



Grovsilingsrapport vei Øyesletta

Reguleringsplan E39 Lyngdal vest- Kvinesdal

Vurderinger rundt plassering og utforming av tunnelportal, vei og kryss på Øyesletta

15.09 | 21

Oppdrag nr:	12002322
Oppdragsnavn:	E39 Lyngdal vest-Kvinesdal
Dokument nr:	E39LF_200_Tvfa_Grovsilingsrapport vei Øyesletta

Revisjonsoversikt

Revisjon	Dato	Revisjon gjelder	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
0	15.09.2021	Varsel om oppstart	NORUHO	NONOTT	NOJAOV

1 Innhold

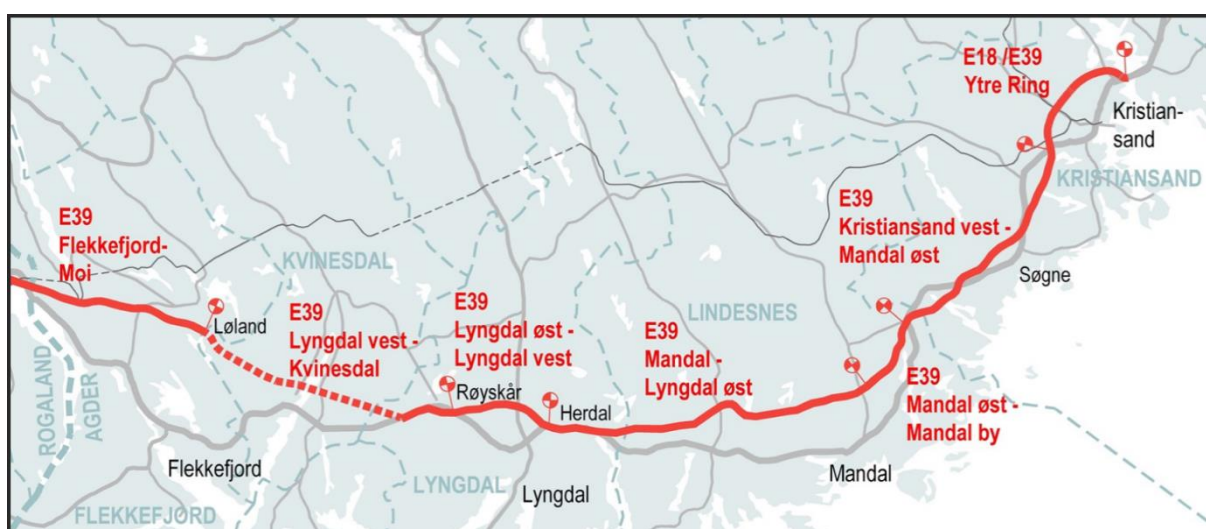
2	Innledning	4
2.1	Bakgrunn	4
2.2	Om rapporten.....	5
3	Planområdet.....	5
4	Eksisterende situasjon Øyesletta	6
4.1	Planstatus	6
4.2	Eksisterende forhold	7
5	Teknisk utforming.....	8
6	Vurdering alternativer	10
6.1	Alternativ 1	11
6.2	Alternativ 2.....	12
6.3	Alternativ 3.....	13
6.4	Anbefaling.....	14

2 Innledning

2.1 Bakgrunn

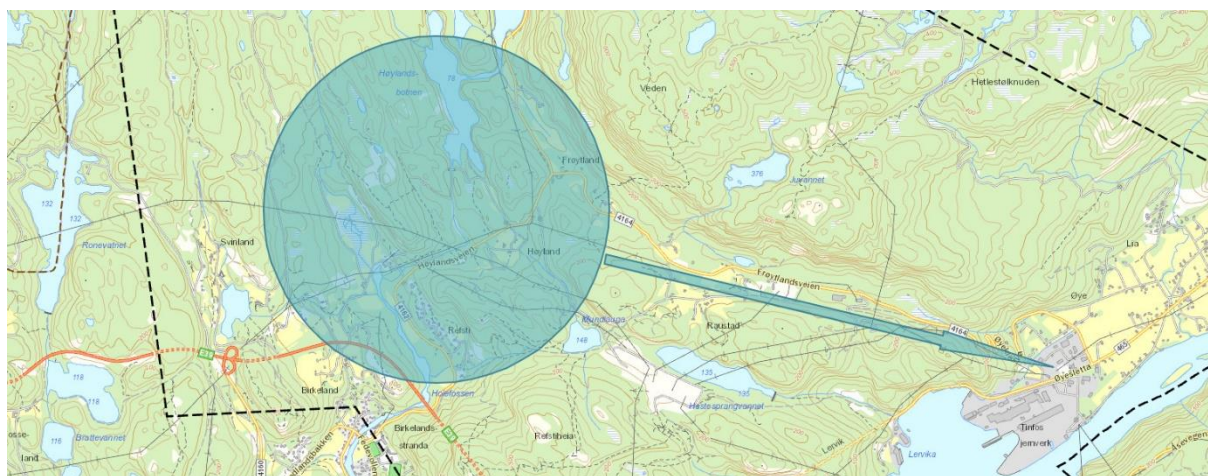
Nye Veier har ansvar for utbygging av E39 fra Kristiansand i Agder til Ålgård i Rogaland. Dagens E39-strekning er om lag 200 kilometer. Ny E39 planlegges som trafikksikker, firefelts motorvei med fartsgrense 110 km/t. Motorveien vil i tillegg til reduksjon i antall ulykker gi vesentlig kortere reisetid for brukeren, og knytte Agder og Rogaland tettere sammen som felles bo- og arbeidsmarked.

Utarbeiding av silingsrapport, planprogram og reguleringsplan med konsekvensutredning for parsellen Lyngdal vest-Kvinesdal er en del av dette oppdraget. Det er Lyngdal og Kvinesdal kommuner som er planmyndighet, og det er inngått en avtale mellom Nye Veier og den enkelte kommune om å utarbeide reguleringsplan med KU.



Figur: Parselloversikt. Kilde: Nye Veier

Som del av dette arbeidet skal det utredes en ny veiforbindelse/tunnel fra et nytt E39-kryss i området Birkeland/Høyland/Frøyland til påkobling til fv. 465 på Øyesletta. Denne veien vil gi en rask forbindelse fra Kvinesdal til E39.

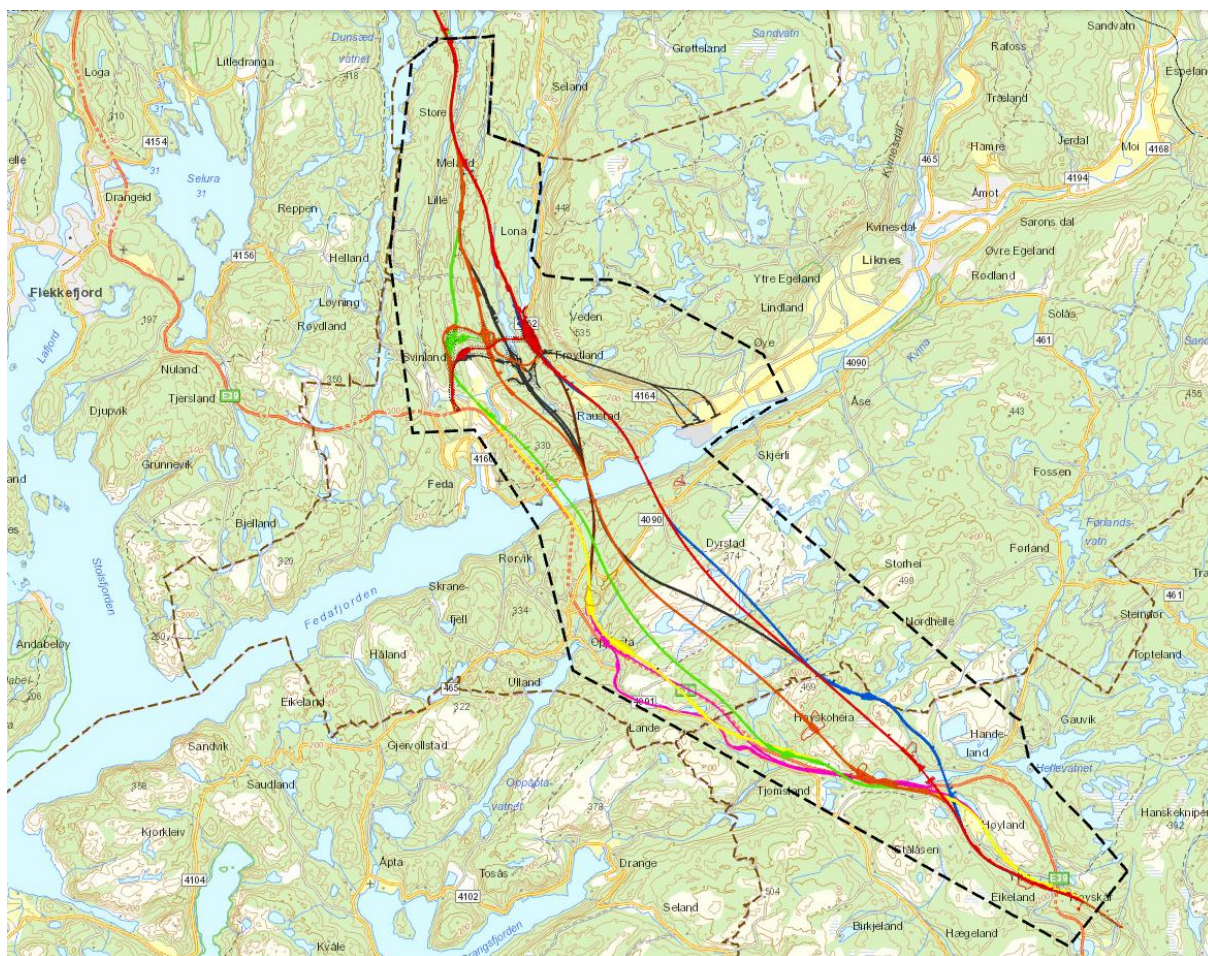


2.2 Om rapporten

Hensikten med denne rapporten er å dokumentere vurderinger og konsekvenser samt å anbefale valg av løsning for plassering av tunnelportal, vei og kryss på Øyesletta.

3 Planområdet

Planområdet dekker en korridor som omfatter eksisterende E39, alle de aktuelle alternativene for ny E39 samt nye og omlagte lokalveier i området. Planområdet strekker seg fra Røyskår i Lyngdal, gjennom Kvinesdal, og til grensen mot Flekkefjord. Området omfatter også traséer for en eventuell fremtidig tunnel fra Frøytland til Øyesletta ved Tinfos jernverk/Eramet Norway AS samt vei og kryss for påkobling til fv. 465.



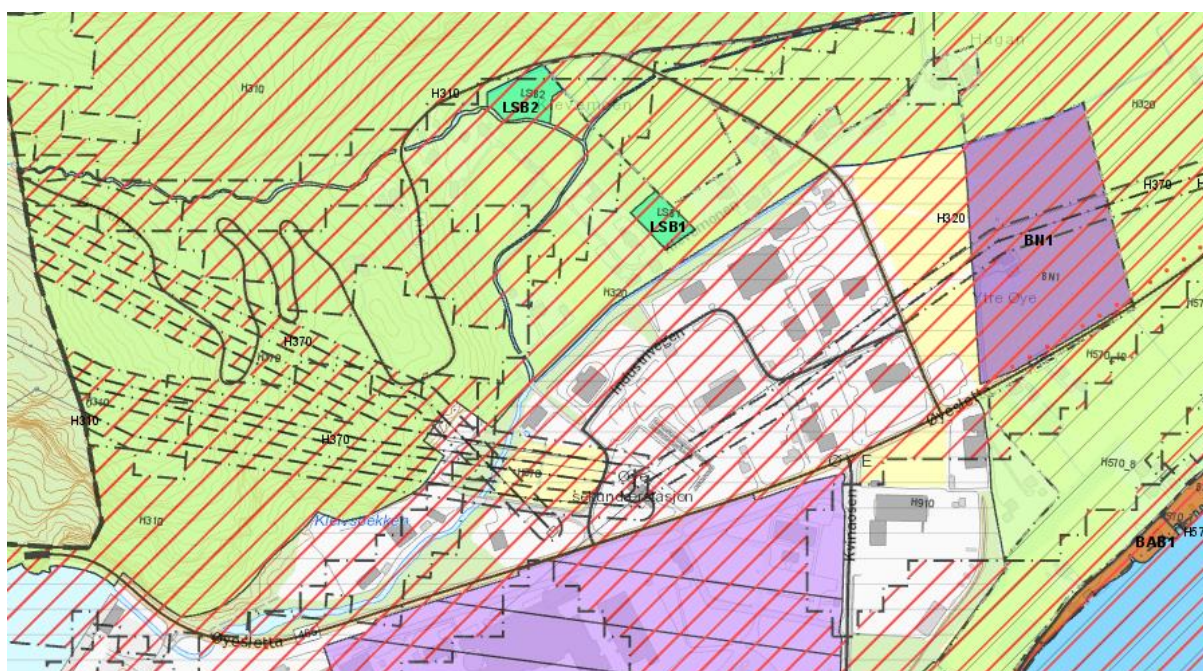
4 Eksisterende situasjon Øyesletta

4.1 Planstatus

Arealdisponeringen i området er bestemt i kommunedelplan for Øyesletta 2019-2031.

Målet med kommunedelplan for Øyesletta er:

Øyesletta skal være et attraktivt bosted og jordbruksarealene skal sikres slik at landbruksvirksomheten på Øyesletta kan videreføres sammen med utvikling av annen næringsvirksomhet i området.



Figur: Planstatus Øyesletta. Kilde: Kvinesdal kommune

Kommunedelplanen skal bidra til en balanse mellom god forvaltning av kommunens viktigste jordbruksarealer, og utvikling og vekst av området for øvrig.

I arbeidet med kommuneplanens arealdel 2015-2027, vedtatt 09.09.15, lyktes man ikke med å finne nye aktuelle næringsområder tilpasset næringsutviklingen kommunen ønsker seg. Kommunen har derfor funnet det riktig å satse på utvidelse av det eksisterende næringsområdet på Øye. I planen åpnes det for utvidelse av eksisterende næringsareal med ca. 31 dekar (BN1).

Innenfor kategorien sikrings- og fareområder er det i plankartet innarbeidet tre ulike faresoner:

- Hensynssone ras- og skredfare (H310)
- Hensynssone flomfare (H320)
- Hensynssone høyspenningsanlegg inkludert høyspentkabler (H370)

I tillegg til kommunedelplan for Øyesletta finnes det flere reguleringsplaner som gjelder for næringsområdene:

Plan	Ikrafttredelsesdato
10371987002 Reguleringsplan for Øye Havn og Industriområde	03.06.87
10371998001 Reguleringsplan for Øye Havn og Industriområde, endring 1	01.04.98
10372000004 Reguleringsplan for Øye Havn og Industriområde, endring 2	11.10.00
10372003006 Reguleringsplan for Øye Havn og Industriområde, endring 3	06.11.03
10372006007 Reguleringsplan for Øye industriområde 1b og 2	21.06.06
10372007002 Reguleringsplan for Øye industriområde, endring del 2	21.02.07
10372010001 Detaljregulering for Lervik	27.01.16

4.2 Eksisterende forhold

Området nord for fv. 465, som er aktuelt for ny vei, er i stor grad regulert og brukt til næringsaktivitet, men det finnes også boligbebyggelse og jordbruksland i området. Næringsområdene ligger på begge sider av fv. 465, mens det ligger bolig- og jordbruksområder nord for næringsområdet, inn mot skogkanten.

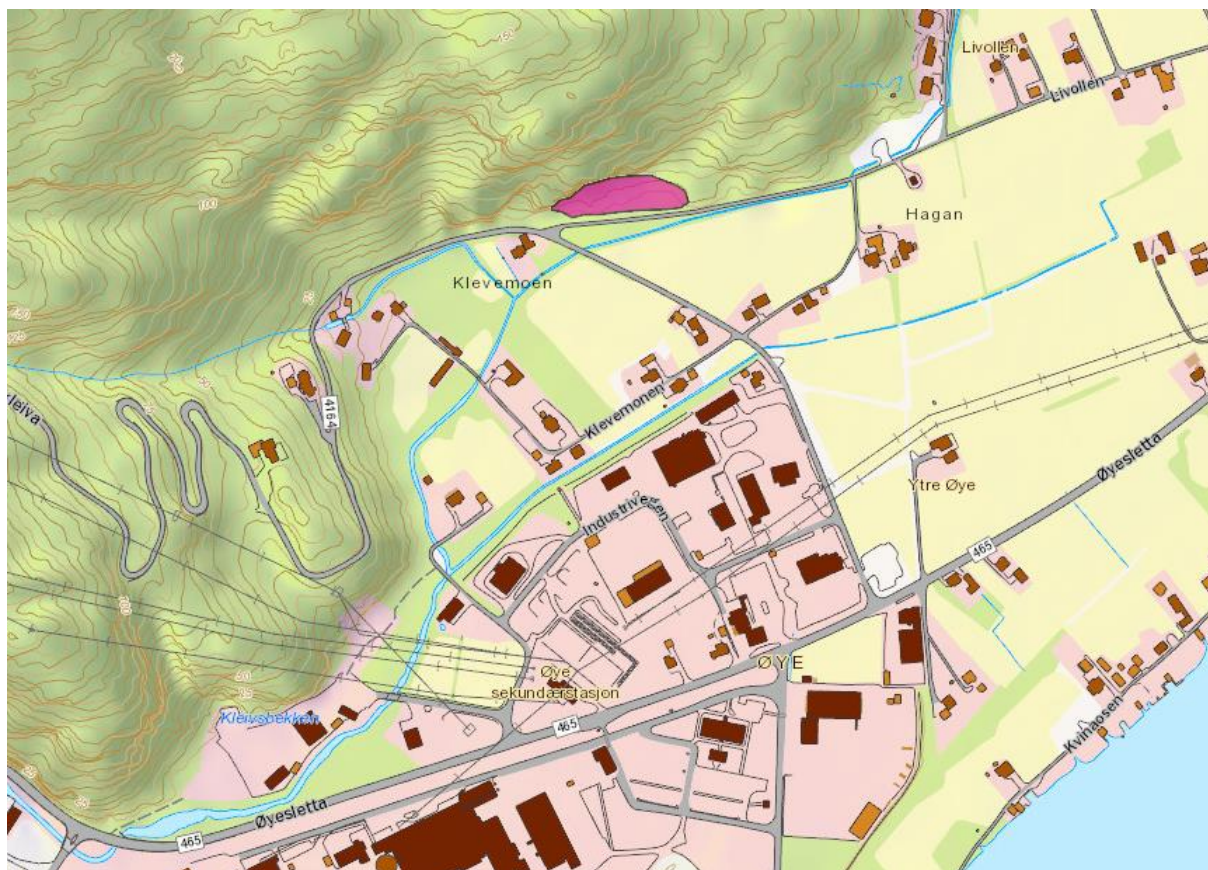


Figur: Flyfoto av Øyesletta

Lengst vest på Øyesletta ligger det en miljøstasjon for levering av avfall, med adkomst fra fylkesveien. Øye sekundærstasjon ligger tett ved denne adkomsten, og fra stasjonen går det mange luftstrekker opp mot trafostasjonene på Raustad. De resterende næringsarealene ligger langs fylkesveien bort til Øyekleiva, som er neste avkjørsel. Øyekleiva er veien som går bak til skogkanten, og svinger seg opp de bratte bakkene mot Raustad og Frøyland.

Det pågår arbeid med å etablere næringsarealer også på østsiden av Øyekleiva.

I bakkant av næringsarealene ligger det et titalls boligeiendommer samt noen landbruksteiger. En mindre lokalitet med naturtypen lågurtedellauvskog ble i juli 2021 kartlagt ved krysset på Klevemoen mellom Øyekleiva og Livollen. Naturtypen er rødlistet i kategorien sårbar (VU), og lokaliteten er vurdert å ha lav kvalitet.

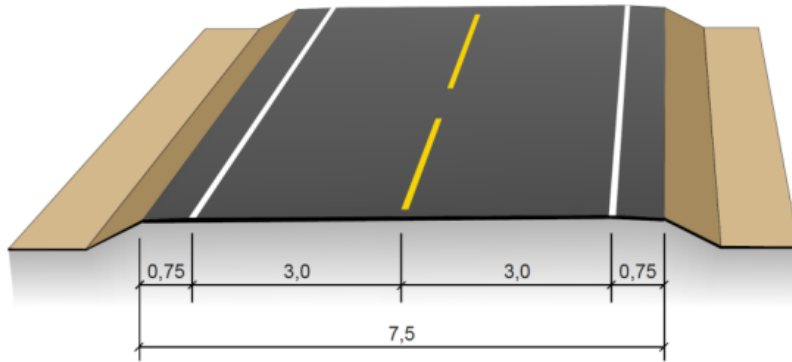


I henhold til data fra Statens vegvesen fra 2018, utgjør høyeste ÅDT (gjennomsnittlig døgntrafikk) for fv. 465 på Øyesletta 3950 kjøretøy. Tilsvarende tall for Øyekleiva, fv. 4164, er ÅDT på 150 kjøretøy.

Sør for fv. 465 ligger Eramet Norway Kvinesdal, med omtrent 200 ansatte. Her vil det være trafikkstrømmer knyttet til arbeidsstart og -slutt. Den største trafikkstrømmen ellers i området, er inn og ut fra miljøstasjonen, med adkomst ved Øye sekundærstasjon.

5 Teknisk utforming

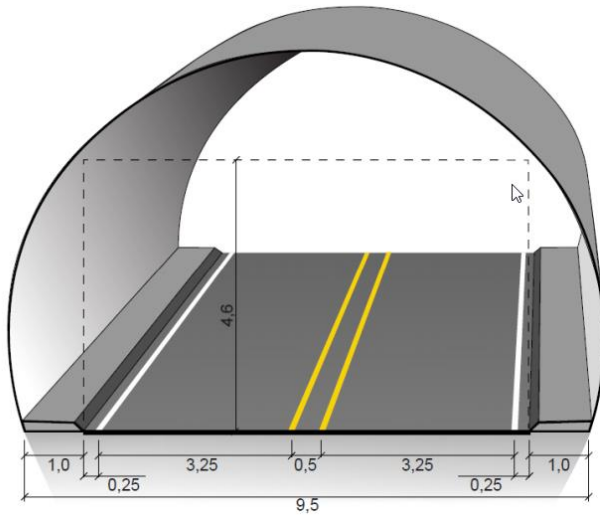
Dersom tilførselsveiene defineres som øvrige hovedveier og har ÅDT < 4 000 bør de planlegges i henhold til dimensjoneringsklasse Hø1 – Nasjonal hovedveg, ÅDT < 4 000 og fartsgrense 80 km/t. Det vil være aktuelt å redusere hastigheten i dagsonen mot Øyesletta. Veien skal ha maks 8 % helling, og skal bygges med tverrprofil som vist i figuren under.



Figur C.5: Tverrprofil Hø1, 2-feltsveg, vegbredde 7,5 (mål i m)

Figur: Tverrprofil Hø1. Kilde: Statens vegvesen

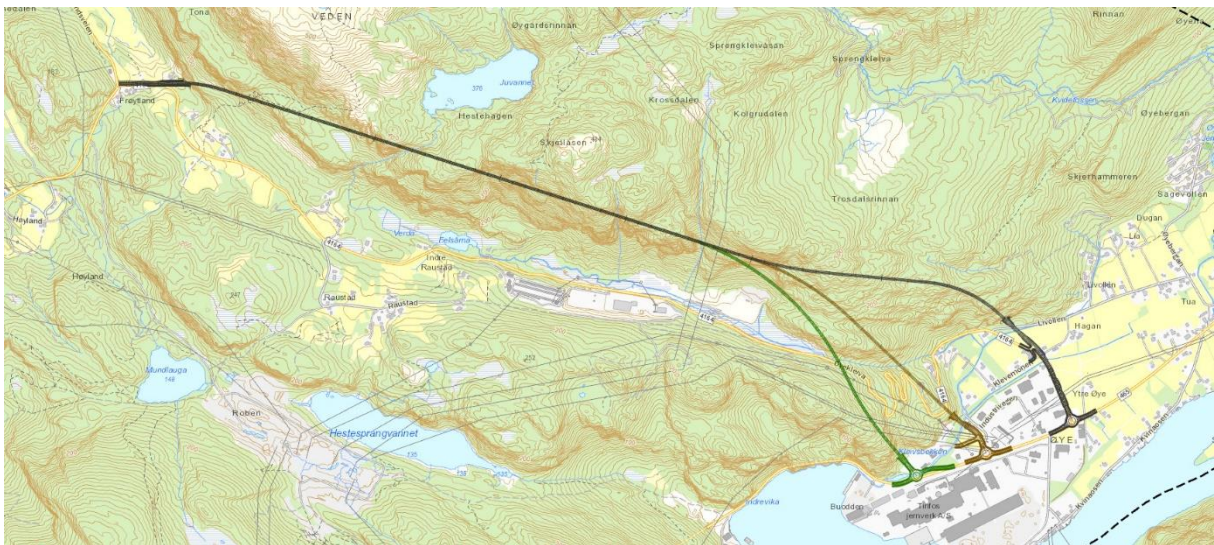
Tunneler skal ha maks 5 % helling, og skal bygges med profil som vist under.



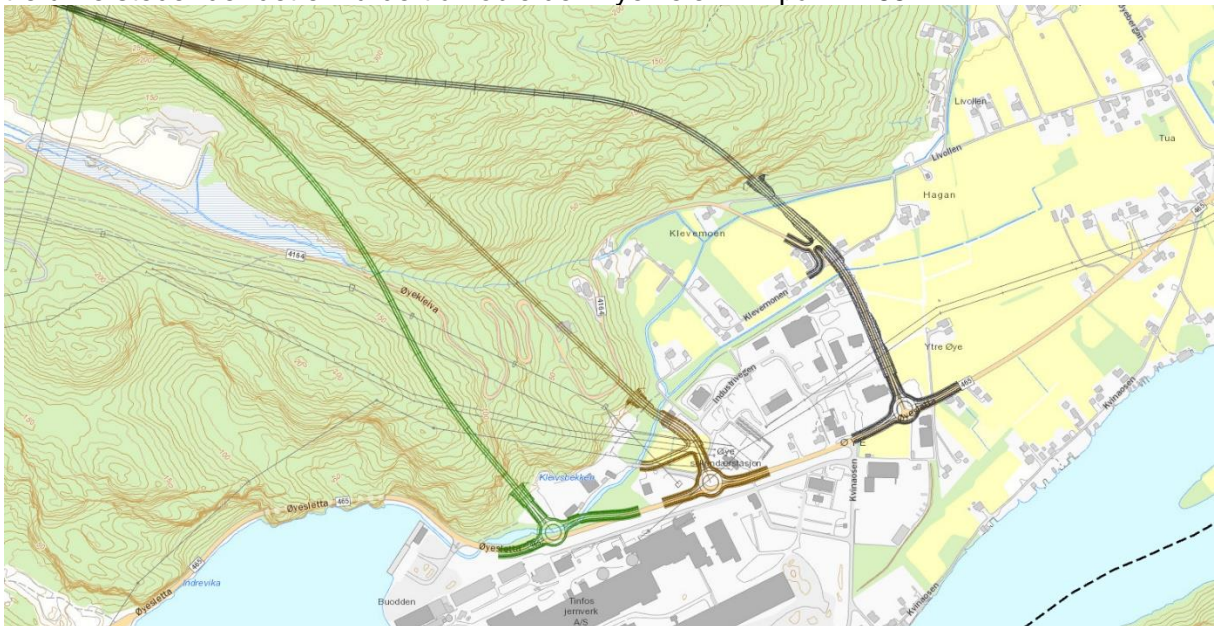
Figur: Tunnelprofil Hø1. Kilde: Statens vegvesen

6 Vurdering alternativer

På grunn av høydeforskjellen mellom Frøytland og Øyesletta, og den bratte Øyekleiva, er det ikke mulig å få til vei i dagen med tilfredsstillende stigning på strekningen. Det er søkt etter ulike plasser å starte tunnel langs Frøytlandsveien på Frøytland, men høydene østover langs veien øker, og det gjør at tunnallengden må økes for å ikke få for stor stigning i tunnelen. Innslag for tunnel lenger øst langs Frøytlandsveien vil også føre til betydelige kostnader og inngrep i forbindelse med nødvendig utvidelse og opprustning av eksisterende vei. Start på tunnelen til Øyesletta er derfor lagt på Frøytland. Konkret plassering av lokalvei og tunnelportal på Frøytland vil bli detaljert ut når plassering av trasé og kryss for E39 er nærmere fastlagt.

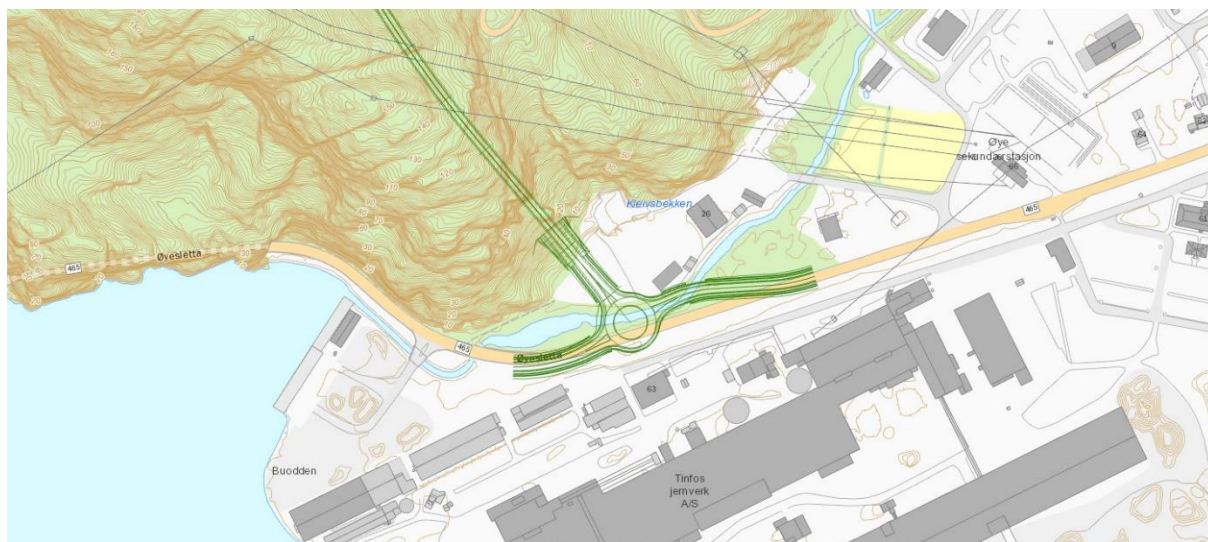


Det er få muligheter til plassering av vei og tunnel i området på Øyesletta, men det er vurdert tre ulike steder der det er vurdert å koble den nye veien inn på fv. 465.



6.1 Alternativ 1

Alternativet lengst vest har kortest vei i dagen av de tre alternativene. Tunnelportalen er plassert ca. 100 meter fra dagens fylkesvei. På grunn av siktkrav fra tunnelen til kryss, må krysset bygges som rundkjøring, og fartsgrensen må være 60 km/t. Veien vil krysse over deler av eiendommen der det i dag drives en miljøstasjon for levering av avfall. Rundkjøringen og deler av veiene må bygges som lokk over bekken som ligger langs miljøstasjonen, eller bekken må legges i en lang kulvert.



Vurdering:

Avstanden mellom tunnelportal og nytt kryss vil ikke tilfredsstillende kravene til stoppsikt i regelverket. Med hensyn til trafikksikkerhet er det ikke gunstig å plassere en rundkjøring så tett på en tunnel. Rundkjøringen vil komme brått på bilistene ut av tunnelen, og eventuell kø for å komme inn i rundkjøringen vil forverre risikoen for ulykker. Dette vil gjelde spesielt i vintersesongen, og nærheten til sjø og bekk utgjør en ytterligere forverring av forholdene.

Dette alternativet vil få en svært krevende anleggsperiode på grunn av bekken som går gjennom området. Vannulempene vil være store, og det finnes ikke omleggingsmuligheter for bekken. Naturmangfoldet i og langs bekken vil bli påvirket.

Den steile fjellsiden over tunnelportalen må renskes og sikres, ettersom det er fare for nedfall i området.

For å få tilkomst til tunnelen og bygge anleggene i dagen, vil eiendommen der det er miljøstasjon måtte benyttes i anleggsperioden. Eiendommen vil også få permanent redusert arealet, og en bygning må trolig fjernes/flyttes.

Alternativet har mange negative konsekvenser og stor risiko/usikkerhet. Nytt kryss ligger for nær tunnelportal. Alternativet anbefales som uaktuelt å vurdere videre.

6.2 Alternativ 2

Det midterste alternativet kobler seg på fylkesveien ved det eksisterende krysset ved Øye sekundærstasjon. På grunn av siktkrav fra tunnelen til kryss, må fartsgrensen være 60 km/t. Krysset med fylkesveien kan bygges som T-kryss eller rundkjøring. Den nye veien til tunnelen er lagt under de mange store høyspentledningene fra sekundærstasjonen. Ett næringsbygg må rives for å etablere veien, og det må etableres en kort kulvert/bru for bekken under veien. Det etableres en avkjørsel fra den nye veien for ny adkomst til miljøstasjonen.



Vurdering:

For dette alternativet vil det bli noen utfordringer og restriksjoner i anleggsfasen på grunn av de mange høyspentledningene som krysser over veitraséen. Dette vil gi begrensninger og strenge sikkerhetsrutiner på grunn av risiko for at anleggsvirksomheten skal komme i berøring med strømførende ledninger. Det må gjennomføres en risikovurdering ifm. tunneldrivingen når nærføring til elektrisk infrastruktur og spenningsatte kabler er mindre enn 30 m. Byggharheten for alternativet må avklares nærmere i dialog med Agder Energi Nett AS. I tillegg passer ny tunnel med begrenset overdekning under fv. 4164 Øyekleiva. I permanent situasjon vil det også være en viss risiko forbundet med mange høyspentledninger over veien.

Trafikk til og fra miljøstasjonen vil representere en viss trafikkfare, ettersom dette ofte er privatbiler med tilhenger. Dette kan skape situasjoner ved inn- og utkjøring, samtidig som det kommer trafikk ut fra den nye tunnelen.

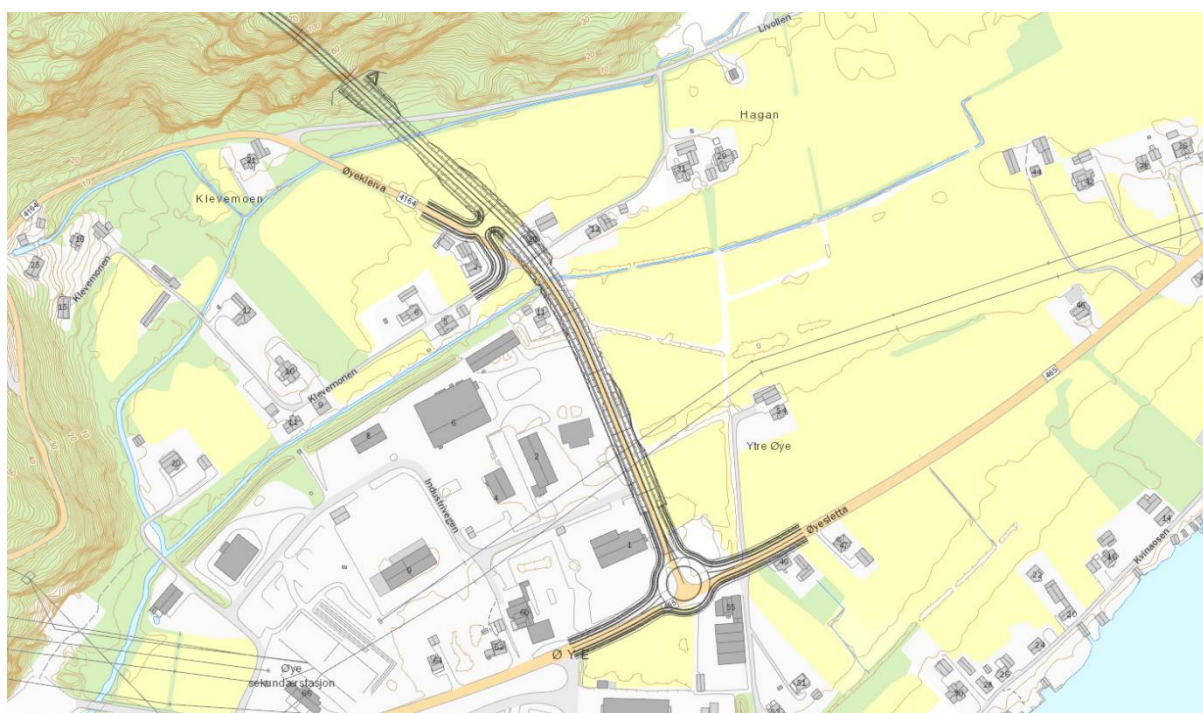
Den eksisterende busslommen på Øyesletta må trolig flyttes et stykke østover.

Ett næringsbygg må rives, og denne eiendommen vil ikke kunne nyttes til næringsvirksomhet lenger, ettersom den nye veien beslaglegger store deler av arealet.

Alternativet har noen negative konsekvenser og risiko/usikkerhet i forhold til høyspentledninger og trafikksituasjonen. Alternativet anbefales som et alternativ for videre vurdering i neste fase.

6.3 Alternativ 3

Alternativet lengst øst kobler seg på Øyesletta i dagens kryss mellom fv. 465 og fv. 4164. Krysset kan utformes som T-kryss, eller rundkjøring. Veien følger i dagens fv. 4164 Øyekleiva til Klevemonen, der den fortsetter over jordet til tunnelportal i skogkanten. Her må Livollen stenges, og det må etableres en kort kulvert/bru for bekken under veien. Det etableres et kryss for å koble Øyekleiva på den nye veien. Her må det også rives/flyttes et bolighus samt etableres en ny kulvert/bru for bekken under veien.



Vurdering:

Anleggsfasen vil ikke by på spesielt store utfordringer for dette alternativet. Ny vei er i stor grad lagt i og i nærheten av eksisterende vei, men det finnes muligheter for å etablere midlertidige omkjøringer.

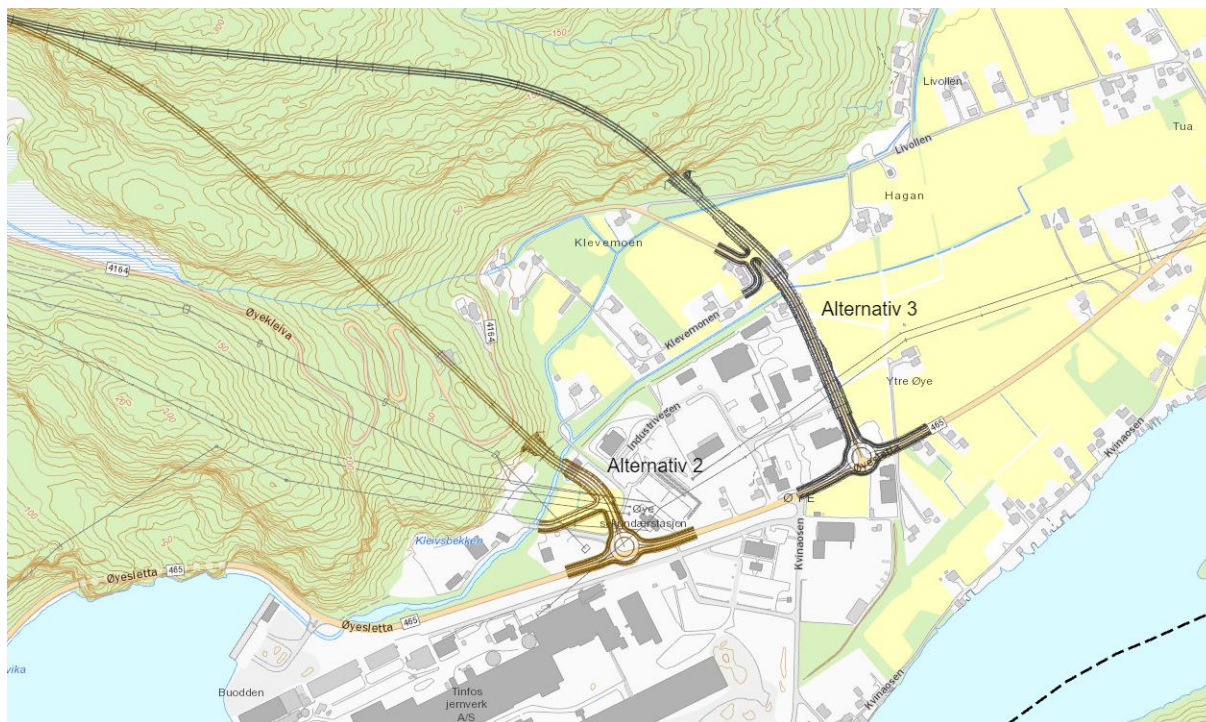
Veien vil ligge naturlig til mellom to næringsområder, og kan ha avkjørsler til disse. Det kan antas at deler av fjellsiden over tunnelportalen må renskes og sikres, men dette gjelder trolig mindre partier.

Det er negativt at veitraséen vil beslaglegge jordbruksareal på siste strekket, inn mot tunnelen, og at det må rives/flyttes et bolighus. Tunnelportalen går også gjennom, og vil ødelegge naturtypen som er kartlagt i skogkanten ved Klevemoen.

Alternativet anbefales som et alternativ for videre vurdering i neste fase.

6.4 Anbefaling

Det anbefales at alternativ 2 og 3 tas med videre for nærmere vurdering i neste fase.



I neste prosjektfase vil de to alternativene bli nærmere vurdert, for å kunne anbefale ett alternativ for utarbeidelse av reguleringsplan.

Følgende tema vil bli vurdert:

- Utforming av kryss mot Øyesletta
- Vurdering av påhuggsområdene i forhold til byggbarhet, rensk og sikring
- Kostnader og byggetid
- Vurdering av avbøtende tiltak i forhold til fare for skred og flom
- Kryssing av bekker
- Støyvurderinger
- Plassering og utforming av avkjørsel til miljøstasjon
- Vurdering av konflikt og restriksjoner i forhold til høyspenningsanlegg
- Utforming av kryss mot Øyekleiva
- Linjeføring ved bolighus og over landbruksareal
- Vurdering av avbøtende tiltak for naturtypen ved Klevemoen
- God behandling/gjenbruk/omplassing av matjord