myke trafikanter - Anleggsstøy Utfordrende områder: - Hellen - Brukryssing Gyaåna - Storrsheia - Bue - Bilstad – Bue: Bebyggelse nær anleggsområder
	 11.2	Regulert veilinje skal gi en reduksjon i trafikkstøy i driftsfasen sammenlignet med dagens E39.	Vurdering av reguleringsplanen med vedlegg: - Antall støyfølsomme bygninger i gul og rød støysone etter skjerming for regulert linje sammenlignet med dagens E39

1.6 Arbeid med bærekraft i prosjektet

Arbeidet med bærekraft er forankret i prosjektets mål (jf. kap.1.5) og følges opp gjennom hele plan- og gjennomføringsløpet. Utgangspunkt er et livsløpsperspektiv og prinsippene i tiltakshierarkiet om å unngå, begrense, istandsette og, der det er nødvendig, kompensere for negative virkninger.



Figur 1-5 Tiltakshierarkiet.

Det søkes løsninger som samlet gir høy samfunnsnytte, reduserer klima- og miljøbelastning, ivaretar naturmangfold, landbruksareal og kulturmiljø, styrker trafiksikkerheten og legger til rette for gode medvirkningsprosesser.

Innledende fase og siling

I det innledende arbeidet er det gjort omfattende vurderinger av alternative linjer og det er etablert et solid kunnskapsgrunnlag om prissatte og ikke-prissatte virkninger. Kunnskapsgrunnlaget og prosjektmålene er brukt til å sammenligne alternativene, slik at man tidlig styrer mot løsningene som samlet gir best måloppnåelse. Dette sikrer at bærekraftshensyn vektlegges fra start.

Planprogram

Bærekraft ivaretas gjennom kravene til de faglige utredningene og opplegget for medvirkning og prosess.

Medvirkning - aktiv deltagelse i planprosessen

Det legges til rette for aktiv og målrettet medvirkning gjennom hele planfasen, med særskilt tilrettelegging for barn og unge. Innspill dokumenteres, vurderes og besvares samlet, og det synliggjøres hvordan de påvirker valgene i prosjektet.

Konsekvensutredning

Utredningene beskriver virkninger og foreslår avbøtende tiltak. Resultatene brukes ved valg av løsninger i planforslaget og videre i bygging og drift. Konsekvensutredningen er det viktigste kunnskapsgrunnlaget for å ivareta bærekraft, og valgene formaliseres i plankart og bestemmelser.

Risiko- og sårbarhetsanalyse

I risiko- og sårbarhetsanalysen (ROS) vurderes samfunnssikkerhet og robusthet mot naturfarer. Forebyggende og avbøtende tiltak følges opp i plankart og bestemmelser.

Plankart og bestemmelser

Plankartet og bestemmelsene er juridisk bindende rammer som synliggjør arealbruk, hensyn og krav. De utarbeides på bakgrunn av konsekvensutredningen og ROS-analysen, og relevante avbøtende tiltak og oppfølgingskrav gjøres bindende her.

Planbeskrivelse

Planbeskrivelsen omtaler formålet med planen, hovedinnholdet og virkningene, og viser hvordan mål og hensyn er ivaretatt i valgte løsninger. Den vil ha en særskilt omtale av hvordan bærekraft er ivaretatt i prosjektet.

Byggherrens miljøplan fra reguleringsplanfase (miljøoppfølgingsplan)

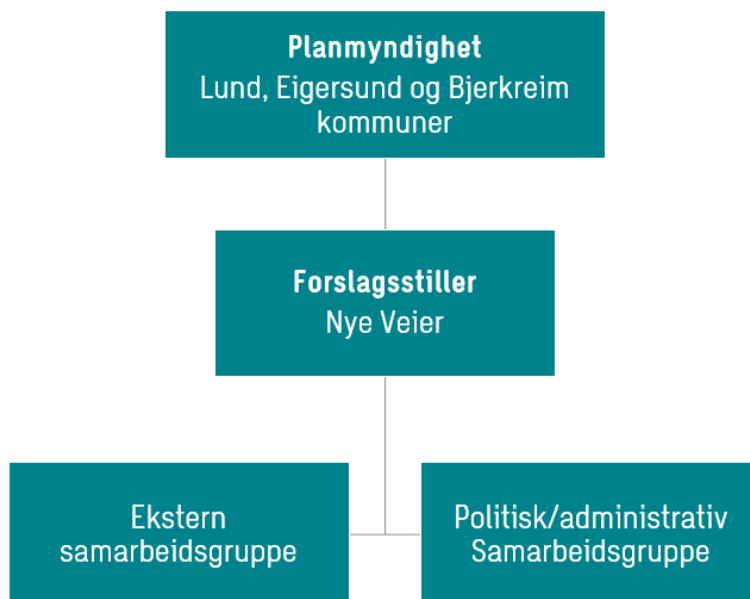
Skal sikre at krav og tiltak for å ivareta miljøhensyn følges opp i gjennomføringen, se kap. 6.6.5.

BREEAM Infrastructure

Prosjektet sertifiseres etter BREEAM Infrastructure for å sikre systematisk oppfølging av miljø og bærekraft fra tidlig planfase til ferdigstilt anlegg, se kap. 6.6.6.

Mål, indikatorer, metoder og detaljerte krav til utredningene fremgår av de respektive kapitlene i planprogrammet. Samlet skal dette sikre etterprøvbarhet, sporbarhet i beslutninger og kontinuerlig forbedring fra tidlig planfase til ferdig anlegg og drift.

1.7 Organisering av planarbeidet



Politisk/administrativ samarbeidsgruppe er opprettet i hver kommune, og består av politikere og administrasjonen. Samarbeidsgruppene avholder egne møter med Nye Veier etter behov.

Ekstern samarbeidsgruppe er en administrativ gruppe og består av følgende myndigheter:

- Bjerkreim kommune
- Eigersund kommune
- Lund kommune
- BaneNOR
- Direktoratet for mineralforvaltning
- Mattilsynet
- NVE
- Rogaland fylkeskommune
- Statens vegvesen
- Statsforvalteren i Rogaland

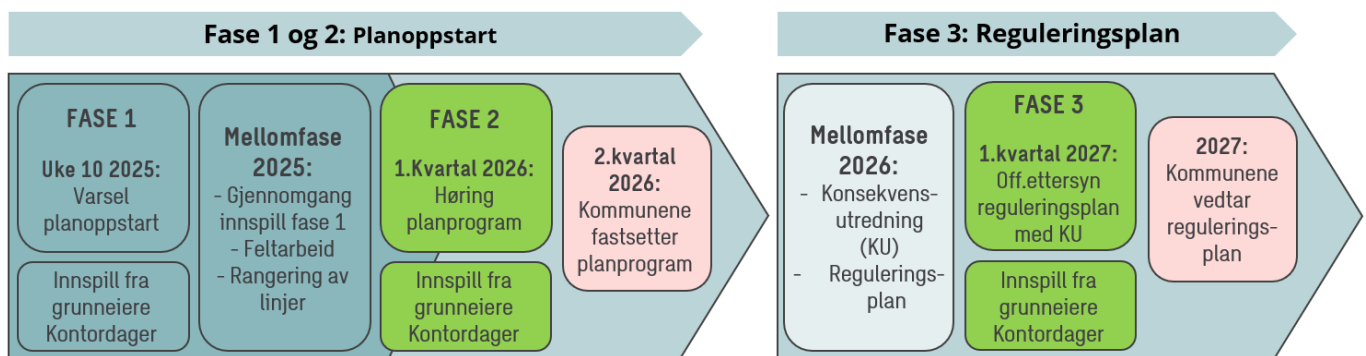
2 Planprosess og medvirkning

2.1 Planprosess - fra planoppstart til vedtak av reguleringsplan

En planprosess består av flere faser fra oppstart til vedtak av reguleringsplanen. Planleggingen skal sikre åpenhet, forutsigbarhet og medvirkning for alle berørte interesser og myndigheter. Det innebærer aktiv deltagelse gjennom dialog, innspill og samarbeid, slik at ulike interesser og behov blir vurdert før endelige beslutninger tas. Medvirkning skal være både inkluderende og tilpasset planprosessens ulike faser, fra formelle høringer til uformell dialog og møter.

Nye Veier har valgt å forlenge fasen for planoppstart utover minimumskravene i plan- og bygningsloven for å sikre bedre medvirkning og et sterkere kunnskapsgrunnlag tidlig i prosessen

I denne reguleringsplanen har Nye Veier valgt å dele planprosessen i tre faser, der fase en og fase to utgjør planoppstart og fase tre omfatter utarbeidelse av reguleringsplanen med konsekvensutredning, jf. Figur 2-1.



Figur 2-1 Figuren illustrerer planprosessens tre faser med foreløpig fremdriftsplan frem til vedtak av reguleringsplan i 2027.

Hovedformålet med en prosjektilpasset planprosess er å sikre at berørte parter og myndigheter får flere muligheter til medvirkning i tidlig fase, og at beslutninger tas på et solid faglig grunnlag. Nye Veier legger vekt på:

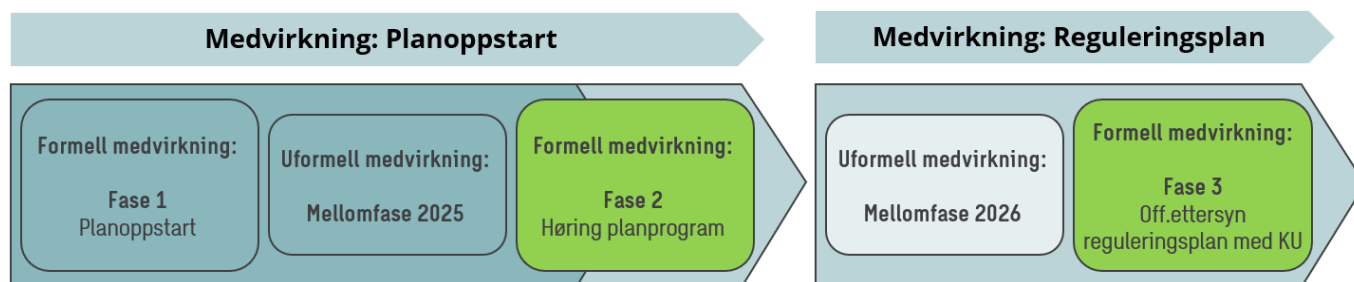
- To faser med formell medvirkning
 - o Berørte parter og myndigheter får to anledninger til å uttale seg før linjevalget fastsettes
- Styrket kunnskapsgrunnlag gjennom tidlig feltarbeid og grunnundersøkelser
 - o Faglig grunnlag til å sile vekk veilinjer som ikke er konkurransedyktige
- Bredere beslutningsgrunnlag
 - o Politiske beslutningstakere får mer informasjon før endelig vedtak av planprogram

Fremdriftsplanen er revidert siden varsel om planoppstart våren 2025, og det legges nå opp til at kommunene fastsetter planprogrammet i 2. kvartal, mot 1. kvartal som opplyst tidligere.

2.2 Medvirkning – aktiv deltagelse i planprosessen

En planoppstart gjennom to faser gir flere muligheter til både formell og uformell medvirkning i tråd med Plan- og bygningsloven. Uformell medvirkning i denne prosessen innebærer at berørte parter og myndigheter kan komme med innspill før og mellom de formelle høringsperiodene. Dette

er ikke lovpålagt på samme måte som formell høring, men Nye Veier anser dette som en sentral del av god planpraksis.



Figur 2-2 Fase 1 og mellomfasen i 2025 er utført.

Fase 1–3 utgjør den formelle og lovpålagte delen av medvirkningen, der høringer og offentlig ettersyn sikrer at alle berørte parter får mulighet til å komme med innspill.

I mellomfasene arbeider Nye Veier aktivt med utvikling av løsninger, grunnundersøkelser og befaringer. Den uformelle dialogen med grunneiere og myndigheter i denne perioden er viktig for å finne løsninger som reduserer konsekvensene for den enkelte grunneier. Nye Veier mener dette er en god måte å kombinere lovpålagt medvirkning med proaktiv involvering, og som kan bidra til færre konflikter.

Eksempel på formelle medvirkningsaktiviteter er listet opp i tabellen under.

Tabell 2-1 Formelle medvirkningsaktiviteter.

Formell medvirkning	
Fase 1 – Fase 3	Eksempel på formelle medvirkningsaktiviteter: - Åpne kontordager - Informasjonsmøter - Innspill fra grunneiere inkl. utsvar - Medvirkningsportal - Mulighet for digitale innspill - Aktiviteter for barn og unge

Nye Veier vil fortsette med uformell medvirkning også i 2026, og tabellen under gir eksempler på aktiviteter som er gjennomført.

Tabell 2-2 Uformelle medvirkningsaktiviteter.

Uformell medvirkning	
Mellomfaser	Eksempel på medvirkningsaktiviteter: - Møter i eksternsamarbeidsgrupper: - o Formidling av resultater, kunnskap og utfordringer - Særmøter med myndigheter: - o Detaljerte gjennomganger av spesifikke tema - Felles befaringer sammen med grunneier - o Gir mulighet for direkte dialog og vurdering av lokale forhold - Møter med ulike interessenter

Uformell medvirkning	
	○ Sikrer innhenting av innspill fra parter med lokal kunnskap - Digital kommunikasjon ○ Informasjonsdeling og dialog via digitale plattformer, e-post og nettmøter

2.3 Aktiv deltagelse fra interessenter

Planmyndighet og politiske beslutningstakere

Kommuneadministrasjonen og det politiske miljøet er sentrale aktører i planprosessen. Det er kommunene som er planmyndighet etter plan- og bygningsloven. Det er etablert samarbeidsgrupper i alle tre kommunene for å sikre god dialog og koordinering. Møter med Nye Veier avholdes ved behov for å drøfte fremdrift, avklaringer og innspill, og de første møtene med Eigersund og Bjerkreim kommuner ble holdt i oktober 2025.

Nye Veier deltok på møte i Regionråd Dalane – interkommunalt politisk råd mai 2025.

Ungdomsråd i Lund, Eigersund og Bjerkreim kommuner

Ungdomsrådene i de tre kommunene er viktige medvirkningsaktører i planprosessen. De representerer barn og unge, som er en prioritert gruppe i henhold til plan- og bygningsloven.

Nye Veier skal involvere ungdomsrådene gjennom eget opplegg i høringsperioden for å sikre at deres perspektiver og behov blir ivaretatt i planarbeidet.

Det er planlagt opplegg for ungdomsrådene i kommunene i høringsperioden for planprogram.

Opplegg med berørte skoler

Barn og unge er en viktig interessentgruppe i planarbeidet, som enklest kan nås gjennom et særskilt opplegg på de berørte skolene. Nye Veier har derfor forespurt Eigersund, Bjerkreim og Lund kommune om et slikt opplegg er ønskelig. Det er kun Eigersund kommune som har bekreftet at de ønsker et opplegg på skolene, mens Bjerkreim kommune i utgangspunktet mener det er tilstrekkelig at ungdomsrådene involveres på vegne av barn og unge.

Nye Veier ønsker et mest mulig likt medvirkningsopplegg i de berørte kommunene. Nye Veier vil derfor gjennomføre et opplegg med de mest aktuelle skolene i høringsperioden for planprogram, minimum én i hver av kommunene. Hvilke skoler som skal involveres avklares i dialog med kommunene.

Ekstern samarbeidsgruppe

En ekstern samarbeidsgruppe er etablert for å sikre god samordning mellom statlige, regionale og kommunale interesser i planprosessen. Gruppen fungerer som en arena for dialog, koordinering og avklaring av innspill fra ulike forvaltningsnivåer, slik at planarbeidet blir helhetlig og i tråd med gjeldende lover, retningslinjer og samfunns mål. Nedenfor følger en oversikt over møter som er avholdt, og Nye Veier vil fortsette med høy møteaktivitet også i 2026.

Nye Veier har avholdt følgende møter med ekstern samarbeidsgruppe:

- Nov.2024, feb.2025, april 2025, aug.2025, des.2025

Nye Veier har avholdt følgende særmøter:

- Des. 2024, jordbruk: Landbruksavdelingen, Statsforvalteren (SF)
- Des. 2024, kulturminner: Kulturminneavdelingen, Rogaland fylkeskommune (RFK)
- Mai 2025, jernbane: BaneNOR
- Mai 2025, høringsinnspill: Kulturminneavdelingen, RFK
- Juni 2025, høringsinnspill: RFK
- Aug. 2025 vannforvaltning: RFK, SF, NVE, Eigersund kommune
- Sept. 2025, viltpassasjer: Viltforvaltningen i Lund, Eigersund og Bjerkreim kommuner
- Sept. 2025, rovfugl: SF, administrasjonen i Lund, Eigersund og Bjerkreim kommuner
- Nov. 2025, fredet kulturminne Øya: RFK
- Des. 2025, kryssplassering i Lund og Eigersund kommune (2 møter)
- 2025: Jevnlige møter med RFK ang. arkeologiske undersøkelser

Lokale lag, organisasjoner og foreninger

Nye Veier har varslet relevante lag og foreninger som berøres av planprosessen. Dette inkluderer blant annet jakt- og fiskerlag, elveeierlag, bygdelag, bondelag, næringsråd, friluftsråd og Naturvernforbundet. Formålet er å sikre tidlig dialog og medvirkning fra aktører med lokal kunnskap og interesser.

Nye Veier har i perioden bl.a. gjennomført møte i oktober 2025 med Helleland vel og bygdeutvikling.

Grunneiere

Grunneiere som berøres av tiltaket har svært verdifull kunnskap om sine eiendommer og lokalmiljøer. Gjennom hele planprosessen er det viktig å holde dem godt informert og legge til rette for dialog, slik at deres innspill kan bidra til bedre løsninger og redusere negative konsekvenser.

Nye Veier har i perioden tatt kontakt med/ svart på henvendelser fra rundt 100 grunneiere, flere henvendelser har resultert i felles befaringer sammen med grunneier.

Nye Veier arrangerte sammen med Bjerkreim kommune et informasjonsmøte for gårdbrukere i blå korridor 12.11.2025 på kommunehuset i Vikeså.

I forbindelse med informasjonsmøtet ble det i tillegg avholdt befaringer og møter med flere grunneiere.

Alle grunneiere som blir berørt av grunnundersøkelser blir kontaktet av Nye Veier og det tilbys befaringer for alle som ønsker det.

Privatpersoner

Privatpersoner som ikke eier eiendom innenfor planområdet, inkludert barn og unge, utgjør en viktig interessentgruppe med verdifull lokalkunnskap. Prosjektet når denne gruppen gjennom

generelle medvirkningskanaler, som åpne informasjonsmøter, digitale plattformer, høringer og dialog via lokale medier.

Nye Veier svarer fortløpende på epost og telefonsamtaler fra privatpersoner.

2.4 Planoppstart fase 1: Varsel om planoppstart

Varsel om oppstart ble kunngjort 05.03.2025. Frist for merknader var 25.04.2025.

Nye Veier har mottatt til sammen 69 merknader fordelt slik:

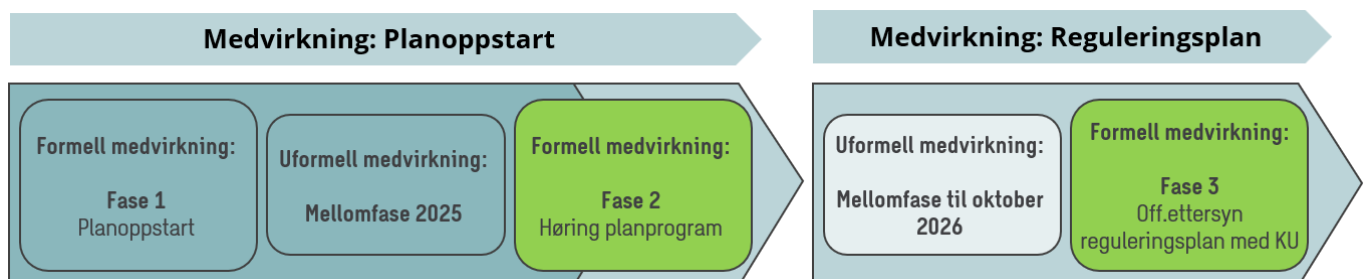
- Offentlige myndigheter: 11
- Lag, foreninger og organisasjoner: 9
- Privatpersoner, grunneiere: 49

Oppsummeringen av merknadene, sammen med svar fra Nye Veier, følger som vedlegg til høringen av planprogrammet.

2.5 Planoppstart fase 2: Høring av planprogram

I denne fasen presenteres en anbefaling for hvilke veilinje som bør konsekvensutredes og senere reguleres. Samtidig tydeliggjøres målene for planarbeidet, og det beskrives hvilke temaer og problemstillinger som skal utredes videre.

Etter høring av planprogram går prosjektet inn i en viktig mellomfase der konkrete løsninger skal detaljprosjekteres. Mellomfasen varer til oktober 2026, se figur under.



De anbefalte veilinjene krysser en rekke eiendommer med jordbruksareal, og arealet som er nødvendig til selve veien vil ikke lenger kunne brukes til jordbruk. Omdisponert dyrka jord kan likevel kompenseres gjennom etablering av nytt jordbruksareal andre steder. For noen eiendommer kan masselager gi mulighet for tilførsel av nytt jordbruksareal, mens situasjonen for andre eiendommer kan være mer krevende.

Ny veilinen medfører at flere eksisterende landbrukskulverter må stenges, og nye skal etableres tilpasset den nye veien.

Ved varsel om planoppstart mottok Nye Veier en rekke innspill, blant annet om behov for landbrukskulverter og ulike tiltak knyttet til jordbruksdriften på flere eiendommer. I forbindelse med høringen av planprogrammet er antallet veilinjer og masselager redusert, samtidig som nye

alternativer har kommet til og enkelte løsninger har blitt justert. Nye Veier er avhengig av tett dialog og godt samarbeid med hver enkelt grunneier for å finne best mulige løsninger.

Dette ønsker Nye Veier spesielt innspill på:

- Bruk av den dyrka jorden som ikke lenger kan brukes til jordbruk på grunn av den nye veilinjen
- Best mulig plassering og effektiv utnyttelse av foreslåtte masselager
- Behov for nye adkomstløsninger til jord- og skogbruksarealer der eiendommer blir delt av veilinjen
- Plassering av nye landbrukskulverter under ny E39
- Vannkilder, ledninger i bakken eller spesielle grunnforhold
- Andre forhold knyttet til bruk og drift av eiendommen
- Ønske om befaring med Nye Veier

Innspill til høring av planprogram med silingsrapport

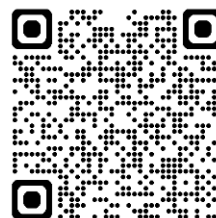
Synspunkter, innspill eller andre relevante opplysninger må være mottatt av oss innen:

Torsdag 30.04.2026.

Alle innspill oppsummeres, behandles og svares ut i et merknadsdokument. Dokumentet legges ved offentlig ettersyn av reguleringsplanen.

Innspill sendes inn skriftlig via:

- medvirkningsportalen på Nye Veier sin nettside
- e-post til: post@nyeveier.no
- brevpost til Nye Veier, Kjøita 6, 4630 Kristiansand



Ved bruk av e-post eller brevpost, merk innspillet «E39 Bilstad – Bue».

Et kort sammendrag av planprogrammet og silingsrapporten, samt innsynskart er tilgjengelige på nettsidene til Nye Veier.

- Nye Veier, www.nyeveier.no/e39bb

Åpne kontordager og informasjonsmøter

Alle som er interesserte er velkomne for å få mer informasjon om planarbeidet. Det blir arrangert åpen kontordag og informasjonsmøte i hver kommune, og en oversikt over tid og sted for arrangementene finner du nedenfor. Representanter fra både Nye Veier og rådgiver vil være tilgjengelig for spørsmål og innspill under alle arrangementene.

Lund kommune

Tid: 14.00 – 19.30

Informasjonsmøte: kl.18.00 – 19.00

Dato: Tirsdag 24. mars 2026

Sted: Heskestad samfunnshus, Gamleveien 351, 4463 Ualand

Bjerkreim kommune

Tid: 14.00 – 19.30

Informasjonsmøte: kl.18.00 – 19.00

Dato: Onsdag 25. mars 2026

Sted: Kommunestyresalen, Nesjane 1, 4389 Vikeså

Eigersund kommune

Tid: 14.00 – 19.30

Informasjonsmøte: kl.18.00 – 19.00

Dato: Torsdag 26. mars 2026

Sted: Landbrukssenteret SA, Sirdalsveien 38, 4376 Helleland

Ungdomsråd og skolebesøk

Det vil i høringsperioden bli holdt møter i ungdomsrådene i alle tre kommunene, og gjennomført skolebesøk i Lund og Eigersund kommuner.

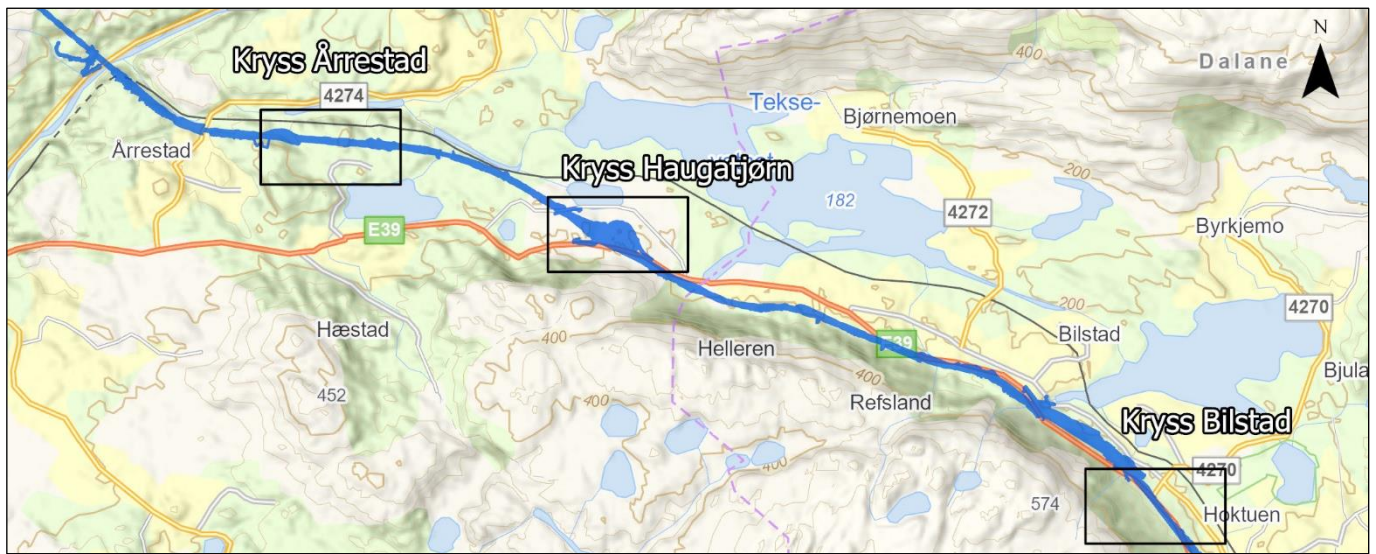
3 Faglig anbefaling av alternativer for videre konsekvensutredning

I dette kapitlet presenteres en kort oppsummering av anbefalingene fra silingsrapporten. For en mer utfyllende framstilling vises det til selve rapporten som følger som vedlegg til planprogrammet.

3.1 Bilstad-Åmot

Kryssplassering ved Bilstad, Haugatjørn eller Årrestad

I kommunedelplanen er nytt kryss foreslått ved Haugatjørn.



Alternativene ved Bilstad og Årrestad er vurdert:

- Bilstad: Dårlig økonomi, støyproblemer og manglende mulighet for universelt utformet kollektivløsning.
- Årrestad: Også dårlig økonomi, få utviklingsmuligheter og uheldig eksponering mot Øya, samt svakere enn Haugatjørn totalt sett.

Anbefaling: Kryss på strekningen plasseres på Haugatjørn.

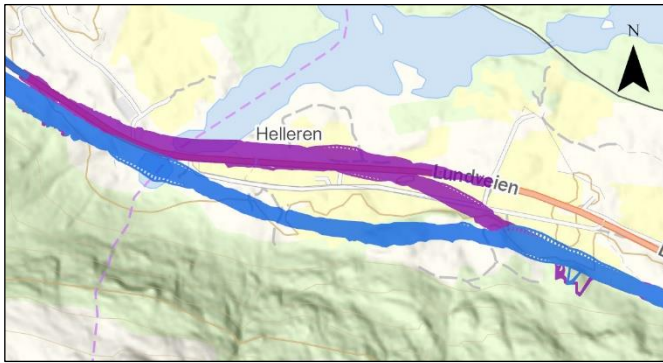
Veitilkobling mot Sirdal

Det er vurdert en ny forbindelse mellom ny E39 ved Haugatjørn og Sirdalsveien. Alternativet er ikke økonomisk lønnsomt og har en negativ netto nytte på 240 millioner kroner. Veilinen vil gå gjennom verdifulle naturområder, krysse tre vassdrag og berøre viktige mineralressurser ved Øgrei.

Anbefaling: Det etableres ikke veitilkobling mellom ny E39 og Sirdalsveien.

Helleren

Ved Helleren er to veialternativer vurdert, blå linje på sørsiden av bebyggelsen på Helleren og lilla linje parallelt med dagens E39:



- Blå linje:
 - Ligger sør for dagens E39 og bebyggelsen på Helleren
 - Tett mot fjellsiden og delvis på fylling i Hedlerspytten.
 - Dagens E39 og Hellerenveien kan i hovedsak bli som i dag.
- Lilla linje:
 - Følger dagens E39 på nordsiden av bebyggelsen på Helleren
 - Krever omlegging av eksisterende vei
 - Ny fylling 40–50 meter ut i Hedlersvatnet.

Anbefaling: Begge alternativene tas videre til konsekvensutredning.

Samlet anbefalingen på strekningen:

- Det anbefales at kryss på strekningen plasseres på Haugatjørn
- Det anbefales ikke å etablere veitilkobling mellom ny E39 og Sirdalsveien
- Det anbefales at begge alternativene ved Helleren tas videre til konsekvensutredning

3.2 Åmot-Storrsheia

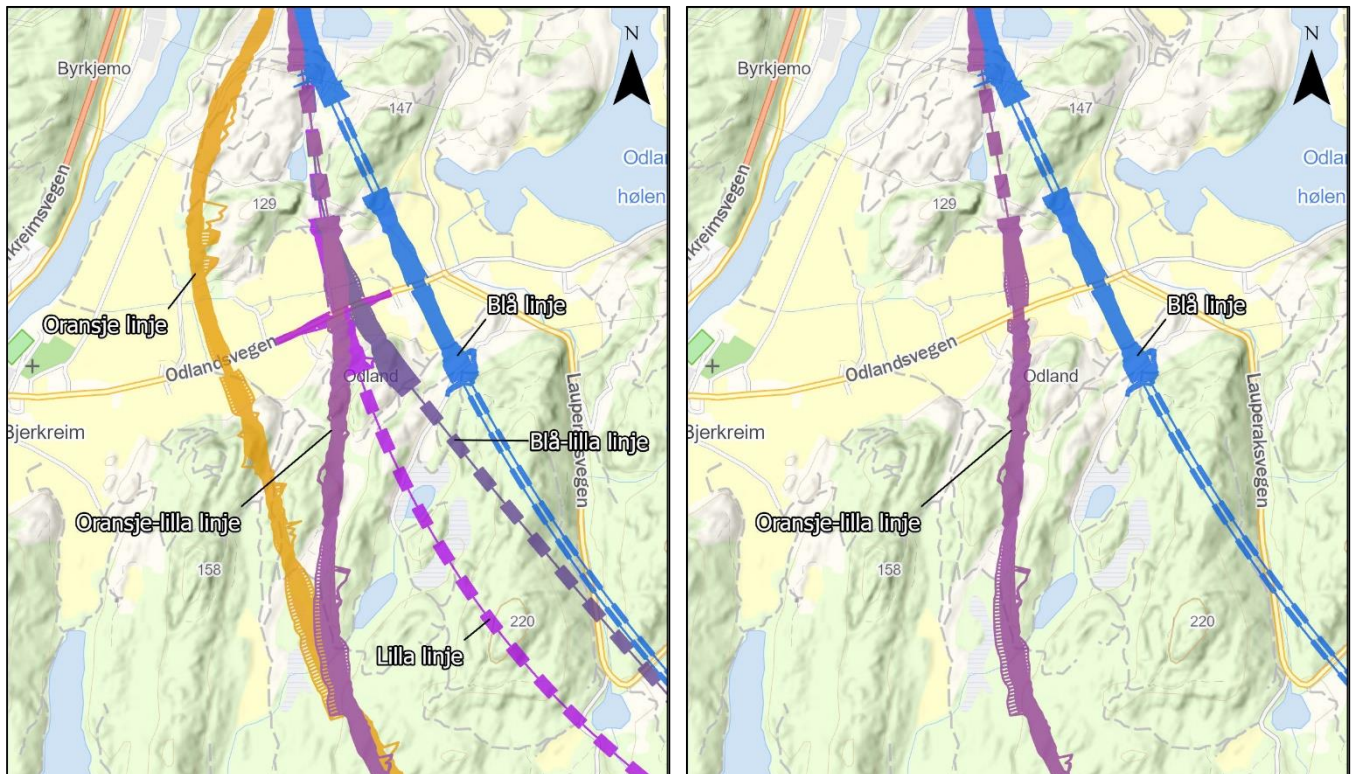
KDP-korridoren

Linjene i KDP-korridoren har store negative egenskaper på de fleste fagområdene sammenlignet med den blå linjen.

Anbefaling: Rød og grønn linje i KDP-korridoren siles ut.

Alternativ i blå korridor over Odland

Det er blitt vurdert fem linjevarianter på strekningen forbi Odland, i det som er omtalt som blå korridor.



Figur 3-1 Venstre: Vurderte linjer i blå korridor. Høyre: Anbefalte linjer.

Blå, lilla og blålilla linje:

- Felles: Lang tunnel fra Åmot og kort dagsone ved Odland.
- Blå linje: Best trafikanntytte og lavest byggekostnader – mest lønnsom.
- Lilla og blålilla: Usikker bergoverdekning ned mot Odland.
- Lilla og blålilla linje siles ut.

Oransje og oransjelilla linje:

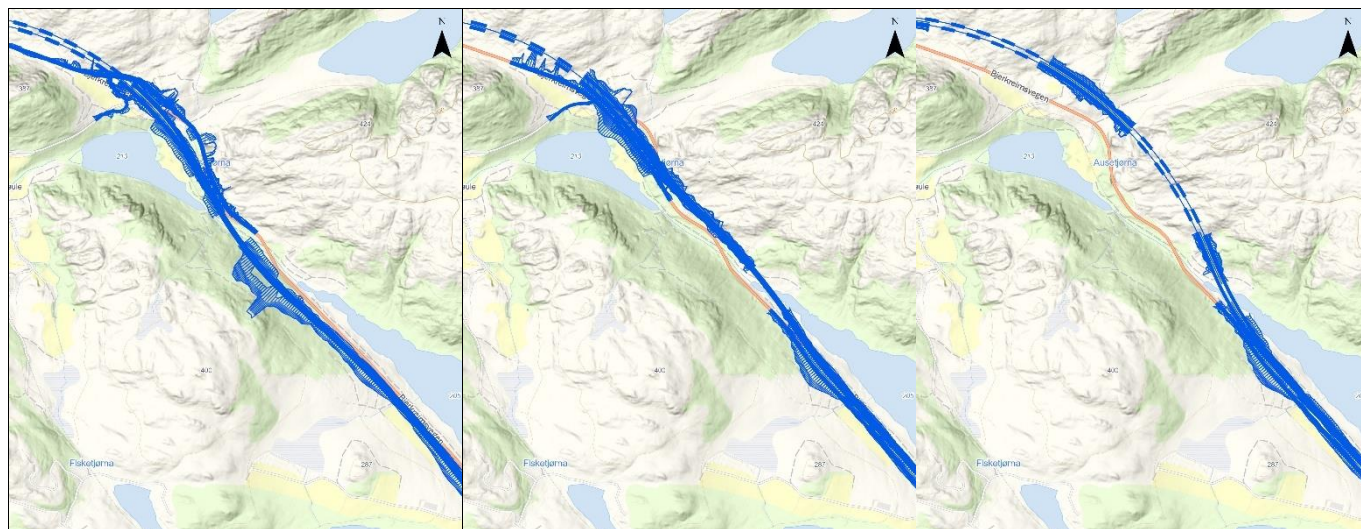
- Felles: Lave byggekostnader og god økonomisk nytte.
- Oransje linje:
 - Går nær Bjerkreim kirke og over gravfelt fra jernalderen.
 - Høy risiko for funn av fredete kulturminner.
 - Gir varig støybelastning ved kirken og langs Bjerkreimselva.
 - 30–35 dekar større beslag av dyrka jord enn andre alternativer.
 - Krever masseutskiftning av 30 dekar myr.
 - Oransje linje siles ut
- Oransjelilla linje:
 - Kombinasjon av oransje og lilla linje
 - Krysser Odland på samme sted som lilla linje
 - Kortere enn oransje linje

Anbefaling: Blå og oransjelilla linje tas videre til konsekvensutredningen.

3.3 Storrsheia-Bue

Strekningen Storrsheia–Bue har krevende terreng, ustabile løsmasser og flere miljø- og sikkerhetsutfordringer. Longelia har sidebratt terreng og tykke løsmasser, og inngrep her vil være kostbare, risikofylte og gi store terrengpåvirkninger. Det er derfor sett på en løsning der lokalveien lagt i dagens E39-trase, mens ny E39 legges på østsiden mot elven.

Lokalveien mellom Vikeså og Bue foreslås lagt nær bebyggelsen på Storrsheia, med bru over ny E39 ved Storrsheivatnet. Videre optimaliseres to alternativer mot Runaskaret. Løsningen med dagsone er rimeligst og velges hvis vurderinger av sikkerhet, trafikkavvikling og SHA viser at den kan bygges trygt.



Figur 3-2 Venstre: Blå linje fra varsel om planoppstart. Midt: Alternativ øst for Longelia. Høyre: Alternativ som krysser elven i bru med kort tunnel under Kulå.

Anbefaling: Arbeidet fortsetter med å optimalisere blå linje for best samlet løsning.

3.4 Samlet anbefaling for E39 Bilstad - Bue

Anbefaling for reguleringsplan E39 Bilstad – Bue:

- Strekning Bilstad – Åmot:
 - o Kryss på strekningen plasseres på Haugatjørn.
 - o Det etableres ikke veitilkobling mellom ny E39 og Sirdalsveien.
 - o Helleren: Både blå og lilla linje tas videre til konsekvensutredning.
- Strekning Åmot – Storrsheia:
 - o Rød og grønn linje i KDP-korridoren siles ut.
 - o Blå og oransjelilla linje tas videre til konsekvensutredningen.
- Strekning Storrsheia – Bue:
 - o Optimalisering av blå linje for best samlet løsning.

4 Overordnede føringer

4.1 Nasjonale planer og føringer

Overordnede føringer for Nye Veier AS

- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027
- Statlige planretningslinjer og rikspolitiske retningslinjer
- Nasjonal Transportplan 2025-2036
- Klimaprofil Rogaland 2025
- Stortingsmelding om friluftsliv og handlingsprogrammet
- Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging
- Stortingsmelding om naturmangfold (Meld. St. 35 (2023-2024))
- FNs bærekraftsmål

4.2 Regionale planer og føringer

- Utviklingsplan for Rogaland 2025-2028 - regional planstrategi
- Regionalplan for friluftsliv og naturforvaltning 2017-2024
- Regionalplan for samordnet arealbruk og transport i Dalane 2019-2030
- Handlingsprogram for samferdsel 2025-2032
- Samferdselsstrategi for Rogaland 2022-2033
- Handlingsplan for trafiksikkerhet 2024-2027
- Regionalplan for kulturmiljø 2023-2035
- Regionalplan for kultur og idrett i Rogaland 2024-2036
- Regionalplan for vannforvaltning 2022-2027
- Verna vassdrag 2005 (Suppl.) Bjerkreimsvassdraget

4.3 Kommuneplaner og føringer

4.3.1 Lund kommune

- Kommuneplanens arealdel 2013-2025
- Kommuneplanens samfunnsdel 2023-2035
- Planprogram for kommunedelplan for naturmangfold
- Trafiksikkerhetsplan 2021-2025
- Hovedplan skogsbilveg 2018-2028
- Kulturplan 2022-2025
- Kulturminneplan 2016-2026

4.3.2 Eigersund kommune

- Kommuneplan for Eigersund kommune 2018-2030
- Planstrategi 2024-2027
- Strategisk næringsplan 2025-2033
- Trafiksikkerhetsplan 2021-2031
- Temaplan for kulturminner 2021-2025

4.3.3 Bjerkreim kommune

- Kommuneplanens arealdel 2014-2026
- Samfunnsdel til kommuneplan 2014-2026 med handlingsdel
- Kommunal planstrategi for Bjerkreim kommune 2024-2027
- Trafikksikkerhetsplan 2020-2024
- Kulturminneplan
- Kommunedelplan for idrett og friluftsliv 2019-2023
- Folkehelseplan 2020-2024

4.4 Kommunedelplaner

Eigersund kommune:

- Kommunedelplan for fritidsbebyggelse 2020-2032

Det er ingen kommunedelplaner innenfor varslet plangrense i Lund og Bjerkreim kommuner.

4.5 Planer under arbeid

4.5.1 Lund kommune

- Kommunedelplan for naturmangfold

4.5.2 Eigersund kommune

Det er ingen relevante planer under arbeid innenfor varslet plangrense.

4.5.3 Bjerkreim kommune

- 2023002 Detaljregulering for Vikeså sentrum vest

4.6 Reguleringsplaner

4.6.1 Lund kommune

- 2013001 Omlegging fv. 14
- 2010003 Bilstad industri, Ualand
- 2008002 Industri- og lagerområde, Ualand
- 2000001 Fv. 13 Ualand x E 39 Ualand
- 1981001 Ualand sentrum

4.6.2 Eigersund kommune

Det er ingen reguleringsplaner innenfor varslet plangrense.

4.6.3 Bjerkreim kommune

Vestsiden av Bjerkreimselva:

- 1986002 Røysland industriområde 1986
- 2019001 Røysland industriområde II
- 2000001 Birkemo gnr. 73, bnr. 8
- 2004005 Birkemo gnr. 73, bnr. 1 og 71
- 2009004 Røyslandsknutane bustadfelt

- 2004002 Røyslandsdalen trinn II
- 1978002 Røyslandsdalen
- 1995001 Bjerkreim sentrum vest
- 2008004 Bjerkreim sentrum, gnr. 73, bnr. 24 og 177
- 1997001 Del av gnr. 73 bnr. 1, 2 og 3
- 1975001 Røysland/Fjermedal omr.
- 2003006 Gjedrem Camping, gnr. 30, bnr. 1 og 3
- 2014002 Kleiva

Østsiden av Bjerkreimelva:

- 2009001 Bjerkreim sentrum aust
- 2004004 Efteland gnr. 7 bnr. 1
- 2004007 Åsen Gard, gnr. 4, bnr. 1

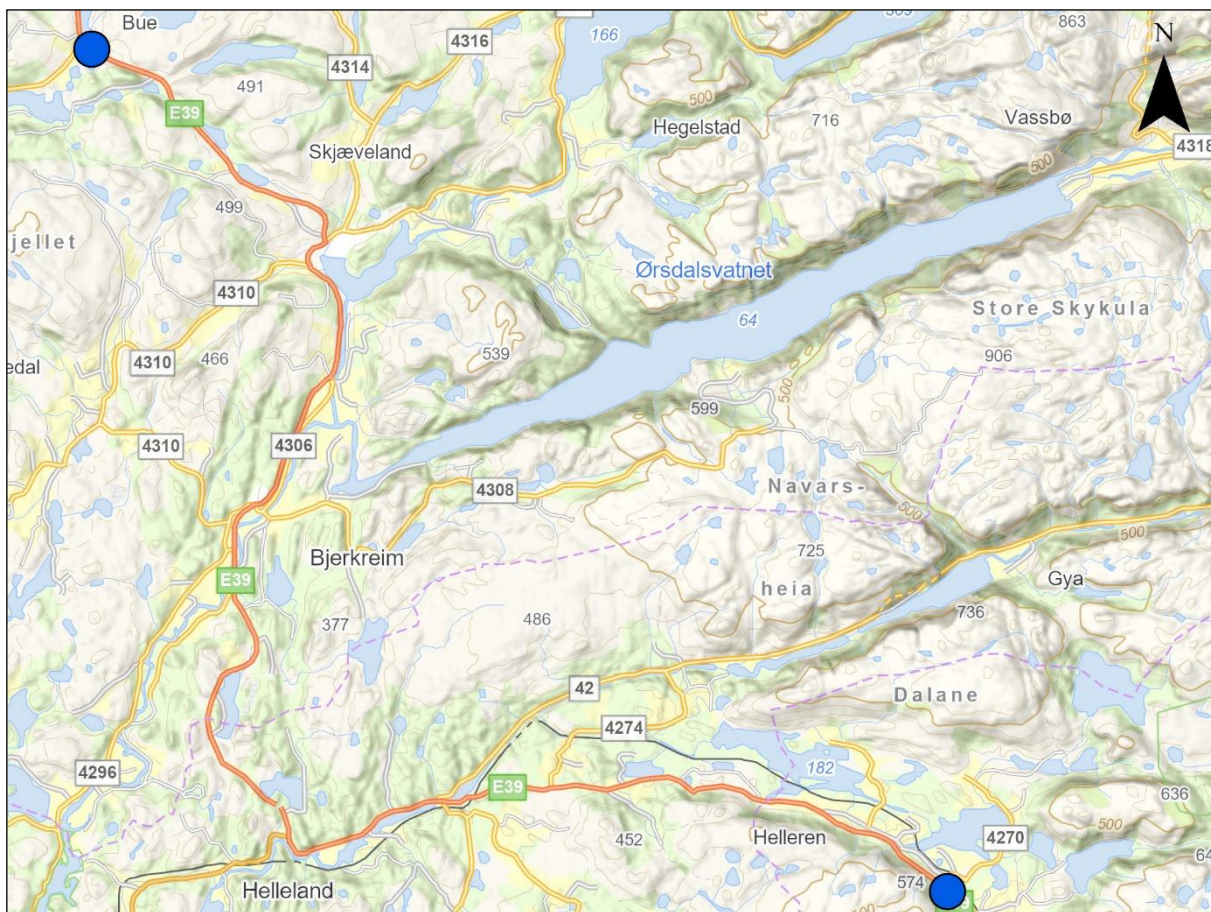
5 Dagens situasjon

5.1 Dagens vei

E39 mellom Kristiansand og Stavanger utgjør en sentral del av den nasjonale transportkorridoren Oslo–Kristiansand–Stavanger og er samtidig en viktig forbindelse i det transeuropeiske transportnettverket (TEN-T) gjennom fergeforbindelsen Kristiansand–Hirtshals. Denne strekningen har stor betydning for både regional og internasjonal transport, og fungerer som en hovedåre for person- og godstransport langs Sørvestlandet.

Strekningen mellom Bilstad og Bue er særlig utfordrende, med flere partier som har skarp kurvatur og bratte stigninger. Dette gir redusert fremkommelighet og lav gjennomsnittshastighet, og flere delstrekninger har fartsgrense på 60 km/t.

Kartet under viser dagens E39 mellom Bilstad i sørøst og Bue i nordvest, markert med en rød strek.



Strekningen fra Bilstad i Lund til Bue i Bjerkreim er om lag 37,3 kilometer langs dagens E39, mens avstanden i luftlinje er ca. 25 kilometer. Ny E39 er ca. 28 kilometer lang og gir en besparelse i reisetid på rundt 15 minutter.

Veien følger sørsiden av dalen forbi Ualand, Bilstad og Teksevatnet, og passerer kommunegrensen mellom Lund og Eigersund.



Figur 5-1 Ualand, Lund kommune (Google maps 2025).

Videre går den langs en rekke vann og vassdrag, blant annet Haugatjørn, Øgrei, Årrestad, Ramsland og Helleland, før den når Krossmoen, der det er kryss med fylkesvei 426 mot Egersund. Mellom Helleland og Krossmoen ligger jernbanen og E39 på hver sin side av Hedlandsåna.



Figur 5-2 Krossmoen, Eigersund kommune (Google maps 2025).

Ved Saglandsvatnet krysses kommunegrensen til Bjerkreim, og veien følger deretter Bjerkreimselva forbi Bjerkreim, Ore og Gjedrem til Svelavatnet og Vikeså.



Figur 5-3 Vikesåbakkene, Bjerkreim kommune (Google maps 2025).

Fra Vikeså går E39 opp de bratte Vikesåbakkene, før den fortsetter over Storrsheia. Deretter passerer veien gjennom Uadal og Runaskaret, før den når Bue. Strekningen har flere stigninger og kurver, og følger et variert og kupert terreng med både høydedrag og dalfører.



Figur 5-4 Runaskaret, Bjerkreim kommune (Google maps 2025).

Ekspressbusser Stavanger – Kristiansand

Vy Bus4You og FlixBus tilbyr direkte bussruter mellom Stavanger og Kristiansand. FlixBus stopper langs E39 på Bjerkreim, og Vy Bus4You stopper ved Helleland.

Lokale og regionale ruter (Kolumbus)

- Rute 93 (Stavanger – Flekkefjord)
Går via Vikeså, Helleland og Moi, med stopp ved mindre holdeplasser langs E39.
Tilbyr forbindelse til lokale tettsteder og overgang til tog på Moi.

- Rute 94 (Egersund – Vikeså)
Betjener Helleland og nærliggende områder, med overgang til rute 93 for videre reise.

Jernbanetilbud

Sørlandsbanen går gjennom Lund og Eigersund kommuner og gir togforbindelse mellom Stavanger og Kristiansand. Bjerkreim kommune har ingen jernbanestopp; nærmeste stasjoner er Moi og Egersund.

Moi stasjon i Lund er det viktigste knutepunktet nær strekningen, med flere daglige avganger til begge byer. Egersund stasjon ligger lenger vest og betjener både regiontog og lokaltog.

Heskestad stasjon i Lund er i dag nedlagt for persontrafikk og fungerer kun som kryssingsspor.

5.2 Arealbruk og bebyggelse

Langs E39 mellom Bilstad og Bue finner vi flere små bygdesamfunn og gårdsområder som gir landskapet et tydelig kulturbilde. Vikeså, kommunesenteret i Bjerkreim kommune, er det største tettstedet på strekningen. Helleland er det største tettstedet langs E39 i Eigersund kommune, preget av jordbruksområder og spredt bebyggelse.

Den planlagte traséen berører tettstedene Bilstad, Bjerkreim, Vikeså og Bue. Det finnes etablerte næringsområder ved Bilstad i Lund kommune og ved Røysland i Bjerkreim kommune.

Området domineres av åpne jorder, beitemarker og gårdstun. Store heiområder brukes til beite, og kulturlandskapet holdes i hevd gjennom aktiv landbruksdrift.

Innenfor planområdet er bebyggelsen hovedsakelig spredt, med en kombinasjon av boliger og driftsbygninger tilknyttet landbruket. Boligene ligger i hovedsak langs dalførene og nær dagens E39.

5.3 Ikke-prissatte fag

Planleggingen av ny E39 på denne strekningen handler ikke bare om å finne kostnadseffektive løsninger som gir bedre fremkommelighet og kortere reisetid. Det er også avgjørende å ivareta viktige verdier i området, som vassdrag, landbruksjord og naturmangfold. Disse hensynene må integreres i alle faser av planprosessen for å sikre en løsning som både oppfyller transportbehovene og tar vare på miljø og lokalsamfunn.

Landskapsbilde

På strekningen fra Bilstad til Åmot domineres landskapet av jordbruksarealer og skog. Skogen varierer mellom løvskog og barskog, noe som gir et mosaikkpreget og visuelt variert landskap. Traseen krysser flere mindre bekker og fuktige partier, og bekkegrøftene ligger ofte mellom skogholt og dyrket mark. Dette skaper grønne korridorer som følger terrenget.

De mest verdifulle områdene ligger i øst ved Ørsdalsvatnet og Skorafjellet–Daurmålsknuten, med urørte landskap av nasjonal verdi. Vestlige områder som Tvitjørnene og Svartknuten er vanlige for regionen og har mindre variasjon.

Strekningen fra Storrsheia til Bue preges av landskapstypiske trekk for regionen, med en kombinasjon av kuperte åser, frodige dalfører og kultiverte jordbruksområder som gir et variert dal- og fjellpreg.

Friluftsliv- /by og bygdeliv

Det finnes nær 50 friluftsområder i og langs planområdet, med ulike funksjoner og verdier. Flere større hei- og fjellområder gir storslåtte landskapsopplevelser og urørt natur. Mellom Bilstad og Åmot gjelder dette Dyping, Mysing, Gjuvassheia, Gyaaksla, Navarsheia og Hovlandsheia. I Bjerkreim omkranser Skykula, Tussafjell, Daurmålsknuten og Såta Ørdsalsvatnet, mens Berse, Solbjørnipa, Svartaknuten, Moifjellet og Vardafjellet ligger nær Bjerkreim og Vikeså, som er lokale sentra med boliger, skole og nærturterreng.

I Lund kommune er Ualand og Helleland viktige bygdesentra. Jordbruksområder med veinett fungerer som nærturterreng for både fastboende og hyttefolk. Hellelands- og Bjerkreimsvassdraget brukes til fiske, padling og som grønne ferdselsårer. Jaktområder finnes spredt i hele tiltaksområdet.

Naturmangfold

Området har stor variasjon i naturmangfold og mange naturtyper som til sammen gir høye naturverdier. Området har blant annet mange forekomster av hule eiker, mange av de har høy til svært høy kvalitet. Det er også viktige skogpartier med eldre edellauvskog, frisk lågurtedellauvskog og flomskogsmark. Slike skogpartier bidrar til et rikt habitat for en rekke arter, blant annet på grunn av områder med mye død ved og en variert skogstruktur. Det finnes også en del områder med kulturlandskap som naturbeitemark og hagemark, kystlynghei, semi-naturlige myrer og engvegetasjoner. Åpne kulturlandskap er viktig for en rekke spesialiserte planter, sopp og insekter. Det er gjort en rekke funn av rødlistede arter i området, noe som indikerer et rikt naturmangfold.

Samtidig er området preget av utbygde områder og menneskelig påvirkning, med plantede skogpartier og intensivt drevet jordbruk med sterkt gjødslede områder og fulldyrka arealer.

Vannmiljø

Planområdet ligger stort sett innenfor to hovednedbørsfelt. Det er Bjerkreimselva med nedbørsfelt i nord og Hellelandsvassdraget med nedbørsfelt i sør. Helt i nord-vest berøres også Figgjoelva sitt nedbørsfelt.

Hellelandsvassdraget er regulert for kraftproduksjon med Teksevatnet som største magasin. Bekker og innsjøer har stasjonær ørret og røye, men anadrom strekning, elvemusling og ål ligger utenfor influensområdet. Området inneholder verdifulle naturtyper som rik kulturlandskapssjø, viktige bukter og bekkedrag, samt truet art (skaftevjeblom) i Haugatjørn.

Strekningen krysser midtre deler av nedbørsfeltet til Bjerkreimsvassdraget, som er vernet etter verneplan for vassdrag 027/2. Bjerkreimselva er også et nasjonalt laksevassdrag, og store deler av utredningsområdet ligger innenfor anadrom sone. I tillegg til laks (NT) og sjørret, finnes elvemusling (VU) og ål (EN) i vassdraget. Flere sidebekker fungerer som gyte- og oppvekstområder for laks og sjørret. Blant naturtyper tilknyttet ferskvann finnes følgende registreringer; rike

kulturlandskapssjøer (Årdalstjørna, Søndre og Nordre Tvitjørne), viktig bekke drag (nedre del av Årdalsbekken) samt deltaområder i Svelavatnet.

Fra Storrsheia til Bue berører prosjektet ikke-anadrome deler av Figgjovassdraget og Bjerkreimsvassdraget, og seks vannforekomster har stor verdi basert på økologisk tilstand og prøvefiske.

Basert på de foreløpige resultatene er resipientene vurdert å ha stor og svært stor verdi ut fra økologisk tilstand og el-fiske/prøvefiske.

Kulturarv

På strekningen fra Bilstad til Åmot finnes kulturminner fra steinalder (Helleren, Årrestad) og et stort jernaldergravfelt ved Resalega. Den Sørlandske Hovedvei fra 1800-tallet er et viktig samferdselshistorisk minne, særlig delen gjennom Helleren og Haugatjørna. Flekkefjordbanen følger samme trasé og har stor verdi med bevarte spor, broer og tunneler.

I Bjerkreim kommune omfatter planområdet et KULA-område ved Ørsdalsvatnet og Odlandshølen, samt mange arkeologiske spor som gårdsanlegg, gravminner og hulveier. Fra nyere tid har Bjerkreim med kirke og elvebebyggelse stor verdi. Landskapet i Sveladalen er også svært verdifullt med spor fra flere tidsperioder.

På strekningen fra Storrsheia til Bue er de største kulturarvsverdiene i KULA-området med jernaldergårder av nasjonal betydning. Tunnelpåhogget i sør og veien langs Storrsheivatnet og Uadalsvatnet berører dette området.

Naturresurser

På strekningen fra Bilstad til Åmot består jordbruksområdene i hovedsak av innmarksbeite av vekslende kvalitet, samt noe dyrket mark. Ved Tønneplassen, Grøndøl, Årrestad og Åmot finnes områder med organiske jordlag som vurderes som middels gode. Enkelte teiger med dyrket mark på Årrestad og ved Helleren har svært gode dyrkingsforhold.

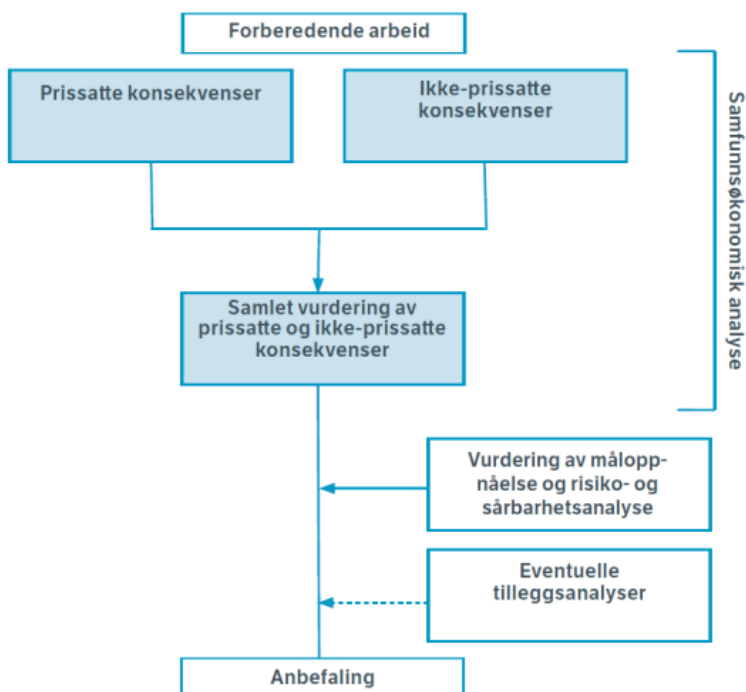
Området mellom Odland og Vikeså er preget av fulldyrka jord og innmarksbeite. Jordbruksarealene er godt arronderte og har stor betydning for landbruksdriften.

Rundt Vikeså sentrum og innover i Sveladalen er det et aktivt og variert landbruk, preget av både tradisjonelt og moderne gårdsdrift, der produksjon av melk og storfe er viktig. Jordbruksarealene i området består hovedsakelig av fulldyrka jord med stor verdi og innmarksbeite

6 Konsekvensutredning – utredningsprogram

6.1 Overordnet metodiske prinsipp

Konsekvensutredningen skal utarbeides i samsvar med plan- og bygningsloven og forskrift for konsekvensutredninger. Statens vegvesens håndbok V712 *Konsekvensanalyse* (2018, rev.2021) legges til grunn for arbeidet, sammen med Veiledning for økologiske funksjonsområde (høringsutkast 24.04.2025) og Miljødirektoratets veileder M1941 *Konsekvensutredninger for natur og miljø*.



Figur 6-1 Skjematisk fremstilling av metode

Generell metodikk for vurdering av virkninger og konsekvenser av planforslaget vil være:

- Informasjonsinnhenting og beskrivelse/verdivurdering av dagens situasjon
- Beskrivelse, beregning og vurdering av tiltakets virkninger mot et 0-alternativet.
- Beskrivelse av tiltak som kan redusere eventuell negativ virkning av tiltaket (skadereduserende tiltak og eventuelle kompenserende tiltak).

6.2 Sammenstilling

I en samfunnsøkonomisk analyse vurderes forskjellen mellom den totale nytten og de totale kostnadene for samfunnet.

Samfunnets totale nytte er alle fordelene tiltaket gir, blant annet:

- Redusert reisetid
- Færre trafikkulykker
- Redusert veistengning som følge av værforhold og ras

Samfunnets totale kostnader inkluderer mer enn investeringskostnader, blant annet:

- Investeringskostnader
- Driftskostnader
- Miljøkostnader (Ikke-prissatte fag, jf. kap.6.5)
- Klimagassutslipp

Sammenstillingen gi en systematisk og etterprøvbar vurdering av hvordan et tiltak påvirker samfunnets velferd. Analysen veier fordeler og ulemper ved ulike alternativer, både prissatte og ikke-prissatte konsekvenser. Den synliggjør virkninger for berørte grupper og ser fagtemaene i sammenheng. I tillegg til å beregne lønnsomhet i kroner, vurderes konsekvenser som ikke lar seg verdsette direkte, for å gi et helhetlig bilde av tiltakets betydning for velferden.

Metodikken i Håndbok V712 Konsekvensanalyser brukes som et utgangspunkt for sammenstillingen. Sammenstillingen vil variere avhengig av hva som er hensiktsmessig for det enkelte tema.

6.3 Anbefaling

Anbefalingen om valg av alternativ tar utgangspunkt i den samfunnsøkonomiske analysen i sammenstillingen. Derfra anbefales normalt det høyest rangerte alternativet, men det kan også være andre forhold som får betydning for anbefalingen. for eksempel kan alternativenes måloppnåelse og funn fra risiko- og sårbarhetsanalysen være med å påvirke endelig rangering.

6.4 Prissatte konsekvenser

De prissatte konsekvensene vil omfatte transportmodellberegninger som dekker et stort geografisk område. Beregningen av de prissatte konsekvensene skal utføres med programmet EFFEKT. Dette er Statens vegvesens hovedverktøy for å utføre nytte-kostnadsanalyser i forbindelse med vei- og transportprosjekter. Som et grunnlag for EFFEKT-beregningene skal det benyttes en transportmodell som viser forventete trafikkmengder og fordeling av trafikk i de ulike alternativene, samt gjenværende trafikk på eksisterende vei.

Analysen omfatter følgende tema:

- Trafikant- og transportbrukernytte
- Operatørnytte
- Budsjettvirkninger for det offentlige
- Ulykker
- Støy og luftforurensning
- Klimagassutslipp
- Skattekostnader

Analyseår og dimensjoneringsgrunnlag

I analysene er åpningsår satt til 2029 og med tre års anleggsperiode. Sammenligningsåret settes til 2025. Alle er beregnet i 2025-kroner.

Analyseperioden for veiutredninger er satt til 75 år, det vil si at analyseperioden settes til 2029–2103. Levetiden settes også til 75 år. Dette er i tråd med notatet «*NTP 2025-2036 – levetid på utvalgte prosjekter i de samfunnsøkonomiske analysene endres fra 40 til 75 år*» (Statens vegvesen, 05.07.2019). Øvrige parametere er i henhold til standardverdier i gjeldende versjon av EFFEKT.

6.4.1 Trafikale konsekvenser

Tiltakets trafikale konsekvenser vil bli utredet ved hjelp av transportetatens og Avinors persontransportmodeller. Beregningene vil bli gjennomført ved hjelp av nasjonal transportmodell (NTM6), Nasjonal godsmodell (NGM) og delområdemodellen for Agder og Rogaland (DOM-AR). DOM-AR dekker Agder og kommunene syd for Boknafjorden.

Transportanalysen vil omtale omfordelinger av trafikkmengder i veinettet som følge av tiltaket. I tillegg vil transportanalysen omtale hvilke konsekvenser kryssenes plassering vil medføre. Transportanalysen vil fokusere på reisetidsgevinster for alle transportbrukere på nasjonalt, regionalt og lokalt nivå i analyseperioden. Beregningsår i transportmodellen er 2030.

6.4.2 Trafikant- og transportbrukernytte

Følgende kostnads- og nyttekomponenter skal beregnes under dette temaet:

- Distanseavhengige kjøretøykostnader
- Tidsavhengige kostnader

6.4.3 Operatørnytte

Operatørnytte skal beregnes for å få frem summert endring i driftskostnader for operatørene av kollektiv-, parkerings- eller bomselskapene. Med operatørselskaper menes selskaper som står for offentlig transportvirksomhet eller selskap som bidrar ved forvaltning av infrastruktur for transport.

Det tas hensyn til følgende operatørselskaper:

- Kollektivselskaper
- Bompengeselskaper
- Andre private aktører

6.4.4 Offentlig budsjettvirkning

Budsjettvirkninger for det offentlige er summen av inn- og utbetalinger over offentlige budsjetter. Posten omfatter blant annet investeringskostnader for et nytt tiltak og fremtidige drifts- og vedlikeholdskostnader for ny og eksisterende vei. Anleggskostnadene for tiltaket utarbeides ved hjelp av Nye Veier sin kostnadsberegning. Kostnadsoverslaget skal ligge på $\pm 25\%$.

Det skal i forbindelse med den samfunnsøkonomiske analyse gjøres beregninger av drifts- og vedlikeholdskostnader. Dette beregnes i EFFEKT.

6.4.5 Ulykker

De totale samfunnsøkonomiske kostnadene for en trafikkulykke omfatter både de realøkonomiske kostnadene og det velferdstap som trafikkskadde og pårørende opplever ved redusert livskvalitet og tap av helse eller leveår.

Det skal gis en beskrivelse og analyse av ulykkessituasjonen på strekningen for dagens situasjon, og det skal beregnes forventede ulykker i det aktuelle veinettet for hele analyseperioden. Ulykkene skal kategoriseres etter skadegrad og ulykkestype så godt det lar seg gjøre innenfor oppdaterte regler for GDPR når det gjelder ulykker.

6.4.6 Støy

Konsekvensene av støy er for en stor del prissatt og inngår som en del av tiltakets nytte-/kostnadsanalyse, men støy har også virkninger som ikke er prissatt. De ikke-prissatte virkningene kommer fram i vurderingene av friluftsliv/by- og bygdeliv.

Analysen av støy fra veitrafikken skal gjøres i tråd med T-1442, Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging. CadnaA vil bli benyttet som beregningsverktøy.

Det utarbeides støysonkart og beregnes støynivå ved fasade til bygninger med støyfølsom bruk for en prognosesituasjon ca. 20 år etter veiåpning.

I forbindelse med de prissatte konsekvensene skal temaet støy beregnes iht. Håndbok V712:

- Antall støyfølsomme bygg (iht. T-1442) med mer enn Lden 55 dB utendørs før og etter avbøtende tiltak
- Antall personer i boliger med mer enn Lden 55 dB utendørs etter avbøtende tiltak
- Støykostnad

6.4.7 Luftforurensning

Vurdering av luftforurensning skal gjøres i tråd med T-1520, Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging. Det utarbeides luftsonkart for NO₂ og PM₁₀ med bakgrunn i samme trafikkprognoseår som for støyvurdering. Spredningsberegninger gjøres på overordnet nivå, men tar hensyn til utslipp fra tunnelmunning. Det sammenlignes for de forskjellige alternativene:

- Antall personer bosatt i rød- og gule luftforurensningssone
- Annet luftkvalitetsfølsomt arealbruk i rød- og gule luftforurensningssone

6.4.8 Klimagassutslipp

Det skal utarbeides klimagassbudsjett for linjen.

Klimagassutslipp skal vurderes for linjer som tas med til konsekvensutredning. Det skal utarbeides et forslag til klimagassbudsjett for anleggs- og driftsperioden basert på innholdet i endelig planforslag. Her vil midlertidig arealbeslag inkluderes.

Det vil også bli gjort en vurdering med hensyn på revegetering av masselager for permanent situasjon. Beregning av klimagassutslipp inkluderer bygging, drift- og vedlikehold samt arealbeslag

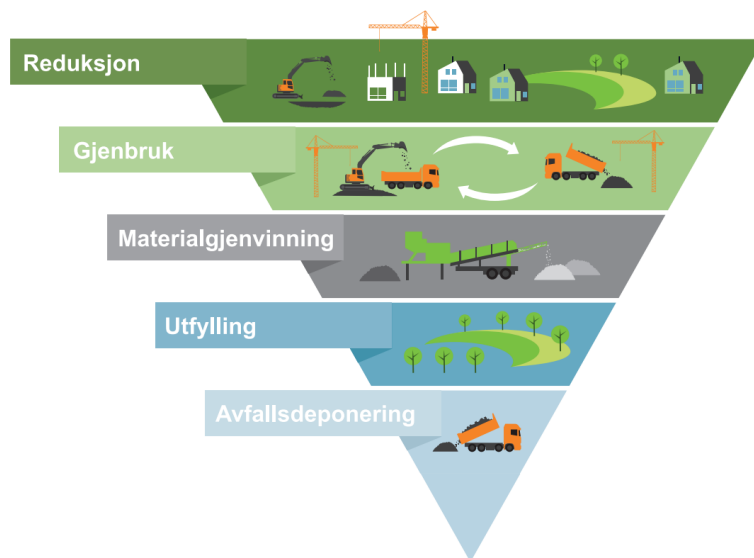
(skog med høy, middels og lav bonitet, jordbruksareal og myr). Utslipp fra transport i drift (analyseperiode på 75 år) vil i tillegg beregnes i EFTEKT.

De største utslippspostene vil kartlegges, og tiltak og valg av materialer vil vurderes opp mot klimagassutslippet. Det vil være fokus på utslipp knyttet til myr, og myrdybde vil vurderes spesifikt.

Ved prissetting av klimagassutslipp følges retningslinjene fra Rundskriv R-109/21 fra Finansdepartementet. Analysene skal anvende en karbonpris som angis i årlig oppdaterte prisbaner fra Finansdepartementet.

6.4.9 Massehåndtering – samfunnsnyttig bruk av overskuddsmasser

Det vil være et masseoverskudd på grunn av tunneler og terrenginngrep i de veialternativene som skal utredes. Ressurspyramiden fra Regionalplan for massehåndtering på Jæren 2018 – 2040 er relevant for hvordan Nye Veier håndterer overskuddsmasser i prosjektet.



Reduksjon

Det er et mål å redusere masseoverskuddet fra ny E39 så mye som mulig samtidig som veilinjens geometri balanseres opp mot andre verdier.

Gjenbruk og materialgjenvinning

Bergmasser langs veilinjens kan benyttes til veifylling, og det reduserer massetransport.

Bergmasser med tilstrekkelig kvalitet kan knuses til pukk og andre fraksjoner som kan brukes i veiens overbygning. Gravemasser kan benyttes som topplag i veifyllinger. Det planlegges knusing og bearbeiding av stein på utvalgte masselagre langs traséen for å sikre høy utnyttelse av overskuddsmasser i veibyggingen

Samfunnsnyttig bruk – masselager og jordbruk

Overskuddsmasser som ikke er egnet til veibygging, skal benyttes til nydyrking og til å reetablere omdisponert dyrka jord. Nye Veier legger vekt på at masser fra veiutbyggingen brukes til samfunnsnyttige formål, og vil prioritere å anvende dem til etablering av nye jordbruksarealer.

Overskuddsmasser fra veianlegget kan benyttes til å etablere ulike typer jordbruksareal:

- Nydyrking: overskuddsmasser benyttes til å etablere jordbruksareal der det i dag ikke er jordbruk
- Jordforbedring: overskuddsmasser benyttes f.eks. til å heve et jordbruksareal slik at grunnvannsstanden senkes eller etablere tykkere jordsmonn på innmarksbeite

Avfallsdeponering

Masser som kan være forurenset, samt sulfidholdige bergarter langs veilinen, vil bli håndtert i samsvar med forurensningsloven.

Reguleringsplan

Reguleringsplanen skal avklare følgende:

- Områder for permanent masselager
- Områder for mellomlagring av masser
- Volum og kvalitet av massene

Lokalisering av massealger skal utredes for både prissatte- og ikke-prissatte konsekvenser.

Massehåndtering er et tema som inngår i planarbeidet, i dialog med grunneiere, kommunene og regionale myndigheter.

6.4.10 Skattekostnad

Av Finansdepartementets veileder i samfunnsøkonomiske analyser (Finansdepartementet 2005) framgår det at det for alle inn- og utbetalinger over offentlige kasser skal beregnes en ekstra skattekostnad på 20 øre pr. krone. Dette gjelder også bevilgninger til drift og vedlikehold av veier samt tilskudd til kollektivtransport.

6.4.11 Resultat av analyse av prissatte konsekvenser

Analysen av prissatte konsekvenser presenteres med tall som viser beregnede kostnader og inntekter/nytte ved tiltaket sammenlignet med 0-alternativet. Hovedkonklusjonen uttrykkes som et positivt eller negativt tall som indikerer i hvilken grad tiltaket har netto nytte eller netto kostnad for samfunnet. Resultatet presenteres også som netto nytte per budsjettkrone, som vil si hvor mye samfunnet tjener eller får i kostnad per krone som investeres i prosjektet.

Utredningsprogram for prissatte konsekvenser	
Utredningsbehov	• Investeringskostnader • Fremtidige driftskostnader • Nytte-kostnadsanalyse: ○ Nytte for trafikanter og transportbrukere ○ Operatørnytte ○ Kostnader over offentlige budsjett ○ Ulykkeskostnader, kostnader ved støy og luftforurensning, restverdi av anlegget og skattekostnader

Utredningsprogram for prissatte konsekvenser	
Metode	• Kostnadsberegning ved NV sin kostnadsberegning • Statens vegvesens metode beskrevet i håndbok V712 og beregningsverktøy EFFEKT for nytte-kostnadsanalyse
Grunnlagsmateriale	• Håndbok V712 • Veileder for transport- og samfunnsøkonomiske analyser i Nye Veier • Dagens trafikk og grunnlagsdata for eksisterende vei fra NVDB • Trafikktall fra transportmodellberegninger • Personer i ulike støysoner og soner med ulik grad av luftforurensning
Sentrale kontakter	• Statens vegvesen • Nye Veier

6.5 Ikke-

prissatte konsekvenser

I KU-forskriften (§ 21) er det angitt en liste over tema som skal vurderes der det er relevant for beslutningen. Disse temaene utgjør i stor grad de ikke-prissatte konsekvensene. Listen er ikke uttømmende, men typisk omfatter følgende områder:

- Landskapsbilde
- Friluftsliv/by- og bygdeliv
- Naturmangfold
- Vannmiljø
- Kulturarv
- Naturressurser

Denne temainndelingen skal sikre at dobbeltvektning unngås, slik at hver virkning vurderes kun én gang. Vannmiljø er skilt ut som et eget fagtema i samsvar med M-1941.

Ikke-prissatt metode i V712 skal sikre en faglig, systematisk og enhetlig analyse av de konsekvensene et tiltak vil medføre for de fem fagtemaene. Vurderingene gjøres i tre trinn. De to første trinnene, konsekvens for delområder og konsekvens for alternativ, gjøres for hvert fagtema. I det tredje trinnet vurderes konsekvensen for de fem fagtemaene samlet.

Tre begreper står sentralt når det gjelder analysen i trinn en:

- Verdi: Med verdi menes en vurdering av hvor stor betydning et område har i et nasjonalt perspektiv.
- Påvirkning: Med påvirkning menes en vurdering av hvordan det samme området påvirkes som følge av et definert tiltak. Påvirkning vurderes i forhold til referansesituasjonen (referansealternativet).
- Konsekvens: Konsekvens framkommer ved sammenstilling av verdi og påvirkning i henhold til en matrise (figur 6.6 i V712). Konsekvensen er en vurdering av om et definert tiltak vil medføre bedring eller forringelse i et område.

Referansealternativet, alt. 0, er dagens situasjon i planområdet, pluss den utviklingen som forventes å inntreffe i hele analyseperioden frem til sammenligningsåret 2032 uten at tiltakene i denne KU-en gjennomføres. I alt. 0 ligger også vedtatte, finansierte planer innenfor plan- og influensområdet.

6.5.1 Landskapsbilde

Fagtema landskapsbilde omhandler landskapets romlige og visuelle egenskaper og hvordan landskapet oppleves som fysisk form. Landskapsbilde omfatter alle omgivelsene, fra det tette bylandskap til det uberørte naturlandskap. Under dette temaet beskrives særpreget ved landskapets utseende og vurderer hvordan den visuelle karakteren endres som følge av tiltaket.

Virkningene dokumenteres med egne temakart (bl.a. verdikart, registeringskart etc). Norges forpliktelser i forhold til den europeiske landskapskonvensjonen skal ivaretas gjennom vurderingene

6.5.2 Friluftsliv / by- og bygdeliv

Fagtema friluftsliv, by- og bygdeliv omhandler aktivitet i friluft som foregår i naturmiljøet eller et urbant miljø. Dette inkluderer områder nær bebyggelse og områder langt fra allfarvei. Det inkluderer barn, voksne, eldre og andre brukergrupper.

Utredning av fagtema skal avklare hvilke virkninger tiltaket har for allment friluftsliv og rekreasjon, hvor flere aktiviteter, brukergrupper og grad av tilrettelegging inngår. Utredningen vil fokusere på arealer som er statlig eller lokalt sikret, registrert som friluftsområder, samt arealer som ikke er omtalt i databaser og innsynsløsninger, men som forventes å inneha funksjoner.

Spesielt vil tiltakets barriere- og fragmenterende virkning vurderes da med hensyn til støyende, visuell- og fysiske virkning. Tema som jakt, fiske, turgåing, barnelek, utmarksbruk, barnehage- og skolefunksjoner, klatring, padling, og flere andre aktiviteter og funksjoner vil belyses og vurderes i utredningen.

Avbøtende tiltak og eventuelt forbedrende tiltak vil foreslås der veiltiltaket fører til konflikter med fagtema.

6.5.3 Naturmangfold

Fagtema naturmangfold omhandler naturmangfold knyttet til landjorda, ferskvann, brakkvann og saltvann, inkludert livsbetingelser for disse. Dette omfatter biologisk og geologisk mangfold som ikke i det alt vesentlige er et resultat av menneskers påvirkning.

Prosjektet skal gjennomføres i tråd med tiltakshierarkiet for å unngå, begrense, istandsette og kompensere for vesentlige skadevirkninger på naturmiljøet. Skade på økologiske verdier skal begrenses så langt mulig. Dette vil ligge til grunn for registreringer, vurderinger og anbefalinger i konsekvensutredningen av naturmangfold.

Utredningen vil bli utført i henhold til metodikken i Statens vegvesens håndbok V712. Prinsippene i Miljødirektoratets nye veileder for konsekvensutredninger for klima og miljø M-1941 vil brukes som

et supplement i vurderingene. Alle feltregistreringer skal skje innenfor egnet kartleggingssesong for de enkelte registreringskategoriene.

Kunnskapsgrunnlaget vil bygge på en gjennomgang av eksisterende kunnskap, relevante databaser, tidligere undersøkelser, kontakt med lokalkjente og relevante lag- og foreninger. Kunnskapsgrunnlaget vil bli supplert med egne feltregistreringer. Virkningene vil bli dokumentert med egne temakart. Behov for før-, under- og etterundersøkelser vil bli beskrevet.

Følgende temaer vil bli vurdert i utredningen:

Vernet natur

- Avklare virkningen prosjektet har på vernede områder og utvalgte naturtyper etter Naturmangfoldlovens §§ 31-52.

Viktige naturtyper

- Kartlegge og vurdere konsekvensen av tiltaket for naturtyper etter Miljødirektoratets kartleggingsinstruks for NiN-kartlegging M-1930. Områder hvor det er planlagt lange tunnelstrekninger vil bli utelatt fra kartleggingen, der vi vurderer at informasjonen ikke er beslutningsrelevant.

Terrestriske arter og økologiske funksjonsområder

- Registrere og vurdere konsekvenser for arter, med hovedvekt på truede og nær truede arter fra rødlista, samt fredede, prioriterte og spesielt hensynskrevende arter. Det inkluderer også ansvarsarter for Norge, viktige jaktbare arter og forekomst av fremmede arter. Basert på naturtypekartleggingen vurderes potensialet for forekomster og behov for ytterligere kartlegging av sjeldne sopp-, lav- og fuglearter.
- Kartlegge og vurdere økologiske funksjonsområder for rødlistede eller hensynskrevende arter med spesifikke habitatkrav eller begrenset utbredelse, eller er svært fåtallige og finnes på ganske få lokaliteter.
- Områder med kjente eller antatte forekomster av hubro undersøkes ved hjelp av lytteposter i samarbeid med EcoFact. Bestandssituasjonen vurderes også i et regionalt perspektiv.
- Informasjon om andre rovfuglarter i planområdet innhentes.

Landskapsøkologiske funksjoner

- Kartlegge og vurdere konsekvenser for vassdrag, blågrønnstrukturer, økologiske sammenhenger og landskapsstrukturer på tvers av infrastrukturen som bygges. Utrede behovet for tiltak som kan begrense fragmenteringseffektene av prosjektet.
- Vurdere behovet for å etablere gode faunapassasjer for hjortevilt og andre trekkende dyrearter på tvers av veien. Vurdere i hvor stor grad tunneler kan bidra positivt for å sikre gode viltkorridorer, redusere skadelige effekter på sårbar fauna og ivareta større, sammenhengende og lite berørte naturområder.

Geologisk mangfold

- Innhente eksisterende kunnskap om og vurdere konsekvenser av tiltaket for geotoper og geosteder. Dette er avgrensede områder som representerer en del av vår geologiske arv.

Samlet belastning

- Samlet belastning vil bli kartlagt og vurdert for de naturverdiene som blir berørt av tiltaket.

6.5.4 Vannmiljø

Fagtema vannmiljø omhandler elver, bekker og innsjøer/tjern som påvirkes av fysiske inngrep i forbindelse med utbyggingen av ny E39 mellom Bilstad og Bue. Berørte vassdrag defineres her som vannforekomster som endres direkte eller får betydelig påvirkning som følge av anleggsfase og ferdig vei og tilhørende arealer.

I forbindelse med konsekvensutredningen skal det gjøres undersøkelser av vannforekomster som sikrer godt nok kunnskapsgrunnlag om økologisk og kjemisk tilstand for konsekvensutredningen og som grunnlag for vurdering av vannforskriftens § 12.

Konsekvensutredningen skal gjøres etter metodikk i V712 med supplering fra veileder M-1941 for vannmiljø. Utredningen skal identifisere og beskrive konsekvenser av fysiske tiltak i vassdrag som antas berørt av ny trasé, og inkluderer hovedsakelig bekker med helårsvannføring, elver, innsjøer og tjern. Identifisering av bekker er basert på offisielle hydrologiske data, befaringer og innledende kartlegging av vannforekomster.

Det skal undersøkes følgende som grunnlag for konsekvensutredning for vannmiljø: Bunndyr, begroingsalger, elfiske, prøvelfiske i innsjø, habitatundersøkelser, elvemusling, rødlistede vannplanter og naturtyper, amfibier og innledende vannprøvetaking for å bestemme kjemisk og økologisk tilstand.

For naturtyper i ferskvann er metodikken i en overgangsfase mellom bruk av DN-håndbok 13 til NiN-systemet (versjon 3.0). I Veileder M-1941 ble *Metode for utredning, kapittel 2.4* oppdatert i januar 2026, med registreringskategorien *Naturtyper kartlagt etter Miljødirektoratets instruks*. Her angis det at verdisettingen av naturtyper i ferskvann (limniske) skal baseres på Norsk rødliste for naturtyper 2018. For Rogaland er naturtypene på rødlisten 1) F1 – Elvemasser, 2) sterkt kalkrike pytter, dammer og små innsjøer og 3) kalkrik helofyttsump. Denne justeringen vil bli inkludert i undersøkelser og verdivurdering til KU-undersøkelser og verdivurdering til KU. De ikke-rødlistede naturtypene vil vurderes med fokus på økosystemfunksjon etter DN-håndbok 13.

Det vil utarbeides en *kartleggingsrapport for akvatisk økologi og vannmiljø* som følger fagrapport KU for vannmiljø. Det skal også utarbeides en *sårbarhetsvurdering av vannforekomster*.

Informasjonen som innhentes av vannforekomstene vil samles i et eget notat for inngrep i vassdrag (*Vurdering av tiltak i berørte vassdrag*). Denne rapporten skal følge prosjektet og beskriver elver, bekker og innsjøer/tjern som vil bli berørt av fysiske inngrep i forbindelse med den planlagte utbyggingen. Den vil også inneholde beskrivelse av skadereduserende tiltak som skal gjennomføres.

6.5.5 Kulturarv

Fagtema kulturarv omfatter spor etter menneskelig virksomhet gjennom historien, herunder kulturminner, kulturmiljøer og kulturhistoriske landskap. Utredningen tar for seg kulturmiljø fra både forhistorien og nyere tid, samt større, helhetlige kulturhistoriske landskap.

Utredningen skal vurdere hvordan registrerte kulturmiljø og kulturlandskap blir berørt av de ulike alternativene og anleggsområdene knyttet til disse. Influensområdet skal defineres og vurdering av verdi, påvirkning og konsekvens utføres i henhold til metodikken i håndbok V712. Resultatene beskrives i tekst og med egne temakart (blant annet verdikart og registeringskart). Avbøtende tiltak foreslås dersom veiltaket fører til stor konflikt med viktige kulturmiljø eller kulturminner.

6.5.6 Naturressurser

For fagtemaet naturressurser skal utredningen i særlig grad avklare virkninger tiltaket har på:

- Jordbruksområder (tap eller forringelse av produksjonsarealer)
- Nåværende og potensielle drikkevannskilder
- Utmarksressurser
- Mineralressurser

Virkningene dokumenteres med egne temakart (bl.a. verdikart, registeringskart etc.).

I planarbeidet og silingsprosessen arbeides det med å få til løsninger som sikrer minst mulig tap av jordbruksareal. Der slikt tap ikke kan unngås skal det legges til rette for løsninger for reetablering av jordbruksareal. Flytting av matjord og kompensasjonstiltak ved tilrettelegging for nydyrking i nærliggende områder skal vurderes. Ivaretagelse av berørte jordressurser skal beskrives i en matjordplan.

Et overordnet arealregnskap for ulike areal typer skal utarbeides.

6.6 Andre utredninger og tema

6.6.1 Regional og lokal næringsutvikling

Hensynet til regional og lokal næringsutvikling skal vurderes i planarbeidet. Vurderingen omfatter ikke primærnæringene landbruk og skogbruk, da disse er behandlet under temaet naturressurser.

6.6.2 Barn og unges oppvekstsvilkår

Barn og unge er en sårbar gruppe som påvirkes av endringer i nærmiljøet. Ny E39 mellom Bilstad og Bue kan påvirke trygghet, tilgjengelighet og trivsel for barn og unge. Utredningen skal vurdere hvordan tiltaket påvirker ferdsel, møteplasser og nærmiljø.

Følgende forhold skal vurderes:

- Trafikksikkerhet: Endringer i gang- og sykkelveier, kryss og adkomst til skoler og fritidsarenaer.
- Møteplasser: Tilgang til lekeområder, idrettsanlegg og natur.
- Støy og luft: Belastning ved boliger, skoler og barnehager.
- Trygghet og trivsel: Visuelle endringer og mulige barrierer.

- Tilgjengelighet: Reisetid til skoler, barnehager og helsetjenester.

6.6.3 Grunnforhold

Grunnundersøkelser gjennomføres for å kartlegge geotekniske og geologiske forhold som har betydning for planlegging, prosjektering og bygging av veianlegget. Undersøkelsene gir grunnlag for valg og prosjektering av veilinje, dimensjonering av konstruksjoner og vurdering av stabilitet og sikkerhet.

Formål:

- Avdekke jord- og bergforhold, herunder lagdeling, styrke og stabilitet.
- Identifisere områder med risiko for skred, setninger eller andre grunnrelaterte utfordringer.
- Vurdere behov for spesielle tiltak som masseutskifting, fundamentering eller sikring.

Resultatene fra grunnundersøkelsene dokumenteres i egne rapporter og danner grunnlag for prosjektering og risikovurderinger

6.6.4 Risiko og sårbarhetsanalyse

Analysen skal identifisere risiko- og sårbarhetsforhold som påvirker om arealet er egnet for utbygging, samt endringer som følge av planlagt tiltak.

Begreper:

- Risiko: Fare for uønskede hendelser som kan påvirke mennesker, miljø eller framkommelighet.
- Sårbarhet: Systemets evne til å fungere og nå sine mål under belastning.

I analysen identifiseres uønskede hendelser og vurderes ut fra sannsynlighet og konsekvens. Tiltak for å redusere risiko skal innarbeides i planen.

Analysen gjennomføres i henhold til Norsk Standard 5814, Statens vegvesens rapport ROS-analyser i vegplanlegging (nr. 632) og DSBs veileder Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging. Den skal støtte beslutninger om arealbruk med hensyn til naturfare (skred, flom, klimaendringer), samfunnskritiske objekter, infrastruktur og trafiksikkerhet.

6.6.5 Ytre miljø og miljøprogram

Ved bygging av nye veianlegg påvirkes ytre miljø både i anleggs- og driftsfasen. Det skal utarbeides miljøprogram og miljøoppfølgingsplan (Byggherrens miljøplan fra reguleringsplanfase) i forbindelse med planarbeidet. Dette utarbeides i henhold til NS3466. Hensikten med å utarbeide miljøprogram og miljøoppfølgingsplan for prosjektet er å legge et godt grunnlag for at Nye Veier skal kunne ivareta alle aspekter knyttet til ytre miljø i prosjektet.

Miljøprogram

Miljøprogrammet er en integrert del av planprogrammet, og dette kapitlet oppsummerer de sentrale elementene for miljøprogram.

Miljøprogram og Byggherrens miljøplan fra reguleringsplanfase (miljøoppfølgingsplan) utarbeides i henhold til prinsippene i NS3466:2009, internkontrollforskriften og NS-EN 14001:2015
Ledelsessystem for miljø.

Byggherrens miljøplan fra reguleringsplanfase vil gi en oversikt over hvilke funksjonskrav som er satt for anlegget, både i anlegg- og driftsfase, for å ivareta miljø og berørte omgivelser. Den gir også en oversikt over gjenstående undersøkelser og søknader som må på plass før anleggsarbeidene kan starte. Dokumentet skal være grunnlag for totalentreprenørs miljøplan for anleggsfasen og prosjektspesifikk miljøplan for driftsfasen.

Det skal gjennomføres en konsekvensutredning, beskrevet i kapittel 6, som dekker både prissatte og ikke-prissatte fagområder og sikrer en helhetlig vurdering av miljøpåvirkningene. En innledende vurdering av verdiene ved dagens situasjon er gjort i kapittel 4.3.

Byggherrens miljøplan fra reguleringsplanfase vil også trekke fram hvilke områder og tema med størst miljørisiko, og det vil settes funksjonskrav som sikrer ivaretagelse av ytre miljø både i anleggs- og driftsfase.

Relevante tema vil være følgende:

- Støy og vibrasjoner
- Luft- og lysforurensning
- Forurensning til jord og vann
- Landskapsbilde
- Nærmiljø og friluftsliv
- Naturmangfold
- Kulturmiljø
- Naturressurser
- Energiforbruk, klimagassutslipp, klimatilpasning
- Materialvalg og avfallshåndtering

Mål for planarbeidet, inkludert miljømål, er listet opp i kapittel 1.4. Dette inkluderer bærekraftsmål, samfunnsmål, effektmål og resultatmål. Videre i prosjektet vil funksjonskrav defineres i Byggherrens miljøplan fra reguleringsplanfase, og konkrete miljømål vil settes for prosjektet i kontrakten for totalentreprise.

6.6.6 BREEAM Infrastructure sertifisering

Prosjektet skal sertifiseres i henhold til BREEAM Infrastructure for anleggsprosjekter, et verktøy for systematisk vurdering og oppfølging av miljø og bærekraft. Sertifiseringen omfatter hele prosjektet fra tidlig planfase til ferdigstilt anlegg («*whole project*»), noe som innebærer at bærekraftige løsninger skal vurderes allerede ved valg av trasé.

Det er mål om å oppnå nivået «*very good*». Systemet dekker prosjektledelse, robuste løsninger, ivaretagelse av lokalsamfunnet, arealbeslag, økologi, landskap, kulturminner, forurensning, ressursbruk og transportbehov, og skal dokumenteres for tredjeparts verifisering.

6.6.7 Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø – SHA

Ved bygging av veianlegget oppstår mange midlertidige arbeidsplasser. Allerede fra planleggingsfasen, i tråd med Byggherreforskriften, skal det settes fokus på SHA. I alle prosjektfaser – planlegging, prosjektering og utførelse – skal farer og risikomomenter identifiseres og håndteres.

Mulige farer skal kartlegges tidlig for å sikre løsninger som ikke går på bekostning av sikkerhet. Risikoer som ikke kan elimineres gjennom planlegging eller prosjektering, skal håndteres med spesifikke tiltak i utførelsesfasen. Disse tiltakene skal beskrives i entreprenørens kontrakt som prisbærende poster og inngå i SHA-planen, som utarbeides i planleggings- og prosjekteringsfasen og følges opp gjennom hele byggeperioden.

6.6.8 Støyrapport til reguleringsplan

Ved etablering av nye støykilder skal støy beregnes i henhold til T-1442 for ferdig situasjon. Målet i T-1442 er at nye støyende anlegg eller virksomheter ikke skal medføre støybelastning over gjeldende grenseverdier for nærliggende bebyggelse.

Støyrapporten dokumenterer den beregnede støysituasjonen, identifiserer eventuelle overskridelser og beskriver hvilke avbøtende tiltak som må iverksettes.

7 Vedlegg

- Silingsrapport
- Oppsummering av merknader til varsel om planoppstart