

Frøymland 12.12.2023

Innspill til detaljregulering E39 Lyngdal vest - Kvinesdal

Valgt trase raserer naturen og grenden Frøymland, er i direkte konflikt med regjeringens politikk for nye motorveier, og bidrar ikke til at Norge når klimamålene man har satt.

Trafikkgrunnlag - ÅDT for nye trase er ikke i nærhet av å forsvare 4 felt selv ikke etter 30 år. *Ref.*

Pressemelding | Nr: 84/23 | Dato: 26.09.2023 fra regjeringen.

Utbyggingen innebærer nye og svært omfattende ødeleggelse av naturressurser, tap av matjord, naturmangfold og bebyggelse langs hele traseen. Sakset fra rapport: *De største negative virkningene vil oppstå på Frøymland (L10). Landskapet her er verdisatt til stor verdi og det vil bli totalt forandret fra dagens situasjon. Det er vurdert at tiltaket vil påføre området alvorlig miljøskade*

Regjeringens begrunnelse for ny veipolitikk var nettopp for å spare natur, kulturlandskap og miljø, slik at vi bla. kan levere på våre forpliktelser i henhold til klimamål.

Det er da underlig at Nye Veier ignorerer alle politiske signaler og durer på med en svært inngripende 4 felts 110km trase hvis hovedargument er at den er billigst, og at Kvinesdal kommune bifaller dette.

Med bakgrunn i dette har jeg følgende innsigelser/innspill til detaljreguleringen

1. Ta bort krysset til Kvinesdal på Frøymland. Hvordan kan man fra et samfunnsmessig regnskap forsvare 2 svært kostnadskrevende kryss i samme kommune med kun få kilometers avstand? Behold /etabler fullt kryss på Opoft og la eksisterende E39/ Fvv465 være tilførselsveien til Kvinesdal.
2. Velg enten Frøymland 2 trasen eller Høyland 2. Ang. vurdering av Frøymland 2 trase så virker det som man ikke har gjort en grundig optimalisering, men lagt den i trasen hvor mest masse må flyttes. 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.
3. Et nytt alternativ til linje er å utrede en trase på Frøymland (etter at veikrysset med tilførselsvei til Øye er tatt bort) som kan gå inn i tunnel fra Fedafjorden under hele Frøymland og komme ut i dagen rett før man krysser Fedaelva mellom Lonen og Høylandsbotnen.

Med disse tiltak vil man spare hele grenda Frøymland mot rivning av tre boliger, en driftsbygning og et bedehus/grendehus og unngå støyproblemer over grenseverdien for den øvrige bebyggelsen. Naturinngrepet blir betydelig redusert og man unngår tap av matjord. Kulturlandskapet kan bevares samt at det muliggjør opprettholdelse av eksisterende matjord og landbruksdrift i anleggsperioden. samtidig som man vil redusere kostnad for utbygging.

Min eiendom

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

Erstatning

I det øyeblikk reguleringsplan vedtaes forsvinner det meste av markedsverdien av min eiendom. Jeg forventer at man umiddelbart etter dette går i dialog og utbetaler erstatning – uavhengig av når trase til slutt blir bygget. Elementer i erstatningsbeløp vil være tap av markedsverdi og bruksverdi, grunnverv av jord, bruksbegrensninger, støy i anleggsperiode, tap av jakt, igangsettelse av støyisoleringstiltak ++.

Fremtidig bo og driveplikt.

Det er ikke bo og driveplikt på gården min i dag. Skulle man som en del av tilbakeføring av dyrket mark øke arealet mitt 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. Hvis ikke det går så vil jeg ikke ha tilbake mer dyrket mark enn det som dere tar.

Valgt trase vil avskjære tilgang til en viktig del av eiendommene mine – 5/3 & 15. Forutsetter at jeg får eiendomsrett/bruksrett matrikkelført til planlagt vei inn til eiendommen min.

Støyskjerming

Husene og låven min ligger i gul støysone med estimert 65 og 61 DB, ref. figur 6-28 i Støyskjemingsrapport. Jeg forventer og at det blir gjort alle mulige støyskjermingstiltak – både rundt selve veien med at høyde på trase/støyvoll optimaliseres på en best mulig måte for bebyggelsen, og med nødvendige tiltak på bygningsmassen (vinduer, kledning/isolasjon, tak etc.) og skjermede uteområder.

Anleggsperiode

Jeg finner ikke noen opplysning om estimert støynivå i anleggsperiode. Hvis støy og arbeid i denne periode gjør at eiendommen ikke kan brukes i perioder forventer jeg kompensasjon evt. avbøtende tiltak for dette.

Regner og med at tilstand på alle bygg blir grundig dokumentert i forkant av oppstart med tanke på setningsskader etc. som kan oppstå ved at det skal sprenge mye i umiddelbar nærhet.

Jeg har og egen brønn på eiendommen som potensielt kan bli berørt av sprengningsarbeid.

Med vennlig hilsen



Arild Kristensen

Tlf. 90532591

Grunneier Frøytlandsveien nr. 293 & 295

Gnr. 5 Bnr. 3 & 15 i Kvinesdal kommune

Fra: Arild Kristensen <famkris@online.no>
Sendt: 28. november 2023 20:49
Til: postmottak SD
Emne: Klage på valg av E39 trase Lyngdal vest - Kvinesdal - Trasevalg er ikke i tråd med regjeringens politikk for motorveitbygging, og bidrar ikke til at Norge når klimamålene man har satt
Vedlegg: Klage på valg avE39 trase_Samferdselsdep281123.pdf

Samferdselsdepartementet

v/ Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård

Ref. Pressemelding | Nr: 84/23 | Dato: 26.09.2023 fra regjeringen. I denne endrer man veinormalen for å spare miljøet, noe som innebærer smalere veier, gjenbruk av eksisterende veier og færre naturinngrep.

Nye Veier ignorerer alt dette ved å legge en ny 4 felts 110 km trase som innebærer nye og svært omfattende ødeleggelse av naturressurser, tap av matjord, naturmangfold og bebyggelse.

Vi håper at dere setter miljøhensyn først og ber Nye Veier endre dette trasevalg. Dette er kanskje en anledning til å se på hele trasevalget for E39 fra Lyngdal til Ålgård på nytt?

Se vedlegg for mer omfattende beskrivelse av klagen.

Mvh. Arild Kristensen
Tlf. 90532591
Grunneier Gnr. 5, Br.nr. 3 og 15

På vegne av flere grunneiere.

Samferdselsdepartementet

v/ Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård

Frøytland 28.11.2023

Klage på valg av E39 trase Lyngdal vest - Kvinesdal

Viser til Kunngjøring om offentlig ettersyn av forslag til detaljregulering for E39 Lyngdal vest-Kvinesdal, med frist 17.12.23. Ref. <https://www.nyeveier.no/prosjekter/e39/e39-lyngdal-vest-kvinesdal/>

Trasevalg er ikke i tråd med regjeringens politikk for motorveitbygging, og bidrar ikke til at Norge når klimamålene man har satt.

Ref. Pressemelding | Nr: 84/23 | Dato: 26.09.2023 fra regjeringen. I denne endrer man veinormalen for å spare miljøet, noe som innebærer smalere veier, gjenbruk av eksisterende veier og færre naturinngrep. Det skal ikke lenger være en fartsgrense på 110 kilometer i timen på alle nye firefeltsveier, og endringene vil resultere i flere nye veier med to og tre felt, og noen nye firefeltsveier som er smalere. Endringen vil og innebære at det kan bygges to-/trefeltsveier flere steder der det i dag er krav til firefeltsvei, dvs. to-/trefeltsvei opp til ÅDT 15 000. Trafikktallene man legger til grunn for nye veiprojekter er fortsatt den forventede trafikkmengde 20 år etter at veien åpnes.

Endring av trase Lyngdal Vest – Kvinesdal til gjenbruk av eksisterende trase med utbedringer vil være et perfekt eksempel på regjeringens politikk i praksis!

Utbedre eksisterende trase!

Dette er den trase som ble satt i drift i 2006, den inneholder allerede flere 3 felts strekk med midtdeler. Da grovsilingsrapporten kom ut i 2021 var 'gjenbruk' av eksisterende trase et alternativ som ble forkastet – selv om det var mest skånsomt for dyrket mark og natur og det klart billigste alternativ. Denne ble opprinnelig foreslått av Statens Vegvesen (i 2014) og Nye Veier ble pålagt å regne på den. Den ble nesten ikke nevnt i grovsilingsrapporten og det virket ut av argumentasjon at denne vil Nye Veier absolutt ikke bygge. Mandatet som Nye Veier har / oppfatter å ha er å lage en 4 felts motorvei. Når dette mandatet ikke lengre er i tråd med endret veinormal (Ref. Pressemelding | Nr: 84/23) finner vi det legitimt at Nye Veier pålegges å gå tilbake på dette 4 felts motorvei kravet når det ikke lenger er en gyldig rammebetingelse

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 taes de ikke med i regnskapet for bygging av ny trase .

I forrige høringsrunde ba Statsforvalteren i Agder Nye Veier utrede flere alternativer enn foreslått (nå valgt) trase. Statsforvalterens kommentar var da: *Foreløpig vurdering er at skissert linje vil kunne være i konflikt med nasjonale interesser tilknyttet naturmangfold og jordvern. Målsetningen om at skade på økologiske verdier skal begrenses så langt det er mulig er sammenfallende med Statsforvalterens oppfatning om at det bør være et grunnleggende mål for store infrastrukturprosjekter at negativ påvirkning på viktige naturverdier skal unngås.*

Nye Veier utredet den ene traseen Statsforvalteren foreslo (Høyland 2), samt en som Kvinesdal kommune spilte inn på bakgrunn fra grunneier initiativ (Frøytland 2). Når vi ser omfanget av analyser/jordprøver etc. gjort av valgt trase kontra de 2 som ble forkastet, og etter vårt syn manglende optimalisering av Frøytland 2 linjen, så stiller man seg spørsmålet om dette har vært en 'skinnprosess' for å tilfredstille kravene fra kommune og Statforvalteren til utredning av flere traseer mens man hele tiden har planlagt med valgt trase.

Trafikkgrunnlag - ÅDT for nye trase er ikke i nærhet av å forsvare 4 felt selv ikke etter 30 år.

Sakset fra finsilingsrapport: ÅDT (2021) på E39 er i størrelsesorden 5 300 kjt/døgn mellom Røyskår og Fedafjorden, 6 100 kjt/døgn over Fedafjorden, 7 500 – 8 000 kjt/døgn syd for Flekkefjord. Trafikken på planlagt E39 er i år 2052 beregnet til ca. ÅDT 11 500. DVS. at man ikke engang 30 år frem i tid kommer opp til minimumsterskel for 110 km.

Valgt trase raserer naturen og grenden Frøytland.

Traseen innebærer nye og svært omfattende ødeleggelse av naturressurser, tap av matjord, naturmangfold og bebyggelse på Frøytland. Vi har fått Montreal avtalen som skal hjelpe oss å løse naturkrisen og gi oss mer natur i stedet for mindre, sier tidligere klima- og miljøminister Espen Barth Eide. I september sto statsrådene Nygård og Barth Eide frem på «Dagsnytt 18» og kom med uttalelser som: «Regjeringen vil bygge smalere motorveier med redusert fart [...] Det skal stilles strengere krav til å utløse 4 - felts vei [...] Gjenbruk av eksisterende veibane skal benyttes med opprusting for 2/3 felt med midtrekkverk [...] Veikapasiteten skal gjenspeile trafikkgrunnlaget [...] Det kan bygges mer vei der det i dag er dårlig kapasitet og stor ulykkesfare». Statsrådenes begrunnelse for å dra i bremsen var å spare natur, kulturlandskap, penger og for å sikre en trygg og framtidsrettet vei

Det er da underlig at Nye Veier da velger den trase som er dårligst når det gjelder ikke prissatte temaer – se denne tabell for Kvinesdal kommune

Tabell 4-2 Resultat fra samfunnsøkonomiske analyse. 0-alternativet blir rangert som best av IP-fagene, men det er ikke et utbyggingsalternativ og derfor ikke med i analysen.

		Kvinesdal kommune
		F1
Landskapsbilde	Rangering	Stor negativ konsekvens 2
Friluftsliv/ by- og bygdeliv	Rangering	Middels negativ konsekvens 2
Naturmangfold	Rangering	Stor negativ konsekvens 3
Kulturarv	Rangering	Middels negativ konsekvens 3
Naturressurser	Rangering	Stor negativ konsekvens 3
Samlet rangering ikke-prissatte		3
Netto nytte per budsjettkrone		-0,02
Rangering prissatte		1
Samlet rangering samfunnsøkonomisk analyse		1

Dette sitat sakset fra rapporten sier vel det meste:

4.5.2.2 Virkninger av tiltaket

De største negative virkningene vil oppstå på Frøytland (L10). Landskapet her er verdisatt til stor verdi og det vil bli totalt forandret fra dagens situasjon. Det er vurdert at tiltaket vil påføre området alvorlig miljøskade (- -). På Oppofte (L6) medfører høye fjellskjæringer og omfattende kryssområde

at området blir påført betydelig miljøskade (- -). Fjordrommet i Fedafjorden er verdisatt til stor verdi, og ny bru med tilhørende landanlegg vil medføre betydelig miljøskade (- -).

Vi mener at 'gjenbrukstrase' ble forkastet for tidlig og ikke vurdert grundig nok da Statsforvalteren i Agder ba Nye Veier om å se på flere traseer enn den foreslåtte over Frøytland.

Valgt trase er i direkte konflikt med regjeringens ønsker for nye motorveier, og vi ber dere å sende innstilling tilbake med ordre om å lage en plan for gjenbruk av eksisterende trase med utbedringer, alternativt velge Frøytland 2 eller Høyland 2 alternativet.

Innspill til valgt trase

Skulle det ikke være mulig å gjøre noe med selve trasevalget ber vi dere vurdere følgende:

1. Vi ønsker at dere tar bort krysset til Kvinesdal på Frøytland. Hvordan kan man fra et samfunnsmessig regnskap forsvare 2 svært kostnadskrevenne kryss i samme kommune med kun få kilometers avstand? Behold /etabler fullt kryss på Opofta og la eksisterende E39/ Fv465 være tilførselsveien til Kvinesdal.
2. Ta opp igjen vurderingene av Frøytland 2 trasen og Høyland 2. Ang. vurdering 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. Valg av linje, begrunnelse og jobb gjort i felt på disse to trasene 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.
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.

Med disse tiltak vil man spare hele grenda Frøytland mot rivning av tre boliger, en driftsbygning og et bedehus/grendehus og unngå støyproblemene over grenseverdien for den øvrige bebyggelsen. Naturinngrepet blir betydelig redusert og man unngår tap av matjord. Kulturlandskapet kan bevares samt at det muliggjør opprettholdelse av eksisterende matjord og landbruksdrift i anleggsperioden. samtidig som man vil redusere kostnad for utbygging.

Med vennlig hilsen grunneiere på Frøytland

Gnr. 5, Br.nr. 1, 3, 15, 16, 24, 25 og 37

Arild Kristensen, Agnar Narvestad, Øystein Tesaker, Odd Kristian Frøytland

Nye Veier AS
Kjøita 6
4630 Kristiansand

Deres ref

Vår ref

Dato

20/623-

8. desember 2023

Oversendelse av henvendelse om valg av trasé

Samferdselsdepartementet viser til vedlagte henvendelse av 28. november 2023 vedrørende valg av trasé for veistrekningen E39 Lyngdal vest–Kvinesdal. Der presenterer Arild Kristensen på vegne av flere grunneiere deres syn på valget av trasé på den forannevnte strekningen.

Det er Lyngdal og Kvinesdal kommuner som er planmyndighet i det aktuelle tilfellet, det vil si at det er de som har myndighet til å fastsette reguleringsplan. Slik Nye Veier AS selv informerer om på deres nettsider, har selskapet sendt forslag til reguleringsplan for den ovennevnte strekningen på høring på vegne av Lyngdal og Kvinesdal kommuner. Departementet oversender derfor den vedlagte henvendelsen til rett instans, som i dette tilfellet er Nye Veier AS. Kristensen og Lyngdal og Kvinesdal kommuner informeres om henvendelsen ved kopi av dette brevet.

Med hilsen

Siri Hall Arnøy (e.f.)
underdirektør

Mergime Zahiti
førstekonsulent

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Vedlegg

Postadresse
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse
Akersg. 59
www.sd.dep.no

Telefon*
22 24 90 90
Org.nr.
972 417 904

Avdeling
Veg-, by- og
trafikksikkerhetsavdelingen

Saksbehandler
Mergime Zahiti
22 24 81 61

Kopi
Arild Kristensen
Lyngdal og Kvinesdal kommuner
Kvinesdal kommune

Viser til brev datert 02.11.2023 fra Nye veier om forslag til detaljregulering for E39 Lyngdal vest - Kvinesdal -kunngjøring om offentlig ettersyn av planforslaget i Kvinesdal kommune.

Jeg skriver på vegne av Lohne Sameie som jeg sitter i styret for, og der min mor som jeg er verge for er en av sameierne.

Lohne sameie har følgende kommentarer til planforslaget:

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.

vi er informert om at en av grunneierne har spilt inn alternativt forslag til trase for anleggsveg på Lona for å unngå risiko med anleggstrafikk og maskiner gjennom tun til private. Det har også vært etterspurt hvorfor Meland ikke er valgt som alternativ anleggsveg. Vi kan ikke se at det er blitt vurdert alternative traseer for anleggsveg. Vi ønsker at det skal tas hensyn til både de fastboendes, aktivt gårdsbruk eller fritidsboligers sine behov. Grunneiers ønsker er at det vises en faglig begrunnelse med risikovurdering om hvordan anleggsveg gjennom tun til private er en bedre, sikrere løsning enn forslag fra grunneier. Vi ønsker også at det fremvises risikoreduerende tiltak med hensyn til trafikk, støy, forurensing m.m

Det sies i planforslaget at det ikke er bebyggelse nord for Frøytland, dette stemmer ikke da det er bebyggelse som blir berørt på Lone. Det er også i dette området planlagt en anleggsvei som går gjennom hele grenda. Lohne sameie eier blant annet [g.nr 4](#) [b.nr 2](#) som har adresse Lona 8. Vi er ca 40 brukere av stedet i gjennom sommersesongen. Slik forslaget er lagt fram så skal anleggsveien gå rett forbi huset og det skisseres også at det vil være mest trafikk i måneder uten tæle. Sameie bruker stedet i hovedsak på somrene og det er ofte barn- Vi ser at det vil være en stor risiko med en anleggsvei gjennom grenda med mange barn i område. Det må i så tilfelle gjøres sikkerhetstiltak for å unngå ulykker. I tillegg vil det være mye støy i anleggsperioden som ikke er vurdert i planforslaget.

Vi kan heller ikke se at anleggsveien er klargjort med grunneierne tidligere i prosessen. Det er litt underlig. 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.

Den planlagte anleggsveien er heller ikke dimensjonert for tungtrafikk og vil trolig ikke tåle denne belastningen som en anleggsvei vil påføre veien. 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.

I følge informasjon skal anleggsveien være av Veiklasse 3, noe som fører til at veien kun kan brukes i visse perioder. Noe som igjen vil medføre mye lenger bruk av vei gjennom bebyggelsen på Lona.

I forslaget er det ikke gjort en støykartlegging av anleggsveien og heller ikke en støykartlegging for grenda Lona. Dette må gjøres før man går videre og må gis til grunneierne for uttalelse før man går videre i prosessen.

Forøvrig stiller vi oss bak innspill sendt 16.12 fra Grunneiere på Lona.

Med vennlig hilsen
Veslemøy Dahl
på vegne av Lohne Sameier

Martin Opoft
Oppofte 39
4480 Kvinesdal

15.12.2023

Sweco Norge AS
v/Jan Håvard Øverland
Julsundvegen 47 B
6412 Molde

E39 Lyngdal Vest – Kvinesdal, innspill til planforslaget i Kvinesdal

Viser til forslag om reguleringsplan for ny E39 Lyngdal Vest – Kvinesdal. Jeg, Martin Opoft, grunneier av gårds/bruksnr. 37/6 og 37/4, ønsker herved å gi mine innspill til planforslaget som helhet. Jeg ønsker også å gi innspill til nødvendige avbøtende tiltak for natur og beboere på Opoft – *gitt at veien bygges som forespeilt i planen.*

I utakt med politiske mål og avtaler om vern av natur og miljø

FNs naturpanel slo i sin rapport mai 2019 fast at arealtap og arealendringer er den største trusselen mot naturmangfoldet i verden. I desember 2022 undertegnet Norge FNs naturavtale. Man har således påtatt seg nødvendigheten av politiske og maktstrukturelle endringer for å redde og bevare natur- og biomangfoldet. I løpet av høsten-23 har regjeringen vist positive takter og stilt spørsmål ved bygging av overdimensjonerte 4-felts motorveier og 110 km/t. Nye Veier har IKKE gitt uttrykk for at det er rom for nedskaleringer, hvilket gjenspeiler seg i «Planforslag med konsekvensutredning og fagrapporter.»

Det mangler ikke på avtaler og lover. Man skulle tro at ved å vise til Naturmangfoldlova, så kunne mangt av ufattelige inngrep og ødeleggelser bli stoppet. Ganske raskt dukker begrepet «vesentlige samfunnsinteresser» opp, og så kommer dispensasjonene. Nå er det imidlertid lagt fram et spennende forslag fra Miljødirektoratet om forbud mot nedbygging av myr. Et slikt forbud vil innlemmes i Naturmangfoldlova, og det kan være at mulighetene for å dispensere fra lovverket kompliseres.

Tar vi for oss noen av fagrapportene som omhandler området Smeåsen-Avkom-Steggan, er det lett å skjønne at Nye Veier i de første sonderingene, anså strekninga som svært utfordrende. Geoteknisk vurderingsrapport særmerker seg i avdekking av et betydelig problemkompleks. I denne rapporten vies det en del oppmerksomhet til nettopp inngrep i myr og våtmarksområder. Det dreier seg om så store ødeleggelser at en føler seg fristet til å si: *Vend i tide, det er ingen skam å snu!*

Endrede forutsetninger – oppdatert norm for vei- og gateutforming

I Nye Veiers *Finsilingsrapport* fremgår det at beregnet ÅDT over Fedafjorden vil være 10900 biler for den valgte linjen i 2050 (dagens ÅDT er på skarve 6500 biler). Samferdselsdepartementet godtok høsten-23 Statens Vegvesens forslag om oppdatert norm for vei- og gateutforming. Endringene innebærer at det nå åpnes opp for å bygge to-/trefeltsvei opp til ÅDT 15000 fra den tidligere grensen på 12000. Bakgrunnen for endringene er å redusere kostnader, arealbruk og utslipp av klimagasser. Nye Veiers egne beregninger viser at trafikkmengden vil være langt innenfor denne grensen i all overskuelig fremtid.

Avgjørelsen om bygging av firefeltsvei bør revurderes som følge av endringene i nevnte standard.

Endrede forutsetninger - prosjektendringer og økning i kostnader for valgt alternativ

I innledende grovsilingsfase filtrerte Nye Veier bort traseer som var overlegne det valgte alternativet på ikke-prissatte temaer som klimagassutslipp, naturmangfold, kulturarv, støy, osv. Blant traseene som ble valgt bort, var alternativer med lange tunneller på østsiden av Fedafjorden. På folkemøtet i Kvinesdal kommune 29. september 2021 (tilgjengelig på YouTube) hevdet Nye Veier at "kostnaden ved å gå i dagsone er betydelig lavere enn tunnel". Grovsilingsrapporten viste at alternativene på dette tidspunktet kun var 3-8 % dyrere sammenlignet med linje 5 (som man til slutt gikk videre med):

Linje	Kostnadsdifferanse
Linje 6	Billigste linje
Linje 7	+ 1,3 %
Linje 3A	+ 2,1 %
Linje 5	+ 4,2 %
Linje 4	+ 7 %
Linje 3	+ 7,8 %
Linje 2A	+ 8 %
Linje 8	+ 10,5 %
Linje 1	+ 12,6 %

Tabell fra Grovsilingsrapport, 15.09.2021. Grønn=valgt alternativ. Rødt=alternativer som ble silt bort.

Det er i ettertid gjort omfattende endringer som gjør det valgte alternativet langt dyrere å realisere, herunder;

- Omlegging av trase gjennom Høylandsdalen
- Forbindelse mellom E39 og fylkesveien i Dragedalen,
- **Etablering av toplanskryss på Opoft**

Særlig sistnevnte endring antas å innebære en vesentlig kostnadsøkning. Beregningene gjort av Nye Veier i grovsilingen inkluderte ikke disse løsningene. Det kan dermed se ut som at avgjørelsen om å velge bort tunellalternativene på østsiden av Fedafjorden ble tatt på et grunnlag som har vist seg å være feil i ettertid.

Nå som omfanget i prosjektet er vesentlig endret, bør det gjennomføres nye beregninger og vurderinger opp mot tunellalternativene som valgt bort under grovsilingen.

Dette gjelder særlig alternativet Linje 1 som ble vurdert som det beste ut fra hensynet til klimagassutslipp, naturmangfold, kulturarv og støy:

E39LF_Sammenstilling av vurdering av linjer											
	Kostnader	Netto nytte pr budsjettkr.	Anleggsgjennomføring	Klimagassutslipp	Kulturarv	Naturmangfold	Kulturarv	Forurensning og lagring	Naturressurser	Støy	
Linje 1	9	6	3	1	8	1	1		9	1	Linje 1
Linje 2A	7	8	7	3	4	5	2		1	7	Linje 2A
Linje 3	6	9	8	6	2	2	5		2	5	Linje 3
Linje 3A	3	2	6	9	5	6	6		3	4	Linje 3A
Linje 4	5	5	5	2	9	7	3		6	9	Linje 4
Linje 5	4	4	4	4	6	3	4	2	5	6	Linje 5
Linje 6	1	1	1	7	7	4	7	1	8	3	Linje 6
Linje 7	2	3	2	8	1	8	9		7	2	Linje 7
Linje 8	8	7	9	5	3	9	8		4	8	Linje 8
Linje 10, OPS	Vurderes opp mot andre linjer i finsiling										Linje 10, OPS
Beste linjer pr fag er markert med grønn farge											
Linjer som siles ut gjennom grovsiling											
Fet skrift Tema som er prioritert høyt											

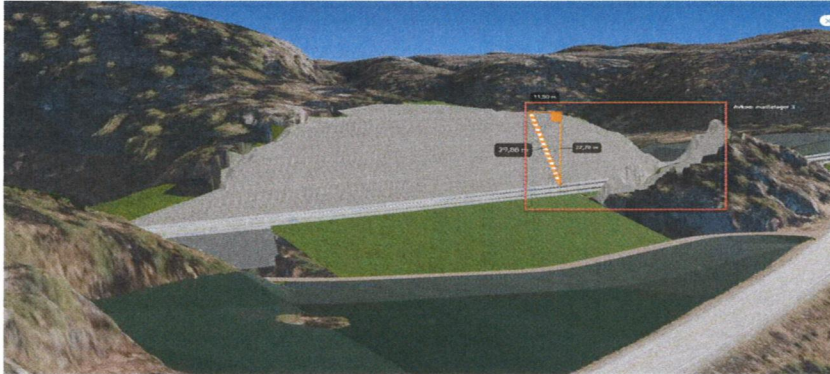
Tabell fra Grovsilingsrapport, 15.09.2021. Grønn=valgt alternativ. Rødt= Linje som ble silt bort.

Avbøtende tiltak for natur og beboere på Opofte – gitt at planen realiseres

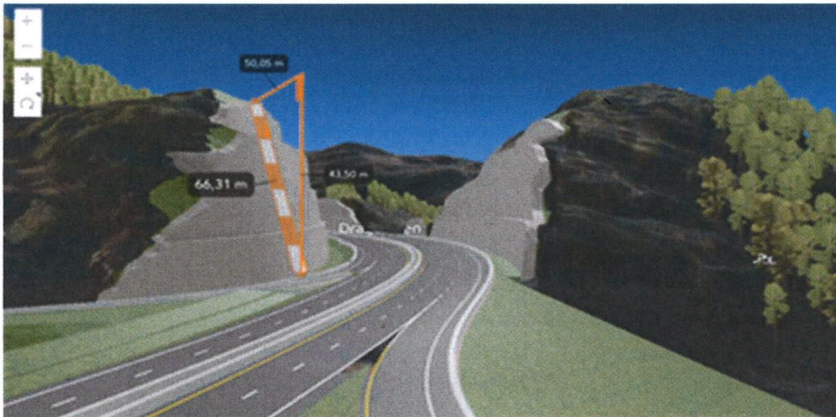
Utbyggingen vil få store konsekvenser og hemme livskvaliteten for dyr og mennesker. Gitt at den realiseres som forespeilt, ber vi om at følgende tiltak inkluderes i prosjektet for å redusere konsekvensene av inngrepene:

Tuneller, kontra skjæringer

Forbi Opofte er det planlagt to gedigne skjæringer gjennom Avkomsrinna og Timbråsen:



Skjæring gjennom Avkomsrinna (ca 28 meter høy)



Skjæring gjennom Timbråsen (ca 43,5 meter høy!)

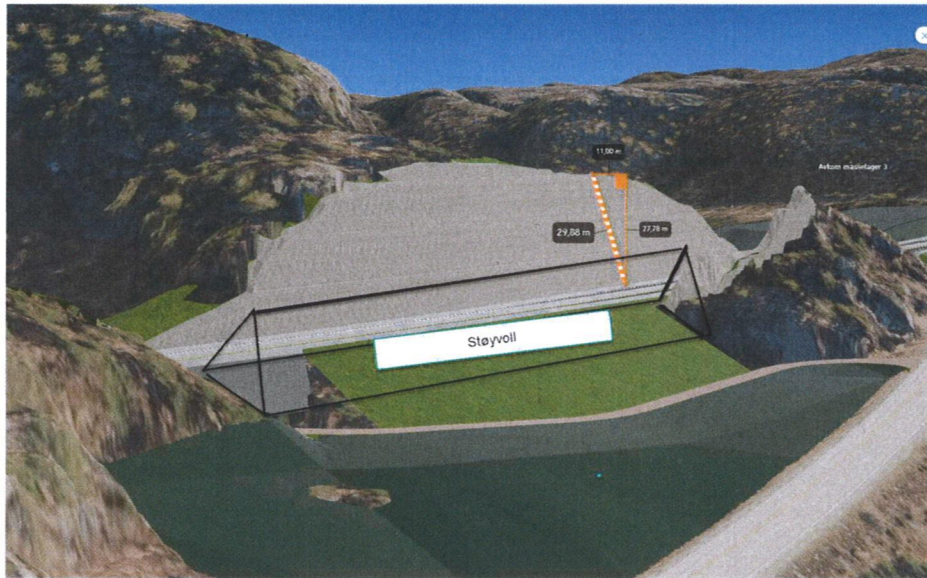
For å redusere naturinngrepene og konsekvensene for viltet, bør det bygges tunneller i stedet for skjæringer på disse stedene. Dette er særlig viktig for Timbråsen som i dag er en trekkvei for viltet.

Faunapassasjer

Gitt at det etableres skjæringer i stedet for tunnel, må det bygges faunapassasjer over Avkomsrinna og Timbråsen. Dette er særlig viktig for Timbråsen som i dag er en trekkvei for viltet.

Visuelle og støydempende tiltak

Gitt at planen realiseres som forespeilt ber vi innstendig om at det gjennomføres avbøtende tiltak som demper støy og bedrer det visuelle inntrykket for oss som bor på Opofte. Et aktuelt tiltak er å etablere støyvoll i døgnsone mellom Avkommen og krysset på Opofte. Dette tiltaket er svært praktisk gjennomførbart siden overskuddsmasse uansett er planlagt deponert i Avkommen. Gitt støyvoll ikke er mulig, ber vi om at det settes opp en skjermingsvegg.



Avslutning

Jeg ber om at dere tar mine innspill til etterretning og revurderer planen om bygging av firefelts vei planlagt trase. Subsidiært ber jeg om at våre innspill om avbøtende tiltak for natur og beboere på Opofta tas til følge.

Med vennlig hilsen,

Martin Opofta
Martin Opofta
Grunneier

Tiltredes av:

Christian Opofta: 37/14 (Opofta)

Grete Flaata: 37/11 (Avkommen)

Silje Opofta og Ruben Myrseth: 37/12 (Opofta)

Anne-Sofie Opofta: 37/10 og 37/13 (Opofta)

Sendes via epost til: E39LK@sweco.no

Detaljregulering for E39 Lyngdal vest - Kvinesdal

Forslag til reguleringsplan for ny E39 Lyngdal vest - Kvinesdal sendes ut på høring og legges ut til offentlig ettersyn 2.november, 2023.

Kommer med følgende høringsuttalelse og høringsmerknader til «Forslag til reguleringsplan for ny E39 Lyngdal vest – Kvinesdal»

Nye Veiers fremlagte forslag til detaljregulering for E39 Lyngdal vest – Kvinesdal vil ha svært negative konsekvenser for bosettingen på Frøytland, tap av boliger, driftsbygninger, aktiv landbruksdrift med dyrehold, landbruksjord, dyrket mark og verdifullt kulturlandskap. Traseen innebærer mye og svært omfattende ødeleggelse av naturressurser, tap av matjord, naturmangfold og bebyggelse på Frøytland

Fremlagte forslag til reguleringsplan medfører tap av to boliger og driftsbygning på to landbrukseiendommer og en bolig på en boligeiendom, samt et felles bedehus og grendehus for gårdene Raustad, Høyland, Lona og Frøytland.

Fremlagte forslag til reguleringsplan vil også påføre de øvrige eiendommer og bebyggelse betydelige skader og ulemper. Mine eiendommer vil bli sterkt berørt. Det nærmeste utmarksbeite og skogsarealene på eiendommen min blir delt i to på langs og store arealer går tapt. Begge mine boliger, Frøytlandsveien 173 og Frøytlandsveien 249 ligger i en støysone som ifølge støyberegningene blir liggende over grenseverdien for støy. I tillegg så vil nok støyen i anleggsperioden bli betydelig høyere og langt over grenseverdien for støy siden alle jordene mine er regulert til veianlegg eller midlertidig anleggsområde så vil det i anleggsperioden foregå mye svært støyende aktivitet nærme boligene. I byggeperioden vil deler av anleggsvirkomheten foregå på et område mindre enn ti meter fra husveggen til Frøytlandsveien 173. Eventuelle støydempende og støyreduserende tiltak må iverksettes før planlagte utbygging starter 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.

Siden all den dyrka marken på gården min er regulert til veianlegg eller midlertidig anleggsområde så blir det ikke mulig i anleggsperioden å produsere eget grovfor til buskapen i landbruksdriften min. Det blir heller ikke mulig å opprettholde eksisterende landbruksdrift på ca. 50 vinterføra 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. 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. Beiteområdet mitt ligger i direkte tilknytning til driftssenteret på gården.

Innspill til valgt trase for å minske de negative konsekvensene for bosettingen og bebyggelsen på Frøyotland

1. Ønsker at krysset til Kvinesdal på Frøyotland 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 Opofte og la eksisterende E39/ Fv465 være tilførselsveien til Kvinesdal

Vurderingene av Frøyotland 2 traseen og Høyland 2 alternativet må tas opp igjen

2. Ta opp igjen vurderingene av Frøyotland 2 trasen og Høyland 2. Angående vurdering av Frøyotland 2 traseen så virker det som man ikke har gjort en grundig optimalisering, men lagt den i traseen hvor mest masse må flyttes. Valg av linje begrunnelse og jobb gjort i felt på disse to traseer kontra valgt trase leder oss til å stille spørsmålet om dette har vært en skikkelig evaluering, eller kun en overflatisk prosess for å tilfredsstill kommunens og statsforvalterens krav om å utrede flere linjer. Det forklares fra SWECO at Frøyotland 2 alternativet ikke ble optimalisert slik som innspilt fra grunneierne fordi det var så viktig å unngå inngrep i Iglefjonn. Mener at Frøyotland 2 traseen som nærmest fulgte gårdsgrensen på østsiden av Høylandsbotnen vil være et mye bedre alternativ for både fauna og dyreliv samt opprettholde av vilttrekket. Kan ikke skjønne at tjernet «Iglefjonn» skal tillegges så stor vekt at man kan forsvare alle de negative konsekvensene for bosettingen, landbruksnæringen og bomiljøet på Frøyotland

3. Et tredje alternativ til linje er å utrede en trase på Frøyotland etter at veikrysset med tilførselsvei til Øye er tatt bort kan veitraseen gå inn i tunnel fra Fedafjorden under hele Frøyotland og komme ut i dagen rett før man krysser Fedaelva mellom Lonen og Høylandsbotnen

Med disse tiltak vil man spare hele grenda Frøyotland mot rivning av tre boliger, en driftsbygning og et bedehus/grendehus og unngå støyproblemene over grenseverdien for den øvrige bebyggelsen. Naturinngrepet blir betydelig redusert og man unngår tap av matjord. Kulturlandskapet kan bevares samt at det muliggjør opprettholdelse av eksisterende matjord og landbruksdrift i anleggsperioden, samtidig som man vil redusere utbyggingskostnaden.

Håper dette er innspill som vil bli fulgt opp i den videre vurdering av trasevalget.

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

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

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

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

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

Samlet sett så mener jeg at Høyland 2 alternativet vil være det beste trasevalget med minst negative konsekvenser.

Mvh.

Odd Kristian Frøitland

Frøytlandsveien 173

4485 Feda

Epost-adresse krifroe@online.no

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

Gnr.7, bnr. 26 m/flere.

Enkeltpersonforetak Organisasjonsnummer: 969347180 MVA

Boligeier: Frøytlandsveien 173 og 249

Frøytland 16.12.2023

Forslag til reguleringsplan for ny E39 Lyngdal vest – Kvinesdal sendes ut på høring og legges ut til offentlig ettersyn 2. nov,2023.

Vil komme med innsigelser og kommentarer til dette.

Nye veiers framlagte forslag til detaljregulering for E39 Lyngdal vest – Kvinesdal vil få svært negative konsekvenser for oss som bor her, bygda blir jo nesten satt på hode og endevendt. Gårdsbruk og bolighus og ett kombinert bedehus/ forsamlingshus forsvinner, og for oss som må bo videre blir støyen og støvplager enorme.

Våre eiendommer blir fysisk lite berørt, men støyen blir uutholdelig.

Jeg og min kone kjøpte eiendommene Frøytlandsveien 261 og 257 i 2011 for å komme bort fra larm og støy.

Vi stortrivdes her helt til skriv om vei kom, siden har vi gått med en klump i magen.

Om ett drøyt år skal vi pensjoneres og tankene går, skal vi virkelig måtte leve i støy på våre gamle dager.

Angående støy, har noen vært oppe og målt her på eiendommen inntil fjellet og hørt hvor lite som skal til av støykilder før det irriterer ørene og søvnen.

Vi vil se det som mest naturlig å få eiendommene innløst i anleggs perioden. Hva med verditapet på eiendommene, hvis vi skulle finne på å ville selge, har allerede verdiene blitt betydelig redusert.

Vi har en brønn på nedsiden av huset som fylles fra en vann åre, og vi vet alle hvor lite som skal til før en vann åre forandrer retning, spesielt ved detonasjoner. Har selv drevet med sprengning på anlegg for en del år siden så jeg vet hvordan en salve kan respondere. Dette gjelder også eventuelle setninger på grunnmurer.

Angående veitrase skal jeg ikke komme med noen forslag om andre traseer da jeg skjønner at skal det komme en framtidsrettet vei i området må en tenke økonomi og å få den korteste veien fra a til b.

Vi er to enkle mennesker som i fritiden driver på i all enkelthet som sangevangelister, så den kommende støyen vil gjøre det umulig å øve hjemme.

Mvh. Reidun og Tom Asbjørn Østrem

Frøytlandsveien 261

4485 Feda

Epost-adr: ostremta@gmail.com

Mob 99622751

22.11.2023

Roger Abusland 120/6 m.fl. (Kvinesdal)

Underganger som planlegges for landbruk og skogbruk har for lav høyde. Dere planlegger 420 cm. Tømmerbiler trenger 430 cm.

30.11.2023

Sven Tommy Lillerafoss Grøtteland 112/4

Jeg ønsker svært gjerne at veien/tunellen ned til Øyesletta ikke må foringe min eiendom 112/4 for mye, da det muligens planlegges for næringsutvikling i dette området. Jeg har fått til svar at tunellen skal ligge 112meter under min eiendom 112/4 på de laveste overflatepunktene. Om dette stemmer, så er det greit for meg. Jeg vil nevne at jeg setter stor pris på tilbakemeldingen om at dere ikke regulerte noe av 112/4 til LNF-område i deres planer, og at dere da gikk på utsiden av min eiendom her. Tusen Takk! Men et spørsmål som jeg ikke har fått svar på er: Hvor langt ned i bakken vil tunellen ligge under 112/17. Kunne jeg fått dette tilsendt? Denne eiendommen ligger mye nærmere Frøytland enn hva 112/4 gjør, og tunellen kommer nok mye høyere opp under eiendom her. Ellers så kan det være mulig å benytte 112/17 til anleggsbrakker, lagring av masser, eller annet? Mulig 112/4 kan ta i mot store mengder med fyllmasser, men dette må sees nøyer på ved en befaringsrunde i området. Hører fra dere!

15.12.2023

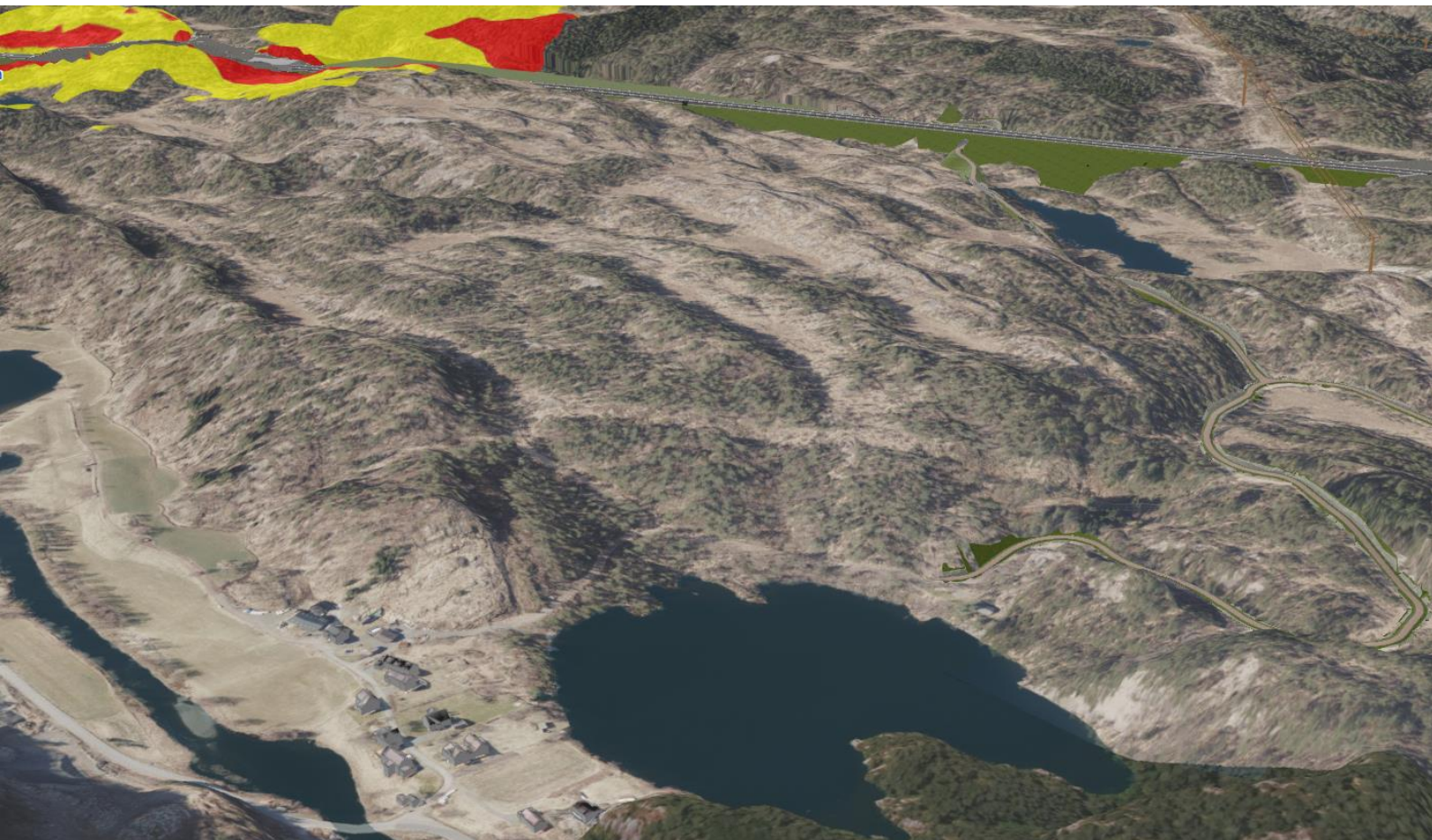
Martin Opoft 37/4 og 37/6 (Kvinesdal)

Gitt at planen realiseres som forespeilt ber vi innstendig om at det gjennomføres avbøtende tiltak som demper støy og bedrer det visuelle inntrykket for oss som bor på Opoft. Et aktuelt tiltak er å etablere støyvoll i døgnsone mellom Avkommen og krysset på Opoft. Dette tiltaket er svært praktisk gjennomførbart siden overskuddsmasse UANSETT ER PLANLAGT DEONERT I AVKOMMEN - BARE 200 METER UNNA. Gitt at støyvoll ikke er mulig, ber vi om at det settes opp en skjermingsvegg. Se vedlagt bilde.

Forbi Opoft er det planlagt to gedigne skjæringer gjennom Avkomsrinna og Timbråsen. For å redusere naturinngrepene og konsekvensene for viltet, bør det bygges tunneller i stedet for skjæringer på disse stedene. Gitt at det etableres skjæringer i stedet for tunnel, MÅ DET BYGGES FAUNAPASSASJER over Avkomsrinna og Timbråsen. Dette er særlig viktig for Timbråsen som i dag er en trekkvei for viltet.

**Merknader til detaljreguleringen for E39 Lyngdal vest – Kvinesdal
med tilhørende konsekvensutredning og fagrapporter**

16.12.2023 – Grunneiere på Lona



Innholdsfortegnelse

1.	Generelt.....	5
1.1.	Planbeskrivelse for Kvinesdal kommune - 6.1 Planens rettsvirkning og begrensing.....	5
1.2.	Planbeskrivelse for Kvinesdal kommune - 6.10 Grunnerverv	6
1.3.	Byggherrens miljøplan fra reguleringsfase - 1.5.5.....	7
1.4.	Byggherrens miljøplan fra reguleringsfase - 2.3 Miljørisikovurdering	8
1.5.	Byggherrens miljøplan fra reguleringsfase - 4.1.1.....	8
1.6.	Byggherrens miljøplan fra reguleringsfase - 4.1.1.....	9
2.	Manglende informasjon vedrørende beskrivelse av området/ dagens situasjon på Lona	10
2.1.	Planbeskrivelse for Kvinesdal kommune - 1.5 Beskrivelse er tiltaket	10
2.2.	Planbeskrivelse for Kvinesdal kommune - 3.2 Beskrivelse av tiltaket.....	11
2.3.	Planbeskrivelse for Kvinesdal kommune - 3.8 Overvannshåndtering.....	12
2.4.	Planbeskrivelse for Kvinesdal kommune - 3.10 Masseballanse og områder for permanent masselager.....	12
2.5.	Planbeskrivelse for Kvinesdal kommune - 3.12 Anleggsgjennomføring	13
2.6.	Planbeskrivelse for Kvinesdal kommune - 3.12.1 Midlertidig bygge- og anleggsområder	14
2.7.	Planbeskrivelse for Kvinesdal kommune - 4.5.3 Friluftsliv/ by- og bygdeliv	15
2.8.	Planbeskrivelse for Kvinesdal kommune - 4.5.4.2 Virkninger av tiltaket	15
2.9.	Planbeskrivelse for Kvinesdal kommune - 4.5.5.1 Dagens situasjon	16
2.10.	Reguleringsbestemmelser - 5.1 Tiltak som skal være gjennomført før igangsetting av anleggsarbeidet	16
2.11.	ROS-analyse Kvinesdal kommune - 6.1.3 Frøytland 1	17
2.12.	Hovedrapport for konsekvensutredning - 5.5.1 bakgrunn og forutsetninger	17
2.13.	Rapport for naturmangfold og vannmiljø	18
3.	Jordbruk/ Landbruk/ Skogbruk/ Jaktinteresser.....	20
3.1.	Planbeskrivelse for Kvinesdal kommune - 2. Dagens situasjon.....	20
3.2.	Planbeskrivelse for Kvinesdal kommune - 3.10 Masseballanse og områder for permanent masselager.....	20
3.3.	Planbeskrivelse for Kvinesdal kommune - 2. Dagens situasjon.....	21
3.4.	Planbeskrivelse for Kvinesdal kommune - 3.10 Masseballanse og områder for permanent masselager.....	21
3.5.	Planbeskrivelse for Kvinesdal kommune - 3.9 Hydrologi og flom	22
3.6.	Planbeskrivelse for Kvinesdal kommune - 4.5.3 Friluftsliv/ by- og bygdeliv	22
3.7.	Planbeskrivelse for Kvinesdal kommune - 4.5.4.2 Virkninger av tiltaket	23
3.8.	Planbeskrivelse for Kvinesdal kommune - 4.5.4.3 Skadereduserende tiltak	23
3.9.	Planbeskrivelse for Kvinesdal kommune - 4.5.4.3 Skadereduserende tiltak	23

3.10.	Planbeskrivelse for Kvinesdal kommune - 4.5.4.3 Skadereduserende tiltak	24
3.11.	Planbeskrivelse for Kvinesdal kommune - 4.5.6.1 Dagens situasjon	24
3.12.	Planbeskrivelse for Kvinesdal kommune - 6.1 Planens rettsvirkning og begrensing	24
3.13.	Planbeskrivelse for Kvinesdal kommune - 6.3.2 Viltgjerder	25
3.14.	Reguleringsbestemmelser - 1.3.2 naturmiljø - B	25
3.15.	Reguleringsbestemmelser - 1.3.2 naturmiljø - C	25
3.16.	Reguleringsbestemmelser - 1.3.4 vassdrag - A	25
3.17.	Reguleringsbestemmelser - 1.3.4 vassdrag - C	25
3.18.	Reguleringsbestemmelser - 1.4.1 – A	25
3.19.	Reguleringsbestemmelser - 1.4.2 viltgjerder	26
3.20.	Reguleringsbestemmelser - 1.4.5 vern mot forurensing - B	26
3.21.	Reguleringsbestemmelser - 1.4.5 vern mot forurensing - C	26
3.22.	Reguleringsbestemmelser - 1.4.5 vern mot forurensing - D	26
3.23.	Reguleringsbestemmelser - 1.5 dimensjonering av anlegg for flom og overvann - B..	26
3.24.	Hovedrapport for konsekvensutredning - 5.2.3 konsekvensvurdering.....	26
3.25.	Hovedrapport for konsekvensutredning - konsekvensvurdering.....	27
3.26.	Hovedrapport for konsekvensutredning - 5.6.3 Konsekvensutredning	28
3.27.	Rapport for friluftsliv by og bygdeliv - verdivurdering av delområde FR21	28
4.	Støysone	29
4.1.	Planbeskrivelse for Kvinesdal kommune - 1.5 Beskrivelse er tiltaket	29
4.2.	Planbeskrivelse for Kvinesdal kommune - 3.12.3 Forurensing i anleggsfasen.....	30
4.3.	Planbeskrivelse for Kvinesdal kommune - 5.5.2 Virkninger av tiltaket	30
4.4.	Plankart - R0018	30
4.5.	Medvirkningsportal 2D/3D - Kartlagsliste; Støyvurderinger	30
4.6.	Reguleringsbestemmelser - 1.4.4 Støy - A	31
4.7.	Reguleringsbestemmelser - 1.4.4 Støy - E	31
4.8.	Temarapport støy til KU	31
5.	Anleggsveg.....	32
5.1.	Planbeskrivelse for Kvinesdal kommune - 1.5 Beskrivelse er tiltaket	32
5.2.	Planbeskrivelse for Kvinesdal kommune - 3.2 Beskrivelse av tiltaket.....	33
5.3.	Planbeskrivelse for Kvinesdal kommune - 3.12.1 Midlertidig bygge- og anleggsområder	34
5.4.	Planbeskrivelse for Kvinesdal kommune - 3.12.2 Anleggstrafikk og anleggsveier.....	34
5.5.	Planbeskrivelse for Kvinesdal kommune - 3.12.3 Forurensing i anleggsfasen.....	34
5.6.	Planbeskrivelse for Kvinesdal kommune - 4.5.4.3 Skadereduserende tiltak	35
5.7.	Plankart - R0019	35
5.8.	Plankart - R0020	35

5.9.	Reguleringsbestemmelser - 4.1.10 #2_V. Veg - B	36
5.10.	Reguleringsbestemmelser - 4.1.10 #2_V. Veg - C.....	36
5.11.	Reguleringsbestemmelser - 4.3 midlertidig bygge- og anleggsområde – A.....	37
5.12.	Reguleringsbestemmelser - 4.3 midlertidig bygge- og anleggsområde - C.....	37
5.13.	Reguleringsbestemmelser - 5.1 Tiltak som skal være gjennomført før igangsetting av anleggsarbeidet	37
5.14.	Rapport for friluftsliv by og bygdeliv - Verdivurdering av delområde FR21.....	38
6.	Vilt-interesser	39
6.1.	Planbeskrivelse for Kvinesdal kommune - 1.5 Beskrivelse er tiltaket - Frøytland – kommunegrense:.....	39
6.2.	Planbeskrivelse for Kvinesdal kommune - 1.5 Beskrivelse er tiltaket	40
6.3.	Planbeskrivelse for Kvinesdal kommune - 1.5 Beskrivelse er tiltaket	41
6.4.	Planbeskrivelse for Kvinesdal kommune - 3.2 Beskrivelse av tiltaket.....	41
6.5.	Planbeskrivelse for Kvinesdal kommune - 3.10 Masseballanse og områder for permanent masselager.....	42
6.6.	Planbeskrivelse for Kvinesdal kommune - 4.5.4.3 Skadereduserende tiltak	42
6.7.	Rapport for friluftsliv by og bygdeliv - verdivurdering av delområde FR21	43
	Vedlegg 1 - Innspill for «E39 Lyngdal vest – Kvinesdal» - Trase 6 - Oversender herved innspill for trase 6 ved E39 Lyngdal vest – Kvinesdal. Datert 14.10.2021	44
	Naturmangfold	44
	Vannmiljø	44
	Kulturarv.....	45
	Friluftsliv/ by- og bygdeliv	45
	Støy.....	45
	Landskap.....	46
	Aktsomhetsområder.....	46
	Diverse.....	46

1. Generelt

I kapittel generelt blir det vist til reguleringsdokumenter med tilhørende spørsmål/ merknader fra grunneier/ rettighetshaver.

1.1. Planbeskrivelse for Kvinesdal kommune- 6.1 Planens rettsvirkning og begrensing

En vedtatt reguleringsplan er bindende for fremtidig arealbruk, og bestemmende for hvilken råderett over grunnen som er tillatt eller forbudt. Det er plankart og planbestemmelser som gir det juridiske grunnlaget for arealbruken i planområdet.

- Hvordan vil dette ha innvirkning for grunneiere som har eiendommer/ interesser i umiddelbar nærhet?
 - o Hvordan har Nye veier hensyntatt bruk av privat eksisterende veg?
 - Hvordan blir dette kompensert iht. bruk av privat veg, beslaglegning av området (både før, under og etter arbeidene)?
 - Gjennomferdsel gjennom tun/ gårdstun?
 - o Hvordan har Nye veier hensyntatt eksisterende landbruks-/ jordbruksdrift?
 - o Hvordan har Nye veier hensyntatt eksisterende skogbruksdrift?
 - o Hvordan har Nye veier hensyntatt beslag av jakt-terreng som er plassert i område for tiltenkt anleggsveg?
- Er det kun den midlertidige anleggsvegen som vil utgå når vegen er ferdig, reguleringsmessig?
- Vil Nye Veier ha vedlikeholdsansvar/ utbedringsansvar for området som er tiltenkt benyttet i arbeidene?
 - o Hva og hvor lang tid er det tiltenkt å følge opp vedlikeholdsansvar/ utbedringsansvar fra tiltenkte arbeider i området?

1.2. Planbeskrivelse for Kvinesdal kommune- 6.10 Grunnerverv
Vedtatt reguleringsplan legger grunnlaget for erverv av arealer til utbyggingen. Det vil være behov for både midlertidige arealer under anleggsperioden og permanente arealer og rettigheter til det nye anlegget. Grunnerverv følger en egen prosess, og inngår ikke direkte i reguleringsplanarbeidet.

Det er et mål å komme frem til minnelige avtaler med grunneiere som blir berørt. Dersom det ikke lykkes å inngå avtaler om avståelse av grunn, vil det bli aktuelt å ekspropriere grunn og rettigheter både til midlertidig og permanent bruk for veianlegg. Eventuell ekspropriasjon må være hjemlet i en vedtatt reguleringsplan.

- Hvor er ekspropriasjon hjemlet i reguleringsplan?
- Når er det tiltenkt å starte forhandling med grunneiere som blir berørt direkte/ indirekte av tiltaket?
 - o Hvordan tar man hensyn til beslag/ drift/ rettigheter og hvordan blir disse verdsatt?
- Hvorfor har ikke Nye Veier vært noe kontakt i forkant av reguleringsprosessen?
 - o Tidligere forslag om trase viste ikke til anleggsveg. Hvorfor har det ikke blitt gitt beskjed om at anleggsveg ble inkludert nåværende høringsforslaget?
 - Med hensyn til manglende føringer og beskrivelse, hvorfor er det regulert inn «midlertidig» anleggsveg?
 - o Dersom dette har vært hensyntatt i alle faglige vurderingene, hvorfor har ikke dette vært vist eller informert grunneiere/ rettighetshavere i forkant av høringsprosessen?
 - o Med hensyn til minimalt med retningslinjer og visning av anleggsveg, hvorfor er denne inkludert i reguleringsplanforslaget?
 - o Grunneier har spilt inn alternativt forslag til trase for anleggsveg på Lona for å unngå risiko med anleggstrafikk og maskiner gjennom tun til private. Det har også vært etterspurt hvorfor Meland ikke er valgt som alternativ anleggsveg? Hvorfor har det ikke blitt vurdert alternative traseer for anleggsveg? Hvorfor er det inntegnet anleggsveg på Lona og hvorfor er det ikke planlagt å hensynta fastboende, aktivt gårdsbruk eller fritidsboliger?
 - Grunneiers ønsker at det vises en faglig begrunnelse med risikovurdering om hvordan anleggsveg gjennom tun til private er en bedre, sikrere løsning enn forslag fra grunneier.
 - Grunneier ønsker også at det fremvises risikoreduserende tiltak med hensyn til trafikk, støy, forurensing m.m.

1.3. Byggherrens miljøplan fra reguleringsfase- 1.5.5

Byggherren har ansvar for å gi informasjon til publikum ved oppstart og avslutning av kontraktsarbeidet.

Totalentreprenøren har ansvar for kommunikasjonstiltak overfor publikum under kontraktsarbeidet og skal utarbeide en plan for gjennomføringen av slike kommunikasjonstiltak. Planen skal bygge på en vurdering av hvilke interessenter som kan påvirke eller bli påvirket av kontraktsarbeidet, beskrive hvilke kommunikasjonstiltak totalentreprenøren vil iverksette og angi hvilke ressurser som avsettes til dette. Totalentreprenøren skal herunder sørge for all nødvendig informasjon til og dialog med berørte grunneiere, rettighetshavere og naboer.

Henvendelser om, og klager på anleggsgjennomføringen, vil bli håndtert med et eget opplegg for loggføring og rask behandling av totalentreprenør med bistand fra byggherren.

- Det virker som byggherre fraskriver seg alt ansvar vedrørende plan for gjennomføring av kommunikasjonsarbeid ovenfor grunneiere, rettighetshavere og naboer. Kommunikasjonstiltak under kontraktsarbeid, avgjørelse for hvilke kommunikasjonstiltak som skal iverksettes og håndtering av henvendelser/ klager på anleggsgjennomføringen gis totalentreprenøren. Her må byggherre som overordnet ansvar anlegges mer oppgaver/ ansvar iht. forskrift om sikkerhet, helse og arbeidsmiljø på bygge- eller anleggsplasser §§ 5-9 og § 14.
- Det vises for øvrig til forskrift om sikkerhet, helse og arbeidsmiljø på bygge- eller anleggsplasser §16 andre ledd: «Valg av byggherrens representant fritar ikke byggherren fra sitt ansvar.»

1.4. Byggherrens miljøplan fra reguleringsfase- 2.3 Miljørisikovurdering tverrfaglige analysemøter. På bakgrunn av ROS-analysen, kunnskap innhentet i de utførte undersøkelsene og utredningene er det gjort en skrivebords-vurdering hvor de miljøtemaene med størst risiko i anlegg- og driftsfasen er identifisert.

Disse er:

- Støy i anleggsfase, bl.a. fra større dagsoner, tunnelpåhugg og skjæringer/uttak av fjell, massedeponi og bruk av knuseverk
- Støving i anleggsfase, bl.a. støving fra anleggsveier og knuseverk
- Partikkelforurensning til vassdrag i anleggsfasen spesielt ved:
 - o Utfylling av masser og masseutskifting av mulig forurensete sedimenter i Indretjønn.
 - o Lyngdalvassdraget (verna vassdrag)
 - o Toppvann med liten utskifting av vann og lang restaureringstid
 - o Direkte arbeid i bekker ved omlegging og fundamentering nært og i vann.
- Utslipp til sårbare resipienter ved ulykker i driftsfase
- Redusert kvalitet på habitat/gyteområder for fisk og ål i anleggsfasen
- Vilt påkjørsler i anleggs- og driftsfase
- Anleggsområdet kommer i konflikt med turløyper og jaktterreng

- Skade på kulturminner som ligger tett på anleggsområdet
- Skade på naturtyper som ligger tett på anleggsområdet
- Spredning av fremmede arter ved flytting av infiserte masser
- Spredning av forurenset grunn fra uavdekkede lokaliteter
- Foringelse av matjord ved mellomagring, flytting og reetablering
- Foringelse av drikkevannskilder i anleggsfase og ved ulykker som kan gi utslipp/lekkasjer

I de ulike delkapitlene i miljøplanen beskrives risikoen knyttet til hvert miljøtema mer i detalj. Totalentreprenør skal gjøre en egen risikovurdering av miljøtemaene (ref. 1.5.3).

- Det er ikke hensyntatt eksisterende aktiviteter (jakt, rekreasjon, jordbruksinteresser, landbruksinteresser, skogbruksinteresser) i ROS, det er derfor heller ikke hensyntatt punkter angitt i 2.3 miljøvurdering i byggherrens miljøplan for reguleringsfase. Hvorfor er ikke dette vektlagt?
- Med hensyn til eventuell implementering av dette, vil Nye Veier gi grunneiere/ rettighetshavere mulighet til å kommentere dette, eventuelt hvorfor ikke?

1.5. Byggherrens miljøplan fra reguleringsfase- 4.1.1.

I detaljreguleringen er det gjort beregninger av støysituasjonen for planlagt ny vei, og effekt av foreslåtte skjermingstiltak. Det er i tillegg gjort en innledende vurdering av støy i bygge- og anleggsfase, med fokus på å synliggjøre hvilke områder det kan forventes overskridelser av grenseverdier i T-1442 [6].

- Dette stemmer ikke, støysonekart foreligger ikke ved bebyggelse på Lona.
 - o Med hensyn til at støysonen ikke er vist i området, kan man vel ikke utelukke dette? Eventuelt hvorfor er ikke bebyggelse på Lona inkludert i denne støykartleggingen?
- Det er heller ikke konstruert noe støysonekart/ støyrapport i forbindelse med anleggsarbeidene/ bygge- og anleggsfasen. Hvorfor er det ikke dette utført?
 - o Hvordan kan man regulere noe som man ikke har redegjort for?
 - o Hvordan blir grunneiere/ rettighetshavere hensyntatt, dersom man i etterkant av vedtatt reguleringsplan skal lage rapporter og planer?

1.6. Byggherrens miljøplan fra reguleringsfase- 4.1.1.

ny vei i områder som også er utsatt for støy fra veitrafikk i dag. I disse tre dagsone er det lite eller ingen bebyggelse med støyfølsom bruk nær ny vei. Nord for kryssområdet på Frøytland er det ingen gjenværende bebyggelse i støysonen, og ny vei innebærer en ny støykilde i et fra før av stille område. Det er regulert inn massevoller gjennom

- Det stemmer at ny vei innebærer en ny støykilde i et fra før av stille område, men at det ikke er gjenværende bebyggelse nord for Frøytland, er feil. Hva menes med dette punktet? Dersom man har utelatt bebyggelse i støysonen bør dette poengteres eventuelt vises med begrunnelse hvorfor dette er tatt ut. Hvorfor har Nye Veier gjort dette?
 - o Hvorfor har ikke Nye Veier inkludert Lona i støysonen konstruert av Nye Veier.
- Med hensyn til langvarig anleggsvei og nærhet til ny veg bør Lona også inkluderes i støysonekartleggingen hvorav det foreligger egen støysonekartlegging av anleggsperioden (tiltenkt anleggsveg). Hvorfor er ikke dette hensyntatt?
- Hvorfor har ikke støyrapport med tilhørende støysonekart for anleggsveg blitt utført i forkant av reguleringsprosessen?
 - o Med hensyn til krav om støykartlegging av tiltak med varighet over 2 år skal støyrapporten utformes som permanent og ikke midlertidig. Hva skal Nye veier gjøre for å ivareta eksisterende bebyggelse/ bruk/ drift/rettigheter på Lona?

2. Manglende informasjon vedrørende beskrivelse av området/ dagens situasjon på Lona

I kapittel generelt blir det vist til reguleringsdokumenter med tilhørende spørsmål/ merknader fra grunneier/ rettighetshaver.

2.1. Planbeskrivelse for Kvinesdal kommune- 1.5 Beskrivelse er tiltaket

Fra Frøitlandsfossen fortsetter ny E39 gjennom et ubebygd naturområde mot Store Meland. På strekningen til Store Meland er det plassert tre faunapassasjer. Faunapassasjene er plassert med grunnlag i undersøkelser med viltkamera og dialog med ressurspersoner for vilt i kommunen. Ved Akseldalen er det lagt inn en overgang. Ved Lonetona er det vurdert at den mest fordelaktige løsningen for viltkryssing er kryssing under to platebruer – en på hver side av fjellpartiet.

- Det fremgår i planbeskrivelsen at vegstrekning mellom Frøytlandsfossen til Store Meland kun passerer et ubebygd område. Dette er i utgangspunktet feil, eventuelt sannhet med modifikasjoner. Området det beskrives har flere fastboende og fritidsbebyggelse. Området blir aktivt benyttet av de lokale til rekreasjon, skogbruk/ drift, jakt m.m. Hvorfor fremgå ikke dette i reguleringsforslaget? Hvorfor er det ikke belyst de faktiske forholdene i området?

2.2. Planbeskrivelse for Kvinesdal kommune- 3.2 Beskrivelse av tiltaket

På strekningen mellom Høylandsbotnen og Store Meland vil det være behov for anleggsveier inn til anleggsområdet fra Melandsveien og fra Lona. Etter hvert vil anleggstransporten gå i den nye veilinjens, og anleggsveiene kan da benyttes som adkomst til eiendommene. Anleggsveien fra Melandsveien ender ved viltkryssingen nord for Lonetona. Den ene anleggsveiene fra Lona ender ved viltkryssingen sør for Lonetona, og den andre ender lenger sør langs E39 med tilgang til eiendommene vest for ny E39.



Figur 3-18 Anleggsveier som vil bli driftsveier for landbruk etter endt anleggsperiode.



- Med hensyn til tidligere merknad om manglende beskrivelse av dagens bebyggelse på Lona bør bildefremvisningen vise til mer realistisk kart som inkluderer eksisterende bebyggelse (merket med rød ring i bilde under) som blir berørt av anleggsveg/ ny veg i området.
 - o Hvorfor er ikke bebyggelse på Lona inkludert i noe av illustrasjonene til Nye Veier?
 - Området beskrives som øde og uberørt natur, men det foreligger nærliggende bebyggelse til tiltenkt vegtrase som ikke blir nevnt i reguleringsplanforslaget.

2.3. Planbeskrivelse for Kvinesdal kommune- 3.8 Overvannshåndtering

Overvann i dagsonen renses hovedsakelig i sidegrøftene som bygges opp med terskler og egnede infiltrasjonsmasser. Sidegrøftene skal dimensjoneres for å rense normalregn. Avrenning ved flom ledes til egnede lokale drenslinjer som grøfter, bekker og elver.

- Med hensyn til størrelse av prosjekt og inngrep i terreng må sidegrøfter dimensjoneres for å kunne håndtere minimum en 200 års flom og klimafaktor på 40%. Er dette hensyntatt? Eventuelt hvorfor er ikke dette framvist i fag-rapportene?
- Ved oppsamling av større mengde overvann må det også gjøres tiltak for å sikre at grøfter/ bekker e.l. ikke ødelegges som konsekvens av større/raskere tilrenning. Hvordan blir dette håndtert i reguleringsplanforslaget, både for midlertidig- og permanent drift?
- Det må også vises til midlertidige/ permanente fordrøyningsløsninger fra anleggsområdet til resipient. Hvor er disse? Hva er foreslått? Hvilken resipient er valgt for å kunne håndtere større/ raskere avrenning? Hvilke nærliggende tiltak blir berørt av eventuell ny føring av overvann?
- Hvordan vil eksisterende vannkilder i området bli ivaretatt? Hvordan skal man ivareta dagens situasjon og hva gjøres for at denne ikke skal forringes?

2.4. Planbeskrivelse for Kvinesdal kommune- 3.10 Masseballanse og områder for permanent masselager

De permanente masselagrene skal opparbeides og avsluttes på en måte som opprettholder tilstanden i berørte bekker. Bekker skal legges om på en måte som sikrer kortest mulig lukking av bekkeløp, og at vannet ikke kommer i kontakt med og forurenses av sprengstein.

- Hvordan er det tiltenkt å sikre bekk mot sprengstein med hensyn til fisk og private brønner/ borehull?
- Hvordan skal dette ivaretas? Hvem har oppfølgingsansvar i driftsperioden?

2.5. Planbeskrivelse for Kvinesdal kommune- 3.12 Anleggsgjennomføring

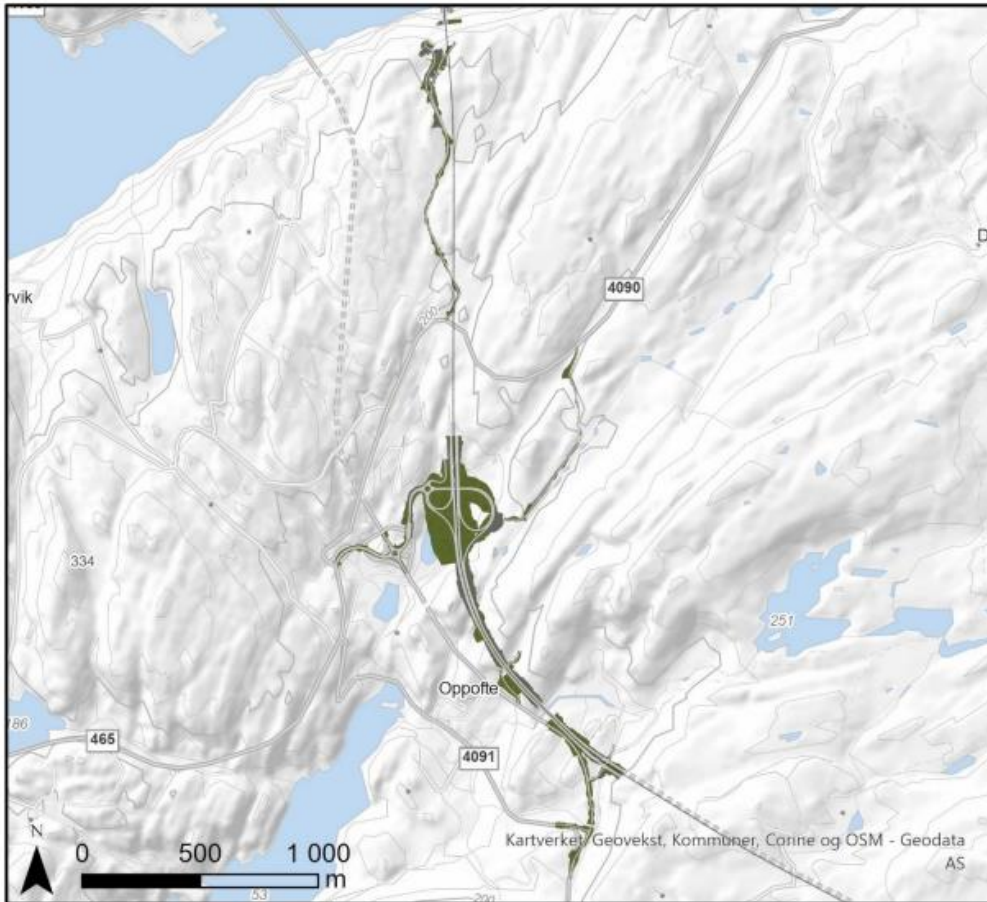
Den fysiske oppstarten av prosjektet er ikke bestemt, men byggetiden er vurdert til 4 år

Anleggsgjennomføringen omfatter i hovedtrekk følgende aktiviteter:

- Forberedende arbeider:
Hogst. Fjerning og mellomlagring av vegetasjon og matjord, samt håndtering av fremmede arter i anleggsområdet. Riving av innløste hus. Etablering av anleggs- og adkomstveier, rydding/etablering av riggområder og områder for permanente masselager, omlegging av infrastruktur, trafiksikkerhetstiltak m.m.
 - Grunnarbeider:
Graving, sprengning, massetransport evt. til permanent masselager, fundamentering, spunting og grunnforsterkning m.m.
 - Konstruksjoner og infrastruktur:
Veibygging, VA- og drenering, konstruksjoner. Etablering av forskjæring, tunneldriving, vann- og frostsikring, sikkerhetstiltak m.m.
 - Etterarbeid:
Innenfor arealer som berøres i anleggsfasen skal mest mulig opprinnelig vegetasjon reetableres. Ved terrenginngrep som ikke er reversible, skal det gjennomføres tiltak som minimerer den negative virkningen av inngrepet. Områdene skal istandsettes til nåværende bruk eller tilrettelegges for fremtidig bruk iht. underliggende formål. Dette skal skje innen ett år etter at samferdselsanlegget er satt i ordinær drift
- Med hensyn til anslått byggetid og høringsprosess, hvorfor er ikke berørte ved Lona kontaktet i forbindelse med konsekvenser/ kompensasjon e.l.?
 - Hvorfor er det ikke forsøkt etablert kontakt med grunneiere i forbindelse med avtaler (f.eks intensjonsavtaler) i forkant av høringen?
 - Vil grunneiere få innsyn/ mulighet til å komme med forslag om eventuelle endringer med hensyn til anleggsgjennomføringen?
 - Hvordan tenker Nye Veier grunneiere/ rettighetshavere har mulighet å komme med forslag til endringer/ forhandlinger i etterkant av vedtatt reguleringsplan? Hvordan skal Nye Veier kunne sikre grunneiers/ rettighetshavere mulighet for forhandling?

2.6. Planbeskrivelse for Kvinesdal kommune- 3.12.1 Midlertidig bygge- og anleggsområder

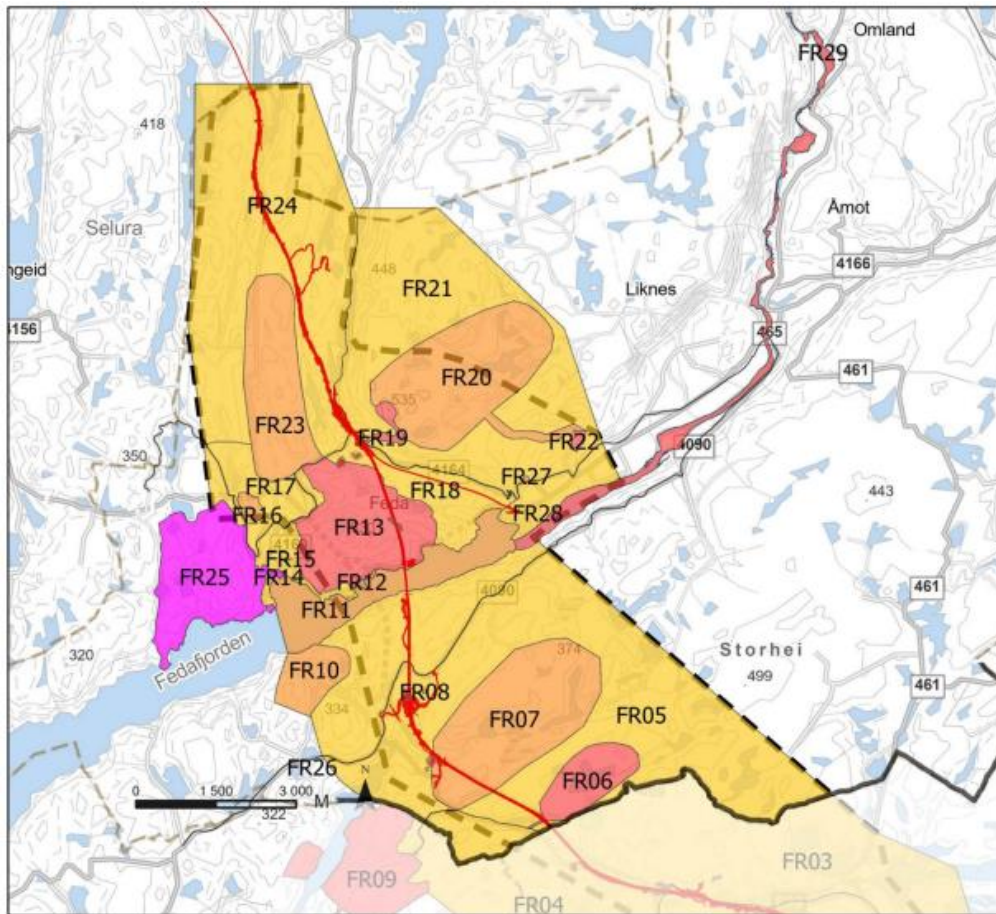
Hovedaktiviteter i anleggsgjennomføringen skal enten foregå innenfor samferdselsanlegget eller innenfor regulerte midlertidige bygge- og anleggsområder som vist i figur 3-41.



Figur 3-41 Arealer avsatt til byggeområder innenfor plangrensa øst for Fedafjorden.

- Hvorfor vises det ikke til andre områder med midlertidige bygge- og anleggsområdet? Med hensyn til få angrepsveger til ny vegtrase, hvorfor er det ikke angitt alle områdene med midlertidig anleggsveg?
 - o Det har ikke vært mangel på antall sider, rapporter eller liten målestokk angitt på illustrasjon og burde derfor være en enkel sak å vise det tiltenkt arbeidet i reguleringsplanen. Figur 3-41 viser ikke til f.eks anleggsveg ved Lona, hvorfor er ikke denne vist? Hvorfor er det kun vist den ene siden av fjorden av Kvinesdal?
 - o Det bør legges til rette for ny høring slik at grunneiere berørt langs tiltenkt anleggsområde kan komme med innspill basert på en oppdatert og reell planbeskrivelse av det faktiske tiltaket. Med hensyn til dokumentasjonsbehovet og detaljutredning av reguleringsplanforslaget, hvorfor er beskrivelsen så misledende når det kommer til midlertidig drift og anlegg?

2.7. Planbeskrivelse for Kvinesdal kommune- 4.5.3 Friluftsliv/ by- og bygdeliv



Figur 4-6 Kartet viser delområder for friluftsliv/by- og bygdeliv (FR) og regulert veilinje for ny E39 innenfor Kvinesdal kommune. Fargen gjengir verdien for delområdet, i henhold til metodikken for konsekvensanalyser (Statens vegvesen 2018, oppdatert 2021), med svært stor verdi (rosa), stor verdi (rød), middels verdi (oransje) og noe verdi (gul).

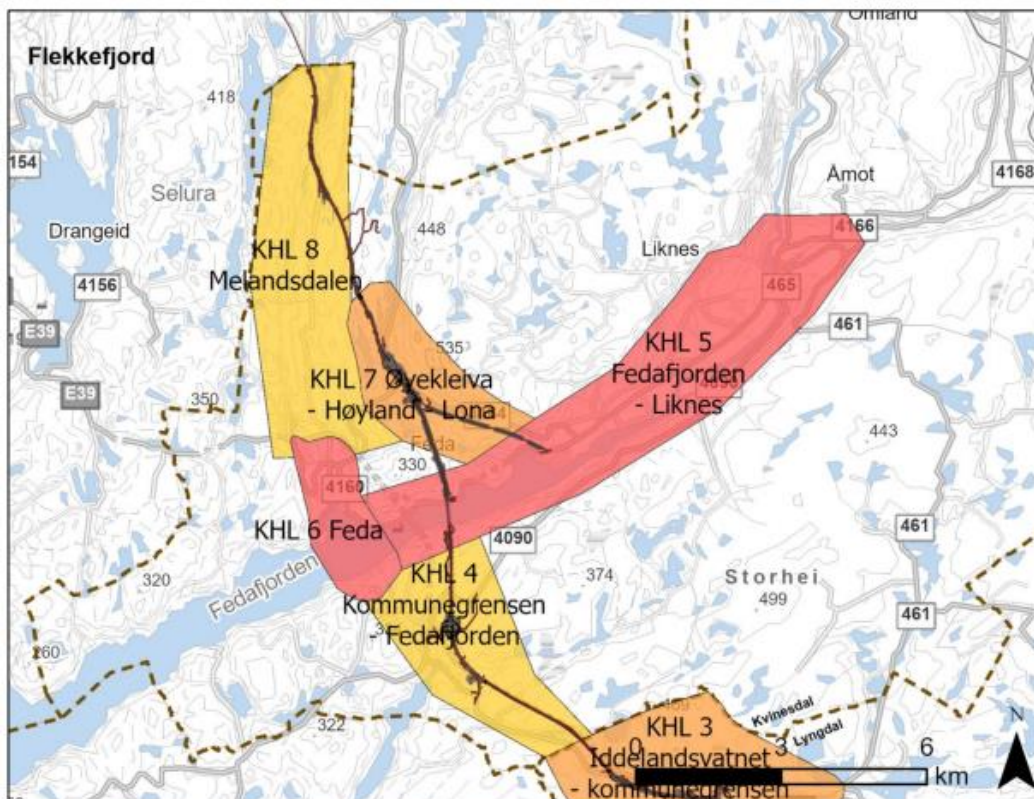
- Hvorfor er det ikke større inndelinger ved Lona?
- Med hensyn til FR23 burde dette feltet også omhandle heia over til Lona, hvorfor er ikke inngår denne i det samme grunnlaget som FR23?

2.8. Planbeskrivelse for Kvinesdal kommune- 4.5.4.2 Virkninger av tiltaket

Beskrivelsen av tiltakets virkninger for naturmangfold tar utgangspunkt i konsekvensvurderingene for naturmangfold og vannmiljø (jf. KU fagrapport naturmangfold og vannmiljø). I tillegg vurderer og beskriver den virkningene av optimaliserende tiltak som er gjort for regulert linje etter konsekvensutredning og linjevalg.

- Naturmangfold på Lona blir dårlig beskrevet mht. til bla. fuglearter som er kategorisert som VU og NT. Hvorfor er ikke dette vist til i reguleringsplanforslaget? Hvilke avbøtende tiltak må iverksettes av Nye Veier for å kunne ivareta naturmangfold og vannmiljø?
- Hvorfor framkommer det ikke beskrivelsen angitt i fagrapportene (KU) i planbeskrivelsen?

2.9. Planbeskrivelse for Kvinesdal kommune- 4.5.5.1 Dagens situasjon



Figur 4-10 Kartet viser delområder for kulturhistoriske landskap (KHL) og regulert veilinje for ny E39 innenfor Kvinesdal kommune. Fargen gjengir de kulturhistoriske verdiene for delområdene; med stor verdi (rød), middels verdi (oransje) og noe verdi (gul). KHL 3 ligger i Lyngdal kommune og vurderes ikke i Kvinesdal kommune.

- Hvorfor er det ikke gjort utredning av området ved Lona? Deler av vegtrase/ anleggsveg går inn i dette området og burde klareres før man kan trekke endelige konklusjoner. Hvordan kan man dra endelige konklusjoner uten en utredning av området? Hva er tiltenkt å gjøres i denne forbindelse? Er det ikke minimumskrav om å utrede i planlagt traseområdet?

2.10. Reguleringsbestemmelser- 5.1 Tiltak som skal være gjennomført før igangsetting av anleggsarbeidet

- Når skal man starte kartlegging av drikkevannskilder? Hvem skal kartlegge disse, og hvem skal avgjøre hva som er nødvendige tiltak for å sikre eksisterende drikkevannskilder? Vil det bli tatt sporadiske prøver under driftsperioden for å sikre kvaliteten? Hva vil eventuelt tidsintervallet være? Hva inngår i kartleggingen, hva analyseres vannet for?

2.11. ROS-analyse Kvinesdal kommune- 6.1.3 Frøytland 1

ID	Uønsket hendelse	Årsak og beskrivelse	Risiko	Vurdering av risiko	Anbefalt tiltak
34	Trafikkulykke i anleggsfase - som følge av jakt og turgåing.	På høsten foregår det en del jakt i området på Meland. Jaktområdene går på tvers av tenkt linje. Det kan dermed bli kryssing av linje i anleggsfase ifm. jakt. I tillegg er det turområde ved Rølla. Turgåere kan velge å krysse anleggsområde.	S = Middels LH = Middels M = Ikke aktuelt F = Ikke aktuelt	Myke trafikanter i området som krysser anleggsvei/område kan føre til trafikkulykke en gang per 10-100 år. Trafikkulykke som involverer store kjøretøy og myke trafikanter er antatt å føre til hardt skadde eller drepte.	- Omorganisering av jaktlag. - Legge til rette for sikker kryssing av anleggsområde på relevante steder.

- Det er tidligere spilt inn merknader i tidligere høring med hensyn til fast bosetting, fritidseiendommer, aktiv landbruksdrift og aktivt skogbruksdrift på Lona. Hvorfor er ikke dette hensyntatt i ROS.

2.12. Hovedrapport for konsekvensutredning- 5.5.1 bakgrunn og forutsetninger

- Det er angitt flere arkeologiske funn i området mellom Frøytland og Meland, hvorfor er dette ikke inkludert/ vist i verdi-setting av området?
- Hvilke tiltak er gjort i forbindelse med sikring av kulturminnene?

2.13. Rapport for naturmangfold og vannmiljø

For alternativ Frøytland 1 vil veilinja komme i direkte eller indirekte berøring med flere av vannforekomstene innenfor delområdet. Veilinja vil krysse Frøitlandsfossen i bru. Under anleggsperioden kan det forekomme avrenning fra betongarbeider i forbindelse med fundamentering av bruene. Avrenning av betongvann inneholder ofte store mengder nitrogen, som kan føre til høy pH i resipienten. Dette kan være skadelig for akvatiske organismer. Ytre Lona er et langstrakt vann med stor utskiftning av vannmasser. Ved alternativ Frøytland 1 vil veilinja legges vest for Ytre Lona. Ingen av de planlagte tiltakene vil berøre Ytre Lona direkte. Ved Bruvik er det planlagt en mindre fylling mot vannet. Under anleggsperioden vil kantvegetasjonen fjernes hvor fyllingen er plassert. Det må beregnes lang restitusjonstid (> 10 år) før kantvegetasjonen i dette område er tilbake i opprinnelig tilstand. Det vil også være fare for avrenning fra anleggsarbeider til Ytre Lona, som kan føre til økt partikkeltransport nedover vassdraget. Ved alternativ Frøytland 1 vil veilinja gå øst for Høylandsbotnen. Veilinja vil ikke komme i direkte kontakt med vannet, men det er planlagt et masselager nord for Høylandsbotnen som vil påvirke nedbørsfeltet. Vest for bygda Lona ligger det et lite vann. Under anleggsperioden skal det etableres en driftsvei til anleggsområdet, langs østsiden av vannet. Utløpsbekken fra vannet renner sørover mot Høylandsbotnen. Det planlagte masselageret sammen med veilinja vil ødelegge store deler av eksisterende bekkeløp, og bekken er planlagt lagt om i nytt løp. Anleggsarbeidet kan medføre midlertidig økt partikkelavrenning til både vannet vest for Lona og til Høylandsbotnen fra byggingen av driftsvei og ny E39, etablering av masselager og anleggstrafikk til vannet. Kantvegetasjonen kan også måtte fjernes som del av anleggsarbeidet. Restaureringstiden før kantvegetasjonen er tilbake i opprinnelig tilstand vil trolig bli lang (> 10 år). Det er i liten grad fiskevandring oppover i bekkeløpet da dette er bratt og innløpet har en terskel som gjør det utførende for ørret å vandre oppover bekken. Ål klarer imidlertid trolig å vandre her. Det er derfor satt som krav i bestemmelsene at ålevandring skal opprettholdes ved omlegging av utløpsbekken fra vannet vest for Lona. I driftsfasen vil vannet vest for Lona, utløpsbekken og Høylandsbotnen i hovedsak kunne bli påvirket av veiavrenning. Veiavrenning kan inneholde miljøgifter som tungmetaller og PAH. Det skal derfor som avbøtende tiltak legges til rette for veiavrenning i sidegrøfter ved infiltrasjon gjennom egnede masser. Det er planlagt en anleggsvei som skal gå langs sørsiden av Lonetjønna. Etableringen av anleggsveien vil kunne føre til fjerning av noe kantvegetasjon mot Lonetjønna. Gjennom anleggsperioden er det fare for økt avrenning fra anleggstrafikk, som kan føre til forurensning i Lonetjønna. Hovedveilinja vil ligge lengre vest og vil ikke berøre vannet direkte i driftsfasen. Ved alternativ Frøytland 1 vil veilinja ligge vest for Lonetontjønn. Det er planlagt anleggsvei fra Lona som vil ligge tett inntil østsiden av Lonetontjønn. Ved etablering av anleggsveien vil noe kantvegetasjon måtte fjernes. Fyllinger i nedbørsfeltet til vannet kan føre til økt avrenning av partikler. Lonetontjønn er et høyereliggende vann med liten utskiftning av vannmasser (såkalt toppvann). Dette fører til at partikler og annen forurensning blir værende lengre i innsjøen. Fordi Lonetontjønn er et toppvann, er det stor fare for blakking av vannet og det må beregnes lang restaureringstid (> 10 år). Veilinja vil ligge øst for Hellertjønn, Geiskelitjødn og Melandstjønn. Veilinja vil ikke berøre tjernene direkte. Hellertjønn som ligger nærmest veilinja av de tre har størst fare for avrenning, spesielt i anleggsperioden. Det er planlagt anleggsvei fra Melandsveien langs vestsiden av Hellertjønn. Påvirkningen fra anleggstrafikken vil være stor gjennom anleggsperioden. Alle de tre tjernene har lav utskiftning av vannmasser (såkalte toppvann), det er derfor stor fare for blakking av tjernene, spesielt Hellertjønn. På grunn av lav tålegrense for forurensning og liten uttynningsevne må det beregnes lang restaureringstid før kvaliteten er tilbake i opprinnelig tilstand (> 10 år). Geiskelitjødn og Melandstjønn vil i størst grad bli påvirket ved avrenning fra Hellertjønn. Avrenning vil ha minimal effekt på vassdragene nedstrøms vannene, på grunn av sedimentasjon i de øvre liggende vann. Samlet vurderer vi at de planlagte tiltakene vil føre til forringet (nedre del av skalaen) tilstand

og funksjon for delområde i permanent situasjon på grunn av betydelig påvirkning i anleggsfasen med potensiell lang restaureringstid med tanke på toppvannsproblematikk

- Med hensyn til hva som står i rapporten, hva skal Nye Veier gjøre for å tilfredsstille problemstillingene angitt over?
- Hvilke tiltak skal iverksettes og når skal de iverksettes?
- Hvem skal godkjenne og etterse at man ivaretar naturmangfold og vannmiljø i området?

3. Jordbruk/ Landbruk/ Skogbruk/ Jaktinteresser

I kapittel generelt blir det vist til reguleringsdokumenter med tilhørende spørsmål/ merknader fra grunneier/ rettighetshaver.

3.1. Planbeskrivelse for Kvinesdal kommune- 2. Dagens situasjon

Terrenget fra Birkeland/Høyland/Frøytland, videre nordover mot kommunegrensen til Flekkefjord, er skogkledd og svært kupert. Noen få grusveier bukter seg gjennom skogen nordover forbi Lille og Store Meland, mot Øysærvatnet på kommunegrensen. Det er lite bebyggelse på strekningen, området benyttes til skogsdrift og friluftaktiviteter.

- Bebyggelse på Høyland og Frøytland er beskrevet som noen landbrukseiendommer og spredt fritidsbebyggelse. Hvorfor er ikke Lona nevnt med hensyn til landbrukseiendommer, fastboende eller fritidsbebyggelse?
- Som det fremgår i planbeskrivelsen er det skogkledd og okkupert med noen få grusveier. Med hensyn til at denne skogsveien blir aktivt brukt av grunneiere/ rettighetshavere i forbindelse med skogdrift samt adkomstveg for Statnett er denne vegen i relativt god forfatning. Dette innebærer aktiv skogforvaltning og lavspent-/høyspent-traseer med sikkerhetszone (Flathogst). Med hensikt om å gi innsikt i dagens situasjon bør det angis riktig informasjon om området, vi opplever dokumentasjonen som mangelfull.

3.2. Planbeskrivelse for Kvinesdal kommune- 3.10 Masseballanse og områder for permanent masselager

De permanente masselagrene skal opparbeides og avsluttes på en måte som opprettholder tilstanden i berørte bekker. Bekker skal legges om på en måte som sikrer kortest mulig lukking av bekkeløp, og at vannet ikke kommer i kontakt med og forurenses av sprengstein.

- Hvordan er det tiltenkt å sikre bekk mot sprengstein for utmarksbeite?
- Inntegnet vegtrase blir i dag benyttet som utmarksbeite/ kulturbeite, hvordan skal Nye Veier sikre at småfe i området?
- Hvilke avbøtende tiltak skal igangsettes for å sikre at vilt og husdyr ikke drikker fra eventuelle forurensede vannkilder?

3.3. Planbeskrivelse for Kvinesdal kommune- 2. Dagens situasjon

I Kvinesdal kommune berøres jordbruksareal primært ved Frøytland og Store Meland. Jordbruksområdene består i stor grad av innmarksbeite og grasproduksjon, med varierende jordkvalitet. En del av jordbruksarealet langs veistrekningen er i dag ikke lenger i aktiv drift.

- Store deler av trase fra Frøytland til kommunegrensen består av landbruksområde. Dette i form av innmark/ utmark/ kulturlandskap. Trase blir også nærliggende verdifullt kulturlandskap og vil sette store begrensninger i forbindelse videre drift av jordbruksarealer. Hvordan vil Nye Veier sikre at drift ikke blir berørt/ opprettholdes?
- Er det hensyntatt avbøtende tiltak for å kunne tilrettelegge hvordan dette skal ivaretas i anleggsperioden samt ved ferdigstillelse av anlegg. Eventuelt hva? Eventuelt hvorfor ikke?
- Det er beskrevet at jordbruksarealet langs veistrekningen ikke lenger er i aktiv drift. Dette er ikke riktig. Vi driver utmarksbeite aktivt store deler av året, hvor store deler av dette inngår ved og i vegstrekningen.

3.4. Planbeskrivelse for Kvinesdal kommune- 3.10 Massebalanse og områder for permanent masselager

Ettersom det ikke vil være mulig å drive landbruk på de delene av arealet som blir berørt i anleggsperioden, er det lagt vekt på å få til en løsning som sikrer god drift av landbruksarealene etter at veianlegget er ferdig. Matjord og underliggende masser vil derfor bli gravd av og lagt til sides, før det legges på et lag med stein. Dette vil også bidra til kort transport og permanent lagring av overskuddsmasser. Området bygges deretter opp med egnede masser, og matjorden legges til slutt tilbake på arealet som topplag for jordbruksproduksjon. Deler av dagens areal i området er ikke egnet til landbruksdrift, men med den beskrevne løsningen kan arealene utvides til også å omfatte de delene som i dag ikke er brukbare.

Ved flom i Fedaelva ved Frøytlandsfossen vil flomvannet i dag renne inn mot Frøytland og ligge ca. 2–4 meter over jordbruksarealene. Ved hjelp av planlagt masselager og hevet landbruksareal, vil flomutsatt areal reduseres, og vannstanden vil bli betydelig lavere. Den nye terrengoverflaten vil bli lagt med en liten helling mot veianlegget, slik at det sikres avrenning.

- Hva menes med første setning: «Ettersom det ikke vil være mulig å drive landbruk på de delene av arealet som blir berørt i anleggsperioden, er det lagt vekt på å få til en løsning som sikrer god drift av landbruksarealene etter at veianlegget er ferdig»?
 - o Hvordan skal Nye Veier sikre opprettholdelse av eksisterende drift?
- Innebærer dette at man skal legge ned alt landbruk/ jordbruksaktivitet?
 - o Dersom nedlegging av eksisterende drift, hva er kompensasjon for dette, og hvordan blir denne verdsatt?
- Mener Nye Veier det må forventes midlertidig stopp i drift, eventuelt hvordan ser Nye Veier det er mulig å ha opphold drift/ næring over lengre tid?
- Hvor lang tidsperiode er det snakk om fra anleggsperiode til etter at veianlegget er ferdig?
 - Hvordan skal Nye Veier ivareta eksisterende drift/ næring i nærområdet til anleggsområde?
- Hvordan skal Nye Veier sikre aktivt landbruk-/ jordbruksaktivitet i området i etterkant?
- Ved heving av Frøytland vil dette «stue» vannet lengre opp i elva. Hvordan vil dette berøre landbruksarealene oppstrøms Frøytland (tilhørende Lona)? Hvilke tiltak skal gjøres for å sikre oversvømmelse av eksisterende landbruksjord/ eiendommer oppstrøms Frøytland?

3.5. Planbeskrivelse for Kvinesdal kommune- 3.9 Hydrologi og flom

Ved flom i Fedaelva ved Frøytlandsfossen vil flomvannet i dag renne inn mot Frøytland og ligge ca. 2-4 meter over jordbruksarealene. Ved planlagt masselager og hevet landbruksareal vil flomutsatt areal reduseres betydelig på Frøytland og vannstanden for deler av masselageret vil bli betydelig lavere. Konsekvensene av at flomvann ikke kan bygge seg opp på Frøytland er vurdert som minimale, da både Lonen og Høylandsbotnen har betydelig større areal og effekt på flomdempning i Fedaelva.

- Nevner igjen; Ved heving av Frøytland vil dette «stue» vannet lengre opp i elva. Hvordan vil dette berøre landbruksarealene oppstrøms Frøytland (tilhørende Lona)? Hvilke tiltak skal gjøres for å sikre oversvømmelse av eksisterende landbruksjord/ eiendommer oppstrøms Frøytland?

3.6. Planbeskrivelse for Kvinesdal kommune- 4.5.3 Friluftsliv/ by- og bygdeliv

Nord for Frøytland

Nord i planområdet ligger alternativet i stor grad i dagsone gjennom relativt urørt terreng. Områdets betydning for friluftsliv ses i sammenheng med opplevelsesverdi ved områdets urørte naturpreg uten større forstyrrelser. Området er uten betydelig tilrettelegging og vurderes i begrenset bruk bortsett fra for jakt, men fragmenteringseffekten er svært stor for de som måtte bruke områdene. Store deler av delområdet vurderes å ikke lenger være attraktivt for friluftsliv. Kun deler av området er iht. V712 vurdert høyere enn *noe verdi*, basert på graden av tilrettelegging, bruksfrekvens, opplevelseskvalitet og betydning som nærturterreng.

Turområde tilknyttet eksempelvis Prestheia og Rølla (delområde FR23) er vurdert høyere, med større tilrettelegging og betydning som nærturterreng for beboere i området. Alternativet ligger derimot vest for de mest brukte områdene, og direkte påvirkning blir derav noe mindre. For delområde FR24, som omfatter øvrige utmarksområder nord i utredningsområdet, er påvirkningsgraden derimot vurdert til *sterkt forringet*. Basert på områdets verdivurdering er samlet konsekvens satt til *middels negativ* i disse områdene.

- Med hensyn til antall skogbruksveier, aktivt jaktterreng, høyspentlinjer, lavspentlinjer, aktivt skogbruk, aktivt landbruk og generelt rekreasjonsområde er området på Lona ikke uten betydelig tilrettelegging. Hvorfor er det ikke angitt større verdi i området?
- Med hensyn til tidligere innsendte merknader som ikke har blitt besvart eller inkludert i det videre arbeidet Hvorfor er ikke noe av overnevnte punkter nevnt i planbeskrivelse/ rapport (dette er informert om i tidligere høringsforslag)?
- Det bør gjøres en betydelig bedre utredning av området som bør sendes ut på ny høring for de faktiske forholdene er beskrevet for hvert område. Hvordan kan dere mene dette er beskrivelse av dagens forhold, når det ikke tas hensyn til innspill fra grunneiere/ rettighetshavere i området?

3.7. Planbeskrivelse for Kvinesdal kommune- 4.5.4.2 Virkninger av tiltaket

Mellom Frøyland og Store Meland krysser veilinja over eller tett inntil flere bekker, innsjøer og småvann (NATM 42). Anleggsarbeidet gir risiko for partikkelavrenning som kan påvirke vannkvaliteten i bekker og vann innenfor delområdet. De delene av Fedavassdraget som har størst verdi for naturmangfold med vandringsstrekninger for anadrom og katadrom fisk (NATM 41) ligger med god avstand til de planlagte tiltakene, og blir i begrenset grad påvirket. Et par mindre akvatiske naturtypelokaliteter med naturlig fisketomme vann (C-lokaliteter) kan bli betydelig påvirket som følge av partikkelavrenning (NATM 43 og NATM 44). Fordi de ligger øverst i vassdragene med begrenset vannutskifting (toppvann), kan restaureringstiden for økologiske funksjoner og vannkvaliteten både i vannet og vassdraget nedstrøms bli lang. Det vil også være fare for noe avrenning knyttet til masseutskifting av myr i dette området. Her er det satt av areal til skadereduserende tiltak i anleggsfasen, for å unngå partikkelavrenning.

- Med hensyn til beskrivelse, hvordan skal det legges føringer/ avbøtende tiltak for hvordan dette skal hensyntas/ sikres. Eventuelt hvordan det skal håndteres/ tilrettelegges for slik at uheldige situasjoner ikke oppstår?

3.8. Planbeskrivelse for Kvinesdal kommune- 4.5.4.3 Skadereduserende tiltak

Generelle bestemmelser om hensyn til naturmiljø

De generelle bestemmelsene stiller flere krav for å sikre at hensynet til naturmiljø blir ivaretatt.

Kantvegetasjon langs vassdrag og myr kan kun fjernes i den utstrekning det er nødvendig for å gjennomføre anleggsarbeidene, og ikke før arbeid i kantsonen påbegynnes. Tilbakeføring eller etablering av ny vegetasjon generelt i planområdet skal følge prinsippet om naturlig revegetering, med bruk av stedlige arter og rene masser. Ved tiltak i myr skal det gjøres tiltak for å begrense hydrologiske endringer.

- Det er beskrevet at det følger flere tiltak. Hvilke tiltak er beskrevet mht. naturmiljø, kantvegetasjon, reetablering av vegetasjon, og hydrologiske endringer?
- Hva slags tiltak er dette?

3.9. Planbeskrivelse for Kvinesdal kommune- 4.5.4.3 Skadereduserende tiltak

Ved berørte vannforekomster er det satt av areal og stilt krav i bestemmelsene til skadereduserende tiltak for anleggsgjennomføringen, for å redusere risikoen for partikkelavrenning i størst mulig grad. Det er rettet særlig oppmerksomhet mot å unngå avrenning myr til de små vannene (toppvann) nord for Frøitlandsfossen.

Avrenningen knyttet til det ferdigstilte veianlegget vil bli håndtert gjennom overvannshåndteringen beskrevet i 3.8 Overvannshåndtering.

- Det er beskrevet at det følger flere tiltak. Hvilke tiltak er beskrevet mht. naturmiljø, kantvegetasjon, reetablering av vegetasjon, og hydrologiske endringer
- Hva slags tiltak er dette?
- Kapittel for overvannshåndtering er generelt og viser ikke til tidlige forventninger av prosjektet. Hva er tiltenkt her for å sikre vannforekomstene?

3.10. Planbeskrivelse for Kvinesdal kommune- 4.5.4.3 Skadereduserende tiltak

Ved Store Meland og på Frøyland er det lagt inn egne bestemmelsesområder for midlertidig rigg- og anleggsområder som overlapper med kartlagte naturtyper og økologiske funksjonsområder for arter. Her er det kun tillatt å fjerne vegetasjon som er strengt nødvendig for å sikre teknisk gjennomføring og/eller rassikring. Hvis det er

behov for å fjerne skog i forbindelse med arbeidet, skal store (gamle) trær som oppfyller kriteriene som store trær iht. beskrivelsessystemet for Natur i Norge (NiN) tas ned i hel lengde og plasseres i tilknytning til tilstøtende naturtypelokaliteter. Formålet er å begrense skaden for viktige økosystemer med sårbare naturtyper og sentrale økosystemfunksjoner for en rekke arter og artsgrupper.

- Hvor er disse bestemmelsesområdene henvist til? Dersom det må gjøres egne bestemmelser for området, hvorfor er det ikke satt med større verdi i sammenheng med naturmangfold?

3.11. Planbeskrivelse for Kvinesdal kommune- 4.5.6.1 Dagens situasjon

Utmark

Utmarksområdene benyttes i varierende grad til jakt, fiske og utmarksbeite. I Kvinesdal kommune benytter grunneiere tilsluttet Kvinesdal beitelag utmark til utmarksbeite for sau og storfe. Det foreligger lite informasjon om aktiv beitebruk i utmark innenfor utredningsområdet, men der arealene er egnet for beitedyr foreligger potensial for beitedrift i utmark.

- Det er tidligere sendt informasjon vedrørende dette forholdet, og det er tatt opp i flere andre sammenhenger. Det til tross for at det er ikke forsøkt kontaktet noen av landbrukseiendommene i området. Hvorfor er det ikke hensyntatt tidligere innspill/merknader? Hvorfor er ikke dette inkludert i planbeskrivelsen?
- Det er stilt spørsmål tidligere og det kan godt stilles igjen; Hvordan skal man kunne tilrettelegge og sikre trygt utmarksbeite for småfe (f.eks ved Lona)?
 - o Avgrening til anleggsområde må være fysiske, faste innretninger som holder småfe unna anleggsområdet/ ferdig veg. Viltgjerde er ikke tilstrekkelig med hensyn til maskestørrelse.
 - o Hvordan skal nye veier sikre at småfe ikke kommer inn på anleggsområde eller blir skadet i forbindelse med anleggsarbeid?

3.12. Planbeskrivelse for Kvinesdal kommune- 6.1 Planens rettsvirkning og begrensning

Bestemmelsene regulerer at fysiske tiltak som kan påvirke faunapassasjene negativt, for eksempel ved å sperre for trekk eller å skremme dyrene fra å trekke gjennom området ikke er tillatt på eller ved passasjene.

Det er stilt krav om utarbeidelse av en overvåkningsplan, der viltets bruk av fauna-passasjen skal overvåkes av fagkyndig fra ett år før anleggsstart og fem år inn i driftsfasen.

- Hvordan er det tiltenkt å kunne tilrettelegge for dette i anleggsperioden (eventuelt i jaktseasonen)?
- Hvem skal utarbeide denne overvåkningsplanen? Hvordan er denne tiltenkt overvåket?
- Med hensyn til 1 år før anleggsstart, hvordan er dette satt opp i fremdriftsplan?
- Hvem håndhever denne overvåkningsplanen og hvem har kontroll av utførelsen blir gjennomført?

3.13. Planbeskrivelse for Kvinesdal kommune- 6.3.2 Viltgjerder

Viltgjerder skal etableres langs hele E39, og de kan plasseres innenfor arealformålene Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur. I kryssområder og ellers langs veien, skal det etableres fluktmulighet for vilt som sikrer at dyr som havner innenfor gjerdet kan komme seg uskadet ut igjen.

- Med hensyn til aktiv landbruksdrift i området med Lona er det etterspurt hvordan det er tiltenkt å tilpasse for småfe? Avgrening til anleggsområde må være fysiske, faste innretninger som holder småfe unna anleggsområdet/ ferdig veg. Viltgjerde er ikke tilstrekkelig med hensyn til maskestørrelse.
- Det stilles også spørsmål til hvordan dette er tiltenkt løst i anleggsperioden?

3.14. Reguleringsbestemmelser- 1.3.2 naturmiljø- B

- Det er ikke beskrevet type tiltak som skal benyttes for å begrense hydrologiske endringer i forbindelse med inngrep i myr. Hvem skal godkjenne og følge opp at entreprenørens miljøplan for anleggsfasen blir ivaretatt?
- Hvordan skal det hensyntas eventuelle endringer som ikke inngår i entreprenørens miljøplan for anleggsfasen?

3.15. Reguleringsbestemmelser- 1.3.2 naturmiljø- C

- Hva er stedeegnede arter, og hvem/ hvordan blir dette godkjent? Hva betegnes som rene masser og hvem/ hvordan blir disse godkjent?

3.16. Reguleringsbestemmelser- 1.3.4 vassdrag- A

- Det er beskrevet at skadereduserende tiltak må iverksettes fortløpende i den grad overvåkningsdataene tilsier det. Hvilke tiltak som skal i slike tilfeller iverksettes bør gjøres i forkant for å sikre vannforekomstens økologiske og kjemiske tilstand. Hvordan blir dette overvåket og hvor raskt vil man kunne tilsi at det burde iverksettes tiltak?
- Foreligger det en definert grenseverdi som skal godkjennes i forkant?

3.17. Reguleringsbestemmelser- 1.3.4 vassdrag- C

- Det bør foreligge hvilke bekker det er tiltenkt omlagt. Dette med hensyn til å kunne sikre planer i god tid før arbeidene starter slik at man skal kunne komme med eventuelle tiltak/ merknader til planene. Hvorfor er dette ikke utført i forkant?

3.18. Reguleringsbestemmelser- 1.4.1 – A

- Hvem er ansvarlig for å følge opp entreprenørens miljøplan og hvem skal sikre at denne blir fulgt opp?
 - o Dette gjelder for så vidt både for miljøplanen for anleggsfasen og miljøplanen for driftsfasen.

3.19. Reguleringsbestemmelser- 1.4.2 viltgjerder

- Småfe trenger mindre masker for ikke å gå i gjennom gjerdet. Hvordan skal man hensynta eksisterende landbruksdrift (mht. utmark/ kulturmark)?
- Hvilke tiltak vil bli utført i anleggsfasen?
- Hvilke tiltak blir utført i forbindelse med driftsfasen?
- Hvordan skal man hensynta eksisterende drift i anleggsperioden?

3.20. Reguleringsbestemmelser- 1.4.5 vern mot forurensing- B

- Det er beskrevet at det skal gjennomføres tiltak for å sikre at fremmede/ skadelige arter ikke spres. Hvilke type tiltak er dette, hvordan skal disse gjennomføres og hvem skal sikre at disse blir utført/ gjennomført?

3.21. Reguleringsbestemmelser- 1.4.5 vern mot forurensing- C

- Det er beskrevet at det skal gjennomføres tiltak for å hindre partikkelavrenning i anleggsfasen. Hvilke type tiltak er dette, hvordan skal disse gjennomføres og hvem skal sikre at disse blir utført/ gjennomført?

3.22. Reguleringsbestemmelser- 1.4.5 vern mot forurensing- D

- Er det søkt om utslippstillatelse? Hvilken type utslipp er det snakk om og hvor er disse utslippene?

3.23. Reguleringsbestemmelser- 1.5 dimensjonering av anlegg for flom og overvann- B

- Hvorfor er det ikke hensyntatt fordrøynings tiltak? Hvorfor er det ikke utarbeidet en overvannsplan for området?
- Hvorfor er det ikke utarbeidet en overvannsplan for anleggsfasen?
- Hvorfor er det ikke utarbeidet en overvannsplan for driftsfasen?

3.24. Hovedrapport for konsekvensutredning- 5.2.3 konsekvensvurdering

Det viser til område L10 Frøytland og Lona som stor verdi for landskapsområdet. Landskapsbilde er beskrevet som sterkt forringet.

- Hvorfor er det ikke lagt større verdi på området med hensyn til forringing av eksisterende situasjon?
- Hvorfor gjenspeiler ikke beskrivelsen fra konsekvensutredningen i planbeskrivelsen. Hvorfor går det ikke fram i planbeskrivelsen at området blir sterkt påvirket og landskapsbildet endret?

3.25. Hovedrapport for konsekvensutredning- konsekvensvurdering

- Hva er grunnlaget for å sette hele Lona-området som noe-verdi i forbindelse med friluftsliv/ by og bygdeliv?
- Hva er grunnlaget for å klassifisere områder?
- Hva skiller noe verdi og middels verdi, ta f.eks nærliggende områder som Melandsveien som er kategorisert med høyere verdi?
- Forslag til ny veg når gjennom området for bla. 2 jaktlag som holder til i området. Dette vil ikke bla. kunne benyttes som tidligere. Hvorfor er ikke dette nevnt? Hvordan skal dette hensyntas ved eventuelt uendret forhold?
- Naturmangfoldsverdier er definert som NATM58 (5) ved Lona. Registrerte arter i område som f.eks nært truende arter som lind og gjøk samt sårbare arter som fiskeørn, villeple og sandvale er ikke nevnt, hvorfor er ikke dette nevnt?
- Hvorfor er det ikke beskrevet type hensyn/ tiltak som må iverksettes for å ivareta de registrerte artene. Vil det eventuelt være begrensinger for bruk av området?

3.26. Hovedrapport for konsekvensutredning- 5.6.3 Konsekvensutredning

- NR25 Jordbruk Lona er satt som stor verdi for naturressurser. Området blir benyttet i dag mht. aktivt landbruk/jordbruk og sagbruk.
 - o Hvorfor er ikke utmark/ utmarksbeite og skogbruk beskrevet som naturressurs?
 - o Hvorfor er ikke utmark/ utmarksbeite og skogbruk inkludert i vurderingen?

3.27. Rapport for friluftsliv by og bygdeliv- verdivurdering av delområde FR21

Utover aktivitet innenfor anleggsområdet ved Frøytland skal det ikke etableres anleggsveier innenfor delområde FR21. Tiltaket vil betydelig endre opplevelseskvaliteten av deler av området som ligger ved Frøytland, men dette utgjør kun en liten del av delområdet som helhet.

F1 medfører en betydelig påvirkning på lydbildet i delområde FR24, og store deler av delområdet vil være uegnet som friluftslivsområde sammenlignet med dagens stille og urørte preg. Bruken av området er ikke vurdert særlig stor, og knyttes i stor grad til jakt og utvidet turområde for beboere i området. F1 vil medføre beslag av areal innenfor Raustad, Frøytland, Lohne og Birkeland og omegn jaktfelt. Veien er i stor grad foreslått mellom de ulike jaktfeltene og det medfører at det vil beslaglegges litt areal innenfor hvert jaktfelt. Påvirkning av jakt ses i sammenheng med tiltakets barriereeffekt, støypåvirkning, oppsplitting av vald og jaktfelt, samt betydelig redusert opplevelsesverdi over et større område. Tiltaket vil ha stor påvirkning på spesielle brukergrupper og egnethet for jaktutføring sammenlignet med dagens situasjon. Samlet vurderes F1 å påvirke delområde FR24 i stor grad. Både opplevelseskvalitet, arealbeslag, terrengendring, barriereeffekt og støybildet endres betydelig. Områdets attraktivitet og egnethet for friluftsliv og jakt forringes betydelig.

- Med hensyn til beskrivelse ser det ikke ut til at anleggsveg på Lona er medtatt i vurdering gjort i området FR21, dette med hensyn til beskrivelse av jaktterreng.
- Hvorfor er ikke anleggsveg inkludert i vurderingen gjort i fagrapporten?
- Anleggsveg vil ikke kun forringe opplevelseskvalitet, arealbeslag, terrengendring, barriereeffekt, støybildet, områdets attraktivitet og egnethet for friluftsliv og jakt betydelig. Det vil være et direkte beslag på området i sin helhet slik det er regulert inn. Hvordan skal Nye Veier ivareta dagens bruk av området med hensyn til tidsperspektivet og planlagt aktivitet? Hvor lang tid er det snakk om?

4. Støysone

I kapittel generelt blir det vist til reguleringsdokumenter med tilhørende spørsmål/ merknader fra grunneier/ rettighetshaver.

4.1. Planbeskrivelse for Kvinesdal kommune- 1.5 Beskrivelse er tiltaket

Det er lagt vekt på å minimere støyen fra ny E39 på Frøytland. Dette er løst ved å legge opp til støyvoll Frøytlandsveien. Vollen skjermer også mot innsyn, og overskuddsmasser fra anlegget benyttes for å etablere den.

- Det er lagt vekt på å minimere støyen fra ny E39 på Frøytland. Hvordan er det tiltenkt å minimere støy for resterende trase fram til kommunegrensen? Dette med hensyn til bebyggelse og gårdsdrift i umiddelbar nærhet?
- Hvordan skal dette hensyntas i anleggsperioden?
- Det ble tidligere i prosessen angitt en lavere høyde på veggen. Dette skulle være positivt til nærområdet med hensyn til støy. Med hensyn til vilt ville dette kunne hensyntas ved å etablere viltoverganger. Viltovergangene skulle være positivt for å kunne ivareta ferdsel slik at man ikke forringet naturlige viltpassasjer eller jaktmiljøet i området. Viltunderganger ble sett på som utfordrende med hensyn til ferdsel av vilt og at dette krevde store lysåpninger for at vilt skulle benytte seg av viltunderganger. I reguleringsplanforslag er veg vist med større høyde, store fyllinger, og viltunderganger. Lona er ikke inkludert i støysonekartleggingen verken med hensyn til vegtrase eller anleggsveg.
 - o Hvorfor ble det ikke informert grunneiere om denne store endingen av vegtraseen for reguleringsplanforslaget?
 - o Med hensyn til støy, hvorfor er ikke Lona inkludert i støysonekartleggingen for vegtrase eller anleggsveg?
- Hvordan gir nytt reguleringsforslag utslag i støy sammenlignet med tidligere forslag?
- Hvorfor er det ikke tiltenkt avbøtende tiltak for beboere på Lona?

4.2. Planbeskrivelse for Kvinesdal kommune- 3.12.3 Forurensing i anleggsfasen

Retningslinjene T-1442 gir anbefalte grenser for støy fra bygge- og anleggsvirksomhet. Totalentreprenørens miljøplan må inkludere prognose for bygge- og anleggsstøy, inklusive plan for avbøtende tiltak der prognoser viser fare for overskridelse av grenseverdier iht. T-1442 med veileder M-2061. Bruk av knuseverk kan være aktuelt i for masselager Frøyland sør, Frøyland nord og Bjønnåsen. Melding til statsforvalteren er en egen prosess i de tilfeller hvor knuseverk er underlagt forurensningsforskriftens kapittel 30. Denne vil avklare behov for tiltak mht. støy mot omgivelsene fra drift av knuseverket.

Det vil ved behov bli gjennomført støvdempende tiltak iht. gjeldende regelverk knyttet til anleggstrafikk, massehåndtering og knuseverk i anleggsområdet, og ved bruk av offentlig vei.

- Med hensyn til egne frister for gjennomføring, hvorfor er det ikke foretatt egne forprosjekt i forbindelse med støykartlegging og avbøtende tiltak i området (spesielt med hensyn til bebygde område)?
- Hvordan er det forventet at berørte parter skal kunne delta/ bli informert om hva som blir planlagt?
- Hvem skal godkjenne miljøplan samt kontrollere at retningslinjene for T-1442 med veileder blir fulgt?
- Hvem har tilsynskontroll for å sjekke at forholdene blir utarbeidet i forkant av arbeidet, og at beskrevne forhold ikke overskrides (antall passeringer, tidspunkt for bruk av anleggsveg m.m.)?

4.3. Planbeskrivelse for Kvinesdal kommune- 5.5.2 Virkninger av tiltaket

Nord for Frøyland og videre forbi Meland til kommunegrensen til Flekkefjord ligger ingen gjenværende bebyggelse i støysonen.

For støysonekart og illustrasjoner for disse områdene vises det til Fagrapport støy og Temarapport støy til KU.

- Dette er ikke korrekt, dette med hensyn til unnlatt visning av kart over bebygde område på Lona. Det må derfor lages nye kart for å vise den reelle situasjonen for fast bosetting/ fritidsboliger på Lona. Hvorfor er ikke bebyggelse på Lona inkludert?

4.4. Plankart- R0018

- Det mangler referanse til type hensynsone i plankart (R0018), se viltundergang. Hva er dette?

4.5. Medvirkningsportal 2D/3D- Kartlagsliste; Støyvurderinger

- Hvorfor foreligger det ikke støysonekart etter Rølla?
- Det er bebyggelse på Lona, hvorfor er ikke denne inkludert i deres kartoppsett over faglige rapporter?
- Hvorfor foreligger det ikke noe støysonekart i forbindelse med anleggsveg?

4.6. Reguleringsbestemmelser- 1.4.4 Støy- A

- Forskrift om begrensning av forurensing §5 bør også legges til grunn og inkluderes i reguleringsbestemmelsene. Hvorfor er ikke denne tatt med som grunnlag for støy?

4.7. Reguleringsbestemmelser- 1.4.4 Støy- E

- Det er beskrevet at denne skal være ferdig utarbeidet før anleggsstart. Når kan man forvente at dette arbeidet starter?
- Med hensyn til Kap. 6 Bygge og anleggsstøy, retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging framkommer det forhold som ikke virker er hensyntatt og bør forankres bedre. Hvorfor er ikke dette forankret bedre?
- Det er store mangler i driftsperioden. Med hensyn til manglende anleggsperiode vil man måtte gå ut ifra at anleggsperioden kan ha en varighet på over 2 år. Etablering av anleggsveier hvor omleggingen har en varighet over to år anses ikke som et bygge- og anleggstiltak, og bør behandles etter anbefalingene beskrevet i kapittel 5.2.1 i retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen om etablering av ny veg. Hvorfor er ikke dette hensyntatt eller implementert i reguleringsbestemmelsene?
- Midlertidig omlagt trafikk på eksisterende veg som fører til merkbart økt støynivå, og hvor omlegging har en varighet over to år, anses heller ikke som et bygge- og anleggstiltak, og bør behandles etter anbefalingene i kapittel 5.2.2 1 i retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen om endring og utbedring av eksisterende veg. Hvorfor er ikke dette hensyntatt eller implementert i reguleringsbestemmelsene?

4.8. Temarapport støy til KU

- Hvor foreligger det utredningen for støy på Lona (mht. utmark og bebyggelse)? Dersom det ikke er inkludert bør det gis grunneiere/ rettighetshavere mulighet til å komme med innspill/ merknad for eventuelt vedtak.
- Er beregnet støynivå tilpasset prosjektert høyde veg? Som vist i beregning ved Lille Meland er denne satt 1,5 m over terreng. Det er tiltenkt bla. flere viltunderganger i området som gjør at veien blir betydelig høyere enn 1,5 over terreng. Er dette hensyntatt? Eventuelt hvorfor er ikke dette hensyntatt i høringsforslaget? Gir dette grunnlaget tilstrekkelig forventninger iht. anleggsperiode og driftsperiode?
- Anleggsområde vil kunne gjøres unntak dersom tiltaket er tiltenkt under 2 år. Ved perioder over 2 år skal anleggsområde håndteres likt med driftsperioden. Hvorfor foreligger det ikke støysonekart over anleggsperiode? Er det angitt tidsperiode (frist) for varighet av anleggsperioden?
- Er det gjort vurdering i forbindelse med tiltenkt anleggsveg som går forbi bebyggelse på Lona? Eventuelt hvorfor ikke?
- Hvorfor er støy (mht. økt belastning) ikke vist lengre enn til Frøytland?

5. Anleggsveg

I kapittel generelt blir det vist til reguleringsdokumenter med tilhørende spørsmål/ merknader fra grunneier/ rettighetshaver.

5.1. Planbeskrivelse for Kvinesdal kommune- 1.5 Beskrivelse er tiltaket
På strekningen mellom Høylandsbotnen og Store Meland vil det være behov for anleggsveier inn til anleggsområdet fra Melandsveien og fra Lona. Anleggsveiene fra Lona gir tilgang til eiendommene vest for ny E39.

- Anlagt arealformål knyttet til anleggsvei er lagt på eksisterende skogsveg, jordbruksareal og gårdstun til fastboende og fritidsboliger. Hvorfor er ikke dette inkludert i planbeskrivelsen?
- Hvilke forebyggende tiltak skal inkluderes/ gjennomføres?

5.2. Planbeskrivelse for Kvinesdal kommune- 3.2 Beskrivelse av tiltaket

På strekningen mellom Høylandsbotnen og Store Meland vil det være behov for anleggsveier inn til anleggsområdet fra Melandsveien og fra Lona. Etter hvert vil anleggstransporten gå i den nye veilinj, og anleggsveiene kan da benyttes som adkomst til eiendommene. Anleggsveien fra Melandsveien ender ved viltkryssingen nord for Lonetona. Den ene anleggsveiene fra Lona ender ved viltkryssingen sør for Lonetona, og den andre ender lenger sør langs E39 med tilgang til eiendommene vest for ny E39.



Figur 3-18 Anleggsveier som vil bli driftsveier for landbruk etter endt anleggsperiode.



- Hva menes med «Etter hvert vil anleggstransporten gå inn i den nye veilinj, og anleggsveiene kan da benyttes som adkomst til eiendommene.»?
- Dette er eksisterende skogsveier som blir benyttet i dag, hvorfor er det ikke nevnt at det er tiltenkt å benytte eksisterende skogsveier?
 - o Hvorfor er ikke grunneiere informert om dette tidligere i reguleringsplanforslaget?
 - o Hvilke kompensasjonsordninger har Nye Veier for å benytte eksisterende veg?
 - o Med hensyn til eventuelt økt belastning, skal Nye Veier påta seg vedlikeholdsansvaret for å sikre vegstandarden?

- Med hensyn til tidligere merknad om manglende beskrivelse av dagens bebyggelse på Lona bør bildefremvisningen vise til mer realistisk kart som inkluderer eksisterende bebyggelse (merket med rød ring i bilde under) som blir berørt av anleggsveg/ ny veg i området. Hvorfor er bebyggelse unntatt i illustrasjonen?

5.3. Planbeskrivelse for Kvinesdal kommune- 3.12.1 Midlertidig bygge- og anleggsområder

Midlertidige bygge og anleggsområder tillates benyttet til riggområder, anleggsdrift og midlertidig lagring av jord- og steinmasser. Områdene opphører som bygge- og anleggsområder når kommunen har fått melding om at anlegget er ferdig, eller senest ett år etter ferdigstillelse.

- Hvorfor fremkommer ikke dette tydeligere i planforslaget eller bestemmelsene.
- Med hensyn til misledende beskrivelse av arealformålet. Hvorfor er det ikke skilt mellom rigg, anleggsdrift og lagringsområder av jord og steinmasser.

5.4. Planbeskrivelse for Kvinesdal kommune- 3.12.2 Anleggstrafikk og anleggsveier

Traséen mellom Frøitlandsfossen og Store Meland går stort sett i et uberørt terreng, med daler som går nord/sør og som veien krysser på skrå. Det er lagt opp til lokal massebalanse på denne strekningen. Fra Store Meland til kommunegrensen går en gjennom et kulturlandskap, med noe spredt bebyggelse. På denne strekningen berører en stedvis Melandsveien, som en må ivareta og legge om, slik at trafikken kan opprettholdes i anleggsperioden.

- Beskrivelse samsvarer ikke med tidligere beskrivelse av området. Hva skal man forholde seg til? Hvilket av forholdene er det gjort vurdering på?

5.5. Planbeskrivelse for Kvinesdal kommune- 3.12.3 Forurensing i anleggsfasen

Retningslinjene T-1442 gir anbefalte grenser for støy fra bygge- og anleggsvirksomhet. Totalentreprenørens miljøplan må inkludere prognose for bygge- og anleggsstøy, inklusive plan for avbøtende tiltak der prognoser viser fare for overskridelse av grenseverdier iht. T-1442 med veileder M-2061. Bruk av knuseverk kan være aktuelt i for masselager Frøytland sør, Frøytland nord og Bjønnåsen. Melding til statsforvalteren er en egen prosess i de tilfeller hvor knuseverk er underlagt forurensningsforskriftens kapittel 30. Denne vil avklare behov for tiltak mht. støy mot omgivelsene fra drift av knuseverket.

Det vil ved behov bli gjennomført støvdempende tiltak iht. gjeldende regelverk knyttet til anleggstrafikk, massehåndtering og knuseverk i anleggsområdet, og ved bruk av offentlig vei.

- Med hensyn til egne frister for gjennomføring, hvorfor er det ikke foretatt egne forprosjekt i forbindelse med støykartlegging og avbøtende tiltak i området?
- Hvordan er det forventet at berørte parter skal kunne delta/ bli informert om hva som blir planlagt?
- Hvem skal godkjenne miljøplan samt kontrollere at retningslinjene for T-1442 med veileder blir fulgt? Hvem har tilsynskontroll for å sjekke at forholdene blir utarbeidet i forkant av arbeidet, og at beskrevne forhold ikke overskrides (antall passeringer, tidspunkt for bruk av anleggsveg m.m.)?

5.6. Planbeskrivelse for Kvinesdal kommune- 4.5.4.3 Skadereduserende tiltak
Ved berørte vannforekomster er det satt av areal og stilt krav i bestemmelsene til skadereduserende tiltak for anleggsgjennomføringen, for å redusere risikoen for partikkelavrenning i størst mulig grad. Det er rettet særlig oppmerksomhet mot å unngå avrenning myr til de små vannene (toppvann) nord for Frøitlandsfossen.

Avrenningen knyttet til det ferdigstilte veianlegget vil bli håndtert gjennom overvannshåndteringen beskrevet i 3.8 Overvannshåndtering.

- Det er beskrevet at det følger flere tiltak. Hvilke tiltak er beskrevet mht. naturmiljø, kantvegetasjon, reetablering av vegetasjon, og hydrologiske endringer.
- Hva slags tiltak er dette?
- Kapittel for overvannshåndtering er generelt og viser ikke til tidlige forventninger av prosjektet. Hva er tiltenkt her for å sikre vannforekomstene?

5.7. Plankart- R0019

- Mangler inntegning av lavspentlinjer i området for anleggsveg. Hvorfor er ikke disse inkludert?
- Hva er hensikten med bredden for anleggsveg? Hvorfor er det lagt inn en korridor som er x10 større en bredden inkludert i vegarealet?
- Midlertidig veg gjennom eksisterende bebyggelse er ikke klargjort med grunneiere i området, og burde ikke reguleres inn før det foreligger tilstrekkelige avklaringer knyttet til inntegnet anleggsveg. Hvorfor har ikke Nye Veier avklart denne i forkant med grunneiere/ rettighetshavere?
- Det foreligger privat vann, strøm og fiber i området hvor det er tiltenkt anleggsveg, hvordan skal dette hensyntas?
- Det er flere bebyggelser knyttet til inntegnet anleggsveg, vil noen av disse måtte fjernes? Eventuelt hvordan vil Nye Veier innløse/ erstatte dette? Dersom det er behov for eksisterende bygg, vil Nye Veier sette opp midlertidige bygg inntil anleggsperioden er over?

5.8. Plankart- R0020

- Det er ikke ønsket at veg blir endret høyde (beholde dagens høyde). Dette med hensyn til eksisterende tømmerplasser/ leggeplasser, tipplasser, grøfter, tilhørende avkjørsler. Med hensyn til manglende dialog/ forhandling/ utforming/ tegninger om eksisterende veg (angitt anleggsveg) må Nye veier ta utgangspunkt veg etter dagens høyde. Dette må framgå i bestemmelser.

5.9. Reguleringsbestemmelser- 4.1.10 #2_V. Veg- B

- Massetransport i forbindelse med bygging av landbruksveg må defineres ytterligere. Dette med hensyn til mulig transport gjennom flere tun og med hensyn til at vegen blir brukt aktivt av beboere/ grunneiere i området. Vegen blir benyttet i forbindelse med landbruk- og skogsarbeid/ aktiviteter. Type/mengde aktivitet må beskrives ytterligere, dette med hensyn til alt for stort handlingsrom for utbygger og lite/ ingen handlingsrom for grunneiere/ beboere i området. Hvorfor er det ikke gitt en bedre beskrivelse av hva som er restriksjoner for bruk av anleggsveg gjennom gardstun/ bebyggelse? Hvordan skal man sikre grunneiere/ rettighetshavere i området?

5.10. Reguleringsbestemmelser- 4.1.10 #2_V. Veg- C

- #2_V7 er det beskrevet at denne skal opparbeides til vegklasse 3 – landsbruksvei (stigningskrav for veiklasse kan fravikes over korte strekninger der veien følger eksisterende vei eller terreng).
 - o Hvorfor legges det mulighet for avvik iht. standard i forkant av prosjektering av veg? Hvilke stekninger er det tiltenkt å fravikes fra?
 - o Er dette det eneste punktet som kan avvikes fra i normalen, eventuelt hvorfor er det ikke inkludert flere avvik?
 - o Hvem er ansvarlig for å sjekke at vegen blir igangsatt iht. planer og hvem godkjenner planene?
- Landbruksbilveg (vegklasse 3) er standard for skogbilveier, gards- og seterveger med moderat til lavt trafikkgrunnlag. Veien skal kunne trafikkeres med lass hele året med begrensninger i teleløsningsperioden og i perioder med spesielt mye nedbør. Dimensjonerende aksellast er 10 t på vei. Er det tiltenkt å ha begrensninger på tilgang til vegen?
 - o Vil det bli satt tidspunkt for når denne ikke skal benyttes?
 - o Eventuelt fortløpende evaluering av tilstand, hvem/ hvor/ når vil dette inntreffe?
- Helårs landbruksvei (vegklasse 2) er en helårs bilveg med høy standard som skal kunne trafikkeres med lass hele året. Denne vegklassen skal brukes på grendeveier med landet trafikkgrunnlag og på skogsbilveger, gardsveger og seterveier med stor trafikkbelastning av tunge kjøretøy. Dimensjonerende aksellast er 10t på vei. Hvorfor er ikke denne vegklassen heller benyttet?
- Hvem er vedlikeholds ansvarlig i anleggsperioden ved denne private vegen som er tiltenkt benyttet som anleggsvei?
 - o Hvor skal man henvende seg dersom det er nødvendig for vegvedlikehold, og hvem avgjør når/ hva som er nødvendig med vedlikehold?
- Grunneiere har tidligere foreslått alternativ trase mot Selandsvannet og ned til Fv. Denne vil ikke være belastende for beboere i området med hensyn til trafikk, trafiksikkerhet (mindre barn i området), støy m.m. Hvorfor er ikke dette ansett som et godt alternativ?
 - o Hva kan eventuelt beboere i området forvente av eventuell kompensasjon for trafikk og støy gjennom hele anleggsperioden?
 - o Vil det bli gjort utbedringer mht. til berørte i området?
- Det foreligger flere avkjørsler/ tømmervelteplasser m.m. langs tiltenkt anleggsveg. Hvordan er det tiltenkt at disse skal kunne hensyntas/ benyttes av grunneiere i anleggsperioden?
- Eksisterende privat veg er aktivt brukt, hvordan skal Nye Veier sikre at eksisterende bruk ikke blir berørt av anleggsvegen?
 - o Hvordan kompenseres eventuelle stopp for bruk av vegen?

5.11. Reguleringsbestemmelser- 4.3 midlertidig bygge- og anleggsområde – A

- Det er gitt frist for tilbakeføring av området etter at samferdselsanlegget er satt i ordinær drift. Hvorfor er det ikke angitt frist for anleggsarbeidene? Når starter ettårs perioden for ferdigstillelse, og hvem skal kontrollere at dette er fulgt?

5.12. Reguleringsbestemmelser- 4.3 midlertidig bygge- og anleggsområde- C

- Hvordan skal man kunne forholde seg til at utbygger skal ha område tilgjengelig for bygging av anleggsveier, riggområder, midlertidig lagring av jord-og steinmasser samt midlertidige tiltak som er nødvendig for anleggsgjennomføringen?
 - o Når skal dette avgjøres?
 - o Hvorfor er dette ikke inntegnet/ inkludert i reguleringsarbeidene?
 - o Hvordan skal man sikre/ hensynta dagens bruk?
 - o Hvordan skal grunneiere/ rettighetshavere kunne gi tilbakemelding på en slik generell beskrivelse?

5.13. Reguleringsbestemmelser- 5.1 Tiltak som skal være gjennomført før igangsetting av anleggsarbeidet

- Hvorfor er det ikke nevnt noe om avklaringer i forbindelse med anleggsveg og anleggsperiode med grunneiere i rekkefølgebestemmelseren?
- Hvorfor er det ikke angitt frist for når arbeidene må starte iht. plan, og eventuelt varighet for tiltak m.m.?

5.14. Rapport for friluftsliv by og bygdeliv- Verdivurdering av delområde FR21

Utover aktivitet innenfor anleggsområdet ved Frøytland skal det ikke etableres anleggsveier innenfor delområde FR21. Tiltaket vil betydelig endre opplevelseskvaliteten av deler av området som ligger ved Frøytland, men dette utgjør kun en liten del av delområdet som helhet.

F1 medfører en betydelig påvirkning på lydbildet i delområde FR24, og store deler av delområdet vil være uegnet som friluftslivsområde sammenlignet med dagens stille og urørte preg. Bruken av området er ikke vurdert særlig stor, og knyttes i stor grad til jakt og utvidet turområde for beboere i området. F1 vil medføre beslag av areal innenfor Raustad, Frøytland, Lohne og Birkeland og omegn jaktfelt. Veien er i stor grad foreslått mellom de ulike jaktfeltene og det medfører at det vil beslaglegges litt areal innenfor hvert jaktfelt. Påvirkning av jakt ses i sammenheng med tiltakets barriereeffekt, støypåvirkning, oppsplitting av vald og jaktfelt, samt betydelig redusert opplevelsesverdi over et større område. Tiltaket vil ha stor påvirkning på spesielle brukergrupper og egnethet for jaktutføring sammenlignet med dagens situasjon. Samlet vurderes F1 å påvirke delområde FR24 i stor grad. Både opplevelseskvalitet, arealbeslag, terrengendring, barriereeffekt og støybildet endres betydelig. Områdets attraktivitet og egnethet for friluftsliv og jakt forringes betydelig.

- Med hensyn til beskrivelse ser det ikke ut til at anleggsveg på Lona er medtatt i vurdering gjort i området FR21, dette med hensyn til beskrivelse av jaktterreng. Hvorfor er ikke dette inkludert?
- Anleggsveg vil ikke kun forringe opplevelseskvalitet, arealbeslag, terrengendring, barriereeffekt, støybildet, områdets attraktivitet og egnethet for friluftsliv og jakt betydelig. Det vil være et direkte beslag på området i sin helhet slik det er regulert inn. Hvordan skal Nye Veier ivareta dagens bruk av området med hensyn til tidsperspektivet og planlagt aktivitet?

6. Vilt-interesser

I kapittel generelt blir det vist til reguleringsdokumenter med tilhørende spørsmål/ merknader fra grunneier/ rettighetshaver.

6.1. Planbeskrivelse for Kvinesdal kommune- 1.5 Beskrivelse er tiltaket- Frøyland – kommunegrense:

Fra Frøyland går ny E39 over Frøitlandsfossen med en seksfelts bru, på grunn av at kryssrampene også kommer inn på brua. Det vil være passasje for vilt langs elvebredden under brua.

- Med hensyn til pågående arbeid om kraftverk ned Frøitlandsfossen er det kun henvist til åpning under brofundament. Foreligger det rapport som viser til at denne er egnet som «viltundergang»?
- Hvordan skal Nye Veier sikre at vilt vil benytte seg av denne i anleggsperioden?
- Det er beskrevet konstruksjoner i kap. 3.3, kan det dokumenteres og bekreftes at viltet vil benytte slike overganger/ underganger også med hensyn til ytre miljø (i f.eks anleggsperioden)?
- Det bør vises hvordan dagens forslag ivaretar viltet, spesielt med hensyn til løsninger om undergangsbaner og store miljøforandringer som er vist i dagens plan. Hvorfor er det ikke beskrevet utfordringer/ avbøtende tiltak for å sikre viltets interesser?

6.2. Planbeskrivelse for Kvinesdal kommune- 1.5 Beskrivelse er tiltaket

Fra Frøitlandsfossen fortsetter ny E39 gjennom et ubebygde naturområde mot Store Meland. På strekningen til Store Meland er det plassert tre faunapassasjer. Faunapassasjene er plassert med grunnlag i undersøkelser med viltkamera og dialog med ressurspersoner for vilt i kommunen. Ved Akseldalen er det lagt inn en overgang. Ved Lonetona er det vurdert at den mest fordelaktige løsningen for viltkryssing er kryssing under to platebruer – en på hver side av fjellpartiet.

- Viltpasseringene ble tidligere anbefalt å benyttes som overganger, ikke underganger. Dette med hensyn til lysgjennomtrengning anbefalt fra biologer for å sikre at vilt kunne passere. Ved å lage underganger må det fremlegges innspill for hvordan viltunderganger kan bli aktivt brukt og tilpasse utbygningsplanene etter disse føringene. Hvor er dokumentasjonen for dette?
- Hvorfor er det ikke lagt til grunn overganger, hva gjør disse løsningene uegnet sammenlignet med dagens foreslåtte løsning?
- Det ble tidligere i prosessen angitt en lavere høyde på vegen. Dette skulle være positivt til nærområdet med hensyn til støy. Med hensyn til vilt ville dette kunne hensyntas ved å etablere viltoverganger. Viltovergangene skulle være positivt for å kunne ivareta ferdsel slik at man ikke forringet naturlige viltpassasjer eller jaktmiljøet i området. Viltunderganger ble sett på som utfordrende med hensyn til ferdsel av vilt og at dette krevde store lysåpninger for at vilt skulle benytte seg av viltunderganger. I reguleringsplanforslag er veg vist med større høyde, store fyllinger, og viltunderganger.
 - o Hvorfor ble det ikke informert grunneiere om denne store endingen av vegtraseen for reguleringsplanforslaget?
 - o Hvorfor er vegen tiltenkt en betydelig større høyde enn tidligere forslag?
 - o Med hensyn til viltunderganger ble sett på som utfordrende med hensyn til ferdsel av vilt og at dette krevde store lysåpninger for at vilt skulle benytte seg av viltunderganger. Hva er årsaken til at dette plutselig ble en bedre løsning?
- Hvorfor ble det ikke informert i møte (med «ressurspersoner for vilt») om at dette var en løsning som ble vurdert?

6.3. Planbeskrivelse for Kvinesdal kommune- 1.5 Beskrivelse er tiltaket Viltkryssinger utgjør en utfordring for trafikksikkerheten, og på strekningen er det flere steder registrert vilttrekk. Krysningpunkt for vilt er nøye planlagt, og planforslaget legger opp til passasjemulighet for vilt under de nye bruene ved Avkom og over Frøitlandsfossen. På strekningen mellom Frøytland og Meland er det tre faunapassasjer. I tillegg kan vilt passere over eksisterende og nye tunneler. Plassering og funksjonskrav til faunapassasjene er detaljert innarbeidet i bestemmelsene og i plankartet.

- I planbeskrivelse er det beskrevet at vilt kan passere over eksisterende og nye tunneler. Som forslaget viser det det tatt ut 2 tidligere viltoverganger som er erstattet med underganger. Det foreligger ingen tunneler i området og det er heller ikke tiltenkt nye tunneler fra Nye Veier sin side. Hvorfor er det har beskrivelsen flere momenter som ikke er tiltenkt eller er ikke planlagt?
- Er plassering og funksjonskrav til faunapassasjer i bestemmelsene og plankart tilstrekkelig detaljert? Kan for eksempel ikke finne dimensjoneringsgrunnlaget for størrelse eller lysberegning som er tilstrekkelig for at vilt vil benytte viltundergang i verken plankart eller bestemmelsene. Hvor er dette forankret i reguleringsplanen?
- Forventer Nye Veier at utførende skal stå for denne utredningen, eventuelt hvem skal godkjenne at viltundergangene har tilstrekkelig åpning og lys slik at vilt vil naturlig kunne benytte seg av faunapassasjene?

6.4. Planbeskrivelse for Kvinesdal kommune- 3.2 Beskrivelse av tiltaket Ved Lonetona sørøst for Store Meland, er det også gjort registreringer av vilttråkk. Det er vurdert at den mest fordelaktige løsningen for viltkryssing ved Lonetona er at det plasseres to platebruer – en på hver side av fjellpartiet. Platebruer på begge sider av Lonetona vil tilby god kryssing for vilt på to terrengnivåer. Under bruene vil det være en lysåpning for vilt, der det ligger godt til rette for tilbakeføring av terreng og beplantning.

- Viltpasseringene ble tidligere anbefalt å benyttes som overganger, ikke underganger dette med hensyn til lysgjennomtrengning anbefalt fra biologer for å sikre at vilt kunne passere. Ved å lage underganger må det fremlegges innspill for hvordan viltunderganger kan bli aktivt brukt og tilpasse utbygningsplanene etter disse føringene. Hvor er dokumentasjonen for dette?
- Hvorfor er det ikke lagt til grunn overganger, hva gjør disse løsningene uegnet sammenlignes med dagens foreslåtte løsning?

6.5. Planbeskrivelse for Kvinesdal kommune- 3.10 Masseballanse og områder for permanent masselager

Det er plassert en viltovergang nordvest for Bjortjønna, i enden av en dobbeltsidig skjæring. Området vest for viltovergangen må fylles opp i et stort nok omfang til at viltet får en slak og viltvennlig passasje ned i dalen. Denne oppfyllingen bidrar også i masseregnskapet. Det arronderes og tilpasses omkringliggende naturlig terreng og tildekkes med et jordlag som er egnet til å sikre naturlig revegetering.

- Med hensyn til påkjenning av miljø og terreng må jordlag beskrives i tykkelse og kvalitet. Området beskrevet blir benyttet som utmarksbeite til småfe, med hensyn til påkjenning av miljø og terreng er naturlig revegetering ikke tilstrekkelig for å sikre at vegetasjon vil komme tilbake. Større skråninger med fylling/ skjæring må erosjonssikres for å hindre utglidning ved tilbakeføring av miljøet/ vegetasjonen i området. Hvorfor er ikke dette hensyntatt? Hvordan vil Nye Veier sikre dette?

6.6. Planbeskrivelse for Kvinesdal kommune- 4.5.4.3 Skadereduserende tiltak

Faunapassasjer

Det er lagt inn krav om etablering av fem faunapassasjer (over- og underganger) tilpasset hjortevilt i planforslaget. Krav til funksjon og utforming for passasjene er definert i bestemmelsene Utformingskrav og hensikten bak arealformål og bestemmelser knyttet til faunapassasjene blir gjennomgått i kapittel 6.3.1 Faunapassasjer.

- I henvisning til kapittel for utformingskrav er det kun angitt teoretisk beskrivelse av modellering, regulere passasje og overvåkningsplan. Det foreligger ingen faglig begrunnelse til hvorfor tiltakene er tilstrekkelige, hvordan de skal ivareta interessen av viltet eller sikre eksisterende tråkk i fremtiden. Hvor er eventuelt dokumentasjonen som sikrer at vilt vil benytte Nye Veier sitt forslag til viltpassasjer?

6.7. Rapport for friluftsliv by og bygdeliv- verdivurdering av delområde FR21

Utover aktivitet innenfor anleggsområdet ved Frøytland skal det ikke etableres anleggsveier innenfor delområde FR21. Tiltaket vil betydelig endre opplevelseskvaliteten av deler av området som ligger ved Frøytland, men dette utgjør kun en liten del av delområdet som helhet.

F1 medfører en betydelig påvirkning på lydbildet i delområde FR24, og store deler av delområdet vil være uegnet som friluftslivsområde sammenlignet med dagens stille og urørte preg. Bruken av området er ikke vurdert særlig stor, og knyttes i stor grad til jakt og utvidet turområde for beboere i området. F1 vil medføre beslag av areal innenfor Raustad, Frøytland, Lohne og Birkeland og omegn jaktfelt. Veien er i stor grad foreslått mellom de ulike jaktfeltene og det medfører at det vil beslaglegges litt areal innenfor hvert jaktfelt. Påvirkning av jakt ses i sammenheng med tiltakets barriereeffekt, støypåvirkning, oppsplitting av vald og jaktfelt, samt betydelig redusert opplevelsesverdi over et større område. Tiltaket vil ha stor påvirkning på spesielle brukergrupper og egnethet for jaktutføring sammenlignet med dagens situasjon. Samlet vurderes F1 å påvirke delområde FR24 i stor grad. Både opplevelseskvalitet, arealbeslag, terrengendring, barriereeffekt og støybildet endres betydelig. Områdets attraktivitet og egnethet for friluftsliv og jakt forringes betydelig.

- Med hensyn til beskrivelse ser det ikke ut til at anleggsveg på Lona er ikke medtatt i vurdering gjort i området FR21, dette med hensyn til beskrivelse av jaktterreng.
- Hvorfor er ikke dette inkludert?
- Anleggsveg vil ikke kun forringe opplevelseskvalitet, arealbeslag, terrengendring, barriereeffekt, støybildet, områdets attraktivitet og egnethet for friluftsliv og jakt betydelig. Det vil være et direkte beslag på området i sin helhet slik det er regulert inn. Hvordan skal Nye Veier ivareta dagens bruk av området med hensyn til tidsperspektivet og planlagt aktivitet?

Vedlegg 1- Innspill for «E39 Lyngdal vest – Kvinesdal»- Trase 6-
Oversender herved innspill for trase 6 ved E39 Lyngdal vest –
Kvinesdal. Datert 14.10.2021

**Det forventes av grunneier at tidligere merknad (hele vedlegg 1)
tilsendt Nye Veier blir besvart ut ved denne høringen av Nye Veier.
Vedlegg 1 forventes inkludert i merknad.**

Naturmangfold

- Det er rikt naturmangfold på Loneheia, dette med hensyn til det varierte landskapet som inneholder alt fra myrsletter til fjelldaler. Med hensyn til dette er det mye jakt, både på storvilt og småvilt. Mye av storvilt oppholder seg og har dyretråkk på store deler av området som er avsatt til vegtrase. Med hensyn til jaktterreng er dette noe som ønskes skal fortsette med, og det stilles derfor spørsmål til hva Nye Veier gjør for nærliggende beboere som blir rammet gjennom influenssone for vegbygging. Dette spesielt i perioden ved utbygging som oftest er mer arealkrevende, men også i perioden for ferdigstillelse. Vil det bli gjort tiltak for å sikre dyretråkk, og vil det bli lagt opp for mulighet til å fortsette jakt?
- Det er også registrert flere arter i område eller i influensområde for ny trase. Dette er arter som benytter seg av beiteområde/ vannet og er kan være sårbare ved større endringer i landskap/ støy/ forurensing. Hvilke tiltak har Nye Veier for å kunne bevare naturmangfoldet i området, dette spesielt med hensyn til arter som er registrert som sårbar/ nært truet (Som f.eks Lappfiskand, Ål, Ask, Gjøk eller andre sårbare arter)?

Vannmiljø

- Det er også definert to typer elver i området, Loneknuten bekkefelt og Fedaelva Kumlevollvatnet – Høylandsbotnen. Loneknuten bekkefelt er registrert med dårlig økologisk tilstand. Med hensyn til utbygging av veg vil dette være en påkjenning for elva, og naturmangfoldet som har tilknytning eller benytter seg av de forskjellige bekkeløpene. Hvilke tiltak har Nye veier for å ivareta vannmiljøet i området og hvordan er dette tiltenkt løst med hensyn til byggeperiode?
- Hvordan skal Nye Veier sikre at vannkilde ikke blir negativt påvirket i byggeperiode eller i bruksperioden for veg?
- Hvordan skal man sikre fremtidig ivaretagelse av tilstanden, slik at tiltaket kun vil forringe dagens situasjon?
- Fedaelva Kumlevollvatnet – Høylandsbotnen er registrert med moderat miljøtilstand og er hovedløpet for vannet gjennom Lona. Dette vannet blir brukt av arter som holder seg ute i området som er betegnet som Nesan. Beboere samt andre benytter også dette vannet til fiske, men også som en drikkekilde for beitedyr som går i heia og på landbruksareal. Hvilke tiltak har Nye veier for å ivareta vannmiljøet i området og hvordan er dette tiltenkt løst med hensyn til byggeperiode?
- Hvordan skal Nye Veier sikre at vannkilde ikke blir negativt påvirket i byggeperiode eller i bruksperioden for veg?
- Hvordan skal man sikre fremtidig ivaretagelse av tilstanden, slik at tiltaket kun vil forringe dagens situasjon?

Kulturarv

- I deres kartdata ser det ut til at kulturminnet for «Postvegen som rideveg, veganlegg» vil bli berørt. Er dette noe som er tiltenkt å kunne bevare eventuelt justere for å kunne ivareta kulturminnet?
- Vil man ikke måtte gjøre en utredning om eventuelle nye funn med hensyn til nærliggende kulturminner i området?
- Hvordan skal Nye Veier kunne lokalisere, utrede og eventuelt ivareta kulturminner som er registrert/ og som blir påvist videre i saksgangen?
- Skal det i forkant gjøres utgravninger, og vil disse utgravningene kunne hensynta areal som også vil måtte kunne benyttes i anleggsperioden?

Friluftsliv/ by- og bygdsliv

- I grov-silingen ble det opplyst at det var lav forekomst av friluftsliv/ by- og bygdsliv, noe man stiller seg undrende til med hensyn til hvordan man har i grovsilingen kunne framvise at området har lavt friluftsliv/ by- og bygdsliv. Har dere en bedre begrunnelse enn tall i en tabell? Lona-heia er aktivt brukt av lokale beboere og tilreisende. Dette i form av rekreasjon som tur- og uteliv, men også i form av jakt, skogdrift og beitedyr. Området har pr. i dag flere stier som går fra Meland-siden, det finnes også flere skogsveier som også blir aktivt brukt. Ved en eventuell veg i området vil det da bli etterspurt tiltak som hensyntar nettopp denne aktiviteten. Som nevnt tidligere er det aktiv jakt i området, hvordan er det tiltenkt å løse dette med hensyn til nærliggende fremtidig anleggsområde og veg?
- Benyttet jaktområde ligger i inntegnet trase, har Nye Veier tiltenkt å kunne opprettholde jaktretten?
- Dersom man kan opprettholde jaktretten, hvordan har Nye Veier tiltenkt sikring av område i anleggsperioden og i perioden hvor veien er åpnet for trafikk?
- Med hensyn til flere dyretråkk og beitedyr vil dette også være noe som kan bli negativt påvirket i anleggsperioden og ferdigstillingsperioden, hvordan har Nye Veier tiltenkt å kunne ivareta dette?
- Vår- og sommerperioden blir heia flittig benyttet til turområde, vil dette være mulig å ivareta eventuelt kunne tilrettelegge også i anleggsperioden?
- I området mellom Frøytland og Lona foreligger det flere landbruksområder/ særskilte regional viktige landbruksområder for slått og beite. Med hensyn til beite i disse områdene, samt kulturbeite/ utmarksbeite er det flere dyr som oppholder seg i eller i nærheten av inntegnet trase. Hvordan skal Nye Veier ivareta beitedyr i anleggsperioden eller ved ferdigstillelse av veg?

Støy

- Nærliggende bebyggelse har lavt eller ingen støy pr. i dag. Hvilke tiltak er tiltenkt å iverksette for å ikke utsette beboere, beitedyr eller andre arter som ikke er tilpasset å bo i eller i nærheten av en større trafikkert veg/ anleggsperioden ved opparbeidelse av veg?
- Med hensyn til størrelse/ type prosjekt forventes det en støyanalyse frem til nærliggende bebyggelse som også følges opp med støymålinger i anleggsperiode samt etter ferdigstillelse. Hvordan stiller Nye Veier seg til dette?

Landskap

- Tiltent trase er vist å krysse flere daler i inntegnet trase, dette vil være en større belastning for landskapsbilde som i dag nærmest er uberørt. Topografien består av utfordrende terreng som består av små til middels daler som strekker seg fra Lona til Meland, noe som også er årsaken til naturmangfoldet i området. Dette vil også, som ikke vist i deres planer utgjøre større fyllinger som vil kreve større område enn planlagt trase. Hvorfor er det ikke hensyntatt å forholde seg til «en dal», men oppfylling av flere mindre daler langs toppene? Med hensyn i varierende ekvidistanse blir det etterspurt om man kan i videre vurdering også vise til planer som viser lengdeprofil og tverrprofil som inneholder innmålt terreng og tiltent trase?
- Mye av områdene inntegnet trase inneholder større myr-området, noe som vil lage større avfall ved masseutskiftning. Har Nye Veier tatt stilling til hvor dette kan deponeres (vil mulig være forurenset masse mht. anleggsperiode/ uttak med maskin og utstyr som kan forurense massene)?
- I traseen foreligger det også flere høyspentlinjer. Hvordan har Nye Veier tiltent å passere disse strekningene?
- Ved å kjøre trase så høyt vil ingen av linjene kunne stå som de gjør i dag og ved eventuelt arbeid ved disse linjene vil prosessen også være mer arealkrevende for å tilrettelegge gode løsninger for større høyspentkabler. Ved å flytte/ legge kablene i bakken er dette også en kostnad som burde komme frem i videre vurdering for å kunne synliggjøre flere faktorer som kan være en økonomisk belastning for prosjektet.
- Med hensyn til dagens landskap er det mye drenerende masser, hvilke tiltak er tiltent for å kunne håndtere/ fordrøye/ lede avrenning i området. Og hvordan skal man kunne håndtere vannet slik at det ikke berører/ kan være belastende for nærliggende eiendommer?
- Området tiltent trase er værutsatt og kan være krevende. Det stilles derfor spørsmål om hvordan Nye Veier inkluderer dette i oppsettet for kostnader, samt begrunnelse for hvorfor det ikke benyttes flere strekninger med tunnel?

Aktsomhetsområder

- Trase er vist i aktsomhetsområde for flom. Hvilken innvirkning vil dette ha på eventuell bro i området?
- Er flomsikringsstiltak inkludert i oppsettet vurdert i grovsilingen under kostand og anleggsgjennomføring?

Diverse

- Med hensyn til antall timer i felt og vektlegging av traseer er det også ønske om en tilbakemelding om hvordan vektleggingen av de forskjellige kategoriene nevnt i grovsilingen er foretatt og hvilken verdi de forskjellige kategoriene er satt som? Ønsker også en tilbakemelding/ visning på hvordan kategoriene fremgår i evalueringen.

I forbindelse med detaljregulering for E39 Lyngdal vest-Kvinesdal har jeg følgende innspill:

Mandatet som Nye Veier 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 pålegges å gå tilbake til planen om gjenbruk og bygging av flere to- eller trefeltsvei på strekket gjennom Kvinesdal kommune.

Mandatet som Nye Veier selv oppfatter at de har er ikke lengre en gyldig rammebetingelse.

mvh Øystein Tesaker

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

Hei,

Viser til mottatt varsel om «Forslag til detaljregulering for E39 Lyngdal vest - Kvinesdal – Kunngjøring om offentlig ettersyn - Kvinesdal kommune» med frist 17.12.23.

Vi viser til tidligere korrespondanse sendt 12.10.21 og 03.11.21. Vegtrasé er endret siden sist og det kommer derfor nye innspill.

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. GN har etablert høyspent anlegg og lavspent anlegg i området (høyspent luftlinje som rød heltrukket strek, høyspent jordkabel vist som røde stiplet streker i kartet, 1 kV jordkabel vist som stiplet rosa streker, 1 kV luftnett vist som heltrukket rosa streker i kartet, 400 V jordkabel vist som stiplet lilla streker, 400 V luftnett vist som heltrukket lilla streker i kartet, 230 V jordkabel vist som stiplet blå streker og 230 V luftnett vist som heltrukket blå streker i kartet).

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.

Når formålet er ferdig, skal dataene slettes. Vi viser til taushetsplikt etter Energiloven §9-3 jf. KBF §6-2

Avstander

- Det er ikke tillatt å oppføre hus eller andre innretninger nærmere nettstasjonen enn 5 meter horisontalavstand fra nærmeste bygningsdel.
- Det er en byggeforbudssone på 15 meter, dvs. 7,5 meter fra senter, av 22 kV luftlinje til nærmeste bygningsdel. Denne byggeforbudssonen må tegnes inn i plankartet.
- Det er en byggeforbudssone på 4 meter, dvs. 2 meter fra senter, av 22 kV kabel til nærmeste bygningsdel.
- Det er en byggeforbudssone på 26 meter, dvs. 13 meter fra senter, av 110 kV luftlinje til nærmeste bygningsdel. Denne byggeforbudssonen må tegnes inn i plankartet.

Veier og parkeringsplass for biler kan tillates ved og under høyspentlinjen så fremt at det er minimum 6 meter fri høyde fra ferdig planert terreng og opp til jordtråden. GN anbefaler at det reguleres inn en hensynssone på 30 meter fra høyspentlinjen hvor det ikke er tillatt for utendørs bruk av redskap med lang rekkevidde eller lignende (f.eks. kranbil).

For all anleggsvirksomhet innenfor 30 meter av høyspentlinjer skal det avklares i forkant med GN i hvert tilfelle med hensyn til sikkerhetstiltak. Se vår hjemmeside for detaljer: <https://www.glitrenett.no//bygge-grave-tilknytte>. Sprengning i nærheten av GN sine linjer må ikke forekomme uten avtale med GN.

Beliggenhet og kapasitet

Planbeskrivelsen oppgir ikke effektbehov. Ut fra planbeskrivelsen så er dette en betydelig utbygging som vil kreve en avklaring om det er tilstrekkelig ledig kapasitet på høyspent distribusjonsnettet for midlertidige og permanente anlegg.

Det bes derfor om at når endelig trasevalg er valgt at tiltakshaver ber om utredning via vår hjemmeside www.glitrenett.no.

Link til bestillingsskjema : <https://www.glitrenett.no//bygge-grave-tilknytte>

Det bes også om at det blir innregulert plass til nye nettstasjoner i planområdet. Nettstasjonene kan være frittstående eller en del av bygningsmassen. Ønskes nettstasjonen plassert i bygning må dette være på yttervegg og i bakkeplan. Det stilles brannkrav til fasade over nettstasjonsdør. Det stilles krav til at tilstøtende rom ikke skal være varig oppholdsrom. For frittstående nettstasjon er det ikke tillatt å oppføre hus eller andre innretninger nærmere nettstasjonen enn 5 meter horisontalavstand fra nærmeste bygningsdel.

Det stilles krav til at høyden på tomt/gulv må minst være 2,4 meter over Høyeste Astronomiske Tidevann.

Angående elektromagnetiske felt, se: <http://www.nrpa.no/>.

Skal regionalnettslinjer endres så må det søkes om konsesjon hos NVE med tilhørende konsesjonsbehandling som normalt tar en del tid. Utfallet av konsesjonssøknader kan ikke forskutteres.

Generelle opplysninger:

- **Inntegning på plankart**

Vi gjør oppmerksom på at spenningsnivået for ledningsanleggene ikke må påføres i planen, herunder plankartet. Kraftledninger skal på kart ha en enhetlig utforming, uavhengig av spenningsnivå og eventuelle fysiske forskjeller.

Parallele ledninger som går i samme trasé, skal tegnes som én ledning.

Høyspentkabler under bakken tegnes ikke inn på kartet.

Vi viser i denne sammenheng til Forskrift om beredskap i kraftforsyningen § 6-2, og NVEs Veiledning til forskrift om beredskap i kraftforsyningen, pkt. 6.2.5.

Arealer og eiendommer som brukes eller i fremtiden skal brukes til transformatorstasjoner (eventuelt nettstasjoner), avsettes i kommuneplanen til arealformål bebyggelse og anlegg, underformål «Andre typer bebyggelse og anlegg», energianlegg kode 1500, jf. vedlegg I til kart- og planforskriften.

GNs ledninger er ikke alltid innmålt og nøyaktigheten til traséer på oversendte kart vil være varierende. Bebyggelse eller andre installasjoner langs traséen må alltid planlegges ut ifra målinger i marka.

- **Andre forhold**

I god tid før utbygging må det avklares hvordan nye utbyggingsområder i planområdet skal forsynes med elektrisk strøm.

Det må avklares i hvilken grad eksisterende ledninger/kabler eventuelt kan benyttes, om nye ledninger/kabler må legges og om det er behov for ny(e) nettstasjon(er).

Det er viktig at det blir avsatt tilstrekkelig areal der det er konflikter, slik at ombygginger av eksisterende strømnnett får det plassbehovet som kreves.

Det er også viktig at det blir avsatt nødvendige arealer for å bygge strømnnett som skal forsyne installasjoner i og rundt ny vei.

GN ønsker god dialog videre i prosjektet.

Den eller de som utløser tiltak i strømforsyningsnett, både flytting, nyanlegg og forsterkning, må som hovedregel dekke kostnadene med tiltaket, inkludert eventuelle kostnader til erverv av nye rettigheter.

Nye traséer må gis rettigheter med minst like gode vilkår som det vi har til de eksisterende traséene. Normalt er dette stettevarende (evigvarende) bruksrettigheter.

Er det behov for avklaring, utredning eller bestilling, bes henvendelsen gå via vår hjemmeside www.glitrenett.no.

Link til bestillingsskjema : <https://www.glitrenett.no//bygge-grave-tilknytte>

Med vennlig hilsen/Best regards,

Olav Fossdal

Prosjektingeniør

GlitreNett

www.glitrenett.no