

Naturvernforbundet i Dalane
dalane@naturvernforbundet.no

Høringsinnspill – E39 Bilstad–Bue og naturverdier

Naturvernforbundet takker for muligheten til å komme med innspill i planprosessen for ny E39 Bilstad–Bue. Vi ønsker et prosjekt som ivaretar trafikksikkerhet uten unødige skadevirkninger på natur, klima og lokalsamfunn. Allerede i varselet om planoppstart er det fremhevet at viktige verdier langs traséen må tas hensyn til, slik som vassdrag, landbruksjord og verdifullt naturmangfold.

Med dette utgangspunktet fremmer vi følgende konkrete anbefalinger:

Minimering av inngrep i verdifulle naturområder

Prosjektet må unngå eller sterkt begrense inngrep i de mest verdifulle naturområdene langs planlagt trasé – særlig Holmen, Sveladalen og Odlandshølen med tilgrensende miljø. Disse områdene er dokumentert å ha svært høy naturverdi. Blant annet er det registrert en rik naturbeitemark på Holmen (semi-naturlig beitemark) vurdert til svært stor verdi.

I Sveladalen (Kuåsen) finnes det hule eiker – gamle eiketrær med hulrom – som også er klassifisert med svært stor verdi. Hule eiker er en prioritert naturtype som gir leveområde for et mangfold av arter, og skal etter naturmangfoldsloven forvaltes slik at artenes leveområder ikke forringes.

Videre er Odlandshølen en del av Bjerkreimsvassdraget, et vernet laksevassdrag med sårbart økosystem.

Området rundt Odlandshølen omfatter også verdifull dyrka mark. Inngrep her vil både kunne ramme produktiv matjord og økosystemene i elva. Det er avgjørende at traseen og tekniske løsninger velges med sikte på å unngå disse kjerneområdene. Dersom full unngåelse ikke er mulig, må man i det minste minimere fotavtrykket – for eksempel ved bruk av tunnel under særlig sårbare lokaliteter eller ved å justere linjeføringen bort fra de mest verdifulle biotopene.

Vi vil peke på at silingsrapporten allerede har vurdert alternativer som i større grad skåner Holmen, Odlandshølen og Sveladalen, og funnet at en korridor over Gjedrem ville bedre ivareta natur- og jordbruksverdiene ved Odlandshølen, Holmen/Bjerkreimselva og Sveladalen. Dette understreker at disse verdiene må tillegges stor vekt i den videre planleggingen.

Naturvernforbundet mener vern av disse områdene må være en forutsetning i størst mulig grad. Deres unike naturmangfold og landskapsverdier bør ikke ofres når det finnes alternativer.

Strengt krav til avbøtende tiltak

For de områdene der inngrep likevel er uunngåelige, må det stilles strenge krav til avbøtende tiltak for å redusere skadevirkningene. Først og fremst må sammenhengende faunapassasjer etableres. Ny E39 vil skape en formidabel barriere for dyrelivet, og vi vet at hjortevilt som hjort, rådyr og elg har viktige trekkpassasjer i dette landskapet. Uten tilrettelegging vil veien kunne føre til flere vilt påkjørsler og fragmentering av leveområder. Det bør derfor planlegges et tilstrekkelig antall viltoverganger (eksempelvis grønne bruer eller

store underganger) på strategiske steder der dyr ferdes, slik at økologisk forbindelse mellom habitater opprettholdes.

Også mindre arter må ivaretas gjennom for eksempel amfibietunneler der det er våtmarksområder eller bekker som blir kuttet av. Videre bør det legges til rette for skogkorridorer over og under veien der dette er aktuelt, altså at man bevarer eller gjenoppretter vegetasjonsbelter slik at flora og fauna kan spre seg.

Alle større naturområder som blir delt av veilinjene, må ha noen form for forbindelseslinje. I tillegg må kompensierende tiltak for tapt natur på plass. Dersom en verdifull naturtype går tapt eller blir forringet, må utbygging pålegges å restaurere tilsvarende natur et annet sted eller forbedre tilstanden i et nærliggende område (såkalt økologisk kompensasjon).

Prinsippet om ingen netto tap av naturmangfold bør ligge til grunn. Vi ber om at planprogrammet konkretiserer slike avbøtende og kompensierende tiltak, og at det sikres juridisk at de blir gjennomført.

Jordvern og bærekraftig massedisponering

Naturvernforbundet er opptatt av jordvern – matjord er en ikke-fornybar ressurs som må tas vare på. Veiprojektet må derfor unngå permanent nedbygging av dyrka mark så langt det overhodet er mulig. Der landbruksjord likevel må omdisponeres til vei, må det kreves at denne jorda gjenbrukes til jordbruksformål annetsteds. Det er positivt at Nye Veier i varslingsbrevet selv påpeker at all permanent omdisponert dyrka jord langs veianlegget skal gjenbrukes til jordbruksproduksjon. Dette må følges opp i praksis. Toppsjiktet av matjorda må tas vare på og flyttes skånsomt, slik at den kan benyttes til nydyrking eller jordforbedring. Vi støtter intensjonen om å bruke overskuddsmasser fra tunneler og skjæringer til å etablere nytt jordbruksareal framfor at massene bare blir avfall. Samtidig vil vi understreke at slike masser ikke må dumpes i sårbare naturområder. Vi registrerer at det er gjort en utredning av aktuelle deponiområder for overskuddsmasser, med kriterier som blant annet vektlegger å unngå fulldyrka jord og større myrområder. Dette er fornuftig, da myr har stor karbonlagringsverdi og biologisk betydning. Vi forventer at endelige masselager velges med stor varsomhet, i tråd med disse kriteriene, og i samråd med landbruks- og miljømyndigheter. Kort oppsummert: Dyrka jord må tas vare på. All matjord som berøres av utbyggingen skal enten legges tilbake på stedet etter anlegg eller benyttes til å forbedre/etablere jordbruksareal i nærheten. På den måten kan prosjektet unngå å redusere det produktive landbruksarealet i regionen. Dette vil være i tråd med føringene om bærekraftig ressursbruk.

Minimering av klimagassutslipp

Transportsektoren står for en betydelig andel av klimagassutslippene, og store anleggsprosjekter som nye motorveier har et stort klimafotavtrykk om man ikke aktivt reduserer det. Vi ber om at det utarbeides et klimaregnskap for hele prosjektet, og at tiltak for utslippskutt integreres fra starten av. Det omfatter valg av materialer, byggemetoder og energibruk. For eksempel bør prosjektet prioritere lavkarbonmaterialer (som lavkarbonbetong, resirkulert stål og gjenbruksmasser) og utslippsfri anleggsdrift der det er mulig (elektriske anleggsmaskiner, bruk av biodrivstoff etc.).

Videre bør man optimalisere transport av materialer (korteste masse som diskutert over, mest mulig transport på bane der relevant) for å kutte drivstofforbruk. Nye Veier har selv mål om å redusere klimagassutslipp sammenlignet med tradisjonell veibygging. Det er oppgitt at E39 Bilstad–Bue skal miljøsertifiseres etter BREEAM Infrastructure, en internasjonal standard som blant annet premierer lavere utslipp. Disse ambisjonene må følges opp av konkrete krav i reguleringsplanen.

Vi foreslår at det settes en forpliktende maksgrænse for klimagassutslipp (karbonbudsjett) for prosjektet, og at det jevnlig rapporteres på faktisk utslippsregnskap. På den måten sikrer

man at hensynet til klima blir mer enn fine ord. Minimalt klimafotavtrykk er også et viktig bidrag til prosjektets legitimitet og samfunnsøkonomiske bærekraft.

Uavhengig oppfølging av konsekvensutredningen

For å sikre at alle miljøhensyn faktisk blir ivaretatt, mener vi det er nødvendig med uavhengig oppfølging av konsekvensutredningen (KU) og miljøoppfølgingsplanen. Erfaring viser at selv gode intensjoner i planfasen kan glippe under gjennomføring dersom det ikke føres uavhengig tilsyn.

Naturvernforbundet foreslår at det knyttes til en uavhengig miljøkontrollør eller -gruppe til prosjektet. Denne instansen bør ha kompetanse innen biologisk mangfold og miljøforvaltning, og få i oppgave å overvåke at tiltakene som loves i KU faktisk blir implementert – og at de fungerer etter hensikten.

Alle avbøtende tiltak (faunapassasjer, erosjonssikring, støyreducerende tiltak, restaurering osv.) må dokumenteres og kunne etterprøves.

Vi ber om at det etableres klare rapporteringsrutiner der utbygger må vise frem fremdrift og effekt av miljøtiltakene underveis i anleggsperioden. Resultatene bør rapporteres til relevante myndigheter (f.eks. Statsforvalteren) og være tilgjengelige for allmenheten for innsyn. Slik åpenhet og kontroll vil øke tilliten til at utbyggingen skjer i tråd med forutsetningene.

Dessuten kan en uavhengig oppfølging fange opp eventuelle avvik tidlig, slik at man kan korrigere kursen og unngå varige skader på naturverdier.

Dokumenterte og etterprøvbare tiltak for biologisk mangfold er ikke bare en formalitet, men en nødvendighet for å sikre at ny E39 faktisk blir "grønnere" enn tradisjonelle veiprosjekter.

Et særlig poeng i denne sammenheng er at kunnskapsgrunnlaget for noen av de nye traséforslagene utenfor kommunedelplanens korridor per i dag er begrenset.

Silingsrapporten påpeker at alternativer via f.eks. Gjedrem og Sveladalen mangler noe av kunnskapsgrunnlaget til den tidligere utredede korridoren, og at nye funn av viktige naturverdier kan gjøres ved ytterligere feltundersøkelser. Dette illustrerer behovet for årvåkenhet: Dersom KU-avdekker nye rødlistearter, biotoper eller andre miljøforhold, må planen tilpasses deretter. En tett og uavhengig oppfølging av KU-prosessen vil sikre at slik ny kunnskap tas på alvor og integreres i prosjektets beslutninger.

Naturrestaurering etter anleggsperioden

Til slutt vil vi understreke betydningen av naturrestaurering når anleggsperioden er over.

Veibygging medfører alltid midlertidige inngrep i landskapet i tillegg til de permanente.

Anleggsveier, riggområder, masselager, tunnelpåhugg og andre midlertidige inngrep kan gjøre stor skade om de ikke ryddes opp. Vi ber om at det utarbeides en forpliktende restaureringsplan som del av reguleringsplanen. Denne planen må beskrive hvordan alle berørte områder skal rehabiliteres:

- Midlertidige anleggsområder skal ryddes og tilbakeføres til opprinnelig bruk eller tilstand så langt mulig. For eksempel må rigg- og deponiområder jevnes til, tilføres matjord der det var jord før, og tilsås med lokale frø/blandinger for å gjenopprette vegetasjonsdekke.
- Terreng og hydrologi skal gjenopprettes der det lar seg gjøre. Bekker som er blitt lagt i rør midlertidig, må åpnes opp igjen i sitt naturlige leie. Terrengskjæringer skal mykes opp og tilpasses landskapet rundt.
- Skadet skog og andre habitater må restaureres. Om skogsområder er ryddet for å gi plass til anlegg, bør nye trær plantes (helst stedegne arter) for å kompensere. Kantsoner mot vassdrag som har blitt forstyrret, bør re-etableres med naturlig vegetasjon for å hindre erosjon og gi skygge til vannet.

Det er viktig at restaureringsplanen tidfestes og sikres finansiering – det skal ikke kunne skyves ut i tid eller droppes grunnet kostnadskutt. Vi foreslår at det settes som **vilkår i kontrakter med entreprenører at sluttokumentasjon for ferdig restaurering foreligger før endelig overtakelse**. På den måten har utbygger et sterkt insentiv til å følge opp. God restaurering vil ikke bare komme naturen til gode, men også etterlate landskapet rundt nye E39 i en mest mulig visuell og økologisk akseptabel stand for naboer og brukere av området.

Naturvernforbundet mener at de ovennevnte punktene vil hjelpe prosjektet med å oppfylle målet om “begrenset påvirkning på miljø og klima”. Vi ønsker å være en konstruktiv samarbeidspart for å sikre at ny E39 gjennomføres på en måte som ivaretar naturverdiene i Lund, Eigersund og Bjerkreim. Dersom disse miljøhensynene integreres godt i planene, vil prosjektet kunne bli et foregangseksempel på balansert utvikling der både samferdsel og natur settes i høysetet. Vi ber om at våre innspill tas med videre i planleggingen, og står gjerne til disposisjon for utdypning eller dialog om tiltakene som er foreslått. På forhånd takk for vurderingen av vårt høringsinnspill.



Til Nye Veier,
post@nyeveier.no

Fra Eigersund og Helleland Elveeigarlag SA
post@ehe.no

Uttale fra Eigersund og Helleland Elveeigarlag SA, vedrørende oppstart av reguleringsplanarbeid-E39 Bilstad-Bue

Eigersund og Helleland Elveeigarlag SA forvalter Hellelandvassdraget.

Vassdraget kan potensielt påvirkes av nye E-39 Bilstad – Bue, på strekningen fra Bilstad til kryssing av Gyaåna. Nedre del av elva er anadrom i dag, laks(rødlistet) og sjørret går opp i vassdraget og gyter. Det foregår et strengt regulert fiske i elva.

Etter initiativ fra Elveeigarlaget ble vassdraget kartlagt av Laboratorium for ferskvannsekologi og innlandsfiske i 2020 (NORCE) på strekningen Gyvatnet til utløp ved sjø.

Tidligere tider er det dokumentert at laksen kunne komme til de øvre deler i vassdraget, men dette ble etter hvert hindret grunnet menneskelig påvirkning, vannreguleringer og kraftutbygging.

Rapporten fra NORCE konkluderer med at det oppstrøms er svært store potensielle gytearealer (30 ganger mer enn dagens anadrome strekning).

Tidligere leder i Elveeigarlaget (Svalestad) forteller at den gangen laksen kom opp i de øvre deler av Hellelandsvassdraget, kom den også opp Tekseåna helt til Verafossen. Verafossen ligger like nord for utløpet fra Haugatjørna. Tekseåna gir sågar gode oppvekstsvilkår for anadrom fisk.

Fagråd for Hellelandsvassdraget, der Elveeigarlaget og bl.a. Eigersund kommune er medlem av gjennom vannkoordinator, ser på muligheter for å fjerne oppgangshindre og dermed reetablere laksestammen i de øvre deler av Hellelandsvassdraget.

Norges Jeger- og Fiskerforbund Rogaland (NJFF Rogaland) kaller Hellelandsvassdraget for «Norges største urealiserte prosjekt for laks og sjørret».

NJFF-Rogaland peker på NORCE-rapporten som viser til at vassdraget har et potensiale til å få en samlet anadrom strekning på hele 26 km., og dermed har et stort potensial til å få betydelig økning av laks- og sjørretbestanden.

Teksevatnet er et godt fiskevann, og et populært isfiskevann.

Strekningen langs Tekseåna fra Øygreifossen og Øyaveien er spesielt viktig og sårbart.

- Henviser til Kommuneplan for Eigersund kommune – vernet våtmarksområde
- NVE 2009: Utbygginger i Hellelandsvassdraget.

Elveeigarlagets syn:

Lokalisasjon/valg av trasé:

-Delstrekning 2: Bru over Teksevatnet (Alt. 2-0) vil være mest uheldig med hensyn til påvirkning av vassdraget, også i forhold til de som bruker Teksevatnet til fiske/friluftsliv (støy/inngrepsstørrelse).



-Delstrekning 3: Trasé 3-3C vil være gunstigst da hele veisystemet med massedeponier dras vekk fra vassdraget. Generelt vil det å øke avstanden til vassdraget gi mindre landskapsendring, mer naturopplevelse og mindre støy.

Et fiskefangstanlegg like nedenfor Verafossen kan være årsaken til at laksen ikke kom videre her, og at den var lett å fange. Det er heller ikke usannsynlig at laksen kan ha kommet til Haugatjørna. Der er svært liten stigning i bekken fra nedstrøms Verafossen til Haugatjørna.

En reetablering av oppvandring av laks og sjørret til øvre deler av Hellelandsvassdraget, vil medføre at laks og sjørret kommer tilbake til dette spesielle området og gi store muligheter for laksen som sårbar art, positive ringvirkninger og opplevelser for folk og fiskere.

Det ser ut til at Nye Veier anbefaler å utrede traséene 3-1, 3-2A, 3-3 og 3-3A videre.

En positiv faktor med disse traséene er at de ikke krysser Tekseåna, men at en går for én stor bru over Gyaåna. Denne løsningen støttes av Elveeigarlaget.

Det er imidlertid utfordrende at traséforslagene kommer nær vassdraget på flere strekninger. En må ikke under anleggsarbeidet eller senere få avrenning og derav sedimenteringer og nedslamming av elvebunnen, noe som vil være svært skadelig for fiskens gyte- og oppvekstsvilkår.

Kan man ved valg av en av disse likevel trekke veisystemet lenger bort fra Tekseåna på strekningen Haugatjørna og forbi Hestadvatnet, slik som ved alternativ 3-0 i dette området?

Hestadvatnet er et rikt fiskevann med en direkte tilknytning til Tekseåna.

Generelt:

Inngrep med veistrukturen inkl. anleggsområder og masselagre må i minst mulig grad påvirke vassdraget, både langs Bilstad/Tekse- og Hestadvatnet, Tekseåna og ved krysning av Gyaåna.

Anleggene og store masselagre vil påvirke den opprinnelige naturen, påvirke natur-/fiskeopplevelsen; og bidra til økt forurensning.

Således bør masselagre mot vassdraget unngås (f.eks. masselager 6 og 9). Det bør også bygges slik at støy fra veien mot vassdraget dempes mest mulig. Disse nye store anleggene vil kunne påvirke laksens reproduksjon.

Vassdraget er også leveområde for elvemusling (truet), og denne er igjen avhengig av laks/ørret.

Opplevelsesverdi knyttet til opphold langs vassdraget inkludert ved fiske vil kunne forringes i betydelig grad med et så massivt inngrep, og det vil kunne påvirke tilkomst til fiskeplassene negativt.

Slike påvirkninger vil kunne redusere verdien av laksefisket både for samfunnet og for grunneierne.

Elveeigarlaget er også opptatt av vassdragets helhetlige tilstand.

Hellelandsvassdraget har over tid vært under hardt press: med kraftutbygginger, inngrep som har hindret laksens oppgang, vegbygging langs øvre del av vassdraget og bygging av stor demning ved Teksevatnet med tilhørende inngrep.

Et stort E-39 anlegg tett på elva vil utgjøre en betydelig belastning på vassdraget.

Tåler dette vassdraget mer inngrep/påvirkning og hvilke avbøtende tiltak er det tenkt på skal veie opp mot alt dette?

Eigersund 24.04.2025

Eigersund og Helleland Elveeigarlag SA

Terje Havsø – Leder

Knut Vassbø

Kommune: Bjerkreim kommune

Representerer: Organisasjon / forening / politisk parti

På vegne av: Bjerkreim Næringsforening

Lokasjon

Ingen lokasjon oppgitt.

Innspill

Bjerkreim Næringsforening:

Nye Veier har gjort eit grundig silingsarbeid på strekningen Bilstad-Bue. Bjerkreim Næringsforening støttar at det blir gjort vidare undersøkingar for å kunne rangera dei fire alternativa som no ligg føre, og imøteser snarleg planoppstart for strekningen Bilstad-Bue.

Konkrete merknader:

1. I forhold til alternativ 3-3 vil me tilrå at krysset mellom Bilstad og Bue blir kalt «Bjerkreim»

- o Dette fordi krysset formelt sett er lokalisert på det som formelt tilhøyrar historisk garden Bjerkreim tilbake til 1600 talet. Dette er grenser og namn som blir brukt lokalt også i dag.
- o Det vil også være et kryss som er sentralt plassert i Bjerkreim kommune, samt også plassert nær tettstaden Bjerkreim.
- o Gjedrem er på motsett side av elva i forhold til plassering av kryss, Oremo er formelt gardane som ligger aust for lokalisering av krysset, dvs aust for bekken ut frå Oretjørna.

2. Plassering og utforming av kryss må legga til rette for etablering av servicefunksjonar og bidra til lokale ringverknader. Kollektivtilbodet på nye E39 må bli lett tilgjengeleg for innbyggjarane i kommunen og regionen med Park-and-ride-funksjon og gode kollektivknutepunkt ved kryssa. For alternativ 3-3 vil me peika på følgjande:

- o Krysset ved Bjerkreim vil bli et sentralt kryss i forhold til kollektivtilbod for Eigersund, Helleland, Tengs og alle deler av Bjerkreim kommune sør for krysset.
- o Krysset ved Bue vil ved alternativ 3-3 bli hovudkrysset for nordgåande trafikk frå Vikeså
- o Det bør tilretteleggast for lading for tungtransport på Bjerkreim
- o Utforming av kryss på Bjerkreim og tilkomstveg frå dagens E39, må hensynta mulighet for lett adkomst til planlagt næringsområde nord for krysset
- o Det bør leggjast inn som eit rekkefølgekrav at det skal etablerast sykkel- og gangveg frå lokalveg 4306 og over elva til krysset ved Bjerkreim

3. Overskotsmasse må brukast aktivt til å etablera landbruks- og næringsareal

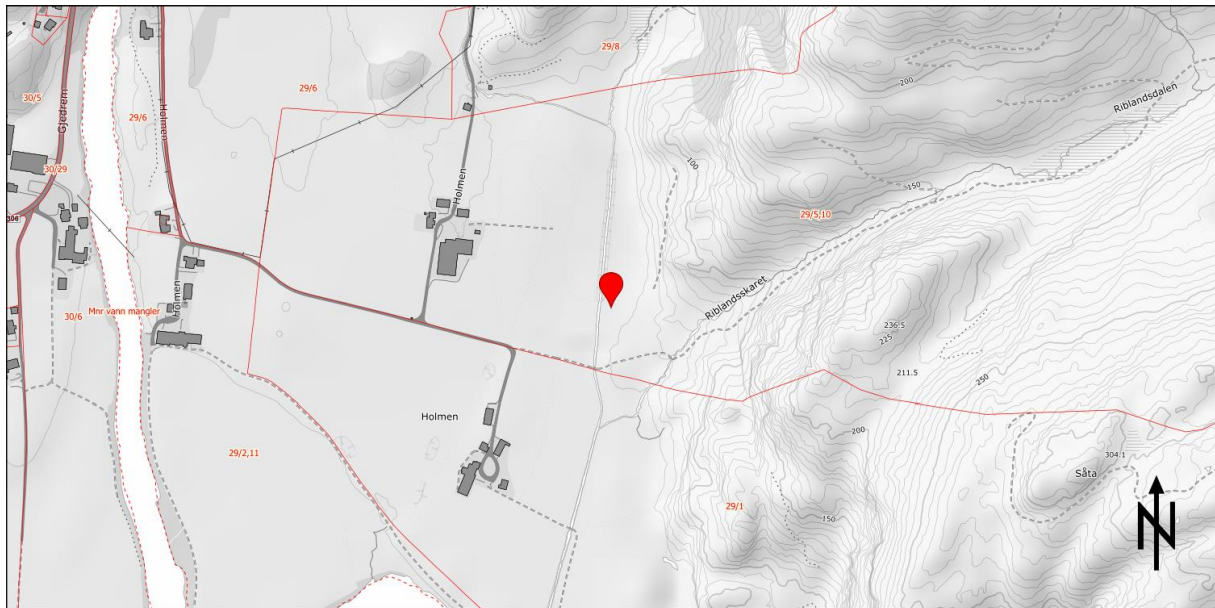
Trond Austrheim

Kommune: Flere av kommunene

Representerer: Organisasjon / forening / politisk parti

På vegne av: Norges Jeger- og Fiskerforbund Rogaland

Lokasjon



Innspill

Kaldebekken er en anadrom bekk i det nasjonale laksevasdraget Bjerkreimsvassdraget. Denne blir liggende under veien i omtrent 1 km, -noe som er totalt ødeleggende for bekken. Se vedlegg for full høringsuttalelse

Vedlegg

Trond_Austrheim_20250415202038742-Vedlegg_1-Høringsuttalelse_E39-NJFF_Rogaland_april_2025_2.pdf



NJFF
Rogaland

NJFF Rogaland | Revheimsveien 126 | 4043 Hafrsfjord | e-post.rogaland@njff.no | tlf: 90928726

Høringsuttalelse – Nye E39 Bilstad–Bue

Til: Nye Veier AS

Fra: Norges Jeger- og Fiskerforbund Rogaland

Stavanger, 11.04.2025

Vedrørende: Innspill til høring – Silingsrapport for E39 Bilstad–Bue

Norges Jeger- og Fiskerforbund Rogaland (NJFF Rogaland) viser til utsendt silingsrapport til planoppstart for ny E39 Bilstad–Bue, og ønsker med dette å gi våre innspill til planarbeidet, med særlig fokus på konsekvenser for anadrome fiskebestander i det nasjonale laksevassdraget Bjerkreimsvassdraget og hensyn til vilt.

Særlige merknader til delstrekning 3 – Haugatjørn til Storrshei

I silingsrapporten er det vurdert flere trasealternativer for ny E39 gjennom delstrekning 3, herunder alternativene 3-1 og 3-2A som går i dagsone over Holmen og krysser sentrale deler av Bjerkreimsvassdraget.

Kaldebekken – Sør på Holmen

Alternativene 3-1 og 3-2A vil legge veitraseen direkte over omtrent 1 kilometer av Kaldebekken, en viktig gyte- og oppvekstlokalitet for sjørørret og laks. Kaldebekken inngår i Bjerkreimsvassdragets anadrome strekninger og utgjør en biotop med godt produksjonspotensial. En slik direkte kryssing vil medføre betydelig tap av habitat, økt forurensningsrisiko og i praksis virke som vandringshinder grunnet lengden den må gå i kulvert. Alternativt må bekken legges om inn på dyrket mark.

Storebekken – Nord på Holmen

Disse alternativene krysser også de eneste påviste gyteområdene i Storebekken, en annen viktig sidebekk i vassdraget. Eventuelle inngrep her vil kunne få store konsekvenser for rekrutteringen av laks og sjørørret, da de er avhengige av slike gyteplasser for reproduksjon.

Det bemerkes at dette ikke er tilstrekkelig omtalt i silingsrapportens vurdering av ikke-prissatte verdier. Rapporten nevner generelt 'vassdrag og naturmangfold', men underslår den spesifikke betydningen disse bekkene har i det nasjonale laksevassdraget. Dette er en svakhet i kunnskapsgrunnlaget.

Vilt og faunapassasjer

I tillegg vil NJFF Rogaland påpeke at hele strekningen – og særlig delstrekningen Bilstad til Haugatjørn – går gjennom områder med kjent og aktiv viltforekomst. Dette inkluderer både hjortevilt og rovvilt, som ferdes mellom leveområder og trekkområder på begge sider av dalføret.

Vi understreker derfor viktigheten av at det tidlig i planfasen tas høyde for faunapassasjer og viltkryssinger, tilpasset dyrenes naturlige trekkemønstre. Slike løsninger vil redusere barriereeffekter, bidra til tryggere ferdsel for viltet og redusere faren for vilt påkjørsler – både av hensyn til dyrevelferd og trafikksikkerhet. Lokale Jeger & Fiskeforeninger vil kunne bidra med lokalkunnskap om viltets trekkruiter i den videre detaljeringen.

Masselager og risiko for vassdrag

NJFF Rogaland vil også påpeke at flere av de foreslåtte masselagene i tilknytning til alternativene 3-1 og 3-2A er plassert i svært sårbare områder, både over og nær anadrome bekkefar.

Spesielt gjelder dette:

- Bekker inn og ut av Netlandsvannet, som har påvist anadrom fisk
- Bekkesystemer i Holmen-området, herunder Kaldebekken og Storebekken
- Masselager i nærheten av Gyaåna ved tunnelåpning i Gyadalen

Selv om det teoretisk kan legges opp til plassering utenfor direkte bekkeinntak, vil nærhet til disse vassdragene medføre betydelig risiko for partikkelavrenning – både i anleggsfasen og på lang sikt. Slik avrenning kan:

- Ødelegge gyteplasser og skjul gjennom sedimenttilslamming
- Forringe vannkvalitet for yngel og elvemusling

NJFF Rogaland anser dette som en vesentlig og underrapportert konsekvens i silingsrapporten, og oppfordrer til at alle masselager lokaliseres langt fra anadrome bekker og prioriterte naturverdier.

NJFF Rogalands vurdering og anbefaling

NJFF Rogaland mener at de miljømessige ulempene ved alternativ 3-1 og 3-2A må vektlegges mye tydeligere i den videre silingen

Vi viser til at alternativene 3-3 og 3-3A, som går vest for Odlandshølen og Holmen via Gjedrem, i liten grad vil berøre anadrome strekninger og dermed representerer et vesentlig bedre alternativ miljømessig.



[NJFF Rogaland I Revheimsveien 126 I 4043 Hafrsfjord I e-post.rogaland@njff.no I tlf: 90928726](#)

Selv om kunnskapsgrunnlaget for 3-3 og 3-3A ikke er like omfattende, bør det legges til grunn at disse har mindre direkte konflikt med det nasjonale laksevassdraget.

Vi ber om at våre merknader tas til følge og ser fram til videre dialog i det kommende planarbeidet.

Med vennlig hilsen,
Norges Jeger- og Fiskerforbund Rogaland
v/ Trond Austrheim -natur og friluftsliv kontaktperson

Trond.austrheim@gmail.com

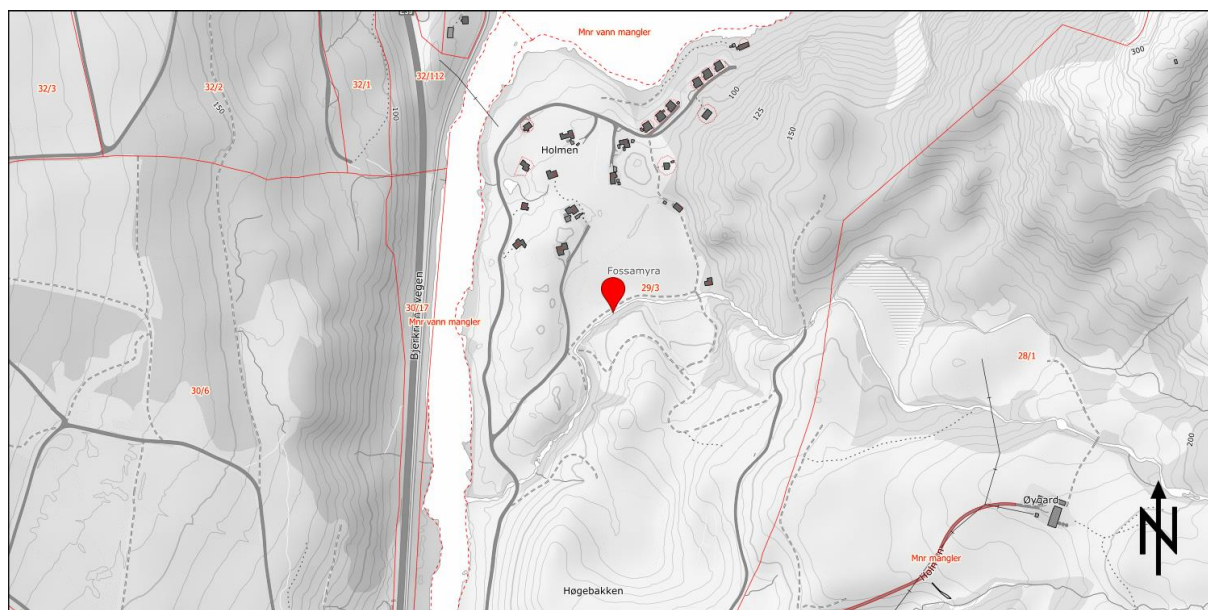
Trond Austrheim

Kommune: Bjerkreim kommune

Representerer: Organisasjon / forening / politisk parti

På vegne av: Norges Jeger- og Fiskerforbund Rogaland

Lokasjon



Innspill

Storebekken -anadrom bekk i det nasjonale laksevasdraget "Bjerkreimsvassdraget".

Bekken krysser på dette punktet det eneste området med kjent gytemulighet i denne anadrom bekken.
Se forøvrig samleinnspill fra NJFF Rogaland

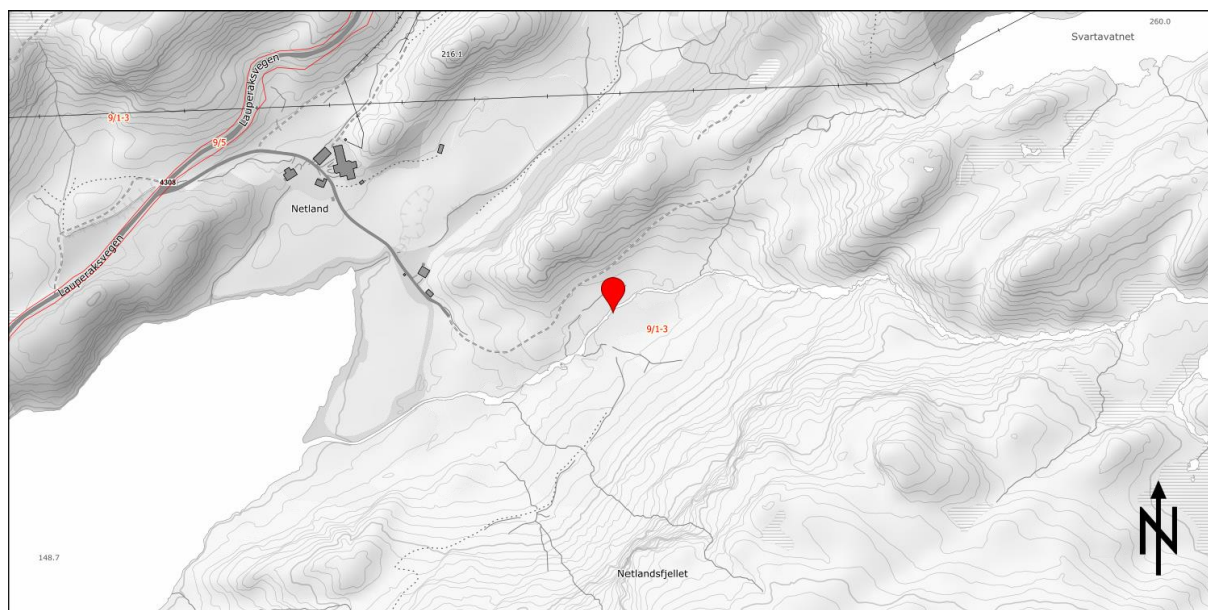
Trond Austrheim

Kommune: Bjerkreim kommune

Representerer: Organisasjon / forening / politisk parti

På vegne av: Norges Jeger- og Fiskerforbund Rogaland

Lokasjon



Innspill

Kvernabekken -Anadrom bekk i det nasjonale laksevasdraget "Bjerkreimsvassdraget".

Masselager plassert over bekk.

Selv om det teoretisk kan legges opp til plassering utenfor direkte bekkeinntak, vil nærhet til disse vassdragene medføre betydelig risiko for partikkelavrenning – både i anleggsfasen og på lang sikt. Slik avrenning kan:

- Ødelegge gyteplasser og skjul gjennom sedimenttilslamming
- Forringe vannkvalitet for yngel og elvemusling

NJFF Rogaland anser dette som en vesentlig og underrapportert konsekvens i silingsrapporten, og oppfordrer til at alle masselager lokaliseres langt fra anadrome bekker og prioriterte naturverdier

Magnus Søyland
Søyland 37
4334 Ålgård

Nye Veier
Kjøita 6
4630 Kristiansand

Søyland 20 april 2025

Innspel planoppstart E-39 Bilstad – Bue

Vedlagt innspel til E-39 strekningen Bue – Storrsheia. Nye Veier sitt linjeforslag for ny E-39 går vest for dagens E-39 fra Longelibrua og sørover, denne linja kan bli svært krevande å få til uten å flytte elva. Eg trur Nye Veier har undervurdert kor bratt lia er i dette område. Videre sørover vil Nye Veier sin linje rasere dyrka jord og gå gjennom tunet til det eine bruket på Storrsheia. Denne linja vil også ligge høgere i terrenget enn mitt forslag til linje, som vil gje tilsvarende meir stigning i tunnelen fra Vikeså og opp.

Mitt linjeforslag har elva mellom Ausetjørna og Uadalvatnet som midtdeler, da kan ein bygge ny E-39 uten å røre vasstrengen i elva. Å la vasstrengen vere urørt, bør vere så posetivt for NVE at ein får tilgivelse for å legge linja vidare sørover langs vannkanten på Uadalsvatnet og Storrsheivatnet. Denne linja sparer dyrka jord, sparer tunet på Storrsheia, har lavest stigning mellom Vikeså og Bue og ein får kortere tunnel ved gå inn ved rasteplassen på dagens E-39.

Elles meiner eg det er svært posetivt at Nye Veier har funnet ei ny linje som går utenom Vikeså. Den opprinelege linja ville vore frykteleg for beboerne på Svelafeltet og ikkje minst for bøndene på Stora-Svela. Pga stigningen til Storrsheia måtte vegen nødvendigvis gått på bru over gardstuna på Stora-Svela.

Leder Gjesdal bondelag's jordvernutvalg

Magnus Søyland tlf 47756096

Magnus.soyland@hotmail.com

Magnus Søyland

Ny E-39 -- Runaskaret – Storrsheia

Svart linje – ny bru og veg, Bjerkreimsvegen ved Longelibrua

Rød linje – ny E-39, Runaskaret – Storrsheia

---Svart linje (Longelibrua) går rett fram i bru ved dagens venstresving, sørgående retning, sør for Runaskaret. Videre forsetter vegen sørover til det er naturleg å koble den på Bjerkreimsvegen igjen. Ved å bygge denne strekningen først, vil ein uforstyrta kunne bygge ny E-39 etterpå. Bjerkreimsvegen vil også få mindre stigning enn dagens E-39 har.

---Rød linje kjem gjennom Runaskaret i tunnel, går under ny bru (svart linje), deler seg slik at elva mellom Ausetjørna og Uadalsvatnet fungerer som midtdeler mellom kjørebaneane på ein strekning på ca 700 m. Denne løysinga gjer at ein kan gjennomføre ny E-39 uten å røre elva. Det er vanskeleg å få plass til alle 4 kjørefelta på ei av sidene uten å flytte elva.

---Rød linje går vidare sørover ved å følge vannkanten på Uadalsvatnet og til dels Storrsheivatnet før den krysser Bjerkreimsvegen ved rasteplassen på Storrsheia og forsett inn i tunnel mot Vikeså. Denne løysinga vil vere den mest skånsomme for beboere på Storrsheia og vil øydelegge minst matjord. Den vil også ha minimalt med stigning på strekningen Storrsheia – Bue

Magnus Søyland, Gjesdal

Nye Veier
Kjøita 6
4630 Kristiansand

Stavanger 25.4.2025



Næringsforeningen
i Stavanger-regionen

Rosenkildetorget 1
Pb 182, N-4001 Stavanger

T +47 51 51 08 80
post@stavanger-chamber.no

foretaksnr. 971079231 mva
bankkonto 9686 05 01705

stavanger-chamber.no

Høring planoppstart E39 Bilstad - Bue

Næringsforeningen i Stavanger-regionen takker for denne muligheten til å komme med en høring på planoppstart for ny E39 Bilstad – Bue

Næringsforeningen i Stavanger-regionen representerer 2000 medlemsbedrifter og er til stede i hele regionen – fra Dalene i sør til Ryfylke i nord. Ny E39 er svært viktig for våre medlemsbedrifter for å sikre konkurransekraft og vekstmuligheter for næringslivet i Eigersund, Dalane, Rogaland og resten av landet. Veiprojektet som er planlagt vil være et stort framskritt, og uvurderlig for regionen.

Vi har følgende innspill til høringen:

- Vi mener at en i forbindelse med bygging av ny E39 må legge til rette for jordflytting og reetablering av jord der dette er mulig. Det vil gjøre tapet av verdifull jordbruksjord minst mulig, og vil i et nasjonalt og fylkesperspektiv kunne bidra til oppnåelse av jordvernsmålene satt av Stortinget og fylkestinget. I forslaget til planprogram mener vi at dette gjøres på en god måte. Vi mener det blå alternativet best vil kunne ivareta jordvernmålene og komme minst i konflikt med naturinteresser.
- Vi mener også at det blå alternativet vi kunne ha minst trafikkavvisende effekt ved at kryssene flyttes nærmere de mest befolkningstette delene av regionen. Ved å flytte krysset som foreslått vil dette reduseres.
Vi mener de grønne og røde alternativene vil kunne føre til trafikkavvisning for næringstrafikk fra Eigersund og at en heller vil benytte seg av «gammel E39» i mye større grad når en skal nordover.

Det er i dag en betydelig næringstrafikk fra Eigersund og denne skal primært nordover. I dag benyttes hovedsakelig Bjerkreimsveien og Tengesdalsveien til næringstrafikken som skal mot nord. Ved en enkel spørreundersøkelse hos våre medlemsbedrifter oppgir flere at over 80 prosent av deres transport skal i nordlig retning. Åtte av våre medlemmer oppgir at de til sammen har ca. 36 500 trailere årlig

inn og ut fra deres virksomhet. I tillegg kommer varebiler og annen nærings- og nyttetraffikk. Bominntektsbortfallet om disse skulle velge å kjøre «gammel E39» vil være betydelig og slå negativt ut for prosjektet.

- Næringsforeningen i Stavanger-regionen er opptatt av fremdrift og at utbygging av prosjektet må komme i gang så raskt som mulig. Det er stor utålmodighet blant våre medlemmer for at veien skal stå ferdig. Da mener vi at forslaget til blå linje er det som tilsynelatende vil føre til færrest konflikter og på den måten kunne realiseres raskest.

Med vennlig hilsen

Harald Minge
Administrerende direktør
Næringsforeningen i Stavanger-regionen

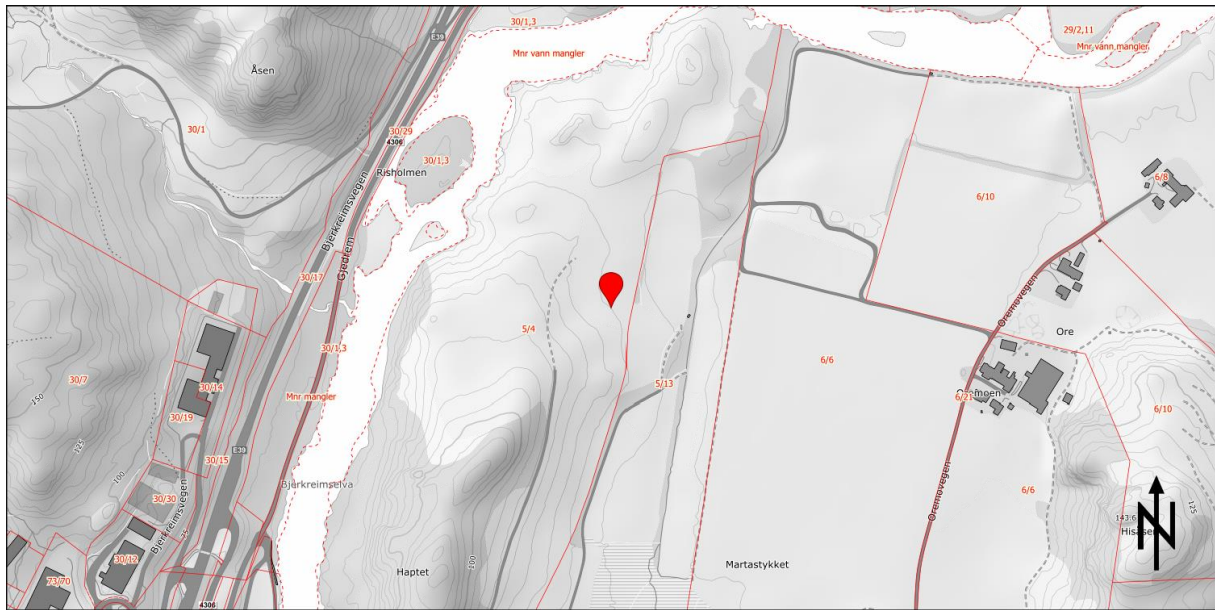
Kåre Johnnybjørn

Kommune: Flere av kommunene

Representerer: Organisasjon / forening / politisk parti

På vegne av: Organisasjonen "I veien for deg"

Lokasjon



Innspill

Må ikke vise for mye detaljer rundt veggeometri i denne fasen.

Thorsten Gøtterup

Kommune: Flere av kommunene

Representerer: Organisasjon / forening / politisk parti

På vegne av: Dalane Friluftsråd

Lokasjon

Ingen lokasjon oppgitt.

Innspill

Dalane Friluftsråd vil gjerne løfte frem viktigheten av å ta med friluftslivsverdiene i planområdet og i planarbeidet, særlig som en del av kunnskapsgrunnlaget. Friluftsrådet har flere tur mål innen for planområdet, som bl.a. kan ses på stikkut.no. I tillegg vil er det flere populære fiskevann i området som for eksempel Teksevannet.

Alt i alt er det flere friluftslivsverdier det er viktig å få med i kunnskapsgrunnlaget og planarbeidet, men som vi ikke finner omtalt i kunngjøringen av planoppstarten. Vi vil derfor gjøre oppmerksom på at det fortiden gjennomføres en kartlegging og verdsetting av friluftslivsområder i Dalane etter miljødirektoratets veileder og denne gjerne skulle bli ferdig og tilgjengelig på naturbase i løpet av ganske kort tid. Denne kartlegging og verdsetting bør være en sentral del av kunnskapsgrunnlaget for friluftsliv, sammen med turene fra stikkut.no og kartverket sitt datasett for tur- og friluftsruter.

Vennlig hilsen

Dalane Friluftsråd

Høyringsuttale på planoppstart E-39 Bilstad-Bue

Bjerkreim Bondelag ønsker å komme med nokre innspel til høyring om planoppstart.

Det er bra at nye veier har fokus på å bevare så mykje jordbruksjord som mulig!

Har likevel nokre punkt som me meiner det er viktig å ha med:

-Det står i utredningen fra nye veier at dyrka jord skal fortsatt være jordbruksjord etter inngrep. Her ønsker me at eit mål dyrka jord skal være eit mål dyrka jord etter inngrep. Innmarksbeite må og reknast på samme måte. I Bjerkreim er kulturbeitene(innmarksbeite) svært viktige og ein stor del av grovfôrgrunnlaget til husdyra.

-Det må så lenge det er mulig tilbys å bruke jorda som må flyttes hjå den enkelte gardbruker. Altså tas eit mål dyrka jord skal dette fortsatt tilhøyre den gard det blei tatt frå. Å unngå at det fell til bare nokre få store eller dei som er flinke til å grave til seg. Her må Nye Veier være flinke til å gjere dette på ein rettferdig måte, slik at dei som går stilt i dørene ikkje blir tapere. Me treng dei bøndene me har i Bjerkreim å ser det som særst viktig at Nye Veier behandler dei slik at det fortsatt er mulig for dei å drive garden etter at den nye veien kjem.

-Det må være god dialog og tas hensyn grunneigar/gardbrukar under utbygging. Der utbygger er ansvarlig for midlertidige gjerder og veier som gjer det mulig å ha dyr på beite og kunne hauste avling på den dyrka jorda.

Mvh Bjerkreim Bondelag

25/5 2025