

SWECO NORGE AS
Postboks 80 Skøyen
0212 OSLO

Dato: 07.03.2025
Saksref: 202504248-2
Deres ref.:
Side: 1 / 2

Vår saksbehandler: Ragnhild Haslestad
Telefon:
Mobil: +4793614232
E-post: ragnhild.haslestad@banenor.no

Lund, Eigersund og Bjerkreim kommuner - Detaljregulering - Varsel om planoppstart - E39 Bilstad-Bue - Bane NORs uttalelse

Vi viser til brev datert 05.03.25.

Sørlandsbanen omfatter flere ulike reisemarkeder for persontrafikk. Banen binder sammen områdene Stavanger og Jæren med Kristiansandsregionen og Østlandet.

Bane NOR som jernbanemyndighet mener

Den planlagte traséen er vist parallelt med jernbanen vest for Årrestad og ser ut til å komme i sterk berøring med nasjonale jernbaneinteresser. Vi oppfordrer Nye Veier til å kontakte oss med tanke på et møte. Planmyndigheten bør inviteres med på eventuelle møter.

Bane NOR er avhengig av å ha tilstrekkelig med areal langs jernbanen for å kunne gjennomføre rasjonell drift og vedlikehold jernbaneanleggene med blant annet grøfter, skjæringer, fyllinger, stikkrenner m.m. Videre er vi avhengig av arealer for å kunne utvikle jernbanen.

Det må dokumenteres om tiltaket kan utsette jernbanen for økt fare for flom-, erosjons-, setnings- og skredfare. Eventuelle nødvendige risikoreduserende tiltak må beskrives. Sikkerheten for jernbanen må være tilstrekkelig både i anleggsfasen og permanent.

Vegprosjektet med tilhørende anlegg må utføres og driftes på en slik måte at det ikke medfører togstans eller redusert kjørehastighet på jernbanen. Dersom det imidlertid skulle vise seg at arbeidene betinger perioder med stopp i togtrafikken, må arbeidet legges til perioder hvor Bane NOR selv har planlagt sportilgang og arbeider på samme strekning. For å unngå unødvendige forsinkelser er det viktig at tiltakshaver følger Bane NORs innmeldingsrutiner for arbeider som kan påvirke togtrafikken.

Når plandokumentene sendes oss til offentlig ettersyn, er det viktig at jernbanen vises tydelig på kart, profiler, illustrasjoner etc. i områder med nærføring og kryssing av banen med tilhørende anlegg. Dette vil lette arbeidet med å vurdere hvordan de planlagte tiltakene kan påvirke jernbaneinteressene.

Bane NOR har en rekke krav til planlegging i nærheten av jernbanen. Informasjon om disse finnes i vår veileder for nasjonale interesser i arealplanlegging: <https://www.banenor.no/nabo-til-jernbanen/veileder-om-nasjonale-jernbaneinteresser/> samt i vårt tekniske regelverk: <https://trv.banenor.no/wiki/Forside> .

Vi forventer at forslagsstiller setter seg inn i dette materialet før det utarbeides planforslag.

Med vennlig hilsen

Åsne Fyhri
assisterende sjef Planforvaltning
Drift og vedlikehold

Ragnhild Haslestad
senioringeniør

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur



Nye Veier
Thomas Kaaløy Jensen

Saksbehandler: Dag Kjetil Tonheim
Telefon: 958 84 976
E-post: dag.kjetil.tonheim@eigersund.kommune.no

Vår dato: 22.04.2025
Vår ref.: 25/12013
Deres ref.: /

Uttale fra Eigersund kommune til varsel om oppstart av detaljregulering for nye E39 Bilstad - Bue og silingsrapport

Eigersund kommune viser til mottatt varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid for ny E39 på strekningen Bilstad-Bue i kommunene Lund, Eigersund og Bjerkreim. Eigersund kommune har følgende merkander til varsel om oppstart og silingsrapporten for ny E39 Bilstad – Bue:

1. Eigersund kommune ser positivt på at det er startet opp arbeid med detaljregulering for ny E39 Bilstad – Bue og vurderer at det er svært viktig for kommunen og Dalane og vil bidra positivt til å utvide bo- og arbeidsmarkedet. Det sentrale for Eigersund kommune er at det blir etablert ny E39 og at denne best mulig ivaretar hensynet til trafikanthytte, trafiksikkerhet og bidrar til å knytte en større bo- og arbeidsregion tettere sammen.
2. Eigersund kommune vil anbefale at linje **Alt 2-1 – Blå** med kryss ved Åsen/Oremoen blir lagt til grunn, da den etter vår vurdering har vesentlige fordeler sammenlignet med de andre alternativene både når det gjelder trafikanthytte, tap av dyrka mark og gir en rask og sikker transport m.m.
3. Eigersund kommune fraråder å gå videre med **Alt 3-3A-Svart** da denne gir en mye dårligere trafikanthytte, har en uheldig utforming med alt for sterk stigning, gir stort tap av dyrka mark, utslipp og forurensning m.m. Ikke minst vil dette alternativet være uheldig for tungtransporten og andre trafikanter som kommer fra Eigersund som får en uheldig stigning og dårligere påkopling til E39.
4. Eigersund kommune ser frem til fortsatt godt samarbeid om dette planarbeidet og ønsker lykke til.

Med vennlig hilsen

Dag Kjetil Tonheim
Plansjef

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ikke underskrift.

Kopi til:

SWECO NORGE AS

Postboks 80 Skøyen

0212

OSLO



Statens vegvesen

NYE VEIER AS

Kjøita 6

4630 KRISTIANSAND S

Behandlende enhet:
Transport og samfunn

Saksbehandler/telefon:
Bettiina Lähteenkorva /
24020888

Vår referanse:
25/65823-3

Deres referanse:

Vår dato:
23.04.2025

Høringssvar – Varsel om planoppstart – Detaljregulering for E39 Bilstad–Bue

Vi viser til brev datert 05.03.2025 med varsel om oppstart av planarbeid for detaljregulering for E39 Bilstad–Bue i Eigersund, Bjerkreim og Lund kommuner.

Saken gjelder

Nye Veier har ansvaret for planlegging og gjennomføring av utbygging av ny E39 fra Kristiansand i Agder til Ålgård i Rogaland. Utarbeiding av reguleringsplan med konsekvensutredning for parsellen fra Bilstad, vest i Lund, gjennom Eigersund og Bjerkreim til Bue, er en del av dette oppdraget. Planoppstart er delt av to faser. Fase 1 (denne varslingen) gjelder for varsel om planoppstart med silingsrapport og mulige lokaler til masselager på høring. Ved fase 2 av planoppstart sender Nye Veier planprogram med anbefaling av linje som skal konsekvensutredes på høring.

Statens vegvesens rolle i planleggingen

Statens vegvesen har ansvar for at føringer i Nasjonal transportplan (NTP), Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet, vegnormalene og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringer blir ivaretatt i planleggingen.

Vi skal bidra til å følge opp FNs-bærekraftsmål rettet mot transportsektoren gjennom oppfølgingen av NTP-målene hvor hovedmålet er et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050. Under er det fem likestilte mål;

- Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet
- Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål
- Nullvisjon for drepte og hardt skadde i trafikken
- Effektiv bruk av ny teknologi

Postadresse
Statens vegvesen
Transport og samfunn
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Bergelandsgata 30
4012 STAVANGER

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Fakturmottak DFØ
Postboks 4710 Torgarden
7468 Trondheim

- Mer for pengene

Vi uttaler oss som forvalter av riksveg på vegne av staten, og som statlig fagmyndighet med sektoransvar innenfor vegtransport. Vårt sektoransvar for vegnettet betyr at vi har et overordnet ansvar for at trafikksikkerhet, framkommelighet, universell utforming, klima og miljøhensyn og helhetlig bypolitikk ivaretas i alle planforslag som berører samferdsel. Gjennom vårt sektoransvar skal vi bidra til samarbeid mellom aktuelle myndigheter, næringsliv og innbyggerne med mål om en bærekraftig utvikling.

Nasjonale og regionale føringer for planarbeidet

Vi viser til Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet, vedtatt 24.01.2025 og Statlige planretningslinjer for klima og energi, vedtatt 20.12.2024.

Statens vegvesens faglige råd til planarbeidet

Dimensjoneringsklasse

Som del av statsbudsjettet 2022 fikk Statens vegvesen et supplerende tildelingsbrev nr. 3 – *Oppdrag om vurdering av endringer i veinormaler*. I oppdraget ba Samferdselsdepartementet om at Statens vegvesen gjør en vurdering av vegporteføljen i Nasjonal transportplan (NTP) og relevante vegnormaler. Oppdraget bygger på Stortingets vedtak om å belyse mulighetene for å oppnå en mer effektiv gjennomføring av vegporteføljen i NTP og oppfølging av klimamålene. Med klimamålene menes følgende mål fra NTP: Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål samt målene og forpliktelsene som ligger til grunn for dette målet. Endringene i vegnormalen åpner for at det kan bygges firefeltsveger med fartsgrenser 90 km/t og 100 km/t. Statlig planforslag for E39 mellom Stord og Os ble lagt frem til departementet 09.04.2025 med dimensjoneringsklasse H3 og fartsgrense 100 km. I vedtatt kommunedelplan var det forutsatt vegstandard H3 og 110 km/t i samsvar med den vegstandarden som var gjeldende på det tidspunktet. Vi stiller spørsmål til om Nye veier har vurdert konsekvensene ved fartsgrense 90 km/t og 100 km/t på strekningen Bilstad–Bue for dimensjoneringsklasse H3. Utredningen av endret standard for E39 Stord–Os viser at H3–standard med 100 km/t gir redusert arealbeslaget på ca. 180 dekar og redusert klimagassutslipp på ca. 8%, sammenlignet med H3–standard med 110 km/t. H3–standard med 100 km/t har også høyest netto nytte, nest kortest reisetid og reduserer utbyggingskostnadene med ca. kr. 1,0 mrd. Utredningen om redusert standard kan gjerne oversendes, om ønskelig.

Komplett veganlegg

- *Kontrollplass*

Statens vegvesen har, i henhold til vegtrafikkloven, ansvar for gjennomføring av kontroll av kjøretøy på offentlig vegnett. For å løse denne myndighetsoppgaven på en effektiv måte trenger SVV et landsdekkende nett av kontrollplasser og kontrollstasjoner basert på trafikkmengde, trafikkstrømmer og kjøretøysammensetning. Geografisk plassering av disse,

størrelse og innhold er viktig for at oppgaven skal kunne løses på en måte som bidrar til mest og best mulig trafikkssikkerhet for pengene.

Krossmoen kontrollplass i Helleland ligger langs dagens E39 og vil ha liten verdi etter omlegging av vegtraseen. Det vil være behov for en ny kontrollplass langs nye E39, som bør plasseres mot Bue-siden av planlagt strekning. Langgangen kontrollstasjon ved E18 i Porsgrunn kommune er et godt utgangspunkt for vurdering av arealbehovet. Kontrollplass skal dimensjoneres for modulvogntog. Det er ellers viktig at kontrollplass ikke plasseres i nærheten av døgnhvileplass. Etablering av ny kontrollplass må inngå som en del av vegprosjektet.

- *Viltkryssinger*

Vegen kan være en barriere for ville dyr. På steder hvor viltkryssinger utgjør et trafikkssikkerhetsproblem bør viltgjerde og tilrettelagte kryssingspunkter anlegges når ÅDT > 10 000. Utforming av viltkryssinger er omtalt i håndbok V134 Veger og dyreliv. Vi viser også til NVDB data om viltpåkjørsler:

<https://experience.arcgis.com/experience/d2ee5481f2664d9abec76089fd8c086a/>

- *Døgnhvileplass*

Det pågår en prosess av plassering av døgnhvileplass på Forus. Hvis dette blir realisert, vil det ikke være behov for en døgnhvileplass langs denne strekningen.

- *Rasteplasser*

Vi minner om at rasteplasser langs veinettet er et viktig miljø- og trafikkssikkerhetstiltak og viser til håndbok V273 Rasteplasser og Nasjonal rasteplassstrategi på riksveg.

- *Havarilommer/rabatt*

Vi minner om skal-krav til skulderbredde i kapittel 3.3.3 i håndbok N100. For H3 Nasjonal hovedveg ÅDT > 12 000 og fartsgrense 110 km/t er det ikke oppgitt noen verdi for avstand mellom stopplommer i N100, da det ikke vil være behov for dette med en tilstrekkelig bred skulder. Dersom bredden på skulderen reduseres, vil det være behov for stopplommer. Vi viser til *Veiledning om avbøtende tiltak på smal firefelts motorveg*:

<https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/handboker/vedlegg-til-hb-n100/veiledning-om-avbotende-tiltak-pa-smal-firefelts-motorveg-06-07-2023.pdf>

- *Kryss fra ny E39 til Eigersund*

Med flytting av kryss til Eigersund må det legges til rette for kollektivholdeplass med parkering.

Byggegrenser

Vi minner om at byggegrenser for ny E39 skal enten tegnes inn på plankartet eller sikres i planbestemmelsene. Byggegrensen må kunne måles for at vegstyremakt og plan- og byggesaksmyndighet skal kunne utøve sitt forvalteransvar etter ferdigbygd veganlegg.

Forbikjøring i tunnel–tunge kjøretøy

Det bør gjøres en risikovurdering om forbikjøring i tunnel.

Omklassifisering av dagens E39

Utbygging av ny E39 medfører behov for omklassifisering av store deler av dagens E39. Det er vanlig praksis at høring av omklassifisering gjøres samtidig med høring av planforslag. Selve vedtaket etter omklassifisering gjøres etter vegloven, og Statens vegvesen sender eventuelle merknader til dette direkte til Nye Veier.

Trafikksikkerhet

Vegsikkerhetsforskriften stiller krav til trafikksikkerhetsmessig konsekvensanalyse og trafikksikkerhetsrevisjon. TS-revisjon benyttes for planlegging og gjennomføring av nye vegprosjekter og skal gjennomføres i fire trinn: trinn 1 reguleringsplan, trinn 2 detaljprosjektering, trinn 3 inspeksjon før åpningen og trinn 4 inspeksjon av innledende bruksfase. Revisjon av reguleringsplan gjennomføres før forslaget legges ut til offentlig ettersyn, og skal senest foreligge før politisk behandling av reguleringsplanen. Revisjon av detaljprosjekteringen gjøres før konkurransegrunnlaget ferdigstilles og anbud utlyses.

Vi har også faglig råd om at det gjennomføres en TS-revisjon for lokalt vegnett som vil bli påvirket og berørt av anleggstrafikken i byggefasen. Eksisterende vegnett som får permanent endret funksjon som følge av ny veg bør også inkluderes i TS-revisjonen, og spesielt overganger mellom ny og eksisterende veg som kan gi et standardsprang.

Konklusjon

Statens vegvesens uttalelse til varsel om oppstart er ikke uttømmende. Når planprogrammet og planforslaget blir lagt ut til offentlig ettersyn, kan vi komme med ytterligere innspill og merknader.

Vi ønsker Nye Veier lykke til med videre arbeid og planprosessen!

Transport vest – transportforvaltning 2

Med hilsen

Tonje K. Doolan
Seksjonsleder

Bettiina Lähteenkorva
Planforvalter

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Likelydende brev sendt til

NYE VEIER AS, Kjøita 6, 4630 KRISTIANSAND S
SWECO NORGE AS, Postboks 80 Skøyen, 0212 OSLO

Kopi

BJERKREIM KOMMUNE, Postboks 17, 4384 VIKESÅ
EIGERSUND KOMMUNE, Postboks 580, 4379 EIGERSUND
LUND KOMMUNE, Moiveien 9, 4460 MOI

Nye Veier As
Kjøita 6
4630 Kristiansand S

Deres ref.

Vår ref.
23/3141 - 16

Dato
25.04.2025

Innspel frå Sirdal kommune til Nye Veier sin silingsrapport til planoppstart for E39 Bue-Bilstad

Formannskapet har i møte 10.04.2025 fattet følgende vedtak 25/30
Følgjande blir sendt som Sirdal kommune sitt innspel til silingsrapporten til Nye Veier:

Ny E39 frå Bilstad til Bue er viktig for Sirdal kommune. Som kommunen lengst vest i Agder er Sirdal sterkt knytta saman med Rogaland, med Sandnes/Stavanger, som er det næraste storbyområdet. Frå store deler av indre Agder er det Fv 42 til Helleland som er hovudvegen mot vest, på same vis som den er hovudvegen for bilistar frå Rogaland mot indre Agder. ÅDT (Årsdøgntrafikk) på Fv 42 i området ved Helleland er på 800 bilar. Ein stor del av denne trafikken går vidare på E39 til og frå Nord-Jæren.

Ny E39 må byggast slik at vegen blir brukt. Den skal vere rask og trafikksikker og kortare kjøretid vil kunne gi samfunnsøkonomisk nytte.

Nye Veier vurderer i silingsrapporten at det er den blå traséen, som er den beste for vidare utredning.

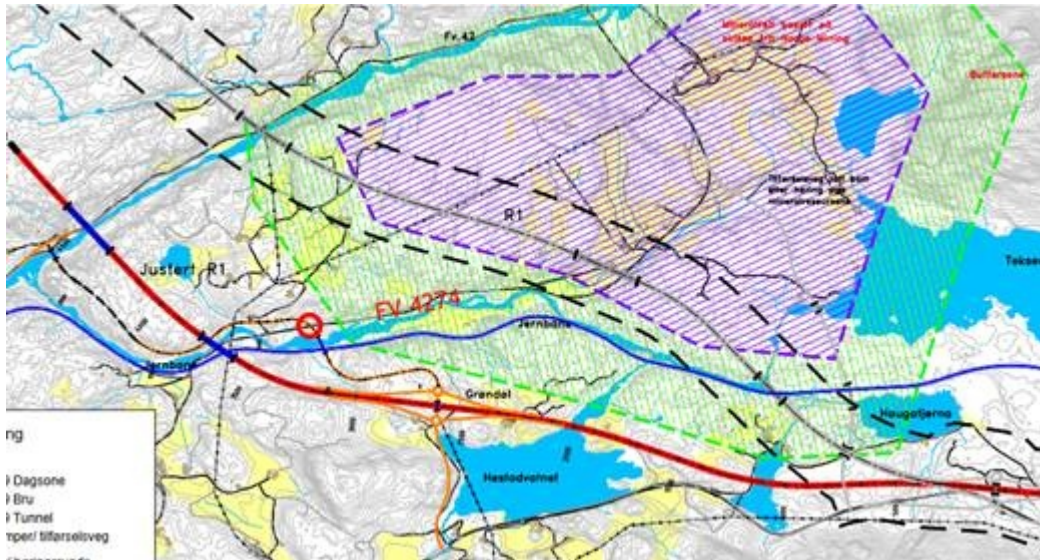
Silingsrapporten for trasévalg for ny E39 vurderer ikkje korleis trafikken til og frå Fv42 skal nyttiggjere seg av nye E39. I trasévalget som Nye Veier anbefaler (blå trasé), så er dei to næraste planlagte kryssa på E39 for Fv 42, på Gjedrem og ved Haugatjørna vest for Ualand. Med utgangspunkt i avkjøringa til Årrestadvegen er strekninga til nytt kryss på Gjedrem ca 20 km og 18 minutt.

Til nytt kryss ved Haugatjørn vil strekninga frå avkjøringa til Årrestadvegen vere ca 12 km og 11 minutt via Helleland, eller 9 km og 10 minutt via Årrestadvegen. Den siste kan ikkje brukast av lastebilar. Strekninga på ny E39 frå krysset ved Haugatjørn til krysset på Gjedrem vil vere ca 13 km. Med ein fart på 110 km/t blir reisetida for denne delen 7 minutt. Til saman blir reisetida frå Fv42 ved avkjøringa til Årrestadveien til Gjedrem, ca 17-18 minutt (avhengig av rute) gjennom å bruke krysset ved Haugatjørn.

Det vil vere nærliggande å anta at dersom det ikkje blir utbetra tilknytningsveg frå Fv42 til nytt kryss i Årrestadområdet, så vil trafikken mellom E39 og Fv42 gå gjennom gamle E39 fram til nytt kryss på Gjedrem eller Vikeså.

For å sikre best mogleg nytte av nye E39 ber Sirdal kommune om at Nye Veier skal utrede alternative kryssløysingar i Årrestadområdet og samankopling mellom dette krysset og Fv4274 Årrestadveien og Fv42.

Statens Vegvesen har utarbeidd forslag til kryssløysing i området Grøndøl som vist i bildet under, og basert på tidligare utrekningar på samfunnsøkonomisk nytte for lang tilførselsveg gjennom Øgrei-området, vil denne løysinga vere lønsam. Eit slikt kryss fører til kortare reiseveg til ny E39 frå Fv42.



Sirdal kommune ber om at tilknytningsvegen til Fv42 blir sett på som nødvendig for å ta i bruk E39, og at den dermed skal vere ein del av reguleringsplanen.

- Med hilsen

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur



Saksframlegg

Vår ref. 23/3141 - 12
Saksbehandler Jostein Frøysnes
Dato 25.03.2025

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
25/30	Formannskapet	10.04.2025

Innspel frå Sirdal kommune til Nye Veier sin silingsrapport til planoppstart for E39 Bue-Bilstad

Forslag til vedtak

Følgjande blir sendt som Sirdal kommune sitt innspel til silingsrapporten til Nye Veier:

Ny E39 frå Bilstad til Bue er viktig for Sirdal kommune. Som kommunen lengst vest i Agder er Sirdal sterkt knytta saman med Rogaland, med Sandnes/Stavanger, som er det næraste storbyområdet. Frå store deler av indre Agder er det Fv 42 til Helleland som er hovudvegen mot vest, på same vis som den er hovudvegen for bilistar frå Rogaland mot indre Agder. ÅDT (Årsdøgntrafikk) på Fv 42 i området ved Helleland er på 800 bilar. Ein stor del av denne trafikken går vidare på E39 til og frå Nord-Jæren.

Ny E39 må byggast slik at vegen blir brukt. Den skal vere rask og trafikksikker og kortare kjøretid vil kunne gi samfunnsøkonomisk nytte.

Nye Veier vurderer i silingsrapporten at det er den blå traséen, som er den beste for vidare utredning. Sirdal kommune støttar denne løysinga med kryss på Gjedrem i staden for kryss på Vikeså, som det er i dei andre alternativa.

Silingsrapporten for trasévalg for ny E39 vurderer ikkje korleis trafikken til og frå Fv42 skal nyttiggjere seg av nye E39. I trasévalget som Nye Veier anbefaler (blå trasé), så er dei to næraste planlagte kryssa på E39 for Fv 42, på Gjedrem og ved Haugatjørna vest for Ualand.

Med utgangspunkt i avkjøringa til Årrestadvegen er strekninga til nytt kryss på Gjedrem ca 20 km og 18 minutt.

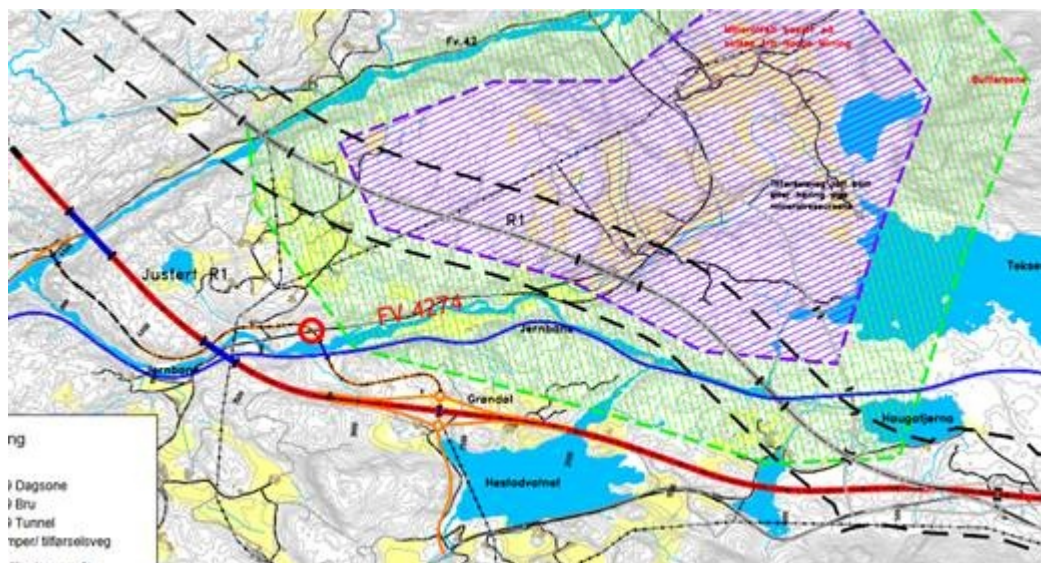
Til nytt kryss ved Haugatjørn vil strekninga frå avkjøringa til Årrestadvegen vere ca 12 km og 11 minutt via Helleland, eller 9 km og 10 minutt via Årrestadvegen. Den siste kan ikkje brukast av lastebilar. Strekninga på ny E39 frå krysset ved Haugatjørn til krysset på Gjedrem vil vere ca 13 km. Med ein fart på 110 km/t blir reisetida for denne delen 7 minutt. Til saman blir reisetida frå Fv42 ved avkjøringa til Årrestadveien til Gjedrem, ca 17-18 minutt (avhengig av rute) gjennom å bruke krysset ved Haugatjørn.

Det vil vere nærliggande å anta at dersom det ikkje blir utbetra tilknytningsveg frå Fv42 til nytt kryss i Årrestadområdet, så vil trafikken mellom E39 og Fv42 gå gjennom gamle E39 fram til nytt kryss på Gjedrem eller Vikeså.

For å sikre best mogleg nytte av nye E39 ber Sirdal kommune om at Nye Veier skal utrede alternative kryssløysingar i Årrestadområdet og samankopling mellom dette krysset og Fv4274 Årrestadveien og Fv42.



Statens Vegvesen har utarbeidd forslag til kryssløysing i området Grøndøl som vist i bildet under, og basert på tidligare utrekningar på samfunnsøkonomisk nytte for lang tilførselsveg gjennom Øgrei-området, vil denne løysinga vere lønsam. Eit slikt kryss fører til kortare reiseveg til ny E39 frå Fv42.



Sirdal kommune ber om at planprogrammet skal legge opp til ei konsekvensutgreiing av denne kryssløysinga, med kort tilknytningsveg til Fv 4274 og lengre tilknytningsveg direkte til Fv42, som vist på kartet over.

Sirdal kommune ber om at tilknytningsvegen til Fv42 blir sett på som nødvendig for å ta i bruk E39, og at den dermed skal vere ein del av reguleringsplanen.

Formannskapet 10.04.2025

Behandling

Forslag fra Isak Liland (H)

Ordfører gis fullmakt til å gjøre justeringer etter innspill fra Lund kommune, Bjerkreim kommune og Egersund kommune.

Kommunedirektørens innstilling vedtas, men følgende setning tas ut:

Sirdal kommune støttar denne løysinga med kryss på Gjedrem i staden for kryss på Vikeså, som det er i dei andre alternativa.

Forslag fra Isak Liland H ble enstemmig vedtatt.

FS - 25/30 vedtak

Følgjande blir sendt som Sirdal kommune sitt innspel til silingsrapporten til Nye Veier:

Ny E39 frå Bilstad til Bue er viktig for Sirdal kommune. Som kommunen lengst vest i Agder er Sirdal sterkt knytta saman med Rogaland, med Sandnes/Stavanger, som er det næraste storbyområdet. Frå store deler av indre Agder er det Fv 42 til Helleland som er hovudvegen mot vest, på same vis som den er hovudvegen for bilistar frå Rogaland mot indre Agder. ÅDT (Årsdøgntrafikk) på Fv 42 i området ved Helleland er på 800 bilar. Ein stor del av denne trafikken går vidare på E39 til og frå Nord-Jæren.



Ny E39 må byggast slik at vegen blir brukt. Den skal vere rask og trafikksikker og kortare kjøretid vil kunne gi samfunnsøkonomisk nytte.

Nye Veier vurderer i silingsrapporten at det er den blå traséen, som er den beste for vidare utredning.

Silingsrapporten for trasévalg for ny E39 vurderer ikkje korleis trafikken til og frå Fv42 skal nyttiggjere seg av nye E39. I trasévalget som Nye Veier anbefaler (blå trasé), så er dei to næraste planlagte kryssa på E39 for Fv 42, på Gjedrem og ved Haugatjørna vest for Ualand.

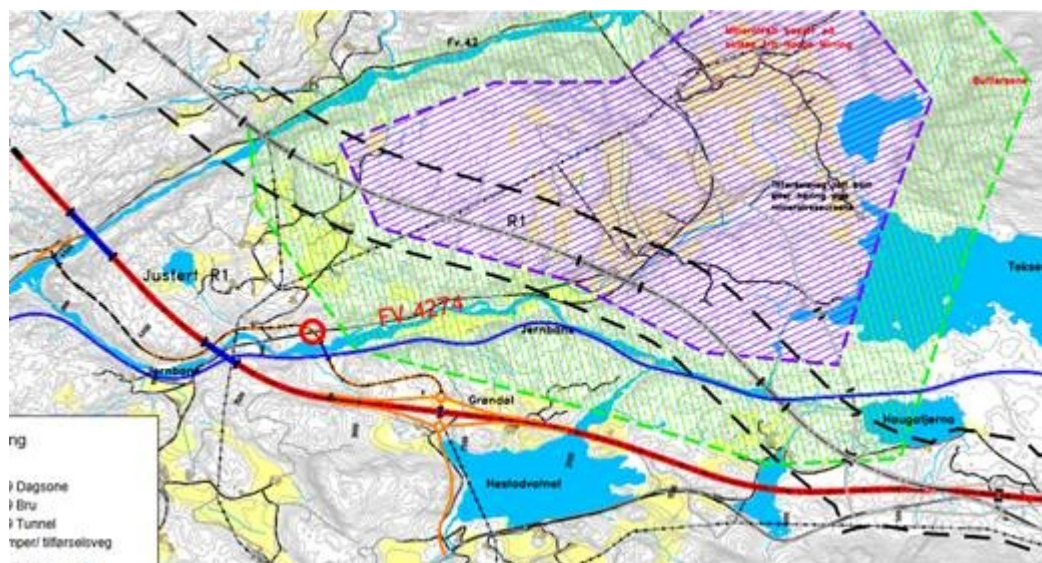
Med utgangspunkt i avkjøringa til Årrestadvegen er strekninga til nytt kryss på Gjedrem ca 20 km og 18 minutt.

Til nytt kryss ved Haugatjørn vil strekninga frå avkjøringa til Årrestadvegen vere ca 12 km og 11 minutt via Helleland, eller 9 km og 10 minutt via Årrestadvegen. Den siste kan ikkje brukast av lastebilar. Strekninga på ny E39 frå krysset ved Haugatjørn til krysset på Gjedrem vil vere ca 13 km. Med ein fart på 110 km/t blir reisetida for denne delen 7 minutt. Til saman blir reisetida frå Fv42 ved avkjøringa til Årrestadveien til Gjedrem, ca 17-18 minutt (avhengig av rute) gjennom å bruke krysset ved Haugatjørn.

Det vil vere nærliggande å anta at dersom det ikkje blir utbetra tilknytningsveg frå Fv42 til nytt kryss i Årrestadområdet, så vil trafikken mellom E39 og Fv42 gå gjennom gamle E39 fram til nytt kryss på Gjedrem eller Vikeså.

For å sikre best mogleg nytte av nye E39 ber Sirdal kommune om at Nye Veier skal utrede alternative kryssløysingar i Årrestadområdet og samankopling mellom dette krysset og Fv4274 Årrestadveien og Fv42.

Statens Vegvesen har utarbeidd forslag til kryssløysing i området Grøndøl som vist i bildet under, og basert på tidligare utrekningar på samfunnsøkonomisk nytte for lang tilførselsveg gjennom Øgrei-området, vil denne løysinga vere lønsam. Eit slikt kryss fører til kortare reiseveg til ny E39 frå Fv42.



Sirdal kommune ber om at planprogrammet skal legge opp til ei konsekvensutgreiing av denne kryssløysinga, med kort tilknytningsveg til Fv 4274 og lengre tilknytningsveg direkte til Fv42, som vist på kartet over.

Sirdal kommune ber om at tilknytningsvegen til Fv42 blir sett på som nødvendig for å ta i bruk E39, og at den dermed skal vere ein del av reguleringsplanen.

- Ordfører gis fullmakt til å gjøre justeringer etter innspill fra Lund kommune, Bjerkreim kommune og Egersund kommune.



Alternative forslag til vedtak

Ingen alternative forslag

Samandrag

Nye Veier har lagt ut [silingsrapport](#) til planoppstart for E39 mellom Bilstad og Bue og ber om innspel til denne før planoppstart innan 25. april. Silingsrapporten vurderer ulike trasear og kryssløysingar og tilrår at følgjande delstrekningstraséar skal utredast vidare: Alternativ 2-1 på delstrekning 2 Bilstad-Haugatjørn, alternativ 3-1 og 3-3 på delstrekning 3 Haugatjørn-Storrhei og alternativ 4-1 på delstrekning 4 Storrhei-Bue. Samankopling mellom Fv 42 og nye E39 er viktig for Sirdal kommune. Denne samankoplinga er ikkje vurdert i silingsrapporten, og dei føreslegne løysingane er ugunstige for reisande til og frå Fv42. Kommunedirektøren meiner at Sirdal kommune derfor bør kome med innspel om at alternative kryssløysingar og samankoplingar til Fv 42 blir utreda nærare i løpet av planprosessen.

Bakgrunn

Nye Veier har ansvaret for planlegging og gjennomføring av utbygging av ny E39 frå Kristiansand til Ålgård. Utarbeiding av reguleringsplan med konsekvensutgreiing for parsellen frå Bilstad vest i Lund til Bue i Bjerkreim kommune er ein del av dette oppdraget. Nye Veier har kunngjort varsel om planoppstart for denne traseen, og i arbeidet med reguleringsplanen har Nye Veier laga ein silingsrapport for å vurdere best kor traseen til nye E39 skal gå. Utgangspunktet har vore korridoren som blei vedteken i Statleg kommunedelplan for E39 Lyngdal vest-Sandnes av Kommunal- og moderniseringsdepartementet 25. juni 2021.

I samband med silingsrapporten ber Nye Veier om innspel. Sirdal kommune har i tidlegare fasar kome med innspel til traseen og korleis denne skal knyttast opp mot Fv42, og for å sikre at kommunen sine synspunkt kjem fram meiner kommunedirektøren at Sirdal kommune bør sende nye innspel til denne silingsrapporten.

Hjemmelsbakgrunn/Plangrunnlag

Statleg kommunedelplan for E39 Lyngdal Vest - Sandnes

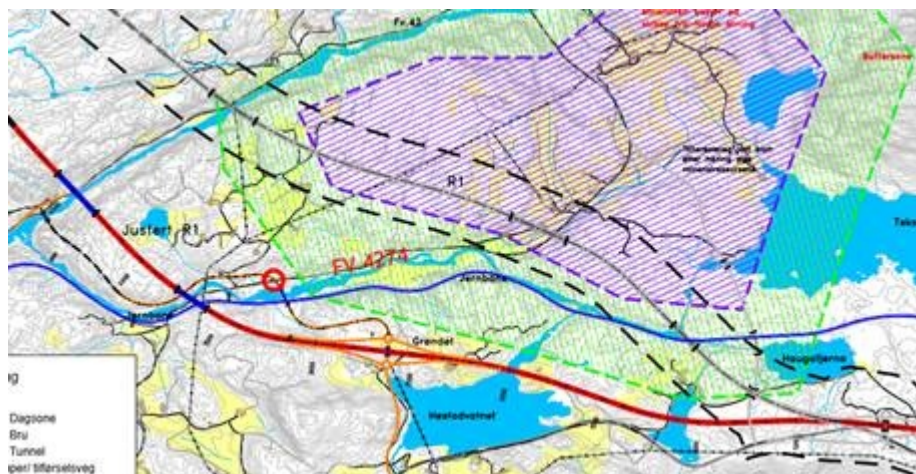
Vurdering

I arbeidet med kommunedelplanen for E39 frå Lyngdal vest-Sandnes spelte Sirdal kommune inn ønske om utvida planområde slik at tilførselsveg til Fv42 frå nytt planskilt kryss sør for Årrestad blei tatt med. I samband med dette laga Statens Vegvesen [ein tilleggsrapport](#) med ulike alternativ for denne vegen, og konkluderte med at denne ville ha samfunnsøkonomisk nytte. Sjå trasé på figur 1.



Figur 1: Trase for tilkomstveg utreda av Statens Vegvesen

Seinare i arbeidet med den statlege kommunedelplanen blei det problematisert at den valde traseen vil komme i konflikt med mineralressursar på Øgrei i Lund kommune. I april 2021 sendte ordføraren eit notat til KMD, der det blei argumentert for ei alternativ løysing for kryss og tilkopling til Fv 42. Forslaget er at krysset på E39 blei flytta nærare Helleland (Grøndøl, nord for Hestadvatnet. Sjå figur 2) og at det blir etablert ein kortare tilførselsveg til den eksisterande Årrestadvegen.



Figur 2: Eit av fleire forslag Statens vegvesen vurderte for kryssplassering og tilkomstveg til Fv 42

I vedtaket for den statlege kommunedelplanen blei hensynet til mineralressursane tatt til følgje gjennom dette avsnittet i vedtaket:

For strekningen fra Oksafjellet til kommunegrensen mellom Lund og Eigersund kommuner, skal Nye Veier AS planlegge for en trasé som unngår konflikt med mineralressursene i Øygrei-området.

I oppsummeringa til saka er det presisert at:

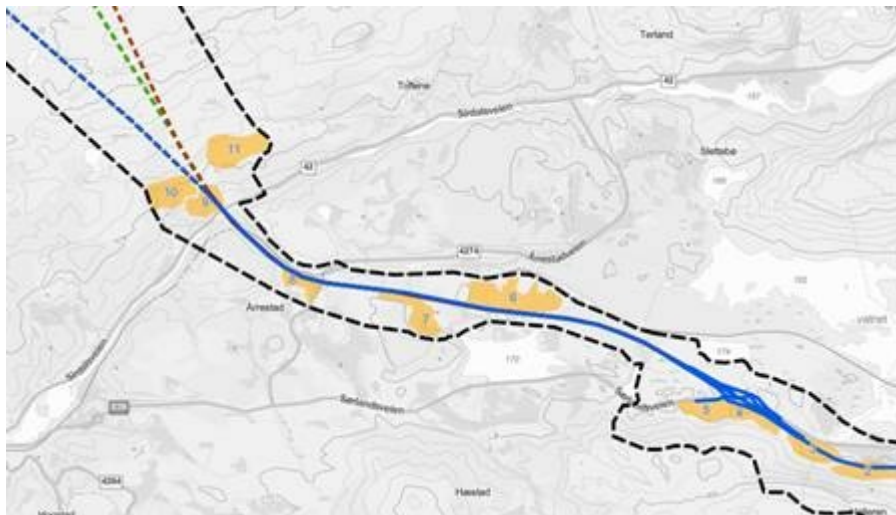


Tilknytningsveier som ikke er nødvendige for å ta i bruk ny E39 omfattes ikke av rekkefølgebestemmelsene i kommunedelplanen.

I den vedtekne statlege kommunedelplanen for E39 Lyngdal Vest- Sandnes er ikkje nokon tilførselsveg frå FV42 til nytt kryss på E39 tatt med.

I silingsrapporten til planoppstarten er det gjort ei vurdering for å finne ein trasé som ikkje er i konflikt med mineralressursane i Øgreiområdet. Fleire ulike alternativ blir vurdert, men alle har til felles at vegen skal gå sør for jernbanetraseen heilt fram til Årrestad (slik som vist på figur 3) og at krysset for påkjøring på E39 blir plassert søraust for Haugetjørna som vist på figur 1.

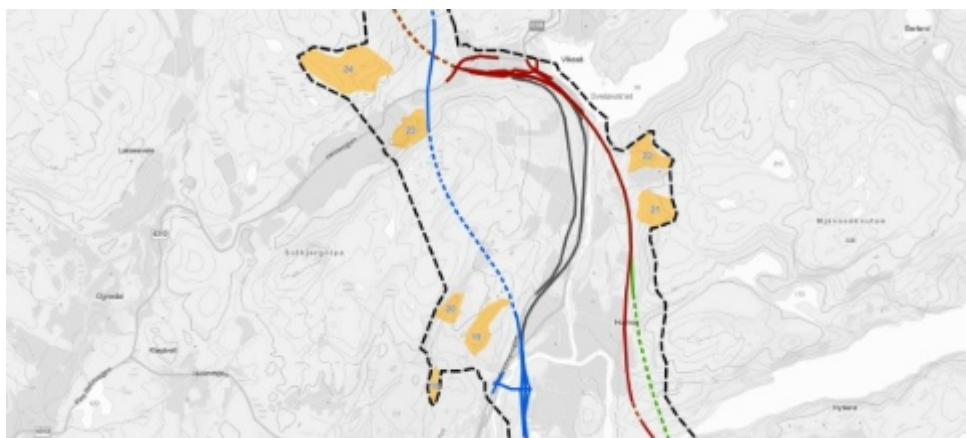
Varslingsområdet til planoppstarten for Årrestadområdet er vist på figur 3 ([Lenke til planområdet](#)).



Figur 3: Varslingsområdet til planoppstarten for Årrestadområdet.

Fv 42 startar på Helleland og går heile vegen gjennom indre Agder til Arendal. I Regionplan Lister 2030 blir Fv 42 løfta fram som ein viktig veg. Regionplanen og det tilhøyrande handlingsprogrammet for 2023-2024, slår fast at målsettinga er at Fv 42 framover skal vere ein viktig hovudveg, som skal utbetrast. For å oppfylle målsettinga i Regionplan Lister er det viktig at samankoplinga mellom Fv42 og ny E39 er så god som mogleg.

I silingsrapporten til planoppstarten er ikkje tilkomst frå Fv42 til nye E39 vurdert. Med forslaget som blir tilrådd vil bilistane frå Fv 42 ha tre alternativ for å kome seg på E39. Det eine er å køyre dagens trasé til Helleland for så å køyre gammal E39 til enten Gjedrem eller Vikeså, avhengig av kor krysset blir (Sjå figur 4). Dei andre alternativa er å køyre til nytt kryss vest for Ualand enten via Helleland og gamle E39 mot Ualand, eller via Fv 4274 Årrestadveien.



Figur 4: Alternativ for kryssløysingar i Bjerkreim.

Med utgangspunkt i avkjøringa til Årrestadvegen er strekninga til nytt kryss på Gjedrem ca 20 km og 18 minutt.



Til nytt kryss ved Haugatjørn vil strekninga frå avkjøringa til Årrestadvegen vere ca 12 km og 11 minutt via Helleland, eller 9 km og 10 minutt via Årrestadvegen. Den siste kan ikkje brukast av lastebilar. Strekninga på ny E39 frå krysset ved Haugatjørn til krysset på Gjedrem vil vere ca 13 km. Med ein fart på 110 km/t blir reisetida for denne delen 7 minutt. Til saman blir reisetida frå Fv42 ved avkjøringa til Årrestadveien til Gjedrem, ca 17-18 minutt (avhengig av rute) gjennom å bruke krysset ved Haugatjørn.

Dette gjer at bilane som køyrer frå Fv42 til E39 og omvendt, ikkje vil ha noko nytte av den føreslegne traséen før dei kjem til Gjedrem/Vikeså.

Kommunedirektøren meiner Sirdal kommune bør tilrå Nye Veier å planlegge vegen slik at mest mogleg av trafikken frå Fv 42 kjem på den nye trygge E39 i staden for den gamle E39.

Konklusjon

Kommunedirektøren støttar forslaget om den blå traséen. Likevel er mangelen på tilknytting til Fv 42 ikkje gunstig. Kommunedirektøren meiner Sirdal kommune bør sender inn innspel til Nye Veier som får fram kommunen sitt syn.

Vedlegg

VEDRØRENDE KRYSS I ÅRRESTAD-OMRÅDE OG TILFØRSELSVEI MOT _FV 42
e39-bilstad-bue-silingsrapport-til-planoppstart

Aud Sunniva Fuhr
Kommunedirektør

Fredrik Kverneland

NYE VEIER AS

Kjøita 6

4630 KRISTIANSAND S

Dato: **30.04.2025**Saksnr.: **2025/26700**Dok.nr.: **2**

Saksbehandler:

Knut Thorkildsen

Slettebak

Lund, Eigersund og Bjerkreim kommuner - E39 Bilstad-Bue - detaljreguleringsplan - varsel om oppstart

Rogaland fylkeskommune har mottatt varsel om oppstart for detaljregulering av E39 på strekningen Bilstad-Bue, og silingsrapport som har dannet grunnlag for valg av traséer. Etter avtale med Nye Veier sendes fylkeskommunens innspill til varsel om oppstart en uke etter den opprinnelige fristen.

Strekningen går gjennom Bjerkreim og Eigersund, og går så vidt inn i Lund kommune. Varselet viser fire alternative traséer for framtidig firefelts E39. To av disse følger avgrensningen som er lagt i kommunedelplanen for E39, mens to ligger i ny trasé som Nye Veier har utarbeidet i forbindelse med arbeid med detaljreguleringsplan.

Planprosess

Nye Veier har sendt ut et varsel om oppstart nå, og planlegger å sende ut et planprogram mot slutten av 2025. Dette innebærer i praksis at høringspartene først får en mulighet til å gi generelle innspill til planen nå, og deretter mer spissede innspill knyttet til hvilke utredninger som skal gjennomføres. Fylkesdirektøren har ikke tidligere behandlet saker på denne måten, men det fremstår som en ryddig prosess som kan gi mer rom for tidlig medvirkning.

Det går imidlertid fram av oversendelsen at intensjonen er at planprogrammet bare skal vise utredninger for anbefalt linje, basert på den kunnskap som er innhentet så langt. Det vil med andre ord ikke utføres utredninger for flere alternativer. Fylkesdirektøren fraråder denne tilnærmingen. Det er ønskelig med en reell alternativvurdering mellom flere traséer som kan ha forskjellige styrker og svakheter. Dette vil særlig være relevant dersom traséen som anbefales ikke er i tråd med kommunedelplanen.

Fylkesdirektøren er i utgangspunktet positiv til en oppdeling av oppstartsfasen av reguleringsarbeidet, men fremmer faglig råd om at planprogrammet skal inkludere mer enn ett alternativ til trasé for framtidig E39.

Forhold til kommunedelplan

Da kommunedelplan for E39 Lyngdal vest-Ålgård ble vedtatt av kommunal- og moderniseringsdepartementet, ble det for en del av strekningen tatt forbehold om at det skal planlegges for en trasé som unngår konflikt med mineralressursene i Øygrei-området. Dette er i tråd med et av vedtakspunktene fra fylkesutvalgets behandling av

høringen av kommunedelplan. ([Protokoll fra fylkesutvalgets behandling av sak 5/2020 i møte 28.01.2020](#)).

Selv om Rogaland fylkeskommune er positiv til at mineralressursen unngås, savner fylkesdirektøren at det er sett nærmere på alternative traséer i dette området, slik at konsekvenser kan vurderes opp mot hverandre. Basert på kjent kunnskap synes det å være betydelig potensial for konflikt i den foreslåtte traséen. Det fremmes derfor faglig råd om å vurdere alternative traséer på denne strekningen.

Generelle tilbakemeldinger

Veistandard

I forbindelse med behandling av kommunedelplan for ny E39 ga Rogaland fylkeskommune tilbakemelding om at det anbefales å se på en annen veistandard enn smal firefelts som nå foreslås. Fylkesutvalget fattet følgende vedtak ved behandling av høringen:

«11. Rogaland fylkeskommune anbefaler at Nye Veier AS ved detaljregulering vurderer 2/3- felts vei på deler av strekningen med lavere trafikk»

En 2/3-felts vei vil noe enklere kunne tilpasses arealer med høyt konfliktnivå. Fylkesdirektøren fremmer derfor faglig råd om at fylkesutvalgets vedtak til høring av kommunedelplanen følges opp i arbeidet med detaljregulering.

Sentrumsutvikling og utvikling rundt kryss

Samfunnsmålet for prosjektet omfatter blant annet at veien skal fremme lokal og regional utvikling, og skal ha begrensede negative konsekvenser for omgivelsene. Lokalisering av kryss har stor påvirkning både på eksisterende utbygde områder og på LNF-områder der det kommer nye kryss. Nye Veier har likevel gitt tilbakemelding om at sentrumsutvikling og næringsområder ikke ligger til deres oppgaver.

Plassering av kryss langs motorveier vil erfaringsmessig medføre ytterligere utbygging i tilknytning til disse. Krysslokalisering vil derfor ha en stor påvirkning på muligheter til næringsutvikling og på nedbygging av natur, landbruksareal, kulturminner og andre verdier som kan være viktige å ivareta. Kryss bør derfor lokaliseres der de kan gi en samfunnsmessig gevinst, med lavest mulig konflikt.

I fylkesutvalgets vedtak til kommunedelplanen gikk det fram at:

«14. Rogaland fylkeskommune forutsetter at næringspotensialet ved kryssområder tillegges stor vekt i endelig valg av korridor. Prissatte og ikke prissatte kostnader må inkludere fremtidig utvikling rundt kryssområdene.»

Fylkesdirektøren vil tillegge disse hensynene betydelig vekt i den videre reguleringsprosessen. Det fremmes derfor faglig råd om at videre arbeid utreder påvirkning på eksisterende sentrums- og tettstedsområder ved valgte kryssplasseringer og at planbeskrivelsen omtaler potensielle muligheter og konflikter ved krysslokaliseringer.

Massedeponi

Fylkesutvalget ga i behandling av kommunedelplanen innspill om at:

«9. Rogaland fylkeskommune anbefaler at det sikres i bestemmelsene at detaljregulering av massedeponi skal skje senest parallelt med detaljregulering av E39.»

I oppstartsvurderingen er det vist mange alternativer for plassering av massedepoier. Fylkesdirektøren forutsetter at disse utredes grundig, og at de depoierne som anbefales brukt i forbindelse med de forskjellige traséalternativene reguleres sammen med disse, og blir en del av den samlede konsekvensutredningen for hvert alternativ. På denne måten vil man lettere kunne se den samlede konsekvensen av utbyggingen, og av de forskjellige alternativene opp mot hverandre.

Rogaland fylkeskommune har vedtatt regionalplan for massehåndtering. Planområdet for denne reguleringsplanen omfattes ikke av dagens avgrensning av denne planen, men prinsippene i planen bør likevel følges opp. Fylkesdirektøren viser da særlig til ressurspyramiden, som illustrerer at det bør søkes å redusere mengdene som deponeres, og heller søke etter nyttigere bruk av overskuddsmasser.

Landbruk, natur og klima

Det forutsettes at landbruk, natur og klima vil være sentrale tema innenfor ikke-prissatte konsekvenser. Fylkesdirektøren gir ikke en konkret tilbakemelding på de enkelte arealkonflikter knyttet til disse temaene på dette stadiet i planarbeidet. Når planprogrammet sendes ut på høring vil fylkesdirektøren gå grundigere inn i de konkrete problemstillingene. I videre arbeid må det komme tydelig fram hvordan de forskjellige traséene skiller seg fra hverandre når det kommer til ikke-prissatte konsekvenser.

Jordvern

I fylkesutvalgets behandling av kommunedelplanen ble det vedtatt at:

«8. Rogaland fylkeskommune støtter kommunenes innspill om at jordbruksareal som bygges ned må få kompensasjon, som gir en minst like stor verdi av nytt areal som av det nedbygde. Der forholdene ligger til rette for det, bør jordbruksarealene utvides utover det. Dette bør sikres i planens bestemmelser. Vi støtter også at det må legges særlig vekt på de ikke-prissatte konsekvensene i valg av korridor og endelig veitrasé.»

Rogalands jordvernmål legger betydelige begrensninger på nedbyggingen av landbruksjord. Arbeidet med reguleringsplanen må legge stor vekt på å redusere behovet for nedbygging av landbruksareal. Dette bør også få konsekvenser for lokalisering av kryssområder.

Traséen går gjennom kommuner hvor sauehold er svært viktig. Fylkesdirektøren forutsetter derfor at beiteareal tillegges stor vekt, ut over det som er normalt i metodikk for konsekvensutredninger. Dette er en tilbakemelding som også ble gitt i forbindelse med utarbeidelse av kommunedelplanen.

Vassdrag

Store deler av planområdet har avrenning til det verna Bjerkreimsvassdraget. Resten drenerer i hovedsak til Hellelandsvassdraget. Både i anleggs- og driftsfasen kan en motorvei ha stor negativ påvirkning på vannmiljøet. Avrenning av partikler, næringsstoffer og salt kan i betydelig grad påvirke vannmiljøet negativt.

Regionalplan for vannforvaltning har som mål at de aller fleste vassdrag skal oppnå god miljøtilstand innen 2027. Tiltak som forringer tilstand på vassdrag vil være konfliktfulle. Med tanke på avrenning bør det i størst mulig grad søkes å unngå tiltak tett på vassdrag.

Naturtyper og arter

Med tanke på natur er det positivt at forholdsvis store deler av traséen går i tunell. De forskjellige traséene vil likevel ha betydelig potensial for konflikt med naturtyper, enkeltarter eller større sammenhengende naturområder. Det forutsettes at det gjøres nye kartlegginger i områder hvor det ikke finnes oppdatert kunnskap.

Klima

Ved behandling av kommunedelplanen vedtok fylkesutvalget følgende om hensyn til klima:

«16. Rogaland fylkeskommune ber om avklaring i plan for hvordan nasjonale klimamål gjennom Parisavtalen og vedtatt av stortinget er ivaretatt i prosjektet.»

Fylkesdirektøren forutsetter at planforslaget, når det legges fram, vil gi en god beskrivelse av klimakonsekvensene av forskjellige aspekter ved de forskjellige traséene. Tema som omdisponering av arealer, veistandard og fartsgrense, direkte utslipp ved utbygging, endringer som følge av økt trafikk og fart må komme fram, samt besparelser som følge av kortere vei med slakere stigninger og endret bilpark i framtiden.

Landskap

Fylkesdirektøren forutsetter at ny vei planlegges slik at landskapspåvirkningen reduseres mest mulig. Videre planarbeid må søke å begrense behovet for fyllinger og skjæringer. Lange tunneller, som det vil bli på denne strekningen, er i utgangspunktet positivt, men dette forutsetter at behovet for massedeponier reduseres, og at disse får en utforming som er tilpasset landskapet.

Friluftsliv

Traséen for ny E39 krysser viktige områder for friluftsliv, men det er i dag forholdsvis dårlige kartlegginger. Fylkesdirektøren forutsetter derfor at kunnskap fra tidligere registreringer suppleres med oppdaterte opplysninger.

Kulturminner og kulturmiljø

Fylkesdirektøren viser til tidligere uttalelser i forbindelse med kommunedelplan E39 Lyngdal vest – Ålgård, og understreker at reguleringsplanforslagets innvirkning på kulturminner og kulturmiljø må utredes og avklares som en del av den videre planprosessen.

Planprogram

Når forslag til planprogram foreligger, vil høringspartene få mulighet til å gi mer spesifikke innspill til nødvendige utredninger. Planbeskrivelsen skal gi en særskilt vurdering og beskrivelse av planens virkning for miljø og samfunn. Som en del av dette er det viktig at tiltakets omfang og konsekvens for kulturminner og kulturmiljø, som blir direkte eller indirekte berørt, blir tilstrekkelig utredet og vektlagt i planprogram, planbeskrivelse og konsekvensutredning. I arbeid med planprogram, og konsekvensutredninger, vil fylkesdirektøren anbefale Miljødirektoratets Håndbok M-1941 om utredning av klima- og miljøtema.

Når det gjelder forholdet til automatisk freda kulturminner, er det en fordel om arkeologiske registreringer allerede er påbegynt/ferdigstilt før konsekvensutredning ferdigstilles. Arkeologiske registreringer kan imidlertid være tidkrevende både når det gjelder forarbeid, gjennomføring og etterarbeid.

I videre planprosess må det foretas nødvendige tilpasninger til kulturminner, kulturmiljø og landskap av høy verneverdi og interesse som blir direkte eller indirekte berørt. God landskapstilpasning vil være viktig for å redusere negative konsekvenser for både kulturminner, kulturmiljø og kulturlandskap.

Automatisk freda kulturminner og kulturmiljø

Behov for arkeologisk registrering

De arkeologiske registreringene fra prøveprosjektet «Arkeologi på Nye Veier» i forbindelse med gjeldende kommunedelplan, har avdekket mange lokaliteter med automatisk freda kulturminner innenfor de delene av reguleringsplanområdet som omfattes av kommunedelplanen. Det vurderes som sannsynlig at det også finnes mange uregistrerte automatisk freda kulturminner i de delene av planområdet som ikke omfattes av kommunedelplanen. Rogaland fylkeskommune stiller derfor krav om arkeologiske registreringer innenfor reguleringsplanområdet, jf. kulturminneloven § 9 – undersøkelsesplikten, før vi kan gi endelig uttalelse om planforslagets innvirkning på automatisk fredete kulturminner. Dette gjelder også forholdet til skipsfunn, jf. bestemmelsene i kulturminneloven § 14. Foreløpig uttale fra Stavanger maritime museum om skipsfunn og automatisk freda kulturminner i vann er vedlagt, og vi ber tiltakshaver lese dette i sin helhet.

Kostnadene forbundet med arkeologiske undersøkelser belastes tiltakshaver, jf. kulturminneloven § 10.

Fylkesdirektøren påpeker at vi i den videre planprosessen kan ha merknader til plassering og utforming av tiltak i henhold til planen. Dersom planforslaget ikke tar tilstrekkelig hensyn til automatisk freda kulturminner, vil det kunne innebære et høyt konfliktnivå ved høring av planforslaget.

Fylkesdirektøren er i dialog med tiltakshaver om vurdering av behovet for og omfanget av arkeologiske registreringer. Dersom det blir behov for å inkludere andre områder i den endelige planen, må vi få mulighet til å vurdere behovet for arkeologisk registrering også i disse områdene.

Alternative linjer

I silingsrapporten er kulturarv tatt med som ett av fem ikke-prissatte fagtema/verdier. Vi har følgende merknader når det gjelder forholdet til automatisk freda kulturminner:

Delstrekning 2, Bilstad - Haugatjørn

Blå og lilla linje

I silingsrapporten er alternativ 2-1 (blå linje) anbefalt for videre utredning. Denne går delvis utenfor vedtatt KDP, og kommer blant annet i direkte konflikt med en automatisk fredet blokkheller med funn fra steinalder (Askeladden ID 270560). Silingsrapporten har ikke tatt hensyn til at det automatisk fredete kulturminnefeltet (Askeladden ID 270566) ved Hedlersvatnet ble frigitt og utgravd i forbindelse med KDP, med tanke på at fremtidig vei ville komme i konflikt med denne lokaliteten. Konfliktvurderingen av kulturmiljø må utredes nærmere for begge alternativene i denne delstrekningen (blå og lilla linje). Det er potensial for nye funn av automatisk freda kulturminner i de delene av blå linje som ligger utenfor vedtatt KDP. Indirekte virkninger på nærliggende viktige kulturminner og kulturmiljø må også utredes.

Delstrekning 3, Haugatjørn-Storrshei

Rød linje

I silingsrapporten er alternativ 3-1 (rød linje) foretrukket alternativ innenfor KDP-korridor. Denne anbefales for videre utredning i rapporten. Linjen kommer i konflikt med flere automatisk freda kulturminner og Ørdsdalen - Kvitlen, ved Odlandshølen som er landskap av nasjonal interesse. Virkningene av tiltaket på kulturminner og kulturmiljø må utredes nærmere, og tilpasnings- og avbøtende tiltak må vurderes og beskrives.

Grønn linje

Alternativ 3-2A (grønn linje) med tunnel under Odlandshølen går innenfor vedtatt KDP og er foreslått for videre utredning i silingsrapporten, dersom linjer via Gjedrem eller med bru over Odlandshølen vurderes som uaktuelle. Dette alternativet unngår de største konfliktene bl.a. med automatisk freda kulturminner og kulturmiljø og landskap av nasjonal interesse ved Odlandshølen, ved å passere under Odlandshølen i tunnel i stedet for i dagen. Den kan imidlertid komme i direkte og indirekte konflikt med flere automatisk freda kulturminner lenger nord, og virkninger tiltaket vil ha på kulturminner og kulturmiljø må utredes nærmere, og tilpasning og avbøtende tiltak må vurderes og beskrives.

Blå linje

Alternativ 3-3 (blå linje) går utenfor KDP, og anbefales i silingsrapport for videre utredning. Den har høyere netto nytte enn KDP-alternativene, samt bedre ivaretagelse av natur- og jordbruksverdier ved Odlandshølen, over Holmen og Bjerkreimselva samt forbi Vikeså og i Sveladalen. Blå linje går også utenom kulturhistorisk landskap av nasjonal interesse ved Odlandshølen.

Det er flere kjente automatisk freda kulturminner i området som kan komme i konflikt med blå linje, og det må gjennomføres arkeologiske og marinarkeologiske befaringer og registreringer før vi kan gi endelig uttale. Fylkesdirektøren er i dialog med tiltakshaver om dette, og har fått oversendt kartfiler over områder som skal vurderes nærmere og eventuelt registreres.

Svart linje

Alternativ 3-3A (svart linje) anbefales også videre utredet i silingsrapporten. Denne går utenfor vedtatt KDP, men er av ulike grunner/hensyn tatt med i tilfelle det i den videre reguleringsprosessen blir vurdert at en linje via Gjedrem til kryss ved Vikeså er foretrukket. Det vil i så fall innebære befaringer, og om nødvendig, arkeologiske registreringer også i dette området. Det er fra før flere kjente automatisk freda kulturminner som kan komme i direkte og indirekte konflikt. Tiltakets virkninger på kulturminner og kulturmiljø må utredes nærmere, og tilpasning og avbøtende tiltak må vurderes og beskrives i likhet med alle linjene som skal vurderes nærmere.

Delstrekning 4, Storrshei - Bue

Alternativ 4-1 med tunnel anbefales i silingsrapporten for videre utredning og ligger innenfor KDP. Ingen av de to alternativene, blå og lilla linje, utmerker seg når det gjelder forholdet til automatisk freda kulturminner. Vi ser imidlertid ikke at kulturhistorisk landskap av nasjonal interesse ved Storrsheia inngår i vurderingen av kulturmiljø i silingsrapporten, og påpeker at avstand til, og avbøtende tiltak/tilpasning til Storrsheia-miljøet må prioriteres for å unngå utilbørlig skjemming.

Vi gjør oppmerksom på at den automatisk freda lokaliteten ID 277871 ved Ausetjørna, ble frigitt og utgravd i forbindelse med KDP.

To andre alternativer er vurdert i delstrekning 4, alternativ 4-2A og 4.2B. Disse to er klart best med tanke på forholdet til kulturminner, da de unngår konflikt med Storrsheia og kulturhistorisk landskap av nasjonal interesse. Vi kan imidlertid ikke se at tiltakets virkninger på kulturminner og kulturmiljø har inngått i vurderingen når disse alternativene er forkastet.

Massedeponi

Ved vurdering av aktuelle massedeponi/masselager må kulturminner og kulturmiljø utredes. Kulturminneverdier må utredes nærmere. Tiltakets virkninger på kulturminner og kulturmiljø samt tilpasning og avbøtende tiltak må vurderes og beskrives i likhet med alle linjene som skal vurderes nærmere. I tillegg bør man vurdere om plasseringen og omfanget av massedeponiet for enkelte veilinjer kan føre til et høyt konfliktnivå. Vi må vurdere behovet for arkeologiske registreringer for alle tiltak/områder som vil inngå i gjeldende plan, før vi kan gi endelig uttale.

Nyere tids kulturminner og kulturmiljø

Det er flere kulturminner og kulturmiljø fra nyere tid (fra 1537 og senere) av nasjonal, regional og lokal verneverdi og -interesse enten innenfor eller i nærheten av varslet planområde og i tiltakets influensområde. Dette gjelder bl.a. flere gårdstun med våningshus, driftsbygninger og tilhørende uthus, forsamlingshus/skolehus, og vegminner som eldre veger, broer og milesteiner m.m. Det må tas nødvendig hensyn til kulturminner, kulturmiljøer og landskap av høy verneverdi og interesse i det videre planarbeidet.

I statlig kommunedelplan for E39 Lyngdal Vest - Ålgård, som ble vedtatt i 2021, var det et tillegg i vedtaket om at det for strekningen fra Oksafjellet til kommunegrensen mellom Lund og Eigersund kommuner, skulle planlegges for en trasé som unngikk konflikt med mineralressursene i Øygrei-området. Den endrete traséen som nå ligger i varslet planområde og linje på den aktuelle strekningen går tett på det vedtaksfredete

gårdstunet på Øyna, og har større negativ innvirkning på Øyna enn traséalternativene som inngikk i høringen av kommunedelplanen.

Avbøtende tiltak

I planprosessen må det vurderes avbøtende eller kompensierende tiltak som kan bidra til å redusere negative virkninger av planforslaget for kulturminner og kulturmiljø ved konflikt og nærføring av ny E39. Dette kan f.eks. være etablering av vegetasjon som en buffer mellom kulturminner og motorvei, eller eventuelt flytting av viktige nyere tids kulturminner som kommer i direkte konflikt med traséen.

Dersom det ikke tas tilstrekkelig hensyn til nyere tids kulturminner av nasjonal og regional verneverdi og -interesse i planprosessen, kan planforslaget vurderes å være i konflikt med kulturmiljøinteressene.

Alternative linjer

Nyere tids kulturminner vil bli berørt av ny E39 på alle delstrekningene. Dette gjelder særlig på delstrek 3, hvor det er flere viktige kulturminner og kulturmiljøer som vil komme i direkte eller indirekte konflikt med traséalternativene.

Delstrekning 3 Haugatjørn - Storrshei

Alternativ 3-1 rød linje - omtalt som *linje i KDP-korridoren med bru over Odlandshølen*.

På strekningen fra Haugatjørn til Åmot, som går forbi Øgrei-området med mineralressurser, er det kun vist én linje/korridor, og den går tett på det vedtaksfredete gårdstunet Øyna. Ifølge *Silingsrapport til planoppstart* er justert linje forbi mineralressurser ved Øgrei, jf. vedtak om statlig kommunedelplan for E39 Lyngdal Vest - Ålgård, et forslag som skal vurderes videre i fremtidig reguleringsarbeid.

Varslet planområde og korridor er ikke i direkte konflikt med gårdstunet Øyna, men indirekte konflikt i form av visuell skjemming/synlighet og støy på grunn av nærføring. Hvordan den nye motorvegen vil oppleves fra det fredete gårdstunet, inkludert tilhørende kvernhus ved Tekseåna nærmest plangrensen, avhenger av topografien på stedet og vegens plassering i landskapet og terrenget. Det vurderes som svært uheldig at planområdet er lagt så tett på et fredet gårdstun av nasjonal verneverdi. I det videre planarbeidet må det tilstrebes å oppnå størst mulig avstand fra ny E39 til det fredete gårdstunet Øyna. Og vegtraséen må plasseres i landskapet og terrenget på en måte som fremstår minst mulig skjemmende og synlig sett fra fredningsområdet på Øyna. Ulike alternative løsninger for plassering i landskapet må belyses og vurderes i KU. Relevante avbøtende tiltak for å redusere negative virkninger for det fredete gårdstunet må påkrevs.

Gårdstun på Åmot med SEFRAK-registrert bebyggelse ser ut til å komme i konflikt med alle alternativene. Konsekvensen for gårdstunet må utredes nærmere, og eventuelle kompensierende tiltak må vurderes.

Rød linje med bro over Odlandshølen er i konflikt med Kulturmiljø og landskap av nasjonal interesse; Ørsdalen og Kvitlen. Dette er omtalt under automatisk freda kulturminner.

Alternativ 3-3 blå linje - utenfor KDP-korridoren med kryss ved Gjedrem. Korridoren unngår direkte konflikt med Kulturmiljø og landskap av nasjonal interesse; Ørdsalen og Kvitlen, da den går utenfor hensynssonen her. Korridoren kommer relativt nær Bjerkreim sentrum som er vurdert å være et kulturmiljø av regional interesse, jf. Regionalplan for kulturmiljø, med den gamle lensmannsgarden og annen eldre bebyggelse, og Bjerkreim kirke som er en listeført kirke med middelalderkirkegård. Behov for avbøtende tiltak for å skjerme kulturmiljøet i Bjerkreim sentrum må vurderes i videre planprosess.

Hilsen
Gareth Doolan
seksjonssjef

Knut Thorkildsen Slettebak
seniorrådgiver

Kopi til:
Lund kommune
Eigersund kommune
Bjerkreim kommune
Statsforvalteren i Rogaland
Statens Vegvesen

Vedlegg:
1 Uttale fra Stavanger maritime museum 24.04.25

Dette dokumentet er godkjent elektronisk. Oppgi vårt saksnr. når du svarer på brevet.

Rogaland fylkeskommune
Postboks 130 sentrum
4001 Stavanger

Vår ref.: 25.047
Saksbehandler: Svein V. Nielsen
Deres ref.:
Stavanger 24.04.2025

Bjerkreim kommune - Detaljreguleringsplan - E39Bilstad-Bue - planid 1114 – Uttalelse fra Stavanger maritime museum

Viser til sak oversendt fra Rogaland fylkeskommune 11. mars 2025 angående varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid for E39 Bilstad-Bue i Bjerkreim kommune.

Om vår rolle

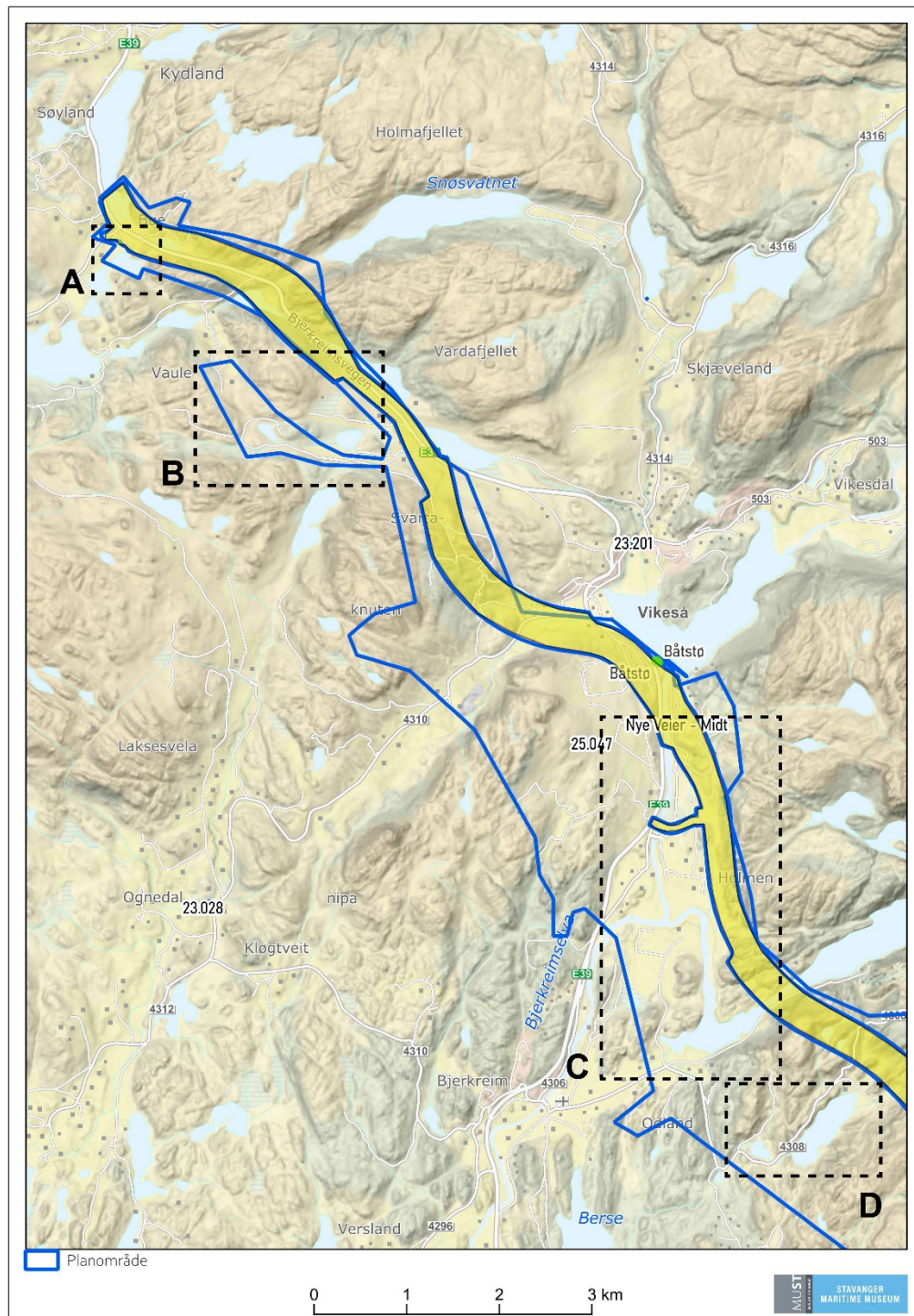
Stavanger maritime museum skal, som fag- og forvaltningsmyndighet etter kulturminneloven, ta stilling til forholdet til automatisk fredete kulturminner og vernede skipsfunn i sjø og vassdrag som berøres av omsøkt plan.

Stavanger maritime museum har myndighet til å kreve å få gjennomføre arkeologisk registrering. Hensikten med registreringen vil være å undersøke om planen kommer i konflikt med fredete kulturminner og skipsfunn, jfr. Lov om Kulturminner av 9. juni 1978 nr. 50 §§ 9, 10, 11 og 14. Kostnader i forbindelse med arkeologisk registrering må iht. Riksantikvarens skrift *Retningslinjer for gjennomføring av undersøkelsesplikten og budsjettering av arkeologiske registreringer i henhold til kulturminneloven §9, jf. §10.*

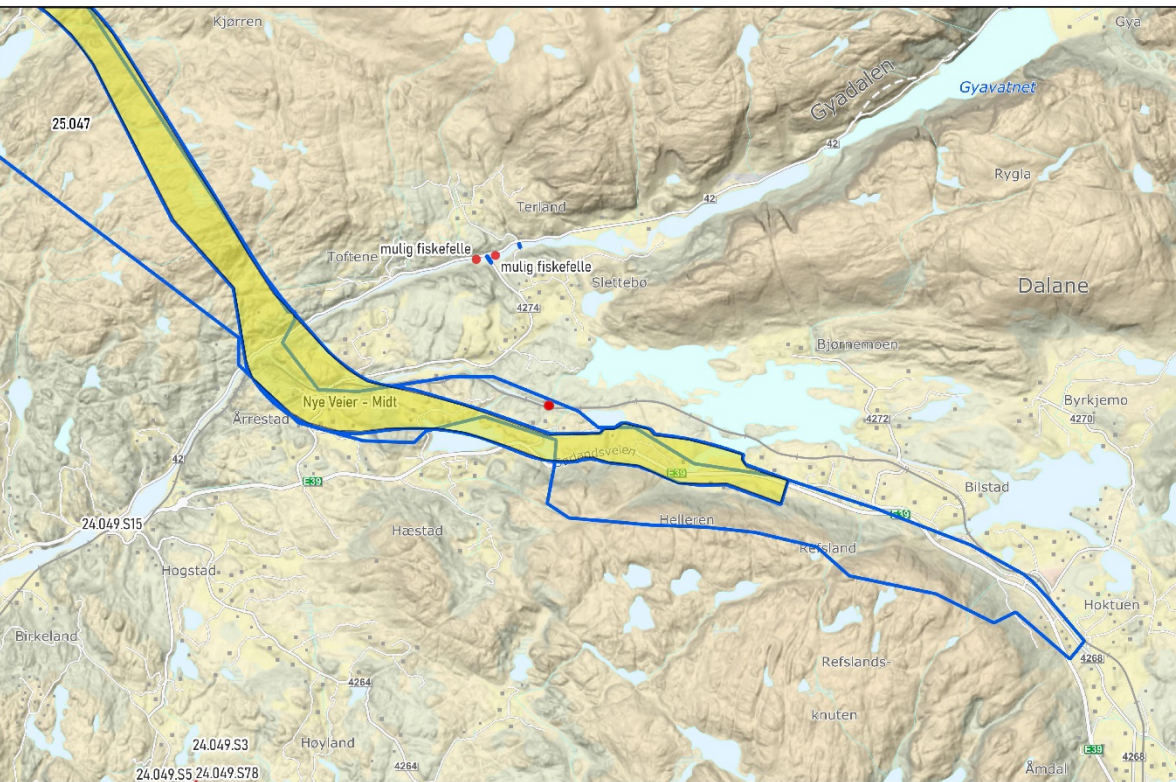
Kulturminner under vann

Stavanger maritime museum kjenner ikke til kulturminner i sjø i det av varslede området. Området er generelt vurdert til å ha et potensiale for funn av hittil ukjente vernede skipsfunn og automatisk fredete kulturminner. Den nye traseen for E39 Bilstad-Bue, i henhold til oversendte filer, omfatter spesielt fire delområder med høyt potensiale for slike funn (Figur 1 og 2):

- a. Beresvatni.
- b. Fisketjørna med innløp og utløp.
- c. Oreåna (Odlandshølen, Ore, Holmen, Gjedrem).
- d. Netlandsvatnet med innløp og utløp.



Figur 1: Det nordlige området fra Bue til Netlandsvatnet. Tidligere registrert trasse markert med gult.



Figur 2: Det sørlige området fra Netlandsvatnet til Bilstad. Tidligere registrert trasse markert med gult.

Survey og forundersøkelser

Av erfaring vet vi at data fra forundersøkelser er en viktig del av vårt vurderingsgrunnlag i avklaring av konflikt med fredede kulturminner under vann. Eksempler på data er høyoppløselig multistråleekkolodd, side-scan sonar, syntetisk apertur-sonar og/eller ROV-video av sjøbunnen.

Hensiktsmessig plangrense

Det er viktig at tiltakshaver setter en hensiktsmessig plangrense i sjø med tanke på areal som behøves regulert. Kulturminnelovens undersøkelsesplikt gjelder alt sjøareal som ønskes regulert. Hvis ikke endelig planavgrensning foreligger, ber vi tiltakshaver om å sende oss denne snarlig. Vi vil da tidlig kunne vurdere planen, og signalisere tydeligere om arkeologiske undersøkelser samt hvilke kulturminnehensyn som må ivaretas i den videre prosessen.

Infrastruktur under vann, som sjøledninger, vil ofte fortsette utenfor reguleringsplanen. Kulturminnelovens undersøkelsesplikt gjelder hele arealet som blir berørt. I tilfeller hvor det er aktuelt må høring av slike tiltak sikres ved at det fremlegges kulturminnemyndighetene gjennom planens bestemmelser.

Krav om registrering

Vi kommer til å kreve å få gjennomført en arkeologisk registrering for å avklare forholdet til fredete kulturminner før vi kan gi vår uttalelse til planen. Kravet vil først kunne bli reist når planen kommer på offentlig ettersyn. Vi anbefaler forslagsstiller å få gjennomført registreringen på et tidlig tidspunkt slik at kulturminnehensynet kan ivaretas hensiktsmessig, og slik at planstiller får forutsigbarhet i planleggingen.

Vi ber tiltakshaver om å ta kontakt med oss så tidlig som mulig for å få avklart rammer og tidspunkt for en eventuell registrering.

Med vennlig hilsen

Arild Skjæveland Vivås

Arkeolog, seksjonsleder

Stavanger maritime museum

arkeologi@museumstavanger.no

Svein V. Nielsen

Arkeolog, saksbehandler

SWECO NORGE AS
Postboks 80 Skøyen
0212 OSLO

Deres ref: 2025
Vår ref: 2025/58188
Dato: 24.04.2025

Innspill til varsel om planoppstart - E39 Bilstad-Bue

Vi viser til mottatte dokumenter datert 05.03.2025, i forbindelse med oppstart av detaljregulering for ny E39 på strekningen Bilstad - Bue.

Gjelder

Formålet med planarbeidet er å legge til rette for bygging, drift og vedlikehold av fremtidig E39 fra Bilstad i Lund kommune, gjennom Eigersund kommune, til Bue i Bjerkreim kommune. Ny E39 skal etableres med best mulig samfunnsøkonomisk lønnsomhet og begrensede negative konsekvenser for omgivelsene. Ny E39 skal være en trafiksikker og robust vei som forenkler reisehverdagen og fremmer lokal og regional utvikling.

Om Mattilsynet

Mattilsynet er en statlig sektormyndighet for områdene planter, fisk, dyr, mat og drikkevann. Vår oppgave i sammenheng med plan- og byggesaker er å ivareta nasjonale, regionale og lokale bestemmelser relatert til våre forvaltningsområder. I denne saken er tema tilknyttet drikkevann, plantehelse, fisk og dyr særlig relevante.

Hensyn til drikkevann

Mattilsynet forvalter drikkevannsforskriften (forskrift om vannforsyning og drikkevann FOR-2016-12-22-1868). Vårt ansvarsområde i forhold til planarbeid er knyttet til beskyttelse av eksisterende og framtidige drikkevannskilder og leveringssikkerhet for trygt og nok drikkevann til befolkningen. Generelt må en føre-var-tilnærming legges til grunn for beskyttelse av drikkevannskilder, på kort og lang sikt.

Drikkevann har et sterkt vern i drikkevannsforskriften § 4 som sier *at det er forbudt å forurensa drikkevann fra vanninntaksområde til tappepunkt.*

Det står i silingsrapporten at de fleste alternativene har tunnel som unngår områder i nedbørsfelt til kartlagte drikkevannskilder.

Ut fra kartet så ser det ikke ut som vannforsyningssystemene som henter vann fra kildene Eftelandsvatnet, Erretjørn, Ørsdalsvatnet og Snøsvatnet blir påvirket av denne veibyggingen.

Dette må likevel kartlegges sammen med eventuelle drikkevannsledninger i og i nærheten av planområdet.

Når det gjelder mindre (private) vannforsyninger så har ikke Mattilsynet fullstendig oversikt over disse. Dette må derfor også kartlegges i det videre planarbeidet.

Mattilsynet forventer at hensynet til drikkevann ivaretas og om det er nødvendig så må det iverksettes tiltak for å hindre forurensing av drikkevannet.

Hensyn til plantehelse

Mattilsynet forvalter plantehelseforskriften (Forskrift om planter og tiltak mot planteskadegjørere FOR2000-12-01-1333.) I tilknytning til plantehelse er Mattilsynets ansvarsområde å forhindre spredning av planteskadegjørere som kan ha alvorlige samfunnsøkonomiske konsekvenser.

Uønsket spredning kan skje både med jordmasser som flyttes og med maskiner som har rester av jord, frø og planter. Faren for spredning er størst fra områder med tidligere eller nåværende dyrka mark. Siden planene innebærer omdisponering av dyrka jord, ber vi dere lese denne informasjonen og ta hensyn til dette i videre planarbeid:

[Hvordan unngå å spre planteskadegjørere og ugras ved anleggsarbeid og flytting av jord | Mattilsynet](#)

Hensyn til fiskehelse og fiskevelferd

Mattilsynet har forvaltningsansvar for å ivareta god velferd hos fisk og tifotkreps og fremme god helse hos akvakulturdyr og andre akvatiske dyr, jf. forskrift om dyrehelse (dyrehelseforskriften) FOR-2022-04-06-631 og forskrift om drift av akvakulturanlegg (akvakulturdriftsforskriften) FOR-2008-06-17-822).

Vi minner om at det er særlig plikt til aktsomhet med tanke på å forebygge og forhindre risiko for spredning av smittsomme sykdommer hos dyr, inkludert akvatiske dyr. Dyrevelferdsloven sier at man skal behandle dyr, inkludert akvatiske dyr, godt og beskytte dem mot fare for unødige påkjenninger og belastninger.

Generelt vil Mattilsynet påpeke at det må stilles krav til entreprenører og andre relevante virksomheter om vask og desinfeksjon av anleggsmaskiner og annet utstyr før de kan benyttes i og nært vassdrag og fjorder.

Under anleggsfasen vil det kunne oppstå avrenning fra anleggsvann eller utslipp av kjemikalier og olje fra maskiner, og entreprenør må kunne sette i verk nødvendige tiltak for å hindre skade på resipienten. Partikler og kjemikalier vil kunne påvirke laksefisk og annet marint liv negativt. Store mengder partikler kan blant annet irritere gjellene på fisk med påfølgende økt slimproduksjon. Mye slim på gjellene vil gi nedsatt evne til å ta opp oksygen, noe som fører til dårlig fiskevelferd. Partikler fra steinmasser har en svært negativ effekt på fisk.

Hensyn til dyrevelferd

Mattilsynet har ansvar for dyrevelferd og, i noen tilfeller, dyrehelse når naturinngrep kan ha negative konsekvenser for dyr, jf. Lov om dyrevelferd LOV-2009-06-19-97 og forskrift om dyrehelse (dyrehelseforskriften) FOR-2022-04-06-631.

Loven slår blant annet fast at:

"Dyr skal behandles godt og beskyttes mot fare for unødige påkjenninger og belastninger."

For å ivareta dyrevelferden bør man sikre at naturlige trekkruiter opprettholdes og at menneskelig aktivitet eller inngrep ikke forstyrrer dyrenes leveområder mer enn nødvendig. Dette bidrar til å redusere belastningen på dyrene.

Med hilsen

Sigrunn Hauge
Seniorinspektør

Kopi til:
STATSFORVALTAREN I ROGALAND

SWECO NORGE AS
Postboks 80 Skøyen
0212 OSLO

Vår dato: 25.04.2025

Vår ref.: 202506293-2 Oppgis ved henvendelse

Deres ref.:

Saksbehandler: Turid Bakken

Pedersen/ 22959767/tba@nve.no

NVEs innspill - Varsel om planoppstart - Detaljregulering – Bygging, drift og vedlikehold av E39 Bilstad-Bue, i kommunene Bjerkreim, Eigersund, Lund - Rogaland

Vi viser til brev datert 05.03.2025. Saken gjelder varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid for E39 Bilstad – Bue i kommunene Bjerkreim, Eigersund og Lund. Formålet med planarbeidet er å legge til rette for bygging, drift og vedlikehold av fremtidig E39 fra Bilstad i Lund kommune til Bue i Bjerkreim kommune.

I dette reguleringsplanarbeidet deles planoppstarten i to faser, fase 1 som varsler planoppstart og hører tilingsrapport og fase 2 som er en høring av planprogram med anbefaling av linje.

Dette er innspill til fase 1 av planoppstarten.

Om NVE

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) er nasjonal sektormyndighet med innsigelseskompetanse innenfor saksområdene flom-, erosjons- og skredfare, allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann, og anlegg for energiproduksjon og framføring av elektrisk kraft. NVE har også ansvar for å bistå kommunene med å forebygge skader fra overvann gjennom kunnskap om avrenning i tettbygde strøk (urbanhydrologi). NVE gir råd og veiledning om hvordan nasjonale og vesentlige regionale interesser innen disse saksområdene skal tas hensyn til ved utarbeiding av arealplaner etter plan- og bygningsloven (pbl).

NVEs rolle i arealplansaker for samferdselsanlegg

I arealplansaken vil NVE som statlig myndighet for flom- og skredfare med et utvidet fagansvar for overvann, gi råd og veiledning knyttet til disse naturfarene, og ser etter om farene blir utredet godt nok til å vurdere tiltakets påvirkning på omkringliggende omgivelser. Avskjæring av vannveier, endrete terrengforhold med mer vil kunne medføre økt fare for omkringliggende områder. Sikkerheten og sikkerhetsnivået for veianlegget forutsetter vi at samferdselsetatene ivaretar i hht egne håndbøker og lignende.



NVEs konkrete innspill

Til grunn for planarbeidet ligger vedtatt statlig kommunedelplan for E39 Lyngdal vest – Ålgård fra 2021. Det er utarbeida en silingsrapport over alternative traséer på strekningen. Noen av alternativene går utenfor vedtatt kommunedelplankorridor, for blant annet å ta bedre hensyn til naturmangfold, dyrka jord og kulturlandskap. I forbindelse med planoppstart er det ønska innspill på de alternative traséene.

NVE har deltatt på møter Nye Veier har arrangert for en ekstern samarbeidsgruppe. Dette synes vi har vært gode møter med nyttige gjennomganger og god dialog.

Innspill til varsel om planoppstart

Denne planen vil få virkninger for miljø og samfunn, og skal derfor konsekvensutredes etter plan- og bygningsloven § 4-2, og forskrift om konsekvensutredninger kapittel 2.

De alternative traséer på strekningen krysser vassdrag, både bekker og større elver, og de berører de verna vassdragene Bjerkreimsvassdraget og Figgjo. Traseene kan være utsatt for fare fra flom, skred og overvann.

Tiltak i og ved vassdrag

Vassdragsmiljø

Vassdrag, både små og store, er viktige levesteder for mange av våre plante- og dyrearter. Det samme er sona mellom vann og land som består av leveområder som varierer fra det våte til det tørre. Denne variasjonen i habitat gjør at sona har et særlig høyt arts mangfold. I tillegg fungerer vassdrag med kantsonen som en nødvendig vandringskorridor i område der menneskelige inngrep ellers har delt opp de naturlige leveområdene til artene. Artsinventaret til vassdrag og vassdrags økologiske funksjon er mange steder lite kjent. Inngrep i og langs vassdrag kan innebære uopprettelige tap av habitat og svekking av dyre- og planteliv, økosystem, landskapsverdier med mer. Det er viktig at detaljreguleringsplanen legger til rette for skånsomme inngrep i vassdragene.

Vi viser til [Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023–2027](#), der regjeringen forventer at bruks- og verneverdiene i vassdrag blir sikra i planleggingen og at kommunen reduserer nedbygging av vassdragsnatur og utfylling i vassdrag.

Veianlegg bør unngå utfylling i vann og vassdragsnære områder. Vassdrag, både vann, elver og bekker, bør krysses med bruer og alternativt med kulverter med fortrinnsvis naturlig bunnsubstrat. Der vassdrag krysses må konstruksjonene være store nok slik at faren for flom, erosjon og skred ikke øker. En god vassdragskrysning må også ivareta vassdragsnatur med vandringsmulighet for fisk og kantsoner hvor amfibier kan bevege seg.

Der det planlegges utfylling eller andre inngrep i vassdrag må det fremgå av planen hvordan ulempene ved disse inngrepene er vurdert opp mot alternativene. Eventuelle utfyllinger må gis en mest mulig naturlig utforming.



Kantsonen

Det er viktig å ivareta kantsonene langs vassdragene. I den grad kantvegetasjon skades må det legges til rette for at reetablering ved naturlig revegetering. Vi oppfordrer til at NVE veileder 2/2019 [Veileder, bokmål \(nve.no\)](#) Kantvegetasjon langs vassdrag legges til grunn.

Verna vassdrag

For de verna vassdragene Bjerkreimsvassdraget og Figgjo gjelder [Forskrift om rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag](#). Retningslinjenes virkeområde omfatter hovedelv, sideelver, større bekker, sjøer og tjern, samt et område på inntil 100 meters bredde på hver side av disse. Vi viser til [NVEs internettside for verna vassdrag i Rogaland](#) med informasjon om vassdraget. Det må i detaljplanen gjøres en konkret vurdering av hvordan veibyggingen berører verneverdiene og hvilke avbøtende tiltak som eventuelt er nødvendig. Vi nevner også at vassdraget er et nasjonalt laksevassdrag og er derfor spesielt viktig for anadrom fisk.

Grunnvann

Tema grunnvann må belyses under planarbeidet. Det må undersøkes om tiltaket vil påvirke grunnvannet på en slik måte at det kan medføre nevneverdig skade/ulempe for allmenne interesser, jf. vannressursloven §§ 43a og 45. Det må påses at tiltaket ikke vil føre til innlekkasje og grunnvannssenkning.

Flom og overvann

Dreneringslinjer og vassdrag er årer i terrenget som transporterer vann ut mot havet, både i perioder med lite og med mye avrenning (flom). Klimaendringene gjør det viktigere enn noen gang å sikre en helhetlig forvaltning av nedbørsfelt. I følge pbl. §3-1 bokstav g og i er tilpasning til forventede klimaendringer og en helhetlig forvaltning av vannets kretsløp en planoppgave. Dette gjelder ikke minst ved planlegging av store veiprosjekter med omfattende terrenginngrep. Tiltak kan potensielt endre vannstander og vannhastigheter, både ved normale forhold og ved flomhendelser.

Det planlagte tiltaket må derfor avklare at omgivelsene ikke blir utsatt for økt flomfare, jamfør [plan- og bygningslovens §28-1](#) 1. ledd, 2. punktum. Vi legge til grunn at flomsikkerhet for selve tiltaket blir ivaretatt i henhold til gjeldende håndbøker for vegbygging.

For de aktuelle arealene er det viktig å kartlegge og ha oversikt over hvor overvannet og vassdrag renner. Planen må sette av nok sammenhengende areal til å håndtere vannet samt avklare om utbyggingen vil påvirke avrenningen og flomforhold for ovenforliggende og nedenforliggende areal.

Utfylling i vassdrag kan gi flomfare nedstrøms og/eller oppstuvning som kan gi økt flomfare oppstrøms.

I utgangspunktet bør det ikke bygges i flomveiene, evt. bør de legges om som fortsatt åpne flomveier.

[Statlige planretningslinjer for klima og energi](#) må ligge til grunn for planarbeidet. Ifølge SPR Klimatilpasning, kap. 4.3 skal det begrunnes dersom naturbaserte løsninger velges



bort: «Bevaring, restaurering eller etablering av naturbaserte løsninger (slik som eksisterende våtmarker og naturlige bekker eller nye grønne tak og vegger, kunstige bekker og basseng mv.) bør vurderes. Dersom andre løsninger velges, skal det begrunnes hvorfor naturbaserte løsninger er valgt bort.»

Planområdet berører flere vassdrag. I [NVE Atlas](#) viser aktsomhetskartet for flom at det er områder som potensielt er utsatt for flom.

Se [NVE Veileder 3/2022: Sikkerhet mot flom. Utredning av flomfare i reguleringsplan og byggesak](#) for mer informasjon om videre fremgangsmåte. For en avklaring av flomfaren kan det være nødvendig med beregninger i en hydraulisk modell. Dersom det avdekkes behov for evt. risikoreduserende tiltak må dette tas inn i planen.

Vi viser til [NVE Veileder 2/2023: Kartlegging av fare fra overvann](#) og [NVEs overvannsveileder](#), spesielt kap. 4.5 om hvordan overvann kan innarbeides i reguleringsplaner.

Samordning mot vannressursloven

NVE vurderer om tiltak kan medføre skade eller ulempe for allmenne interesser i vassdrag og grunnvann på en slik måte at det oppstår konsesjonsplikt etter vannressurslovens §§ 8 og 45. Vernegrunnlaget for Figgjo og Bjerkreimsvassdraget og at det er et nasjonalt laksevassdrag faller inn under allmenne interesser.

Uttrykket "allmenne interesser" skal, når det gjelder vannressursloven, tolkes vidt. Det er særlig ideelle eller ikke-økonomiske interesser som faller inn under begrepet. Som eksempler på allmenne interesser kan nevnes fiskens frie gang, allmenn ferdsel, naturvern, biologisk mangfold, friluftsliv, vitenskapelig interesse, kultur -og landskapshensyn, jordvern, hensyn til flom og skred.

Terskelen for konsesjonsplikt etter vannressursloven er lavere når et vassdrag er vernet. Bestemmelsene angir et forbud mot vassdrags- og grunnvannstiltak som kan være til skade eller ulempe, hvis NVE ikke har gitt konsesjon. Vannressurslovens § 35, viser særreglene som gjelder for vernede vassdrag. Videre angir 3. kapittel i rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag at det ved forvaltning av verna vassdrag skal legges vekt på å unngå inngrep som reduserer verdien for landskapsbilde, naturvern, friluftsliv, vilt, fisk, kulturminner og kulturmiljø.

Vannressursloven § 20 d) åpner for at vassdragsmyndigheten kan fastsette at tiltak som er tillatt i en reguleringsplan ikke trenger konsesjon etter vannressursloven. Forutsetningen for en samordning er at det er sannsynlig at det ville bli gitt konsesjon til tiltaket, og at behandlingen etter plan- og bygningsloven ivaretar de hensyn som vannressursloven skal ivareta. Tiltaket må være tilstrekkelig kartlagt og beskrevet, alternativer belyst og avbøtende tiltak utredet slik at reguleringsplanen med konkrete planvilkår omfatter de hensyn som vannressursloven skal ivareta. Spesielt må det konkret vurderes hvordan verneverdiene og grunnvannet blir berørt, og eventuelle behov for avbøtende tiltak. Samla belastning for området må også drøftes.



Eget notat for inngrep i vassdrag

Alle vassdragstiltakene må beskrives i planforslaget. **NVE anbefaler** at det lages en oversikt over alle tiltakene som planlegges knyttet til vann og vassdrag. Beskriv tiltaket med virkninger for vassdragsmiljø, flomforhold, grunnvann, verneverdier, og aktuelle avbøtende tiltak. For at NVE skal kunne vurdere effekten av tiltak på vassdraget må det gjøres konkrete vurderinger av hvilke løsninger som brukes hvor (f.eks. kulvert vs bru, kulvert lengde etc.). Dette må følges opp med konkrete bestemmelser i planen. Vi ber Nye Veier se til andre veiprosjekter hvor et slikt oppsummerende notat er laget (for eksempel E18 Bamble – Tvedestrand).

Som NVE delte i møte 3 i den eksterne samarbeidsgruppa, anbefaler vi Nye Veier å benytte Natur i Norge (NiN) 3.0 for å beskrive naturtyper i vassdrag.

Skredfare fra skred i bratt terreng

Et vegprosjekt som ny E39 vil føre til store endringer i terrenget. Endringer i terrenget vil kunne gi endringer i skredfare. Det planlagte tiltaket må derfor avklare at omgivelsene ikke blir utsatt for økt skredfare, jamfør [plan- og bygningslovens §28-1](#) 1. ledd, 2. punktum. Vi forutsetter at skredssikkerhet for selve tiltaket blir ivaretatt i henhold til gjeldende håndbøker for vegbygging.

Planområdet berører flere potensielt skredutsatte områder. I [NVE Atlas](#) vises aktsomhetssoner for skred i bratt terreng. For utredning av skredfare viser vi til [NVEs veileder for utredning av sikkerhet mot skred i bratt terreng](#). Dersom det avdekkes behov for evt. risikoreduserende tiltak må dette tas inn i planen.

Energianlegg

Det er flere nettanlegg og noen vannkraftanlegg innenfor eller i ransonen av planområdet. Det må tas hensyn til drift, vedlikehold og eventuelle behov for videreutvikling av anlegg for produksjon og overføring av elektrisk kraft.

NVE legger til grunn at planforslaget utarbeides i tett dialog med anleggseier, der planforslaget kan berøre disse interessene. Det skal angis hensynssone i plankartet der det er anlegg med konsesjon etter energiloven.

Innspill til silingsrapport over alternative traséer

NVE synes det er positivt at Nye Veier har sett på alternativer ut over den vedtatte kommunedelplankorridoren. Vi har følgende merknader

Parsell Bilstad - Bue er delt opp i tre delstrekninger, Bilstad – Haugatjørn, Haugatjørn – Storrshei og Storrshei – Bue.



Bilstad – Haugatjørn

NVE har ikke konkret merknad til traséen, men vi har en kommentar til at det planlegges fylling i en del av Hedlersvatnet. Fra det videre planarbeidet må det gå tydelig frem hvilke vassdragsverdier som er knyttet til dette vannet og tilløpsbekkene og hva virkningen av en slik utfylling blir. Det må også fremgå hvilke tiltak som planlegges for tilløpsbekkene.

Haugathørn – Storshei

Med grunnlag i det som nå foreligger vurderer NVE den blå traséen som best og støtter at det jobbes videre med denne. Spesielt må det være fokus på å finne bruløsninger over Bjerkreimsvassdraget ved Gjedremkrysset. Løsningene som velges må i minst mulig grad berører vassdraget og verdiene knytta til det verna vassdraget. Da Bjerkreimsvassdraget samtidig et nasjonalt laksevassdrag er det spesielt viktig at vassdragtiltak og anlegg som planlegges i og utenfor elvestrengen tar hensyn til verdiene som er i vassdraget.

Den svarte traséen langs Bjerkreimsvassdraget vurderer vi som vanskelig i forhold til virkninger for vassdragsmiljøet og verneverdiene.

Storrshei – Bue

Runatjørna ligg i det verna vassdraget Figgjo. Alternativ 4-1 (tunnelalternativet) vil legges lengre ut i Runatjørna enn alternativ 4-0 (dagalternativet). I oversendelsen ser vi at det planlegges å bruke Runatjørna til masselager. Dette kan være problematisk dersom verneverdier bli berørt. Fra det videre planarbeidet må det gå tydelig frem hva som er konsekvensene av en slik igjenfylling i forhold til vassdraget og verdiene knytta til det verna vassdraget. Alternativer til å fylle igjen hele Runatjørna må også fremgå.

Generelle råd

For å få en fullstendig oversikt over hvordan dere kan ta hensyn til våre tema i reguleringsplanen anbefaler vi dere å bruke våre [internettsider for arealplanlegging](#). Her er informasjonen og veiledningen lagt opp etter plannivå. Vi vil særlig vise til [Kartbasert veileder for reguleringsplan](#). Veilederen leder dere gjennom alle våre fagområde, og gir dere verktøy og innspill til planarbeidet. Den som utarbeider planen, har ansvar for at disse interessene blir vurdert i planarbeidet.

Meld inn fareutredninger

Naturfareutredninger som er bestilt etter 01.01.2025 skal meldes inn til NVE i henhold til [pbl § 2-4](#) og [Forskrift om pliktig innmelding av grunnundersøkelser og naturfareutredninger](#). Vi ønsker også å få inn naturfareutredninger bestilt før denne datoen. Geotekniske grunnundersøkelser skal leveres inn til NGU via NADAG. Informasjon finnes her: [Meld inn naturfareutredninger - NVE](#).

NVEs oppfølging av planarbeidet

Dersom planen berører NVEs saksområder, skal NVE ha tilsendt planen ved offentlig ettersyn. I plandokumentene må det gå tydelig fram hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen. Alle relevante fagutredninger innen NVEs saksområder må



være vedlagt planer som sendes på høring til NVE. Vi ber om at alle plandokument blir sendt elektronisk til NVE.

NVE prioriterer å gi innspill og uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger. Etter en faglig prioritering gir vi bistand til de kommunene som har størst behov.

NVE ønsker at Nye Veier tar kontakt for eget møte innenfor NVEs saksområder.

Med hilsen

Øyvind Leirset
Seksjonssjef

Turid Bakken Pedersen
Senioringeniør

Dokumentet blir sendt uten underskrift. Det er godkjent etter interne rutiner.

Mottakere:

SWECO NORGE AS

Kopimottakere:

STATSFORVALTEREN I ROGALAND

EIGERSUND KOMMUNE

LUND KOMMUNE

Bjerkreim kommune



Direktoratet for mineralforvaltning
med Bergmesteren for Svalbard

Kopi til:

Nye Veier AS
Tangen 76
4608 KRISTIANSAND S

Dato: 12.05.2025
Vår ref: 25/01172-2
Deres ref:

Uttalelse til varsel om oppstart av arbeid med reguleringsplan for E39 Bilstad–Bue i Bjerkreim, Eigersund og Lund kommune

POST- OG BESØKSADRESSE

Ladebekken 50
7066 Trondheim

TELEFON + 47 73 90 46 00

E-POST post@dirmin.no

WEB www.dirmin.no

GIRO 7694.05.05883

SWIFT DNBANOKK

IBAN NO5376940505883

ORG.NR. NO 974 760 282

SVALBARDKONTOR

TELEFON +47 79 02 12 92

Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard (DMF) viser til ovennevnte sak, datert 5. mars 2025.

DMF er statens fagorgan og sektormyndighet for mineralressurser og mineralvirksomhet. DMF skal bidra til økt verdiskaping gjennom å legge til rette for en langsiktig ressurstilgang basert på en forsvarlig og bærekraftig utvinning og bearbeiding av mineraler. Vi forvalter lov om erverv og utvinning av mineralske ressurser (mineralloven), og har i tillegg som sektormyndighet et særlig ansvar for at mineralressurser blir ivaretatt i saker etter plan- og bygningsloven.

Sentrale mål i mineralforvaltningen er å sikre tilgangen til mineralressursene i framtida og å hindre at viktige forekomster gjøres utilgjengelig av arealbruk som utelukker framtidig utnyttelse.

Om planen

Det er varslet oppstart av reguleringsplan for E39 Bilstad – Bue i Bjerkreim, Eigersund og Lund kommuner. Hensikten med planen er å etablere ny E39 med best mulig samfunnsøkonomisk lønnsomhet og begrensede negative konsekvenser for omgivelsene. Premiss for planen er statlig kommunedelplan Lyngdal - Ålgård, som ble vedtatt i juni 2021 med forutsetning om at korridoren blir justert i Øgrei-området for å unngå viktige mineralressurser.

Det er vurdert at planen utløser krav om konsekvensutredning.

Uttalelse fra DMF

DMF viser til vår uttalelse til høring av kommunedelplan for ny E39 Lyngdal vest – Ålgård i Lyngdal, Kvinesdal, Flekkefjord, Lund, Eigersund, Bjerkreim, Gjesdal og Sandnes kommuner datert 10. januar 2020. Her ba vi om at det må hentes inn oppdatert kunnskap om blant annet mineralprospektet Åsen-Bjerkreim¹.



Planområdet berører jernmetallprospektet Åsen-Bjerkreim¹ ved Odland. Det kommer fram av kartutsnitt på side 58 i silingsrapporten at det er traséene 3-3, 3-3A og 3-3C som kommer i berøring med prospektet, av disse er 3-3 og 3-3A anbefalt tatt med for videre utredning. Vi kan ikke se at berøring med prospektet er omtalt i silingsrapporten.

Planområdet, med traséene 4-2A og 3-3 Gjerdrem-Storshei, berører masseuttaket Lille Svela sandtak², som ble tildelt driftskonsesjon etter mineralloven 15.12.2017. I tillegg berører planområdet grusforekomstene Bjerkreim³, Oremo⁴, Holmen⁵ og Store Svela⁶. DMF kan ikke se at berøring med masseuttaket eller grusforekomstene er omtalt i silingsrapporten.

Siden behandling av kommunedelplanen har Norge mineraler fått tildelt utvinningsretter⁷ til jern, titan og vanadium vest for Teksevatnet. Dette er ikke omtalt i silingsrapporten.

Omtale av mineralressurser

Det bør vurderes om planens påvirkning på mineralforekomster skal være et eget tema i konsekvensutredningen. At forekomstene er omfattet av planen bør uansett omtales. Dersom mineralressurser ikke skal inngå i konsekvensutredningen må omtalen i planbeskrivelsen også inneholde vurderinger av virkningen på tilgangen til ressursene.

Informasjonen som ligger til grunn for figur på side 16 i silingsrapporten, at det er tildelt utvinningsrett og begrunnelse for valg av trase i dette området må også omtales.

Konsekvensutredning mineralressurser

Mineralressurser bør inngå som et tema i konsekvensutredningen av de ulike alternativene, det vil bidra til å gi en mer riktig vektning og prioritering av hvilket areal som er best egnet. Eksempelvis kan nedbygging av en mineralressurs kunne være negativt for tilgangen til viktige ressurser og derfor vurderes som en negativ virkning av en plan.

For mineralprospektet Åsen-Bjerkreim bør det innhentes informasjon om det kan være jernmetallforekomster innenfor det berørte prospektet. Det er ikke omtalt i silingsrapporten at trasé 3-3, 3-3A og 3-3C kommer i berøring med prospektet. Dersom utbygging kan bidra til å bygge ned viktige jernmetallforekomster må dette gå fram som en vurdering av virkningene av planen.

¹ Åsen-Bjerkreim (NGU):

<https://geo.ngu.no/api/faktaark/mineralressurser/visMetaller.php?objid=13640&lang=nor>

² DMFs uttaksregister: <https://dirmin.no/data/uttak/1960>

³ Gjerdreim (NGU): https://geo.ngu.no/api/faktaark/grus_pukk/visGrusOmr.php?objid=103790

⁴ Oremo (NGU): https://geo.ngu.no/api/faktaark/grus_pukk/visGrusOmr.php?objid=103792

⁵ Holmen (NGU): https://geo.ngu.no/api/faktaark/grus_pukk/visGrusOmr.php?objid=103794

⁶ Store Svela (NGU):

https://geo.ngu.no/api/faktaark/grus_pukk/visGrusOmr.php?objid=103778

⁷ DMFs kart over bergrettigheter, Eigersund:

<https://dirmin.no/data/bergrettigheter?sok=&kommune=eigersund&fylke=&status=All>



Det må også vurderes om berørte grusressurser blir bygget ned som følge av planen. Det kan med fordel også vurderes om masser i forekomstene kan benyttes for etablering av planlagte tiltak, og begrense behovet for massetransport av nødvendige byggeråstoffer.

Konsekvensutredning rettigheter og uttak

For utvinningsrettighetene til Norge Mineraler må det utredes hvilke konsekvenser utbyggingen kan få for videre utvinning av mineralene. DMF legger til grunn at Norge Mineraler er involvert i planarbeidet og at vurderingene som er framstilt i silingsrapporten er kvalitetssikret mot at det har blitt tildelt utvinningsretter i 2024.

For masseuttaket Lille Svela sandtak må det vurderes hvilke konsekvenser tiltaket vil få for videre drift av uttaket. Dersom utbygging endrer muligheten for å utnytte ressurser som er planlagt tatt ut skal dette vurderes som en negativ virkning av planen. DMF kan ikke se av silingsrapporten om konsekvensene for masseuttaket inngår i utredningene av de tidligere utredede traséene. V712 legger opp til at områder med driftskonsesjon defineres inn under de prissatte konsekvensene. Det framgår ikke av varsel eller silingsrapport. DMF forventer at det blir vurdert hvordan berøringen med uttakets konsesjonsområde skal vektas i konsekvensutredningen og om verdiene som eventuelt påvirkes skal inngå i de prissatte konsekvensene.

Dersom masseuttaket er viktig i forsyningen av byggeråstoff til prosjektet bør også gå fram av planen. Dersom planen vil innebære at masseuttaket blir gjort utilgjengelig kan det være et avbøtende tiltak at planene sikrer utnyttelse av de ressursene som er planlagt tatt ut.

Massehåndteringsplan

DMF forventer at det utarbeides en massehåndteringsplan som gjør rede for masseregnskap, bruk av overskuddsmasser, areal for massehåndtering og identifisering av kvalitet på masser. I varslingsbrevet og silingsrapporten gjøres det rede for at overskuddsmasser fra veiutbyggingen skal benyttes til å etablere jordbruksareal. Det går også fram at det ved vedtak av korridor skal arbeides videre med massehåndtering, terrengtilpasning og plassering av masseoverskudd. I dette arbeidet må det inngå en vurderes om massene kan benyttes til andre samfunnsnyttige formål, som for eksempel byggeråstoff i nærliggende prosjekter. Disse vurderingen må baseres på kunnskap om massenes kvalitetsmessige egenskaper. DMF kan ikke se av silingsrapporten at det er planlagt å gjennomføre slike undersøkelser.

For nærmere informasjon om mineralloven med tilhørende forskrifter, se hjemmesiden vår på www.dirmin.no. Her finner du også vår digitale kartløsning, som er et nyttig verktøy for oppdatert informasjon om mineraluttak, bergrettigheter m.m., supplert med relevante kartdata fra andre etater.



Vennlig hilsen

Dragana Beric Skjøstad
seksjonsleder

Kristina Elise Krøvel
rådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer.
Saksbehandler: Kristina Elise Krøvel

Mottakere:

SWECO Norge AS

Postboks 80 Skøyen

0212 OSLO

Kopi til:

Nye Veier AS

Tangen 76

4608 KRISTIANSAND S



Sweco Norge As
Postboks 80 Skøyen
0212 Oslo

Deres ref.

Vår ref.
21/172 - 56

Dato
15.05.2025

Høringsinnspill- varsel om oppstart nye E 39 Bilstad- Bue

Bjerkreim kommune viser til varsel om oppstart av detaljregulering for nye E39 Bilstad- Bue, med utsatt høringsfrist til 15.05.2025. Formannskapet i Bjerkreim har i møte 14.05.2025 vedtatt følgende høringsinnspill til varsel om oppstart (sak 015/25):

Lokalisering og veikorridor er avklart i vedtatt statlig kommunedelplan (KDP) E39 Lyngdal vest-Ålgård, og eksempellinjen fra KDP er vurdert som ett av alternativene. I arbeidet med strekningen har Nye Veier også vurdert om det er andre korridorer som er mer samfunnsøkonomisk fordelaktige og fører til mindre konsekvenser for ikke-prissatte verdier enn kommunedelplankorridoren.

En alternativ trase som er vist er den blå linjen som legger opp til kryss på Bjerkreim. Det er vist til at dette alternativet ikke er like godt utredet som traseene som allerede ligger i korridoren, men at utredningsarbeidet vil skal starte opp.

Samfunns målet er at ny E39 «skal etableres med best mulig samfunnsøkonomisk lønnsomhet og begrensede negative konsekvenser for omgivelsene. Ny E39 skal være en trafiksikker og robust vei som forenkler reisehverdagen og fremmer lokal og regional utvikling».

Bjerkreim kommune deler Nye Veiers vurdering av at negative konsekvenser for omgivelsene må tillegges stor betydning ved valg av linje. Vi mener også at nedkorting av kjøreveg vil være svært viktig.

Bjerkreim kommune ønsker at veien blir bygd som 4 felts og anbefaler ikke at det på nytt vurderes 2/3- felts vei.

Bjerkreim kommune ønsker at anleggsparsellene som delstrekket vurderes delt opp i, bygges samtidig og ikke over en lengre periode.

Det er særlig to ting kommunedirektøren vil peke på i forhold til blå linje (alternativ 3-3)

- 1. Hvordan nye E39 kan bidra til å fremme lokal utvikling, og*
- 2. Negative konsekvenser for omgivelsene.*

Kommunen avgir store arealer til veien. Selv om Nye Veier ikke ser det som sin oppgave å

drive sentrumsutvikling, og utvikle næringsområder, ber vi om at de samarbeider med kommunen om denne type utvikling. Som Rogaland fylkeskommune viser til, så vil plassering av kryss kunne føre til ytterligere utbygging i tilknytning til disse. Kryss bør lokaliseres der de kan gi en samfunnsmessig gevinst, med lavest mulig konflikt.

For den blå linjen vil det være avgjørende at kryss for av og påkjøring til nåværende E39 – planlegges med tanke på best mulig adkomst til nåværende industriområde på Røysland, samt til innspilt nytt industriområde knytt til bruk av fyllmasser fra tunell (forslått massedeponi 18, 19 og 20). Vi støtter at dette området videreutvikles som næringsområde, og mener en tilrettelegging og realisasjon av dette vil styrke verdien av blå linje.

Dersom blå linje blir valgt, må en tilrettelegge for at reisene enkelt kan bruke Vikeså sentrum som rekreasjons, lade og handleområde. Her er fasiliteter i dag, som kan styrkes ytterligere for å gjøre området attraktivt for reisende. Eksisterende parkområder kan videreutvikles som en attraktiv og spennende rasteplass. Det vises til samhandlingen en har gjort ved rasteplassen «Sukkertoppen» i Brummunddal, der rasteplass har tilknytning til Brummunddal, Mjøsparken, båthavn, Mjøstårnet og Mjøsa (E6)

Kommunen er enig i at den samlede samfunnsnytten må være bestemmende for valg av linje, men mener at det må utredes et alternativ på den blå linjen som tilrettelegger for avkjørsel/kryss til Vikeså. Nye Veier har anført at dagsonen på den blå linjen vest for Vikeså blir for kort til å få til et kryss, men at det vil være mulig å søke om unntak for dette:



Den største innvendingen mot å ha krysset lenger nord, foruten støyproblematikk, hensynet til sensitive arter og utfordringer knyttet til kryssing av Odlandshølen, synes å være påkobling av trafikken fra Egersund. Fra Egersund til Krossmoen er det ca. 10 km. Sørgående trafikk fra Egersund kan koble seg på nye E39 ved ev. kryss ved Hagatjørn via Fv. 426 og eksisterende E39. Nordgående trafikk fra Egersund kan koble seg på et kryss vest for Vikeså, via eksisterende E39.

Bjerkreim kommune mener også at man i vurderingen må ta hensyn til at området rundt et vegkryss på Bjerkreim vil bli et pressområde i forhold til landbruksjord. Nye Veier har signalisert at et kryss vil bli langt større enn selve vegtraseen. Utvidelser/ etableringer i tilknytning til krysset vil innebære arealbeslag i fulldyket jord. Mesteparten av de aktuelle

arealene ligger øst for krysset (i vest er handlingsrommet mer begrenset pga hensynet til verna vassdrag). Nibio gårdskart viser at arealene vest for krysset for det meste er fulldyrka jord:



Ønske om kryss på Vikeså, som ble endelig tatt inn i KDP, hadde utspring i et ønske om å utnytte eksisterende sentrum som serviceområde for E39. Det er for Bjerkreim viktig at kryss på Bue blir skånet for press om utbygging. Det var og for Bjerkreim kommune sterkt ønskelig å unngå at kryss ble lagt i landbruksområdene i Holmen. Sentrumsområdet på Vikeså kan utvikles slik at press mot landbruksarealer rundt andre kryss kan tas ned. Det er og viktig i det videre utredningsarbeidet med rød linje, ses på samhandling med næringsområdet på Røysland. For industriutvikling vil dette området også ligge nært til kryss, selv om dette kommer på Vikeså.

For rød linje vil bruken av Vikeså sentrum som rekreasjons, lade og handleområde være selvsagt. Det samme gjelder mulighetene og ønsket om å videreutvikle området, ref omtale om rasteplassen «Sukkertoppen» ved blå linje.

Kommunen mener også at det i videre utredninger må vurderes om veien kan legges på bro i større strekninger. Dette er kanskje dyrere, men prisen vil oppveies av et betydelig mindre terrenginngrep/ arealbeslag. En løsning med bro vil derfor ivareta hensynet til natur og klima, og hensynet til den nasjonale jordvernstrategien, på en bedre måte. Det er et nasjonalt mål at den årlige omdisponeringen av dyrka jord ikke skal overstige 2 000 dekar, og at målet skal være nådd innen 2030.

Etter dette mener kommunen at blå linje må utredes for et kryssalternativ nærmere Vikeså, og at alle alternativene utredes for mulige broløsninger, særlig der veien skal krysse elver og landbruksjord.

Bjerkreim kommune ønsker sterkt at det blir bygget tunell i Runaskaret, og at dette strekket ikke går i dagsone.

Bjerkreim kommune ber om at innspill til foreslått trasé Blå linje ved Odland i Bjerkreim vert

vurdert som et alternativ. Det vises til befarig 27.03.25 med Runar Holvik og Espen M. Drange, innspillet som ble signert av innbyggere i Odlandsvegen og Oremovegen.

Bjerkreim kommune ber om at en ser på muligheten for kryssløsning på blå linje i mer nordlig retning, på andre siden av Bjerkreimselva.

Kommunen stiller seg for øvrig bak NVE og Statens vegvesen sine høringsinnspill, men stiller spørsmål til om plassering av en ny kontrollstasjon bør vurderes på bakgrunn av plassering av nytt kryss på Vikeså eller Bjerkreim. En kontrollstasjon bør inngå i Nye Veier sin plan, sammen med alle andre lovpålagte funksjoner langs veien.

Bjerkreim kommune ønsker at det blir avsatt areal til rasteplass i kommunen, og mener at kommunen har utallige muligheter for å tilby en samlepakke med naturopplevelse, aktivitet, fiske, lading, handlemuligheter etc.

I tilknytning til et fremtidig kryss i kommunen er det også ønskelig med etablering av ladestasjoner for tungtransport.

Næringsforeningen har spilt inn at krysset ved blå linje, formelt sett bør hete "Bjerkreimskryss" (forutsatt at plasseringen blir som vist på blå linje). Dette kan forsvares geografisk med at det er del av en av "Bjerkreimsgardane". Argumentet er at Bjerkreimsnavnet vil ha en mye større "merkeverdi" enn Gjedrem/Oremo el. Vi vil da jobbe for et Bjerkreimskryss og et Vikesåkryss, alt etter hvor vi lander med traseen.

Beredskap: I forhold til utarbeidelse av planprogram bør beredskap være et særskilt vurderingstema. Man bør se på muligheten for å benytte tverrslag i tunneller som fremtidige tilfluktsrom/bomberom.

Avslutningsvis vil vi nevne at kollektivtilbudet vil gå på ny E39, og derfor kan et kryss nærmere Vikeså bidra til at folk i større grad vil benytte seg av kollektivtransport.

Bjerkreim kommune sin uttalelse til varsel om oppstart er ikke uttømmende. Når planprogrammet og planforslaget blir lagt ut til offentlig ettersyn, kan vi komme med ytterligere innspill og merknader.

Dette vedtaket kan påklages etter reglene i § 28 i Forvaltningslova. En eventuell klage må være skriftlig og begrunnet, og må være Bjerkreim kommune i hende innen 3 uker fra dette brevet er mottatt. Partene har også rett til dokumentinnsyn etter § 18 i Forvaltningslova.

Med hilsen

Siri Nedrebø
leder teknisk forvaltning

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur

Kopi til
Nye Veier AS
Sweco Norge AS v/Espen
Motzfeldt Drange

Kjøita 6

4630

KRISTIANSAND S

Mottakere
Sweco Norge As

Postboks 80 Skøyen

0212

Oslo

KOP1



SWECO NORGE AS
Postboks 80 Skøyen
0212 OSLO

Kontakt saksbehandlar

Marita Skorpe Falnes, 51568894

Fråsegn - oppstart - reguleringsplan - Bjerkreim Eigersund Lund - detaljregulering for E39 Bilstad - Bue

Vi syner til varsel om oppstart av planarbeid for detaljregulering for E39 Bilstad – Bue.

Saka gjeld

Oversendinga gjeld varsel om oppstart av detaljregulering for E39 på strekninga frå Bilstad i Lund kommune til Bue i Bjerkreim kommune. Detaljreguleringa råkar areal i tre kommunar: Lund, Eigersund og Bjerkreim, og gjeld ein strekning på over 25 km i luftlinje. Dagens E39 er 37,3 km på denne strekninga. Planen skal utarbeidast som detaljregulering med konsekvensutgreiing etter plan- og bygningslova § 4-2 og forskrift om konsekvensutgreiingar kap. 2. Det skal og utarbeidast planprogram etter plan- og bygningslova § 4-1. Det er i denne omgang berre varsla oppstart av planarbeidet. Planprogram vil bli sendt på høyring seinare.

Ny E39 skal etablerast med best mogleg samfunnsøkonomisk lønnsemd og avgrensa negative konsekvensar for omgjevnadene. I Nye Veier sin porteføljeprioritering er denne parsellen vurdert til å ha god samfunnsøkonomisk lønnsemd, og vil derfor etter at reguleringsplan er vedtatt vere eitt av fleire aktuelle prosjekt som vil bli vurdert for utbygging. Trafikktryggleik, naturfare, framkomme og reisetid er vurdert som dei største utfordringane på dagens E39. I tillegg til å arbeide med å finne kostnadseffektive løysningar for ny E39, er det identifisert viktige verdiar som må takast i vare på strekningen, slik som vassdrag, landbruksjord og verdifullt naturmangfald.

Ny E39 skal vere ein trafiksikker og robust veg som forenkler reisekvardagen og støttar lokal og regional utvikling. Den vedtekne statlege kommunedelplanen for E39 Lyngdal vest – Ålgård frå 2021 ligg til grunn for reguleringsplanarbeidet. Det er utarbeida ein silingsrapport over alternative traséar på strekninga, og Sweco ber om innspel på denne i samband med planoppstart. Det er føreslått å greie ut fleire alternativ vidare fram mot fastsetting av planprogram. Nokre av desse alternativa går utanfor den vedtekne korridoren, jf. den statlege kommunedelplanen. Dette er gjort for å mellom anna ta betre omsyn til naturmangfald, dyrka jord og kulturlandskap.

Nye Veier føreslår å presentere eit alternativ som skal konsekvensutgreiast og inngå i planforslaget når planprogrammet blir sendt på høyring. Område for masselager skal greiast ut som ein del av



reguleringsplanarbeidet. Nye Veier ber om innspel på aktuelle jordforbetringstiltak som kan nytta overskotsmassane frå vegprosjektet.



Figur 1 Kart som viser varsla plangrense.

Tidlegare dialog og fråsegn

Vi har allereie hatt dialog både med Nye Veier og kommunane i samband med arbeid med detaljregulering for vegstrekninga, og tidlegare gjennom arbeid med statleg kommunedelplan for heile strekninga frå Bollestad til Lyngdal Vest. Vi syner særleg til vår fråsegn til statleg kommunedelplan for E39 Bollestad – Lyngdal Vest då denne var på høyring. Vi har også vore med i fleire møter i ekstern samarbeidsgruppe i regi av Nye Veier.

Våre innspel til planarbeidet

Med bakgrunn i dei nasjonale og vesentlege regionale omsyna vi er sett til å ta i vare i saker etter plan- og bygningslova, har vi følgjande innspel til planarbeidet:

Planprosessen

Varsel om planoppstart markerer den formelle starten på arbeidet med detaljregulering for E39 Bilstad - Bue. Oppstartsfasen er i dette planarbeidet delt i to:

- Fase 1 (no) gjeld varsel om planoppstart og høyring av silingsrapport med alternative veglinjer og moglege område for masselager.
- Fase 2 (seinare) gjeld høyring av planprogram med anbefaling av veglinje og mål for planarbeidet. Planprogrammet er venta sendt på høyring 4. kvartal 2025.



Vår fråsegn no går derfor i hovudsak på planoppstart og silingsrapport, men vi gir og nokre innspel som kan vere til hjelp i utarbeidinga av planprogram og utgreiingstema. Når det gjeld nivå på utgreiingar i silingsrapporten er desse på eit overordna nivå. Vi har derfor ikkje eit detaljert kunnskapsgrunnlag som grunnlag for vår fråsegn no, og kan ikkje ta stilling verken til kva traséalternativ eller kva område for masselager som står fram som dei beste på dette stadiet.

Vegprosjektet vil gi vesentlege negative konsekvensar både når det gjeld natur, landskap og jordvern. Vidare planarbeid må difor ha stort fokus på val av det alternativet med minst mogleg negative konsekvensar, og på å avgrense og avbøte dei negative konsekvensane uavhengig av kva alternativ som blir med vidare i planarbeidet.

Slik vi forstår oversendinga skal vidare utgreiing av alternativa i silingsrapporten skje før planprogrammet blir sendt på høyring. I planprogrammet vil traséen som skal inngå i planforslaget og konsekvensutgreiing bli presentert. Det vil derfor ikkje bli gjennomført ei full konsekvensutgreiing av meir enn eit alternativ. Vi vil uttrykke ein skepsis til denne framgangsmåten. Sjølv om det blir gjort ei innleiande siling, vil dei ulike traséane ikkje bli detaljert utgreidd. Vi legg til grunn at dersom denne framgangsmåten blir følgt, så er det fordi det går heilt klart fram av den innleiande silinga at det er eit alternativ som står fram som det klart beste. Viss det er usikkerheit knytt til val av alternativ etter den innleiande silinga, ber vi om det blir gjort ei full konsekvensutgreiing av dei alternativa som står fram som «konkurrerende» alternativ. Vi vil følgje opp denne problemstillinga når planprogrammet kjem på høyring.

Målsettingane for planarbeidet

Jf. varsel om oppstart av planarbeidet kan føremålet med planarbeidet sorterast på tre hovudtema:

- Trafikktryggleik, med reduksjon i tal på ulykker med drepte og hardt skada, og auka føreseielegheit
- Økonomisk lønnsemd, med redusert reisetid og kostnadseffektiv ressursbruk i levetidsperspektivet
- Ytre miljø, med avgrensing av påverknad på miljø og klima

I vurderingane av kostnader knytt til prosjektet ber vi om at tap av landbruksjord og produksjon knytt til desse, og økonomiske kostnader knytt til auka klimagassutslepp og reduksjon i opptak av klimagassar som følgje av prosjektet si arealbruk blir tatt med i vurderingane. Vi er samde i at trafikktryggleik er viktig å ivareta i prosjektet, men standard på vegen må vurderast opp mot konsekvensane.

Vegstandard

Ny E39 er prosjektert som ein «smal» firefeltsveg med dimensjoneringsklasse H3 og fartsgrense 110 km/t. Jf. silingsrapporten vil det ut frå trafikkmengd ikkje vere aktuelt å vurdere andre alternativ enn firefeltsveg frå nytt kryss i Bjerkreim og vest-/nordover. Trefeltsveg med midtdelar kan vere eit alternativ på strekningar med mindre trafikk. Ut frå trafikkmengda på strekninga frå Bilstad til nytt kryss i Bjerkreim kan denne delen av strekninga vurderast for slik løysing. I silingsrapporten er det konkludert med at ein ikkje ønsker ei slik løysing, mellom anna av omsyn til færre skifte i standard, og fordi variasjonen i årsdøgntrafikk (ÅDT) over året og veka er stor på denne strekninga. Det er og argumentert med trafikktryggleik, framkomme og usikkerheit knytt til reduksjon i arealbeslag. Vi ber om at dette blir vurdert i det vidare planarbeidet. Redusert fartsgrense vil gi reduksjon i arealbeslag fordi krav til kurvatur og breidde på vegen blir lågare. Dette er og i tråd med vårt faglege råd i fråsegn til høyring av den statlege kommunedelplanen for E39 Bollestad – Lyngdal Vest.



Arealstruktur, plassering av kryss og sidevegnett

Endeleg val av vegtrasé og plassering av kryssområde vil ha stor påverknad på den framtidige arealutviklinga langs strekningen. Samfunns målet med vegprosjektet omfattar mellom anna at vegen skal fremme lokal og regional utvikling, og ha avgrensa negative konsekvensar for omgjevnadene. Vi har registrert gjennom media at grunneigarar allereie har kome med innspel om ny arealbruk i tilknytning til nye kryssområde. Det er derfor viktig at kryssplassering blir vurdert ut frå omsynet til eit større omland. Sjølv om ikkje planforslaget for vegstrekninga kan greie ut konsekvensane av ny arealbruk som ikkje er avklart ennå, er det viktig at kryssplasseringa blir vurdert både opp mot ei ev. påverking på utviklingsmoglegheitene for eksisterande sentrumsområde, og presset på omdisponering av nye areal til næringsverksemd nært opp til nye kryss.

Det går ikkje klart fram av varsel om oppstart av planarbeidet om det også skal omfatte vurderingar rundt tilkopling av sidevegnett og behov for utbetring av dette. Det er viktig at utviding av eksisterande vegar, og behov for nye sidevegar, blir vurdert grundig for ikkje-prisette konsekvensar, og at desse også inngår i arealrekneskapen for tap av jordbruksjord, naturområde og karbonrike areal. Vidare er det viktig i utgreiingsarbeidet å kartlegge skulevegar og kor barn og unge ferdast, for å sikre eit sidevegnett og gang- og sykkelstiar som tek i vare denne gruppa særskilt.

Vi legg til grunn at planarbeidet sikrar moglegheitene for auka bruk av kollektivtransport på strekninga. Ny E39 vil krysse jernbanen. I planarbeidet må det finnas løysingar som i best mogleg grad tek i vare omsynet til jernbanen, både i anleggsperioden og for framtidig drift, vedlikehald og oppgradering. Det er viktig for at jernbanen skal framstå som eit attraktivt og reelt alternativ til vegtransport for både gods- og persontransporten på strekninga. God tilrettelegging for bruk av buss som eit alternativ til bil må og sikrast.

Jordvern

Då vi uttalte oss til den statlege kommunedelplanen understreka vi kor viktig det er at jordvern får prioritet ved val av trasé og i den endelege detaljeringa av vegen. Konflikt med jordvernet er blant dei største negative konsekvensane av dette vegprosjektet. Med stadig skjerping av føringar knytt til jordvern, er dette ikkje blitt mindre viktig sidan den statlege kommunedelplanen ble vedteken. Vi vil her og understreke at verdien av beiteareal ikkje må undervurderast.

Det er naturleg at grunneigarar som blir råka av vegtraséen vil ønske at Nye Veier i planarbeidet peikar på aktuelle areal for nydyrking når dyrka jord går tapt. Nydyrking kan vere eit eigna kompensierende tiltak i område med lite konflikthar sett opp mot andre interesser i området. Det er likevel viktig at konsekvensane av nydyrking for tema som hydrologi, flaumdemping, biologisk mangfald og landskap blir vurdert. Det er derfor og naudsynt at område for nydyrking blir avklart i planforslaget, slik at dei samla konsekvensane av vegprosjektet blir klargjort.

Nydyrking og etablering av nytt jordbruksareal på fylling vil aldri kunne erstatte eit eksisterande jordbruksareal som er opparbeidd gjennom ordinær jordbruksdrift. Eit «konstruert» jordsmonn vil ikkje ha dei same gode jordbruksegenskapane som eit naturleg jordsmonn. Vidare vil også lokaliseringa av nytt jordbruksområde takast med i vurderinga. Det er ikkje gitt at nytt jordbruksareal vil kunne erstatte nedbygd jordbruksareal med omsyn til rasjonell drift eller avstand frå gardstunet. Eit nytt veganlegg i eit aktivt landbruksområde kan også ha store konsekvensar knytt til eigedomsstruktur. Dette må og vurderast i planarbeidet. Der landbruksegedomar blir oppdelt av ny veg, kan det oppstå behov for nye kryssingar. I denne samanheng er det viktig at vegbyggjar tar initiativ til makebytte/jordskifte.



Naturmangfald

Etter at den statlege kommunedelplanen blei vedteken i 2021 er det i fleire samanhengar gjennomført alternativsvurderingar og undersøkt gjennomgåande linjer og lokale løysningar for ny E39 på strekninga Bilstad-Bue, både innanfor KDP-korridoren og utanfor. Det er mange stader utført grunnundersøkingar, kartlagt naturmangfald- og kulturminneverdiar og på andre måtar følgd opp arbeidet frå den tidlegare planfasen. Kunnskapsgrunnlaget innanfor naturmangfald har blitt styrka innanfor KDP-korridoren. Nye Veier har derfor gjort søk etter alternative veglinjer vest for KDP-korridoren som unngår dei nye verdiområda.

Det er positivt at det blir sett på optimalisering av traséval, også utanfor korridoren frå vedtatt kommunedelplan, når det no er kome ny kunnskap om verdiar innanfor den vedtekne korridoren. Det er likevel viktig å ha med i vurderinga at det ikkje er gjort nye detaljerte kartleggingar i områda som blir råka av dei alternative løysingane, og at konsekvensgraden derfor ikkje er avklart. Dette er ein av grunnane til at det kan vere uheldig om silinga av traséane blir gjort før planprogram og full konsekvensutgreiing er gjennomført.

Jf. silingsrapporten er måloppnåing for ytre miljø i denne fasa målt med arealbeslag av fotavtrykket på dei ulike vegalternativa. Dette er ein skjematisk måte å vurdere påverkinga på naturmangfald på, då det direkte arealbeslaget i tillegg kan gi indirekte verknader gjennom nærføring av traséen til vassdrag, at leveområde for ulike artar blir splitta, viktige trekkruiter for vilt blir råka, eller restareal blir ståande att. Vi legg til grunn at det blir gjort vurderingar av den samla belastninga av vegtraséen i det vidare planarbeidet. Ei slik vurdering må som eit minimum gjerast på overordna nivå før endeleg trasé blir valt.

Gjennom planarbeidet må det søkast å finne løysingar som i størst mogleg grad skjermar viktige naturverdiar. Avbøtande tiltak må fastsettest i planen gjennom bruk av arealføremål, omsynssoner og føresegner. Der det ikkje er mogleg å unngå inngrep, bør det vurderast om planforslaget kan sikra kompensierende tiltak. Vi minner om prinsippa i naturmangfaldloven §§ 8-12, som jf. § 7 skal leggest til grunn som retningslinjer ved utøving av offentleg mynde. For avklaring av utgreiingstema og utarbeiding av planprogrammet syner vi til Miljødirektoratet si handbok for konsekvensutgreiing av klima- og miljøtema, M-1941.

Vassdrag

Traséen er lang og omfattar fleire vassdragskryssingar. To verna vassdrag ligg innanfor influensområdet til traséen: Bjerkreimsvassdraget og Figgjovassdraget. Vi syner til rikspolitiske retningslinjer for verna vassdrag.

Då den statlege kommunedelplanen blei vedtatt var det lagt til grunn store fyllingar i vassdrag som kan gi store konsekvensar. Vi ber om at det i detaljreguleringa blir søkt å finne løysingar som avgrensar den negative verknaden på vassdrag. Om mogleg bør det ikkje skje fysiske inngrep i vassdraga. Der det ikkje er mogleg må det finnast tilstrekkelege avbøtande tiltak. Inngrep i og ved alle vassdrag, med unntak av der NVE stiller krav om konsesjonsbehandling, vil krevje løyver etter vassressursloven og lakse- og innlandsfiskeloven. Statsforvaltaren er mynde for handsaming av søknader om inngrep i kantsona, jf. vassressursloven. For fysiske tiltak i vassdrag er mynde delt mellom fylkeskommunen og Statsforvaltaren. Statsforvaltaren er mynde på anadrom strekning.

Fleire vassdrag i influensområdet er anadrome, det er registrert elvemusling i vassdraga, og det vandrar ål i nokre av dei. Det er viktig at planarbeidet bygger på heilskapleg og oppdatert kunnskap. Vi syner til tidlegare brev sendt til Nye Veier om krav til metodikk m.m. for vidare undersøkingar av



vassdrag i planområdet. Brevet er vedlagt. Sidan dette brevet blei sendt er det og gjennomført elfiske i sidebekkar til Bjerkreimsvassdraget i regi av Sjørretprosjektet i Rogaland (2023). rapport frå dette arbeidet er tilgjengeleg i Vann-nett. Statsforvaltaren i Rogaland har og tatt eDNA-prøvar for sjekk av førekomst av elvemusling i Svelabekken i 2024. Det føreligg ikkje endeleg rapport frå dette arbeidet på noverande tidspunkt.

Vassdrag blir ikkje berre påverka av direkte og fysiske inngrep. Avrenning frå anleggsverksemd og masselager må og vurderast i planarbeidet. Det er viktig at føresegnene sikrar avbøtande tiltak i anleggsperioden og for drifta av veganlegget.

Vi minner om miljømåla i vassforskrifta §§ 4-7 og § 12 i vassforskrifta som gjeld ny aktivitet eller nye inngrep i strid med miljømåla. Det er den aktuelle mynda for det omsøkte tiltaket som skal foreta vurdering etter § 12, både om § 12 kjem til bruk, og om vilkåra er oppfylt. Miljødirektoratet har nyleg publisert ein ny rettleiar om [Vassmiljø i arealplanlegging](#).

Klima

Vi syner til nye statlege planretningslinjer for arealbruk og mobilitet, punkt 3.10 som seier at det skal tas omsyn til karbonrike areal, slik at desse areala sin kvalitet og evne til økosystemtenester, karbonlagring og klimatilpassing blir oppretthaldt.

Bevaring av myr og skog med høy bonitet er viktig for både klima, klimatilpassing og biologisk mangfald. Det vil derfor være konfliktfylt med inngrep i slike områder. Overordna informasjon om karbonrike areal i Rogaland, utarbeida av Rogaland fylkeskommune, er tilgjengeleg på Temakart-Rogaland, her: https://temakart-rogaland.no/apps/map/arealregnskap_rogaland

I planarbeidet må det utarbeidast eit klimarekneskap som syner prosjektet si påverking på klimagassutslepp. Vi syner til metodikk i Miljødirektoratet si handbok for konsekvensutgreiing av klima og miljøtema, M-1941. Det er mogleg å illustrere kostnadene for klimagassutslepp ved å berekne kostnad for karbonfangst av tilsvarande CO₂-mengde. Finansdepartementet er i gang med utgreiing av ei «avgift på klimagassutslepp ved irreversible arealendringar». Prissetting av klimagassutslepp kan derfor bli aktuelt i framtida.

Landskap

Ein relativt stor del av strekninga vil gå i tunnel, noko som vil redusere verknaden på landskapet på store delar av strekninga. Dagsonene, og særleg i kryssområda, vil likevel blir svært dominerande i landskapet. Tunnel gir og eit stort masseoverskot, og i silingsrapporten er det vist til ei rekke område for massehandtering. Slike område vil påverke både landskapet og andre verdiar i området. Vi syner til omtale av massehandtering lengre ned. Vi legg elles til grunn at landskapsverknaden blir utgreidd i tråd med Miljødirektoratet si handbok M-1941.

Folkehelse – støy, støv, nærmiljø m.m.

Vi legg til grunn at konsekvensane for dei som bur langs traséen blir del av den vidare utgreiinga. Både støy, støv og nærføring til nye område vil kunne påverke bebuarar i området. Samtidig vil ny trasé i større grad kunne skjerme tettstaden Vikeså. God tilrettelegging for kryssing på tvers av traséen for mjuke trafikantar der det er relevant, må sikrast. Ein firefelts veg vil vere ein stor barriere, og samankopling av bustadområde, friluftsområde og viktige målpunkt er viktig å ta i vare.



Innspel til dei ulike traséane

Det er gjennomført siling av alternative traséar i forkant av varsel om oppstart av planarbeidet.

Alternativ som blir utgreidd vidare er (med namn- og fargekoding):

- 2-1 (Blå) – Optimalisert linje i KDP-korridoren
- 3-1 (Rød) – Linje i KDP-korridoren med bru over Odlandshølen
- 3-2A (Grøn) – Linje i KDP-korridoren med tunnel under Odlandshølen
- 3-3 (Blå) – Linje utanfor KDP-korridoren med kryss ved Gjedrem
- 3-3A (Svart) – Linje utanfor KDP-korridoren med kryss ved Vikeså
- 4-1(Blå) – Tunnel Runaskaret

Sjå også kart under.



Figur 2 Kartutsnitt som viser dei ulike alternativa som skal undersøkast nærare.

Alternativa 2-1, 3-3 og 4-1 (altså den blå linja på alle tre delstrekningar) blir rangert som best for eit samansatt gjennomgåande alternativ. Delar av dette alternativet går utanfor den fastsette korridoren frå den statlege kommuneplanen. Justeringar av trasé frå kommunedelplanen er gjort mellom anna på bakgrunn av publisering av KULA-område for Rogaland i 2021, nye observasjonar av rovfugl i 2022 og kartleggingar etter Miljødirektoratet sin NiN-metodikk i 2023.

Delstrekning 2 Bilstad – Haugatjørn

På delstrekning 2 er det berre anbefalt eit alternativ for vidare utgreiing. Dette er ny veg på sørsida av dagens E39 i ein optimalisert løysing innanfor KDP-korridoren. Samanlikna med eksempellinja frå den statlege kommuneplanen, blir det ikkje behov for kryssing av Teksevatnet i dette alternativet.



I silingsrapporten er det trekt fram at alternativet har få konflikter med ikkje-prissette tema. Det er risiko knytt til alternativet grunna bratt terreng og risiko for skred. Vi legg til grunn at dette blir greia ut i det vidare planarbeidet, og at avbøtande tiltak blir sikra. Vi har elles ikkje ytterlegare merknader til vurderinga av alternativ på denne strekninga på noverande tidspunkt i planprosessen.

Delstrekning 3 Haugatjørn – Storrshei

I silingsrapporten er det anbefalt å greie ut fire alternativ på delstrekning 3 vidare:

- 3-1 (Rød) – Linje i KDP-korridoren med bru over Odlandshølen
- 3-2A (Grøn) – Linje i KDP-korridoren med tunnel under Odlandshølen
- 3-3 (Blå) – Linje utanfor KDP-korridoren med kryss ved Gjedrem
- 3-3A (Svart) – Linje utanfor KDP-korridoren med kryss ved Vikeså

På delstrekninga er det vurdert fleire ulike alternativ i KDP-korridoren. Alle desse kryssar Odlandshølen, anten over i bru, eller under i tunnel, og ligg så i dagsone over Holmen og Bjerkreimselva, og har kryss på Vikeså. Som alternativ til kryssing av Odlandshølen er det sett på eit alternativ lengre vest, utanfor KDP-korridoren. Dette alternativet har kryss på Gjedrem.

Vi registrerer at alternativa som unngår Odlandshølen er vurdert positivt med tanke på å unngå konflikt med naturmangfald, kulturarv, friluftsliv og landskapsbildet i området. Samtidig er det slik vi les rapporten større konflikter i Sveladalen for dei alternativa som ligg lengre vest, og dessutan større usikkerheit rundt konsekvensane av dei alternativa som ligg utanfor KDP-korridoren. Det er påpeikt at denne korridoren ikkje har same kunnskapsgrunnlag som den allereie undersøkte KDP-korridoren. Vidare utgreiingar for denne traséen kan derfor påverke rangeringa. Vi vil påpeike at det finns kunnskap om fleire viktige og svært viktige naturtypar kartlagt etter gammal DN handbok 13 i områda på Gjedrem, slik at det ikkje kan forventast at ein ny trasé lengre vest vil vere utan konflikter.

Vi understreker at vi ikkje har konkludert med om alternativ innanfor eller utanfor KDP-korridoren er å føretrekke på delstrekninga. Vi syner her og til innspelet vårt innleiingsvis om at fleire alternativ bør konsekvensutgreiast slik at det ligg føre eit tilstrekkeleg og samanliknbart grunnlag for val av alternativ.

Deltstekning 4 Storrshei - Bue

På delstrekning 4 er det igjen berre ein trasé som er anbefalt for vidare utgreiing. Alternativ 4-1 som er anbefalt for vidare utgreiing ligg i tunnel på delar av strekninga. Av omsyn til landskapet verkar dette som eit fornuftig grep, då det er svært trangt gjennom Runaskaret, samtidig les vi silingsrapporten slik at dette alternativet gir større utfylling i Runatjørna som er del av det verna Figgjo-vassdraget. Med tanke på skredrisiko og framkomme ved dårlig ver, er eit alternativ med tunnel vurdert som betre i dette området.

På delstrekning 4 er det også vurdert andre alternativ lengre vest, med tilkobling til kryss på Gjedrem i delstrekning 3. Det er slik vi les silingsrapporten ikkje anbefalt å gå vidare med utgreiing av desse alternativa. Områda som blir råka av eit slikt alternativ er ikkje nærare kartlagt, men alternativet vil mellom anna råke eit område med førekomst av sensitive artar og myrområde og ta meir av fulldyrka jord. På dette stadiet i prosessen verkar det rett å ikkje gå vidare med desse alternativa.

Tilførselsvegar

Vi syner til vår fråsegn til høyring av statleg kommuendelapln for E39 Bollestad - Lyngdal vest. I planarbeidet må nye tilførselsvegar avklarast, slik at den samla konsekvensen av planforslaget blir gjort greie for. Konsekvensar av nye tilførselsvegar må vurderast opp mot samfunnsnytta. Til dømes

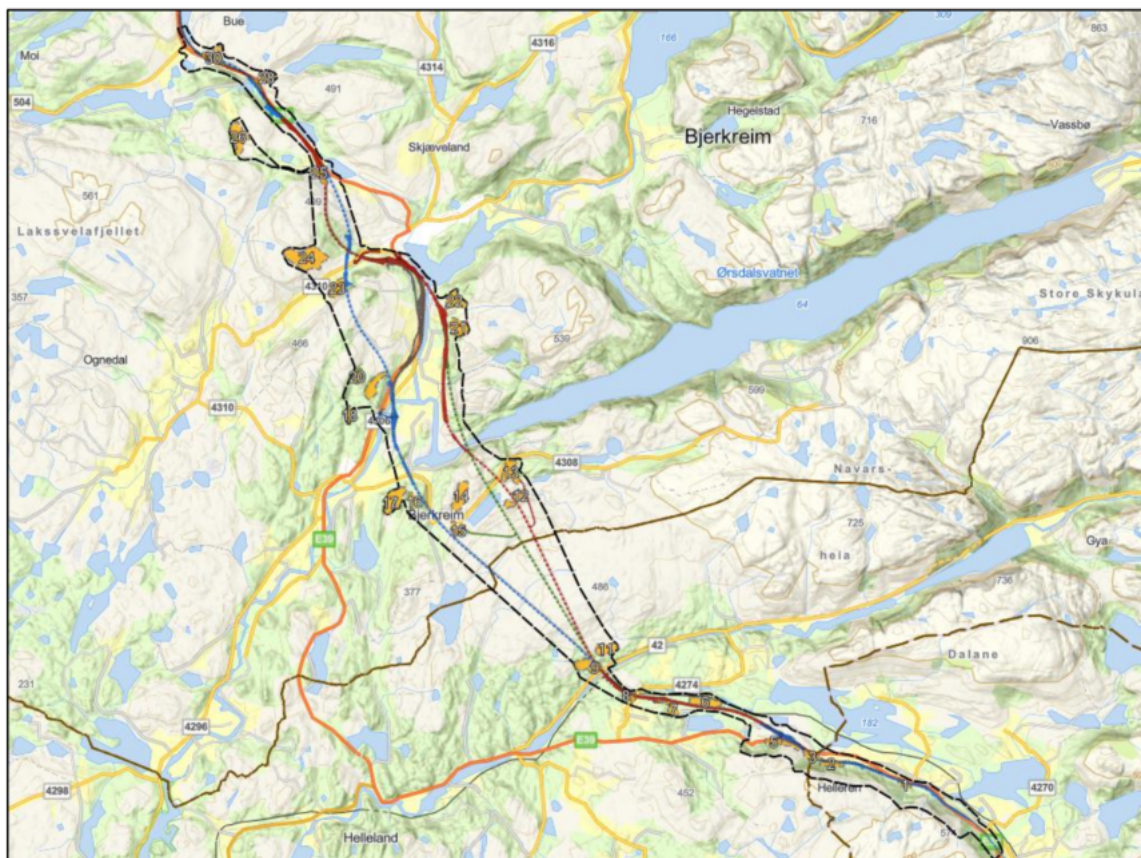


vil samankobling av stamvegnettet og stamnetthamna på Eigerøy i Eigersund ha stor samfunnsnytte. For tilførselsvegar med mindre samfunnsnytte bør det vurderast bruk av dagens trasé langs E39, med tilkopling i framtidig kryss.

Masselager

Det er vist ei rekke område for masselager i silingsrapporten. Ut over vurdering av kapasitet og avstand frå veganlegget til masselager, kan vi ikkje sjå at det er gjort vurderingar av kor eigna områda er som masselager. Vi tar derfor ikkje nærare stilling til desse no.

Vi minner om at hovudprinsippet for massehandtering er reduksjon av masseoverskot, og samfunnsnyttig gjenbruk av dei massane som kan nyttast. Det bør derfor settast av tilstrekkeleg areal til sortering og handtering av massar i anleggsperioden i nærleiken av anleggsområdet. Desse områda må gå fram av reguleringsplanen. Vi syner til Regionalplan for massehandtering på Jæren. Planområdet for E39 frå Bue til Bilstad er ikkje omfatta av planområdet for regionalplanen, men prinsippa og retningslinjene i planen gir likevel nyttige råd og føringar for det kommande planarbeidet.



Figur 3 Kartutsnitt kor potensielle område for masselager er avmerkt saman med dei ulike alternative for framtidig vegtrasé.

Deponering av masser skal vere eit unntak. Det er likevel positivt at Nye Veier allereie no har i tankane å sjå på aktuelle område for gjenbruk og eventuell deponering av massar langs traséen. Vi legg til grunn at konsekvensane av masselager vert vurdert på same måte som for resten av prosjektet. Der massane blir nytta til jordforbetring i landbruket legg vi til grunn at dette er etter vurdering av eit reelt behov og med omsyn til andre verdiar. Restareal i landbruksområde, også «våte» område som er dyrka i dag, kan ha stor verdi for naturmangfald fordi dei skaper lommer av



natur i eit elles intensivt drive landbruksområde. Dette er viktig å ta med i vurderinga av områda si verdi for naturmangfald.

For å redusere faren for skadeleg avrenning til vatn og vassdrag bør det ikkje deponerast massar nært vassdrag eller våtmarksområde. Vi vil ikkje anbefale at det blir arbeida vidare med alternativ som inneber større utfyllingar i vassdrag enn det som er høgst nødvendig for å etablere veganlegget. Vi minner og om at myrområde har stor verdi både som naturområde, for overvasshandtering og som karbonlager.

Samfunnstryggleik og beredskap

Det er gjennomført ei innleiande farekartlegging på eit overordna nivå, tilpassa prosjektfasen. Føremålet med kartlegginga har vært å skilje mellom ulike alternativ med omsyn på samfunnsstryggleik og gi ein indikasjon på om dei ulike linjealternativa er eigna for utbygging. Vurderinga er gjort opp mot sårbarheit ved identifiserte uønska hendingar som kan påverke liv, helse, framkomme eller akutte miljøskader. Det er ikkje vurdert sannsyn eller konsekvens. Tema som er vurdert i analysen omfattar *naturfare, trafikktryggleik, tilgjenge, samfunnsviktige objekt, og miljøfarar*.

Vi registrerer at naturfare (flaum og skred), framkomme for utrykkingskøyretøy i anleggsperioden og skade på miljø, særleg i anleggsperioden, er identifisert som utfordrande problemstillingar i planarbeidet. Vi legg til grunn at det blir utarbeida risiko- og sårbarheitsanalyse iht. plan- og bygningslova § 4-3 i samband med planarbeidet. Vi syner og til fråsegn frå NVE og Mattilsynet.

Medvirkning

Vi syner til plan- og bygningslova sine krav til medverking. Vegprosjektet er av stor samfunnsinteresse og rår mange. Det bør leggst opp til informasjon og medverking ut over minimumskrava i plan- og bygningslova.

Barn og unge si medverking bør sikrast spesielt i det vidare planarbeidet, og dette bør skje så tidleg som mogleg, og før planen blir lagt fram til høyring. Plan- og bygningslova, RPR for barn og planlegging og Barnekonvensjonen pålegg dei ansvarlege å høyre barn i saker som rår dei. Det er ikkje tilstrekkeleg å gjere dette gjennom organisasjonar. Det skal leggst til rette spesielt slik at barn kan forstå planen og dei tema som har relevans for dei. Det kan dreie seg om trafikktryggleik, bruk av offentleg transport, bruk av friluftsområde og liknande.

Vi ønsker lykke til med vidare arbeid, og vil kome med ytterlegare innspel til utgreiingstema og planarbeidet når vi får planprogram på høyring.

Med helsing

Lone Merethe Solheim (e.f.)
ass. statsforvalter

Cathrine Stabel Eltervåg
fylkesmiljøvernssjef

Dokumentet er elektronisk godkjent



Kopi til:

Bjerkreim kommune	Postboks 17	4389	Vikeså
Eigersund kommune	Postboks 580	4379	Egersund
Lund kommune	Moiveien 9	4460	Moi
Rogaland fylkeskommune	Postboks 130	4001	Stavanger
Statens vegvesen	Postboks 1010 Nordre Ål	2605	LILLEHAMMER
Norges vassdrags- og energidirektorat	Postboks 5091 Majorstuen	0301	Oslo
NYE VEIER AS	Kjøita 6	4630	KRISTIANSAND S
MATTILSYNET	Felles postmottak Postboks 383	2381	BRUMUNDDAL