



# Detaljregulering E39 Lyngdal vest – Kvinesdal

## Høringsuttalelser til Planprogram

---

NV Dokumentnummer: NV42E39LK-PLA-RAP-0001

ENT Dokumentnummer: 10220781 – E39LF\_000\_TVF\_Høringsuttalelser planprogram

Nye Veier AS | Kjølita 6  
4630 Kristiansand  
nyeveier.no

Prosjekt nr:	115510
Oppdragsnavn:	E39 Lyngdal vest- Kvinesdal
Kunde	Nye Veier AS

## Revisjonsoversikt

Revisjon	Dato	Årsak til utgivelse	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
01	04.05.2022	Første utgivelse	NOPERS NOSIVI NOSIHE NOBJMA	NODRAN	NOJAOV

## Endringsoversikt

Revisjon	Endringsbeskrivelse

## Innhold

1	Innledning .....	4
2	Gjennomgang av høringsuttalelser .....	5
2.1	Myndigheter .....	5
2.2	Organisasjoner, lag og foreninger .....	27
2.3	Grunneiere, privatpersoner og næringsliv.....	36
3	Vedlegg .....	86

## 1 Innledning

Nye Veier vil takke for alle innsendte innspill.

Det er til sammen for Lyngdal og Kviensdal innsendt 72 merknader gjennom alle kanaler til høring av planprogram og finsilingsrapport.

Merknadene er fordelt slik:

- 17 fra myndigheter
- 6 fra organisasjoner, lag og foreninger
- 49 fra grunneiere, privatpersoner og næringsliv

I dette notatet er alle merknadene oppsummert og kommentert.

For ytterligere informasjon utover svarene som er gitt til merknadene, vises det til planprogrammet, finsilingsrapporten og medvirkningsportalen.

## 2 Gjennomgang av høringsuttalelser

### 2.1 Myndigheter

- |   |                              |
|---|------------------------------|
| 1. BaneNOR  | 10. Ordfører Lyngdal kommune |
| 2. Agder fylkeskommune                            | 11. Mattilsynet              |
| 3. Direktoratet for mineralforvaltning            | 12. Fiskeridirektoratet      |
| 4. Direktoratet for samfunnsikkerhet og beredskap | 13. NVE                      |
| 5. Statnett (5b)                                  | 14. Statsforvalteren i Agder |
| 6. Kvinesdal kommune (saksframlegg og vedtak)     | 15. Hægebostad kommune       |
| 7. Farsund kommune                                | 16. Sirdal kommune           |
| 8. Flekkefjord kommune                            | 17. Statens vegvesen         |
| 9. Kystverket                                     |                              |

Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
1 - BaneNOR		
Planområdet berører ikke jernbanes interesser. BaneNOR har derfor ingen merknader.	Merknaden er tatt til etterretning.	
2 - Agder fylkeskommune		
Fylkeskommunedirektøren vurderer det fremlagte forslaget til plan- og utredningsprogram i det alt vesentlige som godt dekkende for det videre arbeidet, og mener det har vært en god planprosess der en har foretatt grundige utredninger av mulighetene for gjenbruk.  Fylkesutvalget er positiv til at NV har fokus på mest mulig gjenbruk, men planprosessen viser utfordringer med gjenbruk av dagens Fedabro med tunneler. Fylkesutvalget	Nye Veier er positiv til Fylkesutvalgets støtte til gå videre med anbefalt linje 5 med kryss på Frøytland.  Fremtidig veistatus løses ikke gjennom reguleringsplanen, men må tas i dialog ved en senere anledning.  Et kryss på Opofta er en av optimaliseringsmulighetene Nye Veier skal vurdere i den videre prosessen. Kryss på Opofta må vurderes sammen med behovet for tilførselsvei fra nytt	Kap. 2.2

Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
<p>støtter derfor NVs anbefaling om å gå videre med linje 5. Det legges vekt på at dette alternativet muliggjør bygging av en trafiksikker stamveg med 4-felt motorvegstandard på hele strekningen. Alternativet kommer også godt ut når det gjelder trafikanntytte, og vurderes samlet sett å være det beste for kryssløsning vest for Fedafjorden.</p> <p>Fylkesutvalget er bekymret for fremtidige drifts- og vedlikeholdskostnader knyttet til dagens vegsystem, som ikke lenger skal inngå som ledd i stamveganlegget. Dagens modell for tildeling av ressurser gir ikke full kompensasjon. Ut fra beredskapshensyn bes NV vurdere om deler av dagens E39 kan opprettholdes som tilførselsveger med riksvegstatus.</p> <p>Etter en samlet vurdering anbefales linje 5 med kryssløsning på Frøytland. Fylkesutvalget er likevel opptatt av at regionalt vegnett, Listerpakken, får god tilkobling til ny E39, og ber NV vurdere å etablere kryss også på Opoftedersom linje 5 med kryss på Frøytland blir valgt. Det må vurderes om deler av dagens E39, inkl. Fedabro, kan inngå i stamvegnettet som tilførselsveger til nytt vegsystem.</p> <p>Dersom forbindelsesvegen mellom Frøytlandskrysset og dagens E39 ved Birkeland sløyfes, må det kompenseres med et fullverdig kryss på Opoftedersom linje 5 med kryss på Frøytland blir valgt. Det må vurderes om deler av dagens E39, inkl. Fedabro, kan inngå i stamvegnettet som tilførselsveger til nytt vegsystem.</p>	<p>kryss på Frøytland til Birkeland. Det er viktig for Nye Veier at løsningen som velges gir det trafikkssystemet med høyest samfunnsnytte for regionen.</p> <p>Svar på Fylkesutvalgets innspill og kommentarer til planprogrammet og det videre arbeidet:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Klimagassutslipp og ikke-prissatte fag blir konsekvensutredet.</li> <li>b) Kap.2.2 blir oppdatert</li> <li>c) Å minimere tap av jordbruksarealer er viktig i den videre optimaliseringen av linjen. Nye Veier har vært på felles befarings med flere grunneiere som har forslag til arealer som kan egne seg til reetablering.</li> <li>d) Nye Veier har henvendt seg direkte til skolene i Kvinesdal og Lyngdal kommuner. Kun Feda skole var interessert i et medvirkningsopplegg. Nye Veier har hatt samme medvirkningsopplegg med Kvinesdal ungdomsråd (KUNG), Lyngdal ungdomsråd og Feda skole i 2 omganger, ved varsel om oppstart og ved høring av planprogram. Den siste gangen var Nye Veier der fysisk og barna og ungdommene hadde workshop med å tegne og skrive inn i kart. Nye Veier har også vært i kontakt med ungdommens fylkesråd i Agder, speiderne og 4H i Agder og i Lyngdal. Ungdommens fylkesråd hadde ikke behov for eget møte. Og verken speidere eller 4H mente de ble</li> </ul>	

Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
<p>nå signalisere at krysset på Opofta må være fullverdig – altså med av-/påkjøringsmuligheter i begge retninger. Et halvt kryss medfører at trafikk fra/til Farsund som skal vestover, må kjøre via fv. 465 ved Fedafjorden/Øye for å komme inn på (og av) ny E39. Dette vurderes ikke som en tilfredsstillende løsning.</p> <p>Mener at fremtidig tilførselsveg mellom Frøytland og Øye bør få status som riksveg, jf. dens funksjon som forbindelse mellom nasjonalt stamvegnett og havneområde med stort potensial for næringsutvikling og tilrettelegging for økt sjøtransport.</p> <p>Har følgende innspill til planprogrammet og videre planarbeid:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) Legger til grunn at hensynet til uberørt natur og framtidig utslipp får en vesentlig plass i planleggingen, og at det blir lagt opp til gode avbøtende tiltak for ikke-prissatte fag.</li> <li>b) Regionale planer må oppdateres i pkt. 2.2.</li> <li>c) Det må arbeides for å redusere tap av jordbruksarealer, og legge opp til gode og realistiske løsninger for reetablering.</li> <li>d) Medvirkningsopplegg for barn og unge bes utvidet.</li> <li>e) Det må reguleres fremtidsrettede og effektive løsninger for kollektivtrafikk.</li> </ul>	<p>berørt, og ønsket derfor heller ikke møte eller en egen orientering. Det er ingen lokallag for 4H eller speidere i Kvinesdal på nåværende tidspunkt. Nye Veier vil ved høring av planforslag fortsette medvirkningsprosessen med ungdomsrådene og Feda skole, og det vil på ny bli forespurt skoler, speider og 4H om møte.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>e) Tilrettelegging for kollektivtilbud vil bli drøftet med Agder kollektiv og Agder fylkeskommune i det videre arbeidet.</li> <li>f) Rekkefølgekrav som sikrer samtidig etablering/fjerning av relevant infrastruktur og stamveganlegget tas med.</li> <li>g) En løsning for å unngå de bratteste partiene på fv. 4091 mellom Tjomsland og Oppofte vil bli vurdert i det videre arbeidet. Nye Veier tar gjerne imot andre lignende forslag også.</li> <li>h) Nye Veier har avholdt møte med lokale viltlag ang. kartlegging av trekkruiter for vilt, og ønsker å gjennomføre lignende møte for plassering og utforming av viltkryssinger.</li> </ul> <p>Nye Veier vil vurdere løsninger gjennom Høylandsdalen i Lyngdal som ivaretar beboere og landbruk så langt det lar seg gjøre.</p>	

Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
<p>f) Det må tas inn rekkefølgekrav som sikrer samtidig etablering av relevant infrastruktur og stamveganlegget. Dette gjelder også for fjerning av infrastruktur.</p> <p>g) Masseoverskudd på strekningen bør i samarbeid med fylkeskommunen søkes brukt til utbedring av eksisterende fylkesveinett. Eksempelvis ved gjenbruk av eksisterende E39 øst for Opoftekrysset bør det vurderes å nytte noe av masseoverskuddet til å koble sammen gjenværende E39 mellom Opoftekrysset og Vaterlandstunnelen med fv. 4091.</p> <p>h) Lokale viltlag bør involveres i plassering og utforming av viltkryssinger og viltgjerder.</p> <p>Fylkesutvalget legger til grunn at det gode samarbeidet mellom NV, kommunene og fylkeskommunen fortsetter. Forutsetter at fylkeskommunens administrasjon tas med på råd i den videre prosessen.</p> <p>Selv om forslaget til å legge veglinjen på vestsiden av Høylandsdalen avviker fra vedtatt KDP, støttes denne anbefalingen. Det oppfordres imidlertid til at det søkes løsninger som best mulig ivaretar de som bor og driver landbruksvirksomhet i området.</p> <p>Det er viktig at næringsområdet på Opofta ivaretas i planen.</p>	<p>Evt. tap av fritidsanlegg vil bli erstattet, og turstier vil legges om. Nye Veier vil også se på mulighetene for å etablere utfartsparkering ved kryssområder.</p> <p>Regional plan for vannforvaltning vil følges opp.</p> <p>Nye Veier deler Fylkesutvalgets syn på at det har vært godt samarbeid mellom fylkeskommunen, kommunene og Nye Veier, og skal fortsette med å ta med fylkeskommunen, kommunene og andre sektormyndigheter med på råd i det videre arbeidet med reguleringsplanen.</p>	



Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
<p>Det forutsettes at eventuelle tap av anlegg (gapahuker, badeplasser m.m.) erstattes med anlegg av minst samme kvalitet. Turstier som berøres må legges om.</p> <p>Planprogrammet ser ut til å ivareta utredningsbehovet for vilt og forvaltningsmessig viktige arter i ferskvann. Det legges til grunn at faktorer som påvirker funksjonaliteten til faunapassasjer vil bli vurdert i den videre planleggingen.</p> <p>Det legges til grunn at føringene i Regional plan for vannforvaltning blir fulgt opp, og minner om ny versjon. Det er positivt at det skal gjennomføres vurderinger etter vannforskriftens § 12. Denne er imidlertid kjent som en unntaksbestemmelse.</p> <p>Det pågår arkeologiske undersøkelser i regi av det nasjonale prøveprosjektet Arkeologi på nye veier. Undersøkelsene er ikke ferdig, og det er høyt potensial for at det vil bli avdekket automatisk fredede kulturminner i ulike deler av prosjektområdet. Basert på de kjente kulturminnene og kulturmiljøene, vil den foreslåtte traséen være den minst konfliktfylte. Avbøtende tiltak må tas stilling til i den videre prosessen. Dispensasjoner fra kulturminneloven behandles fortløpende gjennom hele planprosessen i prøveprosjektet, derfor vil ikke dispensasjoner være en del av et samlet planforslag.</p>		

Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
<p>For nyere tids kulturminner vurderes den foreslåtte traséen som den minst konfliktfylte. Kulturmiljøer ved Høyland og Frøytland vil bli berørt. Avbøtende tiltak kan tas i forbindelse med endelig detaljregulering.</p>		
<p><b>3 - Direktoratet for mineralforvaltning</b></p>		
<p>I uttalelse til varsel om oppstart ba DMF om at konsekvensutredningen inkluderte mineralressurser som tema, og at masseuttak i drift skal vurderes som prissatte konsekvenser.</p> <p>DMF registrer at dagbruddet ved Teistedal er nevnt i planprogrammet og at mineralressurser tas inn som tema i KU. Presiserer at planområdet i tillegg omfatter Opoftesteinbrudd og en natursteinforekomst Teistedal. Det bør innhentes tilstrekkelig informasjon som gjør det mulig å vurdere forekomsten inn under ikke-prissatte konsekvenser.</p>	<p>Merknaden er tatt til etterretning. Masseuttak i drift blir vurdert som prissatt konsekvens.</p>	
<p><b>4 - Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap</b></p>		
<p>Viser til at det er Statsforvalteren som skal følge opp at hensynet til samfunnssikkerhet er ivaretatt i plansaker. DSB samarbeidet med Statsforvalteren og vil gi faglige innspill dersom det er nødvendig. Hvis det likevel er behov for direkte involvering av DSB, bes det om at høringen sendes inn med tydelig angivelse av hvilket forhold det bes om uttalelse til.</p>	<p>Merknaden er tatt til etterretning.</p>	

Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
5 - Statnett		
<p>Viser til tidligere uttalelser (senest 15.09.2021) og korrespondanse. Forutsetter at disse vil bli tatt hensyn til. Ber om å få være høringspart i det videre planarbeidet.</p>	<p>Merknaden er tatt til etterretning. Nye Veier har etablert dialog med konsulent som arbeider med fornying av kystlinjen mellom Kvinesdal og Kristiansand.</p>	
6 – Kvinesdal kommune		
<p>Kvinesdal kommune mener at forslag til planprogram gir et godt grunnlag for utarbeidelse av reguleringsplan og konsekvensutredning for ny E39 gjennom Kvinesdal.</p> <p>Er positiv til at anbefalt linje 5 med kryss på Frøytland og vei/tunnel til Øyesletta og Havneområdet legges til grunn for videre arbeid.</p> <p>Ser store fordeler med hel kryssløsning på Opofta da dette oppfattes å bidra til god trafikkavvikling for Kvinesdal, Flekkefjord og Farsund kommuner, og for videre utvikling av næringsområdet på Opofta.</p> <p>Dersom noe av dagens E39 mellom Opoftekrysset og Vatlandstunnelen kan gjenbrukes, bør den kobles sammen med fv. 4091 med overskuddsmasser for å få bort de bratteste partiene og en bedre vegforbindelse mellom Tjomsland og Opofta.</p> <p>Mener det er viktig at kryssløsning omfatter kollektivknutepunkt og rasteplasser.</p>	<p>Et kryss på Opofta er en av optimaliseringsmulighetene Nye Veier skal vurdere i den videre prosessen. Kryss på Opofta må vurderes sammen med behovet for tilførselsvei fra nytt kryss på Frøytland til Birkeland. Det er viktig for Nye Veier at løsningen som velges gir det trafikksystemet med høyest samfunnsnytte for regionen.</p> <p>En løsning for å unngå de bratteste partiene på fv.4091 mellom Tjomsland og Oppofte vil bli vurdert i det videre arbeidet.</p> <p>Tilrettelegging for kollektivholdeplasser, pendlerparkering og andre servicefunksjoner tilknyttet kryssområdet vil være en del av det videre arbeidet med reguleringsplanen.</p> <p>Tilrettelegging for kollektivtilbud vil bli drøftet med Agder kollektiv og Agder fylkeskommune.</p>	

Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
7 – Farsund kommune		
<p>Farsund kommune er positiv til at delstrekningen Lyngdal vest – Kvinesdal har fokus på gjenbruk for å få til god trafikk sikkerhet og med gode avkjøringer til alle kommuner.</p> <p>Om anbefalt linje 5 velges kreves det at krysset på Opofta med avkjøring til Farsund/Lista bygges som fullt 4-feltskryss med av- og påkjøring i begge retninger. Farsund kommune kan ikke akseptere en løsning hvor det ikke vil være mulig å komme østover uten å kjøre til ny kryssløsning vest for Fedå. Nordvestre del av kommunen vil få en omkjøringsveg på 10-15 km dersom det ikke etableres kryss på Opofta.</p> <p>Ber om det tilrettelegges for pendlerparkering og kollektivtilbud i krysningspunkt med fv. 465.</p>	<p>Et kryss på Opofta er en av optimaliseringsmulighetene Nye Veier skal vurdere i den videre prosessen. Kryss på Opofta må vurderes sammen med behovet for tilførselsvei fra nytt kryss på Frøytland til Birkeland. Det er viktig for Nye Veier at løsningen som velges gir det trafikksystemet med høyest samfunnsnytte for regionen.</p> <p>Tilrettelegging for kollektivholdeplasser, pendlerparkering og andre servicefunksjoner tilknyttet kryssområdet vil være en del av det videre arbeidet med reguleringsplanen.</p> <p>Tilrettelegging for kollektivtilbud vil bli drøftet med Agder kollektiv og Agder fylkeskommune.</p>	
8 – Flekkefjord kommune		
<p>Flekkefjord kommune mener at ny E39 må sikre en trafikk sikker og effektiv av- og påkjøring til Flekkefjord. En av- og påkjøring til Flekkefjord, via Øye, er ikke tilfredsstillende.</p> <p>Dersom anbefalt linje velges må ny tilførselsveg kobles sammen med minimum rundkjøring til dagens E39. På Frøytland må det planlegges for et godt kollektivtilbud for lokal-, regional- og ekspressbusser med pendler-/innfartsparkering.</p>	<p>Anbefalt linje viser tilførselsvei fra Frøytland – Birkeland.</p> <p>Et kryss på Opofta er en av optimaliseringsmulighetene Nye Veier skal vurdere i den videre prosessen. Kryss på Opofta må vurderes sammen med behovet for tilførselsvei fra nytt kryss på Frøytland til Birkeland. Det er viktig for Nye Veier at løsningen som velges gir det trafikksystemet med høyest samfunnsnytte for regionen.</p>	

Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
<p>Dersom tilførselsvegen mellom Birkeland og Frøytland tas ut, forutsettes det at det bygges fullt kryss på Opofte med samme kollektivtilbud og pendlerparkering som nevnt for Frøytland. Støtter ikke halvt kryss på Opofte.</p>	<p>Tilrettelegging for kollektivholdeplasser, pendlerparkering og andre servicefunksjoner tilknyttet kryssområdet vil være en del av det videre arbeidet med reguleringsplanen.</p> <p>Tilrettelegging for kollektivtilbud vil bli drøftet med Agder kollektiv og Agder fylkeskommune.</p>	
9 - Kystverket		
<p>Kystverket finner det positivt at ny bro over Fedafjorden planlegges med lik vertikal klaring som eksisterende bro. Gjør oppmerksom på at eventuelle konstruksjoner i fjorden vil kunne påvirke sikkerhet og ferdsel i farvannet, og forventer at planarbeidet utreder og beskriver eventuelle konsekvenser for skipstrafikken.</p> <p>Forutsetter at ny bro over Fedafjorden ikke fører til begrensninger for skipstrafikken, og minner om at etablering av broer over farvann krever tillatelse fra Kystverket.</p>	<p>Merknaden er tatt til etterretning. Eventuelle konsekvenser for skipstrafikken vil bli utredet.</p>	
10 - Lyngdal kommune v/ordfører		
<p>Det bør vurderes lang tunnel fra øst for Høgåsen i Høilandsdalen (ca. pel 1400-1500) til Drangslund/Tjomsland for å skjerme landbruksjord og bebyggelse i vestre del av Høilandsdalen. Dette vil igjen sikre viktige viltpassasjer, noe som ikke er ivarettatt godt nok i prosjektet Herdal-Røysgård.</p>	<p>Nye Veier har sett på fordeler og ulemper med tunnel gjennom deler av Høylandsdalen.</p> <p>Fordeler med tunnel:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kortere linje (ca. 200m)</li> <li>- Kan spare og bygge en - to viltkryssninger ved lang tunnel på 3 km (inkl. i kostnad)</li> <li>- Mindre terrenginngrep</li> </ul>	

Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lokalt mindre støy</li> </ul> <p>Ulemper med tunnel:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kostbar løsning å bygge (ca. 2-3 km med tunnel)</li> <li>- Kostbart å vedlikeholde tunneler</li> <li>- En tunnelloøsning som skissert vil gi en økt investeringskostnad på ca. 300-400 mill. kroner vs. vei i dagen</li> <li>- Betydelig mer overskuddsmasser med tunnel</li> </ul> <p>Nye Veier kan ikke forsvare en slik kostnadsøkning og holder fast på en løsning med vei i dagsone.</p>	
11 - Mattilsynet		
<p>Registrerer at aktuelle forhold til drikkevann er beskrevet i forslag til planprogram, og legger til grunn at videre utredning av vegtiltakets virkninger på drikkevannskilder vil omfatte både kommunalt og privat eid vannforsyning.</p> <p>Faren for spredning av planteskadegjørere er ikke nærmere omtalt i planprogrammet. Det vises til at det skal utarbeides en matjordplan. Mattilsynet forutsetter at tiltak mot spredning av planteskadegjørere vil inngå som tema i matjordplanen.</p> <p>Anbefalt linje 5 inngår blant de alternativene som Mattilsynet vurderte som mest hensiktsmessige for neste</p>	<p>Merknaden er tatt til etterretning. Tiltak mot spredning av planteskadegjørere vil inngå som tema i matjordplanen.</p>	

Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
prosjektfase, jf. uttalelsene til oppstartsvarsel. Har derfor ingen ytterligere kommentarer til anbefalt linje.		
12 - Fiskeridirektoratet		
<p>Det er ikke registrert spesielle fiskeri- og havbruksinteresser ved de aktuelle krysningpunktene for bru ved Nadenes og Skarpnes. Det kan likevel utøves et generelt yrkes- og fritidsfiske med garn, teiner og line i farvannet.</p> <p>Forutsetter at utredninger av konsekvenser ved kryssing og utfylling i vann også inkluderer sjø/Fedafjorden.</p> <p>Ber om å bli inkludert i det videre planarbeidet.</p>	<p>Merknaden er tatt til etterretning. Utredning av konsekvenser ved kryssing og utfylling i vann vil inkludere sjø/Fedafjorden.</p>	
13 - NVE		
<p>I saker der samferdselsanlegg medfører tiltak i og ved vassdrag må virkningen av tiltak utredes og hensynet til vassdraget ivaretas. Samferdselsanleggene bør unngå utfylling i vann og vassdragsnære områder. Videre må vannveier krysses med god nok kapasitet, slik at faren for flom, erosjon og skred ikke øker.</p> <p>Viser til tidligere innspill, 14.10.2021, vedrørende utredningstema, og ber om at innspillene som gjelder naturfare og vannmiljø tas med i det videre arbeidet.</p> <p>Registrer at de ikke-prissatte konsekvensene utredes innenfor de fem fagtemaene Landskapsbilde, Friluftsliv/by-</p>	<p>Hensynet til vann og vannveier har stort fokus i planarbeidet. Vannmiljø og vassdragenes funksjon vil vurderes under alle aktuelle tema.</p> <p>Det vil bli utarbeidet et eget bekkenotat som beskriver dagens situasjon og verdier, hvordan disse blir påvirket i ulike faser i prosjektet samt begrunnelse for valg av løsninger. Sammen skal konsekvensutredningen og bekkenotatet sikre krav om kunnskap, begrunnelser og vurderinger etter vannforskriftens § 12 og annet relevant regelverk. Notatet kan også bidra til at vurderinger knyttet til vassdrag blir sam ordnet ut fra et helhetlig perspektiv på tvers av fagområder.</p>	

Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
<p>og bygdeliv, Naturmangfold, Kulturarv og Naturressurser. Vannmiljø og vassdragenes funksjon vil falle inn under flere av disse. Vassdrag må vurderes ut fra et helhetlig perspektiv der både kulturverdiene, naturverdiene og vassdragenes funksjon som fordrøyning og leveområder må sees på tvers av temainndelingene.</p> <p>Gjør oppmerksom på at planområdet berører det vernede vassdraget 024/2 Lyngdalselva. Dette krever en helhetlig tilnærming hvor landskapsformer og vassdragsmiljøet må sees i sammenheng.</p> <p>Det er bra at det skal gjøres en helhetlig utredning som tar for seg vannmiljøet. Det er viktig at notatet også vurderer alternativer og avbøtende tiltak. Ber om videre dialog i dette arbeidet.</p> <p>Når en reguleringsplan omfatter de hensyn som vannressursloven skal ivareta, kan reguleringsplanen erstatte konsesjon etter vannressursloven § 8. Det forutsetter at reguleringsplanen gir en god beskrivelse av tiltakene og at konsekvensene for allmenne interesser er vurdert. Ser på det som en fordel å ta dette gjennom samordningen av plan.</p>	<p>Alternative linjer forbi Indretjønn blir vurdert, og det er et potensial for å minimere utfylling i Indretjønn. Dette må sees i sammenheng med andre ikke-prissatte og prissatte konsekvenser for optimaliseringen av linje 5 gjennom Oppofte.</p> <p>Sikkerhet mot naturfarer vil bli håndtert i reguleringsplanen gjennom arealformål, hensynssoner og reguleringsbestemmelser.</p> <p>Nye Veier har som ambisjon at sentrale utformingsprinsipper og løsninger skal hjemles i plankart og reguleringsbestemmelser.</p> <p>Nye Veier vil invitere til videre dialog i arbeidet med bekkenotatet og evt. andre fagtema NVE har sektoransvar for.</p>	



Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
<p>Anbefalt linje 5 vil komme i berøring med flere vassdrag, blant annet Lonen, Igletjønn og Høylandsbotnen. Linjer lengre vest berører ikke disse vassdragene i like stor grad. Ber om at vurderingene opp mot vassdragsmiljøet blir tydeliggjort og at vektingen opp mot andre tema gjøres rede for.</p> <p>Ut fra den foreløpige linjen ser det ut til at Indretjønn blir fullstendig gjenfylt. Dette er svært uheldig, og ber om at det sees på andre løsninger. anbefaler at linjen flyttes. Dersom dette ikke er mulig, må alternative løsninger og kompenserende tiltak vises i planen. Gjør også oppmerksom på at Kleivsbekken må ivaretas.</p> <p>Minner om at det på reguleringsplannivå skal sikres tilstrekkelig sikkerhet mot naturfarer ivaretas gjennom selve planløsningen og bruk av virkemidler som arealformål, hensynssoner og reguleringsbestemmelser. Ved siste plannivå er det ikke mulig å skyve nærmere avklaring av reell fare til byggesaken ved å sette vilkår for å innvilge byggesøknad.</p> <p>Viser til at det skal lages miljøprogram og miljøoppfølgingsplan (MOP). Mener at en detaljreguleringsplan må vise de valgte løsningene både i kart og bestemmelser på en entydig og klar måte. Det er</p>		

Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
<p>derfor viktig at sentrale utformingsprinsipper og løsninger må hjemles i reguleringsplanen. MOP må være et underordnet styringsverktøy som alternativt gjøres juridisk bindene gjennom reguleringsbestemmelser.</p> <p>Råder til å benytte NVEs nettsted for arealplanlegging og kartbaserte veileder for å få en fullstendig oversikt over hvordan NVEs temaer og interesser kan ivaretas.</p> <p>Inviterer til kontakt og samarbeid gjennom planprosessen.</p>		
14 - Statsforvalteren		
<p>Linje 5 kan gå til kryssløsningene Birkeland, Frøytland, Høyland 1 og Høyland 2, hvor alle linjene foreløpig er vurdert å gi stort konfliktpotensial for ikke-prissatte verdier.</p> <p>Statsforvalteren har foreløpig ikke tilstrekkelig detaljkunnskap om verdiene eller konsekvensgraden av de ulike kryssløsningene eller linjene nord/vest for Fedafjorden til å ta konkret stilling til alternativene.</p> <p>Foreløpig vurdering er likevel at alle kryssløsninger med linjeføring har stort potensial for konflikt med miljøverdier av nasjonal eller vesentlig regional interesse. Gir derfor faglig råd om at det konsekvensutredes flere alternativer nord/vest for Fedafjorden enn bare kryssalternativ</p>	<p>Nye Veier følger det faglige rådet fra Statsforvalteren, og vil konsekvensutrede kryssalternativet Høyland2 i tillegg til Frøytland.</p> <p>Optimalisering av linjeføring nord for Fedafjorden vil ha særlig fokus på naturmangfold og jordvern, samtidig som det er viktig å balansere dette mot andre ikke-prissatte og prissatte konsekvenser.</p> <p>For å unngå vesentlige skadevirkninger for miljø og samfunn vil tiltakshierarkiet følges, og vurderingene som er gjort knyttet til det enkelte trinnet vil bli beskrevet. Der det ikke er mulig å unngå tap av økologisk verdi vil dette begrunnes, og skadereduserende og/eller kompensierende tiltak vil bli innarbeidet så langt det lar seg gjøre.</p>	

Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
<p>Frøyland. Foreløpig vurdering er at kryssløsning Høyland 2 med tilhørende linje (grønn) nordover bør være med videre.</p> <p>Videre anbefales det å vurdere en alternativ linjeføring gjennom Store Meland, som i større grad vil ivareta hensynet til naturmangfold, kulturlandskap og landbruk. Foreløpig vurdering er at skissert linje vil kunne være i konflikt med nasjonale interesser tilknyttet naturmangfold og jordvern.</p> <p>Målsetningen om at skade på økologiske verdier skal begrenses så langt det er mulig er sammenfallende med Statsforvalterens oppfatning om at det bør være et grunnleggende mål for store infrastrukturprosjekter at negativ påvirkning på viktige naturverdier skal unngås. Eventuelle negativ påvirkning skal avbøtes gjennom skadereduserende og/eller kompensierende tiltak.</p> <p>I den sammenheng vises det til at arealendring er en av de største negative påvirkningsfaktorene i Norge i dag. I prosjekter, som ny E39 mellom Kristiansand og Ålgård, er det derfor svært viktig at man har spesielt fokus på å hindre tap av biologisk mangfold.</p> <p>Statsforvalteren forventer at planbeskrivelsen gir en konkret beskrivelse av konsekvenser for registrerte</p>	<p>Konsekvensutredningen vil vurdere konsekvenser for alle registrerte naturtypelokaliteter og andre naturverdier som helt eller delvis blir berørt av planforslaget. Det samme gjelder konsekvenser og mulige skadereduserende tiltak ved bekkekryssinger og annen påvirkning på vannforekomster både i anleggs- og driftsfasen.</p> <p>Det vil bli utarbeidet et eget bekkenotat som beskriver dagens situasjon og verdier, hvordan disse blir påvirket i ulike faser i prosjektet samt begrunnelse for valg av løsninger. Sammen skal konsekvensutredningen og bekkenotatet sikre krav om kunnskap, begrunnelser og vurderinger etter vannforskriftens § 12 og annet relevant regelverk. Kravene i håndbok N200 vil ligge til grunn for arbeidet med utforming av faunapassasjer for vilt og ved kryssing av fiskeførende bekker/elver (kap. 5.5.4).</p> <p>I arbeidet med konsekvensutredningen vil landskapsøkologiske funksjonsområder bli kartlagt og beskrevet, med særlig vekt på å framskaffe et bedre kunnskapsgrunnlag for områdene nord for Fedafjorden og i Høylandsdalen. Konsekvenser og behov for skadereduserende tiltak vil bli vurdert og valg av løsninger begrunnet.</p>	

Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
<p>naturtypelokaliteter som helt eller delvis blir berørt. Plankart og bestemmelser må være presise nok til at vurderingene gir tilstrekkelig forutsigbarhet. For eksempel frarådes kombinasjon av midlertidig rigg- og anleggsområder og hensynssoner for naturmangfold. Der hvor naturtypelokaliteter av nasjonal eller regional interesse blir berørt må vurdering av avbøtende tiltak og alternative løsninger komme frem av plandokumentene.</p> <p>Anbefalt linje 5 med kryss på Frøytland kommer i konflikt med flere viktige naturtypelokaliteter, som lågurteiskog, lågurtedelløvsog, naturbeitemark og edellauvskog. Konsekvenser for de berørte naturtypene må belyses konkret i konsekvensutredningen, samtidig som det bør vurderes hvorvidt kryssområdet på Frøytland kan utformes i kombinasjon med andre foreslåtte linjer.</p> <p>Statsforvalteren anbefaler at områder som reguleres til massedeponier legges i arealer som ikke kommer i konflikt med naturtyper av nasjonal eller regional verdi. Dersom masselagring likevel kommer i konflikt med naturtyper må dette komme tydelig fram av konsekvensutredningen.</p> <p>Anbefalt linje vil utfordre flere vannforekomster. Gjør oppmerksom på at alle inngrep som berører vann må avklares i forhold til Forskrift om fysiske tiltak i vassdrag.</p>	<p>Nye Veier deler Statsforvalteren sitt syn på at kombinasjonen av midlertidig rigg- og anleggsområder og hensynssoner for naturmangfold er uheldig, og vil unngå bruk av dette.</p> <p>Nye Veier vil unngå så langt det lar seg gjøre å benytte naturtyper av nasjonal eller regional verdi til masselagring.</p> <p>Nye Veier ser et potensial i å forbedre miljøtilstanden i flere av bekkene anbefalt linje krysser, og dette er noe som det vil bli vurdert i det videre arbeidet med reguleringsplanen.</p> <p>Konsekvenser for berørt jordbruksareal vil vurderes i konsekvensutredningen. Det arbeides med å få til løsninger som sikrer minst mulig tap av jordbruksareal. Der slikt tap ikke kan unngås skal det legges til rette for løsninger for reetablering av jordbruksareal. Det skal utarbeides en matjordplan, der ivaretagelse av berørte jordressurser skal beskrives. Flytting av matjord og kompensasjonstiltak ved tilrettelegging for nydyrking i nærliggende områder skal vurderes. Berørt jordbruksareal inngår i konsekvensutredningen.</p>	

Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
<p>Det forventes at ingen bekkekryssinger vil fremstå som en barriere i anleggs- og driftsfase og at trygg fiskepassasje sikres. Der dette er vanskelig må det begrunnes særskilt og med fokus på krav i vannforskriften § 12.</p> <p>I utgangspunktet skal alle bekkekryssinger ferdigstilles før veganlegget påvirker vannforekomsten. Der dette ikke er praktisk mulig skal søknad ha god begrunnelse. Der innsjøer gjenfylles og bekker omlegges må behovet begrunnes særskilt og med fokus på krav i vannforskriften § 12.</p> <p>Forventer at det legges vekt på at berørte vannforekomster ikke skal forringes i anleggsfasen, og at en arbeider etter prinsipper om at vannforekomsten skal ha god kvalitet gjennom hele anleggsfasen.</p> <p>For å begrense vegens potensial som landskapsøkologisk barriere anbefales det sterk etablering av enkelte strekninger med tunnel nord/vest for Fedafjorden. Ber om at viktige trekk-korridorer klart fremgår av planforslaget og at kunnskapen legges til grunn ved utforming. Legger til grunn at det legges opp til tilstrekkelig faunapassajer. Forutsetter at kravene i håndbok N200 kap. 5.5.4 legges til grunn ved utforming av viltkryssinger.</p>		

Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
<p>Forventer at det gjøres grundige alternativvurderinger for å minimere omdisponering av dyrka jord, og at det gjøres gode skadereduserende tiltak. Anbefalingen om å inkludere kryssløsning Høyland 2 er blant annet av jordvernhensyn.</p> <p>Forventer at det legges ned et grundig jordfaglig arbeid med matjordplanen, slik at all berørt dyrka jord sikres en forsvarlig gjenbruk. Arbeidet må utføres av personer med relevant fagkompetanse på jordflytting, og det forventes at kommunens landbruksforvaltning involveres.</p> <p>Det forventes at matjordplanen inneholder jordfaglig kartlegging av teigene med dyrka jord som berøres, og at det legges ned grundig arbeid med å identifisere egnede mottaksarealer i nærområdet så tidlig som mulig. Det må utarbeides jordmasseregnskap for planlagt disponering av overskuddsmatjord. Spesielt viktig er god dialog med lokale bønder og deres næringsorganisasjoner. Matjordplanen må inneholde gode, bindende føringer for prosessen med flytting av matjord for å sikre kvaliteten på reetablert matjord.</p> <p>Matjordplanen må inkludere en forpliktende beskrivelse av hvordan innholdet skal gjøres kjent for alle involverte i prosjektet.</p>		
15 - Hægebostad kommune		

Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
<p>Hægebostad kommune er positive til at delstrekningen Lyngdal vest – Kvinesdal har fokus på gjenbruk av eksisterende veg, der dette er hensiktsmessig, for å få til god trafikksikkerhet og med gode avkjøringer til alle kommuner i vestre del av Agder.</p> <p>Et regionalt viktig hjortetrekk krysser den planlagte traseen. Det er svært viktig at krysningmuligheter for vilt ivaretas på en god måte, med spesielt fokus på sesongtrekkende hjort.</p> <p>Hægebostad kommune vil presisere viktigheten av at oppgraderingen av tilførselsveier prioriteres slik at ny E39 får større regional betydning.</p> <p>Hægebostad kommune vil presisere at det er viktig at Nye Veier har et stort fokus på tiltak for å hindre avrenning av masse og miljøskadelige stoffer til vassdrag i anleggsperioden, og senere ved bruk av veistrekningene.</p>	<p>Den anbefalte traséen, linje 5 Frøytland, gjenbruker 5,3 km av dagens E39 på østsiden av Fedafjorden. Dette er mulig å få til i deler av traséen som ble bygget i 2006.</p> <p>Vatlandstunnelen skal gjenbrukes, og det regionale hjortetrekket vil krysse som i dag over tunnelen.</p> <p>Tilførselsveier utover de som foreligger i anbefalt linje 5 og i optimaliseringsmuligheten med kryss på Oppofte, vil ikke være del av denne reguleringsplanen.</p> <p>Konsekvenser og mulige skadereduserende tiltak ved bekkekryssinger og annen påvirkning på vannforekomster både i anleggs- og driftsfasen, vil være en del av konsekvensutredningen.</p>	
16 – Sirdal kommune		
<p>Nye Veier sin anbefalte linje 5 med Kryss Frøytland og kryssing av Fedafjorden bør bygges. Dette vurderes som det beste alternativet for Sirdal kommune fordi kryss Frøytland har en direkte kobling mot fv. 4162 nordover mot Klungland ved Kongevollvatnet og videre på fv. 466 til</p>	<p>Nye Veier synes det er positivt at Sirdal kommune støtter anbefalt linje 5 med kryss på Frøytland.</p> <p>Videre utbedring av fv. 4162 mot nord utover tilkobling til det nye krysset er ikke en del av denne reguleringsplanen.</p>	

Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
<p>Sandvatn og fv. 42 til Tonstad. Fv. 4162 nordover mot Klungland bør også utbedres i størst mulig grad.</p> <p>Lokalvei fra Frøytlandskrysset til Øye bør bygges for å ivareta tilkomsten både mot Kvinesdal sentrum og mot eksisterende E39 best mulig.</p> <p>Forbindelsen Frøytland–Birkeland til eksisterende E39 bør bygges for å ivareta best mulig trafikkavvikling i Listerregionen.</p> <p>Sirdal kommune viser til viktigheten av gode tilførselsveier og det henstilles om at tilførselsveiene må bygges samtidig med resten av veianlegget. Forutsetter at dette sikres gjennom rekkefølgekrav i reguleringsplanen.</p> <p>Det forutsettes at transportmodellen som benyttes for prissatte konsekvenser, tar høyde for potensialet som ligger i økt trafikk til Sirdal kommune med hensyn til industriell aktivitet og reiseliv.</p> <p>E-post datert 29.04.2022, supplerende innspill: Sirdal kommune opplever positiv utvikling innen ørret-oppdrett. Både gjennom det etablerte anlegget for røkting i Sirdalsvannet, og gjennom planleggingen av dyrkingsanlegg for settefisk på Ertsmyra industrifelt.</p>	<p>I anbefalt linje 5 legges det opp til ny tilførselsvei fra Frøytland – Øye.</p> <p>Tilførselsvei fra nytt kryss på Frøytland til Birkeland må vurderes sammen med behovet for kryss på Oppofte. Tilførselsvei fra Frøytland til dagens E39/ kryss på Oppofte er en av optimaliseringsmulighetene Nye Veier skal vurdere i den videre prosessen. Det er viktig for Nye Veier at løsningen som velges gir det trafikksystemet med høyest samfunnsnytte for regionen.</p> <p>For prissatte konsekvenser benyttes en regional transportmodell.</p>	



Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
<p>Denne produksjonen vil kunne betjene hele landets behov for ørrettyngel, og sammen med opprettsanlegget ved Rekkvik i Flekkefjord kommune tyder dette på en gryende industri i regionen. Eksport er også en mulighet som kan bli interessant.</p> <p>Slik aktivitet vil føre til et press på veinettet som tilsier at man må se på forbedringer som kan redusere reisetid og energikonsum, og sørger for smidig tilgang til E39. Antall arbeidsplasser øker, og da må man tenke på økt pendertrafikk. Da er det innsendte forslaget med en ca. 5-6 km lang snarvei fra Lølandskrysset til området rundt Nuland og Åtland svært spennende.</p>		
17 - Statens vegvesen		
<p>Statens vegvesen mener det er positivt at deler av dagens E39 gjenbrukes. Vi har ikke innvendinger til at det kan jobbes videre med linje 5 med kryss Frøyland.</p> <p>I det videre arbeidet forutsetter vi at det avklares hva som skjer med den resterende delen av dagens E39. En må se på gode tilknytninger og god utnyttelse av det regionale vegnettet. Det står i oversendelsen at det ikke planlegges oppgradering av den lokale vegen i Dragedalen, dvs. da er denne ikke egnet som omkjøringsveg/beredskapsveg.</p>	<p>Det er viktig for Nye Veier at løsningen som velges gir det trafikksystemet med høyest samfunnsnytte for regionen.</p> <p>Omkjøring og beredskap vil omtales i planbeskrivelsen. Ny bru over Fedafjorden gir et mer fleksibelt veisystem.</p> <p>Dagens E39 vil være åpen gjennom hele byggeperioden, men det kan komme fartsbegrensninger og lokale omlegginger.</p>	

Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
<p>Ut fra dette må reguleringsplanen omhandle og beskrive omklassifisering og fremtidig bruk av dagens vegnett. Planen si noe om hvordan omkjøring og beredskap er tenkt løst. Hendelser på vegnettet vil skje, og det er en del vedlikeholdsarbeid i tunneler som krever stenging og omkjøring. Den beste løsningen vil være at det legges opp til toveis trafikk i tunnelene. Dagens omkjøring på gammel E39 er lang og lite gunstig. Det vil være naturlig at gjenværende del av dagens E39 blir omklassifisert som fylkesveg.</p> <p>Anleggsgjennomføring og god fremkommelighet og sikkerhet i byggeperioden er et viktig moment slik at trafikken på E39 kan gå mest mulig uhindret når bygging av den nye vegen pågår.</p> <p>I kryssområder og knutepunkt må det avklares behovet for løsninger for kollektiv, parkering, og gange og sykkel. Kollektivtrafikk har en viktig transportfunksjon i byer, tettsteder, regioner og mellom landsdeler. Målet er at flere skal velge kollektivtransport i istedenfor bil som fremkomstmiddel til skole, jobb og hverdagsaktiviteter. Tilrettelegging for mer og bedre kollektivtrafikk kan bidra en økning i kollektivtrafikken noe som er et nasjonalt mål.</p>	<p>Tilrettelegging for kollektivholdeplasser, pendlerparkering og andre servicefunksjoner tilknyttet kryssområdet vil være en del av det videre arbeidet med reguleringsplanen.</p>	

Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
Vi forutsetter at alt av infrastrukturtiltak gjennomføres sammen med veganlegget. Dette vil også gjelde ombygginger og tilpasninger av dagens vegnett. Dette må sikres gjennom krav til rekkefølge i bestemmelsene til planen.		

## 2.2 Organisasjoner, lag og foreninger

1. Kvinesdal småbåtforening
2. Naturvernforbundet
3. Norges lastebilforbund avd. Agder
4. Herad bygdelag v/Leif J. Kristiansen
5. Flekkefjord SV
6. FNF Agder

Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
1 - Kvinesdal småbåtforening		
Melder interesse for overskuddsmasser i forbindelse med utfylling av molo i båthavna på Fedå.	Nye Veier vil takke for innspill. Håndtering av overskuddsmasser vil bli vurdert i det videre arbeidet. Dersom det blir aktuelt å benytte dette området til masselagring, vil Nye Veier vil ta kontakt på et senere tidspunkt i planprosessen.	
2 - Naturvernforbundet		

Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
<p>Naturvernforbundet er i nettverk med FNF-Agder, og stiller seg bak deres uttalelse. Uttalelsen fra Naturvernforbundet supplerer denne.</p> <p>Samlet arealforbruk for ny E39 må måles til lede-/viltgjerdenene. Altså arealforbruk over det som omfatter selve vegformålet. Arealforbruket må vurderes mot naturmangfoldloven §§ 8 og 10. Minner om at undersøkelser for biologisk mangfold må gjøres iht. NML.</p> <p>Mener at å binde sammen og se Kristiansand- og Sandnesregionen som ett arbeidsområdene ikke er forenelig med mål om å redusere privatbiltrafikken til bysentrene. Dette bør utredes.</p> <p>Viser til politikeres uttalelser om kutt i samferdsels- og byggeprosjekter, gjennomgang av store samferdselsprosjekter og mulighetene for redusert fartsgrense. Ber om at det vurderes fartsgrense 90 km/t for å imøtekomme IEAs oppfordring og rapporten fra FNs klimapanel. Vurderingen bør fremkomme.</p> <p>Legger ved notat om ny E39 Røyskår-Ålgård hvor de slutter seg til vegmyndighetenes valg av framtidsrettet og trafikksikker riksveg fra Lyngdal fram til høsten 2014. Da ble</p>	<p>Arealregnskap vil bli utarbeidet når plankartet er ferdig tegnet, og vil inneholde alt permanent arealbeslag som blir regulert.</p> <p>Gjennomgangstrafikk (trafikk som hverken starter eller stopper i det geografiske området for byvekstavtalen) skal holdes utenom nullvekstmålet.</p> <p>Den anbefalte traséen, linje 5 Frøytland, gjenbruker 5,3 km av dagens E39 på østsiden av Fedafjorden. Dette er mulig å få til i deler av traséen som ble bygget i 2006.</p> <p>Strekningen fra Røyskår til Handeland (kryss med fv. 461) vil derimot ikke med dagens utforming kunne gjenbrukes til ny E39, på grunn av både arealbegrensning, rasfare og flomfare. Utbedring her vil gi konsekvenser for både det sårbare vassdraget, naturmangfoldet og bebyggelse i Røyskår-området. Ny E39 langs eksisterende vei via kryss med fv.461 vil også bli ca. 750 meter lenger. Som i gjeldende KDP E39 Vigeland-Lyngdal vest, er det derfor valgt å legge ny E39 gjennom Høylandsdalen.</p> <p>Det er gjort et omfattende arbeid med ny kartlegging og registrering av verdier for naturmangfold i forbindelse med det pågående planarbeidet (jf. utkast til planprogram som var på høring). Det har blitt gjennomført ny naturtypekartlegging etter Miljødirektoratets instruks for</p>	

Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
<p>fagmyndighetenes anbefaling overstyrt av FrPs gjennomslag med å bygge firefeltsmotorveg.</p> <p>Ber innstendig om å stoppe dagløsning gjennom Høylandsdalen på grunn av artsrikdommen som finnes her. Foreslår å legge vegen i tunnel eller gjenbruke dagens E39 for ikke å berøre Høylandsdalen.</p> <p>For delstrekning 05 er det store inngrepsfrie naturområder som blir berørt om vegen legges i dagsone. Det er viktig at det gjøres nye undersøkelser med tanke på avdekking av naturverdier som ikke er kjent i dag.</p> <p>Kan ikke forstå hvordan Norge skal nå sine forpliktelser mht. klima- og naturkrisene når områder som finnes innenfor delstrekningene 01 og 05 blir nedbygd og fragmentert.</p> <p>Mener at prosjektet er sløsing med penger og natur, og ber om at dagens E39 bygges ut til 2/3-feltveg med midtleder og fartsgrense 90 km/t.</p>	<p>NiN-kartlegging (Natur i Norge). Kartlegging av artsforekomster og økologiske funksjonsområder pågår. Trekkruiter og bevegelsesmønstre for hjortevilt er under kartlegging basert på befaring av strekningen, samtaler med lokale ressurspersoner og viltforvaltningen i kommunene og viltkamera-dokumentasjon ved kjente og mulige trekkruiter. Kartlegging av tilstand og verdier for akvatiske økologi og vannmiljø pågår.</p> <p>Konsekvensutredningen vil blant annet beskrive registrerte verdier for naturmangfold og vannmiljø, og vurdere konsekvensene av planforslaget for de berørte verdiene. For å unngå vesentlige skadevirkninger for miljø og samfunn vil tiltakshierarkiet følges, og vurderingene som er gjort knyttet til de enkelte trinnene vil bli beskrevet.</p> <p>Der det ikke er mulig å unngå tap av økologisk verdi vil dette begrunnes, og skadereduserende og/eller kompensierende tiltak vil bli innarbeidet så langt det lar seg gjøre.</p> <p>Samferdselsdepartementet ba i brev datert 16.06.2014 om at det i planarbeidet for E39 Søgne – Ålgård planlegges med sikte på firefelts veg som langsiktig løsning. I november 2014 presiserte samferdselsdepartementet i brev til Vegdirektoratet at nye motorveger skal planlegges for 110</p>	

Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
	<p>km/t. Nye Veier viser også til samferdselsministeren sitt svar på spørsmål 1857 (Stortinget Dok.nr. 15:1857 - 2021-2022), der ministeren viser til at Stortinget har vedtatt finansiering i Prop. S 135 (2016-2017), hvor en legger til grunn firefelts og 110 km/t.</p> <p>Utbygging med trefeltsvei og fartsgrense 90 km/t er derfor ikke vurdert.</p>	
3 – Norges Lastebileier-Forbund avd. Agder		
<p>Kortere transporttid er det viktigste for Norges Lastebileier-Forbund. Dette vil også gi redusert utslipp i form av reduserte kostnader til tid og drivstoff. Følgende er viktig for å få en fremtidsrettet, miljøvennlig og trafikksikker veg:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kortest mulig veg, hvor det samtidig tas nødvendige miljøhensyn.</li> <li>• Dagens veg må ha fri ferdsel i byggeperioden.</li> <li>• Minst mulig stigning for redusert CO2-utslipp.</li> <li>• Minst mulig kurvaturer.</li> <li>• Fire felt langs hele strekningen.</li> <li>• Helhetlig og kortes mulig gjennomføring av prosjektet.</li> <li>• Lade- og tankemuligheter på strekningen.</li> <li>• Døgnhvileplasser med hele strekningen fra Oslo til Stavanger lagt til grunn. Disse må bygges ut tidsmessig ift. framtidens behov for service og energikilder. Det må også etableres mindre hvileplasser i nærheten av avkjørsler slik at lokale bedriften kan innfri lovens kjøre-/hviletidsbestemmelser.</li> </ul>	<p>Ny E39 planlegges med fire-felt, og vil sammen med lokalveier og kryss utformes slik at samfunnsnyttan blir størst mulig.</p> <p>Dagens E39 vil være åpen gjennom hele byggeperioden, men det kan komme fartsbegrensninger og lokale omlegginger.</p> <p>Tjenester knyttet til kryssområdene vil bli en del av det videre arbeidet.</p>	

Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
4 – Herad bygdelaag v/ Leif Kristiansen		
<p>Mener at tilkomst til E39 fra Farsund og østre del av Kvinesdal må skje på Opoft. Infrastrukturen må ikke bli mindre effektiv ved bygging av ny E39, noe som vil være tilfelle dersom man må kjøre 1,5 mil ekstra for å komme seg på den nye vegen.</p> <p>Dersom det blir nødvendig å stenge motorvegen vil det muligens være mer hensiktsmessig å benytte dagens E39 fra Opoft til omkjøring, heller enn å føre trafikken mot Liknes på gamleveien over Kvinesheia som i dag.</p>	<p>Et kryss på Oppofte er en av optimaliseringsmulighetene Nye veier skal vurdere i den videre prosessen. Kryss på Oppofte må vurderes sammen med behovet for tilførselsvei fra nytt kryss på Frøytland til Birkeland. Det er viktig for Nye Veier at løsningen som velges gir det trafikksystemet med høyest samfunnsnytte for regionen.</p> <p>Anbefalt linje 5 med kryss på Frøytland vil sikre at omkjøringsvei ved evt. stenging vil gå over ny eller gammel bru over Fedafjorden.</p>	
5 – Flekkefjord SV		
<p>Påpeker at vi er inne i det grønne skifte, og en pågående naturkrise hvor nedbygging av natur må reduseres. Flekkefjord SV er enig i at dagens E39 fra Lyngdal til Ålgård ikke holder dagens krav til miljø, framkommelighet og trafikksikkerhet. Målet må være å bygge en veg som gjør minst mulig inngrep i bebyggelse og natur, gir best mulig sikkerhet, framkommelighet, og gir lavest mulig CO2-utslipp og forurensning.</p> <p>Denne delen av hovedferdselsåren mellom Stavanger og Oslo har lavest trafikk og trafikkprognose. Foreslår derfor at vegen bygges som 3-feltsveg med midtdeler og at mest mulig av dagens E39 gjenbrukes.</p>	<p>Linjevalget og den videre optimaliseringen er en helhetsvurdering, der tema som naturmangfold, naturressurser, friluftsliv, kulturarv, landskap, kostnader, trafikk og trafikksikkerhet, anleggsgjennomføring, støy, luftforurensing, klimagass, geologi inngår i vurderingen.</p> <p>Samferdselsdepartementet ba i brev datert 16.06.2014 om at det i planarbeidet for E39 Søgne – Ålgård planlegges med sikte på firefelts veg som langsiktig løsning. I november 2014 presiserte samferdselsdepartementet i brev til Vegdirektoratet at nye motorveger skal planlegges for 110 km/t. Nye Veier viser også til samferdselsministeren sitt svar på spørsmål 1857 (Stortinget Dok.nr. 15:1857 - 2021-2022), der ministeren viser til at Stortinget har vedtatt</p>	

Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
<p>Miljømessig er det optimalt med 90-100 km/t og minst mulig stigning. En 3-feltsveg er nesten like rask som en 4-feltsveg, men mye mer miljøvennlig.</p> <p>Tunneler rundt Fedafjorden må gjenbrukes. Mener også at traséen med kryss på Flikka er det beste alternativet. Da vil større deler av vegen gå i tunnel, og det unngås ødeleggelse av Gausdalbygda og kultur- og naturområder i Kvinesdal og Gyland.</p> <p>Er kritisk til bru over Sira, like ved Bakkebru. Foreslår å legge vegen ved eksisterende bru ved Siraelvas utløp til Lundevannet.</p>	<p>finansiering i Prop. S 135 (2016-2017), hvor en legger til grunn firefelts og 110 km/t. Utbygging med trefeltsvei er derfor ikke vurdert.</p> <p>Den anbefalte traséen, linje 5 Frøytland, gjenbraker 5,3 km av dagens E39 på østsiden av Fedafjorden. Dette er mulig å få til i deler av traséen som ble bygget i 2006. Strekningen fra Røyskår til Handeland (kryss med fv. 461) vil derimot ikke med dagens utforming kunne gjenbrakes til ny E39, på grunn av både arealbegrensning, rasfare og flomfare. Utbedring her vil gi konsekvenser for både det sårbare vassdraget, naturmangfoldet og bebyggelse i Røyskår-området. Ny E39 vil også bli ca. 750 meter lenger. Som i gjeldende KDP E39 Vigeland-Lyngdal vest, er det derfor valgt å legge ny E39 gjennom Høylandsdalen.</p> <p>Dagens E39 med bru over Fedafjorden og tilhørende tunneler på begge sider vil inngå i det nye lokalveisystemet når ny E39 er ferdig.</p> <p>Dette prosjektet går til kommunegrensen mellom Kvinesdal og Flekkefjord, og vi har ingen kommentarer til andre parseller utover dette.</p>	
6 – Forum for natur og friluftsliv Agder (FNF)		
Mener behovet og forutsetningene for 4-felts motorveg har endret seg siden planene for stamvegsutbygging mellom	Samferdselsdepartementet ba i brev datert 16.06.2014 om at det i planarbeider for E39 Søgne – Ålgård planlegges med	Kap. 2.1 og kap. 2.2



Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
<p>Oslo og Stavanger startet. Viser spesielt til klima- og naturkrisen, forpliktelser til reduksjon av klimagassutslipp, føringer for bærekraft og endrede brukervaner.</p> <p>Viktige nasjonale og regionale føringer og retningslinjer, også for naturmangfold og friluftsliv, må legges til grunn.</p> <p>Ønsker at frivillige organisasjoner inkluderes tidlig for at deres kunnskaper kan nyttiggjøres. Folkemøter og åpne kontordager å legges til ettermiddag/kveld og utenom sommerferien.</p> <p>Det er viktig at det bygges passeringspunkter for turløyper og veger.</p> <p>Det er viktig å fortsette undersøkelser i felt for å avdekke ukjente naturverdier.</p> <p>Vannforekomster må beskyttes i anleggs- og driftsfase. Kryssing av vassdrag må gjøre til minst mulig naturinngrep. Vandring av anadrome og katadrome arter må kartlegges og sikres.</p> <p>Mener at gjenbruksalternativet må inkluderes i videre arbeid fordi utbedringen av dagens E39, til 2-3 felts er det beste alternativet for natur- og friluftsverdier.</p>	<p>sikte på firefelts veg som langsiktig løsning. I november 2014 presiserte samferdselsdepartementet i brev til Vegdirektoratet at nye motorveger skal planlegges for 110 km/t. Nye Veier viser også til samferdselsministeren sitt svar på spørsmål 1857 (Stortinget Dok.nr. 15:1857 - 2021-2022), der ministeren viser til at Stortinget har vedtatt finansiering i Prop. S 135 (2016-2017), hvor en legger til grunn firefelts og 110 km/t.</p> <p>Utbygging med trefeltsvei er derfor ikke vurdert.</p> <p>Forslag til nasjonale og regionale føringer fra FNF Agder tas inn i planprogrammet.</p> <p>Eventuelle passeringspunkter for turløyper vil bli en del av det videre arbeidet med reguleringsplanen.</p> <p>Det er gjort et omfattende arbeid med ny kartlegging og registrering av verdier for naturmangfold i forbindelse med det pågående planarbeidet (jf. utkast til planprogram som var på høring). Det har blitt gjennomført ny naturtypekartlegging etter Miljødirektoratets instruks for NiN-kartlegging (Natur i Norge). Kartlegging av artsforekomster og økologiske funksjonsområder pågår. Trekkruiter og bevegelsesmønstre for hjortevilt er under kartlegging basert på befaring av strekningen, samtaler med lokale ressurspersoner og viltforvaltningen i</p>	

Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
<p>Økosystemtjenestene vi mister må tas med i regnestykket.</p> <p>Tapt nytteverdi og drift- og vedlikeholdskostnader for dagens E39 må inkluderes i de samfunnsøkonomiske utregningene.</p> <p>Utredningen av avbøtende tiltak må igangsettes, og tapte natur- og friluftsområder må kompenseres.</p> <p>Ber NV få oversikt over bruken av gammel og ny veg for allerede utbygde strekninger mellom Oslo og Stavanger før arbeidet med nye strekninger igangsettes.</p> <p>Det må gjennomføres kartlegging av CO2-utslipp fra berørte myrer, og lages en oversikt over kompenserende og avbøtende tiltak for myrområder som ødelegges.</p> <p>FNF Agder er svært positiv til at anbefalt linje legger opp til gjenbruk av deler av dagens E39, fordi det vil begrense tap av store natur- og friluftsverdier. Linjer i samme trasé som dagens E39 vil gi mindre konsekvenser for de ikke-prissatte fagene og klimagassutslipp.</p> <p>Ber om at det søkes løsninger som kan kompensere og virke avbøtende på konsekvensene for naturmangfold og friluftsliv.</p>	<p>kommunene og viltkameradokumentasjon ved kjente og mulige trekkruiter. Kartlegging av tilstand og verdier for akvatisk økologi og vannmiljø pågår.</p> <p>Konsekvensutredningen vil blant annet beskrive registrerte verdier for naturmangfold og vannmiljø, og vurdere konsekvensene av planforslaget for de berørte verdiene. For å unngå vesentlige skadevirkninger for miljø og samfunn vil tiltakshierarkiet følges, og vurderingene som er gjort knyttet til de enkelte trinnene vil bli beskrevet. Der det ikke er mulig å unngå tap av økologisk verdi vil dette begrunnes, og skadereduserende og/eller kompenserende tiltak vil bli innarbeidet så langt det lar seg gjøre.</p> <p>Ikke-prissatte fag (landskapsbilde, friluftsliv/ by- og bygdeliv, naturmangfold, kulturarv og naturressurser) inngår i konsekvensutredningen, og evt. avbøtende tiltak og konsekvenser vil bli beskrevet. Alle vannforekomstene ny E39 berører vil bli omtalt.</p> <p>Den anbefalte traséen, linje 5 Frøytland, gjenbruker 5,3 km av dagens E39 på østsiden av Fedafjorden. Dette er mulig å få til i deler av traséen som ble bygget i 2006. Strekningen fra Røyskår til Handeland (kryss med fv. 461) vil derimot ikke med dagens utforming kunne gjenbrukes til ny E39, på grunn av både arealbegrensning, rasfare og</p>	

Høringsuttalelser til planprogram

Rev:01

Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
	<p>flomfare. Utbedring her vil gi konsekvenser for både det sårbare vassdraget, naturmangfoldet og bebyggelse i Røyskår-området. Ny E39 vil også bli ca. 750 meter lenger. Som i gjeldende KDP E39 Vigeland-Lyngdal vest, er det derfor valgt å legge ny E39 gjennom Høylandsdalen.</p> <p>Klimagassutslipp er en del av de prissatte konsekvensene og vil bli konsekvensutredet.</p>	

## 2.3 Grunneiere, privatpersoner og næringsliv

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 Opopfte
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. Hølmebakk
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 Opopfte
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)

Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
1 – Linn-Evy og Bjørn Arvid Fidjeland		
<p>Grunneiere av eiendommene gbnr. 116/3, 114/2 og 117/1 i Lyngdal kommune. Ønsker at tilgang til eiendommene sikres med tilsvarende type kulvert som i dag av hensyn til skogdrift, fordi denne kulverten er dimensjonert for skogsmaskiner. Er åpen for at plassering kan justeres.</p> <p>Ved omlegging av adkomstvei til Håland nedre og Håland øvre ønsker de ikke at ny adkomstvei legges nærmere bebyggelsen på Fidjeland.</p> <p>Påpeker at tilgang til gården Fidjeland med driftsbygninger må sikres under anleggsfasen.</p> <p>Det er viktig at det blir iverksatt avbøtende tiltak for støy.</p>	<p>Atkomstmulighet til bebyggelse og landbruksområder vil bli ivarettatt, og dette vil bli viktig i det videre arbeidet.</p> <p>Det vil bli utført støyberegninger langs hele den anbefalte linjen med lokalveier, samt eventuelle avbøtende tiltak. I dette arbeidet vil det også bli utarbeidet egne støysonekart. Vurderingene blir basert på «Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging» (T-1442)</p> <p>Det er ikke trafikkstøyen i dag som har betydning, men framtidig trafikkstøy. Støy og ev. støyreducerende tiltak beregnes for 20 år etter åpning av nytt veianlegg.</p>	
2 - Henry Gerhard Høyland Lande		
<p>Viser til at veien mellom Øvre Lande, via dagens Opofta, og dagens E39 kan være utfordrende og farlig på vinterføre på grunn av den bratte stigningen. Derfor benyttes ofte omkjøring via Tjomslandkrysset. Peger på at denne omkjøringsmuligheten blir borte ved anbefalt linje 5. Det anmodes sterkt om at Nye Veier finner en løsning slik at veien fra Lande mot Opofta kan kobles sammen med eksisterende E39 ved Avkommen. Da kan denne veien brukes som omkjøringsvei for lokaltrafikken som skal østover under anleggsperioden. Det er også sterkt ønskelig</p>	<p>Det lokale veinettet, og eventuelle behov for utbedringer, vil bli vurdert i det videre planarbeidet.</p>	

Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
at bakken mot Rørdal blir lagt om slik at veien ikke blir så bratt.		
3 - Harald og Tove Jølle		
Det oppfattes av mottatt plankart at hytteeiendommen på Vintland i Lyngdal, gbnr. 119/12, vil ligge så nært ny E39 at den vil bli ødelagt for framtidig bruk. Ønsker derfor å få eiendommen vurdert innløst, som de ble anbefalt av Nye Veier å gjøre som en del av planprosessen. Viser til mail fra Nye Veier AS v/ Terje Bjorheim, 09.03.2022.	I den videre prosessen vil det bli gjort avtaler om innløsning eller erstatning i enkelte tilfeller. Det vil bli vurdert avbøtende tiltak med den enkelte grunneier, dersom dette er aktuelt. Nye Veier har registrert din forespørsel og vil ta kontakt angående dette.	
4 - Altifiber		
Registrerer at deres infrastruktur vil bli berørt ved den foreslåtte linjen. Viser til markering i vedlagt kart. Avventer tilbakemelding fra Nye Veier dersom det blir nødvendig å ta Altifiber AS med i planlegging av håndtering av fiber/telecom.	Nye Veier tar kontakt med Altifiber når arbeidet med byggeplanen settes i gang.	
5 - Hans K. Teie-Høyland		
Viser til at den foreslåtte linjen gjør at veien mellom Opoftekrysset og Tjomslandskrysset vil bli ny lokalvei for beboere på og rundt Opofta. Påpeker at denne veien er direkte farlig om vinteren på grunn av stigningsforholdene. Det anbefales at veien fra Opofta til Tjomsland legges om fra Høylandsreia og over til dagen E39 for å unngå de verste bakkene ved Opofta. Det ønskes også at Lekleiva ved Rørdal justeres slik at den ikke har så kraftig sving og stor stigning.	Det lokale veinettet, og eventuelle behov for utbedringer, vil bli vurdert i det videre planarbeidet.	

Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
6 - Lars Aksel Teistedal		
<p>Skriver at det er helt avgjørende for det lokale trafikkmønstreret at det blir et fullverdig plankryss på Opofta. Med den foreslåtte løsningen vil det bli ca. 15 km lengre reisevei for de som kommer fra østsiden av Fedafjorden og skal i retning Kristiansand. Ingen fra Kvinesdal kommer til å bruke tilførselsveien fra Birkeland til Frøyland fordi de allerede har tunnelveien fra Øye til Frøyland. Beboere på Freda kan ikke komme til Frøylandkrysset uten å kjøre til Angholmen via Fedaheitunnelen, og de vil nok heller kjøre lokalveien via Refsti til Frøyland. Stiller derfor spørsmål til hvem som får større nytte av tilførselsveien kontra kryss på Opofta. Hvis det er Flekkefjord kommune, så vil trafikanter (etter egne beregninger) få lengre reisevei fordi de må kjøre et par kilometer nordover til Frøyland istedenfor for å kjøre dagens E39 til Opofta. Ser ingen ulemper for Flekkefjord kommune med kryss på Opofta, men Farsund kommune vil få store fordeler fordi de får kort vei til ny E39.</p> <p>Det er mange som bor på østsiden av Fedafjorden som jobber i Lyngdal. Uten kryss på Opofta vil de måtte kjøre den gamle postveien via Opofta til Tjomsland, eller få en 30 km lengre reisevei. Mange har mistet grunneiendom til dagens E39, og Opofta fikk et stort løft beboere kunne komme seg øst og vest på trygg og sikker vei. Det har også</p>	<p>Et kryss på Opofta er en av optimaliseringsmulighetene Nye Veier skal vurdere i den videre prosessen. Kryss på Opofta må vurderes sammen med behovet for tilførselsvei fra nytt kryss på Frøyland til Birkeland. Det er viktig for Nye Veier at løsningen som velges gir det trafikksystemet med høyest samfunnsnytte for regionen.</p>	

Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
<p>blitt etablert næringsområder, steinbrudd, sprengstofflager og sementfabrikk i tilknytning til dagens E39 som vil bli negativt påvirket uten kryss på Opofta. Føler de blir fratatt lokalveien de har blitt avhengig av, og at det er urett og uklokt.</p> <p>Kryss på Opofta vil også gi gode omkjøringsmuligheter fordi man slipper å måtte kjøre via Utsikten og Liknes sentrum dersom det skulle oppstå vedlikeholdsbehov eller ulykker på ny E39.</p> <p>Anbefaler sterkt å droppe tilførselsvei mellom Birkeland og Frøytland. Viser til uttalelser fra Nye Veier om at pengene som spares ved å droppe tilførselsveien vil kunne betale for kryss på Opofta.</p>		
7 - Teistedal Amfi v/ Lars Aksel Teistedal		
<p>Mener at publikumsgrunnetilaget til Teistedal Amfi vil bli sterk redusert dersom det ikke etableres kryss på Opofta. Det har blitt brukt mye tid og midler på å utvikle amfiet til en utendørsscene. Ber om at alle ulempene som valg av kryss vil medføre, vurderes på nytt.</p>	<p>Et kryss på Opofta er en av optimaliseringsmulighetene Nye Veier skal vurdere i den videre prosessen. Kryss på Opofta må vurderes sammen med behovet for tilførselsvei fra nytt kryss på Frøytland til Birkeland. Det er viktig for Nye Veier at løsningen som velges gir det trafikksystemet med høyest samfunnsnytte for regionen.</p>	
8 - Kvinesdal kirkelige fellestråd		
<p>Har ingen innsigelse til planen.</p>	<p>Merknaden er tatt til orientering.</p>	



Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
9 - Nils Erik Olsen		
<p>Det er viktig at ønske om å bli kvitt gjennomgangstrafikken ved Feda hensyntas ved vurdering av tilførselsveg og kryss på Frøytland sett opp mot kryss på Opofta.</p>	<p>Et kryss på Opofta er en av optimaliseringsmulighetene Nye Veier skal vurdere i den videre prosessen. Kryss på Opofta må vurderes sammen med behovet for tilførselsvei fra nytt kryss på Frøytland til Birkeland. Det er viktig for Nye Veier at løsningen som velges gir det trafikksystemet med høyest samfunnsnytte for regionen.</p>	
10 - Kiristi K. Sømme		
<p>Ber om at det i utarbeidelsen av ny E39 søkes løsninger som i minst mulig grad ødelegger natur og biologisk mangfold, og at hensynet til vilt ivaretas med et tilstrekkelig antall viltkryssinger.</p> <p>Mener at tilførselsveien fra Feda/Birkeland vil medføre alt for stort og unødvendig naturinngrep og ekstra kostnader i forhold til nytteverdien. Foreslår at adkomst til Feda etableres ved avkjørsel til Kvinesdal (Fedahetunnelen) eller ved av-/påkjøringsmulighet ved Flekkefjord og benytter dagens E39 til og fra Feda. Det viktigste er å få en sikker europavei med minst mulig ødeleggelse for natur og miljø.</p> <p>Positiv til linje 5, men mener det bør ses på muligheter for å bygge ut/gjenbruke dagens E39 på østsiden av fjorden istedenfor for en helt ny trasé med store konsekvenser for natur og miljø.</p>	<p>Linjevalget og den videre optimaliseringen er en helhetsvurdering, der tema som naturmangfold, naturressurser, friluftsliv, kulturarv, landskap, kostnader, trafikk og trafiksikkerhet, anleggsgjennomføring, støy, luftforurensning, klimagass, geologi inngår i vurderingen.</p> <p>Prosjektet skal i så stor grad som mulig forsøke å optimalisere tiltaket best mulig med tanke på kryssing for dyr og mennesker, bevaring av friluftsliv, biologisk mangfold, drikkevann og sårbare vassdrag samt støy og luftforurensning for bebyggelsen. Ved optimalisering av veilinjen vil det også bli tatt høyde for den beste plasseringen i landskapet. Virkninger av tiltak og avbøtende tiltak vil bli utredet og beskrevet som en del av planforslaget.</p> <p>Nye Veier vil gjennomføre viltkartlegging i samarbeid med lokale jaktlag og kjente lokale og grunneiere, langs den</p>	

Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
	<p>anbefalte veilinjen. Kartleggingen vil dokumenteres i egen rapport, og planforslaget vil inneholde faunapassasjer som er lokalisert i forhold til funnene fra kartleggingen.</p> <p>Angholmveien fra Øye - Hangelandsviken har dårlig standard og er rasutsatt, og vurderes til ikke å være en erstatning for tilførselsvei fra Øye - Frøyland.</p> <p>Samferdselsdepartementet ba i brev datert 16.06.2014 om at det i planarbeidet for E39 Søgne - Ålgård planlegges med sikte på firefelts veg som langsiktig løsning. I november 2014 presiserte samferdselsdepartementet i brev til Vegdirektoratet at nye motorveger skal planlegges for 110 km/t. Nye Veier viser også til samferdselsministeren sitt svar på spørsmål 1857 (Stortinget Dok.nr. 15:1857 - 2021-2022), der ministeren viser til at Stortinget har vedtatt finansiering i Prop. S 135 (2016-2017), hvor en legger til grunn firefelts og 110 km/t. Utbygging med trefeltsvei er derfor ikke vurdert.</p>	
11 - Geir Ove Olsen		
<p>Påker at tilførselsvei fra nytt kryss på Frøyland vil være overflødig dersom det innarbeides nytt kryss ved Opoft. Et tilleggskryss på Opoft vil gi mange fordeler som må tas med i den videre planleggingen, som f.eks. at tilførselsvei fra Frøyland til gamle E18 utgår og forbedret nytte av ny</p>	<p>Et kryss på Opoft er en av optimaliseringsmulighetene Nye Veier skal vurdere i den videre prosessen. Kryss på Opoft må vurderes sammen med behovet for tilførselsvei fra nytt kryss på Frøyland til Birkeland. Det er viktig for Nye Veier at</p>	

Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
<p>E18 som skal vestover fra Lista-/Farsundområdet. Kryss på Opofta vil også medføre mindre naturinngrep fordi det allerede har store inngrep fra før og fordi området er tilrettelagt for næring/industri. Videre vil det kunne gi fleksible muligheter for omkjøring, og mer fleksibel og fremtidsrettet løsning mhp. utvikling av regionen samtidig som man gjenbruker gammel E18 på en god måte for lokaltrafikken.</p> <p>Kryss på Opofta istedenfor tilførselsvei fra Birkeland vil gi bedre trafikkflyt lokalt i Lister-regionen i alle retninger.</p> <p>Ser mange fordeler med å erstatte tilførselsveien med kryss på Opofta. Om prisen ikke er vesentlig høyere må kryss på Opofta bygges. Mener også at kryss på Opofta vil være langt bedre for de ikke-prissatte konsekvensene sammenlignet med tilførselsvei fra Birkeland til Frøytland.</p>	<p>løsningen som velges gir det trafikksystemet med høyest samfunnsnytte for regionen.</p>	
12 - Rolf Terje Klungeland		
<p>Dersom det skal være gjenbruk av nåværende E39 bør det bygges ny tilførselsvei mellom Kvinesdal og Lyngdal før utbedring av nåværende vei for å unngå mest mulig bruk av den gamle veien over Kvinesheia.</p>	<p>Utbyggingsrekkefølge og trafikkavvikling under bygge- og anleggsfasen vil vurderes og hensyntas på et senere tidspunkt. Under bygge- og anleggsperioden vil Nye Veier søke løsninger som vil ivareta trafikksikkerhet, hensynta grunneiere og berørte best mulig, og som vil gi en effektiv gjennomføring og trafikkavvikling.</p>	

Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
13 - Ove Fjeld		
<p>Hvis det blir alternativ 5 bør kost/nytte for kryss på Frøytland settes opp mot kryss på Opofta. Lokalt er Frøytland en omvei til de fleste steder og har ingen verdi i forhold til trafikk til og fra Feda-, Flekkefjord- og Listaområdene.</p> <p>Kryss på Frøytland vil være en omvei for østgående trafikk fra Kvinesdal. Fra Flekkefjord vil det være kortere å kjøre til Opofta enn å kjøre om Birkeland eller Lølandsvann om de skal østover. For Lister-regionen vil et kryss på Opofta være mer hensiktsmessig enn på Frøytland. Store deler av Frøytland vil også kunne bevares slik det er i dag.</p> <p>Gjenbruksverdien av eksisterende E39 vil bli høyere. Anbefaler kryss på Opofta istedenfor Frøytland.</p>	<p>Et kryss på Opofta er en av optimaliseringsmulighetene Nye Veier skal vurdere i den videre prosessen. Kryss på Opofta må vurderes sammen med behovet for tilførselsvei fra nytt kryss på Frøytland til Birkeland. Det er viktig for Nye Veier at løsningen som velges gir det trafikksystemet med høyest samfunnsnytte for regionen.</p> <p>Ny lokalveg fra Opofta til Øye er vurdert tidligere, og kan ikke forsvares kostnadsmessig.</p> <p>Oppstart av områderegulering for Lervik industriområde Kvinesdal kommune ble varslet 28.03.2022. I planprogrammet nevnes bl.a. følgende tiltak for å oppnå planens målsetninger:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Vurdere muligheter for etablering av industri, næring, energiproduksjon, transport, logistikk/distribusjon, lager og håndverksbedrifter.</li> <li>2. Sikre tilknytning til tilleggende veier samt ny E39 med tilførselsveier som ivaretar god fremkommelighet og trafiksikkerhet for alle.</li> </ol> <p>Kryss på Frøytland vil lede trafikken direkte fra eksisterende og planlagte industri- og næringsområdene på Øye og i Lervika til ny E39 uten å komme i konflikt med bebyggelsen på Liknes.</p>	

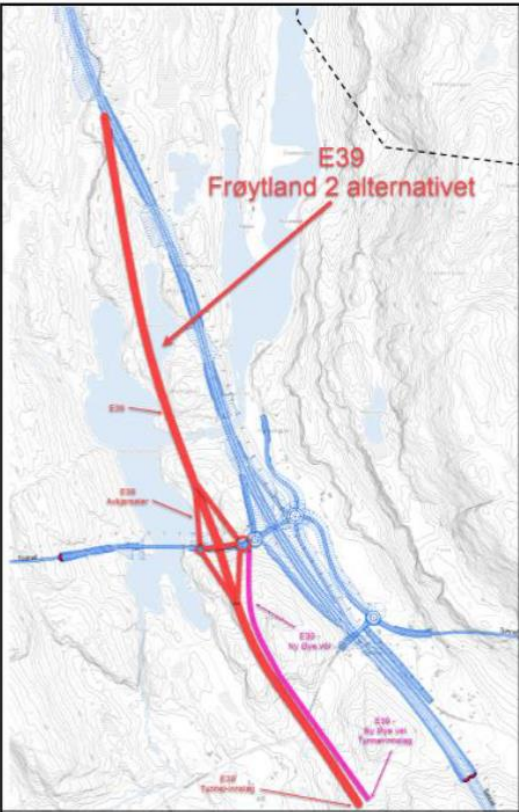

Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
	Angholmveien fra Øye - Hangelandsviken har dårlig standard og er rasutsatt, og vurderes til ikke å være en erstatning for tilførselsvei fra Øye - Frøytland. Et kryss på Oppofte vil dermed ikke kunne erstatte et kryss på Frøytland.	
14 - Terje Rørvik		
Ønsker at kryss på Opoftveien vurderes. Det vil bli dårligere adkomst østover for beboere på Farsund og ytre del av Kvinesdal enn det er i dag. Dersom det ikke blir kryss på Opoftveien må de benytte gamle Dragedalen eller kjøre over til Frøytland. Da må Dragedalsvegen mellom Opoftveien og Tjomsland opprustes for at industrien på Kvinesdal næringsområde skal komme seg til Lyngdal.	Et kryss på Opoftveien er en av optimaliseringsmulighetene Nye Veier skal vurdere i den videre prosessen. Kryss på Opoftveien må vurderes sammen med behovet for tilførselsvei fra nytt kryss på Frøytland til Birkeland. Det er viktig for Nye Veier at løsningen som velges gir det trafikksystemet med høyest samfunnsnytte for regionen.	
15 - Bjørn Frestad		
Viser til vedlagt kart, og aktuell adkomstløsning og påkobling av tilførselsveg til eksisterende E39.	Ved optimalisering av linja vil det bli sett på løsninger som vil gi mest samfunnsnytte for regionen.	
16 - Svein Åge Breimoen		
Tilbyr to områder for deponi/riggområde ved Indre Raustad, og viser til vedlagt kart.  Området i nord består i dag av myr hvor vannet går ut i Felsåma, og det foreligger tillatelse for oppfylling og oppdyrking. Her vil det være plass til 50 000 m <sup>3</sup> masser, og det forutsetter at bekken må legges om. Området i sør har plass til 30 000 m <sup>3</sup> masser, og består av myr/dyrket mark som bør heves.	Nye Veier vil takke for tilbud om areal til midlertidig deponi og riggområde. I det videre arbeidet vil det bli sett på flere mulige lokaliseringer av deponiområder og midlertidige rigg- og anleggsområder. Nye Veier vil ta kontakt dersom det blir aktuelt.	

Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
<p>Har et område i Indrevika som kan disponeres av f.eks. en lekter, og opplyser om gode pullerter og muligheter for flere ved behov. Det foreligger tillatelse til opplag av skip.</p> <p>Områdene ligger nært påkjøring til Kvinesdal og broa over Fedafjorden. Ønsker gjerne en befarng, og inviterer NV til dialog.</p>		
17 - Moi Eiendomsutvikling v/ Randi Rusdal		
<p>Moi Eiendomutvikling AS utvikler fritidseiendommer ved Åpta i Farsund kommune, som er et attraktivt område for folk i Rogaland. Moi Eiendomsutvkling er opptatt av kjapp, trygg og miljøvennlig adkomst til Åpta for kunder og leverandører, og ønsker derfor kryssløsning ved Opoftte. Dette gjelder også for turistnæringen i Lister, hvor hovedtyngden av kunder er fra Rogaland. Ber om at dette hensyntas i den videre behandlingen.</p>	<p>Et kryss på Opoftte er en av optimaliseringsmulighetene Nye Veier skal vurdere i den videre prosessen. Kryss på Opoftte må vurderes sammen med behovet for tilførselsvei fra nytt kryss på Frøytland til Birkeland. Det er viktig for Nye Veier at løsningen som velges gir det trafikksystemet med høyest samfunnsnytte for regionen.</p>	
18 - Asfalt Sør v/ John Inge Kvinlaug		
<p>Asfalt Sør AS planlegger å anlegge nytt produksjonsanlegg på Opoftte på deler av eiendommen gbnr. 37/17, fe 3A, 3B og 3C i Lister næringspark. Kryssløsning på Opoftte vil være en forutsetning for full utnyttelse av transportfordelene som ny E39 vil gi for næringaktrører på Opoftte. Nye markeder vil åpne seg for produksjons- og salgsbedrifter, som Asfalt Sør, når transporttid til Kristiansand og Stavanger halveres. Kryssløsning på Opoftte og enkel tilgang på E39 vil gi redusert reisetid, lavere utslipp, bedre trafikksikkerhet og</p>	<p>Et kryss på Opoftte er en av optimaliseringsmulighetene Nye Veier skal vurdere i den videre prosessen. Kryss på Opoftte må vurderes sammen med behovet for tilførselsvei fra nytt kryss på Frøytland til Birkeland. Det er viktig for Nye Veier at løsningen som velges gir det trafikksystemet med høyest samfunnsnytte for regionen.</p>	

Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
<p>forbedret bedriftsøkonomi. Adkomst for ansatte, kunder og samarbeidspartnere vil også forenkles. Øvrig næringsliv på Opofta, Farsund og Lister vil også være avhengig av god tilknytning til ny E39. Kryss på Opofta vil ivareta intensjonen i Listerpakken og det eksisterende transportmønsteret. Videre vil det sikre gode kommunikasjonskanaler for skoleelever og offentlige tilbud og tjenester. Ber om at deres synspunkter hensyntas i den videre behandlingen.</p>		
19 – Jan Kåre Eie		
<p>Mener at dagens E39, men bro over Fedafjorden og kryss på Oppofta, har bidratt til å knytte Listerregionen sterke sammen. Det er derfor uforståelig at ny E39 planlegges med kryss på vestsiden av Fedafjorden dersom det er mulig å plassere dette på østsiden. Ser bare fordeler med østlig plassering, og ingen gevinst med vestlig. Antar at østlig plassering vil være mest økonomisk fordi en slipper nye vegforbindelser og kan utnytte eksisterende veger.</p>	<p>Et kryss på Opofta er en av optimaliseringsmulighetene Nye Veier skal vurdere i den videre prosessen. Kryss på Opofta må vurderes sammen med behovet for tilførselsvei fra nytt kryss på Frøytland til Birkeland. Det er viktig for Nye Veier at løsningen som velges gir det trafikksystemet med høyest samfunnsnytte for regionen.</p> <p>Oppstart av områderegulering for Lervik industriområde Kvinesdal kommune ble varslet 28.03.2022. I planprogrammet nevnes bl.a. følgende tiltak for å oppnå planens målsetninger:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Vurdere muligheter for etablering av industri, næring, energiproduksjon, transport, logistikk/distribusjon, lager og håndverksbedrifter.</li> <li>2. Sikre tilknytning til tiliggende veier samt ny E39 med tilførselsveier som ivaretar god fremkommelighet og trafiksikkerhet for alle.</li> </ol>	

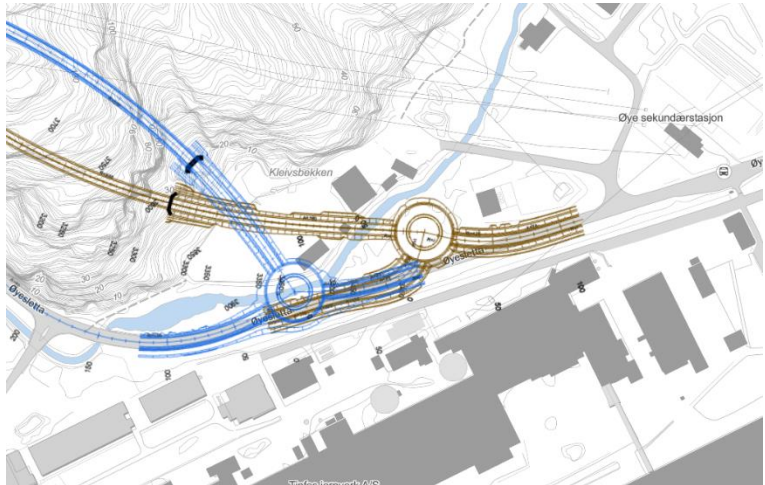
Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
	<p>Kryss på Frøytland vil lede trafikken direkte fra eksisterende og planlagte industri- og næringsområdene på Øye og i Lervika til ny E39 uten å komme i konflikt med bebyggelsen på Liknes.</p> <p>Angholmveien fra Øye - Hangelandsviken har dårlig standard og er rasutsatt, og vurderes til ikke å være en erstatning for tilførselsvei fra Øye - Frøytland.</p> <p>Et kryss på Opofta vil dermed ikke kunne erstatte et kryss på Frøytland.</p>	
20 – Viggo Didriksen		
<p>Uttrykker misnøye med dagens støynivå og føler seg innesperret av veger og linjer. Skriver at ingen har blitt kompensert for ulempene som støyen medfører, og at ingen bryr seg om hvordan eiendomsprisen påvirkes.</p>	<p>Det vil bli utført støyberegninger langs hele den anbefalte linjen med lokalveier, samt eventuelle avbøtende tiltak. I dette arbeidet vil det også bli utarbeidet egne støysonekart. Vurderingene blir basert på «Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging» (T-1442)</p> <p>Det er ikke trafikkstøyen i dag som har betydning, men framtidig trafikkstøy. Støy og ev. støyreduserende tiltak beregnes for 20 år etter åpning av nytt veianlegg.</p>	
21 – Arild Kristensen		
<p>Mener at forslaget som presenteres vil totalt utradere Frøytland som grend, ødelegge all dyrka mark, og gjøre store inngrep i natur og kulturlandskap.</p> <p>Presenterer et alternativ hvor krysset på Frøytland legges lengre vest. Mener at dette alternativet vil spare alle boliger</p>	<p>Linjevalget og den videre optimaliseringen er en helhetsvurdering, der tema som naturmangfold, naturressurser, friluftsliv, kulturarv, landskap, kostnader, trafikk og trafiksikkerhet, anleggsgjennomføring, støy, luftforurensing, klimagass, geologi inngår i vurderingen.</p>	



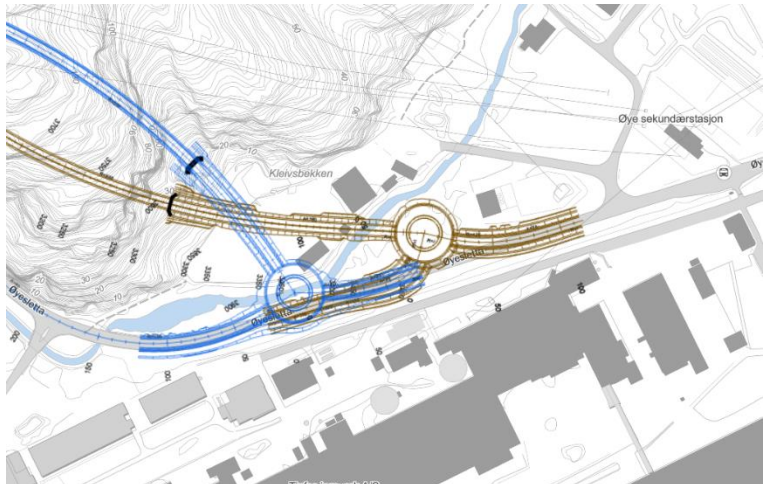
Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
<p>og gårdsbruk, at tap av jordbruksareal unngås, og at ikke-prissatte temaer vil bli betydelig mindre rammet. Adkomstveg til Øye vil også være på omtrent samme lengde.</p> 	<p>Prosjektet skal i så stor grad som mulig forsøke å optimalisere tiltaket best mulig med tanke på kryssing for dyr og mennesker, bevaring av friluftsliv, biologisk mangfold, drikkevann og sårbare vassdrag samt støy og luftforurensning for bebyggelsen. Ved optimalisering av veilinjens vil det også bli tatt høyde for den beste plasseringen i landskapet. Virkninger av tiltak og avbøtende tiltak vil bli utredet og beskrevet som en del av planforslaget.</p> <p>Nye Veier har sett på ny kryssløsning vest for Frøytlund som foreslått i merknaden. En forskyvning av linjen mot vest vil medføre store inngrep i Høgåsen, noe som vil gi høye skjæringer opp mot 40-50m:</p>  <p>Store skjæringer medfører stort masseoverskudd og behov for ytterligere masselagring i forhold til anbefalt løsning.</p>	

Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
<p>Skriver at Frøyotland, som har vært i familiens eie siden 1600-tallet, er en av de eldste gårdene i Kvinesdal og har en rik kulturarv. Slike verdier kan ikke erstattes. Dette gjelder også for de øvrige gårdene.</p> <p>Viser til utdrag i finsilingsrapporten om Frøyotlands kulturlandskap- og jordbruksverdier. Det vises også utdrag fra planprogrammet som sier at det skal planlegges for et trafikksystem veg som legger godt til rette for ulike brukergrupper og berørte grunneiere, et veianlegg som tar hensyn til natur og miljø på en tilfredsstillende måte, og kostnadsbesparende tiltak ikke skal gå på bekostning av ikke-prissatte konsekvenser.</p> <p>Ber Nye Veier ta innspillet til følge for å bevare Frøyotland.</p> <p>Dersom den presenterte linje bli valgt vil deler av landbrukseiendommen bli avskåret. Tilgang til arealene må sikres.</p> <p>Forventer at det blir gjennomført nødvendige støyskjermingstiltak.</p>	<p>Kartskisse som viser modelltegning av alternativ kryssplassering på Frøyotland:</p>  <p>Alternativ kryssplassering gir ca. fem ganger mer overskuddsmasser enn anbefalt kryssplassering (kun mengder i hovedlinjen). Det er ikke lokalisert egnede steder for masselagring til så store volumer i nærområdet. En justering av krysset vil også medføre en lenger og dyrere veilinje til Øye</p> <p>Linjeføringen forslått i merknaden vil komme i konflikt med kulturminner ved Frøitlandsfossen. Frøitlandsfossen Bosetning-aktivitetsområde (id: 283913-0) fra steinalder er automatisk fredet.</p> <p>I tillegg vil en justering av linjen mot vest føre til fylling i Igletjønn/Høylandsbotnen, som er del av vassdrag med middels og høy sårbarhet. Dette innebærer at de har liten</p>	

Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
	<p>toleranse for negative påvirkninger. Fedavassdraget nedstrøms kraftverket har blant annet oppgang av laks, sjøørret og ål. Dette er arter som har særlig oppmerksomhet i miljøforvaltningen, fordi de er truede, har stor verdi for allmenne interesser eller er særlig sårbare for påvirkning som berører vannforekomster. Lowerket for vannforvaltning stiller strenge krav til utfylling i vann, hvor dette skal unngås så langt det lar seg gjøre.</p> <p>Atkomstmulighet til bebyggelse og landbruksområder vil bli ivaretatt, og det vil bli viktig i det videre arbeidet å finne gode praktiske løsninger.</p> <p>Det vil bli utført støyberegninger langs hele den anbefalte linjen med lokalveier, samt eventuelle avbøtende tiltak. I dette arbeidet vil det også bli utarbeidet egne støysonekart. Vurderingene blir basert på «Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging» (T-1442)</p> <p>Det er ikke trafikkstøyen i dag som har betydning, men framtidig trafikkstøy. Støy og ev. støyreduserende tiltak beregnes for 20 år etter åpning.</p>	
22 - Eramet		

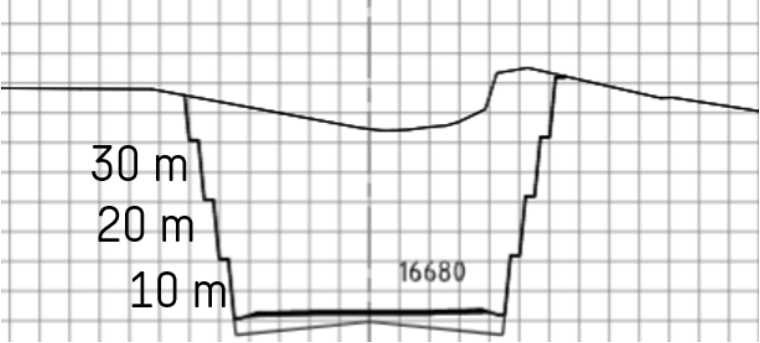
Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
<p>Vi har gjort en del interne avklaringer og situasjonen er ganske komplisert om vår eiendom blir berørt.</p> <p>For å først ta dagens situasjon og konsekvens av å plassere en rundkjøring i området hvor vi har liggende kabler:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Overordnet må vi i en slik situasjon kjøre ovenfor på reserveløsning fra AE</li> <li>- Kulvert fra trafostasjon til verket må etableres før produksjonen stanses og koples om til ny trase i kulvert.</li> <li>- 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.</li> </ul> <p>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.</p> <p>Om en legger våre grove anslag over til grunn vil jeg også si at uforutsett/risiko faktor er ganske høy.</p> <p>Om en så skal vurdere fremtidens 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</p>	<p>Nye Veier har etter dialog med Eramet jobbet med ny løsning for rundkjøring, se utkast med blå farge i utsnittet under:</p>  <p>Forslag til ny plassering av rundkjøring løser utfordringen med strømforsyningen til Eramet, men denne løsningen krever et fravik.</p> <p>Nye Veier vil fortsette dialogen med Eramet i arbeidet frem mot endelig løsning.</p>	

Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
<p>eller for ny produksjonsteknologi med lavere Co2 avtrykk som vår FoU avdeling jobber med.</p> <p>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.</p> <p>Vi må søke løsninger som ikke begrenser muligheten til fortsatt utvikling av Eramet i Kvinesdal.</p>		
23 – Hilde Halvorsen		
<p>Ønsker viltbro med tilgang til Solheia fra Drangsland, for å ha god tilgang til terreng med skog og vilt. Viser til vedlagt kart.</p>	<p>Nye Veier vil gjennomføre viltkartlegging i samarbeid med lokale jaktlag og kjente lokale og grunneiere, langs den anbefalte veilinjen. Kartleggingen vil dokumenteres i egen rapport, og planforslaget vil inneholde faunapassasjer som er lokalisert i forhold til funnene fra kartleggingen.</p>	
24 – Netland og sønner v/Per Arne Netland		
<p>Netland og sønner er et firma som er lokalisert på Øyestranda og som driver med avfallshåndtering. I tillegg til å drive miljøstasjonen, har de også faste ruter for henting av ulikt avfall.</p>	<p>Et kryss på Opofte er en av optimaliseringsmulighetene Nye Veier skal vurdere i den videre prosessen. Kryss på Opofte må vurderes sammen med behovet for tilførselsvei fra nytt kryss på Frøytland til Birkeland. Det er viktig for Nye Veier at løsningen som velges gir det trafikksystemet med høyest samfunnsnytte for regionen.</p>	

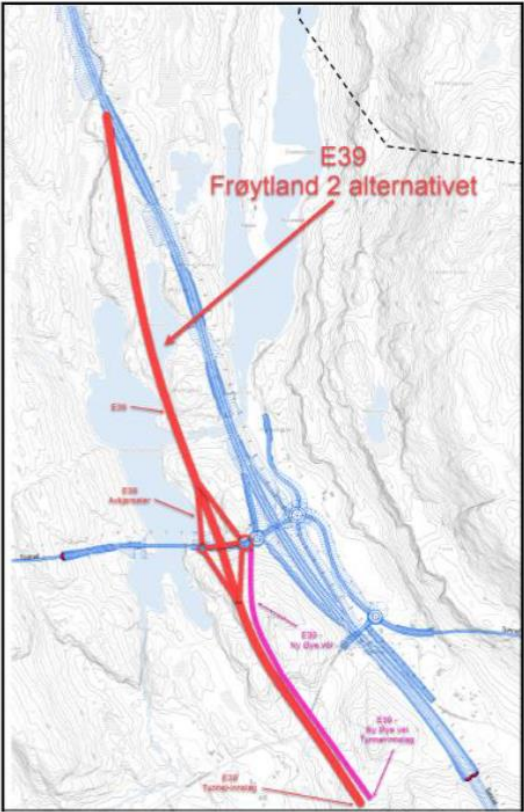

Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
<p>Dersom tilførselsvegen fra Frøytland til Kvinesdal blir etablert som presentert i sist folkemøte og teams-møte, vil vegen gå rett gjennom anlegget og tomte deres. Dette vil føre til at de vil måtte flytte virksomheten.</p> <p>I dag har de nødvendige tillatelser til å drive anlegget, og ved en eventuell flytting vil det kreve en del arbeid for å virksomheten opp igjen. De her ikke motstandere av en eventuell flytting, men det forventes i så fall et ordentlig oppgjør og erstatning for å kunne takle utfordringene ved flytting. Ønsker førstehåndtsbeskjed hvis det blir endringer i planene som sist ble presentert.</p> <p>Har allerede sett seg ut et aktuelt område å flytte til på Opofta, men det forutsetter kryssløsning på Opofta på grunn av at 90 % av kjøring går østover.</p>	<p>I den videre prosessen vil det bli gjort avtaler om innløsning eller erstatning i enkelte tilfeller. Det vil bli vurdert avbøtende tiltak med den enkelte grunneier, dersom dette er aktuelt. Nye Veier har registrert din forespørsel og vil ta kontakt angående dette.</p> <p>Nye Veier har jobbet med ny løsning for rundkjøring, se utkast med blå farge i utsnittet under:</p>  <p>Forslag til ny plassering av rundkjøring løser utfordringen med strømforsyningen til Eramet, men denne løsningen krever et fravik.</p>	



Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
25 – Helicon v/Eivind Rødland		
<p>Helicon drifter Opoftte steinbrudd, eiendommen gbnr. 34/1 i Kvinesdal kommune, og søkte konsesjon om drift av steinbrudd i 2010. Steinbruddet har i dag kort og naturlig adkomst fra E39. Det er en forutsetning for den daglige driften at det etableres kryssløsning på Opoftte. En kryssløsning vil knytte steinbruddet direkte til E39, og vil sikre kortere reisetid, lavere utslipp, bedre trafiksikkerhet og forbedret bedriftsøkonomi. Det vil også forenkle adkomst for ansatte, kunder, offentlig transport, nødetater og samarbeidspartnere. Ber om dette hensyntas i den videre behandlingen.</p>	<p>Et kryss på Opoftte er en av optimaliseringsmulighetene Nye Veier skal vurdere i den videre prosessen. Kryss på Opoftte må vurderes sammen med behovet for tilførselsvei fra nytt kryss på Frøytland til Birkeland. Det er viktig for Nye Veier at løsningen som velges gir det trafikksystemet med høyest samfunnsnytte for regionen.</p>	
26 – Odd Kristian Frøitland		
<p>Viser til utdrag i finsilingsrapportens avsnitt om påvirkningen av Frøytlands kultur- landskap- og jordbruksverdier. Det vises også utdrag fra planprogrammet som sier at det skal planlegges for et trafikksystem som legger godt til rette for ulike brukergrupper og berørte grunneiere, et veianlegg som tar hensyn til natur og miljø på en tilfredsstillende måte, og kostnadsbesparende tiltak ikke skal gå på bekostning av ikke-prissatte konsekvenser.</p> <p>Mener at de svært negative konsekvensene for bosetting, gårdsmiljøer, landbruksdrift og kulturlandskap på Frøytland utelukker veilinje 6, og at linjen må endres.</p>	<p>Linjevalget og den videre optimaliseringen er en helhetsvurdering, der tema som naturmangfold, naturressurser, friluftsliv, kulturarv, landskap, kostnader, trafikk og trafiksikkerhet, anleggsgjennomføring, støy, luftforurensing, klimagass, geologi inngår i vurderingen.</p> <p>Prosjektet skal i så stor grad som mulig forsøke å optimalisere tiltaket best mulig med tanke på kryssing for dyr og mennesker, bevaring av friluftsliv, biologisk mangfold, drikkevann og sårbare vassdrag samt støy og luftforurensning for bebyggelsen. Ved optimalisering av veilinjen vil det også bli tatt høyde for den beste plasseringen i landskapet. Virkninger av tiltak og avbøtende</p>	

Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
<p>Anbefaler linje 7 – kryss Høyland 2 fordi den gir en god løsning og har mist negative konsekvenser for bosetting, gårdsmiljøer, landbruksdrift, kulturlandskap og andre ikke-prissatte fag.</p> <p>Viser til siste avsnitt, side 1, i tilleggsvarsling – planprogram og anbefaling av linje. Hvis ikke linje Høyland 2 blir valgt, foreslås en tilpasset Frøyland 2 linje hvor tunnelutløpene på Frøyland fra Fedafjorden forskyves ca. 300 meter vestover, for så å krysse Høylandsveien ved innkjøring til Statnett ved Hestespranget. Videre kan linjen fortsette vest for Bulegås, til et vegkryss i Raunedalen, før den krysset Fedaelva ved Frøylandsfossen. Linjene møtes før dalføret nord for Høylandsbotnen. Denne linjen unngår store negative konsekvenser for overnevnte hensyn.</p>	<p>tiltak vil bli utredet og beskrevet som en del av planforslaget.</p> <p>Nye Veier har sett på ny kryssløsning vest for Frøyland. En forskyvning av linjen mot vest vil medføre store inngrep i Høgåsen, noe som vil gi høye skjæringer opp mot 40-50 m:</p>  <p>Store skjæringer medfører stort masseoverskudd og behov for ytterligere masselagring i forhold til anbefalt løsning.</p> <p>Kartskisse som viser modelltegning av alternativ kryssplassering på Frøyland:</p>	

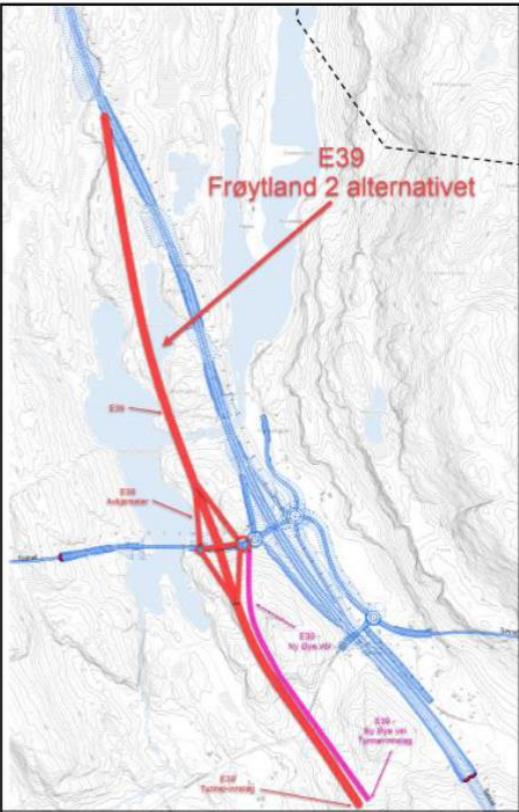



Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
 <p>Ønsker gode viltgjerdinger og funksjonelle viltoverganger slik at trekkveier opprettholdes.</p> <p>Det er viktig at skogsvegene opprettholdes, og at tilgang til skogteiger ivaretas.</p>	 <p>Alternativ kryssplassering gir ca. fem ganger mer overskuddsmasser enn anbefalt kryssplassering. Det er ikke lokalisert egnede steder for masselagring til så store volumer i nærområdet. En justering av krysset vil også medføre en lenger og dyrere veilinje til Øye</p> <p>Linjeføringen forslått i merknaden vil komme i konflikt med kulturminner ved Frøitlandsfossen. Frøitlandsfossen Bosetning-aktivitetsområde (id: 283913-0) fra steinalder er automatisk fredet.</p> <p>I tillegg vil en justering av linjen mot vest føre til fylling i Igletjønn/Høylandsbotnen, som er del av vassdrag med middels og høy sårbarhet. Dette innebærer at de har liten toleranse for negative påvirkninger. Fedavassdraget nedstrøms kraftverket har blant annet oppgang av laks, sjørret og ål. Dette er arter som har særlig</p>	

Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
	<p>oppmerksomhet i miljøforvaltningen, fordi de er truede, har stor verdi for allmenne interesser eller er særlig sårbare for påvirkning som berører vannforekomster. Lovverket for vannforvaltning stiller strenge krav til utfylling i vann, hvor dette skal unngås så langt det lar seg gjøre.</p> <p>Nye Veier vil gjennomføre viltkartlegging i samarbeid med lokale jaktlag og kjente lokale og grunneiere, langs den anbefalte veilinjen. Kartleggingen vil dokumenteres i egen rapport, og planforslaget vil inneholde faunapassasjer som er lokalisert i forhold til funnene fra kartleggingen.</p> <p>Atkomstmulighet til bebyggelse og landbruksområder vil bli ivaretatt, og det vil bli viktig i det videre arbeidet å finne gode praktiske løsninger.</p>	
27 – Anne-Sofie Opoft		
<p>Viser til FNs naturpanels rapport, av mai 2019, som slår fast at arealtap og arealendringer er den største trusselen mot naturmangfold. Viser videre til planprogrammet hvor det står at vesentlig skadevirkninger for på naturmiljø og økologiske verdier skal begrenses, og mener det er vanskelig å se realiteten i dette sett opp mot tiltaket.</p> <p>Utrykker skuffelse over at linje 1 (tunnelalternativet) ble valgt bort under grovsiling. Alternativene som presenteres vil få store følger for områdene rundt Opoft, omfattende</p>	<p>Linjevalget og den videre optimaliseringen er en helhetsvurdering, der tema som naturmangfold, naturressurser, friluftsliv, kulturarv, landskap, kostnader, trafikk og trafiksikkerhet, anleggsgjennomføring, støy, luftforurensing, klimagass, geologi inngår i vurderingen.</p> <p>Prosjektet skal i så stor grad som mulig forsøke å optimalisere tiltaket best mulig med tanke på kryssing for dyr og mennesker, bevaring av friluftsliv, biologisk mangfold, drikkevann og sårbare vassdrag samt støy og</p>	

Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
<p>inngrep i Timreåsen, endringer på Steggan og konsekvenser for bekkefar med utløp i Opoftevatnet. Viser videre til og stiller seg bak Statsforvalteren i Agders innspill, datert 15.10.2021, hvor det anbefales å vurdere alternativ linjeføring mellom Vatlandstunnelen og ny tunnel ved Opofta, hvor det ses på mulighet for tunnel på deler av strekningen, eksempelvis under Timreåsen, og et alternativ som unngår gjennfylling av Indretjønn.</p> <p>Viser videre til NVEs uttalelse, som sier det er uheldig at samtlige linjer er lagt over Indretjønn og oppfordrer til at linjene bearbeides noe. NVE skriver videre at fyllinger i vann og vassdragsnære områder bør unngås.</p> <p>Trekker fram bekken som kommer fra Steggan og renner ut i Opoftevatnet (Sagebekken), som i «Sårbarhetsvurdering vannforekomster» er gitt en totalvurdering «Middels sårbarhet». Stiller spørsmål til om det er fulgt opp med undersøkelser av Sagebekken siden byggingen av E39, men finner det underlig om så ikke er tilfelle. Fraråder anlegning av nytt kryss på Opofta.</p> <p>I grovsilingsrapporten, side 78, står: « Opofta er under transformasjon. Konsekvensene akkurat der er ikke avgjørende.» Mener at dette ikke står sammenheng med kompleksiteten Nye Veier har pekt på i sine rapporter, der</p>	<p>luftforurensning for bebyggelsen. Ved optimalisering av veilinen vil det også bli tatt høyde for den beste plasseringen i landskapet. Virkninger av tiltak og avbøtende tiltak vil bli utredet og beskrevet som en del av planforslaget.</p> <p>Det vil bli utarbeidet en konsekvensutredning som beskriver registrerte verdier for naturmangfold og vannmiljø, og som vurderer konsekvensene av planforslaget for de berørte verdiene. Det vil også bli utarbeidet et eget bekkenotat som beskriver dagens situasjon og verdier for alle vannforekomster veien berører, hvordan disse blir påvirket i ulike faser i prosjektet samt begrunnelse for valg av løsninger. Sammen skal konsekvensutredningen og bekkenotatet sikre krav om kunnskap, begrunnelser og vurderinger etter vannforskriftens § 12 og annet relevant regelverk.</p> <p>Sårbarhetsvurderingen som er gjengitt i vedlegget til finsilingsrapporten er en foreløpig vurdering gjort basert på eksisterende målinger fra vannforekomstene i området. I forbindelse med konsekvensutredningen blir det blant annet tatt nye prøver i bekken fra Ytretjønn til Opoftevann (Oppåptavannet). Disse skal bidra til å avklare dagens tilstand i bekken, både med tanke på vannkvalitet og eventuell forurensning, biologiske mangfold, økologiske</p>	


Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
<p>man vurderer strekningen forbi Opoft. Herunder problemer knyttet til anleggsfasen.</p> <p>Avslutningsvis pekes på den voksende bevisstheten for vedlikeholdsbehov og utbedring av fylkesveger og broer. I fremtiden er det ikke sikkert at det vil være behov for å prioritere bygging av motorveger på strekninger hvor to-/trefelts vil være tilstrekkelig. Trekkes også fram at FN har bestemt at 2021-2030 skal være tiåret for restaurering av natur. Da virker bygging av motorveg absurd.</p>	<p>kvaliteter, mm. Basert på disse dataene vil det bli gjort en ny vurdering av vannforekomstens sårbarhet i henhold til gjeldende metodikk for sårbarhetsvurdering av vannforekomster.</p> <p>Alternative linjer forbi Indretjønn blir vurdert, og det er et potensial for å minimere utfylling i Indretjønn. Dette må sees i sammenheng med andre ikke-prissatte og prissatte konsekvenser for optimaliseringen av linje 5 gjennom Opoft.</p>	
28 – Agnar Narvestad		
<p>Viser til utdrag i finsilingsrapportens avsnitt om påvirkningen av Frøytlands kultur- landskap- og jordbruksverdier. Det vises også utdrag fra planprogrammet som sier at det skal planlegges for et trafikksystem som legger godt til rette for ulike brukergrupper og berørte grunneiere, et veianlegg som tar hensyn til natur og miljø på en tilfredsstillende måte, og kostnadsbesparende tiltak ikke skal gå på bekostning av ikke-prissatte konsekvenser.</p> <p>Mener at de svært negative konsekvensene for bosetting, gårdsmiljøer, landbruksdrift og kulturlandskap på Frøytland utelukker veilinje 6, og at linjen må endres.</p> <p>Foreslår en alternativ rute for den delen av vegen som treffer Frøytland (i vedlagt kart kalt Frøytland 2), hvor</p>	<p>Linjevalget og den videre optimaliseringen er en helhetsvurdering, der tema som naturmangfold, naturressurser, friluftsliv, kulturarv, landskap, kostnader, trafikk og trafiksikkerhet, anleggsgjennomføring, støy, luftforurensing, klimagass, geologi inngår i vurderingen.</p> <p>Prosjektet skal i så stor grad som mulig forsøke å optimalisere tiltaket best mulig med tanke på kryssing for dyr og mennesker, bevaring av friluftsliv, biologisk mangfold, drikkevann og sårbare vassdrag samt støy og luftforurensning for bebyggelsen. Ved optimalisering av veilinjen vil det også bli tatt høyde for den beste plasseringen i landskapet. Virkninger av tiltak og avbøtende tiltak vil bli utredet og beskrevet som en del av planforslaget.</p>	

Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
<p>krysset på Frøyland legges lengre vest. Mener at dette alternativet vil spare alle boliger og gårdsbruk, at tap av jordbruksareal unngås, og at ikke-prissatte temaer vil bli betydelig mindre rammet. Ber om at dette vurderes som en løsning.</p> 	<p>Nye Veier har sett på ny kryssløsning vest for Frøyland. En forskyvning av linjen mot vest vil medføre store inngrep i Høgåsen, noe som vil gi høye skjæringer opp mot 40-50 m:</p>  <p>Store skjæringer medfører stort masseoverskudd og behov for ytterligere masselagring i forhold til anbefalt løsning.</p> <p>Kartskisse som viser modelltegning av alternativ kryssplassering på Frøyland:</p>	

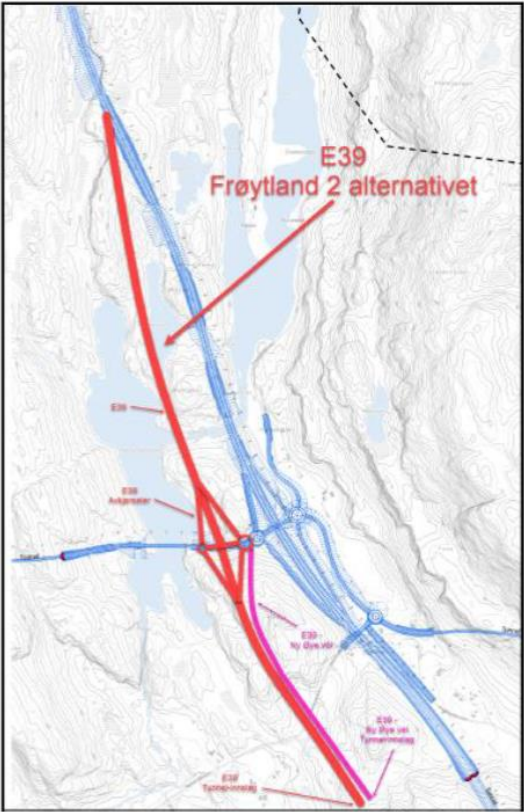



Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
<p>Ønsker gode viltgjerdar og funksjonelle viltoverganger slik at trekkveier opprettholdes.</p> <p>Det er viktig at skogsvegane opprettholdes, og at tilgang til skogteiger ivaretas.</p>	 <p>Alternativ kryssplassering gir ca. fem ganger mer overskuddsmasser enn anbefalt kryssplassering. Det er ikke lokalisert egnede steder for masselagring til så store volumer i nærområdet. En justering av krysset vil også medføre en lenger og dyrere veilinje til Øye</p> <p>Linjeføringen forslått i merknaden vil komme i konflikt med kulturminner ved Frøitlandsfossen. Frøitlandsfossen Bosetning-aktivitetsområde (id: 283913-0) fra steinalder er automatisk fredet.</p> <p>I tillegg vil en justering av linjen mot vest føre til fylling i Igletjønn/Høylandsbotnen, som er del av vassdrag med middels og høy sårbarhet. Dette innebærer at de har liten toleranse for negative påvirkninger. Fedavassdraget nedstrøms kraftverket har blant annet oppgang av laks, sjørret og ål. Dette er arter som har særlig</p>	

Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
	oppmerksomhet i miljøforvaltningen, fordi de er truede, har stor verdi for allmenne interesser eller er særlig sårbare for påvirkning som berører vannforekomster. Lovverket for vannforvaltning stiller strenge krav til utfylling i vann, hvor dette skal unngås så langt det lar seg gjøre.	
29 - Øystein Tesaker		
<p>Innspillet er til Nye Veiers anbefalte veilinje 5 med kryss på Frøytland. Mener at dette valget er feil på grunn av manglende vektlegging av ikke-prissatte konsekvenser. Forventer at Nye Veier legger frem nye netto nytte per budsjettkrone for de vurderte endringene av sideveier og adkomster. Dette for at endringene kan dokumenteres og sammenlignes med finsilingsrapporten.</p> <p>Skriver at hans eiendom, gbnr. 5/16, på Frøytland vil bli gjennomskåret av foreslått linje, og det vil ikke være arealer igjen som kan utvikles og benyttes videre.</p> <p>Viser til utdrag i finsilingsrapportens avsnitt om påvirkningen av Frøytlands kultur- landskap- og jordbruksverdier. Det vises også utdrag fra planprogrammet som sier at det skal planlegges for et trafikksystem som legger godt til rette for ulike brukergrupper og berørte grunneiere, et veianlegg som tar hensyn til natur og miljø på en tilfredsstillende</p>	<p>Linjevalget og den videre optimaliseringen er en helhetsvurdering, der tema som naturmangfold, naturressurser, friluftsliv, kulturarv, landskap, kostnader, trafikk og trafikksikkerhet, anleggsgjennomføring, støy, luftforurensing, klimagass, geologi inngår i vurderingen.</p> <p>Prissatte konsekvenser er en del av konsekvensutredningen, som vil ta utgangspunkt i regulert E39 med kryss og lokalveier.</p> <p>Prosjektet skal i så stor grad som mulig forsøke å optimalisere tiltaket best mulig med tanke på kryssing for dyr og mennesker, bevaring av friluftsliv, biologisk mangfold, drikkevann og sårbare vassdrag samt støy og luftforurensning for bebyggelsen. Ved optimalisering av veilinjen vil det også bli tatt høyde for den beste plasseringen i landskapet. Virkninger av tiltak og avbøtende tiltak vil bli utredet og beskrevet som en del av planforslaget.</p>	

Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
<p>måte, og kostnadsbesparende tiltak ikke skal gå på bekostning av ikke-prissatte konsekvenser.</p> <p>Mener at de svært negative konsekvensene for bosetting, gårdsmiljøer, landbruksdrift og kulturlandskap utelukker linjene gjennom Frøytland.</p> <p>Anbefaler at veilinje 7 med kryss på Høyland 2 blir valgt fordi det gir en god løsning og har minst negative konsekvenser for bosetting, gårdsmiljø, landbruksdrift, kulturlandskap og ikke-prissatte fag.</p> <p>Viser til siste avsnitt, side 1, i tilleggsvarsling – planprogram og anbefaling av linje. Hvis ikke linje Høyland 2 blir valgt, foreslås en tilpasset Frøytland 2 linje hvor tunnelutløpene på Frøytland fra Fedafjorden forskyves ca. 300 meter vestover, for så å krysse Høylandsveien ved innkjøring til Statnett ved Hestespranget.</p>	<p>Nye Veier har sett på ny kryssløsning vest for Frøytland. En forskyvning av linjen mot vest vil medføre store inngrep i Høgåsen, noe som vil gi høye skjæringer opp mot 40-50 m:</p>  <p>Store skjæringer medfører stort masseoverskudd og behov for ytterligere masselagring i forhold til anbefalt løsning.</p> <p>Kartskisse som viser modelltegning av alternativ kryssplassering på Frøytland:</p>	



Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
 <p>Videre kan linjen fortsette vest for Høgåsen, til et vegkryss i Raunedalen, før den krysset Fedaelva ved Frøylandsfossen. Linjene møtes før dalføret nord for Høylandsbotnen. Viser til vedlagt skisse. Denne linjen unngår store negative</p>	 <p>Alternativ kryssplassering gir ca. fem ganger mer overskuddsmasser enn anbefalt kryssplassering. Det er ikke lokalisert egnede steder for masselagring til så store volumer i nærområdet. En justering av krysset vil også medføre en lenger og dyrere veilinje til Øye</p> <p>Linjeføringen forslått i merknaden vil komme i konflikt med kulturminner ved Frøylandsfossen. Frøylandsfossen Bosetning-aktivitetsområde (id: 283913-0) fra steinalder er automatisk fredet.</p> <p>I tillegg vil en justering av linjen mot vest føre til fylling i Igletjønn/Høylandsbotnen, som er del av vassdrag med middels og høy sårbarhet. Dette innebærer at de har liten toleranse for negative påvirkninger. Fedavassdraget nedstrøms kraftverket har blant annet oppgang av laks, sjørret og ål. Dette er arter som har særlig</p>	

Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
konsekvenser for overnevnte hensyn, og frigjøre arealer for deponering og framtidig oppdyrking.	oppmerksomhet i miljøforvaltningen, fordi de er truede, har stor verdi for allmenne interesser eller er særlig sårbare for påvirkning som berører vannforekomster. Lovverket for vannforvaltning stiller strenge krav til utfylling i vann, hvor dette skal unngås så langt det lar seg gjøre.	
30 – Sverre Modalsli		
Støy og trafikkproblemer..avskjermet? Avkjørsel til bebyggelse.	<p>Det vil bli utført støyberegninger langs hele den anbefalte linjen med lokalveier, samt eventuelle avbøtende tiltak. I dette arbeidet vil det også bli utarbeidet egne støysonekart. Vurderingene blir basert på «Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging» (T-1442)</p> <p>Det er ikke trafikkstøyen i dag som har betydning, men framtidig trafikkstøy. Støy og ev. støyreducerende tiltak beregnes for 20 år etter åpning av nytt veianlegg.</p> <p>Atkomstmulighet til bebyggelse og landbruksområder vil bli ivaretatt, og dette vil bli viktig i det videre arbeidet.</p>	
31 – Teis Inge Bastelid Risnes m.fl.		
Dersom det velges trasé gjennom Opofte i dagen, tolkes det slik at ny vei vil komme nord for eksisterende E39. Utbygger må da besørge adkomst sør i nordre teig for eiendommen gbnr. 37/1 som tilknyttes eksisterende traktorvei. Viser til vedlagte kart. Kan løses ved at det reguleres inn og bygges traktorvei, eks. klasse 7, fra øst eller vest.	Atkomstmulighet til bebyggelse og landbruksområder vil bli ivaretatt, og det vil bli viktig i det videre arbeidet å finne gode praktiske løsninger for å ivareta driften.	

Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
32 – Sindre Lande og Madeleine Eikenes		
<p>Driver med skogbruk og benytter nordsiden av E39 mye. Er avhengig av skikkelig tilkomst som i dag.</p> <p>Eier en del av Dyblemyra, på nordsiden av E39, som kan brukes til deponi.</p> <p>Det må anlegges støyvoller langs E39 mot bebyggelsen.</p>	<p>Atkomstmulighet til landbruksområder vil bli ivaretatt, og dette vil bli viktig i det videre arbeidet.</p> <p>Nye Veier vil takke for tilbudte arealer. Håndtering av overskuddsmasser vurderes i senere fase. Det ble gjennomført felles befarings på eiendommen den 26.04.2022. Nye Veier vil ta kontakt på et senere tidspunkt dersom dette blir aktuelt.</p> <p>Det vil bli utført støyberegninger langs hele den anbefalte linjen med lokalveier, samt eventuelle avbøtende tiltak. I dette arbeidet vil det også bli utarbeidet egne støysonekart. Vurderingene blir basert på «Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging» (T-1442).</p> <p>Det er ikke trafikkstøyen i dag som har betydning, men framtidig trafikkstøy. Støy og ev. støyreduserende tiltak beregnes for 20 år etter åpning.</p>	
33 – Inger Johanne Træland		
<p>Er i mot hele veiprojektet av hensyn til naturmangfold og miljø, og ber om at det velges det alternativet som volder minst skade.</p>	<p>Prosjektet skal i så stor grad som mulig forsøke å optimalisere tiltaket best mulig med tanke på kryssing for dyr og mennesker, bevaring av friluftsliv, biologisk mangfold, drikkevann og sårbare vassdrag samt støy og luftforurensning for bebyggelsen. Ved optimalisering av veilinjene vil det også bli tatt høyde for den beste</p>	

Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
	plasseringen i landskapet. Virkninger av tiltak og avbøtende tiltak vil bli utredet og beskrevet som en del av planforslaget.	
34 – Arnstein Hølbakk		
Er sterkt i mot at kryss og tilførselsvei mot Flekkefjord legges over Birkeland. Mener at kryss bør ligge på Opoft.	<p>Et kryss på Opoft er en av optimaliseringsmulighetene Nye Veier skal vurdere i den videre prosessen. Kryss på Opoft må vurderes sammen med behovet for tilførselsvei fra nytt kryss på Frøytland til Birkeland. Det er viktig for Nye Veier at løsningen som velges gir det trafikksystemet med høyest samfunnsnytte for regionen.</p> <p>Oppstart av områdereguleringsplan for Lervik industriområde Kvinesdal kommune ble varslet 28.03.2022. I planprogrammet nevnes bl.a. følgende tiltak for å oppnå planens målsetninger:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Vurdere muligheter for etablering av industri, næring, energiproduksjon, transport, logistikk/distribusjon, lager og håndverksbedrifter.</li> <li>2. Sikre tilknytning til tiliggende veier samt ny E39 med tilførselsveier som ivaretar god fremkommelighet og trafiksikkerhet for alle.</li> </ol> <p>Kryss på Frøytland vil lede trafikken direkte fra eksisterende og planlagte industri- og næringsområdene på Øye og i Lervika til ny E39 uten å komme i konflikt med bebyggelsen på Liknes.</p>	

Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
	<p>Angholmveien fra Øye - Hangelandsviken har dårlig standard og er rasutsatt, og vurderes til ikke å være en erstatning for tilførselsvei fra Øye - Frøytland. Et kryss på Oppofte vil dermed ikke kunne erstatte et kryss på Frøytland.</p>	
35 – Lohne sameie v/Helen Christie		
<p>Viser til tidligere innspill, datert 09.10.2021, hvor de konkluderer med at det bør søkes muligheter for gjenbruk med hensyn til naturmangfold og landskap. De støtter derfor linje 10 i grovsilingsrapporten, som innebærer mest mulig gjenbruk, og presiserer at dette også må gjelde for vestsiden av Fedafjorden.</p> <p>Ser positivt på at alternativt 10, og delvis alternativ 5, følger eksisterende trase på østsiden av Fedafjorden. Anmoder at det søkes muligheter for å benytte eksisterende vei også på vestsiden. Dette kan gjøres ved å gå ned til 2-/3-felt, eller senke fartsgrensen.</p> <p>Påpekte tidligere at linje 1 og 6 vil ødelegge bo- og jordbruks-, rekreasjon- og friluftslivsområder, samt de dramatiske ødeleggelsene omlegging av veien ved Meland vil medføre. Siden da har det blitt større fokus på forurensning og naturødeleggelser, og vi står foran en energikrise. Viser til anbefalinger fra IEA om å redusere</p>	<p>Samferdselsdepartementet ba i brev datert 16.06.2014 om at det i planarbeidet for E39 Søgne – Ålgård planlegges med sikte på firefelts veg som langsiktig løsning. I november 2014 presiserte samferdselsdepartementet i brev til Vegdirektoratet at nye motorveger skal planlegges for 110 km/t. Nye Veier viser også til samferdselsministeren sitt svar på spørsmål 1857 (Stortinget Dok.nr. 15:1857 - 2021-2022), der ministeren viser til at Stortinget har vedtatt finansiering i Prop. S 135 (2016-2017), hvor en legger til grunn firefelts og 110 km/t. Utbygging med trefeltsvei er derfor ikke vurdert.</p> <p>Den anbefalte traséen, linje 5 Frøytland, gjenbruker 5,3 km av dagens E39 på østsiden av Fedafjorden.</p> <p>Linjevalget og den videre optimaliseringen er en helhetsvurdering, der tema som naturmangfold, naturressurser, friluftsliv, kulturarv, landskap, kostnader, trafikk og trafiksikkerhet, anleggsgjennomføring, støy, luftforurensning, klimagass, geologi inngår i vurderingen.</p>	

Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
<p>fartsgrensen til 90 km/t, og skriver at dette vil medføre en reduksjon av utslipp og være et kostnadseffektivt tiltak.</p> <p>Viser til politiker Erling Sande og professor Harald Norems uttalelser om fordeler som utnytting av eksisterende veinett og redusert standard for motorveier vil gi, samt NAFs, Norges Bondelags, Naturvernforbundets og MDGs støtte til redusert fartsgrense. Bensin-, diesel- og el-bil brukere vil være tjent med redusert fartsgrense på grunn av høye drivstoff- og strømpriser. Billigere veier frigjør også midler til trafikksikkerhetstiltak på eksisterende veier. Vern av matjord er løftes også som et viktig tema av Norges Bondelag og Naturvernforbundet. De kan ikke se at Nye Veier har tatt hensyn til politiske føringer og retningslinjer.</p>	<p>Prosjektet skal i så stor grad som mulig forsøke å optimalisere tiltaket best mulig med tanke på kryssing for dyr og mennesker, bevaring av friluftsliv, biologisk mangfold, drikkevann og sårbare vassdrag samt støy og luftforurensning for bebyggelsen. Ved optimalisering av veilinjene vil det også bli tatt høyde for den beste plasseringen i landskapet. Virkninger av tiltak og avbøtende tiltak vil bli utredet og beskrevet som en del av planforslaget</p>	
<b>36 – Oddvar Egil Teistedal</b>		
<p>Siden åpningen av eksisterende E39 har Opoftekrysset hatt en viktig funksjon som knutepunkt i Listerregionen, og denne funksjonen vil være like viktig med ny firefeltsvei. Stiller seg bak uttalelse fra ordfører i Flekkefjord om at det vil være galskap å bygge noe annet enn kryss på Opofte.</p>	<p>Et kryss på Opofte er en av optimaliseringsmulighetene Nye Veier skal vurdere i den videre prosessen. Kryss på Opofte må vurderes sammen med behovet for tilførselsvei fra nytt kryss på Frøytland til Birkeland. Det er viktig for Nye Veier at løsningen som velges gir det trafikksystemet med høyest samfunnsnytte for regionen.</p>	
<b>37 – Sven Tommy Grøttland</b>		
<p>Ønsker at det nye forslaget til tilkomstvei til Kvinesdal/Øye, hvor tunnelen trekkes mer ut mot Indrevika/Fedafjorden, blir tatt med videre. Påpeker at det nye forslaget ikke framkommer i denne høringen.</p>	<p>Ved optimalisering av linja og tilførselsveier vil det bli sett på løsninger som vil gi mest samfunnsnytte for regionen.</p>	

Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
	<p>Nye Veier har jobbet med ny løsning for runkjøring, se utkast med blå farge i utsnittet under:</p> 	
38 – Lister ferdigbetong v/Kjell Inge Olsen		
<p>Lister Ferdigbetong har hatt produksjonsanlegg på Opoftesiden siden 2013, og etablerte seg der på bakgrunn av Listerpakken og nærhet til E39. For Lister Ferdigbetong og andre næringsaktører på Opoftesiden vil en fullverdig kryssløsning på Opoftesiden være en forutsetning for full utnyttelse av transportfordelene som ny E39 vil gi. Kryssløsning på Opoftesiden gir enkel tilgang på E39, og sikrer redusert reisetid, lavere utslipp, bedre trafiksikkerhet og</p>	<p>Et kryss på Opoftesiden er en av optimaliseringsmulighetene Nye Veier skal vurdere i den videre prosessen. Kryss på Opoftesiden må vurderes sammen med behovet for tilførselsvei fra nytt kryss på Frøyland til Birkeland. Det er viktig for Nye Veier at løsningen som velges gir det trafikksystemet med høyest samfunnsnytte for regionen.</p>	



Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
<p>forbedret bedriftsøkonomi. Det vil også forenkle adkomst for ansatte, kunder og samarbeidspartnere. Øvrig næringsliv på Opofta, Farsund og Lister vil også være avhengig av god tilknytning til ny E39. Kryss på Opofta vil ivareta intensjonen i Listerpakken og det eksisterende transportmønsteret. Videre vil det sikre gode kommunikasjonskanaler for skoleelever og offentlige tilbud og tjenester. Ber om at deres synspunkter hensyntas i den videre behandlingen.</p>		
39 – Christian Opofta og Martin Opofta		
<p>Er kritisk til valg av linje 5 totalt sett, men støtter likevel Nye Veiers vurdering av kryssalternativene. Mener at 8 minutters omkjøring via krysset på Frøytland er en liten pris å betale for minste inngrepene på Opofta.</p> <p>Hvis linje 5 mot formodning blir realisert, bør den legges i tunnel gjennom Timbråsen. Kan ikke se at dette vil være mindre gjennomførbart sammenlignet med Opoftatunnelen. Timbråsen er et trekkområde for vilt, og en tunnel vil være bedre mtp. terrenginngrep og for vilt. Samme argumentasjon gjelder også for ønske om tunnel gjennom Hepterinda istedenfor høy skjæring.</p>	<p>Nye Veier vil gjennomføre viltkartlegging i samarbeid med lokale jaktlag og kjente lokale og grunneiere, langs den anbefalte veilinjen. Kartleggingen vil dokumenteres i egen rapport, og planforslaget vil inneholde faunapassasjer som er lokalisert i forhold til funnene fra kartleggingen.</p> <p>Et kryss på Opofta er en av optimaliseringsmulighetene Nye Veier skal vurdere i den videre prosessen. Kryss på Opofta må vurderes sammen med behovet for tilførselsvei fra nytt kryss på Frøytland til Birkeland. Det er viktig for Nye Veier at løsningen som velges gir det trafikksystemet med høyest samfunnsnytte for regionen.</p>	
40 – Anne Britt og Sven Hovden		
<p><i>Merknad datert 19.04.2022</i></p> <p>Er positiv til Nye Veiers fokus på mest mulig gjenbruk, men er kritisk til at Høylandsdalen er utelatt. Natur, gårdsbruk,</p>	<p><i>Angående vilt svarte Nye Veier i mail, datert 22.04.2022:</i></p> <p>Nye Veier er godt kjent med at det er vilttrekk som passerer i området mellom Lyngdal og Flekkefjord. I forbindelse med</p>	



Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
<p>landbruk, og bolig- og fritidsbebyggelse vil bli kraftig berørt i Lyngdal kommune. Fylkeskommunedirektøren oppfordrer til å søke løsninger som best mulig ivaretar hensynet til de som bor og driver landbruksvirksomhet i området, og de kan ikke se at dette er tatt hensyn til. Selv om bygninger blir spart, påpekes det at vil bli uholdbart å bo nært en motorvei. Dyrka mark vil bli sterkt berørt på Eikeland og Høylandsdalen, og Dalen vil bli lagt i grus. Tunnel vil kunne spare natur og miljø, alternativt kan større deler av dagens E39 gjenbrukes. Utfordrende vinterføre ved Eikeland, Høyland og Vintland kan unngås ved å legge veien i tunnel.</p> <p>Påpeker at Høylandsdalen et viktig kulturlandskap, og et våtmarks- og naturområde som er rik på biologisk mangfold og vilt.</p> <p>Høylandsdalen er en svært rik dal med hjortevilt. Det mest alvorlige som blir ødelagt ved Nye Veiers forslag er den store hjortevilttraseen hvor hjort og elg trekker gjennom dalen. Dette trekket blir enda viktigere nå som hjortevilttraseen ved Røyskår blir ødelagt. Det er svært vanskelig å styre hjorten gjennom faunapassasjer fordi hjorten vil velge egen trasse selv.</p> <p>Synes det er absurd at Lyngdal skal gi fra seg et slikt naturområde når de allerede har gitt fra seg Iddeland,</p>	<p>konsekvensutredningen for E39 Lyngdal-Flekkefjord, har NV ønsket å få best mulig kunnskap om viltets trekkvaner i tilknytning til traseen. Dette for å sikre en best mulig plassering og utforming av faunapassasjer som ivaretar viltets mulighet til å passere veien. Dokumentasjon om vilttrekk innhentes av biologer med særlig kompetanse på hjortevilt. Disse benytter seg av kunnskap fra lokale kjentpersoner i tillegg til omfattende bruk av viltkameraer. Det er satt ut en rekke viltkameraer langs strekningen som både skal samle opp dokumentasjon fra høsttrekk og vårtrekk fra hovedsakelig hjort, som er den arten som særlig har tydelig sesongtrekk i området. Foreløpige resultater fra viltkameraene plassert ut høsten 2021 indikerer tydelig at det får en svært viktig trekkvei nord i Høylandsdalen. Det er også plassert ut viltkamera lengre sør i Høylandsdalen, men her foreligger det ikke konkrete resultater enda. Resultatene fra disse kartleggingene vil være sentralt i konsekvensutredningen og ikke minst i planleggingen av hvor og hvordan faunapassasjer skal ivaretas på strekningen. Det er tidligere dokumentert at det går et svært viktig vilttrekk over Åtlandstunnelen. Krysset på Røyskår (på prosjektet E39 Lyngdal Ø – Lyngdal V) kan være negativt for dette trekket. For å skaffe til veie kunnskap og dokumentere hjorteviltets bruk av dette området i anleggsfasen er det også plassert ut viltkameraer nær anleggsområdet ved Røyskår, øst for Åtlandstunnelen.</p>	

Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
<p>Iddelandsvannet, Duvlevann og Tjomsland for etablering av dagens E39. Viser til Sebimas kåring i 2021 hvor Lyndal kom dårligst ut i å ta vare på naturen.</p> <p>Ønsker ikke at Lyngdal kommune skal miste enda et viktig naturområde.</p> <p><i>Svarbrev til NV vedr. viltets vandringsmønster, datert 24.04.2022</i></p> <p>Forteller at han som friluftsmann har ferdes spesielt i Røysgård-områdene i 40 år i sammenheng med jakt, fiske og ornotologi. Har registrert og dokumentert fugler, dyr og dyretrakk de siste 20 årene, og har kartlagt vilttrekk ifm. planlagt vinkraftutbygging på Kvinesheia.</p> <p>Mener at anbefalt linje ikke ivaretar friluftssinteresser og viltets vandringsmønster mellom Vatland og Tjomsland. Eksisterende E39 har allerede beslaglagt store mengder natur, blant annet et dalføre fra Shell Pitstop til Tjomsland som var urørt og vakkert. Nevner også Iddeland, Iddelandsvannet, Dubblevann og Tjomsland, og spør hvor mange slike daler Lyngdal har igjen.</p> <p>Påpeker at hjorteviltene selv velger hvor de skal gå, og at det er svært vanskelig for dem å gå gjennom</p>	<p>Dette er kunnskap som også vil kunne komme til nytte i konsekvensutredningen og for den videre planleggingen av faunapassasjer for strekningen Lyngdal V-Flekkefjord.</p> <p><i>Videre følger supplerende svar til øvrige momenter i første merknad, datert 19.04.2022, og til svarbrevet, datert 24.04.2022.</i></p> <p>Linjevalget og den videre optimaliseringen er en helhetsvurdering, der tema som naturmangfold, naturressurser, friluftsliv, kulturarv, landskap, kostnader, trafikk og trafiksikkerhet, anleggsgjennomføring, støy, luftforurensing, klimagass, geologi inngår i vurderingen.</p> <p>Prosjektet skal i så stor grad som mulig forsøke å optimalisere tiltaket best mulig med tanke på kryssing for dyr og mennesker, bevaring av friluftsliv, biologisk mangfold, drikkevann og sårbare vassdrag samt støy og luftforurensning for bebyggelsen. Ved optimalisering av veilinjen vil det også bli tatt høyde for den beste plasseringen i landskapet. Virkninger av tiltak og avbøtende tiltak vil bli utredet og beskrevet som en del av planforslaget.</p> <p>Nye Veier har sett på fordeler og ulemper med tunnel gjennom deler av Høylandsdalen.</p>	

Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
<p>menneskeskapte flaskehalsar som en viltbro/faunapassasje er.</p> <p>Mener viltovergangen som ble etablert ved Dubland ifm. dagens E39 ble en total fiasko. I stedet for å benytte seg av viltovergangen har viltet valgt seg helt andre retninger. Spalteplassen blir for liten her.</p> <p>Synes det er uforståelig hvordan vilt/friluftsliv og menneskelig bosetting kan ivaretas ved dagsåpen vei gjennom Høylandsdalen. Eikeland, Høyland, Vintland og Drangsland vil bli svært redusert.</p> <p>Høylandsdalen er kjent for sitt store vilttrekk, og dette vilttrekket kommer til å øke betydelig i årene framover. Fordi NV har sterkt redusert/ødelagt vilttrekket mellom Vatland og Røyskår vil viltmengden øke over Shell Pit Stop og Høylandsdalen. Dette har allerede begynt og viser til ny hjortesti ved Shell.</p> <p>Skriver at dette er noen av Norges største hjortetrasseer, og at stisystemet går ut til kysten av Lyngdal vest.</p> <p>Mener at dagsåpen løsning gjennom Høylandsdalen er totalt uansvarlig fordi det viser seg at dette ikke vil fungere.</p>	<p>Fordeler med tunnel:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kortere linje (ca. 200m)</li> <li>- Kan spare å bygge en - to viltkrysninger ved lang tunnel på 3 km (inkl. i kostnad)</li> <li>- Mindre terrenginngrep</li> <li>- Lokalt mindre støy</li> </ul> <p>Ulemper med tunnel:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kostbar løsning å bygge (ca. 2-3 km med tunnel)</li> <li>- Kostbart å vedlikeholde tunneler</li> <li>- En tunnelloosning som skissert vil gi en økt investeringskostnad på ca. 300-400 mill kroner vs. vei i dagen</li> <li>- Betydelig mer overskuddsmasser med tunnel</li> </ul> <p>Nye Veier kan ikke forsvare en slik kostnadsøkning og holder fast på en løsning med vei i dagsone.</p> <p>Samferdselsdepartementet ba i brev datert 16.06.2014 om at det i planarbeider for E39 Søgne – Ålgård planlegges med sikte på firefelts veg som langsiktig løsning. I november 2014 presiserte samferdselsdepartementet i brev til Vegdirektoratet at nye motorveger skal planlegges for 110 km/t. Nye Veier viser også til samferdselsministeren sitt svar på spørsmål 1857 (Stortinget Dok.nr. 15:1857 - 2021-2022), der ministeren viser til at Stortinget har vedtatt</p>	

Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
<p>De to eneste løsningene er tunnel eller gjenbruk av dagens E39. Det er det mest bærekraftige.</p> <p>Nye Veier påstår at de tar vare på friluftslivet gjennom det foreslåtte forslaget. Det kan umulig gjelde for Lyngdal kommunes del. Friluftslivet med nærmest urørt natur, stillhet og ro er svært viktig for mennesker og folkehelse.</p> <p>Mener tapet av Høylandsdalens som natur-, friluftsliv-, vilt- og rekreasjonsområde er en tragedie. Stiller spørsmål til hvordan det blir for viltet, friluftslivet og naturopplevelse i Høylandsdalen med firefelts motovei med 110 km/t.</p>	<p>finansiering i Prop. S 135 (2016-2017), hvor en legger til grunn firefelts og 110 km/t. Utbygging med trefeltsvei er derfor ikke vurdert.</p> <p>Anbefalt linje 5 med kryss på Frøytland legger opp til 5,3 km gjenbruk mellom Tjomsland – Oppofte. Dette er mulig å få til i deler av traséen som ble bygget i 2006.</p> <p>Strekningen fra Røyskår til Handeland (kryss med fv. 461) vil derimot ikke med dagens utforming kunne gjenbrukes til ny E39, på grunn av både arealbegrensning, rasfare og flomfare. Utbedring her vil gi konsekvenser for både det sårbare vassdraget, naturmangfoldet og bebyggelse i Røyskår-området. Ny E39 vil også bli ca. 750 meter lenger. Som i gjeldende KDP E39 Vigeland-Lyngdal vest, er det derfor valgt å legge ny E39 gjennom Høylandsdalen.</p>	
41 – Teodor Teistedal		
<p>Er grunneier av hytteeiendommen gbnr. 36/8 i Kvinesdal kommune og har innspill til finsilingsrapport, datert 16.03.2022, kapittel 11.</p> <p>Ser på det som uheldig dersom ny E39 ikke har en tilfredsstillende kryssløsning ved Opoft. Dagens kryss på Opoft har en sentral funksjon i Lister-området, og mener det vil være et betydelig tilbakeskritt om ny E39 mangler direkte tilkobling; særlig for trafikken østover.</p>	<p>Et kryss på Opoft er en av optimaliseringsmulighetene Nye Veier skal vurdere i den videre prosessen. Kryss på Opoft må vurderes sammen med behovet for tilførselsvei fra nytt kryss på Frøytland til Birkeland. Det er viktig for Nye Veier at løsningen som velges gir det trafikksystemet med høyest samfunnsnytte for regionen.</p>	

Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
<p>Mener det vil være dårlig samfunnsøkonomi å degradere og fjerne direkte tilkobling fra Opoftekrysset på bakgrunn av tidligere store investeringer som er gjort i området.</p>		
42 – Drageland advokatfirma AS pva. Tor Helge Aas		
<p>Innspillet omhandler landbrukseiendommen gbnr. 114/3 ved Tjomsland i Lyngdal kommune, som i ganske stor grad vil bli berørt. I tillegg vil leiejord til driftsenheten også berøres.</p> <p>Grunneier stiller seg i utgangspunktet positivt til prosjektet, men har ingen dyrka jord å miste. Det er derfor svært viktig at tilsvarende arealer som mistes tilbakeføres slik at driften av gården ikke blir skadelidende under og etter gjennomføring av tiltaket.</p> <p>Forutsetter at utbygger kjøper inn grovfôr/rundballer som erstatning for beslagleggelse av dyrka jord under anleggsperioden, og at tapt jord erstattes ved ferdigstilling.</p> <p>Er positiv til at utbygger benytter seg at jordteig i nord til lagring under anleggsperioden, slik det ble gjort under bygging av dagens E39. Det vil være enkelt å standsette arealet til lagring ved å flytte matjorda. Viser til vedlagt bilde.</p>	<p>Konsekvenser for berørt jordbruksareal vil vurderes i konsekvensutredningen. Det arbeides med å få til løsninger som sikrer minst mulig tap av jordbruksareal. Der slikt tap ikke kan unngås skal det legges til rette for løsninger for reetablering av jordbruksareal. Det skal utarbeides en matjordplan, der ivaretagelse av berørte jordressurser skal beskrives. Flytting av matjord og kompensasjonstiltak ved tilrettelegging for nydyrking i nærliggende områder skal vurderes. Nye Veier vil ta kontakt med berørte grunneiere ifm. grunnerverv og eventuelle erstatningsarealer og kompenserende tiltak.</p> <p>Nye Veier vil takke for innspill og tilbudte arealer. Håndtering av overskuddsmasser og midlertidige rigg- og anleggsområder vurderes i senere fase. Nye Veier vil ta kontakt på et senere tidspunkt dersom dette blir aktuelt. Det ble gjennomført felles befaring på eiendommen med grunneier den 27.04.2022.</p>	

Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
<p>Foreslår at overskuddsmasser til grunneiers eiendom, som ligger øst for overnevnte jordteig. Da kan dette området opparbeides til dyrka mark etter endt gjennomføring. Viser til vedlagte kart og bilder.</p> <p>Er villig til å gå i dialog dersom det er behov for ytterligere deponeringsarealer.</p> <p>Ønsker rask avklaring på hvordan adkomster og tilgang til arealer skal løses under og etter anleggsarbeid.</p> <p>Påpeker at bekken som i dag går i rør under vegen må være hevet omtrent 1 meter for å unngå at Bekkerøye kommer opp i Tjomslandsvannet.</p> <p>Anmoder om befaring snarest mulig, og ber om å bli kontaktet straks. Ser fram til et konstruktivt samarbeid.</p>	<p>Atkomstmulighet til bebyggelse og landbruksområder vil bli ivaretatt, og det vil bli viktig i det videre arbeidet å finne gode praktiske løsninger.</p>	
43 – Oddvar Tesaker		
<p>Skriver at alternativet med motorvei i dagen, stort kryss på Frøytland, og med flere rundkjøringer og tilførselsveier til Øye og Birkeland vil være en dramatisk løsning. Mener videre at trafikkgrunlaget for kryss på Frøytland vil være ekstremt lavt dersom trafikken fra Tonstad velger å kjøre om Løland.</p> <p>Dersom det brukes midler på å ombygge tunnel-kryss-anlegget vil Kvinesdal kunne få en fullverdig moderne</p>	<p>Oppstart av områderegeringsplan for Lervik industriområde Kvinesdal kommune ble varslet 28.03.2022. I planprogrammet nevnes bl.a. følgende tiltak for å oppnå planens målsetninger:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Vurdere muligheter for etablering av industri, næring, energiproduksjon, transport, logistikk/distribusjon, lager og håndverksbedrifter.</li> </ol>	

Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
<p>tilførselsveg til ny E39, og som er like bra som alternativet med kryss på Frøytland.</p> <p>Viser til Frøytlands historiske kulturverdier, og uttrykker skuffelse over at ingen i Kvinesdal kommune tok til orde for dette i møtet den 16.03. Mener det må finnes mange andre alternativer som sparer bygninger, dyrka mark og uberørt natur. Sier nei til linje 5, som vil rasere Frøytland fullstendig.</p>	<p>2. Sikre tilknytning til tiliggende veier samt ny E39 med tilførselsveier som ivaretar god fremkommelighet og trafiksikkerhet for alle.</p> <p>Kryss på Frøytland vil lede trafikken direkte fra eksisterende og planlagte industri- og næringsområdene på Øye og i Lervika til ny E39 uten å komme i konflikt med bebyggelsen på Liknes.</p> <p>Angholmveien fra Øye - Hangelandsviken har dårlig standard og er rasutsatt, og vurderes til ikke å være en erstatning for tilførselsvei fra Øye - Frøytland.</p> <p>Linjevalget og den videre optimaliseringen er en helhetsvurdering, der tema som naturmangfold, naturressurser, friluftsliv, kulturarv, landskap, kostnader, trafikk og trafiksikkerhet, anleggsgjennomføring, støy, luftforurensing, klimagass, geologi inngår i vurderingen.</p> <p>Prosjektet skal i så stor grad som mulig forsøke å optimalisere tiltaket best mulig med tanke på kryssing for dyr og mennesker, bevaring av friluftsliv, biologisk mangfold, drikkevann og sårbare vassdrag samt støy og luftforurensning for bebyggelsen. Ved optimalisering av veilinjens vil det også bli tatt høyde for den beste plasseringen i landskapet. Virkninger av tiltak og avbøtende tiltak vil bli utredet og beskrevet som en del av planforslaget</p>	

Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
44 – Olav Torgersen		
<p>Gjelder eiendommene gbnr. 119/1,2,3 på Vintland og gbnr. 118/8 på Drangland.</p> <p>Planen for ny E39 vil bryte begge veiforbindelsene til gårdstunet, og de har behov til tilgang til skogteigene for å ta ut tømmer. Må ha adkomst til hus/hytte og for uttak av skog. Vei til tunet må minst være i skogsveiklasse 3, som nåværende felles vei.</p> <p>I vedlagte kart presenteres to alternativer til adkomst. Veiene må minimum ha beste klasse som traktorvei, og som er egnet for personbil.</p> <p>Fra ca. pel 3500 til 4000 vil trafikken bli godt synlig fra hus og hytte på Vintland. Foreslår å legge veien 7-8 meter lavere og 10 meter nærmere dagens E39 for å begrense støy og synlighet. Av samme grunn bes veien legges så nær dagens E39 som mulig og senkes til kote 240 ved pel 5000. Foreslår videre at ny adkomst krysser vegen med bru.</p> <p>Både eksisterende og ny E39 beslaglegger mye av eiendommens beste arealer. For delvis å kompensere for bortfallet er det ønskelig å styrke driftsgrunnlaget med å dyrke arealer. De eier deler av Dyblemyra, vist på vedlegg B, og dette arealet kan være aktuelt for deponi av</p>	<p>Atkomstmulighet til bebyggelse og landbruksområder vil bli ivaretatt, og det vil bli viktig i det videre arbeidet å finne gode praktiske løsninger.</p> <p>Det ble gjennomført felles befaring på eiendommen den 26.04.2022.</p> <p>Det vil bli utført støyberegninger langs hele den anbefalte linjen med lokalveier, samt eventuelle avbøtende tiltak. I dette arbeidet vil det også bli utarbeidet egne støysonekart. Vurderingene blir basert på «Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging» (T-1442).</p> <p>Vi vil vurdere en senking/justering av linjen for E39, men vi må påse at stabiliteten i skjæringene og underbygningen av veien ivaretas.</p>	



Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
<p>overskuddsmasser sammen med naboeiendommen gbnr. 118/4. Det vil være med å kompensere for omdisponeringen av dyrka mark.</p> <p>Planlegging av veier og oppfylling av areal må inngå i rekkefølgebestemmelser.</p>		
45 – Astrid Alberta Akre		
<p>Undrer seg over anbefalt linje. Dalen er omgitt av uproduktiv krattskog, men det anbefales likevel å gå gjennom et dalføre med mye aktivitet, bosetting og historie fra steinalderen. Dyrelivet vil bli ødelagt dersom veien bygges som E39 fra Kristiansand og vestover. Uavhengig av alternativet som velges, forlanges det at alle krav til skjerming av lyd, lys og utsikt blir ivaretatt. Bekymret for hvordan forholdene vil bli i byggeperioden.</p>	<p>Linjevalget og den videre optimaliseringen er en helhetsvurdering, der tema som naturmangfold, naturressurser, friluftsliv, kulturarv, landskap, kostnader, trafikk og trafikksikkerhet, anleggsgjennomføring, støy, luftforurensing, klimagass, geologi inngår i vurderingen.</p> <p>Prosjektet skal i så stor grad som mulig forsøke å optimalisere tiltaket best mulig med tanke på kryssing for dyr og mennesker, bevaring av friluftsliv, biologisk mangfold, drikkevann og sårbare vassdrag samt støy og luftforurensning for bebyggelsen. Ved optimalisering av veilinen vil det også bli tatt høyde for den beste plasseringen i landskapet. Virkninger av tiltak og avbøtende tiltak vil bli utredet og beskrevet som en del av planforslaget.</p> <p>Det vil bli utført støyberegninger langs hele den anbefalte linjen med lokalveier, samt eventuelle avbøtende tiltak. I dette arbeidet vil det også bli utarbeidet egne støysonekart.</p>	

Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
	<p>Vurderingene blir basert på «Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging» (T-1442).</p> <p>Det er ikke trafikkstøyen i dag som har betydning, men framtidig trafikkstøy. Støy og ev. støyreduserende tiltak beregnes for 20 år etter åpning av nytt veianlegg.</p> <p>Angitte grenseverdier i lov og retningslinjer for støy og støv skal også søkes overholdt under byggeperioden.</p>	
46 – Jonny Kvinlaug		
<p>Ingen nye innvendinger utover tidligere uttalelse, men påpeker nye arkeologiske funn nær Klevemonen.</p> <p>Mener at forslaget til ny tilførselsvei til Kvinesdal, gjennom gjenvinningsstasjonen, virker som det beste alternativet selv om det er synd hvis stasjonen må flyttes.</p>	Merknaden er tatt til etterretning.	
47 – Bjarne Meland		
<p>Skriver at adkomstvei fra Feda til krysset på Frøytland er smal og trafikkfarlig. Deler av veien har fartsgrense 50 km/t og det her mange myke trafikanter. Med kryss på Frøytland vil trafikken fra Feda gå via denne veien.</p> <p>Uten kryss på Opofta og sløyfing av tilførselsvei fra Birkeland til Frøytland, vil trafikken fra Lista kjøre gjennom Feda. Dette vil gi enda større belastning på veien til Frøytland. Foreslår kryss på Opofta istedenfor på Frøytland.</p>	<p>Et kryss på Opofta er en av optimaliseringsmulighetene Nye Veier skal vurdere i den videre prosessen. Kryss på Opofta må vurderes sammen med behovet for tilførselsvei fra nytt kryss på Frøytland til Birkeland. Det er viktig for Nye Veier at løsningen som velges gir det trafikksystemet med høyest samfunnsnytte for regionen.</p> <p>Det lokale veinettet, og eventuelle behov for utbedringer, vil bli vurdert og hensyntatt i det videre planarbeidet.</p>	

Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
	<p>Trafikksikkerhet på både ny E39, tilførselsveger og det lokale veinettet er av høyeste prioritet.</p> <p>Ny lokalveg fra Oppofte til Øye er vurdert tidligere, og kan ikke forsvares kostnadmessig.</p> <p>Oppstart av områderegeringsplan for Lervik industriområde Kvinesdal kommune ble varslet 28.03.2022. I planprogrammet nevnes bl.a. følgende tiltak for å oppnå planens målsetninger:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Vurdere muligheter for etablering av industri, næring, energiproduksjon, transport, logistikk/distribusjon, lager og håndverksbedrifter.</li> <li>2. Sikre tilknytning til tiliggende veier samt ny E39 med tilførselsveier som ivaretar god fremkommelighet og trafikksikkerhet for alle.</li> </ol> <p>Kryss på Frøytland vil lede trafikken direkte fra eksisterende og planlagte industri- og næringsområdene på Øye og i Lervika til ny E39 uten å komme i konflikt med bebyggelsen på Liknes.</p> <p>Angholmveien fra Øye - Hangelandsviken har dårlig standard og er rasutsatt, og vurderes til ikke å være en erstatning for tilførselsvei fra Øye – Frøytland.</p> <p>Et kryss på Oppofte vil dermed ikke kunne erstatte et kryss på Frøytland.</p>	
48 – Nina Therese Tofteland		

Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
<p>Begge alternativene i Høylandsdalen vil påvirke deres gårdsbruk på Veste Høyland i Lyngdal. Veien vil ødelegge for jakt, fiske, friluftsliv, vedhogst og beite. Den rike faunaen vil forsvinne og leveområder for en rekke dyrearter vil forsvinne. Synes det er synd at naturen og dyrelivet på Høyland ikke blir vedsatt nok til at eksisterende E39 kan gjenbrukes eller at ny E39 blir lagt i tunnel.</p> <p>For de som er oppvokst på gården som har gått gjennom generasjoner er det ekstra sårt å se hvordan politikere og veiselskaper bestemmer seg for å ødelegge deres livsgrunnlag for all framtid.</p> <p>Viser til vedlagte bilder av dyreliv.</p>	<p>Nye Veier har sett på fordeler og ulemper med tunnel gjennom deler av Høylandsdalen.</p> <p>Fordeler med tunnel:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kortere linje (ca. 200m)</li> <li>- Kan spare å bygge en - to viltkrysninger ved lang tunnel på 3 km (inkl. i kostnad)</li> <li>- Mindre terrenginngrep</li> <li>- Lokalt mindre støy</li> </ul> <p>Ulemper med tunnel:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kostbar løsning å bygge (ca. 2-3 km med tunnel)</li> <li>- Kostbart å vedlikeholde tunneler</li> <li>- En tunnelloøsning som skissert vil gi en økt investeringskostnad på ca. 300-400 mill kroner vs. vei i dagen</li> <li>- Betydelig mer overskuddsmasser med tunnel</li> </ul> <p>Nye Veier kan ikke forsvare en slik kostnadsøkning og holder fast på en løsning med vei i dagsone.</p> <p>Linjevalget og den videre optimaliseringen er en helhetsvurdering, der tema som naturmangfold, naturressurser, friluftsliv, kulturarv, landskap, kostnader, trafikk og trafiksikkerhet, anleggsgjennomføring, støy, luftforurensing, klimagass, geologi inngår i vurderingen.</p>	

Avsender	Kommentar	Endrer planprogram
	<p>Prosjektet skal i så stor grad som mulig forsøke å optimalisere tiltaket best mulig med tanke på kryssing for dyr og mennesker, bevaring av friluftsliv, biologisk mangfold, drikkevann og sårbare vassdrag samt støy og luftforurensning for bebyggelsen. Ved optimalisering av veilinjen vil det også bli tatt høyde for den beste plasseringen i landskapet. Virkninger av tiltak og avbøtende tiltak vil bli utredet og beskrevet som en del av planforslaget.</p>	
49 – Petter Birkeland		
<p>Er eier av 115/4 og sender forslag på mulige deponier til masser fra tunnel/veidriften etter dialog med Espen Drange. Viser til markerte områder i vedlagt kart. Det skal være mulig å kjøre med dumper direkte fra tunnel til alle feltene.</p> <p>Felt nr. 1 har en bekk som krysser, men den kan muligens legges i rør for å kunne tippe mer masse og få større flate dyrke mark.</p> <p>Felt nr. 2 er lett tilgjengelig og flatt, og ligger inntil dyrket mark i dag. Ligger en bekk i mellom.</p> <p>Felt nr. 3 kan være aktuelt hvis dere skal bli kvitt mye masse. Her er det en stor naturlig forsenkning som kan vurderes fylt.</p> <p>Inviterer til videre dialog og befaring angående dette.</p>	<p>Nye Veier vil takke for tilbudte arealer. Håndtering av overskuddsmasser vurderes i senere fase. Nye Veier vil ta kontakt på et senere tidspunkt dersom dette blir aktuelt.</p> <p>Det ble gjennomført befaring på eiendommen uten grunneier den 27.04.2022.</p>	

### 3 Vedlegg

Kopi av innkomne høringsuttalelser fra:

- Myndigheter
- Organisasjoner, lag og foreninger
- Grunneiere, privatpersoner og næringsliv