



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

Oppsummering av merknader til varsel om planoppstart

NV Dokumentnummer: NV11E39BB-PLA-NOT-0001

ENT Dokumentnummer: E39BB_000_PLA_Oppsummering av merknader til varsel om planoppstart

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

Revisjonsoversikt

Revisjon	Dato	Årsak til utgivelse	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
01	06.03.2026	For informasjon	NO1E7T NOPERS NOMAOD NODRAN	NODRAN	NOJAOV

Endringsoversikt

Revisjon	Endringsbeskrivelse
01	Vedlegg til planprogram

Forord

Nye Veier AS vil takke for et stort engasjement og alle innsendte innspill.

Det er til sammen innsendt 69 merknader fra Lund, Eigersund og Bjerkreim kommuner gjennom alle kanaler til varsel om planoppstart. Merknadene er fordelt slik:

- Offentlige myndigheter: 11
- Lag, foreninger og organisasjoner: 9
- Grunneiere og privat personer: 49

Dette dokumentet inneholder en samlet oversikt over merknadene fra alle tre kommunene. Hver merknad er kort oppsummert, og flere av dem er i tillegg sortert etter tema for å gjøre det enklere å se hvilke svar Nye Veier har gitt. Alle innsendte merknader følger som vedlegg.

Nye Veier vil påpeke at det har vært betydelig aktivitet blant grunneiere i perioden mellom varsling av planoppstart og høring av planprogram. Denne aktiviteten regnes som uformell medvirkning og omtales ikke her.

Flere av svarene viser til silingsrapporten, som er vedlagt planprogrammet. Sammen gir disse dokumentene omfattende informasjon som supplerer svarene gitt i dette dokumentet. Dokumentet er strukturert slik at overskriftene gjør det enkelt å navigere og raskt finne den informasjonen man søker.

Dokumentet inneholder mange faguttrykk og forkortelser, og her presenteres en ordliste med de mest brukte begrepene og forkortelsene:

Samfunnsøkonomisk lønnsomhet	I en samfunnsøkonomisk analyse vurderes forholdet mellom samfunnets samlede nytte og samlede kostnader. Nytte viser til alle positive virkninger av et tiltak, som kortere reisetid og færre ulykker. Kostnadene omfatter blant annet investeringer, drift, miljøbelastning og utslipp av klimagasser. Et tiltak regnes som samfunnsøkonomisk lønnsomt dersom nytten overstiger kostnadene
NN	Netto nytte, den samfunnsøkonomiske lønnsomheten viser forskjellen mellom den totale nytten (fordelene) og de totale kostnadene ved et tiltak
KPA	Kommuneplanens arealdel.
KDP	Kommunedelplan, refererer i dette prosjektet til vedtatt statlig kommunedelplan for E39 Lyngdal vest-Ålgård
ÅDT	Årsdøgntrafikk, Gjennomsnittlig antall kjøretøy som passerer et bestemt punkt på en vei per døgn, beregnet over ett helt år
EFFEKT	Et verktøy for samfunnsøkonomiske nytte-kostnadsanalyser av veg- og trafikktiltak. Beregningsprinsipper og metodikk er direkte knyttet til Statens vegvesens Håndbok 140 om Konsekvensanalyser
IP-fag	Ikke prissatte fag, fag som ikke har en fastsatt pris i en konsekvensutredning: Landskapsbilde, friluftsliv/ by- og bygdeliv, naturmangfold, vannmiljø, kulturarv, naturressurser
NiN	Natur i Norge, en felles metode for å registrere og beskrive natur, slik at data kan sammenlignes og brukes i forskning, forvaltning og miljøarbeid

Medvirkning	Planleggingen skal sikre åpenhet, forutsigbarhet og medvirkning gjennom ulike aktiviteter som dialog, innspill og samarbeid. Medvirkning skal være inkluderende og tilpasset prosessens faser, fra høringer til uformelle møter. Eksempel på aktiviteter: Åpne kontordager, informasjonsmøter, innspill fra grunneiere inkl. svar fra Nye Veier, medvirkningsportal, aktiviteter for barn og unge, felles befaring med grunneiere, møter med myndigheter
KULA-område	Kulturhistorisk landskap av nasjonal interesse, områder i Norge som har særlig stor kulturhistorisk verdi, og som derfor er vernet eller prioritert for bevaring
M-1941	Håndbok M-1941, utarbeidet av Miljødirektoratet i samarbeid med Riksantikvaren, gir en standardisert metodikk for konsekvensutredninger i reguleringsplaner og andre tiltak. I dette prosjektet benyttes den til vurdering av naturmangfold og vannmiljø.
HB V712	Håndbok V712 fra Statens vegvesen gir en samlet ramme for konsekvensanalyser i veiprosjekter. Den omfatter både prissatte og ikke-prissatte virkninger og tar for seg temaer som miljø, natur, samfunn og økonomi. Prissatte konsekvenser kan for eksempel være utgifter til bygging, drift og vedlikehold av veianlegg.
T-1442	Retningslinje T-1442 er en nasjonal veileder for håndtering av støy i arealplanlegging. Den er utarbeidet av Miljødirektoratet og danner grunnlag for hvordan kommuner og utbyggere skal ivareta hensynet til støy. I dette prosjektet gjelder det særlig støy fra veitrafikk og anleggsvirksomhet.

Innhold

Forord	3
Offentlige myndigheter.....	8
1. ... Bane NOR, 07.03.2025	8
2. ... Eigersund kommune, 22.04.2025	9
3. ... Statens vegvesen, 23.04.2025	9
4. ... Sirdal kommune, 25.04.2025.....	11
5. ... Rogaland fylkeskommune, 30.04.2025.....	12
6. ... Stavanger maritime museum, 24.04.2025	20
7. ... Mattilsynet, 24.04.2025.....	20
8. ... Norges vassdrags- og energidirektorat, 25.04.2025	21
9. ... Direktoratet for mineralforvaltning, 12.05.225.....	25
10... Bjerkreim kommune, 15.05.2025.....	27
11... Statsforvaltaren i Rogaland, 15.05.2025.....	30
Lag, foreninger og organisasjoner	35
12... Naturvernforbundet i Dalane, dato 23.04.2025	35
13... Eigersund og Helleland elveigarlag, 24.04.2025	36
14... Bjerkreim næringsforening, 25.04.2025	37
15... NJFF Rogaland, 11.04.2025	38
16... Gjesdal bondelags jordvernutvalg, 20.04.2025.....	39
17... Næringsforeningen i Stavanger-regionen, 25.04.2025	39
18... I veien for deg, 25.04.2025	40
19... Dalane friluftsråd, 25.04.2025	40
20... Bjerkreim bondelag, 25.05.2025	40
Grunneiere og privatpersoner	41
21... Odd Magne Sandstøl, Eigersund kommune, gbnr. 78/33, 19.03.2025	41
22... Oddny Sandstøl Frisk, Eigersund kommune, 25.04.2025	41
23... Kurt Helleland, Lund kommune, gbnr. 60/31, 25.03.2025	41
24... Terje Bilstad (gbnr. 60/15), Jostein Sætevik (gbnr. 60/9, 60/29), Kurt Helleland (gbnr. 60/31), Lund kommune, 10.04.2025	42
25... Arve Andreas Slettebø, Bjerkreim kommune, gbnr. 60/5, 10.04.2025	42
26... Halldor Eikrem, Bjerkreim kommune, gbnr. 33/121, 20.03.2025	42
27... Kurt Helleland, Lund kommune, gbnr. 60/31, 26.03.2025	44
28... Thor Åge Svanes, Eigersund kommune, gbnr. 21/29, 28.03.2025.....	45
29... Bjørn Alsaker, Alle kommunene, 22.04.2025	45
30... Hans Kristian Melhus, Eigersund kommune, gbnr. 79/12, 21.04.2025.....	46
31... Johannes Nygård/Audhild Krohn, alle kommunene, 26.09.2024	46
32... Bjerkreim Entreprenør AS v/Kent Stian Bjerkreim, Bjerkreim kommune, 23.04.2025	47
33... Jan Livar Espeland, Bjerkreim kommune, gbnr.56/4, 01.04.2025	47

34... Ragnhild og Jan Inge Osland, Bjerkreim kommune, gbnr.55/3, 23.04.2025.....	47
35... Magnhild Gjedrem, Klaus og Kjersti Bjerkreim, Bjerkreim kommune, gbnr. 5/3, 5/13, 31.03.2025.....	48
36... Lars Olaf Solberg, Bjerkreim kommune, gbnr. 30/1, 2, 3, 13, 23.04.2025	48
37... Vilhelm Hellenen, Lund kommune, gbnr. 59/1, 58/1, 58/2, 25.04.2025	49
38... Guro Vaule Sundvor, Bjerkreim kommune, gbnr. 56/1, 56/2, 25.04.2025.....	49
39... Magnhild Gjedrem, Bjerkreim kommune, gbnr. 13/5, 27.04.2025.....	50
40... Rune Gjedrem m. fl., Bjerkreim kommune, 25.04.2025.....	50
41... Bjørnar Gjedrem, Bjerkreim kommune, gbnr. 30/4, 27.04.2025.....	51
42... Pål Steinar Rugland, Bjerkreim kommune, gbnr. 5/4, 28.04.2025	51
43... Paul Tengesdal, Bjerkreim kommune, gbnr. 6/8, 30.04.2025.....	52
44... Håkon Øgreid Moksnes, Eigersund kommune, gbnr. 81/17, 24.04.2025	53
45... Kristian Ollestad, Lund kommune, gbnr. 62/1, 24.04.2025	54
46... Bodil og Nils Heskestad, Lund kommune, gbnr. 58/10, 22.04.2025	54
47... Trond og Anne Rita Gudmestad, Bjerkreim kommune, gbnr. 32/4, 25.04.2025.....	56
48... Anne Mette og Joacim Laurendz, Eigersund kommune, gbnr. 80/10, 19.03.2025.....	57
49... Veronica Bollestad, Bjerkreim kommune, gbnr. 32/31, dato 22.04.2025.....	57
50... Kåre Øen Hansen, Eigersund kommune, gbnr. 80/3, 17.04.2025	58
51... Lars Søyland, Bjerkreim kommune, gbnr. 6/3, 25.04.2025.....	58
52... Lukasz Urbanek, Bjerkreim kommune, dato 29.03.2025.....	59
53... Marianne Stangeland, Eigersund kommune, gbnr. 83/1, 22.04.2025.....	60
54... Ole-Johan Bergene, Eigersund kommune, gbnr. 89/1, 23.04.2025	60
55... Patrycja Mlodnicka-Urbanek, Bjerkreim kommune, gbnr. ikke oppgitt, 28.03.2025	60
56... André Thorsen, Lund kommune, gbnr. 58/5, 25.04.2025	61
57... Dalane Kraft AS v/Per Ivar Tengesdal, Eigersund kommune, gbnr. 80/1, 19.03.2025	61
58... Sigurd Egeland, Eigersund kommune, gbnr. 88/1, 23.04.2025.....	61
59... Aslaug Marie Undheim, Bjerkreim kommune, gbnr. ikke oppgitt, 26.04.2025	62
60... Bernt Terje Høyland, Lund kommune, gbnr. 60/12, 29.03.2025	62
61... Børge Helland, Bjerkreim kommune, gbnr. 30/6, 20.04.2025	62
62... Dag Inge Slettebø, Bjerkreim kommune, gbnr. 6/7, 09.04.2025	63
63... Elin Refsland, Lund kommune, gbnr. 59/2, 21.04.2025	63
64... Elin Skjelbred, kommune, gbnr. Eigersund kommune, 23.04.2025	64
65... Knut Vikeså, Bjerkreim kommune, gbnr. 33/60, 23.04.2025	64
66... Helge Larsen, Lund kommune, gbnr. 61/1, 24.04.2025	65
67... Inga Sundvor Slettebø, Bjerkreim kommune, gbnr. 6/7, 10.04.2025.....	65
68... Jan Helge Havsø, Eigersund kommune, gbnr. 78/7, 09.04.2025	65
69... Ken Rune Birkeland og Ove Østrem, Eigersund kommune, gbnr. 79/5, 79/1 og 13, 29.03.2025.....	65

Offentlige myndigheter

Nr.	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
1.	Bane NOR, 07.03.2025	
1.1.	Traséen er planlagt parallelt med jernbanen vest for Årrestad og berører nasjonale jernbaneinteresser. Bane NOR trenger tilstrekkelig areal for drift, vedlikehold og utvikling av jernbanen. Vi ber om at Nye Veier tar kontakt for et møte, gjerne med planmyndigheten til stede.	Et innledende møte med Bane NOR ble holdt 15.05.2025. Når veilinen detaljeres mer i det videre planarbeidet, vil Nye Veier ta initiativ til nytt møte.
1.2.	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 situasjon.	Naturfarer vil utredes langs hele veilinen. Det pågår arbeid med grunnboringer på utvalgte steder langs veilinen. Bane NOR varsles etter gjeldende innmeldingsrutiner ved grunnboringer nær jernbanen.
1.3.	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.	Nye Veier vil varsle Bane NOR etter gjeldende innmeldingsrutiner ved arbeid nær jernbanen.
1.4.	Viser til veileder om nasjonale jernbaneinteresser i arealplanlegging og Bane NORs tekniske regelverk, som det forventes at forslagsstiller setter seg inn i. Når plandokumentene sendes på høring til Bane NOR, er det viktig at jernbanen vises tydelig på kart, profiler, illustrasjoner etc. i områder med nærføring og kryssing av banen med tilhørende anlegg, slik at det kan vurderes hvordan tiltakene kan påvirke jernbaneinteressene.	Nye Veier vil ta med jernbanen i kart og illustrasjoner som vil følge reguleringsplanen.

2. Eigersund kommune, 22.04.2025

2.1.	Ser positivt på det oppstartede arbeidet, og ser frem til et fortsatt godt samarbeid. Opptatt av at ny E39 best mulig ivaretar hensynet til trafikantnytte, trafiksikkerhet og bidrar til å knytte en større bo- og arbeidsregion tettere sammen.	Det er viktig for Nye Veier å ha et godt samarbeid med kommunene. Trafikantnytte og trafiksikkerhet blir en del av grunnlaget for valg av linje.
2.2.	Anbefaler at linje Alt 2-1 – Blå med kryss ved Åsen/Oremoen blir lagt til grunn, da den etter kommunens vurdering har vesentlige fordeler sammenlignet med de andre alternativene både når det gjelder trafikantnytte, tap av dyrka mark og gir en rask og sikker transport m.m.	I silingsrapporten til høring av planprogrammet rangeres alle veilinjene, og det gis en anbefaling av hvilke alternativer som skal konsekvensutredes.
2.3.	Fraråder å gå videre med Alt 3-3A-Svart, da denne gir en mye dårligere trafikantnytte, har en uheldig utforming med alt for sterk stigning, gir stort tap av dyrka mark, utslipp og forurensning m.m. Særlig uheldig for tungtransport og andre trafikanter fra Eigersund, som får en uheldig stigning og dårligere påkopling til E39.	Alt. 3-3A svart linje har stort arealbeslag og dårligere trafikantnytte enn alt. 2-1 blå linje. I silingsrapporten til høring av planprogrammet rangeres alle veilinjene, og det gis en anbefaling av hvilke alternativer som skal konsekvensutredes.

3. Statens vegvesen, 23.04.2025

3.1.	Dimensjoneringsklasse: Stiller spørsmål 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 om ønskelig oversendes.	Nye Veier planlegger E39 Bilstad-Bue som smal firefeltsvei, med bredde 20 m og fartsgrense 110 km/t. Dette er også i tråd med tidligere bestilling fra Samferdselsdepartementet om at firefeltsløsning på hele E39 Søgne-Ålgård skal legges til grunn. Ny E39 på strekningen Bilstad-Bue er dimensjonert med minimumsbredden som veinormalene tillater. Dimensjonerende ÅDT er over 12 000 fra Bilstad til Bjerkreim og over 15 000 videre til Bue. På grunn av høy trafikkmengde vil en reduksjon av fartsgrensen til 100 eller 90 km/t ikke endre kravene til veibredde. Flere delstrekninger mellom Kristiansand og Ålgård er allerede bygget eller under bygging/regulering med samme standard. Fire felt er valgt fordi strekningen har mange tunneler med to løp, og overgang til to felt i dagsonene ville gitt standardsprang og redusert trafiksikkerhet. Fire felt sikrer robusthet, god fremkommelighet og beredskap, spesielt i et område med få omkjøringsmuligheter. Det gir kapasitet til å håndtere helge-, rush- og ferietrafikk, mulighet for forbikjøring og prioritering av kollektivtrafikk.
------	---	---

3.2.	Kontrollplass: Etablering av ny kontrollplass må inngå som en del av vegprosjektet, til erstatning for Krossmoen kontrollplass. Den bør plasseres mot Bue-siden av planlagt strekning. Kontrollplass skal dimensjoneres for modulvogntog, og ikke plasseres i nærheten av døgnhvileplass. Langangen kontrollstasjon ved E18 i Porsgrunn kommune er et godt utgangspunkt for vurdering av arealbehovet. Døgnhvileplass: Hvis døgnhvileplass på Forus blir realisert, vil det ikke være behov for døgnhvileplass langs strekningen Bilstad–Bue.	Innspillene om kontrollplass og døgnhvileplass er mottatt og vil bli vurdert i neste fase i dialog med Statens vegvesen.
3.3.	Viltkryssinger: På steder hvor viltkryssinger utgjør et trafikksikkerhetsproblem bør viltgjerde og tilrettelagte krysningspunkter anlegges når ÅDT > 10 000. Utforming av viltkryssinger er omtalt i håndbok V134 Veier og dyreliv. Det vises også til NVDB data om viltpåkjørsler.	Det er dialog med viltforvaltningen i kommunene om behov for viltpassasjer. I videre planarbeid vil behovet for å etablere viltpassasjer for hjortevilt og andre trekkende dyrearter på tvers av veien vurderes, se forslag til planprogram. For utforming av viltpassasjer vil håndbok V134 benyttes.
3.4.	Rasteplasser: Minner om at rasteplasser langs veinettet er et viktig miljø- og trafikksikkerhetstiltak og viser til håndbok V273 Rasteplasser og Nasjonal rasteplassstrategi på riksveg.	Nye Veier vil vurdere behov for rasteplasser på strekningen Bilstad–Bue, og kryssområdet på Haugatjørn kan være en aktuell plassering.
3.5.	Havarilommer/rabatt: 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. Viser til Veiledning om avbøtende tiltak på smal firefelts motorveg.	Innspillet er mottatt og vil bli vurdert i sammenheng med øvrige forhold knyttet til veistandard i planarbeidet.
3.6.	Kryss fra ny E39 til Eigersund: Med flytting av kryss til Eigersund må det legges til rette for kollektivholdeplass med parkering.	Det er avsatt areal til kollektivholdeplass med parkering i alle kryssområdene.
3.7.	Byggegrenser: Minner om at byggegrenser for ny E39 skal tegnes inn på plankartet eller sikres i planbestemmelsene.	Byggegrenser langs europaveg er sikret gjennom Veglovens § 29.

	Forbikjøring i tunnel – tunge kjøretøy: Det bør gjøres en risikovurdering om forbikjøring i tunnel.	For å ivareta krav i tunnelsikkerhetsforskriften vil det gjennomføres risikovurdering av bl.a. forbikjøring i tunnel i det videre arbeidet med reguleringsplanen.
3.8.	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.	Innspillet er mottatt og vil bli vurdert i sammenheng med øvrige forhold i planarbeidet.
3.9.	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.	Trafikksikkerhetsmessig konsekvensanalyse og trafikksikkerhetsrevisjon vil gjennomføres i forbindelse med reguleringsplanen.
3.10.	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.	Innspillet er mottatt, og vil bli vurdert sammen med behov for andre TS-revisjoner. Nye Veier vil benytte enn ekstern part for TS-revisjon.

4. Sirdal kommune, 25.04.2025

4.1.	Fv. 42 til Helleland er hovudveg mellom indre Agder og Rogaland, med ÅDT på ca. 800 bilar. Ein stor del av trafikken går vidare på E39 mot Nord-Jæren. Silingsrapporten vurderer ikkje korleis fv. 42 skal nyttiggjere seg av ny E39. For blå trasé (tilrådd alternativ) blir næraste kryss på E39 ved Gjedrem og	Nye Veier har vurdert to alternativer for nytt kryss: ett ved Årrestad/Grøndøl med tilkobling til E39 og fv. 42 ved Åmot, og ett ved Haugatjørn med tilkobling til fv. 42. Et kryss på Årrestad påvirker trafikk fra Eigersund i liten grad, men sparer trafikk til Tonstad omtrent 8 minutter. Tilkobling fra Haugatjørn gir derimot en besparelse på ca. 10 minutter for samme trafikk. Fv. 4274 har store høydeforskjeller mot E39 og lav
------	---	--

	Haugatjørn. Dersom tilknytingsveg frå fv. 42 til nytt kryss i Årrestadområdet ikkje blir utbetra, vil trafikken gå via gamle E39 til Gjedrem eller Vikeså. For best nytte av ny E39 ber Sirdal kommune om at Nye Veier utreder kryssløysingar i Årrestadområdet og samankopling med fv. 4274 Årrestadveien og fv. 42.	standard og, noe som gjør den lite egnet som tilførselsvei uten omfattende utbedringer. Kryss på Haugatjørn med arm til fv. 42 gir størst positiv effekt på trafikken (trafikanthytte), men har like høye investeringskostnader som Åmot-alternativet. Totalt sett gir Haugatjørn-alternativet minst negativ netto nytte med -210 mill. NOK sammenlignet med kryss uten tilkobling til fv. 42.
4.2.	Statens vegvesen har foreslått kryssløysing ved Grøndøl, vurdert som lønsam basert på tidlegare berekningar av samfunnsøkonomisk nytte for lang tilførselsveg via Øgrei. Eit slikt kryss vil gje kortare reiseveg frå Fv. 42 til ny E39. Sirdal kommune ber om at planprogrammet inkluderer konsekvensutgreiing av denne løysinga, med både kort tilknytingsveg til Fv. 4274 og lengre tilknytingsveg direkte til Fv. 42. Tilknytingsveg til Fv. 42 må reknast som nødvendig for å ta i bruk E39 og bør vere ein del av reguleringsplanen.	Tilkobling til fv. 42 fra både kryss på Haugatjørn og Årrestad gir positiv trafikanthytte, men begge alternativene har høye investeringskostnader. Dette gir en netto nytte på -210 mill. NOK for Haugatjørn-alternativet, og -385 mill. NOK for Åmot-alternativet. I Kommunal- og distriktsdepartementet vedtak av den statlige KDP står bl.a. følgende: <i>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> Tilkobling fra kryss på Haugatjørna til fv. 42 vil komme i konflikt med mineralressursene i Øgrei-området, og det vil være utenfor Nye Veiers sitt mandat å ta inn denne lokalveien i reguleringsplanen for E39 Bilstad–Bue. Området over Øgrei er også avsatt som hensynssone H590 - sikring av mineralressurser i gjeldende KPA.

5. Rogaland fylkeskommune, 30.04.2025

5.1.	Planprosess: Tilråd at planprogrammet inkluderer mer enn ett alternativ til trasé for framtidig E39, og ikke bare utredninger for anbefalt linje. Mener det er ønskelig med en reell alternativsvurdering mellom flere traséer som kan ha forskjellige styrker og svakheter. Dette vil være særlig relevant dersom traséen som anbefales ikke er i tråd med kommunedelplanen.	Det legges ikke opp til at linjene i kommuneplankorridoren utredes videre på strekningen Odland–Storrshei. Veilinjene i KDP-korridoren er ikke konkurransedyktig verken med hensyn til kostnader eller ikke-prissatte verdier, og spesielt er det store verdier knyttet til jordvern, naturmangfold og kulturarv i KDP-korridoren. Strekningen utredes for flere alternativer i blå korridor. Det vises til silingsrapporten til planprogrammet for mer utfyllende informasjon. Planoppstart i to faser, slik Nye Veier legger til rette for, gir mulighet for både formell og uformell medvirkning i tråd med Plan- og bygningsloven. Uformell medvirkning lar berørte parter gi innspill før og mellom høringsperioder. Dette er ikke lovpålagt, men anses av Nye Veier som viktig for god planpraksis. I mellomfasene arbeider Nye Veier aktivt med utvikling av løsninger, grunnundersøkelser og befaringer, og
------	---	--

		dermed styrkes kunnskapsgrunnlaget om alle veilinjene. Dette danner et faglig grunnlag til å velge vekk veilinjier som har lav samfunnsøkonomisk lønnsomhet.
5.2.	Forholdet til kommunedelplanen: Positiv til at mineralressursen ved Øygrei unngås, men tilrår at det vurderes alternative traséer på denne strekningen, slik at konsekvenser kan vurderes opp mot hverandre. Basert på kjent kunnskap synes det å være betydelig potensial for konflikt i den foreslåtte traséen.	På strekningen Bilstad–Haugatjørna ble KDP-linjen med lang bru over Hedlersvatnet vurdert, og funnet ugunstig med tanke på kostnader, naturinngrep og jordbruk. I tråd med vedtak av statlig kommunedelplan 25.06.2021 har korridor R1 blitt justert på strekningen mellom kryssområdet på Haugatjørna og Åmot, slik at veilinen ikke kommer i konflikt med mineralforekomstene ved Øygrei. På denne strekningen er det begrenset plass mellom jernbanen i nord og Hestadvatnet i sør, og en videre optimalisering av blå linje vurderes å være tilstrekkelig på strekningen.
5.3.	Veistandard: Tilrår at fylkesutvalgets vedtak ved behandling av kommunedelplanen følges opp: « <i>Rogaland fylkeskommune anbefaler at Nye Veier AS ved detaljregulering vurderer 2/3-felts vei på deler av strekningen med lavere trafikk.</i> » Viser til at en 2/3-feltsvei noe enklere vil kunne tilpasses arealer med høyt konfliktnivå.	E39 Kristiansand–Stavanger er en del av TEN-T, EUs hovednettverk for transport. TEN-T skal sikre et standardisert, effektivt og robust transportsystem som støtter det indre markedet, inkludert Norge via EØS-avtalen. Målet er høy kvalitet og redusert CO₂-utslipp fra transport. Nye Veier planlegger E39 Bilstad–Bue som smal firefeltsvei, med bredde 20 m og fartsgrense 110 km/t. Dette er også i tråd med tidligere bestilling fra Samferdselsdepartementet om at firefeltsløsning på hele E39 Søgne–Ålgård skal legges til grunn. Ny E39 på strekningen Bilstad–Bue er dimensjonert med minimumsbredden som veinormalene tillater. Dimensjonerende ÅDT er over 12 000 fra Bilstad til Bjerkreim og over 15 000 videre til Bue. På grunn av høy trafikkmengde vil en reduksjon av fartsgrensen til 100 eller 90 km/t ikke endre kravene til veibredde. Flere delstrekninger mellom Kristiansand og Ålgård er allerede bygget eller under bygging/regulering med samme standard. Fire felt er valgt bl.a. fordi strekningen har mange tunneler med to løp, og overgang til to felt i dagsonene ville gitt standardsprang og redusert trafiksikkerhet. Fire felt sikrer robusthet, god fremkommelighet og beredskap, spesielt i et område med få omkjøringsmuligheter. Det gir kapasitet til å håndtere helge-, rush- og ferietrafikk, mulighet for forbikjøring og prioritering av kollektivtrafikk.

5.4.	Lokalisering av kryss har stor betydning for næringsutvikling og for å unngå nedbygging av natur-, landbruks- og kulturverdier. Kryss bør plasseres der de gir størst samfunnsnytte og minst konflikt. Videre arbeid bør utrede konsekvenser for eksisterende sentrums- og tettstedsområder, og planbeskrivelsen må omtale muligheter og konflikter ved kryssløkalisering. Viser til fylkesutvalgets vedtak ved behandling av kommunedelplanen: «<i>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.</i>» Fylkesdirektøren vil tillegge disse hensynene betydelig vekt i den videre reguleringsprosessen.	Innspillet er mottatt og vil bli sett i sammenheng med øvrige vurderinger knyttet til regionale og lokale virkninger, herunder bl.a. beskrivelse av næringssammensetning, eksisterende næringsområder og fremtidige næringsområder avsatt i kommuneplanens arealdel. Nye Veier kan ikke uttale seg om fremtidig utvikling som ikke er finansiert eller formelt avklart gjennom reguleringsprosesser.
5.5.	Ber om at alternativer for plassering av massedeponier utredes grundig, og at anbefalte deponier reguleres sammen med traséalternativene og inngår i konsekvensutredningen. Dette gir bedre oversikt over samlet påvirkning og sammenligning av alternativene. Prinsippene i regionalplan for massehåndtering bør følges, med mål om å redusere deponering og heller finne nyttig bruk av overskuddsmasser (ressurspyramiden).	Masselager er en integrert del av veiltaket og vil inngå i konsekvensutredningen. Det legges opp til samfunnsnyttig bruk av masser gjennom ulike jordbrukstiltak som reetablering av permanent omdisponert dyrka jord, nydyrking, jordforbedring og tilrettelegging for beitemark.
5.6.	Landbruk, natur og klima må være sentrale tema i vurderingen av ikke-prissatte konsekvenser. Det må tydelig framgå hvordan traséalternativene skiller seg på disse punktene. Jordvern: Fylkesutvalget har vedtatt at nedbygd jordbruksareal skal kompenseres med nytt areal av minst like stor verdi, og utvides der det er mulig. Dette bør sikres i planbestemmelsene. Det må legges stor vekt på å redusere nedbygging av landbruksareal, også ved lokalisering av kryssområder. I kommuner med viktig sauehold må beiteareal tillegges	I samsvar med Statens vegvesens håndbok V712 konsekvensanalyser skal både ikke-prissatte og prissatte konsekvenser utredes for alle linjealternativer. Det legges vekt på vekt på å minimere inngrep i dyrka mark og innmarksbeite. Det legges opp til at masselagrene benyttes til reetablering av permanent omdisponert dyrka jord, nydyrking, jordforbedring eller tilrettelegging for beitemark. Nye Veier har som mål for reguleringsplanen at for hvert dekar permanent omdisponert jordbruksareal skal det reetableres, forbedres eller nydyrkes ett dekar jordbruksareal. Det kan være krevende å tildele en høyere verdi enn normalt kun basert på områdets bruk. Det er selve matjorden som er ressursen, og verdisetningen settes

	ekstra vekt, utover det som normalt inngår i metodikken for konsekvensutredninger.	etter jordsmonnets kvalitet uavhengig av dagens bruk. På denne måten sikres en bedre framtidig utnyttelse av omdisponert jord.
5.7.	Vassdrag: En motorvei kan ha stor negativ påvirkning på vannmiljøet både i anleggs- og driftsfasen. Viser til at Bjerkreimvassdraget er verna og at 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.	Vannmiljø er ett av utredningstemaene i konsekvensutredningen, se forslaget til planprogram. Det pågår undersøkelser for å kartlegge akvatisk økologi og vannmiljø. Det skal gjøres vurdering av påvirkning og konsekvens, i tillegg til at skadereduserende tiltak skal vurderes og foreslås.
5.8.	Naturtyper og arter: Viser til 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.	NiN-kartlegging er utført for tidligere ikke-kartlagte områder, og dekker nå hele tiltaksområdet. Kartlegging av økologiske funksjonsområder for fugl er påbegynt, og suppleringer gjennomføres i 2026.
5.9.	Planforslaget må gi en klar beskrivelse av klimakonsekvensene for alle traséalternativer. Dette bør omfatte omdisponering av arealer, veistandard og fartsgrense, direkte utslipp ved utbygging, endringer fra økt trafikk og fart, samt besparelser ved kortere vei, slakere stigninger og framtidig bilpark. Viser til fylkesutvalgets vedtak ved behandling av kommunedelplanen: « <i>Rogaland fylkeskommune ber om avklaring i plan for hvordan nasjonale klimamål gjennom Parisavtalen og vedtatt av stortinget er ivarettet i prosjektet.</i> »	Det vil bli utarbeidet klimagassbudsjett for de ulike traseene – både i forbindelse med silingsrapport til planprogram, konsekvensutredning og for den endelige valgte linjen. Det beregnes klimagassutslipp fra arealbeslag (skog med høy, middels og lav bonitet, jordbruksareal og myr), bygg- og anleggsfase samt drift og vedlikehold. Utslipp fra transport i driftsfasen vil i tillegg beregnes i EFFEKT.
5.10.	Ny vei må planlegges slik at landskapspåvirkningen blir minst mulig. Videre arbeid bør begrense behovet for fyllinger og skjæringer. Lange tunneler er i utgangspunktet positivt, men dette forutsetter at behovet for massedeponier reduseres, og at deponiene får en utforming som er tilpasset landskapet.	Landskapsbildet blir vurdert i tråd med metodikken i V712, som beskrevet i forslag til planprogram. Det legges særlig vekt på sideterreng, kryssområder og massedeponier for å oppnå god landskapstilpasning og dermed redusere anleggets visuelle påvirkning. Plasseringen og antall masselagre er i hovedsak et resultat av dialog med grunneiere og prioritering av større masselager nær eksisterende jordbruksområder. Valgene er også påvirket av hensyn til ikke-prissatte verdier og resultater fra jordsmonnkartlegging.

5.11.	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.	Datagrunnlaget vil baseres på eksisterende kartlegginger og annen offentlig tilgjengelig informasjon, sammen med egne befaringer. Oppdaterte opplysninger fra lokale brukere kan inkludere bl.a. grunneiere, skoler og barnehager, friluftsråd og andre ressurspersoner.
5.12.	Konsekvenser for kulturminner og kulturmiljø må utredes og vektlegges i planprogram, planbeskrivelse og konsekvensutredning, i tråd med håndbok M-1941. Arkeologiske registreringer bør være påbegynt eller ferdigstilt før konsekvensutredningen. Videre planarbeid må tilpasse trasé til kulturminner, kulturmiljø og landskap med høy verneverdi. Det bør vurderes avbøtende eller kompenserende tiltak, som vegetasjonsbuffer mot motorvei eller flytting av nyere tids kulturminner i konflikt med trasé. Manglende hensyn til kulturminner av nasjonal/regional verdi kan medføre konflikt med kulturmiljøinteressene.	Fagtema kulturarv blir vurdert i tråd med metodikken i V712, som beskrevet i forslag til planprogram. Dette inkluderer eventuelle avbøtende og kompenserende tiltak.
5.13.	Det antas at det finnes mange uregistrerte automatisk fredete kulturminner i deler av planområdet. Rogaland fylkeskommune krever arkeologiske registreringer innenfor reguleringsplanområdet før endelig uttalelse, jf. kulturminneloven §§ 9 og 14. Dersom nye områder inkluderes i planen, må fylkeskommunen få vurdere behovet for registrering også der. I den videre prosessen kan fylkeskommunen ha merknader til plassering og utforming av tiltak. Manglende hensyn til automatisk fredete kulturminner kan gi høyt konfliktnivå ved høring av planforslaget.	Rogaland fylkeskommune har igangsatt arbeidet arkeologiske registreringer for områder som ikke tidligere er undersøkt. Det kan bli aktuelt å utvide eller innskrenke opprinnelige områder i løpet av arbeidet med reguleringsplanen.
5.14.	Delstrekning 2: Alternativ 2-1 (blå linje), anbefalt for videre utredning, går delvis utenfor vedtatt KDP og kommer i direkte konflikt med automatisk fredet blokkheller (Askeladden ID 270560). Silingsrapporten har ikke tatt hensyn til at kulturminnefeltet ved Hedlersvatnet (ID 270566)	Blå linje anbefales utredet i den kommende konsekvensutredningen. Det tas der hensyn til at kulturminnefeltet Askeladden-ID 270566 er utgravd, og indirekte virkninger på kulturmiljøverdier vil bli vurdert. I tråd med gjeldende metode kan ikke et potensial for funn konsekvensutredes. For områder der et slikt potensial foreligger, har Rogaland fylkeskommune igangsatt arkeologiske registreringer for

	ble frigitt og utgravd i forbindelse med KDP. Konfliktvurdering for kulturmiljø må utredes nærmere for både blå og lilla linje. Det er også potensial for nye funn langs blå linje utenfor KDP, og indirekte virkninger på nærliggende kulturminner og kulturmiljø må vurderes.	områder som ikke tidligere er undersøkt. Resultatene fra dette arbeidet vil inngå i den endelige vurderingen.
5.15.	Delstrekning 3, Haugatjørn–Storrshei, rød linje: Alternativ 3-1 (rød linje), som er anbefalt for videre utredning, kommer i konflikt med flere automatisk freda kulturminner og Ørdsalen–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.	Rød linje anbefales ikke for videre utredning. Se silingsrapporten for mer informasjon.
5.16.	Delstrekning 3, Haugatjørn–Storrshei, grønn linje: Alternativ 3-2A (grønn linje) unngår store konflikter med kulturminner og landskap ved Odlandshølen ved å gå i tunnel, men kan komme i direkte og indirekte konflikt med flere automatisk fredete kulturminner lenger nord. Virkninger for kulturminner og kulturmiljø må utredes nærmere, og tilpasning og avbøtende tiltak må vurderes og beskrives.	Grønn linje anbefales ikke for videre utredning. Se silingsrapporten for mer informasjon.
5.17.	Delstrekning 3, Haugatjørn–Storrshei, blå linje: Alternativ 3-3 (blå linje) har høyere netto nytte enn KDP-alternativene og bedre ivaretagelse av natur- og jordbruksverdier ved Odlandshølen, Holmen, Bjerkreimselva, Vikeså og Sveladalen. Linjen går utenom kulturhistorisk landskap av nasjonal interesse ved Odlandshølen. Det finnes flere kjente automatisk fredete kulturminner som kan komme i konflikt med traséen, og det må gjennomføres arkeologiske og marinarkologiske registreringer før endelig uttalelse. Fylkesdirektøren er i dialog med tiltakshaver om dette.	Rogaland fylkeskommune har igangsatt arkeologiske undersøkelser for områder som ikke tidligere er undersøkt. Det kan bli aktuelt å utvide eller innskrenke opprinnelige områder i løpet av arbeidet med reguleringsplanen.
5.18.	Delstrekning 3, Haugatjørn–Storrshei, svart linje: Alternativ 3-3A (svart linje) anbefales for videre utredning. Dette innebærer befaringer og eventuelt arkeologiske registreringer i området. Det finnes flere kjente automatisk	Svart linje anbefales ikke for videre utredning. Se silingsrapporten for mer informasjon.

	fredete kulturminner som kan komme i direkte og indirekte konflikt. Virkninger for kulturminner og kulturmiljø må utredes nærmere, og tilpasning og avbøtende tiltak må vurderes og beskrives.	
5.19.	Delstrekning 4, Storrshei–Bue: I anbefalt alternativ 4-1 utmerker verken blå eller lilla linje seg når det gjelder automatisk fredete kulturminner. Kulturhistorisk landskap ved Storrsheia ser ikke ut til å være vurdert i silingsrapporten, og avstand samt avbøtende tiltak må prioriteres for å unngå skjemming. Lokaliteten ID 277871 ved Ausetjørna ble frigitt og utgravd i forbindelse med KDP. Alternativ 4-2A og 4-2B er klart best med tanke på kulturminner, da de unngår konflikt med Storrsheia og landskap av nasjonal interesse. Det er uklart om virkninger på kulturminner og kulturmiljø er vurdert når disse alternativene ble forkastet.	21.05.2025 ble det avholdt møte med Rogaland fylkeskommune om merknader til planoppstart. KULA-området på Storrsheia ble diskutert, med særlig fokus på viktigheten av god landskapstilpasning for å ivareta området kulturverdier. Ved Ausetjørna er Nye Veier klar over den frigitte lokaliteten. Her finnes også andre kulturminner, som er bakgrunnen for at kulturmiljøverdier kan gå tapt. Dette inkluderer en kokegrop, et skyteskår (ikke i Askeladden) ved massedeponi 28 og rester av den Sørlandske hovedvei. Det er vurdert at alternativer i KDP-korridoren ligger parallelt med eksisterende E39, og vil føre til mindre konsekvenser enn Alternativ 4-2A og 4.2B i delstrekning 4.
5.20.	Massedeponi: Ved vurdering av massedeponi/masselager må kulturminner og kulturmiljø utredes. Virkninger, tilpasning og avbøtende tiltak skal beskrives. Det bør vurderes om plassering og omfang kan skape høyt konfliktnivå. Fylkeskommunen må vurdere behovet for arkeologiske registreringer for alle tiltak og områder i planen før endelig uttalelse.	Rogaland fylkeskommune har igangsatt arkeologiske undersøkelser for områder som ikke tidligere er undersøkt.. Det kan bli aktuelt å utvide eller innskrenke opprinnelige områder i løpet av arbeidet med reguleringsplanen. Det er løpende kontakt mellom Nye Veier og kulturmyndighetene angående tiltak som inngår i reguleringsplanen, og som ikke tidligere er undersøkt.
5.21.	Nyere tids kulturminner og kulturmiljø: Det finnes flere kulturminner og kulturmiljø fra nyere tid med nasjonal, regional og lokal verneverdi innenfor eller nær planområdet. Dette gjelder bl.a. gårdstun med SEFRAK-registrert bebyggelse, forsamlingshus/skolehus og veiminne som eldre veier, broer og milesteiner. Det må tas hensyn til disse i videre planarbeid. Nyere tids kulturminner berøres på alle delstrekninger, særlig på delstrekning 3, hvor flere viktige kulturminner kan komme i konflikt med traséalternativene. Gårdstun på Åmot	Nyere tids kulturminner og kulturmiljø inngår i fagtema kulturarv, og blir vurdert i tråd med metodikken i V712, som beskrevet i forslag til planprogram.

	ser ut til å komme i konflikt med alle alternativene, og konsekvensene må utredes med vurdering av kompenserende tiltak.	
5.22.	I planprosessen må det vurderes tiltak som reduserer negative virkninger for kulturminner og kulturmiljø ved konflikt eller nærføring av ny E39. Eksempler på slike tiltak kan være: - Vegetasjonsbuffer mellom kulturminner og motorvei for å redusere visuell og støyrelatert påvirkning. - Flytting av viktige kulturminner fra nyere tid dersom de kommer i direkte konflikt med traséen. Manglende hensyn til kulturminner av nasjonal og regional verneverdi kan medføre at planforslaget vurderes å være i konflikt med kulturmiljøinteressene.	Vurdering av avbøtende eller kompenserende tiltak vil inngå i konsekvensutredningen. Nye veier legger opp til dialog med Rogaland fylkeskommune om automatisk freda og nyere tids kulturminner i det videre planarbeidet.
5.23.	Det varslede planområdet for ny E39 ved Øygrei-området ligger svært nær det vedtaksfredete gårdstunet på Øyna, som har nasjonal verneverdi. Traséen medfører indirekte konflikt gjennom visuell skjemming og støy, og vurderes som svært uheldig. Opplevelsen fra gårdstunet og tilhørende kvernhus ved Tekseåna avhenger av topografi og vegens plassering i landskapet. - Tilstrebe størst mulig avstand mellom ny E39 og det fredete gårdstunet. - Plassere vegtraséen slik at den fremstår minst mulig skjemmende og synlig fra fredningsområdet. - KU må belyse alternative løsninger for traséplassering og landskapstilpasning. - Påkreve avbøtende tiltak som skjerming, støyreduserende løsninger og visuell tilpasning	Foreløpige støyberegninger indikerer at en støyskjerm på 2 meter vil være tilstrekkelig for å holde hele det fredete området utenfor gul støysone, med beregnet støynivå under L_{den} 55 dB. Den endelige støyvurderingen vil bli detaljert utredet i den videre planprosessen. Det vil legges stor vekt på utforming av sideterreng og fyllinger, både for å redusere lyd- og lysvirkninger mot Øya, og for å sikre god landskapstilpasning. Det ble 27.11.2025 avholdt møte med Rogaland fylkeskommune om landskapstilpasning av tiltaket ved Øya, og Nye Veier vil fortsette dialogen i neste fase.
5.24.	Alternativ 3-3 blå linje med kryss ved Gjedrem 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	Vurdering av avbøtende eller kompenserende tiltak vil inngå i konsekvensutredningen.

	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.	
--	---	--

6. Stavanger maritime museum, 24.04.2025

6.1.	Stavanger maritime museum kjenner ikke til kulturminner i sjø i det varslede området, men vurderer området som potensielt rikt på ukjente skipsfunn og automatisk fredete kulturminner. Den nye E39-traseen Bilstad–Bue berører særlig fire delområder med høyt potensial: a) Beresvatni, b) Fisketjørna med innløp og utløp, c) Oreåna (Odlandshølen, Ore, Holmen, Gjedrem), d) Netlandsvatnet med innløp og utløp Museet krever arkeologisk registrering før uttalelse til planen og anbefaler at registreringen gjennomføres tidlig for å ivareta kulturminnehensyn og sikre forutsigbarhet. Tiltakshaver bør kontakte museet snarest for å avklare rammer og tidspunkt. Infrastruktur under vann, som sjøledninger, kan strekke seg utenfor reguleringsplanen. Kulturminnelovens undersøkelsesplikt gjelder hele berørt areal. Ved behov må høring sikres gjennom planbestemmelser som fremlegges for kulturminnemyndighetene.	Nye veier er i dialog med Rogaland fylkeskommune om områder for arkeologiske registreringer på land og i vann. Det er fylkeskommunen som koordinerer informasjon med Stavanger maritime museum.
6.2.	Tiltakshaver må sette en hensiktsmessig plangrense i sjø, da kulturminnelovens undersøkelsesplikt gjelder alt regulert sjøareal. Hvis endelig planavgrensning ikke foreligger, bes den sendt snarlig for tidlig vurdering av arkeologiske undersøkelser og kulturminnehensyn.	Plangrensen til varsel om planoppstart inkluderer areal i vann, men det kan bli endringer i løpet av arbeidet med reguleringsplanen. Stavanger maritime museum vil holdes orientert om eventuelle endringer i plangrensen.

7. Mattilsynet, 24.04.2025

7.1.	Drikkevann: Hensynet til drikkevann må ivaretas, og tiltak må iverksettes for å hindre forurensning. Kartet viser at vannforsyningssystemene fra Eftelandsvatnet, Erretjørn,	Vannressurser (grunnvann, overflatevann, drikkevannskilder) utredes som del av fagtema naturressurser i konsekvensutredningen, se forslaget til planprogram. Vurdering av avbøtende og kompenserende tiltak vil inngå.
------	--	--

	Ørsdalsvatnet og Snøsvatnet trolig ikke påvirkes, men dette må bekreftes. Eventuelle drikkevannsledninger i og nær planområdet, samt private vannforsyninger, må kartlegges i det videre planarbeidet.	
7.2.	Plantehelse: Ettersom planene innebærer omdisponering av dyrka jord, ber Mattilsynet om at det tas hensyn til faren for spredning av planteskadegjørere. Det vises til veileder «Hvordan unngå å spre planteskadegjørere og ugras ved anleggsarbeid og flytting av jord.»	Nye Veier vil beskrive planteskadegjørere og fremmede skadelige arter i matjordplanen.
7.3.	Fiskehelse og fiskevelferd: Det må utvises aktsomhet for å forebygge spredning av smittsomme sykdommer hos dyr, inkludert akvatiske arter. Entreprenører må pålegges vask og desinfeksjon av maskiner og utstyr før bruk i eller nær vassdrag og fjorder. Under anleggsfasen kan avrenning og utslipp av kjemikalier og olje forekomme, og entreprenør må ha tiltak for å hindre skade på resipienten. Partikler og kjemikalier kan påvirke laksefisk og marint liv negativt; store mengder partikler fra steinmasser har svært skadelig effekt på fisk.	Det skal utarbeides en miljøplan som vedlegg til reguleringsplanen, med krav til ytre miljø i anleggs- og driftsfase. Planen skal identifisere største risikofaktorer og sette funksjonskrav, mens konkrete tiltak defineres i totalentreprenørens miljøplan. Det skal også utarbeides overvåkningsprogram for forundersøkelser, anleggsfase og etter ferdigstilling. Førkartleggingen danner grunnlag for søknad om utslippstillatelse og tiltak i vassdrag. Viktige miljøtiltak kan sikres gjennom reguleringsplanbestemmelser. For å hindre spredning av sykdommer/parasitter ved kartlegging i planfasen, skal utstyr desinfiseres før flytting mellom vassdrag.
7.4.	Dyrevelld: For å ivareta dyrevelferden bør man sikre at naturlige trekkruiter opprettholdes og at menneskelig aktivitet eller inngrep ikke forstyrrer dyrenes leveområder mer enn nødvendig.	Det er dialog med viltforvaltningen i kommunene om behov for viltpassasjer. I videre planarbeid vil behovet for å etablere viltpassasjer for hjortevilt og andre trekkende dyrearter på tvers av veien vurderes, se forslag til planprogram. For utforming av viltpassasjer vil håndbok V134 benyttes.

8. Norges vassdrags- og energidirektorat, 25.04.2025

8.1.	Vassdragsmiljø: Artsinventar og økologisk funksjon i vassdrag er ofte lite kjent, og inngrep kan gi uopprettelige tap av habitat og svekke økosystemer. Detaljreguleringsplanen må legge til rette for skånsomme inngrep og følge nasjonale forventninger om å sikre bruks- og verneverdier i vassdrag. Veianlegg bør unngå utfylling i vann og vassdragsnære områder. Kryssing bør skje med bruer eller kulverter med naturlig bunnsstrukt, og dimensjoneres for å redusere flom-, erosjons- og skredfare.	Virkninger for vassdragsmiljø og hydrologi utredes som del av planforslaget, som beskrevet i forslag til planprogram. Det vil være særlig fokus på konsekvenser ved kryssing og utfylling i vann. Det pågår undersøkelser for å kartlegge akvatisk økologi og vannmiljø. Det skal gjøres vurdering av påvirkning og konsekvens, i tillegg til at skadereduserende tiltak skal vurderes og foreslås.
------	---	---

	Kryssinger må ivareta vandringsmuligheter for fisk og kantsoner for amfibier. Ved utfylling eller inngrep må planen vise hvordan ulempene er vurdert mot alternativer, og utfyllinger gis mest mulig naturlig utforming. Skadet kantvegetasjon skal reetableres ved naturlig revegetering, jf. NVE veileder 2/2019.	
8.2.	Verna vassdrag: Viser til at RPR for verna vassdrag gjelder for Bjerkreimsvassdraget og Figgjo, herunder hovedelv, sideelver, større bekker, sjøer og tjern samt et område på inntil 100 meter langs hver side av disse. Det må i detaljplanen gjøres en konkret vurdering av hvordan veibyggingen berører verneverdiene og hvilke avbøtende tiltak som eventuelt er nødvendig. Nevner også at vassdraget er et nasjonalt laksevassdrag og derfor spesielt viktig for anadrom fisk.	Virkninger for vassdragsmiljø og hydrologi utredes som del av planforslaget, som beskrevet i forslag til planprogram. Det vil være særlig fokus på konsekvenser ved kryssing og utfylling i vann.
8.3.	Grunnvann: 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.	Grunnvann vil vurderes i det videre planarbeidet. Det vil settes innlekkasjekrav for tunnelene der det tas hensyn til blant annet sårbare områder, og drikkevann. Grunnvann i høye veiskjæringer vil bli behandlet.
8.4.	Flom og overvann: Tiltaket kan endre vannstand og vannhastighet, også ved flom. Det må avklares at omgivelsene ikke utsettes for økt flomfare. Flomsikkerhet for selve tiltaket skal følge gjeldende veibyggingshåndbøker. Det er viktig å kartlegge overvann og vassdragsløp, sette av tilstrekkelig areal for håndtering og vurdere påvirkning på avrenning og flomforhold oppstrøms og nedstrøms. Utfylling i vassdrag kan gi oppstuvning eller økt flomfare. Det bør ikke bygges i flomveier, eller de må legges om som åpne flomveier. Viser til NVE aktsomhetskart for flom, SPR klima og energi, og NVE veileder 3/2022 og 2/2023. Naturbaserte løsninger skal begrunnes dersom de velges bort. Hydrauliske	Nye Veier skal utføre hydrauliske beregninger og dimensjonering av stikkrenner, kulverter og brukonstruksjoner, samt planlegge omlegging av bekker og mindre flomveier. Tiltak i forbindelse med veibyggingen som påvirker tilstøtende terreng eller tredjepart, skal sikres mot naturpåkjenninger på samme måte som det planlagte tiltaket. Med andre ord skal det planlagte tiltaket ikke redusere sikkerheten mot naturpåkjenninger for tilstøtende terreng eller tredjepart i ettertid.

	beregninger kan være nødvendig, og risikoreduserende tiltak må innarbeides i planen.	
8.5.	Samordning mot vannressursloven: NVE vurderer om tiltak kan medføre skade eller ulempe for allmenne interesser i vassdrag og grunnvann, noe som kan utløse konsesjonsplikt etter vannressursloven §§ 8 og 45. Terskelen er lavere for verna vassdrag som Figgjo og Bjerkreimsvassdraget. Uten konsesjon er slike tiltak forbudt. Vannressursloven § 20 d) åpner for samordning med reguleringsplan dersom hensynene i loven ivaretas. Tiltaket må være godt kartlagt, alternativer belyst og avbøtende tiltak utredet. Det må vurderes hvordan verneverdier og grunnvann berøres, behov for avbøtende tiltak og samlet belastning for området.	Nye Veier ønsker å fortsette den gode dialogen med NVE. Målet er at tiltaket blir godt kartlagt, og at utredningen sikrer at reguleringsplanen inneholder konkrete planvilkår som ivaretar hensynene i vannressursloven.
8.6.	Eget notat for inngrep i vassdrag: Alle vassdragstiltak må beskrives i planforslaget. NVE anbefaler en samlet oversikt over tiltak knyttet til vann og vassdrag, med beskrivelse av virkninger for vassdragsmiljø, flomforhold, grunnvann, verneverdier og aktuelle avbøtende tiltak. For å vurdere effekten må konkrete løsninger (f.eks. bru eller kulvert, kulvertlengde) spesifiseres og følges opp med bestemmelser i planen. Viser til praksis fra andre veiprojekter, som E18 Bamble–Tvedestrand.	Nye Veier vil lage en rapport som beskriver elver, bekker og innsjøer/tjern som blir berørt av fysiske inngrep i forbindelse med den planlagte utbyggingen. Den vil også inneholde beskrivelse av skadereduserende tiltak som skal gjennomføres i reguleringsplanen. Denne rapporten skal følge prosjektet videre inn i detaljprosjekteringen og anleggsgjennomføringen, og oppdateres frem til ferdigstilt vei.
8.7.	Naturtyper i vassdrag: Som NVE delte i møte 3 i den eksterne samarbeidsgruppa, anbefales å benytte Natur i Norge (NiN) 3.0 for å beskrive naturtyper i vassdrag.	Det er vurdert om NiN kan brukes som kartleggingsmetodikk. Instruksen kan bli justert etter testkartleggingen i 2025 (Miljødirektoratet) og utvidet med flere naturtyper. Konsekvensutredningen vil følge veileder M-1941 for vannmiljø. Denne veilederen sier at naturtyper i ferskvann foreløpig skal kartlegges etter DN-håndbok 13. Veilederen er ikke oppdatert med verdivurdering etter NiN 3.0. Siden alle naturtyper må verdisettes til KU, er det per i dag ikke mulig å erstatte DN-håndbok 13 med NiN 3.0. Registreringer etter DN-håndbok må derfor brukes for verdivurdering.
8.8.	Skredfare fra skred i bratt terreng: Tiltaket må avklare at omgivelsene ikke utsettes for økt skredfare. Skredssikkerhet for selve tiltaket skal ivaretas i henhold til gjeldende	Nye Veier vil utarbeide fagrapport som omtaler skredfare. Rapporten vil beskrive alle områder der veilinjen er dekket av NVEs aktsomhetsområde for skred i bratt

	veibyggingshåndbøker. Planområdet berører flere potensielt skredutsatte områder, jf. NVE Atlas. Utredning av skredfare skal følge NVEs veileder for sikkerhet mot skred i bratt terreng. Eventuelle risikoreduserende tiltak må innarbeides i planen.	terreng. I løpet av 2025 har det blitt gjennomført skredfarekartlegging som er lagt til grunn for prosjektering av veiltaket i skredutsatte områder.
8.9.	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.	Nye Veier vil ha dialog med anleggseier i arbeidet med reguleringsplanen. I plankartet vil anlegg med konsesjon etter energiloven angis med hensynssone.
8.10.	Bilstad–Haugatjørn: For fylling i Hedlersvatnet må planen tydelig vise hvilke vassdragsverdier som berøres, virkningen av utfylling og tiltak for tilløpsbekkene. For Haugatjørn–Storrshei vurderer NVE blå trasé som best og støtter videre arbeid med denne. Det må legges særlig vekt på bruløsninger over Bjerkreimsvassdraget ved Gjedremskrysset, slik at inngrep i det verna vassdraget blir minimale. Som nasjonalt laksevassdrag krever Bjerkreimsvassdraget at alle tiltak i og nær elva tar hensyn til verneverdiene. Svart trasé langs vassdraget vurderes som svært problematisk på grunn av negative virkninger for vassdragsmiljøet.	Vannmiljø er ett av utredningstemaene i konsekvensutredningen, se forslaget til planprogram. Innspillet er mottatt og vil bli sett i sammenheng med øvrige vurderinger knyttet til å ivareta vannmiljø i planarbeidet.
8.11.	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	Det legges opp til fylling i Runatjørna, men kun innenfor det arealet som omdisponeres av veilinjen for ny E39. Av hensyn til verneverdiene i Figgjo-vassdraget utgår masselager Runatjørna. Nye Veier foreslår å benytte masselager Runaskaret øst for Runatjørna som mottaksareal for permanent omdisponert dyrka jord fra veiltaket på Bue.

	igjenfylling i forhold til vassdraget og verdiene knytta til det verna vassdraget. Alternativer til å fylle igjen hele Runatjørna må også fremgå.	Deponering av ytterligere overskuddsmasser ved Bue kan gjennomføres i Ytra Kydlandsvatnet, i tråd med reguleringsbestemmelsene § 2.8 b) i reguleringsplanen for E39 Bue–Ålgård, Bjerkreim kommune. Vannmiljø er ett av utredningstemaene i konsekvensutredningen, se forslaget til planprogram. Alle tiltak som berører vann, vil utredes.
8.12.	Viser til NVEs nettsider for arealplanlegging og kartbasert veileder for reguleringsplan. Naturfareutredninger bestilt etter 01.01.2025 skal meldes inn til NVE, og NVE ønsker også utredninger bestilt før denne datoen. Geotekniske undersøkelser skal leveres til NGU via NADAG. Alle relevante fagutredninger innen NVEs saksområder må vedlegges planer som sendes på høring. Nye Veier bes ta kontakt for eget møte om NVEs saksområder.	Nye Veier vil melde naturfareutredninger og geotekniske undersøkelser i tråd med prosedyre. Når reguleringsplanen sendes på høring, vil alle fagrapporter og andre relevante dokumenter legges ved planforslaget.

9. Direktoratet for mineralforvaltning, 12.05.225

9.1.	DMF viser til uttalelse ved høring av kommunedelplan for ny E39 Lyngdal vest – Ålgård i Lyngdal, Kvinesdal, Flekkefjord, Lund, Eigersund, Bjerkreim, Gjesdal og Sandnes kommuner datert 10. januar 2020. Traseene 4-2A og 3-3 Gjedrem-Storrshei, berører masseuttaket Lille Svela sandtak. I tillegg berører planområdet grusforekomstene Bjerkreim, Oremo, Holmen og Store Svela. DMF kan ikke se at berøring med masseuttaket eller grusforekomstene er omtalt i silingsrapporten.	Anbefalt korridor krysser Bjerkreim grusforekomst og går vest for grusforekomst på Oremo. Ved planoppstart krysset blå linje masseuttaket Lille Svela i et område der driften i hovedsak var avsluttet og arealet tilbakeført til jordbruk. Det anbefales nå å flytte blå linje lenger øst, noe som innebærer at hele grusforekomsten unngås.
9.2.	Det bør vurderes om planens påvirkning på mineralforekomster skal inngå som eget tema i konsekvensutredningen. Dette gir bedre grunnlag for vekting og prioritering av arealbruk. Hvis mineralressurser ikke tas med, må planbeskrivelsen vurdere virkningen på ressursenes tilgjengelighet. Informasjonen bak figuren på side 16 i silingsrapporten,	Mineralforekomster inngår i fagtema naturressurser, og blir vurdert i tråd med metodikken i V712, som beskrevet i forslag til planprogram.

	inkludert tildelt utvinningsrett og begrunnelse for valgt trasé, må omtales.	
9.3.	Planområdet berører jernmetallprospektet Åsen-Bjerkreim ved Odland. Det er traseene 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. DMF kan ikke se at berøring med prospektet er omtalt i silingsrapporten.	Åsen-Bjerkreim mineralprospektet er registrert med råstofftype jern-titan, og økonomisk betydning er vurdert som viktig. Ifølge Malmdatabasen er det ikke registrert aktivitet i prospektet etter 2017.
9.4.	Det bør vurderes om planen bygger ned grusressurser, og om masser fra forekomstene kan brukes til tiltak for å redusere massetransport. For Lille Svela sandtak må konsekvensene for videre drift vurderes. Begrenses ressursutnyttelsen, er dette en negativ virkning. Silingsrapporten viser ikke om dette er vurdert for tidligere traseer. V712 krever at områder med driftskonsesjon inngår i prissatte konsekvenser, men dette fremgår ikke av varsel eller rapport. DMF forventer vurdering av berøring med konsesjonsområdet og om verdier skal inngå i prissatte konsekvenser. Hvis uttaket er viktig for byggeråstoff, bør dette fremgå av planen. Gjør planen uttaket utilgjengelig, kan et avbøtende tiltak være å sikre uttak av planlagte ressurser.	Fagtema naturressurser blir vurdert i tråd med metodikken i V712, som beskrevet i forslag til planprogram. Nye Veier vil vurdere om masser fra grusforekomstene kan benyttes når strekningen skal bygges ut. Masser fra grusforekomstene kan også benyttes i toppdekke ved reetablering av omdisponert dyrka jord. Mineralforekomst med utvinningsrett og mineraluttak i drift blir behandlet under prissatte konsekvenser.
9.5.	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.	Norge Mineraler har et pågående prosjekt på Helleland sør for dagens E39. Nye Veier har dialog med Norge Mineraler angående tiltaksområder. Ny E39 planlegges nord for dagens E39 i eller ved kommunedelplan-korridoren, og sør for jernbanen slik at mineralforekomst på Øgrei ikke påvirkes.
9.6.	DMF forventer en massehåndteringsplan som viser masseregnskap, bruk av overskuddsmasser, areal for håndtering og kvalitet på masser. Planen skal vurdere om masser kan brukes til samfunnsnyttige formål, som byggeråstoff i nærliggende	Det er et masseoverskudd i tiltaket, men det er store forskjeller på massebalansen langs veilinjen. Det legges opp til samfunnsnyttig bruk av masser gjennom ulike jordbrukstiltak som reetablering av permanent omdisponert dyrka jord, jordforbedring og tilrettelegging for beitemark.

	prosjekter, basert på kunnskap om kvalitet. DMF ser ikke i silingsrapporten at slike undersøkelser er planlagt.	Det vil utarbeides en matjordplan som plant annet tar for seg masselager og jordbrukstiltak, og den vil følge som vedlegg når reguleringsplanen kommer på høring. Det gjennomføres grunnundersøkelser langs veilinen som gir informasjon om mektighet og sammensetning av løsmasser. Kvalitet på bergmasser vil basere seg på tilgjengelig informasjon fra NGU, kombinert med befaringer.
--	---	--

10. Bjerkreim kommune, 15.05.2025

10.1.	Bjerkreim kommunen mener at vurdering av at negative konsekvenser for omgivelsene må tillegges stor betydning ved valg av linje. Samt at nedkorting av kjøreveg vil være svært viktig.	Siden varsel om planoppstart i mars 2025, er kunnskapsgrunnlaget styrket betydelig gjennom feltarbeid for alle ikke-prissatte fag, skredvurderinger og grunnundersøkelser. I det videre arbeidet med konsekvensutredningen vil det være et mål å finne det veialternativet som samlet sett medfører minst negative konsekvenser.
10.2.	Kommune ønsker at veien blir bygd som 4-felts og anbefaler ikke at det på nytt vurderes 2/3-feltsvei.	Nye Veier planlegger E39 Bilstad–Bue som smal firefeltsvei. Dette er også i tråd med tidligere bestilling fra Samferdselsdepartementet om at firefeltsløsning på hele E39 Søgne–Ålgård skal legges til grunn.
10.3.	Bjerkreim kommune ønsker at anleggsparsellene som delstrekket vurderes delt opp i, bygges samtidig og ikke over en lengre periode.	Nye Veier registrerer ønsket, og vil vurdere utbyggingsrekkefølge når prosjektet blir prioritert for utbygging.
10.4.	Disse punktene er viktige for blå linje (alternativ 3-3): 1. Hvordan nye E39 kan bidra til å fremme lokal utvikling. 2. Negative konsekvenser for omgivelsene.	Virkninger av reguleringsplanen blir vurdert i tråd med metodikken i V712, som beskrevet i forslag til planprogram. En vurdering av regionale og lokale konsekvenser vil bli utarbeidet, herunder bl.a. beskrivelse av næringssammensetning, eksisterende næringsområder og fremtidige næringsområder avsatt i kommuneplanens arealdel.
10.5.	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 knyttet til bruk av fyllmasser fra tunell (forslått massedeponi 18, 19 og 20). Kommunen støtter at dette området videreutvikles som næringsområde, og mener en tilrettelegging og realisering av dette vil styrke verdien av blå linje.	Det er et samfunnsmessig nyttig formål å benytte overskuddsmasser til å etablere næringsområder, men uten en vedtatt reguleringsplan vil det ikke være mulig for Nye Veier å bidra med overskuddsmasser til etablering av næringsareal. Det faller utenfor formålet med denne reguleringsplanen å tilrettelegge for nye næringsområder. Dersom Bjerkreim kommune regulerer nye næringsareal, kan overskuddsmasser fra E39 vurderes brukt til opparbeidelse av disse.

10.6.	Kommunen ønsker samarbeid med Nye Veier om sentrums- og næringsutvikling. Kryss bør plasseres der de gir samfunnsgevinst og minst konflikt, da plassering kan utløse videre utbygging. Velges blå linje, bør det legges til rette for at reisende enkelt kan bruke Vikeså sentrum som rekreasjons-, lade- og handleområde. Eksisterende fasiliteter og parkområder kan styrkes for å gjøre området attraktivt som rasteplass..	Nye Veier vil vurdere beste plassering for kryss basert på en samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte konsekvenser. Videre tilrettelegging for aktiviteter og næring knyttet til utvikling av Vikeså faller utenfor denne reguleringsplanen å løse.
10.7.	Kommunen støtter at samfunnsnytte styrer linjevalg, men ønsker utredning av blå linje med kryss til Vikeså. Nye Veier mener dagsonen vest for Vikeså er for kort for kryss, men unntak kan søkes. Kryss lenger nord gir utfordringer med støy, naturhensyn og tilkobling fra Egersund. Sørgående trafikk kan kobles på ved Haugatjørna, nordgående via kryss vest for Vikeså. Kryss ved Bjerkreim gir press på landbruksjord. Nye Veier påpeker at kryss krever større areal enn vegtraseen og beslaglegger fulldyrka jord, særlig øst for krysset (vest begrenses av verna vassdrag). Kryss ved Vikeså bør utnytte sentrum som serviceområde for E39 og redusere press på Bue og Holmen. Vikeså kan utvikles for å avlaste landbruksarealer ved andre kryss. For rød linje bør samhandling med næringsområdet på Røysland vurderes. Vikeså sentrum vil være viktig som rekreasjons-, lade- og handelsområde. Det bør etableres ladestasjoner for tungtransport ved fremtidig kryss. Et kryss nær Vikeså kan også øke bruk av kollektivtransport.	Blå linje med kryss i Sveladalen er utredet, og kryss i Sveladalen gir dårligere netto nytte. Både kryss i Sveladalen og kryss ved Gjedrem vil omdisponere dyrka jord. Rød linje anbefales ikke for videre utredning. Se silingsrapporten for mer informasjon. Behov for kryssfunksjoner ved de ulike kryssene er enda ikke avklart, men det vil som minimum være pendlerparkering og kollektivstopp. Avstand mellom kryss, avstand til lokalsentre og arealkonflikter kan også påvirke omfanget av kryssfunksjoner.
10.8.	Kommunen mener at det må vurderes om veien kan legges på bro i større strekninger. Dette er kanskje dyrere, men prisen vil oppveies av et betydelig mindre	Nye Veier viser til Nasjonal transportplan og transportpolitikken som er omtalt der. Staten velger å satse på de veiprosjektene som gir mest nytte for samfunnet. Det betyr at prosjekter som er for store eller inneholder dyre og unødvendige løsninger, kan bli nedprioritert eller utsatt. Det blir en balansegang mellom å finne

	terrenginngrep/arealbeslag. En løsning med bro vil derfor ivareta hensynet til natur og klima, og hensynet til den nasjonale jordvernstrategien, på en bedre måte.	kostnadsbesparende løsninger og samtidig ta hensyn til omgivelsene. Å legge veien på bru over lengre strekninger kan medføre at prosjektet blir nedprioritert eller utsatt.
10.9.	Bjerkreim kommune ønsker sterkt at det blir bygget tunell i Runaskaret, og at dette strekket ikke går i dagsone.	Nye Veier anbefaler at veilinjen går i tunnel gjennom Runaskaret.
10.10	Bjerkreim kommune ber om at innspill til foreslått trasé Blå linje ved Odland i Bjerkreim blir vurdert som et alternativ. Det vises til befaringsdato 27.03.25 med Runar Holvik og Espen M. Drange. Dette er innspillet ble signert av innbyggere i Odlandsvegen og Oremovegen.	Innspill signert av grunneiere i Odlandsvegen og Oremovegen om ny variant av blå linje er utredet, og veilinjen omtales som lilla linje. Lilla linje er en av alternativene som ikke anbefales utredet. Oransje linje har kortere tunnel og ligger enda lenger øst enn lilla linje. En variant som kombinerer oransje og lilla linje, omtalt som oransjelilla linje, anbefales utredet i konsekvensutredningen. Denne varianten har en kort tunnel som kommer ut på nordsiden av Sandfjellet og krysser Odland på samme sted som lilla linje.
10.11	Bjerkreim kommune ber om at en ser på muligheten for kryssløsning på blå linje i mer nordlig retning, på andre siden av Bjerkreimselva.	Nye Veier vil i det videre arbeidet med reguleringsplanen vurdere endelig plassering og utforming av kryss på Gjedrem, og i silingsrapporten er ulike alternativer omtalt.
10.12	Kommunen 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.	Nye Veier har dialog med Statens vegvesen om plassering av både kontrollplass og døgnhvileplass, og disse vil bli vurdert i neste fase. Statens vegvesen anbefaler at kontrollplassen plasseres mot Bue-siden av den planlagte strekningen, men også strekningen mellom Bue og Ålgård er vurdert.
10.13	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.	Behov for rasteplasser på strekningen Bilstad–Bue vil bli vurdert i det videre med reguleringsplanen, og må sees i sammenheng på hele strekningen Moi–Ålgård.
10.14	Næringsforeningen har spilt inn at krysset ved blå linje, formelt sett bør hete "Bjerkreimskrysset" (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 Bjerkreimnavnet vil ha en mye større "merkeverdi" enn Gjedrem/Oremo el.	Nye Veier vil drøfte navn på krysset med Bjerkreim kommune, og et evt. navnebytte på krysset avklares i neste fase.
10.15	I forhold til utarbeidelse av planprogram bør beredskap være et særskilt vurderingstema. Man bør se på muligheten	Det er kun veilinjer innenfor KDP-korridoren gjennom Bjerkreim kommune som har tverrslag, og disse linjene anbefales ikke utredet videre. Se silingsrapporten for mer informasjon.

	for å benytte tverrslag i tunneler som fremtidige tilfluktsrom/bomberom.	
--	--	--

11. Statsforvaltaren i Rogaland, 15.05.2025

11.1.	Syner til tidlegare fråsegn til statleg kommunedelplan for E39 Bollestad–Lyngdal Vest. Silingsrapport: Utgreiingane er på overordna nivå, og det er ikkje grunnlag for å avgjere beste trasé eller masselager no. Vegprosjektet vil gi store negative konsekvensar for natur, landskap og jordvern. Vidare planarbeid må fokusere på å velje alternativ med minst skade og sikre avgrensing og avbøting av verknader uavhengig av traséval.	Siden varsel om planoppstart i mars 2025, er kunnskapsgrunnlaget styrket betydelig gjennom feltarbeid for alle ikke-prissatte fag, skredvurderinger og grunnundersøkelser. I det vidare arbeidet med konsekvensutredningen vil det være viktig å utrede den veilinjene som samlet sett gir best samfunnsøkonomisk lønnsomhet.
11.2.	Planprosess: Statsforvaltaren er skeptisk til at planprogrammet berre presenterer éin trasé, då dette kan gi mangelfull konsekvensutgreiing. Dersom framgangsmåten blir følgt, må det vere klart at eitt alternativ står fram som det beste etter innleiande siling. Ved usikkerheit må full KU gjerast for konkurrerande alternativ. Statsforvaltaren vil følgje opp når planprogrammet kjem på høyring.	Det legges ikke opp til vidare utredning av linjene i kommuneplankorridoren på strekningen Odland–Storrshei. På denne strekningen vil to alternativer i blå korridor bli konsekvensutredet. For mer detaljert informasjon vises det til silingsrapporten. Planoppstart i to faser, slik Nye Veier legger til rette for, gir mulighet for både formell og uformell medvirkning i tråd med plan- og bygningsloven. Uformell medvirkning lar berørte parter gi innspill før og mellom høringsperioder. Dette er ikke lovpålagt, men anses av Nye Veier som viktig for god planpraksis. I mellomfasene arbeider Nye Veier aktivt med utvikling av løsninger, grunnundersøkelser og befaringer, og dermed styrkes kunnskapsgrunnlaget om alle veilinjene. Dette danner et faglig grunnlag til å velge vekk veilinjene som har lav samfunnsøkonomisk lønnsomhet.
11.3.	Vegstandard: Ber om at redusert standard, som trefeltsveg med midtdelar på strekningar med lågare trafikk, blir vurdert vidare. Redusert fartsgrense gir mindre arealbeslag fordi krav til kurvatur og breidde blir lågare, i tråd med fagleg råd frå høyringa av kommunedelplanen for E39 Bollestad–Lyngdal Vest. Trafikktryggleik er viktig, men vegstandard må vurderast opp mot konsekvensane.	E39 Kristiansand–Stavanger er en del av TEN-T, EUs hovednettverk for transport. TEN-T skal sikre et standardisert, effektivt og robust transportsystem som støtter det indre markedet, inkludert Norge via EØS-avtalen. Målet er høy kvalitet og redusert CO ₂ -utslipp fra transport. Nye Veier planlegger E39 Bilstad–Bue som smal firefeltsvei, med bredde 20 m og fartsgrense 110 km/t. Dette er også i tråd med tidligere bestilling fra Samferdselsdepartementet om at firefeltsløsning på hele E39 Søgne–Ålgård skal legges til grunn. Flere delstrekninger mellom Kristiansand og Ålgård er allerede bygget eller under bygging/regulering med samme standard. Fire felt er valgt fordi strekningen har

		mange tunneler med to løp, og overgang til to felt i dagsonene ville gitt standardsprang og redusert trafiksikkerhet. Fire felt sikrer robusthet, god fremkommelighet og beredskap, spesielt i et område med få omkjøringsmuligheter. Det gir kapasitet til å håndtere helge-, rush- og ferietrafikk, mulighet for forbikjøring og prioritering av kollektivtrafikk.
11.4.	Arealstruktur og kryssplassering: Kryss bør vurderast ut frå omsynet til eit større omland. Sjølv om planen ikkje kan greie ut alle konsekvensar av framtidig arealbruk, må plasseringa vurderast i lys av påverknad på eksisterande sentrumsområde og risiko for press på nye næringsareal ved kryss.	Nye Veier vil vurdere beste plassering for kryss basert på en samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte konsekvenser. Kryssene vil bli sett i sammenheng med øvrige vurderinger knyttet til regionale og lokale virkninger, herunder bl.a. beskrivelse av nærings sammensetning, eksisterende næringsområder og fremtidige næringsområder avsatt i kommuneplanens arealdel.
11.5.	Sidevegnett: 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 å kartlegge skulevegar og kor barn og unge ferdast, for å sikre eit sidevegnett og gang- og sykkelstiar som varetek denne gruppa særskilt.	I tillegg til ny E39 vil reguleringsplanen omfatte nødvendig omlegging av eksisterende veier samt etablering av nye lokalveier der det er aktuelt.
11.6.	Kollektivtransport: Planarbeidet må sikre gode løysingar for jernbanen i anleggsperioden og for framtidig drift, slik at den blir eit attraktivt alternativ til vegtransport for gods og personar. Det må òg leggjast til rette for buss som alternativ til bil.	Det er dialog med Bane NOR om hvordan jernbaneinteressene skal ivaretas. Nye Veier ønsker å tilrettelegge for kollektivholdeplasser og pendlerparkering ved kryssområdene. Siden kryssområdene er plassert i områder med jordbruksareal kan det medføre arealkonflikter.
11.7.	Jordvern: Jordvern må prioriterast, og verdien av beiteareal må ikkje undervurderast. Nydyrking kan kompensere, men konsekvensar for hydrologi, flaumdemping, biologisk mangfald og landskap må vurderast. Område for nydyrking bør avklarast i planen, då det ikkje fullt ut erstattar eksisterande jordbruksareal. Lokalisering for rasjonell drift, eigedomsstruktur og behov for landbrukskryssingar må vurderast. Vegbyggjar bør ta initiativ til makebytte eller jordskifte.	Innspillet er mottatt og vil bli sett i sammenheng med øvrige vurderinger knyttet til å ivareta jordbruksinteresser i planarbeidet.

11.8.	Naturmangfold: Det er positivt at traséval blir vurdert også utanfor KDP-korridoren, men nye kartleggingar manglar. Trasésiling bør ikkje skje før planprogram og full KU. Fotavtrykket åleine gir ikkje grunnlag for å vurdere påverknad, då nærføring til vassdrag, splitting av leveområde og restareal må vurderast. Det må gjerast ei samla belastningsvurdering før endeleg trasé blir valt, og løysingar som skjermer naturverdiar bør prioriterast. Avbøtande og eventuelt kompenserande tiltak må sikrast gjennom arealføremål, omsynssoner og føresegner. Minner om nml. §§ 8–12 og handbok M-1941.	Innspillet er mottatt og vil bli sett i sammenheng med øvrige vurderinger knyttet til å ivareta hensyn til naturmangfold i planarbeidet. Kunnskapsgrunnlaget som er lagt til grunn både i og utenfor KDP-korridoren i silingsrapporten er nå på samme detaljerte nivå. Det ble gjennomført omfattende feltarbeid for alle ikke-prissatte fag i løpet av 2025.
11.9.	Vassdrag: Viser til RPR for verna vassdrag for Bjerkreimsvassdraget og Figgjovassdraget. KDP legg opp til store fyllingar, og det bør i detaljregulering søkjast løysingar som avgrensar negative verknader. Fysiske inngrep bør unngåast, og der det ikkje er mogleg må avbøtande tiltak sikrast. Inngrep krev løyve etter vassressurslova og lakse- og innlandsfiskelova. Fleire vassdrag er anadrome og har elvemusling og ål; nye undersøkingar er gjort i Bjerkreimsvassdraget og Svelabekken. Avrenning frå anlegg og masselager må vurderast, og føresegnene må sikre tiltak i anleggs- og driftsperioden. Minner om vassforskrifta §§ 4–7 og 12.	Innspillet er mottatt og vil bli sett i sammenheng med øvrige vurderinger knyttet til å ivareta verna vassdrag og vannmiljø i planarbeidet. Virkninger for vannmiljø utredes som del av konsekvensutredning og planforslaget, som beskrevet i forslag til planprogram. Det pågår undersøkelser for å kartlegge akvatisk økologi og vannmiljø. Det skal gjøres vurdering av påvirkning og konsekvens, i tillegg til at skadereduserende tiltak skal vurderes og foreslås. Det vil være særlig fokus på konsekvenser ved kryssing og utfylling i vann. Nye Veier vil lage en rapport som beskriver elver, bekker og innsjøer/tjern som vil bli berørt av fysiske inngrep i forbindelse med den planlagte utbyggingen. Den vil også inneholde beskrivelse av skadereduserende tiltak som skal gjennomføres i reguleringsplanen. Denne rapporten skal følge prosjektet videre inn i detaljprosjekteringen og anleggsgjennomføringen, og oppdateres frem til ferdigstilt vei. Denne vil ligge til grunn for blant anna søknad om fysiske tiltak i vassdrag.
11.10	Klima: Viser til statlege planretningslinjer for å ta vare på karbonrike areal. Inngrep i myr og skog med høg bonitet blir vurdert som konfliktfylt då dei er viktige for klima, klimatilpassing og biologisk mangfald. Det bør utarbeidast klimarekneskap etter metodikk i handbok M-1941, og kostnader for klimagassutslepp kan illustrerast ved berekning av karbonfangst. Finansdepartementet utreder	Det legges vekt på å minimere arealbeslag, og spesielt å unngå inngrep i myr. Myrdybde og karboninnhold i myr undersøkes og benyttes inn i klimagassbudsjettet. Ved prissetting av klimagassutslipp benyttes kostnader definert i håndbok V712. Det vil bli utarbeidet klimagassbudsjett for de ulike traseene – i forbindelse med silingsrapport til planprogram, konsekvensutredning og for den endelige valgte linjen. Det beregnes klimagassutslipp fra arealbeslag (skog med høy, middels og lav bonitet, jordbruksareal og myr), bygg- og anleggsfase samt drift og vedlikehold.

	avgift på klimagassutslepp ved irreversible arealendringar, og prissetting kan bli aktuelt. Statsforvaltaren ber om at kostnader knytt til tap av landbruksjord, produksjon, auka klimagassutslepp og redusert opptak av klimagassar blir inkludert i vurderingane.	Utslipp fra transport i driftsfasen vil i tillegg beregnes i EFFEKT. Nå i oppstartsfasen vil grunnlaget som legges inn i beregningene ha mindre detaljering enn grunnlaget som er tilgjengelig senere i planprosessen. I reguleringsplanen vil Nye Veier, i tillegg til EFFEKT-beregningene, benytte en livsløpsbasert metode (LCA) for å beregne klimagassutslipp.
11.11	Landskap: Peikar på moglege negative verknadar for landskapet, særleg kryss og område for massehandtering, og legg til grunn at landskapsverknaden blir utgreidd i samsvar med handbok M-1941.	Landskapsbildet blir vurdert i tråd med metodikken i V712, som beskrevet i forslag til planprogram. Det legges særleg vekt på sideterreng, kryssområder og massedeponier for å oppnå god landskapstilpasning og dermed redusere anleggets visuelle påvirkning.
11.12	Folkehelse, støy, støv, nærmiljø m.m.: Legg til grunn at konsekvensane for dei som bur langs traséen blir utgreidd, under dette støy, støv og nærføring. Meiner det må sikrast god tilrettelegging for kryssing av traséen for mjuke trafikantar, og at samankopling av bustadområde, friluftsområde og viktige målpunkt blir vareteke.	Støy og luftforurensning og friluftsliv/ by- og bygdeliv skal utredes etter håndbok V712, se forslaget til planprogram. I planprosessen beregnes og vurderes støysituasjonen etter nasjonal retningslinje T-1442. Avbøtende tiltak mot støy, enten langs veg eller lokalt ved støyfølsomme bygg, utredes der beregnet støynivå overskrider anbefalte grenseverdier.
11.13	Delstrekning 2 Bilstad–Haugatjørn: For tilrådd alternativ legg statsforvaltaren til grunn at risiko knytt til bratt terreng og risiko for skred blir utgreidd, og at avbøtande tiltak blir sikra.	Nye Veier vil utarbeide fagrapport som omtaler skredfare. Rapporten vil beskrive alle områder der veilinjen er dekket av NVEs aktsomhetsområde for skred i bratt terreng. I løpet av 2025 har det blitt gjennomført skredfarekartlegging som er lagt til grunn for prosjektering av veiltaket i skredutsatte områder.
11.14	Delstrekning 3 Haugatjørn–Storrshei: Alternativ utanfor KDP-korridoren har svakare kunnskapsgrunnlag, og vidare utgreiing kan påverke rangeringa. Det finst viktige naturtypar på Gjedrem, men statsforvaltaren har ikkje konkludert om kva alternativ som er best. Fleire alternativ bør konsekvensutgreiast for å sikre samanliknbart grunnlag.	Dette er fulgt opp ved at kunnskapsgrunnlaget både i og utenfor KDP-korridoren nå er på samme detaljerte nivå. Det vises til silingsrapporten.
11.15	Delstrekning 4 Storrshei–Bue: Peikar på at alternativet som er tilrådd for vidare utgreiing vil gje større utfylling i Runatjørna, som er del av det verna Figgjo-vassdraget. Meiner likevel det på dette stadiet i prosessen verkar rett å ikkje gå vidare med dei andre alternativa.	Det vil bli fylling i vannet i Runatjørna, men kun innenfor det arealet som omdisponeres av veilinjen for ny E39. Av hensyn til verneverdiene i Figgjo-vassdraget utgår masselager Runatjørna. Nye Veier foreslår å benytte masselager Runaskaret øst for Runatjørna som mottaksareal for permanent omdisponert dyrka jord fra veiltaket på Bue.
11.16	Tilførselsvegar: Nye tilførselsvegar må avklarast i planarbeidet for å synleggjere samla konsekvensar.	Formålet med reguleringsarbeidet er å legge til rette for ny E39 på strekningen Bilstad–Bue. Når det gjelder lokalt og regionalt veinett har Nye Veier ansvar for

	Konsekvensar må vurderast opp mot samfunnsnytte, til dømes samankobling med stamnetthamna på Eigerøy. For vegar med mindre nytte bør ein vurdere bruk av dagens trasé med tilkopling i framtidig kryss.	tilkobling til nye kryss, og omlegging av eksisterende veinett der den nye E39 gjør dette nødvendig. I konsekvensutredningen vil det redegjøres for trafikkmengden i beregningsåret 2030 noe som viser konsekvensene for veinettet. Prognosene for trafikkmengde brukes også til å vurdere trafikkstøy langs både dagens og den nye E39.
11.17	Masselager: Hovudprinsippet er å redusere masseoverskot og sikre samfunnsnyttig gjenbruk. Det må setjast av areal til sortering og handtering nær anleggsområdet, og desse skal gå fram av reguleringsplanen. Konsekvensar av masselager må vurderast som resten av prosjektet. Jordforbetring må baserast på reelt behov og omsyn til naturverdiar, då restareal kan ha stor verdi for naturmangfald. Massar bør ikkje deponerast nær vassdrag eller våtmark for å unngå avrenning. Store utfyllingar i vassdrag bør ikkje vurderast, og myrområde må beskyttast som natur, overvasshandtering og karbonlager.	Masselager er en integrert del av veiltaket og vil inngå i konsekvensutredningen. Ressurspyramiden fra «Regionalplan for massehåndtering på Jæren 2018–2040» setter rammen strategier for hvordan det jobbes med en mer bærekraftig massehåndtering i prosjektet. Reduksjon av masseoverskudd gjennom optimalisering av veilinjen er en kontinuerlig prosess, men lange tunneler vil gi et stort masseoverskudd. Det legges opp til samfunnsnyttig bruk av masser gjennom ulike jordbrukstiltak, som reetablering av permanent omdisponert dyrka jord, nydyrking, jordforbedring og tilrettelegging for beitemark. Det er dialog med grunneiere for å avdekke behov for jordbrukstiltak og utforming.
11.18	Samfunnsstryggleik og beredskap: Naturfare (flaum og skred), framkome for utrykkingskøyretøy og miljøskadar i anleggsperioden er peika ut som utfordringar. Det skal utarbeidast risiko- og sårbarheitsanalyse etter plan- og bygningslova § 4-3, med referanse til fråsegn frå NVE og Mattilsynet.	Dette følges opp i videre planarbeid og risiko- og sårbarhetsanalysen.
11.19	Medverknad: Vegprosjektet har stor samfunnsinteresse og råkar mange, derfor bør informasjon og medverknad gå ut over minimumskrava i pbl. Barn og unge skal sikrast medverknad tidleg i planprosessen, før offentlig ettersyn. Pbl., RPR for barn og Barnekonvensjonen pålegg å høyre barn i saker som råkar dei. Dette kan ikkje berre skje via organisasjonar – det må leggjast til rette slik at barn forstår planen og relevante tema som trafikktryggleik, kollektivbruk og friluftsområde.	Medvirkning med barn og unge følges opp gjennom opplegg for ungdomsrådene og skoler i nærområdet. Hvilke skoler som er aktuelle å involvere, avklares med de berørte kommunene. Planprogrammet gir mer informasjon om medvirkning.

Lag, foreninger og organisasjoner

Nr.	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
12.	Naturvernforbundet i Dalane, dato 23.04.2025	
12.1.	Naturvernforbundet anbefaler å unngå eller sterkt begrense inngrep i områder med høy naturverdi, særlig Holmen, Sveladalen og Odlandshølen. Odlandshølen er del av det vernede Bjerkreimsvassdraget med sårbart økosystem. Silingsrapporten konkluderer med at en korridor over Gjedrem bedre ivaretar natur- og jordbruksverdiene.	Alternativene i KDP-korridoren vurderes ikke som aktuelle å gå videre med, og Holmen og Odlandshølen vil dermed ikke berøres. Sveladalen vil berøres i mindre grad av blå korridor enn av KDP-korridoren.
12.2.	Det må etableres faunapassasjer og kompenserende tiltak for å redusere skadevirkninger. Ny E39 blir en barriere for dyrelivet, og hjortevilt har viktige trekkpassasjer. Også mindre arter må ivaretas, for eksempel med amfibietunneler ved våtmarker og bekker. Prinsippet bør være ingen netto tap av naturmangfold. Planprogrammet må konkretisere tiltak og sikre juridisk gjennomføring.	Det er dialog med viltforvaltningen i kommunene om behov for viltpassasjer. I videre planarbeid vil behovet for å etablere viltpassasjer for hjortevilt og andre trekkende dyrearter på tvers av veien vurderes, se forslag til planprogram. For utforming av viltpassasjer vil håndbok V134 og N200 benyttes.
12.3.	Veiprosjektet bør unngå permanent nedbygging av dyrka mark. Der jord må omdisponeres, skal den gjenbrukes til jordbruksformål. Deponiområder må velges med varsomhet og i samråd med landbruks- og miljømyndigheter, med vekt på å unngå fulldyrka jord og store myrområder. All matjord skal legges tilbake eller brukes til å forbedre nærliggende jordbruksareal.	Det er et mål for prosjektet å redusere permanent omdisponering av dyrka jord. Det er en kontinuerlig prosess med å finne egnede masselager som kan bidra til nye jordbrukstiltak samtidig som det tas hensyn til andre verdier. Større myrområder er det forsøkt å unngå, men flere av masselagene berører myrområder. Det er viktig for Nye Veier å ta vare på dyrka jord, og all dyrka jord som omdisponeres skal benyttes til jordbruksformål.
12.4.	Transportsektoren har store klimagassutslipp. Prosjektet bør ha klimaregnskap, kutte utslipp gjennom materialvalg, byggemetoder og energibruk, og fastsette en forpliktende maksgrense. E39 Bilstad–Bue skal miljøsertifiseres etter BREEAM Infrastructure, som premierer lave utslipp. Ambisjonene må følges opp med konkrete krav i reguleringsplanen, inkludert karbonbudsjett og jevnlig rapportering.	Det vil bli utarbeidet klimagassbudsjett for de ulike traseene – i forbindelse med silingsrapport til planprogram, konsekvensutredning og for den endelige valgte linjen. Det beregnes klimagassutslipp fra arealbeslag (skog med høy, middels og lav bonitet, jordbruksareal og myr), bygg- og anleggsfase samt drift og vedlikehold. Utslipp fra transport i driftsfasen vil i tillegg beregnes i EFFEKT.

12.5.	For å sikre miljøhensyn bør en uavhengig miljøkontrollør overvåke gjennomføringen av tiltak. Det må etableres klare rapporteringsrutiner som dokumenterer fremdrift og effekt, med resultater tilgjengelig for myndigheter og allmennheten. Dette er særlig viktig fordi kunnskapsgrunnlaget for enkelte nye traséforslag er begrenset.	Etter omfattende feltarbeid i 2025 er nå kunnskapsgrunnlaget både i og utenfor KDP-korridoren på samme detaljerte nivå. Det skal utarbeides en miljøplan for reguleringsplanfase som et vedlegg til reguleringsplanen. Den utfyller reguleringsplanen når det gjelder krav til ytre miljø. De største risikoene knyttet til anlegg- og driftsfase trekkes frem under hvert tema, og det settes funksjonskrav som sikrer ivaretagelse av ytre miljø både i anleggs- og driftsfase. Konkrete tiltak vil først bli definert i totalentreprenørens miljøplan for anleggsfase. Det skal i tillegg utarbeides overvåkningsprogram for forundersøkelser før oppstart av anleggsarbeidene i tillegg til overvåkning underveis i anleggsfasen og etter at anlegget er ferdigstilt. Førkartleggingen vil ligge til grunn for søknad om utslippstillatelse for midlertidige anleggsarbeider og søknad om fysiske tiltak i vassdrag. Viktige tiltak kan bli ivaretatt gjennom bestemmelsene i reguleringsplan.
12.6.	Det må utarbeides en forpliktende restaureringsplan for å tilbakeføre områder etter anleggsperioden. Midlertidige anleggsområder skal ryddes og tilsås med lokale frøblandinger, og terreng, hydrologi, bekker og skog gjenopprettes med stedegne arter. Kantsoner mot vassdrag bør reetableres med naturlig vegetasjon. Planen må tidfestes, finansieres og inngå som kontraktsvilkår, med sluttdokumentasjon før overtakelse.	Nye Veier vil lage en rapport som beskriver elver, bekker og innsjøer/tjern inkludert kantvegetasjon som vil bli berørt av fysiske inngrep i forbindelse med den planlagte utbyggingen. Den vil også inneholde beskrivelse av skadereduserende tiltak som skal gjennomføres i reguleringsplanen.
12.7.	Naturvernforbundet ønsker å være en konstruktiv samarbeidspart for å sikre at ny E39 gjennomføres på en måte som ivaretar naturverdiene i Lund, Eigersund og Bjerkreim. Ber om at innspillene tas med videre i planleggingen, og står gjerne til disposisjon for utdypning eller dialog om tiltakene som er foreslått.	Nye Veier setter pris på alle innspill, og stiller gjerne opp dersom Naturvernforbundet ønsker dialog om spesifikke tiltak eller andre forhold som berører reguleringsplanen.

13. Eigersund og Helleland elveigarlag, 24.04.2025

13.1.	Hellelandvassdraget forvaltes av Eigersund og Helleland elveigarlag SA. Nedre del er anadrom med laks (rødlistet) og sjørret, og det foregår regulert fiske. NORCE (2020) viser	Innspillet er mottatt og vil bli sett i sammenheng med øvrige vurderinger knyttet til å ivareta vannmiljø i planarbeidet. Området utredes som en del av konsekvensutredning for vannmiljø etter Miljødirektoratets veileder M-1941.
-------	---	---

	store potensielle gyteområder oppstrøms. Tidligere vandret laksen opp Tekseåna til Verafossen, og fagrådet vurderer å fjerne vandringshinder for reetablering. NJFF Rogaland omtaler vassdraget som «Norges største urealiserte prosjekt for laks og sjørret». Strekningen langs Tekseåna fra Øygrefossen og Øyaveien er særlig sårbar. Henviser til kommuneplan og NVE (2009) om vern av våtmark og utbygginger i vassdraget.	
13.2.	Delstrekning 2: Alt.2-0 med bru over Teksevatnet uheldig med hensyn til påvirkning av vassdraget og fiske/friluftsliv. Delstrekning 3: alt.3.3C er gunstig ved at veien dras vekk fra vassdraget, mer naturopplevelser og mindre støy.	Verken alt. 2-0 eller alt. 3-3C er anbefalt å ta med videre til konsekvensutredning. Det vises til silingsrapporten for mer informasjon.
13.3.	En positiv faktor med alt. 3-1, 3-2A, 3-3 og 3-3A er at de ikke krysser Tekseåna. Det er utfordrende at de kommer nær vassdraget flere steder. Mulig å trekke veien lenger bort fra Tekseåna slik som alt. 3-0?	Alt. 3-0 representerer KDP-linjen, og den krysser Teksevatnet, Kleivatjørna og Hestadvatnet i bru. Anbefalt blå korridor går på sørsiden av Teksevatnet, som er mer gunstig med tanke på kostnader og naturinngrep. Kryssplasseringen gir da en linje som går på nordsiden av Kleivatjørna og Hestadvatnet.
13.4.	Veianlegget og masselager vil påvirke naturen og bidra til økt forurensing, påvirke tilkomst til fiskeplasser. Bør unngå masselager 6 og 9 langs vassdrag. Støy fra veien mot vassdraget må dempes mest mulig. Opplevelsesverdi knyttet til opphold langs vassdraget inkludert ved fiske vil kunne forringes i betydelig grad.	Optimalisering av veilinjer, massebalanse og masselager er en kontinuerlig prosess. Etter hvert som kunnskapsgrunnlaget har økt og oversikt over massebalansen har blitt bedre, er det blitt endringer i antall og plassering av masselager. Masselager nr. 6 fra planoppstart er flyttet til sør for veilinjen, og masselager nr. 9 er ikke aktuelt å benytte. Tilkomst, støy og opplevelsesverdi knyttet til fiske vurderes under friluftsliv i konsekvensutredningen.
13.5.	Hellelandsvassdraget har over tid vært under hardt press. Tåler dette vassdraget mer inngrep/påvirkning og hvilke avbøtende tiltak er det tenkt på skal veie opp mot alt dette?	Virkninger for vassdrag og vannmiljø skal utredes som del av planforslaget, se forslag til planprogram. I konsekvensutredningen vurderes påvirkning og konsekvens for både anleggs- og driftsfasen, og det vurderes og foreslås skadereduserende tiltak. Dette følges opp i planforslaget i tråd med Miljødirektoratets tiltakshierarki.

14. Bjerkreim næringsforening, 25.04.2025

14.1.	I forhold til alternativ 3-3 vil vi tilråde at krysset mellom Bilstad og Bue blir kalt «Bjerkreim» - lokalisert på det som formelt tilhører historisk garden Bjerkreim	Nye Veier registrerer forslaget om å bruke navnet «Bjerkreim» for krysset mellom Odland og Bue, og merker oss begrunnelsen som er gitt. Dette vil Nye Veier ta med seg i den videre vurderingen av navnevalget.
-------	---	---

	- Sentralt plassert i Bjerkreim kommune og nært tettstedet Bjerkreim - Gjedrem er på motsett side av elva i forhold til plassering av kryss	
14.2.	Plassering og utforming av kryss må legge til rette for etablering av servicefunksjoner, kollektivknutepunkt, park-and-ride og bidra til lokale ringvirkninger. Peker på følgende: - Krysset ved Bjerkreim blir sentralt for sørgående kollektivtilbud. - Nordgående trafikk fra Vikeså vil benytte kryss på Bue. - Det bør tilrettelegges for lading for tungtransport på Bjerkreim. - Utforming av kryss på Bjerkreim må hensynta mulighet for lett adkomst til planlagt næringsområde nord for krysset. - Rekkefølgekrav om at det skal etableres g/s-veg fra fv.4306 over elven til krysset.	Uten at det foreligger en vedtatt reguleringsplan for det omtalte næringsområdet, vil det ikke være mulig for Nye Veier å endre prosjektering av ny E39. Det er tidlig i planprosessen, og Nye Veier har enda ikke tatt stilling til hvilke kryssfunksjoner det bør avsettes areal til i Bjerkreim kommune. Nye Veier registrerer forslagene om lading for tungtransport og gang- og sykkelvei fra fv. 4306 til det nye krysset, og vil vurdere dette i det videre arbeidet.
14.3.	Overskuddsmasser må brukes til å etablere landbruks- og næringsareal.	Det legges opp til samfunnsnyttig bruk av masser gjennom ulike jordbrukstiltak som reetablering av permanent omdisponert dyrka jord, nydyrking, jordforbedring og tilrettelegging for beitemark.

15. NJFF Rogaland, 11.04.2025

15.1.	Kaldebekken er en anadrom bekk i det vernede Bjerkreimsvassdraget. I alternativ 3-1 og 3-2A legges bekken under veien i ca. 1 km, noe som ødelegger bekken. Disse alternativene krysser også de eneste påviste gyteområdene i Storebekken. Miljøulempene ved 3-1 og 3-2A må vektlegges tydeligere. Alternativ 3-3 og 3-3A, som går vest for Odlandshølen og Holmen via Gjedrem, berører i liten grad anadrome strekninger og er derfor et bedre miljøvalg.	Med bakgrunn i silingsrapporten anbefales det i planprogrammet at linjealternativ i KDP-korridoren utgår.
15.2.	Understreker viktigheten av at det tidlig i planfasen tas høyde for faunapassasjer og viltkryssinger, tilpasset dyrenes naturlige trekkmonster. Lokale Jeger- og fiskeforeninger vil	Det er dialog med viltforvaltningen i kommunene om behov for viltpassasjer. I videre planarbeid vil behovet for å etablere viltpassasjer for hjortevilt og andre trekkende dyrearter på tvers av veien vurderes, se forslag til planprogram. I blå korridor

	kunne bidra med lokalkunnskap om viltets trekkruiter i den videre detaljeringen.	gjennom Bjerkreim kommune er det mange naturlige krysningspunkter for vilt, som over tunneler og under bruer.
15.3.	Masselagrene 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 Netlandsvatnet, som har påvist anadrom fisk. - Bekkesystemer i Holmen-området, herunder Kaldebekken og Storebekken. - Masselager i nærheten av Gyaåna ved tunnelåpning i Gyadalen.	Optimalisering av veilinjer, massebalanse og masselager er en kontinuerlig prosess. Etter hvert som kunnskapsgrunnlaget har økt og oversikt over massebalansen har blitt bedre, er det blitt endringer i antall og plassering av masselager. Med bakgrunn i silingsrapporten anbefales det i planprogrammet at linjealternativ i KDP-korridoren utgår, og dermed utgår masselager på Netland og på Holmen. Masselager 9 og 11 fra planoppstart ved tunnelportal på Åmot utgår.

16. Gjesdal bondelags jordvernvalg, 20.04.2025

16.1.	Mener Nye Veier har undervurdert hvor bratt lien er ved området rundt Longelibrua og sørover. Videre sørover vil dyrka jord raseres, og linjen går gjennom tunet til det ene bruket ved Storrsheia.	Nye Veier har gjennomført grunnundersøkelser i skråningen ned fra Stølsfjellet, og løsmassene må fjernes. Nye Veier vurderer flere alternative veilinjer på strekningen mellom Uadalsvatnet og Bue. Målet er å benytte all omdisponert dyrket jord til jordbruksproduksjon, og masselageret ved Syltreknuten kan være et egnet mottaksområde for denne jorden.
16.2.	Nytt linjeforslag har elva mellom Ausetjørna og Uadalsvatnet som midtdeler, og går på østsiden av dagens E39 langs Uadalsvatnet og inn i tunnel ved Storrsheia, jf. Vedlagte skisse.	Nye Veier vurderer muligheten for å legge om veitraseen, men strekningen mellom Storrsheia og Bue innebærer mange hensyn. En mer østlig linjeføring vil blant annet komme i konflikt med både det vernede vassdraget og KULA-området ved Storrsheia.
16.3.	Svært positiv til at Nye Veier har funnet en linje som går utenom Vikeså.	Nye Veier anbefaler at kun alternativene i blå korridor legges til grunn for videre planarbeid.

17. Næringsforeningen i Stavanger-regionen, 25.04.2025

17.1.	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. Må legge til rette for jordflytting og reetablering av jord der dette er mulig. Vi mener det blå alternativet best vil kunne ivareta jordvernmålene og komme minst i konflikt med naturinteresser.	Det legges opp til samfunnsnyttig bruk av masser gjennom ulike jordbrukstiltak som reetablering av permanent omdisponert dyrka jord, nydyrking, jordforbedring og tilrettelegging for beitemark.
-------	--	--

17.2.	Det blå alternativet vil trolig ha minst trafikkavvisende effekt, da kryssene plasseres nærmest de mest befolkningstette områdene. En spørreundersøkelse viser at over 80 % av transporten går nordover, og åtte medlemsbedrifter har til sammen ca. 36 500 trailere årlig. Næringsforeningen i Stavanger-regionen ønsker rask oppstart av prosjektet. Blå linje ser ut til å gi færrest konflikter og kan derfor realiseres raskest.	To alternative i blå korridor anbefales for videre planarbeid med reguleringsplanen.
-------	---	--

18. I veien for deg, 25.04.2025

18.1	Mener Nye Veier ikke må vise så mye detaljer rundt veigeometri i denne fasen.	Nye Veier ser det som viktig å dele så mye informasjon som mulig med grunneiere og myndigheter.
------	---	---

19. Dalane friluftsråd, 25.04.2025

19.1	Friluftsrådet har flere turmål i planområdet (se stikkut.no) og populære fiskevann som Teksevatnet. Det pågår kartlegging og verdsetting av friluftslivsområder i Dalane etter Miljødirektoratets veileder, som snart ferdigstilles.	Datagrunnlaget vil baseres på eksisterende kartlegginger og annen offentlig tilgjengelig informasjon. Oppdaterte opplysninger fra lokale brukere inkluderer grunneiere, skoler og barnehager, andre ressurspersoner og egne befaringer.
------	--	---

20. Bjerkreim bondelag, 25.05.2025

20.1	Eitt mål dyrka jord skal framleis vere eitt mål dyrka jord etter inngrep, og innmarksbeite skal reknast på same måte. I Bjerkreim er kulturbeitene viktige for grovfôr til husdyr. Så langt det er mogleg, må jorda som blir flytta, framleis kunne brukast av den garden ho kjem frå. Nye Veier må sikre at dette skjer på ein rettferdig måte.	Konsekvensene for landbruk utredes som del av planforslaget, se forslaget til planprogram. Det vil i det vidare arbeidet legges vekt på å minimere inngrep i dyrka mark og innmarksbeite. Det legges opp til samfunnsnyttig bruk av masser gjennom ulike jordbrukstiltak som reetablering av permanent omdisponert dyrka jord, nydyrking, jordforbedring og tilrettelegging for beitemark. Et av målene med reguleringsplanen er at samlet for regulert veilinje skal det, for hvert dekar permanent omdisponert jordbruksareal, reetableres, forbedres eller nydyrkes ett dekar jordbruksareal. Samtidig skal det tas hensyn til driftsarealet hos hver grunneier så langt det er mulig.
20.2	Det må vere god dialog og takast omsyn til grunneigar/ gardbrukar under utbygging. Utbyggar må ta ansvar for mellombelse gjerde og vegar som gjer det mogleg å ha dyr på beite og kunne hauste avling på den dyrka jorda.	Areal som ikke er nødvendig for anleggsgjennomføringen, vil som regel være tilgjengelig for grunneier. Nye Veier som byggherre vil ha det overordnede ansvaret for at entreprenør sørger for så normal drift som mulig på arealene utenfor anleggsområdene.

Grunneiere og privatpersoner

Nr.	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
21.	Odd Magne Sandstøl, Eigersund kommune, gbnr. 78/33, 19.03.2025	
21.1	Viser til at han eier fritidseiendom i et LNF-område ved Haugatjørn. Ny vei vil medføre støy her.	I arbeid med reguleringsplanen beregnes og vurderes støysituasjonen etter nasjonal retningslinje T-1442. Avbøtende tiltak mot støy, enten langs veg eller lokalt ved støyfølsomme bygg inkludert fritidsboliger, utredes der beregnet støynivå overskrider anbefalte grenseverdier.
21.2	Innsender lurer på om eiendommen blir innløst eller om det blir kompensasjon, ettersom verdien på eiendommen blir redusert/ødelagt.	Før byggingen kan starte, må all nødvendig grunn erverves for å realisere prosjektet. I denne fasen forhandles det om endelig erstatning for avståelse til ny E39. Det ordinære grunnervet begynner først når prosjektet er prioritert for utbygging, og da vil Nye Veier kontakte berørte grunneiere. Første steg i prosessen er vedtak av reguleringsplanen.
22.	Oddny Sandstøl Frisk, Eigersund kommune, 25.04.2025	
22.1	Viser til at hun står oppført under Bjerkreim kommune, men bor i Eigersund kommune.	Innspillet er registrert, og Nye Veier vil forsøke å justere dette i neste høringsrunde.
23.	Kurt Helleland, Lund kommune, gbnr. 60/31, 25.03.2025	
23.1	På Bilstad er det 6 gårdsbruk, som har felles hei på oppsiden av den nye veien som vil deles av med ny vei. For å sikre fremtidig utmarksdrift for disse brukene, bør det i planen sikres at disse brukene får en felles overgang/undergang.	Tilgang til landbruksområder vil bli ivarettatt, og dette blir et viktig fokus i det videre arbeidet med reguleringsplanen. Når planen er ferdig, fastsettes minimumskrav til veiklasse for alle landbruksveier og frihøyde for kulverter. Der ny E39 legges parallelt med dagens trasé, kan landbrukskulverter bli flyttet, eller flere grunneiere kan måtte dele samme kulvert.
23.2	Viser til at for gbnr. 60/31 er det en reservevannkilde (brønn) til over 700 griser som ligger midt i veianlegget.	Vannforsyning langs hele veitraseen vil bli kartlagt før oppstart av anleggsarbeid. Vannkilder som blir direkte berørt av tiltaket vil erstattes med nye vannkilder.
23.3	Viser til at det ville vært en fordel om veien ble senket noe ned i terrenget for få en naturlig støydemping.	I arbeidet med reguleringsplanen vurderes støysituasjonen i henhold til nasjonal retningslinje T-1442. Dersom beregnet støynivå overskrider anbefalte grenseverdier, utredes avbøtende tiltak mot støy – enten langs veg eller lokalt ved støyfølsomme bygg. Å senke veilinjen som støyreduserende tiltak kan påvirke veigeometrien i begge retninger, og anses derfor lite aktuelt for denne strekningen.
23.4	Innsender påpeker at det må gjennomføres en grundig gjennomgang av anleggsstøy og sprengningsarbeid. Det drives en stor smågrisproduksjon i nærheten med fødsler hver uke. Her vises det til vedlagt brev fra Mattilsynet.	Overordnede vurderinger av støy i anleggsfasen utføres i reguleringsplanen for å identifisere hvor støy kan bli et problem. I senere prosjekterings- og utbyggingsfaser må støy håndteres etter anbefalinger i retningslinje T-1422 og veileder M-2061.

23.5	Innsender er positiv til å bruke sine jorder til masselager, ev. heving av jorde for å forbedre vannavrenning ol. Her er det 15 dekar som ligger ved nytt kryss i vedlagt bilde.	Slik veilinen er presentert i silingsrapporten, som er vedlagt planprogrammet, er det et underskudd av masser på strekningen. Masselager for bergmasser er ikke nødvendig i dette området. Dersom det oppstår overskudd av løsmasser, kan det likevel være behov for lagring ut over veiskråningene.
23.6	Mener det er et naturlig krysspunkt under foreslått ny vei, der terrenget er lavere (flyfoto vedlagt). Mener dette gir mulighet til å slippe sau rett opp i heia som før. Viser til at det går en grusvei parallelt med dagens E39 fra krysset Legå og fram til dette stedet. Mener passasjen også vil kunne benyttes av rådyr og hjort som beiter på jordene.	Tilgang til landbruksområder vil bli ivaretatt, og dette blir et viktig fokus i det videre arbeidet med reguleringsplanen. Når planen er ferdig, fastsettes minimumskrav til veiklasse for alle landbruksveier og frihøyde for kulverter. Der ny E39 legges parallelt med dagens trasé, kan landbrukskulverter bli flyttet, eller flere grunneiere kan måtte dele samme kulvert. En kombinasjon av viltpassasje og landbruksvei kan vurderes.

24. Terje Bilstad (gbnr. 60/15), Jostein Sætevik (gbnr. 60/9, 60/29), Kurt Helleland (gbnr. 60/31), Lund kommune, 10.04.2025

24.1	Har sammenhengende eiendomsforhold der veien er foreslått over deres tre eiendommer, og har utmark og felles heiområde sørvest for dagens E39. Forslag til ny E39 vil dele gårdsbrukene, og sperre for atkomst. Har forslag til felles landbrukskulvert for alle tre eiendommene tegnet inn på kart.	Tilgang til landbruksområder vil bli ivaretatt, og dette blir et viktig fokus i det videre arbeidet med reguleringsplanen. Når planen er ferdig, fastsettes minimumskrav til veiklasse for alle landbruksveier og frihøyde for kulverter. Der ny E39 legges parallelt med dagens trasé, kan landbrukskulverter bli flyttet, eller flere grunneiere kan måtte dele samme kulvert. Nye Veier vil ta initiativ til dialog om løsninger i neste fase.
24.2	Håper det planlegges for naturlige skjæringer som demper støy fra ny E39.	I planprosessen vurderes støysituasjonen i henhold til nasjonal retningslinje T-1442. Dersom beregnet støynivå overskrider anbefalte grenseverdier, utredes avbøtende tiltak mot støy – enten langs veg eller lokalt ved støyfølsomme bygg. Det er foreløpig usikkert i hvilken grad skjæringer i området vil bidra til å dempe støy mot boligene.

25. Arve Andreas Slettebø, Bjerkreim kommune, gbnr. 60/5, 10.04.2025

25.1	Har forslag til masselager på egen eiendom i Sveladalen, inntegnet på skisse.	Det er et stort masseoverskudd på tunnelstein og løsmasser i Sveladalen, og et masselager på denne eiendommen kan få god kapasitet. Det har vært dialog med grunneier, og det er gode muligheter til å etablere et toppdekke med dyrka jord. Det er en myr på ca. 11 daa som planlegges å dekke til slik at myrens karbonlager bevares. Området er ikke kartlagt for kulturminner, men arkeologisk kartlegging kan sannsynligvis gjennomføres i løpet av 2026.
------	---	--

26. Halldor Eikrem, Bjerkreim kommune, gbnr. 33/121, 20.03.2025

26.1	Dalane Tidende melder at parsellen Bilstad–Bue er delt i tre: Bilstad–Haugatjørn, Haugatjørn–Storrshei og Storrshei–Bue.	Veilinjer som går via Sagland/Berse er ikke konkurransedyktige med tanke på kjøretid og investeringskostnader. Alt. 3-3C fra silingsrapporten til planoppstart går
------	--	--

	Starter byggingen med Bilstad–Haugatjørn, vil trafikk til Egersund fortsatt gå via Helleland sentrum. Et alternativ er å prioritere Haugatjørn–Sagland, med tunnel ved Eftelandsvatnet lagt lenger vest og tilkoblinger som avlaster Helleland og knytter bedre til riksvei 421 mot Egersund.	lengst vest, og er ca. 2 km lengre enn alt. 3-3 (blå linje). Den er har også ca. 1,6 milliarder dårligere netto nytte enn blå linje.
26.2	Fokus på Flaskehalsar: Effektiv vegbygging gjennom flaskehalsene, med vurdering av enklere dimensjoner gjennom visse punkter, kan gjøre vegen billigere og gi innsparinger som kan kanaliseres til vedlikehold og utbygging av viktig infrastruktur som Sørlandsbanen og en ny jernbanetunnel i rasområdet ved Drangsdalen. Vikesåbakkane og Runaskaret bør bygges ut raskt, med forslag om tunnel og krabbefelt for å forbedre trafikkflyten.	Ny E39 bygges som smal firefelts vei, og anbefalt veilinje går i tunnel fra Sveladalen til Storrsheia og under Runaskaret.
26.3	Tilknytningspunkter og lokal nytte: Tilrettelegging for god tilknytning til Vikeså sentrum er avgjørende. Det skal sikre effektiv pendlertrafikk og næringstrafikk, samt turisttrafikk. Forslag om tilknytningspunkt ved Oremo og Sveladalen/Storrshei må vurderes nøye for å sikre god forbindelse til viktig lokal infrastruktur og næringsliv.	Det planlegges for kryss ved Oremo, se forslag til planprogram med vedlagt silingsrapport. Blå linje med kryss i Sveladalen er utredet, og kryss i Sveladalen gir dårligere netto nytte.
26.4	Vurdering av vegdimensjon: Det er viktig å vurdere slankere vegdimensjon med 2/3-feltsveg der årsdøgntrafikken er under norm, som foreslått av professor Harald Norem og støttet av NAF. En tilnærming med midtrekkverk og fartsgrense på 90 km/t har god kapasitet opp til ÅDT 15,000-18,000 og kan være vesentlig billigere å bygge og vedlikeholde.	Nye Veier planlegger E39 Bilstad–Bue som smal firefeltsvei. Dette er også i tråd med tidligere bestilling fra Samferdselsdepartementet om at firefeltsløsning på hele E39 Søgne–Ålgård skal legges til grunn. Flere delstrekninger mellom Kristiansand og Ålgård er allerede bygget eller er under bygging/regulering med samme standard. Fire felt er valgt blant annet fordi strekningen har mange tunneler med to løp, og overgang til to felt i dagsonene ville gitt standardsprang og redusert trafiksikkerhet.
26.5	Kombinert Veg- og Jernbaneutbygging: Forslaget om å kombinere veg- og jernbaneutbygging, spesielt gjennom Drangsdalen, kan gi stor tidsinnsparing og bedre sikkerhet. Strekningen Drangsdalen bør prioriteres,	Drangsdalen ligger utenfor plangrensen for denne reguleringsplanen. Aktuelle forslag kan derfor først fremmes når planarbeidet for strekningen Moi–Bilstad igangsettes.

	da den gir best tidsinnsparing på 20 minutter og har potensial for stor samfunnsnytte.	
26.6	Samordning mellom Statens Vegvesen og Nye Veier: Bedre samordning mellom Statens Vegvesen og Nye Veier er nødvendig for å prioritere utbyggingen i riktig rekkefølge med størst kost/nytte. Politisk ledelse må gripe inn for å dirigere utbyggingsrekkefølgen. <u>Klima og Transportkorridorer:</u> Ny motorveiutbygging må ta hensyn til eksisterende transportkorridorer som jernbane og sjøtransport. Jernbanen har svært lav klimapåvirkning og bør integreres bedre i fremtidig planlegging. Samordning mellom vei, jernbane og sjøtransport gir mer balanserte og fleksible løsninger. <u>Vedlikehold og Ressursbruk:</u> Godt vedlikehold av eksisterende vei og jernbane er avgjørende. Overdimensjonerte motorveier kan være energikrevende å drifte, særlig vinterstid. Ressursene bør brukes til å balansere transporttilbudet og redusere klimautslipp. <u>Samferdselspolitikk:</u> Ensidig satsing på motorvei viser mangel på helhetlig tilnærming. Det trengs bedre balanse mellom vei, jernbane og sjøtransport for fleksible og miljøvennlige løsninger. Nye Veier bør vurdere smalere veidimensjon på strekninger med lav trafikk, prioritere flaskehalser og kombinere vei- og jernbaneutbygging for høyere samfunnsnytte og lavere utslipp. Politisk ledelse må sikre logisk rekkefølge og prioritere prosjekter med best nytte-kostnadsforhold.	Nye Veier har ansvar for å bygge, drifte og vedlikeholde riksveistrekninger som inngår i selskapets portefølje. Finansieringen av disse prosjektene skjer gjennom bevilgninger fra Stortinget. Samordning mellom ulike transportformer omfattes ikke av denne reguleringsplanen. For strekningen E39 Bilstad–Bue planlegger Nye Veier en smal firefeltsvei med 20 meters bredde og fartsgrense på 110 km/t. Den nye E39 vil redusere kjøretiden med omtrent 15 minutter, og over veiens levetid vil dette gi betydelige klimagassreduksjoner sammenlignet med dagens trasé.

27. Kurt Helleland, Lund kommune, gbnr. 60/31, 26.03.2025

27.1	Mener det er et naturlig krysspunkt under foreslått ny vei, der terrenget er lavere (flyfoto vedlagt). Mener dette gir mulighet til å slippe sau rett opp i heia som før. Viser til at	Tilgang til landbruksområder vil bli ivaretatt, og dette blir et viktig fokus i det videre arbeidet med reguleringsplanen. Når planen er ferdig, fastsettes minimumskrav til veiklasse for alle landbruksveier og frihøyde for kulverter. Der ny E39 legges
------	--	---

	det går en grusvei parallelt med dagens E39 fra krysset Legå og fram til dette stedet. Mener passasjen også vil kunne benyttes av rådyr og hjort som beiter på jordene.	parallelt med dagens trasé, kan landbrukskulverter bli flyttet, eller flere grunneiere kan måtte dele samme kulvert. En kombinasjon av viltpassasje og landbruksvei kan vurderes.
--	---	---

28. Thor Åge Svanes, Eigersund kommune, gbnr. 21/29, 28.03.2025

28.1	Har forslag til bruk av overskuddsmasser til g/s-veg sør for Eigersund langs fv.44, kartskisse vedlagt. Behovet for g/s-vei er stort. Foreløpig er intet av dette besluttet verken politisk, administrativt eller avtalt med grunneiere, men det er nylig etablert en velforening i området (Nesbukomiteen) som jobber bredt med saken.	Det er et samfunnsmessig nyttig formål å benytte overskuddsmasser til å etablere gang- og sykkelvei, men uten en vedtatt reguleringsplan vil det uansett ikke være mulig for Nye Veier å bidra med overskuddsmasser fra utbygging av ny E39. Sammenlignet med Nye Veiers forslag om masselager på Åmot, vil transporten langs offentlig vei til ønsket område ved fv. 44 bli for lang.
------	---	--

29. Bjørn Alsaker, Alle kommunene, 22.04.2025

29.1	Delstrekning A: Bue – Storrsheivatnet: Fra Bue til Runatjørna med tunnel til Ausetjørna kan tunnelen trekkes noe ut i vatnet for kortere lengde og mindre lausmasseforskjæring. Ved Uadalsvatnet bør ny E39 legges i randsona langs strandkanten for slakere terreng, mindre stigning og færre trafikkhindringer. Kombiner tunnelportal i sør med bekkekryssing i nord for lavere kostnad og mindre bompenger. Fra Storrsheivatnet til Gjedrem med tunnel gir kortest veg og god effekt. Dette vil bli billigere, mindre trafikkhindringer i anleggsfasen, mindre stigning, større NNB og mindre bompenger. Se utregninger i vedlegg 1. Fra Storrsheivatnet til Gjedrem med tunnel virker smart, lite stigning, kortest veg, god effekt.	Nye Veier vurderer omlegging av veitraseen mellom Storrsheia og Bue, men området har flere viktige hensyn. En østligere linje vil blant annet berøre både det vernede vassdraget og KULA-området. Endelig plassering av ny E39 og lokalveiene er ikke avklart, og silingsrapporten beskriver flere av alternativene som skal utredes i neste fase.
29.2	Delstrek B: Gjedrem – Helleren: Kostnader til tunnel er mye høyere enn veg i dagen (3:1 og kanskje 4:1). For bedre NN og NNB må billigere løsninger vurderes. I alt. 3-3 krysser tunnelen ved Tjørn med liten overdekning, trolig knusningssone. Foreslått endring: Bruk området ved Hamrane/Støet uten tunnel, trekk vegen vest og kryss landbruksområdet ved Bjørnåsen før linja går inn i	Nye Veier har lagt fram et forslag til ny veilinje mellom Åmot og Gjedrem, omtalt som den oransjelilla linjen i silingsrapporten. Løsningen innebærer en kortere tunnel fra Åmot som får utløp nord for Sandfjellet, krysser Ruvåsdalen og følger en trasé lengre øst mot Gjedrem enn det innsendte forslaget. Det resulterer i en veilinje som er ca. 100 m kortere.

	dalsøkket ved Berse og Ruvåsdalen. Kort inn tunnelen mot Gyadalen med ca. 1800 m, og flytt tunnelpåslag vest for Åmot for ytterligere 400 m reduksjon. Dra brua over Gyadalen lenger vest for kortere bru og færre jernbanehindringer. Kostnadsreduksjon: ca. 830 mill., økt NN: 650 mill. Resultat: billigere, raskere bygging, mindre driftsutgifter og bompenger. Se utregninger i vedlegg 2.	
29.3	Delstrekk C: Hellenen – Bilstad: Den anbefalte løsningen viser en linje som går på sørsiden av eksisterende E39 på meste delen. Dette området ble sett på for mange tiår tilbake og man ble "skremt" av de funnene mht. ras/skred langs heile dette området. En valgte derfor å la framtidig E39 bli liggende langs eksisterende veg. Forslaget til innsender er å ligge parallelt med dagens E39 på sørsida (1) fra Refsland (stor skjæring) til Hellenen og der kryssa ny/gammel veg. Fylle over Teksevatnet heilt inne ved eksisterende E39, som er uttørka tidvis i varme dager. Legg stort røyr som i dag. Treffer nytt kryss oppe ved Haugatjørn-området/Kubakken. Kortere linje, billigere, men tar kanskje noe mer dyrka mark (kompenserast). SUM: Billigere, unngå skred/ras, raskere bygging, større NN og mindre bompenger. Sjå utregninger i vedlegg 3.	Nye Veier har foreslått en ny veilinje som legges på nordsiden av bebyggelsen på Hellenen, parallelt med dagens E39, omtalt som den mørklilla linjen i silingsrapporten. Dette innebærer fylling i Teksevatnet nær eksisterende E39, og den lokale veien flyttes til utsiden av den nye E39-linjen.

30. Hans Kristian Melhus, Eigersund kommune, gbnr. 79/12, 21.04.2025

30.1	Ønsker landbruksvei parallelt med E39 over sin eiendom, kartskisse vedlagt. Ved deling av eiendom ønsker jeg tilgang til det som blir liggende på nordsiden av ny vei.	Tilgang til landbruksområder vil bli ivaretatt, og dette blir et viktig fokus i det videre arbeidet med reguleringsplanen. Når planen er ferdig, fastsettes minimumskrav til veiklasse for alle landbruksveier og frihøyde for kulverter.
30.2	Er også interessert i å kjøpe jord fra eventuelt eksproprierte naboeiendommer	Innspillet er mottatt og vil bli vurdert i det vider arbeidet med grunnerverv.

31. Johannes Nygård/Audhild Krohn, alle kommunene, 26.09.2024

31.1	Tidligere innsendt forslag til ny veitrase, som ble sendt inn igjen til Nye veier høsten 2024. Se vedlagt kartskisse	Veiliner nord for Teksevatnet (korridor R1 variant V2a) ble vurdert i kommunedelplanen, men departementet har valgt R1 variant V2b som går sør for Teksevatnet gjennom Bilstad til Haugatjørn etter helhetlig vurdering.
------	--	--

Johannes Nygård er godt kjent i området for foreslått trasé. Han er ikke så godt kjent i området videre og har derfor avsluttet forslaget ved strekens slutt. Traseen har, blant andre, følgende fordeler: - berører ikke bebyggelse - ikke kryssing av jernbanelinje - berører ikke kjente fornminner - tar kun liten mengde dyrket mark ved kryss mot Sirdalen - gir kortere avstand mellom Bjerkreim og Heskestad Traseen krever noe lengre tunnel.	R1 kommer best ut for prissatte og ikke-prissatte virkninger. Det innsendte forslaget gir lange tunneler med stort masseoverskudd, høye kostnader og lavere trafikanthytte enn blå linje, blant annet på grunn av lang kjørevei fra Eigersund til kryss ved Sirdalsveien og Sveladalen.
---	--

32. Bjerkreim Entreprenør AS v/Kent Stian Bjerkreim, Bjerkreim kommune, 23.04.2025

32.1 I samarbeid med grunneier Lars Olav Solberg ønsker vi å gjenbruke overskuddsmasser fra tunnelprosjektet, opprinnelig tiltenkt deponi 18–20, til å etablere et nytt industriområde på Røysland. Området terrasseres i flere nivåer, som vist i vedlagt 3D-tegning. Bjerkreim kommune og Næringsforeningen er positive til prosjektet.	Det er et samfunnsmessig nyttig formål å benytte overskuddsmasser til å etablere næringsområde, men uten en vedtatt reguleringsplan vil det ikke være mulig for Nye Veier å bidra med overskuddsmasser fra utbygging av ny E39. Det faller utenfor mandatet til Nye Veier og formålet med denne reguleringsplanen å tilrettelegge for nye næringsområder.
32.2 Prosjektet inkluderer også etablering av servicepunkter og kollektivtransporttilbud ved rundkjøringen og inn mot industriområdet. Det planlegges tilrettelegging for el-lading av tunge kjøretøy. En forutsetning er at rundkjøringen som Nye Veier har planlagt for tilkobling mellom ny og gammel E39, må heves med 10–15 meter.	Dette forslaget vil medføre større arealbruk til veifyllinger og mer omfattende terrenginngrep langs Bjerkreimsvassdraget. Uten at det foreligger en vedtatt reguleringsplan, vil det ikke være mulig for Nye Veier å endre prosjektering av ny E39.

33. Jan Livar Espeland, Bjerkreim kommune, gbnr.56/4, 01.04.2025

33.1 Har ei ca. 14 mål dyrka myr som er blaut, ønsker overskuddsmasser. Ble planert og dyrket på 80-tallet. Se vedlagte kart.	Det er et stort masseoverskudd på strekningen Ausetjørna–Bue. Nye Veier foreslår et masselager øst for Runatjørna, som også kan benyttes til reetablering av dyrka jord. Slik tiltaket er utformet nå, vil det ikke være behov for å benytte denne eiendommen til masselager.
--	--

34. Ragnhild og Jan Inge Osland, Bjerkreim kommune, gbnr.55/3, 23.04.2025

34.1 Blir sterkt berørt av ny E39 og kryss på Bue, får store konsekvenser for driften av gårdsbruket med tap av dyrka mark og beiter. Mesteparten av driftsarealet ligger på	Konsekvensene for landbruk utredes som del av planforslaget, se forslaget til planprogram. Tilgang til landbruksområder vil bli ivaretatt, og dette blir et viktig
---	---

	østsiden av dagens E39, mens driftsbygninger ligger på vestsiden. Landbrukskulvert må sannsynligvis planlegges i E39 Bilstad - Bue.	fokus i det videre arbeidet med reguleringsplanen. Når planen er ferdig, fastsettes minimumskrav til veiklasse for alle landbruksveier og frihøyde for kulverter.
34.2	Ny E39 bør legges på vestsiden av Runatjørna for å unngå en «dødzone». Overskuddsmasser kan brukes til å erstatte tap av jord, med ca. 73 daa (blå markering) for ny jord og et grønt område som kan fylles og dyrkes etterpå. Myra sør for Runatjørna er søkt nydyrket og er et av få dyrkbare områder på gården. Fremtidig riggareal bør planlegges på sørsiden ved tunnelportalen, med etterbruk som dyrket jord.	Veilinjen kommer ut av tunnel på østsiden av Runatjørna, og går videre vestover på nordsiden av dagens E39 til den møter kryss i vedtatt reguleringsplan E39 Bue–Ålgård. I tråd med reguleringsbestemmelsene skal matjord som blir berørt tas vare på, mellomagres separat og tilbakeføres til areal som kan brukes til jordbruksproduksjon i nærområdet. På grunn av konflikt med Figgjo-vassdraget er det lite aktuelt å etablere masselager i Runatjørna. Nye Veier foreslår å etablere et masselager på østsiden av Runatjørna. Dette masselageret kan være mottaksareal for reetablering av permanent omdisponert dyrka jord, og deler av det kan også benyttes som anlegg- og riggområde.
34.3	Har tett samarbeid med grunneiere på 56/3, og har tegnet inn forslag til masselager der på ca. 30 daa for etablering av dyrka jord.	Nye Veier undersøker flere alternative veilinjer på strekningen fra Storrsheia til Bue. Størstedelen av dette arealet vil benyttes til ny E39 og omlegging av dagens E39 til bruk som lokalvei. Det vil være stor høydeforskjell mellom ny E39 og det foreslåtte arealet, slik at det vil være utfordrende å benytte. Slik tiltaket er utformet nå, vil det ikke være behov for å benytte dette arealet til masselager.

35. Magnhild Gjedrem, Klaus og Kjersti Bjerkreim, Bjerkreim kommune, gbnr. 5/3, 5/13, 31.03.2025

35.1	Ved rullering av KPA vil de søke om endring som omfatter Gamle Bjerkreimsveg 22 og Odlandsvegen 5, fra LMT til boligutbygging. Ønsker å se på muligheten for et samspill.	Fremtidig boligutbygging er et spørsmål som kommunen som planmyndighet må vurdere, og det vil ikke være en del av denne reguleringsplanprosessen.
------	---	---

36. Lars Olaf Solberg, Bjerkreim kommune, gbnr. 30/1, 2, 3, 13, 23.04.2025

36.1	Innspillet omhandler blå linje. Håper på en bra løsning for utvidet drift ved eventuelt tap av areal nede på Gjedrem. Jordsmonnet ved Gjedrem har god kvalitet, og oppfylling er ikke nødvendig. Det største behovet for oppfylling gjelder beiteområder som skal brukes etter anleggsperioden. Dersom det etableres deponi i beiteområdene, er innsender positiv til at deler av arealet benyttes til rigg og brakker. Deponi 18 og 19 kan slås sammen for å få bedre drenert og sammenheng i landbruksarealet.	Konsekvenser for landbruk vil utredes som del av konsekvensutredningen, herunder avbøtende tiltak. Se forslaget til planprogram for mer informasjon. Etter dialog med Nye Veier i november 2025, kom det frem ønske om å utvide masselageret på Gjedrem. Bekken som renner gjennom eiendom 30/3 foreslås omlagt, og masselager utvides til å ta med skråning langs dagens E39. Utvidet masselager på Gjedrem dekker behovet for masselager, og kan benyttes til reetablering av omdisponert dyrka jord fra veilinjen. Masselager 18, 19 og 20 fra planoppstart er fjernet av hensyn til naturmangfold, kulturminner og lang transportvei fra tunnelpåhugg.
------	--	--

36.2	Positiv til innløsning av bygninger på Gjedrem 110 og 81.	Før byggingen kan starte, må all nødvendig grunn erverves for å realisere prosjektet. I denne fasen forhandles det om endelig erstatning for avståelse til ny E39. Det ordinære grunnervet begynner først når prosjektet er prioritert for utbygging, og da vil Nye Veier AS kontakte berørte grunneiere. Første steg i prosessen er vedtak av reguleringsplanen.
36.3	Undergang/adkomst til beiteområder der deponi er foreslått er viktig for gården. Har en vei som kommer ut på dagens E39 ved foreslått tunnelåpning. Dette er eneste vei for å gjødsel område ovenfor, og er viktig for videre drift. Videreføring av eksisterende adkomst eller ny adkomst er viktig for videre drift.	Tilgang til landbruksområder vil bli ivaretatt, og dette blir et viktig fokus i det videre arbeidet med reguleringsplanen. Når planen er ferdig, fastsettes minimumskrav til veiklasse for alle landbruksveier og frihøyde for kulverter

37. Vilhelm Hellenen, Lund kommune, gbnr. 59/1, 58/1, 58/2, 25.04.2025

37.1	Positiv til alternativ 2-1 slik at begge driftsbygningene blir liggende på samme side av E39. Ønsker at veien blir lagt så langt sør som mulig for å spare innmark.	Ved Hellenen er veilinen justert noe lenger mot nord som følge av vurdert rasfare i området. Det anbefales også å utrede en alternativ trasé som følger dagens E39 på nordsiden av Hellenen.
37.2	Positiv til massedeponi 1 på alternativ 2-1. Ønsker massedeponi i blaut dyrket myrjord for å forbedre denne.	Med dagens veiliner er det beregnet et underskudd av bergmasser på strekningen Bilstad–Haugatjørn. Derfor vurderes det ikke som nødvendig å etablere masselager på eiendommen slik veilinen er planlagt nå, men evt. tiltak for å forbedre jordkvaliteten på eiendommen kan være aktuelt. Nye Veier vil ha dialog med grunneierne på strekningen for å se på hvordan omdisponert dyrka jord best kan benyttes.

38. Guro Vaule Sundvor, Bjerkreim kommune, gbnr. 56/1, 56/2, 25.04.2025

38.1	Ønsker tunell fra Bue og gjennom Vardafjellet, med åpning på eiendommen øst for Longelibrua/dagens E39. Unngår da problemer med Runaskaret.	Den anbefalte veilinen for strekningen Storrsheia–Bue går i tunnel gjennom Runaskaret fra Vaule til Bue, men andre veiliner med ulike løsninger i lengde på dagsoner og lengde på tunneler er også vurdert i silingsrapporten. Endelig løsning for ny E39 på strekningen fra Storrsheia til Runaskaret blir besluttet i neste fase.
38.2	Viktig å beholde enkel tilkomst til beiter og skogsveier. Ønsker samarbeid for å komme frem til god løsning.	Tilgang til landbruksområder vil bli ivaretatt, og dette blir et viktig fokus i det videre arbeidet med reguleringsplanen. Når planen er ferdig, fastsettes minimumskrav til veiklasse for alle landbruksveier og frihøyde for kulverter. Det vil bli dialog med grunneierne om best mulig løsning for reetablering av dyrka jord som omdisponeres.

39. Magnhild Gjedrem, Bjerkreim kommune, gbnr. 13/5, 27.04.2025

39.1	Vegen deler gården i to, og medfører store ulemper i drifta. Det må etableres undergang til dyr og kjøretøy.	Tilgang til landbruksområder vil bli ivaretatt, og dette blir et viktig fokus i det videre arbeidet med reguleringsplanen. Når planen er ferdig, fastsettes minimumskrav til veiklasse for alle landbruksveier og frihøyde for kulverter.
39.2	For dyrka mark og beite, må det kompenseres med nydyrking vest for vegen ved Oretjern eller ny matjord. Tap av beite og dyrka mark i anleggsperioden må kompenseres økonomisk.	I det videre arbeidet vil det bli lagt vekt på å finne løsninger som samlet sett ivaretar landbruksinteressene best mulig. Det er imidlertid ikke alltid mulig å kompensere hver enkelt grunneier som mister areal. Nye Veier foreslår et masselager ved Oretjørna, i tråd med merknaden, som kan brukes til reetablering av dyrket jord.
39.3	Det er rødlistearter i området.	Naturmangfold og leveområder for fugl og andre arter utredes som del av planforslaget. Se forslaget til planprogram for mer informasjon.

40. Rune Gjedrem m. fl., Bjerkreim kommune, 25.04.2025

40.1	Innspillet gjelder blå linje ved Odland. Viser til at fyllinger på 10 meter i dalen medfører store inngrep. Det blir spesielt store inngrep i fire eiendommer (6/3, 6/7, 6/1 og 6/14). Kommer derfor med forslag til kryssing av Odland. Dersom traseen flyttes mot vest til gbnr. 5/52, 53, 48 og 13, medfører det til disse fordelene: - Forbruk av dyrka jord blir redusert med omtrent 70 %. - Ved at den følger eiendomsgrensen mellom gnr. 5 og 6 vil det gi mindre ulemper for driften. - Veien kan senkes ned i terrenget som vil medføre bedre bomiljø for gjenværende boliger. Forutsetter dimensjon for 1000-årsflom. - Odlandsvegen må krysse i bro over E39 og det er stor gevinst i å redusere høyden mest mulig. - Eksisterende adkomstveier til utmark på begge gårdsbruk kan bestå. Forslaget ble lagt frem på befaring og i samtaler med Nye Veier. Viser til flere alternativer til trasé i vedleggene. Disse vil medføre lokal gevinst i kryssingen av Odland.	Nye Veier har utarbeidet et forslag til veilinje basert på innspillet, og denne har fått benevnelsen lilla linje. I tillegg har Nye Veier vurdert flere alternative veilinjer innenfor den blå korridoren, basert på andre innspill og ulike kombinasjoner av linjer. Det er vurdert fem alternative linjer i den blå korridoren, hvor tre av dem krysser Odlandsvegen omtrent på samme sted som foreslått i deres innspill. Det er blå linje og kombinasjonslinjen oransjelilla linje som anbefales utredet videre. For mer informasjon viser Nye Veier til Silingsrapporten, som er vedlagt planprogrammet.
40.2	For gbnr. 6/3 går med mye dyrka jord, gjenværende jord blir oppdelt, kort avstand fra bolig og driftsbygning til ny vei og	Virkninger for landbruk vil utredes som del av planforslaget, se forslaget til planprogram. Tilgang til landbruksområder vil bli ivaretatt, og dette blir et viktig

	adkomstvei til utmark må legges om. Gbnr. 6/1 får fylling nær bolig, og det blir mye støy. Det vil gå med dyrka mark, og adkomstvei til utmark må legges om.	fokus i det videre arbeidet med reguleringsplanen. Når planen er ferdig, fastsettes minimumskrav til veiklasse for alle landbruksveier og frihøyde for kulverter.
40.3	Gbnr. 6/7 får veifylling og bro i husveggen, og må løses inn.	Før byggingen kan starte, må all nødvendig grunn erverves for å realisere prosjektet. I denne fasen forhandles det om endelig erstatning for avståelse til ny E39. Det ordinære grunnervervet begynner først når prosjektet er prioritert for utbygging, og da vil Nye Veier kontakte berørte grunneiere. Første steg i prosessen er vedtak av reguleringsplanen.
40.4	Det blir kort avstand fra vegen til Gbnr. 6/14. Støyplagene vil bli store.	I planprosessen beregnes og vurderes støysituasjonen etter nasjonal retningslinje T-1442. Avbøtende tiltak mot støy, enten langs veg eller lokalt ved støyfølsomme bygg, utredes der beregnet støynivå overskrider anbefalte grenseverdier.
40.5	Ved erstatning av dyrka jord kan gbnr. 5/13 dyrke opp område ved Oretjørna. For gbnr. 6/3 kan området Indre Tvitjørn fylles med tunnelmasse og dyrkes.	Nye Veier foreslår å etablere et masselager ved Oretjørna, som kan brukes til reetablering av dyrket jord. Nye Veier ønsker å unngå å fylle igjen tjern med overskuddsmasser. På eiendommene 5/20 og 6/3 er det også foreslått masselager som egner seg godt som mottaksområder for omdisponert dyrket jord.

41. Bjørnar Gjedrem, Bjerkreim kommune, gbnr. 30/4, 27.04.2025

41.1	Innsender blir svært berørt av svart trasé. Mener denne tar mye matjord og vil ødelegge driftsgrunnlaget for flere på Gjedrem. Ved valg av den svarte traseen håper innsender at tilførselsvei og den nye veien vil gå mest mulig nær hverandre for å unngå et lite jordstykke imellom. Stiller spørsmål til hvorfor det skal være kryss på Vikeså der folk bor. Synes den blå linja er mest fornuftig. Viser til at det tidligere lå inne et forslag der tunellen lå ca. 200 meter lenger sør. Innsender lurer på om denne er flyttet på grunn av at krysset tar mer plass.	Svart linje med kryss på Vikeså lå inne i silingsrapporten til planoppstart, men er ikke aktuell å utrede videre. En av grunnene er omdisponering av store jordbruksareal. Det vises til silingsrapporten, vedlegg til planprogrammet for mer informasjon.
41.2	Kan ha bruk for tunellmasse for å heve dyrka jord.	Optimalisering av veiliner, massebalanse og masselager er en kontinuerlig prosess. Etter hvert som kunnskapsgrunnlaget har økt og oversikt over massebalansen har blitt bedre, er det blitt endringer i antall og plassering av masselager. Dette arbeidet vil fortsette i neste fase.

42. Pål Steinar Rugland, Bjerkreim kommune, gbnr. 5/4, 28.04.2025

42.1	Hele beiteområdet på eiendommen forsvinner under byggeperioden, og etterpå blir det svært lite brukbart areal	Virkninger for beite vil inngå i utredningen av konsekvenser for landbruk, som del av planforslaget, se forslaget til planprogram. Det vil i det videre arbeidet bli lagt
------	---	---

	igjen. Tap av beitegrunnlag gir utfordringer for spredeareal og beitedrift. I tillegg forsvinner dyrket jord som ikke kan erstattes på eksisterende eiendom.	vekt på å finne løsninger som ivaretar landbruksinteressene på en best mulig måte samlet sett, men det er ikke alltid mulig å kompensere hver enkelt grunneier som mister areal.
42.2	Det er investert store beløp i modernisering og melkekvoter. Ny vei vil rasere beiteområdene, og gården har lite areal. Det må kompenseres med nytt beite- og dyrket areal nært eksisterende eiendom for å sikre videre drift.	Før byggingen kan starte, må all nødvendig grunn erverves for å realisere prosjektet. I denne fasen forhandles det om endelig erstatning for avståelse til ny E39. Det ordinære grunnvervet begynner først når prosjektet er prioritert for utbygging, og da vil Nye Veier kontakte berørte grunneiere. Første steg i prosessen er vedtak av reguleringsplanen.
42.3	Vil også minne om rødlistede arter som er registrert i beiteområdet det er planlagt veg i.	Kartlegging av naturverdier er gjennomført, og registrering av fuglenes leveområder er startet og fortsetter gjennom hekkesesongen 2026. Konsekvensene for naturmangfold vurderes i konsekvensutredningen. For mer informasjon vises det til forslaget til planprogram.

43. Paul Tengesdal, Bjerkreim kommune, gbnr. 6/8, 30.04.2025

43.1	Foreslår følgende ifm. Gjedrem industripark ved E39: - Løfte rundkjøring 15 m - Senke bruene til ny E39 mest mulig ned mot elva. - Tunnelinnslaget gjennom Gjedremsfjellet skyves lengst mulig mot sør, slik at den går over Risholmen. - Dagens E39 legges i lia ovenfor ny E39. Fordeler med dette: - Sparer fulldyrket jordbruksjord på Gjedrem og på Oremo - Bjerkreimselva er vernet for naturinngrep - Husk rundkjøring nye påkjøringskrysset E39. Trafikken oppover mot Vikeså blir kraftig redusert. Lokal gårdstrafikk fra gardsbruk på Gjedrem. Denne blir da med kjøreveg opp lia til nåværende E39, og avkjøringer som før.	Nye Veier registrerer innspillet om forslag til utforming og plassering av kryss og tunnel ved Gjedrem. Det er mange hensyn å ta i området, og både ny E39 og lokalvei skal krysse Bjerkreimselva. Endelig plassering av kryss og lokalvei ved Gjedrem avklares i neste fase.
43.2	Campingplassen på Gjedrem og fiskemiljøet omkring har stor betydning for tilreisende fiskere, og bør bevares uten støyende trafikk.	Nye Veier er i dialog med grunneier av campingplassen.

44. Håkon Øgreid Moksnes, Eigersund kommune, gbnr. 81/17, 24.04.2025

44.1	Rapporten har ubalanse mellom nytte og ulemper. Nye Veier fremhever H3-standard med høy hastighet og bredde, men økt fart gir høyere energiforbruk og miljøkostnader, selv med elektrifisering. Valget trekker flere til bil, øker støy, mikroplast og presser vassdrag og myr, mens tog/buss får lite oppmerksomhet. Påstander om begrenset arealbeslag og små miljøkonsekvenser er udokumenterte med dagens utredning. Er omdisponering av myr tatt med i beregningen av CO₂-utslipp?	E39 Kristiansand–Stavanger er en del av TEN-T, EUs hovednettverk for transport. TEN-T skal sikre et standardisert, effektivt og robust transportsystem som støtter det indre markedet, inkludert Norge via EØS-avtalen. Målet er høy kvalitet og redusert CO₂-utslipp fra transport. Nye Veier planlegger E39 Bilstad–Bue som smal firefeltsvei. Dette er også i tråd med tidligere bestilling fra Samferdselsdepartementet om at firefeltsløsning på hele E39 Søgne–Ålgård skal legges til grunn. Siden varsel om planoppstart i mars 2025 er kunnskapsgrunnlaget styrket betydelig gjennom feltarbeid for alle ikke-prissatte fag, skredvurderinger og grunnundersøkelser. Miljøvirkningene av tiltaket utredes etter metodikken i Statens vegvesens håndbok V712, jf. forslag til planprogram. Det utarbeides klimagassbudsjett for de ulike traseene – ved silingsrapport til planprogram, konsekvensutredning og for den endelige valgte linjen. Klimagassutslipp beregnes for bygging, drift og vedlikehold samt arealbeslag (skog med høy, middels og lav bonitet, jordbruksareal og myr). I tillegg beregnes utslipp fra transport i driftsfasen i EFFEKT. I det videre arbeidet med konsekvensutredningen vil det være et mål å finne det veialternativet som samlet sett medfører minst negative konsekvenser.
44.2	Det er uklart om nye sikkerhetssystemer, som kjøretøyteknologi der biler «snakker sammen», er vurdert. Antall trafikkdrepte har falt betydelig over tid, og mange faktorer utover bedre veier har bidratt. Dette er ikke diskutert i dokumentene.	Det skal utarbeides en trafiksikkerhetsmessig konsekvensanalyse av veilinen som reguleres, og denne utredningen vil ta for seg alle trafikale forhold ved ny E39. Moderne kjøretøyteknologier inngår ikke som standard i trafiksikkerhetskonsekvensanalyser etter V712 eller i vegsikkerhetsforskriften. Det er vanlig at slike teknologier inkluderes bl.a. i samfunnsøkonomiske analyser knyttet til Nasjonal transportplan.
44.3	Området ved Haugatjørn, Teksevatnet og Verafossen har stor kulturhistorisk verdi og friluftsverdi, med fornminner, fiskeplasser og en av Dalanes mest kjente padleruter går i området, som beskrevet i «Opplev Dalane». Ny vei legges nærmere disse områdene enn dagens trasé, noe som gir betydelige naturinngrep, mer støy og forringelse av landskap, kulturarv og friluftsliv. Økt trafikk øker risiko for	Virkningene for de ikke-prissatte fagene samt støy og forurensning vil bli utredet som en del av planforslaget, slik det går fram av forslaget til planprogram.

	mikroplast og forurensning i vassdraget, som er leveområde for elvemusling. veien.	
44.4	Tekseåna har vært utsatt for store inngrep: gruvevirksomhet tett på elva, godkjent kraftverk med redusert vannføring, press for minikraftverk, og nye veier langs elva. Dammen i Teksevatnet er rehabilitert med større dimensjoner, og vei til dammen har skapt store terrengsår. Dalane Kraft kjører nå større vannmengder med brå endringer, og fiskevandringshensyn er svake. Kanalen nedstrøms skal få ytterligere inngrep for økt vannføring.	Vannmiljø vurderes som eget tema i konsekvensutredningen. Dette innebærer kartlegging av tilstanden i Hellelandsvassdraget, inkludert Teksevatnet og Tekseåna. Tiltakets påvirkning skal vurderes i sammenheng med den samlede belastningen på vannforekomstene, i tråd med Miljødirektoratets veileder M-1941.
44.5	På grunn av høyt press på vassdraget bør veien legges lengst mulig fra Haugatjørn, Verafossen og elva, og mer mot sør. Den beste traséen er 2-1 eller 3-3C, som også minimerer påvirkning på Årrestad. Alternativene 3-3A, 3-3, 3-2A og 3-1 går svært nær elva og gir store negative konsekvenser. Trasé 3-0 er bedre, men påvirker Øyna og krever bru over Tekseåna. Masselagre bør legges lavt og langt fra elva. Valg av H2-standard vil redusere negative effekter.	Veilinjene som er anbefalt å ta med videre i konsekvensutredningen, går i samme korridor på sørsiden av Haugatjørna. Alt. 3-3C fra silingsrapporten til planoppstart går lengst vest, og er ca. 2 km lengre enn alt. 3-3 (blå linje). Den har også ca. 1,6 milliarder dårligere netto nytte enn blå linje. E39 Kristiansand–Stavanger er en del av TEN-T, EUs hovednettverk for transport. TEN-T skal sikre et standardisert, effektivt og robust transportsystem som støtter det indre markedet, inkludert Norge via EØS-avtalen. Målet er høy kvalitet og redusert CO ₂ -utslipp fra transport. Nye Veier planlegger E39 Bilstad–Bue som smal firefeltsvei, med bredde 20 m og fartsgrense 110 km/t. Dette er også i tråd med tidligere bestilling fra Samferdselsdepartementet om at firefeltsløsning på hele E39 mellom Søgne og Ålgård skal legges til grunn.

45. Kristian Ollestad, Lund kommune, gbnr. 62/1, 24.04.2025

45.1	Eier og driver gard på ca. 6000 daa på Ollestadveien 117. på Ualand. Bruket ligger ca. 300 til 400 meter fra der det er tenkt tunneler på Ualand. Sammen med nabogården har de en dal som går på eiendommene deres som det er fullt mulig og ha et stort massedeponi på. Tilbyr å leie ut areal til brakkerigg og verkstedhaller osv.	Nye Veier noterer seg innspillet om masselager og riggområde på eiendommen. Løsninger for masselager og riggområder for Ualand vil være aktuelt når parsellen Moi–Bilstad starter opp.
------	---	--

46. Bodil og Nils Heskestad, Lund kommune, gbnr. 58/10, 22.04.2025

46.1	Vi har vært engasjert i KDP og ble overrasket da det på oppstartmøte og kontordag for detaljregulering ble presentert et helt nytt alternativ i vårt område. Linjen langs	Arbeidet med å optimalisere veilinen pågår fortløpende. I den videre konsekvensutredningen er målet å identifisere det veialternativet som totalt sett gir færrest ulemper.
------	---	---

	fjellsiden fra Bilstad til nytt kryss ble omtalt som både billigere og bedre enn den vedtatte kommunedelplanen.	
46.2	Stor rasfare langs den blå linjen, og flere ras er historisk dokumentert. Under planleggingen av dagens E39 ble også en linje langs fjellsiden lagt bort på grunn av at rasfaren var for stor. Denne linja vil også kreve oppfylling av hele Litletjern, som egentlig er en del av Hellersvatnet. En naturlig linje er å krysse dagens E39 der KDP gjør det, og følge nordsiden av eksisterende E39 til nytt kryss med nødvendige tilpasninger. Dette unngår rasfare, gir minimal utfylling i vann og opprettholder dagens E39 som sekundærveg, med en enklere byggeperiode. Brua over Hellenen kan krympes med fyllinger i begge ender, og Teksevatnet har lav vannstand, noe som gjør løsningen praktisk og kostnadsbesparende.	Nye Veier vil utarbeide fagrapport som omtaler skredfare. Rapporten vil beskrive alle områder der veilinjen er dekket av NVEs aktsomhetsområde for skred i bratt terreng. I løpet av 2025 har det blitt gjennomført skredfarekartlegging som er lagt til grunn for prosjektering av veiltaket i skredutsatte områder. Veilinjen er som følge av skredfare flyttet noe lenger mot nord. I tillegg er det foreslått en veilinje som følger dagens E39 på nordsiden av Hellenen, i tråd med vedlagt skisse.
46.3	Det er i dag to freda områder på garden, begge med funn tilbake til eldre steinalder. På garden er det også flere kulturminner, som syngestein (stein med klang(tone)), Milesten og Rodestein tilhørende gamle Vestlandske hovedveg. Deler av blå linje er ikke undersøkt. Verdien som historisk gard vil også bli kraftig redusert da et av de freda områdene samt kulturminne Syngesteinen blir borte.	Virkninger for kulturminner og kulturmiljø vil utredes som en del av planforslaget, slik det går fram av forslaget til planprogram. Rogaland fylkeskommune har igangsatt arkeologiske undersøkelser for områder som ikke tidligere er undersøkt.
46.4	Dagens drift med Villsau (utegangersau) vill bli umulig da beitegrunnet vil bli kraftig beskåret og tilgangen til utmarksbeite avstengt. Lia brukes daglig til beite med utgangspunkt sauehuset.	Tilgang til landbruksområder vil bli ivaretatt, og dette blir et viktig fokus i det videre arbeidet med reguleringsplanen. Når planen er ferdig, fastsettes minimumskrav til veiklasse for alle landbruksveier og frihøyde for kulverter. Der ny E39 legges parallelt med dagens trasé, kan landbrukskulverter bli flyttet, eller flere grunneiere kan måtte dele samme kulvert. Det vil bli en reduksjon i beiteareal som følge av veiltaket, men omdisponert jordsmonn skal benyttes til jordbruksproduksjon så lenge det er et egnet mottaksareal.

47. Trond og Anne Rita Gudmestad, Bjerkreim kommune, gbnr. 32/4, 25.04.2025

47.1	Blå linje, drikkevannskilde: På Svela er vi 11 boenheter, tre driftsbygninger med husdyrhold og en fabrikk, som har drikkevann fra vannkilden som tidligere tilhørte Meieriet. Hvis dere fjerner bassenget, lurar vi på; hvor skal vannet kanaliseres? Vannkilden har en stor næringsverdi og kan ha en stor markedsverdi.	Under fagtema vannmiljø skal grunnvannsforekomsten vurderes med hensyn til miljøtilstand, både økologisk og kjemisk, samt påvirkning nedstrøms i Svelabekken og Svelavatnet. Hydrologiske forhold vil også bli vurdert. Drikkevannskilder inngår i fagtema naturressurser i konsekvensutredningen for ikke-prissatte fag, mens markedsverdien av drikkevannskilden og flomvurderinger behandles under prissatte fag.
47.2	Blå linje, kvernrenner: Her er et kvernrennesystem bestående av fire kvernrenner og der var to kvernhus. Tre kvernrenner ligger på Stora Svela og en på Litla Svela.	Virkninger for kulturminner og kulturmiljø vil utredes som en del av planforslaget.
47.3	Svelabekken er en viktig gytebekk for ørret og laks med god vannkvalitet. Veivann må ikke ledes direkte til bekken, og brua bør ha avløp til lukket rørledning med kontrollert utslippspunkt.	Virkninger for vassdrag og vannmiljø skal utredes som en del av planforslaget, i henhold til planprogram. Konsekvensutredningen skal vurdere påvirkning og konsekvenser både i anleggsfasen og driftsfasen, samt foreslå skadereduserende tiltak. Disse tiltakene følges opp i planforslaget i tråd med Miljødirektoratets tiltakshierarki.
47.4	Blå linje, fiberkabel: Fiberkabelen fra Vindparken til Vikeså, går under den dyrka marka vår oppe i skifte med Litla Svela.	Nye Veier setter pris på informasjon fra grunneierne. Kabler, rør og andre tekniske installasjoner vil kartlegges før anleggsstart.
47.5	Hvordan håndteres overflatevann fra veien?	Nye Veier vil følge Statens vegvesens håndbok N200 vegbygging for drenering og overvannshåndtering fra ny E39. Prinsippløsninger for avrenning fra nye E39 vil utarbeides i forbindelse med reguleringsplanen.
47.6	Blå linje, Kuåsen: myra opp mot skogen er dyp og gir ifra seg store mengder vann, rikt fugleliv.	Konsekvensutredningen vil inkludere vurdering av virkninger på naturmangfold, inkludert leveområder for fugl. Det legges vekt på å unngå inngrep i myrområder, men dersom inngrep blir nødvendig, vil konsekvensene bli utredet. Dybden i alle berørte myrer registreres gjennom målinger.
47.7	Blå linje er absolutt å foretrekke for oss og for Vikeså, den sparer mange mennesker for støy og sparer naturen for store inngrep.	Nye Veier anbefaler blå korridor for videre arbeid.
47.8	Rød linje: Forslaget vil skade Vikeså og Svela med støy, støv, store naturinngrep og tap av dyrket mark som ikke kan erstattes. Bekken er del av et fredet vassdrag og viktig for gårdens besøksaktivitet. For rød linje er det et sterkt ønske om å bevare våningshuset og den gamle delen av driftsbygningen, inkludert restaurert løe fra 1906.	Rød linje anbefales ikke for videre utredning. Se silingsrapporten, som er vedlagt planprogrammet, for mer informasjon.

	Rød linje, Kuåsen: Gammel eikeskog og flere villepletrær, rikt fugleliv med mange spetter.	
47.9	Masselagring: Dyrka mark, kalt Kuvollen, kan om ønskelig heves. Her er problem med lekkasje fra bekken, vanskelig å drenere.	Innspillet er mottatt og vil bli vurdert i sammenheng med overskuddsmasser langs linjen og andre masselager.

48. Anne Mette og Joacim Laurendz, Eigersund kommune, gbnr. 80/10, 19.03.2025

48.1	Som naboer til planlagt trasé gjennom Eigersund kommune ønsker de litt mer informasjon før de skriver et mer utfyllende innspill til reguleringsplanen for E39-traséen: snitt- og profiltegninger, kart med angitt moh. langs veilinje, type veilys som skal benyttes, støydempende tiltak langs ny veilinje.	Arbeidet med reguleringsplanen er fortsatt i en tidlig fase, og detaljerte beskrivelser vil inngå når planen legges ut til offentlig ettersyn.
48.2	Synes det er trist at stillheten de setter så stor pris på, og den vakre utsikten fra stua, skal bli ødelagt. Foreslår at det etableres gode tiltak for å sikre at veistøy dempes/absorberes langs veien. Forventer at det kompenseres i form av etablering av nødvendige tiltak for å komme innenfor et akseptabelt lydnivå.	I planprosessen beregnes og vurderes støysituasjonen etter nasjonal retningslinje T-1442. Avbøtende tiltak mot støy, enten langs veg eller lokalt ved støyfølsomme bygg, utredes der beregnet støynivå overskrider anbefalte grenseverdier.
48.3	De frykter at fyllingen i Vormevikdalen (blå pil, vedlegg 1) vil endre utsikten, og ber om at den dekkes med nok jord til at naturen kan ta over. Skjæringen i fjellet vest for fyllingen (lilla pil) vil bli et betydelig sår i landskapet. Lysforurensning truer stjernehimmelen og dyrelivet, kvaliteter som er viktige for dem og barnas oppvekst. Foreslår bruk av mer skånsom belysning, som armaturene langs E6 nord for Espå. Disse forholdene vil trolig forringe livskvaliteten og står i sterk kontrast til årsakene til at de bosatte seg her.	Nye Veier samarbeider med kulturmyndighetene i Rogaland fylkeskommune om utforming av fyllinger, skjæringer og støydemping langs veilinjen ved Øya. Det legges vekt på å forme sideterrenget slik at både lyd- og lysforstyrrelser mot Øya reduseres, samtidig som landskapet tilpasses på en god måte.

49. Veronica Bollestad, Bjerkreim kommune, gbnr. 32/31, dato 22.04.2025

49.1	Forslaget legger ny vei på oppsiden av eksisterende E39, noe som gir større belastning for grunneierne. Det bes vurdert å legge veien på nedsiden av E39, da dette vil	Det er korrekt at selve KDP-korridoren går på begge sider av dagens E39. I den statlige kommunedelplanen ligger eksempellinje alternativ 1, den røde linjen, nærmere bebyggelsen enn den anbefalte veilinjen. Nye Veier vurderer muligheten for å legge om veitraseen, men strekningen mellom Storrsheia og Bue innebærer
------	--	---

	berøre dagens bebyggelse mindre og fremstå som et mer fornuftig alternativ. Korridoren går allerede ned på nedsiden av dagens E39. Det bes derfor om at en løsning for ny vei utredes på nedsiden, ikke oppsiden, for å ta hensyn til liv og videre utvikling på berørte adresser.	mange hensyn. En mer østlig linjeføring vil blant annet komme i konflikt med både det vernede vassdraget og KULA-området ved Storrsheia. Endelig plassering av ny E39 og lokalveier på strekningen fra Storrsheia til Bue er ikke avklart. Silingsrapporten omtaler flere av løsningene det skal jobbes videre med i neste fase.
49.2	En ny vei vil flytte støyen nærmere bolighus og føre til mer støy for grunneier. Boligen er plassert litt bort fra travel vei med trafikkstøy og eksos. Ny vei vil også ligge nærme dyrka mark, som gjør den mer utsatt for forsøpling som videre kan føre til dårlige dyrevelferd dersom forsøpling skulle komme i fôret.	I planprosessen beregnes og vurderes støysituasjonen etter nasjonal retningslinje T-1442. Avbøtende tiltak mot støy, enten langs veg eller lokalt ved støyfølsomme bygg, utredes der beregnet støy nivå overskrider anbefalte grenseverdier.
49.3	Området er også hyppig brukt av turgåere og det går flere turstier gjennom eiendommen. Grunneierne leier ut fiskevann og jakt til Bjerkreim jakt og fiske for å få flere unge ut i naturen.	Innspillet er mottatt og vil bli sett i sammenheng med øvrige vurderinger knyttet til å ivareta friluftslivsinteressene. Virkninger for friluftsliv vil utredes i planprosessen, og avbøtende tiltak vurderes, inkludert området med turstier og fiskevann.
49.4	Områdene foreslått som massedeponi er i dag kulturbeiter som grunneier er avhengig av for dyrehold. De ønsker ikke tungtrafikk gjennom tunet i flere år. Et deponi vil også ødelegge turstien, som da ikke lenger blir tilgjengelig.	Masselager 26 i Vauladalen tas ut av planen på grunn av hensyn til landbruk og naturverdier, og erstattes av masselager Syltreknuten. Som alternativ til masselager Storrsheia foreslås masselager Eivindstørne som er lokalisert nord for Ognavatnet. Det vurderes som lite aktuelt å bruke veien gjennom tunet på eiendom 32/31 til anleggstrafikk, og plangrensen er nå redusert rundt tunet.

50. Kåre Øen Hansen, Eigersund kommune, gbnr. 80/3, 17.04.2025

50.1	Gården ligger i rett linje overfor planlagt stor fylling og skjæring mellom Vormevik og Årrestad, se vedlagt illustrasjon. Er meget bekymret for støyen fra veitrafikk og tilbakeslag fra skjæringen som ligger på sørsiden av traséen. Ber om nødvendige skjermingstiltak av veilinjen som går i åpent landskap.	I planprosessen vurderes støysituasjonen i henhold til nasjonal retningslinje T-1442. Dersom beregnet støy nivå overskrider anbefalte grenseverdier, utredes avbøtende tiltak – enten langs veg eller lokalt ved støyfølsomme bygg. Foreløpige beregninger viser at en 2 meter høy skjerm vil være tilstrekkelig for å holde hele det fredede området på Øya utenfor gul støysone, med støy nivå under Lden 55 dB. Det legges vekt på utforming av sideterreng (fyllinger) for å dempe både lyd og lys mot Øya, samtidig som god landskapstilpasning sikres.
------	---	--

51. Lars Søyland, Bjerkreim kommune, gbnr. 6/3, 25.04.2025

51.1	Blir sterkt berørt av ny trasé for motorvei. Veien tar en betydelig del av den beste jorda, nærmest driftsbygningen. Dersom forslaget vedtas, bes veien flyttet lenger bort fra	På grunneiermøtet i Bjerkreim rådhus 12.november 2025 ble det orientert om arbeidet med ulike veilinjer i blå korridor på Odland, og det er sett på flere veilinjer
------	---	---

	driftsbygningen. Det er også bekymring for tilgang til driftsbygningen i byggeperioden. Den foreslåtte traséen kommer svært nær mange hus på Odland og gir store ulemper, med støyskjerm ca. 10 meter over dagens Odlandsvegen. Et bedre alternativ er å flytte veien mot Odlandsvegen 102 (se annet innspill). Nåværende forslag gjør det nesten umulig å drive gården i byggeperioden, særlig med beitekrav for melkekyr, da hele beitet blir båndlagt. Kviger og sauer har andre beiter, men melkekyr må ha beite nær driftsbygningen. Etter ferdigstillelse kan drift fungere, men med merarbeid og lengre transportavstander.	vest for eiendom 6/3. Blå linje og kombinasjonslinjen oransjelilla linje anbefales tatt med videre til konsekvensutredningen.
51.2	Nye Veier har i mange år planlagt ny vei. Tidligere ble det bedt om innspill for å smalne korridoren, og regjeringen vedtok trasé med kryss på Vikeså og bru over Ørsdalsvannet. Nå hevdes et nytt Kula-område og rovfugl hindrer denne løsningen, men begge forhold var kjent før vedtaket. Det bør derfor ikke være til hinder for bygging på opprinnelig trasé, selv om kostnadene med tunnel og bru var kjent.	Siden varsel om planoppstart i mars 2025, er kunnskapsgrunnlaget styrket betydelig gjennom feltarbeid for alle ikke-prissatte fag, skredvurderinger og grunnundersøkelser. I det videre arbeidet med planforslaget, med tilhørende konsekvensutredning, vil det være et mål å finne det veialternativet som samlet sett medfører minst negative konsekvenser.
51.3	Forslaget viser ikke areal til parkering, busstopp m.m. ved Oremokrysset, og det er trolig heller ikke beregnet hvor mye dyrka jord som går med. Dette må inkluderes for å få et korrekt jordregnskap. I tillegg vil veien skape press på jordbruksareal i området ved fremtidig industriutbygging.	Arbeidet med reguleringsplanen er fortsatt i en tidlig fase, og prosjektet utvikles kontinuerlig. I silingsrapporten til planprogram er det detaljerte beskrivelser av anbefalte veilinjer og arealbeslag som inkluderer areal i kryssområdene og masselager.
52. Lukasz Urbanek, Bjerkreim kommune, dato 29.03.2025		
52.1	Mener at den anbefalte blå linjen (Oremoen med kryss på Gjedrem) med tre lange tunneler er et godt alternativ. Den forstyrrer brukerne av grøntarealene minst og skal bygges utenfor bebyggelsen.	Bruk av grøntarealer inngår i utredning av temaet friluftsliv / by og bygdeliv.

53. Marianne Stangeland, Eigersund kommune, gbnr. 83/1, 22.04.2025

53.1	Ønsker gjerne overskuddsmasser fra nye E39, til oppfylling av gammelt masseuttak og dyrke dette til matjord. Kan ta imot steinmasser og avgravingsmasser. Omfanget er på ca. 100 000 kubikk. Vedlagt kart viser ca. plassering.	Det er et stort masseoverskudd på Åmot som følge av lang tunnel til Bjerkreim kommune, og et masselager bør ha kapasitet til minst 400 000 m ³ . Ut fra beskrivelsen av foreslått masselager på eiendommen, kan det tyde på at det er et egnet areal. Begrenset kapasitet og lang kjøring på offentlig vei gjør dessverre masselageret uaktuelt for Nye Veier.
------	---	---

54. Ole-Johan Bergene, Eigersund kommune, gbnr. 89/1, 23.04.2025

54.1	Positive til ny E39, men ser utfordringer med adkomst til innmark via Åmot under bygging. Om brua avsluttes nærmere tunnelinnslaget kan ny traktorvei gi sammenheng. Mister beiter i byggeperioden og må utvide mot gbnr. 91/1 med nye gjerd. Ønsker å bevare hytte i massedeponi nr. 10 – foreslår bruk av deponi nr. 11 eller flytting til dalsøkket på deponi nr. 9 (gbnr. 89/1).	Bruen vil fundamenteres på pilarer slik at det er mulig å etablere en landbruksvei under bruen. Etter hvert som kunnskapsgrunnlaget har økt og oversikt over massebalansen har blitt bedre, er det blitt endringer i antall og plassering av masselager. Det vil ikke være aktuelt å benytte seg av masselager nr. 9 og 11 fra planoppstart. Masselager 9 ligger nært gårdstunet og masselager nr. 11 berører mange naturverdier. Nye Veier foreslår nå bare ett masselager på Åmot vest for tunnelportalen. I epost sendt grunneier oktober 2025 ble det vist skisse over plassering og utforming av masselager på Åmot. Stedlige masser vil, så langt det la seg gjøre ut fra terreng, graves av og benyttes til toppdekke på masselageret. Det er et ønske fra grunneier at masselageret opparbeides som beitemark og ikke slåttemark.
54.2	Nye E39 gir driftsulemper både under bygging og etter ferdigstillelse. Eier gbnr. 89/1 og leier 88/1, 87/5 og 91/1. Under bygging mister han tilgang til 89/1 og 88/1, og dermed tilskudd for innmarksbeite og naturtypene hagemark, kystlynghei og bratt innmark. Tilskudd reduseres også etter ferdigstillelse. Beite blir oppdelt, særlig under bygging. Gbnr. 91/1 eies av Statens vegvesen og ble kjøpt for å kompensere grunneiere. Han ønsker å overta dette arealet som kompensasjon.	Dersom dette blir aktuelt så må det ses på når planen er vedtatt og det ordinære grunnervervet startet opp.

55. Patrycja Mlodnicka-Urbaneck, Bjerkreim kommune, gbnr. ikke oppgitt, 28.03.2025

55.1	Etter min mening er den blå-blå med kryss på Gjedrem det beste alternativet. Alle motorveier i verden er bygget for å lede trafikken utenfor sentrum. Håper det blir det alternativet som realiseres.	Nye veier anbefaler at to veilinjer i blå korridor med kryss på Gjedrem legges til grunn for videre arbeid med reguleringsplanen.
------	---	---

56. André Thorsen, Lund kommune, gbnr. 58/5, 25.04.2025

56.1	Siste forslaget til veitrasé er ikke gunstig for driften på gården, da det vil rasere det beste og største beitet. Dette vil føre til reduksjon av antall dyr slik at det ikke blir drivverdig. Det mangler også en plan for hvordan eiendommen kan krysses. Hvordan vil det se ut på beitet når arbeidet er ferdig? Har dårlig erfaring etter arkeologiske undersøkelser.	Før byggingen kan starte, må all nødvendig grunn erverves for å realisere prosjektet. I denne fasen forhandles det om endelig erstatning for avståelse til ny E39. Det ordinære grunnervervet begynner først når prosjektet er prioritert for utbygging, og da vil Nye Veier kontakte berørte grunneiere. Første steg i prosessen er vedtak av reguleringsplanen. Tilgang til landbruksområder vil bli ivarettatt, og dette blir et viktig fokus i det videre arbeidet med reguleringsplanen. Tilgang til eiendommen som ligger sør for ny E39 vil bli opprettholdt, men endelig utforming og plassering er enda ikke avklart. For Nye Veier er det viktig at dyrka jord skal benyttes til jordbruk også etter ferdig utbygd vei. Når anleggsarbeidet påbegynnes, vil dyrka jord graves av og mellomlagres til jorden reetableres på et egnet sted på eiendommen.
56.2	Er positiv til å ta imot fyllmasser.	Med dagens veilinje er det et underskudd av masser på strekningen Bilstad–Haugatjørn, og ser derfor ikke behov for etablering av egne masselager i området.

57. Dalane Kraft AS v/Per Ivar Tengesdal, Eigersund kommune, gbnr. 80/1, 19.03.2025

57.1	Dalane Kraft AS har sendt konsesjonssøknad for bygging av Åmot kraftverk til NVE. Søknaden er sendt til behandling i mars 2025, og foreløpig ikke påbegynt saksbehandling. Det er usikkert om planlagt plassering av kraftverket kan komme i konflikt med eventuelle fundamenter til bro som skal bygges over Gyaåna.	Innspillet er mottatt og vil bli vurdert i sammenheng med øvrige forhold i planarbeidet.
------	---	--

58. Sigurd Egeland, Eigersund kommune, gbnr. 88/1, 23.04.2025

58.1	Ny vei med både bro og tunnel vil etter foreløpige planer gå over gården. Mener at ny motorvei må legges lenger mot gården Feden, slik at han får minimum 200 m avstand fra bygninger til ny vei. Videre må ny bro stå på pilarer inn mot tunnel på denne eiendommen, slik at han ikke blir utestengt fra deler av sine arealer.	Optimalisering av veilinjen er en kontinuerlig prosess. Etter varsel om planoppstart er veien justert omtrent 70 meter mot vest, noe som har økt avstanden til gården på Åmot til ca. 170 m. Broen vil fundamenteres på pilarer slik at det er mulig å etablere en landbruksvei under broen.
58.2	Lagring av masser i tipp nr. 9 må flyttes til tipp nr. 11, som har god kapasitet. All ferdsel og trafikk i forbindelse med planleggingen bør skje via gammel avkjørsel på Åmot. Ingen veier inn til planområdet er egnet for kjøretøy over 3,5 tonn.	Optimalisering av veilinjer, massebalanse og masselager skjer kontinuerlig. Etter hvert som kunnskapsgrunnlaget har økt og oversikten over massebalansen er forbedret, har antall og plassering av masselager blitt endret. Masselager nr. 9 fra planoppstart tas ikke i bruk, og masselager nr. 11 berører flere naturverdier. Nye Veier foreslår nå kun ett masselager ved Åmot, vest for tunnelportalen.

59. Aslaug Marie Undheim, Bjerkreim kommune, gbnr. ikke oppgitt, 26.04.2025

59.1	På vegne av Bjerkreim bygdeliste. Støttar den nye linja for E39 som er lagt fram. Det er svært viktig å leggja vegen utanom Vikeså sentrum og få mest mogleg i tunnel. Jordvern må leggjast vekt på, både dyrka mark og innmarksbeite. Det er ikkje til å unngå at nokon blir råka av trasévalet. Dei som får store ulemper, må få god erstatning og høve til å drive gard ein annan stad. Mindretalet sine ulemper må kompenseras av fellesskapet sine fordelar.	Det vil i det vidare arbeidet legges stor vekt på å finne løsnings som ivaretar hensynet til landbruk og jordvern. For Nye Veier er det viktig av dyrka jord skal benyttes til jordbruk også etter ferdig utbygd vei. Når anleggsarbeidet påbegynnes, vil dyrka jord graves av og mellomlagres til jorden reetableres på et egnet sted på den aktuelle eiendommen. Før byggingen kan starte, må all nødvendig grunn erverves for å realisere prosjektet. I denne fasen forhandles det om endelig erstatning for avståelse til ny E39. Det ordinære grunnervervet begynner først når prosjektet er prioritert for utbygging, og da vil Nye Veier kontakte berørte grunneiere. Første steg i prosessen er vedtak av reguleringsplanen.
------	---	--

60. Bernt Terje Høyland, Lund kommune, gbnr. 60/12, 29.03.2025

60.1	Ved Vartdal Plast er det etablert skogsbilvei og traktorvei som gir adkomst til skog, utmark og tuområder, med snuplasser og velteplasser for tømmer. Veiene er også viktige for utmarksbeite. Ber om at disse opprettholdes eller omlegges ved ny E39, og at det etableres en felles undergang ved dagens avkjørsel med tilstrekkelig høyde og bredde for tømmertransport. Ved avkjørselen er det i dag felles snuplass for tømmerbiler og velteplass. Eiendommer som har rettigheter i veisystemet sør for velteplass/avkjøring er gbnr. 60/11, 60/19, 60/24, 61/1, 61/2. Nord for velteplass/avkjøring gjelder det gbnr. 60/3, 60/12, 60/14, 60/1	Tilgang til landbruksområder vil bli ivarettatt, og dette blir et viktig fokus i det videre arbeidet med reguleringsplanen. Når planen er ferdig, fastsettes minimumskrav til veiklasse for alle landbruksveier og frihøyde for kulverter. Der ny E39 legges parallelt med dagens trasé, kan landbrukskulverter bli flyttet, eller flere grunneiere kan måtte dele samme kulvert. Informasjon om veirett vil bli tatt med videre i arbeidet med reguleringsplanen.
------	---	---

61. Børge Helland, Bjerkreim kommune, gbnr. 30/6, 20.04.2025

61.1	Meiner blå linje er den beste. Bøndene på Gjedrem er opne for å bruke tunnelmassar til terrengheving nær tunnelinnslaget. Areal er dyrka mark av god kvalitet, så planlegging må sikre matjord. Heving er interessant fordi områda delvis er overfløymde ved høg vassføring i Bjerkreimselva. Aktuelt areal er ca. 100–150 daa med fylling 0–5 m. Om prosjektet ønskjer oppfylling, må det	På Gjedrem foreslår Nye Veier ett masselager på eiendom 30/1. Det masselageret er i hovedsak utenfor flomsone fra Bjerkreimselva, og kan fungere som mottaksareal for omdisponert dyrka jord som følge av veiltaket. Dersom det blir behov for ytterligere areal til masselager, kan 30/6 bli aktuelt.
------	---	---

	planleggjast godt og grunneigarane må få kome med innspel.	
61.2	Alle bøndene på Gjedrem er uroa over blå linje med kryss på Vikeså. Løysinga vil dele bruka meir opp og ta store mengder dyrka og beiteareal. Tilkomsten til eigedomane er allereie utfordrande etter førre E39-utbygging.	Svart linje med kryss på Vikeså er ikke anbefalt inkludert i vidare arbeid med reguleringsplanen. Ett av argumentene er omdisponering av dyrka jord.

62. Dag Inge Slettebø, Bjerkreim kommune, gbnr. 6/7, 09.04.2025

62.1	Om denne traseen blir valgt, kreves eiendommen innløst i sin helhet. Dette mot dokumenterte utgifter/kostnader fra 2020-2025. Indeks for bolig legges til grunn.	Før byggingen kan starte, må all nødvendig grunn erverves for å realisere prosjektet. I denne fasen forhandles det om endelig erstatning for avståelse til ny E39. Det ordinære grunnervervet begynner først når prosjektet er prioritert for utbygging, og da vil Nye Veier kontakte berørte grunneiere. Første steg i prosessen er vedtak av reguleringsplanen.
------	--	---

63. Elin Refsland, Lund kommune, gbnr. 59/2, 21.04.2025

63.1	Det er etablert og merket tursti fra E39, opparbeidet av Heskestad- og Ualand bygdeutvikling, med gjerdeklyver og hundeport for friluftsliv og jakt. Stien følger Kvednabekken til heia og har i generasjoner vært viktig for tilgang til beite og vannkilde for gårdsbruk 59/2. Det bør tilrettelegges for å bevare mest mulig av stien og sikre tilkobling.	Virkninger for landbruk og friluftsliv skal utredes som del av planforslaget, se forslag til planprogram. Atkomstmulighet til både bebyggelse og landbruksområder vil bli ivaretatt, og dette vil bli en viktig del i det videre arbeidet med reguleringsplanen.
63.2	Det bes om at masselager flyttes til et mindre synlig område av hensyn til praktiske og estetiske forhold. Eiendommene Gamleveien 68 og 79 har direkte utsikt mot E39 uten skjerming, og dagens plassering oppleves som svært skjemmende. Det bes om tilsvarende vurdering for alle berørte naboer for å minimere inngrep.	Med dagens veilinjer er det et underskudd av bergmasser på strekningen Bilstad–Haugatjørn, og det er derfor ikke behov for etablering av masselager på eiendommen. Masselager 1–5 fra varsel om planoppstart er tatt ut.
63.3	Reservevannskilde: Mellom eksisterende E39 og skogkant ligger det i Kvednabekken to reservevannkilder (brønner). Dette er reservevannskilder for gårdsbruket, samt for nabobruk på begge sider. Det er viktig at disse reservevannskildene blir sikret, også for fremtiden.	Vannforsyning langs hele veitraseen vil bli kartlagt før oppstart av anleggsarbeid. Vannkilder som blir direkte berørt av tiltaket vil erstattes med nye vannkilder.
63.4	Skog: Det må gjøres en vurdering av hvor mye skog det planlegges å ta ut. Det er bekymring knyttet til at det tas ut noe skog og at øvrig skog da blir svekket. Skogen blir mer	Det er først og fremst areal til anleggsområde som kan medføre hogst av skog. For eventuelt areal som Nye Veier erverver til rassikring, vil skogen i hovedsak bli

	sårbar for ødeleggelser av vær dersom førstelinjen blir tatt bort.	stående. I det videre arbeidet med reguleringsplanen, vil Nye Veier jobbe med å definere anleggsområdet.
63.5	Det er viktig at Nye Veier AS sikrer muligheten til tilkomst til skog / muligheten til å ta ut fremtidig skog ved å tilrettelegge for tilkomst med jordbruksredskaper (høy/bred nok) til skogsvei/traktorvei.	Tilgang til landbruksområder vil bli ivarettatt, og dette blir et viktig fokus i det videre arbeidet med reguleringsplanen. Når planen er ferdig, fastsettes minimumskrav til veiklasse for alle landbruksveier og frihøyde for kulverter. Der ny E39 legges parallelt med dagens trasé, kan landbrukskulverter bli flyttet, eller flere grunneiere kan måtte dele samme kulvert.
63.6	Støyskjerming: Både Gamleveien 68 og 79 vil bli liggende tett opptil gamle/nye E39. Ber om at det blir satt opp støyskjerming som ivaretar boforholdene her.	Behovet for støyskjerming vurderes som en del av reguleringsplanprosessen. Støysituasjonen beregnes og vurderes i henhold til nasjonal retningslinje T-1442. Dersom beregnet støynivå overskrider anbefalte grenseverdier, utredes avbøtende tiltak – enten langs veg eller lokalt ved støyfølsomme bygg.

64. Elin Skjelbred, kommune, gbnr. Eigersund kommune, 23.04.2025

64.1	Dette er en av de mer tidsbesparende strekkene. Ser ut som de som skal benytte fv. 42 mot Tonstad ikke får særlig glede av dette strekket? Er det mulighet for en bedre kryssforbindelse her? Det er mye hyttetraffikk denne veien.	Nye Veier har vurdert to alternativer for nytt kryss: ett ved Årrestad/Grøndøl med tilkobling til E39 og fv. 42 ved Åmot, og ett ved Haugatjørn med tilkobling til fv. 42. Et kryss på Årrestad påvirker trafikk fra Eigersund i liten grad, men sparer trafikk til Tonstad omtrent 8 minutter. Tilkobling fra Haugatjørn gir derimot en besparelse på ca. 10 minutter for samme trafikk. Fv. 4274 har store høydeforskjeller mot E39 og lav standard og, noe som gjør den lite egnet som tilførselsvei uten omfattende utbedringer. Kryss på Haugatjørn med arm til fv. 42 gir størst positiv effekt på trafikken (trafikanntytte), men har like høye investeringskostnader som Åmot-alternativet. Totalt sett gir Haugatjørn-alternativet minst negativ netto nytte med -210 mill. NOK sammenlignet med kryss uten tilkobling til fv. 42.
------	---	---

65. Knut Vikeså, Bjerkreim kommune, gbnr. 33/60, 23.04.2025

65.1	Har tegnet forslag til plassering av ny E39 som er best for begge gårdsbruk på Storrsheia. Det vil spare den mest verdifulle jorda og legge veien i utkanten av eiendommen. Er imot dagens forslag der veien går gjennom eksisterende driftsbygning som skal bygges om til løsdrift. Ønsker veien lengst mulig fra gården for å redusere støy, sikkerhetsrisiko, forurensning og tap av dyrket mark.	Nye Veier vurderer muligheten for å legge om veitraseen, men strekningen mellom Storrsheia og Bue innebærer mange hensyn. Innsendt forslag tar hensyn til dyrka jord, men øker konflikten med både det vernede vassdraget og KULA-området ved Storrsheia. Endelig plassering av ny E39 og lokalveier på strekningen fra Storrsheia til Bue er ikke avklart. Silingsrapporten omtaler flere av løsningene det skal jobbes videre med i neste fase.
------	--	---

66. Helge Larsen, Lund kommune, gbnr. 61/1, 24.04.2025

66.1	Må ha tilgang til avkjøringen opp til Helgetoppen hvor de har gjødsla beiter og utmarksbeiter som blir bruk til sauedriften på gården.	Tilgang til landbruksområder vil bli ivaretatt, og dette blir et viktig fokus i det videre arbeidet med reguleringsplanen. Når planen er ferdig, fastsettes minimumskrav til veiklasse for alle landbruksveier og frihøyde for kulverter. Der ny E39 legges parallelt med dagens trasé, kan landbrukskulverter bli flyttet, eller flere grunneiere kan måtte dele samme kulvert.
------	--	--

67. Inga Sundvor Slettebø, Bjerkreim kommune, gbnr. 6/7, 10.04.2025

67.1	Om denne traseen blir valgt, kreves eiendommen innløst i sin helhet. Dette mot dokumenterte utgifter/kostnader fra 2020-2025. Indeks for bolig legges til grunn.	Før byggingen kan starte, må all nødvendig grunn erverves for å realisere prosjektet. I denne fasen forhandles det om endelig erstatning for avståelse til ny E39. Det ordinære grunnervervet begynner først når prosjektet er prioritert for utbygging, og da vil Nye Veier kontakte berørte grunneiere. Første steg i prosessen er vedtak av reguleringsplanen.
------	--	---

68. Jan Helge Havsø, Eigersund kommune, gbnr. 78/7, 09.04.2025

68.1	Ser at eiendommen kan bli berørt. Det er et fremtidig hyttefelt på eiendommen som ligger ved siden av Kleivatjørna, forventer at dette blir tatt hensyn til i erstatningen.	Det aktuelle området er satt av til «fritidsbebyggelse – nåværende» og merket H17 i kommuneplanens arealdel for Eigersund kommune 2018-2030. Området er ikke regulert per i dag. Før byggingen kan starte, må all nødvendig grunn erverves for å realisere prosjektet. I denne fasen forhandles det om endelig erstatning for avståelse til ny E39. Det ordinære grunnervervet begynner først når prosjektet er prioritert for utbygging, og da vil Nye Veier kontakte berørte grunneiere. Første steg i prosessen er vedtak av reguleringsplanen.
------	---	---

69. Ken Rune Birkeland og Ove Østrem, Eigersund kommune, gbnr. 79/5, 79/1 og 13, 29.03.2025

69.1	Slik linjen ligger nå, blir del av gbnr. 79/ 1 og 13 uhensiktsmessig og ønskes innløst. Denne kan brukes som makebytte til 79/5. Deponiområde 8 ønskes også utvidet/forlenget innover 79/5. Har nettopp investert i nytt sauehus og ønsker å øke drifta på gården opp mot 300 vinterfôret sau. Viser til at han er den eneste fastboende igjen på Årrestad som har dyr.	Masselager på Årrestad er tilpasset masseoverskuddet på strekningen, og slik det er utformet nå strekker det seg akkurat innenfor eiendom 79/5. Nye Veier har som mål for prosjektet at all dyrka jord skal benyttes til jordbruksproduksjon, og vil gå i dialog med alle som blir berørt av masselager for å få til best mulig løsning for jordbruket.
------	---	--