



Detaljregulering E39 Lyngdal vest – Kvinesdal

Høringsuttalelser til reguleringsplan – Kvinesdal kommune

NV Dokumentnummer: NV42E39LK-PLA-RAP-0013

ENT Dokumentnummer: 10220781 – E39LF_000_TVF_Høringsuttalelser til reguleringsplan – Kvinesdal kommune

Nye Veier AS | Kjøita 6

4630 Kristiansand

nyeveier.no

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

Revisjonsoversikt

Revisjon	Dato	Årsak til utgivelse	Utarbeidet	Kontrollert	Godkjent
01	13.09.2024	Gjennomgang hos kommune	NOPERS NODRAN	NODRAN	NOJAOV
02	24.09.2024	2.gangs behandling	NOPERS NODRAN	NODRAN	NOJAOV

Endringsoversikt

Revisjon	Endringsbeskrivelse
01	Første utgave
02	Endring etter tilbakemelding fra kommune

Innhold

1	Innledning	4
2	Fellessvar - Veistandard	5
3	Gjennomgang av høringsuttalelser	7
3.1	Myndigheter	7
3.2	Lag/foreninger/organisasjoner	26
3.3	Privatpersoner og grunneiere	33
4	Vedlegg	44

1 Innledning

Nye Veier AS vil takke for alle innsendte innspill.

Det er til sammen innsendt 27 merknader gjennom alle kanaler til høring av planforslaget.

Merknadene er fordelt slik:

- 13 fra myndigheter
- 3 fra organisasjoner, lag og foreninger
- 11 fra privatpersoner og grunneiere

I dette notatet er alle merknadene oppsummert og kommentert.

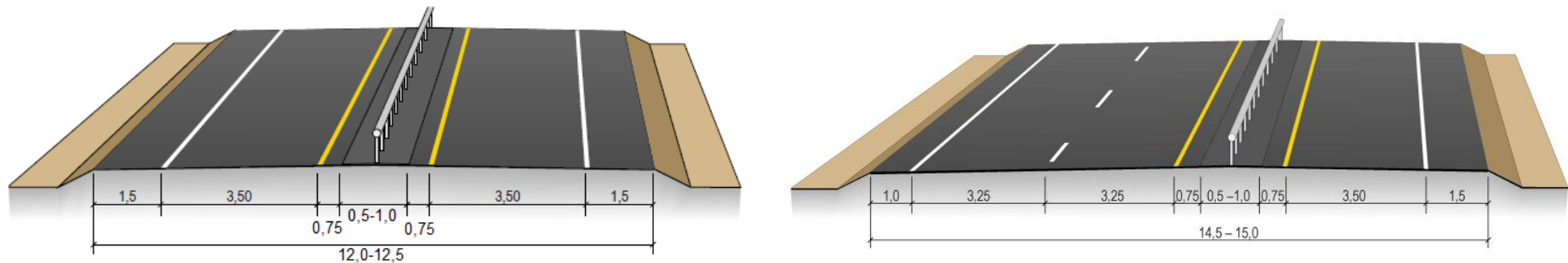
For ytterligere informasjon utover svarene som er gitt til merknadene, vises det til planbeskrivelsen, plankart, reguleringsbestemmelsene og medvirkningsportalen.

Det er flere kommentarer som går på veistandard, 2/3-feltsvei, trafikkmengde, gjenbruk o.l. tema. Svar på dette er omfattende og inneholder figurer, og det er valgt å lage et eget kapittel 2 Fellessvar – Veistandard som svarer på kommentarer og spørsmål knyttet til dette.

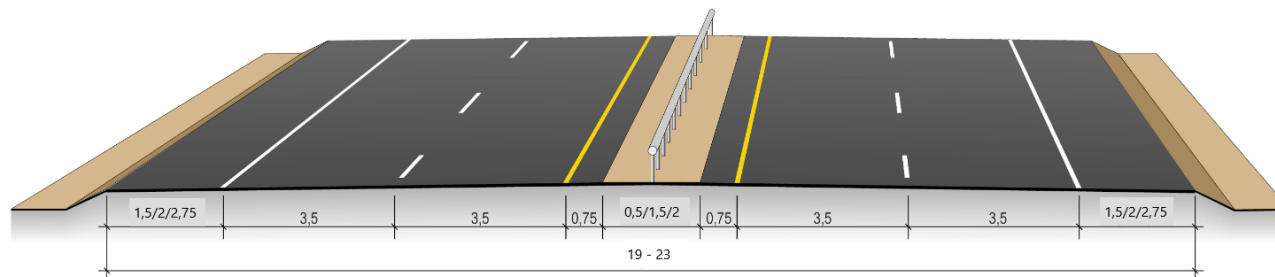
2 Fellesvar - Veistandard

Statens vegvesen sin håndbok N100 Veg- og gateutforming angir at dimensjoneringsklasse (veistandard) skal velges ut fra en helhetsvurdering av ruta/ veinettet den planlagte parsellen inngår i. Det innebærer at endringer i ÅDT (gjennomsnittlig trafikkmengde) langs ruta ikke nødvendigvis må resultere i en endring av dimensjoneringsklassen. I tillegg til ÅDT er det viktig å vurdere trafikkvariasjon gjennom døgnet og året. Det er et mål om ensartet veistandard over lengre strekninger. Det er derfor viktig at valg av dimensjoneringsklasse planlegges samlet over lengre strekninger og at ikke skifte av dimensjoneringsklasse skjer for ofte.

N100 angir at det kan bygges tofelts vei (H2) med regelmessige forbikjøringsfelt (trefelts vei) for strekninger med ÅDT opp til 15000.

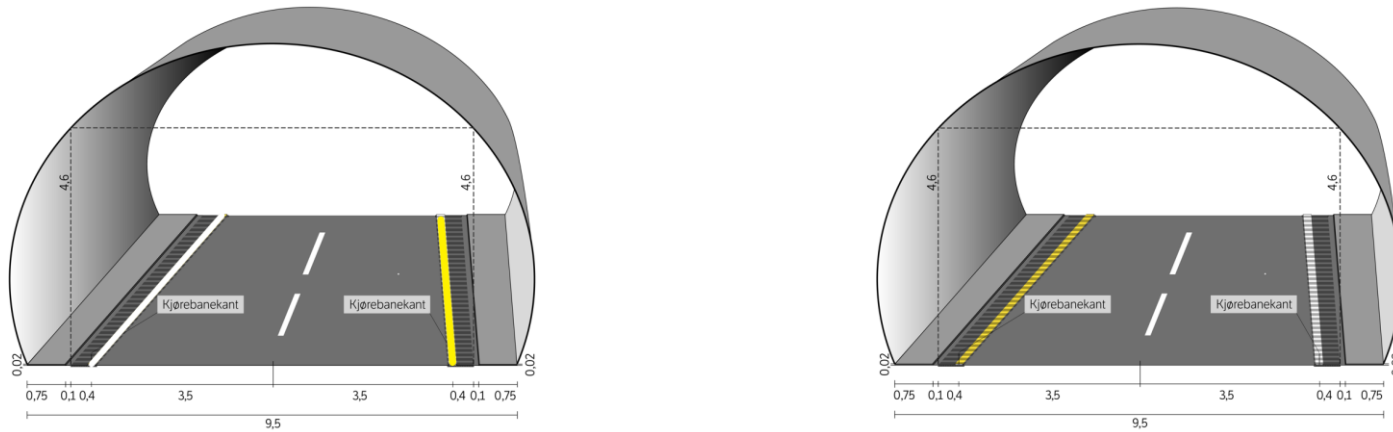


Samtidig angir N100 at det kan bygges firefelts vei (H3) på strekninger med ÅDT ned til 8000, dersom analyser tilsier at det er fornuftig.



Statens vegvesen sin håndbok N500 Vegtunneler angir at tunneler på strekninger med ÅDT fra 8000 skal ha rømningsveier, som i praksis løses med to separate tunnellop med minimum avstand 10 meter, slik at rømning kan foregå mellom de to tunnellopene. I dette prosjektet er det tre slike tunneler.

Etablering av overganger mellom fire og to/tre felt ved alle tunnelene er lite hensiktsmessig, og vil gi en vesentlig lavere trafiksikkerhet på grunn av ulykkesrisikoen. To-/trefelts vei kan ha høyeste fartsgrense 90 km/t, i motsetning til firefelts vei som kan ha 110 km/t. Dette gjør at fartsgrensen må settes ned i god tid før antallet felt reduseres.



Når det gjelder arealbruk forbundet med planlegging av vei med dimensjoneringsklasse H2 med to/tre felt og H3 med fire felt, er det noen viktige forskjeller utenom antallet kjørefelt. H3-vei med fire kjørefelt har kontinuerlig mulighet til forbikjøring, og dermed også passeringmulighet forbi hindringer og stopp i det ene kjørefeltet. Busslommer er plassert på rampene i kryssområdene. For H2-vei med to felt er det krav om å legge inn regelmessige forbikjøringsfelt, som øker bredden på deler av strekningen til tre/fire felt. I tillegg skal det legges inn regelmessige stopp-/havarilommer, som kan benyttes ved nødstopp utenfor kjørefeltet.

Dersom det etableres H2-vei med to felt i dagsonene og fire felt i to løp i tunnelene, vil det bli lange overgangssoner fra fire til to felt i dagsonene utenfor tunnelene. Busslommer med trafikkdelere mot E39 må legges langs veien. Ettersom H2-vei har midtrekkverk og bare ett kjørefelt i hver retning, må det gjøres trafiksikkerhetsvurderinger for å avklare om veiskulderen skal utvides for å tilrettelegge for passering for utrykningskjøretøyer, særlig der det er etablert yttertrekkverk. Dette vil øke fotavtrykket av planlagt H2-vei, enten på grunn av større bredde på skulderen, eller slakere helling ut fra veien. Sammenlagt vil disse tilleggene i bredde for H2-vei gjøre at det totale arealbeslaget mange steder ikke blir vesentlig mindre enn for H3-vei.

Dimensjoneringsklassene H2 og H3 skal begge ha midtrekkverk og være avkjørselsfri. Dette betyr at det må finnes sideveier som samler opp alle avkjørsler og leder trafikantene til nærmeste nye kryss. Dette er kanskje den største forskjellen mellom å bygge ny E39 i eksisterende vei (gjenbruk), i motsetning til i ny trasé. Ved bygging av ny E39 i egen trasé, vil trafikantene benytte eksisterende veinett i anleggsfasen, til lokalkjøring og som tilkomst til E39 i nye kryssområder. Ved bygging av ny E39 i eksisterende trasé, må det etableres veier for omkjøring dersom E39 er stengt, og oppsamlingsveier for eiendommene på begge sider av utvidet E39, samt regelmessige kryssinger over eller under ny vei for både kjøretøy og myke trafikanter. I anleggsfasen vil det være store utfordringer med trafikkavvikling. I tillegg skal det flere steder plasseres viltgjerd på begge sider av ny E39.

Ettersom mye av bebyggelse, jordbruk og annen eksisterende aktivitet er plassert nær og på begge sider av dagens E39, vil ny vei i dagens trasé bli en støyplage og en hindrende barriere. Utvidelse av eksisterende vei vil føre til arealbeslag på viktige deler av en rekke eiendommer langs traséen. I tillegg vil det måtte etableres midlertidige omkjøringsveier inne på eiendommene i anleggsfasen for ny vei.

I arbeidet frem til forslag til planprogram ble det vurdert en «gjenbrukstrasé», linje 10. Linjen ble forkastet på grunn av dårlig trafiksikkerhet, vanskelig anleggsgjennomføring, høy risiko og mange avvik fra veinormalene. Linjen vil også gi en dårlig trafiksituasjon for lokaltrafikken og ved omkjøringstilfeller samt store utfordringer med trafikkavvikling i anleggsfasen. Vurderingene er nærmere beskrevet i finsilingsrapport som var vedlagt planprogrammet.

3 Gjennomgang av høringsuttalelser

3.1 Myndigheter

Nr.	Delsvar	Innsender	Dato	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
1	1-1	Agder fylkeskommune	28.11.2023	<p>Pkt. 1 Fylkesutvalget er positiv til at det er lagt frem forslag til detaljregulering for ny firefelts stamvei på strekningen E39 Lyngdal vest-Kvinesdal. Nye Veier AS gis ros for å ha gjennomført en god planprosess, og for å ha lagt frem et faglig solid og godt gjennomarbeidet planforslag.</p> <p>Pkt. 2 Fylkesutvalget gir sin tilslutning til det fremlagte forslaget til detaljregulering etter linje HDV F1. Planen ivaretar etter fylkesutvalgets mening en god balanse mellom arealbevarende interesser samt økonomisk og teknisk gjennomførbarehet. Planlagte kryss med tilknytninger til øvrig veinett og næringsområder, gir positive regionale og lokale ringvirkninger.</p> <p>Pkt. 3 Fylkesutvalget vil overfor Nye Veier AS signalisere at det er ønskelig at utbygging av den nye stamveien gis prioritet, samtidig som planlegging av etappen videre vestover gis god fremdrift.</p> <p>Pkt. 4 Det gjøres oppmerksom på at detaljreguleringen formelt ikke kan vedtas før det er gitt dispensasjon for inngrep i de automatisk fredete kulturminnene som blir berørt, og eventuelle vilkår for dispensasjonen er innarbeidet i planen.</p>	<p>Innspillet tas til etterretning.</p> <p>Vilkår for dispensasjon fra Kulturminneloven er innarbeidet i relevante plandokumenter.</p>
1	1-2	Agder fylkeskommune	28.11.2023	<p>Pkt. 5: Nye Veier AS og kommunene bes om å nyttiggjøre seg øvrige innspill og kommentarer i saksfremstillingen. Dette omhandler i hovedtrekk om følgende temaer: <u>Klimagassutslipp:</u> Fylkeskommunedirektøren forstår at reguleringsplanen må sikre at anleggsarbeidene kan gjennomføres på en rasjonell måte.</p> <p>Ettersom arealbeslag utgjør en betydelig del av klimagassutslippet, anmodes likevel om at bredden på anleggsbeltet kvalitetssikres med tanke på mulig reduksjon før planen sluttbehandles</p>	<p>Størrelsen på midl. bygge- og anleggsområde tar hensyn til blant annet rassikring, usikkerhet knyttet til løsmassemekthet og bergkvalitet langs ny E39. Nye Veier AS vurderte størrelsen på areal til midl. beslag i arbeidet med reguleringsplanen før 1.gangs behandling.</p>
1	1-3	Agder fylkeskommune	28.11.2023	<p><u>Landskapsestetiske hensyn:</u> Estetisk veileder for Nye Veier AS ble oppdatert i 2022. Fylkeskommunedirektøren vil be om at det vurderes å oppdatere Estetisk oppfølgingsplan i tråd med elementer i den nyeste veilederen. Det vises her til at den nyeste veilederen inneholder noe mer konkrete føringer for blant annet</p>	<p>Utformingsprinsipper for store fjellskjæringer fra kap.4.1 i Nye Veiers Estetisk veileder (15.09.2022) er tatt inn i Estetisk oppfølgingsplan kap.2.4.2.</p> <p>Endelig bruløsning er ikke valgt i reguleringsplanen. Estetisk</p>

Nr.	Delsvar	Innsender	Dato	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
				<p>utforming av veiskjæringer.</p> <p>Ved valg av broløsning må det stilles strenge krav til estetisk utforming, og valg av broløsning må ses i sammenheng med dagens bro for å ivareta estetiske krav på en best mulig måte.</p>	<p>veileder kap. 2.11.1 Bruer i linja er oppdatert med anbefalinger til estetisk utforming.</p>
1	1-4	Agder fylkeskommune	28.11.2023	<p><u>Kollektivtrafikk</u>: Dagens bussterminal i Hangelandsvika er i reguleringsplanen markert som midlertidig anleggsområde. Selve bussterminalen vil ikke bli påvirket av anleggsarbeidet, men er tatt med som anleggsområde for å sikre kjøreadkomst til tilliggende anleggsområder. Dette tas til etterretning, men det er viktig at fylkeskommunen tas med på råd når det gjelder konkret løsning for kjøreatkomst.</p>	<p>Bestemmelsene for Kvinesdal § 4.3 c) er oppdatert med følgende formulering: Innenfor #MBA1 i Hangelandsvika skal Agder Fylkeskommune tas med i råd når det gjelder midlertidig kjøreadkomst over bussterminalen.</p>
1	1-5	Agder fylkeskommune	28.11.2023	<p><u>Vannforvaltning</u>: konkrete tiltak kan utløse søknadsplikt etter forskrift om fysiske tiltak i vann og vassdrag. Fylkeskommunen er myndighet i vassdrag som fører ikke-anadrom fisk.</p>	<p>Innspillet tas til etterretning.</p>
1	1-6	Agder fylkeskommune	28.11.2023	<p>Føringer knyttet til <u>reetablering av jordbruksarealer</u>: Reetablerte jordbruksarealer skal i utgangspunktet tilrettelegges for produksjon av gress. Det bes vurdert om foreslått oppbygging av underlaget er tilstrekkelig også for dyrking av matvekster.</p>	<p>Foreslått oppbygning skaper en jorddybde som gir normal rotutvikling for grasvekster. Jordsmonnet som finnes i området er lite egnet til produksjon av korn og ulike grønnsaks kulturer, bortsett fra enkelte rotgrønnsaker som gulrot, som fint kan dyrkes i myrjord.</p> <p>Arronderingsmessig ses ikke noen av arealene i området på som egnede for verken grønnsaksproduksjon eller kornproduksjon. Økning i jorddybde vil også kunne gå utover antall daa dyrka mark man klarer å erstatte, siden det er usikkert om det er tilstrekkelig mengder egnede masser til en økning i jordtykkelse på reetablert jordbruksareal.</p>
1	1-7	Agder fylkeskommune	28.11.2023	<p><u>Faunapassasjer</u>: I bestemmelsene § 2.3.10 d) heter det at avbøtende tiltak i form av justeringer av vegetasjon og terreng på faunapassasjer og tilliggende arealer, skal iverksettes dersom overvåkningsdataene tilsier at det er nødvendig. Dette er en god bestemmelse, men bør også omfatte justering av gjerder.</p> <p>I det fremlagte forslaget til detaljregulering er det ikke lagt inn fullverdig faunapassasje ved Melandsveien og ved Bjønnåsen. Fylkeskommunedirektøren finner det vanskelig nå å kunne gi innspill på om det bør etableres fullverdig faunapassasje her. Dette bør i stedet i ettertid drøftes nærmere i et eget møte mellom fylkeskommunen, kommunen og Nye Veier AS.</p>	<p>I reguleringsbestemmelse §2.3.10 d) er viltgjerder lagt til i listen over avbøtende tiltak.</p> <p>Kvinesdal kommune har drøftet behovet for en fullverdig faunapassasje ved Store Meland, men har konkludert med at det ikke er behov for fullverdig faunapassasje.</p>

Nr.	Delsvar	Innsender	Dato	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
1	1-8	Agder fylkeskommune	28.11.2023	<p>• Kulturmiljø: Det er inntatt i bestemmelsene § 1.3.1 at alle SEFRAK-registrerte bygninger med tilliggende kulturlandskap skal fotodokumenteres og beskrives før eventuell riving eller inngrep. Dette er positivt.</p> <p>Det bes imidlertid tatt inn i bestemmelsen at fylkeskommunens kulturminneavdeling skal bistå når det gjelder konkret metodikk for dokumenteringen.</p>	Reguleringsbestemmelsenes §1.3.1 er oppdatert i tråd med fylkeskommunens innspill.
1	1-9	Agder fylkeskommune	28.11.2023	Det legges til grunn at det gode samarbeidet mellom Nye Veier AS, kommunene og fylkeskommunen fortsetter. Det er ønskelig at fylkeskommunens administrasjon tas med på råd i den videre prosessen. Innspill gitt i denne saken kan da bli utdypet nærmere.	Innspillet tas med videre i prosjektet
2	2-1	Agder fylkeskommune - kulturminnevern	14.12.2023	<p>Kvinesdal kommune</p> <p>Konflikt med KulturminneID 287842, 287930, 289093, 289689, 294419, 294420 og 295593 (steinalderlokalteter, heller med funn fra steinalder, bosetningsspor og gårdsanlegg fra jernalder og middelalder).</p> <p>Fylkeskommunen vurderer at detaljreguleringsplan for E39 Lyngdal vest - Kvinesdal kan godkjennes under forutsetning av at det først foretas en arkeologisk utgravning av de berørte kulturminnene, ID 287842, 287930, 289093, 289689, 294420 og 295593.</p> <p>Fylkeskommunen er enig med museet at ID 294419 er tilstrekkelig dokumentert i registreringen og at det ikke stilles vilkår om ytterligere undersøkelse av dette kulturminnet.</p>	Innspillene fra fylkeskommunen tas til etterretning. Nye Veier AS vil starte dialog med fylkeskommunen i god tid før anleggsarbeidet starter.
2	2-2	Agder fylkeskommune - kulturminnevern	14.12.2023	<p>Ivaretagelse av automatisk freda kulturminner i plankartet</p> <p>Kulturminnene, med KulturminneID 287842, 287930, 289093, 289689, 294419, 294420 og 295593, skal alle merkes i plankartet som bestemmelsesområde som bestemmelsesområde nr. 12.</p> <p>ID 289689: Kulturminnet og dets sikringssone avmerkes som bestemmelsesområde nr. 12. H730 og H570 fjernes.</p> <p>ID 294420: Kulturminnet og dets sikringssone avmerkes som bestemmelsesområde nr. 12. H730 og H570 fjernes</p>	Plankartet rettes opp i tråd med fylkeskommunens innspill.
2	2-3	Agder fylkeskommune - kulturminnevern	14.12.2023	<p>Ivaretagelse av automatisk freda kulturminner i reguleringsbestemmelsene - Til 5 rekkefølgebestemmelser:</p> <p>Vi ber om at følgende tekst tas inn som et nytt punkt i reguleringsplanens rekkefølgebestemmelser:</p> <p>«Før iverksettingen av tiltak i medhold av planen skal det foretas arkeologisk</p>	Reguleringsbestemmelsene er oppdatert i tråd med fylkeskommunens innspill.

Nr.	Delsvar	Innsender	Dato	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
				<p>utgravning av de berørte automatisk fredete kulturminner, ID 287842, 287930, 289093, 289689, 294420 og 295593, som er markert som bestemmelsesområde nr. 12 i plankartet. Det skal tas kontakt med Agder fylkeskommune i god tid før tiltaket skal gjennomføres slik at omfanget av den arkeologiske granskingen kan fastsettes.»</p> <p>Til 3 Hensynssoner Forslag til bestemmelse 3.2.2. Teksten i forslaget erstattes i sin helhet med følgende tekst: Hensynssone H570 angir kulturmiljø/-minner som skal bevares i planen. Før iverksetting av tiltak etter planen skal hensynssonene markeres slik at kulturminneverdiene sikres gjennom anleggsperioden. Dette gjøres i samarbeid med Agder fylkeskommune.</p> <p>Til 3.3 båndlagte områder Bestemmelse 3.3.2 fjernes da den ikke lenger er aktuell.</p> <p>Til 4 bestemmelsesområder Forslagets 4.2 erstattes i sin helhet med følgende tekst: Før iverksettingen av tiltak i medhold av planen skal det foretas arkeologisk utgravning av de berørte automatisk fredete kulturminner, ID 287842, 287930, 289093, 289689, 294420 og 295593, som er markert som bestemmelsesområde nr. 12 i plankartet. Det skal tas kontakt med Agder fylkeskommune i god tid før tiltaket skal gjennomføres slik at omfanget av den arkeologiske granskingen kan fastsettes.</p> <p>Det er innvilget dispensasjon for ID 294419, som er markert som bestemmelsesområde nr. 12 i plankartet, uten vilkår om nærmere undersøkelser.</p>	
3	3-1	Statsforvalteren i Agder	22.12.2023	<p>Fremmer med hjemmel i plan- og bygningsloven § 5-4, innsigelse til følgende forhold i planen: Foreslåtte omdisponering av store arealer fulldyrka jord ved Frøytland og Store Meland, og til manglende utredning av alternative veiføringer forbi Store Meland.</p>	I dialogmøte 04.06.2024 mellom Statsforvalteren og Kvinesdal kommune, Nye Veier AS og Sweco Norge AS ble innsigelsen løst, og Statsforvalteren ba Kvinesdal kommune om å sende anmodning om å trekke innsigelsen.
3	3-2	Statsforvalteren i Agder	22.12.2023	<p>Statsforvalteren var i oppstarten av prosjektet positiv til den skisserte fremgangsmåten, med en lang silingsprosess og videre finsiling i forbindelse med utarbeidelse av planprogrammet. Samtidig gjorde vi også oppmerksom på at en slik tilnærming vil kunne være sårbar dersom det ikke blir utredet, og</p>	Innspillet tas til etterretning.

Nr.	Delsvar	Innsender	Dato	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
				eventuelt regulert, tilstrekkelig med alternative løsninger.	
3	3-3	Statsforvalteren i Agder	22.12.2023	<p>Naturmangfold. Det er etter vårt skjønn i all hovedsak gjort gode vurderinger ved verdisetting og ved fastsettelse av påvirkning og konsekvens for de ulike delområdene. Det er i hovedsak vest for Fedafjorden at konsekvensene for terrestrisk naturmangfold er størst. I konsekvensutredningen er alle alternativ vurdert til å ha stor negativ konsekvens for naturmangfold, herunder medregnet også vannmiljø.</p> <p>Det er positivt at tilførselsvei Birkeland er tatt ut av prosjektet, noe som er med på å redusere konsekvensgraden for alle de ulike alternativene.</p> <p>Etter Statsforvalterens vurdering burde det blitt konsekvensutredet en alternativ linjeføring ved Store Meland. Ved Store Meland vil den regulerte veilinjen, med tilhørende midlertidige bygge- og anleggsområde, kunne komme i konflikt med flere forekomster av naturtyper gitt stor eller svært stor verdi. Det er fordelaktig for en rekke fagtema å vurdere en alternativ linjeføring gjennom Store Meland, herunder også mulige konstruksjoner som bedre vil kunne ivareta flere av disse hensynene.</p>	I dialogmøte 04.06.2024 ble alternative linjeføringer gjennom Store Meland drøftet. Vurderinger knyttet til jordkvalitet, kostnader og rasfare resulterte i å beholde løsningen slik som det forelå i planforslaget som ble sendt på høring.
3	3-4	Statsforvalteren i Agder	22.12.2023	<p>Statsforvalteren forventet at det ble gjort grundige alternativsvurderinger for å minimere omdisponering, samt at det ble innarbeidet gode skadereduserende tiltak. Konkret vektla vi at kryssløsning H2 (ved Frøytland) ble vurdert i det videre planarbeidet. Vi bemerket også at det var svært uheldig å legge veilinja midt på jordbruksarealene på Store Meland, og bad om at man ved en eventuell berøring av dyrka jord skulle søke å legge veien helt i kanten av jordbruksarealene.</p> <p>Videre forventet vi at det ble lagt ned et grundig arbeid med matjordplanen – blant annet med å identifisere egnede mottaksarealer for gjenbruk av omdisponert matjord. Ved Frøytland er det store sammenhengende jordbruksarealer hvor mesteparten er i aktiv drift. Statsforvalteren finner det svært uheldig at foreslåtte veitrasé (F1) er lagt midt over jordbruksarealene. De alternative veilinjene som er utredet (F2 og H2) omdisponerer langt mindre dyrka jord.</p> <p>Et aspekt vi finner særlig uheldig ved foreslåtte veianlegg, er at mye av den fulldyrka jorda på Frøytland, nærmere 25 dekar, omdisponeres permanent av et større masselager (LAA7). Statsforvalteren viser her til at dersom jordflytting skal være et reelt avbøtende/kompenserende tiltak ved omdisponering, bør</p>	<p>Det ble enighet i dialogmøtet å sikre at størst mulig jordbruksareal blir nydyrket og sikret drenering.</p> <p>Følgende endring av bestemmelsene 2.4.3 f) er utført:</p> <p>f) Gjennom prosjektering og anleggsgjennomføring skal det prioriteres tilstrekkelig fyllmasser til LAA7 Frøytland nord og LAA8 Bjønnåsen. Permanent beslaglagt matjord skal først benyttes til å reetablere 0,5 m fulldyrket jord innenfor LAA7 og LAA8. Et overskudd av jordmasser fra a- og b-sjikt skal etter reetablering av fulldyrket jord på LAA7 og LAA8, benyttes til reetablering av 0,5 m fulldyrket jord på LAA6 eller andre LAA-områder med helning som ikke er brattere enn 1:8 etter ferdigstilling.</p>

Nr.	Delsvar	Innsender	Dato	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
				<p>jorda fortrinnsvis flyttes til udyrka arealer.</p> <p>Vi legger her blant annet til grunn et mål om at det totale jordbruksarealet i drift bør være like stort etter utbyggingen som før. Statsforvalteren kan ikke se at massedeponi nødvendigvis må være lokalisert på det aktuelle området med fulldyrka jord i drift.</p>	
3	3-5	Statsforvalteren i Agder	22.12.2023	<p>Matjordplan: Solid faglig nivå. Anbefaler å stramme inn enkelte formuleringer. Eksempelvis ber vi om at ordet «bør» erstattes av «skal» i punktet i kapittel 6.5 om tilgang på jordfaglig kompetanse og opplæring av maskinførere i gjennomføringen av anleggsarbeidet.</p> <p>Ut fra et matsikkerhetsperspektiv vil imidlertid Statsforvalteren gi faglig råd om at man setter krav om et tykkere jordlag. Dette for å ta høyde for at reetablert matjord i fremtida også kan være egna for dyrking av matvekster «direkte», som korn og rotgrønnsaker. Vi anbefaler en total tykkelse på nytt jordlag på minst 75-80 cm, med matjordlaget på 30 cm og B-sjikt på 50 cm.</p>	<p>Forslag til endring i ordbruk med at «bør» endres til «skal» i Matjordplanen tas til følge.</p> <p>Det ble enighet i dialogmøtet 04.06.2024 at det viktigste er at størst mulig areal blir nydyrket/ får bedre drenering. 50 cm er tilstrekkelig for den bruken som er på stedet.</p>
3	3-6	Statsforvalteren i Agder	22.12.2023	<p>I bestemmelsene heter det at matjordplanen skal være «retningsgivende» for behandling av matjord. For at matjordplanen skal være styrende gir Statsforvalteren faglig råd om at denne formuleringen strammes inn, slik at det står at behandlingen av matjord «skal følge» matjordplanen. Vi gir også faglig råd om at det legges inn en bestemmelse om at kvaliteten på reetablert matjord skal være hensiktsmessig for ny jordbruksproduksjon.</p>	<p>I delsvaer 3-5 går det frem at «bør» byttes ut med «skal» k kap.6.5 i matjordplanen.</p> <p>For øvrig er de viktigste elementer fra matjordplanen nedfelt i reguleringsbestemmelsene 1.3.3 og 2.4.3. Ved gjenoppbygging av fulldyrket jord er det stilt krav til minimum 20 cm a-sjikt og 30 cm b-sjikt, og det er hensiktsmessig for fôrproduksjonen i området.</p>
3	3-7	Statsforvalteren i Agder	22.12.2023	<p>Statsforvalteren bemerker at også den midlertidige omdisponeringen i planforslaget er omfattende; 64 dekar fulldyrka jord foreslås regulert til midlertidig bygge- og anleggsområde. Statsforvalteren gir derfor sterkt faglig råd om å i langt større grad unngå midlertidige bygge- og anleggsområder på dyrka jord.</p>	<p>Størrelsen på midl. bygge- og anleggsområde tar hensyn til blant annet rassikring, usikkerhet knyttet til løsmassemekthet og bergkvalitet langs ny E39. Nye Veier AS vurderte størrelsen på areal til midl. beslag i arbeidet med reguleringsplanen før 1.gangs behandling.</p>
3	3-8	Statsforvalteren i Agder	22.12.2023	<p>Hver bekkeomlegging skal beskrives detaljert og være godkjent før arealet omkring berøres i anleggsfasen. Statsforvalteren vil peke på følgende punkt som viktige å ivareta i denne fasen av planleggingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Det skal ikke være en stor steinfylling (erosjonssikring) i vannkanten langs vann • Bekkens naturlige vannkant skal gjenskapes • Bekken skal ha økologiske kvaliteter etter flytting som minst tilsvarer kvaliteten bekken hadde før inngrep • Det skal langs bekker som flyttes etableres en kantsone som er 	<p>Innspillet tas til etterretning.</p>

Nr.	Delsvar	Innsender	Dato	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
				vegetasjonskledd	
3	3-9	Statsforvalteren i Agder	22.12.2023	Ny E39 vil bli den primære gjennomfartsåren mellom Flekkefjord i vest og Lyngdal i øst, og dagens E39 vil bli omklassifisert og vil kunne ha funksjon som omkjøringsvei ved hendelser som hindrer fremføring av trafikk på ny E39. Vi viser i den forbindelse til uttalelse fra Statens vegvesen, og støtter deres råd om å legge til rette for to-veis trafikk i tunnelene ved avvikssituasjoner.	<p>Det er et generelt mål om at nedetiden ved avvikssituasjoner skal reduseres mest mulig. Det er flere tiltak som kan være aktuelle etter hvilken hendelse det gjelder. Toveis trafikk i tunnellop er ett av tiltakene, andre tiltak kan være:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nedsatt hastighet forbi et hendelsespunkt/ -strekning - Stengning av et kjørefelt på hele eller deler av strekningen (feltstenging) - Totalstengning av et løp og omdirigering til lokal omkjøringsvei <p>Selv om tilrettelegging for toveis trafikk i tunnellop har vært vanlig i E39-prosjektene, er dette er vurderinger som gjøres i byggeplanen og ikke reguleres gjennom plan- og bygningsloven</p>
4	4-1	Bane NOR	03.11.2023	Bane NOR har vurdert planforslaget og har ingen merknader til planforslaget.	Innspillet tas til etterretning.
5	5-1	DirMin	18.12.2023	DMF viser til uttalelser til varsel om oppstart og høring av planprogram, datert henholdsvis 14.10.2021 og 05.04.2022. Der ga vi innspill om konsekvensutredning av berørt masseuttak med konsesjon på Opoft og natursteinforekomst i Teistedal1. Vi ga og innspill om håndtering av overskuddsmasser.	Innspillet tas til etterretning.
				DMF vurderer at konsekvensene for mineralressurser er tilstrekkelig utredet i planforslaget. Planområdet er siden oppstart blitt innskrenket, slik at steinbrudd og natursteinforekomsten som lå innenfor varslingsområdet ikke ligger innenfor planområdet. Planforslaget er derfor ikke lenger i berøring med noen kjente forekomster med mineralske ressurser eller masseuttak.	
5	5-2	DirMin	18.12.2023	Massehåndtering. Planbeskrivelsen gjør rede for at det skal tilrettelegges for totalt åtte områder for permanent deponering av overskuddsmasser. Tre av områdene skal blant annet opparbeides som støyvoll, anleggsvei, og benyttes i veifyllinger og etablering av kryssområder. Det skal tilrettelegges for jordbruk i tilknytning til eksisterende jordbruksdrift.	11 av 14 masselager i planen benyttes til samfunnsnyttig formål ved å tilrettelegges for jordbruk. Arealene som tilrettelegges for jordbruk utgjør til sammen ca. 340 daa, og 277 daa er nydyrking på arealer det i dag ikke er jordbruksproduksjon. Masser fra veianlegget benyttes til å skape gode dreneringsforhold for reetablering av matjord i både Lyngdal og Kvinesdal. Spesielt i LAA2 i Høylandsdalen og LAA7 på Frøytland bidrar god drenering til økt jordbruksproduksjon.
				Ved oppstart ga vi innspill om at kvaliteten på overskuddsmassene bør vurderes for utnyttelse til samfunnsnyttige formål, fremfor at de blir deponert permanent. Vi kan ikke se at dette er innarbeidet i planforslaget	

Nr.	Delsvar	Innsender	Dato	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
6	6-1	Flekkefjord kommune	15.12.2023	1. Flekkefjord kommune mener planforslaget ivaretar kommunens innspill til planprogrammet på en tilfredsstillende måte. Det planlegges for fullt kryss på Opofta med tilhørende løsning for kollektivholdeplass og pendler/innfartsparkering.	Innspillet tas til etterretning. Reguleringsplanen legger til rette for fullt kryss på Opofta, med kollektivholdeplass og tilhørende parkering.
6	6-2	Flekkefjord kommune	15.12.2023	2. Nye Veier AS og Kvinesdal kommune bes om å vurdere innspillet om en fleksibel vegløsning på strekningen nærmest kommunegrensen, som kommentert i saksfremstillingen. Om mulig bør det fastsettes en bestemmelse i reguleringsplanen som gir mulighet for å endre veglinjen nord for Frøytland, dersom det videre planarbeidet for ny E39 gjennom Flekkefjord kommune skulle resultere i en annen veglinje.	Dette vil ikke være mulig å gjennomføre reguleringsteknisk. Ny E39 vil krysse kommunegrensen mellom Kvinesdal og Flekkefjord i den korridoren som er angitt i vedtatt statlig kommunedelplan.
7	7-1	Kulturhistorisk museum	07.12.2023	Åtte lokaliteter blir direkte berørt i sin helhet av reguleringsplanen (se tabell under). Det gjelder to gravminner, to steinalderboplasser, hvorav en i dyrket mark og et gårdsanlegg med dateringer fra førromersk jernalder til middelalder/nyere tid. Tre lokaliteter blir delvis berørt. Dette omfatter bosetningsspor fra jernalder, et større røysfelt fra overgangen bronsealder/eldre jernalder samt en klopp. Det er Kulturhistorisk museums faglige vurdering at lokalitetene, kan dispensereres med vilkår om arkeologiske undersøkelser. Seks lokaliteter er foreslått lagt til bevaring eller til hensynssoner, hvorav to gravrøys/gravminner, en klopp, en kokegrop og to hellere med funn fra steinalder. Kulturhistorisk museum anser det slik at kloppen ID 177132, gravrøys ID 42851 og kokegrop ID 289094 vil sikres varig vern gjennom hensynssone slik det fremstår i reguleringsplanen. Kulturhistorisk museum anbefaler Agder fylkeskommune å gi dispensasjon fra lov om kulturminnearv 9. juni 1978, § 8 fjerde ledd, for automatisk fredete kulturminner (ID 41032, ID 79261, ID 295593 ID 294420, ID 287842, ID 287930, ID 289093, ID 289163 ID 41030 ID 51181 ID 289690 ID 289689) med vilkår om arkeologisk undersøkelse. I tillegg anbefaler Kulturhistorisk museum Agder fylkeskommune å gi dispensasjon fra lov om kulturminner av 9. juni 1978, § 8 fjerde ledd, for automatisk fredete kulturminne (ID 294419) uten vilkår om arkeologisk undersøkelse. Kulturhistorisk museum anbefaler Agder fylkeskommune at ID 42851, ID 289094 og ID 177132 blir lagt til bevaring med den tilretteleggingen og merkingen og	Innspillet fra Kulturhistorisk museum tas til etterretning.

Nr.	Delsvar	Innsender	Dato	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
				<p>oppfølgingen som fylkeskommunen mener er hensiktsmessig.</p> <p>Registreringene fra prøveprosjektet som ble avsluttet i 2023 skilte seg vesentlig fra ordinær registreringspraksis, gjennom det tette samarbeidet mellom Kulturhistorisk museum, Agder fylkeskommune og Maritimt Museum, samt tiltakshaver. Prosjektets opprinnelige mål om å kunne dispensere fortløpende og dermed skape raskere saksgang endret seg underveis. Resultatene fra registreringene er derfor på et mer detaljert nivå enn under vanlige forhold.</p> <p>Ettersom registreringsrapportene ikke foreligger og det avventes resultater på dateringer fra lokaliteter inkludert i denne reguleringsplanen mener Kulturhistorisk museum at eksisterende informasjon ikke gir tilstrekkelig grunnlag for budsjettering og prosjektering. Det forutsettes derfor at vi får saken til ny behandling for fastsettelse av omfang og kostnader knyttet til arkeologisk undersøkelse jf. kulturminneloven § 10 når reguleringsplanen er endelig vedtatt, registreringsrapportene foreligger og utgravning ønskes utført.</p> <p>Vi anbefaler at det i uttalelsen til planen gjøres oppmerksom på at tiltakshaver må gi melding i god tid før planen skal realiseres, og dersom det er mulig innen utløpet av januar samme år som undersøkelsen ønskes gjennomført.</p>	
7	7-2	Kulturhistorisk museum	07.12.2023	<p>Utgifter til arkeologisk gransking</p> <p>Granskingen bekostes av tiltakshaver, dersom det ikke er grunnlag for hel eller delvis statlig dekning, jf. kulturminneloven § 10. Vilkår for dispensasjon. Dispensasjon fra den automatiske fredningen gjennom planvedtaket forutsetter at ovennevnte endringer i plankart og bestemmelser innarbeides i reguleringsdokumentene.</p>	Innspillet fra Kulturhistorisk museum tas til etterretning.
7	7-3	Kulturhistorisk museum	07.12.2023	<p>Til 3 Hensynssoner</p> <p>Forslag til bestemmelse 3.2.2. Teksten i forslaget erstattes i sin helhet med følgende tekst: Hensynssone H570 angir kulturmiljø/-minner som skal bevares i planen. Før iverksetting av tiltak etter planen skal hensynssonene markeres slik at kulturminneverdiene sikres gjennom anleggsperioden. Dette gjøres i samarbeid med Agder fylkeskommune.</p> <p>Til 3.3 båndlagte områder</p> <p>Bestemmelse 3.3.2 fjernes da den ikke lenger er aktuell.</p> <p>Forslagets 4.2 erstattes i sin helhet med følgende tekst:</p> <p>Før iverksettingen av tiltak i medhold av planen skal det foretas</p>	Reguleringsbestemmelsene er oppdatert i tråd med innspill.

Nr.	Delsvar	Innsender	Dato	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
				<p>arkeologisk utgravning av de berørte automatisk fredete kulturminner, ID 287842, 287930, 289093, 289689, 294420 og 295593, som er markert som bestemmelsesområde nr. 12 i plankartet. Det skal tas kontakt med Agder fylkeskommune i god tid før tiltaket skal gjennomføres slik at omfanget av den arkeologiske granskingen kan fastsettes. Det er innvilget dispensasjon for ID 294419, som er markert som bestemmelsesområde nr. 12 i plankartet, uten vilkår om nærmere undersøkelser</p>	
8	8-1	Kystverket	14.02.2023	<p>Bru over Fedafjorden Planforslaget legger til rette for å etablere ei ny bro over Fedafjorden ca. 700 meter lenger inn i fjorden fra dagens bro. På plankartet er broa regulert i vertikalnivå 3. Høyder på veiens senterlinje er påført plankartet og varierer fra 53,9 meter på nordsiden av fjorden til 57,4 meter på sørsiden av fjorden. Det går frem av pkt. 2.3.1 b) at regulert senterlinje med høyde som vist på plankartet tillates justert vertikalt med +2 meter / -5 meter.</p> <p>I planbeskrivelsen er frihøyde under den nye broa beskrevet som større enn 50 meter. Videre går det frem at det er vurdert både nettverksbuebru og hengebru som aktuelle løsninger, men at det ikke er besluttet hvilken brotype som skal benyttes.</p> <p>I forbindelse med oppstart av planarbeidet uttalte vi bl.a. at ny bro må ha minimum samme vertikal klaring som eksisterende bro. Kystverket vurderer at planforslaget følger opp Kystverkets innspill. Vi gjør oppmerksom på at referansenivå for vertikal klaring er HAT (høyeste astronomiske tidevann).</p>	<p>Dele bestemmelsesområde #2B_bru i en generell bestemmelse og en for Fedafjorden (#2_B1) med krav til minimum seilingshøyde på 50m over HAT</p>
8	8-2	Kystverket	14.02.2023	<p>Risiko- og sårbarhetsanalyse Det er utarbeidet en risiko- og sårbarhetsanalyse som kartlegger risiko- og sårbarhetsforhold i forbindelse med tiltaket. Vi registrerer at stenging av fjorden for sjøtrafikk er omtalt i analysen, men vi kan ikke se at påkjørsel fra skip er vurdert for anleggsfasen eller i driftsfasen. Vi mener at risiko for ulykke med skip må vurderes før planen vedtas.</p>	<p>ROS analysen er oppdatert med skipskollisjon i driftsfase og anleggsfase, jf. ROS analyse Kvinesdal kommune kap.6.1.2 Fjordkryssing, ID 56 og 57.</p> <p>Det introduseres ikke nye påkjøringshindre i fjorden, men pilarer på land står tett på vannkanten og kan likevel påkjøres. Det vurderes som lite sannsynlig at disse blir påkjørt.</p>
8	8-3	Kystverket	14.02.2023	<p>Anleggsfase Det går frem av planmaterialet at bygging og montering av broa vil påvirke sjøtrafikken i fjorden gjennom stenging av fjorden og andre restriksjoner. Varighet på begrensningene er avhengig av hvilken broløsning som velges. Kystverkets vurdering er at anleggsarbeid i/over Fedafjorden må gjennomføres</p>	<p>Det vil ikke være mulig å bygge nettverksbuebru uten at hele fjorden stenges for ferdsel for en liten periode mens brua fraktes og heises på plass.</p> <p>Det kan være mulig å holde fjorden delvis åpent under hele</p>

Nr.	Delsvar	Innsender	Dato	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
				uten at fjorden stenges. Erfaring fra andre prosjekter tilsier at dette er gjennomførbart. Alle tiltak, også midlertidige tiltak knyttet til anleggsarbeid, som kan påvirke sikkerheten eller ferdselen i farvannet, er søknadspliktige etter havne- og farvannsloven. Se også avsnittet om havne- og farvannsloven.	byggeperioden av hengebru. Søknaden etter havne- og farvannsloven og en ev. stengning av fjorden avklares før anleggsstart.
8	8-4	Kystverket	14.02.2023	Havne- og farvannsloven Vi minner om at etablering av broer krever tillatelse fra Kystverket, jf. havne- og farvannsloven § 14 tredje ledd bokstav d. Endelig avklaring av krav til vertikal og horisontal klaring mv. skjer ved behandling av søknad etter havne- og farvannsloven, der det også settes krav til varsling, samt merking og sikring av farvannet både under bygging og etter ferdigstilling. Vi oppfordrer Nye Veier AS til å ta kontakt med Kystverket når planlegging av arbeidet starter. Det er svært viktig at søknad etter havne- og farvannsloven sendes til Kystverket så tidlig som mulig og i god tid før planlagt anleggsstart.	Innspillet tas til etterretning. Nye Veier AS følger opp søknadsprosessen når det nærmer seg anleggsstart.
9	9-1	Mattilsynet	15.12.2023	Reguleringsplanen: Under forutsetning av at drikkevannsforsyninger ivaretas, slik det er beskrevet i mottatt dokumentasjon, har vi ingen merknad til detaljreguleringsplanen knyttet til tema drikkevann.	Innspillet tas til etterretning.
9	9-2	Mattilsynet	15.12.2023	Plantehelse: Vi vurderer ut fra dette at hensynet til plantehelse er godt ivaretatt i planene og har ingen merknader til detaljreguleringsplanen knyttet til dette temaet.	Innspillet tas til etterretning.
10	10-1	NVE	15.12.2023	Det er sett på muligheter for å etablere konstruksjoner på hver side av bunnen av vassdragene, med et «lokk» (f.eks. halvrør eller bunnløse kulverter). Vi gir et faglig råd om at denne løsningen brukes mest mulig.	Det legges opp til bunnløse kulverter for fiskeførende bekker som legges om. Ny §1.3.4 d) i bestemmelsene er lagt til med følgende tekst: d) Bekkene Oppoftebekken, Kleivsbekken ved Øyesletta og bekk ved Store Meland skal opprettholdes ved bruk av f.eks. hvelvkulvert /halvrør eller andre løsninger som bevarer naturlig bunn.
10	10-2	NVE	15.12.2023	Vi registrerer at prosjektet har en intensjon om å ivareta vassdragene. Det er blant annet utarbeidet en «Estetisk oppfølgingsplan» der det er lagt viktige prinsipper for hvordan tiltakene skal utføres. Det står blant annet at vassdragene skal bygges med tett bunn, slik at vannføringen opprettholdes. Tiltaket kan berøre allmenne interesser på en slik måte at dette kan være konsesjonspliktig etter vannressursloven § 8. Dersom planen blir vedtatt i tråd	Krav om tette bunnforhold og NVE sitt forslag til bestemmelse er lagt til § 1.3.4 c) i reguleringsbestemmelsene: c) Berørte bekker skal opparbeides med naturlig bunns substrat, naturlig kurvatur og med minimum tilsvarende bredde som eksisterende bekk. Omlagte bekker skal ha tette bunnforhold, ha vannføring som er mest mulig lik eksisterende bekk, og det

Nr.	Delsvar	Innsender	Dato	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
				<p>med de forutsetninger og råd vi har gitt her, vil planen ivareta de hensyn som vannressursloven skal ivareta. Planbehandlingen vil derfor kunne erstatte konsesjon, jf. vrl. § 20 d).</p> <p>Merk at samordning jf. vrl § 20 d) kan bare skje i etterkant av vedtatt plan. For at NVE skal kunne gjøre en endelig vurdering av denne lovanvendelsen må derfor planvedtaket sendes over til oss.</p> <p>Vannføring må opprettholdes. NVE vurderer at dette er en så viktig forutsetning for at vi kan samordne behandlingen i plan- og bygningsloven med vannressursloven (jf. vrl. §§ 8 og 20), at dette må gjøres rettslig bindende i bestemmelsene. Det må lages en reguleringsplanbestemmelse som sikrer at bekkene opprettholder tette bunnforhold.</p>	<p>skal gjennomføres erosjonshindrende tiltak. Erosjonssikring skal ivareta økologiske forhold.</p> <p>Tiltak som omfatter omlegging av bekker og elveløp, veianlegg langs vassdrag, samt der vei krysser over vassdrag skal utføres på en måte som hindrer at vann drenerer inn i sideliggende veifyllinger eller ned i grunnen.</p>
10	10-3	NVE	15.12.2023	<p>Det er utarbeidet en Hydraulisk rapport for Kvinesdal kommune, datert 15.05.2023. Rapporten viser til TEK 17 §7-2 som gir krav til sikkerhet mot flom og stormflo. Vi vil minne om TEK 17 §7-1 andre ledd der det står at: «Tiltak skal prosjekteres og utføres slik at byggverk, byggegrunn og tilstøtende terreng ikke utsettes for fare for skade eller vesentlig ulempe som følge av tiltaket».</p> <p>Vi vil understreke at det her presiseres at tilstøtende terreng også skal ivaretas. I dette ligger at sikkerhet mot flom skal ivaretas og så for tredje part, og at tiltaket (vegutbyggingen) ikke skal medføre ulempe for tilliggende terreng.</p>	<p>Sikkerhet for tredjeperson er omfattet av SVVs håndbok N200 kap. 2.4, 2.7 og 2.11. Kravet i TEK17 §7-1, og denne håndboken vises til i fagrapporten.</p>
10	10-4	NVE	15.12.2023	<p>Vi vurderer at tiltaket kan berøre allmenne interesser på en slik måte at dette kan være konsesjonspliktig etter vannressursloven § 8. Vi vurderer videre at dersom planen blir vedtatt i tråd med de forutsetninger og råd vi har gitt her, vil planen ivareta de hensyn som vannressursloven skal ivareta.</p> <p>Planbehandlingen vil derfor kunne erstatte konsesjon, jf. vrl. § 20 d). Merk at samordning jf. vrl § 20 d) kan bare skje i etterkant av vedtatt plan. For at NVE skal kunne gjøre en endelig vurdering av denne lovanvendelsen må derfor planvedtaket sendes over til oss.</p>	<p>Etter vedtak av reguleringsplanen i kommunestyret vil Kvinesdal kommune sende kopi av vedtaket.</p>
10	10-5	NVE	15.12.2023	<p>Energianlegg: Vi viser til høringsuttalelse fra Statnett datert 09.11.2023. I uttalelsen er det gitt flere råd og merknader, og vi forutsetter at disse tas til følge.</p>	<p>Merknader fra Statnett svareres ut i dette dokument</p>
11	11-1	Sirdal kommune	20.12.2023	<p>Sirdal kommune viser til viktigheten av gode tilførselsveier og det henstilles om at tilførselsveiene må bygges samtidig med resten av veianlegget. Sirdal</p>	<p>Utbygging av ny E39 kan skje etappevis, men innenfor hver utbyggingsetappe vil E39 med kryss og tilførselsveier bygges</p>

Nr.	Delsvar	Innsender	Dato	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
				kommune ber om at dette sikres gjennom rekkefølgekrav i reguleringsplanen.	samtidig. Nye Veier AS vurderer at det ikke er nødvendig med rekkefølgekrav ang. utbyggingsrekkefølge.
11	11-2	Sirdal kommune	20.12.2023	<p>Sirdal kommune fremmer innspill til planprogram for bygging av ny E39 mellom Lyngdal vest og Kvinesdal. Nye Veier AS sin anbefalte linje 5 med Kryss Frøyland og kryssing av Fedafjorden bør bygges. Dette vurderes som det beste alternativet for Sirdal kommune fordi kryss Frøyland har en direkte kobling mot FV4162 nordover mot Klungland ved Kongevollvatnet og videre på FV 466 til Sandvatn og FV42 til Tonstad.</p> <p>FV4162 nordover mot Klungland bør også utbedres i størst mulig grad. Lokalvei fra Frøylandskrysset til Øye bør bygges for å ivareta tilkomsten både mot Kvinesdal sentrum og mot eksisterende E39 best mulig. Forbindelsen Frøyland – Birkeland til eksisterende E39 bør bygges for å ivareta best mulig trafikkavvikling i Listerregionen.</p> <p>Det forutsettes at transportmodellen som benyttes for prissatte konsekvenser, tar høyde for potensialet som ligger i økt trafikk til Sirdal kommune med hensyn til industriell aktivitet og reiseliv."</p> <p>Kommunedirektørens konklusjon er at forslag til detaljregulering med plassering av kryss på Frøyland, tilførselsvei fra Øye, ny bro cirka 700 meter lenger inne i fjorden fra dagens bro og kryss på Oppofte, er positivt for Sirdal kommune.</p>	<p>Hele veianlegget inkludert tilførselsveier og andre lokalveier bygges samtidig. Det er ikke funnet et behov for å etablere en tilførselsvei til Birkeland. Fullverdig kryss på Oppofte og krysset på Løland erstatter behovet for tilførselsvei til Birkeland.</p> <p>Det er ikke gjort egne vurderinger av reiseliv lokalt. Transportmodellen tar utgangspunkt i gjennomsnittlige befolkningsprognoser utarbeidet av SSB.</p>
12	12-1	Statens vegvesen	19.12.2023	<p>Gjennom prosessen har Nye Veier AS konkludert med at tidligere anbefalte linje 5F fra finsilingsrapporten fastholdes og er lagt til grunn for detaljreguleringen. Det er foreslått et fullverdig kryss på Oppofte og på Frøyland, ny veg ned til Øyesletta, samt ny forbindelsesvei mellom Oppofte og fylkesvei 4091 ved Avkom (Dragedalsveien).</p> <p>I de 2 nye kryssene skal det bygges holdeplasser for kollektiv, med pendlerparkering samt parkering for busspassasjerer. Parkeringsplassene skal bygges med lademulighet for elektriske biler.</p> <p>De ulike infrastrukturtiltakene er ikke gitt spesifikke krav til rekkefølge i bestemmelsene til planen, men Nye Veier AS har som utgangspunkt at regulerte løsninger skal bygges. Vi nevner at eventuelle tilpasninger, ombygginger av tilstøtende vegnett også vil være en naturlig del av E39 prosjektet.</p>	Innspillet tas til etterretning.
12	12-2	Statens vegvesen	19.12.2023	Anleggsgjennomføring er beskrevet i planen. Nødvendige trafikkomlegginger er planlagt å ligge innenfor det midlertidige regulerte bygge- og anleggsområdet.	Innspillet tas til etterretning.

Nr.	Delsvar	Innsender	Dato	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
				Ved bygging av bruer vil det i perioder bli nødvendig å stenge vegen under, noe som vil medføre omkjøringer.	
12	12-3	Statens vegvesen	19.12.2023	Omklassifisering av dagens E39 er omtalt i planen, men vil bli en egen sak med høring til de ulike vegeierne. Eventuelle krav til utbedringer/endringer av dagens veg vil bli en del av dette prosjektet. Det vil i så fall løses i egen avtale i forbindelse med omklassifiseringen.	Innspillet tas til etterretning.
12	12-4	Statens vegvesen	19.12.2023	Trafikksikkerhet, håndtering av uønska hendelser og nødvendig beredskap er viktige å ivareta for den nye vegen. Ny E39 planlegges med smal skulderbredde på 1,5 meter, noe som forutsetter at det gjennomføres trafikksikkerhetstiltak som kan bidra til å redusere sannsynligheten for at det skal inntreffe ulykker, i forbindelse med at kjøretøy som stopper/ havarerer ikke kommer helt ut av kjørefeltet. Aktuelle tiltak som nevnes i planen er bruk av variable trafikkskilt og trafikkovervåkning. Disse tiltakene vil gjøre det mulig å oppdage hendelser og styre trafikken med fartsgrenser og informasjon til trafikantene, ved avvikssituasjoner på strekningen.	Innspillet tas til etterretning.
12	12-5	Statens vegvesen	19.12.2023	Det legges ikke opp til toveis trafikk i tunnelene ved avvikssituasjoner, men det er beskrevet at en slik løsning kan vurderes i byggefasen. Vi anbefaler sterkt at dette vurderes for å redusere omfanget av omkjøring på lokalvegnettet. Dagens E39, som omkjøringsveg, blir lang og er lite gunstig å bruke. Det vil bli mange hendelser på ny E39, både planlagte og uforutsette på strekningen, spesielt med flere tunneler som krever en del vedlikehold.	Det er et generelt mål om at nedetiden ved avvikssituasjoner skal reduseres mest mulig. Det er flere tiltak som kan være aktuelle etter hvilken hendelse det gjelder. Toveis trafikk i tunnellop er ett av tiltakene, andre tiltak kan være: <ul style="list-style-type: none"> - Nedsatt hastighet forbi et hendelsespunkt/ -strekning - Stengning av et kjørefelt på hele eller deler av strekningen (feltstenging) - Totalstengning av et løp og omdirigering til lokal omkjøringsvei Selv om tilrettelegging for toveis trafikk i tunnellop har vært vanlig i E39-prosjektene, er dette er vurderinger som gjøres i byggeplanen og ikke reguleres gjennom plan- og bygningsloven.
12	12-6	Statens vegvesen	19.12.2023	Myke trafikanter og trafikksikkerhet er en utfordring. Det legges opp til flere kryssinger i plan for de gående som skal benytte kollektiv, med tilhørende pendlerparkering. Der kryssingene skjer nær rundkjøring og hvor hastighetsnivået på de kjørende er lavt, vil risikoen være lavere for en ulykke. Vi har noen merknader til løsningene i de 2 kryssene.	Innspillet tas til etterretning. Det er forsøkt å plassere busslommer og parkeringsplasser for kollektivreisende så trafiksikkert som mulig, ut fra det som er av tilgjengelig plass i kryssområdene. Det vil i byggefasen være mulig å detaljere plasseringen av veikryssingene, med fokus på å finne den mest trafiksikre

Nr.	Delsvar	Innsender	Dato	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
				<p>På Opofte er det regulert inn en løsning med kryssing i plan, som ligger et godt stykke unna rundkjøringen. På dette stedet vil det være et høyere hastighetsnivå på de kjørende, noe som øker risikoen og konsekvensene ved en ulykke.</p> <p>På Frøytland er det regulert inn løsning med pendlerparkering på kun et sted, noe som gjør at det blir mange kryssinger for de reisende med kollektiv. Planlagt løsning er ikke gunstig med tanke på trafiksikkerheten, da fotgjengerne må krysse bilveg henholdsvis 2 og 3 ganger (ramper og lokalveg). Det bør ses på en løsning med parkering på begge sider, og der antall kryssinger av bilveg reduseres. På den måten blir det færre konfliktpunkter og dermed reduseres risikoen for ulykker.</p> <p>I begge kryssområdene må de myke trafikantene krysse kjørevegen i tidsluker i trafikken. For mange vil nok dette oppleves som utrygge løsninger, noe som kan være med å redusere bruken av kollektiv som transportform.</p>	<p>løsningen.</p> <p>Sikkerheten kan også økes ved hjelp av fartsregulering, opphøyde løsninger og god belysning ved kryssingspunktene. Innenfor regulert veiformål i krysset på Frøytland finnes det også andre tilgjengelige areal for parkeringsfasiliteter, blant annet langs Frøytlandsveien mot vest. Eventuelle endringer og suppleringer kan innarbeides i byggefasen, etter en vurdering av trafiksikkerhet, antall kryssende og beregnet behov i de to kryssene.</p>
13	13-1	Statnett	09.11.2023	<p>Statnett har særskilt anleggskonsesjon etter energiloven for transmisjonsnettanlegg i Kvinesdal kommune. Dette innebærer at Statnett eier og drifter følgende anlegg innenfor og i nærheten av plangrense til ny E39: (se fig.1)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kvinesdal transformatorstasjon - Feda transformatorstasjon - 420 kV Ertsmyra- Kvinesdal 1 - 420 kV Ertsmyra- Kvinesdal 2 - 420 kV Kvinesdal- Kristiansand - NorNed M1 West- høyspentkabler i sjø - Tunnel I fjell for høyspentkabler NorNed. - 300 kV Kvinesdal- Kleven - 300 kV Kvinesdal – Feda 1 - 300 kV Kvinesdal- Åna-Sira - 300 kV Kvinesdal – Lista 1 - 300 kV Kvinesdal -Lista 2 - 525 kV Ertsmyra- Vollesfjord – likestrøm 	Innspillet tas til etterretning.
13	13-2	Statnett	09.11.2023	<p>1. Høyspent linje 525 kV Ertsmyra- Vollesfjord. Statnett fikk konsesjon av Olje og Energidirektoratet (OED) den 13.10.2014 til bygging av 525 kV likestrøms forbindelsen mellom Norge og Tyskland. Statnett fikk rettighet til en hensynssone / byggeforbudsbelte med beregnet bredde på 40 m. se fig.4. Linjen</p>	<p>Innspillet tas til etterretning.</p> <p>Da ny E39 krysser linjen og tiltaket ligger innenfor hensynssone / byggeforbudsbelte, skal Statnett godkjenne byggetiltaket.</p>

Nr.	Delsvar	Innsender	Dato	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
				<p>er bygget iht gitt konsesjon.</p> <p>Statnett skal godkjenne alle tiltak innenfor hensynssone / byggeforbudsbeltet. Da ny E39 krysser linjen og tiltaket ligger innenfor hensynssone / byggeforbudsbeltet, skal Statnett godkjenne byggetiltaket.</p>	
13	13-3	Statnett	09.11.2023	<p>3.11 Omlegging av ledningsnett.</p> <p>Omlegging av høyspentanlegg prosjekteres av netteier, og dette utføres derfor ikke i reguleringsfasen. Agder Energi og Nye Veier AS har en generell enighet om at alle luftstrek som krysser E39 skal legges ned som jordkabel under kjørebane. I Kvinesdal kommune gjelder dette spesielt rundt de to nye kryssene på Oppofte og i Frøytland. Statnett mener at høyspentlinje 525 kV Ertsmyra – Vollesfjord må beskrives under dette punkt.</p> <p>Følgende må tas inn: Høyspentlinjen 525 kV Ertsmyra- Vollesfjord skal ikke legges om, men være i drift under bygging av ny E39. Leder for sikkerhet skal være til stede når arbeidene skal foregå i nærheten av linjen. Prosjektet må planlegge og tilpasse arbeidet i forhold til at man ikke kan forvente at man får utkopling av Statnett sin høyspentlinje. Hvis man ser at det er spesielle forhold der man ikke har noen alternativ en og søke utkopling før utførelse, så vil det være minimum 12 mnd. søknadsplikt.</p> <p>En eventuell utkopling kan avlyses uten kostnad for Statnett, hvis det oppstår driftssituasjoner når dette er nødvendig. Alle kostnader forbundet med en eventuell utkopling bæres av utbygger av E39.</p>	<p>Følgende omskriving av Statnett sitt forslag er tatt inn i planbeskrivelsen kap.3.11: Høyspentlinjen 525 kV Ertsmyra-Vollesfjord skal ikke legges om, men være i drift under bygging av ny E39. Leder for sikkerhet skal være til stede når arbeidene skal foregå i nærheten av linjen.</p> <p>Prosjektet må planlegge og tilpasse arbeidet i forhold til at Nye Veier AS ikke kan forvente å få utkopling av Statnett sin høyspentlinje. Dersom Nye Veier AS ser at det er spesielle forhold under anleggsperioden der det ikke er alternativ til å søke om utkopling før utførelse, så vil det være minimum 12 mnd. søknadsplikt.</p>
13	13-4	Statnett	09.11.2023	<p>5.10 Risiko- og sårbarhet.</p> <p>Under avsnittet om - Samfunnsviktige objekter og virksomheter – er anført følgende: Det er høyspentlinjer som krysser tenkt vei flere steder i planområdet. Foreløpige vurderinger viser at risiko for brudd på kraftforsyningen er lav og at omlegging av høyspentlinjer vil håndteres gjennom ordinært anleggsarbeid med god planlegging. Statnett viser til merknader i punkt 3.11. Det er en betydelig fare for alvorlige konsekvenser, dersom ikke arbeidene avklares med leder for sikkerhet, spesielt når arbeidene foregår i nærheten av høyspentlinjen. Dette må nevnes under dette punktet.</p>	<p>Følgende formulering er lagt til i planbeskrivelsen kap.5.10: Det er en betydelig risiko for hendelser dersom anleggsarbeid nær høyspentlinje ikke avklares med leder for sikkerhet før igangsetting.</p>
13	13-5	Statnett	09.11.2023	<p>6.5 Hensynssoner – og faresoner</p> <p>I tabell 6-2 mangler beskrivelse av hensynssone – Båndlegging etter annet lovverk Energiloven (H740). Dette må legges inn i tabellen.</p> <p>Funksjonen er å kartlegge og legge inn i plankartet hensynssone</p>	<p>Planbeskrivelsen kap. 6.5 tabell 6.2 er oppdatert i tråd med merknad fra Statnett.</p>

Nr.	Delsvar	Innsender	Dato	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
				/byggeforbudsbeltet med bredde på 40 meter og fastsette bestemmelser tilhørende dette beltet. Dette må innarbeides i reguleringsbestemmelsene.	
13	13-6	Statnett	09.11.2023	<p>3.3 Konsekvenser i anleggsperioden.</p> <p>I rapporten er ikke beskrevet utfordringene ved bygging av ny vei under 525 kV høyspentlinjen Ertsmyra - Vollesfjord. Dette bør tas inn som et kulepunkt og beskrives. Høyde på terreng under linje er ca. 15 m på det lavest terreng. Dette innebærer at anleggsmaskiner er innenfor varslings-sone på 30 m, og arbeidene må gjennomføres med godkjent ansvarlig leder for sikkerhet til stede, godkjent av Statnett. Før byggearbeidet påstartas under linjen skal Statnett godkjenne tiltaket</p>	<p>KU hovedrapport kap. 3.3 oppdateres i tråd med merknad fra Statnett, følgende tekst er lagt til med egen overskrift:</p> <p>525 kV høyspentlinjen Ertsmyra – Vollesfjord</p> <p>Linjen går på det laveste ca. 15 m over terrenget, og anleggsmaskiner vil da være innenfor varslingssonen på 30 m. Anleggsarbeidet må da gjennomføres med ansvarlig leder for sikkerhet til stede, og leder må godkjennes av Statnett. I tillegg skal Statnett godkjenne tiltaket før anleggsstart.</p>
13	13-7	Statnett	09.11.2023	<p>Følgende nytt punkt 3.3.3 må innarbeides:</p> <p>3.3.3 Båndlegging etter andre lover- Energiloven. (H 740) Statnett ber om at følgende bestemmelse innarbeides: Det er ikke tillatt med ny bebyggelse innenfor hensynssonen og alle tiltak i terrenget og anleggsarbeid innenfor hensynssonen skal på forhånd avklares med ledningseier.</p>	Reguleringsbestemmelsene for Kvinesdal er oppdatert i tråd med merknad fra Statnett.
13	13-8	Statnett	09.11.2023	<p>Byggeforbudsbelte langs denne transmisjonsnettledningen er totalt 40 meter, 20 meter målt horisontalt til hver side fra senter av ledningen. Det må ikke iverksettes tiltak som medfører forringelse av adkomst til Statnetts anlegg. Det må heller ikke gjøres inngripen i terrenget som medfører endring av overdekningen over kabler eller oppfylling av terrenget som medfører redusert høyde opp til luftledningsanlegg.</p> <p>Inntegning av høyspentlinje i plankart</p> <p>Utgangspunktet er derfor at slike transmisjonsnettledninger og transformatorstasjoner i en reguleringsplan ikke skal inntegnes som ett planformål, men innarbeides i plankartet som hensynssone med SOSI-kode H740 (båndlegging etter Energiloven) og tilhørende reguleringsbestemmelser (pbl §§ 11-8 d) /12-6).</p>	Transmisjonsnettledninger er tegnet med byggeforbudsbelte på 20 m på hver side av ledningene. Over Fedafjorden er sonen ekstra bred på grunn av to parallelle linjer.
13	13-9	Statnett	09.11.2023	<p>2.1 Statnett sine vurderinger av foreliggende plan for E39 ut fra gjeldende SDOK119-22, versjon 4.0: Rute som vist i fig.5, er i dag gjeldende rute vedtatt i Statnett sin transportplan. Fig.6 viser dagens kryss ved Frøytland. Fremlagt plan viser nytt kryss ved Frøytland 1, hvor eksisterende vei legges i kulvert under nye E 39.</p> <p>Det anlegges 2 stk. 90 graderes svinger på vei til Feda stasjon, like ut fra kulvert, se fig.7a og 7b og fig.8. Statnett sin vurdering: Forslag til nytt kryss som planlagt</p>	Tilrettelegging for transformatortransport kan løses ved at transporter benytter den planlagte Øyetunnelen fra Øyesletta ved Eramet til Frøytland. Sentraløyen i ny rundkjøring på Øyesletta kan etableres med lav og overkjørbar utførelse, alternativt med utførelse som enkelt kan demonteres. I tillegg sikres det tilstrekkelig kjørbart område i innersving i krysset der Frøytlandsveien starter på Frøytland (fig. 13 i høringsuttalelsen).

Nr.	Delsvar	Innsender	Dato	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
				i fig. 7- 8. vil ikke fungere for Statnett sin spesialtransport av trafoer. Det et vises til SDOK – 119 -22- versjon 4., hvor det stilles en rekke krav for denne type tungtransportberedskap. Se detaljer og kart i uttalelsen.	Tilrettelegging for transformatortransport er sikret i plankartet ved at det legges inn utvidet svingareal i arealformålet o_SK1 i krysset på Frøyland i tråd med krav i SDOK.
13	13-10	Statnett	09.11.2023	3.0 Sprengningsarbeid og rystelser som kan skade Statnett sine anlegg. Tunnelene som skal anlegges ligger under Statnett sine to stasjoner, nye Kvinesdal stasjon og Feda stasjon. Sprengning i fjell kan medføre for sterke rystelser og kan skade tekniske installasjoner. Vedlagte lengde profiler, fig. 18 og 19, viser ca. tykkelse av fjell. Se detaljer i uttalelsen.	Rystelser i forbindelse med sprenging er omtalt i fagrapport ingeniørgeologi Refstiheitunnelen (NV42E39LK-GEO-RAP-0003). I rapporten anbefales det at bygningsbesiktigelse utføres i forkant av sprengningsarbeider for Statnetts anlegg og bygninger som ligger innenfor det forventede influensområdet med hensyn til sprengningsvibrasjoner. Dette danner også grunnlag for fastsettelse av grenseverdier for rystelser. Detaljer omkring rystelsesundersøkelser avklares i byggeplan/totalentreprise.
13	13-11	Statnett	09.11.2023	4.0 Fyllingsområdet av overskuddsmasser ved Kvinesdal stasjon fig.17. Ved trafostasjonen ved Kvinesdal, se fig.17, er det foreslått innregulert på Statnett sin eiendom et masselager til benyttelse dersom det blir behov for lagring av masser i tilknytning til eventuell etablering av anleggsvei frem til området ved påhugget til Refstihei-tunnelen ved Feda fjorden. Statnett vil påpeke at foreslått fyllingsområde i planen vil bli vurdert opp mot behov for egen utnyttelse av dette området. Dersom det blir aktuelt med ilandføring av kabler fra prosjektet Sørlege Nordsjøen II, kan området avsatt i planen til fyllingsområde være bundet til dette prosjektet. Se detaljer og kart i uttalelsen.	Masselager LAA5 ved Kvinesdal stasjon tas ut av planen. Anleggsvei ned til tunnelportal på nordsiden av Fedafjorden beholdes.
13	13-12	Statnett	09.11.2023	5.0 Statnett sine planer for utvidelse av Kvinesdal stasjon Statnett har startet opp et prosjekt med formål om å utvide Kvinesdal stasjon. Med havvind som skal tilknyttes, kan det bli ytterligere utvidelser. Statnett vil ha behov for å flytte linjetrasser inn/ut av anlegget, spesielt Lista ledningene og ledningene mot Åna-Sira. Dette vil kunne utføres uten påvirkning av planer for E39. Likeledes vil dette gjelde tiltak inne på selve stasjonsområdet. Statnett har behov for å anlegge fjellfundamenter til nye ledninger og utvide stasjonsområdet med sprengning i skjæringene på østsiden av Kvinesdal stasjon. Etter tilsendte lengdeprofiler ved Kvinesdal stasjon, fig.18, ved profil nr.15500, er det ca. 60m fast fjell over tunnelen til området Statnett planlegger å foreta sprengning i fjell, i forbindelse med utvidelse av stasjonen.	Innspillet tas til etterretning.

Nr.	Delsvar	Innsender	Dato	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
13	13-13	Statnett	09.11.2023	<p>6.0 Generelle krav - Anleggsarbeid nært høyspentanlegg – 30 meters varslingsgrense</p> <p>Anleggsarbeid nært spenningsatte anlegg må skje på en måte som ikke gir fare for Statnetts ledninger eller skade på personell, maskiner og utstyr. I tillegg til byggeforbudsbeltet er det en varslingsavstand på 30 meter det fra ytterste strømførende fase på ledningen.</p> <p>Statnett som lednings-eier skal derfor kontaktes minst 6 uker før planlagt oppstart av arbeid med anleggsmaskiner i en horisontal avstand nærmere enn 30 meter fra ytterste strømførende line. Det samme gjelder dersom det skal gjennomføres sprengningsarbeider eller gravearbeider mv som kan gi risiko for å påføre overføringsanlegget skade eller gi skade på tiltakshaver eller utstyr. Det vil da være nødvendig med befarig og nærmere avtale om aktuelle sikkerhetstiltak.</p> <p>Vi viser ellers til veiledning på Statnett sin hjemmeside https://www.statnett.no/om-statnett/vart-hms-arbeid/arbeid-nar-hoyspentanlegg/ samt publikasjonen "Anleggsmaskiner og elektriske anlegg" som finnes der. Statnett ber om at den sistnevnte publikasjonen følger det videre planarbeidet da denne illustrerer grunnlaget for vårt HMS-arbeid ved ledninger som er spennings satt.</p> <p>Når det gjelder ROS-analyse ber vi om at denne gjennomføres med hensyn til transmisjonsnettet som kritisk infrastruktur både med hensyn til ferdig bygget anlegg og med hensyn til anleggsgjennomføring.</p>	Innspillet tas til etterretning.

3.2 Lag/foreninger/organisasjoner

Nr.	Delsvar	Innsender	Dato	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
14	14-1	Forum for natur og friluftsliv	17.12.2023	<p>I Agder stiller dette veiprojektet seg inn i en rekke av flere store prosjekter som krever betydelige arealer. Det inkluderer planer for energikrevende industri som batterifabriker, datasentre, områder til sol-, vind- og vannkraftutbygginger, oppgraderinger av strømnnettverket, utvikling av hytteområder og et generelt press på strandsonen, for å nevne noe.</p> <p>Det anbefales derfor sterkt at det i denne prosessen legges betydelig vekt på løsninger som kan kompensere og minske de negative konsekvensene for naturmangfoldet og friluftslivet.</p>	Innspillet tas til etterretning.
14	14-2	Forum for natur og friluftsliv	17.12.2023	<p>Planens rekkevidde og fragmentering</p> <p>Planene for E39 strekker seg lagt ut over området for denne reguleringen. Vi stiller spørsmål ved tilnærmingen med å dele prosjekter inn i mindre, isolerte seksjoner for regulering og offentlige høringer, fordi det kan føre til en fragmentert forståelse av de samlede effektene. Dette gjør det utfordrende å se rekkevidden av prosjektet og dets innvirkning som helhet.</p> <p>E39 representerer betydelige utfordringer for biologisk mangfold og rekreasjonsområder, spesielt når E39 planlegges med en standard som utvilsomt vil være en barriere for naturlige habitater.</p> <p>Vi i Forum for natur og friluftsliv Agder representerer flere natur- og friluftslivsorganisasjoner, og oppfordrer til en helhetlig vurdering for å unngå fragmentering av landskapet og økosystemet.</p>	<p>Statlig kommunedelplan (SKDP) E39 Lyngdal vest – Ålgård omfatter hele strekningen, og samlede virkninger for E39 på strekningen er utredet på et overordnet nivå i konsekvensutredningen for SKDP.</p> <p>På et overordnet nivå benyttes i hovedsak kjent informasjon gjennom offentlige databaser o.l. som kunnskapsgrunnlag i konsekvensutredningen.</p> <p>I SKDP er det avsatt en korridor med bredde på 400 m der ny E39 er tenkt.</p> <p>Det vil være faglige utfordringer og arealkonflikter langs hele strekningen som må løses, og det vil ikke være praktisk mulig å gjennomføre dette på hele strekningen samtidig. Videre detaljering av E39 vil skje gjennom detaljreguleringsplaner.</p> <p>Det stilles strenge krav til kunnskapsgrunnlaget i konsekvensutredning for detaljreguleringsplaner, og et omfattende og tidkrevende feltarbeid vil være nødvendig.</p>
14	14-3	Forum for natur og friluftsliv	17.12.2023	<p>Konsekvenser og tiltak</p> <p>Plandokumentene beskriver store konsekvenser for naturen i begge kommunene. Det innebærer bl.a. omfattende graving og sprengningsarbeid, fundamentering, spunting og grunnforsterkning, som vil ha betydelige effekter på det lokale landskapet og økologien.</p> <p>Vi mener det er viktig å minimalisere slike inngrep, og vi foreslår på generelt grunnlag at alternative traseer som reduserer inngrepet i uberørte naturområder</p>	<p>Alle alternativene er utredet likeverdig i konsekvensutredningen, både når det gjelder prissatte og ikke-prissatte konsekvenser. Kunnskapsgrunnlaget for konsekvensutredning av de ulike fagtemaene er beskrevet i de respektive fagrapportene. Den samfunnsøkonomiske analysen gir en systematisk og etterprøvbart fremstilling av hvordan de samfunnsøkonomiske fordelene ved de ulike alternativene avveies mot ulempene de samme alternativene fører med seg.</p>

Nr.	Delsvar	Innsender	Dato	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
				<p>må utredes og vurderes, og i større grad velges.</p> <p>Vi ser at det er gjort vurderinger som reflekterer kompleksiteten i beslutningsprosesser, hvor bl.a. miljøverdier, lønnsomhet, teknisk gjennomførbarhet og offentlig deltakelse alle er involvert. Men hva avgjørelser avhenger av, kan være ganske uklart i noen tilfeller. Det kan svekke etterprøvbareheten.</p>	<p>Sammenstillingen av de prissatte og ikke-prissatte konsekvensene i den samfunnsøkonomiske analysen skal se de ulike fagtemaene i sammenheng med hverandre. Rangering og valg av alternativ er basert på resultatet fra den samfunnsøkonomiske analysen, måloppnåelse og ROS-analysen.</p> <p>Samlet ble E39 med alternativene Høylandsdalen vest med kryss Frøytland 1 rangert som nummer 1. Alle kryss-alternativene på nordsiden av Fedafjorden har store negative konsekvenser for ikke-prissatte fag. Det er utført en optimalisering av veianlegget etter at ikke-prissatte fag ferdigstilte sin vurdering i konsekvensutredningen. Enkelte steder har store ikke-prissatte verdier medført endringer i utformingen av veianlegget, mens andre tiltak er tatt med i plankart og bestemmelser. Se kap.9.2 i Konsekvensutredning hovedrapport (NV42E39LK-PLA-RAP-0011) for mer informasjon.</p>
14	14-4	Forum for natur og friluftsliv	17.12.2023	<p>Tunnel som alternativ</p> <p>Tunnelalternativer bør vurderes mer grundig, tross høye kostnader, for å redusere miljøpåvirkningen. Spesielt rundt Tjomslandsbekken og Hålandsbekken i Lyngdal, hvor vi finner at planene vil medføre særlige store inngrep. Selv om vi finner vurderinger rundt alternative løsninger som vil kunne unngå inngrepene i vannforekomstene Tjomslandsbekken og Hålandsbekken, skrinnlegges de likevel av forslagsstillere som mener disse alternativene ville medføre uforholdsmessig store kostnader.</p> <p>Til sammenligning er for eksempel den 21 kilometer lange Refstiheitunnelen, og i tillegg Øyetunnelen, en del av prosjektet i Kvinesdal. Begrunnelsen for disse går i hovedsak på effektiv styring av sprengningsmasser med masselagring av stein på Frøytland. Bl.a. reduseres transportlengden, noe som er både kostnadseffektivt og reduserer miljøpåvirkningen. I tillegg er Refstiheitunnelen sett i sammenheng med såkalte terrengutfordringer.</p> <p>Med tunnelbyggingen fra Frøytland mot fjorden kan prosjektet tidlig forberede byggingen av en ny bru over Fedafjorden, slik vi forstår det, og på den måten bidrar tunnelen også til en mer sammenhengende utvikling.</p> <p>Vi er usikre på om beslutningsprosessen for tunnelbygging vurderer flere faktorer enn kun prisnivå, byggefordeler og tidsrammer. Derfor ønsker vi en grundigere forklaring på dette aspektet. Spesielt er vi opptatt av området rundt</p>	<p>Hovedprinsippet for arbeidet har vært å benytte tunnel der terrengutfordringer gjør det nødvendig. Grunnen til dette er at tunnel er vesentlig mer kostnadskrevende å både bygge og drifte enn vei i dagen. Tunnel ble vurdert som tiltak for å unngå miljø- og samfunnsinngrep i Høylandsdalen, men ble ikke valgt.</p> <p>Det har vært vurdert alternative linjer med både flere og færre tunneler i grov- og finsilingsfasen, og i hele prosessen har miljøhensyn vært en del av vurderingen. Økonomi og netto nytte har likevel blitt vektlagt mest. Det er innarbeidet en rekke tiltak i plankart og bestemmelser for å redusere og håndtere miljøpåvirkningen fra prosjektet, blant annet i områdene rundt Tjomslandsbekken og Hålandsbekken.</p>

Nr.	Delsvar	Innsender	Dato	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
				Tjomslandsbekken og Hålandsbekken i Lyngdal, hvor vi oppfatter at det ville vært hensiktsmessig å konstruere en tunnel for å minimere miljøpåvirkningen.	
14	14-5	Forum for natur og friluftsliv	17.12.2023	<p>Omlegging av bekker</p> <p>Planforslaget inkluderer omfattende omlegging av bekker. Både Hålandsbekken og Rørdalsbekken nevnes som eksempler på bekker som skal legges om på en måte som muliggjør ålevandring og fiskevandring. Dette er kritisk for å bevare det lokale økosystemet og biologisk mangfold.</p> <p>I området fra Ytre Tjomslandsvann til Vatlandstunnelen, og i tillegg rundt Steggan, planlegges også flere bekkeomlegginger, hvor disse er regulert under spesifikke bestemmelsesområder som vi oppfatter skal kunne beskytte vannmiljøet og bl.a. forhindre forurensning fra sprengstein.</p> <p>I Kvinesdal planlegges omlegging av bekker på Frøytland, og i området nordvest for Fedafjorden og rundt Indretjønn, som vil bli berørt av veikryssinger og langsgående inngrep. Dette vil endre de naturlige vannveiene og kan ha betydelige miljømessige konsekvenser.</p> <p>Vi understreker behovet for nøye hensyn til miljøet i disse sårbare områdene og viktigheten av å redusere skadevirkningene på vannmiljøet under E39-utbyggingen.</p>	<p>Innspillet tas til etterretning. Det er utarbeidet en egen fagrapport som omhandler tiltak i berørte vassdrag (E39LK_000_YM_Vurdering av tiltak i berørte vassdrag). Rapporten skal følge prosjektet videre og oppdateres i fasene for detaljprosjektering og bygging, for å sikre at nødvendige tiltak for å unngå og redusere skadevirkninger for vannmiljø og akvatisk naturmangfold blir satt inn.</p>
14	14-6	Forum for natur og friluftsliv	17.12.2023	<p>Ødeleggelse av naturbeitemarker og naturtypelokalitet</p> <p>Det er beskrevet at prosjektet vil medføre ødeleggelse av flere tidligere naturbeitemarker, som ligger rundt jordbruksområdene, og en mindre naturtypelokalitet av flomskogsmark ved Framstø.</p> <p>Naturbeitemarker og flomskogsmarker er viktige for biologisk mangfold. De tilbyr unike habitater for en rekke plante- og dyrearter. Ødeleggelsen av disse naturtypene kan derfor ha negative konsekvenser for det lokale økosystemet, spesielt for arter som er avhengige av de spesifikke miljøene.</p> <p>Planen inkluderer allerede noen skadereduserende tiltak. Kan vi implementere flere?</p>	<p>Planarbeidet er gjennomført i tråd med tiltakshierarkiet. Det har i første rekke blitt arbeidet for å unngå skade på natur- og vannmiljøet, ved å trekke veilinjer og andre tiltak unna vannforekomster og registrerte naturverdier. Deretter er tiltak for å begrense, istandsette (restaurere) og kompensere vesentlige skadevirkninger innarbeidet i plankart og bestemmelser.</p> <p>For naturmangfold og vannmiljø er alle spesifikke tiltak som er identifisert underveis i utredningen og prosjekteringen allerede innarbeidet i linjealternativene slik de foreligger. Dette kan være tiltak for å skjerme og/eller reetablere økologiske verdier i tilknytning til naturtyper og vassdrag, barrieredempende tiltak, begrensninger for anleggsaktiviteten, tiltak mot forurensning, mv.</p> <p>Kapittel 9 i fagrapport naturmangfold og vannmiljø (NV42E39LK-YML-RAP-0008) beskriver tiltak som kan bidra til å redusere de</p>

Nr.	Delsvar	Innsender	Dato	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
					negative virkningene av tiltaket.
14	14-7	Forum for natur og friluftsliv	17.12.2023	<p>Skadereduserende tiltak for jordbruksområder</p> <p>Det er utviklet en matjordplan med forslag til løsninger for flytting og reetablering av jordbruksareal berørt av veiutbyggingen. Denne planen inkluderer overordnede prinsipper for håndtering av matjord i anleggsperioden. Vi ser at det blir viktig å vurdere om disse tiltakene er tilstrekkelige for å kompensere for det potensielt store tapet av produktiv jordbruksjord.</p>	All matjord vil benyttes til reetablering av dyrka jord. Til sammen tilrettelegges det for ca. 270 daa areal for reetablering, men innenfor reguleringsplanen er det ikke nok matjord som permanent beslaglegges av veiltaket til å reetablere alle arealene.
14	14-8	Forum for natur og friluftsliv	17.12.2023	<p>Fauna- og viltoverganger</p> <p>For å beskytte dyrelivet og opprettholde økologiske korridorer, er det viktig med effektive fauna- og viltoverganger. Vi ser at det foreslås flere konkrete tiltak som tillater kryssing over eller under veien. Disse over- eller undergangene skal hjelpe dyr med å krysse E39 sikkert og bidra til å bevare deres naturlige vandringsmønstre, og redusere risikoen for dyrepåkjørslar.</p> <p>De bidrar også til å opprettholde sammenkoblingen av habitater som ellers ville blitt fragmentert av veien. Det er viktig både for dyrelivets velferd, men også for å opprettholde det biologiske mangfoldet og økosystemet i området. Vi ser at det noen steder planlegges for løsninger med oppfylling av terreng for å skape slake, viltvennlige passasjer.</p> <p>Vi ser at det med denne løsningen også er tenkt tatt hensyn til friluftsliv, hvor noen områder er tilpasset for å bevare opplevelsesverdien av urørt natur for mennesker.</p>	Innspillet tas til etterretning
14	14-9	Forum for natur og friluftsliv	17.12.2023	<p>Friluftsliv</p> <p>Hensynet til friluftsliv oppfattes som et element som har fått oppmerksomhet i planleggingsfasen. I Lyngdal ser vi eksemplet med at det er lagt til rette for fauna- og viltoverganger i Høylandsdalen, som ikke bare tjener dyrelivet, men også støtter lokale friluftaktiviteter ved å bevare naturlige trekkveier og landskapets attraktivitet.</p> <p>Videre har et aktivt lokalmiljø i Kvinesdal bidratt til merking av flere stier, spesielt i områder med tilknytning til friluftsliv, noe som understreker et felles engasjement for å opprettholde og fremme tilgang til naturområder for rekreasjonsbruk.</p> <p>I Kvinesdal er det også lagt opp til å etablere nye parkeringsmuligheter nær turstier. Dette er tiltak som viser en bevisst tilnærming for å integrere hensynet til friluftsliv i utviklingen, på en måte som bidrar til at områdets rekreasjonsverdi og</p>	Innspillet tas til etterretning. Nye Veier AS prøver å minimere konsekvensene av europaveien ved å bl.a. tilrettelegge for tiltak knyttet til friluftsliv.

Nr.	Delsvar	Innsender	Dato	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
				tilgjengelighet kan opprettholdes og, hvor mulig, forbedres. Vi heier på dette.	
14	14-10	Forum for natur og friluftsliv	17.12.2023	<p>Gjenbruk av eksisterende veiarealer</p> <p>Planforslaget viser allerede en bevisst tilnærming til å minimere både miljøbelastning og arealbeslag, ved å legge vekt på gjenbruk av eksisterende veiarealer. I Lyngdal planlegges det for at nye veilinjer delvis vil følge eksisterende veitraseer, inkludert oppgradering av Vatlandstunnelen, for å bidra til lavere klimagassutslipp både i anleggsfasen og i arealbeslag.</p> <p>Omkring 3 kilometer av den eksisterende E39-traseen gjennom Kvinesdal skal også gjenbrukes. Denne strategien med gjenbruk støtter vi sterkt, siden den er både kostnadseffektiv og miljøvennlig, og vi vil oppfordre til å fortsette å prioritere slike løsninger i prosjektets videre utvikling</p>	<p>Innspillet tas til etterretning.</p> <p>I planforslaget er det ca.5.6 km gjenbruk av dagens E39.</p>
14	14-11	Forum for natur og friluftsliv	17.12.2023	<p>Miljøkonsekvenser</p> <p>For å beskytte både naturmiljøet og lokalsamfunnet må planen inneholde tiltak for å redusere støy, støv og lysforurensning, og sikre luftkvalitet, og redusere klimagassutslipp, siden disse kan ha betydelige negative konsekvenser.</p> <p>Støy fra anleggsarbeid og senere trafikk kan forstyrre dyreliv og mennesker, mens støv kan påvirke luftkvaliteten og folkehelsen. Lysforurensning kan forstyrre naturlige døgnrytmer hos både dyr og mennesker, og påvirke økosystemer negativt. Det krever nøye håndtering, på en måte som minimerer den negative påvirkningen.</p> <p>Særlig viktig er det å undersøke om de foreslåtte tiltakene faktisk vil være effektive i å adressere disse utfordringene. Kompenserende tiltak kan være støyskjermer eller -voller, bruk av støvdempende metoder under bygging, og begrensning av belysning for å redusere lysforurensning. I denne sammenheng er det også relevant å ønske mer tunell.</p>	<p>Støy fra veianlegget med forslag til kompenserende tiltak er utredet i fagrapporten E39LF_000_AKU_Fagrapport Støy.</p> <p>Belysning langs E39 vil følge kravene i Statens vegvesen sin håndbok N100 Veg- og gateutforming.</p> <p>Evt. støyskjermingstiltak langs E39 vil bidra til å skjerme lys fra kjøretøy.</p>
14	14-12	Forum for natur og friluftsliv	17.12.2023	<p>Involvering og medvirkning</p> <p>Som samarbeidsforum for frivillige organisasjoner som er opptatt av natur og friluftslivsinteresser, vil vi understreke viktigheten av å involvere frivillige organisasjoner i planprosessen.</p> <p>Deres kunnskap og innsikt er uvurderlig for å håndtere konsekvenser av prosjektet og bør inkluderes i både planlegging og gjennomføring, og i etterkant for kartlegging og overvåkning av miljøendringer.</p> <p>Vi mener det er viktig å ta inn over seg at selv om det er gjort omfattende</p>	<p>Nye Veier AS har hatt fokus på medvirkning gjennom tre høringsrunder fra prosjektets oppstart til vedtak av reguleringsplanen. I hver høringsrunde har det også vært publisert en kartportal som har vist vurderte alternativer og forslag til reguleringsplan i detalj.</p> <p>Nye Veier AS setter krav til gjennomføring av anleggsarbeidene i våre spesielle kontraktsbestemmelser om ytre miljø, herunder krav til overholdelse av lover forskrifter, offentlige vedtak og</p>

Nr.	Delsvar	Innsender	Dato	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
				<p>utredninger og planer for skadereduserende tiltak, er det alltid en utfordring å fullt ut forutse og håndtere alle konsekvensene av et så omfattende prosjekt som E39-utbyggingen.</p> <p>Derfor kan det være nødvendig å fortsette å overvåke og justere tiltakene gjennom hele prosjektets varighet for å sikre at miljømessige og samfunnsmessige interesser blir ivaretatt. Frivillige organisasjonene representerer et sterkt engasjement som det står stor respekt av, og som det er behov for å inkludere i prosjekter som dette som i stor grad berører natur- og friluftinteresser.</p>	<p>allment aksepterte normer.</p> <p>Det settes krav at totalentreprenøren skal etablere dialog med naboer, omgivelser og berørte, da særlig for tiltak som kan medføre forurensning, støy, tøv og vibrasjoner. Når det gjelder friluftsliv, så er det krav til, så langt det er mulig, å opprettholde mulighetene for friluftsliv, samt sørge for sikker allmenn ferdsel i områder som ligger tett opp, eller blir berørt av anleggsarbeidene.</p> <p>For faunapassasjer skal det utarbeides en overvåkningsplan fra ett år før anleggsstart og fem år inn i driftsfasen. I forbindelse med dette kan det være Nye Veier/totalentreprenøren tar kontakt med frivillige organisasjoner for bistand.</p>
15	15-1	Kvinesdal ungdomsråd	27.11.2023	<p>1. Hva må vi tenke på når vi planlegger den nye veien?</p> <p>- Nødstopplommer, god skilting, sikkerhet, autovern og lys.</p>	Nødstopplommer, skilting, sikkerhet, autovern, lys og andre tiltak som bedrer trafikksikkerheten skal etableres. Det gjøres i henhold til Statens vegvesen sine håndbøker.
15	15-2	Kvinesdal ungdomsråd	27.11.2023	<p>2. Er det noen temaer som er viktige for dere?</p> <p>- Viltpassasje, effektivt veiarbeid</p>	Det skal bygges flere faunapassasjer. Det er arbeidet for at plassering og utforming skal bidra til at disse får best mulig funksjon for viltet. Det er også satt krav om at disse passasjene skal overvåkes ett år før anleggsstart og minst 5 år ut i driftsfasen, slik at nødvendige justeringer blir gjort for å sikre best mulig funksjon for passasjene.
15	15-3	Kvinesdal ungdomsråd	27.11.2023	<p>3. Er det noen områder dere bruker i dag som er viktige for dere? Hvorfor er disse viktige?</p> <p>- Netland og sønner (søpla) Renovasjon. Søpla er viktig for å kunne gjenvinne og kaste forsvarlig.</p>	Netland og sønner vil miste mye areal som følge av den nye tilførselsveien fra Øye - Frøyland, og det ender sannsynligvis med at de må flytte virksomheten til et nytt sted.
15	15-4	Kvinesdal ungdomsråd	27.11.2023	<p>4. Hva vil det si for dere at vi bygger en ny vei her?</p> <p>- Det betyr mye, bedre tilgjengelighet, raskere</p>	Dagens E39-strekning mellom Kristiansand i Agder og Ålgård i Rogaland er om lag 200 km, og reisetiden for personbiler er rett rundt 3t. Ny E39 vil være om lag 160 km med en reisetid på om lag 1 t 30 min. Fra Kvinesdal til Kristiansand vil reisetiden med personbil reduseres med ca. 40 min.
15	15-5	Kvinesdal ungdomsråd	27.11.2023	<p>5. Hvordan ønsker dere at veien og området skal se ut om 50 år i deres kommune?</p> <p>- Fint, godt vedlikeholdt, fikser på veien når det oppstår skader</p>	Ny E39 vil ha løpende vedlikehold, og spesielt tunneler og bruer vil ha fast periodisk inspeksjon.
15	15-6	Kvinesdal	27.11.2023	<p>6. Er det noe dere lurer på om prosjektet eller er det andre ting dere vil si til oss?</p>	Den fysiske oppstarten av prosjektet er ikke bestemt, men

Nr.	Delsvar	Innsender	Dato	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
		ungdomsråd		- Når er veien ferdig? Hvorfor går den ikke igjennom Kvinesdal, vi ønsker en interessant og unik vei, inkludere kunst i veiutbyggingen, graffiti kunst i tunnelåpningen (buen), kult lys i tunnelen (eks. Stavanger)	byggetiden er vurdert til 4 år.
16	16-1	Naturvernforbundet i Agder	19.12.2023	<p>Den aktuelle strekningen med de forslag som Nye Veier AS her har fått konsekvensutredet, berører nasjonale interesser som biologisk mangfold (både naturtyper og artsmangfold) og jordvern i et omfang av nasjonal betydning.</p> <p>Blir planforslaget med dens hovedtrekk realisert, vil det åpenbart vært i strid med naturmangfoldlovens § 10 fordi summen av de ødeleggelsene en slik veiutbygging vil føre til, vil gi et nasjonalt tap av natur- og kulturlandskap. Det kan Naturvernforbundet ikke akseptere.</p>	<p>I fagrapport naturmangfold og vannmiljø (NV42E39LK-YML-RAP-0008) er det gjort en vurdering av naturmangfoldloven §§ 8-12 (kap. 10). Det er i tillegg gjort en grundigere vurdering av samlet belastning for naturmangfold som følge av prosjektet, og dette er omtalt i kap. 7.9.</p> <p>Samlet belastning og kompleksiteten økosystemene tilbyr er gitt avgjørende vekt. Metodikken for konsekvensutredning tar utgangspunktet i samlet belastning for arter og naturtyper, hvor rødlistekategoriseringen som et uttrykk for bestandssituasjon og sårbarhet danner grunnlaget for verdisettingen. Delområder med høyest verdi er derfor prioritert høyt når det gjelder å unngå og begrense skade fra de planlagte tiltakene. Det er også lagt vekt på å redusere samlet belastning gjennom å i størst mulig grad unngå eller begrense skade på registrerte naturverdier.</p> <p>Planarbeidet er gjennomført i tråd med tiltakshierarkiet. Det har i første rekke blitt arbeidet for å unngå skade på natur- og vannmiljøet, ved å trekke veilinjer og andre tiltak unna vannforekomster og registrerte naturverdier. Deretter er tiltak for å begrense, istandsette (restaurere) og kompensere vesentlige skadevirkninger innarbeidet i plankart og bestemmelser.</p> <p>Kapittel 9 Skadereduserende og kompenserende tiltak i fagrapporten beskriver tiltak som kan bidra til å redusere de negative virkningene av tiltaket.</p> <p>Samlet belastning er også vektet inn ved fastsettelse av samlet konsekvens (delstrekning 5 og 6).</p>
16	16-2	Naturvernforbundet i Agder	19.12.2023	Planen bør legges bort og et nytt planforslag utarbeides med bakgrunn i de føringene for nedskalert motorveiutbygging som regjeringen har gitt klare signaler om: i hovedsak å bygge på eksisterende veitrase gjennom utbedring med 2/ 3 felt og midtdeler slik at ikke natur av nasjonal verdi blir ødelagt.	Se kapittel 2 Fellessvar – Veistandard. Svar på dette er omfattende og inneholder figurer, og et er valgt å lage et fellessvar på spørsmål knyttet til veistandard.

3.3 Privatpersoner og grunneiere

Nr.	Delsvar	Innsender	Dato	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
17	17-1	Arild Kristensen	12.12.2023	<p>Grunneier på gnr. 5/3 og 13 i Kvinesdal, Frøytlandsveien 293 og 295. Valgt trasé raserer naturen og grenden Frøytland, og er i direkte konflikt med regjeringens politikk for nye motorveier.</p> <p>Utbyggingen innebærer nye og svært omfattende ødeleggelser av naturressurser, tap av matjord, naturmangfold og bebyggelse langs hele traséen. Det er da underlig at Nye Veier AS ignorerer alle politiske signaler og durer på med en svært inngripende firefelts 110 km/t-trasé.</p>	<p>Se kapittel 2 Fellessvar – Veistandard. Svar på dette er omfattende og inneholder figurer, og et er valgt å lage et fellessvar på spørsmål knyttet til veistandard.</p>
17	17-2	Arild Kristensen	12.12.2023	<p>Ta bort krysset til Kvinesdal på Frøytland. Hvordan kan man fra et samfunnsmessig regnskap forsvare 2 svært kostnadskrevenende kryss i samme kommune med kun få kilometers avstand? Behold /etabler fullt kryss på Oppofte og la eksisterende E39/ Fv465 være tilførselsveien til Kvinesdal.</p>	<p>I henhold til planprogrammet og forutsetningene for prosjektet skal det reguleres kryss på vestsiden av Fedafjorden med tilkobling fra ny E39 til Kvinesdal og nasjonal havn på Øye. Eksisterende kryss i Fedaheitunnelen har ikke tilfredsstillende trafiksikkerhet, og fv. 465 langs Fedafjorden er rasutsatt og har for dårlig geometri.</p> <p>Etter en medvirkningsprosess i to høringsrunder ble det planlagt et fullverdig kryss på Oppofte. Kryss på Oppofte vil være et knutepunkt for kollektivtrafikk og vil være en effektiv løsning for trafikk til og fra Farsund og Lister næringspark.</p>
17	17-3	Arild Kristensen	12.12.2023	<p>Velg enten Frøytland 2 traséen eller Høyland 2. Stiller spørsmål om Frøytland 2 og Høyland 2 er utredet på lik linje som Frøytland 1.</p>	<p>Alle alternativene er utredet likeverdig i konsekvensutredningen, både når det gjelder prissatte og ikke-prissatte konsekvenser. Kunnskapsgrunlaget for konsekvensutredning av de ulike fagtemaene er beskrevet i de respektive fagrapportene. Den samfunnsøkonomiske analysen gir en systematisk og etterprøvbart fremstilling av hvordan de samfunnsøkonomiske fordelene ved de ulike alternativene avveies mot ulempene de samme alternativene fører med seg.</p> <p>Sammenstillingen av de prissatte og ikke-prissatte konsekvensene i den samfunnsøkonomiske analysen skal se de ulike fagtemaene i sammenheng med hverandre. Rangering og valg av alternativ er basert på resultatet fra den samfunnsøkonomiske analysen, måloppnåelse og ROS-analysen.</p> <p>Samlet ble E39 med alternativene Høylandsdalen vest med kryss Frøytland 1 rangert som nummer 1. Alle kryss-alternativene på nordsiden av Fedafjorden har store negative konsekvenser for</p>

Nr.	Delsvar	Innsender	Dato	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
					<p>ikke-prissatte fag. Det er utført en optimalisering av veianlegget etter at ikke-prissatte fag ferdigstilte sin vurdering i konsekvensutredningen. Enkelte steder har store ikke-prissatte verdier medført endringer i utformingen av veianlegget, mens andre tiltak er tatt med i plankart og bestemmelser.</p> <p>Se kap.9.2 i Konsekvensutredning hovedrapport (NV42E39LK-PLA-RAP-0011) for mer informasjon.</p>
17	17-4	Arild Kristensen	12.12.2023	Forventer at Nye Veier AS umiddelbart etter vedtak av reguleringsplanen går i dialog og utbetaler erstatning for tap av markedsverdi.	Før man skal i gang med bygging av prosjektet vil det være behov for å erverve all grunn som er nødvendig for å kunne realisere prosjektet. Det er i denne fasen man vil forhandle om en endelig erstatning for avståelsen til ny E39. Det ordinære grunnervet vil først starte opp når prosjektet prioriteres for utbygging. Nye Veier AS vil da ta kontakt med berørte grunneiere.
17	17-5	Arild Kristensen	12.12.2023	<p>Dersom arealet av dyrka mark øker slik at det vil bli omfattet av bo og driveplikt ved fremtidig arv eller salg, så forutsetter jeg som en del av erstatning at vi får matrikkelført fritak for bo og driveplikt. Valgt trase vil avskjære tilgang til en viktig del av eiendommene mine – 5/3 & 15.</p> <p>Forutsetter at jeg får eiendomsrett/bruksrett matrikkelført til planlagt vei inn til eiendommen min.</p>	<p>Driveplikt reguleres etter jordloven, og spørsmål om driveplikt rettes til Landbrukskontoret i Kvinesdal kommune.</p> <p>I reguleringsbestemmelsene 4.1.11 #2_V, bokstav b) inneholder en tabell med landbruksveier, eiendommer som er brukere av veien, og minimum standard veiklasse.</p> <p>Det er regulert adkomstvei #2_V4, og eiendom er inkludert i eiendommene som skal ha veirett. Nye Veier AS løser det juridiske gjennom grunnervet i forbindelse med anleggsstart.</p>
17	17-6	Arild Kristensen	12.12.2023	Forventer og at det blir gjennomført alle mulige støyskjermingstiltak. Forventer kompensasjon i anleggsperioden dersom støy og arbeid gjør at eiendommen ikke kan brukes i perioder	<p>Voll mellom Frøytlandsveien og ny E39 er i planforslag tilpasset terreng og infrastruktur på hver side av vollen.</p> <p>Alle bygg med støyfølsom bruk som får støynivå over grenseverdi (Lden 55 dB) i ny situasjon vil utredes for lokale tiltak i forbindelse med byggeplan. Dette vil for boliger gjelde både fasadetiltak, for å sikre innendørs støynivå, og uteplasztiltak. Omfang iht. bestemmelser til planen, utredes i byggefase.</p> <p>Bestemmelsene til planen setter krav om prognose for bygge- og anleggsstøy, med tilhørende plan for avbøtende tiltak. Dersom prognose viser støynivå som tilsier at eiendommen ikke kan brukes i perioder skal det iverksettes tiltak.</p>
17	17-7	Arild Kristensen	12.12.2023	Regner og med at tilstand på alle bygg blir grundig dokumentert før	Før anleggsarbeidet settes i gang vil det gjennomføres

Nr.	Delsvar	Innsender	Dato	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
				anleggsoppstart med tanke på setningsskader.	nødvendige befaringer med dokumentasjon av tiltak og eiendommer langs anleggsområdet.
17	17-8	Arild Kristensen	12.12.2023	Et nytt alternativ til linje er å utrede en trase på Frøyotland (etter at veikrysset med tilførselsvei til Øye er tatt bort) som kan gå inn i tunnel fra Fedafjorden under hele Frøyotland og komme ut i dagen rett før man krysser Fedaelva mellom Lonen og Høylandsbotnen.	I henhold til planprogrammet og forutsetningene for prosjektet skal det reguleres kryss på vestsiden av Fedafjorden med tilkobling fra ny E39 til Kvinesdal og nasjonal havn på Øye. Dersom det i det hele tatt lar seg gjøre å få til en tunnel som krysser under Høylandsveien og kommer ut rett før Frøitlandsfossen, før kryssing over elva med tilstrekkelig høyde, vil dette medføre ca. 1,1 km lenger tunnel. Dette vil øke kostnaden for prosjektet med ca. 300 mill. i entreprisestandard.
18	18-1	Arild Kristensen, Agnar Narvestad, Øystein Tesaker, Odd Kristian Frøitland	28.11.2023	Viser til endringer i veinormalen, og endring av trase Lyngdal vest – Kvinesdal til gjenbruk av eksisterende trase med utbedringer vil være et perfekt eksempel på regjeringens politikk i praksis. Når dette mandatet ikke lengre er i tråd med endret veinormal (Ref. Pressemelding Nr: 84/23) finner vi det legitimt at Nye Veier AS pålegges å gå tilbake på dette 4 felts motorvei kravet når det ikke lenger er en gyldig rammebetingelse.	Se kapittel 2 Fellessvar – Veistandard. Svar på dette er omfattende og inneholder figurer, og et er valgt å lage et fellessvar på spørsmål knyttet til veistandard.
18	18-2	Arild Kristensen, Agnar Narvestad, Øystein Tesaker, Odd Kristian Frøitland	28.11.2023	I foreslått trase går eksisterende E39 med Fedafjord bruene over til 'lokalvei' og vil medføre betydelige vedlikeholdskostnader for fylkeskommune/kommune. Dette er kostnader for samfunnet, men slik vi forstår tas de ikke med i regnskapet for bygging av ny trase.	Det har gjennom hele planfasen vært en tett dialog med fylkeskommunen og andre sektormyndigheter. Nåværende E39 søkes omklassifisert til fylkesvei og vil da få en lokal funksjon. Forslaget til omklassifisering skal på høring til de ulike veieierne. Vedlikeholdskostnadene for ny E39 inngår i kostnadene til det offentlige. Vedlikeholdskostnadene for eksisterende E39 opprettholdes som i dag, og er dermed med i den samfunnsøkonomiske analysen. Metodikken tar ikke for seg hvilken offentlig instans som belastes med vedlikeholdskostnader for de ulike veitypene.
18	18-3	Arild Kristensen, Agnar Narvestad, Øystein Tesaker, Odd Kristian	28.11.2023	I forrige høringsrunde ba Statsforvalteren i Agder Nye Veier AS utrede flere alternativer enn foreslått (nå valgt) trase. Nye Veier AS utredet Høyland 2 og Frøyotland 2. Mener at omfanget av analyser/jordprøver for valgt trase er mer grundig enn for de to som ble forkastet. Stiller spørsmål til prosessen her. Traseen innebærer nye og svært omfattende ødeleggelse av naturressurser, tap	Alle alternativene er utredet likeverdig i konsekvensutredningen, både når det gjelder prissatte og ikke-prissatte konsekvenser. Kunnskapsgrunnlaget for konsekvensutredning av de ulike fagtemaene er beskrevet i de respektive fagrapportene. Den samfunnsøkonomiske analysen gir en systematisk og

Nr.	Delsvar	Innsender	Dato	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
		Frøytland		av matjord, naturmangfold og bebyggelse på Frøytland. Det er da underlig at Nye Veier AS da velger den trase som er dårligst når det gjelder ikke prissatte temaer, viser til tabell 4-2 samfunnsøkonomisk analyse.	<p>etterprøvbare fremstillinger av hvordan de samfunnsøkonomiske fordelene ved de ulike alternativene avveies mot ulempene de samme alternativene fører med seg.</p> <p>Sammenstillingen av de prissatte og ikke-prissatte konsekvensene i den samfunnsøkonomiske analysen skal se de ulike fagtemaene i sammenheng med hverandre. Rangering og valg av alternativ er basert på resultatet fra den samfunnsøkonomiske analysen, måloppnåelse og ROS-analysen.</p> <p>Samlet ble E39 med alternativene Høylandsdalen vest med kryss Frøytland 1 rangert som nummer 1. Alle kryss-alternativene på nordsiden av Fedafjorden har store negative konsekvenser for ikke-prissatte fag. Det er utført en optimalisering av veianlegget etter at ikke-prissatte fag ferdigstilte sin vurdering i konsekvensutredningen. Enkelte steder har store ikke-prissatte verdier medført endringer i utformingen av veianlegget, mens andre tiltak er tatt med i plankart og bestemmelser.</p> <p>Se kap.9.2 i Konsekvensutredning hovedrapport (NV42E39LK-PLA-RAP-0011) for mer informasjon.</p>
18	18-4	Arild Kristensen, Agnar Narvestad, Øystein Tesaker, Odd Kristian Frøytland	28.11.2023	Viser til trafikketal (ÅDT) fra Finsilingsrapporten, og kommenterer at selv ikke 30 år frem i tid kommer opp til minimumsterskelen for 110 km/t.	Svar på dette er omfattende og inneholder figurer, og et er valgt å lage et eget kapittel som svarer på spørsmål knyttet til veistandard. Se svar i kapitlet Veistandard tidlig i dokumentet.
18	18-5	Arild Kristensen, Agnar Narvestad, Øystein Tesaker, Odd Kristian Frøytland	28.11.2023	Vi mener at 'gjenbrukstrase' ble forkastet for tidlig og ikke vurdert grundig nok da Statsforvalteren i Agder ba Nye Veier AS om å se på flere traseer enn den foreslåtte over Frøytland.	I arbeidet frem til forslag til planprogram ble det vurdert en «gjenbrukstrase», linje 10. Linjen ble forkastet på grunn av dårlig trafiksikkerhet, vanskelig anleggsgjennomføring, høy risiko og mange avvik fra veinormalene. Linjen vil også gi en dårlig trafiksituasjon for lokaltrafikken. Vurderingene er nærmere beskrevet i finsilingsrapport som var vedlagt planprogrammet.
18	18-6	Arild Kristensen, Agnar Narvestad, Øystein Tesaker, Odd Kristian	28.11.2023	<p>1. Vi ønsker at dere tar bort krysset til Kvinesdal på Frøytland. Hvordan kan man fra et samfunnmessig regnskap forsvare 2 svært kostnadskrevenne kryss i samme kommune med kun få kilometers avstand? Behold /etabler fullt kryss på Opofte og la eksisterende E39/Fvv465 være tilførselsveien til Kvinesdal.</p> <p>2. Ta opp igjen vurderingene av Frøytland 2 trasen og Høyland 2. Ang. vurdering</p>	I henhold til planprogrammet og forutsetningene for prosjektet skal det reguleres kryss på vestsiden av Fedafjorden med tilkobling fra ny E39 til Kvinesdal og nasjonal havn på Øye. Eksisterende kryss i Fedaheitunnelen har ikke tilfredsstillende trafiksikkerhet, og fv. 465 langs Fedafjorden er rasutsatt og har

Nr.	Delsvar	Innsender	Dato	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
		Frøytland		<p>av Frøytland 2 trase så virker det som man ikke har gjort en grundig optimalisering, men lagt den i trasen hvor mest masse må flyttes.</p> <p>Valg av linje, begrunnelse og jobb gjort i felt på disse to traser kontra valgt trase leder oss til å stille spørsmålet om dette har vært en skikkelig evaluering, eller kun en 'dataøvelse' for å tilfredsstille kommunens og Statsforvalterens krav om å utrede flere linjer.</p> <p>3. Et tredje alternativ til linje er å utrede en trase på Frøytland etter at veikrysset med tilførselsvei til Øye er tatt bort kan gå inn i tunnel fra Fedafjorden under hele Frøytland og komme ut i dagen rett før man krysser Fedaelva mellom Lonen og Høylandsbotnen.</p>	<p>for dårlig geometri.</p> <p>Etter en medvirkningsprosess i to høringsrunder ble det planlagt et fullverdig kryss på Oppofte. Kryss på Oppofte vil være et knutepunkt for kollektivtrafikk og vil være en effektiv løsning for trafikk til og fra Farsund og Lister næringspark.</p> <p>I henhold til planprogrammet og forutsetningene for prosjektet skal det reguleres kryss på vestsiden av Fedafjorden med tilkobling fra ny E39 til Kvinesdal og nasjonal havn på Øye. Dersom det i det hele tatt lar seg gjøre å få til en tunnel som krysser under Høylandsveien og kommer ut rett før Frøytlandsfossen, før kryssing over elva med tilstrekkelig høyde, vil dette medføre ca. 1,1 km lenger tunnel. Dette vil øke kostnaden for prosjektet med ca. 300 mill. [entreprise]</p> <p>For vurdering av Punkt 2 vises det til delsvarene 17-3.</p>
19	19-1	Lohne sameier/v Veslemøy Dahl	17.12.2023	M.a. gnr. 4/2. Forslaget i seg selv er veldig vanskelig å få oversikt over. Med 1500 sider å lese har det vært umulig for oss å sette oss inn i saken på en god måte. Vi mener at prosessen med grunneierne har vært for dårlig.	Det er mange dokument fordi det er mange tema og hensyn som må vurderes i et slik omfattende planarbeid. Planbeskrivelsen skal i utgangspunktet oppsummere planen, og nettsiden skal forenkle planbeskrivelsen igjen. Vi skal forsøke å formidle dette tydeligere ved neste anledning.
19	19-2	Lohne sameier/v Veslemøy Dahl	17.12.2023	<p>Det er spilt inn alternativt forslag til trase for anleggsveg på Lona. Ønsker at det vises en faglig begrunnelse med risikovurdering med risikoreduserende tiltak om hvordan anleggsveg gjennom tun til private er en bedre, sikrere løsning enn forslag fra grunneier.</p> <p>Det er ca.40 brukere av sameiet om sommeren inkludert barn. Sameiet kan ikke se at det har blitt vurdert alternative traseer for anleggsveg. Stor risiko med anleggsvei gjennom sameiet.</p>	På grunn av de negative sidene ved å benytte anleggsvei gjennom Lona, har Nye Veier AS funnet en alternativ løsning. I ny løsning utgår anleggsvei fra Lona, og anleggstrafikken vil gå via Melandsveien eller følge ny trasé for E39.
19	19-3	Lohne sameier/v Veslemøy Dahl	17.12.2023	<p>Det er underlig at anleggsveien ikke er klargjort med grunneierne tidligere i prosessen. Det kommer heller ikke fram hvilke kompensasjoner som vil bli gitt grunneiere som blir berørt av anleggsveien, ei heller hvilken kompensasjon som vil bli gitt for de delene av skogseiendommene som vil bli berørt.</p> <p>Det kommer ikke tydelig fram i planen hvem som har ansvaret for eventuelt å utbedre og vedlikeholde veien i anleggsperioden og påse at veien i etterkant også er i god stand.</p>	På grunn av de negative sidene ved å benytte anleggsvei gjennom Lona, har Nye Veier AS funnet en alternativ løsning. I ny løsning utgår anleggsvei fra Lona, og anleggstrafikken vil gå via Melandsveien eller følge ny trasé for E39.

Nr.	Delsvar	Innsender	Dato	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
19	19-4	Lohne sameier/v Veslemøy Dahl	17.12.2023	Det ikke gjort en støykartlegging av anleggsveien og heller ikke en støykartlegging for grenda Lona.	Støykartlegging for Lona gjøres ikke, da denne ligger utenfor støysonen fra ny vei i ferdig situasjon. Bestemmelsene til planen gir at det skal utarbeides prognose for bygge- og anleggsstøy før igangsettelse, med tilhørende plan for tiltak. Anleggsveien vil inkluderes i prognose dersom trafikkmengden tilsier at det er nødvendig. Anleggsveien fra Lona utgår uansett fra planen, alternativ løsning berører ikke Lona.
20	20-1	Martin Opoft	15.12.2023	På vegne av gnr. 37/4 og 6 (Opoft) 37/14 (Opoft), 37/11 (Avkommen), 37/12 (Opoft), 37/10 og 13 (Opoft). I utakt med politiske mål og avtaler om vern av natur og miljø. Viser til inngrep i myr og våtmarksområder på strekningen Smeåsen-Avkom-Steggan.	Det var planlagt et masselager ved Smeåsen rett vest for Vatlandstunnelen som ville gjort beslag på et stort myrareal. Det masselageret er erstattet med tre mindre masselager på Avkom, og dermed unngås et stort inngrep i myren ved Smeåsen. På Steggan drives det i dag fôrproduksjon selv om jordsmonnet har dårlig drenering. Området er registrert som fulldyrka jord. På Steggan bedrer vi dreneringsforholdene og reetablerer matjorden som blir berørt av utbyggingen.
20	20-2	Martin Opoft	15.12.2023	Avgjørelsen om bygging av firefeltsvei bør revurderes som følge av endringene i norm for vei- og gateutforming, som åpner for to-/trefeltsvei opp til ÅDT 15.000.	Se kapittel 2 Fellessvar – Veistandard. Svar på dette er omfattende og inneholder figurer, og et er valgt å lage et fellessvar på spørsmål knyttet til veistandard.
20	20-3	Martin Opoft	15.12.2023	Mener at det er gjort omfattende endringer i ettertid som gjør det valgte alternativet langt dyrere å realisere: - Omlegging av trase gjennom Høylandsdalen, Forbindelse mellom E39 og fylkesveien i Dragedalen, Etablering av toplanskryss på Opoft. Opoft mener det bør gjennomføres nye beregninger og vurderinger opp mot særlig Linje 1 fra grovsilingen som kom best ut på hensyn til klimagassutslipp, naturmangfold, kulturarv og støy.	Etter grovsilingsfasen er det ikke gjort endringer på løsningen i linje 5 (reguleringsplanforslag) som har gjort at kostnadene har blitt høyere. Linje 5 i grovsilingsfasen lå på vestsiden av Høylandsdalen, gjenbrukte E39 til og med Vatlandstunnelen og hadde kryss på Birkeland. Fra krysset på Birkeland gikk det tilførselsvei til eksisterende E39 og til påhugg for ny tunnel mot Øye på Frøytland. Linje 5 hadde i denne fasen ikke kryss på Oppofte, og det var derfor planlagt opprusting av lokalveien Dragedalen fra Avkom til Dyblemyra. I den videre planleggingen ble det gjort endringer på linje 5 som derimot reduserte kostnadene. Vurderinger av de alternative kryssområdene på vestsiden av Fedafjorden gjorde at krysset i linje 5 ble flyttet fra Birkeland til Frøytland, noe som reduserte kostnaden med 300-400 mill. Det ble lagt inn et fullt kryss på Oppofte, i bytte mot å ta vekk tilførselsvei fra Frøytland til Birkeland. Disse løsningene hadde omtrent samme kostnad, men kryss på Oppofte var vurdert til å være gunstigere for ikke-

Nr.	Delsvar	Innsender	Dato	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
					<p>prissatte verdier og fremkommelighet for trafikantene. Plassering av kryss på Opoftveien førte også til at det ikke lenger var nødvendig å ruste opp lokalveien Dragedalen, det lot seg løse med en forholdsvis kort kobling til eksisterende vei ved Avkom. Dette var også en god kostnadsreduksjon, og ikke minst positivt for ikke-prissatte verdier langs Dragedalen.</p> <p>Linje 1 fra grovsilingsfasen ble silt ut av flere grunner (se grovsilingsrapport), og det er ikke i ettertid avdekket noe som tilsier at denne linjen ville ha blitt rangert annerledes i en ny vurdering. Ettersom linje 1 ikke har mulighet for kryss på Opoftveien, vil dette være et negativt argument som også taler mot alternativet.</p>
20	20-4	Martin Opoftveien	15.12.2023	Mener det må bygges tunneler gjennom Avkomstrinna og Timbråsen av hensyn på vilt, evt. Faunapassasjer dersom det ikke blir tunnel.	<p>Rapporten E39LF_000_NATM_Kartleggingsrapport hjortevilt og beskrivelse av faunapassasjer inneholder kartleggingsdata og vurderinger om faunapassasjer for dette området. Det er generelt registrert få passeringer av hjortevilt på alle viltkameraer i området.</p> <p>Etablering av en faunapassasje rundt Timbråsen har vært vurdert. Dette er teknisk utfordrende å løse og vil være kostnadskrevende. Basert på det kartlagte omfanget av vilttrekk i området er det vurdert at kostnadene ikke står i forhold til behovet for en faunaovergang i området. Vatlandstunnelen og Espedalstunnelen sammen med den tilrettelagte passasjer under bruene for ny og gammel E39 over Avkomstjønnå / Strupåna er vurdert å være tilstrekkelig for å sikre nødvendige trekk-korridorer for hjortevilt i området.</p>
20	20-5	Martin Opoftveien	15.12.2023	Mener det bør gjennomføres avbøtende tiltak som demper støy og bedrer det visuelle inntrykket for oss som bor på Opoftveien. Et aktuelt tiltak er å etablere støyvoll i døgnsonen mellom Avkommen og krysset på Opoftveien. Alternativt at det settes opp en skjermingsvegg.	Bebyggelsen på Opoftveien ligger utenfor støysonen, og det vil ikke etableres skjermingstiltak mht. støy mot Opoftveien. Bebyggelsen på Opoftveien ligger omtrent 500 m i luftlinje fra ny E39 og ca. 50 m lavere. Det er ikke planlagt ytterligere skjermingstiltak utover rekkverk langs ny europavei.
21	21-1	Odd Kristian Frøitland	16.12.2023	Begge mine boliger, Frøytlandsveien 173 og Frøytlandsveien 249 ligger i en støysoner som ifølge støyberegningene blir liggende over grenseverdien for støy. Eventuelle støydempende og støyreducerende tiltak må iverksettes før planlagte utbygging starter.	Frøytlandsveien 249 får noe effekt av planlagt voll mellom ny E39 og Frøytlandsveien, og nr. 173 får noe effekt av planlagt tett rekkverk, men begge adressene ligger i områder det er vanskelig å skjerme, og det har ikke vært mulig å få til løsning som får

Nr.	Delsvar	Innsender	Dato	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
					<p>adressene ut av støysonene.</p> <p>Alle bygg med støyfølsom bruk som får støynivå over grenseverdi (Lden 55 dB) i ny situasjon vil utredes for lokale tiltak i forbindelse med byggeplan. Dette vil for boliger gjelde både fasadetiltak, for å sikre innendørs støynivå, og uteplasztiltak. Omfang iht. bestemmelser til planen, utredes i byggefase.</p>
21	21-2	Odd Kristian Frøitland	16.12.2023	På grunn av at bostedet mitt i Frøytlandsveien 173 nærmest vil befinne seg inne i et anleggsområde, må det vurderes innløsning av bo-verdien i anleggsperioden.	Før man skal i gang med bygging av prosjektet vil det være behov for å erverve all grunn som er nødvendig for å kunne realisere prosjektet. Det er i denne fasen man vil forhandle om en endelig erstatning for avståelsen til ny E39. Det ordinære grunnervet vil først starte opp når prosjektet prioriteres for utbygging. Nye Veier AS vil da ta kontakt med berørte grunneiere.
21	21-3	Odd Kristian Frøitland	16.12.2023	<p>Det blir ikke mulig i anleggsperioden å produsere eget grovfor til buskapsen på gården. Det blir heller ikke mulig å opprettholde eksisterende landbruksdrift på ca. 50 vinterfôra sauer gjennom anleggsperioden da der ikke vil være igjen dyrket mark og innmarksbeite for sauene og lammene til vårbeite hjemme før de sendes på sommerbeite.</p> <p>Det vil heller ikke være mulighet for høstbeite i perioden mellom sanking og innsett av sauene for vinteren. I et sauehold der besetningen er avlet frem gjennom over førti år så kan man heller ikke avvikle for en periode og så starte opp igjen uten at det har store konsekvenser med hensyn til tilvenning i sommerbeiteområdet.</p>	Før man skal i gang med bygging av prosjektet vil det være behov for å erverve all grunn som er nødvendig for å kunne realisere prosjektet. Det er i denne fasen man vil forhandle om en endelig erstatning for avståelsen til ny E39. Det ordinære grunnervet vil først starte opp når prosjektet prioriteres for utbygging. Nye Veier AS vil da ta kontakt med berørte grunneiere.
21	21-4	Odd Kristian Frøitland	16.12.2023	Ønsker at krysset til Kvinesdal på Frøytland tas bort. Hvordan kan man fra et samfunnsmessig regnskap forsvare 2 svært kostnadskrevende kryss i samme kommune med kun få kilometers avstand? Behold /etabler fult kryss på Oppofte og la eksisterende E39/ Fv465 være tilførselsveien til Kvinesdal	<p>I henhold til planprogrammet og forutsetningene for prosjektet skal det reguleres kryss på vestsiden av Fedafjorden med tilkobling fra ny E39 til Kvinesdal og nasjonal havn på Øye. Eksisterende kryss i Fedaheitunnelen har ikke tilfredsstillende trafiksikkerhet, og fv. 465 langs Fedafjorden er rasutsatt og har for dårlig geometri.</p> <p>Etter en medvirkningsprosess i to høringsrunder ble det planlagt et fullverdig kryss på Oppofte. Kryss på Oppofte vil være et knutepunkt for kollektivtrafikk og vil være en effektiv løsning for trafikk til og fra Farsund og Lister næringspark.</p>
21	21-5	Odd Kristian Frøitland	16.12.2023	Nye Veiers fremlagte forslag til detaljregulering for E39 Lyngdal vest – Kvinesdal vil ha svært negative konsekvenser for bosettingen på Frøytland, tap av boliger,	Alle alternativene er utredet likeverdig i konsekvensutredningen, både når det gjelder prissatte og ikke-prissatte konsekvenser.

Nr.	Delsvar	Innsender	Dato	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
				<p>tap av felles bedehus og grendehus for gårdene Raustad, Høyland, Lona og Frøyland, driftsbygninger, aktiv landbruksdrift med dyrehold, landbruksjord, dyrket mark, verdifullt kulturlandskap og naturmangfold. Mitt nærmeste utmarksbeite og skogsarealene på eiendommen min blir delt i to på langs og store arealer går tapt.</p> <p>Samlet sett så mener jeg at Høyland 2 alternativet vil være det beste trasevalget med minst negative konsekvenser. Ta opp igjen vurderingene av Frøyland 2 trasen og Høyland 2. Frøyland 2 traseen så virker det som man ikke har gjort en grundig optimalisering, men lagt den i traseen hvor mest masse må flyttes.</p> <p>Stiller spørsmålet om dette har vært en skikkelig evaluering i forhold til valgt linje. Kan ikke skjønne at tjernet «Igletjønn» skal tillegges så stor vekt at man kan forsvare alle de negative konsekvensene for bosettingen, landbruksnæringen og bomiljøet på Frøyland.</p>	<p>Kunnskapsgrunnet for konsekvensutredning av de ulike fagtemaene er beskrevet i de respektive fagrapportene. Den samfunnsøkonomiske analysen gir en systematisk og etterprøvbart fremstilling av hvordan de samfunnsøkonomiske fordelene ved de ulike alternativene avveies mot ulempene de samme alternativene fører med seg.</p> <p>Sammenstillingen av de prissatte og ikke-prissatte konsekvensene i den samfunnsøkonomiske analysen skal se de ulike fagtemaene i sammenheng med hverandre. Rangering og valg av alternativ er basert på resultatet fra den samfunnsøkonomiske analysen, måloppnåelse og ROS-analysen. Det er først og fremst de store anleggskostnadene som skiller F2 fra F1, og ikke hensynet til Igletjønn. Anleggsgjennomføringen utgjør ca. 600 mill. kr i økte investeringskostnader for F2 i forhold til F1.</p> <p>Samlet ble E39 med alternativene Høylandsdalen vest med kryss Frøyland 1 rangert som nummer 1. Alle kryss-alternativene på nordsiden av Fedafjorden har store negative konsekvenser for ikke-prissatte fag. Det er utført en optimalisering av veianlegget etter at ikke-prissatte fag ferdigstilte sin vurdering i konsekvensutredningen. Enkelte steder har store ikke-prissatte verdier medført endringer i utformingen av veianlegget, mens andre tiltak er tatt med i plankart og bestemmelser.</p> <p>Se kap.9.2 i Konsekvensutredning hovedrapport (NV42E39LK-PLA-RAP-0011) for mer informasjon.</p>
21	21-6	Odd Kristian Frøitland	16.12.2023	Et tredje alternativ til linje er å utrede en trase på Frøyland etter at veikrysset med tilførselsvei til Øye er tatt bort kan veitraseen gå inn i tunnel fra Fedafjorden under hele Frøyland og komme ut i dagen rett før man krysser Fedaelva mellom Lonen og Høylandsbotnen.	I henhold til planprogrammet og forutsetningene for prosjektet skal det reguleres kryss på vestsiden av Fedafjorden med tilkobling fra ny E39 til Kvinesdal og nasjonal havn på Øye. Dersom det i det hele tatt lar seg gjøre å få til en tunnel som krysser under Høylandsveien og kommer ut rett før Frøitlandsfossen, før kryssing over elva med tilstrekkelig høyde, vil dette medføre ca. 1,1 km lenger tunnel. Dette vil øke kostnaden for prosjektet med ca. 300 mill. i entreprisekostnad
22	22-1	Reidun og Tom Asbjørn Østrem	16.12.2023	Frøylandsveien 261 og 257. Planforslaget medfører svært negative konsekvenser for bygda på Frøyland, og spesielt blir støyen og støvplagene enorme. Ekteparet kjøpte eiendommen for å komme vekk fra støy. Mener den kommende støyen vil	Bygden Frøyland får store konsekvenser, bl.a. mht. støy, både ved bebyggelse og i naturen. På Frøyland reguleres det avbøtende tiltak i form av støyvoll (bestemmelsesområde #2_S2)

Nr.	Delsvar	Innsender	Dato	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
				gjøre det umulig å øve på sang hjemme.	<p>og bruk av tette veirekkverk. Støynivå ved nr. 261 blir godt dempet av planlagt støyvoll, og kun enkelte beregningspunkt viser overskridelse av grenseverdi. Sammenlignet med dagens stille situasjon, vil det likevel være en stor endring. (Det er ikke beregnet for nr. 257, da det ikke ligger en bolig på adressen per d.d.).</p> <p>Alle bygg med støyfølsom bruk som får støynivå over grenseverdi (Lden 55 dB) i ny situasjon vil utredes for lokale tiltak i forbindelse med byggeplan. Dette vil for boliger gjelde både fasadetiltak for å sikre innendørs støynivå, og uteplasstiltak. Omfang iht. bestemmelser til planen, utredes i byggefase.</p>
22	22-2	Reidun og Tom Asbjørn Østrem	16.12.2023	Hva med verditapet på eiendommene? Ønsker å få eiendommen innløst.	<p>Som en del av reguleringsplanen er det gjort vurderinger på hvilke eiendommer som skal innløses. For deres eiendom er det gjort en tverrfaglig vurdering om eiendommen burde innløses eller ikke. I deres tilfelle er det vurdert slik at innløsning ikke er nødvendig.</p> <p>Før man skal i gang med bygging av prosjektet vil det være behov for å erverve all grunn som er nødvendig for å kunne realisere prosjektet. Det er i denne fasen man vil forhandle om en endelig erstatning for avståelsen til ny E39. Det ordinære grunnvervet vil først starte opp når prosjektet prioriteres for utbygging. Nye Veier AS vil da ta kontakt med berørte grunneiere.</p>
22	22-3	Reidun og Tom Asbjørn Østrem	16.12.2023	Har en brønn på nedsiden av huset, der vannåren kan forandres ved sprengning. Setningskader på grunnmur i anleggsperioden.	Før anleggsarbeidet settes i gang vil det gjennomføres nødvendige befaringer med dokumentasjon av tiltak og eiendommer langs anleggsområdet.
23	23-1	Roger Abusland	22.11.2023	Underganger som planlegges for landbruk og skogbruk har for lav høyde. Dere planlegger 420 cm. Tømmerbiler trenger 430 cm.	Følgende tekst er lagt til reguleringsbestemmelsenes 4.1.1 #2_B: Frihøyde i nye landbrukskulverter skal være minimum 4,9 m.
24	24-1	Sven Tommy Lillerafoss Grøtteland	30.11.2023	Dersom tunnelen ned til Øye ligger 112 m under eiendom 112/4 på det laveste overflatepunktet er det greit. Sett et stor pris på at 112/4 utgår fra LNF-området i reguleringsplanen. Hvor langt under 112/17 vil tunnelen ligge?	Tunnelen vil ligge ca. 54 m under eiendom 112/17.
24	24-2	Sven Tommy Lillerafoss Grøtteland	30.11.2023	Det kan være mulig å benytte 112/17 til anleggsbrakker, lagring av masser o.l. Mulig 112/4 kan ta imot store mengder tunnelmasser.	Når anleggsarbeidet starter opp vil totalentreprenør ta kontakt dersom det er aktuelt å benytte eiendommen.

Nr.	Delsvar	Innsender	Dato	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
25	25-1	Thomas Lervik, Solveig Lohne m.fl.	16.12.2023	<p>Kritisk til manglende informasjon til grunneiere før høring. Mener det er mangelfulle utredninger om konsekvensene av å legge anleggsvei gjennom Lona, og viser samtidig til alternativ trasé for anleggsvei sendt inn tidligere i planprosessen. Stiller spørsmål om hvorfor ikke alternative anleggsveier fra Meland f.eks. er valgt?</p> <p>Merknaden inneholder mange detaljerte spørsmål til planbeskrivelsen, bestemmelsene, konsekvensutredningen og flere av fagrapportene, men det er valgt å ikke gjengi alt sammen i oppsummeringen av innspillet.</p>	På grunn av de negative sidene ved å benytte anleggsvei gjennom Lona, har Nye Veier AS funnet en alternativ løsning. I ny løsning utgår anleggsvei fra Lona, og anleggstrafikken vil gå via Melandsveien eller følge ny trasé for E39.
25	25-2	Thomas Lervik, Solveig Lohne m.fl.	16.12.2023	Hvor er ekspropriasjon hjemlet i reguleringsplan?	Hjemmel til ekspropriasjon er hjemlet i flere lovverk. For store veiprojekter vil stort sett veglovens §50 for ekspropriasjon benyttes. Ekspropriasjon er også hjemlet etter Plan og bygningslovens kapittel 16.
25	25-3	Thomas Lervik, Solveig Lohne m.fl.	16.12.2023	<p>Støy: Hvorfor er ikke bebyggelsen på Lona inkludert i støykartene? Hvorfor foreligger det ikke støysonkart i forbindelse med anleggsvei?</p>	Bebyggelsen på både Lona og Lille Meland ligger utenfor støysonene beregnet i uskjermet situasjon, og da blir det ikke utredet mer. Støy fra anleggstrafikk er ikke beregnet i reguleringsplanen fordi trafikkmengden er for lav.
26	26-1	Øystein Tesaker	17.12.2023	Mandatet som Nye Veier AS har (eller selv oppfatter at de har) er å lage en 4 felts motorvei mellom Kristiansand og Stavanger. Når dette mandatet ikke lengre er i tråd med endret veinormal (Ref. Samferdselsdepartementet) finner jeg det legitimt at Nye Veier AS pålegges å gå tilbake til planen om gjenbruk og bygging av flere to- eller trefeltsvei på strekket gjennom Kvinesdal kommune.	Se kapittel 2 Fellessvar – Veistandard. Svar på dette er omfattende og inneholder figurer, og et er valgt å lage et fellessvar på spørsmål knyttet til veistandard.
27	27-1	Glitre Nett	15.12.2023	<p>Glitre Nett AS (GN) har etter energiloven områdekonsesjon i Kvinesdal kommune. Dette innebærer at vi etablerer og drifter strømnnett i kommunen (høyspent og lavspent fordelingsnett). På bakgrunn av dette gjør vi oppmerksom på at det i dette planforslaget må tas hensyn til bestående anlegg og for de anlegg som det er nødvendig for oss å etablere og drifte.</p> <p>GN har etablert høyspent anlegg og lavspent anlegg i området, høyspent jordkabel, 1 kV jordkabel, 1 kV luftnett, 400 V jordkabel, 400 V luftnett, 230 V jordkabel, og 230 V luftnett.</p> <p>Vedlegg i denne mailen er unntatt fra innsyn etter Offentlighetsloven §13 og må kun benyttes til forespurt formål uten å videresende disse opplysningene til andre uten godkjenning fra oss.</p>	Innspillet tas til etterretning.

4 Vedlegg

Kopi av innkomne høringsuttalelser fra:

- Offentlige myndigheter
- Lag, foreninger og organisasjoner
- Privatpersoner og grunneiere