



28.02 | 22

## Detaljregulering E39 Lyngdal vest – Kvinesdal

Høringsuttalelser til varsel om planoppstart

---

Prosjektnr.:	115510
Oppdragsnavn:	E39 Lyngdal vest - Kvinesdal
Kunde:	Nye Veier AS
Dokument nr.:	NV42E39LM-PLA-RAP-0002 Høringsuttalelser til varsel om planoppstart

## Revisjonsoversikt

Revisjon	Dato	Revisjon gjelder	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
00	28.02.2022	Første utgivelse	NOPERS NOSIVI NOSIHE	NODRAN	NOJAOV

## Innhold

1	Innledning .....	4
2	Gjennomgang av høringsuttalelser .....	5
3	Vedlegg .....	72

## 1 Innledning

Det er til sammen gjennom alle kanaler innsendt 74 merknader til varsel om planoppstart.

Merknadene er fordelt slik:

- 14 fra myndigheter
- 9 fra organisasjoner, lag og foreninger
- 51 fra grunneiere, privatpersoner og næringsliv

I perioden etter varsling av oppstart av planarbeid er det arbeidet videre med detaljering, justering og supplering av alternativene fra grovsilingsfasen. Innspill til forbedringer, og opplysninger om viktige forhold og verdier i planområdet som er kommet inn i høringsfasen, er vurdert.

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

### 2.1.1 Myndigheter

- 1: BaneNOR
- 2: Fiskeridirektoratet, region sør
- 3: Kvinesdal ungdomsråd
- 4: Agder fylkeskommune, forslag til vedtak
- 5: Kystverket
- 6: Mattilsynet
- 7: Agder Energi
- 8: Sirdal kommune
- 9: NVE
- 10: Agder Energi, vannkraft
- 11: Statsforvalteren i Agder
- 12: Direktoratet for mineralforvaltning
- 13: Statnett
- 14: Kvinesdal kommune, forvaltningsutvalget

Avsender	Nye Veiers vurdering
1 - BaneNOR	
Aktuelt område er ikke i nærheten av jernbanen. Vi har ingen spesielle merknader til dette arbeidet.	Merknaden er tatt til etterretning.
2 - Fiskeridirektoratet, region sør	
Viser til omfanget av registrert biologisk mangfold i sjø og fiskeaktivitet i tilknytning til det utvidede planområdet. Fiskeridirektoratet kan foreløpig ikke se at de skisserte fjordkryssinger med bru samt tiltaket for øvrig kan medføre	Planlegging av en hensynsfull anleggsfase vil være vesentlig i videre prosjektarbeid. Det vil bli lagt vekt på at anleggsarbeidene skal gi minst mulig konsekvens for miljøet. Miljø og ressurser kartlegges i

Avsender	Nye Veiers vurdering
<p>nevneverdige ulemper eller skade for registrerte, og øvrige, fiskeri- og havbruksinteresser i området.</p> <p>Det er likevel viktig at tiltak og arbeider gjennomføres skånsåmt. Støyende og inngripende arbeider i, og nær, sjø, f.eks. sprenging, bør gjennomføres i høst-/vinterhalvåret, når livet i sjøen er mest i ro, men også utenom mest intense gyteperiode for registrert gytevirksomhet (februar-april).</p> <p>Seilingshøyde: Det må sikres tilstrekkelig seilingshøyde.</p> <p>KU: Planens mulige virkninger på marint miljø og ressurser, samt fiskeri forventes utredet i KUen. Medvirkning: Ber om å inkluderes i planarbeidet.</p>	<p>konsekvensutredningen. Seilingshøyden for ny bru over Fedafjorden vil være som for eksisterende bru.</p>
<p>3 - Kvinesdal ungdomsråd</p>	
<p>Viktig for dere når ny veg skal bygges: Trafikksikkerhet, ta vare på naturen, bærekraftig, miljøvennlig, lokal arbeidskraft, ladestasjoner, ikke for høye bommer til Krstiansand.</p> <p>Tar også opp gjenbruk, fartsblindhet og skiltning til gode holdninger som viktig å tenke på ved bygging av ny vei. Det er uheldig med veiarbeid, dårlig vedlikehold av gamle veier og bompenger.</p> <p>Det er positivt at ny vei er tidsbesparende, sikrere, gir flere jobbmuligheter og pendlermuligheter.</p>	<p>Trafikksikkerhet, naturmangfold, regional og kommunale virkninger er utredningstema i konsekvensutredningen og ROS-analysen. Det blir tatt hensyn til klima og bærekraft mellom annet gjennom CEEQUAL-sertifisering og klimaregnskap.</p>

Avsender	Nye Veiers vurdering
<p>Hvordan vil den nye veien påvirke hverdagen deres: Gir kanskje mulighet for å pendle med buss istedenfor tog til Kristiansand, kan gi flere jobbmuligheter og bedre kollektivtransport.</p>	
4 - Agder fylkeskommune	
<p>1) Positive til reguleringsarbeidet.  2) Linjealterantivene er dekkende.  2a) Hjortevilttrekket ved Vatlandstunnelen må ivaretas på en god måte. 2b) Gjenbruksalterantivene må være med videre utredninger (linje 5 gjenbruk av Vatlandstunnellen og linje 10. 2c) Vurdering av lavere hastighet og standard støttes , men fylkestuvalget mener at det må planlegges for gjennomgående 4-felts motorvei på hele strekningen. 2d) Videre prosess: Flere enn en linje bør kunne tas med og legges ut til offentlig ettersyn samtidig.  3) Ny tilførselsvei til Øye bør få status som riksvei.  4) Fylkesutvalget viser til fylkeskommunens ytterligere kommentarer og innspill i saksutredningen.  5) Medvirkning: Kommunene i Listerregionen (Listersamarbeidet) bør involveres i planprosessen.  6) Egne møter: Fylkesutvalget legger til grunn at det gode samarbeidet mellom Nye Veier, AFK og kommunene fortsetter, og ønsker at det legges opp til egne møter om regionale samferdselsinteresser og vilt før utarbeidelse av planprogrammet.</p>	<p>Innspillene blir tatt med videre i planarbeidet, og planprogrammet/ finsilingsrapporten vil omtale både bruken av gjenbruksalternativene, hjortevilttrekk, vegstandard og videre prosess. Gjenbruk har vært viktig i arbeidet med finsilingsrapporten, og anbefalt linje har stor del gjenbruk av E39 blant annet dagens Vatlandstunnel. Det er med å ivareta det viktige vilttrekket der.</p> <p>I tillegg der det vurdert flere varianter av linje 10 med lavere hastighet og standard.</p> <p>Vegstatusen på en eventuelt tilførselsvei til Øye må avklares med veimyndighet. Det er ønskelig at det gode samarbeidet fortsetter.</p> <p>Nye veier har hatt ett møte med Listersamarbeidet.</p>
5 - Kystverket	

Avsender	Nye Veiers vurdering
<p>Etablering av en ny bro over Fedafjorden vil kunne påvirke sikkerheten og ferdsele i Fedafjorden. Brotype er heller ikke avklart. Kystverket forutsetter at en ny bro over Fedafjorden ikke fører til begrensninger for skipstrafikken i Fedafjorden. Ny bro må ha minimum samme vertikal klaring som eksisterende bro.</p> <p>Vi forventer at planarbeidet utreder og beskriver eventuelle konsekvenser for skipstrafikken. Viser vi til <a href="http://www.kystinfo.no">www.kystinfo.no</a> og <a href="http://www.kystdatahuset.no">www.kystdatahuset.no</a> for informasjon om farleder, skipstrafikk mv. Etablering av broer over farvann krever tillatelse fra Kystverket etter havne- og farvannsloven.</p>	<p>Ny bru over Fedafjorden vil ha samme seilingshøyde som eksisterende bru, så den nye brua vil ikke påvirke skipstrafikken.</p> <p>Anbefalt linje kryssinger Fedafjorden mot Skarpnes og der vurderes det nettverksbuebru i stål. Ved gjenbruk av dagens fjordkryssing er det i planlagt med hengebru i betong, slik som dagens bru.</p>
6 - Mattilsynet	
<p>Viser til sentrale bestemmelser i drikkevannsforskriften, nasjonale mål for vann og helse (2014) og nasjonale forventinger til regional og kommunal planlegging 2019-2023, samt mulige forurensningskilder. Drikkevannskilder: Lyngdal kommune har ingen drikkevannskilder som berøres innenfor planområdet.</p> <p>I Kvinesdal kommune har Feda vannverk to brønner ved Refstimonan som kan bli påverket av linje 3, 3A og 5 pga nærføring på sørsiden av elva. Alle veilinjene passerer oppstrøms brønnområdet, og kan påvirke drikkevannet.</p> <p>Faktorer som påvirker råvannskvaliteten kan være type og mengde forurensning, avstand, hydrologiske forhold og</p>	<p>Drikkevann er tema i konsekvensutredningen under fagtema naturressurser, og blir grundigere utredet i den videre planprosessen. Påvirkning på samfunnsviktige objekter omtales i ROS-analysen: Drikkevannskilder/brønner, VA-infrastruktur, samt forurensning i drifts- og anleggsfase.</p> <p>Tiltak for å unngå spredning av planteskadegjørere følges opp gjennom arbeid med miljøoppfølgingsplan for anleggsfasen og utarbeidelse av planbestemmelser.</p> <p>Anbefalt linje har kryss på Frøytland.</p> <p>Grunnvann og drikkevann vil bli utredet innenfor fagtema naturressurser i konsekvensutredningen.</p>



Avsender	Nye Veiers vurdering
<p>renseseffekt i infiltrasjonsmassene. Dette må behandles i konsekvensutredningen.</p> <p>Linje 5 ansees som beste alternativ, etterfulgt av linje 6 kryss Frøytland. Ved Birkeland bør veilinjene legges lengst mulig unna vannet Høylandsbotn og vann-/myrforekomsten Vatlandstjødn nord for Høylandsfoss for å forhindre avrenning til Fedaleva oppstrøms. Det er ikke kjent om det foreligger fremtidige planer for å ta i bruk nye råvannskilder innenfor planområdet. Grunnvannspotensialet innenfor planområdet må beskyttes mot forurensning i anleggs- og driftsfase.</p> <p>Aktuelle grunnvasskilder bør derfor utredes nærmere. VA-infrastruktur: Eksisterende VA-infrastruktur (ledningsnett og drikkevanns-/høydebasseng) må ikke skades, og bør ha stor oppmerksomhet. Det vises til 2 konkrete basseng.</p> <p>Privat vannforsyning: Det finnes flere private vannforsyningssystem, men det foreligger ingen komplett oversikt.</p> <p>Plantehelse: Plantehelseforskriften. Det viktig å unngå spredning av planteskadegjørere, særlig i anleggsfasen. Faren for spredning er størst fra områder med tidligere/nåværende dyrka mark. Faren for spredning må tas hensyn til i videre arbeid, berørte områder må utredes og det må ev. fastsettes</p>	

Avsender	Nye Veiers vurdering
bestemmelser for reingjøring av maskiner som benyttes i anleggsfasen. Mattilsynet må kontaktes før ingangsetting av anleggsarbeid.	
<b>7 - Agder Energi Nett</b>	
<p>Planbeskrivelsen oppgir ikke effektbehov. Dette en betydelig utbygging som vil kreve en avklaring om det er tilstrekkelig ledig kapasitet på høyspent distribusjonsnettet for midlertidige og permanente anlegg.</p> <p>Bes derfor om at tiltakshaver ber om utredning når endelig trasevalg er valgt via nettsiden. Anbefalte veillinjer vil berører AEN sine regionalnett og distribusjonsnett i ulik grad. Området vest for Fedafjorden er et nasjonalt kraftknutepunkt der AEN har mange viktige regionalnett linjer.</p> <p>AEN har startet planarbeid for reinvestering av regionalnettslinjen mellom Øye Trafostasjon/Kvinesdal Trafostasjon og mot Lyngdal. Planen ikke offentliggjort enda, om kort tid på NVEs hjemmeside. Viser til NVE Atlas som viser kart hvor linjene er plassert i området. Regionalnett linjen mellom Øye Trafostasjon til Kvinesdal Trafostasjon og videre til Austadvika Trafostasjon i Flekkefjord er ikke vist i NVE Atlas sine kart. Denne linjen er bygd i 2018. 66kV linjen mellom Øye Trafostasjon og Sira er nå demontert.</p> <p>Har innsigelser til veillinje Øyesletta Midt: Krysninger ved Øye Trafostasjon. Veillinjen går der vi har endemast for</p>	<p>Effektbehov for midlertidige og permanente anlegg vil bli beregnet i det videre arbeidet med reguleringsplanen.</p> <p>Nye veier har jobbet videre med optimalisering av veillinjer ned til Øye, og anbefalt alternativ ligger nå lenger vest enn Øyesletta midt gjorde det i grovsilingen. Dermed unngår vi AEN sine anlegg ved øye transformatorstasjon.</p> <p>Det er gjennomført koordineringsmøter med AEN og NC angående ny planlagt linje mot øst.</p>

Avsender	Nye Veiers vurdering
<p>regionalnettslinjen som vanskelig lar seg flytte. Det står også en mast i rundkjøringen som er vanskelig å flytte pga krav til høyde over dagens vei. Dette alternativet hindrer også nødvendig fremtidige utvidelser/ reinvestering av Øye transformatorstasjon. Det er meldt om mye ny kraftkrevende industri/næring i vestre deler av Agder og Øye Transformatorstasjon er et viktig knutepunkt for å distribuere denne energien som trengs. Derfor viktig å ha tilgjengelige arealer til utvidelse av Øye Transformatorstasjon.</p> <p>Krysningspunkter over tunell er ikke medtatt. For distribusjonsnett er ikke konfliktområder identifisert. Innspill ifht. konfliktpunkter. Viser på forskjellige kartutsnitt i innspillet. Skal regionalnettslinjer endres så må det søkes om konsesjon hos NVE med tilhørende konsesjonsbehandling som normalt tar en del tid.</p>	
8 - Sirdal kommune	
<p>Sirdal kommune henstiller til at linje 6 med kryss Frøytland velges som veilinje for ny E39. Kryss Frøytland vurderes som det beste alternativet for Sirdal da det har en direkte kobling mot FV4162 nordover mot Klungland ved Kongevollvatnet videre på FV 466 til Sandvatn og FV42 til Tonstad.</p> <p>Sirdal kommune viser til viktigheten av gode tilførselsveier og det henstilles om at tilførselsveiene må bygges samtidig med resten av veianlegget. Sirdal kommune mener at valg av linje 6 med kryss Frøytland, samt foreslåtte nye lokalveier som</p>	<p>Nye veier anbefaler linje 5 med kryss på Frøytland, med lokalvei ned til Øye. Anbefalt linje legger opp til 5,3 km gjenbruk av dagens E39 mellom Tjomsland – Oppofte, jf. kap. 9.4 Anbefaling av gjennomgående linje. (Anbefalt linje er identiske med linje 6 Frøytland på vestsiden av Fedafjorden)</p> <p>Løsninger for kollektivtrafikk er allerede drøftet med Agder trafikk og AKT, og dette vil bli et tema i det videre arbeidet med reguleringsplanen.</p>

Avsender	Nye Veiers vurdering
forbedrer det offentlige kollektivtilbudet og tilkomsten mellom Listerkommunene, vil gi et prosjekt med en stor samfunnsnytte.	
9 - NVE	
<p>Alle linjene berører vassdrag. Forventer at forholdet til vassdrag legges til grunn når linjene optimaliseres og vektas for videre siling. Linjene lengst øst i planområdet vil berøre Høydalsbotnen og Lonen i størst grad. anbefaler derfor at linje 6 (brun) og linje 7 (sort) ikke videreføres nord for Fedafjorden. En del av sidevegene vil krysse vassdragene. Dette gjelder særlig kryssing av Høydalsbotnen. Ber derfor om at det jobbes videre med ulike kombinasjoner av sideveger og hovedveger, slik at denne kryssingen kan unngås.</p> <p>Samtlige linjer er lagt over Indretjønn, noe som er svært uheldig. Samferdselsanleggene bør unngå utfylling i vann og vassdragsnære områder.</p> <p>Brupilarer er bedre enn utfylling i vann, som bør unngås.</p> <p>Alle vassdragstiltak må beskrives i planforslaget og det må lages en oversikt over alle tiltakene som planlegges knyttet til vann og vassdrag, der virkningene for allmenne interesser og avbøtende tiltak er sammenstilt og vurdert. Skade eller ulempe for allmenne interesser i vassdrag må vurderes og dokumenteres.</p>	<p>Anbefalt linje har kryss på Frøytland og krysser Frøitlandsfossen i bru, den berører ikke Høylandsbotnen og Lonen direkte (ingen fylling i vann)</p> <p>Finsilingsrapporten gjengir hvordan konfliktpotensialet for linjealternativene er. Linjevalget er en helhetsvurdering, der tema som natur, landbruk, friluftsliv og landskap, kostnader, anleggsgjennomføring, trafikk, støy, luft, geologi inngår i vurderingen, som er tatt med videre fra grovsilingen.</p> <p>Konsekvenser for naturmangfold/vannmiljø og behov for avbøtende tiltak vil bli kartlagt og vurdert både for anleggs- og driftsfasen i forbindelse med konsekvensutredningen. Dette vil fremgå av planprogrammet som kommer på høring. Det er utarbeidet en foreløpig sårbarhetsvurdering for vannforekomster som følger finsilingsrapporten. Denne vil bli oppdatert etter hvert som mer kunnskap tilkommer.</p> <p>Planlegging av en hensynsfull anleggsfase vil være vesentlig i videre prosjektarbeid. Det vil bli lagt vekt på at anleggsarbeidene og driftssituasjonen skal gi minst mulig konsekvens for miljøet.</p> <p>Alle linjene i Finsilingsrapporten berører Indretjønn. Indretjønn er av faget naturmangfold vurdert til middels verdi. Linje 10 vil berøre</p>

Avsender	Nye Veiers vurdering
<p>Det er særlig ideelle eller ikke-økonomiske interesser som faller inn under begrepet, som eks. fiskens frie gang, allmenn ferdsel, naturvern, biologisk mangfold, friluftsliv, vitenskapelig interesse, kultur -og landskapshensyn, jordvern, hensyn til flom og skred.</p> <p>Planforslaget må ikke legge til rette for tiltak i og ved vassdrag, uten at det samtidig avklares hvorvidt tiltaket er gjennomførbart i overensstemmelse med vannressursloven.</p> <p>Lyngdalselva er et vernet vassdrag (024/2 Lyngdalselva -NVE) med viktige verneverdier som må ivaretas. Det må ikke planlegges for tiltak som kan svekke disse. RPR for verna vassdrag må legges til grunn i planarbeidet.</p> <p>Tema grunnvann må belyses.</p> <p>Tunnel er i utgangspunktet positivt for vassdrag, det er imidlertid viktig at det vurderes om det er fare for drenering av grunnvannet. Grunnundersøkelser og hydrogeologiske undersøkelser må gjennomføres.</p> <p>Plassering av massedeponier bør gjøres tidlig i planprosessen, og sees i sammenheng med resten av planen. Overskuddsmasser må ikke legges i raviner, bekkedaler og vassdrag.</p> <p>Ivaretagelse av kantsonene langs vassdragene er viktig.</p>	<p>Indretjønn med av- og påkjøringsramper. Optimalisering av løsninger ved Oppofte blir viktig i det videre arbeidet.</p> <p>Det jobbes for å benytte mest mulig av masseoverskuddet til samfunnsnyttige formål.</p> <p>Flom, overvannsbehandling og kvikkleire vil bli utredet i det videre arbeidet.</p>

Avsender	Nye Veiers vurdering
<p>Det vises til vannressurslovens §20 og §23 og viktigheten av å belyse tiltaket tilstrekkelig, vurdere alternative lokaliseringer, tekniske løsninger og avbøtende tiltak.</p> <p>Dersom reguleringsplanen åpner for vassdragstiltak som ikke er godt nok opplyst, vurdert og ivaretatt i planen eller tiltak som ikke ville fått konsesjon etter vannressursloven, vil NVE kunne ha innsigelse til reguleringsplanen.</p> <p>Tiltaket må avklare at omgivelsene ikke blir utsatt for økt flom- eller skredfare. Overvann må utredes videre i planarbeidet.</p> <p>Statlige planretningslinje for klimatilpasning legges til grunn. Her vektlegges åpne og naturbaserte løsninger. Avvik fra dette må begrunnes særlig.</p> <p>Det er mulig kvikkleire nede ved Fedafjorden, særlig ved Feda og Øye. Ved tiltak her må grunnforholdene kartlegges etter NVEs veileder 1/2019 Sikkerhet mot kvikkleireskred.</p> <p>Det må gjøres konkrete vurderinger og dokumenteres hvordan stabiliteten skal sikres i anleggsperioden og ved permanent situasjon.</p>	

Avsender	Nye Veiers vurdering
<p>Ber om at det ved kartlegging av nye faresoner for kvikkleireskred meldes inn via innmeldingsløsning slik at faresonene blir tilgjengelig på det offentlige kartgrunnlaget.</p> <p>Det er flere nettanlegg og vannkraftanlegg innenfor planområdet. Det må tas hensyn til drift, vedlikehold og eventuelle behov for videreutvikling av anlegg for produksjon og overføring av elektrisk kraft. Hensynssone i plankartet skal angis der det er anlegg med konsesjon etter energiloven.</p> <p>Ber om at alle plandokument sendes elektronisk.</p>	
10 - Agder Energi vannkraft	
<p>Redegjør for gjeldende tillatelser og vannkraftanlegg som er i drift innenfor planområdet.</p> <p>Ved kgl.res. av 15.12.1950 ble det gitt tillatelse til å regulere Høylandsbotn i Fedaelva mellom nedre kote 73,0 (LRV) og øvre kote 77,5 (HRV). Ved kgl.res. av 24.11.2000 fikk Vest-Agder Energiverk (i dag AEVK) tillatelse til å erverve fallrettigheter knyttet til Høylandsfoss kraftverk i Fedavassdraget.</p> <p>AEVK eier og drifter i dag Høylandsfoss kraftverk med tilhørende reguleringer i Fedavassdraget.</p> <p>Inntaksmagasinet Høylandsbotn er regulert 4,5 meter mellom kotene 73,0 og 77,5. Fra inntaksdammen går vannveien delvis</p>	<p>Anbefalt linje 5 med kryss på Frøytland kommer ikke i konflikt med Høylandsfoss kraftverk.</p> <p>I møte med Agder Energi vannkraft 09.02.2022 ble det opplyst fra Agder Energi at ev. søyler i Høylandsbotnen ikke vil påvirke deres drift. Agder energi har planer om utbygging i Frøitlandsfossen, og videre dialog om konstruksjon er knyttet til kryssing av Frøitlandsfossen drøftes med Agder energi i det videre arbeidet.</p>

Avsender	Nye Veiers vurdering
<p>i tunnel og delvis som rørgate i dagen ned til Høylandsfoss kraftverk.</p> <p>Enkelte av de anbefalte linjealternativene kommer direkte i konflikt med rørgate og tunell mellom inntaksmagasinet Høylandsbotn og Høylandsfoss kraftverk.</p>	
11 - Statsforvalteren i Agder	
<p>Statsforvalteren har i eksterne samarbeidsgruppemøter uttrykt støtte til å gå rett på detaljregulering med konsekvensutredning. Dette vil stille ekstra krav til konsekvensutredningen.</p> <p>Legger til grunn at NiN2 kartleggingsresultatene også vil være tilgjengelige under høring av planprogrammet. Foreløpig vurderer Statsforvalteren at alle de anbefalte linjealternativene har konfliktpotensiale med miljøverdier av nasjonal eller regional interesse, og ber om at det for alle linjealternativene vurderes konfliktdempende tiltak, herunder muligheter for strekninger med tunnel mellom kryssområdene nord for Fedafjorden og kommunegrense Flekkefjord.</p> <p>Alle de anbefalte alternativene vil kunne ha betydelig påvirkning på vannforekomster innenfor nedbørsfeltet til Møska-vassdraget, Drangsfjorden bekkefelt, Oppåpta bekkefelt og Feda-vassdraget.</p>	<p>Finsilingsrapporten gjengir hvordan konfliktpotensialet for linjealternativene er vurdert for ikke-prissatte fag sammenlignet med øvrige linjealternativer som ble tatt med videre fra grovsilingen. Konsekvenser for blant annet naturmangfold, vannmiljø, friluftsliv, naturressurser og behov for avbøtende tiltak vil bli grundig kartlagt og vurdert både for anleggs- og driftsfasen i forbindelse med konsekvensutredningen. Dette vil fremgå av planprogrammet som kommer på høring.</p> <p>Det er utarbeidet en foreløpig sårbarhetsvurdering for vannforekomster som følger finsilingsrapporten. Denne vil bli oppdatert etter hvert som mer kunnskap tilkommer. Etter finsilingen vil det bli jobbet videre med optimalisering av linjen(e) for å sikre hensynet til ulike ikke-prissatte tema i størst mulig grad i anleggs- og driftsfasen. Resultatene fra NiN-kartleggingen 2021 er sendt inn til kvalitetssikring hos Miljødirektoratet og vil bli tilgjengelig i Naturbase så snart denne er ferdigstilt. Kartleggingsdataene vil også være tilgjengelig i innsynsløsningen for prosjektet ved høring av planprogrammet.</p>



Avsender	Nye Veiers vurdering
<p>Ber om at det for alle alternativene vurderes alternative linjeføringer som i større grad kan hensynta avrenning av finmasser i anleggsfase og forurensning og veisalt i driftsfase.</p> <p>Anbefaler at det videre planarbeidet fokuserer på ulike muligheter for kombinasjon av linje 5 og gjenbruksalternativet. Linje 5 har størst muligheter for tilpasset gjenbruk av dagens trasé mellom Dyblemyra og Birkeland, lavere estimerte klimagassutslipp, samt mindre grad av konflikt med registrerte naturverdier og mindre negativ påvirkning på friluftslivsområder enn de andre anbefalte linjene.</p> <p>Mener det ligger betydelige innsparingsmuligheter ved å kombinere linje 5 og gjenbruksalternativet. Foreløpig vurdering er at konfliktene med naturverdier vil være mulig å unngå med enkelte tilpasninger av linje 5: -Anbefaler at linjen legges om på strekningen forbi Ytre Eikeland, slik at den sammenfaller med eksempellinje 1 og unngår registrert naturtype i dette området.</p> <p>Anbefaler å vurdere en alternativ linjeføring mellom Vatlandstunnelen og ny tunnel ved Opofta. Bør ses på muligheter for tunnel på deler av strekningen, eksempelvis under Timbreåsen, samt et alternativ som unngår gjenfylling av Indretjønn. - Nord for Birkeland krysser linje 5 flere naturtyper registrert i NiN-kartlegging utført i 2021.</p>	<p>Gjenbruk har fått stort fokus i Finsilingsrapporten, og anbefalt linje 5 har 5,3 km gjenbruk. Kryss på Frøytland er rangert foran kryss på Birkeland for ikke-prissatte fag. Det vil bli jobbet med videre optimalisering i det videre arbeidet.</p> <p>Alle linjene i finsilingsrapporten berører Indretjønn. Indretjønn er av Naturmangfold vurdert til MiddeSl verdi. Linje 10A vil berøre Indretjønn. Optimalisering av løsninger ved Opofta blir viktig i det videre arbeidet.</p> <p>Det er utført EFFEKT-beregninger presentert i finsilingsrapporten for alle alternativene som også inkluderer kostnader knyttet til drift og vedlikehold av nytt og eksisterende veganlegg innenfor parsellen. Dette inkluderer også eksisterende tunneler som nedgraderes til lokalvegssystem.</p>

Avsender	Nye Veiers vurdering
<p>Anbefaler å se på muligheter for enkelte strekninger med tunnel nord for Birkeland. Her ligger linje 5 i en sammenhengende dagsone i over 6 km og vil kunne utgjøre en betydelig landskapsøkologisk barriere.</p> <p>Det bør foreligge betydelige samfunnsøkonomiske fordeler ved å gå for et alternativ uten gjenbruk av dagens E39. Herunder ber vi om at det i finsilingsrapport klart fremgår kostnadsestimater for de ulike variantene av gjenbruk og kombinasjon med linje 5. Og at kostnader knyttet til drift og vedlikehold av dagens E39 inkluderes i vurderingen av de andre alternativene.</p>	
12 - Direktoratet for mineralforvaltning	
<p>Plangrense berører Opofta steinbrudd som er i drift. Planen berører også natursteinregistreringen Teistedal, som ifølge Norges geologiske undersøkelse (NGU) ikke er vurdert. Ifølge NGU har det tidligere blitt tatt ut naturstein fra forekomsten.</p> <p>DMF legger til grunn at uttak og forekomster som blir berørt omtales i planbeskrivelsen. Konsekvensutredning: Ber om at konsekvensutredningen inkluderer masseuttak og mineralressurser som tema under utredning av naturressurser.</p>	<p>Mineralressurser er tema i konsekvensutredningen under fagtema naturressurser, og blir grundigere utredet i den videre planprosessen. Det er et mål å utnytte så mye som mulig av masseoverskuddet til samfunnsnyttige formål.</p>

Avsender	Nye Veiers vurdering
<p>Konsekvenser for masseuttak med driftskonsesjon vurderes som prissatte konsekvenser. Planen må vurdere hvordan tiltak vil påvirke driften av uttaket og foreslå avbøtende tiltak dersom utbyggingen kan påvirke eksisterende drift og muligheten for framtidig utnyttelse av forekomsten det drives på. Der eventuelle tiltak kommer i berøring med kjente forekomster med mineralske ressurser bør konsekvensutredningen identifisere og omtale planens virkninger på forekomstene.</p> <p>I tilfellet for forekomster som ikke har kjent verdivurdering bør det innhentes tilstrekkelig informasjon som gjør det mulig å vurdere forekomsten inn under ikke-prissatte konsekvenser.</p> <p>Massehåndtering: Massehåndtering er ikke nevnt på nåværende tidspunkt i planprosessen, men ulike traseer for eventuell framtidig tunnel beskrives. Etablering av tunnel gir overskuddsmasser. I EUs Råvareinitiativ (Raw Materials Initiative – RMI) er bedre ressursutnyttning, bruk av restmaterialer og gjenvinning definert som en av tre hovedpilarer for bærekraftig utvikling. Stor miljøgevinst i å unngå at overskuddsmasser fra bygge- og anleggsbransjen går uutnyttet til deponering fremfor samfunnsnyttig formål.</p>	

Avsender	Nye Veiers vurdering
Kvaliteten på overskuddsmassene bør vurderes for eventuell utnyttelse til samfunnsnyttig formål.	
13 - Statnett	
<p>Gir informasjon om som Statnett eier og drifter innen for planområdet.</p> <p>Statnett gir eksempel på inntenging av transmisjonsnettanlegg i plankart og eksempel på bestemmelser.</p> <p>Statnett orienterer om planer for transmisjonsnettanlegg og anleggsarbeid nært høyspentanlegg.</p>	<p>Informasjon om Statnett sine anlegg er registrert. Statnett sitt forsalg til inntegning i plankart vil bli fulgt.</p> <p>Informasjon om planer for transmisjonsnettet og anleggsarbeid nært høyspentanlegg vil følges opp i det videre arbeidet. Det er for øvrig gjennomført flere koordineringsmøter med Statnett allerede.</p>
14 - Kvinesdal kommune Forvaltningsutvalget (nr. 79)	
<p>1) Kvinesdal kommune er positiv til at det er igangsatt detaljreguleringsarbeid</p> <p>2) Kvinesdal kommune er positive til videre utredning av alternativene 3A, 5, 6, 7, og 10, samt 1-3 mot Øye</p> <p>3) Ved videre utredninga av linjene 3A, 6 og 7 må det nasjonale og regionalt viktige hjortetrekket utredes videre.</p> <p>4) Det skal være åpning for å vurdere regulering av mer enn en linje, dette skal avklares i fase 2 av oppstarten (planprogram)</p> <p>5) Det bør planlegges for 4-felts motorvei med 110 km/t. Etappevis utbygging bør unngås.</p> <p>6) Det ønskes ikke gjenbruk av dagens E39 dersom det ikke vil være mulig å sikre velfungerende lokalveier og gode omkjøringsmuligheter.</p>	<p>Merknaden er tatt til etterretning.</p> <p>Linje 5 anbefales, og da blir hjortetrekket ivaretatt slik det er i dag. Linje 5 legger opp til gjenbruk på østsiden av Fedafjorden.</p> <p>Det legges opp til fysiske møter ifm. høringsperioden. Møter med BUR i både Lyngdal og Kvinesdal kommune er avtalt, i tillegg til flere skolebesøk.</p>

Avsender	Nye Veiers vurdering
<p>7) Ny tilførselsvei bør inngå som del av ny E39 og planarbeidet. Den er viktig for Kvinesdal kommune for å sikre god kobling til ny E39.</p> <p>8) Det er viktig å sikre god medvirkning for barn og unge og andre grupper som trenger særlig tilrettelegging, samt tilrettelegging for digitale medvirkningsplattformer.</p>	

## 2.1.2 Organisasjoner, lag og foreninger

- 1: Naturvernforbundet i Agder
- 2: Refstaie Velforening
- 3: Norges lastebileierforbund, avd. Agder
- 4: Herad storvald
- 5: Jakt- og Storvaldsansvarlige Farsund Lyngdal Kvinesdal og Hægebostad
- 6: Gundersen Gunner Åse jaktfelt
- 7: NOF Lister v/Geir Grimsbyg
- 8: FNF Agder
- 9: Høyland jaktlag

Avsender	Kommentar
1 - Naturvernforbundet	
<p>Fremhever gjennbruk av eksisterende trase.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Oppdaterte trafikktegninger fra Lyngdal sentrum mot vest bør gjennomføres.</li> <li>• Klimaregnskap på samlet utslipp, inkl. terrengarbeid må fremgå av planen.</li> <li>• Forholdet mellom ny trase vs. mål om redusert trafikkvekst til bysentrum (Stavangerområdet)</li> <li>• Vil en ny 4 felts motorvei på strekningen bidra til målet om å overføre mer godstrafikk fra vei til bane og båt?</li> <li>• Vi forutsetter at det er gjort gode, detaljerte undersøkelser for alt dyreliv i det aktuelle området</li> <li>• Et samlet anslag over arealforbruket må fremlegges</li> </ul>	<p>Anbefalt linje 5 med kryss på Frøytland legger opp til stor grad av gjennbruk på østsiden av Fedafjorden.</p> <p>Klimaregnskap og arealregnskap vil bli utarbeidet ifm. arbeidet med reguleringsplanen.</p> <p>Trafikktall fra 2019 er benyttet for å kontrollere trafikkmodellen. Av hensyn til dimensjonering av veien og beregning av trafikannytte i hele analyseperioden, er trafikkberegningene gjort med utgangspunkt i SSB sine prognoser for befolkningsvekst, arbeidsplasser for år 2050. Det har liten hensikt å gjennomføre nye trafikktegninger nå siden vi fremdeles er inne i en pandemi.</p>

Avsender	Kommentar
	<p>Nye Veier skal bygge ny E39 fra Røyskår i Lyngdal, Agder, til Ålgård i Rogaland. I Fagrapport trafikale konsekvenser E39 Lyngdal vest – Ålgård (10.12.2018), Statens vegvesen region sør) er det gjort trafikkanalyser for strekningen, men det er ikke gjort analyser på hvilken effekt E39 vil ha på byområdene. Gjennomgangstrafikk (trafikk som hverken starter eller stopper i det geografiske området for byveksttalen) skal holdes utenom nullvekstmålet.</p> <p>I Fagrapport prissatte konsekvenser E39 Lyngdal vest – Ålgård (10.12.2018, Statens vegvesen region sør) vises det til årlig godsmengde mellom Osloområdet og Stavanger, gjennomsnitt for årene 2011-2013. 4% av samlet godsmengde ble fraktet med skip og 39% med jernbane, resterende på veg. Ny E39 Lyngdal vest-Ålgård har således potensial til å medføre en viss overgang fra jernbane til lastebil for godsmengdene som fraktes mellom Osloområdet og Stavanger (marginalt).</p> <p>Det er gjort omfattende kartlegging av Naturmangfold innenfor planområdet: befaringer, lytteposter, viltkamera (vinteren 2022).</p>
2 - Refstie velforening	
<p>Opplever allerede dagens trafikk på E39 som støyende og generende for Refstie boligområde. Dersom det kommer ny firefelts motorvei her blir den liggende enda nærmere med mer støy og trafikk. Ved gjenbruk av dagens E39 med en bro til vil være det samme. Ønsker derfor ny vei med kryss på Frøytland. Dersom det blir kryss på Birkeland ønsker vesentlig bedre støyskjerming enn dagens.</p>	<p>Støyforhold for bebyggelse og friluftsområder langs ny E39 og nye lokalveger vil bli beregnet ifm. arbeidet med reguleringsplanen og konsekvensutredningen. Avbøtende tiltak vil også bli vurdert ift Klima- og miljødepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen (T-1442/2021)</p>

Avsender	Kommentar
3 - Norges lastebileierforbund, avd. Agder	
<p>Kortere transporttid betyr reduserte utslipp i form av redusert drivstoff og reduserte tidskostnader. Veien må bli kortest mulig i avstand og samtidig ta nødvendige miljøhensyn. Veien må ha fri ferdsel i byggeperioden. Minst mulig stigninger (krever energiforbruk). Minst mulig kurvatur. Hele strekningen må være 4-felt.</p> <p>Energikilder: Det må tenkes lade/fyllesinfrastruktur på strekningen. Døgnhvileplasser: E39 fra Oslo til Stavanger må tenkes på som ett prosjekt. Service og energikilder må tas med i vurderingen. Små hvileplasser bør planlegges i nærheten av avkjørslene for at lokale bedrifter kan oppfylle lovpålagte kjøre-hviletidsbestemmelser.</p>	<p>Anbefalt Linje legger opp til høy fartsgrense og firefeltsvei.</p> <p>Ev. lade/fylleinfrastruktur og døgnhvileplasser vil bli vurdert i arbeidet med reguleringsplanen.</p>
4 - Herad storvald, v/Arne Mikalsen	
<p>Eit samla styre ønskjer at vegen blir lagd i tunnel. No er det naturlege overgangar for hjortetrekkt over Vatlandstunnelen og Åtlandstunnellen ved Røysgård. Gjennom prosjektet Sørhjort er trekkrutene for hjort kjent. Trekkruta mellom Indre Agder og Listahalvøya passerer kryssar E39, 400-500 ved Oppoftevatnet. Vedlegg: Kart som viser felt hjort pr. 10 kvm og posisjonsdata fra Sørhjort-prosjektet</p>	<p>Anbefalt linje 5 legger opp til gjenbruk av Vatlandstunnelen og hjortetrekkt blir dermed ivaretatt slik som i dag.</p> <p>Det legges opp til lokal medvirkning ifm. både kartlegging, plassering av viltkamera og tiltak for viltpassasjer.</p>
5 - Jakt- og storvaldsansvarlige i Farsund, Lyngdal, Kvinesdal og Hægebostad	
<p>Hjortebestanden er tidoblet siden 2000-tallet. Dagens trekk over Kvinesheitunnelen ved Pitstop passerer over 1000 hjort. Det må legges til rette for at hjort, elg og rådyr kan passere</p>	<p>Plassering av tiltak for å ivareta vilttrekk vil bli avklart i arbeidet med reguleringsplanen. Det legges opp til lokal medvirkning ifm. både kartlegging, plassering av viltkamera og tiltak for viltoverganger.</p>



Avsender	Kommentar
<p>uhindret, enten ved valg av disse partiene i tunnel, eller lages gigantiske viltoverganger på de nevnte steder.</p> <p>Hvis ikke vil enten a) hjorten og elgen finne sine egne. Eller b) så splittes/hindres en hjortestamme av Nasjonal betydelse.</p>	
6 - Åse Jaktfelt v/Gundersen Gunnar	
<p>Reagerer på at veien legges åpen i terreng. Det går flere vilttrekk og hjortetrekk over Vatlandstunnelen på Lyngdalsiden. På det ene hjortetrekket passerer minst 800 hjort i året på vei innover i landet. Det går også flere trekk over tunnelen mot Teistedalstunnelen.</p> <p>Hjorten velger selv hvilke veier den vil gå, følger trekk og stier den har valgt tidligere. Medfører at de ikke blir brukt. Mener veien må legges i tunnel for å unngå ulemper for vilt og natur. Er også viktig å bevare veikrysset mellom Teistedalstunnelen og Vatlandstunnelen. Raskere knutepunkt for Farsund, Flekkefjord og Kvinesdal. Ønsker gjenbruk av vei.</p>	<p>Anbefalt linje 5 legger opp til gjenbruk av E39 på store deler av linjen øst for Fedafjorden, inkludert gjenbruk av Vatlandstunnelen. Hjortetrekket blir dermed ivaretatt slik som i dag.</p> <p>Det legges opp til lokal medvirkning ifm. både kartlegging, plassering av viltkamera og tiltak for viltoverganger.</p>
7 - NOF Lister	
<p>Viser til Anne og Svein Hovdens svar om Høylandsdal. Understreker tilstedeværelse av rødlistet Hubro i området. Fragmentering et stort problem. Gjenbruk av eksisterende traseer, tunneller, gode konsekvensutredninger og evt. redusert hastighet er gode virkemidler. Kunnskap om arts mangfold i planområdet er svært mangelfull.</p>	<p>Anbefalt linje 5 gjenbruker i stor grad dagens E39. Det er gjort omfattende kartlegging av Naturmangfold innenfor planområdet: befaringer, lytteposter, viltkamera (vinteren 2022). Ytterligere lytteposter vil bli utplassert vinter/vår 2022.</p>
8 - FNF, på vegne av 4HAgder, Agder botaniske forening, Naturvernforbundet i Agder, Norges jeger-og fiskerforbund Aust-Agder	

Avsender	Kommentar
<p>Ny E39 fører til ytterligere belastning på klima og naturmangfold. Forpliktelser Parisavtalen og i 2021 naturrestaureringstiåret. I dag ikke behov for 4-felts motorvei, digitale løsninger, fokus på redusert bilbruk, mindre pendling mm.</p> <p>Derfor må det i E39-prosjektet foreligge referanser som understøtter alle påstander om trafikkbehov. Gjenbruk i stedet for å bygge ny trasé på arealer som inneholder viktige natur-og friluftslivsverdier. Det må gjøres egne utredninger for natur-og friluftslivsverdier.</p> <p>Frykter at E39-prosjektet er en overdimensjonert løsning for veistrekningen, og sløsing med fellesskapets penger og naturressurser. Flere pågående planer som bør vurderes ut fra samlet belastning.</p> <p>Naturverdier: I planområdet en rekke viktige naturtyper og inngrepsfrie naturområder. Det finnes registreringer av arter av nasjonal forvaltningsinteresse og ansvarsarter. Indrevika i Fedafjorden er et lokalt viktig gytefelt for torsk. Planområdet berører flere vannforekomster som vil bli påvirket både gjennom de fysiske inngrepene ved veiutbygging, og gjennom at den kjemiske vannkvaliteten og dermed også miljøtilstanden forringes.</p>	<p>I brev datert 16.06.2014 ber Samferdselsdepartementet om at firefeltsløsning på hele E39 Søgne – Ålgård skal legges til grunn. Det er ikke trafikken i dag som har betydning, men fremtidig trafikk. For vei beregnes ÅDT for 20 år etter åpning. Trafikken er beregnet til 9.900-11.000 ÅDT for linjene i Finsilingsrapporten.</p> <p>For tunneler med ÅDT over 8000 er det krav om rømningsveier til sikkert område. Med lange tunneler er det da vanlig å bygge firefeltsvei i to tunneltuber slik at rømning skjer i mellom tunnelene. Anbefalt linje har stor grad av gjenbruk av dagens E39 på østsiden av Fedafjorden.</p> <p>I konsekvensutredningen blir følgende ikke-prissatte fagtema utredet: landskapsbilde, friluftsliv/by- og bygdeliv, naturmangfold, kulturarv og naturressurser. Alle fagene har vært på befaringer, og spesielt naturmangfold og friluftsliv har vært i kontakt med kommunene og lokale lag og foreninger.</p> <p>Hele prosjektet skal gjennomføres i tråd med tiltakshierarkiet for å unngå, begrense, istandsette og kompensere for vesentlige skadevirkninger på naturmiljøet.</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>

Avsender	Kommentar
<p>De fleste vannforekomstene i planområdet har i dag kun en moderat miljøtilstand. Veiutbygging vil kunne redusere miljøtilstanden ytterligere og gjøre det enda vanskeligere å nå vannforvaltningsmålet om god miljøtilstand i vannforekomstene. Kryssingen av vassdrag må gjøres med minst mulig naturinngrep og slik at elvene ikke blir tilført forurensning fra veien.</p> <p>Store trekk av hjortevilt. Disse må kartlegges slik at naturlig terreng, koller med bestående vegetasjon, blir kryssningspunkter for vilt. Innebærer at der vilt har svært viktige trekkveier må veien bygges som tunnel, og det må legges inn tilstrekkelig med viltoverganger og viltgjerder. Oppfordrer til at det videre i prosessen legges opp til aktiv medvirkning fra lokale interesseorganisasjoner underveis i planprosessen slik at faunapassasjer legges på de beste stedene for viltet.</p> <p>Friluftslivsverdier: Ny E39 må bygges med passeringspunkter for turløyper og veier. Det er store utmarksområder med viktige friluftsområder i regionen. Flere områder er tilrettelagt for fotturer, topturer og andre aktiviteter. Fedaheia er et nærnaturterreng verdsatt til viktig friluftslivsområde. Frøitlandsheia/Veden er utfartsområder verdsatt til viktig friluftslivsområde. Begge har stor brukerfrekvens med regionale og nasjonale brukere.</p>	<p>Vilttrekk har vært et fokus gjennom hele arbeidet. Anbefalt linje vil benytte dagens Vatlandstunnel, og dermed blir viktig vilttrekk bevart slik det er i dag.</p> <p>Det legges opp til lokal medvirkning ifm. både kartlegging, plassering av viltkamera og tiltak for viltpassasjer.</p> <p>En viktig del av konsekvensutredningen blir å beskrive avbøtende tiltak der det ikke er mulig å unngå konflikter med ikke-prissatte verdier.</p> <p>Medvirkning er viktig i prosjektet, og flere lokale og regionale organisasjoner har bistått aktivt med kunnskap.</p> <p>Det legges opp til omfattende medvirkning i forbindelse med høring av planprogram og Finsilingsrapporten.</p>

Avsender	Kommentar
<p>Elvestrekket Øye-Rafoss er område for laksefiske med fiskebuer og parkeringsplasser og er verdsatt til viktig friluftslivsområde. Busund er et utfartsområde som er verdsatt til svært viktig friluftslivsområde med stor brukerfrekvens, og som også besøkes av regionale og nasjonale brukere. Området er godt tilrettelagt turområde, og er også viktig for jakt og fiske. Vestsiden av Dunsærvatnet er et markaområde verdsatt til viktig friluftslivsområde, et turterreng på naturlige stier uten tilrettelegging og ganske inngrepsfritt. Dette er utenfor planområdet, men veiutbyggingen vil også kunne få konsekvenser for opplevelsesverdien her. Databasene er ikke utfyllende, derfor viktig at det gjøres nye kartlegginger og grundige feltundersøkelser av naturmiljø og friluftslivsverdier.</p> <p>Det må også utredes hvilke avbøtende tiltak som kan redusere konsekvensene som en ny veiutbygging medfører, og hvor man kan kompensere for friluftslivsområdene og naturverdiene som blir skadelidende eller går tapt. Ønsker at mest mulig av eksisterende E39 skal gjenbrukes dersom ny E39 må bygges, da dagens vei allerede har ført til store naturinngrep i planområdet og vanskelig kan tilbakeføres til naturområder.</p> <p>Registrerer at ingen av linjene vil være gode for alle temaer innenfor ikke-prissatte verdier, og at det bare er linje 5 som vil være blant de beste for både naturmangfold og friluftsliv. Men</p>	

Avsender	Kommentar
<p>at oppdraget om lav kostnad også må gjelde for ikke -prissatte verdier.</p> <p>Medvirkning: Ønsker at det føres en inkluderende prosess som sikrer medvirkning og faglige vurderinger i beslutninger som har betydning for natur-og friluftsjnteresser. Mye kunnskap besittes i frivillige organisasjoner lokalt og regionalt. Derfor viktig å involvere disse ved å ta direkte kontakt og invitere dem inn før planer kommer på høring. Folkemøter og åpne kontordager må legges til ettermiddag/kveld.</p>	
9 - Høyland Jaktlag	
<p>Høylandsdalen: Viser til 2 dokumenterte vilttrekk (ett med nasjonal verdi) i tillegg til udokumenterte. Vedlegget viser aktuelle trekk. Det må legges til rette for viltovergang. Den beste løsningen vil være å legge traseen i tunnel, for å skåne grunneiere, naturen, og friluftslivet generelt. Det må framlegges en plan for hvordan vilttrekket skal iverksettes.</p>	<p>Høylandsdalen har viktige vilttrekk som er ønskelig å ta hensyn til. Det legges opp til lokal medvirkning ifm. både kartlegging, plassering av viltkamera og tiltak for viltoverganger.</p>

### 2.1.3 Grunneiere, privatpersoner og næringsliv

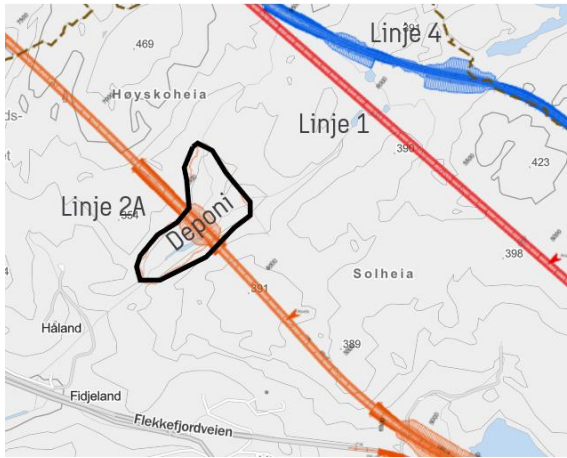
- |   |   |  |
|---|---|--|
| 1: Altifiber AS, v/ Toralf Hærem Nyheim     | 19: Olsen, Even Andre Salmelid              | 37: Lervik, Solveig                        |
| 2: Olsen, Raymond                           | 20: Johannesen, Geir                        | 38: Tesaker, Øystein                       |
| 3: Tofteland, Cato Vehus                    | 21: Holmen, Reinart og Anne Marie           | 39: Narvestad, Agnar                       |
| 4: Abusland, Vibeke og Hovden, Daniel Emil  | 22: Opofta, Martin                          | 40: Teistdal, Teodor                       |
| 5: Fidjeland, Bjørn Arvid og Linn-Evy       | 23: Hellestøl, Svein Åge og Hilde           | 41: Hunsbedt, Tone                         |
| 6: Lande, Harald Gunnstein                  | 24: Engelstad, Irene                        | 42: Netland, Knut Petter og Bjørg Kathrine |
| 7: Stangeland, Hans Vagle                   | 25: Kristensen, Arild                       | 43: Lande, Kåre                            |
| 8: Tjomsland, Trygve Gabriel                | 26: Johnsen, Astri                          | 44: Vatland, Ole Christian                 |
| 9: Lohne, Jan Olav                          | 27: Birkeland bruk Eiendom AS               | 45: Austrheim, Louise                      |
| 10: Teistedal, Lars Aksel                   | 28: Tesaker, Bjørg                          | 46: Gysland, Sem                           |
| 11: Lande, Sindre & Eikenes, Madeleine Foss | 29: Johnsen Ingalill Lohne Sameie           | 47: Stoss, Joachim                         |
| 12: Støle, Sigmund                          | 30: Frøitland, Odd Kristian                 | 48: Torgersen, Olav                        |
| 13: Moi, Solveig                            | 31: Høyland, Karen Solveig & Belland, Frank | 49: Birkeland, Petter                      |
| 14: Bakker, Herman                          | 32: Fundal, Jan Magne                       | 50: Moi, Arvid                             |
| 15: Tesaker, Arild                          | 33: Tesaker, Oddvar                         | 51: Kvina Energy Park v/ Åge Breimoen      |
| 16: Lervik Eiendom AS, Lervik Brygge AS     | 34: Christie, Helen                         |  |
| 17: Hovden, Anne Britt og Svein             | 35: Breimoen, Svein Åge                     |  |
| 18: Kvinlaug, Jonny                         | 36: Bratsberg, Brynjar                      |  |

Avsender	Kommentar
1 - Altifiber AS, v. Toralf Hærem Nyheim	
Altifiber AS har sannsynligvis fiberlinjer som krysser planlagt trase for ny vei. Har behov for å avklare hvordan krysningspunkter skal håndtere på riktig tidspunkt i prosessen.	Nye veier tar kontakt med Altifiber når arbeidet med Teknisk plan settes i gang.
2 - Olsen, Raymond	
Oppfatter at linje 1 kommer på eiendomen hans og oppfatter at det ikke er en anbefalt linje	Det er riktig oppfattet. Merknaden er tatt til etterretning.
3 - Tofteland, Cato Vehus	
Røyskårsletta og Måvannsletta er de fineste slettene i Lyngdal. Gårder, natur og famlieliv bør ikke ødelegges dersom eksisterende linje er brukbar.	<p>Vedtatt kommunedelplan legger til rette for ny E39 gjennom Høylandsdalen, og anbefalt linje 5 med kryss på Frøytland går gjennom Høylandsdalen. Linjevalget er en helhetsvurdering, der tema som natur, landbruk, friluftsliv og landskap, kostnader, anleggsgjennomføring, trafikk, støy, luft, geologi inngår i vurderingen.</p> <p>Ikke-prissatte temaer (landskapsbilde, friluftsliv/by- og bygdeliv, naturmangfold, kulturarv og naturressurser) er del av konsekvensutredningen med forslag til avbøtende tiltak og blir grundigere utredet i den videre planprosessen. Dette fremgår av planprogrammet som er på høring.</p>
4 - Abusland, Vibeke og Hovden, Daniel Emil	
Protesterer på planene da vegprosjektet vil være i konflikt med eiendommen. Kjøpte eiendommen i 2020 og planlegger småskala landbruk. Frykter at boligen vil bli ubeboelig og til og i konflikt med brønn, dyrka mark og vil dele eiendommen i to, og med dette redusere verdiene. Stiller spørsmål ved om stigningen er fornuftig, og viser til sårbarhet for vind og snø.	<p>Vedtatt kommunedelplan legger til rette for ny E39 gjennom Høylandsdalen. Linjevalget er en helhetsvurdering, der tema som natur, landbruk, friluftsliv og landskap, kostnader, anleggsgjennomføring, trafikk, støy, luft, geologi inngår i vurderingen.</p> <p>Vilttrekk har høyt fokus i planarbeidet, og i løpet av vinteren 2022 vil det holdes møter med jaktlag og kommuner ang.</p>

Avsender	Kommentar
<p>Naturmangfold: Viser til viktige krysningspunkt for hjortevilt vest for Pitstopen og Åtlandstunnelen sør for Røyskårvatnet, noe som vil føre til "Berlinmur" for hjorteviltet og være skadelig for bestanden sør for E39. Viltoverganger er ikke en fullgod løsning. Området er et av landets sørligste habitat for orrfugl.</p> <p>Gårsbruk/bolig: Planen vil ikke "redde", men rasere gårdsbruk og boligeiendommer. Anbefaling: Legg mest mulig av veien mellom Røyskår og Tjomsland i tunnel av hensyn til naturverider. Sekundært planlegg E39 vest for Røyskårvatnen nærmest mulig dagens trase, dvs. gjenbruk av dagens trase. Tertiært: Nord for bebyggelsen på Høyland og sør for dagens E39, med mest mulig tunnel. Vedlegg: Illustrasjon alternative linjer.</p>	<p>kunnskapsinnhenting vinteren/våren 2022. Med god kunnskap er det lettere å planlegge tiltak som ivaretar hvilttrekk.</p> <p>Gjenbruk av dagens E39 fra Røyskår – Iddelandsvatnet byr på utfordringer knyttet til flom og ras, kostnadene er store, og tunnelen vil generere ytterligere masseoverskudd. Flom og ras unngås ved å legge veien gjennom Høylandsdalen.</p> <p>Anbefalt linje 5 med kryss på Frøytland legger opp til 5,3 km gjenbruk mellom Tjomsland – Oppofte.</p>
5 - Fidjeland, Bjørn Arvid og Linn-Evy	
<p>Linje 5: Viktig at adgang til eiendommen sikres med tilsvarende dimensjonert kulvert som i dag er tilpasset skogsmaskiner (ikke nødvendigvis samme sted). Adkomst til naboeiendommer vil også måtte sikres. Avsender ønsker ikke at ny adkomst forskyves nærmere husene på Fidjeland. Alternativet er skissert i brevet.</p> <p>Tilgang til gården Fidjeland må være tilgjengelig i anleggsperioden. Forventer avbøtende tiltak mot støy.</p>	<p>I den videre prosessen vil det bli gjort avtaler om erstatning, ev. avbøtende tiltak, med den enkelte grunneier. Adkomst til boligeiendommer og landbruksområder vil bli ivaretatt i videre planlegging.</p> <p>Støytiltak blir utredet i forbindelse med konsekvensutredningen og i det videre arbeidet med reguleringsplanen.</p>



Avsender	Kommentar
<p>Linje 3: Adkomst til aktuelle eiendommer ved Botne, enten i form av kulvert eller bru. Mulig behov for avbøtende støytiltak.</p> <p>Veirett: Gården har veirett (se kart) til Botne gjennom Klokkeskaret. Denne retten må iveratas.</p>	
6 - Lande, Harald Gunnstein	
<p>Ønsker en linje som gjør at at man kan bruke eksisterende E39 fra Opofta til Tjomsland som fylkesvei. Ny vei forbi Vatlandstunnelen ødelegger gammelt kulturområde. Opplyser om å ha et beiteområder på sørsiden av veien. Det må eventuelt bygges undergang for å komme til disse.</p>	<p>Anbefalt linje 5 med kryss på Frøytland legger opp til 5,3 km gjenbruk mellom Tjomsland – Opofta.</p> <p>Riksantikvaren og Nye Veier har et prøveprosjekt knyttet til automatisk fredete kulturminner på E39 mellom Lyngdal og Ålgård. Det ble gjennomført befaringer gjennom stor deler av planområdet i 2021, og våren/sommeren 2022 vil prosjektet fullføre sine registreringer. Evt. konflikter med kulturminner og kulturmiljø vil bli videre kartlagt i konsekvensutredningen.</p> <p>Atkomstmulighet til landbruksområder vil bli ivaretatt, og dette vil bli viktig i det videre arbeidet.</p>
7 - Stangeland, Hans Vagle	
<p>Den mest ideelle løsningen som går over Idlandsvannet og videre i 7,8 km tunnel til Fedafjorden, et dyrere alternativ, men det påvirker færre mennesker. Ingen på Drangslund, Tjomsland eller Røldal vil bli påvirket. Det er nå vi har anledningen til å ta de rette valgene, selv om de kanskje er dyrere, akkurat nå. Det var en tabbe å bygge ny E39 slik den ligger i dag for relativt få år siden. La oss ikke gjøre det være</p>	<p>Linje 1, 2A og 4 har lange tunneler som genererer store mengder med masser. Lokalitet for masselagring som var forutsatt i tidlig fase (se figur under) er undersøkt av arkeologer, og ble fjernet på grunn av funn av automatiske fredete kulturminner. Kostnader, klimagassregnskap og byggetid var basert på denne lokaliteten.</p>

Avsender	Kommentar
<p>ved å bygge ny i tilnærmet samme trasse når en nå kan gjøre det riktig, dog mot en høyere pris</p>	 <p>Det er ingen andre egnede masselagringsplasser til så store mengder med potensial for samfunnsnyttig formål, noe som gjør at massene da må transporteres bort. Da vil kostnadene og klimagassutslippene øke betydelig, og i tillegg kan IP-verdier bli berørt.</p> <p>Utdrag fra Kommunal- og distriktsdepartementet (KDD) sitt vedtak av statlig kommunedelplan for E39 Lyngdal Vest – Sandnes:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Det skal også gjøres en vurdering opp mot en redusert standard for ny E39 med stor grad av gjenbruk av eksisterende E39 over Kvinesheia.</li></ul> <p>Anbefalt linje 5 med kryss på Frøytland legger opp til 5,3 km gjenbruk mellom Tjomsland – Oppofte.</p>

Avsender	Kommentar
8 - Tjomsland, Trygve Gabriel	
<p>Alternativ 3A vil rasere min eiendom 115/2 ved at eiendommen deles i 2. Området er et aktivt skogsområde med beplantet granskog (skogbruksplan foreligger). Videre er området et viktig trekkområde for vilt.</p>	<p>Linje 3 A er ikke anbefalt linje. Linje 5 kryss Frøytland er den anbefalte linja.</p> <p>Noen eiendomer vil bli berørt. 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.</p>
9 - Lohne, Jan Olav	
<p>I utgangspunktet har vi ingen merknader til planene. Nasjonal infrastruktur må ha en overordnet plan, og kan ikke ta hensyn til den enkelte grunneier.</p> <p>Hogstmoden skog: Ønsker å opprette kontakt med Nye Veier for å tilby at en teig med hogstmoden skog benyttes som massedeponi. Dette må gjøres på en måte som tar vare på verdifulle naturressurser, og det forventes at det blir enighet om eventuell kompensasjon. Innstilt på å finne pragmatiske løsninger, og ber om at rett person hos tiltakshaver tar kontakt.</p>	<p>Tilbudet om areal til masseteponi er notert.</p> <p>I den videre prosessen vil det bli gjort avtaler om innløsning eller erstatning. Det vil bli vurdert avbøtende tiltak med den enkelte grunneier, dersom dette er aktuelt.</p>
10 - Teistedal, Lars Aksel	
<p>Videreføring av dagens bru over Fedafjorden vil føre til ulemper. Viser til at Nye veier i regionen har gitt ringvirkninger i form av arbeidsmarked og tilgjengelige boligområder. Innlemming av dagens Fedabro i den nye traseen vil ødelegge mye for det lokale trafikkmønsteret i Listerregionen. Det virker som å måtte rykke tilbake i tid om vi nå som pendlere og</p>	<p>Nye veier anbefaler linje 5 med kryss på Frøytland. Anbefalt linje legger opp til 5,3 km gjenbruk av dagens E39 mellom Tjomsland – Oppofte, jf. kap. 9.4 Anbefaling av gjennomgående linje. Dette ivaretar dagens trafikk fra Listerregionen.</p>

Avsender	Kommentar
<p>fastboende skal miste mulighetene vi har gjennom veinettet som er i dag. Erstatningsvei på gamle Dragedalen over Vatland er ikke tjenelig på grunn av vanskelige kjøreforhold i forbindelse med snøfall.</p> <p>Nytt kryss på Opofta har ingen verdi så lenge det blir 4-felts vei fra Røysgård over Fedafjorden i 4-felts bru. Kan dagens vei fra Opofta knyttes sammen med ny motorvei på Røysgård og Feda trenger vi ikke et nytt kryss på Opofta, men dette betinger at Vatlandstunnelen blir beholdt som lokal vei og ført videre på dagens vei til Røysgård.</p> <p>Nytt alternativ Fatland - Øye: Bytte ut tunnelen med en tilføringstunnel fra Fedaheitunnelen til Høyland/Frøytland. (skisse vedlagt).</p>	<p>Behov for å opprettholde østgående trafikk i Oppofte-krysset vil bli vurdert i den videre detaljeringen.</p> <p>Nytt kryss i Fedaheitunnelen vil bli kostbart å etablere i henhold til dagens regelverk. Angholmveien fra Hangelandsviken - Øye har dårlig standard. Ny tunnel her vil bli lenger enn tunnel fra Frøytland - Øye.</p>
11 - Lande, Sindre & Ekenes, Madeleine Foss	
<p>Utrykker bekymring for konsekvenser for boforhold og driftforhold på gården, trygg skolevei for barna, støy og avbøtende tiltak (landskap/utsikt), tilkomst til eiendommen (også på) nordsiden, under anleggsfasen og i etterkant i forbindelse med skogsdrift.</p> <p>Gårdsveiene på Drangsland må holdes åpne under hele prosessen. Lokalisering av ny vei må komme så langt vekk fra huset (østlig alternativ) og så langt ned i terrenget som mulig på grunn av støy.</p>	<p>Tema som støy og landskap er tema som blir utredet i konsekvensutredningen. Trafikksikkerhet er tema i ROS-analysen, samt at det utføres en egen TS-revisjon.</p> <p>Atkomstmulighet til landbruksområder vil bli ivaretatt, og dette vil bli viktig i det videre arbeidet.</p> <p>Anbefalt linje er plassert på vestsiden av Høylandsdalen fordi konflikten med ikke-prissatte fag er mindre på vestsiden enn østsiden.</p>
12 - Støle, Sigmund	

Avsender	Kommentar
<p>Eier av hytte, der salget ble annullert av kjøper pga de nye skisserte veilinjene som kommer 30-40 meter fra hytten. Annser hytten for usalgbar, og ber om at den blir innløst dersom veitraseen kommer der den nå er foreslått på vestsiden av Høylandsdalen. Ønsker å få spørsmålet avklart så snart som mulig.</p>	<p>I den videre prosessen vil det bli gjort avtaler om innløsning eller erstatning, eventuelt avbøtende tiltak, med den enkelte grunneier, dersom det er aktuelt.</p>
13 - Moi, Solveig	
<p>Høiland: Viser til historikken til området (kirkegods, fastboende fra før år 1600, veiendringer). Om det blir ny E39 over Høiland vil historiske Høiland bli utslettet for all tid.</p> <p>Forslag til alternativ: Tunnel fra Lervika gjennom Frøytlandsveden, som skåner bebyggelse mest og vil være å foretrekke.</p>	<p>En indre fjordkryssing ved Lervika er vurdert tidligere. Den kommer i konflikt med gjeldende reguleringsplan for Lervika, og kan komme i konflikt med vedtak om oppstart av arbeid med områderegulering for Lervik og tilliggende områder til næringstomter for grønn industri.</p> <p>Ved å føre tunnelen gjennom Veden blir det en lang tilbakeførselsvei, og det er ikke lokalisert egnet kryssområde så langt mot nord. Kostnadene er høye, og løsningen genererer ekstra masser som må håndteres.</p> <p>Nye veier anbefaler linje 5 med kryss på Frøytland.</p>
14 - Bakker, Herman	
<p>Lydmålinger: Vil gjerne at det tas lydmålinger siden nåværende E39 lager mye støy.</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» (T1442).</p> <p>Det ikke trafikkstøyen i dag som har betydning, men fremtidig trafikkstøy. Støy og ev. støyreducerende tiltak beregnes for 20 år etter åpning.</p>

Avsender	Kommentar
<p>15 - Tesaker, Arild</p> <p>Bor og driver eiendommen (sau, skog, jakt). Er i mot linje 3.</p> <p>Innspill til planprogrammet: Øvrige trasealternativer vil gi kortere strekning og lavere kostnader enn alt. 3. Ser vanskelig for seg en framtid på gården om linje 3 går videre. Opplever at eksistensen blir satt på vent og ønsker at trasevalg avklares så raskt som mulig. Uavhengig av trasevalg ønskes en full utbygging. Dersom linje 3 velges bør denne ligge lengst mulig mot nordøst for boligen, da det vil ha stor betydning for sol- og skygge, auditiv og visuell støy og støv.</p>	<p>Nye Veier anbefaler linje 5 med kryss på Frøytland. Anbefalt linje legger opp til 5,3 km gjenbruk av dagens E39 mellom Tjomsland – Oppofte, jf. kap. 9.4 Anbefaling av gjennomgående linje.</p> <p>Det legges opp til en prosess der linjevalg vil bli politisk vedtatt i Lyngdal og Kvinesdal kommuner etter høring av planprogram.</p>
<p>16 - Lervik Eiendom AS, Lervik Brygge AS</p> <p>Alternativ 600 meter i nordlig retning fra eksisterende bru ved Green Yards vil ikke ha konflikt med eiendommene. Skulle det bli endringer, og alternativet over aktuelle eiendommer skulle bli aktuelt igjen, bes det om at det opprettes kontakt. Ei bru vil være til stort hinder for videre virksomhet.</p> <p>Utrykker allerede nå interesse for steinmasser.</p>	<p>Anbefalt linje krysser Fedafjorden ved Skarpsneset. Spørsmålet om steinmasser vil bli vurdert og grunneier blir kontaktet dersom det er aktuelt.</p>
<p>17 - Hovden, Anne Britt og Svein</p> <p>Høylandsdalen: Reagerer kraftig på planene; "<i>bit for bit</i>" blir spist opp. Det får konsekvenser for natur, fastboende, gårdsbruk i drift og fritidsboliger på Eikeland, Høyland, Vintland og Drangslund, og ser paralleler med Nye Veiers prosjekt i Herdalen, som har hatt menneskelige påkjenninger.</p>	<p>Vedtatt kommunedelplan legger til rette for ny E39 gjennom Høylandsdalen.</p> <p>Utdrag fra kommunedelplan sitt vedtak av statlig kommunedelplan for E39 Lyngdal Vest – Sandnes:</p>

Avsender	Kommentar
<p>Det vises til føringer for å ta i bruk eksisterende E39. Høylandsheia blir omringet av E39.</p> <p>Vilt: Det er vilttrase ved Pitstop som må sikres fritt leie sørover. Et våtmarksområde ligger i toppen av Høylandsdalen, med et artsmangfold av fulg, fisk, beverstammer og hjortedyr. Det vises til spesifikke fuglearter, som ender, ørn, gjøk og hubro. Området burde kartlegges av folk fra NOF. Alternativ: Tunnelforslag med utløp ved Mjåvannslia og Iddelandsvannet bør utarbeides, eventuelt benytte dagens veitrasé som er ca.15 år gammel.</p> <p>Friluftsliv: Tilgang til rekreasjonsområder og nærturterreng vil bli viktig i fremtiden. Ved å ta fra lokalbefolkningens naturområder vil populære turistmål bli utsatt for enda mer slitasje og trafikk. Bærekraft: Viser til oppslag fra NRK og E24 der Nye Veier har uttalt at bærekraft skal legges til grunn. Vedlegg: Bilder som viser landskap, naturmangfold og friluftsliv. Kart over tunnelalterantiv og hjortetrasé.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Det skal også gjøres en vurdering opp mot en redusert standard for ny E39 med stor grad av gjenbruk av eksisterende E39 over Kvinesheia.</li> </ul> <p>Det legges opp til lokal medvirkning ifm. både kartlegging, plassering av viltkamera og tiltak for viltpassasjer.</p> <p>Det er gjort omfattende kartlegging av Naturmangfold innenfor planområdet: befaringer, lytteposter, viltkamera, og ytterligere kartlegging er planlagt vinteren 2022.</p> <p>Naturmangfold, friluftsliv og andre ikke-prissatte tema vil håndteres gjennom konsekvensutredningen med forslag til avbøtende tiltak.</p> <p>Vilttrekk har høyt fokus i planarbeidet, og i løpet av vinteren 2022 vil det holdes møter med jaktlag og kommuner angående kunnskapsinnhenting vinteren/våren 2022. Med god kunnskap er det lettere å panlegge tiltak som ivaretar hvilttrekk.</p> <p>Anbefalt linje 5 med kryss på Frøytland legger opp til 5,3 km gjenbruk mellom Tjomsland – Oppofte.</p>
18 - Kvinlaug, Jonny	
<p>Ang. tilførselsvei til Øye.</p> <p>Alt. 3 til ny adkomstvei til nye E39 ligger veldig nær eiendommen (Klevmonen 2), og vil føre til vesentlig forringelse med tanke på støy. Ønsker at veien legges lenger mot nord i tilknytning til det nye planlagte industriområdet på Øye.</p>	<p>Nye Veier har etter varsel om planoppstart jobbet videre med tilførselsvei til Øye. Basert på videre optimalisering av alternativ midt fra Grovsilingsrapporten og merknader, er alternativ midt flyttet lenger vest med portal ved Kleivsbekken.</p>

Avsender	Kommentar
<p>Øyekanleiva 11 må få vei til eiendomen, eller løse ut/kompensere avsenders eiendom. Kommer med forslag til ny trase, se innspill i medvirkningsportalen. Legges inntil det nye planlagte industriområdet på Øye. Slipper dermed å splitte området med ny stor vei gjennom industriområdet, Bedre sikkerhet for de som kommer tett inntil den nye veien i alt nr 3. Tror Øye industriområde blir attraktivt når den nye veien kommer. Mener det er bedre å få tilkomstveien i nordenden av det fremtidige området.</p>	
19 - Olsen, Even Andre Salmelid	
<p>Ang. tilførselsvei til Øye. Øye Alternativ 1 burde tas inn, alternativ 2 er klart best dersom alt. 1 utgår. Alt. 3 har størst konsekvenser for folk på Øye. Dagens påkjøring til E39 savner en bredere vurdering av å legge innslaget til ny E39 der det er i dag, ved Hangelandsspeilen. Mest mulig gjenbruk av den ganske nye veien fra 2006 virker som et svært godt alternativ, ikke minst med hensyn til klima- og miljømål.</p> <p>Alternativ. 1: Viser til mulighet for avvik fra gjeldende normaler og ellers like utfordringer for alle alternativ, og synes det er beklagelig at alt. 1 allerede er tatt ut av de videre vurderingene. Ønsker at alt 1 kan tas med videre. Kan grøntareal ved Eramet benyttes for å hente mer avstand til åpningen?</p>	<p>Nye Veier har etter varsel om planoppstart jobbet videre med tilførselsvei til Øye. Basert på videre optimalisering av alternativ midt fra Grovsilingsrapporten og merknader, er alternativ midt flyttet lenger vest med portal ved Kleivsbekken.</p>



Avsender	Kommentar
<p>Alterantiv 2: Ulempene ved alt. 2 synes å være mindre enn ved alt. 3. Dersom alt. 1 er utelukket, vil alt. 2 være bedre for folk på Øye. Alt. 3 er minst gunstig med tanke på støy, nærhet til boliger, vern av dyrka og dyrbar jord, inkludert innsenders landbrukseiendom. Fjellsiden er uframkommelig med mye avsatter og sprekker, og vil nok støte på problemer. anbefaler å kontakte lokal geolog Netland, som anbefaler å styre unna området mellom Einaråsen og Stigan dersom man skal bygge tunnel.</p> <p>Jordbruk: Matjord og natur er under press på Øye, viser til retningslinjer om vern av dyrka og dyrkbar jord og jmf § 9.</p> <p>Naturmangfold: Savner kartlegging av biomangfold i områdene til alle tunnellingene, særlig alt. 3. Viser til flere rødlista arter og artsrikdom. Alt. 3 vil utvilsomt ha størst negativ innvirkning på artsmangfoldet.</p> <p>Gytebekk: Libekken som renner for Stigan og langs jordene på Klevemoen er også en gytebekk for laks og sjørett. Dette er kartlagt av Versland. Telefonnummer oppgis i brevet.</p> <p>Vilt: Det er mye rådyr i ormdet rundt alt. 3, noe som ikke er ideelt for bilister/vei.</p> <p>Kulturminne: Det er flere huler i ura ved innslaget til alt. 3., som burde vært kartlagt i større grad. <i>"Rødputt si hola"</i>.</p>	
20 - Johannesen, Geir	

Avsender	Kommentar
<p>Det ser ut som vegen (alternativene som går i eller langs dagens E39 forbi Tjomsland) med fartsgrense 110 km/t kommer svært nære avsenders eiendom. Den vi redusere verdien på hytte og tomt på ca. 5 daa sterkt. Det er skuffende at traseene lenger øst ikke er valgt.</p>	<p>Nye veier anbefaler linje 5 med kryss på Frøytland. Anbefalt linje legger opp til 5,3 km gjenbruk av dagens E39 mellom Tjomsland – Oppofte, jf. kap. 9.4 Anbefaling av gjennomgående linje.</p> <p>Linjevalget er en helhetsvurdering, der tema som natur, landbruk, friluftsliv og landskap, kostnader, anleggsgjennomføring, trafikk, støy, luft, geologi inngår i vurderingen.</p>
21 - Holmen, Reinart og Anne Marie	
<p>Veitrase 1 (rød linje) bør velges av hensyn til miljøet og alle parter. Det ønskes en trafiksikker vei som er fremkommelig både sommer og vinter. Denne trasen vil ta vare på viltets trekkruiter som dyr skal vandre over i hundrevis av år. Det vises til omfang av vilttrekk over Vatlandstunnelen og mulighet for at Oppoftevannet (nedstrøms Vatlandsvannet) blir drikkevannskilde for Farsund kommune. Det vises også til naturmangfold tilknyttet Vatlandsvannet.</p>	<p>Nye veier anbefaler linje 5 med kryss på Frøytland. Anbefalt linje legger opp til 5,3 km gjenbruk av dagens E39 mellom Tjomsland – Oppofte, jf. kap. 9.4 Anbefaling av gjennomgående linje.</p> <p>Hjortetrekket over Vatlandstunnelen blir dermed ivaretatt slik som i dag.</p>
22 - Opoft, Martin	

Avsender	Kommentar
<p>Kostnader og reisevei under og etter byggeperioden: Det stilles spørsmål ved kvaliteten på Nye Veiers beregninger.</p> <p>Økonomiske konsekvenser bør tillegges mindre vekt enn det som er tilfelle i silingsrapporten, og Nye Veier bør utvise forsiktighet i å sile bort alternativer øst for Fedafjorden som åpenbart vil tjene andre hensyn, som f.eks. reisevei både før og etter byggeperioden. Det fremstår som uheldig og forhastet.</p> <p>Politiske målsetninger: NTP fastslår at målsetninger knyttet til klima og miljø skal være likestilte med de økonomiske målene. Grovsilingsrapporten reflekterer en klar skjevprioritering av mål. Det er svært oppsiktsvekkende at Nye Veier i en så tidlig fase har valgt å sile bort samtlige alternativer som kommer langt bedre ut på klimagassutslipp og de ikke prissatte temaene.</p> <p>I tillegg til å inkludere eksisterende veilinje i videre vurderinger bør det inkluderes en linje som kommer bedre ut på klimagassutslipp. Det vises til linje 1 som kommer best ut på målsetninger om klima, natur og miljø, men som siles ut på grunn av kostnader.</p> <p>Passering på Opofte: Alternativet med passering i dagsone forbi Opofte gir størst inngripen i naturen, og størst påvirkning på lokale forhold. Nye Veier må derfor vurdere andre</p>	<p>På det stadiet her anser Nye Veier at beregningene er detaljerte, og alle linjene er vurdert på samme nivå med fokus på de største prisbærende postene: bru, tunnel, skjæring- og fyllingsmasser m.m.</p> <p>Linje 1, 2A og 4 har lange tunneler som genererer store mengder med masser. Lokalitet for masselagring som var forutsatt i tidlig fase (se figur under) er undersøkt av arkeologer, og ble fjernet på grunn av funn av automatiske fredete kulturminner. Kostnader, klimagassregnskap og byggetid var basert på denne lokaliteten.</p>  <p>Det er ingen andre egnede masselagringsplasser til så store mengder med potensial for samfunnsnyttig formål, noe som gjør at massene da må transporteres bort. Da vil kostnadene og klimagassutslippene øke betydelig, og i tillegg kan IP-verdier bli berørt.</p> <p>Det er liten forskjell på linjene angående klimagassutslipp, alle innenfor 10% av linje 1 med unntak av 3A.</p>

Avsender	Kommentar
<p>alternativer som ikke gir like store inngrep, som reelle alternativer for passering i dette området.</p>	<p>I den samlede vurdering når det gjelder naturmangfold er det relativt lite som skiller linjene når det gjelder konfliktpotensial. Linjer med mye gjenbruk medfører mindre konflikter med ikke prissatte fag, lavere risiko for konflikt med andre gjeldende og fremtidige infrastrukturprosjekt, lengre og dyrere brukryssing.</p> <p>Alternativ med lange tunneler på østsiden av fjorden som 1,2A og 4 bryter med KDD sin bestilling om å undersøke gjenbruk.</p> <p>Utdrag fra Kommunal- og distriktsdepartementet sitt vedtak av statlig kommunedelplan for E39 Lyngdal Vest – Sandnes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Det skal også gjøres en vurdering opp mot en redusert standard for ny E39 med stor grad av gjenbruk av eksisterende E39 over Kvinesheia.</li> </ul> <p>Nye veier anbefaler linje 5 med kryss på Frøytland. Anbefalt linje legger opp til 5,3 km gjenbruk av dagens E39 mellom Tjomsland – Oppofte, jf. kap. 9.4 Anbefaling av gjennomgående linje.</p> <p>I undersøkelsene til KU-arbeidet er det ikke funnet store verdier ved Oppofte, Naturmangfold har foreløpig verdisatt Indretjønn og Ytretjønn som middels verdi, og samfunnsnyttene er ansett større ved å benytte området enn ikke.</p>
<p>23 - Hellestøl, Svein Åge og Hilde</p>	
<p>Linje 7 kommer dårligst ut på nesten alle kriterier i målene i NTP; klimagassutslipp, landskap, rasering av natur og kultur, samt naturressurser. Unntaket er støy. Nye Veier bør gå videre</p>	<p>Nye veier anbefaler linje 5 med kryss på Frøytland. Anbefalt linje legger opp til 5,3 km gjenbruk av dagens E39 mellom Tjomsland – Oppofte, jf. kap. 9.4 Anbefaling av gjennomgående linje.</p>

Avsender	Kommentar
<p>med linje 1, da denne skærer lavere på nesten alle punkt beskrevet ovenfor. Tunnellalternativ bør velges selv om dette blir dyrere.</p>	<p>Linjevalget er en helhetsvurdering, der tema som natur, landbruk, friluftsliv og landskap, kostnader, anleggsgjennomføring, trafikk, støy, luft, geologi inngår i vurderingen.</p>
24 - Engelstad, Irene	
<p>I en tid med større press på naturmangfold, landskapsverdier, nedbygging av natur- og artsmangfold, bør det søkes muligheter for å bygge ut eksisterende E39 slik det beskrives på s 105- 109 /Linje 10 i Grovsilingsrapporten fra 15/9 2021.10.09.</p> <p>Frøytland: Trase 1 og 6 vil ødelegge verdifulle rekreasjonsområder (jakt og fiske). Tiltak blir trolig mer inngripende enn det som er vist. Langs trasé 6 er det et kupert landskap, som ikke blir beskrevet. Omkostningene med å legge veien om Meland og videre mot Lølandsvannet er også betydelige og ødeleggelsene vil bli dramatiske.</p>	<p>Nye veier anbefaler linje 5 med kryss på Frøytland. Anbefalt linje legger opp til 5,3 km gjenbruk av dagens E39 mellom Tjomsland – Oppofte, jf. kap. 9.4 Anbefaling av gjennomgående linje.</p> <p>Linjevalget er en helhetsvurdering, der tema som natur, landbruk, friluftsliv og landskap, kostnader, anleggsgjennomføring, trafikk, støy, luft, geologi inngår i vurderingen.</p> <p>Vilttrekk har høyt fokus i planarbeidet, og i løpet av vinteren 2022 vil det holdes møter med jaktlag og kommuner angående kunnskapsinnhenting vinteren/våren 2022. Med god kunnskap er det lettere å panlegge tiltak som ivaretar hvilttrekk.</p> <p>Naturmangfold, friluftsliv og andre ikke-prissatte tema vil håndteres gjennom konsekvensutredning med forslag til avbøtende tiltak.</p> <p>Vedtatt statlig kommunedelplan Lyngdal vest – Sandnes legger føringer for ny E39.</p>
25 - Kristensen, Arild	
<p>Viser til Nye Veiers uttalelse om å legge bærekraft til grunn, og poengterer at de fleste linjene som er valgt er basert på kostnader og har ulemper for ikke-prissatte temaer. Ber om at</p>	<p>Nye veier anbefaler linje 5 med kryss på Frøytland. Anbefalt linje legger opp til 5,3 km gjenbruk av dagens E39 mellom Tjomsland – Oppofte, jf. kap. 9.4 Anbefaling av gjennomgående linje.</p>

Avsender	Kommentar
<p>gjenbruksalterantivet med trinnvis utbygging og mulighet for 4- felt i fremtiden blir lagt til grunn.</p> <p>Slik jeg forstår trafikkgrunnlaget det i dag er ca. 6000 biler i døgnet på strekket menskravet for 4 felts motorvei er 12000 kjøretøy i døgnet.</p> <p>Ber også om å vurdere gjenbruk/oppgradering av tilførselsvei til Kvinesdal langs Fedafjorden. Viser til nytt politisk flertal på Stortinget. Skulle man velge en av de andre traseene ber vi dere om å velge den som er mest skånsom for bebyggelse, landskap, naturmangfold, naturarv og naturressurser.</p> <p>Linje 6 Frøytland: Linjen raserer Frøytlandsgrenden, og vil føre til tap av kultur, forminner, naturmangfold, bosetting, dyrket mark og landbruk i drift. Frøytland gård er en av de eldste gårdene i Kvinesdal, siden slutten av 1600-tallet, med stor kulturarv. Avsender stusser på "grønne"ratingen av friluftsliv og bygdeliv, og viser til bedehus/grendehus, populært turområde til Frøytlandsvarden og fiskevannet Lonen. Det bes om at vurderingen blir gjort på nytt.</p> <p>Anleggsrisiko Statnett: Linje 6 går under Statnett sitt anlegg ved Hestesprangvannet, og det etterspørres prisvurderinger av undersøkelser og kalkyler for å unngå konflikt med linjenett. Hestesprangvannet er tiltek brukt i en ny hydrogensatsing, og det etterslyses hvilke undersøkelser som</p>	<p>Linjevalget er en helhetsvurdering, der tema som natur, landbruk, friluftsliv og landskap, kostnader, anleggsgjennomføring, trafikk, støy, luft, geologi inngår i vurderingen.</p> <p>Det ikke trafikken i dag som har betydning, men fremtidig trafikk. For vei beregnes ÅDT for 20 år etter åpning. Det er beregnet 10.900-11.700 ÅDT for linjene i Finsilingsrapporten.</p> <p>ÅDT på over 8000 utløser krav til rømningsvei hver 500 m i tunneler. Med lange tunneler som i dette prosjektet er det hensiktsmessig å legge til rette for firefelts-vei med to tunnellop og rømningsveier mellom tunnelene.</p> <p>Angholmveien fra Hangelandsviken – Øye har dårlig standard. Ny tunnel her vil bli lenger enn tunnel fra Frøytland – Øye.</p> <p>Det er opprettet dialog med Statnett og med ansvarlige for hydrogensatsing.</p>

Avsender	Kommentar
<p>er gjort for å sikre at vannet ikke tappes ut. NordNed-kabelen går også i en tunnell i dette området.</p> <p>Vei til Øyesletta: Ved valg av en annen trase en linje 6 bes det om at det utredes en alternativ trase - med et innslag mellom Frøytland og Høyland som ikke utradere gårdsbruk og bebyggelse på Frøytland og som gir redusert risiko for is og steinras ned mot tunnelinngangen. Tunnel på Frøytland i linje 6: Hvis linje 6 likevel blir valgt bes det om at tunnellinslaget blir flyttet til anvist punkt på vedlagt kart. Det vil medføre ekstra tunnel, bevare deler av Frøytland.</p>	
26 - Johnsen, Astri Lohne Sameie	
Likelydende brev som I. Engelstad (24)	Nye veier anbefaler linje 5 med kryss på Frøytland. Anbefalt linje legger opp til 5,3 km gjenbruk av dagens E39 mellom Tjomsland – Oppofte, jf. kap. 9.4 Anbefaling av gjennomgående linje.
27 - Birkeland bruk Eiendom as	
Eier bolighus på Rørdal. Valg av linje 5 vil være til stor ulempe. Denne linjen vil medføre ny tilførselsvei på 2 sider av huset ganske nære. Verdiforringelse.	Nye veier anbefaler linje 5 med kryss på Frøytland. Anbefalt linje legger opp til 5,3 km gjenbruk av dagens E39 mellom Tjomsland – Oppofte, jf. kap. 9.4 Anbefaling av gjennomgående linje.
28 - Tesaker, Bjørg	
<p>Anfører at det kun er linje 5 og 6 som har fått rangering i Friluftsliv/by- og bygdeliv (fbbl) i rapporten. Mener konklusjon om at linje 5 og 6 kommer best ut i forhold til fbbl er feil fordi: Valg av linje 6 vil ha svært negativ påvirkning på hele området.</p> <p>Bygdeliv: På Frøytland er bygda bedehus, veien som en barrierere. En 4- felts motorvei vil være ødeleggende for bygda</p>	<p>Nye veier anbefaler linje 5 med kryss på Frøytland. Anbefalt linje legger opp til 5,3 km gjenbruk av dagens E39 mellom Tjomsland – Oppofte, jf. kap. 9.4 Anbefaling av gjennomgående linje.</p> <p>Linjevalget er en helhetsvurdering, der tema som natur, landbruk, friluftsliv og landskap, kostnader, anleggsgjennomføring, trafikk, støy, luft, geologi inngår i vurderingen.</p>

Avsender	Kommentar
<p>enten det er Frøytland eller Høyland som blir berørt. Dårlig livskvalitet å bo i et område som er ødelagt av utbygging.</p> <p>Friluftsliv - turterreng og rekreasjonsområder: Stien til Raunedalen og båt plass ved Botnen vil bli utilgjengelige. For å benytte kjent tur fra Frøytland til Frøytlandsvarden parkerer mange på bedehuset. Kan selvsagt etableres en ny parkeringsplass, men med 4 - felts motorvei er det spørsmål om hvordan den vil påvirke turvirksomhet. Veien blir veldig synlig og medføre mye støy. Skiltet tur til Høgåsen vil bli utilgjengelig.</p> <p>Fiske: Fiske etter ørret i Nedre Lonen vil miste sin attraktivitet på grunn av veien og fyllinger i området.</p> <p>Viltjakt: Området fra planlagt tunnel til Frøytland bedehus vil bli ødelagt for jaktformål. Den planlagte traséen vil skjære gjennom ett aktivt benyttet jaktterreng for elg, hjort og rådyr i området Frøytlands-fossen til dagens Melandveien. Området berører spesielt Frøytland og Lona jaktlag som er medlemmer i Kvinesdal storjaktlag.</p> <p>Barrierer: Området fra planlagt tunnelåpning og frem til Frøytland bedehus vil gi en barriere mellom gjenværende bebyggelse øst for ny motorvei og eiendommene disse har vest for ny motorvei. Området fra Frøytlandsfossen og</p>	<p>Vilttrekk har høyt fokus i planarbeidet, og i løpet av vinteren 2022 vil det holdes møter med jaktlag og kommuner angående kunnskapsinnhenting vinteren/våren 2022. Med god kunnskap er det lettere å planlegge tiltak som ivaretar vilttrekk.</p> <p>Som alle alternativ vurderes også Frøytland å ha et stort konfliktpotensial med hensyn til friluftsliv. Arealbeslag, støy og barrierevirkning vil kunne påvirke tilgang og bruk av utmark og friluftsområder, men løsninger vil foreslås for å avbøte på de negative virkningene.</p> <p>Koblinger mellom lokalveier (eksempelvis Frøytlandsveien og Høylandsveien) vil ivaretas og tilgang til utmark vil også sikres gjennom videre planlegging blant annet gjennom løsninger. Det innebærer blant annet utmarksparkering og adkomst til arealer som er viktige lokalt.</p>



Avsender	Kommentar
<p>nordover til dagens Melandveien vil bli en barriere for eiendommene i området.</p> <p>Utmarksbeslag: Området fra Frøytlands-fossen og nordover til dagens Melandveien vil gi ett stort utmarksbeslag hvor mye natur vi gå tapt.</p>	
29 - Johnsen, Ingalill Lohne sameie	
Likelydende brev som I. Engelstad (24)	Nye veier anbefaler linje 5 med kryss på Frøytland. Anbefalt linje legger opp til 5,3 km gjenbruk av dagens E39 mellom Tjomsland – Oppofte, jf. kap. 9.4 Anbefaling av gjennomgående linje.
30 - Frøytland, Odd Kristian	
<p>Veilinj 6 vil få svært negative konsekvenser for Frøytland når det gjelder bosettingen, tap av boliger, driftsbygninger, landbruksdrift, landbruksjord, dykret markt og kulturlandskap. Den eldste gården i Fedå. Bør være så viktig at veien legges et annet sted.</p> <p>Vei til Øyesletta: Har tegnet flere alternative forslag - se kartskisser i uttalelsen. Bør benytte en alternativ tilkobling lenger vest slik at tunnelens lengde kan reduseres med over 50 m ved alt. 2. Dersom alt. 3 velges vil tunnelene bli ca. like lange, men man unngår nedbygging av gårdsbruk og boligbebyggelse. Alternativ tunnel har innslag på samme kotehøyde som foreslåtte.</p>	<p>Nye veier anbefaler linje 5 med kryss på Frøytland. Anbefalt linje legger opp til 5,3 km gjenbruk av dagens E39 mellom Tjomsland – Oppofte, jf. kap. 9.4 Anbefaling av gjennomgående linje.</p> <p>Naturmangfold, Friluftsliv og andre ikke-prissatte tema vil håndteres gjennom konsekvensutredning med forslag til avbøtende tiltak.</p> <p>Vilttrekk har høyt fokus i planarbeidet, og i løpet av vinteren 2022 vil det holdes møter med jaktlag og kommuner angående kunnskapsinnhenting vinteren/våren 2022. Med god kunnskap er det lettere å planlegge tiltak som ivaretar vilttrekk.</p> <p>Det pågår en optimalisering av påhugget for tunnel til Øye for å finne den mest gunstige løsningen for tunnel og lokalveisystem.</p>

Avsender	Kommentar
<p>Jakt og friluftsliv: Er en populær aktivitet i området hvor veilinjene er inntegnet. Helt nødvendig at det settes opp gode viltgjerder og funksjonelle viltoverganger.</p> <p>Skogbruk: Viktig at skogsveiene opprettholdes der den valgte veilinjene skjærer over skogsveiene. Må heller ikke resultere i at skogsareal blir utilgjengelig for avvirkning på grunn av ny veilinjene.</p>	<p>Atkomstmulighet til landbruksområder vil bli ivaretatt, og dette vil bli viktig i det videre arbeidet.</p>
31 - Høyland , Karen Solveig & Belland, Frank	
<p>Berørt av veilinjene. Høyland og Høylandsdalen er viktig. Beste alternativet for beboere, natur, insekter, fugler, dyreliv, kulturminner og fremtiden er tunnel og gjenbruk og forbedring av dagens E39 i Mjåvannslia.</p> <p>Ønsker innløsning av berørte bygninger. Kan bygge et annet sted på eiendommen og komme lenger vekk fra veien, forurensning, livsbegrensning og helseplager. Gården blir delt i to uansett hvor i dalen veien havner. Over/undergang eller helst tunnel må da etableres. Mister et betydelig utmarksbeite pga noe dyrka mark. Dyrene bruker Stemtjøna og Hesttjøna som drikkevann. Også badevann og jaktterreng. Viktig at gården som arbeidsplass blir hensyntatt.</p> <p>Åpner for at det kan legges fyllmasse med etablering av jord over dette noen steder. Negative konsekvenser for folkehelse og livskvalitet -støy (høysensitiv for støy), lysforurensning, veistøv, salt og mikroplast.</p>	<p>Nye veier anbefaler linje 5 med kryss på Frøytland. Anbefalt linje legger opp til 5,3 km gjenbruk av dagens E39 mellom Tjomsland – Oppofte, jf. kap. 9.4 Anbefaling av gjennomgående linje.</p> <p>Linjevalget er en helhetsvurdering, der tema som natur, landbruk, friluftsliv og landskap, kostnader, anleggsgjennomføring, trafikk, støy, luft, geologi inngår i vurderingen.</p> <p>I den videre prosessen vil det bli gjort avtaler om innløsning eller erstatning. Det vil bli vurdert avbøtende tiltak med den enkelte grunneier, dersom dette er aktuelt.</p> <p>Atkomstmulighet til landbruksområder vil bli ivaretatt, 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</p>

Avsender	Kommentar
<p>Utsiktspåvirkning: Må etableres en støyvoll og ønsker å kunne påvirke beplantningen av denne.</p> <p>Verditap på eiendommen: Vilt, fugler og insekter vil bli negativt påvirket av en veg i dagen i Høylandsdalen. Flere vilttråkk gjennom dalen. Vei vil påvirke bestanden sør for Høyland negativt. Rikt dyreliv, bl.a. traner.</p>	<p>også bli utarbeidet egne støysonekart. Vurderingene blir basert på «Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging» (T1442).</p>
32 - Fundal, Jan Magne	
<p>Gjelder i hovedsak traseer med Kryss på Birkeland, men også tilførselsveien i Birkelandsområdet uansett trase. Bør vektlegges at valg via Birkeland vil føre til at mange mennesker får forringet bokvalitet, særlig de som bor i Refstie. Trafikkstøy vil øke og verdien av boligene vil reduseres. Flere kryssinger for vilt på stekningen Birkeland og nordover til Flekkefjord. Derfor viktig med gode viltoverganger som beplantes.</p> <p>Stor rådyrbestand i området Birkeland - Vatland. Vandrer her flere ganger daglig som krysser planlagt tilførselsvei fra kryss til nåværende E39 på Ravnevollen på Birkeland. Særlig fyllingen over Vatland etter utgang av tunnel fra Presthei bekymrer.</p>	<p>Nye veier anbefaler linje 5 med kryss på Frøytland. Anbefalt linje legger opp til 5,3 km gjenbruk av dagens E39 mellom Tjomsland – Oppofte, jf. kap. 9.4 Anbefaling av gjennomgående linje.</p> <p>I den videre prosessen vil det bli gjort avtaler om innløsning eller erstatning. Det vil bli vurdert avbøtende tiltak med den enkelte grunneier, dersom dette er 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» (T1442).</p> <p>Linjevalget er en helhetsvurdering, der tema som natur, landbruk, friluftsliv og landskap, kostnader, anleggsgjennomføring, trafikk, støy, luft, geologi inngår i vurderingen.</p>
33 - Tesaker, Oddvar	

Avsender	Kommentar
<p>Mener at det lave trafikkgrunnlaget som er i ukedagen ikke kan forsvare økonomisk en utbygging av full 4-felts veg. Foreslår derfor å forberede en fremtidig «full» 4-felts veg ved å starte i dag med en standard parallellgående 3-felts veg med 90 km/h fartsgrense og midtdeler.</p> <p>Starter forsiktig med å bygge en 3-felts 90 km/h direktevei fra Røysskår og vestover til Moi eller kanskje forbi Drangsdalen, til den møter den nye 4-felts vegen til Stavanger på Heskestad. Mesteparten av strekningen legges kjørebanelen nær inntil dagens E39, unntatt en rett strekning mellom Birkeland til på toppen av Flikkebakkene. Midtfilen veksler mellom øst- og vestovergående trafikk. Midtfilen legges til kjøreretningen med motbakke. En full 4-felts motorvei kan da gjennomføres senere. Viser til detaljbeskrivelse og håndtegnet kart i innspillet.</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.</p> <p>Utbygging med tre-feltsvei er derfor ikke vurdert. Nye veier anbefaler linje 5 med kryss på Frøytland. Fedaheitunnelen vil fortsatt benyttes som adkomst til Feda i anbefalt linje.</p>
34 - Christie, Helen	
Likelydende brev som I. Engelstad (24)	Nye veier anbefaler linje 5 med kryss på Frøytland. Anbefalt linje legger opp til 5,3 km gjenbruk av dagens E39 mellom Tjomsland – Oppofte, jf. kap. 9.4 Anbefaling av gjennomgående linje.
35 - Breimoen, Svein Åge	
Viser til pkt. 4 vedrørende massehåndtering. Har en godkjent søknad om nydyrking av myr to forskjellige steder på til sammen ca. 96 000m <sup>3</sup> . Dersom det er aktuelt å benytte - så ta kontakt. Vedlagt kart - områder mellom Frøytland og Øye.	Merknaden er tatt til etterretning.
36 - Bratsberg, Brynjar	

Avsender	Kommentar
<p>Kommentar til: To nye bruer der eks. fjordkryssing med tilhørende veier og tunneler blir beholdt: Hvis denne løsningen blir valgt - bør ikke være problem å utelate et av- og påkjøringskryss på Opofta. I dag virker Opofta- krysset som et nav som binder sammen Listerregionen, Flekkefjord - Liknes-Farsund - Lyngdal. Ivaretar behovene for næringsliv og befolkning forøvrig og rask tilgang til Flekkefjord sykehus.</p> <p>Gjenbruk av eks. bru og deler av Teistedaltunellen og en ny kryssing av Fedafjorden med tilhørende tunneler og veier: Med denne løsningen og uten at av – og påkjørsel på Opofta, vil vi være tilbake til den veisituasjonen vi hadde før eksisterende fjordkryssing ble åpnet med alle de problemene det medførte.</p> <p>Må i så tilfelle drastiske forbedringer av veien fra Opofta og frem til "Pistoppen"! den den nærmeste av- og påkjørselen til nye E39 vil være syd for Fedafjorden. Det samme må gjøres med veien mellom Opofta og Liknes. Vil uansett bli en betraktelig omvei for mange mennesker i regionen.</p>	<p>Nye veier anbefaler linje 5 med kryss på Frøyland. Anbefalt linje legger opp til 5,3 km gjenbruk av dagens E39 mellom Tjomsland – Opofta, jf. kap. 9.4 Anbefaling av gjennomgående linje.</p> <p>Dagens E39 med Opofta kryss vil bestå for vestgående trafikk.</p> <p>Linjevalget er en helhetsvurdering, der tema som natur, landbruk, friluftsliv og landskap, kostnader, anleggsgjennomføring, trafikk, støy, luft, geologi inngår i vurderingen.</p> <p>Naturmangfold, friluftsliv og andre ikke-prissatte tema vil håndteres gjennom konsekvensutredning med forslag til avbøtende tiltak.</p> <p>Vilttrekk har høyt fokus i planarbeidet, og i løpet av vinteren 2022 vil det holdes møter med jaktlag og kommuner angående kunnskapsinnhenting vinteren/våren 2022. Med god kunnskap er det lettere å panlegge tiltak som ivaretar hvilttrekk.</p>
37 - Lervik, Solveig	
<p>Kommentarer til linje 6</p> <p>Naturmangfold: Rikt naturmangfold på Loneheia. Mye jakt. Vilt og dyretråkk på store deler av området avsatt til vegtrase. Hvilke tiltak gjøres for å sikre dyretråkk og mulighet for fortsatt jakt? Registerert flere arter i området. Hvilke tiltak gjøres for å bevare naturmangfoldet, spesielt mhp. arter registrert som nær truet/sårba (eks. Lappfiskand, ål, ask, gjøk osv.)?</p>	<p>Biologene med ansvar for fagtema Naturmangfold har gjennomført flere befaringer i hele planområdet, og har fått god oversikt over verdiene i området. Ytterligere kunnskap har blitt hentet inn ved hjelp av lytteposter og viltkamera.</p> <p>Naturmangfold vil bli utredet videre i arbeidet med konsekvensutredningen.</p>

Avsender	Kommentar
<p>Vannmiljø: Definert to typer elver i området. Loneknuten bekkefelt og Fedaelva Kumlevollvatnet-Høylandsbotnen. Loneknuten er registrert med dårlig økologisk tilstand. Fedaelva er registrert med moderat miljøtilstand og er hovedløp gjennom Lona. Brukes av arter i området, betegnet som Nesan. Fiske og drikkekilde for beitedyr. Hvilke tiltak vil gjøres for å ivareta vannmiljøet og hindre negativ påvirkning av vannkilde i byggeperiode, bruksperiode og for fremtidig ivaretagelse?</p> <p>Kulturarv: Kulturminnet for "postvegen som rideveg, veganlegg" vil bli berørt. Hvordan ivaretas kulturminnet og gjøres det utredninger om evt. nye funn? Hvordan skal kulturminner som er registrert/ og som blir påvist, lokaliseres, utredes og ivaretas videre? Gjøres det utgravninger i forkant, og vil disse utgravningene hensynta areal som må benyttes i anleggsperioden?</p> <p>Friluftsliv/ by- og bygdeliv: Stiller seg undrende til at det i grovsilingen er opplyst om at det er lav forekomst av friluftsliv/ by- og bygdeliv. Loneheia aktivt brukt for rekreasjon, jakt, skogsdrift og beitedyr. Flere stier på Melandsiden, og aktive skogsveier. Hvordan sikres alt dette i anleggsperiode og drift?</p>	<p>Alle veilinjene gir noe begrensninger for jakt.</p> <p>Konkrete tiltak for å ivareta vannmiljø, naturmangfold vil bli omtalt i en plan for Ytre miljø, som vil være del av plangrunnlaget når reguleringsplanen skal på høring.</p> <p>Riksantikvaren og Nye Veier har et prøveprosjekt knyttet til automatisk fredete kulturminner på E39 mellom Lyngdal og Ålgård. Det ble gjennomført befaringer gjennom stor deler av planområdet i 2021, og våren/sommeren 2022 vil prosjektet fullføre sine registreringer. Evt. konflikter med kulturminner og kulturmiljø vil bli videre kartlagt i konsekvensutredningen.</p> <p>Prosjektet er modellbasert, men i neste planfase med høring av reguleringsplanen vil 3D-modell bli gjort tilgjengelig for publikum.</p> <p>Linje 5 har minst konflikter med høyspentlinjer, men Nye veier har god dialog med netteier.</p> <p>Flom vil bli beregnet for alle relevante vassdrag, og alle nye veianlegg blir lagt i flomsikker høyde.</p> <p>Ikke-prissatte verdier har blitt samlet i et felles datasett som viser konfliktpotensial, og dette har blitt lagt til grunn i planleggingen. I medvirkningsportalen er alle dataene tilgjengelige.</p>

Avsender	Kommentar
<p>Støy: Lav eller ingen støy i dag. Hva vil gjøres ifht støytiltak, støyutredning og støymålinger i anleggsperiode og etter ferdigstilling?</p> <p>Landskap: Trase vil være større belastning for landskapsbildet. Vil også utgjøre større fyllinger som vil kreve større område enn planlagt trase. Hvorfor er det ikke hensyntatt at man er i «en dal», men oppfyller flere mindre daler langs toppene? Etterlyser planer som viser lengdeprofil og tverrprofil som inneholder innmålt terreng og tiltenkt trase ved videre arbeid.</p> <p>Store myrområder berøres av linjene, noe som vil lage større avfall ved masseutskiftning. Hvor skal dette deponeres? Mulig forurensning av masser under anleggsperiode (uttak med maskin og utstyr)?</p> <p>Flere høyspentlinjer i traseene. Hvordan passerer disse strekningene? Ev. flytting/ kabler i bakken er også en kostnad som bør synliggjøres som en økonomisk belastning for prosjektet. Mye drenerende masser i området i dag, hvilke tiltak er tiltenkt for å kunne håndtere/ fordrøye/ lede avrenning i området.</p> <p>Hvordan håndteres vannet slik at det ikke berører/ er belastende for nærliggende eiendommer? Værutsatt område, stiller derfor spørsmål til hvordan dette hensynstas i</p>	<p>Samfunnsnyttig bruk av masser og masselagring vil bli vurdert i videre detaljering.</p> <p>Linjevalget er en helhetsvurdering, der tema som natur, landbruk, friluftsliv og landskap, kostnader, anleggsgjennomføring, trafikk, støy, luft, geologi inngår i vurderingen.</p>

Avsender	Kommentar
<p>kostnadsberegningen, samt begrunnelse for hvorfor det ikke benyttes flere strekninger med tunnel?</p> <p>Aktsomhetsområder: Trase er vist i aktsomhetsområde for flom. Hvilken innvirkning vil dette ha på eventuell bro i området? Er flomsikringsstiltak inkludert i grovsilingen under kostnad og anleggsgjennomføring?</p> <p>Med hensyn til antall timer i felt og vektlegging av traseer er det også ønske om en tilbakemelding om hvordan vektleggingen av de forskjellige kategoriene nevnt i grovsilingen er foretatt og hvilken verdi de forskjellige kategoriene er satt som? Ønsker også en tilbakemelding/visning på hvordan kategoriene fremgår i evalueringen.</p>	
38 - Tesaker, Øystein	
<p>Svakhet i rapporten at det ikke er funnet gode alternativer som ikke utraderer gårder og boligbebyggelse på Frøytland. Finnes løsninger som ivaretar dette. Bør utredes for de øvrige veilinjene. Eks.nytt og bedre alternativ lenger vest- tunnel redusert med over 50 meter, se kartskisse. alternativ 3 vil tunnelene bli like lange, men unngå at gårder og boliger blir utradert, se kartskisse.</p> <p>Linje 6 med kryssområde Frøytland raserer grenden og all bebyggelse inkl. bedehus vil bli ødelagt samt ødelegging av</p>	<p>Linjevalget er en helhetsvurdering, der tema som natur, landbruk, friluftsliv og landskap, kostnader, anleggsgjennomføring, trafikk, støy, luft, geologi inngår i vurderingen.</p> <p>Nye Veier har endret plassering av tunnelportal på Frøytland på bakgrunn av denne merknaden.</p> <p>Vi har en pågående dialog med Statnett angående anbefalt linje 5 med kryss på Frøytland. Videre detaljering av anbefalt linje vil bli gjort i sammenheng med utarbeidelse av reguleringsplanen.</p>



Avsender	Kommentar
<p>kulturlandskapet. Frøyland en av de eldste gårdsområdene i Feda og bidrar til inntakt kulturlandskap.</p> <p>Linje 6 vil gå rett under Statnett sitt store anlegg ved Hestesprangvannet og kan også utløse lokale krav om forlengelse av tunneller for å skjerme gjenværende bebyggelse. Kan ikke se at dette er prissatt i rapporten.</p> <p>Veiutbygging bør vurderes ut fra et bærekraftig perspektiv, derfor best med gjenbruk. De fleste av linjene som er valgt ut i denne høring er basert på kostnader, netto nytte per budsjettkrone og anleggsgjennomføring og er særdeles ødeleggende for areal, klimagassutslipp og ikke prissatte temaer. Lavt trafikkgrunnlag ønsker derfor gjenbruksalternativet med trinnvis utbygging og mulighet for 4-felt en gang i fremtiden.</p> <p>Ikke-prissatte tema bør vektlegges over ren kost/nytte og velge bort linje 6 i finsilingen.</p>	<p>Anbefalt linje har 5,3 km gjenbruk fra Tjomsland – Oppofte.</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.</p> <p>Lavere standard enn firefelts vei er derfor ikke vurdert.</p> <p>I flere av delområdene er linjevalg bestemt ut fra ikke-prissatte verdier.</p>
39 - Narvestad, Agnar	
<p>Ikke samsvar mellom NV uttalte bærekraftsmål om gjenbruk og rapport. De fleste linjene som er anbefalt er basert på kostnader, netto nytte pr. budsjettkrone og anleggsgjennomføring, og er særdeles ødeleggende for areal, klimagassutslipp og ip tema. Trafikkgrunnlaget er for lavt for 4-felts motorvei. Er i dag på 6000 ådt - krav 12000 ådt. Oppfordres derfor sterkt om å velge gjenbruksalternativet.</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.</p> <p>Lavere standard enn firefelts vei er derfor ikke vurdert.</p>

Avsender	Kommentar
<p>Trinnvis utbygging og ivaretar Listerregionen. Ber om gjenbruk/ oppgradering av tilførselsvei til Kvinesdal langs Fedafjorden istedet for ny vei via tunnel fra Frøytland til Øye.</p> <p>Bedre kost/nytte og mindre rasering av landskap. Vedr. linje 6: stusser på "grønn" vurdering av friluftsliv og bygdsliv kontra de andre linjene. Har bla et bedehus/grendehus for Ruastad/Høyland og Frøytland. Tur til Frøytlandsvarden, Lonen godt fiskevann og utstrakt jakt i hele området. Frøytland en av de eldste gårdene i Kvinesdal.</p> <p>Linje 6 vil utslette gård og grend. Dersom ikke gjenbruksalternativet blir valgt, bes det om å velge den linjen som er mest skånsom for bebyggelse, landskap, naturmangfold og naturressurser.</p>	<p>Anbefalt linje 5 med kryss på Frøytland har 5,3 km gjenbruk fra Tjomsland – Oppofte.</p> <p>I finsilingsrapporten er linjevalg i flere av delområdene bestemt ut fra ikke-prisatte verdier.</p> <p>Det er liten forskjell mellom alle linjene når det gjelder klimagassutslipp.</p> <p>Det ikke trafikken i dag som har betydning, men fremtidig trafikk. For vei beregnes ÅDT for 20 år etter åpning. Det er beregnet 9.900-11.000 ÅDT for linjene i Finsilingsrapporten.</p> <p>ÅDT på over 8000 utløser krav til rømningsvei hver 500 m. Med lange tunneler som i dette prosjektet er det hensiktsmessig å legge til rette for firefelts-vei, og rømningsveier mellom tunnelene.</p> <p>Alle veilinjene gir noe begrensninger for jakt.</p>
40 - Teistdal, Teodor	
<p>Grunneier av hytte. Gjør oppmerksom på faren "Speilen" kan representere. Kan rase ut - gi flodbølge i Fedafjorden. Ber om at dette tas med i planarbeid og konsekvensanalyser.</p>	<p>Merknaden er tatt til etterretning.</p>
41 - Hunsbedt, Tone	
<p>Påpeker at det bør tas hensyn til ferdsel i Livollen dersom alt. 3 velges. Er en mye brukt turvei til fots og sykkel. Dersom Livollen skal stenges medfører økt trafikk i øvre delen, som</p>	<p>Nye veier har etter varsel om planoppstart jobbet videre med tilførselsvei til Øye. Basert på videre optimalisering av alternativt midt</p>

Avsender	Kommentar
<p>ikke er ønskelig. Livollen er smal med hus nær veien. Fartsgenser og sikt må vurderes nøye.</p> <p>Flere avkjøringer på fv 4164. Mange forhold veier negativt i alt. 1 &amp; 2. De negative forholdene i alt. 3 er lite belyst. Libekken går parallelt med Livollen. Under fv 4164 og tar unna overflodsvann. På det verste kan fv 4164 stå under vann. Klevebekken fungerer også som flombekk. Må gjøres tilstrekkelige beregninger og tiltak slik at kanalenes formål ikke forverres.</p> <p>Det er utarbeidet en flomplan i forbindelse med reg.plan for gnr 113 bnr. 120 Lykkehjem. Må utarbeides flomsonekart både med og uten veifylling slik at konsekvens for bebyggelse oppstrøms kartlegges når Kvina flommer over og fyller kiler og bekker med vann. Det må sikres at en evt. vei ikke bidrar til at sletta blir en demning. Mot rådende fra fylkeslandbruksstyret å bygge ned jordbruksarealene på Øyesletta. Stor verdi.</p>	<p>fra Grovsilingsrapporten og merknader, er alternativ midt flyttet lenger vest med portal ved Kleivsbekken.</p> <p>Kunnskap om område og s51. Uansett blir det gjort flomberegninger for valgt alternativ i detaljeringsfasen.</p>
42 - Netland , Knut Petter & Bjørg Kathrine	
<p>Innspill til silingsrapport for vei til Øyesletta: Undrer seg over fremstillingen av at alt. 2 &amp; 3 er bedre enn alt. 1 når det gjelder vei til Øyesletta. Problemer med alt. 3 underkommuniseres og alt problematiseres ved vurdering alt 1 &amp; 2. Busslomme: må flyttes både i alt. 2 &amp; 3, selv om ikke omtalt i alt. 3.</p> <p>Problematiseres at man må ha 60 km/t i en dagsone pga siktkrav fra kryss til tunnell i alt. 1 og 2. I alt 3 nevnes kun at</p>	<p>Nye veier har etter varsel om planoppstart jobbet videre med tilførselsvei til Øye. Basert på videre optimalisering av alternativ midt fra Grovsilingsrapporten og merknader, er alternativ midt flyttet lenger vest med portal ved Kleivsbekken.</p> <p>Svar på kulepunktene i slutten av merknaden: Kommunen får en ny rassikker, trafikkisikker vei iht. dagens regelverk. Angholmveien tilfredsstillers ikke dagens krav til sikkerhet.</p>

Avsender	Kommentar
<p>det er avkjøring til næringsområdet på begge sider av veggen. Betyr det 80 km/t som fartsgrense gjennom næringsområdet med alle avkjøringene - eller forutsettes det endring av hele internvegssystemet?</p> <p>Vedrørende avstand til rundkjøring fra tunnel. Har erfaring med tilsvarende situasjon ved Fedaterminalen. Kjenner ikke til om forskriften er endret siden den gang, men gitt at den ikke er det, så viser jo det at man får dispensasjon hvis det er vurderes som viktig nok. I alt. 1 vises det til svært store vannulemper knyttet til Klevebekken, og at det ikke finnes omleggingsmuligheter for bekken. Samme bekk må krysses i alt. 2, med lik vannføring. Her nevnes ingen problemer.</p> <p>Påpeker at det ikke er samsvar mellom silingsrapporten og svar de fikk ved spørsmål om ingeniørgeologiske undersøkelser og vurderinger av alternativene ifht. tunnel påhugg og trasee: Fra rapporten kan det synes som om alt. 3 er best: "det kan antas at deler av fjellpartiet over tunnelloportalen må renskes og sikres, men dette gjelder trolig mindre partier". Mens det på direkte spørsmål om ingeniørgeologiske undersøkelser, får de til svar: "Ja det er foretatt ingeniørgeologiske vurderinger på de 3 alternativene på øyesletta. Ing. geologi foretrekker isolert for sitt fag at det midtre alternativet benyttes, da i forhold til sikrings/renskebehovet som vil være både ved alternativ vest og øst" som gir en klar preferanse for alt. 2.</p>	<p>Det er foreslått en ny vei fra Frøymland – Øye innenfor gjeldende krav. En runkjøring i fjell vil kreve fravik fra regelverk og er derfor ikke vurdert som aktuelt.</p> <p>Det er vurdert ny tunnel fra Hangelandsviken – Øye, men denne blir for kostbar i forhold til foreslått løsning.</p> <p>Nye veier har vurdert 9 forskjellige linjer med 4 kryssalternativer på vestsiden av fjorden. Vi har dialog med kommunen ang. vårt arbeid som er å regulere ny E39 gjennom Kvinesdal. Det er Kvinesdal kommune/andre aktører regulerer næringsområder, og ikke noe som naturlig ligger til Nye veier.</p>

Avsender	Kommentar
<p>I rapporten for alt. 2 er påhugg ikke omtalt, men det omtales utfordringer med begrenset overdekning under fv 4164 Øyekleiva. Når det gjelder anleggsperioden Fra vurderingen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Alt. 1 : krevende pga bekk ( som jo er identisk med bekken i alt. 2).</li><li>• Alt. 2 : krevende pga strøm</li><li>• Alt. 3 : Ingen ting anført.</li></ul> <p>På alt. 3 må man imidlertid håndtere ca. 8 bolighus som vil ligge i nærheten av tunnelportal. Ved alt. 2 er det 1 -3 bolighus. Ved alt. 1 er det ingen. Dette er ikke nevnt i rapporten. Innspill til veilinjene:</p> <p>Flom: Fra reguleringsplanen for "Lykkehjem", ble det utført en flomvurdering som viste at ved gitte betingelser så ville Kvina og Øyebekken flomme over, og følge kilene utover Øyesletta.</p> <p>2 av disse kilene ( lokalt navn for forsenkinger i terrenget som vannet følger, og der det ofte er etablert kanaler for drenering) krysser vegtraseen i alt. 3. Hvis vegfyllingen legges på tvers av disse, med en høyde over kote 2.0 ( kote 2.0 er maks høyde som næringsområdet kan heves til ref. reguleringsplan i området ved kilene blant annet pga flomfare for omkringliggende hus ), vil det medføre øket flomfare/-risiko for husene langs kilene oppstrøms vegen. Ber derfor om at det utarbeides flomsonekart med/uten vegfyllingen, slik at konsekvensen for boliger oppstrøms blir kartlagt når det i</p>	

Avsender	Kommentar
<p>store flommer i Kvina + Øyebekken fører vann utover kilene, mot en vegfylling som vil fremstå som en fyllingsdam med mindre man bygger den som en lavbro.</p> <p>Massedeponi i Indrevika omtales som noe som skal vurderes for å håndtere overskuddsmasser, og skape verdier. Jo kortere avstand man har fra tunnelpåhugg til fjorden, jo enklere er det å ha ren anleggsveg for massetransporten, med reduserte kostnader pga bruk av annet transportmateriell/avgiftsfri diesel og dermed øket sannsynlighet for realisering. Vi ber om at dette vurderes.</p> <p>Gang og sykkelsti: Regulert gang og sykkelsti gjennom dagens næringsområdet for å kunne knytte Livollen med Kvinaosen. Begge disse vegene er mye brukt til rekreasjon pga lite trafikk. Er det planer om at denne gang/sykkelstien forutsettes videreført, og sikret med tilkoblinger til vegene på Livollen og Klevemoen?</p> <p>Kollektiv: Adgang til busstopp fra Livollen og Klevemoen: Det er i dag busstopp ved Berntsen v FV 465. Denne benyttes blant annet av elever fra Livollen og Klevemoen. Ny busstopp må reguleres inn for å sikre på/avstigning. Feda Terminalen? Hvordan tenker man at bussrutene på nye E39 skal ha på/avstigning for passasjerer? Skal det skje ved Kryssområdene på Feda ?</p> <p>Avkjøring Livollen:</p>	

Avsender	Kommentar
<p>Denne vegen stenges i denne planen. Det gir betydelig mer trafikk i den øvre delen av denne vegen siden bebyggelsen på Livollen kun får 1 utkjøring. Etterlyser vurdering av trafikkfarlige forhold, og hvordan avkjøring fra Livollen kan bli.</p> <p>Jordbruksarealer: I alt. 3 blir det ett betydelig areal med landbruksjord mellom ny veg og gammel veg, med en slik form (smalt), at det vanskeliggjør rasjonell landbruksdrift. Vi ber om at dette "restarealet" blir inkludert i de vurderingene i forhold til nedbygging av landbruksjord som skal gjøres i prosjektet.</p> <p>Næringsområder: Det er i dag en landbruksavkjørsel, en avkjøring til ett bolighus, samt flere avkjørsler til næringstomter på begge sider av vegen der dagens veg går gjennom næringsområdet. Dette kommer i tillegg til en ny planlagt avkjøring til Klevemoen. Hvilken fartsgrense tar man sikte på å ha gjennom dette området, og hvordan vil dette påvirke avkjøringer og kryss?</p> <p>Vil mulig bebygd areal i det eksisterende næringsområdet påvirkes av:</p> <p>Eventuelle nye krav til frisiktsoner ved kryss, gang/sykelsti etter gjeldene krav.</p> <p>Eventuelt færre avkjøringer som da medfører mere interne veger i næringsområdet</p> <p>Det opplyses innledningsvis at man ikke har funnet andre næringsarealer, og derfor fikk godkjent en utvidelse av næringsarealene. Vi etterlyser da en tenking "utenfor boksen",</p>	

Avsender	Kommentar
<p>der ett nytt vegprosjekt kan utløse og skape nye muligheter for næringsarealer mellom ny E39 kryss og Øyesletta for mindre industri.</p> <p>Er redusert kjøretid på fra 2- 4 minutt avhengig av kryssløsning den eneste direkte verdien næringslivet og kommunen får av planen ?</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Har man vurdert å legge avkjøringen i nordøstre kanten av næringsområdet, og ikke midt gjennom for å ikke redusere arealet pga behov for interne veger som en konsekvens av mindre kryss ?.</li><li>• Har man vurdert å lage en rundkjøring i tunnelen i alt. 1 og alt 2 med avstikker til Lervika for derigjennom slippe en offentlig veg rundt Indrevika, og dermed kunne skape ett sammenhengene næringsområdet fra Lervika til Eramet uten en offentlig veg midt inne i ?</li><li>• Har man vurdert mulighetene og konsekvensene med å bruke ressursene som denne avkjøringen krever til å legge vegsystemet mellom Øye og Lervika i ett nytt tunnellsystem som også sikrer kryssløsningen i Lervika som mangler for nettopp å utvikle dette området til næring, og dermed også sikrer at dagens veg blir en intern veg i havneområdet?</li><li>• Har man vurdert andre traseer knyttet til denne vegutbyggingen som kan sikre adgang til mulige næringsområder som ikke ligger på dyrket mark for videre</li></ul>	



Avsender	Kommentar
utvikling av kommunens næringsarealer i ett 100 års perspektiv?	
43 - Lande, Kåre	
<p>Grunneier på begge sider av vatlandstunnel vest. Har også en sag på nordsiden av dagens E-39, nær veien. Lurer på hvordan det blir med adkomst til områdene på nordsiden av nye E-39. Adkomst i dag er fra sørsiden, inn fra Drangedalsvegen. Her er også områder som evt. kan brukes til riggområder.</p>	<p>Atkomstmulighet til landbruksområder vil bli ivaretatt, og dette vil bli viktig i det videre arbeidet.</p> <p>Innspill til riggområder vil bli tatt med i den videre detaljeringen.</p>
44 - Vatland, Ole Christian	
<p>Fint at Linje 5 (rosa) er blant de anbefalte. Den mest fleksible løsningen og fordelene med linjen er også at den gjenbruker eksisterende infrastruktur som er av nyere dato. Den ligger også lavere i terrenget enn linje 3A (rødbrun).</p> <p>En annen fordel er at den også har lengre tunellstrekker, som gjør at den har mindre påvirkning på dyrelivet og nærmiljøet i området. Linje 3A (rødbrun) har ulempen at den går gjennom myr og våtmarksområder (Vatlandsvannet) som vil gi veien et større CO2 avtrykk. Vatlandsvannet vil også bli ødelagt av denne linjen. Den ligger også høyere i terrenget enn Linje 5, noe som gjør at den kan få høyere vintervedlikeholdsutgifter.</p> <p>Siden den ligger så høyt i terrenget vil den fort kunne gi store fyllinger og skjæringer. Den ligger også i et område med skog til framtidig tømmerproduksjon. Den går også veldig nær et område regulert til hytter.</p>	<p>Nye veier anbefaler linje 5 med kryss på Frøytland. Anbefalt linje legger opp til 5,3 km gjenbruk av dagens E39 mellom Tjomsland – Oppofte, jf. kap. 9.4 Anbefaling av gjennomgående linje.</p> <p>Anbefalt linje opprettholder viktig vilttrekk som krysser Vatlandstunnelen.</p> <p>Sammenlignet med linje 3A blir det betydelig mindre terrenginngrep.</p>
45 - Austrheim, Louise	

Avsender	Kommentar
Ønsker at eiendom for fritidsbolig i Vestre Høylandsvei 204 blir innløst, dersom ny E39 blir lagt vest i Høylandsdalen.	Merknaden er tatt til etterretning. Nye veier vil starte prosess med grunnnerverv når det foreligger en vedtatt reguleringsplan.
46 - Gysland, Sem	
<p>Rundkjøring plassert nærmest Eramet Norway AS vil skape utfordringer sikkerhetsmessig i byggeperiode grunnet høyspentledninger i luftstrekk og kabler i bakken. Plasseringen vil også begrense «naturlige muligheter for utvidelser i et allerede etablert næringsområde». Antar at alternativ plassering lenger nord-øst vil fungere bedre når kommunens nye næringsområde blir utbygd.</p> <p>Eramet er avhengig av å hente kompetanse og arbeidskraft fra Farsund-Lista, fremtidig ny veiløsning må ikke forlenge kjøretid mellom Eramet og Farsund-Lista, eller Kvinesdal og Industri/næring i Farsund-Lista. anbefaler derfor å ivareta en smidig løsning for knutepunktet som i dag er på Oppofte, slik at kjøretid for pendlere til/fra Kvinesdal, ikke økes.</p>	<p>Anbefalt tilførselsvei til Øye er nå plassert med tunnelportal ved Kleisvbekken vest for Øye sekundærstasjon.</p> <p>Ny plassering unngår problematikk med høyspentledninger.</p> <p>Det anbefalte alternativet, med rundkjøring bak dagens trafostasjon, forutsetter at det utarbeides en tilfredsstillende løsning for eksisterende og fremtidig strømforsyning til Eramet. Det blir videre dialog i neste fase.</p> <p>Anbefalt linje 5 med kryss på Frøytland bevarer dagens kjøremønster fra Oppofte – Feda, og vil ikke påvirke kjøretiden.</p>
47 - Stoss, Joachim	
<p>Listerpakken har medført redusert avstand og reisetiden innenfor regionen. Positive virkninger for arbeidsmarked og øvrig trafikk. Viktig at disse veiforbindelsene ikke forringes ved eventuell gjenbruk av dagens E39.</p> <p>Veikryss vest for Fedafjorden;</p> <p>Kryssene med tilhørende nye tilførselsveier krever betydelige inngrep. Står nytten i forhold til kostnad (priset og ikke priset kostnad) når det gjelder planlagt ny tilførselsvei mellom</p>	<p>Dagens E39 med Oppofte kryss vil bestå for vestgående trafikk, uten reduksjon i kjøretid.</p> <p>Kryss på Frøytland gir størst trafikk på tilførselsvei til Øye i forhold til de andre alterantivene. Trafikantnytte er ikke vurdert kun for lokalvegene, men for hele veisystemet i sin helhet.</p> <p>Å kutte kryss er ikke vurdert siden dette ikke vil gi et komplett lokalveisystem.</p>

Avsender	Kommentar
<p data-bbox="190 231 1070 311">gammel E39 og krysset ved ny E39 vest for Fedafjorden (Birkeland/Høyland/Frøytland)?</p> <p data-bbox="190 351 1070 590">Beskrivelsen av fremtidig trafikk på side 61/62 i grovsilingsrapporten gir ingen tydelig fordel ved å bruke den «nye» løsningen med ny avkjørsel fra gammel E39 på Birkeland frem til nytt kryss ved ny E39 og i tunnel videre til Øye. Mer fornuftig ressursutnyttelse å fortsette bruk av den gamle veien.</p> <p data-bbox="190 630 1070 997">Vedr. beskrivelse om østgående trafikk fra Flekkefjord som skal videre i retning Kristiansand kan enten kjøre eksisterende vei til Røysgård eller velge ny E39 med påkjørsel på nytt kryss ved Feda-Vest. Man benytter da ny forbindelse fra eksisterende E39 fra Birkeland til ny E39. Nye tilførselsvei går igjennom krevende terreng med bruer og tunnel. Lengden og kostnad avhenger av hvor det nye krysset plasseres. Det er bedre å bruke gammel E39 frem til nytt kryss på Røysgård, selv om noen minutter lengre kjøretid.</p> <p data-bbox="190 1037 1070 1236">Vestgående trafikk fra Opofte/Farsund vil med fordel bruke ny forbindelse mellom gammel og ny E39 på Birkeland for å komme på ny E39 og videre vestover. Dersom denne forbindelsen ikke finnes, vil trafikken kjøre veien om Øye for å komme via ny tunnel opp til nytt E39 kryss.</p>	<p data-bbox="1070 231 2049 311">Angholmveien fra Hangelandsviken – Øye har dårlig standard. Ny tunnel her vil bli lenger enn tunnel fra Frøytland – Øye.</p> <p data-bbox="1070 351 2049 470">I anbefalt linje er det lagt opp til gjenbruk i 5,3 km. På strekningen Røyskår – Tjomsland kan vi ikke tilfredsstill bestillingen om fire feltsvei langs dagens trase.</p> <p data-bbox="1070 510 2049 590">Trafikkberegninger viser at i overkant av 1000 kjøretøy vil bruke den gamle bruene over Fedafjorden i 2050.</p> <p data-bbox="1070 630 2049 710">Netto nytten per budsjettkrone er vurdert på linjene som en helhet, og ikke som deler av et alternativ.</p>

Avsender	Kommentar
<p>Dette er en omvei på ca 4 km og noen minutter ekstra kjøring. Spørsmålet er hvor mange kjøretøy som vil bruke ny forbindelse mellom gammel og ny E39 på Birkeland i løpet av det døgn, eller, hvor mye tid man sparer?</p> <p>Er kostnaden for tilførselsveien kalkulert mot nytten? Mener det er fornuftig gjenbruk å benytte eksisterende veinettet med god standard som tilførselsveier. Økonomisk grunnlag for å sløyfe forbindelsen mellom gammel og ny E39 på Birkeland bør beregnes.</p> <p>Viser til et annet foreslått innspill med forbindelsene mellom Øye og ny E39 (tunnel) og forbindelsen på Birkeland til en ny forbindelse i midten (som tunnel i Fedahei). En løsning som medfører betydelig mindre inngrep, lavere kostnader og økt gjenbruk av eksisterende veier mot en akseptabel merkjøring for trafikantene.</p>	
48 - Torgersen, Olav	
<p>Grunneier med gård på Idlandsvannet, Dybblemyra. Ikke boliger på eiendommen. Et gammelt hus og en hytte som vil bli fjernet ved vegen. Tre grunneiere bruker bro over E39. Ønsker vei som går parallelt til Vatlandstunnelen.</p> <p>Forslag: Kryss ved Opofta og vei tilbake til Kvinesdal på østsiden av Fedafjorden. Bro over fedafjorden ved Kvinesdal. Liker traseen Høyland2.</p>	<p>Nye veier anbefaler linje 5 med kryss på Frøytland. Anbefalt linje legger opp til 5,3 km gjenbruk av dagens E39 mellom Tjomsland – Opofta, jf. kap. 9.4 Anbefaling av gjennomgående linje.</p> <p>Atkomstmulighet til landbruksområder vil bli ivaretatt, og dette vil bli viktig i det videre arbeidet.</p>

Avsender	Kommentar
<p>Ønsker vei i Dragedalen (enfeltsvei) og tilkomst. Ikke behov for tofeltsvei.</p>	<p>Oppgardering av vei i Dragedalen er vurdert, men den har store konsekvenser for ikke-prissatte fag og blir ikke anbefalt. Veien i Dragedalen beholdes som i dag.</p> <p>Veitilbake til Kvinesdal på østsiden av Fedafjorden har nye veier vurdert. Det vil medføre lang tunnel og gi en vesentlig dyrere løsning enn den anbefalte løsningen.</p>
49 - Birkeland, Petter	
<p>Ny E39 og eventuell ny tilførselsvei vil bli til stor sjenanse og forringelse for eiendommen, skjære over eiendommen i framkant og tett inntil dagens bebyggelse. Dersom alternativet med ny tilførselsvei der blir valgt ønskes et alternativ som går bak dagens bebyggelse mer lik dagens fylkesvei.</p> <p>Hvis ny vei skal gå over eiendommen må det gjøres gode tilrettelegginger for tilkomst fra dagens bebyggelse og over/under eventuell ny vei. Et større plantefelt skal tas ut om noen år så nødvendig tilrettelegging for det er viktig. Viktig å ivareta dyrka mark på eiendommen. Skjerming for støy er viktig for at garden skal kunne være beboelig. Hjortevilttrekk:</p> <p>Et stort hjortevilttrekk krysser dagens E39 på toppen av Lekleiva, ( over tunnelen ) nord-vest for garden 115/4. Trekket er klassifisert med nasjonal verdi. Vi har tallfestet antall dyr på enkelte trekkveier der som vi kan fremlegge. Viktig at dette trekkpunktet blir ivaretatt på riktig måte slik at hjorten fortsatt</p>	<p>Nye veier anbefaler linje 5 med kryss på Frøytland. Anbefalt linje legger opp til 5,3 km gjenbruk av dagens E39 mellom Tjomsland – Oppofte, jf. kap. 9.4 Anbefaling av gjennomgående linje.</p> <p>Atkomstmulighet til landbruksområder vil bli ivaretatt, og dette vil bli viktig i det videre arbeidet.</p> <p>Anbefalt linje 5 legger opp til gjenbruk av Vatlandstunnelen og hjortetrekket blir dermed ivaretatt slik som i dag.</p>

Avsender	Kommentar
kan krysse. Da E39 ble bygget her sist ble det laget en dårlig viltovergang på Tjomsland. Samme feil må ikke gjøres igjen.	
50 - Moi, Arvid	
Det har tidligere vært 3 alternativer for ny E 39 som vedrører Kvinesdal kommune. Frøytland, Birkeland og Høiland. Etter det vi erfarer har det kommet opp en ny trasse som går nedenfor Høyland. Dette alternativ vedrører ingen konsekvenser for boliger i motsetning for de andre alternativer. Vi vil gå sterkt inn for sistnevnte alternativ, selv om lyd fra trafikk nok vil påvirke Høyland, men en utslettelse av Høyland vil være utenkelig.	<p>Nye veier anbefaler linje 5 med kryss på Frøytland. Anbefalt linje legger opp til 5,3 km gjenbruk av dagens E39 mellom Tjomsland – Oppofte, jf. kap. 9.4 Anbefaling av gjennomgående linje.</p> <p>Linje 5 med kryss på Høyland 2 er rangert som nr.3. Nye Veier anbefaler linje 5 med kryss på Frøytland.</p>
51 - Kvina Energy Park v/ Åge Breimoen	
<p>Bygger fabrikk i kvinesdal med minst 100 årsverk. Produksjonen vil i stor grad bli transportert sjøveien. I 1.bygge-trinn vil det komme ca.1 semitrailere i timen for leveranser og utkjøring, i 2.bygge-trinn opptil 6 i timen.</p> <p>I 2.bygge-trinn blir markedet mer nasjonalt. Utskiping fra Kleven brygge eller Feda småbåthavn. Kryss ved Lølandsvatnet gir store muligheter. Sekundærstasjon på Øye er vurdert flyttet, og det vil gi nye muligheter til nåværende og fremtidig industri. Ny lokalvei til Øye kan komme ut her.</p> <p>Foreslår å bruke tunnelmasser til å fylle videre ut ved Shellanleggene, her ligger tunnelmasser fra tunnelene i dag.</p>	<p>Merknaden er tatt til etterretning.</p> <p>Det jobbes med å finne samfunnsnyttige formål til så mye overskuddsmasse som mulig.</p>

Avsender	Kommentar
Skip som frakter hydrogen er nå 40m høye, 280m lange og 36m brede. Dagens bro er 50m, bør tenke muligheter for enda høyere båter enn i dag.	
Risnes (nr. 52), Meland (nr. 53), Stensen (54), Sådland (nr. 55), Ugland (nr. 56)	
Uten innhold.	Merknad registrert mottatt.

### 3 Vedlegg

Kopi av innkomne høringsuttalelser fra:

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