

# Uttalelse fra SANDSTØL ODD MAGNE

I henhold til plan- og bygningsloven § 12-8 er det varlset om oppstart av reguleringsplanarbeid.

I forbindelse med varslingen har SANDSTØL ODD MAGNE, levert en uttalelse.

Uttalelsen gjelder for:

PlanID: Bjerkreim: 1114\_, Eigersund: 1101\_ og Lund: 1112\_

Plannavn: E39 Bilstad-Bue

Kommune: Bjerkreim

Uttalelsefrist: 25.04.2025

## Uttalelse

### Kommentar

Eier fritidseiendom som ligger Uskjenert i LNF område. Sørlandsveien 1296. Etter planen om ny vei vil denne perlen som ligger ved Hauartjørn bli ødelagt med blant annet støy. Blir eiendommen løst ut eller vil det bli snakk om en kompensasjon. Verdien på eiendommen vil bli redusert/ødelagt. Mvh Odd Magne Sandstøl

### Kommentar mulig konflikt

Kontaktinformasjon for SANDSTØL ODD MAGNE:

Telefon:

Epost:

Adresse:

Postnummer og sted: 4365, NÆRBØ

**Vedlegg til uttalelsen finnes i altinnmeldingen**

**Uttalelsen er levert gjennom altinn.no**

# Uttalelse fra FRISK ODDNY SANDSTØL

I henhold til plan- og bygningsloven § 12-8 er det varlset om oppstart av reguleringsplanarbeid.

I forbindelse med varslingen har FRISK ODDNY SANDSTØL, levert en uttalelse.

Uttalelsen gjelder for:

PlanID: Bjerkreim: 1114\_, Eigersund: 1101\_ og Lund: 1112\_

Plannavn: E39 Bilstad-Bue

Kommune: Bjerkreim

Uttalelsefrist: 25.04.2025

## Uttalelse

### Kommentar

Jeg står oppført under Bjerkreim kommune. Jeg bor i Eigersund kommune

### Kommentar mulig konflikt

Kontaktinformasjon for FRISK ODDNY SANDSTØL:

Telefon:

Epost:

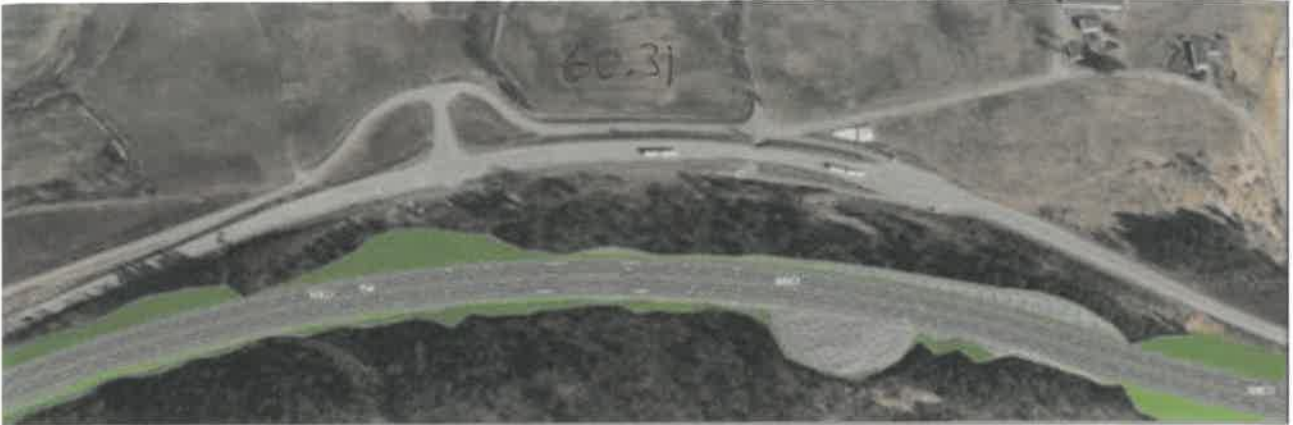
Adresse:

Postnummer og sted: 4376, HELLELAND

**Vedlegg til uttalelsen finnes i altinnmeldingen**

**Uttalelsen er levert gjennom altinn.no**

## Bilstad (Legå)



### **\*Innspill:**

**\* På Bilstad er det 6 gardsbruk som ligger under navnet LEGÅ, vi har felles hei på oppsiden av den nye veien som vil deles av med ny vei. En bør i planen legge opp til å sikre disse brukene felles overgang / undergang. Slik at fremtidig utmarks drift sikres for brukene.**

**\* For bruk 60/31 har jeg en reserve vanns brønn kilde til over ca700 griser liggende midt i veianlegget ?**

**\* Spørsmål om støy: Dersom en ser veianlegget (se bilde som her er vist), så ville det vært en kjempefordel om veien ble senket noe ned i terrenget – slik at vi fikk en skjæring / fjellkant mellom oss som bor på Legå – og ny vei. Vi ville vel da fått en naturlig støydemping.**

**\* Ellers vil jeg påpeke at anleggs støy med betydelig sprengnings-arbeid med tildels store sprengsalver, så må det tas en grundig gjennomgang både ifht plan til gjennomføring og enighet med grunneiere hvordan dette skal gjøres i praksis. ? Jeg driver en betydelig smågrisproduksjon like i nærheten med fødsler hver uke. Viser til tidligere skriv fra Mattilsynet – og så har jeg dårlige erfaring med sprengingsarbeid fra tidligere veiarbeid.**

**Legger ved skriv fra mattilsynet da fylkesvei 14 ble bygget– Husk at hensynet til dyra har økt betydelig siden dette ble skrevet.**

**\* Ellers er jeg positiv til å bruke mine jorder til fyllområde, evt heving av jorde for å forbedre vannavrenning ol. Har 15 dekar som ligger rett ved nytt kryss i bilde som vist ovenfor.**

Med Vennlig Hilsen  
Kurt Helleland  
Myrhaug Gård

Kurt Helleland  
4463 UALAND

Deres ref:  
Vår ref: 2013/242453  
Dato: 25.11.2013  
Org.nr: 985 399 077



Mattilsynet

## IVARETAKELSE AV DYREVELFERD VED SPRENGNINGSARBEID

Det bekreftes med dette at Kurt Helleland, 4463 Ualand driver en stor smågrisbesetning. Det er et betydelig antall griser inne i grisehuset til enhver tid, opp mot 1000 dyr og alltid også mange drektige purker, med flere fødsler pr. uke som en normalsituasjon.

Mattilsynet er statlig tilsynsmyndighet bl.a. for dyrehelse og dyrevelferd. I denne forbindelse er vi gjort kjent med at det planlegges betydelig anleggsvirksomhet i umiddelbar nærhet til grisefjøsset i forbindelse med utspregning av en stor undergang for ny fylkesvei 14.

Dersom det i denne sammenheng blir langvarige perioder med sprengning og gjentakende sterke skuddsalver i umiddelbar nærhet til fjøsset, kan dette bidra til at dyrene blir urolige og stresset. Spesielt for høydrektige purker kan dette ved gjentakende episoder i verste fall føre til at dyrene aborterer.

I lov om dyrevelferd § 3 står det at «dyr skal behandles godt og beskyttes mot fare for unødige påkjenninger og belastninger». Beskyttes «mot fare for» betyr at det om nødvendig skal iverksettes forebyggende tiltak for å hindre at dyr utsettes for unødige påkjenninger og belastninger.

Selv om det primært er Kurt Helleland sitt ansvar å sikre at dyrene hans får godt tilsyn og stell, påhviler det også alle og enhver å behandle dyr på en god og hensynsfull måte. Omsatt til det forestående anleggsarbeidet på Ualand, betyr dette at også Statens vegvesen som tiltakshaver har en forpliktelse til å bidra så langt det er mulig med å legge forholdene til rette for å sikre at dyrene til Kurt Helleland ikke blir påført unødvendige påkjenninger og belastninger.

Kurt Helleland har foreslått å fore dyrene under og i forkant av hver sprengning. Dette for å lede bort dyrenes oppmerksomhet og forhåpentligvis unngå at de blir skremt av skuddsalven. Dette er et enkelt forebyggende tiltak, og som vi med dette vil gi vår sterkeste anbefaling til.



Adne Iversen  
distriktssjef

Mattilsynet – Distriktskontoret for Dalane, Sirdal og Flekkefjord

10.04.25

Til Nye Veier

(Prosjekt Bilstad - Bue)

**Uttale til ny 4 felt vei over våres 3 eiendommer på Legå med gårdsbruksnummer:  
60/15 – 60/29 – 60/31**

Vi har et sammenhengende eiendomsforhold der veien er foreslått over våres 3 eiendommer, vi har utmark og felles hei område ovenfor dagens E-39. Det er tilrettelagt i dag god tilkomst til utmarken i dag med grusvei langs hele E39 og et kryss fra E39 slik at vi har god tilkomst til våres eiendommer. Hver enkelt eiendom har sin egen tilkomst til sin utmark i dag.

Nye Veier sitt planforslag vil dele våres 3 gårdsbruk, slik at vi ikke får komme til det vi eier på oppsiden ifht både: **beite - jakt - hogst – ved og annen naturlig bruk av utmarksområde.**

**Vi kommer med et felles forslag til en felles undergang/overgang som alle 3 gårdsbruk kan bruke. Dette er et konstruktivt forslag for å samle 3 gårdsbruk til en felles jordbruks undergang/Overgang. Som grunneiere har vi sett for oss et lavere område i terrenget som med enkelhet kan anlegges en undergang – under Ny 4 felts vei – slik at vi kan sikres tilgang til eiendommene ovenfor ny planlagt vei. (Se eget vedlegg kart satt ring / mulig undergang)**

Vi er også opptatt av støy, og vil håpe at nye veier anlegger veien slik at det kommer naturlige skjæringer som tar noe av støyen der 4 felt veien vil passere våres eiendommer i fjellsiden.

Håper nye veier går i dialog med oss 3 gårdsbruk slik at vi får til best resultat for alle parter.

Med Vennlig Hilsen

Gårdsbruk på Bilstad (Legå):

60/15 Terje Bilstad

60/29

Jostein Sætevik

60/31 Kurt Helleland

*Terje Bilstad*

*Kristine-Marie Sætevik*

*Kurt Helleland*

# BILSTAD

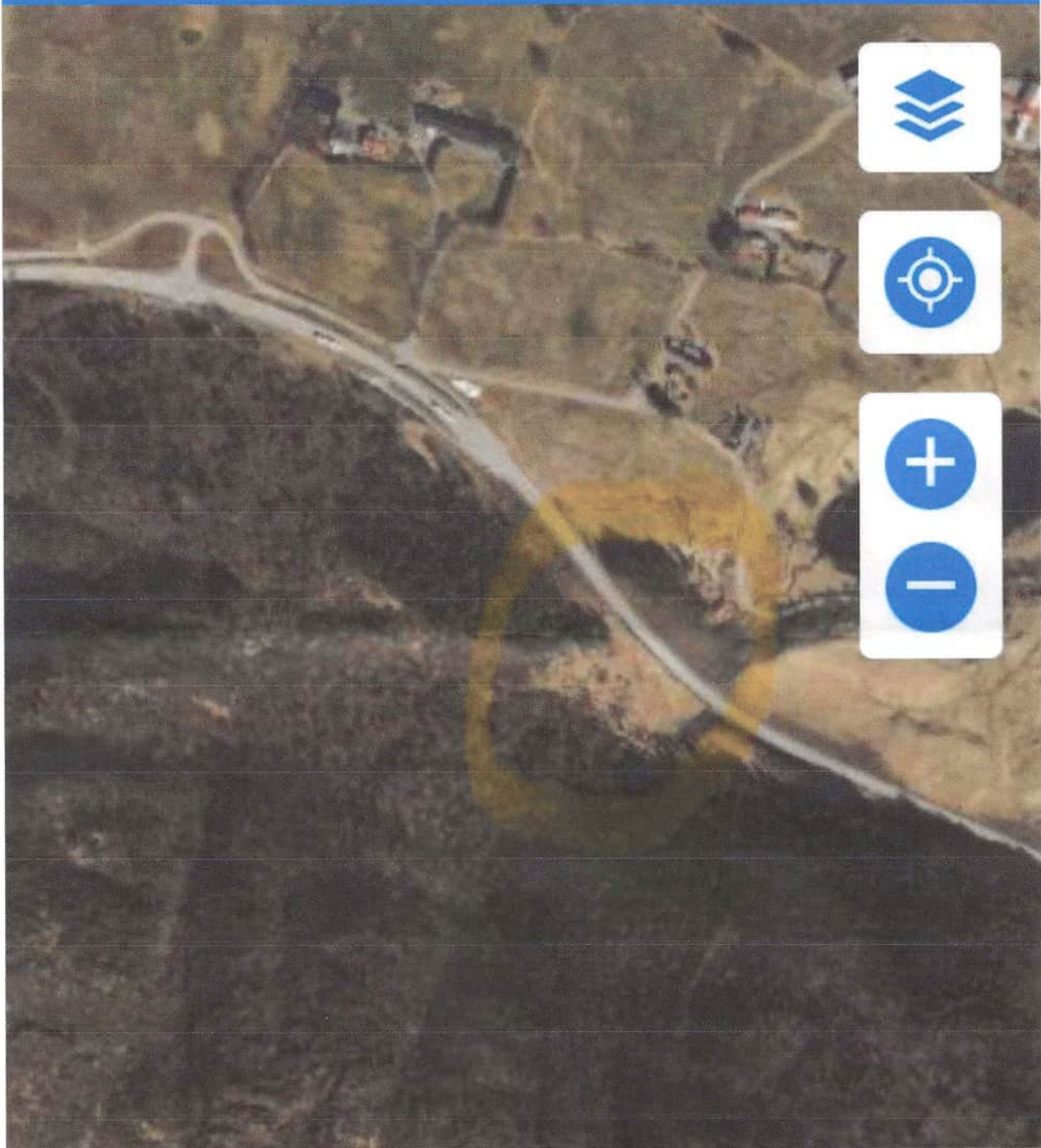


© 2025 Norkart AS/Geovekst og kommunene/OpenStreetMap/NASA, Meti  
Copyright © 2025 Digitale Medier 1881 AS - Norges beste katalogtjeneste.

LAVT PUNKT  
UNDERGANG

Opplysningen®  
1881

Søk...



Norkart AS/Geovekst og kommunene/OpenStreetMap/NASA, M

  **kart.1881.no** 



**Fra:** aasahs <[aasahs@online.no](mailto:aasahs@online.no)>

**Sendt:** torsdag 10. april 2025 15:21

**Til:** Thomas Kaaløy Jensen <[thomas.kaaloy.jensen@nyeveier.no](mailto:thomas.kaaloy.jensen@nyeveier.no)>

**Emne:** Aktuelt areal for deponering av tunnelmasse for etablering av dyrka jord.

You don't often get email from [aasahs@online.no](mailto:aasahs@online.no). [Learn why this is important](#)

Hei.

Viser til hyggelig telefon samtale og oversender i første omgang enkle skisse for å illustrere området jeg tenker på. Gårdsnummer 60 og bruksnummer 5 i Bjerkreim.

Hører gjerne fra deg når du har fått sett litt på det.

Ha en fin dag.

Mvh

Arve Andreas Slettebø

Videresendt melding:

**Fra:** Arve Andreas Slettebø <[post@vikesaatrevare.no](mailto:post@vikesaatrevare.no)>

**Dato:** 10. april 2025 kl. 13:24:20 CEST

**Til:** Arve Andreas Slettebø <[aasahs@online.no](mailto:aasahs@online.no)>



Med vennlig hilsen.

Arve Andreas Slettebø

Vikeså Trevarefabrikk AS  
Bjerkreimsvegen 889  
4389 Vikeså

Tlf.nr.: 51 45 22 51  
Mob.nr: 915 48 489  
Mail: [post@vikesaatrevare.no](mailto:post@vikesaatrevare.no)  
Web: [www.vikesaatrevare.no](http://www.vikesaatrevare.no)

Leverandør av Norsk håndverk! 

 STOLT MEDLEM AV  
NORSKE TREVARER

# HADA GARD

**A** = Dal / "gryte"

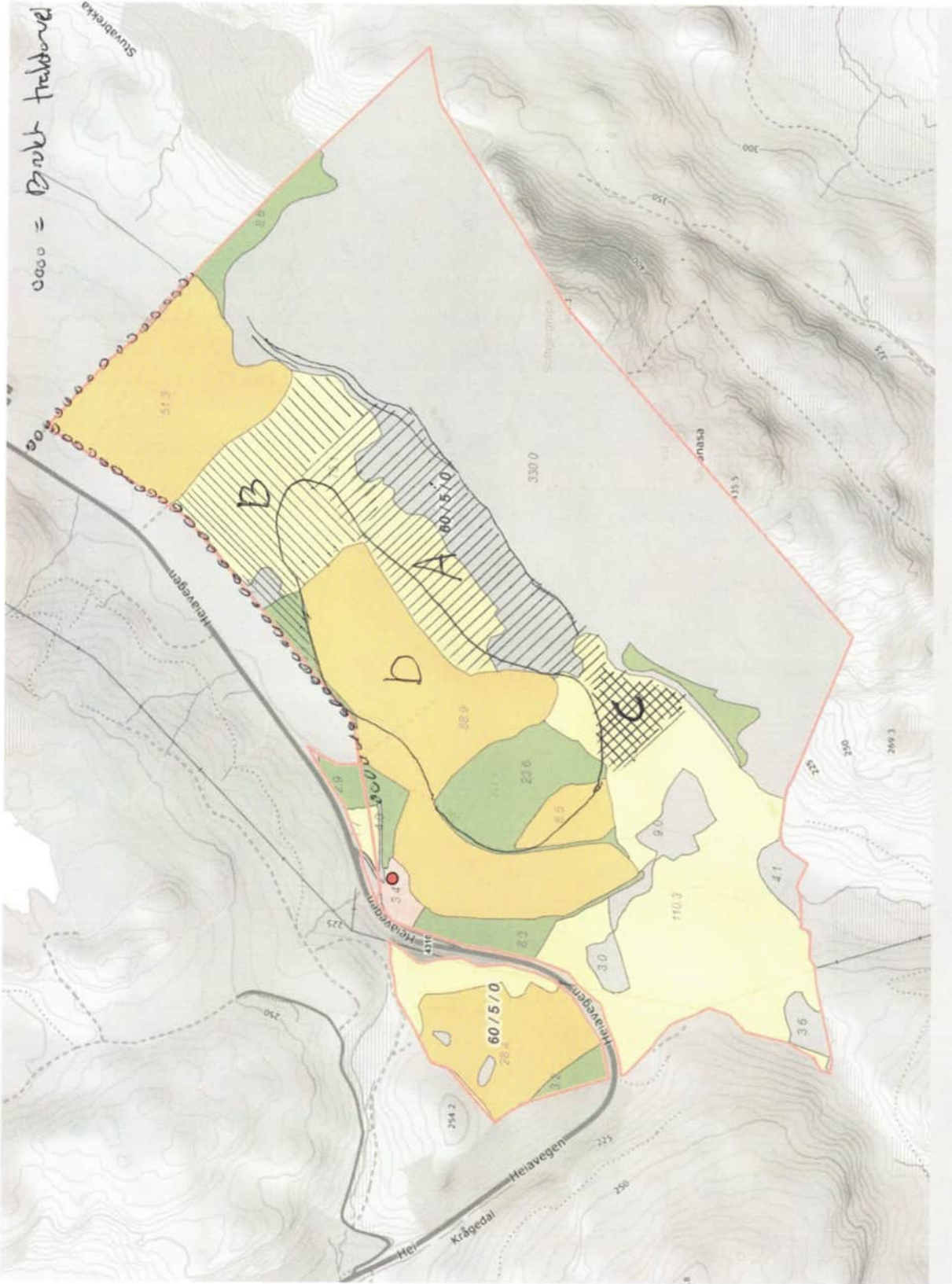
mellom stor sandrygg (D) og steil fjellvegg/ur.

**B** = Lett dyrkbart gjødslet beite

**C** = "Gryte/krok" som heller andre veien i fht A. En stør-på høyde med toppen av sandryggen (D) i overgangen mellom disse to områder.

A har en liten og frodig sunn myr i bunn, nærmest fiddel B har noen små reg. tor-minner nærmest hovedveien.

0000 = Brukt feldbunde



	Fulldyrka jord	Overflate dyrka jord	Innmarksbeite	Produktiv skog	Annet markslag	Bebyggt samf. vann, bre
5	177,0	0,0	196,1	60,0	548,5	3,9
5	177,0	0,0	198,1	60,0	548,5	3,9

10/4-25 An J. Skjold

## Innspel planarbeid motorveg E 39 Bilstad-Bue

### Planarbeid gjennom Bjerkreim

Nye Veier startar nå planarbeidet for 27 kilometer ny E 39 på strekket Bilstad - Bue gjennom Lund, Bjerkreim og Egersund (Helleland). Tidlegare har artikkel i Dalane Tidende 25.01.23 formidla at utbyggingselskapet Nye Veier har møtt utfordringar i planlegging av motorveg i vanskeleg topografisk terreng gjennom dette området i Dalane.

### Historisk enighet om E 39

Stavanger Aftenblad formidla 21.01.23 ein omfattande artikkel om denne saka. Under overskrifta Historisk enighet om E 39- skriv avisa at ordførarar og representantar for næringslivet i Rogaland og Agder unisont argumenterer for samanhengande 4-felts motorveg Søgne-Sandnes. Dei politiske leiarane kjemper massivt for 4-feltsdimensjon langs heile vegtraseen og rask utbygging av prosjektet.

### Bilstad- Bue- påkjøringskryss til Egersund i Saglandsområdet- Egersund hamn

Artikkel i Dalane Tidende 07.03.25 skriv at Nye Veier har delt parsellen Bilstad-Bue i 3 delstrekningar: Bilstad- Haugatjørn, Haugatjørn- Storrshei og Storrshei-Bue. Dersom Nye Veier etter planarbeid og godkjent reguleringsplan vedtek å byggje først Bilstad- Haugatjørn, vil trafikken til og frå Egersund og Egersund hamn framleis gå gjennom Helleland sentrum. Prioritert utbygging Bilstad-Haugatjørn bør ein setje falkeblikk på sidan nåverande standard på E 39 gjennom Heskestad i all hovudsak er god. Alternativt forslag kan vere å byggje først Haugatjørn-Saglandområdet med avkjøringskryss og avkjøringsveg i og frå føreslått tunnel i området ved Eptelandsvatn og vidare i retning Sagland/ Eigestad der ny vegparsell i Eigestadområdet kan knyttast til nåverande riksveg 421 mot Egersund. Riksveg 421 har svært farlege og trange svingar i dag like før kryss til E 39 i Helleland. Tunnel ved Eptelandsvatn kan truleg leggest endå meir mot vest i retning Sagland. Denne tunnelen kan førebels ha endepunkt i avkjøringskrysset og byggjast vidare mot Oremo på eit seinare tidspunkt. Då eliminerer vi all trailertrafikk frå Egersund hamn/ lokaltrafikk Egersund sørover gjennom Helleland sentrum, samstundes som fjerntrafikk i nordleg retning i lang tid kan kanalisert ned mot nåverande E39 med god veg gjennom Saglandsbakken. Godt og effektivt påkjøringskryss til Egersund hamn med mykje gods frå trailertrafikk er særskild viktig.

### Veg gjennom Bjerkreim sentrum på vent

Effektiv vegbygging gjennom flaskehalsane bør seriøst vurderast ved enklare dimensjon gjennom visse punkt. Då blir vegen billegare og innsparte midlar kan kanalisert til sentralt vedlikehald av veg og utbygging av viktig infrastruktur for parallell Sørlandsbane som ny jernbanetunnel i rasområdet i Drangsdalen. Veg frå tunnel ved Eptelandsvatnet( Saglandsområdet) nordover gjennom Bjerkreim sentrum kan setjast på vent. Utbygging gjennom flaskehalsane Vikesåbakkane og Runaskaret kan likevel gjennomførast i raskare, prioritert tempo. Då tek ein utgangspunkt i føreslått Oremo påkjøringskryss og ny veg kan gå i einløpstunnel frå Oremo i retning litt vest for blå line mot Svelabakken. Tunnel/kort bru med påkjøringskryss til Vikeså og Gloppedalsveg kan gå

gjennom/ ved Svelabakken og vidare i tunnel med krabbefelt opp Vikesåbakken til Runaskar i ny tunnel til krysset ved Bue.

### Oremoen og Sveladalen/ Storrshei påkjøringskryss

Nye Veier føreslår Oremoen som tilknytningspunkt for ny E 39 i Bjerkreim. I denne samanheng er det viktig å påpeike at Oremoen påkjøringskryss må sikre god tilknytning til Vikeså sentrum med sentrale funksjonar som handelsverksemd , kommuneadministrasjon, skule og turistveg vidare til Gloppedalen- Byrkjedal. Vi slår også fast på nytt at det også er særst avgjerande at Vikesåområdet får godt tilknytningspunkt i nordgåande retning mellom gammal E 39 og ny motorveg ved bru over Sveladalen og eventuelt på Storrsheia.

Vikesåområdet har viktig pendlartrafikk nordover. Lokaltrafikk- og særleg næringstrafikk, eksempelvis transport av elevar til vidaregåande skule, pasientar og arbeidskraft til ny sjukeheim på Vikeså må kunne kjøre effektivt til sentrale sentra som Stavanger sentralsjukehus på Nord-Jæren utan å måtte kjøre omvegen sørover til Oremo. Det same gjeld legesenter og idrettsaktivitet i Bjerkreimhallen og idrettsplass, Fuglestad Bil på Storrsheia og Hompen Bil, Vikeså.

Turisttrafikken frå Gloppedalen må også kunne kjøre i nordgåande retning til flyplass og cruisetrafikk utan lang omveg. Ein stadig meir sentral arbeidsplass for pendlarar frå Vikeså til Skurve industriområde ved Ålgård treng også godt tilknytningspunkt til ny motorveg på Vikeså utan å kjøre i sørleg retning til Oremo.

Nåverande E39 ved kryss til vegen Svela- Gravdal kan med planfritt påkjøringskryss til ny motorveg i Sveladalen bli effektiv og tilfredstillande løysing. Det same gjeld lokaltrafikk sørover frå Ålgård og Nord- Jæren til Vikeså og Gloppedalen- Byrkjedal. Alternativt kan kryss på Storrshei frå gammal E 39 til motorveg vere akseptabel tilknytning t.d. for Fuglestad Bil og næringslivet elles i Vikesåområdet.

### Slankare dimensjon- betre framdrift Vikesåbakkane og Runaskaret

Vi kan gi ros til dei som argumenterte for indre lineval for ny E 39 som er den kortaste veg mellom Kristiansand og Sandnes/ Stavanger. Det same takk kan vi sende til Nye Veier for å setje utbygging av motorveg Bue-Ålgård på vent sjølv om reguleringsplan er ferdig. Det same gjeld redusert utbygging av E 18 Kragerø- Bamle i Aust- Agder der gammal vegtrase meir kan nyttast og både natur og innsparte midlar i milliardklassen er gevinsten. Denne utbygginga er fullgod sjølv om fartsgrensa blir redusert til 100km/t som i tillegg gir mindre klimautslepp. I dette området i Aust- Agder kan Nye Veier argumentere for at samfunnsmidlar spart på denne måten kan overførast til samanknytning av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen over 4-6 mil.

Fire felts dimensjon over heile strekket Kristiansand- Stavanger må vi setje alvorleg søkelys på, samsundes som vi kan argumentere for 4-felts dimensjon på utvalde strekk. Eksisterande E 39 Kristiansand- Stavanger gir truleg mindre forureining med nåverande trafikkgrunnlag, sjølv om vegen er litt lenger enn ny motorveg. Aukar trafikkmengda kombinert med høgare fart på ny veg, samstundes som mange vel elektrisk tog vekk, blir reknestykket annleis. Dette gjeld sjølv om kjøretøy på vegen i stor grad blir elektriske. Høg fart kombinert med kraftig trafikkauke på

overdimensjonert ny veg krev meir energi. Aukar gjennomsnittfarten er energibruken høgare og resultatet blir hyppigare lading og auka reisetid.

Vi treng betre veg, men ny veg kan byggjast raskare der flaskehalsane har forkjørrett. Vi understrekar på nytt at Nye Veier bør seriøst vurdere å byggje lang einløpstunnel gjennom fjellet mellom Oremo og Sveladalen, via tunnel eller kort bru ved Svelabakken til krabbefeltstunnel oppover Vikesåbakkane og vidare gjennom Runaskaret til Bue i ny trase gjennom kort tunnel. Denne løysinga er tryggare vinterstid med is- og snøproblematikk i høve til lang bru i sving, særleg i høg fart nord-sør frå tunnel til bru i farleg overgang tunnel/ bru i sørleg retning frå Vikesåbakkane. Lang einløpstunnel litt vest for blå anbefalt line mot Svelabakken treng mindre saltstrøing og reduserer dette problemet. Økonomisk innsparing i slankare trase med einløpstunnel bør utgreiast. Då kan vi få raskare utbygging og lågare bomtakstar. Viss 4 felts utbygging Sagland( Eftelandsvatn) - Oremo i tillegg kan setjast på vent og innsparinga med slankare dimensjon er stor, kan gevinsten ,som tidlegare påpeikt, finansiere rassikker og tryggare jernbanetunnel i Drangsdal med høgare fart og tidsgevinst. Parallelt tunnellop til einløpstunnel kan byggjast i framtida Oremo- Bue når det er normalt trafikkgrunnlag for det.. Bru i doble løp og i svingkurve nær byggefelt er også uharmonisk i landskapet med trafikkstøy nær bustadområde. I dag er årstdøgntrafikken gjennom Bjerkreim ca. 7000, langt unna norm for 4-feltsveg på ca. 13000- 15000 kjøretøy pr. år. I mellomtida kan samfunnet spare store beløp i vedlikehald av eitt løp i staden for to.

#### Politikarar mot fagetat- Stor trafikk på gammal veg

På deler av strekninga E 39 Søgne-Ålgård er ÅDT (årstdøgntrafikken) langt under internasjonalt nivå slik vi ser i Tyskland og elles på kontinentet. Konsekvensen er eksempelvis svært høge bompengeutgifter for å finansiere eit rådyrt og samfunnsmessig ubalansert prosjekt som går gjennom vanskeleg terreng med mange tunnelar. Det fører til at ein del av trafikken framleis går på tidlegare E 39 utan bompengebelasting slik vi ser på det nybygde strekket E39 Kristiansand-Mandal. Nå spør ein seg om mykje trafikk vil kjøre på gammal E 39 gjennom Lyngdal sentrum for å unngå bompengar når ny motorveg gjennom Lyngdal blir ferdig i løpet av 2025. Bompengenivået reflekterer trafikkmengda på vegen; lav årstdøgntrafikk med høgt bompengenivå som skal finansiere vegen, reiser krav om auka statstilskot som igjen fører til reduserte løyvingar til jernbane og riks- og fylkesvegnett som treng både oppgradering og rassikring.

Eit viktig spørsmål er om ny trafikkrapport frå Menon Economics som analyserer nytteverdi av det nye motorvegprosjektet berre er målt mot nåverande E 39 vegstandard og ikkje vurdert t.d. i forhold til utbygging av trygg, billegare og rasjonell 2-3 feltsveg med midtdelar, meirkostnad av vedlikehald av overdimensjonert motorveg, undergraving og redusert trafikkgrunnlag av parallell jernbane og godstransport på vedlikehaldsfritt hav . Utan målt mot desse elementa, er rapporten inadekvat , ufullstendig og lite truverdig.

## Årsdøgntrafikken ( ÅDT)

Vegnormal føreslått av professor Harald Norem, Vegdirektoratet og NAF

Viser i dette tilfellet til pensjonert professor i vegbygging Harald Norem som har granska samfunnsøkonomien i ulike vegnormalar i høve til årsdøgntrafikk. Årsdøgntrafikken (ÅDT) på delar av denne strekninga , t.d. gjennom Bjerkreim, er 6000-7000 og samsvarar med professoren si tilråding for 2-3 feltsveg. Bilstane sin eigen interesseorganisasjon NAF formulerer sine råd for motorvegutbygging i ein artikkel i Stavanger Aftenblad 24.mars 2022 slik:, sitat. « Det NAF har foreslått, er to måter å gjøre dette på: At trafikkgrunnlaget for bygging av 4- feltsmotorveg heves fra dagens gjennomsnitt på 12000 biler i døgnet til 15000 biler. Dette er helt i tråd med faglig dokumentasjon fra Vegdirektoratet. Vegdirektoratet sier at en 2-3 felts veg med midtrekkverk og fartsgrense på 90km/t har god kapasitet opp til ÅDT 15000-18000. En slik veg er vesentlig rimelegere å bygge og vedlikeholde», sitat slutt. I tillegg må konsekvensutgreiing gjennomførast for å undersøke kva følgjer kostnaden og trafikken på denne vegdimensjonen vil ha for godstransport på elektrisk Sørlandsbane og sjøtransport ved velfungerande og godt utbygde hamner i Stavanger- og Haugesundsregionen.

### Betre samkjøring Statens Vegvesen- Nye Veier

Sprikande samordning og vegprioritering som følgje av fri og sjølstendig utbyggingsportefølgje mellom utbyggingssselskapa Statens vegvesen og Nye Veier er eit tilleggsproblem. Dette gjeld når utbyggingssselskapa ikkje greier å prioritere utbygginga i rett rekkefølge med størst kost/ nytte.

### Tunnel gjennom Ålgård førsteprioritet

Tydeleg ser vi dette på strekket Ålgård- Sandnes der Statens Vegvesen har ansvaret for utbygging gjennom Ålgård, medan Nye Veier skal bygge ut strekninga Søgne-Ålgård sør. Eit par år sidan var Nye Veier med ferdig reguleringsplan klar til å byggje Bue- Ålgård med forholdsvis liten kost/nytte i høve til utbygging gjennom fjellet på Ålgård med større nytte.

### Politikarar må gripe inn

Utbygging av E 39 Bue- Ålgård før tunnelloysing gjennom fjellet på Ålgård er så uforståeleg utbyggingsprioritering at politikarane må seie stopp. I visse tilfelle ser det ut til at det er heilt nødvendig at politikarar grip inn og dirigerer i klare rekkjefølgjekrav kva strekningar som skal prioriterast av dei midlane som utbyggingssselskapa får tildelt.

Ferdige reguleringsplanar er ikkje grunngeving nok for å setje i gang anleggsarbeid. Dette prosjektet har minimal nytteauke i høve til utbygging andre stader knytta til bilkø med store utslepp som gjennom Ålgård, rassikring, sterke stigningsforhold og svingete veg som i Vikesåbakkane og Runaskaret.

### *Motorveg Bue-Ålgård må nedprioriterast til seinare tidspunkt*

Det paradoksale er at komplisert planarbeid med brei motorveg og vedtaket om samanhengande 4-feltdimensjon på heile strekket Søgne - Ålgård, hindrar finansiering og snarleg

utbygging av 4-feltsveg i flaskehalsar som treng dyre, robuste løysingar både for lokal- og fjerntrafikk på korte, avgjerande strekk med høg nyttefaktor. Eit glimrande eksempel på dette er robust tunnelloysing gjennom fjellet i Ålgårdsområdet der årsdøgntrafikken og lokale utslipp er mykje høgare enn planlagt utbygging til over 2 milliardar på den flate motorvegen Bue- Ålgård med minimal tidsreduksjon. Dersom strekket Bue-Ålgård blei ferdig før utbygging gjennom fjellet på Ålgård, vil bilistane likevel stange mot bilkø på Ålgård. Difor bør dette strekket vente med utbygging og midlane overførast til robust løysing gjennom Ålgård. Det er likevel gledeleg å registrere at utbygging gjennom fjellet på Ålgård nå blir prioritert framfor utbygginga Bue-Ålgård etter at Nye Veier endra utbyggingsrekkefølga.

### Flaskehalsar kombinert med jernbane bør prioriterast

Prioritert utbygging av flaskehalsar med størst nytte og effekt som gjennom Drangsdalen der Nye Veier sin tekniske kompetanse kan nyttast til både veg- og jernbane med ny jernbanetunnel, er særst viktig i seriøs argumentasjon. Slankare dimensjon på utvalde strekk på ny motorveg kan t.d. finansierte kryssingsspor på Jærbanen og Sørlandsbanen med svært god kost/nyttefaktor. Vonar leiinga i det statlege utbyggingssekselskapet Nye Veier oppmodar politikarane til å tenke heilskapleg i samferdselsutbygginga. Dette gjeld særleg dimensjonen på prosjektet og kva konsekvensar overdimensjonert veg får i forhold til jernbane og transport på hav. Europaveg 39 på strekket Kristiansand- Bergen har best samfunnsøkonomi på strekninga Stavanger- Bergen forkynte leiaren i Statens Vegvesen for ei tid sidan. Grunngevinga var at vegen på dette strekket ikkje har parallell jernbane. God veg kan gi betre trafikktryggleik, men jernbanen er tryggast å reise med. Det er difor all grunn til å overføre mest muleg trafikk frå veg til bane. Motorveg med kombinasjon 2-3 felt med midtdelar er svært trygg veg og god økonomisk løysing på vegstrekningar med årsdøgntrafikk langt under motorvegar til dømes i Tyskland og Danmark.

### Hirtshals godsterminal- gods på elektrisk jernbane

Vi slår fast på nytt- Politikarane må ta omsyn til følgjande fakta: Framtidig firefelts motorveg på strekninga Kristiansand- Stavaner har elektrisk jernbane i stor grad like ved jernbanetraseen. Jernbanen har godstog frå Oslo til moderne Ganddal godsterminal ved Sandnes. Godstog frå Sandnes, Jæren og Stavanger til Kristiansand kan snart koplatt til nyoppretta godstogsamband frå Tyskland med endepunkt i Hirtshals godsterminal. I Danmark elektrifiserer dei nå jernbanen i raskt tempo. I løpet av 2026 skal jernbanen på Jylland bli elektrifisert til Ålborg. Då har vi elektrisk jernbane frå Tyskland, særleg frå Hamburg over Padborg i Danmark i rett line nordover i retning Kristiansand og Stavanger- Sandnes. Nye jernbanespor til kaiområdet i Kristiansand vil gi svært klimavennleg gods- og jernbanetransport både nordover via Danmark og frå Stavanger sørover mot kontinentet.

### Prioriter Drangsdalen- tidsinnsparing størst

Politiske vedtak må også prioritere god kombinasjonsløysing mellom veg og jernbane i Drangsdalen der jernbanetraseen har lav fart og er utsett for ras, både i dalføret og langs Lundsvatnet. Best tidsinnsparing på 20 minutt på ny motorveg gjennom Drangdalen kombinert med jernbanetunnel er viktig argument i val av utbyggingstidspunkt. Det er all grunn til å bygge ut

veg/ jernbane i Drangsdalen før utbygging Haugatjørn- Oremoen i Bjerkreim. Haugatjørn tilknytningspunkt til Egersund og Egersund hamn ser ut til å vere fornuftig løysing.

### Utbyggingsrekkefølge

Vi summerer dei viktigaste punkta:

**God samordning i fornuftig utbyggingsrekkefølge mellom utbyggingsselskapa Statens Vegvesen og Nye Veier der kost/ nytte er maksimalt. Høgast prioritet gjennom fjellet på Ålgård der utslepp og trafikk er størst. Nye Veier må gå i god dialog med Statens Vegvesen for logisk utbyggingsrekkefølge der strekket Bue-Ålgård ikkje blir bygt før ny veg gjennom fjellet på Ålgård er ferdig.**

**Strekninga E 39 Flekkefjord- Moi med sterk stigning og rasområde ved Lundsvatn bør prioriterast . Ny veg gjennom Drangsdalen har størst tidsinnsparing. Vegen må prioriterast før andre prosjekt med mindre nytte. Vegen bør byggjast i kombinasjon med ny jernbanetunnel.**

**Bilstad- Haugatjørn må byggjast seinare enn strekket Haugatjørn- Saglandsområdet Lang einløpstunnel gjennom Resafjellet, Svelaskråninga, Vikesåbakkane og vidare tunnel Runaskaret-Bue bør vurderast. Godt tilknytningspunkt til Orema og Sveladalen/Storrshei via gammal og ny E39.**

**Kanaliser investeringane først i flaskehalsane, i sentrale punkt. Vurder grundig slankare vegline til 2-3 feltsveg der årstdøgntrafikken er under norm i samsvar med tilråding frå Vegdirektoratet. Framtidig motorveg Bue-Ålgård bør kome seint i utbyggingsrekkefølga.**

**Eksisterande E 39 på vegparsellen Bue-Ålgård kan i mellomtida gjerast tryggare med enkle, billige tiltak som bygging av midtdelar i svingete kurvatur etter mønster ved Skurve.**

**Vegparsellen Haugatjørn –Sagland med godt avkjøringskryss til Egersund bør prioriterast**

### Sørlandsbanen prioritert bort i Nasjonal Transportplan

I Nasjonal Transportplan dei komande åra har Stortinget vedteke ti talls milliardar til investeringar i Dovrebanen, Østfoldbanen ,Vestfoldbanen og Bergensbanen der Ringeriksbanen skal byggjast. Kongsvingerbanen blir også modernisert. Sørlandsbanen får i hovudsak svært lite midlar i høve til desse jernbanestrekningane. Politiske vedtak har satsa alt på gjennomføring av motorveg framfor modernisert jernbane og båtfrakt på aksene Kristiansand- Stavanger. Vegen har vedlikehaldsfri transportkorridor på hav i vest parallelt med traseen og moderne godshamner er bygt ut i Tananger ved Stavanger, i Sandnes og Haugesund. Einsidig motorvegutbygging er feil prioritering som gir reduserte, fleksible transportløysingar i framtida. Elektrisk jernbane har minimale klimautslepp. I ei tid der klima er i fokus er dette høgst merkeleg og avslørande prioritering. Her kunne pengar spart på redusert vegbygging bli

investert i jernbanetunnel i Drangsdalen og samankopling av Sørlandsbanen og Vestfoldbanen over det 5-6 mil lange strekket frå Gjerstad til Skien/Porsgrunn. Det er realistiske prosjekt som

7

kan delast opp i høvelege entrepriser tilpassa norske entreprenørar . Då får vi betre synergieffekt, utnytting av norsk arbeidskraft, balanse i samferdselsutbygginga med reduserte klimautslepp og fleksible val mellom ulike reisemåtar. Skal samfunnet satse på gode klimaløysingar og trafikktryggleik i samferdselssektoren er jernbanen ein klår vinnar. Jernbanen har ingen svevestøv, mikroplast, gummislitasje, asfalt- og saltproblematikk. Overføring av persontrafikk frå veg til jernbane er beste skade- og ulykkesforsikring samstundes som ein kan arbeide og kvile når ein reiser. I desse dagar opplever jernbanen

kraftig vekst på godstransport; følgjeleg skulle det vere logisk å overføre meir gods frå trailerar til jernbane på den vasskraftelektriske og klimavennlege Sørlandsbanen, både på strekket Stavanger –Oslo og Stavanger-Kristiansand med jernbanespor til godshamn for overføringa av gods til båt vidare til Danmark og kontinentet. Denne løysinga reduserer behovet for godstransport med lastebil og 4-felts motorveg på heile strekket Kristiansand-Stavanger der trailertrafikken i lang tid framover vil bruke diesel som drivstoff. Nye Veier sin fagkompetanse kan som tidlegare nemnt nyttast til kombinert veg/jernbaneutbygging i Drangsdalen.

#### Sjå transportkorridor i samanheng- effekt framfor prosjekt

#### Ta vare på det vi har

Vår tid etterspør godt vedlikehald av veg og jernbane. Vi erfarer i dag store vedlikehaldsetterslep både på veg og jernbanenett. Vi lever også i samfunn som søker rein og effektiv energiframdrift. Bilistar på fire felts motorveg med fartsgrense 100- 110 vil auke energibruken både elektrisk og fossilt pr. mil i høve til lågare fart på europavegen i dag. Overdimensjonert motorveg i øydeleggande ubalanse med parallelle transportårar kan vi framleis unngå å realisere sjølv om vi kan gjere vegen tryggare og betre. Eit motorvegprosjekt med forholdsvis lav ÅDT og høg fartsgrense krev i tillegg energikrevande vedlikehald, særleg vinterstid. Ressursane til samferdsel vil kome i press i nær framtid. Krig og konflikt kombinert med nedgang i oljeverksemd og store alderskull stiller aukande krav til investering i helsevesen og forsvar.

Vinn motorvegen til slutt, er det grunn til å rekne med at samfunnet står att med redusert fleksibelt samferdselstilbod på strekninga Stavanger- Kristiansand, særleg for folkerike ytre jernbanekorridor Stavanger- Jæren/ Egersund ; og den fantastiske Sørlandsbanen med ingeniør- og fagarbeid i verdsklasse kan døy ut fordi trafikkgrunnlaget forvitrar. Einsidig satsing på motorveg demonstrerer alvorleg svikt i det overordna politiske arbeidet i denne saka med manglande debatt der heile samferdselsområdet blir behandla og teke omsyn til , sjølv om isolerte, lokale problemstillingar på visse område kan ha blitt grundig vurderte.

Halldor Eikrem,

Risbakken 21

4389 Vikeså



**Hei**

**På møte i går så ba dere om innspill bygget på lokalkunnskap. Er grunneier på bruk 60.31 / og er Jeger, går mye i heia der dere nå skal bygge vei !**

**Tok turen opp i heia nå i dagtidlig der dere nå planlegger vei, og da vil jeg veldig gjerne vise dere et helt naturlig passende krysspunkt under ny vei som dere planlegger - siden terrenget er naturlig lavere akkurat her så fikk jeg en aha opplevelse i går. Veien dere viste skulle gå langt høyere enn antatt - da blir denne tanken om naturlig undergang styrket her jeg nå vil vise dere.**

**Din kollega sa på møte at vi ikke får det slik som før med å slippe sauene bare rett opp i heia - Men her har vi mulighet til å samle det på en ideell plass. Det går en grusvei langs dagens e39 helt fra krysset LEGÅ og frem til denne endeplassen med sving opp mot utmarka / heia. (se vedlegg bilder). Du etterspurte dette om vilt i område, det er en del rådyr og noe hjort som beiter på jordene, de vil og kunne nyttiggjøre seg av en "pasasje" under ny 4 felt vei. Slik at dyra har en mulighet til å krysse, men mest av alt vil dette være et passende sted å lage pasasje for bøndene i område.**

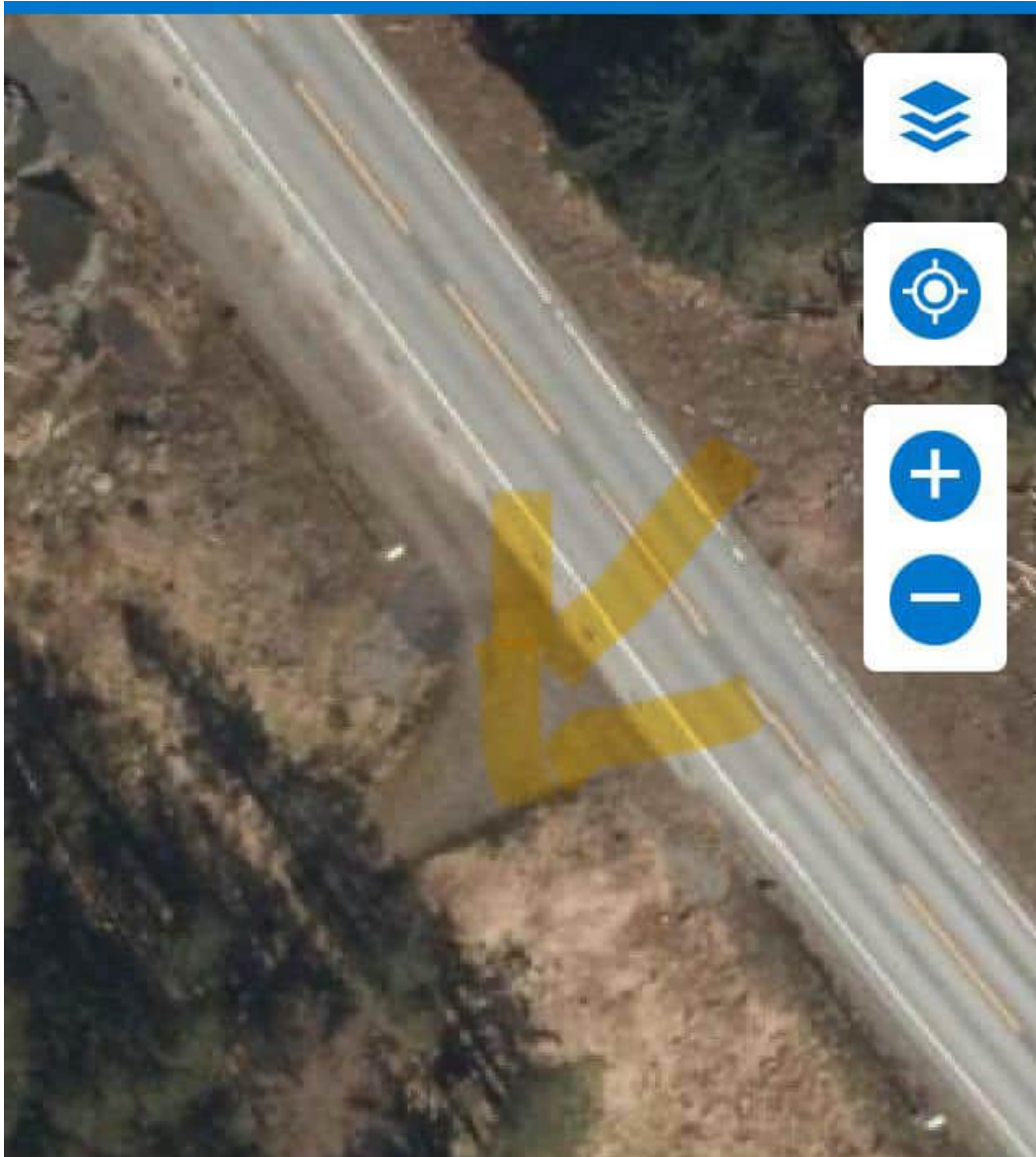
**Dere er fagfolkene, og jeg ville satt pris på om dere selv gikk turen og så denne naturlige pasasjen som der ligger - og gjort en faglig vurdering av det.**

**Punkter jeg vil påpeke:**

- 1. Naturlig lavere høydenivå i terrenget som med enkelhet kan anlegges undergang for som både budskap og vilt kan komme opp i heia**
- 2. Det går en grusvei parallelt langs hele e-39 som benyttes i dag til landbruksdrift. Fra krysset til Legå og helt til enden av veien der vi kommer til forslaget om å få til en undergang ?**

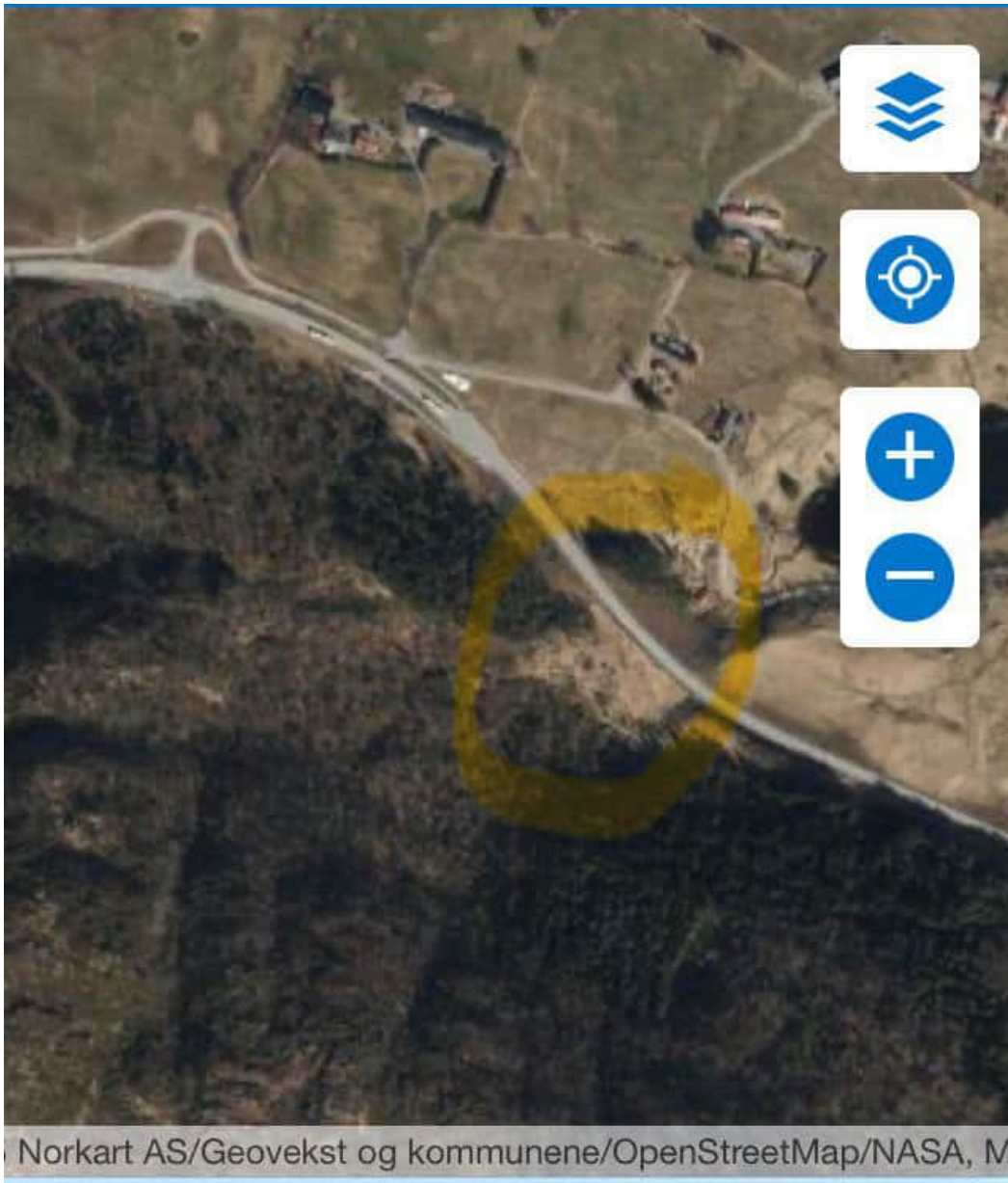
**Legger ved 2 bilder som viser område jeg sikter til, som jeg håper dere kan vurdere.**

**Med Vennlig Hilsen  
Kurt Helleland  
Myrhaug Gård  
mobil 90164761**



Norkart AS/Geovekst og kommunene/OpenStreetMap/NASA, M

Går grusvei langs hele dagens E39 til mulig samlingssted for undergang ny 4 firefelt i dag



Lavt terreng til å legge kulvert forbindelse til utmark

**Fra:** Thor Åge Svanes <[thor.aage@svanes.net](mailto:thor.aage@svanes.net)>

**Sendt:** fredag 28. mars 2025 08:38

**Til:** Thomas Kaaløy Jensen <[thomas.kaaloy.jensen@nyeveier.no](mailto:thomas.kaaloy.jensen@nyeveier.no)>

**Emne:** Spørsmål - disponering overskuddsmasser E39 gjennom Dalane

You don't often get email from [thor.aage@svanes.net](mailto:thor.aage@svanes.net). [Learn why this is important](#)

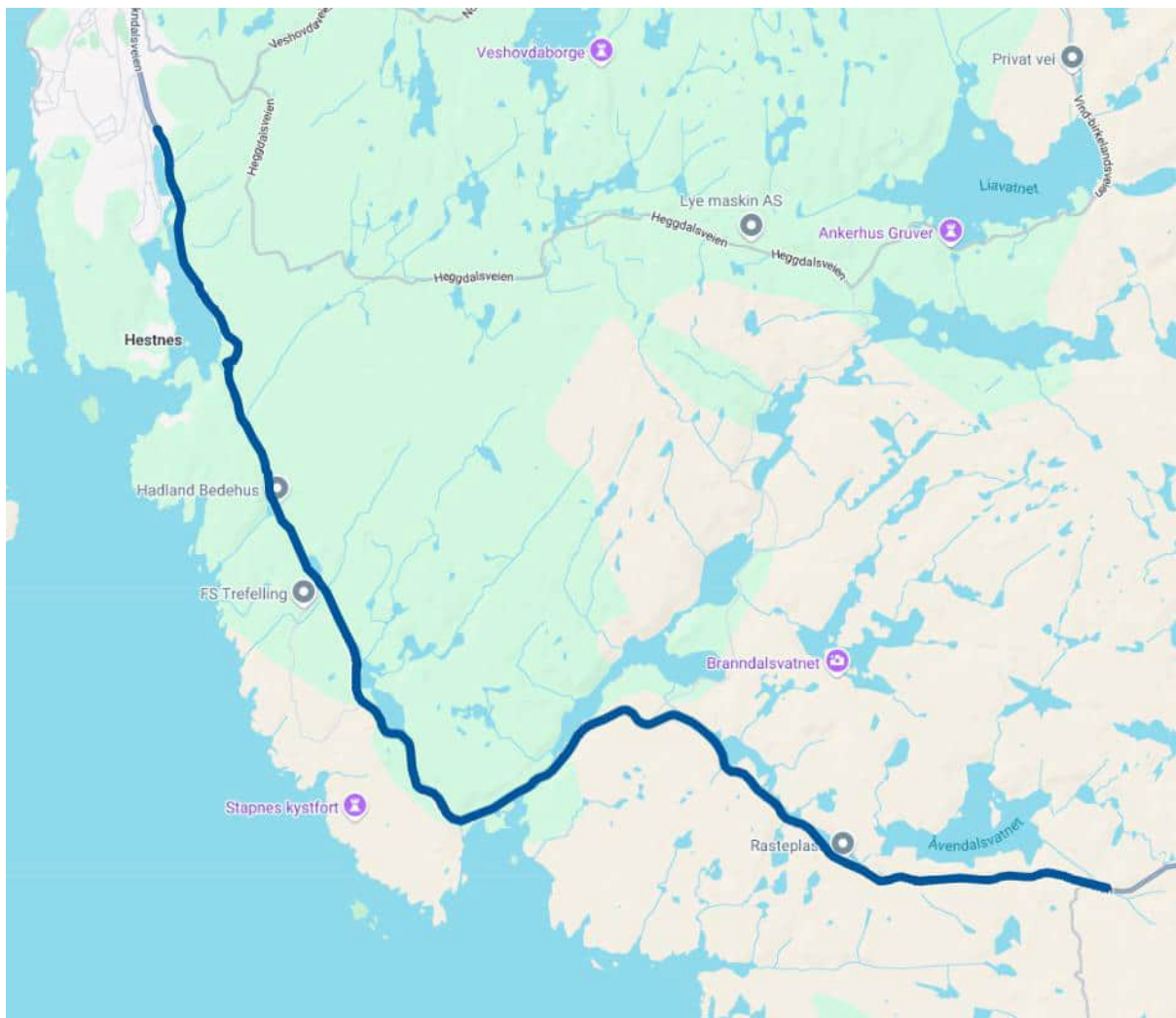
Hei,

Undertegnede registrerte i nylig artikkel i Dalane Tidende at dere ønsket innspill om disponering av overskuddsmasser.

FV 44 Årstaddalen – Åvandal kan være en slik mulighet. Behovet for en sykkel- og gangsti er stort, og om disse massene kan tippes ved siden av dagens FV 44 på visse strekk, kan det være et lite stykke på vei.

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.

Kartutsnitt følger, totalt strekk er om lag 14km.



Du gir gjerne en tilbakemelding på om dette kan være av interesse.

Mvh / RGDS

Thor Åge Svanes

+47 900 60 846

## E39: Bilstad - Bue

Frå: Bjørn M. Alsaker, Frodesgt.21b 4041 Hafrsfjord 99469393

### Merknader til reg.forslag 2025

Innleiing: E39 frå Ålgård til Kristiansand har vore ein "svært lang" etterlengta ny vegstrekning i mange 10-år. Då ein på slutten av 1970-talet bygde frå Vikeså - Krossmoen, Tronvika og fleire delstrek sørover, såg ein for seg ein 2-felts veg med vidare "nye 80-90 km/t strekk". MEN: Sjølv etter mange "stamvegutgreiingar mm" så vart det berre snakk, ikkje pengar. Den store endringa kom då det vart politisk trøkk for nytenkning for 13 år tilbake: 4-felt på heile strekket, frå 3t og 20 min til 90 min.....Resten kjenner ein godt til: " Nye veier" skulle ta tak i denne og mange andre viktige strekningar i landet! SVV sine grunnlag for kommunedelplanen er ei rettesnor, men heldigvis er det fullt mogleg å sjå over desse "grensene".

NB! (Frå nord og sørover:)

1. Delstrek A: Bue - Storrsheivatnet

Frå Bue til Runatjørna og med tunnel til Ausetjørna er det kanskje lurt å dra tunnelen litt ut i Ausetjørna, får då ein litt kortane tunnel og mindre lausmasseforskjæring! Marka langs Ausetjørna vil nok verta "oppfylt", men kanskje nydyrka restareal.

Så til den viktige anleggsdelen, langs Uadalsvatnet til Storrsheivatnet:

Uadalsvatnet ligg på kote ca 206 moh. Eks E39 ligg på ca 222 moh. Planen er å liggja i eller parallelt med dagens veg.

I området er det lausmasser i "bratt terreng" og det vil verta utfordrande å bygga ny veg og la trafikken gå.

Langs strandkanten av vatnet er det "slakere" og leggja ny E39 i denne randsona kan vera ein smart ide.

MEN: Lag undergang/bru for kryssing av eks og ny E39 i begge endene. Kombiner tunnelportalen i sør og bekkekryssing i nord.

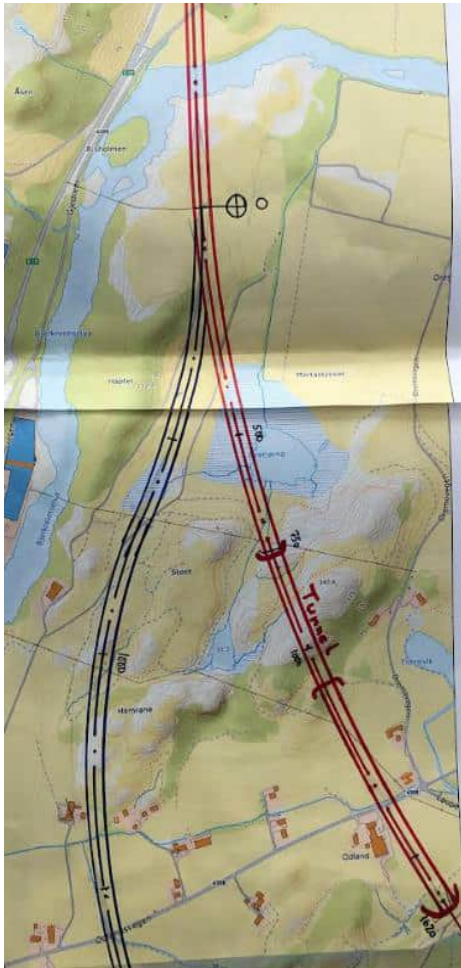
SUM: Billigere, mindre trafikkhindringer i anleggsfasen, mindre stigning, større NNB og mindre bompenger.

Sjå vedlegg 1

Storrsheivatnet til Gjedrem med tunnel virker smart, lite stigning, kortast veg, god effekt!

2. Delstrekk B: Gjedrem - Helleren
- På dette strekket er det laga utruleg mange varianter. Kostnader til tunnel er som alle kjenner til mykje høgare enn veg i dagen(3 : 1 og kanskje 4 : 1).
- For å oppnå betre NN og NNB, må det difor vera billigare løysingar som kan konkurrera.
- For alternativ 3-3 krysser tunnelen vegen til Tjørn med svært liten overdekning! Dette er nok ein knusningssone.
- Forslag til endring ved Gjedrem/Berse er:
- Bruk området ved Hamrane/Støet ved Oland uten tunnel(kort), trekk vegen mot vest og kryss landbruksområdet ved Bjørnåsen(skjæring) før linja inni dalsøkket ved Berse og Ruvådalen. Legg vegen lett og innkort tunnelen vidare mot Gyadalen med ca 1800m.
- I den søndre/austre enden bør ein trekka tunnelpåslaget i søkket vest for Åmot(Toregota). Korter tunnelen inn med ca 400m.
- Ved å dra brua over Gyadalen lengre vestover kan brua innkortast og mindre hindringer mht jernbanen i byggetida er bra.
- Har laga "Anslag" og "Effekt 6.86" på den anbefalte og denne nye og endringen er stor. Sjå vedlegg!
- Reduksjon i kostnand: 830 mill og auka NN=650 mill.
- SUM: Billigere, mindre driftsutgifter, raskere bygging, større NN og mindre bompenger.
- Sjå vedlegg 2
3. Delstrekk C: Helleren - Bilstad
- Den anbefalte løysinga syner ei linje som går på sørsida av eks E39 på meste delen. Dette området vart sett på for mange tiår tilbake og ein vart "skremt" av dei funna mht ras/skred langs heile dette området. Ein valgte derfor å la framtidig E39 verta liggjande langs eks veg.
- Forslag mitt er å liggja parallelt med dagens E39 på sørsida (1) frå Refsland(stor skjæring) til Helleren og der kryssa ny/gammel veg. Fylla over Teksevatnet heilt inne ved eks E39, som er uttørka tidvis i varme dager. Legg stort røyr som i dag.
- Treffer nytt kryss oppe ved Haugatjørnområdet/Kubakken. Kortare linja, billigare, men tar kanskje noko meir dyrka mark(kompenserast).
- SUM: Billigere, unngå skred/ras, raskere bygging, større NN og mindre bompenger.
- Sjå vedlegg 3



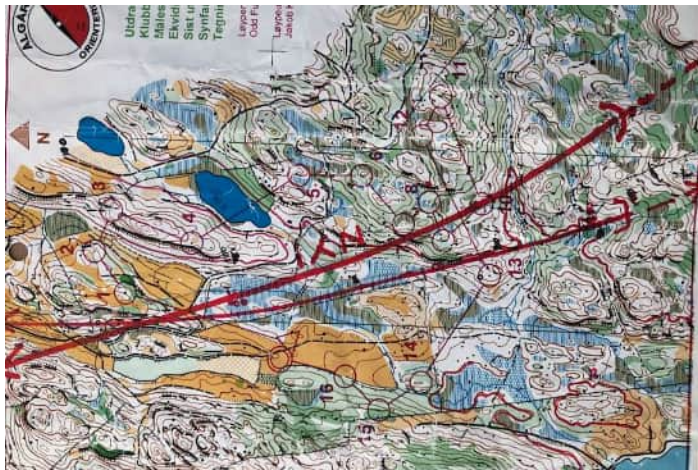


Pel 0 - 1600

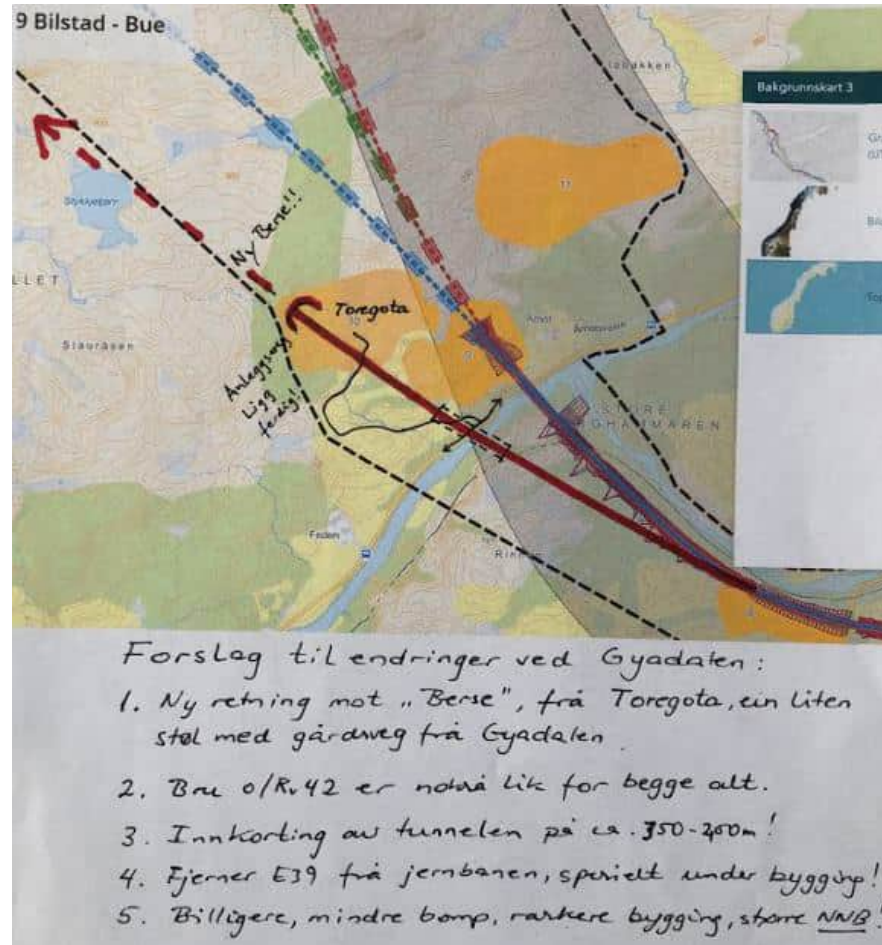
Delstrek: B Område Gjedrem - Berse, innkorting av tunneler

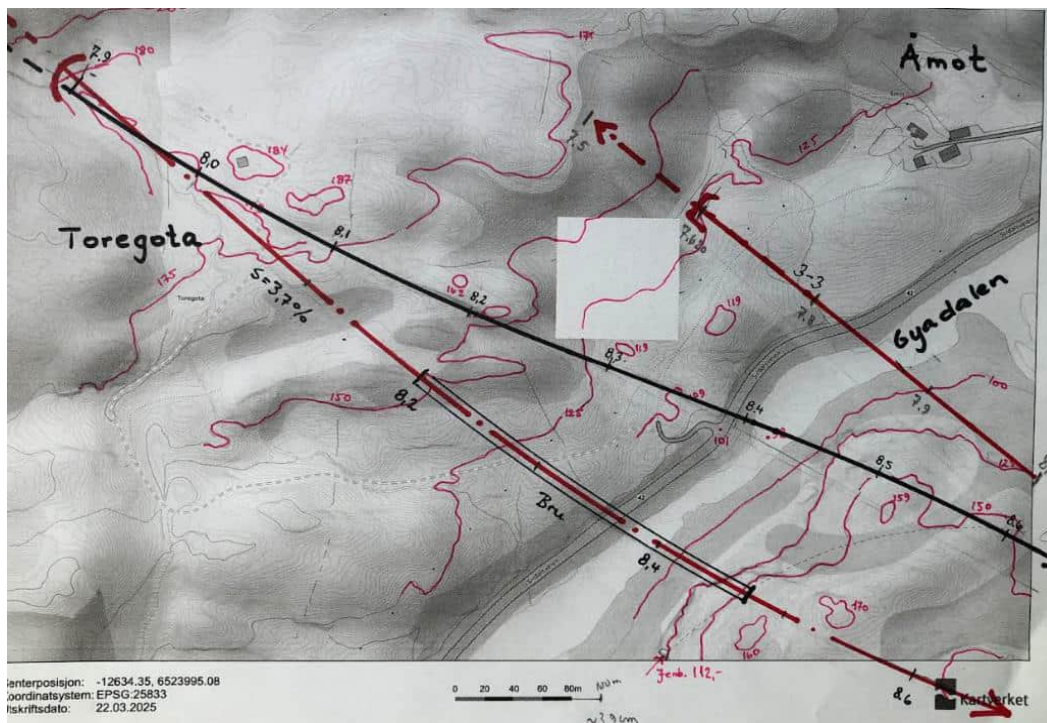


Pel 1600 - 3500

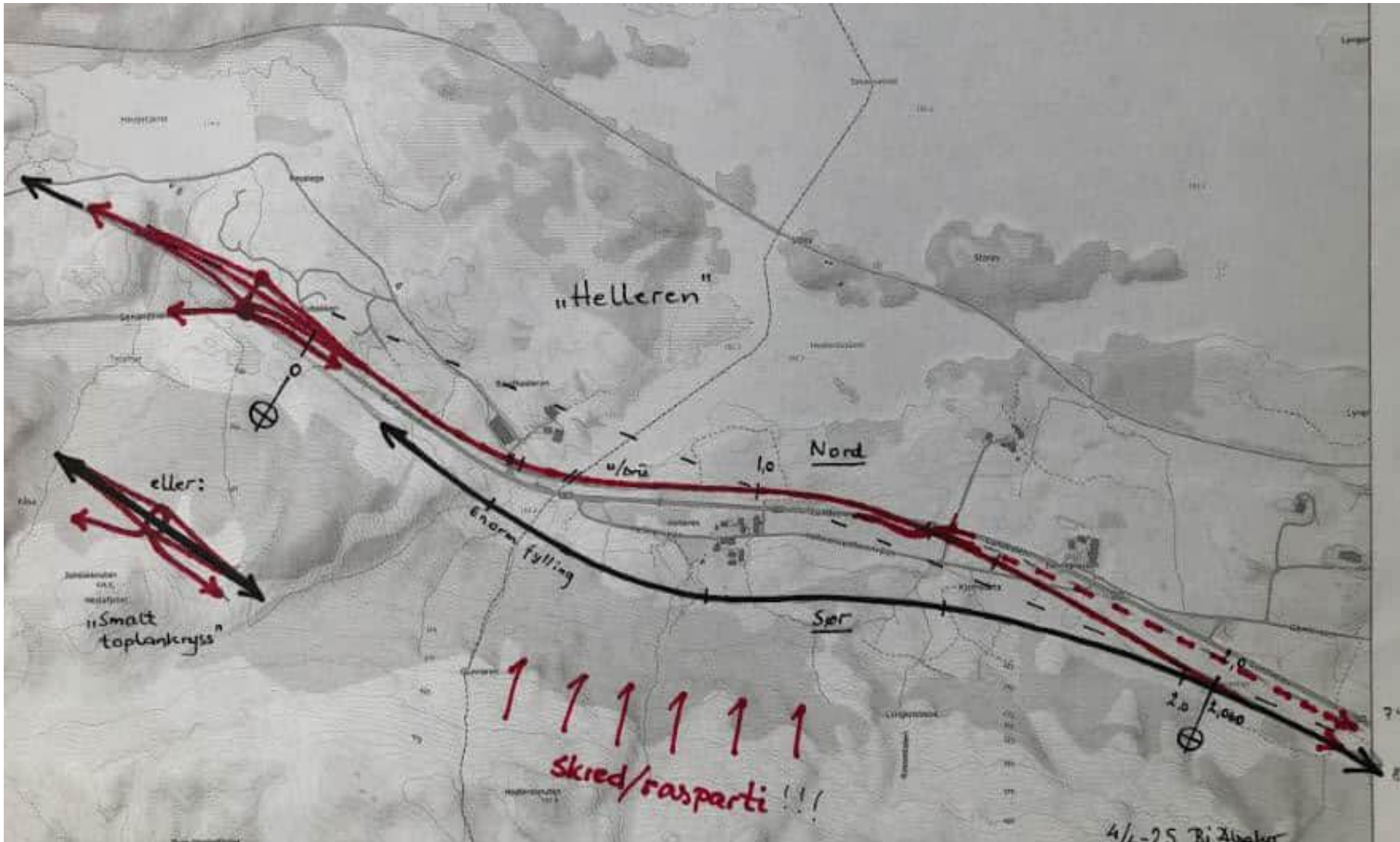


Delstrekk: B Område Berse, grunnlag O-kart





Delstrekk: B Utgang av tunnel ved Gyadalen, endring ved Toregota/Åmot



Delstrek: C Kubakken - Helleren - Bilstad, Ny E39 langs eks veg, unngå skred/ras mm

# E39: Gjedrem - Gyadalen - Hellenen topl.kr

**NB! Alt er med!!**

År: 2024

## ANSLAGMETODIKKEN:

	0	13150	13150			0	13150	13150
<b>ALT.: A via Bersedalen</b>	0	13150	13,2	min		<b>6,15</b>	467	<b>-11,7</b>
	Tot		110	<b>7,2</b>		km	Snitt km/t	Min
<b>Eks.veg: KM</b>	10,4	3,62	3,08	4,01	0	0,0	0	<b>21,1</b>
	Gjedrem -Krossm	Krossm-Hellel	Hellel-Årrestad	Årrest-Hellenen				
km/t	75	55	63	65	60	60	60	
Min	8,3	3,9	2,9	3,7	0	0	0	<b>18,9</b>
							km/t snitt	67

km

min

### A Veg i dagen

(inkl.støy, servicetiltak, masseoverskot, m.m.)

**Sum 8440 1254 157 S=v\*t**

Låg San.syn. Høg Forv.kost Std.avvik  
12,50 %

			<b>201</b>					
A1 Topl.kryss ved Gjedrem - Tunnel B	Enh.pris	68	85	110,5	305	38		
4-felt	m	3105	3450	3795		0	3450	3450
DM, nokre kraftige fjellrygger		211	293	419				
			<b>201</b>					
A2 Ny veg frå tunnel til Gyadalen nsb	Enh.pris	68	85	110,5	27	3		
4-felt	m	270	300	330		7900	8200	300
		18	26	36				
			<b>213</b>					
A3 Ny veg frå bru til Gyadalen	Enh.pris	72	90	117	46	6		
4-felt	m	441	490	539		8460	8950	490
		32	44	63				

A4	Ny veg frå Gyadalen - Helleren m/bru	Enh.pris	72	90	117	394	49			
	4-felt	m	3780	4200	4620			8950	13150	4200
	Kupert/skjæringer/fylling, myr mm		272	378	541					
A5	Ny veg frå Årrestadv.-Kleppåsen tun	Enh.pris	72	90	117	0	0			
	4-felt	m	0	0	0			0	0	0
	Flatt, beite		0	0	0					
A6	Ny veg frå Kleppåsen tunn - Helleren	Enh.pris	80	100	130	0	0			
	4-felt	m	0	0	0			0	0	0
	Kupert/skjæringer/fylling, myr mm		0	0	0					
A7	Kryss/r.kj-ramper	Enh.pris	32	40	52	0	0			
	Antatt for lite!!!	m	0	0	0			0	0	0
	Netto:		0	0	0					
SUM:	771									
A9	RIGG Veg	Påslag(%)	25	30	35	231	29			
			1	1	1					
	30,00		25	30	35					
A10	MVA Veg	Påslag(%)	25	25	25	251	31			
			1	1	1					
	25,00		25	25	25					
<b>B</b>	<b>Konstruksjonar</b>	<b>Sum</b>		<b>260</b>		<b>529</b>	<b>66</b>			
		Låg		San.syn.	Høg	Forv.kost	Std.avvik			
							12,50 %			
				119	OK!					

B1 Bru ved Tjørnvegen	Enh.pris	40	50	65	12	1			
	1 m2	207	230	253			0	10	10
		8	12	16				23	230
								m	
B2 Bru ved Gyadalensv.	Enh.pris	36	45	58,5	280	35			
	m2	5382	5980	6578			8200	8460	260
		194	269	385				23	5980
								m	
B3 Kulverter	Enh.pris	40	50	65	0	0			
B=7m og H=4,8m, L=25m	m2	0	0	0			0	0	0
3 stk							7		0
B4 Bekker/elv mm	Enh.pris	96	120	156	33	4			
Berse	m	200	100	400			0	100	100
B5	Enh.pris	800	950	1200	0	0			
	m	0	0	0			0	0	0
			142						
B6	Enh.pris	40	60	100	0	0			
	RS	0	0	0			0	0	0
B7	Enh.pris	35	60	80	0	0			
	m2	0	0	0			0	0	0
		0	0	0					
	Netto:								
SUM:		292							
B8 RIGG konstruksjon	Påslag(%)	25	30	35	98	12			
		1	1	1					

	30,00	25	30	35		
B9 MVA konstruksjon	Påslag(%)	25	25	25	106	13
		1	1	1		
	25,00	25	25	25		

## C Tunnelar

**Sum 4450 2046 256**

Låg San.syn. Høg Forv.kost Std.avvik  
12,50 %

**628**

C1 Tunnel: Efteland tunnelen 2xT9,5	Enh.pris m	212 4005 849	265 4450 1179	344,5 4895 1686	1228	153	3450	7900	4450
C2 Tunnel: Vikeså sør 2xT9,5	Enh.pris m	200 0 0	250 0 0	325 0 0	0	0	0	0	0
C3 Tunnel: Berse aust 2xT9,5	Enh.pris m	200 0 0	250 0 0	325 0 0	0	0	0	0	0
C4 Tunnel: Kleppåsen 2xT9,5 Kan unngå denne!!	Enh.pris m	200 0 0	250 0 0	325 0 0	0	0	0	0	0
C4 Tunnelportaler 2xT9,5m 1 tunn x 2 x2 = 4 stk a 30m	Enh.pris m	200 108 22	250 120 30	325 132 43	31	4	0	120	120

C5 RIGG tunnel	Påslag(%)	25	30	35	378	47
		1	1	1		
	30,00	25	30	35		
C6 MVA tunnel	Påslag(%)	25	25	25	409	51
		1	1	1		
	25,00	25	25	25		

SUM: Netto: 1259

**P Byggherrekostnader**

**1250 156**

			SUM:			
P1 Planl./Prosjektering	RS	393	491	589	491	61
P2 Prosjekt-/byggeleing	Rs	295	369	443	369	46
P3 MVA av byggherrekostn.	Påslag(%)	25	25	25	215	27
P4 Adm.kostnad(av totalen)	Påslag(%)	3	4	6	175	22
					1250	

Tot	%	Sum
6147	0,08	492
6147	0,06	369

0,14

1250  
6147

**Q Grunnerverv**

4	6	24	50	74	9
HUS/hytter el.l.			Areal		

20,3  
% av tot

% Q

1,20

Sum 1  
5153

**T Uspesifisert**

5153 5153 5153 **485**

T1 Prosent av SUM 1

7 9 12  
% % %

**U Usikkerhetsfaktorer**

**510 64**

U1 Off.etater/Pr.org/utf.ent./m.m	Faktor	0,99	1,00	1,02	<b>21</b>	2,66	1,004	0,004
U2 Marked	Faktor	0,90	1,00	1,13	<b>64</b>	7,98	1,012	0,012
U3 Miljø	Faktor	1,00	1,07	1,10	<b>276</b>	34,44	1,053	0,053
U4 Geologi/g.teknikk	Faktor	1,00	1,00	1,04	<b>85</b>	10,65	1,017	0,017
U5 Trafikkavvikling	Faktor	0,88	1,00	1,15	<b>64</b>	7,98	1,012	0,012

0,099  
% U

Sum: Mva, rigg, byggherre, Q, P og U:	25,00	30,00	20,33	1,20	9,89	<b>2,37</b>	9
	mva	rigg	bygg.	grunn	usikkerh		Uspesifisert

TOTAL SUM:

6147

642

Linje A

6,15  
mrd

Nedre	5,4
Øvre	6,9



A3	Ny veg frå bru til Gyadalen 4-felt	Enh.pris m	72 315 23	90 350 32	117 385 45	33	4	8020	8350	350
A4	Ny veg frå Gyadalen - Hellenen m/bru 4-felt Kupert/skjæringer/fylling, myr mm	Enh.pris m	72 3780 272	90 4200 378	117 4620 541	394	49	8350	12550	4200
A5	Ny veg frå Årrestadv.-Kleppåsen tun 4-felt Flatt, beite	Enh.pris m	72 0 0	90 0 0	117 0 0	0	0	0	0	0
A6	Ny veg frå Kleppåsen tunn - Hellenen 4-felt Kupert/skjæringer/fylling, myr mm	Enh.pris m	80 0 0	100 0 0	130 0 0	0	0	0	0	0
A7	Kryss/r.kj-ramper Antatt for lite!!!	Enh.pris m	32 0 0	40 0 0	52 0 0	0	0	0	0	0
	<b>Netto:</b>		0	0	0					
<b>SUM:</b>	<b>539</b>									
A9	RIGG Veg	Påslag(%)	25 1 30,00	30 1 30	35 1 35	162	20			
A10	MVA Veg	Påslag(%)	25 1 25,00	25 1 25	25 1 25	176	22			
<b>B</b>	<b>Konstruksjonar</b>	<b>Sum</b>		<b>370</b>		<b>721</b>	<b>90</b>			

		Låg	San.syn.	Høg	Forv.kost	Std.avvik 12,50 %			
			<b>118</b>	<b>OK!</b>					
B1 Bru ved Tjørnvegen	Enh.pris	40	50	65	12	1			
	1 m2	207	230	253			0	10	<b>10</b>
		8	12	16				23	230
								m	
B2 Bru ved Gyadalensv.	Enh.pris	36	45	58,5	399	50			
	m2	7659	8510	9361			7650	8020	<b>370</b>
		276	383	548				23	8510
								m	
B3 Kulverter	Enh.pris	40	50	65	0	0			
B=7m og H=4,8m, L=25m	m2	0	0	0			0	0	<b>0</b>
3 stk							7		0
B4 Bekker/elv mm	Enh.pris	96	120	156	33	4			
Berse	m	200	100	400			0	100	<b>100</b>
B5	Enh.pris	800	950	1200	0	0			
	m	0	0	0			0	0	<b>0</b>
B6			<b>142</b>						
	Enh.pris	40	60	100	0	0			
	RS	0	0	0			0	0	<b>0</b>
B7	Enh.pris	35	60	80	0	0			
	m2	0	0	0			0	0	0
		0	0	0					

Netto:

SUM: 411

		Låg	San.syn.	Høg	Forv.kost	Std.avvik 12,50 %			
B8 RIGG konstruksjon	Påslag(%)	25	30	35	133	17			
		1	1	1					
	30,00	25	30	35					
B9 MVA konstruksjon	Påslag(%)	25	25	25	144	18			
		1	1	1					
	25,00	25	25	25					
<b>C Tunnelar</b>	<b>Sum</b>		<b>6350</b>		<b>2949</b>	<b>369</b>			
		Låg	San.syn.	Høg	Forv.kost	Std.avvik 12,50 %			
			<b>627</b>						
C1 Tunnel: Hamrane tunnelen 2xT9,5	Enh.pris m	212 315 67	265 350 93	344,5 385 133	97	12	750	1100	350
C2 Tunnel: Efteland tunnelen 2xT9,5	Enh.pris m	212 5400 1145	265 6000 1590	344,5 6600 2274	1656	207	1620	7620	6000
C3 Tunnel: Berse aust 2xT9,5	Enh.pris m	200 0 0	250 0 0	325 0 0	0	0	0	0	0
C4 Tunnel: Kleppåsen 2xT9,5 Kan unngå denne!!	Enh.pris m	200 0 0	250 0 0	325 0 0	0	0	0	0	0

C4 Tunnelportaler	Enh.pris	200	250	325	62	8			
2xT9,5m	m	216	240	264			0	240	240
2 tunn x 2 x2 = 8 stk a 30m		43	60	86					
C5 RIGG tunnel	Påslag(%)	25	30	35	544	68			
		1	1	1					
	30,00	25	30	35					
C6 MVA tunnel	Påslag(%)	25	25	25	590	74			
		1	1	1					
	Netto:	25,00	25	25					

SUM: 159

**P Byggherrekostnader**

**1479 185**

			SUM:			
P1 Planl./Prosjektering	RS	466	583	700	583	73
P2 Prosjekt-/byggeleing	Rs	350	437	524	437	55
P3 MVA av byggherrekostn.	Påslag(%)	25	25	25	255	32
P4 Adm.kostnad(av totalen)	Påslag(%)	3	4	6	204	26

1479

Tot	%	Sum
7277	0,08	582
7277	0,06	437

0,14

1479

7277

20,3

% av tot

% Q

0,96

**Q Grunnerverv**

5	6	30	40	70	9
	HUS/hytter el.l.		Areal		

Sum 1  
6099

**T Uspesifisert**

6099 6099 6099 574

T1 Prosent av SUM 1

7 9 12

		%	%	%				
<b>U Usikkerhetsfaktorer</b>					<b>603</b>	<b>75</b>		
U1 Off.etater/Pr.org/utf.ent./m.m	Faktor	0,99	1,00	1,02	<b>25</b>	3,15	1,004	0,004
U2 Marked	Faktor	0,90	1,00	1,13	<b>76</b>	9,45	1,012	0,012
U3 Miljø	Faktor	1,00	1,07	1,10	<b>326</b>	40,77	1,053	0,053
U4 Geologi/g.teknikk	Faktor	1,00	1,00	1,04	<b>101</b>	12,60	1,017	0,017
U5 Trafikkavvikling	Faktor	0,88	1,00	1,15	<b>76</b>	9,45	1,012	0,012
								<b>0,099</b>
								<b>% U</b>
Sum: Mva, rigg, byggherre, Q, P og U:		25,00	30,00	20,33	0,96	9,89	<b>2,36</b>	9
		mva	rigg	byggh.	grunn	usikkerh		Uspesifisert

**TOTAL SUM:**

7277

747

**Linje B**

**7,28**

**mrd**

Nedre	<b>6,4</b>
Øvre	<b>8,2</b>

**1,13**

å spare med Berse

E39: Hellen sør						NB! Alt er med!!		År: 2024
						0	1200	1200
ANSLAGMETODIKKEN:						mrd	1000-Kr./lm	Diff:
ALT.: Hellen sør ved		0	2060	2,1	min	0,77	372	-0,5
Langs fjellfoten/ras			Tot	110	1,1			
Eks.veg: KM		2,02				0,0	0	2,02
		kubakk-gamlev						
km/t		75					60	
Min		1,6					0	1,6
							km/t snitt	75

km

min

A Vegidagen Sum 2060 410 51 S=v\*t  
(inkl.støy, servicetiltak, masseoverskot, m.m.)

	Låg	San.syn.	Høg	Forv.kost	Std.avvik 12,50 %			
		<b>213</b>						
A1 Topl kryss - en Enh.pris	72	90	117	33	4			
4-felt m	315	350	385			0	350	350
Nokre kraftige fjellrygger	23	32	45					
		<b>107</b>						
A2 Omlegging eks Enh.pris	36	45	58,5	9	1			
7m m	180	200	220			0	200	200
Myr og beite	6	9	13					
		<b>225</b>						
A3 Enorm fylling i Enh.pris	76	95	123,5	45	6			
4-felt m	405	450	495			350	800	450
	31	43	61					
A4 Sør for gard m Enh.pris	72	90	117	37	5			

4-felt	m	360	400	440			800	1200	400
Kupert/skjæringer/fylling, my		26	36	51					
A5 Mot sør, i skrå	Enh.pris	68	85	110,5	76	10			
4-felt	m	774	860	946			1200	2060	860
Beite/M		53	73	105					
A6 Traktorveger nr	Enh.pris	16	20	26	8	1			
1 felt	m	360	400	440			0	400	400
Kupert/skjæringer/fylling, my		6	8	11					
A7 Kryss/r.kj-ram	Enh.pris	24	30	39	44	5			
v/kubakken	m	1260	1400	1540			0	1400	1400
<b>300m x 4 = 1200m + 200m veg</b>		30	42	60					
A9 RIGG Veg	Påslag(%)	25	30	35	76	9			
		1	1	1					
	30,00	25	30	35					
A10 MVA Veg	Påslag(%)	25	25	25	82	10			
		1	1	1					
	25,00	25	25	25					
<b>B</b>	<b>Konstruksjor Sum</b>		<b>0</b>		<b>67</b>	<b>8</b>			
		Låg	San.syn.	Høg	Forv.kost	Std.avvik			
						12,50 %			
B1 Bru ved Topl.k	Enh.pris	36	107	58,5	19	2			

v/kubakken	m2	360	400	440			0	50	50
		13	18	26				8	400
								m	
B2 Bru ved dyrka	Enh.pris	36	45	58,5	14	2			
3 stk	m2	270	300	330			0	75	75
		10	14	19				4	300
								m	
B3	Enh.pris	40	50	65	0	0			
	m2	0	0	0			0	0	0
							7		0
B4 Bekker/elv mr	Enh.pris	24	30	39	8	1			
mange bekker	m	200	120	400			0	120	120
B5	Enh.pris	800	950	1200	0	0			
	m	0	0	0			0	0	0
			142						
B6	Enh.pris	40	60	100	0	0			
	RS	0	0	0			0	0	0
B7	Enh.pris	35	60	80	0	0			
	m2	0	0	0			0	0	0
		0	0	0					
B8 RIGG konstru	Påslag(%)	25	30	35	12	2			
		1	1	1					
	30,00	25	30	35					

B9 MVA konstruk Påslag(%)	25	25	25	13	2
	1	1	1		
25,00	25	25	25		

C	Tunnelar	Sum	Låg	San.syn.	Høg	Forv.kost	Std.avvik 12,50 %			
				<b>629</b>						
C1	Enh.pris m	212	265	344,5	0	0		0	0	0
		0	0	0						
		0	0	0						
C2 Tunnel: Vikeså	Enh.pris	200	250	325	0	0				
2xT9,5	m	0	0	0				0	0	0
		0	0	0						
C3 Tunnel: Berse	Enh.pris	200	250	325	0	0				
2xT9,5	m	0	0	0				0	0	0
		0	0	0						
C4 Tunnel: Kleppå	Enh.pris	200	250	325	0	0				
2xT9,5	m	0	0	0				0	0	0
Kan unngå denne!!		0	0	0						
C4 Tunnelportaler	Enh.pris	200	250	325	0	0				
2xT9,5m	m	0	0	0				0	0	0
1 tunn x 2 x2 = 4 stk a 30m		0	0	0						

C5 RIGG tunnel	Påslag(%)	25	30	35	0	0
		1	1	1		
	30,00	25	30	35		
C6 MVA tunnel	Påslag(%)	25	25	25	0	0
		1	1	1		
	<b>Netto:</b> 25,00	25	25	25		

**SUM:** 0

**P Byggherrekostnader 156 19**

		SUM:				
P1 Planl./Prosjekt RS	49	61	73	61	8	
P2 Prosjekt-/bygg Rs	37	46	55	46	6	
P3 MVA av byggher Påslag(%)	25	25	25	27	3	
P4 Adm.kostnad( Påslag(%)	3	4	6	22	3	
				<b>156</b>		
<b>Q Grunnerverv</b>	0	5	0	10	<b>10</b>	<b>1</b>
	HUS/hytter el.l.			Areal		

Tot	%	Sum
767	<b>0,08</b>	61
767	<b>0,06</b>	46
	<b>0,14</b>	

156		
767		
<b>20,3</b>		
% av tot		
		<b>% Q</b>
		<b>1,30</b>

Sum 1  
643

<b>T Uspesifisert</b>	643	643	643	<b>60</b>	
T1 Prosent av SUM 1	<b>7</b>	<b>9</b>	<b>12</b>		
	%	%	%		

**U Usikkerhetsfaktorer 64 8**

U1 Off.etater/Pr.c	Faktor	0,99	1,00	1,02	<b>3</b>	0,33	1,004	0,004
--------------------	--------	------	------	------	----------	------	-------	-------

U2 Marked	Faktor	0,90	1,00	1,13	<b>8</b>	1,00	1,012	0,012
U3 Miljø	Faktor	1,00	1,07	1,10	<b>34</b>	4,29	1,053	0,053
U4 Geologi/g.tekn	Faktor	1,00	1,00	1,04	<b>11</b>	1,33	1,017	0,017
U5 Trafikkavviklin.	Faktor	0,88	1,00	1,15	<b>8</b>	1,00	1,012	0,012

**0,099**  
% U

Sum: Mva, rigg, byggherre, Q,	25,00	30,00	20,29	1,30	9,89	<b>2,37</b>	9
mva		rigg	byggh.	grunn	usikkerh		Uspesifisert

**TOTAL SUM:**

767      80

**Linje sør**      **0,77**  
**mrd**

Nedre	<b>0,7</b>
Øvre	<b>0,9</b>

E39: Hellenen nord						NB! Alt er med!!		År: 2024
						0	2000	2000
ANSLAGMETODIKKEN:						mrd	1000-Kr./lm	Diff:
ALT.: Hellenen nord		0	2000	2,0	min	<b>0,68</b>	342	<b>-0,5</b>
Tot			110	<b>1,1</b>	km		Snitt km/t	Min
Eks.veg: KM		2,02				0,0	0	<b>2,02</b>
		kubakk-gamlev						
km/t		75					60	
Min		1,6					0	<b>1,6</b>
							km/t snitt	75

km

min

**A Vegidagen Sum 2000 362 45 S=v\*t**  
(inkl.støy, servicetiltak, masseoverskot, m.m.)

	Låg	San.syn.	Høg	Forv.kost	Std.avvik 12,50 %			
		<b>179</b>						
A1 Topl kryss - hø Enh.pris	60	75	97,5	35	4			
4-felt m	405	450	495			0	450	450
lett i terrenget	24	34	48					
		<b>107</b>						
A2 Omlegging eks Enh.pris	36	45	58,5	5	1			
7m m	90	100	110			0	100	100
Myr og beite	3	5	6					
		<b>167</b>						
A3 Låg fylling i tek Enh.pris	56	70	91	22	3			
4-felt m	270	300	330			450	750	300
langs eks vatnkant	15	21	30					
Ikkje behov for bru(røyr)								
A4 Teksevatn - alt Enh.pris	72	90	117	117	15			

	4-felt	m	1125	1250	1375			750	2000	1250
	lett i terrenget		81	113	161					
	krysser eks veg/bru el. u/g									
A5	Enh.pris		60	75	97,5	0	0			
	m		0	0	0			0	0	0
			0	0	0					
A6	Traktorveger nr	Enh.pris	16	20	26	6	1			
	1 felt	m	270	300	330			0	300	300
	Kupert/skjæringer/fylling, my		4	6	9					
A7	Kryss/r.kj-ram	Enh.pris	24	30	39	37	5			
	v/kubakken	m	1080	1200	1320			0	1200	1200
	<b>300m x 4 = 1200m</b>		26	36	51					
A9	RIGG Veg	Påslag(%)	25	30	35	67	8			
			1	1	1					
		30,00	25	30	35					
A10	MVA Veg	Påslag(%)	25	25	25	72	9			
			1	1	1					
		25,00	25	25	25					
<b>B</b>	<b>Konstruksjor Sum</b>			<b>75</b>		<b>61</b>	<b>8</b>			
		Låg		San.syn.	Høg	Forv.kost	Std.avvik			
							12,50 %			
				<b>107</b>						
B1	Bru ved Topl.k	Enh.pris	36	45	58,5	15	2			

kubakken	m2	288	320	352			0	40	40
		10	14	21				8	320
								m	
B2 Bru ved dyrka	Enh.pris	36	45	58,5	14	2			
3 stk	m2	270	300	330			0	75	75
25x3		10	14	19				4	300
								m	
B3	Enh.pris	40	50	65	0	0			
	m2	0	0	0			0	0	0
									0
B4 Bekker/elv mr	Enh.pris	24	30	39	8	1			
røyr	m	200	90	400			0	90	90
B5	Enh.pris	800	950	1200	0	0			
	m	0	0	0			0	0	0
			143						
B6	Enh.pris	40	60	100	0	0			
	RS	0	0	0			0	0	0
B7	Enh.pris	35	60	80	0	0			
	m2	0	0	0			0	0	0
		0	0	0					
B8 RIGG konstru	Påslag(%)	25	30	35	11	1			
		1	1	1					
	30,00	25	30	35					

B9 MVA konstruk Påslag(%)	25	25	25	12	2
	1	1	1		
25,00	25	25	25		

**C**

<b>Tunnelar</b>	<b>Sum</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>					
		Låg	San.syn.	Høg	Forv.kost	Std.avvik			
						12,50 %			
			<b>632</b>						
C1	Enh.pris	212	265	344,5	0	0			
	m	0	0	0			0	0	0
		0	0	0					
C2 Tunnel: Vikeså	Enh.pris	200	250	325	0	0			
2xT9,5	m	0	0	0			0	0	0
		0	0	0					
C3 Tunnel: Berse	Enh.pris	200	250	325	0	0			
2xT9,5	m	0	0	0			0	0	0
		0	0	0					
C4 Tunnel: Kleppå	Enh.pris	200	250	325	0	0			
2xT9,5	m	0	0	0			0	0	0
Kan unngå denne!!		0	0	0					
C4 Tunnelportaler	Enh.pris	200	250	325	0	0			
2xT9,5m	m	0	0	0			0	0	0
1 tunn x 2 x2 = 4 stk a 30m		0	0	0					

C5 RIGG tunnel	Påslag(%)	25	30	35	0	0
		1	1	1		
	30,00	25	30	35		
C6 MVA tunnel	Påslag(%)	25	25	25	0	0
		1	1	1		
	25,00	25	25	25		

**P Byggherrekostnader 139 17**

		SUM:				
P1 Planl./Prosjekt	RS	44	55	66	55	7
P2 Prosjekt-/bygg	Rs	33	41	49	41	5
P3 MVA av byggh	ε Påslag(%)	25	25	25	24	3
P4 Adm.kostnad(	Påslag(%)	3	4	6	19	2
					139	

Tot	%	Sum
684	0,08	55
684	0,06	41
	0,14	

**Q Grunnerverv 0 6 0 12 12 2**  
HUS/hytter el.l. Areal

139		% Q
684		1,75
20,4	% av tot	

Sum 1
574

<b>T Uspesifisert</b>	574	574	574	<b>54</b>
T1 Prosent av SUM 1	7	9	12	
	%	%	%	

**U Usikkerhetsfaktorer 57 7**

U1 Off.etater/Pr.o	Faktor	0,99	1,00	1,02	2	0,30	1,004	0,004
--------------------	--------	------	------	------	---	------	-------	-------

U2 Marked	Faktor	0,90	1,00	1,13	7	0,89	1,012	0,012
U3 Miljø	Faktor	1,00	1,07	1,10	31	3,83	1,053	0,053
U4 Geologi/g.tekn	Faktor	1,00	1,00	1,04	9	1,19	1,017	0,017
U5 Trafikkavviklin.	Faktor	0,88	1,00	1,15	7	0,89	1,012	0,012

0,099  
% U

Sum: Mva, rigg, byggherre, Q,	25,00	30,00	20,35	1,75	9,89	2,38	9
mva		rigg	byggh.	grunn	usikkerh		Uspesifisert

TOTAL SUM:

684 71

Linje nord

0,684  
mrd

Nedre	0,6
-------	-----

Øvre	0,8
------	-----

Linje sør

0,767

diff: -0,082

-82

mill

## Effektgrunnlag: 6.86

Ådt	2024	ca 6600
(usikker....)	2050	ca 10000

**alt. Nord**  
langs eks veg

1	alternativ Nord	684000	2024	2029	0,8 år	684 000
						Sum, ikke diskontert (inkl mva)
						684 000
						Sum, diskontert (inkl mva)
						596 265
						Sum, diskontert (ekskl mva)
						488 742

Aktører	Komponenter	KOSTNADER I PERIODEN 2029 - 2103 (1000 kr diskontert)		
		Planlagt	Alternativ 0	Endring
Trafikanter og transportbrukere	Kjøretøykostnader	-511 743	-489 014	-22 729
	Direkteutgifter	-10 544	-12 280	1 736
	Tidskostnader	-923 717	-1 344 551	420 834
	Nytte av nyskapt trafikk	0	0	0
	Ulempekostnader ferje/vegstengning	0	0	0
	Helsevirkninger for GS-trafikk	0	0	0
	Utrygghetskostnader for GS-trafikk	0	0	0
	<b>SUM</b>	<b>-1 446 003</b>	<b>-1 845 844</b>	<b>399 841</b>
Operatører	Kostnader	-15 812	-18 415	2 603
	Inntekter	9 487	11 049	-1 562
	Overføringer	6 325	7 366	-1 041
	<b>SUM</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Det offentlige	Investeringer	-488 742		-488 742
	Drift og vedlikehold	-35 926	-17 006	-18 920
	Overføringer	-6 325	-7 366	1 041
	Skatte- og avgiftsinntekter	56 588	52 047	4 541
	<b>SUM</b>	<b>-474 405</b>	<b>27 675</b>	<b>-502 079</b>
Samfunnet forøvrig	Ulykker	-19 904	-49 781	29 877
	Klimagassutslipp	-40 084	-45 167	5 083

**alt. Sør**  
i fjellfoten

2	alternativ SØR	767000	2024	2029	0,9 år	767 000
						Sum, ikke diskontert (inkl mva)
						767 000
						Sum, diskontert (inkl mva)
						668 619
						Sum, diskontert (ekskl mva)
						548 048

Aktører	Komponenter	KOSTNADER I PERIODEN 2029 - 2103 (1000 kr diskontert)		
		Planlagt	Alternativ 0	Endring
Trafikanter og transportbrukere	Kjøretøykostnader	-527 468	-489 014	-38 454
	Direkteutgifter	-10 909	-12 280	1 371
	Tidskostnader	-955 997	-1 344 551	388 554
	Nytte av nyskapt trafikk	0	0	0
	Ulempekostnader ferje/vegstengning	0	0	0
	Helsevirkninger for GS-trafikk	0	0	0
	Utrygghetskostnader for GS-trafikk	0	0	0
	<b>SUM</b>	<b>-1 494 373</b>	<b>-1 845 844</b>	<b>351 470</b>
Operatører	Kostnader	-16 360	-18 415	2 056
	Inntekter	9 816	11 049	-1 233
	Overføringer	6 544	7 366	-822
	<b>SUM</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Det offentlige	Investeringer	-548 048		-548 048
	Drift og vedlikehold	-131 919	-17 006	-114 912
	Overføringer	-6 544	-7 366	822
	Skatte- og avgiftsinntekter	58 309	52 047	6 262
	<b>SUM</b>	<b>-628 202</b>	<b>27 675</b>	<b>-655 877</b>
Samfunnet forøvrig	Ulykker	-20 501	-49 781	29 280
	Klimagassutslipp	-50 488	-45 167	-5 321
	Andre miljøkostnader	-6 229	-5 857	-373

	Andre miljøkostnader	-6 061	-5 857	-204										
	Andre kostnader	0	0	0										
	Restverdi	0	0	0										
	Skattekostnad	-94 881	5 535	-100 416										
	SUM	-169 930	-95 270	-74 659										
<b>SUM</b>		<b>-2 090 337</b>	<b>-1 913 439</b>	<b>-176 898</b>										
<table border="1"> <tr> <td><b>Netto nytte NN = -176 898</b></td> <td>Netto nytte pr budsjettkrone</td> <td><b>NNB = -0,35</b></td> <td>Budsjettkostnad</td> <td>-502 079</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Internrente</td> <td>%</td> <td>Første års forrentning</td> <td>2,2 %</td> </tr> </table>					<b>Netto nytte NN = -176 898</b>	Netto nytte pr budsjettkrone	<b>NNB = -0,35</b>	Budsjettkostnad	-502 079		Internrente	%	Første års forrentning	2,2 %
<b>Netto nytte NN = -176 898</b>	Netto nytte pr budsjettkrone	<b>NNB = -0,35</b>	Budsjettkostnad	-502 079										
	Internrente	%	Første års forrentning	2,2 %										

	Andre kostnader	0	0	0										
	Restverdi	0	0	0										
	Skattekostnad	-125 640	5 535	-131 175										
	SUM	-202 859	-95 270	-107 589										
<b>SUM</b>		<b>-2 325 435</b>	<b>-1 913 439</b>	<b>-411 995</b>										
<table border="1"> <tr> <td><b>Netto nytte NN = -411 995</b></td> <td>Netto nytte pr budsjettkrone</td> <td><b>NNB = -0,63</b></td> <td>Budsjettkostnad</td> <td>-655 877</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Internrente</td> <td>%</td> <td>Første års forrentning</td> <td>1,2 %</td> </tr> </table>					<b>Netto nytte NN = -411 995</b>	Netto nytte pr budsjettkrone	<b>NNB = -0,63</b>	Budsjettkostnad	-655 877		Internrente	%	Første års forrentning	1,2 %
<b>Netto nytte NN = -411 995</b>	Netto nytte pr budsjettkrone	<b>NNB = -0,63</b>	Budsjettkostnad	-655 877										
	Internrente	%	Første års forrentning	1,2 %										

Effekt 6.86: Det er ikkje tatt med arealinngrep: Nokså likt for begge alt.

**UTBYGGINGSPLAN : 1 Alt A Kort tunnel Berse - Gyadalen 4500m**

Vegnett	Anleggskostnad i gitt prisnivå	Åp- år	Anlegg- periode	Anleggskostnad (1000 kr)	
1 Alt A korte tunnel	6150001	2024	2029	3,0 år	6 150 001
	Sum, ikke diskontert (inkl mva)				6 150 001
	Sum, diskontert (inkl mva)				5 578 462
	Sum, diskontert (ekskl mva)				4 572 510

KOSTNADER I PERIODEN 2029 - 2103 (1000 kr diskontert)				
Artører	Komponenter	Planlagt	Alternativ 0	Endring
Trafikanter og transportbrukere	Kjøretøykostnader	-3 806 884	-4 798 736	991 852
	Direkteutgifter	-80 980	-110 175	29 195
	Tidskostnader	-8 236 185	-14 861 473	6 625 288
	Nytte av nyskapt trafikk	0	0	0
	Ulempekostnader ferje/vegstengning	0	0	0
	Helsevirkninger for GS-trafikk	0	0	0
	Uttrygghetskostnader for GS-trafikk	0	0	0
	SUM	-12 124 050	-19 770 384	7 646 334
Operatører	Kostnader	-121 443	-165 226	43 782
	Inntekter	72 866	99 135	-26 269
	Overføringer	48 577	66 090	-17 513
	SUM	0	0	0
Det offentlige	Investeringer	-4 572 510		-4 572 510
	Drift og vedlikehold	-685 478	-164 736	-520 743
	Overføringer	-48 577	-66 090	17 513
	Skatte- og avgiftsinntekter	387 947	439 754	-51 806
	SUM	-4 918 618	208 928	-5 127 546
Samfunnet forøvrig	Ulykker	-267 941	-561 307	293 366
	Klimagassutslipp	-316 364	-332 968	16 604
	Andre miljøkostnader	-38 253	-42 718	4 465
	Andre kostnader	0	0	0
	Restverdi	0	0	0
	Skattekostnad	-983 724	41 786	-1 025 509
	SUM	-1 606 281	-895 207	-711 075
SUM		-18 648 949	-20 456 663	1 807 714

Netto nytte NN =	<b>1 807 714</b>	Netto nytte pr budsjettkrone	<b>NNB = 0,35</b>	Budsjettkostnad	-5 127 546
		Internrente %		Første års forrentning	3,9 %

UTBYGGINGSPLAN : 2 Alt.B Lange tunneler 6000 + 350 m

Vegnett	Anleggskostnad i gittpriksnivå	Åp- år	Anlegg- periode	Anleggskostnad (1000 kr)		
2 Alt.B LANG tunnel 6000 + 350 m	7280000	2023	2029	3,5 år	7 614 880	
					Sum, ikke diskontert (inkl mva)	7 614 880
					Sum, diskontert (inkl mva)	6 987 177
					Sum, diskontert (ekskl mva)	5 727 194

KOSTNADER I PERIODEN 2029 - 2103 (1000 kr diskontert)				
Aktører	Komponenter	Planlagt	Alternativ 0	Endring
Trafikanter og transportbrukere	Kjøretøykostnader	-3 690 732	-4 798 736	1 108 004
	Direkteutgifter	-79 388	-110 175	30 787
	Tidskostnader	-8 027 160	-14 861 473	6 834 313
	Nytte av nyskapt trafikk	0	0	0
	Ulempekostnader ferje/vegstengning	0	0	0
	Helsevirkninger for GS-trafikk	0	0	0
	Utrygghetskostnader for GS-trafikk	0	0	0
	SUM	-11 797 280	-19 770 384	7 973 104
Operatører	Kostnader	-119 056	-165 226	46 170
	Inntekter	71 434	99 135	-27 702
	Overføringer	47 622	66 090	-18 468
	SUM	0	0	0
Det offentlige	Investeringer	-5 727 194		-5 727 194
	Drift og vedlikehold	-815 468	-164 736	-650 732
	Overføringer	-47 622	-66 090	18 468
	Skatte- og avgiftsinntekter	375 335	439 754	-64 418
	SUM	-6 214 949	208 928	-6 423 876
Samfunnet forøvrig	Ulykker	-263 108	-561 307	298 199
	Klima gassutslipp	-307 897	-332 968	25 071
	Andre miljøkostnader	-37 012	-42 718	5 706
	Andre kostnader	0	0	0
	Restverdi	0		0
	Skattekostnad	-1 242 990	41 786	-1 284 776
	SUM	-1 851 007	-895 207	-955 800
SUM		-19 863 236	-20 456 663	593 427

Netto nytte NN =	<b>593 427</b>	Netto nytte pr budsjettkrone	<b>NNB = 0,09</b>	Budsjettkostnad	-6 423 876
		Internrente %		Første års forrentning	3,1 %

Resultatet er stor mht NN og NNB!

Alt. A: Korte tunneler, tar litt meir DM og berører nokre naturområder meir enn Alt.B.

u/arealregnskap

Lengde A:	8950
LengdeB:	8350
Diff:	600
Tid:	18 sek
Kostn.bespar:	840 mill
NN A:	1808
NNB A:	0,35

NN A:	593
NNB A:	0,09

**Fra:** Hans Kristian Melhus <[hkmelhus96@gmail.com](mailto:hkmelhus96@gmail.com)>

**Sendt:** mandag 21. april 2025 09:32

**Til:** Post <[post@nyeveier.no](mailto:post@nyeveier.no)>

**Emne:** Planoppstart E39 Bilstad-Bue

You don't often get email from [hkmelhus96@gmail.com](mailto:hkmelhus96@gmail.com). [Learn why this is important](#)

Hei er grunneier på gnr 79 bnr 12 i Eigersund kommune. Ønsker en landbruksvei parallelt med ny vei over min eiendom. Fra eksisterende vei og østover markert med blå strek på bildet.

Ved deling av eiendom ønsker jeg tilgang til det som blir liggende på nordsiden av ny vei.

Er også interessert i å kjøpe jord fra eventuelt eksproprierte naboeiendommer.

Mvh

Hans Kristian Melhus

91629491

[hkmelhus96@gmail.com](mailto:hkmelhus96@gmail.com)



**Fra:** Audhild Krohn <[audhildkrohn56@gmail.com](mailto:audhildkrohn56@gmail.com)>

**Sendt:** torsdag 26. september 2024 09:36

**Til:** Post <[post@nyeveier.no](mailto:post@nyeveier.no)>

**Emne:** Fwd: Kopi/rettelse, mail sendt Åge Rovik og Kjetil Medhus, Nye veier

Tillater meg å minne om forslag fra Johannes Nygård. ( Sender hele lenken for å vise tidligere aktivitet. ) Forslaget ble vist deg i møte i lokalene på Forus like før du tiltrådte som prosjektleder for område sør i Rogaland. Vet de Vikeså ikke vil like forslaget, men det løser svært mange andre store utfordringer i trasé. Håper du kan ta med deg dette videre. Mvh Audhild Krohn, tlf 98677175

Videresendt melding:

**Fra:** Audhild Krohn <[audhildkrohn56@gmail.com](mailto:audhildkrohn56@gmail.com)>

**Dato:** 23. januar 2023 kl. 08:10:23 CET

**Til:** Kjetil Medhus <[kjetil.medhus@nyeveier.no](mailto:kjetil.medhus@nyeveier.no)>, Åge Rovik <[aage.rovik@nyeveier.no](mailto:aage.rovik@nyeveier.no)>

**Emne:** Fwd: Kopi/rettelse, mail sendt Åge Rovik og Kjetil Medhus, Nye veier

God morgen! Leser i Dalane Tidende i dag om ulike nye utfordringer i forhold til valg av trasé bla gjennom Bjerkreim. Sender denne Mail, i skrive rettet utgave, på ny, og ber denne tas med i ny vurdering. Forslaget viser til løsning som ivaretar mange av de foreliggende problemene i forhold til bygging av ny E39 på strekningen.

Mvh Audhild Krohn

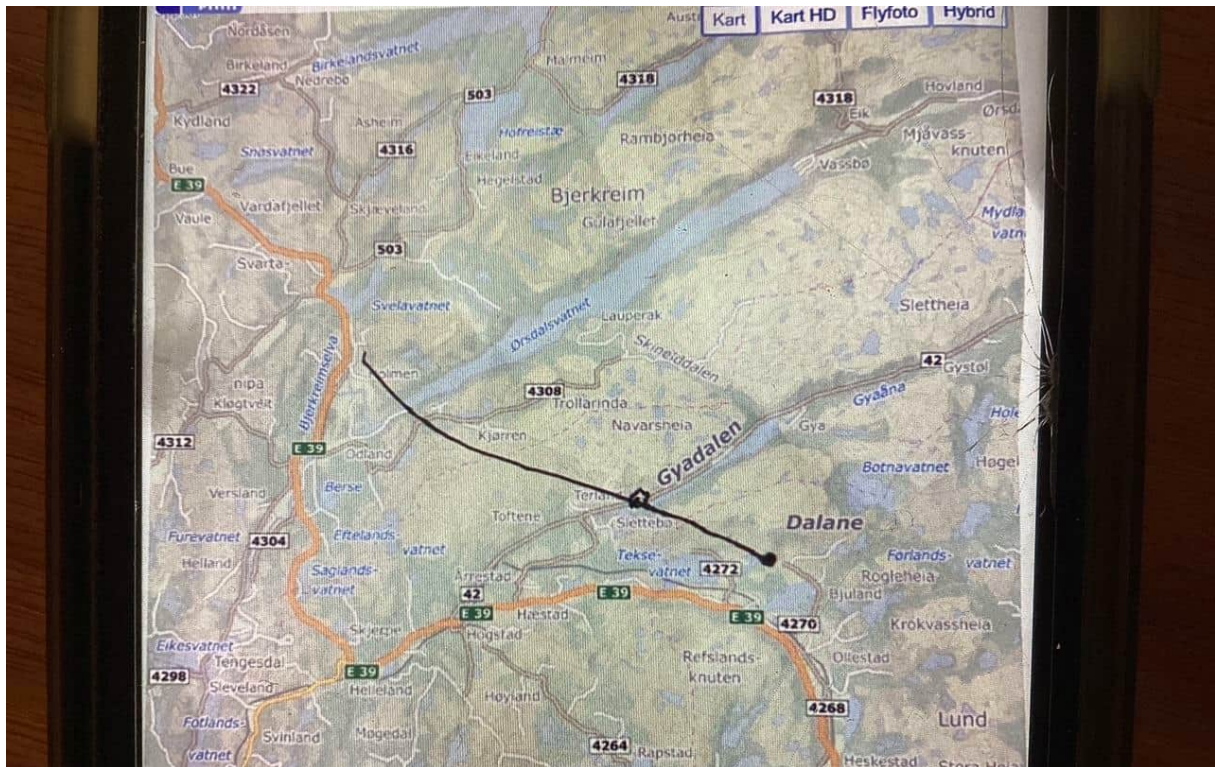
Videresendt melding:

**Fra:** Audhild Krohn <[audhildkrohn56@gmail.com](mailto:audhildkrohn56@gmail.com)>

**Dato:** 19. november 2022 kl. 08:08:16 CET

**Til:** [joh-nyg2@online.no](mailto:joh-nyg2@online.no)

**Emne:** Kopi/rettelse, mail sendt Åge Rovik og Kjetil Medhus, Nye veier



Forslag til ny trase E39

Følgende bilde med sort strek på kart viser forslag til ny trasé fra :  
Johannes Nygård, Folhammeren 34, 4376 Helleland

Forslagsstiller har følgende CV:

- 60 års erfaring som skytebas
- Alle former for anleggsarbeid, herunder veibygging for:
- Statens veivesen
- Fylket
- Kommunen
- Ulike entreprenører.

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.

Vennligst ta kontakt om ønskelig med ytterligere informasjon.

Håper dere tar forslaget opp til grundig vurdering.

Med hilsen

Johannes Nygård

Audhild Krohn

**Fra:** kent stian Bjerkreim <[kentstianbjerkreim@gmail.com](mailto:kentstianbjerkreim@gmail.com)>

**Sendt:** onsdag 23. april 2025 08:14

**Til:** Post <[post@nyeveier.no](mailto:post@nyeveier.no)>

**Emne:** Planoppstart Bilstad- Bue.

## **Forslag til gjenbruk av tunnelmasser og etablering av nytt industriområde i Bjerkreim**

I samarbeid med grunneier Lars Olav Solberg har vi sett nærmere på muligheten for å gjenbruke overskuddsmassene som opprinnelig var tiltenkt deponering i deponi 18, 19 og 20.

Bjerkreim har et eksisterende industriområde på Røysland, men aktiviteten har vært svært lav de siste tiårene. Den siste betydelige etableringen fant sted i 1978, da Vikeså Glass oppførte sitt bygg. Hovedårsaken til den manglende utviklingen er dårlig tilgjengelighet, med en adkomstvei som har stigninger på over 10 % enkelte steder.

Som næringskommune har Bjerkreim hatt begrenset etableringsaktivitet de siste årene, og kommunen har få næringsstomter å tilby. Vi ønsker derfor å benytte overskuddsmassene fra tunnelprosjektet til å etablere et nytt industriområde i den planlagte deponidalen.

Planen innebærer å terrassere området i flere nivåer, som vist i den vedlagte 3D-tegningen. Foreløpig er det planlagt å tilføre omtrent 890 000 m<sup>3</sup> med masser, men dette volumet kan enkelt justeres ved å heve eller senke nivåene på fyllingene.

Bjerkreim kommune støtter prosjektet og ser det som et viktig bidrag til å styrke næringslivet og skape nye arbeidsplasser. Det finnes allerede kommunale vann- og avløpsledninger langs Gjedremsvegen, noe som gjør området godt egnet for utvikling.

Næringsforeningen stiller seg også positiv til prosjektet, og ser store fordeler for den videre utviklingen i kommunen. Energiselskapet Enida har uttrykt støtte til konseptet og planlegger å oppgradere strømmettet inn til Røysland i løpet av de neste tre årene, noe som gjør tidspunktet for prosjektet ideelt.

Prosjektet inkluderer også etablering av servicepunkter og kollektivtransporttilbud ved rundkjøringen og inn mot industriområdet. Det planlegges tilrettelegging for el-lading av tunge kjøretøy.

Basert på tidligere erfaringer med det eksisterende industriområdet på Røysland, mener vi at forutsetningen for at dette prosjektet skal lykkes, er at rundkjøringen som Nye Veier har planlagt for tilkobling mellom ny og gammel E39, må heves med 10–15 meter. Dette fremkommer tydelig i 3D-tegningene. Dersom dette ikke gjennomføres, vil hele prosjektet måtte skrinlegges. Et bratt adkomstområde har vist seg å være til hinder for utvikling i over 40 år.

Grunneier er positiv til å avsette mer areal ved behov for påkjøringsramper.

Vi ser frem til en god dialog, og ønsker den nye veien og industriområdet velkommen som et viktig løft for Bjerkreim.

<https://viewer.autodesk.com/id/dXJuOmFkc2sub2JqZWNo0czpvcy5vYmplY3Q6YTM2MHZpZXdlci90MTc0NDA1NjU0OF83NDg5YmM5Yi0wNmRmLTQyYzktYWZhYi0xNzMwY2I2ODBkODcuY29sbGFib3JhdGlvbg>

Mvh

Daglig leder & Eier

Kent Stian Bjerkreim

Tlf: 93008233

*Røyslandsdalen 67*

*4387 Bjerkreim*



**Fra:** [jan.livar.espeland@gmail.com](mailto:jan.livar.espeland@gmail.com) <[jan.livar.espeland@gmail.com](mailto:jan.livar.espeland@gmail.com)>

**Sendt:** tirsdag 1. april 2025 08:54

**Til:** Thomas Kaaløy Jensen <[thomas.kaaloy.jensen@nyeveier.no](mailto:thomas.kaaloy.jensen@nyeveier.no)>

**Emne:** FW: Ønsker overskuddsmasser frå e39

Hei,

Jeg bor Vaule. Sjekk bildene under. Ikke langt frå e39.

Har ei ca 14 mål dyrka myr som er blaute. Sjekk bilde.

Blå strekk som jeg har tegnet ned til området så er der fast fint underlag så dette må være greie adkomstvei. Rød strekk rundt dyrka myr. Har blitt planert og dyrket på 80 tallet



## INNSPILL NY E-39 BILSTAD-BUE

Bue 23.04.2025

Vi er blitt oppfordret til å komme med innspill vedrørende ny E-39 samt kryss på Bue. Nå ser det ikke ut til at vi slipper unna hverken ny E-39 eller kryss på Bue. Da er det viktig at vi som grunneiere blir lyttet til både med tanke på plassering av både vei og kryss. Krysset er ikke med i denne traseen, men alt bør ses på som en helhet for å få med de beste løsningene. Den planlagte traseen på Bue vil få store konsekvenser for driften av gårdsbruket vårt. Dette gjelder både tap av dyrket mark og beiter. Vi har størstedelen av arealet på østsiden av E-39, mens driftsbygninger ligger på vestsiden. Det er viktig at tilgjengeligheten til disse beiteområdene tas med i planene tidlig. Det må allerede nå planlegges over/undergang for husdyr for å sikre vår adkomst til beiteområde på østsiden av traseen. Dette blir vanskelig å få til i forbindelse med krysset, så over/undergang må sannsynligvis prosjekteres på Bilstad-Bue traseen. Vi trenger vel ikke se langt inn i glasskula for å se at det blir et enormt press på den «flate» jorda nede i dalen. Nye veier bør ha fokus på å erstatte mer jord enn det som blir beslaglagt.

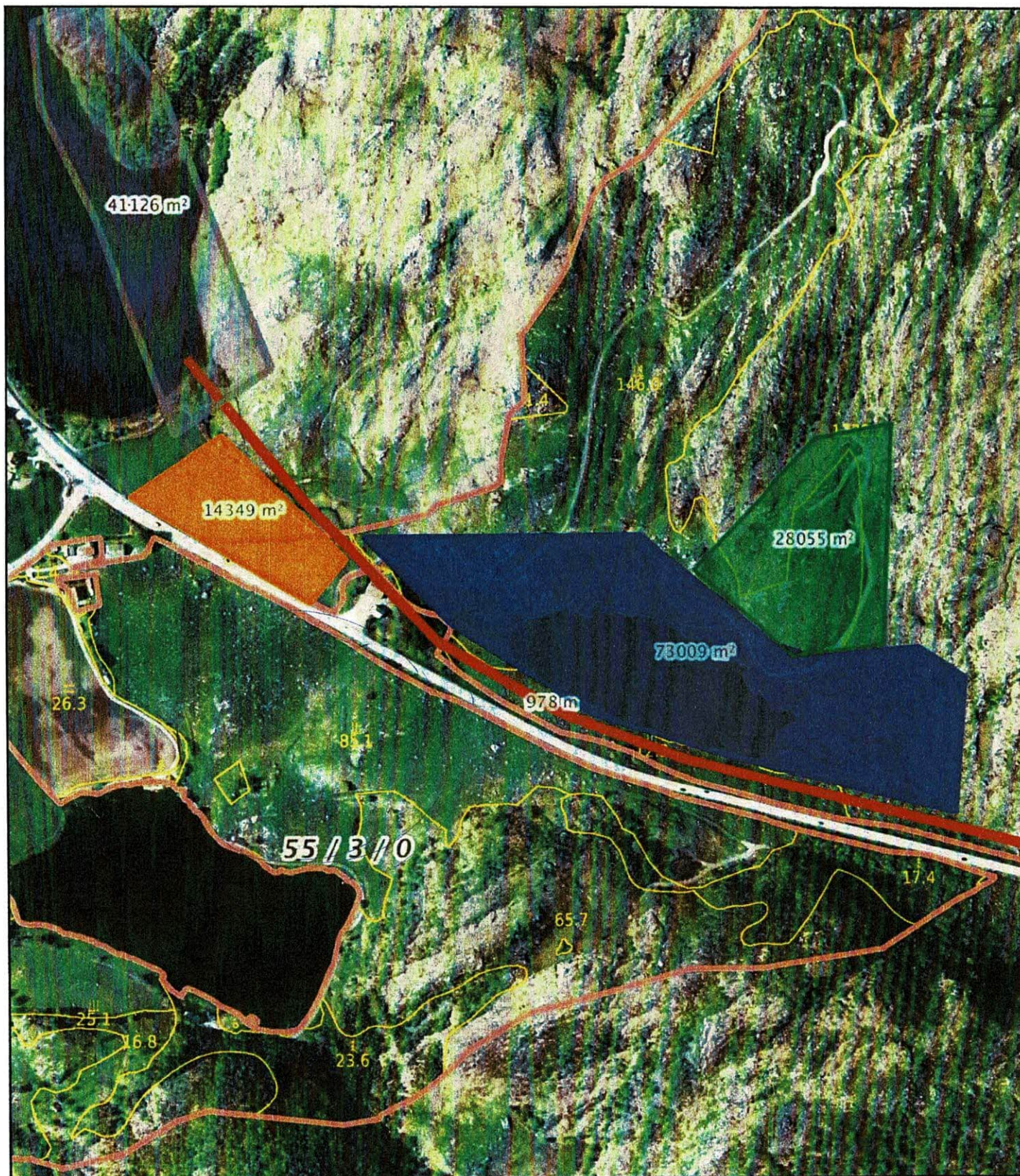
Vi har laget et kart der traseen er inntegnet på vestsiden av Runatjødna og følger i hovedsak nåværende E-39, dette for å unngå en «kile»/dødzone mellom ny og gammel trase som ingen kan nytte seg av. Vi forstår at det er stort overskudd av masse langs den nye traseen gjennom Bjerkreim, en del av dette bør brukes som fyllmasse langs traseen for å erstatte tap av jord nå og i neste omgang. Vi har tegnet inn et område markert med blå farge (dette utgjør ca 73 dekar), her er det en god mulighet til å bruke mye fyllmasse og etablere ny dyrket mark. Området markert med grønn farge er fjell og kan skytes ut for å få fyllmasse Bollestad-Bue der det er stort masseunderskudd. Masseuttak markert med grønt kan enkelt utvides mot nord om det trengs mer masse. Her må det selvfølgelig etableres dyrket mark etterpå. Myra på sørsida av Runatjødna og skråningene ned mot denne er det søkt om nydyrking på. Søknaden ligger til behandling hos Bjerkreim kommune. Dette er nok egentlig ikke myr, om en studerer bekkene her så er det fullt av stein og tyder på det er ei ur, så tap av myr tror jeg ikke en trenger regne med her. Dette området er et av få som fortsatt er dyrkbar her på gården.

Vi har tett samarbeid med grunneierne på gnr/bnr 56/3. Vi har tegnet inn et forslag til hvor en kan tippe overskuddsmasse fra tunnelen i Runaskaret. Dette ligger rett øst for innkjørselen til Vaule, og her tror vi det er mulig å etablere ca 30 mål dyrket mark.

Et innspill her som bør prosjekteres/planlegges i denne omgang er fremtidig riggplass i forbindelse med bygging av kryss på Bue. Dette har tidligere vært foreslått på vår teig ved Beritsvannet på 26,3 mål som er fulldyrket. Vi forstår at en slik riggplass krever mye areal men dette alternativet er ikke en god løsning. Her vil dyrket mark gå ut av drift og riggplassen blir midt mellom bebyggelsen på Bue med de ulemper det vil medføre. Fremtidig riggplass bør planlegges på sørsiden av Runatjødna i tilknytning til planlagt tunnelåpning. Her kan det brukes fyllmasse og lages til en stor og god riggplass som kan brukes både under arbeid med tunnel og fremtidig kryss. Området er lenger fra bebyggelse og vil derfor være gunstig for innbyggerne på Bue. Etter bruk etableres dyrket mark på riggplass. Fulldyrket jord er mangelvare på vårt gårdsbruk, så veldig viktig for videre drift å øke dette arealet.

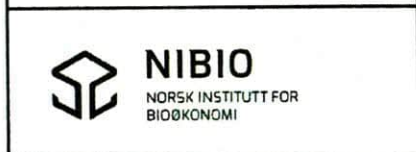
Med tanke på fremtiden ser det mørkt ut for grunneiere på Bue. Ny E-39 med tilhørende kryss vil føre til store utfordringer i jordbruksdrifta vår. Presset på jorda inn mot krysset vil bli enormt i tiden som kommer. Derfor håper vi å bli lyttet til og tatt med i planleggingsprosessen.

Vennlig hilsen  
Ragnhild og Jan Inge Osland, gårdsnr. 55/3



0 50 100 150m  
 Målestokk 1: 5000 ved A4 utskrift  
 Utskriftsdato: 19.03.2020 19:12  
 Eiendomsdata verifisert: 19.03.2020 18:49

**GÅRDSKART 1114-55/3/0**  
 Tilknyttede grunneiendommer:  
 55/3/0-55/12/0-55/14/0

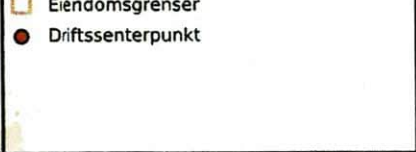


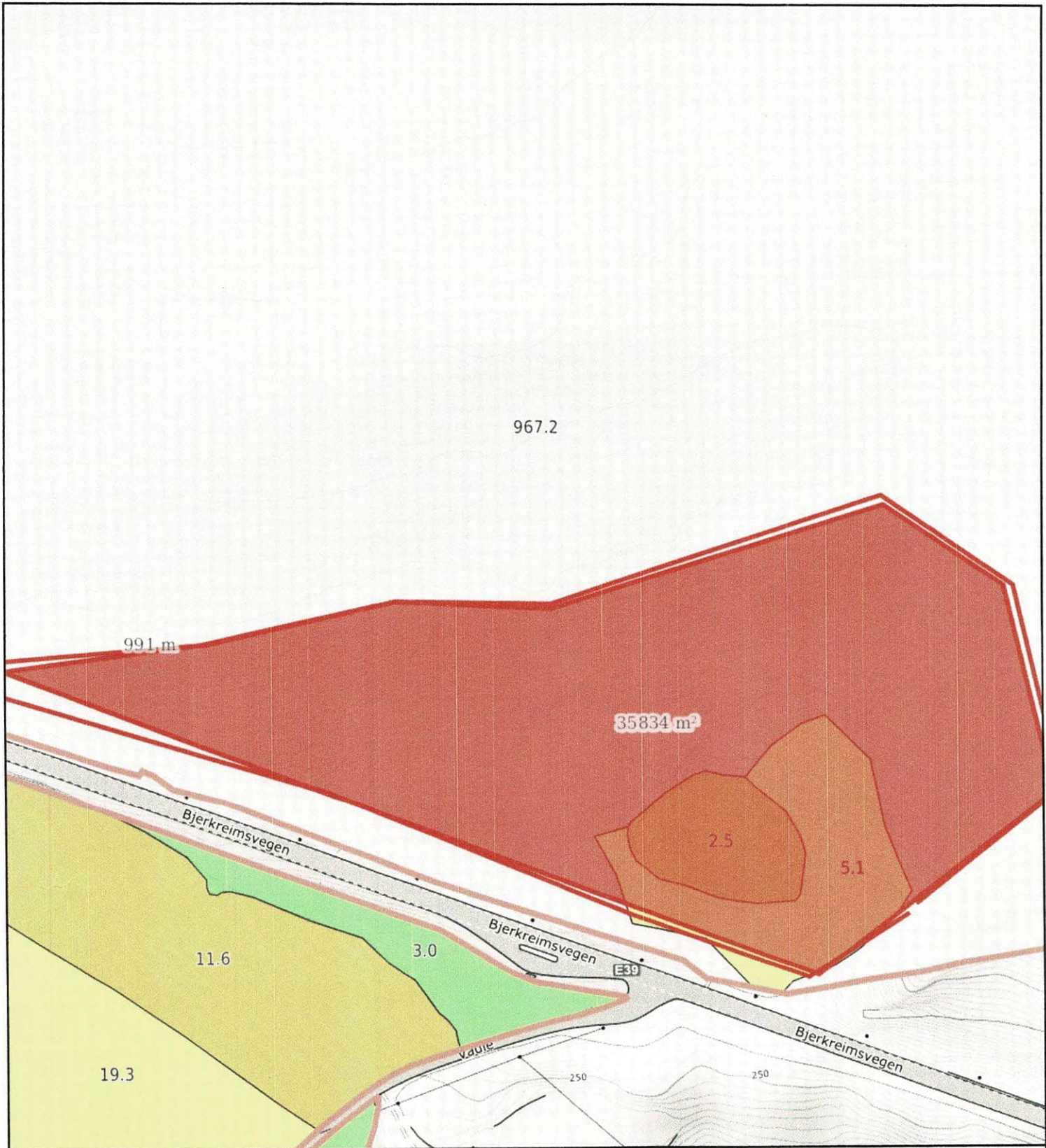
Markslag (AR5) 7 klasser		AREALTALL (DEKAR)	
TEGNFORKLARING			
	Fulldyrka jord	126.0	
	Overflatedyrka jord	0.0	
	Innmarksbeite	271.7	397.7
	Produktiv skog	43.4	43.4
	Annet markslag	1372.9	
	Bebyggd, samf., vann, bre	40.9	1413.8
	Ikke klassifisert	0.0	0.0
	Sum	1854.9	1854.9

Kartet viser valgt type gårdskart for eiendommen man har søkt på. I tillegg vises bakgrunnskart for gjenkjenning. Arealstatistikken viser arealer i dekar for alle teiger på eiendommen. Det kan forekomme avrundingsforskjeller i arealtallene.

Ajourføringsbehov meldes til kommunen.

- Arealressursgrenser
- Eiendomsgrenser
- Driftssenterpunkt





0 20 40 60m  
 Målestokk 1: 2000 ved A4 utskrift  
 Utskriftsdato: 23.04.2025 18:05  
 Eiendomsdata verifisert: 23.04.2025 17:57

**GÅRDSKART 1114-56/3/0**  
 Tilknyttede grunnelendommer:  
 56/3/0



Markslag (AR5) 7 klasser		AREALTALL (DEKAR)	
TEGNFORKLARING			
=	Fulldyrka jord	61.9	
5	Overflatedyrka jord	0.0	
6	Innmarksbeite	158.4	220.3
w	Produktiv skog *	287.9	287.9
	Annet markslag	1495.6	
	Bebygd, samf., vann, bre	17.8	1513.4
	Ikke kartlagt	0.0	0.0
	Sum	2021.6	2021.6

\* Produktiv skog er skog på fastmark og myr med skogbonitet lav eller bedre.

Kartet viser valgt type gårdskart for eiendommen man har søkt på. I tillegg vises bakgrunnskart for gjenkjenneelse. Arealstatistikken viser arealer i dekar for alle teiger på eiendommen. Det kan forekomme avrundingsforskjeller i arealtallene.

- Ajourføringsbehov meldes til kommunen.
- Arealressursgrenser
  - Eiendomsgrenser
  - Driftssenterpunkt

Bjerkreim kommune

Bjerkreim, 31.03.2025

**Melding søknad om endring av kommuneplanen sin arealdel gjeldende Gamle Bjerkreimsveg 22, Gnr 5/ bnr 3, og Odlandsvegen 5 Gnr 5/ bnr 13**

Når kommuneplanen sin arealdel skal rulleres kommer vi til å søke om en endring av planen som omfatter Gamle Bjerkreimsveg 22 og Odlandsvegen 5. Vi søker om å få omdisponere et område til boligutbygging, som i dag er regulert til LMT.

Sett i lys av de siste planene/ forslagene til Nye Veier ser vi flere fordeler med denne omreguleringen.

- Gode tomter med lett tilgang til ny vei.
- Gode tomter sentralt beliggende i Bjerkreim
- God jord på beitet kan graves vekk og tas vare på til matjord på ny dyrka mark
- Masse fra veibygging kan fylles i boligfeltet

Det er tidligere vist stor interesse for tomter i dette området.

Innspillet vårt i denne omgang er for å gjøre kommunen og Nye Veier oppmerksomme på ønsket vårt, og muligheten for et samspill.

Med hilsen

Magnhild Gjedrem, Klaus og Kjersti Bjerkreim

Fra: Lars Olaf Solberg <larsolafsolberg@gmail.com>

Sendt: onsdag 23. april 2025 19:50

Til: Post <post@nyeveier.no>

Emne: Gjedrem 110. Bnr 30 gnr 1 2 3 13

Vedr blå linje.

Mer utfyllende informasjon kan ettersendes om noe skulle være av interesse.

Det er sendt et innspill vedr industriområde frem i tid. Dette omhandler bare jordbruk og privat vedr eiendommen. Jeg vil uansett nevne at jeg prioriterer landbruk foran nærings område så håper en kan få til en bra løsning der for utvidet drift ved evt tap av areal nede på gjedrem

Deponi foreslått mot vest. 18 og 19 tror jeg det heter, kan med fordel slås sammen for å få bedre drenert og bedre sammenheng i landbruks areal.

Viss veien kommer over dyrka jord på fylling så kan godt omkringliggende jord løftes for å begrense svinn i skråning fot.

Er positiv til å innløse hus og bygninger på gjedrem 110.

Samme gjelder bygninger på gjedrem 81 for å evt kunne løfte terreng for å kunne nytte arealet mot skråningsfot bedre.

Primært så er all dyrka jord nede på gjedrem av en såpass god kvalitet at oppfylling er ikke et behov for meg, viss ikke det kan gjøre ting bedre som nevnt vedr skråninger ved en utbygging.

Mitt behov er størst i beite område mot vest for evt oppfylling. Da tenker jeg primært beite område som bruk i ettertid.

Vedr foreslått tunnel åpning så har vi en vei som kommer ut på dagens e39 der. Det er eneste mulighet for å gjødsle område ovenfor. Adkomst som den er eller ny etterpå er viktig for videre drift.

Undergang/adkomst til beiteområder der deponi er foreslått er også veldig viktig for gården i fremtiden.

Viss det blir deponi i beiteområder så påvirker det såpass dyretallet en kan ha på sommer, at jeg er positiv til å bruke en del areal til rigg og brakke område. Enten beite eller dyrket jord. Mindre dyr på sommeren medfører mindre dyr på vinteren og derav at forbigående redusert behov for dyrket areal i bygge perioden.

Mvh

Lars Olaf Solberg

# Uttalelse fra HELLEREN VILHELM

I henhold til plan- og bygningsloven § 12-8 er det varlset om oppstart av reguleringsplanarbeid.

I forbindelse med varslingen har HELLEREN VILHELM, levert en uttalelse.

Uttalelsen gjelder for:

PlanID: Bjerkreim: 1114\_, Eigersund: 1101\_ og Lund: 1112\_

Plannavn: E39 Bilstad-Bue

Kommune: Bjerkreim

Uttalelsefrist: 25.04.2025

## Uttalelse

### Kommentar

Som grunneier av 59/1, 58/1, 58/2 stiller jeg meg positiv til alternativ 2-1 som et klart bedre alternativ enn 2-0. Min eiendom blir mindre oppdelt, da ny E39 blir liggende i skille mellom innmark og utmark med alternativ 2-1. Begge driftsbygninger blir liggende på samme side av ny E39 på alternativ 2-1. Jeg blir med alternativ 2-1 berørt i 1 kilometer, mens 2-0 alternativ 1,5 kilometer. Ønsker at veien blir lagt så langt sør som mulig, for å spare så my innmark som mulig. Stiller meg positiv til mulig massedeponi 1 i alternativ 2-1. Ønsker massedeponi i blaut dyrket myrjord for å forbedre denne, men også passe på at skråninger langs ny E39 ikke blir så bratte at de ikke kan nyttes.

### Kommentar mulig konflikt

Kontaktinformasjon for HELLEREN VILHELM:

Telefon:

Epost:

Adresse:

Postnummer og sted: 4463, UALAND

**Vedlegg til uttalelsen finnes i altinnmeldingen**

**Uttalelsen er levert gjennom altinn.no**

# Uttalelse fra SUNDVOR GURO VAULE

I henhold til plan- og bygningsloven § 12-8 er det varlset om oppstart av reguleringsplanarbeid.

I forbindelse med varslingen har SUNDVOR GURO VAULE, levert en uttalelse.

Uttalelsen gjelder for:

PlanID: Bjerkreim: 1114\_, Eigersund: 1101\_ og Lund: 1112\_

Plannavn: E39 Bilstad-Bue

Kommune: Bjerkreim

Uttalelsefrist: 25.04.2025

## Uttalelse

### Kommentar

Det beste for oss er lang tunnel fra Bue og gjennom Vardafjellet, med utgang/inngang på eiendommen vår øst for Longelibrua/dagens E39. Det gir mist inngrep på eiendommen vår, samtidig som problemer med Runaskaret unngås helt. Dersom det likevel blir kort tunnel med utgang/inngang ved dagens kryss inn til Vaule så håper vi at vi blir kontaktet sånn at vi sammen kan komme frem til en god løsning for begge parter. Siden eiendommen vår er på begge sider av både ny veg, dagens veg (og også den gamle vegen), er det viktig at vi beholder enkel tilkomst til beiter og skogsveier. Vi ser frem til et godt samarbeid.

### Kommentar mulig konflikt

Kontaktinformasjon for SUNDVOR GURO VAULE:

Telefon:

Epost:

Adresse:

Postnummer og sted: 4389, VIKESÅ

**Vedlegg til uttalelsen finnes i altinnmeldingen**

**Uttalelsen er levert gjennom altinn.no**

**Fra:** Magnhild Gjedrem <[myrilldesign@gmail.com](mailto:myrilldesign@gmail.com)>

**Sendt:** søndag 27. april 2025 11:30

**Til:** Post <[post@nyeveier.no](mailto:post@nyeveier.no)>

**Emne:** E 39

Bjerkreim

Bruksnummer 13

Gardsnummer 5

Vegen deler gårdseiendommen i to noe som fører til store ulemper i drifta. Derfor må det komme undergang som dyr og kjøretøy kan benytte.

Dyrka mark og beite som blir beslaglagt må kompenseres. Dette må gjøres med å kompensere for jord som blir tatt og med nydyrking vest for vegen ved Oretjern eller dersom det er mulig få ny matjord. Området Vest for vegen ved Oretjern kan nyttes som massedeponi og fylles på med matjord. Tap av beite og dyrka mark i anleggsperioden må kompenseres økonomisk.

Vil også gjøre en oppmerksom på rødlistearter i området.

Magnhild Gjedrem

## E39 Planoppstart Bilstad-Bue

### Innspill til foreslått trasé Blå linje ved Odland i Bjerkreim

Forslag til trasé for ny 4-felt motorvei mellom Bilstad og Bue vil ha dramatiske konsekvenser for innbyggere på Odland i Bjerkreim. Vi forstår at veien må krysse i dette området og ser at det ligger gode grunner bak valg av nettopp denne løsningen. At det er planlagt å krysse dalen med en massiv fylling i ca 10 meter høyde gjør dette til et svært stort inngrep. Eventuelle støydempende vegger kommer på toppen av fyllingen og gjør dette enda større.

Størst negativ påvirkning vil gardsbruket (Gnr 6 Bnr 3) til Lars Søyland få. Her vil det gå med mye dyrka jord, i tillegg vil veien dele opp gjenværende jord og dermed føre til stor ulempe for drift. Avstanden fra bolig og driftsbygning til ny vei er minimal. Adkomstvei til utmark må legges om.

Ny bolig i Oremoveien 2 får bomiljø helt ødelagt med veifylling og bro i husveggen. Denne eiendommen må løses inn.

Oremoveien 10 får også vesentlig dårligere bomiljø, fyllingen kommer nærme bolig og ulemper med støy blir omfattende. Det vil også gå med dyrka jord og adkomstvei til utmark må legges om.

Odlandsvegen 149 får den nye E39 i kort avstand og støyplassene vil bli store.

### På denne bakgrunn vil vi foreslå et alternativ til kryssing av Odland

Dersom traseen flyttes lenger mot vest og eiendommene til Gnr. 5 Bnr. 52, 53 og 48 sammen med noe dyrka jord og utmark fra Gnr 5 Bnr. 13 omdisponeres til vei vil det gi store fordeler:

1. Forbruk av dyrka jord vil bli redusert med omtrent 70%.
2. Veien vil stort sett følge grensen mellom Gnr. 5 og 6 ved kryssing av dyrka jord og dermed gi mye mindre ulempe for drift.
3. Veien kan senkes ned i terrenget og med støyvoller vil dette gi mye bedre bomiljø for gjenværende boliger.
4. Forutsetning for pkt. 3 er med hensyn til dimensjonerende 1000 års flom.
5. Odlandsvegen må krysse i bro over E39 og det er stor gevinst i å redusere høyden mest mulig.
6. Eksisterende adkomstveier til utmark på begge gardsbruk kan bestå.

Når det gjelder erstatning av dyrka jord er det muligheter på begge gardsbruk. For Gnr 5 Bnr 13 kan område ved Oretjørn dyrkes opp og for Gnr 6 Bnr 3 kan Indre Tvitjørn fylles med tunnellmasse og dyrkes. Da kan begge gardsbruk komme ut med større dyrka areal når veien er ferdig.

Som vedlegg viser kan det være flere alternativer til trasé ved kryssingen. Alle vil bli litt lenger enn det som ligger i planforslaget som blå linje, men kortere enn rød linje som ligger i vedtatt kommunedelplan. Det blir dermed litt mindre trafikantnytte, men lokal gevinst i kryssingen av Odland vil etter vår oppfatning være mye større enn tapt trafikantnytte.

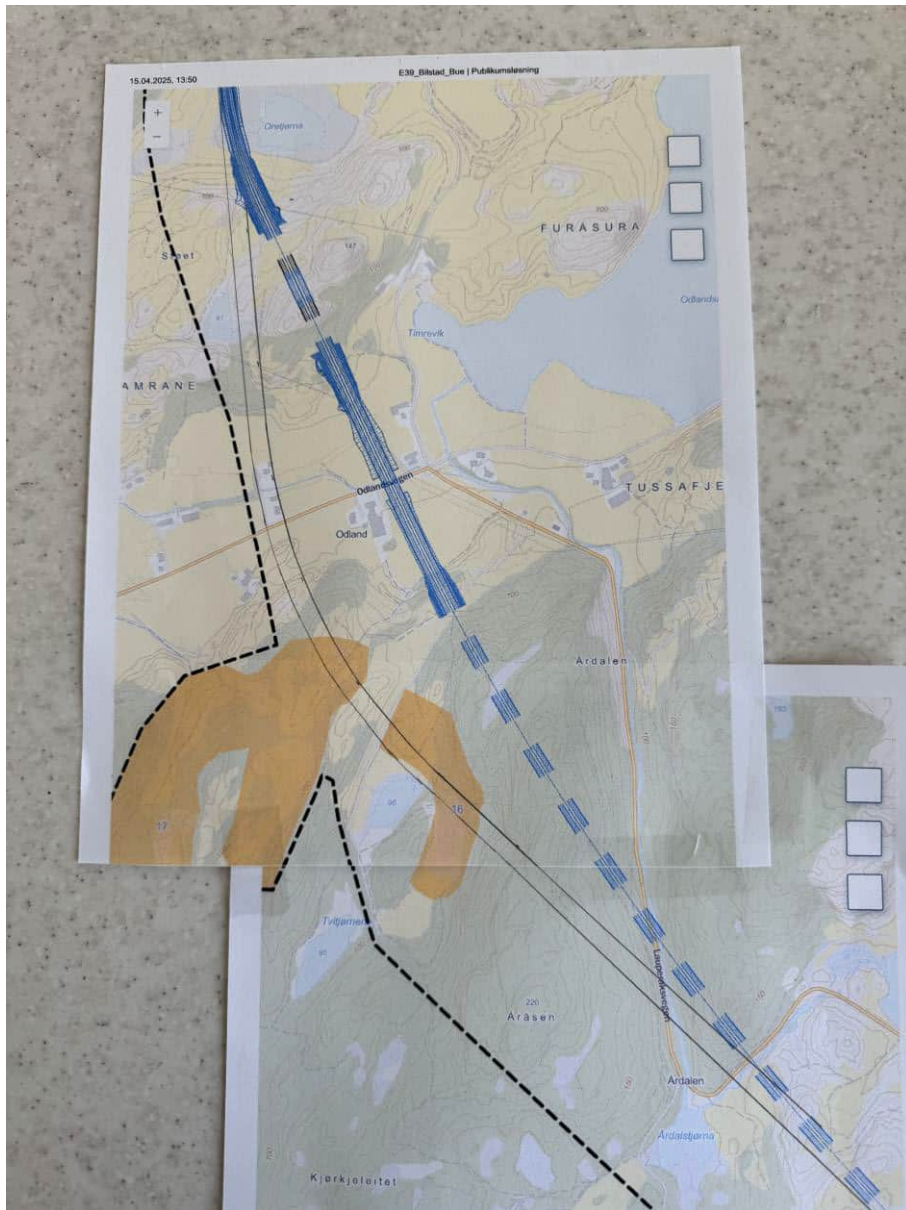
Dette forslaget er lagt frem på befaringen den 27.03.25 med Runar Holvik og Espen M Drange, og i samtaler med Thomas Kaaløy Jensen.

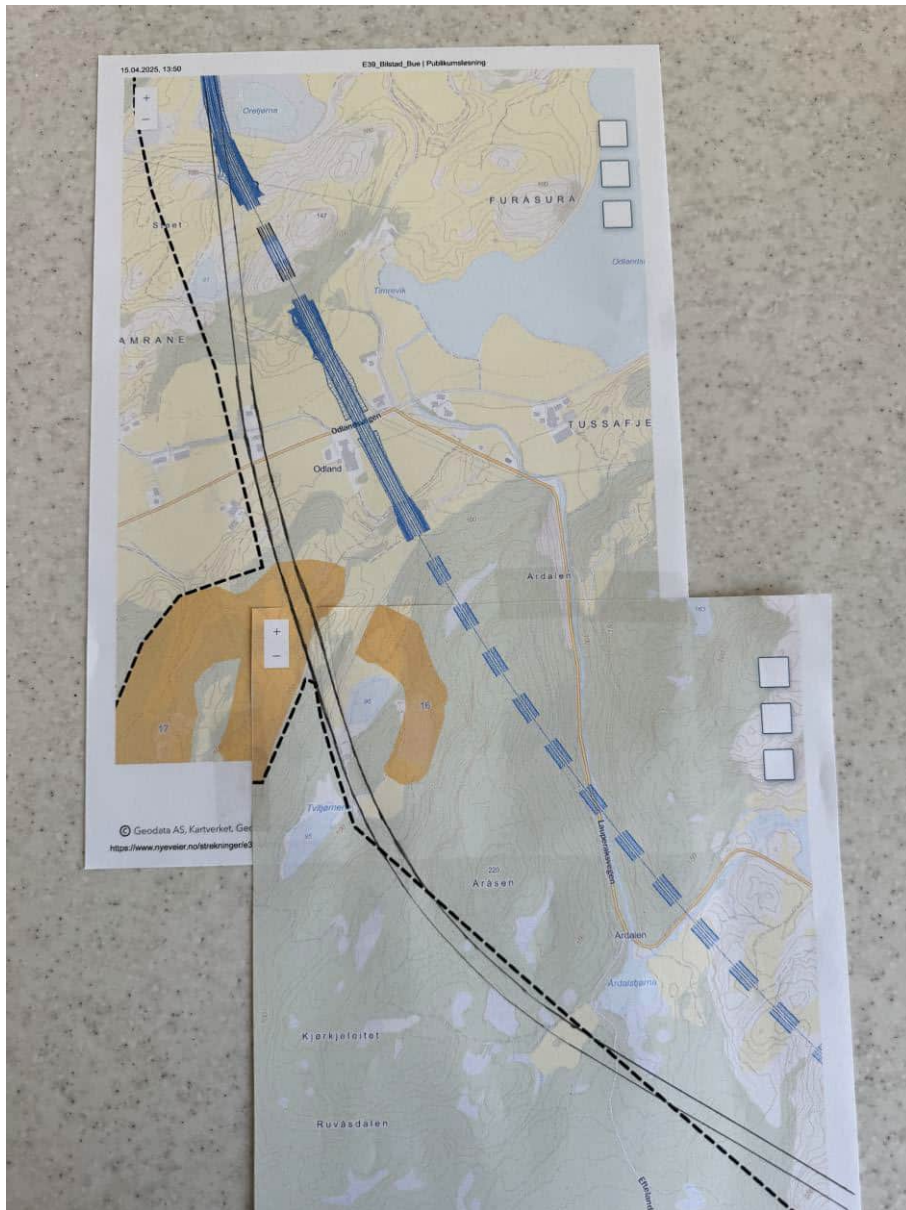
Underskrifter:

	Gnr.	Bnr.	Adresse	Signatur
Magnhild Gjedrem	5	13	Odlandsvegen 3 og 5	Magnhild Gjedrem
Lars Søyland	5	7	Odlandsvegen 121	Lars Søyland
Lars Søyland	6	3	Odlandsvegen 121	Lars Søyland
Anita og Kjell Figved	6	1	Oremovegen 10	Kjell Figved Anita Myhre Figved
Aslaug Gjedrem	5	52	Odlandsvegen 100	Aslaug Gjedrem
Alexandra og Rune Gjedrem	5	48,53	Odlandsvegen 102	Alexandra Gjedrem Rune Gjedrem 15/3/25
Inga og Dag Inge Slettebø	6	7	Oremovegen 2	Inga S. Slettebø Dag Inge Slettebø
Tove og Ketil André Gjedrem	6	14	Odlandsvegen 149	Tove Gjedrem Ketil André Gjedrem
Arild Søyland	6	4	Odlandsvegen 173	Arild Søyland
Alf Helge Søyland	5	58	Odlandsvegen 86	Alf Helge Søyland
Jorunn og Torbjørn Moi	6	18	Oremovegen 41	Jorunn S. Moi Torbjørn Moi

Ine Karne Tengesdal Torgervikesdal		Oremovegen 40	Ine Marie Tengesdal Torgervikesdal
Kristin og Gudmund Oremo		Oremovegen 121	Gudmund Oremo
Gunnlaug og Ole Helland		Oremovegen 123	Ole Helland Gunnlaug Helland
Trygve Aasmyr		Oremovegen 135	Trygve Aasmyr
<del>Elsa</del> og Paul Tengesdal		Oremovegen 155	Paul Tengesdal
Tom Tengesdal		Oremovegen 156	Tom Tengesdal

Bertha





**Fra:** [bgjedrem@online.no](mailto:bgjedrem@online.no) <[bgjedrem@online.no](mailto:bgjedrem@online.no)>

**Sendt:** søndag 27. april 2025 22:42

**Til:** Post <[post@nyeveier.no](mailto:post@nyeveier.no)>

**Emne:** Innspill i forhold til reguleringsplan E39 Bilstad - Bue

Hei, beklager jeg er to dager for sein til å gi innspill til reguleringsarbeidet, men håper det kan komme med likevel. Mitt navn er Bjørnar Gjedrem, jeg er eigar av g.nr. 30 b.nr. 4 på Gjedrem i Bjerkreim kommune, jeg vil bli svært berørt om den svarte traseen skulle bli valgt, og håper ikke den vil bli et tilfelle, da den etter mitt skjønn tar veldig mye matjord og vil ødelegge driftsgrunnlaget for flere her på Gjedrem. Jeg kan heller ikke forstå hvorfor det skal være kryss på Vikeså der folk bor, synes kryssplasseringen på Gjedrem med den blå linja er mye mer fornuftig, dette virker for meg til å være den mest fornuftige traseen.

Tidligere lå det inne ett forslag der innslaget i tunellen lå ca 200 meter lenger sør, men grunnen til at dette er flyttet er kanskje når det er lagt inn kryss så tar det mer plass? Synes det var ett bedre forslag i forhold til å spare matjord, men regner med det har med kryss og gjøre.'

Når det gjelder den sorte traseen over eiendommen vår, så vil det berøre sterkt vår dyrka jord og den vil og gå gjennom vår driftsbygning, håper da at tilførselsveien og den nye veien vil gå nærmest mulig hverandre så det ikke blir ett jordstykke imellom, det ser jeg lite hensiktsmessig, ønsker jo helst at den blir trukket lenger opp for å skåne den dyrka jorda.

I forbindelse med tunellmasse, så kunne jeg godt ha brukt av den til å hevje den dyrka jorda mi og få en mer slak stigning nedover om det er av interesse, jeg har også noen myrer litt lenge oppi marka som jeg kunne ha fylt, men da blir det en del høydemeter transport men fullt mulig, om noe av dette skulle være aktuelt så ta kontakt.

Jeg håper den blå traseen blir valgt, den virker mest fornuftig.

Ved spørsmål ta gjerne kontakt.

Mvh Bjørnar Gjedrem

**Fra:** Pål Steinar Rugland <[paalsteinar@hotmail.com](mailto:paalsteinar@hotmail.com)>

**Sendt:** mandag 28. april 2025 11:02

**Til:** Post <[post@nyeveier.no](mailto:post@nyeveier.no)>

**Emne:** e39 bilstad bue

gnr 5 bruksnummer 4 bjerkreim .

Som berørt av nye veier sitt prosjekt der hele beite området på eiendommen blir berørt og vil forsvinne under bygge periode og etter endt bygge periode vil det bli veldig lite brukbart areal igjen til bruk til beitedyr.

Samt dyrket jord som forsvinner som også ikke går og erstattes på eksisterende eiendom.

Med stadig økende fokus på miljøkrav til spredeareal og større krav til beitedrift ser jeg dette som veldig vanskelig for min drift dersom denne veien skal ta hele beitegrunlaget mitt.

Jeg har også en driftsbygning stående i dette området som fungerer slik att dyra kan gå inn og ut av dette med direkte tilgang på beite som også vil ødelegge for videre drift, samt andre dyr jeg har som benytter dette arealet.

Jeg kjøpte gården her i 2019 for x antall millioner og har etter dette investert betydelige millioner for og oppfylle dagens krav til husdyrhold, senest 2 uker før jeg mottok dette varselet kjøpte jeg melkekvote for og ha en litt sikrere framtid i møte med tanke på og ikke leige fra andre. Dette kostet også en del millioner.

Med ny driftsbygning for melkeproduksjon bygget i 2017 skulle dette være en litt sikrere hverdag og enklere for familien.

Denne veien vil rasere hele beiteområdet og eiendommen her på gården er liten fra før og med den nye veien det er snakk om vil ødelegge for videre drift av beitedyr.

Det er klart vi som blir berørt av denne veien ønsker jo og ha det som vi har det, men ny vei må selvfølgelig lages det tror jeg de fleste er enig i, men vi vet også att dyr ikke kan spise penger som kommer av kompensasjon.

Jeg for min del er nødt for og få kompensert med nytt areal til beitedrift og nytt dyrket areal nærliggende eksisterende eiendom for og kunne fortsette med den driften som gården er tilpasset til.

Vil også minne om rødlistede arter som er registrert i beite området det er planlagt veg i.

**Fra:** [pautenge@online.no](mailto:pautenge@online.no) <[pautenge@online.no](mailto:pautenge@online.no)>

**Sendt:** onsdag 30. april 2025 12:13

**Til:** Post <[post@nyeveier.no](mailto:post@nyeveier.no)>

**Emne:** Planoppstart E39 Bilstad-Bue

**Til Nye Veier**

**Kjøita 6**

**4630 Kristiansand**

**Merk: Planoppstart E39 Bilstad-Bue**

Jeg leser i Dalane Tidende av tirsdag 29. april 2025:

«Vil utvikle Gjedrem industripark ved E39: Helst ville eg vore utan både veg og næringsområde».

Samt leser jeg tilhørende D.T. nettside.

Dermed blir jeg kjent med de nye utbyggingsplanene for det nye veikrysset på Gjedrem/Oremo, med et nytt stort industriområde i nær tilknytting.

Slike utbyggingsplaner var meg helt ukjent. Men ved nærmere studie, er det klart at disse gir kommunen enorme fremtidsmuligheter. Og må arbeids videre med.

Jeg har ingen personlige eierinteresse, men gjennom min virksomhet som en av grunnleggerne av COVENT AS (fra 1972) som nabobedrift, og mitt bosted på Oremo, engasjerer jeg meg også i denne saken.

Derfor foreslår jeg følgende:

1. Det er rett at rundkjøringen som Nye Veier har plassert på eksisterende E39, må løftes opp 15 meter i lia, slik at det blir en slak strekning i alle retninger.
2. Så må brua til den nye 4-felts E39 vegen senkes mest mulig ned mot elva.
3. Og tunell innslaget gjennom Gjedrems fjellet, til den nye E39, forskyves lengst mulig mot sør.
4. Slik at denne brua kommer over Risholmen.
5. Og **den nåværende E39 legges i lia ovenfor den nye prosjekterte 4-felts vegen.**

Hva som oppnås:

6. Sparer fulldyrket jordbruksjord på Gjedrem og på Oremo
7. Bjerkreimselva er vernet for naturinngrep – dette forslaget tar hensyn til dette.
8. Husk rundkjøring nye påkjøringskrysset E39. Trafikken oppover mot Vikeså blir kraftig redusert.
9. Lokal gårdstrafikk fra gardsbruk på Gjedrem. Denne blir da med kjøreveg opp lia til nåværende E39, og avkjøringer som før.

Vi må huske at campingplassen på Gjedrem og fiskemiljøet omkring har stor betydning for tilreisende fiskere, og bør bevares uten støyende trafikk rett forbi.

Paul Tengesdal

Tlf: 413 58 846

Adresse; Oremovegen 155, 4387 BJERKREIM

Til Nye Veier,

[post@nyeveier.no](mailto:post@nyeveier.no)

Fra Håkon Øgreid Moksnes

24.04.2025

Grunneier, gårdsnr. 81, bruksnr 17.

moksnes@gmail.com

### **Uttalelse vedr. oppstart av reguleringsplanarbeid for E39 Bilstad-Bue**

U.t. er en av flere grunneiere av gårdsnr. 81, bruksnr.17, en eiendom som ligger ved Øgreid, Helleland, og vi er en del av sameiet Øgreid fellesmark som ligger mellom vestre del av Teksevatnet i nord, jernbanen i sør og mot Tekseåna i vest, dvs. området nord for Haugatjørn.

#### Balansen mellom positiv nytte av veien og negative konsekvenser:

Det er mye fin informasjon i rapporten fra Nye veier, men det er en ubalanse i beskrivelsen av nytte versus ulemper. Nye veier jobber for lavere klimagassutslipp, men argumenterer mye for fordelene med H3 standard med høyere hastighet og større bredde. Økning i hastighet gir en eksponentiell økning i energiforbruket. Selv om mye av bilparken vil bli elektrifisert, er ikke energimiksen bak norsk kraft utslippsfri, og alle måter å produsere strøm på har betydelige miljøkostnader.

Nye veier jobber også for redusert miljøfotavtrykk, og et av samfunnsmålene med veien er redusert antall ulykker. Andelen som bruker tog eller buss på strekningen er lav. Å få flere over på disse ville bedret sikkerheten og redusert miljøfotavtrykket betydelig. Valg av H3 standard, og hard prioritering av trasévalg har den negative effekten å trekke flere til bil. Dette burde vært mer problematisert i rapporten. Det skrives om gevinsten av å øke farten til 110 km/t, men svært begrenset om ulempene. Flere biler på veien vil også øke mengden mikroplast til natur/hav og et allerede presset vassdrag i området. Høyere hastighet og flere biler øker også støybelastningen. Disse forholdene er ikke problematisert i rapporten. Mer myr går vil gå med ved nevnte prioriteringer. Er dette tatt med i beregningen av CO<sub>2</sub>-utslipp? Det hevdes i rapporten at de beste alternativene er vurdert å gi begrensede negative konsekvenser for omgivelsene. Dette kan ikke hevdes på bakgrunn av den begrensede kartleggingen som er gjort. Påstanden om at anbefalt alternativ vurderes å ha begrenset arealbeslag og derfor god måloppnåelse på ytre miljø, er dessverre udokumenterbar og må avvises med den begrensede utredningen av konsekvenser som er gjort.

Når det gjelder sikkerhet, framkommer det ikke om det er vurdert at det vil kunne komme nye sikkerhetssystemer, som f.eks. teknologi der kjøretøyene «snakker med hverandre». Antall drepte i trafikken har falt betydelig over mange år, og det er mange andre faktorer enn bedre veier som har vært av betydning. Dette er ikke diskutert i dokumentene.

#### Valg av trasé og veistandard:

For oss som grunneiere er området mot Haugatjørn av stor betydning. Det er mye fornminner her, derav navnet på tjørnet, det samme gjelder området videre mot Teksevatnet og vestre del av Teksevatnet. I gamle dager kom laksen helt opp mot Haugatjørnet, og det er planer om å få

laksen opp hit igjen. Laksen er en sårbar art og i betydelig tilbakegang. Området ved Verafossen (litt vest for Haugatjørn) er av stor betydning for Øgreidgårdene med flere ruiner etter tidligere sommerfjøs, og en viktig fiskeplass. Teksevatnet er mye brukt også av andre til bading, fiske og turer. En av Dalanes 9 mest kjente padleruter går i området, og er bl.a. beskrevet i boka «Opplev Dalane». Leirplasser på øyene i vannet er anbefalt i guidebøker for padling.

Den nye veien er tenkt lagt betydelig nærmere dette området enn den gamle. Denne plasseringen, sammen med økt trafikk vil bidra til betydelige naturinngrep, endring av landskap, mer støy og en forringelse av landskapsbilde, friluftsliv, kulturarv og helhetsopplevelsen i området. Flere biler og redusert avstand til vassdraget vil bidra til økt mengde mikroplast i vassdraget (som også er levested for elvemuslingen), og fare for annen forurensning i anleggsfasen og ved senere hendelser langs veien.

Tekseåna har vært utsatt for mye belastninger de siste årene. Det har vært boret tett på, og gruveselskap har bundet opp området for gruvevirksomhet helt innpå elva og Teksevatnet. NVE har godkjent kraftverk her, noe som vil gi betydelig mindre vann i elva. Interesser presser også på for minikraftverk akkurat her. Ikke-godkjente veier er laget langs elva i området. Dammen vest i Teksevatnet er rehabilitert, og bygget med helt andre dimensjoner enn den gamle. I tilknytning til dette er det bygget vei til dammen som lager store sår i terrenget. Dalane Kraft kjører betydelig større vannmasser gjennom elva nå, og med brå endringer. Fiskevandring er lite hensyntatt med den nye dammen. Kanalen nedfor skal utsettes for ytterligere inngrep for å få mer vann gjennom på kort tid.

På bakgrunn av det svært høye presset på vassdraget, er det viktig at veiutbyggingen tar hensyn og plasserer veien lengst mulig fra Haugatjørn, Verafossen (her finnes også spor av et gammelt fangstanlegg for fisk) og elva ellers, og legger traséen mer mot sør. Det er også belastende for de som er glade i området med sin omfattende kulturarv, at det blir et stort og støyende veikryss like ved. Slik sett er den beste traséen den som går lengst fra vassdraget. Dette vil være 2-1 og 3-3 C. En annen stor fordel med sistnevnte er at den vil minimere negativ påvirkning på Årrestad som er et område med flere husstander/gårder og spesielle kvaliteter for landskapsbilde og bygdeliv.

Når det gjelder prioritering av de andre alternativene, går 3-3A, 3-3, 3-2A og 3-1 veldig nær elva, spesielt på strekningen Haugatjørn – Hestadvatnet og vil gi alle de overfor nevnte negative påvirkningene. Kan veianlegget her legges lenger mot sør? Traséen 3-0 er klart bedre slik, men gir uheldig påvirkning på området Øyna som også har flere gårder og spesielle natur- og landskapskvaliteter. En stor ulempe med denne traseén i sin nåværende form er også bru over Tekseåna. Landskapsbildet i området bør ødelegges i minst mulig grad, masselagre bør derfor legges lavt i landskapet. For å beskytte elva bør masselagre ligge langt unna. Valg av H2-standard på veien vil trekke i positiv retning for alle de nevnte verdiene.

Vennlig hilsen

Håkon Øgreid Moksnes

**From:** Kristian Ollestad <[kristianollestad@gmail.com](mailto:kristianollestad@gmail.com)>

**Sent:** Thursday, April 24, 2025 8:06:10 PM

**To:** Thomas Kaaløy Jensen <[thomas.kaaloy.jensen@nyeveier.no](mailto:thomas.kaaloy.jensen@nyeveier.no)>

**Subject:** Massedeponi

Hei kristian Ollestad her, viser til tlf samtale. Jeg eier og driver ein gard på ca 6000daa på ollestadveien117. på ualand bruket ligger ca 300 til 400 meter fra der det er tenkt tuneller på ualand. Nabogården er det min bror som eier og driver sammen har vi ein dal som går på eiendommene våres som det er fult mulig og ha et stort massedeponi på. Vi er begge positive til og se på mulighetene runt det sammen med dere. Jeg har også areal nok til og leie ut areal til brakkerigg og verkstedhaller osv. Dette ble ein rask og kort mail som avtalt. Vist dette er noe av interesse hadde det vert kjekt med ein befaring og ein dialog sammen med dere, tlf nre mit er 91165395. Hører fra dere

mvh kristian Ollestad.

Bodil og Nils Heskestad, eiere av gnr.58 bnr.10 i Lund kommune.

Hellerenveien 2

4463 Ualand

Nye Veier

Kjøita 6

4630 Kristiansand

### **Innspill til varsel om planoppstart/høring av silingsrapport E39 Bilstad - Bue.**

Det vises til tilsendt brev av 5.3.2025 om kunngjøring av igangsetting av planarbeid.

Vi har vært engasjert i prosessen ved planleggingen av ny E39 siden dette ble startet, blant annet ved aktiv deltakelse med innspill i alle de informasjonsmøter som er blitt avholdt fram til vedtatt kommunedelplan.

Vi ble derfor forundret da vi på oppstartmøte og senere også kontordag for oppstart detaljregulering ble forevist et helt nytt alternativ i vårt område.

Det ble her presentert en linje langs fjellsida på hele strekningen fra Bilstad til det nye krysset som skulle være både *billigere og bedre* på alle måter enn den vedtatte kommunedelplanen. På forespørsel ble kostnad med lang bru over Hellersvatnet framholdt som svært kostnadsdrivende.

Spesielt i Helleren er linja lagt helt inn under fjellet og ligger også for det meste utenfor tidligere korridor og har derfor ikke vært gjenstand for undersøkelser, bl.a. arkologene var svært bevisst på det.

Det som ikke vi forstår er linjas plassering med hensyn til rasfare. PÅ NGU skredkart er store dele av dette området rødt og det stemmer godt med våre opplevelser og informasjon. Fjellsida oppleves som «levende» og det blir årlig nye «hvite» felt i fjellsida. Som en kuriositet kan nevnes at i 1668 ved utarbeidelse av ny matrikkel ble garden beskrevet slik « *Lider Stedse (jevnlig) scade paa Agger och Eng aff fieldschred*».

Tidlig på 1900-tallet gikk det bl.a. et stort ras som ødela den gamle rideveien mellom vannet og fjellsida og også hovedveien som ikke kunne kjøres på

mange dager. 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.

**Med bakgrunn i dette mener vi en annen linje bør velges.** En linje som synes naturlig er å krysse dagens E39 ca der vedtatt kommunedelplanlinje krysser og så følge langs dagen E39 på nordsiden til det nye krysset og gjøre eventuelle tilpasninger der. En vil da **unngå rasfareproblematikken** og få **minimal utfylling** i vann. En vil med en slik linje opprettholde dagens E39 som sekundærveg og også kunne få en «grei» byggeperiode.

Et annet alternativ er å se på brukostnaden på kommunedelplanlinjen, der det er planlagt lang bru. Med 35 års erfaring fra Statens vegvesen stiller jeg spørsmål om det er nødvendig med slik lang bru i dette vannet. Denne brua kan med fyllinger i begge ender krympes til noen få meter med dertil hørende krymping av kostander. For NVE skulle en tro det var lettere å gi tillatelse til 2 mindre fyllinger ennå fylle igjen et helt vann.

Vannet er regulert (bestemt max høyde) og henger sammen med reguleringen i Teksevannet. Store deler av tiden er vannstanden så lav at indre del nærmest er tørrlagt. (se vedlagte bilder).

Vi mener begge disse alternativene har klare fordeler og bør utredes grundig med alle faktorer. Dette framfor å gamble med rasfare og fylle opp et helt vann.

### **Ny foreslått linje - konsekvenser for Gnr.58 Bnr10.**

**Helleren – gjennom 10 000 år**, kontinuerlig aktivitet gjennom 10 000 år. Dette var konklusjonen etter undersøkelser utført av Nye veier i forbindelse med kommuneplanprosessen.

Vi overtok denne garden 2010, småbruk der bygningsmassen var til nedfalls og jordene ikke var i personlig drift. I dag drives garden med sauer, forproduksjon, juletre og ikke minst som et åpent historisk tun hvor vi tar imot grupper og personer for mange anledninger og sammenhenger, bl.a. kunstutstillinger, julemarked etc. I denne sammenheng er historien til tunet et viktig element.

Det er i dag 2 freda områder på garden, begge med funn tilbake til eldre stein alder. På garden har vi også flere kulturminner, som syngestein (stein med klang(tone)), Milesten og Rodestein tilhørende gamle Vestlandske hoved veg

som går gjennom tunet. I det gamle klyngetunet som var tidligere var der også 2 landhandlere og skyss-stasjon. Alt ligger innenfor 200m tilknyttet det gamle tunet. Det ene freda området ligger midt i den nye foreslåtte linja. Dette området ligger på den gamle korridor grensa og er bare delvis undersøkt, men det ble gjort 49 funn i 6 prøvestikk.

Vi har gjennom disse årene restaurert de 5 bygningene som var på garden og bygget 3 nye (sauehus, redskapshus og sommerstue), slik at bygningsmassen nå utgjør 8 bygninger. Den eldste bygningen er en gammel steinfjos (siste gjenstående bygning fra det gamle klyngetunet). For restaureringen av denne bygningen har vi også fått den kommunale bygningsvernprisen. Den gamle steinfjosen fra 1800 og den «nye» låven fra tidlig 1900 brukes i dag også som selskapslokaler.

Dagens drift med Villsau (utegangersau) vill bli umulig da beitegrunlaget vil bli kraftig beskåret og tilgangen til utmarksbeite avstengt. Lia brukes daglig til beite med utgangspunkt sauehuset.

Verdien som historisk gard vil også bli kraftig redusert da et av de freda områdene samt kulturminne Syngesteinen blir borte.

Vi håper dette kan være konstruktive innspill, ønskes mer informasjon er det bare å ta kontakt. Vi bidrar svært gjerne med vår lokale kunnskap og tilgjengelig informasjon.

Helleren 22.4.2025

Mvh

Bodil og Nils Heskestad

Vedlegg:

- Kart som viser foreslått linje
- Bilde noe av rasfarlig fjell
- Bilde dagens vannstand i Hellersvannet



Vedlegg: Rasfarlig fjell



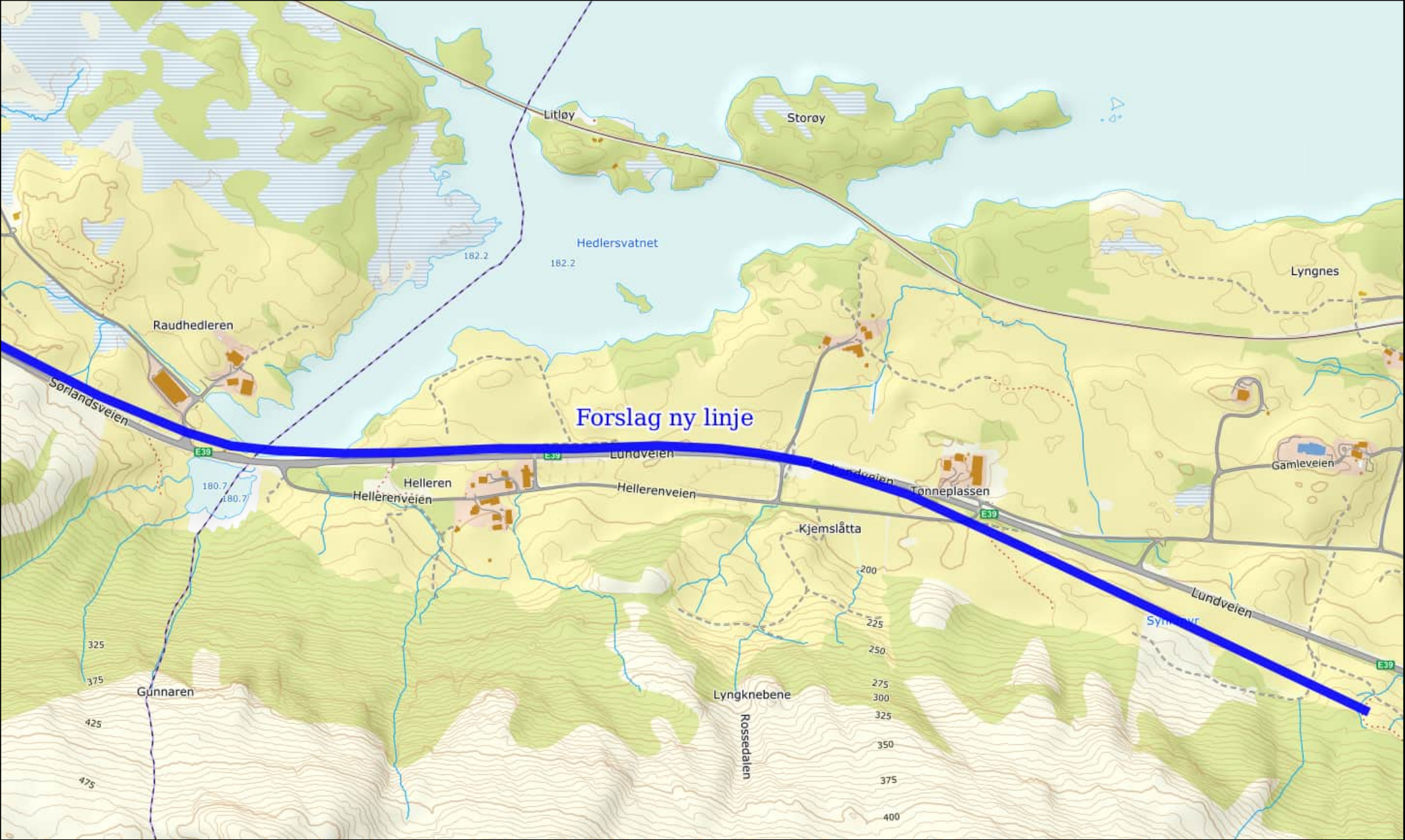
Vedlegg: Rasfarlig fjell 2



Vedlegg: Vannstand Hellersvannet



Vedlegg: Vannstand ny linje



0 50 100 150m

Målestokk 1:7500 ved A4 liggende utskrift

# HØRING PLANPROGRAM OPPSTART

## E39 BUE- BILSTAD, høringsfrist 250425

Stora Svela, 32/4 1114 Bjerkreim, Trond og Anne Rita Gudmestad

**HER VIL VI LISTE OPP NOEN SPØRSMÅL OG TANKER OM TRASEENE SOM KRYSSER VÅR EIENDOM.** Vi har tidligere, ved flere anledninger, sendt inn grundige kommentarer og argumentasjoner vedrørende E39 utbygging og trasevalg gjennom Bjerkreim. Dette blir en litt enklere oppstilling.

### **BLÅ LINJE;**

#### **DRIKKEVANNSKILDE**

På Svela er vi 11 boenheter, tre driftsbygninger med husdyrhold og en fabrikk, som har drikkevann fra vannkilda som tidligere tilhørte Meieriet, dette var en avtale da vannledningen ble gravd over eiendommene våre, at vi skulle ha fritt vann. Senere ga meieriet denne over til grunneierene.

Vannet er viktig ikke bare som drikkevann for oss, men er en solid vannforekomst som kan være av interesse for f.eks næringsmiddelindustri. Den er også en vannkilde som har naturlig trykk og ikke avhengig av strøm. (beredskap og sikkerhet)

*Hvis dere fjerner bassenget, lurer vi på;- hvor skal vannet kanaliseres.*

Vannkilden har en stor næringsverdi og kan ha en stor markedsverdi.

Rørgata fra kilden, går under vårt kulturbeite på sørsida av fylkesveien, krysser bekken lengre ned og fortsetter mot Vikeså langs gamleveien.

*Vi håper vannkilden på en eller annen måte, kan bestå.*

#### **KVERNRENNER**

Her er et kvernrennesystem bestående av fire kvernrenner og der var to kvernhus. I dag er dette ikke inntakt, men har historisk interesse, og er ikke verre enn at de kan reastaureres. (den nederste ligger ve rød linje) Tre ligger på Stora Svela og en på Litla Svela.

#### **BEKKELØP OG VANNMILJØ.**

Svelabekken har alltid vært kjent som en god gytebekk for ørret og laks, på grunn av sin gode vannkavalitet. Her er mye fisk og fin fisk. Den øverste delen på vår eiendom, er nokså urørt og et ynda tursted med sine fiskekulper og badekulp. Vi bruker området som en del av besøk av grupper med utfordringer, som «besøker» oss, vi fisker, bader, griller.. Vi bruker og plassen privat. Under brua rett over på litla Svela, bor Fossekallen.

Her er rikt fugleliv. Her er merka tursti, mye brukt. Vi håper dette strekket ikke havner under ei fylling.

Vannstanden i bekken er veldig kostant, med unntak av flommer, den går aldri tørr. Bekken oppstår rett ovenfor her, i denne størrelsen.

### **FIBERKABEL**

Fiberkabelen fra Vindparken til Vikeså, går under den dyrka marka vår oppe i skifte med litla Sveta.

### **OVERFLATEVANN**

Hvordan handteres overflatevann fra veien?

### **KUÅSEN**

Det er ikke så mye her å gjøre oppmerksom på, med unntak av myra opp mot skogen. Denne gir ifra seg store mengder vann, liten bekk, men går aldri tørr. Store deler av vannet som går ut i Svelabekken, kommer herfra, bekken fra skogen tørker ut om sommeren.

Myra er djup, sa de gamle. Her er rikt fugleliv, f. eks Rugde og enkelt bekkasin. Skogen her lever sitt eget liv. Her er og klokkesøte.

Ellers fortsetter merka tursti, opp skogsveien her. Skogen er tidligere frasolgt vår eiendom.

Kuåsen er full av kulturminner, så her vil nok dukke opp mer enn det som i dag er registrert.

***Blå linje er absolutt å foretrekke for oss og for Vikeså, den sparer mange mennesker for støy og sparer naturen for store inngrep.***

### **RØD LINJE**

Dette er et forslag som vil være til stor skade for Vikeså og Sveta, det vil medføre støy og støv, store naturinngrep, ta mye dyrka mark som ikke lar seg erstatte her i denne dalen, ingen har noe å ta av verken til passering av bygninger eller ny dyrka mark. Mye mark er veldig gammel matjord. Støyen vil hindre utvikling av sentrum.

### **BEKKEN**

Også her vil bekken bli berørt, bekken som er en del av et freda vassdrag. Her i tunet brukes bekken til mange aktiviteter, ut over privat bruk. Hagen og bekken er en viktig del av besøksaktiviteten vi driver på gården. Det henger nøye sammen; løa, hagen med hagestue og bekken. Dette er noe «slitne mennesker» elsker, når de er på besøk, derfor viktig får vår framtid.

## **BYGNINGER**

Vi har et stort ønske om at våningshus og den gamle delen av driftsbygningen, består. Løa er en del av driftsbygningen som ble flyttet hit i 1906, den er restaurert (prisbelønt) og brukes i dag til firmaet vårt Gitar og Handverk og til aktiviteter som ligger inn under gårdsdrifta.

## **KUÅSEN**

Gammel eikeskog (som dere allerede vet) og flere villepletrær.

Her er mange fuglearter, flere spetter (flaggspett, grønnspekk, granspekk...), kattugle og mange fler. Ekorn, observerer vi også.

Siden veien er planlagt i tunnell, er det ikke så mye mer å si, hadde likt om den lå litt lenger mot vest og Heiavegen litt lenger inn i fjellet.

## **SØRSIDA**

Her er ikke så mye å si som ikke er sagt. Her er et stort område liljekonvaller som vi bruker i næring. Så er det jo som tidligere nevnt, kvernrenna som tilhører dette bruksnummeret. Det er mye fugel i området, sjeldne fugler er observert der.

***Rød linje vil være totalt ødeleggende for området. Hos oss er det ikke så mye jord som går, men det er bygningene, - noen som er viktigere enn andre.***

Masselagring;

Dyrka mark, kalt Kuvollen, kan om ønskelig heves. Her er problem med lekkasje fra bekken, vanskelig å drenere. Terrenget her var jo tidligere helt annerledes, før sanduttak. (bilder finnes på nettet, - riksantikvaren)

Myra i Kuåsen må vel bestå, men for oss kan det fylles masse i deler av den, men vannet må kanaliseres på en god måte, - drikkevann til dyra.

Mvh

Trond og Anne Rita Gudmestad

Ole Reidar og Tor Einar Gudmestad



**Fra:** Joacim <[joacim@laurendz.org](mailto:joacim@laurendz.org)>

**Sendt:** onsdag 19. mars 2025 13:54

**Til:** Post <[post@nyeveier.no](mailto:post@nyeveier.no)>

**Emne:** Planoppstart E39 Bilstad-Bue - etterspørsel av mer informasjon

Hei.

Som naboer til planlagt trasé gjennom Eigersund kommune ønsker vi litt mer informasjon før vi skriver et mer utfyllende innspill til reguleringsplanen for E39-traséen.

Vårt hus ligger ca. 400m fra reguleringsgrensen forbi Årrestad på Helleland, og vi vil ha vidstrakt utsikt til E39 fra hus og hage. Vi har derfor ønske om å få svar på følgende spørsmål før vårt endelige innspill sendes inn:

1. Finnes det på nåværende tidspunkt snitt-tegninger eller foreløpige terrengprofiler for hele eller deler av strekningen?

Vi er spesielt opptatt av området som ligger rett sør for vårt hus, se vedlagt kartutsnitt. Det er i utsnittet markert tre snitt (nr. 1, 2 og 3) det er ønskelig å få oversendt hvis mulig. En evt. 3D-modell eller illustrasjon er også interessant.

2. På nåværende tidspunkt, hvor høyt over havet er veien planlagt? Vi ønsker et kart med foreløpig estimerte MOH for traséen.

3. Hva slags lys er det tenkt brukt langs veien? Vi er bekymret for lysforurensingen en ny vei vil påføre oss. Per i dag kan vi fra stuen se utelampen til to andre bolighus som ligger lengre unna enn ny E39 vil gjøre, og en hytte.

Vi har personlige erfaringer med lysvarianten som er langs E6 i sør-enden av Mjøsa (litt nord for Espa). Her er det kun små markeringslys langs autovernet mellom kjørebaneene, kan dette være et alternativ på deler av strekningen? For eksempel mellom krysset ved Haugatjørna og tunnelinnslaget ved Åmodt?

4. Hvilke tiltak ser en for seg på nåværende tidspunkt som aktuelle for å redusere trafikkstøyen for naboer langs traséen?

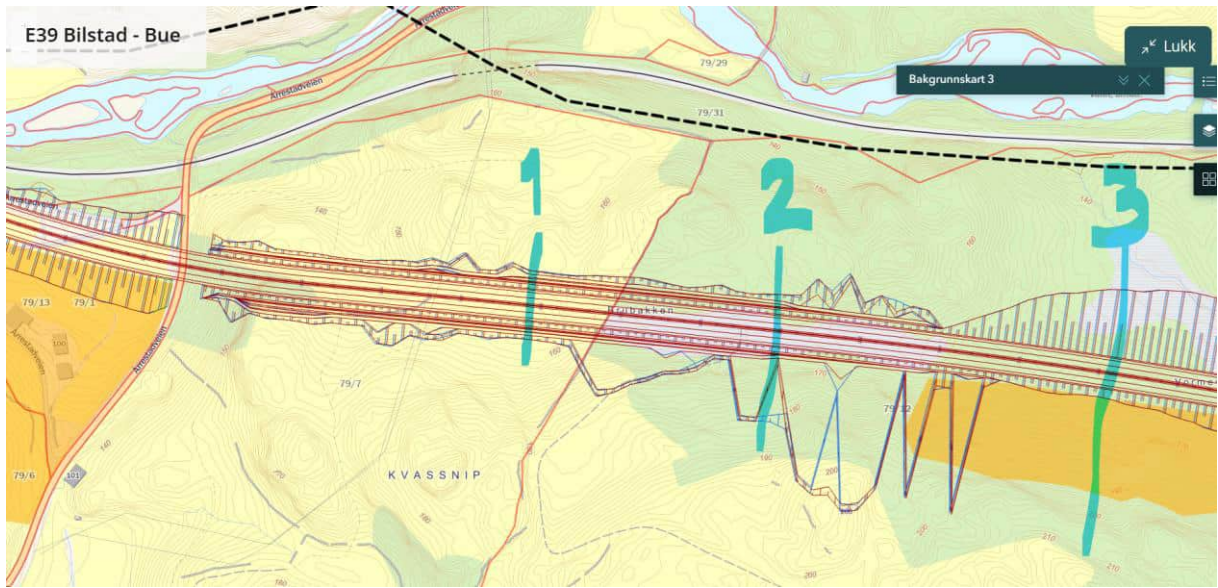
Vi håper på et godt samarbeid med Nye Veier i prosessen fremover mot ny E39 forbi Årrestad på Helleland.

Med vennlig hilsen

Anne Mette og Joacim Laurendz

Øyaveien 56, 4376 Helleland

Gnr. 80 Bnr. 10



# Joacim Laurendz

Kommune: Eigersund kommune

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

## Lokasjon

Gårds- og bruksnummer: 80/10

## Innspill

Høringsinnspill til ny E39 - Gnr.80 Bnr.10

Vi viser til varsel om oppstart av reguleringsarbeidet for ny E39 Bilstad-Bue.

Den foreslåtte veitraseen vil ligge forholdsvis nært vårt bolighus, med kun 400m avstand. Dette gjør at vi er svært bekymret for støyen en ny motorvei vil føre med seg. For seks år siden flyttet vi til denne plassen nettopp for å komme bort fra denne typen støy, og for å ha nærhet til naturen. Vi synes det er trist at stillheten vi setter så stor pris på, og den vakre utsikten fra stua vår skal bli ødelagt. Men likevel har vi forståelse for behovet for en trygg vei gjennom området. Vi foreslår at det etableres gode tiltak for å sikre at veistøy dempes/absorberes langs veien. På strekninger der det er en eller flere fjellvegger som sender støyen frem og tilbake, forventer vi at det settes inn ekstra tiltak for å hindre at støyen slår tilbake til oss. Hvis det etter ferdigstilling viser seg at trafikkstøyen er til sjenanse i eller utenfor vår bolig, forventer vi at det kompenseres i form av etablering av nødvendige tiltak for å komme innenfor et akseptabelt lydnivå.

Denne utsikten vi snakker om vil bli sterkt forandret og delvis forringet av den nye veien. Vi ser med skrekk på hvordan den planlagte fyllingen i Vormevikdalen (blå pil i vedlegg 1) vil endre landskapet vi har utsikt til. Vi håper på, og ber instendig om at fyllingen dekkes med et tykt nok lag med jord til at naturen kan "ta over" igjen. Eventuelt at det etableres vegetasjon som demper uttrykket til fyllingen. Vi kan ikke akseptere en steinrøys av sprengstein, heller ikke en betongvegg som ligner en demning. Skjæringen som kommer i fjellet rett vest for denne fyllingen (fra traseen opp mot "Kompebakken", se lilla pil i vedlegg 1) vil være et betydelig sår i utsikten vår. Det er dessverre vanskelig å få dette frem på bilder, men vi legger ved noen bilder for å illustrere.

Lysforurensing er en annen sak vi ønsker å gi innspill på. I dag har vi utsikt til kun et fåtall lyskilder når det er mørkt, og vi har aldri problemer med å se stjerner (når det er skyfritt). Vår frykt er at vi ikke skal få like klar stjernehimmel, og en fredfull opplevelse av å være ute i det stille mørket. Lys fra veien vil påvirke det rike dyrelivet som er i området. Det er blant annet hekkende ugle mellom vårt hus og den planlagte veien, og i år er det tre unger i reiret. Dette er kvaliteter med stedet vi setter stor pris på, og som er viktig for våre barns oppvekst. Som avbøtende tiltak på denne typen forurensing foreslår vi at det vurderes å benytte andre typer belysning. For eksempel slike armaturer som er brukt langs E6 nord for Espa.

Forholdene vi har nevnt ovenfor er momenter som trolig vil forringe livskvaliteten vår. Konsekvensene av en ny vei vil være i sterk kontrast til argumentene vi hadde for å bosette oss nettopp her.

Vi ønsker og håper med dette at kvalitetene vi ser i vår bolig og boligtomt blir hensyntatt, og det gjøres avbøtende tiltak langs veien i så stor grad som mulig. Likevel er vi åpne for dialog angående eventuelle tiltak knyttet til vår bolig eller eiendom for å oppnå ønsket resultat.

Vedlegg:

Vedlegg 1 - Tiltak i utsikten - Gnr.80 Bnr.10

Vedlegg 2 - Synlig trase fra bolig - Gnr.80 Bnr.10

Vedlegg 3-8 er bilder av utsikten mot planlagt trasse.

Med vennlig hilsen  
Anne Mette og Joacim Laurendz

Øyaveien 56, 4376 Helleland  
Gnr. 80 Bnr. 10

## Vedlegg

Joacim\_Laurendz\_20250425075532562-Vedlegg\_1-Høringsinnspill\_til\_ny\_E39\_-\_Gnr.80\_Bnr.10.pdf  
Joacim\_Laurendz\_20250425075532562-Vedlegg\_2-Vedlegg\_1\_-\_Tiltak\_i\_utsikten\_-\_Gnr.80\_Bnr.10.JPG.pdf  
Joacim\_Laurendz\_20250425075532562-Vedlegg\_3-Vedlegg\_2\_-\_Synlig\_trase\_fra\_bolig\_-\_Gnr.80\_Bnr.10.JPG.pdf  
Joacim\_Laurendz\_20250425075532562-Vedlegg\_4-Vedlegg\_3\_-\_Gnr.\_10\_Bnr.10\_-\_Utsikt\_fra\_terrasse\_mot\_planlagt\_skjæring.jpg.pdf  
Joacim\_Laurendz\_20250425075532562-Vedlegg\_5-Vedlegg\_4\_-\_Gnr.\_80\_Bnr.\_10\_-\_Utsikt\_mot\_"Vormeikdalen".jpg.pdf  
Joacim\_Laurendz\_20250425075532562-Vedlegg\_6-Vedlegg\_5\_-\_Gnr.\_80\_Bnr10\_-\_Utsikt\_fra\_terrasse\_mot\_Kompebakken.jpg.pdf  
Joacim\_Laurendz\_20250425075532562-Vedlegg\_7-Vedlegg\_6\_-\_Gnr.80\_Bnr.10\_-\_Utsikt\_fra\_terrasse\_mot\_"Vormeikdalen".jpg.pdf  
Joacim\_Laurendz\_20250425075532562-Vedlegg\_8-Vedlegg\_7\_-\_Gnr.80\_Bnr.10\_-\_Utsikt\_fra\_terrasse.jpg.pdf  
Joacim\_Laurendz\_20250425075532562-Vedlegg\_9-Vedlegg\_8\_-\_Gnr.80\_Bnr10\_-\_Utsikt\_mot\_"Kompebakken".jpg.pdf

# Høringsinnspill til ny E39 - Gnr.80 Bnr.10

Vi viser til varsel om oppstart av reguleringsarbeidet for ny E39 Bilstad-Bue.

Den foreslåtte veitraseen vil ligge forholdsvis nært vårt bolighus, med kun 400m avstand. Dette gjør at vi er svært bekymret for støyen en ny motorvei vil føre med seg. For seks år siden flyttet vi til denne plassen nettopp for å komme bort fra denne typen støy, og for å ha nærhet til naturen. Vi synes det er trist at stillheten vi setter så stor pris på, og den vakre utsikten fra stua vår skal bli ødelagt. Men likevel har vi forståelse for behovet for en trygg vei gjennom området. Vi foreslår at det etableres gode tiltak for å sikre at veistøy dempes/absorberes langs veien. På strekninger der det er en eller flere fjellvegger som sender støyen frem og tilbake, forventer vi at det settes inn ekstra tiltak for å hindre at støyen slår tilbake til oss. Hvis det etter ferdigstilling viser seg at trafikkstøyen er til sjenanse i eller utenfor vår bolig, forventer vi at det kompenseres i form av etablering av nødvendige tiltak for å komme innenfor et akseptabelt lydnivå.

Denne utsikten vi snakker om vil bli sterkt forandret og delvis forringet av den nye veien. Vi ser med skrekk på hvordan den planlagte fyllingen i Vormevikdalen (blå pil i vedlegg 1) vil endre landskapet vi har utsikt til. Vi håper på, og ber instendig om at fyllingen dekkes med et tykt nok lag med jord til at naturen kan "ta over" igjen. Eventuelt at det etableres vegetasjon som demper uttrykket til fyllingen. Vi kan ikke akseptere en steinrøys av sprengstein, heller ikke en betongvegg som ligner en demning. Skjæringen som kommer i fjellet rett vest for denne fyllingen (fra traseen opp mot "Kompebakken", se lilla pil i vedlegg 1) vil være et betydelig sår i utsikten vår. Det er dessverre vanskelig å få dette frem på bilder, men vi legger ved noen bilder for å illustrere.

Lysforurensing er en annen sak vi ønsker å gi innspill på. I dag har vi utsikt til kun et fåtall lyskilder når det er mørkt, og vi har aldri problemer med å se stjerner (når det er skyfritt). Vår frykt er at vi ikke skal få like klar stjernehimmel, og en fredfull opplevelse av å være ute i det stille mørket. Lys fra veien vil påvirke det rike dyrelivet som er i området. Det er blant annet hekkende ugle mellom vårt hus og den planlagte veien, og i år er det tre unger i reiret. Dette er kvaliteter med stedet vi setter stor pris på, og som er viktig for våre barns oppvekst. Som avbøtende tiltak på denne typen forurensing foreslår vi at det vurderes å benytte andre typer belysning. For eksempel slike armaturer som er brukt langs E6 nord for Espa.

Forholdene vi har nevnt ovenfor er momenter som trolig vil forringe livskvaliteten vår. Konsekvensene av en ny vei vil være i sterk kontrast til argumentene vi hadde for å bosette oss nettopp her.

Vi ønsker og håper med dette at kvalitetene vi ser i vår bolig og boligomt blir hensyntatt, og det gjøres avbøtende tiltak langs veien i så stor grad som mulig. Likevel er vi åpne for dialog angående eventuelle tiltak knyttet til vår bolig eller eiendom for å oppnå ønsket resultat.

Vedlegg:

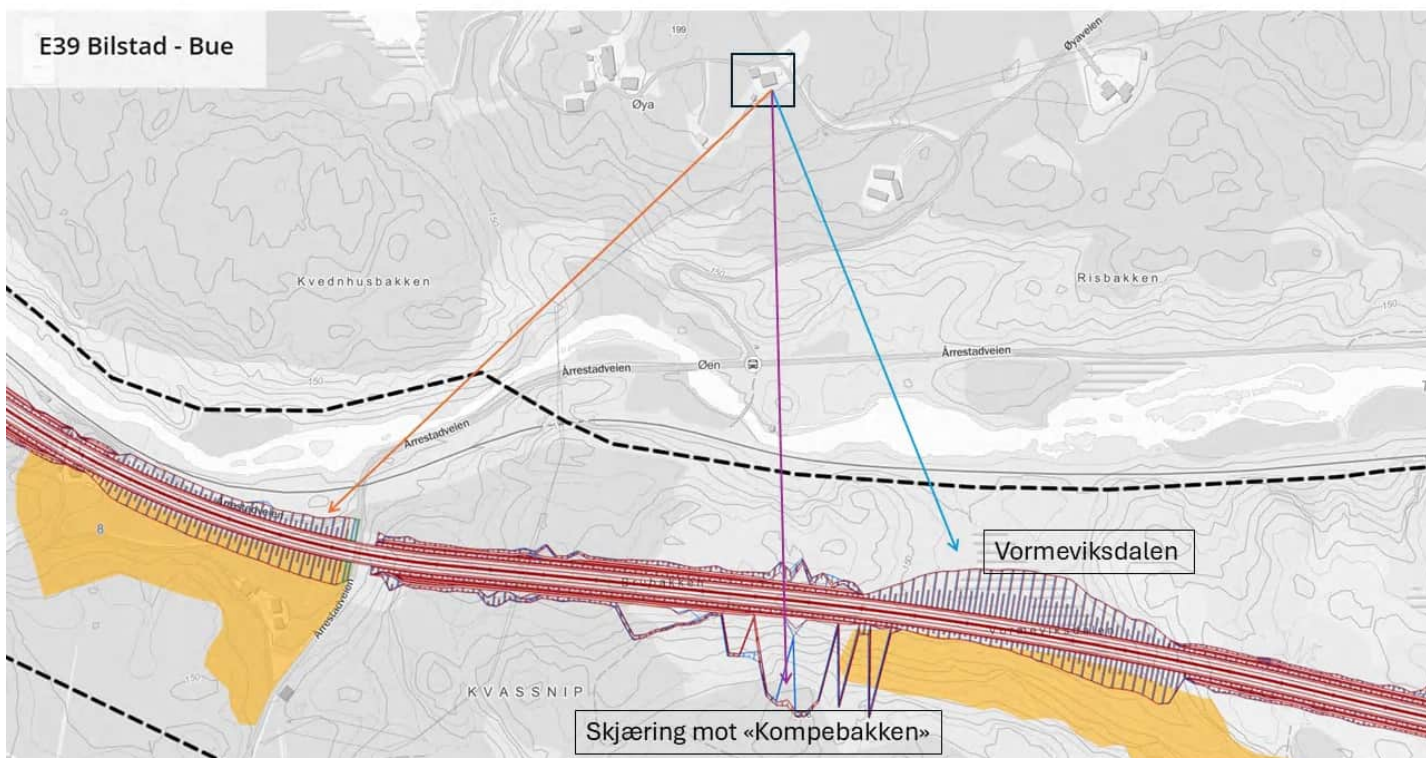
- Vedlegg 1 - Tiltak i utsikten - Gnr.80 Bnr.10
- Vedlegg 2 - Synlig trase fra bolig - Gnr.80 Bnr.10

- Vedlegg 3-8 er bilder av utsikten mot planlagt trasse.

Med vennlig hilsen  
Anne Mette og Joacim Laurendz

Øyaveien 56, 4376 Helleland  
Gnr. 80 Bnr. 10

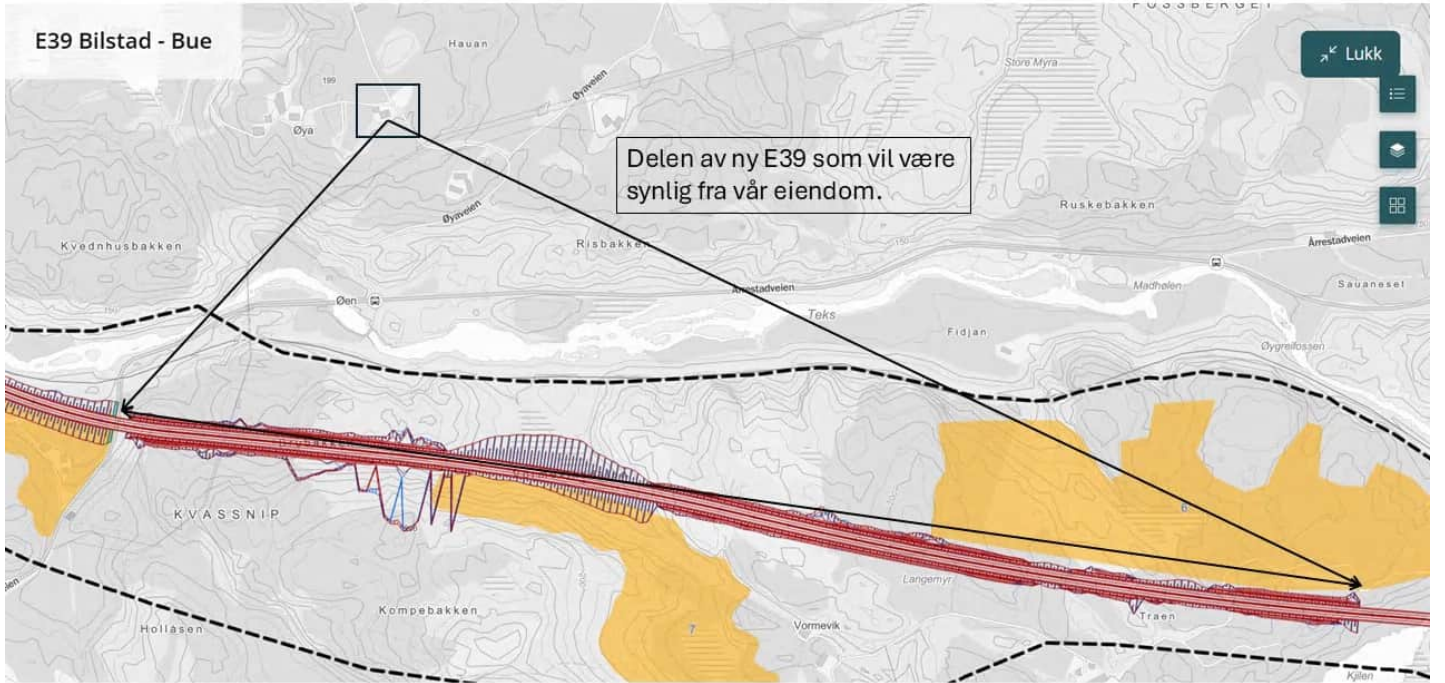
E39 Bilstad - Bue



E39 Bilstad - Bue

Delen av ny E39 som vil være synlig fra vår eiendom.

Lukk















# Veronica Bollestad

Kommune: Bjerkreim kommune

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

## Lokasjon

Adresse: Bjerkreimsvegen 535, 4389 Vikeså

## Innspill

Bjerkreimsvegen 535 blir berørt av både ny E39 og planer om massedeponi.

Forslag til ny vei er lagt til å være på oppsiden av eksisterende E39 slik at de blir til en større belastning for grunneierne. Det bes om at det ses på mulighet til å legge den nye veien på nedsiden av eksisterende E39, da dette vil berøre gjeldene adresse mindre og være et mer fornuftig valg. Da blir støy og vei flyttet lenger bort fra adressen og masser fra tunnel kan brukes til å fylle ut i vannet slik at ny trase kan ligge på dette.

I dag har eiendommen en fantastisk rolig beliggenhet med lite sjenanse fra eksisterende vei. Det er rikt på dyre og fugleliv og støyen i dag oppleves som minimal. En ny vei vil flytte støyen nærmere bolighus og føre til mer støy for grunneier. Grunneier i dag er svært opptatt av at det er rolig og fint, rikt på dyreliv og plassert litt bort fra travel vei med bildur 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.

Området er også hyppig brukt av turgåere og det går flere turstier gjennom eiendommen. Området er perfekt for friluftsliv og rekreasjon for alle mennesker, både gamle og unge, rullestol og gåturer. Grunneierne leier ut fiskevann og jakt til Bjerkreim jakt og fiske for å få flere unge ut i naturen, slik at de kan lære seg både jakt og fiske og vi anser dette som en viktig arena for både unge og gamle. Fiskevannet er lett tilgjengelig og her kan man få opp til 1kg ørret.

I dag er alt som er foreslått som massedeponi kulturbeiter hvor grunneier har dyr på beite hele sommeren hvert år. Vi er avhengig av disse beiteressursene for å kunne ha det dyretallet vi har og er ikke interessert i tungtrafikk kjørende gjennom tunet hver dag i flere år. ettersom vi har ammeku som går med kalv og stut om sommeren, så beiter disse utenom turstiene slik at turstiene kan være åpne året rundt for alle, uten at det er fare for at det oppstår farlige situasjoner. Ved eventuelle massedeponi blir turstien berørt og vil dermed ikke lenger være tilgjengelig, både mtp på trygghet men også naturopplevelse. Dyrelivet oppleves som rikt og den "uberørte" naturen ønskes å holdes i den stand som i dag.

Det er trist at "tidligere liv" (kulturminner) skal komme i forrang foran de menneskene som bor og lever i dag på berørte adresser. Men, korridoren strekker seg ned på nedsiden av den eksisterende veien i dag så det bes om at det utredes en løsning for å legge veien på nedsiden og ikke oppsiden. nettobesparelse har lite å si for livet som fortsatt skal leves og bygges videre på på de berørte adressene.

# Kåre Øen Hansen

Kommune: Eigersund kommune

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

## Lokasjon

Gårds- og bruksnummer: 80/3

## Innspill

Vi er eiere av gnr.80-bnr.03 i Eigersund kommune - Gården Øya - Fredet kulturminne.

Vi vil med dette komme med noen refleksjoner over forslag til ny E39 trasé i Årrestadområdet.

Gården ligger i rett linje overfor planlagt stor fylling og skjæring mellom Vormevik og Årrestad, se vedlagt illustrasjon.

Det er en åpen dal mellom gård og ny trase med Tekseelva, jernbanen og fylkesvei 4274, Årrestadveien i bunnen av dalen.

Gården vi eier, er et fredet kulturminne, se vedlegg.

Når nå traséen er foreslått som presentert i reguleringsforslaget, er vi MEGET bekymret for STØYEN spesielt som ikke vil ha noen form av skjerming fra naturens side. Både støy fra selve trafikkåren og tilbakeslag (ekko) fra den høye skjæringen som ligger på sørsiden av traséen, er vi MEGET bekymret for.

I den sammenheng vil vi forvente og innstendig ber om at de nødvendige skjermingstiltak gjøres i den delen av traséen som går i åpent landskap, sett fra gården.

Med hilsen

Herborg & Kåre Øen Hansen

Øyaveien 48

4376 Helleland

kaahan138@gmail.com

+47 906 96 028

## Vedlegg

Kare\_oen\_Hansen\_2025041715312618-Vedlegg\_2-Gnr.80-bnr.03\_-\_1101\_Eigersind\_-\_Garden\_oya\_-\_Fredet\_Kulturminne.jpg.pdf

Kare\_oen\_Hansen\_2025041715312618-Vedlegg\_3-Gnr.80-bnr.03\_-\_1101\_Eigersund\_(\_oyaveien\_48\_4376\_Helleland\_).JPG.pdf

Kare\_oen\_Hansen\_2025041715312618-Vedlegg\_4-Gnr.80-bnr.03\_-\_oyaveien\_48,\_4376\_Helleland\_-\_freda\_tun\_.JPG.pdf

Kare\_oen\_Hansen\_2025041715312618-Vedlegg\_5-oen\_-\_april\_2025\_-\_bilde-2.jpg.pdf

Kare\_oen\_Hansen\_2025041715312618-Vedlegg\_6-oen\_-\_april.2025\_-\_bilde-1.jpg.pdf

Kare\_oen\_Hansen\_2025041715312618-Vedlegg\_7-oen\_-\_april.2025\_-\_bilde-3.jpg.pdf

Kåre\_oen\_Hansen\_2025041715312618-Vedlegg\_1-2025.03.05\_-\_Veitrasé\_-\_Aarrestad\_i\_Eigersund\_kommune.pdf



## FREDET KULTURMINNE

Gården Øya,  
gnr. 80, bnr. 3 i Eigersund kommune

Fredet 2. oktober 2018

Fredningen omfatter våningshuset, fjøset, fæsgardsløa og kvernhus, med eksteriør og interiør. Fredningen omfatter videre tunet, den gamle veien og kanalen til kvernhuset, samt et område rundt bygningene som skal sikre opplevelsen av kulturminnet.

Gården Øya er et kulturhistorisk og arkitektonisk viktig eksempel på en type gård som har blitt drevet i Dalane på 1700-, 1800- og 1900-tallet. Gården er den eneste gjenværende i sitt slag, og har beholdt sin gamle tunstruktur med våningshus, løe og steinfjøs plassert rundt en glattskurt bergflate (treskeberg). Sammen utgjør bygningene og de omgivelsene de inngår i, en unik helhet som er av regional og nasjonal verdi.

Jørn Holme  
riksantikvar



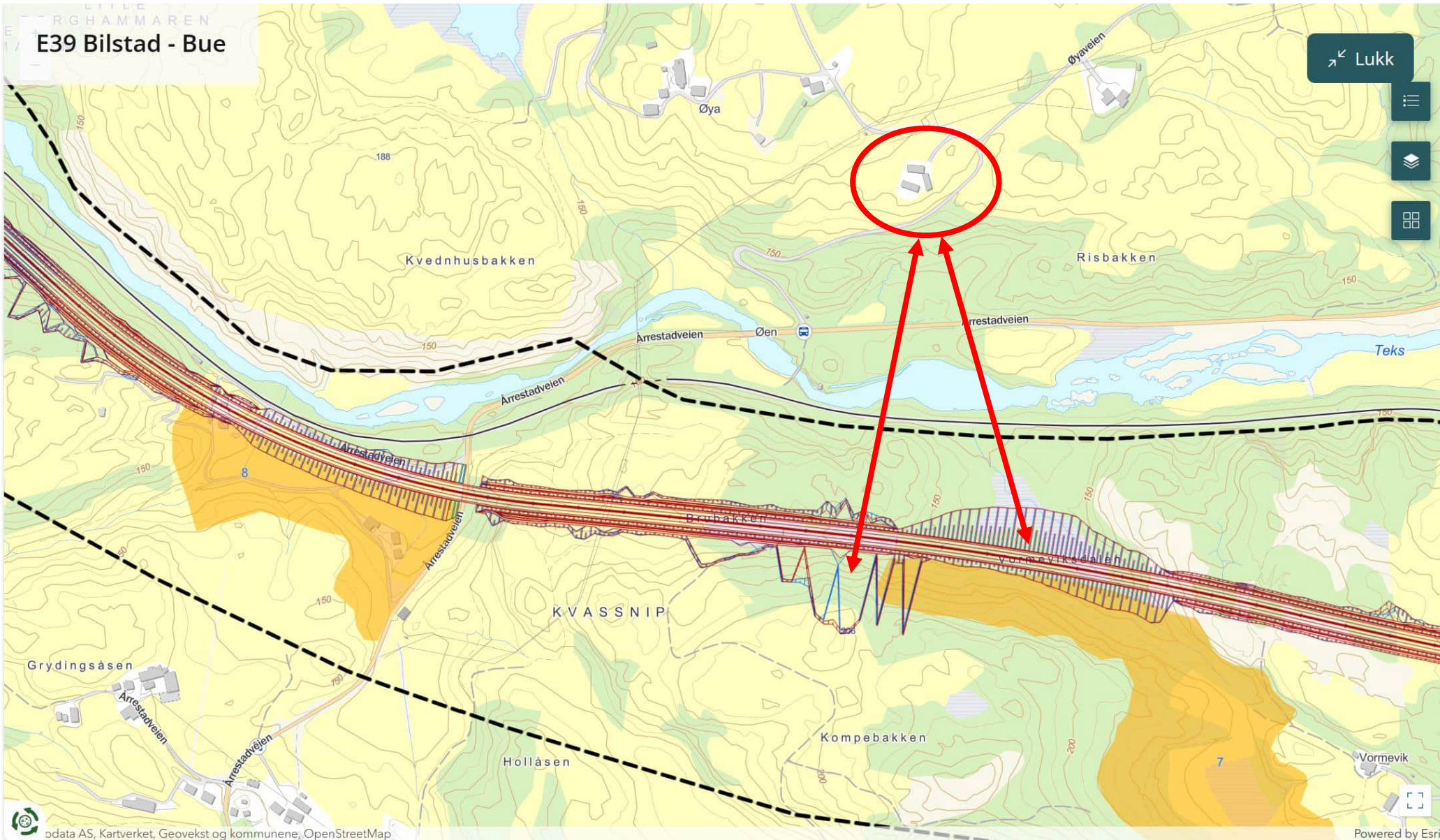








# E39 Bilstad - Bue



# Lars Søyland

Kommune: Bjerkreim kommune

Repræsenterer: Privatperson / grunneier / næringsliv

## Lokasjon

Gårds- og bruksnummer: 6/3

## Innspill

Eg blir nå sterkt berørt av nytt forslag til trase for motorvei. Veien vil ta en betydelig del av den beste jorda og den delen av jorda som er nærmaste driftsbyggingen. Dersom det forslaget som er teikna blir vedtatt vil eg be om at veien blir flytta lenger bort frå min driftsbygging. Eg ser at det kan bli utfordringer med å få nødvendig tilgang til driftsbyggingen i byggeperioden.

Nye Veier har nå i mange år jobbe med å planlegge ny vei. For nokre år sidan blei me fortalt at me måtte komme med innspill om kor vegen burde byggast og at korridoren måtte bli så smal som mulig. Innspill som kom etter fristen ville ikkje blitt tatt hensyn til. Regjeringa gjekk då inn for eit forslag med kryss på Vikeså og bru over Ørdsdalsvannet. Nye Veier seier nå at det har blitt laga eit nytt Kula område som er med å hindre denne plasseringa av veien, og i tillegg er det ein hubro som hekker i området. Kula området var ute på høyring før vedtak om plassering av vei, og hubroen var også kjent når vedtaket blei fatta. Det betyr at dette var kjent ved valg av trase og burde av den grunne ikkje være til hinder nå for at det skal bygges vei på opprinnelig trase. Det var også kjent at det skulle bygges både tunell og bru og at dette var en høg kostnad.

Traseen som nå er føreslått kjem vedlig nærme mange hus her på Odland og vil føre til betydelige ulemper for mange av dei som bur her og vil gi et betydelig inngrep i landskapet med sidan toppen av støyskjerm vil komme ca 10 meter over den eksisterande Odlandsvegen. Et betre forslag for mi drift av garden er flytte vegen ut til Odlandsvegen 102 ( sjå anna innsendt innspill)

Det forslaget som nå er kommet vil gjøre det tilnærma umulig å drive gard for meg i byggeperioden. Når vegen er ferdig vil det nok være mulig få det til å funger med det vil bli en del meir ekstraarbeid og lenger transportavstander både i lengde og høydemeter.

Spessielt i byggeperioden vil det bli store utfordringer med beiting av melkekyr. Dei er avhengig å ha beite nær driftsbyggingen pga av melking og slik forslaget er teikna med massedeponi vil det ikkje bli mulig å oppfylle beitekravet sida heile beite mitt blir bandlagt i byggeperioden. Kviger og sauer har eg et anna beite til så dei kan eg beite.

Eg ser at det er fordeler med denne traseen, men eg tenker at det er viktigare å ta hensyn til kvar folk bur, enn at det er ei fugl som hekker. Det er slik eg ser det lettare for en fugl å flytte å finn seg en plass enn det er å flytte eit gardsbruk.

I forslaget som er teikna er det ikkje teikna inn areal for parkering, busstopp og liknade ved Oremokrysset. Eg anta at heller ikkje er rekna med i kor mykje dyrka jord som går med til vegen. Dette bør være med får å få relle tall i jordrekeskapet. I tillegg vil det bli press på jorda i området for fremtidig utbygging av industri

# Lukasz Urbanek

Kommune: Bjerkreim kommune

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

## Lokasjon

Ingen lokasjon oppgitt.

## Innspill

Jeg mener at den anbefalte blåmerkede veien (Oremoen med kryss på Gjedrem) med tre lange tunneler er et godt alternativ. Den forstyrrer brukerne av grøntarealene minst og skal bygges utenfor bebyggelsen.

# Marianne Stangeland

Kommune: Eigersund kommune

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

På vegne av: Bonde og grunneier

## Lokasjon

Gårds- og bruksnummer: 83/1

## Innspill

Hei, jeg ønsker gjerne overskuddsmasser fra nye E39, den vil jeg bruke til oppfylling av gammelt masseuttak og dyrke dette til matjord.

Vi kan ta i mot steinmasser og avgravingsmasser.

Jeg har regnet på at omfanget blir på ca 100.000 kubikk.

Jeg har lagt med et bilde der jeg har markert ca hvor vi ville hatt det fyllt opp. Håper det er mulig å få til en avtale, vennligst ta kontakt på mailadresse:

[mariannestangeland7@gmail.com](mailto:mariannestangeland7@gmail.com)

Mvh Marianne Stangeland

## Vedlegg

Marianne\_Stangeland\_2025042216300288-Vedlegg\_1-IMG\_2013.png.pdf

18:11



Søk her



Restauranter



Severdigheter



Dagligvarer



Terland klopp



42

Sirdalsveien

Aarestad

E39

E39



Mysinghåla



Festet knappenål



Veibeskr.



Start



Lagre



Le

# Ole-Johan Bergene

Kommune: Eigersund kommune

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

## Lokasjon

Gårds- og bruksnummer: 89/1

## Innspill

Hei

Har hatt litt kontakt med Jan Håvard Øverland om mine og deres innspill.

Har og vert i kontakt med landbrukssjefen i Eigersund Steinar Nordvoll som eg da fikk et innspill fra. Vi er veldig positiv til denne utbyggingen av ny E39 men ser noen utfordringer med adkomst opp til våres innmark via Åmot, da under utbygging. Når det gjelder Åmot som vi leiger så vil det i innmark ikke bli sammenhengene men visst brua avsluttes nærmere tunnel innslag så kan det lages en ny traktorvei som binder det sammen igjen. Vi mister og en del beiter under byggeperioden som gjer at vi må utvide beite nedover og inn på gnr 91/1 som vi leiger. Da er vi nøgd til å føre opp beite gjerder som holder dyrene inne. Vi har og en hytte som står midt i masse deponering Nr10 som vi har ønsker om skal stå, som vi pratet om så kan hytten stå ve å ta i bruk deponi Nr11. Vi kan og gå lengre inn i dalsøkket på deponi Nr9 inn hos oss (gnr 89/1).

Nye E39 gir en del ulemper for mitt bruk og min drift under bygging og når veien står ferdig.

Jeg eier gnr./bnr. 89/1 i Eigersund og leier gnr./bnr. 88/1, 87/5 og 91/1.

Under bygging er det en del areal som ikke kan nyttes på gnr./bnr. 89/1 og 88/1. Det vil naturlig sperres av et større område. Jeg vil da miste areal og kulturlandskapstilskudd for innmarksbeite på gnr./bnr. 89/1 og regionalt miljøtilskudd på naturtypene hagemark og kystlynghei og bratt innmarksbeite på gnr./bnr. 88/1. Jeg får betydelig med midler årlig for å beite den viktige naturtypen hagemark på gnr./bnr. 88/1. Tilskuddene vil også delvis tapes når veien står ferdig.

I tillegg til å miste tilskudd får jeg ulemper med at beitet blir delt opp, spesielt under bygging.

Gnr./bnr. 91/1 eies av Statens vegvesen. Bruket ble kjøpt for å fordele ut areal til grunneiere som mistet jord ved bygging av nye E39.

En håper på å få overta gnr./bnr. 91/1 som følge av ulemper med nye E39 på egen og leid eiendom.

Med vennlig hilsen

Steinar Nordvoll - jordbrukssjef

Samfunnsutvikling - Landbruk

Telefon: 51 46 10 30 - Mobiltelefon: 99 49 74 47

www.eigersund.kommune.no - Facebook.no/eigersund - @EigersundK

## Vedlegg

Ole-Johan\_Bergene\_2025042318405794-Vedlegg\_1-

Nye\_E39\_gir\_en\_del\_ulemper\_for\_mitt\_bruk\_og\_min\_drift\_under\_bygging\_og\_når\_veien\_står\_ferdig.pdf

Nye E39 gir en del ulemper for mitt bruk og min drift under bygging og når veien står ferdig. Jeg eier gnr./bnr. 89/1 i Eigersund og leier gnr./bnr. 88/1, 87/5 og 91/1. Under bygging er det en del areal som ikke kan nyttes på gnr./bnr. 89/1 og 88/1. Det vil naturlig sperres av et større område. Jeg vil da miste areal og kulturlandskapstilskudd for innmarksbeite på gnr./bnr. 89/1 og regionalt miljøtilskudd på naturtypene hagemark og kystlynghei og bratt innmarksbeite på gnr./bnr. 88/1. Jeg får betydelig med midler årlig for å beite den viktige naturtypen hagemark på gnr./bnr. 88/1. Tilskuddene vil også delvis tapes når veien står ferdig. I tillegg til å miste tilskudd får jeg ulemper med at beitet blir delt opp, spesielt under bygging. Gnr./bnr. 91/1 eies av Statens vegvesen. Bruket ble kjøpt for å fordele ut areal til grunneiere som mistet jord ved bygging av nye E39. En håper på å få overta gnr./bnr. 91/1 som følge av ulemper med nye E39 på egen og leid eiendom.

Med vennlig hilsen

Steinar Nordvoll - jordbrukssjef

*Samfunnsutvikling - Landbruk*

Telefon: 51 46 10 30 - Mobiltelefon: 99 49 74 47

[www.eigersund.kommune.no](http://www.eigersund.kommune.no) - Facebook.no/eigersund - @EigersundK

# Patrycja Mlodnicka-Urbanek

Kommune: Bjerkreim kommune

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

## Lokasjon

Ingen lokasjon oppgitt.

## Innspill

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. Jeg håper det blir det alternativet som realiseres.

# André Thorsen

Kommune: Lund kommune

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

## Lokasjon

Gårds- og bruksnummer: 58/5

## Innspill

Som eigere av gård 58 bruk 5 i lund kommune, så var ikke det siste forslaget til vei trasee gunstig for driften på gården vår, da det vil rasere det beste og største beitet vårt. Må da reduser med så mangen dyr at det ikke blir driveverdigt. Mangler også en plan hvordan dere tenkker at vi skal krysse eiendommen vår. Hvordan det vil se ut på beite når dere er ferdige. Har dårlig erfaring med dere etter di arkologiskeundersøkelsene dere foretok. Ta heller kontakt med de det gjelder enn å ha felles møter. Da det er i min arbeidstid og kan ikke ta fri.

Er ikke negativ til å ta i mot fylmasser.

Ser helst dette ikke offentliggjøres.

Er ikke enig i personvernerklæringen, god kjenner får å få sende inn.

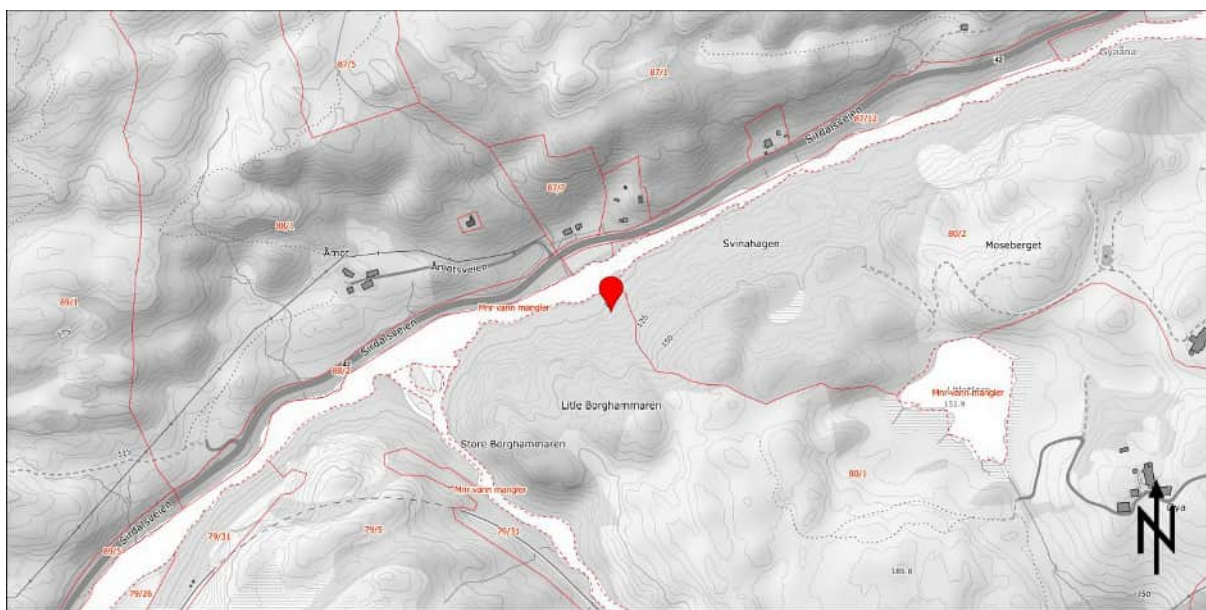
# Per Ivar Tengesdal

Kommune: Eigersund kommune

Reprenterer: Privatperson / grunneier / næringsliv

På vegne av: Dalane Kraft AS

## Lokasjon



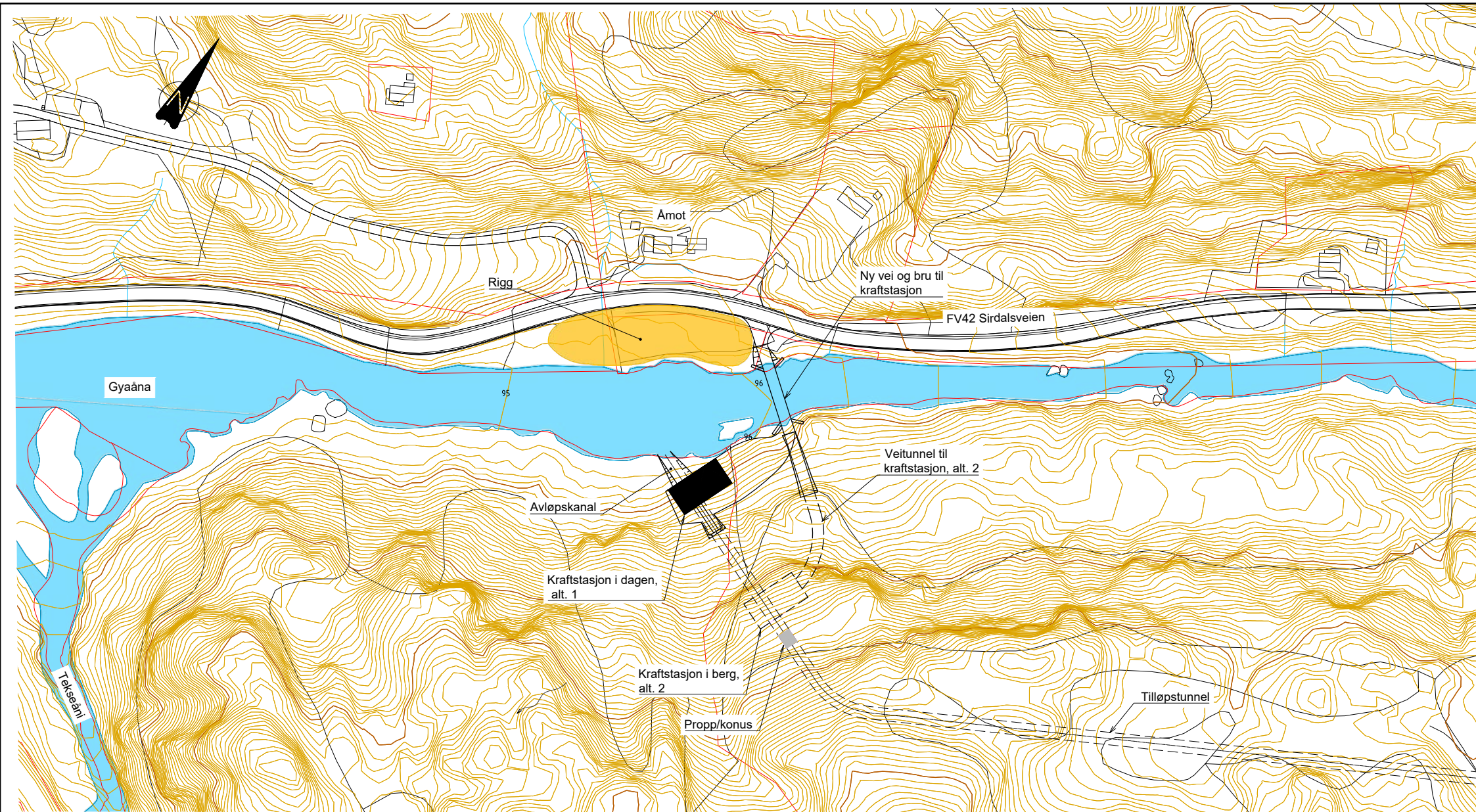
## Innspill

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. Ta kontakt for mer detaljerte opplysninger vedrørende kraftverksprosjektet.

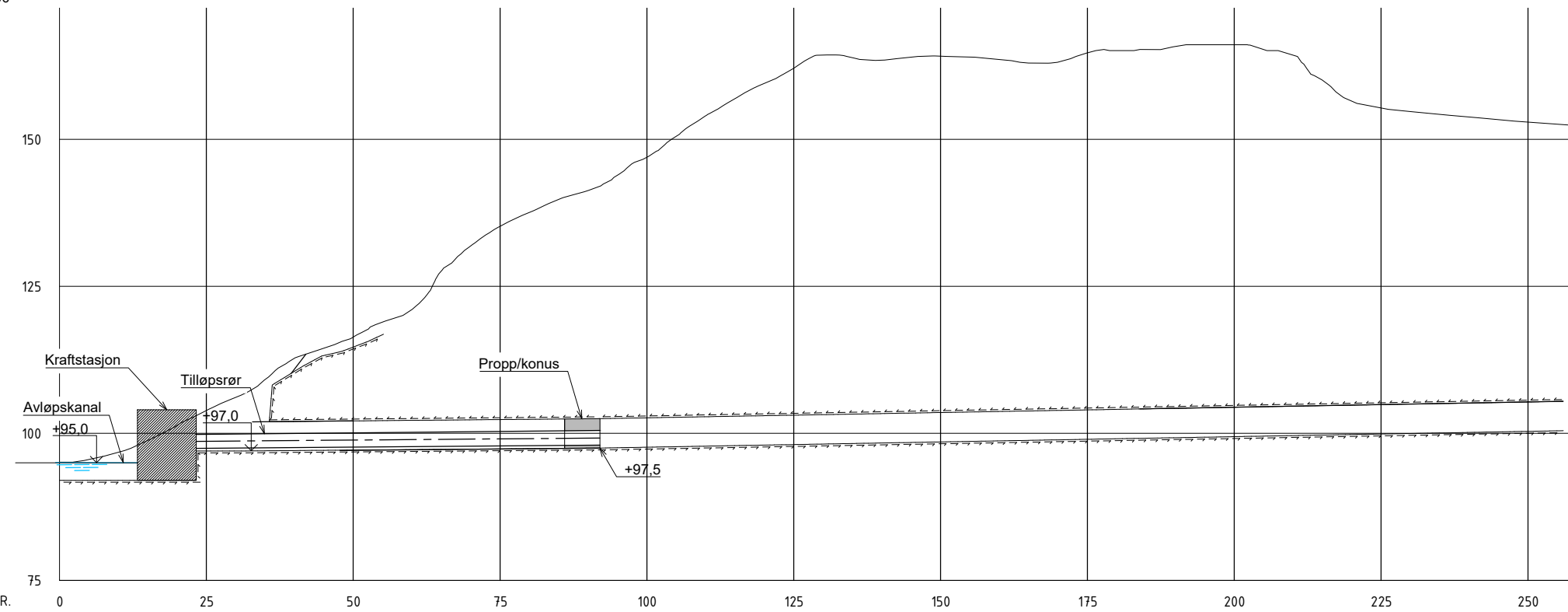
## Vedlegg

[Per\\_Ivar\\_Tengesdal\\_20250319130627008-Vedlegg\\_1-B12\\_Åmot.pdf](#)

[Per\\_Ivar\\_Tengesdal\\_20250319130627008-Vedlegg\\_2-B12\\_Åmot.pdf](#)



PLAN  
1:1000



SNITT  
1:500

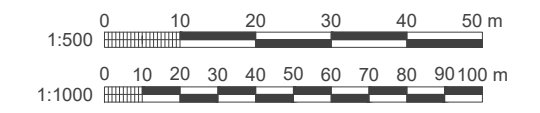
**FORKLARINGER**

**ANVISNINGER**  
Koordinatsystem: Euref89 NTM 6  
Høydesystem: NN1954

**HENVISNINGER**

Oversikt  
Inntak

Se tegning  
B10  
B11



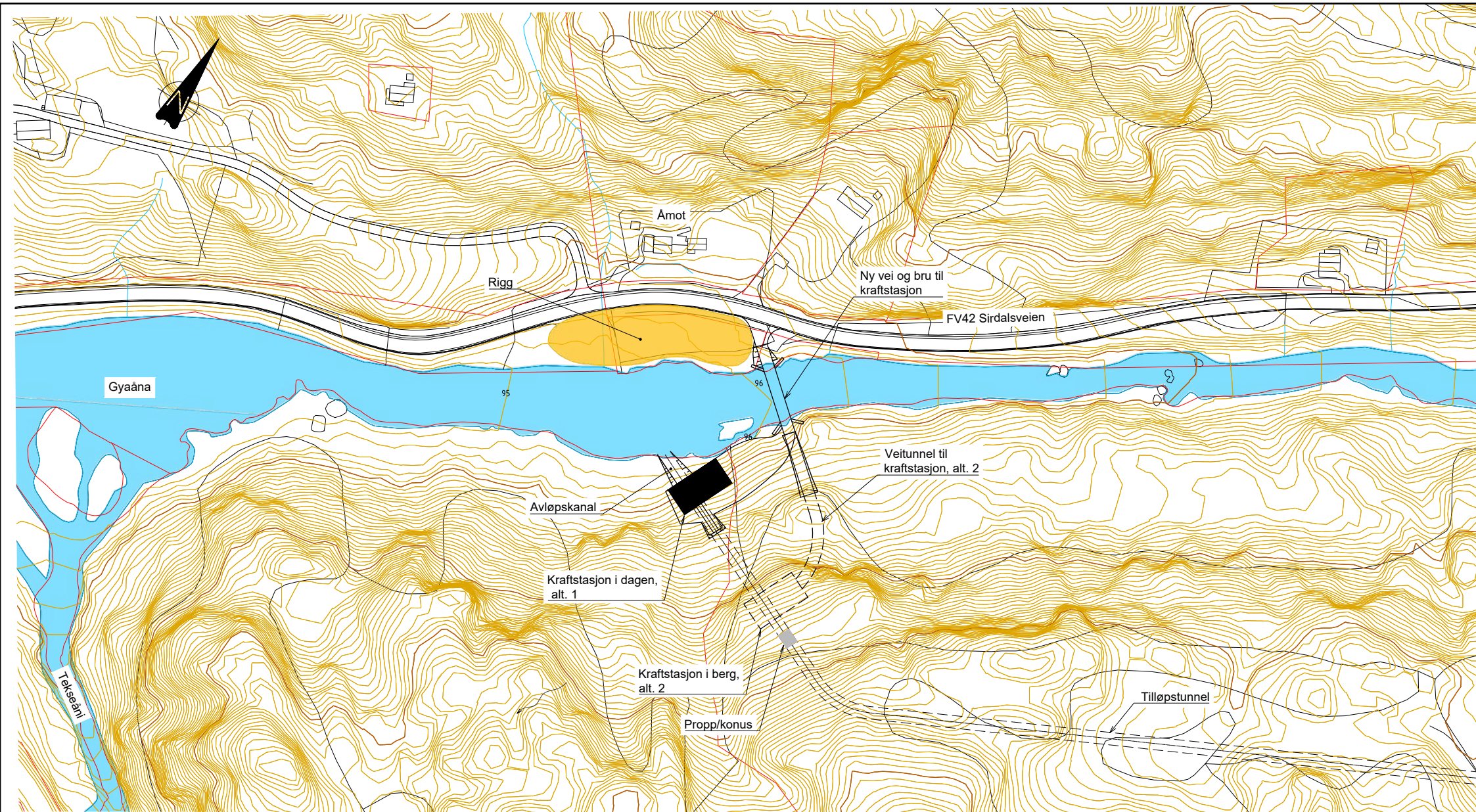
Rev.	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontroll	Godkjent
D01	2024-10-20	For godkjenning hos oppdragsgiver	GH	WMat	WMat

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult som del av det oppdraget som fremgår nedenfor. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

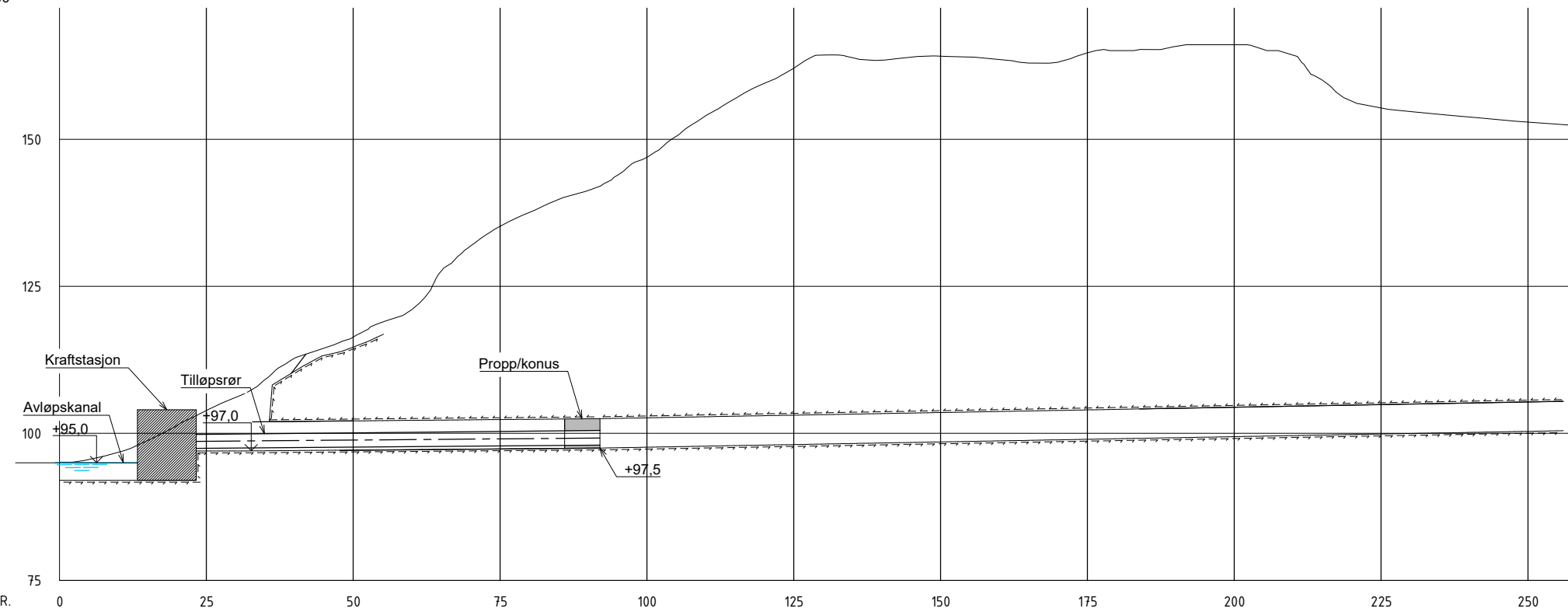
Dalane Kraft AS Målestokk (gjelder A1)  
Som vist

Åmot kraftverk  
Kraftstasjon og utløp  
Plan og snitt

X:\prosjekter\2024\10\20\109834\BIM\Kraftstasjon\Modell\B\_Amot\_2023.dwg - GH - Plottet: 2024-10-28, 08:14:28 - LAYOUT = B12 - XREF = B\_Amot\_2023\_Venn\_FKB\_Amot\_NT.ME\_NN1954



PLAN  
1:1000



PROFIL NR. 0 25 50 75 100 125 150 175 200 225 250  
SNITT  
1:500

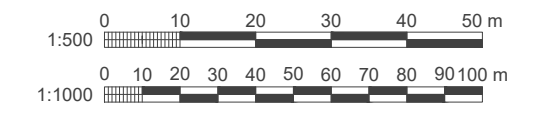
**FORKLARINGER**

**ANVISNINGER**  
Koordinatsystem: Euref89 NTM 6  
Høydesystem: NN1954

**HENVISNINGER**

Oversikt  
Inntak

Se tegning  
B10  
B11



Rev.	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontroll	Godkjent
D01	2024-10-20	For godkjenning hos oppdragsgiver	GH	WMat	WMat

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult som del av det oppdraget som fremgår nedenfor. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

Dalane Kraft AS Målestokk (gjelder A1)  
Som vist

Åmot kraftverk  
Kraftstasjon og utløp  
Plan og snitt

X:\prosjekter\2024\10\20\109834\BIM\Kraftstasjon\Modell\B\_Amot\_2023.dwg - GH - Plottet: 2024-10-28, 08:14:28 - LAYOUT = B12 - XREF = B\_Amot\_2023\_Venn\_FKB\_Amot\_NTM6\_NN1954

# Sigurd Egeland

Kommune: Eigersund kommune

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

## Lokasjon

Gårds- og bruksnummer: 88/1

## Innspill

Innspill fra gården Åmot. Ny vei med både bru og tunnel vil etter foreløpige planer gå over gården min. Jeg mener at ny motorvei må legges lenger mot gården Feden, slik at jeg får minimum 200m avstand fra bygninger til ny vei. Videre så må ny bro stå på pilarer inn mot tunnel på denne eiendommen, slik at jeg ikke blir utestengt fra deler av mine arealer.

I den forbindelse må lagring av masse i tipp nr. 9 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.

Med hilsen grunneier Sigurd Egeland

# Aslaug Marie Undheim

Kommune: Bjerkreim kommune

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

På vegne av: Bjerkreim bygdeliste

## Lokasjon

Ingen lokasjon oppgitt.

## Innspill

Viser til informasjon gitt på folkemötet på Bjerkreim kommunehus, viser også til oversikt på Nye Veier sine nettsider. Stöttar at den nye linja for ny E39 som har vorte lagd fram i den siste fasen. Etter mi vurdering er det svært viktig å leggja nye E39 utanom Vikeså sentrum, og også få lagt mykje av vegen i tunnel. Det er også viktig å ta mykje omsyn til jordvern, både dyrka mark og innmarksbeite. Det er beklageleg at nokre enkeltpersonar (ikkje minst bönder) vert råka av også dette trasévalet, men det er nok ikkje til å unngå.

Det vert derfor viktig at dei som får store ulemper, får skikkeleg erstatning og höve til å etablera gardsdrift på ein tilfredsstillande måte ein annan stad. Mindretalet sine ulemper må kompenseras frå frå fellesskapet sine fordelar.

# Bernt Terje Høyland

Kommune: Lund kommune

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

## Lokasjon

Gårds- og bruksnummer: 60/12

## Innspill

Ved Vartdal plast er det vest for dagens E 39 etablert skogsbilvei sørover og traktorvei nordover. Veien tjener som adkomst til skog og utmarksteier til flere eiendommer. Det er etablert nødvendige snuplasser for tømmerbiler og velteplasser for tømmer. Veiene brukes mye til tuområder og gir god adkomst til heia.

Heia er også brukt til utmarksbeite og veien er nødvendig for å sikre adkomst til dette.

Ber om at eksisterende veier opprettholdes/omlegges ved etablering av ny E - 39. Det må også etableres en felles undergang ved dagens avkjørsel E - 39. Undergangen må ha nødvendig høyde og bredde for fremtidig uttak av tømmer.

Ved avkjørselen er det i dag felles snuplass for tømmerbiler og velte plass.

Eiendommer som har rettigheter i veisystemet er sør for velte plass/avkjøring 60/11, 60/19, 60/24, 61/1, 61/2. Nord 60/3, 60/12, 60/14, 60/1.

# Børge Helland

Kommune: Bjerkreim kommune

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

På vegne av: Grunneigar på gnr30 bnr 6 mfl.

## Lokasjon



## Innspill

Hei.

Mitt navn er Børge Helland og er grunneigar på gnr.30 bnr.6 i Bjerkreim. Eg syntes blå linje er den beste som er tekna til nå.

Eg har snakket med samtlige av bøndene på Gjedrem og alle er opne for å stille areal på sin eigendom i nærheten av tunellinnslaget tilgjengeleg for terrengheving med bruk av tunellmasser. Tilt nærmet alt aktuelt areal for terrengheving er dyrka mark av god kvalitet som har vert i god hevd i generasjoner og det må selvsagt planlegges godt korleis ei terrengheving skal gjennomførast for å ivareta matjorda på best mulig måte. Grunnen til at heving er inntresant er at områdene delvis blir overflømt når det er flom i Bjerkreimselva samt at mykje av drenering og kanaler har liten effekt når elva er høg. Det er snakk om ca 100-150 da som er aktuelt og fylling 0-5 m.

Skulle det være av interesse for prosjektet med oppfylling av områdene må det som nevt planlegges og alle grunneigarar må komme med sine områder og innspill.

Alle bøndene på Gjedrem er også skremt av løysinga med blå linje med kryss på Vikeså . Denne løysinga ser svært uheldig ut for området Gjedrem, og vil dele alle bruka meir opp en dei er i dag. Den vil også ta enormt med dyrka og beitearealer. Vi har her store nok utfordringer med tilkomst til eigendommene etter forrige gang det kom e-39

Bøndene på Gjedrem snakka sammen etter infomøtet på Vikeså og tanken var å lage eit bedre innspill med kart mm, men ein tidleg vår med våronn og påfølgande lemming satte ein stopper for det.

# Dag Inge Slettebø

Kommune: Bjerkreim kommune

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

## Lokasjon

Adresse: Oremovegen 2, 4387 BJERKREIM

## Innspill

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

# Elin Refsland

Kommune: Lund kommune

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

## Lokasjon

Gårds- og bruksnummer: 59/2

## Innspill

Innspill gjelder ny E39 gjennom eiendom 59/2;

- Tilgang til hei/ friluftsområde/ allmenn ferdsel; Det er merket og etablert sti som starter ved port nede ved E39. Denne er beskrevet og markert i flere turbeskrivelser og er også opparbeidet og merket av Heskestad -og Ualand bygdeutvikling. Det er oppført gjerdeklyver og hundeport for å legge tilrette for allemannsrett, friluftsliv og jakt. Turstien går parallelt med Kvednabekken til du kommer opp på heia. Stien har i generasjoner vært avgjørende for å komme til og kunne benytte beiteområder og vannkilde på heia, knyttet til gårdsbruk 59/2. Det er viktig at det tilrettelegges for å bevare mest mulig av stien og at det er mulig med "påkobling" til denne.

- Masselager; Vi ber om at dere ser på muligheten til å flytte masselager til et annet sted på strekningen, både av hensyn til overstående avsnitt, samt estetiske hensyn. Gamleveien 68 og 79 har direkte utsikt mot eksisterende E39. Det er ingen dal/ knaus/ skog som skjærer oss fra gamle/ nye E39. Ber derfor om at masselageret blir lagt til et sted hvor det ikke blir så inngripende/ skjemmende, verken praktisk eller estetisk. Ber om at samme vurdering blir gjort ift alle våre naboer, slik at det blir minst mulig inngripen for alle parter.

- Reservevannskilde; Mellom eksisterende E39 og skogkant ligger det i Kvednabekken to reservevannskilder (brønner). Dette er reservevannskilder for vårt gårdsbruk, samt for nabobruk på begge sider. Det er viktig at vi får sikret disse reservevannskildene, også for fremtiden.

- Skog; Det må gjøres en vurdering av hvor mye skog dere planlegger å ta ut. Det er bekymring knyttet til at dere tar ut noe skog og at øvrig skog da blir svekket. Skogen blir mer sårbar ift ødeleggelser av vær dersom førstelinjen blir tatt bort. Det er videre viktig at nye veier sikrer oss muligheten til tilkomst til skog/ muligheten til å ta ut fremtidig skog med å tilrettelegge for tilkomst med jordbruksredskaper (høy/ bred nok) til skogsvei/ traktorvei.

- 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.

# Elin Skjelbred

Kommune: Flere av kommunene

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

## Lokasjon

Ingen lokasjon oppgitt.

## Innspill

Dette er en av de mer tidsbesparende strekkene. Ser ut som de som skal benytte RV42 mot Tonstad ikke får særlig glede av dette strekket? Mulighet for en bedre kryssforbindelse her? Mye hyttetraffic denne veien.

# Knut Vikeså

Kommune: Bjerkreim kommune

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

På vegne av: Bonde

## Lokasjon

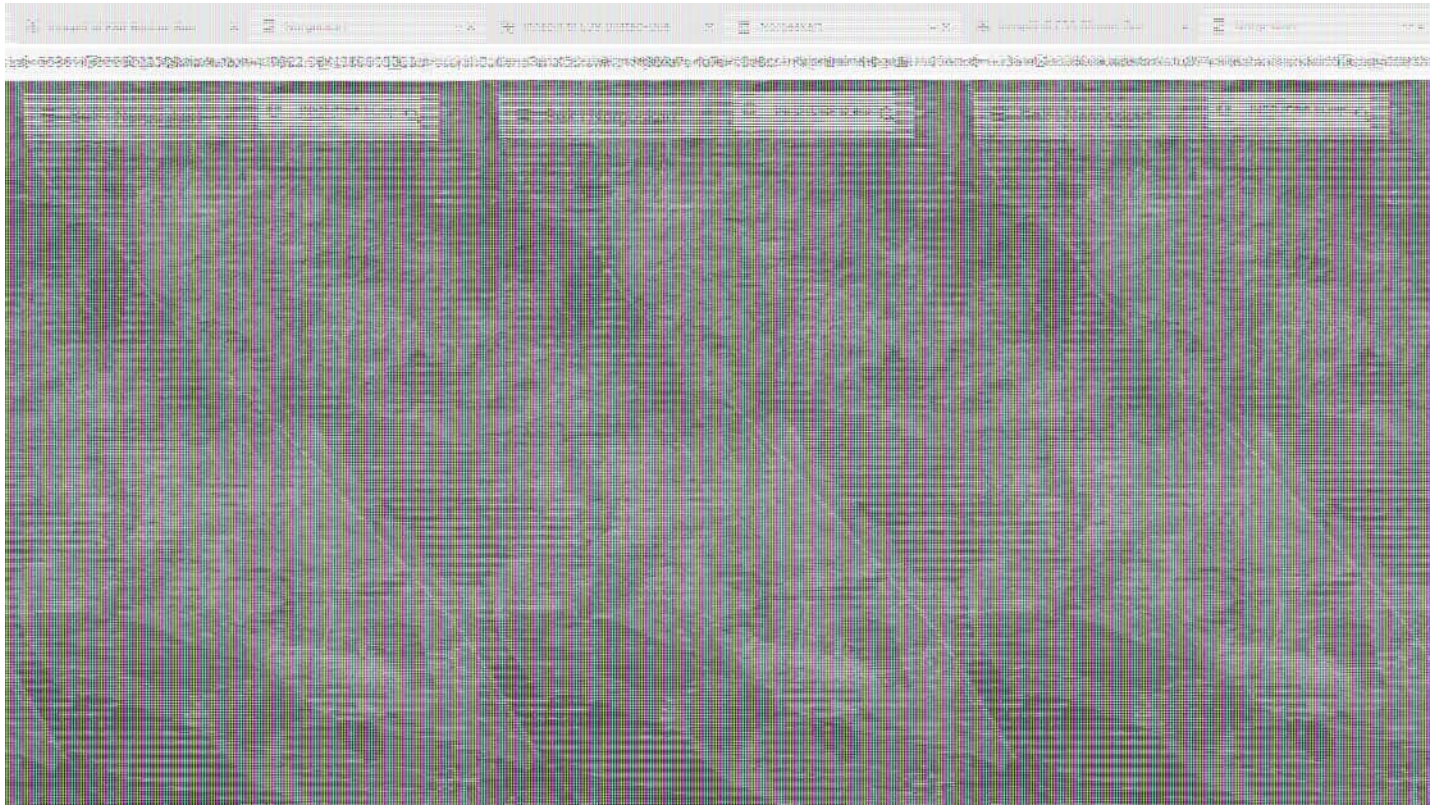
Gårds- og bruksnummer: 33/60

## Innspill

Gjelder plassering av 4 felts motorveg. Har tegnet i kart om hvor vi mener nye e39 bør legges. Det forslaget som vi har tegnet på kartet er det beste alternativet for begge gardsbruka på Storrsheia. Da vil ikke gardsbruket miste den mest verdifulle jorda og vegen blir lagt i utkanten av eiendommen. Vi står nå i en byggeprosess der eksisterende driftsbygning skal bygges om til løsdriфт. Vi ønsker å ta vare på driftsbygningen som står i dag, da denne har gått i arv i generasjoner. Vi er derfor imot forslaget til nye veier per i dag der e39 er planlagt rett gjennom eksisterende driftsbygning. Vi vil ha den lengst mulig bort fra gardsbruket på grunn av sikkerhet og støy. Vi vil også ha den lengst mulig bort fra dyrket mark på grunn av forurensning og forsøpling.

## Vedlegg

Knut\_Vikesa\_2025042319563382-Vedlegg\_1-Nye\_veier\_forslag.png.pdf



# Helge Vasshusveien 46Larsen

Kommune: Lund kommune

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

På vegne av: 979500890

## Lokasjon

Gårds- og bruksnummer: 61/1

## Innspill

Vi må ha tilgang til avkjøringen opp til Helgetoppen hvor vi har gjødslebeiter og utmarksbeiter som blir bruk til sauedrifta på gården her.

Mvh

Helge Larsen

# Inga Sundvor Slettebø

Kommune: Bjerkreim kommune

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

## Lokasjon

Adresse: Oremovegen 2, 4387 BJERKREIM

## Innspill

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

# Jan Helge Havsø

Kommune: Eigersund kommune

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

## Lokasjon

Gårds- og bruksnummer: 78/7

## Innspill

Ser at min eiendom kan bli berørt, det er ett fremtidig hyttefelt på den eiendommen min ved siden av kleivakjødne, forventer at dette blir tatt hensyn til i erstatningen,

# Ken Rune Birkeland

Kommune: Eigersund kommune

Representerer: Privatperson / grunneier / næringsliv

På vegne av: Ken Rune Birkeland (og Ove Østrem)

## Lokasjon

Gårds- og bruksnummer: 79/5

## Innspill

Viser til hyggelig prat på Ualand 25.03.25

Slik linjen ligger nå, blir del av gårdsnummer 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

Jeg(Ken Rune Birkeland) har nettopp investert i nytt sauhus og ønsker å øke drifta på gården opp mot 300 vinterforet sau. Og er forøvrig den eneste fastboende igjen på Årrestad som har dyr.

Hilsen

Ken Rune Birkeland 79/5 og Ove Østrem 79/1 og13