

**From:** "trondemil@hotmail.com" <trondemil@hotmail.com>  
**Sent:** Mon, 30 Jun 2025 16:51:20 +0200  
**To:** "Vek.Post - Vennesla kommune" <post@vennesla.kommune.no>  
**Subject:** 25/00433-14

You don't often get email from trondemil@hotmail.com. [Learn why this is important](#)

Daniel angelstad

Jeg som beboere i vennesla komune med 2 barn som snart er i skolle alder og bor i reiersdalsvegen 14 som er en del av eikeland skole krets, luer sterkt på hva som er resultatet etter en nedgradering av mine barns eventuelle skolle vei. Eller er det slik at de må sitte 20 minutt lenger i bil vær dag på skoleveien forde dere vil spare penger?

Skal deres skolevei gå fra 13km i taxi eller buss til 19 km vær vei.

I stedet for å endre skolle krets for dem til skarpengland som er 6,5 km, må si jeg synes dette blir dårlig prioritering av tid for alle barn her som er og blir avhengi av transport på den aktuelle strekningen dere ønsker å privatisere.

Det finnes flere gode ting dere i kommunen kunne gjort for og spare penger. Som ikke bygd et kulturhus av tre som for tiden står å rotner og ikke har tilstrekkelig med brann maling. Eller ny skolevei til en skole på samkom som dere få år etter lag ned. Også videre.

Og stenge en vei som til tider på vinterstid er eneste vei ut ifra reiersdalen på grunn av sein / dårlig støing på vinterstid.

Eller måtte kjøre omgjøring på 48 minutt eller 42 km for og komme hjem forde det er veiarbeid å en må kjøre fra barnehage på øvrebø til vennesla til iveland og tilbake til røyknes. I stede for den aktuelle veien.

Ikke minst snak om ansvarsfraskrivelse fra det offentlige...

**From:** "Daniel Bakke" <danieba\_63@hotmail.com>  
**Sent:** Tue, 1 Jul 2025 16:43:29 +0200  
**To:** "Vek.Post - Vennesla kommune" <post@vennesla.kommune.no>  
**Subject:** Reiersdalveien

[You don't often get email from danieba\_63@hotmail.com. Learn why this is important at <https://aka.ms/LearnAboutSenderIdentification> ]

Som yrkessjåfør så syntes jeg det er helt idiotisk å nedklasse denne veien. Bruker den ofte på vinterstid. Er storsett bedre brøytet å strødd der enn ut røyknes veien. Å det er mindre bakker opp til reiersdal. Vi er flere sjåfører som bor her inne som bruker den veien ofte. Men er jo ofte sånn i denne kommunen. Bor du litt utenfor sentrum så blir det ikke tatt hensyn til.

Sendt fra min iPhone

**From:** "mosby transportforretning" <mosbytransport@outlook.com>  
**Sent:** Mon, 30 Jun 2025 16:57:44 +0200  
**To:** "Vek.Post - Vennesla kommune" <post@vennesla.kommune.no>  
**Subject:** høring reiersdalvegen

You don't often get email from mosbytransport@outlook.com. [Learn why this is important](#)

jeg mener det må være kommunens ansvar å holde og drifte vegene i kommunen .jeg er ikke enig privatisering.

## Høringsuttalelse – Forslag om nedklassifisering av Reiersdalsvegen

Til:

Vennesla kommune  
Enhet for park og teknisk  
Postboks 25  
4701 Vennesla  
E-post: post@vennesla.kommune.no

Fra:

Rune Steen Moen  
Røyknesvegen 43  
4715 Øvrebø

Dato: 30.06.2025

Vedrørende: Høringsuttalelse – Forslag om nedklassifisering av Reiersdalsvegen

Jeg viser til høringen datert 30.06.2025 om mulig nedklassifisering av Reiersdalsvegen mellom Langeland og Føreland fra kommunal til privat veg. Som beboer i området ønsker jeg med dette å uttrykke sterk motstand mot forslaget.

Dersom denne vegstrekningen nedklassifiseres, vil det få betydelige negative konsekvenser for vår daglige livssituasjon og sikkerhet:

1. Lengre og farligere skoleveg for barn.
2. Redusert tilgjengelighet til offentlig transport.
3. Økt reisevei til kirken og lokale samlingspunkter.
4. Tap av trygg alternativ veg med lav trafikk.

Jeg ber derfor kommunen vurdere konsekvensene dette har for trygg ferdsel, sosial deltakelse og lik tilgang til tjenester for innbyggerne i området. Dette tiltaket rammer uforholdsmessig hardt for få kroner spart.

Med vennlig hilsen,

Rune Moen



**From:** "Berit Sviland" <beritsvil@gmail.com>  
**Sent:** Mon, 4 Aug 2025 09:27:19 +0200  
**To:** "Vek.Post - Vennesla kommune" <post@vennesla.kommune.no>  
**Subject:** Deres ref:25/00433-14 Høring etter vegloven. Forslag om nedklassifisering av Reiersdalsvegen mellom Føreland og Langeland, datert 30 .6.2025

You don't often get email from beritsvil@gmail.com. [Learn why this is important](#)  
Som beboer i Røyknes ønsker jeg med dette å uttrykke sterk motstand mot forslaget.

Dersom denne strekningen nedklassifiseres, vil det få betydelig negative konsekvenser for dagliglivet og for sikkerhet. Det blir en lang omvei på en mye mer trafikkert vei. Røyknes har alltid "hørt til" Hægeland når det gjelder skole, barnehage, SFO og kirke. Ved en eventuell nedklassifisering vil skoleveien bli både lenger og farligere. På fv.nr.3784 er det mye mer trafikk og høyere fart. Det er også farlige strekninger uten autovern. Veien har lange bakker som er vanskelige på vinteren. På Reiersdalsvegen er det mindre trafikk og lavere fart.

Ber om at kommunen vurderer konsekvensene dette har for trygg ferdsel, sosial deltakelse og lik tilgang til tjenester for innbyggerne i Røyknes.  
Dette forslaget rammer uforholdsmessig hardt.

Mvh  
Berit Steen Sviland  
Røyknesvegen 42

**From:** "Åge Steen sviland" <agesteensviland@gmail.com>  
**Sent:** Tue, 5 Aug 2025 10:45:21 +0200  
**To:** "Vek.Post - Vennesla kommune" <post@vennesla.kommune.no>  
**Subject:** Høringssvar – Forslag om nedklassifisering av Reiersdalsvegen

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

Jeg viser til kommunens forslag datert 30.06.2025 om å nedklassifisere Reiersdalsvegen mellom Langeland og Føreland fra kommunal til privat veg. Som beboer i Røyknes ønsker jeg å komme med følgende innspill:

Reiersdalsvegen er en viktig ferdselsåre for oss som bor i området, og brukes daglig til skole, barnehage, fritidsaktiviteter og kirke på Hægeland. Veien gir kort og trygg adkomst til disse tilbudene, og har vært en naturlig del av infrastrukturen i generasjoner.

Dersom veien nedklassifiseres, vil beboere få **økonomisk og praktisk ansvar** for drift og vedlikehold, inkludert brøyting, asfaltering og grøfterensk. Dette vil bli en **uforholdsmessig belastning på en liten gruppe**, for en vei som har stor verdi for mange.

Videre vil en eventuell stenging eller manglende vintervedlikehold føre til **omkjøring på over 20 minutter**, noe som påvirker både hverdagslogistikk og tilgjengelighet til grunnleggende tjenester.

Jeg ber kommunen om å vurdere konsekvensene dette får for beboere og opprettholde Reiersdalsvegen som kommunal veg.

Med vennlig hilsen,  
**Åge Steen Sviland**  
Røyknesvegen 102  
4715 Øvrebø

**From:** "Miriam Rock-Sviland" <miriam.rocksviland@gmail.com>  
**Sent:** Tue, 5 Aug 2025 21:35:56 +0200  
**To:** "Vek.Post - Vennesla kommune" <post@vennesla.kommune.no>  
**Subject:** Høringssvar – Forslag om nedklassifisering av Reiersdalsvegen

You don't often get email from miriam.rocksviland@gmail.com. [Learn why this is important](#)  
Hei!

Jeg viser til kommunens forslag datert 30.06.2025 om å nedklassifisere Reiersdalsvegen mellom Langeland og Føreland fra kommunal til privat veg. Som beboer i Røyknes ønsker jeg å komme med følgende innspill:

Reiersdalsvegen er en viktig ferdselsåre for oss som bor i området, og brukes daglig til skole, barnehage, fritidsaktiviteter og kirke på Hægeland. Veien gir kort og trygg adkomst til disse tilbudene, og har vært en naturlig del av infrastrukturen i generasjoner.

Dersom veien nedklassifiseres, vil beboere få **økonomisk og praktisk ansvar** for drift og vedlikehold, inkludert brøyting, asfaltering og grøfterensk. Dette vil bli en **uforholdsmessig belastning på en liten gruppe**, for en vei som har stor verdi for mange.

Videre vil en eventuell stenging eller manglende vintervedlikehold føre til **omkjøring på over 20 minutter**, noe som påvirker både hverdagslogistikk og tilgjengelighet til grunnleggende tjenester.

Jeg ber kommunen om å vurdere konsekvensene dette får for beboere, og opprettholde Reiersdalsvegen som kommunal veg.

Med vennlig hilsen  
**Miriam Rock-Sviland**  
[Røyknesvegen 102](#)  
[4715 Øvrebo](#)

**From:** "Liv Lauvsland" <liv.lauvsland@gmail.com>  
**Sent:** Thu, 14 Aug 2025 10:53:54 +0200  
**To:** "Vek.Post - Vennesla kommune" <post@vennesla.kommune.no>  
**Subject:** Høring etter vegloven: Forslag om nedklassifisering av Reiersdalsvegen mellom Føreland og Langeland, datert 30.06.2025.

[You don't often get email from liv.lauvsland@gmail.com. Learn why this is important at <https://aka.ms/LearnAboutSenderIdentification> ]

Som beboer på Nomeland er jeg sterkt i mot at nevnte veg blir nedklassifisert.

Dersom strekningen blir nedklassifisert vil det få betydelig negative konsekvenser for oss som bor på Røyknes/Nomeland.

Vi som bor i denne delen av kommunen har fortsatt betydelig tilknytning til Hægeland i form av skole, SFO, barnehage, butikk, foreningsliv og kirka. Dersom Reiersdalsvegen blir nedklassifisert, vil vi få en betydelig lenger og mer trafikkert veg opp til Hægeland. På fylkesveg 3784 er det mye mer trafikk og høyere fart. Det er også farlige strekninger uten autovern. Veggen har også lange bakker som ofte kan være glatte og vanskelige om vinteren. På Reiersdalsvegen er det mindre trafikk og lavere fart. Jeg kjenner til at flere av bygdas lastebilsjåfører heller bruker denne veggen spesielt vinterstid.

En nedklassifisering vil medføre en reduksjon av beredskapen. Det er ikke mange uker siden det var brannutrykning som kom ned Reiersdalsvegen og som det ville tatt betydelig lenger tid om de måtte ha kjørt om Engeland.

Dersom Reiersdalsvegen fortsatt skal være åpen for allmenn ferdsel etter en nedklassifisering, vil det kanskje bety at det må dannes et veglag. At en veg som går til en hel bygd og som også har gjennomgangstrafikk, skal driftes av et veglag, er etter mitt syn, veldig unaturlig. Det vil bli en stor ulempe for hele Røyknesbygda.

Jeg vil be om at det vurderes hvilke konsekvensene en vegstengning vil ha for trygg ferdsel, sosial deltakelse og tilgang til tjenester for innbyggerne i Røyknes.

Hilsen  
Liv Lauvsland  
Nomelandsvegen 7  
Sendt fra min iPad

Vennesla kommune, Enhet for park og teknisk,  
Postboks 25, 4701 Vennesla

## Hørings svar til nedklassifisering av kommunale vegar, sak 35/2025

### Saksutgreiinga

- Utval av vegstubbar i regulerte område synest noe tilfeldig. Det er mange andre, nokså like. Er denne nedklassifiseringa ein prøveklut med tanke på ein ny runde som monnar mye meir enn den 1 mill. kr som er nemnt i saksutgreiinga?
- Det er ikkje opplyst om lengda for nedklassifisering på Reiersdalvegen.

### Moment kommunestyret må vurdere

- Likebehandling mellom innbyggjarar
  - Det er stor skilnad på å legge ned Tvidøblanee (50 meter / 11 hus) og lange vegar med stort etterslep av vedlikehald, som Båselandsvegen (2,8 km / 4 hus). Reiersdalsvegen står i ei særstilling. Det er få hus og gardar som ligg inntil vegen, men det er mange som brukar vegen til barnehagen ved Eikeland oppveksenter og til nærbutikk på Hægelandskrossen. Dessutan er vegen mye brukt av bilar som tar av frå Rv 9 på veg til Røyknes, Skisland og retning mot Skaiå. Det er vanskeleg å tenke seg at desse vegbrukarane vil bli med i eit privat veglag. Det er fare for at nedklassifisering i praksis vil gjere vegen for krevande å halde kjørbare.
  - Dei som bur i grisgrendte område, mange km frå sentrum, har frå før store kjøreutlegg for å gjere seg og barna nytte av spesialbutikker, kjøpesenter og kommunale tenester som legesenter, kulturhus, kino, svømmehall, bibliotek med kommunalt sørvistorg, osv. Det er noe anna for dei som har slike tilbod og tenester i gang- eller sykkelavstand.
  - Dei som bur i grisgrendte område, betaler lik skatt og avgifter, og det kostar det same å bygge og vedlikehalde hus. Skilnaden kjem den dagen huset skal seljast. Mange opplever då å tape på investeringa. Ettersom dei økonomiske og praktiske konsekvensane blir størst for denne gruppa, vil saka lett bli opplevd som eit skjult signal om å vere ein kommunal utgiftspost.
- Liv og helse
  - Privat ansvar for brøyting og anna vedlikehald, vil føre til at vegen i periodar blir mindre kjørbare for brann, redning, post og kommunale helse- og omsorgstenester. Det kan vere overkommeleg når vegen er under 100 meter, men alvorleg for dei lengste vegstrekningane og med etterslep av vedlikehald på tidspunktet for nedklassifisering.
- Samfunnsmessige konsekvensar
  - Nedklassifisering i grisgrendte område vil på sikt gå ut over busetnaden. Er det ei ønska utvikling?
  - Seriøse firma som brøytar for kommunen, har nokså nye maskiner med lite utslepp. Kommunen kan stille krav om elektrisk framdrift når det blir tilgjengeleg. Det er grunn til å tru at brøytinga av ein del nedklassifiserte vegar vil bli overtatt av meir tilfeldige tilbydarar som jobbar både kvitt og svart og gjerne med eldre traktorar med større

partikkel- og CO<sup>2</sup>-utslepp. (Eimen av dieseleksos er lett å kjemme når gammeltraktorane må fram for å brøyte gardsplassar og private vegar etter store snøfall.)

- Ei alternativ løysing kan vere at oppsittarane betaler vegavgift for kommunalt vedlikehald der kommunestyret vedtek nedklassifisering. Det gir minst tomkjøring og utslepp.
- **Konklusjon**
  - Nedklassifisering legg bærer på dei som mistar kommunalt vedlikehald. Prinsippet om likebehandling av innbyggjarane tilseier derfor at dei som bur desentralisert i grisgrendteområde, må skjermast for nye bærer. Dei har allereie dei største transportkostnadene.
  - Reiersdalsvegen står i ei særstilling med omsyn til kostnader og danning av veglag. Vegen må derfor takast ut av lista.

Hægeland, 11.08.25

Med vennleg helsing

Oddvar Moen

**From:** "Eppeland, Eivind"  
**Sent:** Fri, 15 Aug 2025 09:56:46 +0200  
**To:** "Vek.Post - Vennesla kommune" <post@vennesla.kommune.no>  
**Cc:** "Sundal, Erlend Holm" <Erlend.Holm.Sundal@akt.no>; "Skomedal, Anne Siri" <Anne.Siri.Skomedal@akt.no>  
**Subject:** Høringsinnspill til nedklassifisering av Reiersdalsvegen 25/00433-14

Viser til høringsbrev.

AKT har planer om å ta i bruk Reiersdalsveien igjen til skoleskyss. Vi er derfor meget bekymret for en nedklassifisering av denne veien.

Skal veien fungere til daglig busskjøring er vi avhengig av en tilfredsstillende veistandard, samt at det drives veivedlikehold både sommer og vinter.

AKT ønsker derfor at veien fortsatt skal eies og driftes av kommunen.

Med vennlig hilsen

Eivind Eppeland  
Agder kollektivtrafikk  
Telefon 97 51 89 81  
[eivind.eppeland@akt.no](mailto:eivind.eppeland@akt.no)



**From:** "Roald Tjorteland" <roatjo@online.no>  
**Sent:** Wed, 27 Aug 2025 18:36:08 +0200  
**To:** "Vek.Post - Vennesla kommune" <post@vennesla.kommune.no>  
**Subject:** Høring nedklassifisering av Reiersdalsvegen.

[You don't often get email from roatjo@online.no. Learn why this is important at <https://aka.ms/LearnAboutSenderIdentification> ]

Vennesla kommune  
V/Daniel Angelstad

Føreland 27.08.2025

Viser til deres brev Ref: 25/00433-14

Fint med gode forslag til innsparinger, men tenker at her er det gått for langt. Dette er en kommunal gjennomfartsvei som benyttes av langt flere enn de berørte grunneierne langs veien. Reiersdalsvegen er den veien som knytter hele bygda Røyknes + + til Hægeland Sogn (skole krets, menighet, lag og foreninger, mm). Stenging/privatisering av denne vil få store konsekvenser på svært mange vis. Store kostnader veltes da event. over på den enkelte grunneier/bruker. Kommunen som helhet vil ha null gevinst av dette. Stenging vil event. føre til lange omkjøringer, økt miljøbelastning, mm. Sannsynlig vil dette ramme hele Hægeland Sogn med oppsplitting av skoleklasser, lag/foreninger, mm.

Mvh  
Sissel og Roald Tjorteland

**From:** "Vidar Lauvslund" <vidar@newconnection.no>  
**Sent:** Wed, 27 Aug 2025 21:55:58 +0200  
**To:** "Vek.Post - Vennesla kommune" <post@vennesla.kommune.no>  
**Cc:** "vidar.lauvslund" <vidar.lauvslund@vabb.no>  
**Subject:** Høring etter vegloven: Forslag om nedklassifisering av Reiersdalsvegen

You don't often get email from vidar@newconnection.no. [Learn why this is important](#)

Som beboer i Røyknes er jeg sterkt imot at vegen blir nedklassifisert til privat veg.

Dersom strekningen blir nedklassifisert vil det få betydelig negative konsekvenser for oss som bor i bygda.

Vi har betydelig tilknytning til Hægeland i form av skole, SFO, barnehage, butikk, foreningsliv og kirka. Dersom Reiersdalsvegen blir nedklassifisert, vil vi få en betydelig lenger og mer trafikkert veg opp til Hægeland.

Stengning av vegen vil derfor gi oss dårligere tilgang til butikker og tjenester på Hægeland og det vil være vanskeligere å delta i lag og foreninger og andre sosiale aktiviteter på Hægeland.

Selv velger jeg oftest Reiersdalsvegen når jeg skal til Sandrip, kjøretida er den samme, men det føles tryggere å kjøre om her som farten er mindre og i tillegg slipper jeg å kjøre gjennom Skarpengland med mye fotgjengere og syklistar.

På vinteren når det er værromslag og holkeføre er det ofte lettere å komme til Reiersdal dersom jeg kjører før vegene er strødd, det samme vet jeg at flere av lastebilsjåførene i bygda mener.

At et veglag skal drifte vegen og fremdeles holde den åpen for almen ferdsel virker vanskelig. Det er såpass mye gjennomgangstrafikk som det vil være vanskelig å få til å bidra økonomisk og det er ikke naturlig at noen skal ta disse utgiftene og fremdeles holde vegen åpen for andre.

Jeg vil derfor be om at konsekvensene en veg stengning vurderes på nytt.

Vidar Lauvslund  
Røyknesvegen 47  
+4791349495

**From:** "Anne Maren" <amtjorteland@yahoo.no>  
**Sent:** Thu, 28 Aug 2025 21:08:31 +0200  
**To:** "Vek.Post - Vennesla kommune" <post@vennesla.kommune.no>  
**Subject:** Vedr nedkvalifisering av Reiersdalsvegen.

Høringssvar vedr forslag om nedkvalifisering av Reiersdalsvegen.

Undertegnende med familie er bosatt i Førelandsvegen 14, og en nedstengning av Reiersdalsvegen har derfor store konsekvenser for oss. Vi er to voksne og fire barn i husstanden. Vi ønsker å komme med innspill før endelig beslutning tas. Våre innspill vil legge vekt på barnas beste gjennom vår dialog med barna og våre meninger som foreldre.

Vi viser til barnekonvensjonen, der en viktig rettighet er at barn har rett til å bli hørt og å si sin mening. For å ivareta barnets beste må avgjørelser som påvirker barn være godt begrunnet og vise hvordan hensynet til barnets beste er vurdert og vektet.

Reiersdalsvegen er svært viktig ifht vår relasjon til Hægeland. Våre barn går i barnehage og skole på Eikeland, og er derfor også tilknyttet Hægeland når det gjelder fritid, fritidsaktiviteter og venner. Reiersdalsvegen er betydelig kortere for å komme til Hægeland enn annen vei, og vi bruker veien daglig.

Vi mener at ved nedstengning av veien vil barna miste tilknytning til Hægeland i stor grad. Fritidsaktiviteter bidrar til at barn føler seg som en del av et fellesskap, og ved lang reisevei kan barna gå glipp av dette.

Vi er i dialog med AKT om et sterkt ønske om bruk av Reiersdalsvegen til skoleskyss.

I følge Udir sitt rundskriv om skoleskyss, vil hensynet til at barnet får tilstrekkelig fritid og tid hjemme tale for å avgrense reisetiden så mye som mulig. Vi mener det er gode grunner for at skoleskyssen skal kjøre Reiersdalsvegen.

Vi viser til Utdanningsdirektoratets veiledning om skoleskyss, hvor det fremgår at daglig reisetid for grunnskoleelever normalt ikke skal overstige 45 minutter én vei. Reise om Skarpengland med bussbytte i dagens løsning av skoleskyss overskrider dette betydelig.

Vi henviser også til at Kommunestyret vedtok enstemmig 15.5.25 åpning av Reiersdalsvegen på grunnlag av en geologirapport fra Norconsult A/S.

Avslutningvis kan også nevnes at å gå sammen i et vei-lag her vil være umulig da alle bruker veien ulikt.

Med bakgrunn i disse punktene stiller vi oss sterkt imot forslaget om nedklassifisering av veien. I vårt tilfelle vil dette aller mest berøre barna våre, og vi uttrykker oss først og fremst på barnas vegne i dette høringssvaret.

Føreland, 28.08.25.

Anne Maren Tjorteland  
Reidar Fossdal Mollestad.

VENNESLA KOMMUNE	
Saks-dok.nr.:	25/00433-38
28 AUG. 2025	
Enhet/Saksbeh.:	Uoff.

## HØRINGSSVAR OM NEDKLASSIFISERING AV REIERSDALSVEGEN

Under budsjettbehandlingen desember 2024 ble Reiersdalsvegen samt 8 andre kommunale vegstrekninger foreslått nedklassifisert til private veger av økonomiske årsaker. Vi kommer her til å vise at det er feil å nedklassifisere Reiersdalsvegen av samfunnsmessige, sikkerhetsmessige, økonomiske og miljømessige årsaker. Saken om nedklassifisering blir også satt i sammenheng med stengingen av vegen vinteren 2025.

### **Vegens betydning:**

I saksframlegget fra kommunen til kommunestyremøtet 13.06.25 blir Reiersdalsvegen framstilt som en veg med marginal betydning for befolkningen. Det blir sagt at den «fortsatt har en viss funksjon som en lokal alternativ rute», og har «begrenset allmenn funksjon» som det står i malen til høringsbrev. Dette er i beste fall en grov nedvurdering av vegens virkelige betydning. Påstanden «begrenset allmenn funksjon» er riktig nok, uvisst av hvilken grunn, utelatt i det endelige høringsbrevet.

Vegen har et bredt og variert bruksområde som en gjennomfartsåre for trafikk mellom bl.a. Iveland og Finsland samt andre områder vestover.

Videre er den en avgjørende kommunikasjonsåre for kontakten mellom Røyknesbygda og det lokale bygdesenteret på Hægeland som Røyknes alltid har vært en del av. Dette inkluderer skole, barnehage, kirke, lag og foreninger, og andre forhold som har med et levende bygdesamfunn å gjøre. Dette vil bety en utarming av Hægeland som bygdesentrum. For de som bor på Føreland er denne betydningen enda mer signifikant med 10 km lenger vei via Skarpengland. Gårdsdriften på Føreland er helt avhengig av en åpen forbindelse via Reiersdalsvegen. Alle jordene på Langeland samt en del på Ropstad blir drevet av dette bruket, med behov for over 100 turer med traktor pr år. Skal all denne trafikken gå via Skarpengland vil det være til alvorlig skade for gårdsdriften på Føreland.

### **Sikkerhet:**

Sikkerhet på veg er viktig. Da må selvfølgelig alle sikkerhetsaspekter ved en veg tas i betraktning, ikke bare de som passer ens egen agenda. Etter budsjettbehandlingen i 2024 hvor økonomiske insentiver var avgjørende, ble plutselig rassikkerheten et brennhett for ikke å si enerådende tema når det gjaldt Reiersdalsvegen. Til støtte for dette ble det anført 2 rapporter utarbeidet av ingeniørgeologer ved anerkjente konsulentfirmaer i 2013 og 2022. Disse rapportene skulle gi råd om hva som burde gjøres dersom det skulle investeres i rassikring langs vegen. I tillegg ble det i kommunestyremøtet 06.03.2025 bevilget inntil 300000 kr til enda en geoteknisk rapport for å vurdere rasfaren siden kommunen etter eget utsagn, noe de har helt rett i, ikke hadde kompetanse til dette.

Det er verdt å merke seg at rapporten fra 2013 sier at store skred kan utelukkes, men at det kan komme steinsprang, i hovedsak fra lavere høyde. Videre sies det at sjansen for at en tilfeldig trafikant skal bli truffet av et steinsprang direkte, er liten. Sjansen for at det ligger et ras på vegen når en trafikant kommer er mye større, men siden farten på denne vegen er lav (smal grusveg) ser man ingen stor fare for ulykker ved at det kjøres inn i et ras. Med relativt enkle sikringstiltak som spettrensning, bolting og isnett vil faren reduseres med 50 til 90% i flg. 2013 rapporten

I 2018 og 2020 ble det utført store arbeider med sikringstiltak, sannsynligvis til en verdi av millionbeløp, og de aller fleste forslagene til tiltak fra 2013 rapporten ble da gjennomført. Resultatet ble da også en dramatisk nedgang i bl.a. isfall om våren, som nå er nesten fraværende. Før tiltakene i 2018 og 2020 var det ikke uvanlig å finne store isblokker i vegbanen under teleløsningen. Heller ikke farlige steinsprang har vært noe problem etter dette arbeidet, selv om det har kommet noen mindre stein trillende i lav hastighet. Her har kommunen gjort en god jobb, og investeringen har båret frukter.

I 2022 ble det utført etterkontroll av geolog av dette arbeidet der man også påpekte at det ville være et meget omfattende og kostbart arbeid å sikre strekningen 100% mot ras, og i 2025 rapporten blir en slik investering frarådet ut fra en kost/nytte vurdering.

2 dager etter budsjettbehandlingen i desember 2024 tar så en mellomleder i kommunen seg en tur til Reiersdalsvegen. Der finner han etter eget utsagn et mindre steinsprang, og trykker på den store røde knappen for å stenge vegen. Begrunnelsen, ifølge hans vurdering, er at det er flere løse partier som kan rase ut når som helst. I en mail til kommunalsjefen foreslår han så vinterstenging av vegen snarest på grunn av akutt rasfare. Kommunalsjefen sier seg enig, og vegen blir så vinterstengt fram til 31 August, altså både vinter, vår og sommer. I påvente av permanente skilt går det så 2 måneder før vegen i praksis blir stengt. En kan spørre seg om kommunen selv tror på sin egen krisevurdering siden vegen ikke ble stengt umiddelbart med midlertidig skilting.

Kommunen brukte da også den stengte vegbiten som gjennomfartsveg for eget utstyr under vårvedlikeholdet av den kommunale vegen i begge ender av den stengte vegen. I perioden vegen var stengt ble det ikke registrert noen hendelser som innebar noen fare for trafikken (Vegen ble brukt daglig av flere trafikanter i hele perioden vegen var stengt). I et møte i bygg og miljø komiteen 13.02.25 hvor vegstengningen ble behandlet, prøvde også den samme mellomlederen som fant det påståtte steinspranget i desember 2024 å maksimalisere rasfaren ved å påstå at flere telefonstolper var knekt og skadet på grunn av snøras og steinras. Det faktiske forholdet er at en stolpe var knekt på grunn av isgang i elva 2 år tidligere, mens 2 andre stolper var bøyd ut av stilling på grunn av et tungt snøfall noen uker tidligere. Den ene av disse stolpene stod for øvrig på motsatt side av elva, 10-15m fra vegen. Ingen andre stolper var skadet. I det samme møtet prøvde også kommunedirektøren å bortforklare ulempene ved å bruke omkjøringsvegen om Skarpengland ved å si at det tok bare 5 min. lenger tid langs en helt trygg veg. Begge påstandene er feil. Ifølge brannvesenets simulering av utrykningstid fra Hægeland til Føreland, tar det 14 min. lenger tid å kjøre om Skarpengland. Simuleringen er foretatt av

Sven Terje Byremo ved Hægeland Brannvesen.

Det er derfor åpenbart at kommunen har dyttet en påstått rasfare foran seg som begrunnelse for å slippe vedlikeholdet av vegen fram til en nedklassifisering av vegen kan behandles politisk høsten 2025. Til kommunens forsvar skal det dog sies at de reagerte forbilledlig raskt med å skrape og salte vegen etter at kommunestyret enstemmig vedtok å åpne vegen i møte 15.05.2025. Allerede på formiddagen dagen etter var vegen fikset.

I mai 2025 kom så den nye ingeniørgeologiske rapporten, utført av Norconsult. Kvalitetssikringen av denne rapporten ble for øvrig utført av den samme geologen som skrev rapporten som kom i 2022. Her blir det drøftet ulike scenarier både med og uten rassikring, hvor også samfunnsmessige og samfunnsøkonomiske forhold blir lagt til grunn. Geologens klare anbefaling var alternativ 1a, som innebærer oppsetting av fareskilt 114 «Rasfare» samt rutiner for noe ekstra oppfølging, inspeksjon og dokumentasjon av hendelser. Hvorfor kommunen valgte å overprøve fagfolkernes råd med et eget forslag som innebærer vinterstenging av vegen er uklart. Vinterstenging av vegen er ikke noe tema i geologirapporten. Vi ser her nok en gang forsøk på å krisemaksimere rasfaren til et nivå som ikke samsvarer med virkeligheten. Dette finner vi også spor av i geologirapporten, hvor kommunens opplysninger om hendelser ved vegen blir beskrevet. Nærmere omtale av dette og kommentar til rapporten ble sendt fra oss til kommunestyrerepresentantene samme dag som kommunestyremøtet ble avholdt. På grunn av tidspress fordi sakspapirene ikke ble gjort kjent før kl 12 dagen før kommunestyremøtet ble ikke dette sendt via offisielle kanaler, og vi legger derfor ved dette skrevet som et vedlegg nå.

Se vedlegg 1.

Kommunestyret vedtok enstemmig å gå for alternativ 1a som beskrevet i rapporten, og de ga dermed sin tilslutning til fagfolkernes vurdering om at rasfaren, gitt rashypighet og trafikkgrunnlag, er håndterbart uten kostbare tiltak som rassikring o.l.

Det hører også med i bildet at i vegens 130 årige historie er vi ikke kjent med at det noen gang har vært skade på folk eller kjøretøy på grunn av steinras. Snø og isras kunne være et problem før 2018 og 2020 men er nå sjeldne og relativt ufarlige.

Sikkerhet på veg omfatter mer enn rassikkerhet. Omkjøringsveg om Skarpengland via fv 57 og fv 454 innebærer flere signifikante sikkerhetsutfordringer som ikke eksisterer på Reiersdalsvegen. Vi kan nevne:

<Rasfaren langs fv 57 er beskjedne, men som en kuriositet kan dog nevnes at det i 2017 gikk et jordras over vegen ved Bjørndalen som stengte den i flere timer. Det er heller ikke uvanlig å finne mindre stein i vegbanen, spesielt i vårløsningsperioden.

< Økt trafikkmengde. Vegvesenets målinger viser en gjennomsnittlig trafikk på ca 300 biler i døgnet. Dersom trafikken på Reiersdalsvegen skal omdirigeres hit, betyr det en økning av trafikken på fv 57 på over 30%, med de konsekvenser det har for gående og syklende. Det finnes ingen gang og sykkelveg her.

< Høyere fart ( Vegvesenet har målt gjennomsnittlig fart-på 65 km/t forbi Bjønndalen ), samtidig som vegen er for smal til trygg passering uten å sette ned farten. Vi kjenner til flere tilfeller årlig med møteulykker, nestenulykker og utforkjørslar. Nå er riktig nok fartsgrensen forbi Bjønndalen satt ned til 60 km/t.

< Glatt vegbane ( Om høsten og vinteren er bakkene forbi Ålkjerlia og Løyning kjent for å være utfordrende, spesielt for store kjøretøy. Lastebilsjåfører i Røyknes forteller at de ofte pga framkommelighet og sikkerhet foretrekker å kjøre Reiersdalsvegen om vinteren ved fare for glatt vegbane )

< I Løyningsjordene er det ofte mye vilt. Her er vegen forholdsvis oversiktlig rett fram, og det er fristende å sette opp farten. Mot sideterrenget derimot er det stedvis svært uoversiktlig. Viltet kan komme svært brått på, og det har også vært viltpåkjørsler her. Faren for viltpåkjørsler er for øvrig signifikant langs hele strekningen fra Samkom til Engeland.

< I Bjønndalen passerer vegen tett forbi campingplass og bolighus med små barn tett ved vegen

< På fv 454 fra Lolandskrysset til Skarpengland skole er det ofte tett trafikk av gående og syklende, ikke minst barn, som skal til skole og butikk på Skarpengland. Ingen gang og sykkelveg.

< Ved butikken på Skarpengland er det ofte svært tett med gående, syklende, mopeder og biler.

< rv 9 over Sandribheia er beryktet for mange viltpåkjørsler. Samtidig har vi bakken opp fra Skarpengland til Sandrib, hvor en traktorekvipasje med tungt og bredt utstyr ofte ikke kan holde mer enn 15 – 20 km/t. Fare for farlige forbikjøringsforsøk.

Sikkerhetsutfordringene langs Reiersdalsvegen ser dermed ut til ikke å være større enn langs omkjøringsvegen om Skarpengland, snarere tvert imot. Det viser seg da også ofte at lokale folk som er kjent med forholdene ofte foretrekker Reiersdalsvegen. I den forbindelse kan vi også nevne at under vårløsningen i år var vegen mellom Føreland og Samkom uframkommelig i en periode for andre enn store firehjulsdrevne biler.

Beboerne på Føreland var da tvunget til å kjøre Reiersdalsvegen, selv om den var stengt.

### **Økonomi:**

Økonomiske forhold har hele tiden ligget til grunn for kommunens ønske om å nedklassifisere Reiersdalsvegen. Til støtte for dette anfører kommunen i sine sakspapirer til kommunestyremøtet den 19.06.2025 følgende utgiftsposter:

#### **1. Tiltak for rassikring.**

Vi har i forrige kapittel vist at fagfolk ut fra rassikkerhet og trafikkhyppighet av samfunnsøkonomiske grunner ikke rådet til store investeringer i rassikring. Det er tilstrekkelig med oppsetting av relevante fareskilt ( som allerede er på plass ), samt rutiner for inspeksjon, oppfølging og dokumentasjon av hendelser.

M.a.o. trengs ingen store investeringer til rassikring.

## 2. Utbedring av autovern.

Deler av autovernet er relativt nytt. Det ble satt opp i 2020 i forbindelse med fjellrensingen da og framstår som helt og uskadet. De eldste delene er 30 – 40 år gamle. Her er en del stolper knekt eller skadet, noen med råteskader. Fundamenteringen av enkelte deler av det eldste autovernet, spesielt ved et par møteplasser, er svak, og her kan det vurderes tiltak. Stålet i autovernet er helt, men enkelte steder noe rustfarget og bulket. Dette er skader som sannsynligvis har skjedd i forbindelse med snøbrøyting og den før omtalte fjellrensingen i 2018 og 2020. Alt i alt er det få skader utover det som må anses som normalt vedlikehold av en veg. Dårlig vedlikehold av deler av autovernet er ingen holdbar grunn til å nedklassifisere vegen. Utgifter til eventuell forsterking av fundamentene til autovernet vil vi tro kan tas over investeringsbudsjettet, uten å belaste driftsbudsjettet

## 3. Utbedring av bro.

Den aktuelle broa er en betongbro over Langåna ved Føreland. Hvorfor kommunen anser at det trengs vedlikeholdsinvesteringer ved denne broa i overskuelig framtid framstår noe gåtefullt. Røyknes Vel har engasjert en betongfaglig konsulent med høy kompetanse og stor erfaring til å ta en befaring på denne broa. Vedkommende, Jan Helge Vigsnes, har hele sitt yrkesaktive liv jobbet med betong. Først som ansatt i Kruse Smith, deretter etablerte han og drev i flere tiår et anerkjent firma innen betong, før han fusjonerte med, og satt i toppledelsen til Mur I Sør i flere år inntil han pensjonerte seg i 2024. Nå tar han på seg frilans konsulentoppdrag innen betongfaglige spørsmål. Konklusjonen her er krystallklar og vi siterer:

« Ved befaring ble det ikke observert noen tegn til skader, sprekker eller riss i konstruksjonen. Det er heller ikke synlige tegn til armeringskorrosjon. Broen framstår som i meget god teknisk stand. Fendere og øvrige betongflater er uten avskallinger og annen slitasje.

Det er heller ingen indikasjoner på setningsskader, deformasjoner eller vannrelaterte utfordringer i konstruksjonen eller tilgrensende områder.

Broen vurderes å være i svært god teknisk stand, uten behov for vedlikehold eller tiltak på nåværende tidspunkt. Den støpte elvebunnen og støttemurene sikrer konstruksjonen godt mot erosjon og utvasking, og hele anlegget framstår som solid og vedlikeholdt «

Tilstandsrapporten følger vedlagt. (Vedlegg 3)

Kommunen dokumenterer i følge E-mail til Øyvind Eidså fra Daniel Angelstad sprekke i landkar og fender i overgangen mellom veg og brokonstruksjon. I følge Vigsnes skyldes dette helt normale setninger på grunn av ulike grunnforhold her.

Rapporten fra kommunen viser da også at den eneste anbefalte utgiften til vedlikehold av broa i overskuelig framtid er et symbolsk beløp på 5000 kr til fjerning av noe mose.

Utgifter til bro kan med andre ord strykes

#### 4. Vedlikehold :

Kommunalsjefen sa i bygg og miljø møtet 05.06.2025, uten å dokumentere det, at spesielt vintervedlikeholdet på Reiersdalsvegen er ekstra dyrt. Daniel Bjerland som har hatt brøytinga på denne veggen i flere år, opplyser i den forbindelsen at brøytinga langs dette vegstrekket ikke er spesielt utfordrende. Han må kanskje bruke fresen litt mer, men til gjengjeld er det små problemer med fokksnø. Vi vil i den forbindelse også bemerke at vegstrekket fra Samkom til Føreland og fra Reiesdal til Langeland fortsatt vil være kommunal. Det betyr at det vil være flere kilometer med tomkjøring for traktoren i forbindelse med brøyting, strøing og salting for å komme til vegstrekket fra Samkom til Føreland.

Vedlikeholdskostnadene pr meter veg for denne strekningen vil derfor stige betraktelig ved en nedklassifisering av resten av veggen. På denne bakgrunnen er det vanskelig å forstå at vintervedlikeholdet på strekningen Samkom til Reiersdal blir svært mye mindre selv om strekningen fra Føreland til Langeland blir nedklassifisert. Vi vil til slutt minne om at det kanskje ikke er noen stor overraskelse at vintervedlikeholdet på vegger i snørike deler av øvre Vennesla blir noe dyrere enn på vegger i nedre Vennesla. Vi forutsetter at kommunen fortsatt ønsker at det skal bo folk i de øvre bygdene i Vennesla, til tross for at det enkelte steder er et stykke unna kollektivaksene.

- 5 Kommunen har i nyere tid ( 2018 og 2020 ) investert mye penger, sannsynligvis millionbeløp, i oppgradering av denne veggen. Nedklassifisering av veggen vil bety at disse utgiftene har vært hensiktsløse. Vegstrekningen fra Førelandsbroa til Midtbø framstår i dag som meget solid og velholdt, uten fare for bløt vegbane og svake kanter Dette i skarp kontrast til strekningen Føreland til Samkom, som uansett vil forbli kommunal veg. Her kan det i perioder, spesielt om våren, være tilnærmet uframkommelig
- 6 Det kan også være relevant å stille spørsmål ved hvor mye kommunen regner med å spare i egne personell- og maskinkostnader ved en nedklassifisering.

## **Miljø**

Vi kommer så til miljøspørsmålet.

Fra Samkom til Reiersdal er det 8 km lenger om Skarpengland. Fra Føreland til Reiersdal

en vegstrekning som egner seg for offentlig drift.

Vi har vist med støtte fra fagfolk at den sikkerhetsmessig og økonomisk skiller seg marginalt fra tilsvarende veger. Samfunnsmessig, miljømessig og historisk er den av meget stor betydning, i noen tilfeller avgjørende.

Med stor forbauselse har vi undret oss over hvorfor akkurat denne vegen er blitt blinket ut for nedklassifisering. Kan svaret være at denne vegen, med bro, autovern og påstått rasfare har egnet seg som et objekt for en kunstig høy budsjettmessig utgiftspost? Etaten har fått i oppdrag å spare penger, og det kan være fristende å blåse opp enkelte budsjettposter på en urealistisk måte. Ved så å stryke hele budsjettposten har man så plutselig «spart» et stort beløp, selv om det ikke er snakk om reelle penger. Vi håper dette ikke er tilfelle.

Til slutt vil vi nevne at det er et stort ønske fra oss om å reetablere skoleskyssen via Reiersdalsvegen. Vi kommer i den forbindelse til å ta kontakt med AKT for å se på dette.

For Røyknes Vel og beboerne på Føreland, Skisland og i Bjønndalen:

Erik Bakke Leder av Røyknes Vel

Olav Nilsen Skisland

Øyvind Eidså Føreland

Tore Eidså Føreland

Rolf Leo Waage Nilsen Bjønndalen

Vedlegg:

1. Brev til kommunestyrerepresentantene i forbindelse med åpning av vegen 15.05. 2025
2. Brev til kommunestyrerepresentantene i forbindelse med stenging av vegen 05.03. 2025
3. Konsulentrapport fra Jan Helge Vigsnes i forbindelse med Førelandsbroa

dine Bakke  
Erik Bakke  
Christina Løyning  
Tom Magne Omstland  
TRON ERN/ERSEN  
Trude M. Andersen  
M, RUNE SIEEN  
Anne KS Moen  
Berit Steen Sviland  
Ivar Sviland  
Björg T. Johnsen  
Ole Sun Farestad  
Richard Bakke  
June J. Bakke  
Anne Jonann H.  
Dagill Bakke  
John M. C.  
Lideren  
Siv Hege Bekke  
Gry Kjerulfid Abusland  
Trond W. Løyning  
Marianne Løyning  
Anne Lene Heggland

Christine Heggland  
Kirsten Heggland  
Ole L.  
Arvid Bakke  
Age Steen Sviland  
Minna Rock-Sviland  
Monica Myyriäinen  
Kjell O Solheim  
Gnar Heggland  
Linda G. Skustad  
David Peters  
Frida Sophie Espies Berg  
Rus Hill  
Aly Therkildsen  
Lene H. Hagen  
Mabel Tammsund  
Jan H. Vigsnæs  
Merit Vigsnæs  
Penny Ruz  
Steinar Rive  
John Smiseth  
Margit Smiseth  
Ingrid Skarpenland  
Evan Andersen  
Anders Fosli  
Kjetil Salvesen

Emir Bakke

Hanne Irene Bakke

Ole Reidar Bakke

Ellenor Bakke

Oyvind Eidsa

Mari Eidsa

Frida F. Mollestad

Marianne Renneklew

Kristian Renneklew

Anne Kjer Andaf

Geirud Andaf

Mant R. Wehns

Gad Helge Wehns

Ellen Eidsa

Susel Fjotland Tjotland

Rune Tjotland

Anne Haren Tjotland

Rune Heggland

Olav Heggland

Fins Fjotland

Anna Heggland

Amalie Zolner

Jelms Zolner

Olav Wik

Ingfrid B. Nilsen

Olav Marta Nilsen

Solvi H. Løvstord

Tore Eidsa

## HØRINGSSVAR OM NEDKLASSIFISERING AV REIERSDALSVEGEN

Under budsjettbehandlingen desember 2024 ble Reiersdalsvegen samt 8 andre kommunale vegstrekninger foreslått nedklassifisert til private veger av økonomiske årsaker. Vi kommer her til å vise at det er feil å nedklassifisere Reiersdalsvegen av samfunnsmessige, sikkerhetsmessige, økonomiske og miljømessige årsaker. Saken om nedklassifisering blir også satt i sammenheng med stengingen av vegen vinteren 2025.

### **Vegens betydning:**

I saksframlegget fra kommunen til kommunestyremøtet 13.06.25 blir Reiersdalsvegen framstilt som en veg med marginal betydning for befolkningen. Det blir sagt at den «fortsatt har en viss funksjon som en lokal alternativ rute», og har «begrenset allmenn funksjon» som det står i malen til høringsbrev. Dette er i beste fall en grov nedvurdering av vegens virkelige betydning. Påstanden «begrenset allmenn funksjon» er riktig nok, uvisst av hvilken grunn, utelatt i det endelige høringsbrevet.

Vegen har et bredt og variert bruksområde som en gjennomfartsåre for trafikk mellom bl.a. Iveland og Finsland samt andre områder vestover.

Videre er den en avgjørende kommunikasjonsåre for kontakten mellom Røyknesbygda og det lokale bygdesenteret på Hægeland som Røyknes alltid har vært en del av. Dette inkluderer skole, barnehage, kirke, lag og foreninger, og andre forhold som har med et levende bygdesamfunn å gjøre. Dette vil bety en utarming av Hægeland som bygdesentrum. For de som bor på Føreland er denne betydningen enda mer signifikant med 10 km lenger vei via Skarpengland. Gårdsdriften på Føreland er helt avhengig av en åpen forbindelse via Reiersdalsvegen. Alle jordene på Langeland samt en del på Ropstad blir drevet av dette bruket, med behov for over 100 turer med traktor pr år. Skal all denne trafikken gå via Skarpengland vil det være til alvorlig skade for gårdsdriften på Føreland.

### **Sikkerhet:**

Sikkerhet på veg er viktig. Da må selvfølgelig alle sikkerhetsaspekter ved en veg tas i betraktning, ikke bare de som passer ens egen agenda. Etter budsjettbehandlingen i 2024 hvor økonomiske insentiver var avgjørende, ble plutselig rassikkerheten et brennhett for ikke å si enerådende tema når det gjaldt Reiersdalsvegen. Til støtte for dette ble det anført 2 rapporter utarbeidet av ingeniørgeologer ved anerkjente konsulentfirmaer i 2013 og 2022. Disse rapportene skulle gi råd om hva som burde gjøres dersom det skulle investeres i rassikring langs vegen. I tillegg ble det i kommunestyremøtet 06.03.2025 bevilget inntil 300000 kr til enda en geoteknisk rapport for å vurdere rasfaren siden kommunen etter eget utsagn, noe de har helt rett i, ikke hadde kompetanse til dette.

Det er verdt å merke seg at rapporten fra 2013 sier at store skred kan utelukkes, men at det kan komme steinsprang, i hovedsak fra lavere høyde. Videre sies det at sjansen for at en tilfeldig trafikant skal bli truffet av et steinsprang direkte, er liten. Sjansen for at det ligger et ras på vegen når en trafikant kommer er mye større, men siden farten på denne vegen er lav (smal grusveg) ser man ingen stor fare for ulykker ved at det kjøres inn i et ras. Med relativt enkle sikringstiltak som spetrensning, bolting og isnett vil faren reduseres med 50 til 90% i flg. 2013 rapporten

I 2018 og 2020 ble det utført store arbeider med sikringstiltak, sannsynligvis til en verdi av millionbeløp, og de aller fleste forslagene til tiltak fra 2013 rapporten ble da gjennomført. Resultatet ble da også en dramatisk nedgang i bl.a. isfall om våren, som nå er nesten fraværende. Før tiltakene i 2018 og 2020 var det ikke uvanlig å finne store isblokker i vegbanen under teleløsningen. Heller ikke farlige steinsprang har vært noe problem etter dette arbeidet, selv om det har kommet noen mindre stein trillende i lav hastighet. Her har kommunen gjort en god jobb, og investeringen har båret frukter.

I 2022 ble det utført etterkontroll av geolog av dette arbeidet der man også påpekte at det ville være et meget omfattende og kostbart arbeid å sikre strekningen 100% mot ras, og i 2025 rapporten blir en slik investering frarådet ut fra en kost/nytte vurdering. 2 dager etter budsjettbehandlingen i desember 2024 tar så en mellomleder i kommunen seg en tur til Reiersdalsvegen. Der finner han etter eget utsagn et mindre steinsprang, og trykker på den store røde knappen for å stenge vegen. Begrunnelsen, ifølge hans vurdering, er at det er flere løse partier som kan rase ut når som helst. I en mail til kommunalsjefen foreslår han så vinterstenging av vegen snarest på grunn av akutt rasfare. Kommunalsjefen sier seg enig, og vegen blir så vinterstengt fram til 31 August, altså både vinter, vår og sommer. I påvente av permanente skilt går det så 2 måneder før vegen i praksis blir stengt. En kan spørre seg om kommunen selv tror på sin egen krisevurdering siden vegen ikke ble stengt umiddelbart med midlertidig skilting. Kommunen brukte da også den stengte vegbiten som gjennomfartsveg for eget utstyr under vårvedlikeholdet av den kommunale vegen i begge ender av den stengte vegen. I perioden vegen var stengt ble det ikke registrert noen hendelser som innebar noen fare for trafikken (Vegen ble brukt daglig av flere trafikanter i hele perioden vegen var stengt). I et møte i bygg og miljø komiteen 13.02.25 hvor vegstengningen ble behandlet, prøvde også den samme mellomlederen som fant det påståtte steinspranget i desember 2024 å maksimalisere rasfaren ved å påstå at flere telefonstolper var knekt og skadet på grunn av snøras og steinras. Det faktiske forholdet er at en stolpe var knekt på grunn av isgang i elva 2 år tidligere, mens 2 andre stolper var bøyd ut av stilling på grunn av et tungt snøfall noen uker tidligere. Den ene av disse stolpene stod for øvrig på motsatt side av elva, 10-15m fra vegen. Ingen andre stolper var skadet. I det samme møtet prøvde også kommunedirektøren å bortforklare ulempene ved å bruke omkjøringsvegen om Skarpengland ved å si at det tok bare 5 min. lenger tid langs en helt trygg veg. Begge påstandene er feil. Ifølge brannvesenets simulering av utrykningstid fra Hægeland til Føreland, tar det 14 min. lenger tid å kjøre om Skarpengland. Simuleringen er foretatt av

Sven Terje Byremo ved Hægeland Brannvesen.

Det er derfor åpenbart at kommunen har dyttet en påstått rasfare foran seg som begrunnelse for å slippe vedlikeholdet av vegen fram til en nedklassifisering av vegen kan behandles politisk høsten 2025. Til kommunens forsvar skal det dog sies at de reagerte forbilledlig raskt med å skrape og salte vegen etter at kommunestyret enstemmig vedtok å åpne vegen i møte 15.05.2025. Allerede på formiddagen dagen etter var vegen fikset.

I mai 2025 kom så den nye ingeniørgeologiske rapporten, utført av Norconsult. Kvalitetssikringen av denne rapporten ble for øvrig utført av den samme geologen som skrev rapporten som kom i 2022. Her blir det drøftet ulike scenarier både med og uten rassikring, hvor også samfunnsmessige og samfunnsøkonomiske forhold blir lagt til grunn. Geologens klare anbefaling var alternativ 1a, som innebærer oppsetting av fareskilt 114 «Rasfare» samt rutiner for noe ekstra oppfølging, inspeksjon og dokumentasjon av hendelser. Hvorfor kommunen valgte å overprøve fagfolkenes råd med et eget forslag som innebærer vinterstenging av vegen er uklart. Vinterstenging av vegen er ikke noe tema i geologirapporten. Vi ser her nok en gang forsøk på å krisemaksimere rasfaren til et nivå som ikke samsvarer med virkeligheten. Dette finner vi også spor av i geologirapporten, hvor kommunens opplysninger om hendelser ved vegen blir beskrevet. Nærmere omtale av dette og kommentar til rapporten ble sendt fra oss til kommunestyrerepresentantene samme dag som kommunestyremøtet ble avholdt. På grunn av tidspress fordi sakspapirene ikke ble gjort kjent før kl 12 dagen før kommunestyremøtet ble ikke dette sendt via offisielle kanaler, og vi legger derfor ved dette skrevet som et vedlegg nå.

Se vedlegg 1.

Kommunestyret vedtok enstemmig å gå for alternativ 1a som beskrevet i rapporten, og de ga dermed sin tilslutning til fagfolkenes vurdering om at rasfaren, gitt rashypighet og trafikkgrunnlag, er håndterbart uten kostbare tiltak som rassikring o.l.

Det hører også med i bildet at i vegens 130 årige historie er vi ikke kjent med at det noen gang har vært skade på folk eller kjøretøy på grunn av steinras. Snø og isras kunne være et problem før 2018 og 2020 men er nå sjeldne og relativt ufarlige.

Sikkerhet på veg omfatter mer enn rassikkerhet. Omkjøringsveg om Skarpengland via fv 57 og fv 454 innebærer flere signifikante sikkerhetsutfordringer som ikke eksisterer på Reiersdalsvegen. Vi kan nevne:

<Rasfaren langs fv 57 er beskjeden, men som en kuriositet kan dog nevnes at det i 2017 gikk et jordras over vegen ved Bjønndalen som stengte den i flere timer. Det er heller ikke uvanlig å finne mindre stein i vegbanen, spesielt i vårløsningsperioden.

< Økt trafikkmengde. Vegvesenets målinger viser en gjennomsnittlig trafikk på ca 300 biler i døgnet. Dersom trafikken på Reiersdalsvegen skal omdirigeres hit, betyr det en økning av trafikken på fv 57 på over 30%, med de konsekvenser det har for gående og syklende. Det finnes ingen gang og sykkelveg her.

< Høyere fart ( Vegvesenet har målt gjennomsnittlig fart på 65 km/t forbi Bjønndalen ), samtidig som vegen er for smal til trygg passering uten å sette ned farten. Vi kjenner til flere tilfeller årlig med møteulykker, nestenulykker og utforkjørslar. Nå er riktig nok fartsgrensen forbi Bjønndalen satt ned til 60 km/t.

< Glatt vegbane ( Om høsten og vinteren er bakkene forbi Ålkjerlia og Løyning kjent for å være utfordrende, spesielt for store kjøretøy. Lastebilsjåførar i Røyknes forteller at de ofte pga framkommelighet og sikkerhet foretrekker å kjøre Reiersdalsvegen om vinteren ved fare for glatt vegbane )

< I Løyningsjordene er det ofte mye vilt. Her er vegen forholdsvis oversiktlig rett fram, og det er fristende å sette opp farten. Mot sideterrenget derimot er det stedvis svært uoversiktlig. Viltet kan komme svært brått på, og det har også vært viltpåkjørsler her. Faren for viltpåkjørsler er for øvrig signifikant langs hele strekningen fra Samkom til Engeland.

< I Bjønndalen passerer vegen tett forbi campingplass og bolighus med små barn tett ved vegen

< På fv 454 fra Lolandskrysset til Skarpengland skole er det ofte tett trafikk av gående og syklende, ikke minst barn, som skal til skole og butikk på Skarpengland. Ingen gang og sykkelveg.

< Ved butikken på Skarpengland er det ofte svært tett med gående, syklende, mopeder og biler.

< rv 9 over Sandribheia er beryktet for mange viltpåkjørsler. Samtidig har vi bakken opp fra Skarpengland til Sandrib, hvor en traktorekvipasje med tungt og bredt utstyr ofte ikke kan holde mer enn 15 – 20 km/t. Fare for farlige forbikjøringsforsøk.

Sikkerhetsutfordringene langs Reiersdalsvegen ser dermed ut til ikke å være større enn langs omkjøringsvegen om Skarpengland, snarere tvert imot. Det viser seg da også ofte at lokale folk som er kjent med forholdene ofte foretrekker Reiersdalsvegen. I den forbindelse kan vi også nevne at under vårløsningen i år var vegen mellom Føreland og Samkom uframkommelig i en periode for andre enn store firehjulsdrevne biler.

Beboerne på Føreland var da tvunget til å kjøre Reiersdalsvegen, selv om den var stengt.

## **Økonomi:**

Økonomiske forhold har hele tiden ligget til grunn for kommunens ønske om å nedklassifisere Reiersdalsvegen. Til støtte for dette anfører kommunen i sine sakspapirer til kommunestyremøtet den 19.06.2025 følgende utgiftsposter:

### **1. Tiltak for rassikring.**

Vi har i forrige kapittel vist at fagfolk ut fra rassikkerhet og trafikkhyppighet av samfunnsøkonomiske grunner ikke rådet til store investeringer i rassikring. Det er tilstrekkelig med oppsetting av relevante fareskilt ( som allerede er på plass ), samt rutiner for inspeksjon, oppfølging og dokumentasjon av hendelser.

M.a.o. trengs ingen store investeringer til rassikring.

## 2. Utbedring av autovern.

Deler av autovernet er relativt nytt. Det ble satt opp i 2020 i forbindelse med fjellrenskingen da og framstår som helt og uskadet. De eldste delene er 30 – 40 år gamle. Her er en del stolper knekt eller skadet, noen med råteskader. Fundamenteringen av enkelte deler av det eldste autovernet, spesielt ved et par møteplasser, er svak, og her kan det vurderes tiltak. Stålet i autovernet er helt, men enkelte steder noe rustfarget og bulket. Dette er skader som sannsynligvis har skjedd i forbindelse med snøbrøyting og den før omtalte fjellrenskingen i 2018 og 2020. Alt i alt er det få skader utover det som må anses som normalt vedlikehold av en veg. Dårlig vedlikehold av deler av autovernet er ingen holdbar grunn til å nedklassifisere vegen. Utgifter til eventuell forsterking av fundamentene til autovernet vil vi tro kan tas over investeringsbudsjettet, uten å belaste driftsbudsjettet

## 3. Utbedring av bro.

Den aktuelle broa er en betongbro over Langåna ved Føreland. Hvorfor kommunen anser at det trengs vedlikeholdsinvesteringer ved denne broa i overskuelig framtid framstår noe gåtefullt. Røyknes Vel har engasjert en betongfaglig konsulent med høy kompetanse og stor erfaring til å ta en befaring på denne broa. Vedkommende, Jan Helge Vigsnes, har hele sitt yrkesaktive liv jobbet med betong. Først som ansatt i Kruse Smith, deretter etablerte han og drev i flere tiår et anerkjent firma innen betong, før han fusjonerte med, og satt i toppledelsen til Mur I Sør i flere år inntil han pensjonerte seg i 2024. Nå tar han på seg frilans konsulentoppdrag innen betongfaglige spørsmål. Konklusjonen her er krystallklar og vi siterer:

« Ved befaring ble det ikke observert noen tegn til skader, sprekker eller riss i konstruksjonen. Det er heller ikke synlige tegn til armeringskorrosjon. Broen framstår som i meget god teknisk stand. Fendere og øvrige betongflater er uten avskallinger og annen slitasje.

Det er heller ingen indikasjoner på setningsskader, deformasjoner eller vannrelaterte utfordringer i konstruksjonen eller tilgrensende områder.

Broen vurderes å være i svært god teknisk stand, uten behov for vedlikehold eller tiltak på nåværende tidspunkt. Den støpte elvebunnen og støttemurene sikrer konstruksjonen godt mot erosjon og utvasking, og hele anlegget framstår som solid og vedlikeholdt «

Tilstandsrapporten følger vedlagt. (Vedlegg 3)

Kommunen dokumenterer i følge E-mail til Øyvind Eidså fra Daniel Angelstad sprekk i landkar og fender i overgangen mellom veg og brokonstruksjon. I følge Vigsnes skyldes dette helt normale setninger på grunn av ulike grunnforhold her.

Rapporten fra kommunen viser da også at den eneste anbefalte utgiften til vedlikehold av broa i overskuelig framtid er et symbolsk beløp på 5000 kr til fjerning av noe mose.

Utgifter til bro kan med andre ord strykes

#### 4. Vedlikehold :

Kommunalsjefen sa i bygg og miljø møtet 05.06.2025, uten å dokumentere det, at spesielt vintervedlikeholdet på Reiersdalsvegen er ekstra dyrt. Daniel Bjerland som har hatt brøytinga på denne veggen i flere år, opplyser i den forbindelse at brøytinga langs dette vegstrekket ikke er spesielt utfordrende. Han må kanskje bruke fresen litt mer, men til gjengjeld er det små problemer med fokksnø. Vi vil i den forbindelse også bemerke at vegstrekket fra Samkom til Føreland og fra Reiesdal til Langeland fortsatt vil være kommunal. Det betyr at det vil være flere kilometer med tomkjøring for traktoren i forbindelse med brøyting, strøing og salting for å komme til vegstrekket fra Samkom til Føreland.

Vedlikeholdskostnadene pr meter veg for denne strekningen vil derfor stige betraktelig ved en nedklassifisering av resten av veggen. På denne bakgrunnen er det vanskelig å forstå at vintervedlikeholdet på strekningen Samkom til Reiersdal blir svært mye mindre selv om strekningen fra Føreland til Langeland blir nedklassifisert. Vi vil til slutt minne om at det kanskje ikke er noen stor overraskelse at vintervedlikeholdet på vegger i snørike deler av øvre Vennesla blir noe dyrere enn på vegger i nedre Vennesla. Vi forutsetter at kommunen fortsatt ønsker at det skal bo folk i de øvre bygdene i Vennesla, til tross for at det enkelte steder er et stykke unna kollektivaksene.

- 5 Kommunen har i nyere tid ( 2018 og 2020 ) investert mye penger, sannsynligvis millionbeløp, i oppgradering av denne veggen. Nedklassifisering av veggen vil bety at disse utgiftene har vært hensiktsløse. Vegstrekningen fra Førelandsbroa til Midtbø framstår i dag som meget solid og velholdt, uten fare for bløt vegbane og svake kanter Dette i skarp kontrast til strekningen Føreland til Samkom, som uansett vil forbli kommunal veg. Her kan det i perioder, spesielt om våren, være tilnærmet uframkommelig
- 6 Det kan også være relevant å stille spørsmål ved hvor mye kommunen regner med å spare i egne personell- og maskinkostnader ved en nedklassifisering.

## **Miljø**

Vi kommer så til miljøspørsmålet.

Fra Samkom til Reiersdal er det 8 km lenger om Skarpengland. Fra Føreland til Reiersdal

er omveien 10 km lenger. Føreland med sine 5 husstander og 19 beboere står for om lag 15% av trafikken på Reiersdalsvegen. Ved en estimert gjennomsnittlig døgntrafikk på 100 biler betyr det en daglig ekstra kjørelengde på nær 850 km. I løpet av et år blir det over 300000 km med et anslått drivstofforbruk på om lag 20 tonn. Med andre ord et CO<sub>2</sub> utslipp på ca 50 tonn. Miljøspørsmålet ble behandlet mer utførlig i brev til kommunestyrerepresentantene den 05.03.2025.

Se vedlegg 2.

Hvordan dette samsvarer med Vennesla sitt slagord om å være en grønn urban bygd, er vanskelig å forstå. Et slagord med mening bør også gjenspeile seg i praktisk politikk. Vi håper virkelig ikke at Vennesla kun skal være kjent som et urbant tettsted. Uttrykket «Vennesla, den kortreiste bygda» oppleves som en hån mot oss beboere.

## **Historie**

Reiersdalsvegen ble bygd i 1895 som en tilførselsveg til Setesdalsbanen for personer og gods fra bygdene vestover. I den forbindelse er Reiersdalsvegen et kulturminne i seg selv. I den forbindelse vil vi også nevne at den eneste skiltingen til Vennesla sin største turistattraksjon, Setesdalsbanen, fra rv 9 er på Reiersdal.

## **Sammendrag og konklusjon:**

Reiersdalsvegen er en svært viktig ferdselsåre for mange av kommunens innbyggere. For en del er den avgjørende både for livskvalitet og av økonomiske grunner. Den skiller seg vesentlig fra de fleste andre kommunale vegene som er foreslått nedklassifisert. De er ofte en kort blindveg inn til et avgrenset antall bolighus. I disse tilfellene er det relativt enkelt og ukomplisert å opprette et veglag som kan ta seg av vedlikeholdet ved en nedklassifisering av vegen. Det er ikke tilfelle med Reiersdalsvegen. Dette er en gjennomfartsveg hvor brukerinteressene favner svært vidt fra å være av relativt marginal viktighet til å være en essensiell del av bl.a. yrkesutøvelsen. Å danne et veglag som kan favne så ulike interesser på en rettferdig måte vil være nærmest umulig. Nedskalering av Reiersdalsvegen vil derfor bety stenging av vegen for allmenn ferdsel. Den vil kun bli opprettholdt som en veg farbar med traktor. Dette har ikke minst betydning for utrykningskjøring, spesielt ved brann. I saksframlegget til kommunestyremøtet 19.06. står det: «det legges til grunn at ansvaret for disse korte vegstrekningene er håndterbart» Dette stemmer overhodet ikke for Reiersdalsvegen, og det oppleves som uforståelig at Reiersdalsvegen med sin trafikk tetthet og store betydning for et helt bygdelag skal nevnes i samme åndedrag som korte vegstrekninger på noen titalls meter inn til noen få boliger. Det er også i strid med påstanden i høringsbrevet om at de aktuelle vegstrekningene har lav trafikk og begrenset allmenn funksjon. Nedskalering av vegen vil uvegerlig føre til mindre kontakt mellom Røyknes og Hægeland, med tilsvarende utarming av Hægeland som bygdesentrum. Vegen er derfor et meget godt

eksempel på en vegstrekning som egner seg for offentlig drift.

Vi har vist med støtte fra fagfolk at den sikkerhetsmessig og økonomisk skiller seg marginalt fra tilsvarende veger. Samfunnsmessig, miljømessig og historisk er den av meget stor betydning, i noen tilfeller avgjørende.

Med stor forbauselse har vi undret oss over hvorfor akkurat denne vegen er blitt blinket ut for nedklassifisering. Kan svaret være at denne vegen, med bro, autovern og påstått rasfare har egnet seg som et objekt for en kunstig høy budsjettmessig utgiftspost? Etaten har fått i oppdrag å spare penger, og det kan være fristende å blåse opp enkelte budsjettposter på en urealistisk måte. Ved så å stryke hele budsjettposten har man så plutselig «spart» et stort beløp, selv om det ikke er snakk om reelle penger. Vi håper dette ikke er tilfelle.

Til slutt vil vi nevne at det er et stort ønske fra oss om å reetablere skoleskyssen via Reiersdalsvegen. Vi kommer i den forbindelse til å ta kontakt med AKT for å se på dette.

For Røyknes Vel og beboerne på Føreland, Skisland og i Bjønndalen:

Erik Bakke                      Leder av Røyknes Vel

Olav Nilsen                      Skisland

Øyvind Eidså                      Føreland

Tore Eidså                      Føreland

Rolf Leo Waage Nilsen Bjønndalen

Vedlegg:

1. Brev til kommunestyrerepresentantene i forbindelse med åpning av vegen 15.05. 2025
2. Brev til kommunestyrerepresentantene i forbindelse med stenging av vegen 05.03. 2025
3. Konsulentrapport fra Jan Helge Vigsnes i forbindelse med Førelandsbroa

Vedlegg 1

VENNESLA KOMMUNE	
Saks-dok.nr.:	25/00433-40 Vedlegg 1
28 AUG. 2025	
Enhet/Saksbeh.:	Uoff.

God morgen!

Det vises til sak om Reiersdalsvegen som skal opp til politisk behandling i kommunestyret i dag.

Nedenfor følger våre vurderinger i denne forbindelsen, ført i pennen av Tore Eidså.

Det vil der klart fremkomme at alternativ 1a er det tiltaket en samlet Røyknesbygd foretrekker og forventer gjennomføres.

Lykke till

Med vennlig hilsen

Øyvind Eidså, Føreland  
tlf. 915 29278

Tore Eidså, Føreland  
tlf. 900 40762

Line Bakke, Røyknes

Rolf Leo Waage Nilsen, Bjønndalen  
tlf. 909 84047

Olav Nilsen, Skisland  
tlf. 982 99711

*Rapporten gir et positivt resultat i forhold til våre interesser. Det er allikevel noen forhold som kan påpekes. Geologen er nødvendigvis helt avhengig av grunnlagsopplysninger fra kommunen om rasfare, rashyppighet og andre forhold ved vejen. Her mener vi kommunen har prøvd å maksimalisere rasfaren til et nivå som ikke stemmer med virkeligheten.*

- 1. Kommunen sier det årlig skjer 1-2 nedfall av masser som medfører behov for maskinell opprydding. Det korrekte her er at "nedfall av masser" betyr steinsprang, d.v.s enkeltsteiner. Det har ikke vært hendelser som kan defineres som ras i manns minne. Antallet som oppgis oppleves som veldig høyt, men det kan ikke dokumenteres. Det kan heller ikke kommunen.*
- 2. Det sies at det forekommer noen mindre nedfall der stein blir liggende i vegbanen. Til det kan vi anføre at i hele perioden med vegstengning i år har det kommet 1 mindre stein sigende ned brøyttekanten og lagt seg til ro på vegskuldra. Dette i et tidsrom der vejen er på sitt mest sårbare i forhold til steinsprang og skred.*

3. *Det sies at 2-3 trær faller ut i vegbanen årlig, noe som er en sannhet med modifikasjoner. Under et kraftig snøfall i vinter med svært mye toppbrekk og rotveltinger havnet 2-3 topper halvveis ut i vegbanen uten å sperre vegen på den strekningen som ble stengt. Før og etter den stengte vegstrekningen lå det flere titalls trær over vegbanen og sperret den fullstendig.*
4. *Kommunen sier trafikantene ofte selv fjerner mindre utrasinger uten å rapportere det til kommunen. Til det kan sies at undertegnede og nærmeste familie har passert vegstrekningen minst 6-8 ganger daglig både før og etter vegstengningen. I tidsrommet for vegstengningen har vi fjernet en stein uten å rapportere det til kommunen. Det var den før omtalte steinen som lå på vegskuldra. Før den vet vi om en stein som ble fjernet av forbi passerende og den ble også rapportert. Hvem som skal ha fjernet alle de andre steinene som kommunen mener er oss ukjent.*

*Ifølge rapporten er faren for steinsprang allikevel marginal for trafikantene, p.g.a lav trafikkmengde og moderat skredrisiko. Den risikoen som vi her har påpekt er enda mindre enn de forutsetningene geologen hadde å jobbe med. Den sier at man nesten helt kan utelukke risiko for at steinsprang skal treffe trafikanter, og at den mest aktuelle risikoen er at man uforvarende kan kjøre inn i et skred som allerede har gått.*

*Vi mener derfor at det logiske vedtaket er alternativ 1c slik Norconsult foreslår, gjerne i kombinasjon med en redusert fartsgrense, f.eks 40 km/t, på strekningen for å minimere risikoen for påkjørsel. Vi vil minne om at Norconsults anbefaling gjelder hele året, også om vinteren og i vårløsninga når vegen er på sitt mest sårbare i forhold til ras. Når det gjelder det økonomiske vil dette bety ca 40.000 kr som en engangsutgift til 2 skilt om skredfare ifølge Norconsult. Hvorfor kommunen mener det trengs 4-6 skilt til en kostnad på 100000 kr framstår noe gåtefullt.*

*Det er ingen grunn til heller å velge en midlertidig sesongbasert åpning av vegen. Kostnadene til skilting vil være lik, og Røyknesbygda trenger vegen like mye, om ikke mer om vinteren. Dette gjelder ikke minst for utrykningskjøretøy, spesielt på glatt føre.*

*Til slutt vil vi påpeke at rapporten er datert 06.05. men er ikke gjort tilgjengelig for oss før i dag 14.05., altså dagen før saken skal behandles. Dette på tross av gjentatte forespørsler om å få innsyn så fort som mulig. Det ble også fra ordførerens side i formannskapsmøte gjort klart at lokale interessenter måtte være med i prosessen fra begynnelsen av. Vi har derfor beklageligvis fått svært dårlig tid på å forberede oss.*

*M.v.h Tore Eidså*

Til representantene i Vennesla kommunestyre

## STENGING AV REIERSDALSVEGEN.

Det vises til K-sak 15/2025 Stopp nedklassifiseringen – Reiersdalsvegen må bevares.

Videre vises til oppslaget i Vennesla Tidende av 04.03.2025, og Øyvind Eidsås debattinnlegg i samme avis.

Interpellasjonen fra Trygve Frivoll relatert til denne saken stiller folket i Røyknesbygda seg samstemmig bak.

Vi vil i den anledning påpeke følgende hovedpunkter:

### 1. Historikk og tilhørighet

Røyknesbygda har hatt sin tilhørighet til Hægeland gjennom hundrevis av år, og mange Røyknesfolk er medlemmer eller engasjert i kirke- og foreningsliv på Hægeland.

Røyknes var også en del av Hægeland kommune fra denne ble opprettet i 1896 til den gikk inn i Vennesla kommune i 1964.

Røyknesbygda ble i forbindelse med Setesdalsbanens ferdigstilling i 1896 et sentrum for handel og transport, og både Hægeland trygdekontor, Hægeland Sparebank og lensmannen i Hægeland og Øvrebø hadde sine fast kontordager her.

I 1895 stod Reiersdalsvegen ferdig. Den medførte en enda større tilknytning mot Hægeland, og det kunne komme opp til 20 hester samtidig nedover Reiersdal med gods og varer som skulle videre med jernbanen. ( Se mer om Reiersdalsvegen i pkt 2 )

Siden Grendeskolen på Røyknes ble nedlagt i 1965 har alle skoleelever på Røyknes gått på Eikeland skole i Hægeland. Det samme gjelder i dag for de fleste som har barn i barnehagen. For bygdas eldre befolkning har Hægelandsheimen vært det naturlige oppholdssted når en ikke kan bo hjemme lenger.

Det er også en del Røyknesfolk som har sitt daglige arbeide på Hægeland, og mange har bekjente, omgangsvener og familie på Hægeland.

Det har også vært et utstrakt samarbeid mellom Røyknes og Hægeland på det kulturhistoriske område – blant annet relatert til arbeidet i Hægeland sogelag og Røyknes sogelag.

Oppsummert: Det er på alle områder svært tette bånd mellom Røyknesbygda og Hægeland. Dette tette båndet har i det daglige enn felles hovedforbindelse: Reiersdalsvegen!

### 2. Reiersdalsvegen.

I 1996 kom den første av i alt 5 lokalhistoriske bøker fra Røyknes. Den første boka heter ”Og så kom vi til Røyknes, og her er et eget kapittel om transport og ferdselsveger. Helt sentralt her er Reiersdalsvegen. Den stod ferdig i 1895, og feirer derfor i år sitt 130-årsjubileum.

Det er Odd Eidså som har skrevet dette kapittelet. Han var født i 1927, og døde i 2005.

I sin omtale av Reiersdalsvegen skriver han en del om snø- og isras, og om store snømengder som stengte vegen i perioder. Men steinras nevnes aldri. For de av oss som er oppvokst i Røyknesbygda, og har brukt denne som daglig ferdselsveg, har steinras aldri vært noe tema.

Det skulle tyde på at denne problemstillingen har vært av minimal karakter.

Det er også slik at det i vegens 130-årige historie, så vidt vi vet aldri har oppstått uhell eller skader på grunn av steinras! Som det fremgår i Øyvind Eidsås debattinnlegg i Vennesla

Tidene 4.mars passerer det rundt 4 biler i timen på denne veien. Det tilsvarer rundt 100 biler i

døgnet. Som han påviser vil det med 10 steinsprang i året gå 90 år mellom hver gang det eventuelt blir materielle skader som følge av steinsprang. Statistisk sett vet vi at antall steinsprang er langt lavere enn dette, og i en rapport fra 2013 er risikoen oppgitt til ett steinras i året.

Reiersdalsvegen har på den strekningen som nå er stengt ingen avkjørsler, og det er heller ingen bosetting på den delen av strekningen. Det betyr at trafikkfare, støy og sjenanse for de omkringliggende omgivelser er totalt fraværende.

Det er også slik at Reiersdalsvegen er den eneste tilknytning til Riksveg 9 som er skiltet ned til kommunens største turistattraksjon – Setesdalsbanen.

### 3. Løyingsvegen/Røyknesvegen

Så lenge Reiersdalsvegen er stengt vil all trafikk måtte omdirigeres til fylkesveg 57 fra Samkom og ut til Engeland. Denne blir av enkelte kalt Løyingsvegen, av andre Røyknesvegen.

Uansett er dette en langt mer ulykkesutsatt ferdselsveg – av mange årsaker.

Pr.idag passerer det rundt 300 biler i døgnet på denne vegstrekningen. Med trafikken omdirigert fra Reiersdalsvegen vil trafikkmengden øke til 400 biler i døgnet.

Det er en rekke sideveger på denne vegstrekningen, og rundt 70 beboere langs veien, flere av disse nært opp mot riksvegen. I tillegg kommer økt trafikkmengde sommerstid som følge av Bjønndalen Camping. Veggen er bredere enn Reiersdalsvegen, og farten desto større. Beboere i Bjønndalen har derfor en rekke ganger søkt om nedsatt farstgrense i sitt område, og det har skjedd en rekke møteulykker, nestenulykker og utforkjøringer på strekningen. Med 33 prosent større trafikkmengde vil denne risikoen forsterke seg ytterligere.

Det er nesten 100 meters høydeforskjell på strekningen, og to svært krevende bakker – spesielt vinterstid: Ålekjerrlia og Løyingsbakkene. Her blir ofte bilene stående fast, og flere av bygdas lastebilsjåfører foretrekker derfor på ”holkeføre” å heller kjøre Reiersdalsvegen. Flere av oss har også ledet bilførere ut på Reiersdalsvegen vinterstid, fordi stigningen på denne strekningen er jevnere og slakere. En skal også være klar over at Røyknesbygda er et ”snøhol”, og at is og snøføre ofte vedvarer flere vinter måneder i strekk.

### 4. Miljø og ekstra kostnader

I en tid da miljøhensyn og lavere utslipp teller stadig mer, er det direkte selvmotsigende å stenge Reiersdalsvegen som fra Samkom til Riksvei 9 er på 4 kilometer, og samtidig la 100 biler i døgnet kjøre 8 kilometer ekstra for å komme frem og tilbake til samme utgangspunkt i krysset ved Riksveg 9. For beboerne på Føreland blir forskjellen 10 kilometer. Her bor 5 familier med til sammen 19 beboere pluss 2 fritidsboliger. Dette utgjør rundt 15 prosent av biltrafikken.

Det betyr en ekstra gjennomsnittlig kjørelengde på i overkant av 8 kilometer pr.bil, eller 800 kilometer i døgnet for 100 biler. På årsbasis utgjør dette i underkant av 300.000 kilometer ekstra, eller 7 ganger rundt jorda!

Beregninger i henhold tilsier 20 ekstra tonn med drivstoff.

Det betyr på årsbasis et ekstra CO<sub>2</sub>-utslipp på 50 tonn for hele trafikkmengden på denne strekningen hvis alle bilene kjører på diesel eller bensin. Forutsetter en at 1/4-del av de berørte bilene er el-biler blir utslippet redusert til litt i underkant av 40 tonn CO<sub>2</sub>.

Dette kan umulig en kommune som kaller seg for ”grønn urban bygd” være bekjent av! Vennesla kommune hadde i 2023 totalt rundt 70 aktive bønder. En av disse er Øyvind Eidså på Føreland. Siden han også har slåtten på Langeland betyr det en omkjøring på rundt 20 kilometer pr.lass, og en beregnet merkostnad på kr.100.000,- i året. I tillegg brukes det traktor både til gjødselspredning og henting av høy, og skal alt dette gå via Fylkesvei 57 og Riksveg

9 betyr det også et vesentlig hinder i trafikken da maksimal fart på en traktor kun er 40 kilometer i timen. I bakkene vil farten fort bli redusert til 20 kilometer i timen.

Dette vil fort medføre farlige forbikjøringer, spesielt på Riksvei 9 opp Vassersdalen. Antall slike turer vil bare på gjødselkjøring utgjøre 120-130 turer.

I tillegg kommer alle turene med transport av dyr, henting av for og turer med slåmaskin. Denne er 3 meter bred, og vil de gangene den brukes bli til en ytterligere hindring for den øvrige biltrafikken.

Begrepet ”kortreist mat” kan en da bare se helt bort fra.

#### 5. Oppsummering, konklusjon og anbefaling

Røyknesbygda inkludert Skisland har en befolkning på rundt 250 personer, og rundt 100 husstander. Mange av disse er avhengige av og bruker Reiersdalsvegen hver eneste dag.

Sjøl om Skisland er en del av Iveland kommune er de historiske bånd – også på denne siden - like mye relatert til Hægeland. Røyknesbygda er en del av gamle Hægeland kommune, og den daglige kontakten er betydelig. Å stenge Reiersdalsvegen er som å stoppe sjøle livsnerven i denne forbindelsen.

Å stenge Reiersdalsvegen på grunn av rasfare er helt meningsløst, og det finnes ingen historisk dokumentasjon på vesentlig rasfare på denne strekningen. Personskade har aldri forekommet, og skade på biler grunnet rasfare har vært av helt minimal karakter.

Trafikkbelastningen på fylkesvei 42 fra Samkom til Engeland vil øke med 33 prosent, og faren for trafikkulykker og utforkjøringer tilsvarende. Med 80 kilometers fartsgrense på hele strekningen blir også risikoen for personskade og påkjørsler tilsvarende stor – ikke minst i Bjønndalen der det bor flere småbarnsfamilier.

Vinterstid er også fylkesvei 42 til tider i mye dårligere kjørbare stand enn Reiersdalsvegen.

Miljømessig blir stenging av Reiersdalsvegen en komplett selvmotsigelse i relasjon til de mål kommunen har satt seg som en ”grønn urban bygd”.

CO2-utslipp og lydforurensing vil øke dramatisk.

Vi slutter oss med dette til Trygve Frivolls avsluttende budskap i sin interpellasjon:

”Vi kan ikke stenge en så viktig veg som Reiersdalsvegen!”

Og det finnes heller ingen dokumenterbar saklig argumentasjon for å gjøre det.

Derfor kommer en samlet Røyknesbygd aldri til å gi seg på kravet om at Reiersdalsvegen snarlig blir åpnet igjen!

Røyknes, 05.03.2025

Øyvind Eidså, Føreland

Tore og Ellen Eidså, Føreland

Line Bakke, Røyknes

Rolf Leo Waage Nilsen, Bjønndalen

Olav Nilsen, Skisland

## TILSTANDSRAPPORT – BRO PÅ REIERSDALSVEIEN VED FØRELAND Vennesla kommune

Dato for befaring: 29.052025

Utført av: Jan Helge Vigsnes

Oppdragsgiver: Røyknes velforening

### 1. Innledning

På oppdrag fra Røyknes velforening er det gjennomført en visuell tilstandsbefaring av broen på Reiersdalsveien ved Føreland. Hensikten med befaringen var å vurdere broens tekniske tilstand og identifisere eventuelle behov for vedlikehold eller utbedringstiltak.

### 2. Konstruksjon og utforming

Broen er konstruert i armert betong og har et spenn på 7 meter. Brodekket har en tykkelse på 400 mm, og det er integrert 500 mm høye fendere på hver side som også fungerer som bærende dragere. Brokarene er støpt i armert betong.

I tillegg til selve brokonstruksjonen er det støpt armerte støttemurer langs elveløpet både oppstrøms og nedstrøms for broen. Elvebunnen i dette området er også støpt, noe som effektivt eliminerer risikoen for utvasking rundt brokarene

### 3. Tilstandsvurdering

Ved befaring ble det ikke observert noen tegn til skader, sprekker eller riss i konstruksjonen. Det er heller ikke synlige tegn til armeringskorrosjon. Broen fremstår som i meget god teknisk stand. Fendere og øvrige betongflater er uten avskallinger eller annen slitasje.

Det er heller ingen indikasjoner på setningsskader, deformasjoner eller vannrelaterte utfordringer i konstruksjonen eller tilgrensende områder.

### 4. Konklusjon

Broen vurderes å være i svært god stand, uten behov for vedlikehold eller tiltak på nåværende tidspunkt. Den støpte elvebunnen og støttemurene sikrer konstruksjonen godt mot erosjon og utvasking, og hele anlegget fremstår som solid og vedlikeholdt.

### 5. Vedlegg

- Bilde 1–5: Fotografisk dokumentasjon fra befaringen (vedlagt).





Jan Helge Vigsnes