

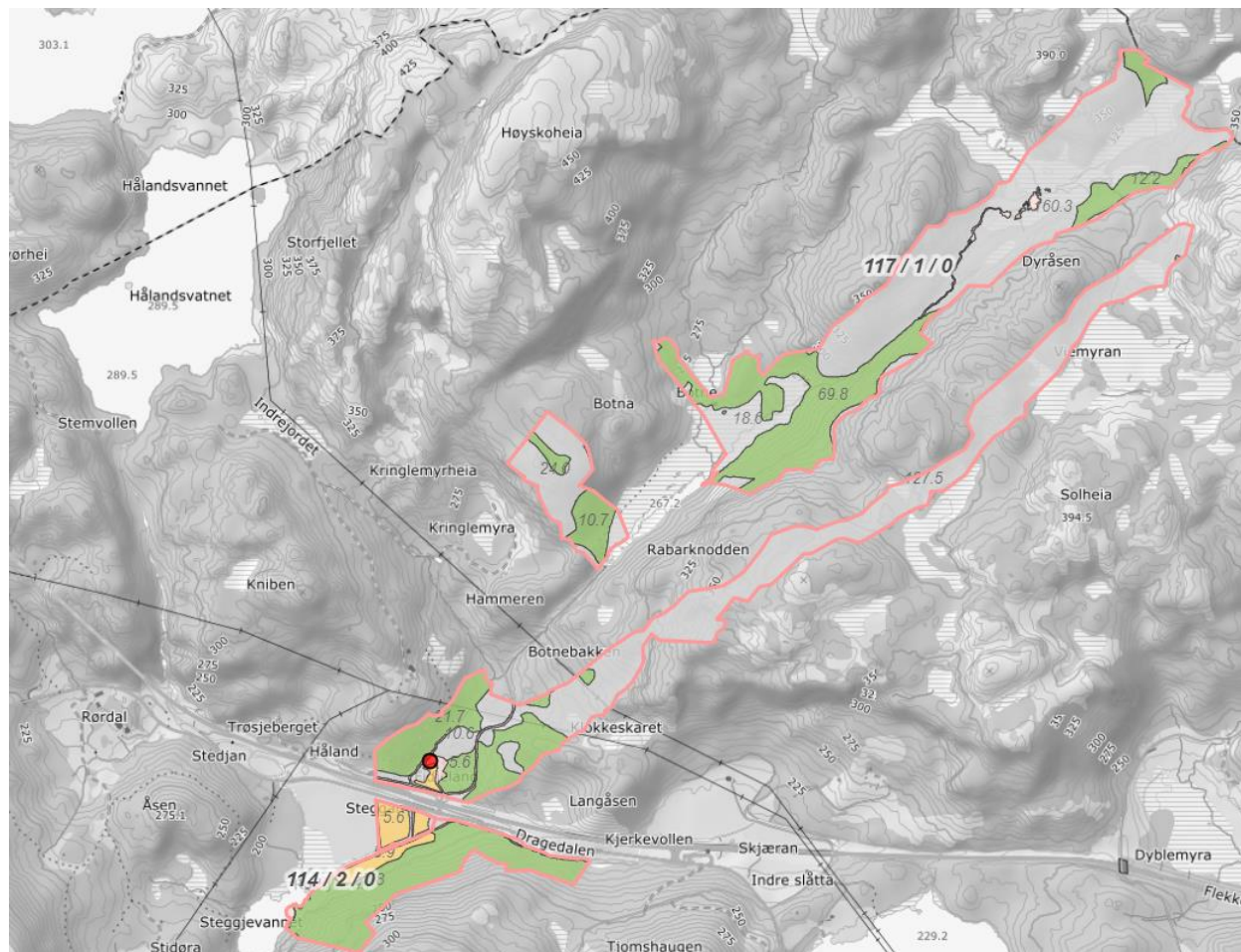
Rekkefølge

1. Linn-Evy og Bjørn Arvid Fidjeland
2. Henry Gerhard Høyland Lande
3. Harald og Tove Jølle (3b vedlegg)
4. Altifiber
5. Hans K. Teie-Høyland
6. Lars Aksel Teistedal
7. Teistedal Amfi v/ Lars Aksel Teistedal
8. Kvinesdal kirkelige fellesråd
9. Nils Erik Olsen
10. Kiristi K. Sømme
11. Geir Ove Olsen (11b vedlegg)
12. Rolf Terje Klungeland
13. Ove Fjeld
14. Terje Rørvik
15. Bjørn Frestad
16. Svein Åge Breimoen
17. Moi Eiendomsutvikling v/ Randi Rusdal
18. Asfalt Sør v/John Inge Kvinlaug
19. Jan Kåre Eie
20. Viggo Didriksen
21. Arild Kristensen
22. Eramet
23. Hilde Halvorsen
24. Netland og sønner v/ Per Arne Netland
25. Helicon v/Eivind Rødland
26. Odd Kristian Frøitland
27. Anne-Sofie Opoft
28. Agnar Narvestad
29. Øystein Tesaker
30. Sverre Modalsli
31. Inge Bastelid Risnes Teis (31b vedlegg)
32. Sindre Lande og Madeleine Foss Eikenes
33. Inger Johanne Træland
34. Arnsein S. Hølmekbakk
35. Lohne Sameie v/Helen Christie
36. Oddvar Egil Teistedal
37. Sven Tommy Grøtteland
38. Lister Ferdigbetong v/Kjell Inge Olsen
39. Christian og Martin Opoft
40. Anne Britt og Svein Hovden
41. Teodor Teistedal
42. Drageland advokatfirma AS pva. Tor Helge Aas
43. Oddvar Tesaker (Innspill 1) (43b innspill 2)
44. Olav Torgersen
45. Astrid Alberta Ubostad Akre
46. Jonny Kvinlaug
47. Bjarne Meland
48. Nina Therese Vehus Tofteland (48b vedlegg)
49. Petter Birkeland (49b vedlegg)

Innspill ny E39 Lyngdal vest - Kvinesdal

Som grunneiere av gnr/bnr 116/3, 114/2 og 117/1 i Lyngdal kommune har vi noen kommentarer og innspill til planlagt linjevalg.

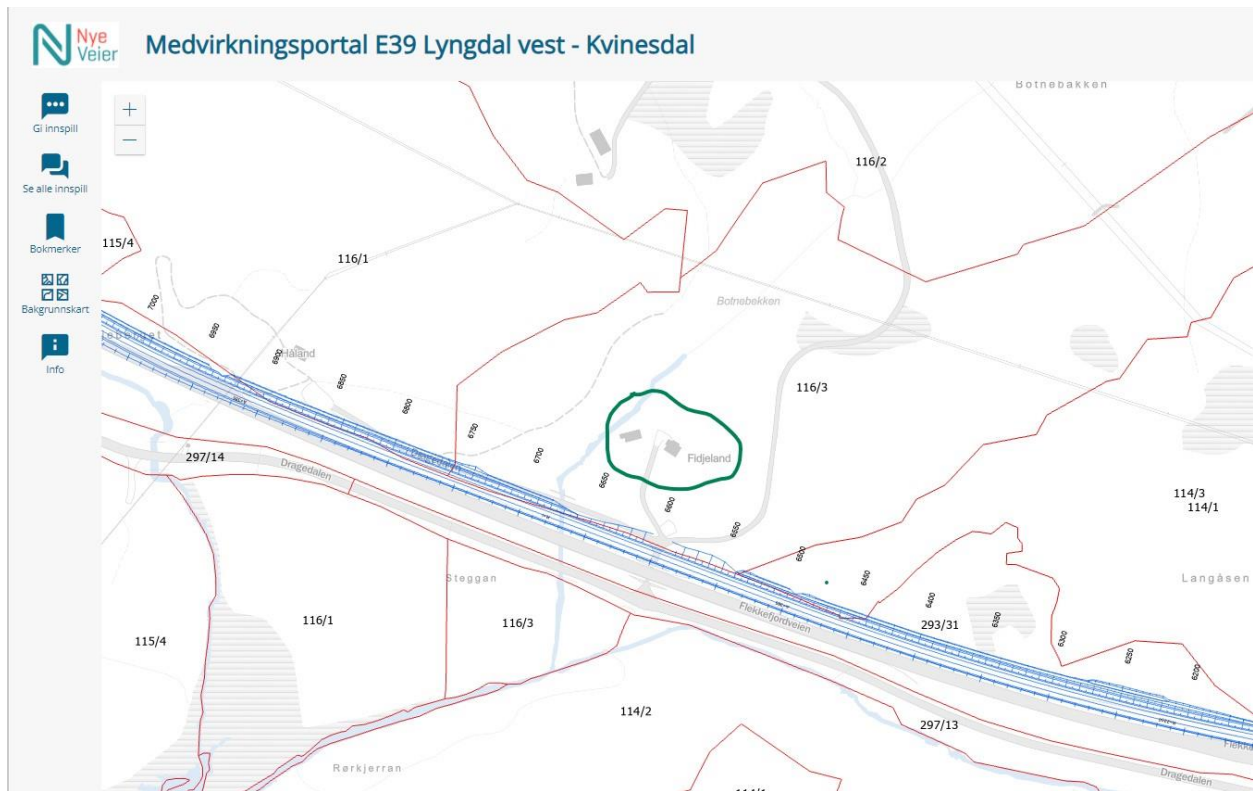
Som bakgrunnsinformasjon for våre kommentarer, følger et oversikts kart over våre eiendommer (figur 1.)



Figur 1.

Det anbefalte linjevalget går i umiddelbar nærhet til bygningsmassen på Fidjeland.

Se figur 2, grønn markering.



Figur 2.

Det vil være viktig for oss at tilgang til eiendommene sikres med tilsvarende type kulvert som i dag (ikke nødvendigvis på samme sted). Dagens kulvert er dimensjonert for skogsmaskiner da det tas ut skog i området.

Vi vil anta at de tilstøtende grunneierne, særlig Magnor Nordhelle (Håland nedre) og Karl-Oscar Håland (Håland øvre) vil sikre adkomst til sine eiendommer. Deres nåværende adkomst vil ligge begravd under foreslått trase og følgelig vil ny adkomst måtte bygges. Fra vårt perspektiv vil vi strekke oss svært langt for å unngå at en slik adkomst forskyves enda nærmere husene på Fidjeland.

Det er også av stor viktighet å sikre tilgang til gården Fidjeland (inklusive bygninger) for bil under anleggsfasen.

Når det gjelder støy, så er det for oss viktig at avbøtende tiltak blir iverksatt for å minimere dette. Vi går ut ifra at vi kommer tilbake til dette punktet senere i prosessen

Vennlig hilsen

Linn-Evy og Bjørn Arvid Fidjeland

Epost datert 04.03.2022

Innspillet er fra 2 husstander med 4 personer, 3 av oss i fast arbeid, på Øvre Lande som bruker omkjøringen om Tjomslandskrysset for så å kjøre vestover gjennom Vatlandstunnellen, når den bratte veien ned til Opofta er utilrådelig å kjøre med utfordrende snø og isføre. Hvis den anbefalte linje 5 fra nye veier blir vedtatt blir omkjøringsmuligheten om Tjomsland borte for alltid. Tjomslandskrysset inn på E39 forsvinner. Den omkjøringsmuligheten har vi hatt siden E39 ble åpnet i 2006. Fylkesveien ned til Opofta er den bratteste Fylkesveien i Vest - Agder. Smelia har en stigning på 22.5 %. I vinter snudde jeg på vei til jobb på Alcoa Lista kl 08:20 på Høylandsrea, fordi det var for farlig å fortsette nedover. Det var da hardt snø og isunderlag og 15 cm nysnø på toppen som ennå ikke var brøytet. Vi anmoder sterkt om at Nye veier finner en løsning slik at veien ned fra Lande mot Opofta kan kobles sammen med eksisterende E39 ved Avkommen, nå som vi for alltid mister omkjøringsmuligheten om Tjomsland. Kart side 18. Denne veien kan da brukes som omkjøringsvei for lokaltrafikken som skal østover under anleggsperioden fra Opofta, Ulland, Skranefjell, Rørvik, Teistedal og Guse. Det er også sterkt ønskelig at bakken ned mot Rørdal blir lagt om slik at veien ikke blir så bratt. Kart side 18. Lekleiva har en 90 graders sving og stigning på ca 20 %. Det blir da en bedre omkjøringsvei for lokaltrafikken under anleggsperioden.

Med hilsen Henry Gerhard Høyland Lande 106 4480 Kvinesdal Tlf. 47839462

Epost datert 09.03.2022

Hei.

Videresender eposter av idag til og fra Nye Veier AS.

Min kone. Tove Jølle, eier en hytteeiendom på Vintland i Lyngdal (gnr 119 bnr 12). Slik vi oppfatter mottatt plankart vil den nye motorvegen komme så nær hytta at denne vil bli ødelagt for fremtidig bruk. Vi signalisere derfor at vi ønsker å få eiendommen vurdert innløst, hvilket vi er anbefalt å signalisere som en del av planprosessen. Det vises til mailen nedenfor fra Nye Veier AS v/Terje Bjorheim.

mvh

Harald Jølle
på vegne av Tove Jølle

Videresendt melding:

Fra: Terje Bjorheim <terje.bjorheim@nyeveier.no>

Emne: SV: Varsel om arkeologiske undersøkelser og eventuelle utgravinger

Dato: 9. mars 2022 kl. 15:49:25 CET

Til: "hjolle@online.no" <hjolle@online.no>

Kopi: Åge Rovik <aage.rovik@nyeveier.no>, Thomas Kaaløy Jensen <thomas.kaaloy.jensen@nyeveier.no>, "olav@torgersen.dk" <olav@torgersen.dk>, "tjolle@online.no" <tjolle@online.no>

Hei, fikk videresendt denne fra Åge. Vi takker for samtykket til arkeologi. Dersom det er spørsmål i den sammenheng, så vil Åge kunne svare på dette.

Når det gjelder svar på innløsning og løsning for adkomst, så er dette noe man vil se på i selve detaljreguleringen. Det er men andre ord litt for tidlig å si helt konkret hvordan og hvorledes eiendommen vil bli berørt. Den korridoren som foreligger som en del av planoppstarten er ganske bred og selve arealbeslaget vil reduseres som en del av detaljreguleringen.

Når det gjelder innløsning må vi derfor jobbe oss mer ned i detaljene før vi kan gjøre en vurdering om vi mener eiendommen bør innløses eller ikke. Hvordan man skal løse adkomst til eiendommen blir også en del av denne prosessen.

Men det er mulighet for dere som en del av planprosessen å spille inn at dere ønsker å få eiendommen vurdert innløst og eventuelt bekymringer rundt adkomst. Dette kan spilles inn til vår plankonsulent på e-post: E39LK@sweco.no Her vil det være flere høringsrunder med mulighet for å komme med innspill gjennom planprosessen.

Jeg minner også om at det er satt opp informasjonsmøte og åpne kontordager til uken. For Lyngdal så er det folkemøte/kontordag til mandagen klokken 1700 på rådhuset.

TERJE BJORHEIM

Rådgiver grunnerv

+47 941 22 860



ÅGE ROVIK

Rådgiver grunnerv

+47 976 33 909 | aage.rovik@nyeveier.no

Nye Veier AS | Svanedamsveien 10 | 4621 Kristiansand



This email (incl. attachments) is solely intended for the recipient and may contain confidential information. Have you received this email in error, please contact us as soon as possible, and please note that any publication, copying and distribution of confidential information is prohibited.

-----Opprinnelig melding-----

Fra: Harald Jølle <hjolle@online.no>

Sendt: onsdag 9. mars 2022 12:28

Til: Åge Rovik <aage.rovik@nyeveier.no>

Kopi: Tove Jølle <tjolle@online.no>; Olav Torgersen <olav@torgersen.dk>

Emne: Varsel om arkeologiske undersøkelser og eventuelle utgravinger

Jeg viser til brev av 28.02.2022 (Arkiv 2021/715); mottatt i dagens post.

På vegne av min kone, Tove Jølle, samtykkes det til at det foretas arkeologiske undersøkelser og eventuelle utgravinger på hennes fritidseiendom, som ledd i det planlagte vegprosjektet ny E39. Eiendommen har betegnelsen gnr 119 bnr 12 i Lyngdal.

Hun samtykker til det samme også som sameier i skogeiendommen gnr 119 bnr 1,2,3,5,6,7,8, 9 og gnr 118 bnr 8 i Lyngdal.

Av mottatt plankart fremgår det at den nye motorvegen vil komme så nær hytteeiendommen at denne vil bli ødelagt for fremtidig bruk. Vi ber derfor allerede nå opplyst hvordan Nye Veier AS vil stille seg til krav om innløsning av eiendommen.

Dessuten: Samme plankart viser at eksisterende kjøreveg fra dagens E39 inn til Vintland vil forsvinne. Hvordan er den fremtidige atkomsten tenkt løst?

Imøteser en tilbakemelding.

mvh

Harald Jølle

på vegne av Tove Jølle

Epost datert 28.03.2022

Hei.

Etter det vi kan se av den foreslåtte gjennomgående linjen blir infrastrukturen til Altifber AS berørt på enkelte punkter markert i rød(e) ringer på vedlegg, "Telecom_Fiber_Altifiber-AS_Telia.png". (se kart s.2)

I den grad det blir nødvendig å ta oss med på planlegging av håndtering av fiber/telecom infrastruktur for deres utførelse av anlegget venter vi å høre fra dere på dette.

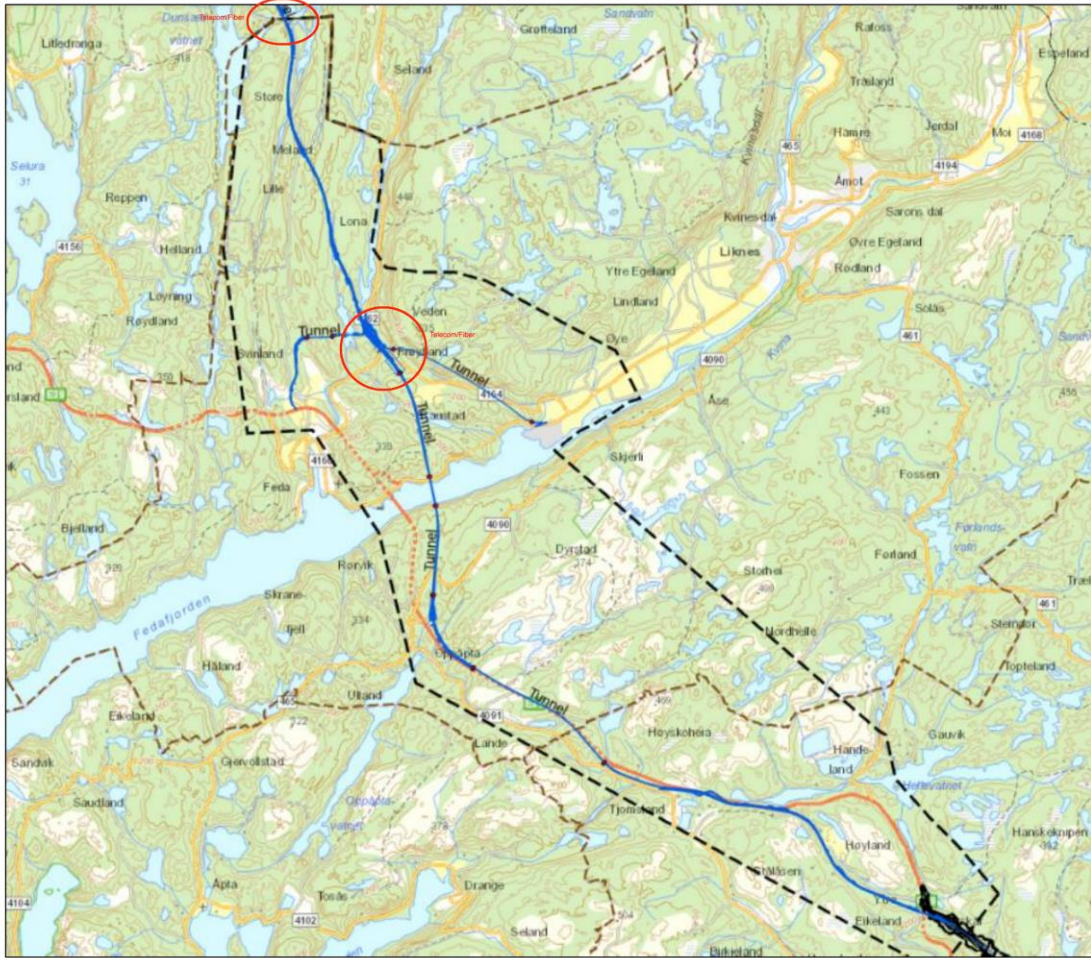
Primært er vår kanal inn gravemelding@altifiber.no for dette.

--

Hilsen

Terje N. Abusland

Altifiber AS



Figur 5-1 Anbefalt gjennomgående linje: Linje 5 - Frøytland, med vei vest i Høylandsdalen og vei over miljøstasjon på Øyesletta. Anbefalt linje har ikke kryss på Oppofte eller ny vei i Dragedalen.

Uttalelse til oppstart av reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse til arbeidet med reguleringsplanen. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med og danner grunnlag for planforslaget som senere skal behandles av kommunen.

Uttalelsen gjelder

Navn på reguleringsplan: E39 Lyngdal vest - Kvinesdal
Planident: Lyngdal: 4225 202107 | Kvinesdal: 4227 2021001
Kommune: Kvinesdal

Forslagsstiller er

Navn: Nye Veier v/ Sweco
Organisasjonsnummer: 967032271
Kontaktperson: Espen Motzfeldt Drange

Plankonsulent er

Navn: SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer: 967032271
Kontaktperson: Espen Motzfeldt Drange

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid er mottatt av

Navn: TEIE-HØYLAND HANS K
Telefonnummer: 47640544
E-post: hans.kristian.hoyland@gmail.com

Adresse:	Gårdsnr.:	Bruksnr.:
Lande 105	39	5
Adresse:	Gårdsnr.:	Bruksnr.:

Du kan skrive din uttalelse til reguleringsplanarbeidet i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale

saksbehandlingen.

Ved gjenbruk av E39 Vatlandstunellen til nye E39 og den ikke kan brukes som lokalvei blir veien mellom Opofttekrysset og Tjomslandkrysset lokalveien fra oss boende på gårdene på og rundt Opoftte.

Denne veien er direkte farlig på vinteren med bratte bakker opptil 25% stigning og mange høydemeter stigning. Da E39 Vatlandstunellen ikke kan brukes som lokalvei må veien fra Opoftte til Tjomsland legges om fra Høylandsreia over til dagens E39 for å slippe de værste bakkene ned og opp Opoftte. Samt ønske om å justere Lekleiva ved Rørdal så denne ikke har så kraftig sving og stor stigning.

Signert av

HANS KRISTIAN TEIE-HØYLAND på vegne av TEIE-HØYLAND HANS
K

22.03.2022

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

22.03.2022 20:03:19 AR481540577

22.03.2022 20:03:19 AR481540577

Til
Nye veier V/Sweco Norge AS
v/ Espen Motzfeldt Drange,
Fantoftvegen 14P, 5072 Bergen.

Lars Aksel Teistedal,
Teistedal 51,
4480 Kvinesdal
gnr.34 bnr. 10

Kvinesdal 04.04.22

Innspill til planprogram og anbefaling av linje for ny E39 Lyngdal vest – Kvinesdal

Takker for en god og informativ planprosess så langt!

Synes det er tatt mange gode hensyn og valg nå som dere anbefaler linje 5.

Mitt hovedanliggende med dette innspillet er å argumentere for at det er helt avgjørende for det lokale trafikkmønsteret at det blir et fullverdig plankryss på Opofte.

Dette ble foreslått droppet p.g.a. for høy kostnad i forhold til en trafikkteiling.

Og tilførsveier fra Birkeland til Frøyland skulle erstatte lokaltrafikken som kjører inn på E39 på Opofte i dag.

Med denne løsningen vil det bli ca 15km lengre reise vei for dem som kommer fra østsiden av Fedafjorden, og skal i retning Kristiansand på denne nye veien. Ingen fra Kvinesdal kommer til å bruke tilførsveier fra Birkeland til Frøyland, da de allerede har tunnelveien fra Øye til Frøyland. De som bor på Feda kan ikke komme til dette krysset uten at de først må kjøre til Angholmen via Fedaheitunnelen. De kommer nok heller til å kjøre lokalvei opp via Refsti til Frøyland. Så hvem skal da ha en større nytte av denne lokalveien kontra kryss på Opofte. Det må jo da bli Flekkefjord kommune, men etter mine beregninger så vil de få en lengre vei, når de nå må kjøre et par kilometer nordover opp til Frøyland, kontra om de kjører rett frem over dagens bro igjennom Teistedalstunnelen, til et kryss på Opofte.

Så jeg ser ingen ulemper for Flekkefjord i det å måtte kjøre til Opofte for å komme på den nye veien.

For Farsund kommune vil det jo være store fordeler med et kryss på Opofte de vil kunne komme raskt inn på ny E39 både for dem som skal østover og vestover.

Det er mange som bor på østsiden av Fedafjorden som jobber i Lyngdal, og uten kryss på Opofte, vil de enten måtte kjøre den gamle historiske postveien via Opofte og til Tjomsland, eller å få en jobbreise som er 30km lengre hver dag. Dette synes jeg er helt urimelig, det er mange grunneier på denne siden av fjorden som har mistet grunn til dagens E39, men vi fikk et kjempe løft for bygda da vi nå kunne komme både vestover og østover på en trygg og sikker vei. Det har også blitt etablert næringsområder, steinbrudd, sprengstofflager og sementfabrikk som uten et kryss på Opofte vil bli sterkt redusert eller bli borte. At det nå blir forslått at vi skal bli fratatt denne lokalveien som nå mange har blitt avhengig av føles urett og ukløkt.

Vil derfor sterkt anbefale Nye Veier å droppe tilførsveien Birkeland/Frøyland, og dere har selv uttalt at pengene dere sparer på dette vil betale for et kryss på Opofte.

Og en annen stor gevinst ved å ha et kryss på Opofte vil være at en får en glimrende omkjøringsmulighet. Man slipper da å måtte kjøre om Utsikten og Liknes sentrum hvis det skulle oppstå vedlikeholdsbehov eller ulykker på den nye trasen.

Mvh Lars Aksel Teistedal

Til
Nye veier V/Sweco Norge AS
v/ Espen Motzfeldt Drange,
Fantoftvegen 14P, 5072 Bergen.

Teistedal Amfi, v Lars Akse Teistedal
Teistedal 51,
4480 Kvinesdal
Org. nummer 927.956.373

Kvinesdal 04.04.22

Innspill til planprogram og anbefaling av linje for ny E39 Lyngdal vest – Kvinesdal

For Teistedal Amfi som er en konsertarena som har besøkende fra både vest og øst, vil det bli et sterkt redusert publikumsgrunnlag om det ikke blir et kryss på Opofte.

Det har blitt brukt mye tid og midler for å utvikle dette amfiet til en utendørscene i den flotte naturen som ligger på østsiden av Fedafjorden.

Ber om at dere må vurderes på nytt alle ulempene det vil medføre og ikke ha et kryss på Opofte



Bilde fra en av sommerkonsertene i Teistedal Amfi

Mvh Lars Aksel Teistedal

Uttalelse til oppstart av reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse til arbeidet med reguleringsplanen. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med og danner grunnlag for planforslaget som senere skal behandles av kommunen.

Uttalelsen gjelder

Navn på reguleringsplan: E39 Lyngdal vest - Kvinesdal
Planident: Lyngdal: 4225 202107 | Kvinesdal: 4227 2021001
Kommune: Kvinesdal

Forslagsstiller er

Navn: Nye Veier v/ Sweco
Organisasjonsnummer: 967032271
Kontaktperson: Espen Motzfeldt Drange

Plankonsulent er

Navn: SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer: 967032271
Kontaktperson: Espen Motzfeldt Drange

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid er mottatt av

Navn: KVINESDAL KIRKELIG FELLESRÅD
Telefonnummer:
E-post:

Adresse:	Gårdsnr.:	Bruksnr.:
Nedre Feda 5	10	55

Du kan skrive din uttalelse til reguleringsplanarbeidet i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Vi har ingen innsigelser til planen.

Signert av

PER ØISTEIN ROGSTAD på vegne av KVINESDAL KIRKELIG
FELLESRÅD

28.03.2022

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

28.03.2022 09:57:21 AR482204479

Uttalelse til oppstart av reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse til arbeidet med reguleringsplanen. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med og danner grunnlag for planforslaget som senere skal behandles av kommunen.

Uttalelsen gjelder

Navn på reguleringsplan: E39 Lyngdal vest - Kvinesdal
Planident: Lyngdal: 4225 202107 | Kvinesdal: 4227 2021001
Kommune: Kvinesdal

Forslagsstiller er

Navn: Nye Veier v/ Sweco
Organisasjonsnummer: 967032271
Kontaktperson: Espen Motzfeldt Drange

Plankonsulent er

Navn: SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer: 967032271
Kontaktperson: Espen Motzfeldt Drange

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid er mottatt av

Navn: OLSEN NILS ERIK
Telefonnummer: 91133108
E-post: nierols@online.no

Adresse: **Gårdsnr.:** **Bruksnr.:**

Du kan skrive din uttalelse til reguleringsplanarbeidet i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Det er viktig at ved vurderingen av lokalvei Frøymland - Birkeland vs kryss på Oppofte tar hensyn

til ønske om å eliminere gjennomgangstrafikken gjennom Feda "sentrum"

Signert av

NILS ERIK OLSEN på vegne av OLSEN NILS ERIK

28.03.2022

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

28.03.2022 10:22:35 AR482213114

28.03.2022 10:22:35 AR482213114

Medvirkningsportalen 03.03.2022

Jeg ber om at det i utarbeidelsen av ny veitrase søkes å finne løsninger som i minst mulig grad ødelegger natur og biologisk mangfold, og at hensyn til vilt ivaretas med tilstrekkelig antall viltoverganger og eventuelt underganger.

Jeg mener også at tilførselsveien fra Fedabakke/Birkeland til ny E39 ved Frøytland vil medføre et alt for stort og unødvendig naturinngrep og ekstra kostnader i forhold til nytteverdien. Adkomst til Fedabakke kan heller skje ved at vi som skal til Fedabakke kjører av i avkjørselen til Kvinesdal (tunnelen) eller at de kjører av/på ny E39 ved Flekkefjord og bruker dagens E39 derfra til/fra Fedabakke. Det viktigste er å få en sikker europavei med minst mulig ødeleggelser for natur og miljø.

Det er positivt at Linje 5 er valgt, men mener det bør ses på om en kan bygge ut/gjenbruke dagens E39 på østsiden av fjorden i stedet for å lage en helt ny trase med de store konsekvenser for natur og miljø som det vil medføre.

Medvirkningsportalen 15.03.2022

Jeg vil få påpeke at tilførselsvei fra nytt kryss på Frøytland til gamle E39 nord for Feda vil være overflødig om det innarbeides et nytt kryss ved Opofta som kobler seg til gamle E39 der. Et tilleggskryss på Opofta vil gi mange fordeler som må tas med i den videre planleggingen, f.eks. - tilførselsvei fra Frøytland til gamle E18 utgår- forbedret nytte av ny E18 for alle som skal vestover i retning Moi/Stavanger fra Lista/ Farsundsområdet- kun mindre naturinngrep i et område på

Opofta som allerede har store inngrep fra før og som i tillegg er tilrettelagt for næring/industri- mer fleksible muligheter for omkjøringer- en mer fleksibel og fremtidsrettet løsning mhp. utvikling i regionen på lang sikt samtidig som man gjenbruker gamle E18 på en god måte for lokaltrafikken.

Medvirkningsportalen 15.03.2022

Et fullverdig kryss på Oppofte istedet for tilførselsvei mellom Birkeland og Frøytland vil gi langt bedre trafikkflyt lokalt i Lister-regionen. Det vil legge grunnlag for at lokaltrafikken vil flyte enda bedre enn idag, både nord-sør og øst-vest i Listerregionen.

Jeg ser en lang rekke fordeler med å ta bort vegen fra Birkeland til Frøytland og erstatte den med et fullverdig kryss på Oppofte. Om prisene for ett ekstra kryss på Oppofte ikke er vesentlig høyerer enn prisen for tilførselsveien Birkeland-Frøytland så må dette krysset bygges. I tillegg mener jeg et kryss på Oppofte vil være langt bedre for de ikke-prissatte konsekvensene enn en vei fra Birkeland til Frøytland.

Medvirkningsportalen 15.03.2022

Dersom det skal være gjenbruk av nåværende E39 bør det bygges ny tilførsel mellom Kvinesdal og Lyngdal før man utbedrer nåværende vei. Dette for å unngå mest mulig bruk av den gamle veien over Kvinesheia.

Medvirkningsportalen 15.03.2022

Når alternativ 5 med gjenbruk av Vatlandstunnel er det alternativet som en går for bør en sjekke kost nytte i forhold til kryss på Opofta i forhold til Frøytland. Lokalt er Frøytland en omvei til de fleste plasser og har ingen verdi i forhold til trafikk fra og til Feda, Flekkefjord og Lista området.

Det vil og være en omvei for Kvinesdal for trafikk østover. For flekkefjord sin del vil det være kortere å kjøre til Opofta en å kjøre tilbake om Birkeland eller Lølandsvann om de skal østover. For lister-regionen vil et kryss på Opofta være mer hensiktsmessig en et på Frøytland. En vil og kunne bevare store deler av Frøytland slik det er i dag.

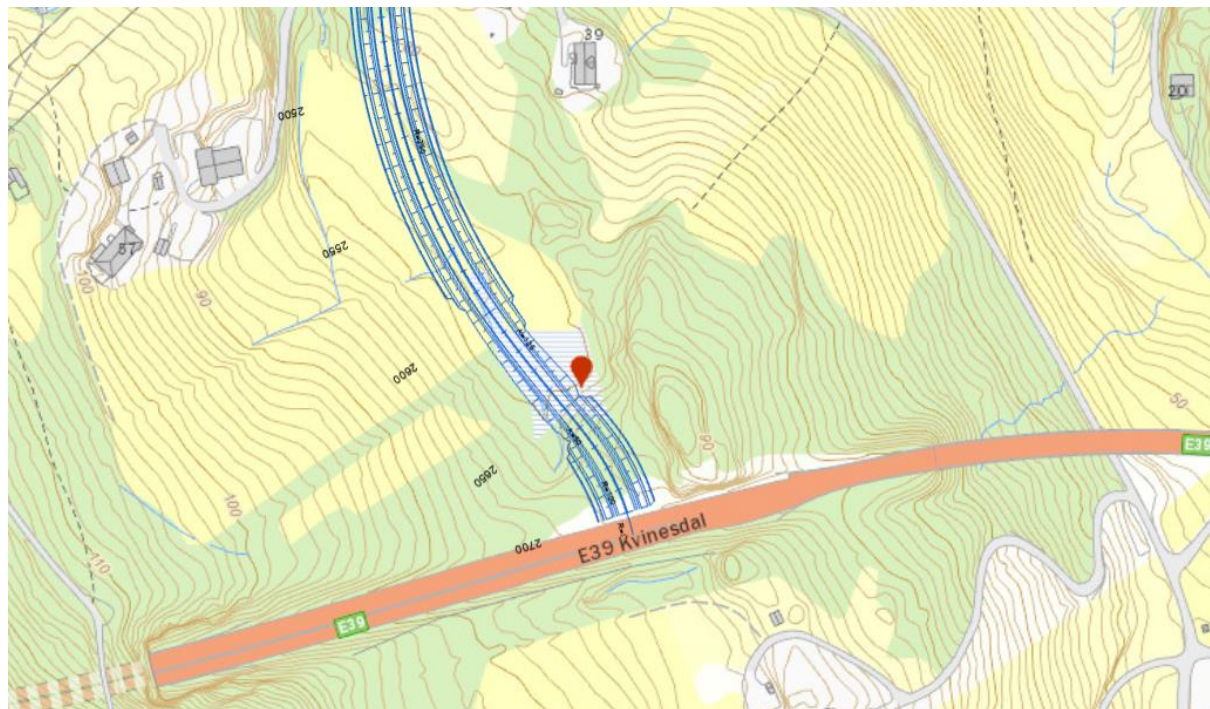
Gjennbruksverdien av eksisterende E39 vil og bli høyere. anbefaler fullt kryss på Opofta og ikke ha kryss på Frøytland

Medvirkningsportalen 15.03.2022

Hei Ønsker at der må vurderes kryss på Opofta. Det er slik at folk fra Farsund og de fra ytre del av Kvinesdal får dårligere adkomst østover en vi har i dag. Visst der ikke blir kryss så må vi bruke gamle Dragedalen eller kjøre over til Frøytland . Da må der rustes opp fra Opofta over til Thjomsland for at industrien på Kvinesdal næringsområde må bruke gamle Dragelandsveien for å komme til Lyngdal. Trist å gå 15 år tilbake i tid.

Medvirkningsportalen 15.03.2022

Gjelder gammel tilkomst til jordstykke gnr/bnr som vist nedenfor. Aktuelt hvis ny vei Frøyland gammel E39 blir aktuell.



Medvirkningsportalen 29.03.2022

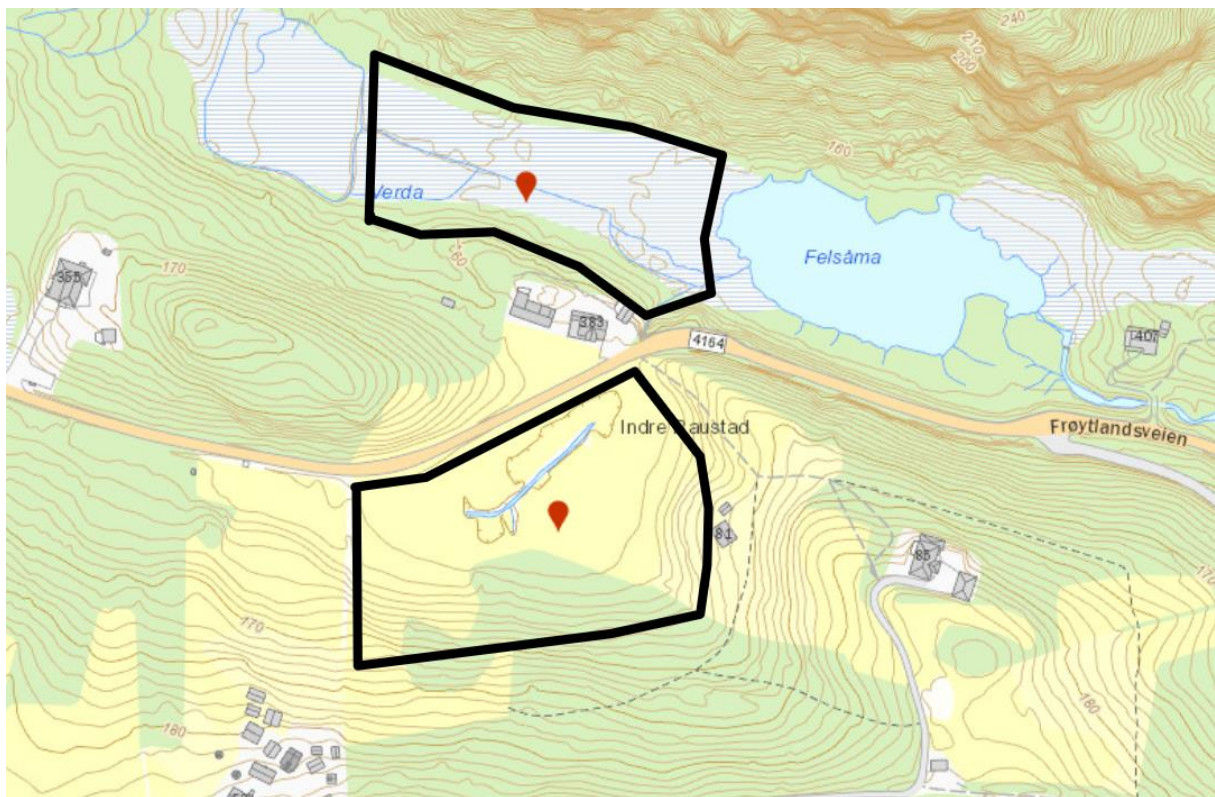
Områdene som er tegnet inn ved Frøytlandsveien kan brukes som deponi/riggområder når dere skal komme og bygge veier og tunneller. Området nord for bolig er idag myr som går ut i vannet Felsåma. Denne myra er det godkjent tillatelse av Kvinesdal Kommune for å fylle opp og gjøres om til dyrket mark.

Her vil det være plass til ca.50000m³ med skytemasse. Bekken må legges inn til fjellet for å kunne renne ut. (Vedlegg om innvilget søknad er lastet opp.) Området sør for bolig er idag myr/dyrket mark som burde bli hevet. Her kan det fylles 1m-1,5m ved vei, og 6m-7m inne ved fjell. Det vil være plass til ca.30000m³ med masse totalt her. Det kan også planlegges å bruke denne delen av tomte til riggområde/brakkerrigg for dere om det kan være av interesse.

Området nede i Indrevika kan disponeres for opplagring av f.eks en leker. Her er det gode pullerter, og det kan lages flere pullerter ved behov. Kommunen har innvilget søknad om opplag av skip her. Vi kan gjerne ha en befaring på tomte og se på muligheter. Det er sentralt for påkjøringa til kvinesdal og broa over Fedafjorden, så det her kan det deponeres en god del av skytemassen.

For spørsmål er det bare å ringe meg på tlf: 90812247 eller mail: sveinageb@hotmail.com.

Med vennelig hilsen Svein Åge Breimoen.



Medvirkningsportalen 01.04.2022

Jeg skriver innspillet på vegne av Moi Eiendomsutvikling AS. Vi utvikler fritids eiendommer i blant annet Åpta/ Farsund kommune. Det er et meget attraktivt område for folk fra Rogaland. Ny vei er en positiv effekt for turist utvikling i vår region. Vi er veldig opptatt av å kunne legge til rette for kjapp, trygg og miljøvennlig adkomst fra Rogaland til Åpta/ Farsund. For oss blir det mye mer gunstig for hele vår virksomhet med fullt kryss på Opofta, Det vil også gjelde for våre leverandører og kunder. Dette vil også gjelde for turistnæringen i hele Lister. Kjernen av kunder til hele turist næringen er fra Rogaland. Vi ber om at våre synspunkter i saken hensynstas i den videre behandlingen.

Med Vennlig Hilsen Randi Rusdal, Daglig leder i Moi Eiendomsutvikling AS

Asfalt Sør AS
Industrivegen 4
4484 ØYESTRANDA

Sweco Norge AS
v/ Espen Motzfeldt Drange
Fantoftvegen 14P
5072 Bergen

Innspill til arbeidet med planprogram og anbefaling av linje/ korridor for ny E39 mellom Lyngdal vest og Kvinesdal, i Lyngdal og Kvinesdal kommuner.

Asfalt Sør AS planlegger å anlegge nytt produksjonsanlegg på Opofta i Kvinesdal Kommune. Aktuell tomt er tilhørende Kvinesdal Eiendom AS. Denne er en del av Gnr. 37 Bnr. 17. Angitt som 3A, 3B og 3C i oversikten over næringstomter.

For Asfalt Sør, og andre fremtidige næringsaktører på Opofta, vil en full kryssløsning på Opofta være en forutsetning for full utnyttelse av transportfordelene som en ny hovedvei vil gi. Det åpner seg nye markeder for en produksjons- og salgsbedrift som Asfalt Sør når transporttiden nær halveres til både Kristiansand og Stavanger. En kryssløsning som gir oss muligheten til å knytte oss enkelt på ny E39 vil sikre redusert reisetid, lavere utslipp, bedre trafiksikkerhet og forbedret bedriftsøkonomi. I tillegg vil det forenkle adkomst for ansatte, kunder og andre samarbeidspartnere til vårt anlegg. En utvikling av næringsaktiviteten på Opofta og for øvrig også Farsund og andre deler av Lister vil også være avhengig av en god tilknytning til den nye veien.

Videre vil vi påpeke at et fullt kryss på Opofta bidrar til å ivareta intensjonen i Listerpakken og det nye transportmønsteret som er skapt i vår region.

Vi mener også at et kryss på Opofta vil sikre gode kommunikasjonskanaler for skoleelever og andre offentlige tilbud i vår region. Nødetater, renovasjon og kollektivtilbud er eksempler på dette.

Vi ber med dette om at våre synspunkter i saken hensyntas i den videre behandling.

Kvinesdal 01.04.22

Med vennlig hilsen


John Ingve Kvinnlaug

Asfalt Sør AS
Daglig leder

ASFALT SØR
Asfalt Sør - Industrivegen 4 - 4484 Øyestranda
Foretaksnr. 994 153 374

Medvirkningsportal 06.04.2022

Da forrige veistrekning ble lagt for noen år siden fikk vi til en løsning med bro over Fedafjorden og kryss på Opofta med forbindelse til Farsund. Poenget var å knytte Listerregionen sterkere sammen. Dette ser vi var vellykket. Nå skal ny veg planlegges og det er uforståelig for meg hvorfor krysset er tenkt lagt på vestsiden av Fedafjorden dersom det er mulig å få dette plassert på østsiden. Ser bare fordeler med en plassering på østsiden og ingen gevinster med å legge dette på vestsiden. Vil også anta at dette vil være det mest økonomiske alternativet da en slipper mange nye veiforbindelser og kan utnytte de eksisterende.

Jan Kåre Eie

Epost datert 24.03.2022

Takk for varsel, jeg har ikke så mye å si bortsett fra at jeg er drittlei av støy og alt dette medfører for beboerne her oppe.

Det går i ett her med linjer og den gamle E39 som skaper støy for oss daglig, nå er vi innringet av veier og linjer, alt skjer rundt oss her uten at det noengang har vært utbetalt et øre i kompensasjon for dette det har påført oss, hva de vil gjøre med eiendomsprisene fremover er det ingen som vet eller bryr seg om.

Viggo Didriksen

Melandsveien 46

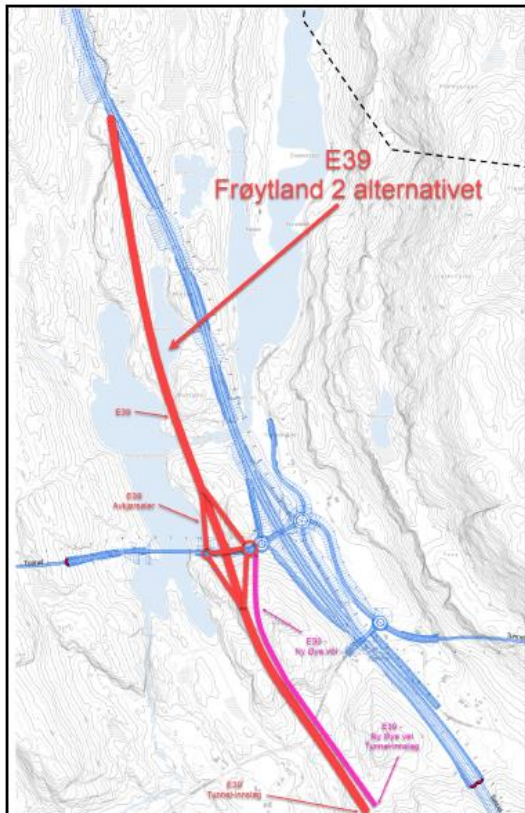
4485 Feda

Innspill til høring av finsilingsrapport om trase valg Lyngdal vest - Kvinesdal

Forslaget til Nye Veier som ble presentert i finsilingsrapporten vil totalt utradere Frøyttland som grend, ødelegge all dyrket mark samt gjøre store inngrep i natur og kulturlandskap.

Men i *'Tilleggsvarsling - planprogram og anbefaling av linje for ny E39'* som kom 18 mars står det: *kryss på Frøyttland ligger i utgangspunktet fast, men det vil fremover arbeides grundig med å forbedre den anbefalte linjen gjennom hele planområdet. Det vil bli vurdert endringer både sidelengs og i høyde for hovedlinje, sideveier og adkomster.*

Med basis i dette vil vi foreslå en liten justering på veitrase (kalt Frøyttland 2 – rød linje) som i **praksis vil spare alle boliger og gårdsbruk på Frøyttland, og det vil ikke bli tap av jordbruksareal. Ikke prissatte temaer som kulturlandskap, kulturarv og bygdeliv vil bli betydelig mindre rammet. Adkomstvei til Øye vil være omtrent samme lengde som inntegnet i foreslått veitrase i finsilingsrapporten.**



Frøytland er en av de eldste gårdene i Kvinesdal, og bla. min eiendom har vært i familien siden slutten av 1600 tallet. Hver generasjon har utviklet gården. Det er gamle bygninger og en rik kulturarv. Slikt får man aldri tilbake i erstatninger. Det samme gjelder de andre gårdene på Frøytland

Sakset fra finsilingsrapport: *Frøytland oppleves som et lukket helhetlig landskapsområde med intakt bebyggelse og tilhørende kulturlandskap, med steingjerder og jorder som blir beitet og slått. Vannspeilet Lonen med omgivelsene rundt tilfører landskapet verdifulle elementer.*

Det vurderes å være høyest konfliktnivå for kryss ved Frøytland. Antatt berørt jordbruksareal er størst ved Frøytland, Kryssalternativet ved Frøytland vil trolig berøre i overkant av 110 daa jordbruksareal.

Det står og følgende i **'Tilleggsvarsling - planprogram og anbefaling av linje for ny E39'**

*Det vil være viktig at det planlegges et velfungerende og effektivt trafikksystem, som legger godt til rette for de ulike brukergruppene **og berørte grunneiere**. Samtidig skal veianlegget **ta hensyn til natur og miljø på en tilfredsstillende måte**. Kostnadsbesparende tiltak og planlegging av en effektiv anleggsgjennomføring skal ikke gå på bekostning av de ikke-prissatte verdiene. Disse verdiene skal unngås eller beskyttes.*

Nedbygging av jordbruksareal og ødelegging av natur- kulturlandskap blir stadig mer politisk kontroversielt, og med dagens krigs/mat situasjon i verden blir det ikke mindre aktuelt å bevare det man har.

Med dette som bakgrunn ber vi Nye Veier velge foreslått veitrase som vil bevare Frøytland for fremtidige generasjoner, samtidig som man får den veien man ønsker.

Tiltak på min eiendom

Skulle den veitrase som er presentert i høringsforslag bli valgt så vil den totalt avskjære min tilgang til en viktig del av eiendommen min – 5/3. Dere må da sørge for at jeg får skogsvei tilgang (som i dag) slik at jeg kan kjøre traktor inn i terrenget. Det er bla. dyrket mark, skog, potensielle hyttetomter og jaktterreng som jeg da ikke har direkte adgang til.

Jeg forventer og at det blir gjort alle mulige støyskjermingstiltak – både rundt selve veien, men og nødvendige tiltak på bygningsmassen min – vinduer, isolasjon etc.



Arild Kristensen
Tlf. 90532591

Grunneier Frøytlandsveien nr. 293 & 295
Gnr. 5 Bnr. 3 & 15 i Kvinesdal kommune

Hei

Viser til hyggelig Teams møte fredag 4. februar.

Vi har gjort en del interne avklaringer og situasjonen er ganske komplisert om vår eiendom blir berørt.

For å først ta **dagens situasjon** og konsekvens av å plassere en rundkjøring i området hvor vi har liggende kabler:

- Overordnet må vi i en slik situasjon kjøre ovner på reserveløsning fra AE
- Kulvert fra trafostasjon til verket må etableres før produksjonen stanses og koples om til ny trase i kulvert.
- Det kan ikke gjøres arbeid på vår eiendom, i umiddelbar nærhet av kablene, før strøm er koplet fra pga. risiko for kabelfeil og uforutsett stans.

Å flytte eksisterende kabler vekk fra området er ikke mulig. Det vil ikke være lengde nok. Da må det legges nye kabler noe som vil kreve en stopp av ovn 3.

Om en legger våre grove anslag over til grunn vil jeg også si at uforutsett/risiko faktor er ganske høy.

Om en så skal vurdere **fremtiden** så ser vi at å etablere en rundkjøring på eiendommen vår er svært negativt. Uansett hva som skjer så er den eiendommen/trafoen/tilførselskablene, energi knutepunktet som vil bli benyttet ved en eventuell utvidelse av produksjonskapasitet. Dette vil gjelde for en evt. ovn4 eller for ny produksjonsteknologi med lavere Co2 avtrykk som vår FoU avdeling jobber med.

Eiendommen vi her snakker om har vært en fremtidig sikring av nødvendig areal knyttet til utvidelse av produksjonskapasitet eller endret teknologi. Eramet Kvinesdal vil trenge tilsvarende størrelse på arealet som vi eier i dag for fremtiden, det trenger ikke være samme areal, men det må være tilknyttet eksisterende trafo/energi anlegg.

Vi må søke løsninger som ikke begrenser muligheten til fortsatt utvikling av Eramet i Kvinesdal.



www.eramet.com

Sem Gysland

Plant Director

+47 38 35 72 00

+47 95 88 43 26

Medvirkningsportalen 12.04.2022

Vi ønsker viltbro med tilgang til Solheia. Vi ønsker god tilgang til terreng med skog og vilt.



Hilsen

Hilde Halvorsen

Gnr/bnr 118/5

Epost datert 12.04.2022

Kvinesdal 12.04.2022

Innspill til planprogram og anbefalinger av ny linje E39 Lyngdal Vest – Kvinesdal

Først Litt om Netland & Sønner AS:

Vi er ett firma som driver med avfall. Vi henter forskjellige fraksjoner avfall ute hos kunder, som igjen blir sortert omlastet og transportert ut fra vårt anlegg på Øyestranda i Kvinesdal.

Vi er store i distriktet på containere og har søppelbiler som går på faste ruter på industriavfall.

Vi driver også med farlig avfall.

I tillegg driver vi miljøstasjon for Interkommunalt Renovasjon selskap på vårt anlegg på Øyestranda.

Der er stor aktivitet med vårt eget avfall hver dag fra ca 06.00-17.00 hver dag i snitt.

I tillegg er miljøstasjonen åpen hver dag for kunder fra 07.30-15.00 man-ons 07.30-19.00 på torsdager og 07.30-12.00 på fredager. I tillegg har vi åpent første lørdag i mnd.

Vi har egen sorteringsrampe, verksted og kontorbygg pluss ett større telt for oppbevaring. Vi har også bilvekt på område.

Hvis de anbefalinger som vi ble presentert på siste folkemøte, og også i teams møte med dere skulle bli valgt vil tilførsveien fra Kvinesdal til Frøitland krysset gå rett gjennom anlegget vårt og tomta som i dag er på ca. 10 mål være ubrukelig for oss.

Det vil da føre til at vi må flytte og finne ett nytt sted til vår virksomhet.

Vi har i dag godkjenninger og tillatelser til å drive vår virksomhet dagens anlegg. I det tilfelle vi skal opparbeide en ny plass krever det mye arbeid som også vil ta tid. Det må reguleres og statsforvalteren må inn å godkjenne plassen og legge føringer hvordan plassen skal opparbeides.

Kostnadene med dette er store.

Vi er ikke motstander av en eventuell flytting, men forventer ett ordentlig oppgjør for den tomta vi har i dag, slik at vi kan klare de utfordringene der vil være med å bygge nytt.

Vi trenger også å få førstehåndbeskjed hvis det blir endringer i de planer som dere informerte om sist.

Vi har sett på ett område på Opofta som ett mulig sted for å flytte til.

Da vil på kjøringsskryss der være en forutsetning for oss. 90 % av det vi kjører ut fra anlegget går østover så på og avkjøring østover er helt nødvendig for oss.

Tidsmessig for oss fra vi får en endelig beskjed er nok at vi trenger minst 2,5-3 år før ett nytt anlegg vil være klart.

Regulering, godkjenning, bygging og flytting.

Per Arne Netland



Sweco Norge AS

v/ Espen Motzfeldt Drange

Fantoftvegen 14P

5072 Bergen

Innspill til arbeidet med planprogram og anbefaling av linje/ korridor for ny E39 mellom Lyngdal vest og Kvinesdal, i Lyngdal og Kvinesdal kommuner.

Helicon AS drifter Opofta steinbrudd GNR 34 BNR 1 i Kvinesdal Kommune, (objektnr. 998 i direktoratet for mineralforvaltnings arkiv) som søkte konsesjon om drift av steinbrudd i 2010.

Vi har siden oppstart opparbeidet oss et solid kundegrunnlag, hvor dagens E-39 er den naturlige adkomsten inn til steinbruddet om kunder kommer fra Øst eller Vest.

Vi produserer Naturmurestein i alle størrelser, samt trappetrinn, håndstein, plastrings-stein, heller og bautastein.

All overskuddsmasse blir knust i forskjellige fraksjoner og lagret på Kvinesdal kommunes næringstomter som vi har leid, for videresalg.

Det er en forutsetning for vår daglige drift at det etableres en fullverdig kryssløsning i Opofta, da ny E-39 vil gi store transportfordeler for oss, og andre næringsaktører i samme område.

En kryssløsning som gir oss muligheten til å knytte oss direkte på ny E39 vil sikre kortere reisetid, lavere utslipp, bedre trafiksikkerhet og forbedret bedriftsøkonomi.

I tillegg vil det forenkle adkomst for ansatte, kunder, nødetater, offentlig transport og andre samarbeidspartnere til vårt anlegg, som igjen bidrar til å skape nye kunderelasjoner.

Denne saken er svært viktig for vår videre eksistens i Opofta, og vi ber om at dette hensyntas i den videre behandlingen.

Med vennlig hilsen



www.helicon.no

Eivind Rødland

Daglig leder

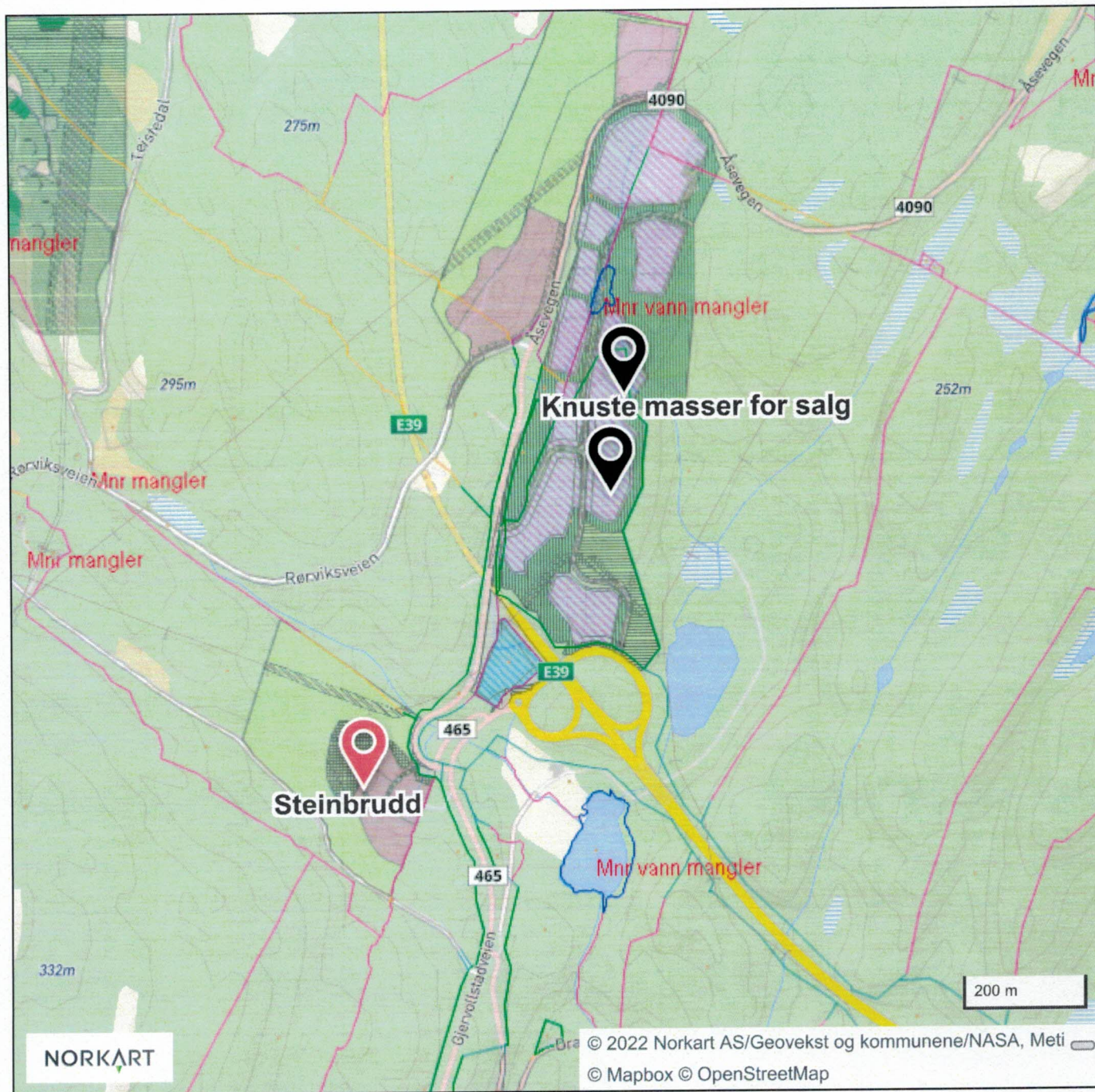
Tlf. 480 955 88

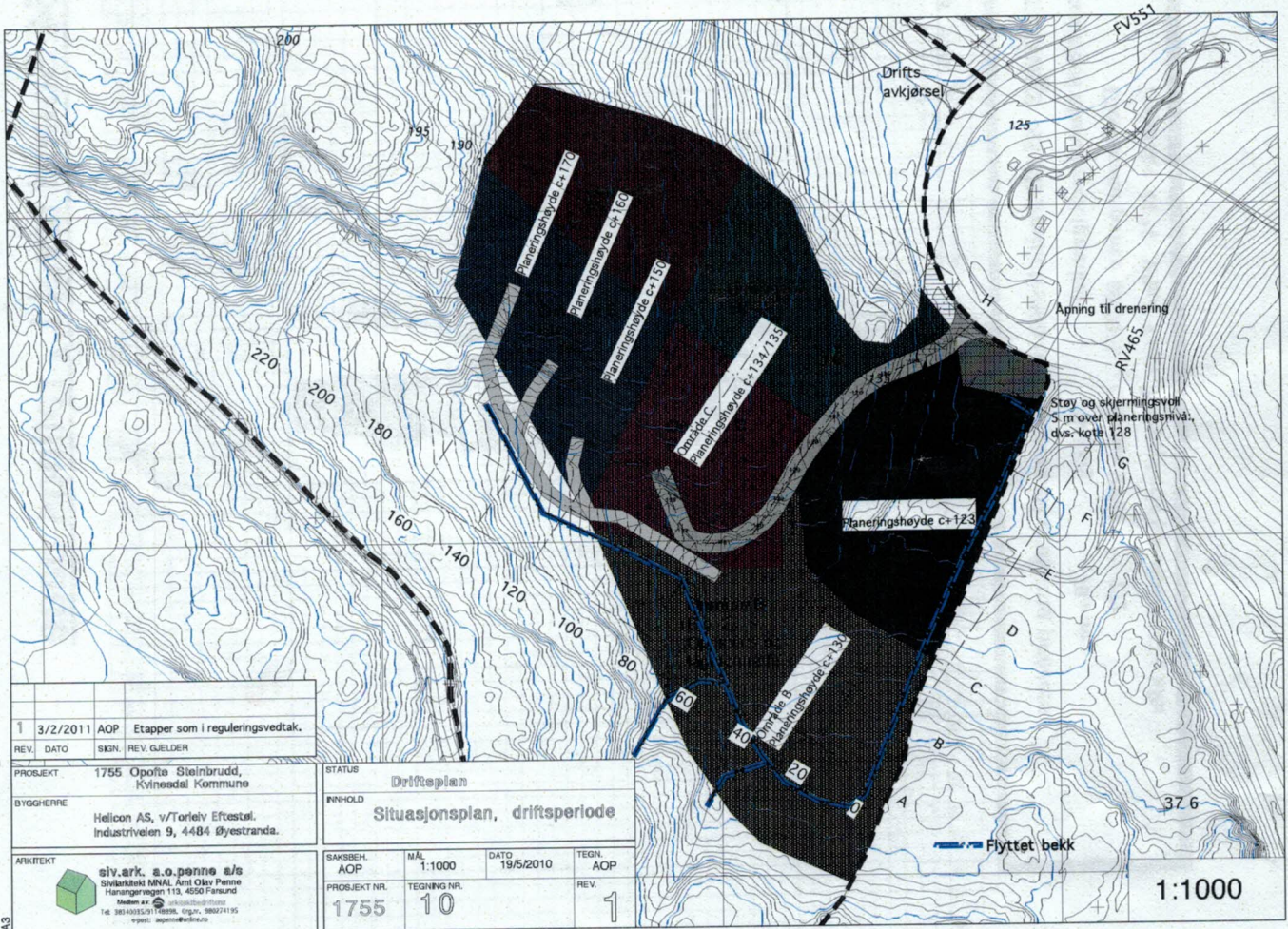
Helicon AS
Industriveien 9
4484 Øyestranda
Telefon: +47 38 35 00 13
Telefaks: +47 38 35 00 20

Bank:
Sparebank 1
Kto.nr.32015019963

Foretaksregisteret:
NO 996 816 079 MVA

Kvinesdal kommune





1	3/2/2011	AOP	Etapper som i reguleringsvedtak.
REV.	DATE	SKJN.	REV. GJELDER

PROSJEKT	1755 Opofta Steinbrudd, Kviteseid Kommune
BYGGERE	Helicon AS, v/Torleiv Eftestøl, Industrivelen 9, 4484 Øyestranda.

STATUS	Driftsplan
INNHOLD	Situasjonsplan, driftsperiode

ARKITEKT	 siv.ark. s.o.pønnø a/s Sivlarkitekt MNAL Arnt Olav Penne Havningsregni 113, 4550 Fårund Mobil nr. 98000000 Tlf. 98000000 E-post: s.o.p@pennoe.no
----------	--

SAKSBEH.	MÅL	DATE	TEGN.
AOP	1:1000	19/5/2010	AOP
PROSJEKT NR.	TEGNING NR.	REV.	
1755	10	1	

1:1000

A3

Sendes via epost til: E39LK@sweco.no

Høringsinnspill, høringsmerknad til Høring av planprogram og anbefaling av linje/korridor. Og Tilleggsvarsling til høring av planprogram og anbefaling av linje/korridor; "Videre optimalisering og detaljering av anbefalt linje."

Veilinje 5 med kryss på Frøytland.(Veilinje 6.på Frøytland)

Nye Veiers vurdering: Linje 1, 4 og 6 side 79 i grovsilingsrapporten.

«Kryssområde på Frøytland. Linje 4 og 6 har en noe mer kompakt utforming enn linje 1. Alle disse linjene vil med sine høye fyllinger endre karakteren til området totalt og både kulturlandskapet ødelegges og gårdsbrukene vil måtte fjernes. Lokalt på Frøytland gir disse linjene svært stor negativ konsekvens.»

Sakset fra finsilingsrapport: Frøytland oppleves som et lukket helhetlig landskapsområde med intakt bebyggelse og tilhørende kulturlandskap, med steingjerder og jorder som blir beitet og slått. Vannspeilet Lonen med omgivelsene rundt tilfører landskapet verdifulle elementer.

Det vurderes å være høyest konfliktnivå for kryss ved Frøytland. Antatt berørt jordbruksareal er størst ved Frøytland, Kryssalternativet ved Frøytland vil trolig berøre i overkant av 110 daa jordbruksareal.

Det står og følgende i: 'Tilleggsvarsling - planprogram og anbefaling av linje for ny E39' *Det vil være viktig at det planlegges et velfungerende og effektivt trafikksystem, som legger godt til rette for de ulike brukergruppene **og berørte grunneiere**. Samtidig skal veianlegget **ta hensyn til natur og miljø på en tilfredsstillende måte**. Kostnadsbesparende tiltak og planlegging av en effektiv anleggsgjennomføring skal **ikke gå på bekostning av de ikke-prissatte verdiene**. Disse verdiene skal unngås eller beskyttes.*

For veilinje 6 Frøytland må de svært negative konsekvensene for bosettingen, tap av boliger, driftsbygninger, aktiv landbruksdrift med dyrehold, landbruksjord, dyrket mark og kulturlandskap av stor verdi vektlegges så høyt at veilinje 6 utgår og at veien må legges til et område med lavere landskapsverdi og mindre negative konsekvenser.

Mitt hoved innspill:

Basert på de samlede argumentene som Nye Veier selv har fremført i finsilingsrapporten, samt "tilleggsvarsling til høring av planprogram og anbefaling av linje/korridor" så **anbefaler jeg at veilinje 7 med kryss Høyland 2 likevel blir valgt fordi at:** Linje 7 - kryss Høyland 2 gir en god løsning og har minst negative konsekvenser for bosetting, boliger, gårdsbruk, aktiv landbruksdrift med dyrehold, kulturlandskap og andre ikke prissatte fag.

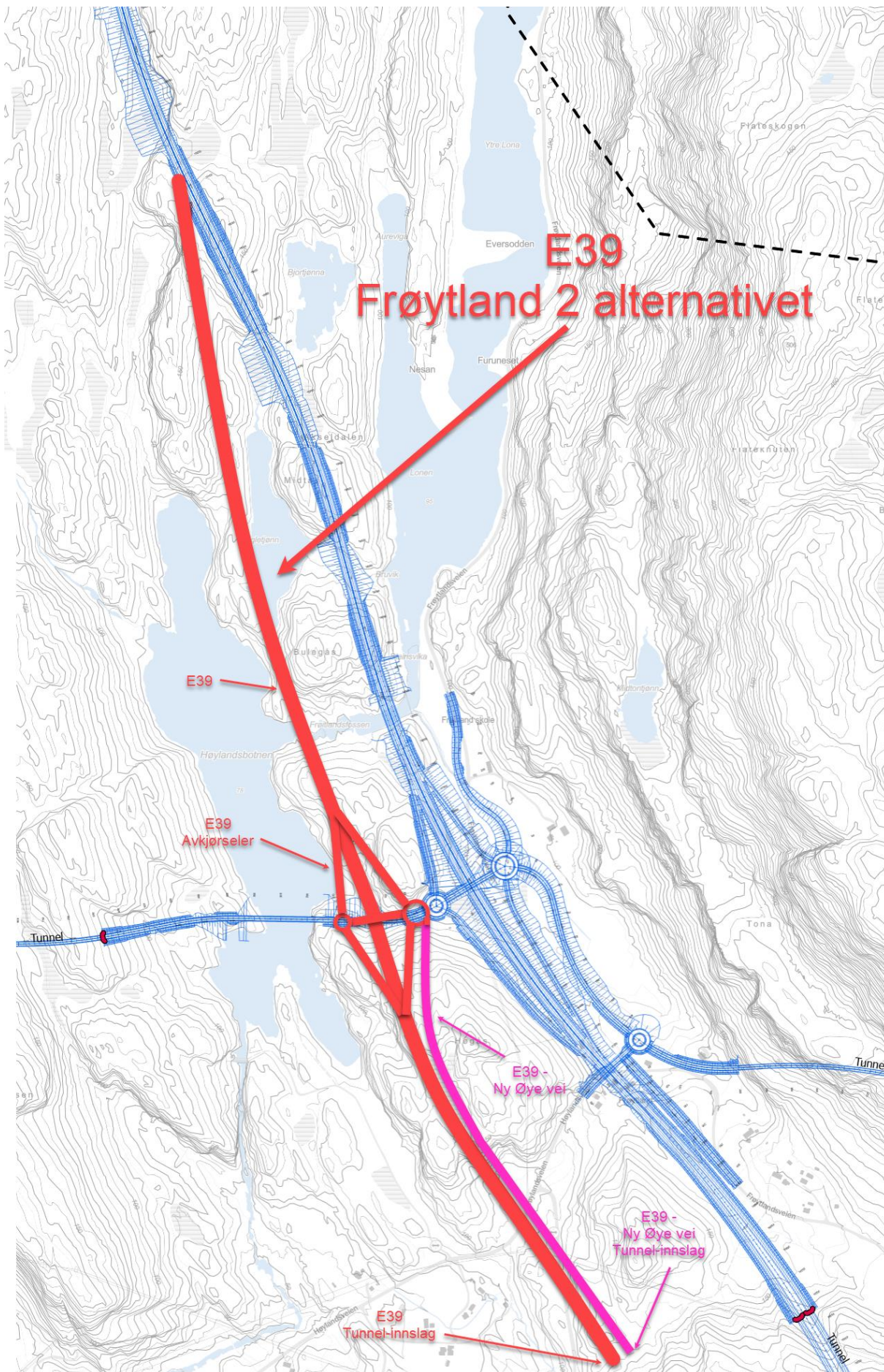
Mitt subsidiære innspill:

Viser til siste avsnitt side 1 i tilleggsvarsling – planprogram og anbefaling av linje for ny E39 Lyngdal vest – Kvinesdal:

*«Videre optimalisering og detaljering av anbefalt linje Prinsippet med gjenbruk fra Tjomsland til og med Vatlandstunnelen, brukryssing mot Skarpnes og kryss på Frøytland ligger i utgangspunktet fast, men det vil fremover arbeides grundig med å forbedre den anbefalte linjen gjennom hele planområdet. **Det vil bli vurdert endringer både sidelengs og i høyde for hovedlinje**, sideveier og adkomster. Konsekvensene av de ulike sideveiene og kryssene vil bli vurdert opp mot det fremtidige trafikantbehovet i området, og dersom det viser seg fordelaktig, kan sideveier og kryss bli tatt bort, lagt til eller justert.»*

Hvis derimot ikke linje Høyland 2 blir valgt så vil jeg på denne bakgrunn av at det kan bli vurdert **endringer både sidelengs og i høyde** så vil jeg gi innspill på en endret veilinje, en *Frøytland 2* linje, der tunnelutløpene på Frøytland fra Fedafjorden forskyves ca. 300 m vestover, for så og krysse over Høylandsveien omtrent ved innkjørsel til Statnetts anlegg ved Hestespranget. For så og fortsette vest for Høgåsen til veikryss i Raunedalen for så å krysse Fedaelva rett over Frøytlandsfossen, videre vest for Bulegås til veilinjene så går sammen igjen før dalføret nord for Høylandsbotnen. Ved denne skisserte veilinjen vil dette være en god løsning der man unngår de svært store negative konsekvensene for Frøytland. Man unngår at svært verdifullt kulturlandskap og 110 dekar dyrket mark og andre ikke prissatte fag går tapt. Boliger og bosetting samt videre utvikling og aktiv landbruksdrift på gårdsbrukene kan opprettholdes. Tilførselsveien til Øye vil heller ikke medføre store negative konsekvenser for Frøytland ved at den legges parallelt øst for veilinjen, som vist i skissen nedenfor. Nytt kryss på Frøytland gir like kort og effektiv kobling mellom ny E39 og Øyesletta.

Ved en slik Frøytland 2 løsning vil der kunne stilles store arealer til disposisjon som er godt egnet som deponi av masser og som samtidig kan være med på å forbedre og øke arealet av dyrket mark.



Jakt og Friluftsliv

Jakt og friluftsliv har vært, og er fremdeles en populær aktivitet i området hvor veilinjene er inntegnet. For fortsatt å kunne drive med jakt og friluftsliv etter at ny vei er bygd så er det helt nødvendig at det settes opp gode viltgjerder og at det etableres funksjonelle viltoverganger slik at trekkveier opprettholdes.

Skogbruk.

Av hensyn til skogbruket så er det viktig at skogsveiene opprettholdes der hvor den valgte veilinjen skjærer over skogsveiene. Det må heller ikke ende opp med at skogsareal blir utilgjengelig for avvirking på grunn av den nye veilinjen.

Mvh.

Odd Kristian Frøitland

Frøytlandsveien 173

4485 Feda

Epost-adresse krifroe@online.no

Grunneier: Gnr.5, bnr 24, 25, 37, 39 og 34 Gnr.117, bnr. 13. Gnr114, bnr. 132.

Gnr.7, bnr. 26 og deleier Gnr. 7, bnr. 41

Boligeier: Frøytlandsveien 173 og 249

Innspill «E-39 Lyngdal vest - Kvinesdal.»

FNs naturpanel har i sin rapport, mai 2019, slått fast at arealtap og arealendringer er den største trusselen mot naturmangfoldet i verden. Direktør i Miljødirektoratet, Ellen Hambro, uttalte den gang: «Dette er en historisk rapport, den mest omfattende i sitt slag og et enestående bidrag til en felles forståelse av de store utfordringene tap av naturmangfold gir.» (Kilde: NRK) Vi står i dag midt i en global krise, mens vi bivåner fortsettelsen av enorme inngrep i naturen.

Nye Veier skriver i sitt planprogram: «Prosjektet skal gjennomføres i tråd med tiltakshierarkiet for å unngå, begrense, istandsette og kompensere for vesentlige skadevirkninger på naturmiljøet. Skade på økologiske verdier skal begrenses så langt mulig. Dette vil ligge til grunn for registreringer, vurderinger og anbefalinger i konsekvensutredningen av naturmangfold.»

Det er vanskelig å se realiteten i dette. Når man bygger 4-felts motorveger for 110 km/t, er det rimelig komplisert å tilpasse vegen til terrenget.

Jeg vil uttrykke min skuffelse over at linje 1 (tunnelalternativet) blei lagt bort under grovsilinga. Planene som foreligger nå, vil få store følger for området rundt Opofta. Det være seg nye og omfattende inngrep i Timbreåsen, endringer på Steggan (terrenget knytta til eksisterende Opofta-kryss) og konsekvensene for bekkedar med utløp i Opoftavatnet. Statsforvalteren i Agder foreslår i sitt innspill, datert 15.10.2021, at det gjøres enkelte tilpasninger av linje 5: «Vi vil anbefale å vurdere en alternativ linjeføring mellom Vatlandstunnelen og ny tunnel ved Opofta. Etter vår vurdering bør det ses på muligheter for tunnel på deler av strekningen, eksempelvis under Timbreåsen, samt et alternativ som unngår gjenfylling av Indretjønn.» Jeg uttrykker min støtte vedrørende tunnel under Timbreåsen. Tilbakemeldinga fra Nye Veier er: «Optimalisering av løsninger ved Opofta blir viktig i det videre arbeidet.»

I NVE sitt innspill, datert 14.10.2021, heter det: «Det er stor variasjon mellom de foreslåtte linjene, også når det gjelder bruk av tunnel. Det er i utgangspunktet positivt for vassdragene når vegen legges i tunnel.» Hva Indretjønn angår: «Vi gjør også oppmerksom på at samtlige linjer per i dag er lagt over Indretjønn. Dette er svært uheldig, og vi vil oppfordre til at veglinjene bearbeides videre i dette området.» Videre: «NVE mener generelt at samferdselsanleggene bør unngå utfylling i vann og vassdragsnære områder.» NVE får omtrent likelydende svar fra Nye Veier som det Statsforvalteren gjør.

I dokumentet Sårbarhetsvurdering vannforekomster, defineres sårbarhet slik: «En vannforekomst sin evne til å tåle og eventuelt restitueres etter aktiviteter eller endringer i miljøforholdene.» Begrepet økosystemtjenester inngår i analyseskjemaet, og indikerer at man vil se på komplekse økologiske samspill. I denne sammenheng vil jeg trekke fram bekken som kommer fra Steggan (Ytre- og Indretjønn), og renner ut i Opoftavatnet. (Av lokalbefolkninga kalt Sagebekken.) Totalvurdering i analysen er «Middels sårbarhet». Jeg veit ikke noe om hvorvidt man har fulgt opp med undersøkelser av Sagebekken siden bygginga av E-39, og Opofta-krysset, men jeg finner det underlig om så ikke er tilfelle. Et betydelig inngrep i naturen ved anlegging av et eventuelt nytt kryss på Opofta, frarådes på det sterkeste.

Nye Veier har en uttalelse i grovsilingsrapporten, side 78, som har festet seg i minnet: «Opofta er under transformasjon. Konsekvensen akkurat der er ikke avgjørende.» Dette står ikke i sammenheng med kompleksiteten Nye Veier har pekt på i sine rapporter, der man vurderer strekninga forbi Opofta. Herunder problema knytta til sjølve anleggsfasa.

Avslutningsvis vil jeg peke på en voksende bevissthet vedrørende behovet for vedlikehold og utbedring av fylkesveger og broer. Det er ikke uten videre sikkert at man i framtida kan prioritere bygging av motorveger med 110 km/t, på strekninger der det hadde vært tilstrekkelig med to-/trefelts veg, med midtdeler og 90 km/t. Noe som igjen kan ha positiv innvirkning på trafikkflyten regionalt og lokalt. Jeg vil også trekke fram det faktum at FN har bestemt at 2021-2030, skal være tiåret for restaurering av natur. Da virker det ganske absurd at man legger opp til den gjennomgripende rasinga som bygging av motorveger innebærer.

Mvh

Anne-Sofie Opoft. (Grunneiger 37/10 og 37/13.)

Epost datert 19.04.2022

Høringsinnspill - Tilleggsvarsling av høring av planprogram og anbefaling av linje/korridor.

Høringsmerknad.

Veilinje 5 med kryss på Frøytland.(Veilinje 6.på Frøytland)

Nye Veiers vurdering: Linje 1, 4 og 6 side 79 i grovsilingsrapporten.

«Kryssområde på Frøytland. Linje 4 og 6 har en noe mer kompakt utforming enn linje 1. Alle disse linjene vil med sine høye fyllinger endre karakteren til området totalt og både kulturlandskapet ødelegges og gårdsbrukene vil måtte fjernes. Lokalt på Frøytland gir disse linjene svært stor negativ konsekvens.»

Sakset fra finsilingsrapport: *Frøytland oppleves som et lukket helhetlig landskapsområde med intakt bebyggelse og tilhørende kulturlandskap, med steingjerder og jorder som blir beitet og slått. Vannspeilet Lonen med omgivelsene rundt tilfører landskapet verdifulle elementer.*

Det vurderes å være høyest konfliktnivå for kryss ved Frøytland. Antatt berørt jordbruksareal er størst ved Frøytland, Kryssalternativet ved Frøytland vil trolig berøre i overkant av 110 daa jordbruksareal.

For veilinje 6 Frøytland, må de svært negative konsekvensene for bosettingen, tap av boliger, driftsbygninger, aktiv landbruksdrift med dyrehold, landbruksjord, dyrket mark og kulturlandskap av stor verdi, vektlegges så høyt at veilinje 6 utgår og at veien må legges til et område med lavere landskapsverdi og mindre negative konsekvenser.

Hoved innspill:

Anbefaler at veilinje 7 med kryss Høyland 2 blir valgt.

Linje 7 - kryss Høyland 2 gir en god løsning og har minst negative konsekvenser for bosetting, boliger, gårdsbruk, landbruksdrift, kulturlandskap og andre ikke prissatte fag.

Alternativ innspill - Frøytland 2

Viser til 'Tilleggsvarsling - planprogram og anbefaling av linje for ny E39'. Der står det kryss på Frøytland ligger i utgangspunktet fast, men det vil fremover arbeides grundig med å forbedre den anbefalte linjen gjennom hele planområdet. Det vil bli vurdert endringer både sidelengs og i høyde for hovedlinje, sideveier og adkomster.

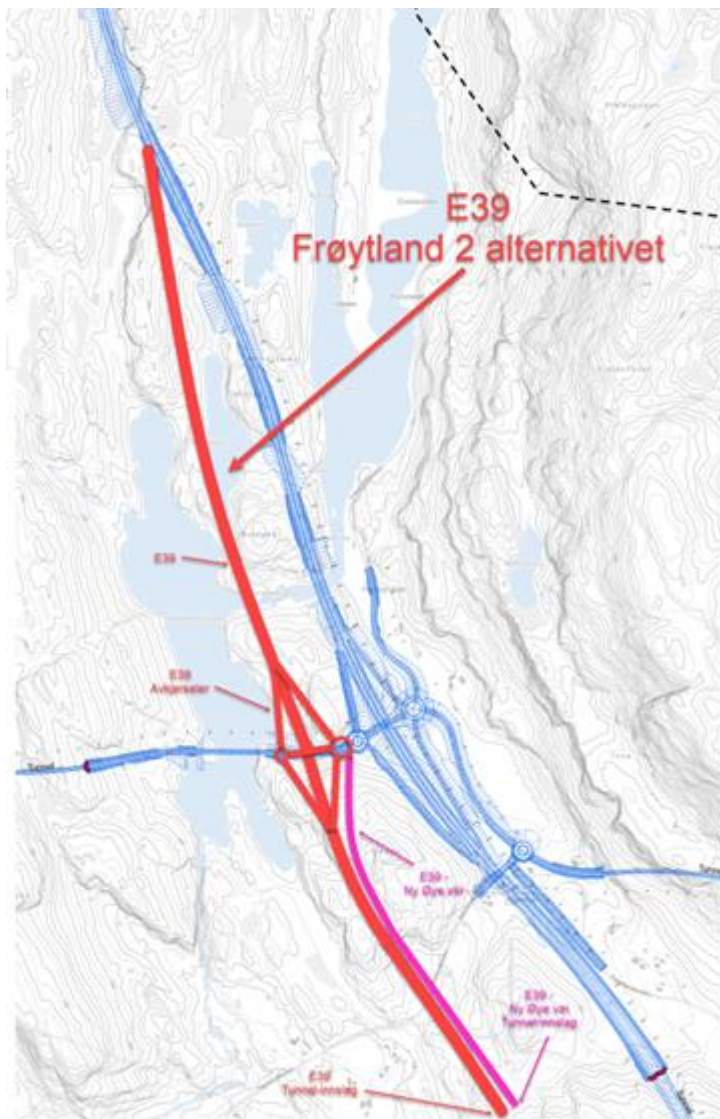
Vil dermed foreslå en alternativ rute for den delen av veien som treffer Frøytland – kalt Frøytland 2 på tegning.

Ved å parallellforskyve ruten som inntegnet vil man i praksis spare Frøytland med alle bygninger og dyrket mark nærmest intakt. Også "Ikke prissatte temaer" som kulturlandskap, kulturarv og bygdeliv og vil bli betydelig mindre rammet.

Det står og følgende i 'Tilleggsvarsling - planprogram og anbefaling av linje for ny E39' :

*Det vil være viktig at det planlegges et velfungerende og effektivt trafikksystem, som legger godt til rette for de ulike brukergruppene **og berørte grunneiere**. Samtidig skal veianlegget **ta hensyn til natur og miljø på en tilfredsstillende måte**. Kostnadsbesparende tiltak og planlegging av en effektiv anleggsgjennomføring skal ikke gå på bekostning av de ikke-prissatte verdiene. Disse verdiene skal unngås eller beskyttes.*

Ber Nye Veier vurderer Frøymland 2 som en løsning. Det vil gi en mer skånsom utbygging relatert til å ta vare på eiendommer, diverse bygninger og jordvern.



Jakt og Friluftsliv

Jakt og friluftsliv har vært, og er fremdeles en populær aktivitet i området hvor veilinjene er inntegnet. For fortsatt å kunne drive med jakt og friluftsliv etter at ny vei er bygd så er det helt nødvendig at det settes opp gode viltgjerdar og at det etableres funksjonelle viltoverganger slik at trekkveier opprettholdes.

Skogbruk.

Av hensyn til skogbruket så er det viktig at skogsveiene opprettholdes der hvor den valgte veilinjen skjærer over skogsveiene. Det må heller ikke ende opp med at skogsareal blir utilgjengelig for avvirking på grunn av den nye veilinjen.

Med vennlig hilsen

Agnar Narvestad

Blomstermyra 3,

4485 FEDA

TLF: 90653277

Mail: agnar.narvestad@coop.no

Grunneier på Frøytland, Gnr.5, bnr.1,38.

Bolig Frøytlandsveien 297 og fritidsbolig 299.

Sendes via epost til: E39LK@sweco.no

Høringsinnspill,

Høringsmerknad til «Høring av planprogram og anbefaling av linje/korridor», samt til «Tilleggsvarsling til høring av planprogram og anbefaling av linje/korridor»; og som bygger på "Videre optimalisering og detaljering av anbefalt linje. (Grovsilingsrapporten)"

Dette innspillet gjelder Nye Veiers anbefalte valg av Veilinje 5 med kryss på Frøytland. (~=Veilinje 6 på Frøytland). Jeg mener dette valget er feil grunnet manglende vektlegging av de Ikke-Prissatte fagene. Nye Veiers konklusjon kan sannsynligvis bare forsvares når verdien av de Ikke-Prissatte fagene settes til nær 0 (null), noe som åpenbart ikke er i tråd med intensjonen i planarbeidet.

Videre er min forventning til Nye Veier at det legges frem nye netto nytte per budsjettkrone (NNB) tall for de vurderte endringene av sideveier og adkomster slik at endringene kan dokumenteres og sammenlignes med finsilingsrapporten.

For mitt gårdsbruk så vil i stor grad all min eiendom på Frøytland bli gjennomskåret av den foreslåtte E39 linjen. Det vil dermed ikke være eiendom igjen for Gnr. 5 / bnr. 16 som kan utvikles og benyttes videre. Hele bruket blir således rasert.

Litt bakgrunn:

Sakset fra Nye Veiers vurdering av: Linje 1, 4 og 6 i Grovsilingsrapport - E39 Lyngdal vest – Kvinesdal (Side 79 av 109, datert 15/9-2021):

«Kryssområde på Frøytland. Linje 4 og 6 har en noe mer kompakt utforming enn linje 1. Alle disse linjene vil med sine høye fyllinger endre karakteren til området totalt og både kulturlandskapet ødelegges og gårdsbrukene vil måtte fjernes. Lokalt på Frøytland gir disse linjene svært stor negativ konsekvens.»

Sakset fra Finsilingsrapport - E39 Lyngdal vest – Kvinesdal (Side 79 av 141, datert 28/2-2022):
«Frøytland oppleves som et lukket helhetlig landskapsområde med intakt bebyggelse og tilhørende kulturlandskap, med steingjerder og jorder som blir beitet og slått. Vannspeilet Lonen med omgivelsene rundt tilfører landskapet verdifulle elementer. Det vurderes å være høyest konfliktnivå for kryss ved Frøytland. Antatt berørt jordbruksareal er størst ved Frøytland, Kryssalternativet ved Frøytland vil trolig berøre i overkant av 110 daa jordbruksareal.»

Sakset fra: 'Tilleggsvarsling - planprogram og anbefaling av linje for ny E39 Lyndal vest - Kvinesdal' (Side 2 av 8, datert 17/3-2022):

*«Det vil være viktig at det planlegges et velfungerende og effektivt trafikksystem, som legger godt til rette for de ulike brukergruppene **og berørte grunneiere**. Samtidig skal veianlegget **ta hensyn til natur og miljø på en tilfredsstillende måte**. Kostnadsbesparende tiltak og planlegging av en effektiv anleggsgjennomføring skal **ikke gå på bekostning av de ikke prissatte verdiene**. Disse verdiene skal unngås eller beskyttes.»*

For veilinjene gjennom Frøytland må de svært negative konsekvensene for bosettingen, tap av boliger, driftsbygninger, aktiv landbruksdrift med dyrehold, landbruksjord, dyrket mark og kulturlandskap av stor verdi vektlegges så høyt at veilinen utgår og at veien må legges til et område med lavere landskapsverdi og mindre negative konsekvenser.

Mitt primær innspill:

Basert på de samlede argumentene som Nye Veier selv har fremført i fasilingsrapporten, samt "tilleggsvarsling til høring av planprogram og anbefaling av linje/korridor" så **anbefaler jeg at veilinje 7 med kryss Høyland 2 likevel blir valgt fordi at:** Linje 7 med kryss Høyland 2 gir en god løsning og har minst negative konsekvenser for bosetting, boliger, gårdsbruk, aktiv landbruksdrift med dyrehold, kulturlandskap og andre ikke prissatte fag.

Mitt sekundær innspill:

Jeg viser til siste avsnitt side 1 (side 1 og 2 av 8) i «Tilleggsvarsling – planprogram og anbefaling av linje for ny E39 Lyngdal vest – Kvinesdal»:

«Videre optimalisering og detaljering av anbefalt linje. Prinsippet med gjenbruk fra Tjomsland til og med Vatlandstunnelen, brukryssing mot Skarpnes og kryss på Frøytland ligger i utgangspunktet fast, men det vil fremover arbeides grundig med å forbedre den anbefalte linjen gjennom hele planområdet. Det vil bli vurdert endringer både sidelengs og i høyde for hovedlinje, sideveier og adkomster. Konsekvensene av de ulike sideveiene og kryssene vil bli vurdert opp mot det fremtidige trafikantbehovet i området, og dersom det viser seg fordelaktig, kan sideveier og kryss bli tatt bort, lagt til eller justert.»

Hvis derimot ikke linje Høyland 2 blir valgt så vil jeg på bakgrunn av at det kan bli vurdert «**endringer både sidelengs og i høyde**» gi innspill på en endret veilinje, en *Frøytland 2* linje, der tunnelutløpene på Frøytland fra Fedafjorden forskyves ca. 300 m vestover, for så å krysse over Høylandsveien omtrent ved innkjørsel til Statnetts anlegg ved Hestespranget. Videre fortsette vest for Høgåsen til veikryss i Raunedalen for så å krysse Fedaelva rett over Frøytlandsfossen, samt vest for Bulegås til veilinjene så går sammen igjen før dalføret nord for Høylandsbotnen. Skisse av foreslått endring er vedlagt.

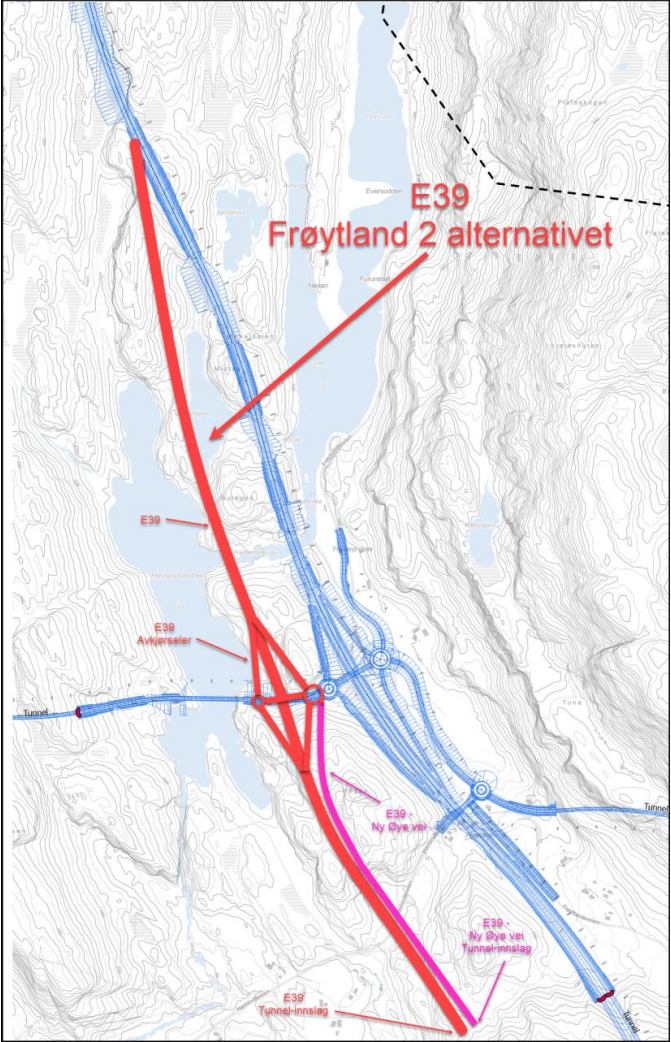
Ved denne skisserte veilinjen, Frøytland 2, vil dette være en fordelaktig løsning der man unngår de svært store negative konsekvensene for Frøytland. Man unngår at svært verdifullt kulturlandskap og 110 dekar dyrket mark og andre ikke prissatte fag går tapt. Boliger og bosetting samt videre utvikling og aktiv landbruksdrift på gårdsbrukene kan opprettholdes. Tilførselsveien til Øye vil heller ikke medføre store negative konsekvenser for Frøytland ved at den legges parallelt øst for veilinjen, som vist i skissen nedenfor. Nytt kryss på Frøytland gir like kort og effektiv kobling mellom ny E39 og Øyesletta. Ved en slik Frøytland 2 løsning vil der kunne stilles store arealer til disposisjon som er godt egnet som deponi av masser og som samtidig kan være med på å forbedre og øke arealet av dyrket mark.

Mvh,

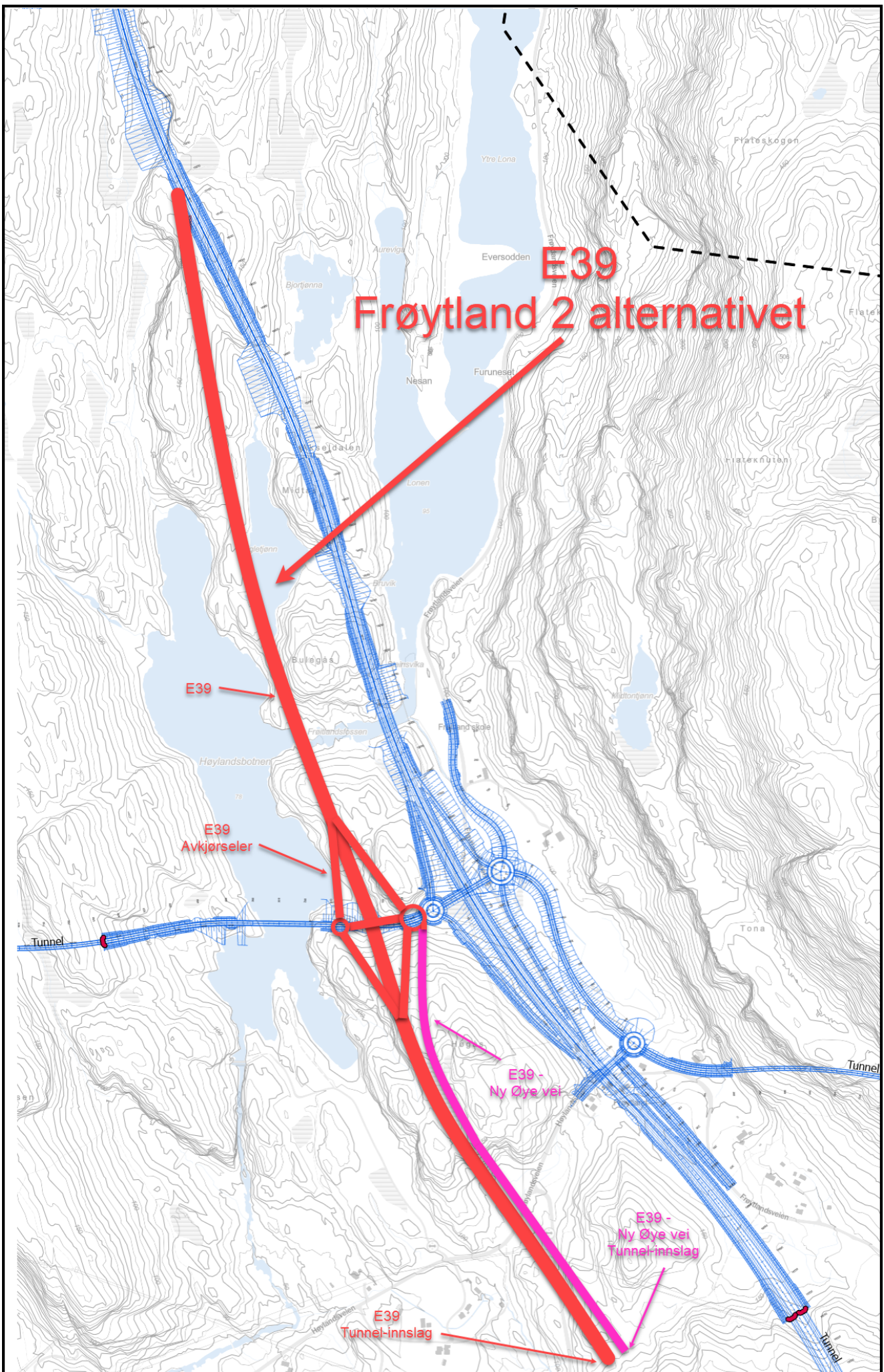
Øystein Tesaker (Email: otesake@gmail.com)

Bosteds adresse: Bjørnøygata 17, 4009 Stavanger

Eier av gård: Frøytlandsveien 232, 4045 Kvinesdal, Gnr. 5 / bnr. 16



E39 Frøytland 2 alternativet



Altinn 03.01.2022

Støy og trafikkproblemer..avskjermet,? Avkjørsel til bebyggelse.

MODALSLI SVERRE

Uttalelse til oppstart av reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse til arbeidet med reguleringsplanen. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med og danner grunnlag for planforslaget som senere skal behandles av kommunen.

Uttalelsen gjelder

Navn på reguleringsplan: E39 Lyngdal vest - Kvinesdal
Planident: Lyngdal: 4225 202107 | Kvinesdal: 4227 2021001
Kommune: Kvinesdal

Forslagsstiller er

Navn: Nye Veier v/ Sweco
Organisasjonsnummer: 967032271
Kontaktperson: Espen Motzfeldt Drange

Plankonsulent er

Navn: SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer: 967032271
Kontaktperson: Espen Motzfeldt Drange

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid er mottatt av

Navn: RISNES TEIS INGE BASTELID
Telefonnummer: 92678781
E-post: teis.risnes@gmail.com

Adresse:	Gårdsnr.:	Bruksnr.:
Opofte	37	1
Adresse:	Gårdsnr.:	Bruksnr.:
Adresse:	Gårdsnr.:	Bruksnr.:

Du kan skrive din uttalelse til reguleringsplanarbeidet i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Dersom det velges trase gjennom Opofta i dagen, forstår vi det som at ny vei vil komme nord for eksisterende europavei trase. Utbygger må da besørge adkomst i sør av nordre teig av vår eiendom gnr 37, bnr 1, se vedlagte kart, som tilknyttes eksisterende traktorvei. Dette kan løses ved at det reguleres inn og bygges traktorvei, eksempelvis klasse 7 vei fra enten øst eller vest.

Denne uttalelsen er også på vegne av øvrige deleiere av eiendommen;

Morten Bastelid Risnes

Trond Bastelid Risnes

Geir Brede Bastelid Risnes

Signert av

TEIS INGE BASTELID RISNES på vegne av RISNES TEIS INGE
BASTELID

17.04.2022

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

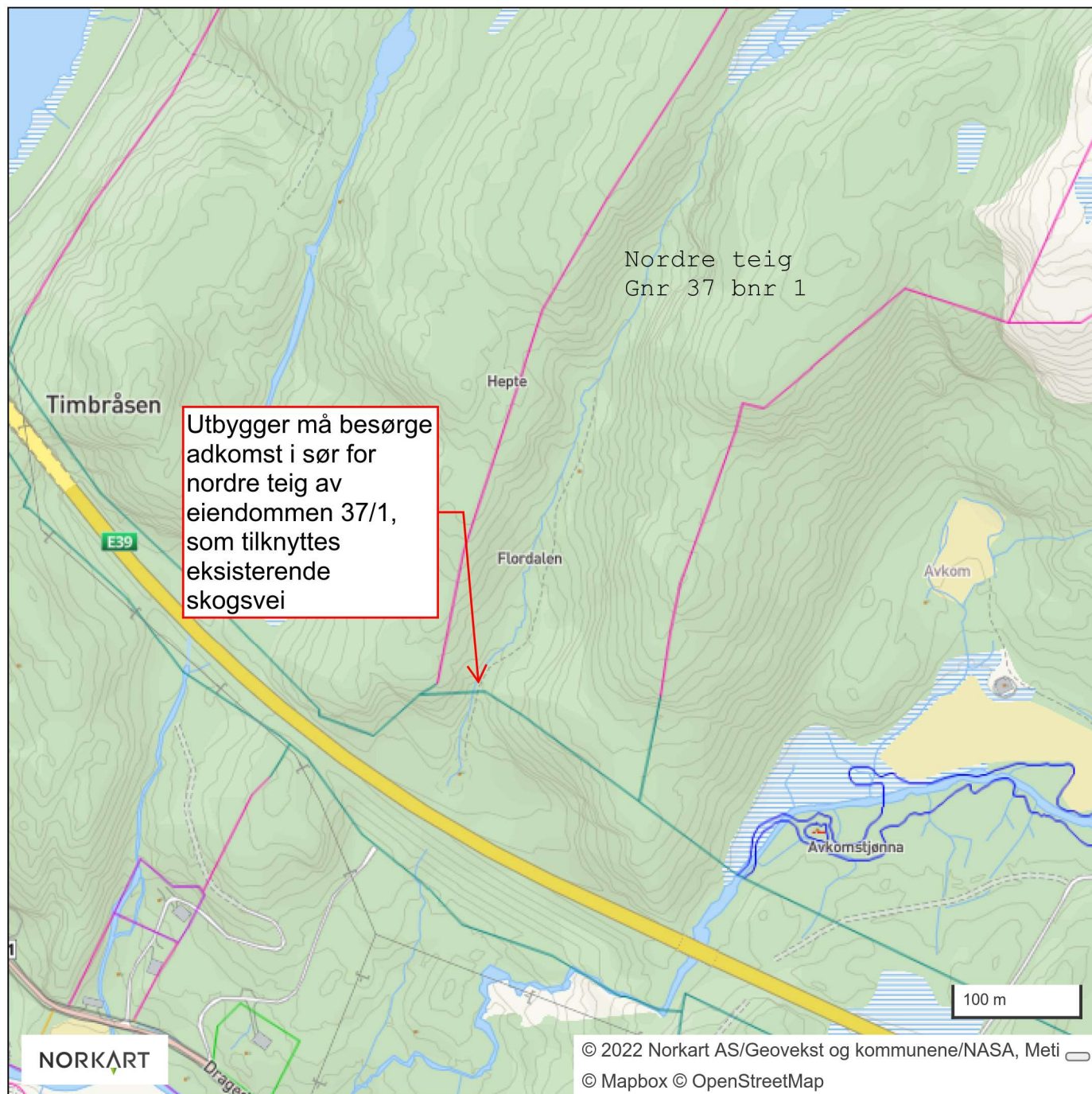
18.04.2022 00:08:56 AR485230451

18.04.2022 00:08:56 AR485230451

Filvedlegg:

Utsnitt kart gnr 37 bnr 1 Opofte med kommentar.pdf

Kvinesdal kommune



Uttalelse til oppstart av reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse til arbeidet med reguleringsplanen. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med og danner grunnlag for planforslaget som senere skal behandles av kommunen.

Uttalelsen gjelder

Navn på reguleringsplan: E39 Lyngdal vest - Kvinesdal

Planident: Lyngdal: 4225 202107 | Kvinesdal: 4227 2021001

Kommune: Kvinesdal

Forslagsstiller er

Navn: Nye Veier v/ Sweco

Organisasjonsnummer: 967032271

Kontaktperson: Espen Motzfeldt Drange

Plankonsulent er

Navn: SWECO NORGE AS

Organisasjonsnummer: 967032271

Kontaktperson: Espen Motzfeldt Drange

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid er mottatt av

Navn: LANDE SINDRE

Telefonnummer: 90134885

E-post:

Adresse:	Gårdsnr.:	Bruksnr.:
Drangsland 118\4		

Du kan skrive din uttalelse til reguleringsplanarbeidet i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Uttalelse til E39

Vi driver med skogbruk og bruker nordsiden av E39 mye og er avhenging av skikkelig tilkomst slik vi har i dag.

På nordsiden av E39 har vi en del av dybblemyra den kan brukes til deponi område.

Det må anlegges støyvoller langs E39 mot bebyggelsen

Mvh Sindre Lande og Madeleine Foss Eikenes

Signert av

SINDRE LANDE på vegne av LANDE SINDRE

18.04.2022

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

18.04.2022 08:49:03 AR485237222

18.04.2022 08:49:03 AR485237222

Altinn 04.18.2022

Etter å ha lest rapporten og 185 sider stappet med miljøkriminelle forslag, er det umulig å trekke fram hvilket veialternativ som er minst brutalt. Jeg er i mot hele veiprojektet, da jeg mener det gjør eksistensen til alt levende enda mer kritisk. Jeg mener det må være dyrenes og plantenes, mikroorganismenes og mosens tur denne gang. Jeg ber om at vi velger det alternativet som forvolder minst skade og ødeleggelse for disse. Dernest ber jeg om at vi tar en tenkepause.

Inger Johanne Træland

TRÆLAND INGER JOHANNE

Altinn 04.18.2022

Jeg er sterkt i mot at kryss og tilførselsvei til planlagt ny E-39 mot Flekkefjord skal legges over Birkeland, og mener at krysset bør ligge på Oppofte.

HØLMEBAKK ARNSTEIN S

Uttalelse til oppstart av reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse til arbeidet med reguleringsplanen. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med og danner grunnlag for planforslaget som senere skal behandles av kommunen.

Uttalelsen gjelder

Navn på reguleringsplan: E39 Lyngdal vest - Kvinesdal

Planident: Lyngdal: 4225 202107 | Kvinesdal: 4227 2021001

Kommune: Kvinesdal

Forslagsstiller er

Navn: Nye Veier v/ Sweco

Organisasjonsnummer: 967032271

Kontaktperson: Espen Motzfeldt Drange

Plankonsulent er

Navn: SWECO NORGE AS

Organisasjonsnummer: 967032271

Kontaktperson: Espen Motzfeldt Drange

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid er mottatt av

Navn: CHRISTIE HELEN, Lohne sameie

Telefonnummer: 95825303

E-post:

Adresse:	Gårdsnr.:	Bruksnr.:
Iona 4485 kvinesdal	4	2

Du kan skrive din uttalelse til reguleringsplanarbeidet i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Vedrørende Nye eiers planer for utbygging av parsellen E39 Lyngdal- vest Kvinesdal.

Vi viser til invitasjon til ny uttalelse vedrørende nåværende innstilling og planer for utbygging av denne veitraséen. Denne uttalelsen er fra Lohne sameie, som består av 6 andelseiere med et eget styre. Andelseierne er: Einar Johnsen, Solveig Dahl, Nils Johnsen, Astri Johnsen, Irene Engelstad og Helen Christie. Vi har tidligere (se 09.10.21) sendt inn våre kommentarer og viser til denne. Vi konkluderte der med at det burde søkes mulighet for utbygging av eksisterende E39 av hensyn til naturmangfold, landskapsverdier, og faren for ødeleggelse av arts- og naturmangfold ved flere av de skisserte forslagene. Vi støttet derfor utbyggingen av E39 slik det ble beskrevet på s 105-109/ Linje 10 i Grovsilingsrapporten fra 15/9 2021, som innebærer størst mulig bruk av eksisterende veinett. Vi vil her presisere at dette også må gjelde for vestsiden av Fedafjorden. Det er positivt at alternativ 10 og delvis alternativ 5 følger eksisterende trasé på østsiden av Feda fjorden. På vestsiden av Fedafjorden foreligger dette ikke. Vi anmoder at det også her søkes etter muligheter for å benytte eksisterende vei. Dette kan fremmes ved at man går ned på veistandarden til f eks 2/3 bredde, eller 4 felts med nedsatt fartsgrense (90 km/t). Vi påpekte også at trasé 1 og 6 både ville ødelegge eksisterende bo- og jordbruksområder, samt ødelegge verdifulle rekreasjonsområder med aktivt jakt-, fiske og turområder (også i vårt område rundt Lona). Vi påpekte også de dramatiske ødeleggelsene omlegging av veien om Meland ville medføre. Siden den tid har det blitt betydelig større fokus på forurensing og naturødeleggelse i den offentlige debatten. Vi står foran en betydelig energikrise. Anbefalinger fra IEA går ut på at ett av tiltakene må bli å redusere farten på veiene, fra 110 til 90 kmt. Vi ser en utvikling over hele verden mht slik reduksjon av fartsgrensene. Å redusere farten vil både medføre reduksjon av utslipp og være et kostnadseffektivt tiltak. I NRK Debatten 22.mars 2022 argumenterte Erling Sande, formann i transportkomiteen på Stortinget, for større grad av viderebruk av veinett vi allerede har, fremfor utbygging av store nye traséer. Professor em Harald Norem ved NTNU påpekte likeledes både det kostnadseffektive og det naturbesparende ved både utnyttning av eksisterende veinett og av å bygge smalere 4-felts veier med 90km fartsgrense. I Dagsavisen 21. mars 2022 underskriver NAF, Norges Bondelag, Naturvernforbundet og MDG på rådet om å redusere farten til 90 km. Både biler på fossil brennstoff som bensin og diesel og el-biler er rammet av de høye prisene på bensin, diesel og strøm og vil profitere på en slik reduksjon av fartsgrensene. Billigere utbygging vil også frigjøre midler til høyst påkrevet vedlikehold og rassikring av eksisterende veier. Norges Bondelag understreker nødvendigheten av vern av matjord. Dette er noe vi ser også gjelder Frøytlandsområdet. Naturvernforbundet i Vest Agder er også engasjert i dette området, og går i likhet med vår anbefaling inn for å i hovedsak bygge på eksisterende veinett. Vi kan ikke se at Nye Veier i dette området har tatt hensyn til retningslinjene fra politisk hold. Det gjelder både hensyn til miljø- og naturvern. Det gjelder også vern av truede arter. Vi håper våre innsigelser vil bli tatt til etterretning.

Undertegnet sameierne: Einar Johnsen, Solveig Dahl, Nils Ludvig Johnsen, Astri Johnsen, Irene Engelstad, Helen Christie

På vegne av styret for Lohne sameie Oslo Dato 12.04.22 Styreleder Helen Christie signert

Signert av

HELEN CHRISTIE på vegne av CHRISTIE HELEN

12.04.2022

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

Altinn 18.04.2022

OPOFTEKRYSSSET. Helt siden åpningen av nåværende E-39 i 2006 har Opofttekrysset hatt en viktig funksjon som knutepunkt i Listerregionen. Den funksjonen vil bli like viktig med ny firefeltvei. Jeg slutter meg til uttalelsen fra Flekkefjordsordfører Torbjørn Klungland slik det er referert i avisen Agder 29.03.2022 : " Det ville være galskap å bygge noe annet enn fullt kryss på Opofte" . Enklere kan heller ikke jeg si det. Lykke til med planleggingen videre.

TEISTEDAL ODDVAR EGIL

Medvirkningsportalen 19.04.2022

Jeg ønsker at det nye forslaget til Nye Veier ang tilkomstvei til Kvinesdal/Øye blir tatt med videre i planene. Med det nye forslaget mener jeg at tunellen (kall den gjerne Raustadtunellen) trekkes mer ut mot Indrevika/Fedafjorden.

Til info:

Det nye forslaget vises ikke i denne høringen.

Sven Tommy Grøtteland

Medvirkningsportalen 19.04.2022

Lister Ferdigbetong AS

Opofte

4480 Kvinesdal

Sweco Norge AS

v/ Espen Motzfeldt Drange

Fantoftvegen 14P

5072 Bergen

Innspill til arbeidet med planprogram og anbefaling av linje/ korridor for ny E39 mellom Lyngdal vest og Kvinesdal, i Lyngdal og Kvinesdal kommuner.

Lister Ferdigbetong AS har hatt produksjonsanlegg på Opofte i Kvinesdal Kommune siden 2013. Vi etablerte oss her etter at Listerpakken ble ferdig bygd med tanke på beliggenhet og tilgang til dagens E39.

Med dagens tegninger uten kryss på Opofo vil vi miste deler av markedet østover pga økte avstander, kostnader og klimautslipp.

For Lister Ferdigbetong, og andre fremtidige næringsaktører på Opofte, vil en full kryssløsning på Opofte være en forutsetning for full utnyttelse av transportfordelene som en ny hovedvei vil gi. Det åpner seg nye markeder for en produksjons- og salgsbedrift som Lister Ferdigbetong når transporttiden nær halveres til både Mandal og Moi. En kryssløsning som gir oss muligheten til å knytte oss enkelt på ny E39 vil sikre redusert reisetid, lavere utslipp, bedre trafiksikkerhet og forbedret bedriftsøkonomi. I tillegg vil det forenkle adkomst for ansatte, kunder og andre samarbeidspartnere til vårt anlegg. En utvikling av næringsaktiviteten på Opofte og for øvrig også Farsund og andre deler av Lister vil også være avhengig av en god tilknytning til den nye veien.

Videre vil vi påpeke at et fullt kryss på Opofte bidrar til å ivareta intensjonen i Listerpakken og det nye transportmønsteret som er skapt i vår region.

Vi mener også at et kryss på Opofte vil sikre gode kommunikasjonskanaler for skoleelever og andre offentlige tilbud i vår region. Nødetater, renovasjon og kollektivtilbud er eksempler på dette.

Vi ber med dette om at våre synspunkter i saken hensyntas i den videre behandling.

Kvinesdal 06.04.22

Med vennlig hilsen

Kjell Inge Olsen

Lister Ferdigbetong AS

Daglig leder

Medvirkningsportalen 19.04.2022 (3 innspill satt sammen)

Vi respekterer våre sambygdingers ønsker om kryss på Opofta. Samtidig ønsker vi å synliggjøre at ikke alle på østsiden av Fedafjorden deler dette. Vi mener at en 8 minutters omkjøring via krysset på Frøytland er en liten pris å betale for å minske inngrepene på Opofta – gitt at linje 5 blir realisert. Vi er kritiske til valg av linje 5 totalt sett (ref. vårt innspill til grovsilingsrapporten), men støtter likevel Nye Veiers vurdering av kryssalternativene.

Hvis linje 5 mot formodning blir realisert, bør denne legges i tunnel gjennom Timbråsen. Vi kan ikke skjønne at dette vil være mindre gjennomførbart enn når Opoftetunnelen ble anlagt. Timbråsen er et trekkområde for vilt. En tunnel vil både seg bedre ut i terrenget og være det beste alternativet for viltet.

Vi viser til innspill om passering Timbråsen. Ut fra samme argumentasjon foreslår vi at det også anlegges tunnel gjennom Hepterinda - i stedet for høy skjæring.

Christian Opofta og Martin Opofta

Detaljregulering ny E39 Lyngdal vest – Kvinesdal. Høring av forslag til planprogram med finsilingsrapport.

Det er fint at Nye Veier skal ha fokus på mest mulig gjenbruk av E39. Men vi er sterkt kritisk til at det planforslaget som nå foreligger fordi det har utelatt den viktigste delen for Lyngdal Kommune som er Høylandsdalen.

Nå vil både natur og innbyggere bestående av eldre bebyggelse og boliger, gårdsbruk i drift og fritidsboliger i Lyngdal kommune bli kraftig berørt. Fylkeskommunedirektøren oppfordrer til å søke å komme frem til løsninger som best mulig ivaretar hensynet til dem som bor og driver landbruksvirksomhet i området. Det kan vi ikke se er tatt noen slags hensyn til nå. Med å unngå selve boligene og gård vil de spare selve bygningene, men det vil bli uholdbart å bo så nærme en ny 4 felts motorvei. Både Eikeland og Høylandsdalen vil bli sterkt redusert av dyrka mark. Dalen vil bli svært ødelagt og bokstavelig talt lagt i grus. Med å benytte seg av tunell vil det spare både natur og miljø. Alternativt benytte seg av større deler av den eksisterende E39 som er kun ca. 16 år gammel med å utbedre den.

Høylandsdalen bestående av Eikeland, Høyland og Vintland er en høytliggende langstrakt dal som ligger i 260 meters høyde. Vi kan nevne at det er kan bli problem vinterstid med ofte store snømengder som kan skape trafikk kaos. Det kan bli unngått ved å legge dalen gjennom en tunell.

Høylandsdalen er en estetisk vakker dal som det ikke er så mange igjen av en slik karakter. Dalen er rik på biologisk mangfold med et av Lyngdals beste våtmarksområder hvorav det blant annet er registrert trane som hekker. Spesielt den innerste delen av dalen er usedvanlig viktig naturområde og må bevares i sin helhet. Dalen er også et kulturlandskap av de sjeldne og er full av fornminner.

Det er også en kjent hubrolokalitet. De eldre som har oppvokst opp i dalen så var hubrolokaliteten en kjent sak. Dalen har en av Lyngdals største bestand av bever.

Høylandsdalen er en svært rik dal med hjortevilt. Det mest alvorlige som blir ødelagt ved Nye Veiers forslag er den store vilttraseen hvor hjort og elg trekker gjennom dalen. Ettersom Nye Veier er i ferd med å ødelegge den store hjortetraseen ved Røysgård så blir Høylandsdalen en enda viktigere trekkvei enn det er nå. Det er lagt opp til Fauna passasjer, men det er svært vanskelig å styre hjorten over slike passasjer fordi spesielt hjorten vil velge sin egen trasse selv.

Svein Hovden har påpekt på møte i Kvinesdal med Nye Veier AS at hjorten også trekker sør øst for Shell Pit-Stop Lyngdal. Se vedlagte bilder tatt av Vibeke Abusland.

Vi vil si at det er ganske absurd at Lyngdal igjen skal gi fra seg et vakkert naturområde når de for ca 16 år siden gav ifra seg et rikt dalføre som Iddeland, Iddelandsvannet, Dublevann og Tjomsland. Lyngdal Kommune ble kåret som landets dårligste til å ta vare på naturen i Sabima 10 september 2021.

<https://www.lister24.no/nyheter/i/v56E4m/kaaret-til-landets-daarligste-paa-naturvern>

La ikke et nytt naturødeleggende prosjekt legge stein til byrden for Lyngdal Kommune med å miste et av de vakreste gjenværende naturområde som de har. Sammenhengende natur områder er utrolig viktig for alle arter og ikke minst for kommende generasjoner å få opplevd natur i sitt nærmiljø. Det burde ikke være slik at en må reise langt for å ha natur og fritidsopplevelser. Kortreist er viktig på alle måter.

Fotavtrykket til Nye Veier vil bli altfor stort gjennom den nå foreslåtte veien. Vi kan avslutningsvis si at dette er ikke bærekraftig.

Vennlig hilsen Anne Britt og Svein Hovden, 19.04.22



Hjortespor/trekk sør øst ved Shell Pit-Stop Lyngdal. Bilder tatt av Vibeke Abusland, april 2022.

Epost datert 19.04.2022

Innspill til:

"Varsel om oppstart av reguleringsarbeid", dat. 20.03.22.

E39 Lyngdal vest – Kvinesdal.

Som grunneier til hytteeiendom gnr. 36, bnr. 8 Teistedal i Kvinesdal kommune, har jeg følgende innspill til "Finsilingsrapport", - kapittel 11: (Revisjon, dat. 16.03.22)

Kryssløsning Oppofte.

Jeg ser det som meget uheldig dersom det nye veianlegget ikke gir en tilfredsstillende kryssløsning på Oppofte. Dagens Oppoftekryss har en sentral funksjon for store deler av kommunene i Lister-området. Det vil derfor være et betydelig tilbakeskritt om det nye veianlegget mangler en direkte tilkobling. Særlig gjelder det for trafikken østover.

Jeg minner også om de store investeringene, arealbruk og tilpasninger som allerede er gjort i dette området. Etter min mening vil det være dårlig samfunnsøkonomi å degradere Oppoftekrysset p.g.a. manglende direkte tilkobling til ny E39-trasé.

Vennlig hilsen

Teodor Teistedal

Mollandsveien 86

4879 Grimstad

Nye Veier v/ Sweco

E-post: E39LK@sweco.no
Espen.drange@sweco.no

Att.:

Ansvarlig advokat: Per Arve Drageland

LYNGDAL, 19.04.2022

**UTTALELSE TIL MELDING OM OPPSTART AV PLANARBEID:
PLANID 4225 202107 E39 LYNGDAL VEST - KVINESDAL**

Undertegnede representerer Tor Helge Aas i anledning mottatt melding om oppstart av planarbeid, med frist for uttalelse satt til d.d.

Min klient eier landbrukseiendommen gnr. 114 bnr. 3 i Lyngdal kommune, som i ganske stor grad vil bli berørt av korridor for nye kjørefelt ifm. ny E39 ved Tjomsland i Lyngdal (i området ved nåværende avkjørsel fra E39 til Tjomsland).

Tor Helge Aas har selv drevet landbrukseiendommen i over 22 år, og har om lag 60 dyr i fjøset med stort og smått (ammekyr).

I tillegg til at min klients egen eiendom blir berørt av den nye veien, vil også leiejord til driftsenheten bli berørt (areal eid av Magnar Nordhelle og Bjørn Arvid Fidjeland).

* * *

På vegne av min klient vil en gi uttrykk for at en i **utgangspunktet stiller seg positiv til prosjektet og planene.**

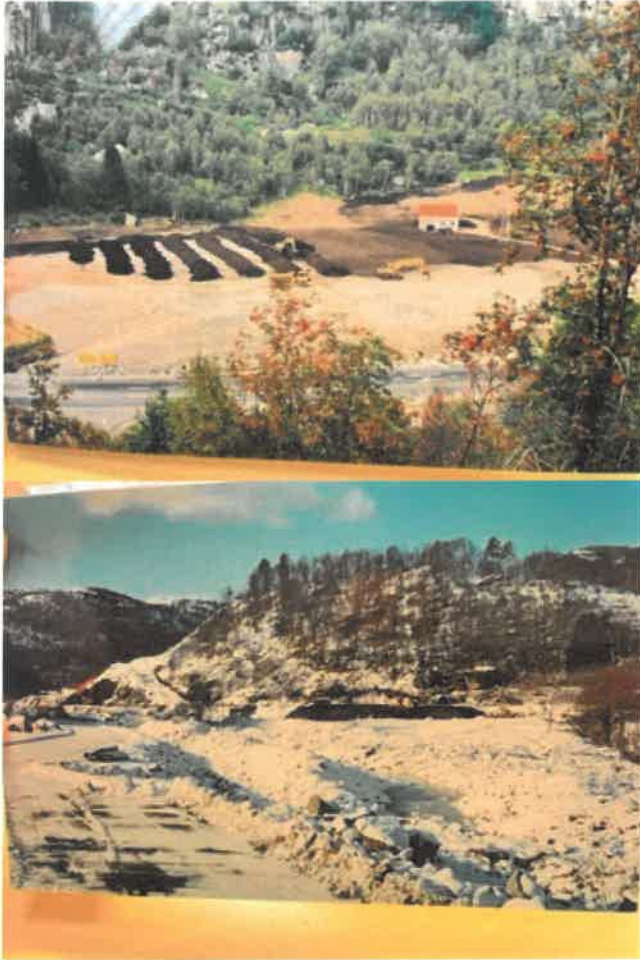
Men min klients driftsenhet har ingen dyrket jord å miste, og det er derfor svært viktig at min klient får tilbakeført tilsvarende dyrket jord som han mister, og at driften av gården ikke blir skadelidende (heller ikke under anleggsperioden).

Min klient forutsetter at utbygger – som sist – kjøper inn grovfor/rundballer til min klient som erstatning for beslagleggelse av dyrket jord under anleggsperioden, og at tapt dyrket jord erstattes med minst tilsvarende nytt dyrket nært areal ved ferdigstillelse.

* * *

Ganske mye av min klients 31 dekar store jorde nord for veien vil medgå til nye kjørefelt. En antar at utbygger vil ha behov for resten av jordet til lagring mm. under anleggsperioden, hvilket min klient vil stille seg positiv til. Slik ble arealet også

benyttet av utbygger ved byggingen av nåværende veitrasé. Det vil således være enkelt å skrelle av matjorda (ca. 40 cm) for å igjen benytte arealet til lagring mm under anleggsperioden. Nedenfor inntas bildeutklipp som viser det aktuelle areal slik det ble benyttet ved forrige veiutbygging på stedet.



En oppfatter at den store haugen (innsirklet ved navnet «Langåsen» kartskissen inntatt nedenfor) må fjernes ved etablering av nye kjørefelt, og at dette vil medføre betydelige overskuddsmasser.

Denne side vil foreslå at massene fra haugen deponeres på min klients eiendom øst for det omtalte jordet, i området skravert og markert som «deponi» på kartskissen nedenfor.



Ved endt anleggsperiode foreslås at det i deponiområdet opparbeides dyrket mark av minst tilsvarende størrelse som det som min klient taper på grunn av det nye veianlegget. Ved bruk av hele jordet, vil utbygger kunne kjøre i rett strekning få meter for å deponere massene som må fjernes fra haugen.

Ved behov for ytterligere deponeringsareal, så er min klient villig til dialog omkring deponering også annetsteds på eiendommen.

* * *

Relatert til min klients aktive landbruksdrift ønsker en snarest avklart hvordan Nye Veier/Sweco tenker løst adkomst fra driftssenteret syd for veitraseen til eiendommens areal nord for veien, både under anleggsarbeidene, samt etter ferdigstilling. Min klients eiendom/driftsenhet har betydelige dyrket mark samt uthus også nord for veien. Min klient ønsker eksisterende kulvert forlenget. Det er viktig at min klient får adkomst til arealet nord for veien hele tiden, også under anleggsperioden.

Det påpekes også at bekken v/ kulverten som går under veien i rør, fortsatt må være hevet om lag 1 meter (kunstig «fossefall») for å unngå at Bekkerøye kommer opp i Tjomslandsvannet.

En anmoder om gjennomføring av befaring på stedet snarest mulig, for påvisning av forannevnte i terrenget, og for drøfting av forskjellige løsningsalternativer. Jeg ber om å bli kontaktet snarest mulig med henblikk på beramning av tidspunkt for en slik befarings.

Jeg ser frem til et konstruktivt samarbeid som kan bli til det beste for alle parter.

Deres umiddelbare bekreftelse på mottak av denne uttalelse imøteses.

Med vennlig hilsen
Drageland Advokatfirma AS

Per Arve Drageland
advokat

Kopi: Klient.

NEI TIL E39 OG RUNDKJØRINGER PÅ FRØYTLAND

Prosjektleder ingeniør Øverland, Sweco AS presenterte 16. mars 2022, oversiktlige tegninger og beskrev forskjellige aktuell «korridorer» for en fremtidig veg gjennom Kvinesdal. Ingen enkel oppgave med Vegvesenets mange tekniske krav, grunneiernes synspunkter og kommunenes ønsker og krav! Øverland avsluttet imidlertid sitt innlegg med å anbefale Frøytlands-alternativ 5: Vei i dagen, midt gjennom den mange hundre års gamle jordbruksgrensa:



Frøytland, midtre del med Øyeveien, bildet tatt i ca 1955. Øverst skimtes Heimegården som kan bli stående igjen, men uten dyrka mark. Alle hus nede på bildet, ca 10 bygninger må rives da motorveien planlegges å gå mellom våningshuset og den røde låven til mine foreldre Selma og Oskar Tesaker nederst til høyre. En rundkjøring planlegges bak det grønne huset til venstre, ytterligere 2 rundkjøringer kommer lenger nede i bakken i tilknytning til ett store planfritt krysset på de store jordene lenger nord.

En ting er motorveien uten kryss som hvis den senkes noe, vil kunne passere i tunell. En helt annen ting er motorveg i dagen med stor-kryss, flere rundkjøringer og nye tilførselsveiene til både Øye og Birkeland, en dramatisk løsning. Så langt vi kjenner til er det spesielt Kvinesdal kommune som krever Frøytlands-krysset og tunell til Øye. Flekkefjord har signalisert at de vil prioriterer et Oppofte-kryss. Hvis Tonstad-trafikken også velger å kjøre om det nye det nye Lølands-krysset, er trafikkgrunlaget for et storkryss på Frøytland ekstremt svakt. Kostnaden

ca en kvart milliard vil nok Kvinesdal forsøke å bli lagt inn i bompenge-ordningen slik at vi alle må være med på å betale krysset og tunellen.

Kvinesdal kommune var selv med på å utforme dagens kun 16 års gamle veganlegget med tuneller, fjellkryss og broa til ca 1,7 milliarder. Vegen kan rassikres på utsatte plasser og det brukes noen ti-talls millioner til å utvide rundkjøringen, ombygge tunell-kryss-anlegget. Kvinesdal vil da kunne få en fullverdig moderne tilkoblingsvei til den nye motorveien, fullt på høyde med Frøytlands-krysset, og til en langt lavere pris.

Frøytland har sannsynligvis vært bebodd siden år 1200, og er Feda`s designert største grend ifg Bygdeboka. Den har 10 bruk med et samlet areal på ca 4500 mål inkl. utmark. Steder er gjennom generasjoner opparbeidet med hest og plog, steinbukk, spade og trillebør, og det er «lagt ned et stort arbeid i å få garden steinfri» leser vi i Bygdeboka. Det finnes derfor hundrevis av meter «hellige» steingjerder som ingen til nå har fått lov å røre. Og rester av «gamle-veien» til Gyland, Øye og Feda er synlig i terrenget. Frøytland ligger ved foten av Feda`s høyeste fjell, den populære Frøytlandsveden på 535 moh, som et minne fra hedensk tid hvor krig ble varslet ved bålbrekking. Frøytland`s utmark har så lenge jeg kan huske vært et populært jaktområde, da den nye E39-traseen nordover kan være «spikeren i kista» når det gjelder jakt på elg og hjort.

Det var skuffende at Kvinesdal kommune på møtet 16/3 ikke tok ordet eller kom med motforestillinger mot å rasere Frøytlands-bygda. Tvert i mot virker det som om Frøytlands-krysset ligger inne i prosjektet som et krav for at Kvinesdal skal godkjenne den nye motorveien. Som tidligere beboer og eier på Frøytland mener jeg at her overskrider klart grensen for hva som dagens eiere kan akseptere. Spesielt når det finnes flere andre trafikkmessige gode motorvei-tracer hvor bygninger, dyrka mark og uberørt natur spares. Derfor sier jeg nei til linje 5 som i henhold til dagens tegninger raserer bygda fullstendig.

Frøytland 19. april 2022. Oddvar Tesaker. Ingeniør og tidligere eier

Filnavn: 220419-Ny E39 forbi Feda-Froytlandsgrenda.docx

Når det gjelder sistnevnte

Frøytland – midtre del med Øyeveien – tatt i ca 1955. Øverst skimtes husene på Heimegården som kan bygninger må rives for motorveien som planlegges lagt gjennom låven/våningshuset til mine foreldre Se Ytterligere 2 rundkjøringer og selve hovedkrysset blir liggende nedenfor til venstre på bildet, på Odd Fr

SAMMENDRAG AV TIDLIGERE INNSPILL FRA ODDVAR TESAKER

1 Strekningen Lyngdal – Moi skiller seg ut av flere grunner:

- Uegnet terreng for 4-felts motorvei pga mye fjell med tversovergående daler. Mye tunneller øker kostnadene med 3-4 ganger i forhold til flate Jær-landet
- Ny 2 felts veg bygd i 2007. God kvalitet, ferdig bompengefinansiert. Fungerer utmerket som lokalvei mellom Flekkefjord, Kvinesdal og Lyngdal/Farsund
- Lavt trafikk-tall, 7000 ADT ref. 2022. Problemet: høy helgetrafikk, små forbikjøringsmuligheter.
- Da hvert tredje kjøretøy på strekningen er trailer med 90 km/h sperre vil trafikken allikevel ikke gå i 110 km/h
- Dagens jernbane på strekningen umoderne og lite fremtidsrettet, spesielt mange kurver mellom tunellene og rasutsatt strekning vest for Moi

Ny 4-felts motorvei nå parallelt med den nye 2007-veien vil få en uøkonomisk stor overkapasitet. Ved 2 % årlig stigning vil veistrekning derfor kunne ta unna trafikken til langt ute i 2100-årene. Bygg derfor nå – en «halv 4-felts vei» - en 3-felts vei med 2 kjørefelt i alle motbakker – bompengefinansiert gjerne direktevei mellom Moi/Heskestad og Lyngdal vest, spesielt tilpasset rogalendinger på veg til sine hytter.

Innsparte milliard(er) benyttes til opprustning av jernbanen slik at hastigheten på togene på strekningen Gyland – Heskestad kan økes til 120 km/h.

2 Alternativet til Frøytlandskrysset

...vil være Oppofte-krysset, Lølandskrysset, og en tunnelløsning Drangeid – Løland. Birkelandskrysset kan sannsynligvis utgå?

3 Alternativet til Frøytlands-traseen

...vil være å benytte den revne og ledige 60 kV betonglinje traseen Øye – Sira. Den vil da passere ubebodd område mellom Frøytland og Høyland, et parti uten bygninger eller andre hindringer. Innenfor Botnen vil den kunne følge et veibyggevennlig dalsøkk nesten til Meland.

- Fordel: Verdifullt jakt-terreng for elg, hjort og rådyr mellom Lohne og Meland bevares

Oppfylling av Dublemyr – se vedlegg B

Ny 4felts vei er foreslått nærmest parallell til eks. E39. Veggen er hvor vi har tatt ut skog og nyplantet granskog i 2021. Med disse to E39 inngrep er mye av eiendommens beste arealer nedbygget.

For delvis å kompensere bortfallet av den meste produktive skogen er det ønskelig å styrke driftsgrunnlaget på eiendommen, med å dyrke arealer. Vår del av Dublemyra, som vist på vedlegg B, mener vi kan være aktuelt for deponi av overskuddsmasser - sammen med nabo 118/4 område. Det vil være med å kompensere for dyrkbar mark som nedbygges i denne utbyggingen. Det skal vel lages en matjord-plan slik det er blitt gjort i Lindesnes kommune.

Planlegging av vegene og oppfylling av arealer må inngå i rekkefølgebestemmelser.

Vi håper på god kommunikasjon i det videre planarbeidet.

Med hilsen

for Vintland sameie

Olav Torgersen
Olav Torgersen
tel. 97678755

Lyngdal 10.04.2022

Innspill til reguleringsplan for ny E39

Gjelder eiendom 119/1,2,3 Vintland og 118/8 Drangsland

Litt historie

Før år 2000 var Vintland et av de stilleste steder i Lyngdal – uten strøm og langt fra trafikkerte vegger/annen bebyggelse. Dette ble brått endret da bygging av ny E39 ble bygget (åpnet i 2006). I en lengde på 1500 meter delte E39 eiendommen i to deler. Vintland med del av Drangsland ble redusert til ca. 1900 daa.

I flere hundre år gikk folk fra Høyland via Vintland til Drangsland som før 1950 årene var raskeste veg til hovedveiforbindelsen.

I ca. 1955 ble det bygget veg fra Høyland til Vintland. På grunn av beliggenheten kom det sjeldent biler til gårds. Veien ble omgjort til fylkesveg, og tanken var nok å føre den videre til Drangsland. Veien tålt tunge lastebillass ink. tømmertransport. I anleggsperioden til ny E39 ble veien til tider brukt av tunge kjøretøy.

Veien videre fra Vintland til Drangsland er traktorstandard. Under anleggsdriften brukte arbeiderne den som bilveg til å fra anleggsplassen.

Framtidig adkomst til Vintland – se vedlegg A

I planer for ny 4 felts-vei er begge veiforbindelsene til gardstunet brutt. På sørsiden av dagens E39 er det 333 daa med skoggrunn i ulike boniteter – totalt tømmervolum ca. 5.000 (7.000 om 10 år) m3 og med en årlig tilvekst på ca. 200 m3. Det bør tas ut i løpet av 10 år.

Vi må ha vei til hus/hytte og til uttak av skog. Den viktigste veien til gardstunet må være i minst skogsvei-klasse 3, slik som nåværende felles veg (merket grønt).

Fra Vintland til Drangsland har vi markert to alternative trasser som begge er brukbare for oss (merket oransj). Bli «hovedvegen» inn fra Høyland må vi på denne strekningen ha minimum traktorvei i beste klasse som også er egnet for privatbil. Bli «hovedvegen» lagt fra Drangsland må det bli minst traktorvei i beste klasse egnet for privatbil til Høyland.

Forslag til justering av 4 felts veg

Fra ca. Pel 3500 til 4000 vil trafikken bli godt synlig fra hus og hytte på Vintland. For å dempe denne plagen og redusere støyen i området ønsker vi at veggen legges min. 7-8 meter lavere og ca. 10 meter nærmere nåværende E39.

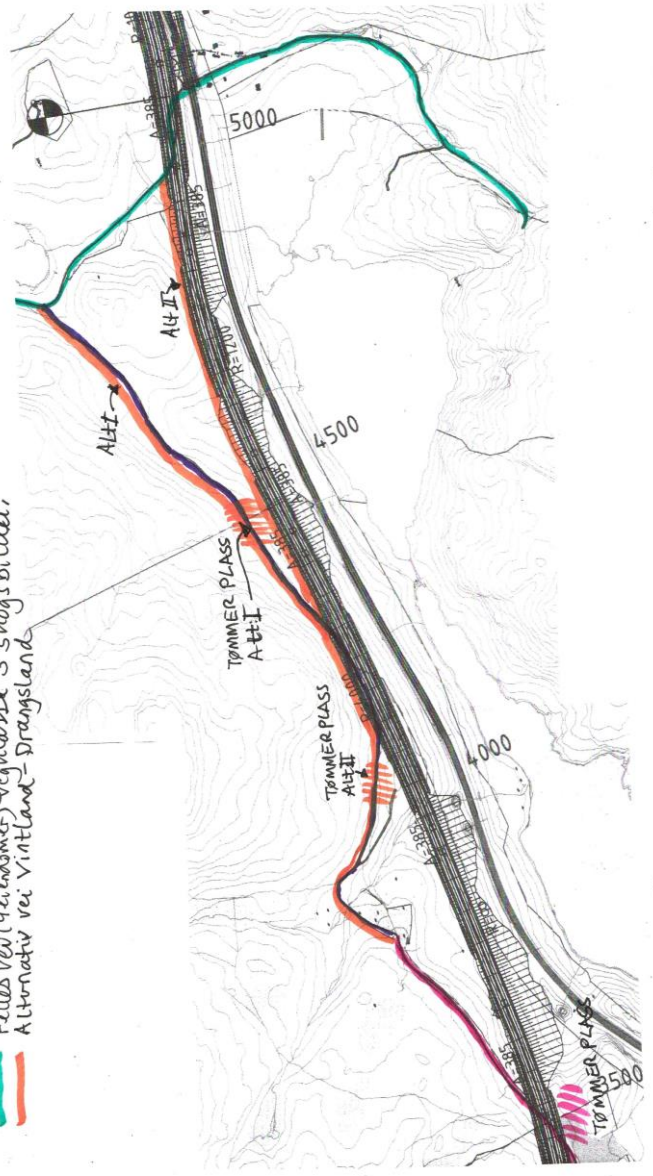
Av samme grunn ber vi om at vege i område pel 5000 senkes til ca. kote 240 og legges så nære som mulig til nåværende E39.

Det vil da bli enklere/billigere og legge ny bru for felles adkomst – eventuelt med viltovergang. Bro er viktig for kommunikasjon innen gårdsdriften. På nordsiden av dagens E39 har vi ca. 663 daa med skoggrunn i ulike boniteter – totalt tømmervolum ca. 9.000 (12.000 om 10 år) m3 og med en årlig tilvekst på ca. 300 m3.



Bilag A

- █ Vei Høyland - Vintland (tidligere fylkevei)
- █ Eldre gårdsvei (traktorveg) Vintland - Drangslund
- █ Felles vei (4ei, indømer) Yegklasse 3 skogs bilvei
- █ Alternativ vei Vintland - Drangslund



Uttalelse til oppstart av reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse til arbeidet med reguleringsplanen. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med og danner grunnlag for planforslaget som senere skal behandles av kommunen.

Uttalelsen gjelder

Navn på reguleringsplan: E39 Lyngdal vest - Kvinesdal
Planident: Lyngdal: 4225 202107 | Kvinesdal: 4227 2021001
Kommune: Kvinesdal

Forslagsstiller er

Navn: Nye Veier v/ Sweco
Organisasjonsnummer: 967032271
Kontaktperson: Espen Motzfeldt Drange

Plankonsulent er

Navn: SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer: 967032271
Kontaktperson: Espen Motzfeldt Drange

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid er mottatt av

Navn: AKRE ASTRID ALBERTA U.
Telefonnummer:
E-post:
Adresse: **Gårdsnr.:** **Bruksnr.:**

Du kan skrive din uttalelse til reguleringsplanarbeidet i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Når beslutningen har landet der den er, må man undre seg over valget. Dalen en omgitt av stort

areal med uproductiv krattskog og likevel velger man å gå gjennom et dalføre med mye aktivitet og bosetting, pluss en historie tilbake til steinalderen. Dyrelivet il bli ødelagt dersom veien blir bygget slik e39 fra Kristiansand og vestover, med enorme nedslagsfelt hvor alt blir rasert. Det som angår meg, erfølgende. Uansett om det blir vest eller øst som velges, så forlanger jeg at alle krav om skjerming av lyd og lys og utsikt blir i varetekt i henhold gjeldende regler, med full kontroll av det ferdig produkt og utbedring omikke talene stemmer. Erstning bør komme i gang straks, slik at man kan skaffe seg et nettsted. I påsken var vi på eiendommen, husetrister ved sprenging syd for Åtland, hvor skal man gjøre av seg under byggeperioden.??er utrolig skuffet over hvordan dere farer frem, men det er alltid plass til forbedringer.

Astrid Ubostad Akre

Signert av

ASTRID ALBERTA UBOSTAD AKRE på vegne av AKRE ASTRID ALBERTA U.

18.04.2022

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

20.04.2022 08:06:01 AR485501587

20.04.2022 08:06:01 AR485501587

Uttalelse til oppstart av reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse til arbeidet med reguleringsplanen. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med og danner grunnlag for planforslaget som senere skal behandles av kommunen.

Uttalelsen gjelder

Navn på reguleringsplan: E39 Lyngdal vest - Kvinesdal
Planident: Lyngdal: 4225 202107 | Kvinesdal: 4227 2021001
Kommune: Kvinesdal

Forslagsstiller er

Navn: Nye Veier v/ Sweco
Organisasjonsnummer: 967032271
Kontaktperson: Espen Motzfeldt Drange

Plankonsulent er

Navn: SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer: 967032271
Kontaktperson: Espen Motzfeldt Drange

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid er mottatt av

Navn: KVINLAUG JONNY
Telefonnummer: 90023840
E-post: jonny@kvinesdalbp.no

Adresse:	Gårdsnr.:	Bruksnr.:
klevemonen 2	113	86

Du kan skrive din uttalelse til reguleringsplanarbeidet i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

har ingen nye store innvendinger etter de eg sente inn sist gang. bortsett fra dei nye arkologiske

funnene som er gjort i området. nær klevemonen. å syns de nye forslaget for ny tilførselsvei til kvinesdal, som går gjennom gjenvinningsstasjonen, virker å være ett bra alternativ, er jo synd att dei må flytte driften av stasjonen til ein annen plass, vist dette blir valgt da, men bortsett fra de, så er min mening dette de beste alternativet, med minst b r ring av eneboliger med tanke på støy,
mvh
jonny kvinlaug

Signert av

JONNY KVINLAUG på vegne av KVINLAUG JONNY

19.04.2022

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

19.04.2022 20:55:48 AR485467306

19.04.2022 20:55:48 AR485467306

Uttalelse til oppstart av reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse til arbeidet med reguleringsplanen. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med og danner grunnlag for planforslaget som senere skal behandles av kommunen.

Uttalelsen gjelder

Navn på reguleringsplan: E39 Lyngdal vest - Kvinesdal

Planident: Lyngdal: 4225 202107 | Kvinesdal: 4227 2021001

Kommune: Kvinesdal

Forslagsstiller er

Navn: Nye Veier v/ Sweco

Organisasjonsnummer: 967032271

Kontaktperson: Espen Motzfeldt Drange

Plankonsulent er

Navn: SWECO NORGE AS

Organisasjonsnummer: 967032271

Kontaktperson: Espen Motzfeldt Drange

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid er mottatt av

Navn: MELAND BJARNE

Telefonnummer: 48252398

E-post: bjarne.meland@eramet.com

Adresse:	Gårdsnr.:	Bruksnr.:
Orrekjerra 7	10	227

Du kan skrive din uttalelse til reguleringsplanarbeidet i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Gjelder kryss på Frøymland og adkomst til det fra Feda via en smal og trafikkfarlig vei. Deler av

veien er 50 sone med mye gående og syklende.
Med kryss på Frøytland vil trafikk fra Fedaområdet gå via denne veien.

Uten kryss på Opofta og sløyfing av tilførselvei fra Birkeland til Frøytland vil trafikk fra Lista som skal inn på E39 kjøre gjennom Feda. Dette vil gi en enda større belastning på veien til Frøytland.

Mitt forslag er fullt kryss på Opofta og sløyf krysset på Frøytland.

Signert av

BJARNE MELAND på vegne av MELAND BJARNE

19.04.2022

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

19.04.2022 21:31:23 AR485469532

19.04.2022 21:31:23 AR485469532

Uttalelse til oppstart av reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse til arbeidet med reguleringsplanen. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med og danner grunnlag for planforslaget som senere skal behandles av kommunen.

Uttalelsen gjelder

Navn på reguleringsplan: E39 Lyngdal vest - Kvinesdal
Planident: Lyngdal: 4225 202107 | Kvinesdal: 4227 2021001
Kommune: Kvinesdal

Forslagsstiller er

Navn: Nye Veier v/ Sweco
Organisasjonsnummer: 967032271
Kontaktperson: Espen Motzfeldt Drange

Plankonsulent er

Navn: SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer: 967032271
Kontaktperson: Espen Motzfeldt Drange

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid er mottatt av

Navn: TOFTELAND NINA THERESE V
Telefonnummer: 41230072
E-post: ninatech@hotmail.no

Adresse:	Gårdsnr.:	Bruksnr.:
Vestre Høylandsvei 225	120	2
Adresse:	Gårdsnr.:	Bruksnr.:
Vestre Høylandsvei 225	120	5
Adresse:	Gårdsnr.:	Bruksnr.:
Vestre Høylandsvei 225	121	6

Du kan skrive din uttalelse til reguleringsplanarbeidet i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Vi er grunneiere av gårdsbruk på Vestre Høyland i Lyngdal. Vi blir påvirket av begge alternativene i Høylandsdalen.

Skog og mark på Høyland blir flittig brukt til jakt, fiske, turer, naturfotografering, vedhogst, beite for hest, lek og kos. Disse aktivitetene ødelegges totalt av veibyggingen.

Den rike faunaen som vi har fulgt med på i årevis vil forsvinne og leveområde til en rekke dyrearter blir totalt rasert av en firefelts vei.

Vi synes det er synd at naturen og dyrelivet som er på Høyland ikke blir verdsatt nok til at enten eksisterende E39 kan gjenbrukes eller at veien blir lagt i tunnel.

For meg (Nina), som er oppvokst på Høyland, med både foreldre, besteforeldre og oldeforeldre som livnærte seg av gården, er det ekstra sårt å se på hvordan politikere og veiselskaper bare bestemmer å ødelegge hele deres livsgrunnlag. De har jobbet og slitt for at neste generasjoner skal kunne høste og nyte av gårdens goder. Det er en skam at det stopper nå med vår generasjon.

Legger ved noen bilder av dyr som bor i traseen.

Signert av

NINA THERESE VEHUS TOFTELAND på vegne av TOFTELAND NINA
THERESE V

19.04.2022

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

19.04.2022 21:58:36 AR485471374

19.04.2022 21:58:36 AR485471374

Filvedlegg:
Dyreliv.pdf

Dyreliv på Høyland

Traneparet på Høyland



Ål



Hegre



Elg



Rådyr



Ringtrost



Grønnspekk



Rådyr



Ender



Bever



Hare



Elg



Rev



Grevling



Traneunge



And



Fra: Petter Birkeland <petter.birkeland@birkelandbruk.no>

Sendt: tirsdag 3. mai 2022 10:13

Til: E39LK@Sweco.no

Kopi: Rune Birkeland <rune.birkeland@birkelandbruk.no>

Emne:

Hei

Jeg er eier av 115/4 og sender inn forslag på mulige masse deponi for ulike masser fra tunnel / vei driften etter dialog med Espen Drange.

Alle feltene her merket på kart kan potensielt dyrkes til jorde/innmark.

Skal være mulig å kunne kjøre med dumper direkte fra tunnel og tippe på alle disse feltene.

Felt nr 1 har en bekk som krysser, men den kan muligens legges i rør for å kunne tippe mer masse å få større flate dyrket mark.

Felt nr 2 er lett tilgjengelig og flatt og ligger inntil dyrket mark i dag, bare med en bekk i mellom.

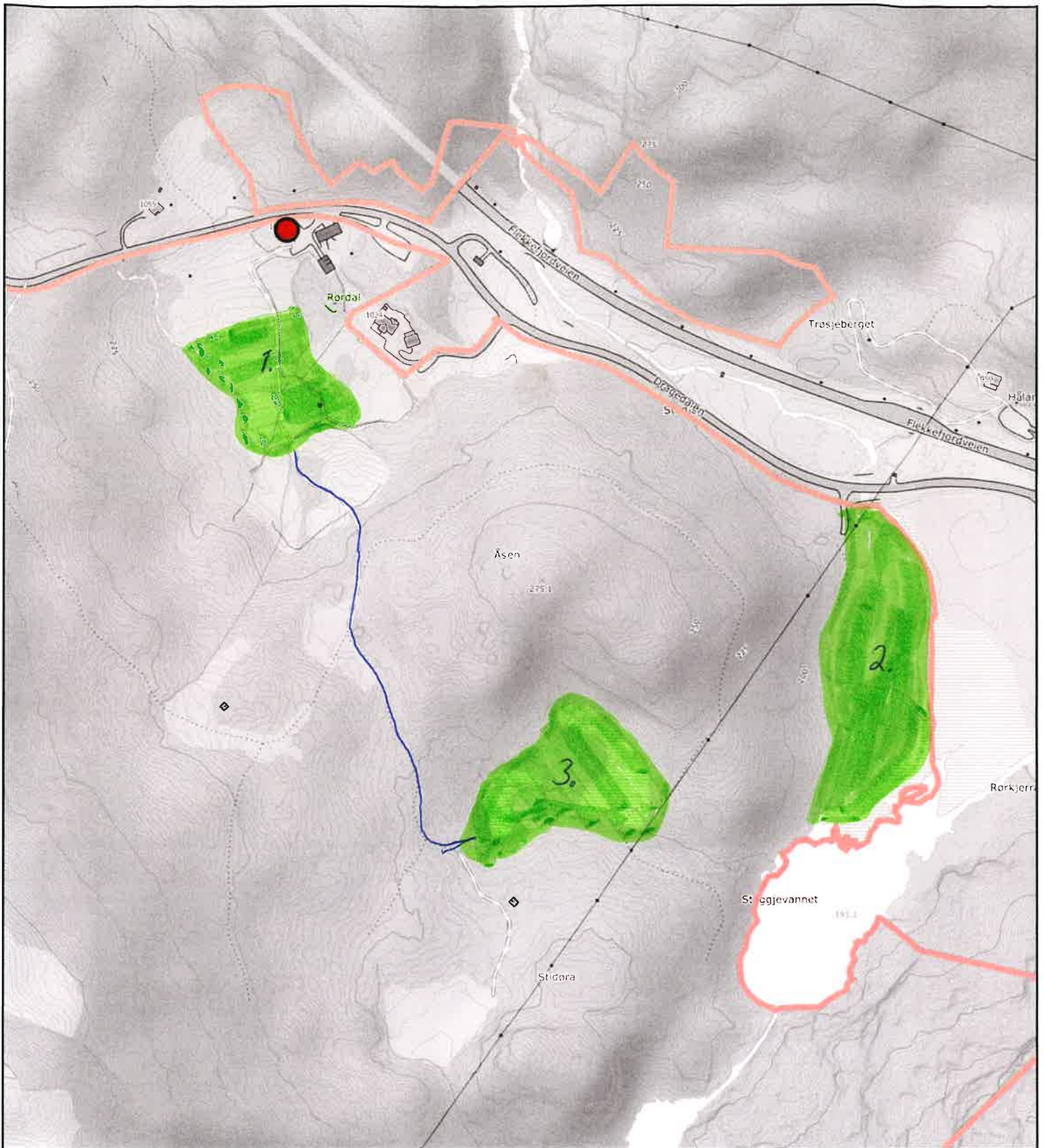
Felt nr 3 kan være aktuelt hvis dere skal bli kvitt mye masse, her er det ei stor naturlig forsenking som kan vurderes å fylle i.

Hører fra dere igjen hvis det er av interesse og kan være med på befaring på aktuelle områder.

Mvh Petter Birkeland

115/4

Tlf 91886369



0 20 40 60m

Målestokk 1: 4000 ved A4 utskrift

Utskriftsdato: 02.05.2022 11:48

Eiendomsdata verifisert: 02.05.2022 11:26

GÅRDSKART 4225-115/4/0

Tilknyttede grunneiendommer:
115/4/0

Jordressurs

TEGNFORKLARING

Ingen begrensninger

Små begrensninger

Moderate erosjonsrisiko

Store begrensninger

Ikke kartlagt

Sum



AREALTALL (DEKAR)

Ingen begrensninger	0.0	
Små begrensninger	0.0	
Moderate erosjonsrisiko	0.0	
Store begrensninger	0.0	0.0
Ikke kartlagt	1432.1	1432.1
Sum	1432.1	1432.1

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



NIBIO

NORSK INSTITUTT FOR
BIOØKONOMI