



# Detaljregulering E39 Lyngdal vest – Kvinesdal

## Høringsuttalelser til reguleringsplan – Lyngdal kommune

---

NV Dokumentnummer: NV42E39LK-PLA-RAP-0012

ENT Dokumentnummer: 10220781 – E39LF\_000\_TVF\_Høringsuttalelser til reguleringsplan – Lyngdal kommune

Nye Veier AS | Kjøita 6

4630 Kristiansand

[nyeveier.no](http://nyeveier.no)

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

## Revisjonsoversikt

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

## Endringsoversikt

Revisjon	Endringsbeskrivelse
01	Første utgave
02	Endring etter tilbakemelding fra kommune

## Innhold

1	Innledning .....	4
2	Fellessvar - Veistandard .....	5
3	Gjennomgang av høringsuttalelser .....	7
3.1	Offentlige myndigheter .....	7
3.2	Lag/foreninger/organisasjoner .....	19
3.3	Privatpersoner og grunneiere .....	27
4	Vedlegg .....	33

## 1 Innledning

Nye Veier AS vil takke for alle innsendte innspill.

Det er til sammen innsendt 20 merknader gjennom alle kanaler til høring av planforslaget.

Merknadene er fordelt slik:

- 12 fra myndigheter
- 3 fra organisasjoner, lag og foreninger
- 5 fra privatpersoner og grunneiere

I dette notatet er alle merknadene oppsummert og kommentert.

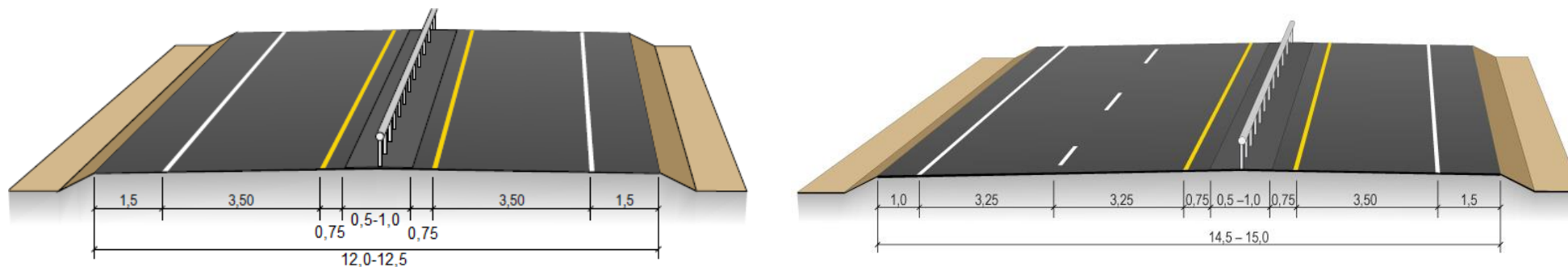
For ytterligere informasjon utover svarene som er gitt til merknadene, vises det til planbeskrivelsen, plankart, reguleringsbestemmelsene og medvirkningsportalen.

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

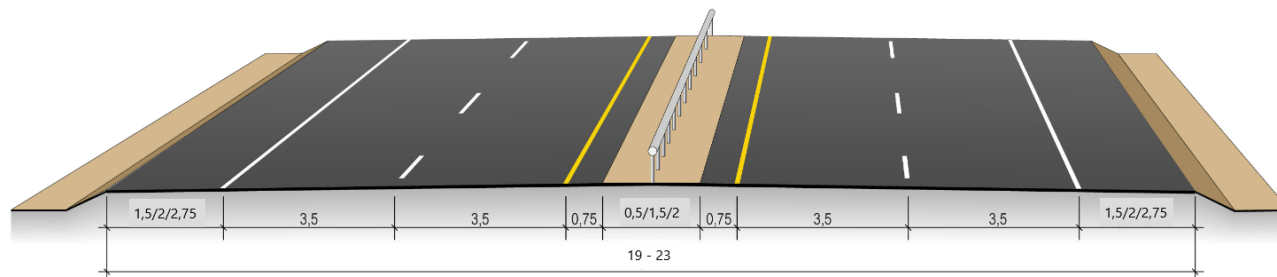
## 2 Fellesvar - Veistandard

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

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

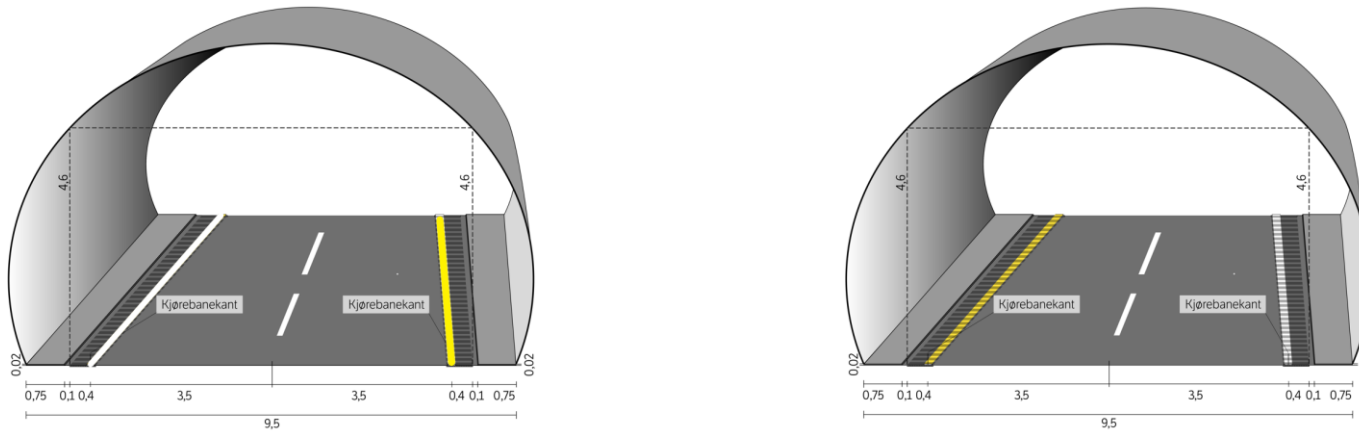


Samtidig angir N100 at det kan bygges firefelts vei (H3) på strekninger med ÅDT ned til 8000, dersom analyser tilsier at det er fornuftig.



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

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



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

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

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

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

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

### 3 Gjennomgang av høringsuttalelser

#### 3.1 Offentlige myndigheter

Nr.	Delsvar	Innsender	Dato	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
1	1-1	Agder fylkeskommune	28.11.2023	<p><b>Pkt. 1</b> Fylkesutvalget er positiv til at det er lagt frem forslag til detaljregulering for ny firefelts stamvei på strekningen E39 Lyngdal vest-Kvinesdal. Nye Veier AS gis ros for å ha gjennomført en god planprosess, og for å ha lagt frem et faglig solid og godt gjennomarbeidet planforslag.</p> <p><b>Pkt. 2</b> Fylkesutvalget gir sin tilslutning til det fremlagte forslaget til detaljregulering etter linje HDV F1. Planen ivaretar etter fylkesutvalgets mening en god balanse mellom arealbevarende interesser samt økonomisk og teknisk gjennomførbarehet. Planlagte kryss med tilknytninger til øvrig veinett og næringsområder, gir positive regionale og lokale ringvirkninger.</p> <p><b>Pkt. 3</b> Fylkesutvalget vil overfor Nye Veier AS signalisere at det er ønskelig at utbygging av den nye stamveien gis prioritet, samtidig som planlegging av etappen videre vestover gis god fremdrift.</p> <p><b>Pkt. 4</b> Det gjøres oppmerksom på at detaljreguleringen formelt ikke kan vedtas før det er gitt dispensasjon for inngrep i de automatisk fredete kulturminnene som blir berørt, og eventuelle vilkår for dispensasjonen er innarbeidet i planen.</p>	<p>Innspillet tas til etterretning.</p> <p>Vilkår for dispensasjon fra Kulturminneloven er innarbeidet i relevante plandokumenter.</p>
1	1-2	Agder fylkeskommune	28.11.2023	<p><b>Pkt. 5:</b> Nye Veier AS og kommunene bes om å nyttiggjøre seg øvrige innspill og kommentarer i saksfremstillingen. Dette omhandler i hovedtrekk om følgende tema: <u>Klimagassutslipp:</u> Fylkeskommunedirektøren forstår at reguleringsplanen må sikre at anleggsarbeidene kan gjennomføres på en rasjonell måte.</p> <p>Ettersom arealbeslag utgjør en betydelig del av klimagassutslippet, anmodes likevel om at bredden på anleggsbeltet kvalitetssikres med tanke på mulig reduksjon før planen sluttbehandles</p>	<p>Størrelsen på midl. bygge- og anleggsområde tar hensyn til blant annet rassikring, usikkerhet knyttet til løsmassemekktighet og bergkvalitet langs ny E39. Nye Veier AS vurderte størrelsen på areal til midl. beslag i arbeidet med reguleringsplanen før 1.gangs behandling.</p>
1	1-3	Agder fylkeskommune	28.11.2023	<p><u>Landskapsestetiske hensyn:</u> Estetisk veileder for Nye Veier AS ble oppdatert i 2022. Fylkeskommunedirektøren vil be om at det vurderes å oppdatere Estetisk oppfølgingsplan i tråd med elementer i den nyeste veilederen. Det vises her til at den nyeste veilederen inneholder noe mer konkrete føringer for blant annet</p>	<p>Utformingsprinsipper for store fjellskjæringer fra kap.4.1 i Nye Veiers Estetisk veileder (15.09.2022) er tatt inn i Estetisk oppfølgingsplan kap.2.4.2.</p> <p>Estetisk veileder kap. 2.11.1 Bruer i linja er oppdatert med</p>

Nr.	Delsvar	Innsender	Dato	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
				<p>utforming av veiskjæringer.</p> <p>Ved valg av bruløsning må det stilles strenge krav til estetisk utforming, og valg av bruløsning må ses i sammenheng med dagens bro for å ivareta estetiske krav på en best mulig måte.</p>	anbefalinger til estetisk utforming.
1	1-4	Agder fylkeskommune	28.11.2023	Vannforvaltning: konkrete tiltak kan utløse søknadspplikt etter forskrift om fysiske tiltak i vann og vassdrag. Fylkeskommunen er myndighet i vassdrag som fører ikke-anadrom fisk.	Innspillet tas til etterretning
1	1-5	Agder fylkeskommune	28.11.2023	Føringer knyttet til <u>reetablering av jordbruksarealer</u> : Reetablerte jordbruksarealer skal i utgangspunktet tilrettelegges for produksjon av gress. Det bes vurdert om foreslått oppbygging av underlaget er tilstrekkelig også for dyrking av matvekster.	Foreslått oppbygning skaper en jorddybde som gir normal rotutvikling for grasvekster. Jordsmonnet som finnes i området er lite egnet til produksjon av korn og ulike grønnsakskulturer, bortsett fra enkelte rotgrønnsaker som gulrot, som fint kan dyrkes i myrjord. Arronderingsmessig ses ikke noen av arealene i området på som egnede for hverken grønnsaksproduksjon eller kornproduksjon. Økning i jorddybde vil også kunne gå utover antall daa dyrka mark man klarer å erstatte, siden det er usikkert om det er tilstrekkelig mengder egnede masser til en økning i jordtykkelse på reetablert jordbruksareal.
1	1-6	Agder fylkeskommune	28.11.2023	<u>Faunapassasjer</u> : I bestemmelsene § 2.3.10 d) heter det at avbøtende tiltak i form av justeringer av vegetasjon og terreng på faunapassasjer og tilliggende arealer, skal iverksettes dersom overvåkningsdataene tilsier at det er nødvendig. Dette er en god bestemmelse, men bør også omfatte justering av gjerder.	I reguleringsbestemmelse §2.3.7 d) er viltgjerder lagt til i listen over avbøtende tiltak.
1	1-7	Agder fylkeskommune	28.11.2023	Kulturmiljø: Det er inntatt i bestemmelsene § 1.3.1 at alle SEFRAK-registrerte bygninger med tilliggende kulturlandskap skal foto-dokumenteres og beskrives før eventuell rivning eller inngrep. Dette er positivt.	Følgende tekst er lagt til reguleringsbestemmelse §1.3.1 b):
				Det bes imidlertid tatt inn i bestemmelsen at fylkeskommunens kulturminneavdeling skal bistå når det gjelder konkret metodikk for dokumenteringen.	Fylkeskommunens kulturminneavdeling skal bistå når det gjelder konkret metodikk for dokumenteringen.
1	1-8	Agder fylkeskommune	28.11.2023	Det legges til grunn at det gode samarbeidet mellom Nye Veier AS, kommunene og fylkeskommunen fortsetter. Det er ønskelig at fylkeskommunens administrasjon tas med på råd i den videre prosessen. Innspill gitt i denne saken kan da bli utdypet nærmere.	Innspillet tas med videre i prosjektet
2	2-1	Agder fylkeskommune	14.12.2023	Konflikt med Kulturminne ID 41030, 41032, 51181, 79261, 177132-6, 289163 og 289690 (heller med steinalderfunn, gravminner og bosetningsspor fra jernalder,	Innspillet fra fylkeskommunen tas til etterretning. Nye Veier AS vil starte dialog med fylkeskommunen i god tid før anleggsarbeidet



Nr.	Delsvar	Innsender	Dato	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
		kulturminnevern		ferdselsåre fra jernalder-middelalder).  Fylkeskommunen vurderer at detaljreguleringsplan for E39 Lyngdal vest - Kvinesdal i Lyngdal kommune kan godkjennes under forutsetning av at det først foretas en arkeologisk utgravning av de berørte kulturminnene, ID 41030, 41032, 51181, 79261, deler av 289163 og 289690, før tiltak etter planen realiseres.	starter.
2	2-2	Agder fylkeskommune - kulturminnevern	14.12.2023	Ivaretagelse av automatisk freda kulturminner i plankartet:  <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kulturminnene eller de delene av disse kulturminnene, som det innvilges dispensasjon fra kulturminnelovens bestemmelse for kulturminne ID 41030, 41032, 51181, 79261, deler av 177132-6, deler av 289163 og 289690, skal alle merkes i plankartet som bestemmelsesområde 12.</li> <li>• ID 51181: hensynssonen H730 endres til bestemmelsesområde # 12 jf. punktet over. Hensynssonen HH570 som ligger rundt ID 51181, trekkes sør for dette kulturminnets H730 avmerking og beholdes for sikring av kulturminnet nede ved vannet.</li> <li>• ID 177132-6: bestemmelsesområde #12 legges på delen som det skal utføres tiltak i, jf. øverste punkt, og H730 legges på resterende del.</li> <li>• Hensynssonen H730 for ID 289690 blir erstattet av bestemmelsesområde #12 jf. øverste punkt.</li> <li>• Avmerkingen av ID 42851 og 289094 i forslag til plankart er tilfredsstillende.</li> </ul>	Plankartet er rettet opp i tråd med innspill fra Agder fylkeskommune.
2	2-3	Agder fylkeskommune - kulturminnevern	14.12.2023	Ivaretagelse av automatisk freda kulturminner i reguleringsbestemmelsene:  Til 5 rekkefølgebestemmelser: Vi ber om at følgende tekst skal tas inn som et nytt punkt i reguleringsplanens rekkefølgebestemmelser:  «Før iverksettingen av tiltak i medhold av planen skal det foretas arkeologisk utgravning av de berørte automatisk fredete kulturminner, ID 41030, 41032, 51181, 79261, deler av 289163 og 289690, som er markert som bestemmelsesområde nr. 12 i plankartet. Det skal tas kontakt med Agder fylkeskommune i god tid før tiltaket skal gjennomføres slik at omfanget av den arkeologiske granskingen kan fastsettes.»  Til 3 Hensynssoner Forslag til bestemmelse 3.3.1. Teksten i forslaget erstattes i sin helhet med følgende tekst: 3.3.1 Automatisk freda kulturminne (H730) – båndlagt etter kulturminneloven a) I området finnes automatisk freda kulturminne (gravrøys, klopp og kokegrop). Gravrøysa og kloppen er synlige på markoverflata. Det er ikke tillatt å sette i	Reguleringsbestemmelsene er oppdatert i tråd med fylkeskommunens innspill.

Nr.	Delsvar	Innsender	Dato	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
				<p>gang tiltak som er egnet til å skade, ødelegge, grave ut, flytte, forandre, tildekke, skjule eller på annen måte utilbørlig skjemme det automatisk freda kulturminnet eller framkalle fare for at dette kan skje. Området forvaltes regional kulturminnevernmyndighet etter kulturminnelovens bestemmelser.</p> <p>b) Kulturminneverdier innenfor H730 skal sikres med fysisk anleggsgjerde før tiltak etter plan igangsettes. Gjerder settes opp i samarbeid med Agder fylkeskommune som i felt vil anvisse plassering, type og omfang.</p> <p>Ta inn en bestemmelse for H570 som et nytt punkt under 3 Båndlagte områder: Hensynssone H570_1-2 er en buffer rundt automatisk freda kulturminner i hensynssone H730_X. Innenfor H570_1-2 er det ikke lov å kjøre med tunge kjøretøy, lagre anleggsutstyr eller byggematerialer, eller gjøre inngrep i grunnen. Før iverksetting av tiltak etter planen skal Hensynssone H570_1-2 markeres med fysisk anleggsgjerde. Gjerder settes opp i samarbeid med Agder fylkeskommune som i felt vil anvisse plassering, type og omfang.</p> <p>Til 4 Bestemmelsesområder:  Forslagets 4.2 erstattes i sin helhet med følgende tekst:  Før iverksettingen av tiltak i medhold av planen skal det foretas arkeologisk utgravning av de berørte automatisk fredete kulturminner, ID 41030, 41032, 51181, 79261, deler av 289163 og 289690, som er markert som bestemmelsesområde nr. 12 i plankartet. Det skal tas kontakt med Agder fylkeskommune i god tid før tiltaket skal gjennomføres slik at omfanget av den arkeologiske granskingen kan fastsettes.</p> <p>Det er innvilget dispensasjon for deler av ID 177132-6, som er markert som bestemmelsesområde nr. 12 i plankartet, uten vilkår om nærmere undersøkelse.</p>	
3	3-1	Statsforvalteren i Agder	14.12.2023	<p><b>Innsigelse:</b> Statsforvalteren fremmer innsigelse til foreslåtte omdisponering av store arealer fulldyrka jord ved Frøytland og Store Meland, og til manglende utredning av alternative veiføringer forbi Store Meland. For å løse innsigelsen må veianlegget løses på en måte som reduserer omdisponering og ivaretar driftsforholdene for fulldyrket mark ved Frøytland og Store Meland.</p>	<p>I dialogmøte 04.06.2024 mellom Statsforvalter og Kvinesdal kommune, Nye Veier AS og Sweco Norge AS ble innsigelsen løst, og Statsforvalter ba Kvinesdal kommune om å sende anmodning om å trekke innsigelsen. I brev datert 02.09.2024 frafaller Statsforvalteren innsigelsen.</p> <p>Det ble enighet i dialogmøtet å sikre at størst mulig jordbruksareal blir nydyrket/ sikret bedre drenering.</p> <p>Følgende endring av bestemmelsene 2.4.2 g) og i) er utført:</p> <p>g) Permanent beslaglagt matjord innenfor strekningen Røyskår – Vintland, skal benyttes til å reetablere 0,5 m fulldyrket jord</p>

Nr.	Delsvar	Innsender	Dato	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
					innenfor LAA2 Høyland. LAA2 skal etableres med helning som ikke er brattere enn 1:8 etter ferdigstillelse.  i) Permanent beslaglagt matjord innenfor strekningen Røyskår – Vintland, skal benyttes til å reetablere 0,5 m fulldyrket jord innenfor LAA4 Solefjell. LAA4 skal etableres med helning som ikke er brattere enn 1:8 etter ferdigstillelse.
3	3-2	Statsforvalteren i Agder	14.12.2023	Matjordplan: Solid faglig nivå. Anbefaler å stramme inn enkelte formuleringer. Eksempelvis ber vi om at ordet «bør» erstattes av «skal» i punktet i kapittel 6.5 om tilgang på jordfaglig kompetanse og opplæring av maskinførere i gjennomføringen av anleggsarbeidet.  Ut fra et matsikkerhetsperspektiv vil imidlertid Statsforvalteren gi faglig råd om at man setter krav om et tykkere jordlag. Dette for å ta høyde for at reetablert matjord i fremtida også kan være egna for dyrking av matvekster «direkte», som korn og rotgrønnsaker. Vi anbefaler en total tykkelse på nytt jordlag på minst 75-80 cm, med matjordlaget på 30 cm og B-sjikt på 50 cm.	Siste avsnitt i kap.6.5 i Matjordplanen er endret i tråd med merknad:  Hovedentreprenør skal sørge for å ha tilgang på jordfaglig kompetanse under gjennomføringen av anleggsarbeidet, samt sørge for opplæring av maskinførere i å skille a- og b-sjikt fra hverandre.  Det ble enighet i dialogmøtet 04.06.2024 at det viktigste er at størst mulig areal blir nydyrket/ får bedre drenering. 50 cm er tilstrekkelig for den bruken som er på stedet.
3	3-3	Statsforvalteren i Agder	14.12.2023	Statsforvalteren bemerker at også den midlertidige omdisponeringen i planforslaget er omfattende; 64 dekar fulldyrka jord foreslås regulert til midlertidig bygge- og anleggsområde. Statsforvalteren gir derfor sterkt faglig råd om å i langt større grad unngå midlertidige bygge- og anleggsområder på dyrka jord.	Størrelsen på midl. bygge- og anleggsområde tar hensyn til blant annet rassikring, usikkerhet knyttet til løsmassemekktighet og bergkvalitet langs ny E39. Nye Veier AS vurderte størrelsen på areal til midl. beslag i arbeidet med reguleringsplanen før 1.gangs behandling.
3	3-4	Statsforvalteren i Agder	14.12.2023	Hver bekkeomlegging skal beskrives detaljert og være godkjent før arealet omkring berøres i anleggsfasen. Statsforvalteren vil peke på følgende punkt som viktige å ivareta i denne fasen av planleggingen: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Det skal ikke være en stor steinfilling (erosjonssikring) i vannkanten langs vann.</li> <li>• Bekkens naturlige vannkant skal gjenskapes.</li> <li>• Bekken skal ha økologiske kvaliteter etter flytting som minst tilsvarer kvaliteten bekken hadde før inngrep.</li> <li>• Det skal langs bekker som flyttes etableres en kantsone som er vegetasjonskledd</li> </ul>	Innspillet tas til etterretning.
3	3-5	Statsforvalteren i Agder	14.12.2023	Ny E39 vil bli den primære gjennomfartsåren mellom Flekkefjord i vest og Lyngdal i øst, og dagens E39 vil bli omklassifisert og vil kunne ha funksjon som omkjøringsvei ved hendelser som hindrer fremføring av trafikk på ny E39. Vi viser i den forbindelse til uttalelse fra Statens Vegvesen, og støtter deres råd om	Det er et generelt mål om at nedetiden ved avvikssituasjoner skal reduseres mest mulig. Det er flere tiltak som kan være aktuelle etter hvilken hendelse det gjelder. Toveis trafikk i tunnellop er ett av tiltakene, andre tiltak kan være:

Nr.	Delsvar	Innsender	Dato	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
				å legge til rette for to-veis trafikk i tunnelene ved avvikssituasjoner.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nedsatt hastighet forbi et hendelsepunkt/ -strekning</li> <li>- Stengning av et kjørefelt på hele eller deler av strekningen (feltstenging)</li> <li>- Totalstengning av et løp og omdirigering til lokal omkjøringsvei</li> </ul> <p>Selv om tilrettelegging for toveis trafikk i tunnellop har vært vanlig i E39-prosjektene, er dette er vurderinger som gjøres i byggeplanen og ikke reguleres gjennom plan- og bygningsloven</p>
4	4-1	Bane NOR	03.11.2023	Bane NOR har vurdert planforslaget og har ingen merknader til planforslaget.	Innspillet tas til etterretning.
5	5-1	DirMin	18.12.2023	DMF viser til uttalelser til varsel om oppstart og høring av planprogram, datert henholdsvis 14.10.2021 og 05.04.2022. Der ga vi innspill om konsekvensutredning av berørt masseuttak med konsesjon på Opoft og natursteinforekomst i Teistedal1. Vi ga og innspill om håndtering av overskuddsmasser.  DMF vurderer at konsekvensene for mineralressurser er tilstrekkelig utredet i planforslaget. Planområdet er siden oppstart blitt innskrenket, slik at steinbrudd og natursteinforekomsten som lå innenfor varslingsområdet ikke ligger innenfor planområdet. Planforslaget er derfor ikke lenger i berøring med noen kjente forekomster med mineralske ressurser eller masseuttak.	Innspillet tas til etterretning.
5	5-2	DirMin	18.12.2023	Massehåndtering. Planbeskrivelsen gjør rede for at det skal tilrettelegges for totalt åtte områder for permanent deponering av overskuddsmasser. Tre av områdene skal blant annet opparbeides som støyvoll, anleggsvei, og benyttes i veifyllinger og etablering av kryssområder. Fem skal tilrettelegges for jordbruk i tilknytning til eksisterende jordbruksdrift.  Ved oppstart ga vi innspill om at kvaliteten på overskuddsmassene bør vurderes for utnyttelse til samfunnsnyttige formål, fremfor at de blir deponert permanent. Vi kan ikke se at dette er innarbeidet i planforslaget	<p>11 av 13 masselager i planen benyttes til samfunnsnyttig formål ved å tilrettelegges for jordbruk. Arealene som tilrettelegges for jordbruk (maks. helning 1:8) utgjør til sammen ca. 274 daa, og ca. 210 daa er nydyrking på arealer det i dag ikke er jordbruksproduksjon i dag.</p> <p>Masser fra veianlegget benyttes til å skape gode dreneringsforhold for reetablering av matjord i både Lyngdal og Kvinesdal. Spesielt i LAA2 i Høylandsdalen og LAA7 på Frøytland bidrar god drenering til økt jordbruksproduksjon.</p>
6	6-1	Flekkefjord kommune	15.12.2023	1. Flekkefjord kommune mener planforslaget ivaretar kommunens innspill til planprogrammet på en tilfredsstillende måte. Det planlegges for fullt kryss på Opoft med tilhørende løsning for kollektivholdeplass og pendlar-/innfartsparkering.	Innspillet tas til etterretning. Reguleringsplanen legger til rette for fullt kryss på Opoft, med kollektivholdeplass og tilhørende parkering.
6	6-2	Flekkefjord	15.12.2023	2. Nye Veier AS og Kvinesdal kommune bes om å vurdere innspillet om en	Dette vil ikke være mulig å gjennomføre reguleringsteknisk. Ny

Nr.	Delsvar	Innsender	Dato	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
		kommune		<p>fleksibel vegløsning på strekningen nærmest kommunegrensen, som kommentert i saksfremstillingen.</p> <p>Om mulig bør det fastsettes en bestemmelse i reguleringsplanen som gir mulighet for å endre veglinjen nord for Frøytland, dersom det videre planarbeidet for ny E39 gjennom Flekkefjord kommune skulle resultere i en annen veglinje.</p>	E39 vil krysse kommunegrensen mellom Kvinesdal og Flekkefjord i den korridoren som er angitt i vedtatt statlig kommunedelplan.
7	7-1	Kulturhistorisk museum	07.12.2023	<p>Åtte lokaliteter blir direkte berørt i sin helhet av reguleringsplanen (se tabell under). Det gjelder to gravminner, to steinalderboplasser, hvorav en i dyrket mark og et gårdsanlegg med dateringer fra førromersk jernalder til middelalder/nyere tid. Tre lokaliteter blir delvis berørt. Dette omfatter bosetningsspor fra jernalder, et større røysfelt fra overgangen bronsealder/eldre jernalder samt en klopp.</p> <p>Det er Kulturhistorisk museums faglige vurdering at lokalitetene, kan dispenseres med vilkår om arkeologiske undersøkelser. Seks lokaliteter er foreslått lagt til bevaring eller til hensynssoner, hvorav to gravrøyser/gravminner, en klopp, en kokegrop og to hellere med funn fra steinalder. Kulturhistorisk museum anser det slik at kloppen (ID 177132), gravrøys ID 42851 og kokegrop ID 289094 vil sikres varig vern gjennomhensynssone slik det fremstår i reguleringsplanen.</p> <p>Kulturhistorisk museum anbefaler Agder fylkeskommune å gi dispensasjon fra lov om kulturminner av 9. juni 1978, § 8 fjerde ledd, for automatisk fredete kulturminner (ID 41032, ID 79261, ID 295593 ID 294420, ID 287842, ID 287930, ID 289093, ID 289163 ID 41030 ID 51181 ID 289690 ID 289689) med vilkår om arkeologisk undersøkelse. I tillegg anbefaler Kulturhistorisk museum Agder fylkeskommune å gi dispensasjon fra lov om kulturminner av 9. juni 1978, § 8 fjerde ledd, for automatisk fredete kulturminne (ID 294419) uten vilkår om arkeologisk undersøkelse.</p> <p>Kulturhistorisk museum anbefaler Agder fylkeskommune at ID 42851, ID 289094 og ID 177132 blir lagt til bevaring med den tilretteleggingen og merkingen og oppfølgingen som fylkeskommunen mener er hensiktsmessig.</p> <p>Registreringene fra prøveprosjektet som ble avsluttet i 2023 skilte seg vesentlig fra ordinær registreringspraksis, gjennom det tette samarbeidet mellom Kulturhistorisk museum, Agder fylkeskommune og Maritimt Museum samt tiltakshaver. Prosjektets opprinnelige mål om å kunne dispensere fortløpende og dermed skape raskere saksgang endret seg underveis. Resultatene fra</p>	Innspillet fra Kulturhistorisk museum tas til etterretning.

Nr.	Delsvar	Innsender	Dato	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
				<p>registreringene er derfor på et mer detaljert nivå enn under vanlige forhold.</p> <p>Ettersom registreringsrapportene ikke foreligger og det forventes resultater på dateringer fra lokaliteter inkludert i denne reguleringsplanen mener Kulturhistorisk museum at eksisterende informasjon ikke gir tilstrekkelig grunnlag for budsjettering og prosjektering. Det forutsettes derfor at vi får saken til ny behandling for fastsettelse av omfang og kostnader knyttet til arkeologisk undersøkelse jf. kulturminneloven § 10 når reguleringsplanen er endelig vedtatt, registreringsrapportene foreligger og utgravning ønskes utført.</p> <p>Vi anbefaler at det i uttalelsen til planen gjøres oppmerksom på at tiltakshaver må gi melding i god tid før planen skal realiseres, og dersom det er mulig innen utløpet av januar samme år som undersøkelsen ønskes gjennomført.</p>	
7	7-2	Kulturhistorisk museum	07.12.2023	<p><b>Utgifter til arkeologisk gransking</b></p> <p>Granskingen bekostes av tiltakshaver, dersom det ikke er grunnlag for hel eller delvis statlig dekning, jf. kulturminneloven § 10. Vilkår for dispensasjon. Dispensasjon fra den automatiske fredningen gjennom planvedtaket forutsetter at ovennevnte endringer i plankart og bestemmelser innarbeides i reguleringsdokumentene.</p>	Innspillet fra Kulturhistorisk museum tas til etterretning.
7	7-3	Kulturhistorisk museum	07.12.2023	<p>Ivaretagelse av automatisk freda kulturminner i plankartet:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kulturminnene eller de delene av disse kulturminnene, som det innvilges dispensasjon fra kulturminnelovens bestemmelse for kulturminne ID 41030, 41032, 51181, 79261, deler av 177132-6, deler av 289163 og 289690, skal alle merkes i plankartet som bestemmelsesområde 12.</li> <li>• ID 51181: hensynssonen H730 endres til bestemmelsesområde # 12 jf. punktet over.</li> </ul> <p>Hensynssonen HH570 som ligger rundt ID 51181, trekkes sør for dette kulturminnets H730 avmerking og beholdes for sikring av kulturminnet nede ved vannet.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ID 177132-6: bestemmelsesområde #12 legges på delen som det skal utføres tiltak i, jf. øverste punkt, og H730 legges på resterende del.</li> <li>• Hensynssonen H730 for ID 289690 blir erstattet av bestemmelsesområde #12 jf. øverste punkt.</li> <li>• Avmerkingen av ID 42851 og 289094 i forslag til plankart er tilfredsstillende.</li> </ul>	Plankartet rettes opp i tråd med innspill fra Agder fylkeskommune.
8	8-1	Kystverket	14.12.2023	Planområdet i Lyngdal kommune berører ikke sjø eller sjøtransportinteresser, og vi har av den grunn ingen vesentlige merknader til planforslaget.	Innspillet tas til etterretning.
9	9-1	NVE	15.12.2023	Det er sett på muligheter for å etablere konstruksjoner på hver side av bunnen	Det legges opp til bunnløse kulverter for bekker ved Dyblemyra,

Nr.	Delsvar	Innsender	Dato	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
				av vassdragene, med et «lokk» (f.eks. halvrør eller bunnløse kulverter). Vi gir et faglig råd om at denne løsningen brukes mest mulig.	jf. Reguleringsbestemmelsenes §1.3.4 d). Utover bekkene ved Dyblemyra legges det opp til at fiskeførende bekker i Kvinesdal kommune som legges om skal ha hvelvkulvert /halvrør eller andre løsninger som bevarer naturlig bunn.
9	9-2	NVE	15.12.2023	<p>Vi registrerer at prosjektet har en intensjon om å ivareta vassdragene. Det er blant annet utarbeidet en «Estetisk oppfølgingsplan» der det er lagt viktige prinsipper for hvordan tiltakene skal utføres. Det står blant annet at vassdragene skal bygges med tett bunn, slik at vannføringen opprettholdes.</p> <p>Tiltaket kan berøre allmenne interesser på en slik måte at dette kan være konsesjonspliktig etter vannressursloven § 8. Dersom planen blir vedtatt i tråd med de forutsetninger og råd vi har gitt her, vil planen ivareta de hensyn som vannressursloven skal ivareta. Planbehandlingen vil derfor kunne erstatte konsesjon, jf. vrl. § 20 d).</p> <p>Vannføring må opprettholdes. NVE vurderer at dette er en så viktig forutsetning for at vi kan samordne behandlingen i plan- og bygningsloven med vannressursloven (jf. vrl. §§ 8 og 20), at dette må gjøres rettslig bindende i bestemmelsene. Det må lages en reguleringsplanbestemmelse som sikrer at bekkene opprettholder tette bunnforhold.</p>	<p>Krav om tette bunnforhold og NVE sitt forslag til bestemmelse er lagt til § 1.3.4 c) i reguleringsbestemmelsene:</p> <p>c) Berørte bekker skal opparbeides med naturlig bunns substrat, naturlig kurvatur og med minimum tilsvarende bredde som eksisterende bekk. Omlagte bekker skal ha tette bunnforhold, ha vannføring som er mest mulig lik eksisterende bekk, og det skal gjennomføres erosjonshindrende tiltak. Erosjonssikring skal ivareta økologiske forhold.</p> <p>Tiltak som omfatter omlegging av bekker og elveløp, veianlegg langs vassdrag, samt der vei krysser over vassdrag skal utføres på en måte som hindrer at vann drenerer inn i sideliggende veifyllinger eller ned i grunnen.</p>
9	9-3	NVE	15.12.2023	<p>Vi vurderer at tiltaket kan berøre allmenne interesser på en slik måte at dette kan være konsesjonspliktig etter vannressursloven § 8. Vi vurderer videre at dersom planen blir vedtatt i tråd med de forutsetninger og råd vi har gitt her, vil planen ivareta de hensyn som vannressursloven skal ivareta.</p> <p>Planbehandlingen vil derfor kunne erstatte konsesjon, jf. vrl. § 20 d). Merk at samordning jf. vrl § 20 d) kan bare skje i etterkant av vedtatt plan. For at NVE skal kunne gjøre en endelig vurdering av denne lovanvendelsen må derfor planvedtaket sendes over til oss.</p>	Etter vedtak av reguleringsplanen i kommunestyret vil Kvinesdal kommune sende kopi av vedtaket.
9	9-4	NVE	15.12.2023	<p>Det er utarbeidet en Hydraulisk rapport for Lyngdal kommune, datert 15.05.2023. Rapporten viser til TEK 17 §7-2 som gir krav til sikkerhet mot flom og stormflo. Vi vil minne om TEK 17 §7-1 andre ledd der det står at: «Tiltak skal prosjekteres og utføres slik at byggverk, byggegrunn og tilstøtende terreng ikke utsettes for fare for skade eller vesentlig ulempe som følge av tiltaket».</p> <p>Vi vil understreke at det her presiseres at tilstøtende terreng også skal ivaretas. I dette ligger at sikkerhet mot flom skal ivaretas og så for tredje part, og at tiltaket (vegutbyggingen) ikke skal medføre ulempe for tiliggende terreng.</p>	<p>Sikkerhet for tredjeperson er omfattet av SVVs håndbok N200 kap. 2.4, 2.7 og 2.11. Kravet i TEK17 §7-1, er nå spesifisert i kap.2.4 med følgende tekst:</p> <p>§7-1 andre ledd angir at planlagte tiltak ikke skal medføre en fare for skade eller vesentlig ulempe for tilstøtende terreng, eller 3. part. Det betyr at planlagte tiltak (veibyggingen) som får konsekvenser for tilstøtende terreng eller 3. part må sikres mot naturpåkjenninger, tilsvarende som for planlagt tiltak. Planlagt</p>

Nr.	Delsvar	Innsender	Dato	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
					tiltak skal med andre ord ikke forverrer sikkerheten mot naturpåkjenninger for tilstøtende terreng og 3. part i ettertid.
9	9-5	NVE	15.12.2023	Energianlegg: Vi viser til høringsuttalelse fra Statnett datert 09.11.2023. I uttalelsen er det gitt flere råd og merknader, og vi forutsetter at disse tas til følge.	Merknader fra Statnett svareres ut i dette dokument
10	10-1	Sirdal kommune	20.12.2023	Sirdal kommune viser til viktigheten av gode tilførselsveier og det henstilles om at tilførselsveiene må bygges samtidig med resten av veianlegget. Sirdal kommune ber om at dette sikres gjennom rekkefølgekrav i reguleringsplanen.	Utbygging av ny E39 kan skje etappevis, men innenfor hver utbyggingsetappe vil E39 med kryss og tilførselsveier bygges samtidig. Nye Veier AS vurderer at det ikke er nødvendig med rekkefølgekrav angående utbyggingsrekkefølge.
11	11-1	Statens vegvesen	19.12.2023	Gjennom prosessen har Nye Veier AS konkludert med at tidligere anbefalte linje 5F fra finsilingsrapporten fastholdes og er lagt til grunn for detaljreguleringen. Det er foreslått et fullverdig kryss på Opofta og på Frøytland, ny veg ned til Øyesletta, samt ny forbindelsesvei mellom Opofta og fylkesvei 4091 ved Avkom (Dragedalsveien).  I de 2 nye kryssene skal det bygges holdeplasser for kollektiv, med pendlerparkering samt parkering for busspassasjerer. Parkeringsplassene skal bygges med lademulighet for elektriske biler. De ulike infrastrukturtiltakene er ikke gitt spesifikke krav til rekkefølge i bestemmelsene til planen, men Nye Veier AS har som utgangspunkt at regulerte løsninger skal bygges. Vi nevner at eventuelle tilpasninger, ombygginger av tilstøtende vegnett også vil være en naturlig del av E39 prosjektet.	Innspillet tas til etterretning.
11	11-2	Statens vegvesen	19.12.2023	Anleggsgjennomføring er beskrevet i planen. Nødvendige trafikkomlegginger er planlagt å ligge innenfor det midlertidige regulerte bygge- og anleggsområdet. Ved bygging av bruer vil det i perioder bli nødvendig å stenge vegen under, noe som vil medføre omkjøringer.	Innspillet tas til etterretning.
11	11-3	Statens vegvesen	19.12.2023	Omklassifisering av dagens E39 er omtalt i planen, men vil bli en egen sak med høring til de ulike veieierne. Eventuelle krav til utbedringer/endringer av dagens veg vil bli en del av dette prosjektet. Det vil i så fall løses i egen avtale i forbindelse med omklassifiseringen.	Innspillet tas til etterretning.
11	11-4	Statens vegvesen	19.12.2023	Trafikksikkerhet, håndtering av uønska hendelser og nødvendig beredskap er viktige å ivareta for den nye vegen. Ny E39 planlegges med smal skulderbredde på 1,5 meter, noe som forutsetter at det gjennomføres trafikksikkerhetstiltak som kan bidra til å redusere sannsynligheten for at det skal inntreffe ulykker, i forbindelse med at kjøretøy som stopper/ havarerer ikke kommer helt ut av	Innspillet tas til etterretning.



Nr.	Delsvar	Innsender	Dato	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
				<p>kjørefeltet.</p> <p>Aktuelle tiltak som nevnes i planen er bruk av variable trafikkskilt og trafikkovervåkning. Disse tiltakene vil gjøre det mulig å oppdage hendelser og styre trafikken med fartsgrenser og informasjon til trafikantene, ved avvikssituasjoner på strekningen.</p>	
11	11-5	Statens vegvesen	19.12.2023	<p>Det legges ikke opp til toveis trafikk i tunnelene ved avvikssituasjoner, men det er beskrevet at en slik løsning kan vurderes i byggefasen. Vi anbefaler sterkt at dette vurderes for å redusere omfanget av omkjøring på lokalvegnettet. Dagens E39, som omkjøringsveg, blir lang og er lite gunstig å bruke. Det vil bli mange hendelser på ny E39, både planlagte og uforutsette på strekningen, spesielt med flere tunneler som krever en del vedlikehold.</p>	<p>Det er et generelt mål om at nedetiden ved avvikssituasjoner skal reduseres mest mulig. Det er flere tiltak som kan være aktuelle etter hvilken hendelse det gjelder. Toveis trafikk i tunnelløp er ett av tiltakene, andre tiltak kan være:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nedsatt hastighet forbi et hendelsespunkt/ -strekning</li> <li>- Stengning av et kjørefelt på hele eller deler av strekningen (feltstenging)</li> <li>- Totalstengning av et løp og omdirigering til lokal omkjøringsvei</li> </ul> <p>Selv om tilrettelegging for toveis trafikk i tunnelløp har vært vanlig i E39-prosjektene, er dette er vurderinger som gjøres i byggeplanen og ikke reguleres gjennom plan- og bygningsloven</p>
11	11-6	Statens vegvesen	19.12.2023	<p>Myke trafikanter og trafiksikkerhet er en utfordring. Det legges opp til flere kryssinger i plan for de gående som skal benytte kollektiv, med tilhørende pendlerparkering. Der kryssingene skjer nær rundkjøring og hvor hastighetsnivået på de kjørende er lavt, vil risikoen være lavere for en ulykke. Vi har noen merknader til løsningene i de 2 kryssene.</p> <p>På Opofte er det regulert inn en løsning med kryssing i plan, som ligger et godt stykke unna rundkjøringen. På dette stedet vil det være et høyere hastighetsnivå på de kjørende, noe som øker risikoen og konsekvensene ved en ulykke.</p> <p>På Frøytland er det regulert inn løsning med pendlerparkering på kun et sted, noe som gjør at det blir mange kryssinger for de reisende med kollektiv. Planlagt løsning er ikke gunstig med tanke på trafiksikkerheten, da fotgjengerne må krysse bilveg henholdsvis 2 og 3 ganger (ramper og lokalveg). Det bør ses på en løsning med parkering på begge sider, og der antall kryssinger av bilveg reduseres.</p> <p>I begge kryssområdene må de myke trafikantene krysse kjørevegen i tidsluker i trafikken. For mange vil nok dette oppleves som utrygge løsninger, noe som kan</p>	<p>Innspillet tas til etterretning. Det er forsøkt å plassere busslommer og parkeringsplasser for kollektivreisende så trafiksikkert som mulig, ut fra det som er av tilgjengelig plass i kryssområdene. Det vil i byggefasen være mulig å detaljere plasseringen av veikryssingene, med fokus på å finne den mest trafiksikre løsningen.</p> <p>Sikkerheten kan også økes ved hjelp av fartsregulering, opphøyde løsninger og god belysning ved kryssingspunktene. Innenfor regulert veiformål i krysset på Frøytland finnes det også andre tilgjengelige areal for parkeringsfasiliteter, blant annet langs Frøytlandsveien mot vest. Eventuelle endringer og suppleringer kan innarbeides i byggefasen, etter en vurdering av trafiksikkerhet, antall kryssende og beregnet behov i de to kryssene.</p>

Nr.	Delsvar	Innsender	Dato	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
				være med å redusere bruken av kollektiv som transportform.	
12	12-1	Statnett	09.11.2023	<p>Statnett har særskilt anleggskonsesjon etter energiloven for transmisjonsnettanlegg i Kvinesdal kommune. Dette innebærer at Statnett eier og drifter følgende anlegg innenfor og i nærheten av plangrense til ny E39: (se fig.1)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kvinesdal transformatorstasjon</li> <li>- Fedal transformatorstasjon</li> <li>- 420 kV Ertsmyra- Kvinesdal 1</li> <li>- 420 kV Ertsmyra- Kvinesdal 2</li> <li>- 420 kV Kvinesdal- Kristiansand</li> <li>- NorNed M1 West- høyspentkabler i sjø</li> <li>- Tunnel I fjell for høyspentkabler NorNed.</li> <li>- 300 kV Kvinesdal- Kleven</li> <li>- 300 kV Kvinesdal – Fedal 1</li> <li>- 300 kV Kvinesdal- Åna-Sira</li> <li>- 300 kV Kvinesdal – Lista 1</li> <li>- 300 kV Kvinesdal -Lista 2</li> <li>- 525 kV Ertsmyra- Vollesfjord – likestrøm</li> </ul>	Innspillet tas til etterretning.
12	12-2	Statnett	09.11.2023	<p>1. Høyspent linje 525 kV Ertsmyra- Vollesfjord. Statnett fikk konsesjon av Olje og Energidirektoratet (OED) den 13.10.2014 til bygging av 525 kV likestrøms forbindelsen mellom Norge og Tyskland. Statnett fikk rettighet til en hensynssone / byggeforbudsbelte med beregnet bredde på 40 m, se fig.4. Linjen er bygget iht gitt konsesjon.</p> <p>Statnett skal godkjenne alle tiltak innenfor hensynssone / byggeforbudsbeltet. Da ny E39 krysser linjen og tiltaket ligger innenfor hensynssone/ byggeforbudsbeltet, skal Statnett godkjenne byggetiltaket.</p>	Innspillet tas til etterretning.
12	12-3	Statnett	09.11.2023	<p>5.10 Risiko- og sårbarhet</p> <p>Under avsnittet om - Samfunnsviktige objekter og virksomheter – er anført følgende: Det er høyspentlinjer som krysser tenkt vei flere steder i planområdet. Foreløpige vurderinger viser at risiko for brudd på kraftforsyningen er lav og at omlegging av høyspentlinjer vil håndteres gjennom ordinært anleggsarbeid med god planlegging. Statnett viser til merknader i punkt 3.11. Det er en betydelig fare for alvorlige konsekvenser, dersom ikke arbeidene avklares med leder for sikkerhet, spesielt når arbeidene foregår i nærheten av høyspentlinjen. Dette må nevnes under dette punktet.</p>	<p>Følgende formulering er lagt til kap. 5.10 i planbeskrivelsen under avsnittet Samfunnsviktige objekter og virksomheter:</p> <p>Det er en betydelig risiko for hendelser dersom anleggsarbeid nær høyspentlinje ikke avklares med leder for sikkerhet før igangsetting.</p>

## 3.2 Lag/foreninger/organisasjoner

Nr.	Delsvar	Innsender	Dato	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
13	13-1	Forum for natur og friluftsliv	17.12.2023	<p>I Agder stiller dette veiprojektet seg inn i en rekke av flere store prosjekter som krever betydelige arealer. Det inkluderer planer for energikrevende industri som batterifabrikker, datasentre, områder til sol-, vind- og vannkraftutbygginger, oppgraderinger av strømnnettverket, utvikling av hytteområder og et generelt press på strandsonen, for å nevne noe.</p> <p>Det anbefales derfor sterkt at det i denne prosessen legges betydelig vekt på løsninger som kan kompensere og minske de negative konsekvensene for naturmangfoldet og friluftslivet.</p>	Innspillet tas til etterretning.
13	13-2	Forum for natur og friluftsliv	17.12.2023	<p><b>Planens rekkevidde og fragmentering</b></p> <p>Planene for E39 strekker seg lagt ut over området for denne reguleringen. Vi stiller spørsmål ved tilnærmingen med å dele prosjekter inn i mindre, isolerte seksjoner for regulering og offentlige høringer, fordi det kan føre til en fragmentert forståelse av de samlede effektene. Dette gjør det utfordrende å se rekkevidden av prosjektet og dets innvirkning som helhet.</p> <p>E39 representerer betydelige utfordringer for biologisk mangfold og rekreasjonsområder, spesielt når E39 planlegges med en standard som utvilsomt vil være en barriere for naturlige habitater.</p> <p>Vi i Forum for natur og friluftsliv Agder representerer flere natur- og friluftslivsorganisasjoner, og oppfordrer til en helhetlig vurdering for å unngå fragmentering av landskapet og økosystemet.</p>	<p>Statlig kommunedelplan (SKDP) E39 Lyngdal vest – Ålgård omfatter hele strekningen, og samlede virkninger for E39 på strekningen er utredet på et overordnet nivå i konsekvensutredningen for SKDP.</p> <p>På et overordnet nivå benyttes i hovedsak kjent informasjon gjennom offentlige databaser o.l. som kunnskapsgrunnlag i konsekvensutredningen.</p> <p>I SKDP er det avsatt en korridor med bredde på 400 m der ny E39 er tenkt.</p> <p>Det vil være faglige utfordringer og arealkonflikter langs hele strekningen som må løses, og det vil ikke være praktisk mulig å gjennomføre dette på hele strekningen samtidig. Videre detaljering av E39 vil skje gjennom detaljreguleringsplaner.</p> <p>Det stilles strenge krav til kunnskapsgrunnlaget i konsekvensutredning for detaljreguleringsplaner, og et omfattende og tidkrevende feltarbeid vil være nødvendig.</p>
13	13-3	Forum for natur og friluftsliv	17.12.2023	<p><b>Konsekvenser og tiltak</b></p> <p>Plandokumentene beskriver store konsekvenser for naturen i begge kommunene. Det innebærer bl.a. omfattende graving og sprengningsarbeid, fundamentering, spunting og grunnforsterkning, som vil ha betydelige effekter</p>	<p>Alle alternativene er utredet likeverdig i konsekvensutredningen, både når det gjelder prissatte og ikke-prissatte konsekvenser. Kunnskapsgrunnlaget for konsekvensutredning av de ulike fagtemaene er beskrevet i de respektive fagrapportene. Den</p>

Nr.	Delsvar	Innsender	Dato	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
				<p>på det lokale landskapet og økologien.</p> <p>Vi mener det er viktig å minimalisere slike inngrep, og vi foreslår på generelt grunnlag at alternative traseer som reduserer inngrepet i uberørte naturområder må utredes og vurderes, og i større grad velges.</p> <p>Vi ser at det er gjort vurderinger som reflekterer kompleksiteten i beslutningsprosesser, hvor bl.a. miljøverdier, lønnsomhet, teknisk gjennomførbarhet og offentlig deltakelse alle er involvert. Men hva avgjørelser avhenger av, kan være ganske uklart i noen tilfeller. Det kan svekke etterprøvbareheten.</p>	<p>samfunnsøkonomiske analysen gir en systematisk og etterprøvbar fremstilling av hvordan de samfunnsøkonomiske fordelene ved de ulike alternativene avveies mot ulempene de samme alternativene fører med seg.</p> <p>Sammenstillingen av de prissatte og ikke-prissatte konsekvensene i den samfunnsøkonomiske analysen skal se de ulike fagtemaene i sammenheng med hverandre. Rangering og valg av alternativ er basert på resultatet fra den samfunnsøkonomiske analysen, måloppnåelse og ROS-analysen.</p> <p>Samlet ble E39 med alternativene Høylandsdalen vest med kryss Frøytland 1 rangert som nummer 1. Alle kryss-alternativene på nordsiden av Fedafjorden har store negative konsekvenser for ikke-prissatte fag. Det er utført en optimalisering av veianlegget etter at ikke-prissatte fag ferdigstilte sin vurdering i konsekvensutredningen. Enkelte steder har store ikke-prissatte verdier medført endringer i utformingen av veianlegget, mens andre tiltak er tatt med i plankart og bestemmelser.</p> <p>Se kap.9.2 i Konsekvensutredning hovedrapport (NV42E39LK-PLA-RAP-0011) for mer informasjon.</p>
13	13-4	Forum for natur og friluftsliv	17.12.2023	<p><b>Tunnel som alternativ</b></p> <p>Tunnelalternativer bør vurderes mer grundig, tross høye kostnader, for å redusere miljøpåvirkningen. Spesielt rundt Tjomslandsbekken og Hålandsbekken i Lyngdal, hvor vi finner at planene vil medføre særlige store inngrep. Selv om vi finner vurderinger rundt alternative løsninger som vil kunne unngå inngrepene i vannforekomstene Tjomslandsbekken og Hålandsbekken, skrinlegges de likevel av forslagsstiller som mener disse alternativene ville medføre uforholdsmessig store kostnader.</p> <p>Til sammenligning er for eksempel den 21 kilometer lange Refstiheitunnelen, og i tillegg Øyetunnelen, en del av prosjektet i Kvinesdal. Begrunnelsen for disse går i hovedsak på effektiv styring av sprengningsmasser med masselagring av stein på Frøytland. Bl.a. reduseres transportmengdene, noe som er både kostnadseffektivt og reduserer miljøpåvirkningen. I tillegg er Refstiheitunnelen sett i sammenheng med såkalte terrengutfordringer.</p> <p>Med tunnelbyggingen fra Frøytland mot fjorden kan prosjektet tidlig forberede byggingen av en ny bru over Fedafjorden, slik vi forstår det, og på</p>	<p>Hovedprinsippet for arbeidet har vært å benytte tunnel der terrengutfordringer gjør det nødvendig. Grunnen til dette er at tunnel er vesentlig mer kostnadskrevende å både bygge og drifte enn vei i dagen. Tunnel ble vurdert som tiltak for å unngå miljø- og samfunnsinngrep i Høylandsdalen, men ble ikke valgt.</p> <p>Det har vært vurdert alternative linjer med både flere og færre tunneler i grov- og finsilingsfasen, og i hele prosessen har miljøhensyn vært en del av vurderingen. Økonomi og netto nytte har likevel blitt vektlagt mest. Det er innarbeidet en rekke tiltak i plankart og bestemmelser for å redusere og håndtere miljøpåvirkningen fra prosjektet, blant annet i områdene rundt Tjomslandsbekken og Hålandsbekken. Tiltakene omfatter bl.a. tilrettelegging for småviltpassasje, passasje for ål, og krav til kantvegetasjon. Se 4.1.2 i reguleringsbestemmelsene for detaljer.</p>

Nr.	Delsvar	Innsender	Dato	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
				<p>den måten bidrar tunnelen også til en mer sammenhengende utvikling.</p> <p>Vi er usikre på om beslutningsprosessen for tunnelbygging vurderer flere faktorer enn kun prisnivå, byggefordeler og tidsrammer. Derfor ønsker vi en grundigere forklaring på dette aspektet. Spesielt er vi opptatt av området rundt Tjomslandsbekken og Hålandsbekken i Lyngdal, hvor vi oppfatter at det ville vært hensiktsmessig å konstruere en tunnel for å minimere miljøpåvirkningen.</p>	
13	13-5	Forum for natur og friluftsliv	17.12.2023	<p><b>Omlegging av bekker</b></p> <p>Planforslaget inkluderer omfattende omlegging av bekker. Både Hålandsbekken og Rørdalsbekken nevnes som eksempler på bekker som skal legges om på en måte som muliggjør ålevandring og fiskevandring. Dette er kritisk for å bevare det lokale økosystemet og biologisk mangfold.</p> <p>I området fra Ytre Tjomslandsvann til Vatlandstunnelen, og i tillegg rundt Steggan, planlegges også flere bekkeomlegginger, hvor disse er regulert under spesifikke bestemmelsesområder som vi oppfatter skal kunne beskytte vannmiljøet og bl.a. forhindre forurensning fra sprengstein.</p> <p>I Kvinesdal planlegges omlegging av bekker på Frøytland, og i området nordvest for Fedafjorden og rundt Indretjønn, som vil bli berørt av veikryssinger og langsgående inngrep. Dette vil endre de naturlige vannveiene og kan ha betydelige miljømessige konsekvenser.</p> <p>Vi understreker behovet for nøye hensyn til miljøet i disse sårbare områdene og viktigheten av å redusere skadevirkningene på vannmiljøet under E39-utbyggingen.</p>	<p>Innspillet tas til etterretning. Det er utarbeidet en egen fagrappport som omhandler tiltak i berørte vassdrag (E39LK_000_YM_Vurdering av tiltak i berørte vassdrag). Rapporten skal følge prosjektet videre og oppdateres i fasene for detaljprosjektering og bygging, for å sikre at nødvendige tiltak for å unngå og redusere skadevirkninger for vannmiljø og akvatisk naturmangfold blir satt inn.</p>
13	13-6	Forum for natur og friluftsliv	17.12.2023	<p><b>Ødeleggelse av naturbeitemarker og naturtypelokalitet</b></p> <p>Det er beskrevet at prosjektet vil medføre ødeleggelse av flere tidligere naturbeitemarker, som ligger rundt jordbruksområdene, og en mindre naturtypelokalitet av flomskogsmark ved Framstø.</p> <p>Naturbeitemarker og flomskogsmarker er viktige for biologisk mangfold. De tilbyr unike habitater for en rekke plante- og dyrearter. Ødeleggelsen av disse naturtypene kan derfor ha negative konsekvenser for det lokale økosystemet, spesielt for arter som er avhengige av de spesifikke miljøene.</p> <p>Planen inkluderer allerede noen skadereduserende tiltak. Kan vi implementere flere?</p>	<p>Planarbeidet er gjennomført i tråd med tiltakshierarkiet. Det har i første rekke blitt arbeidet for å unngå skade på natur- og vannmiljøet, ved å trekke veilinjer og andre tiltak unna vannforekomster og registrerte naturverdier. Deretter er tiltak for å begrense, istandsette (restaurere) og kompensere vesentlige skadevirkninger innarbeidet i plankart og bestemmelser.</p> <p>For naturmangfold og vannmiljø er alle spesifikke tiltak som er identifisert underveis i utredningen og prosjekteringen allerede innarbeidet i linjealternativene slik de foreligger. Dette kan være tiltak for å skjerme og/eller reetablere økologiske verdier i tilknytning til naturtyper og vassdrag, barrieredempende tiltak,</p>

Nr.	Delsvar	Innsender	Dato	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
					<p>begrensninger for anleggsaktiviteten, tiltak mot forurensning, mv.</p> <p>Kapittel 9 i fagrapport naturmangfold og vannmiljø (NV42E39LK-YML-RAP-0008) beskriver tiltak som kan bidra til å redusere de negative virkningene av tiltaket.</p>
13	13-7	Forum for natur og friluftsliv	17.12.2023	<p><b>Skadereduserende tiltak for jordbruksområder</b></p> <p>Det er utviklet en matjordplan med forslag til løsninger for flytting og reetablering av jordbruksareal berørt av veiutbyggingen. Denne planen inkluderer overordnede prinsipper for håndtering av matjord i anleggsperioden. Vi ser at det blir viktig å vurdere om disse tiltakene er tilstrekkelige for å kompensere for det potensielt store tapet av produktiv jordbruksjord.</p>	<p>All matjord vil benyttes til reetablering av dyrka jord. Til sammen tilrettelegges det for ca. 270 daa areal for reetablering, men innenfor reguleringsplanen er det ikke nok matjord som permanent beslaglegges av veiltaket til å reetablere alle arealene.</p>
13	13-8	Forum for natur og friluftsliv	17.12.2023	<p><b>Fauna- og viltoverganger</b></p> <p>For å beskytte dyrelivet og opprettholde økologiske korridorer, er det viktig med effektive fauna- og viltoverganger. Vi ser at det foreslås flere konkrete tiltak som tillater kryssing over eller under veien. Disse over- eller undergangene skal hjelpe dyr med å krysse E39 sikkert og bidra til å bevare deres naturlige vandringsmønstre, og redusere risikoen for dyrepåkjørslar.</p> <p>De bidrar også til å opprettholde sammenkoblingen av habitater som ellers ville blitt fragmentert av veien. Det er viktig både for dyrelivets velferd, men også for å opprettholde det biologiske mangfoldet og økosystemet i området. Vi ser at det noen steder planlegges for løsninger med oppfylling av terreng for å skape slake, viltvennlige passasjer.</p> <p>Vi ser at det med denne løsningen også er tenkt tatt hensyn til friluftsliv, hvor noen områder er tilpasset for å bevare opplevelsesverdien av urørt natur for mennesker.</p>	<p>Innspillet tas til etterretning.</p>
13	13-9	Forum for natur og friluftsliv	17.12.2023	<p><b>Friluftsliv</b></p> <p>Hensynet til friluftsliv oppfattes som et element som har fått oppmerksomhet i planleggingsfasen. I Lyngdal ser vi eksemplet med at det er lagt til rette for fauna- og viltoverganger i Høylandsdalen, som ikke bare tjener dyrelivet, men også støtter lokale friluftslivsaktiviteter ved å bevare naturlige trekkveier og landskapets attraktivitet.</p> <p>Videre har et aktivt lokalmiljø i Kvinesdal bidratt til merking av flere stier, spesielt i områder med tilknytning til friluftsliv, noe som understreker et felles</p>	<p>Innspillet tas til etterretning. Nye Veier AS prøver å minimere konsekvensene av europaveien ved å bl.a. tilrettelegge for tiltak knyttet til friluftsliv.</p>

Nr.	Delsvar	Innsender	Dato	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
				<p>engasjement for å opprettholde og fremme tilgang til naturområder for rekreasjonsbruk.</p> <p>I Kvinesdal er det også lagt opp til å etablere nye parkeringsmuligheter nær turstier. Dette er tiltak som viser en bevisst tilnærming for å integrere hensynet til friluftsliv i utviklingen, på en måte som bidrar til at områdets rekreasjonsverdi og tilgjengelighet kan opprettholdes og, hvor mulig, forbedres. Vi heier på dette.</p>	
13	13-10	Forum for natur og friluftsliv	17.12.2023	<p><b>Gjenbruk av eksisterende veiarealer</b></p> <p>Planforslaget viser allerede en bevisst tilnærming til å minimere både miljøbelastning og arealbeslag, ved å legge vekt på gjenbruk av eksisterende veiarealer. I Lyngdal planlegges det for at nye veilinjer delvis vil følge eksisterende veitraseer, inkludert oppgradering av Vatlandstunnelen, for å bidra til lavere klimagassutslipp både i anleggsfasen og i arealbeslag.</p> <p>Omkring 3 kilometer av den eksisterende E39-traseen gjennom Kvinesdal skal også gjenbrukes. Denne strategien med gjenbruk støtter vi sterkt, siden den er både kostnadseffektiv og miljøvennlig, og vi vil oppfordre til å fortsette å prioritere slike løsninger i prosjektets videre utvikling</p>	<p>Innspillet tas til etterretning.</p> <p>I planforslaget er det ca. 5.6 km gjenbruk av dagens E39.</p>
13	13-11	Forum for natur og friluftsliv	17.12.2023	<p><b>Miljøkonsekvenser</b></p> <p>For å beskytte både naturmiljøet og lokalsamfunnet må planen inneholde tiltak for å redusere støy, støv og lysforurensning, og sikre luftkvalitet, og redusere klimagassutslipp, siden disse kan ha betydelige negative konsekvenser.</p> <p>Støy fra anleggsarbeid og senere trafikk kan forstyrre dyreliv og mennesker, mens støv kan påvirke luftkvaliteten og folkehelsen. Lysforurensning kan forstyrre naturlige døgnrytmer hos både dyr og mennesker, og påvirke økosystemer negativt. Det krever nøye håndtering, på en måte som minimerer den negative påvirkningen.</p> <p>Særlig viktig er det å undersøke om de foreslåtte tiltakene faktisk vil være effektive i å adressere disse utfordringene. Kompenserende tiltak kan være støyskjermer eller -voller, bruk av støvdempende metoder under bygging, og begrensning av belysning for å redusere lysforurensning. I denne sammenheng er det også relevant å ønske mer tunell.</p>	<p>Støy fra veianlegget med forslag til kompenserende tiltak er utredet i fagrapporten E39LF_000_AKU_Fagrapport Støy.</p> <p>Belysning langs E39 vil følge kravene i Statens vegvesen sin håndbok N100 Veg- og gateutforming.</p> <p>Evt. støyskjermingstiltak langs E39 vil bidra til å skjerme lys fra kjøretøy.</p>
13	13-12	Forum for natur og friluftsliv	17.12.2023	<p><b>Involvering og medvirkning</b></p> <p>Som samarbeidsforum for frivillige organisasjoner som er opptatt av natur og</p>	<p>Nye Veier AS har hatt fokus på medvirkning gjennom tre høringsrunder fra prosjektets oppstart til vedtak av</p>

Nr.	Delsvar	Innsender	Dato	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
				<p>friluftslivsinteresser, vil vi understreker viktigheten av å involvere frivillige organisasjoner i planprosessen.</p> <p>Deres kunnskap og innsikt er uvurderlig for å håndtere konsekvenser av prosjektet og bør inkluderes i både planlegging og gjennomføring, og i etterkant for kartlegging og overvåkning av miljøendringer.</p> <p>Vi mener det er viktig å ta inn over seg at selv om det er gjort omfattende utredninger og planer for skadereduserende tiltak, er det alltid en utfordring å fullt ut forutse og håndtere alle konsekvensene av et så omfattende prosjekt som E39-utbyggingen.</p> <p>Derfor kan det være nødvendig å fortsette å overvåke og justere tiltakene gjennom hele prosjektets varighet for å sikre at miljømessige og samfunnsmessige interesser blir ivaretatt. Frivillige organisasjonene representerer et sterkt engasjement som det står stor respekt av, og som det er behov for å inkludere i prosjekter som dette som i stor grad berører natur- og friluftslivsinteresser.</p>	<p>reguleringsplanen. I hver høringsrunde har det også vært publisert en kartportal som har vist vurderte alternativer og forslag til reguleringsplan i detalj.</p> <p>Nye Veier AS setter krav til gjennomføring av anleggsarbeidene i våre spesielle kontraktsbestemmelser om ytre miljø, herunder krav til overholdelse av lover forskrifter, offentlige vedtak og allment aksepterte normer.</p> <p>Det settes krav at totalentreprenøren skal etablere dialog med naboer, omgivelser og berørte, da særlig for tiltak som kan medføre forurensning, støy, tøv og vibrasjoner. Når det gjelder friluftsliv, så er det krav til, så langt det er mulig, å opprettholde mulighetene for friluftsliv, samt sørge for sikker allmenn ferdsel i områder som ligger tett opp, eller blir berørt av anleggsarbeidene.</p> <p>For faunapassasjer skal det utarbeides en overvåkningsplan fra ett år før anleggsstart og fem år inn i driftsfasen. I forbindelse med dette kan det være Nye Veier/totalentreprenøren tar kontakt med frivillige organisasjoner for bistand.</p>
14	14-1	Naturvernforbundet i Agder	19.12.2023	<p>Den aktuelle strekningen med de forslag som Nye Veier AS her har fått konsekvensutredet, berører nasjonale interesser som biologisk mangfold (både naturtyper og artsmangfold) og jordvern i et omfang av nasjonal betydning.</p> <p>Bli planforslaget med dens hovedtrekk realisert, vil det åpenbart vært i strid med Naturmangfoldloven § 10 fordi summen av de ødeleggelsene en slik veiutbygging vil føre til, vil gi et nasjonalt tap av natur- og kulturlandskap. Det kan Naturvernforbundet ikke akseptere.</p>	<p>I fagrapport naturmangfold og vannmiljø (NV42E39LK-YML-RAP-0008) er det gjort en vurdering av naturmangfoldloven §§ 8-12 (kap. 10). Vurdering av samlet belastning for naturmangfold som følge av prosjektet er utdypet i kap. 7.9.</p> <p>Gjennom konsekvensutredningen og arbeidet med skadereduserende tiltak er samlet belastning og kompleksiteten økosystemene tilbyr gitt avgjørende vekt. Metodikken for konsekvensutredning tar utgangspunktet i samlet belastning for arter og naturtyper, hvor rødlistekategoriseringen som et uttrykk for bestandssituasjon og sårbarhet danner grunnlaget for verdisettingen. Delområder med høyest verdi er derfor prioritert høyt når det gjelder å unngå og begrense skade fra de planlagte tiltakene. Det er også lagt vekt på å redusere samlet belastning gjennom å i størst mulig grad unngå eller begrense skade på registrerte naturverdier.</p> <p>Planarbeidet er gjennomført i tråd med tiltakshierarkiet. Det har i første rekke blitt arbeidet for å unngå skade på natur- og</p>



Nr.	Delsvar	Innsender	Dato	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
					<p>vannmiljøet, ved å trekke veilinjer og andre tiltak unna vannforekomster og registrerte naturverdier. Deretter er tiltak for å begrense, istandsette (restaurere) og kompensere vesentlige skadevirkninger innarbeidet i plankart og bestemmelser.</p> <p>Kapittel 9 Skadereduserende og kompenserende tiltak i fagrapporten beskriver tiltak som kan bidra til å redusere de negative virkningene av tiltaket.</p> <p>Samlet belastning er også vektet inn ved fastsettelse av samlet konsekvens for de delstrekningene som gir store, samlede negative virkninger for naturverdier (delstrekning 5 og 6).</p>
14	14-2	Naturvernforbuddet i Agder	19.12.2023	Planen bør legges bort og et nytt planforslag utarbeides med bakgrunn i de føringene for nedskalert motorveitbygging som regjeringen har gitt klare signaler om: i hovedsak å bygge på eksisterende veitrase gjennom utbedring med 2/ 3 felt og midtdele slik at ikke natur av nasjonal verdi blir ødelagt.	Se kapittel 2 Fellessvar – Veistandard. Svar på dette er omfattende og inneholder figurer, og et er valgt å lage et fellessvar på spørsmål knyttet til veistandard.
15	15-1	Ungdomsrådet	11.12.2023	1. Hva må vi tenke på når vi planlegger den nye veien? - Fremtiden – veien må ta tilstrekkelig hensyn til fremtidig utvikling	Ny E39 vil ha kapasitet til å dekke fremtidig trafikkøkning i hele regionen.
15	15-2	Ungdomsrådet	11.12.2023	2. Er det noen temaer som er viktige for dere? - Vilt og spesielt hjortetråkk - Landbruk – både jord og skog kanskje spesielt i Høylandsdalen	<p>Det skal bygges tre faunapassasjer i området i og rundt Høylandsdalen. Det er arbeidet for at plassering og utforming skal bidra til at disse får best mulig funksjon for viltet. Det er også satt krav om at disse passasjene skal overvåkes ett år før anleggsstart og minst 5 år ut i driftsfasen, for å sikre best mulig funksjon for passasjene.</p> <p>Matjord har fått et spesielt fokus i dette planarbeidet, og Høyland i Høylandsdalen er et prioritert område for reetablering av matjord. All matjord som blir permanent omdisponert mellom Røyskår og Vintland skal reetableres på Høyland.</p>
15	15-3	Ungdomsrådet	11.12.2023	3. Er det noen områder dere bruker i dag som er viktige for dere? Hvorfor er disse viktige? - Jaktområder.	Når det gjelder jakt har fokuset vært å opprettholde de viktigste vilttråkkene, og å etablere faunapassasjer der.
15	15-4	Ungdomsrådet	11.12.2023	4. Hva vil det si for dere at vi bygger en ny vei her? - Ingen personlig påvirkning bortsett fra at det er jaktlag som går her - Kanskje ny jobbmuligheter i fremtiden med at regionen blir tettere knyttet sammen	Dagens E39-strekning mellom Kristiansand i Agder og Ålgård i Rogaland er om lag 200 km, og reisetiden for personbiler er rett rundt 3t. Ny E39 vil være om lag 160 km med en reisetid på om lag 1 t 30 min. Fra Røyskår i Lyngdal til Kristiansand vil reisetiden

Nr.	Delsvar	Innsender	Dato	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
					med personbil reduseres med ca. 40 min.
15	15-5	Ungdomsrådet	11.12.2023	5. Hvordan ønsker dere at veien og området skal se ut om 50 år i deres kommune? - Mest mulig tunnel, minst mulig synlig vei – bevaring av natur	Planforslaget legger ikke opp til nye tunneler i Lyngdal, men det legges opp til om lag 5,6 km gjenbruk av dagens E39-korridor.
15	15-6	Ungdomsrådet	11.12.2023	6. Er det noe dere lurer på om prosjektet eller er det andre ting dere vil si til oss?	Innspillet tas til etterretning.

## 3.3 Privatpersoner og grunneiere

Nr.	Delsvar	Innsender	Dato	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
16	16-1	Grete og Sigmund Støle	08.12.2023	<p>Støle sendte innspill til varsel om planoppstart høsten 2021, og forklarte situasjonen ang. salg av fritidsbolig ekteparet eier. Salget kunne ikke gjennomføres pga. usikkerheten som var da om E39 skulle følge østsiden eller vestsiden gjennom Høylandsdalen.</p> <p>Situasjonen er nå at vår hytte skal rives/innløses ifølge detaljreguleringsplanen som nå ligger ute på høring. Dette er i tråd med vårt ønske. Da planen vår var at hytten skulle selges for over 2 år siden, er vårt ønske at hytten blir innløst så snart reguleringsplanen er godkjent.</p>	Før man skal i gang med bygging av prosjektet vil det være behov for å erverve all grunn som er nødvendig for å kunne realisere prosjektet. Det er i denne fasen man vil forhandle om en endelig erstatning for avståelsen til ny E39. Det ordinære grunnervet vil først starte opp når prosjektet prioriteres for utbygging. Nye Veier AS vil da ta kontakt med berørte grunneiere
17	17-1	Linn-Evy og Bjørn Arvid Fidjeland	11.12.2023	<p>Som grunneiere av gnr/bnr 116/3, 114/2 og 117/1 (Fidjeland) i Lyngdal kommune har vi noen kommentarer og innspill til planforslaget. Det viktig for oss at tilgang til eiendommene sikres med tilsvarende type kulvert som i dag.</p> <p>Dagens kulvert er dimensjonert for skogsmaskiner da det tas ut skog i området. Ny kulvert må følgelig ha minimum samme høyde og bredde som dagens kulvert.</p>	<p>Følgende tekst er lagt til reguleringsbestemmelsenes §4.1.1 #2_B:</p> <p>Frihøyde i nye landbrukskulverter skal være minimum 4,9 m.</p> <p>Den nye kulverten vil ha minimum høyde 4,9 m, samme dimensjoner som i dag.</p>
17	17-2	Linn-Evy og Bjørn Arvid Fidjeland	11.12.2023	Det skrives videre at veien forbi Fidjeland skal legges i samme trasé, men på et høyere nivå. Hvor mye høyere enn dagens veibane vil den nye veibanen ligge?	Slik ny E39 er regulert vil den ligge ca. 2,2 m over dagens veibane. Ellers nevnes det at regulert senterlinje med høyde som vist i plankart tillates justert vertikalt med +2 meter/-5 meter. Dersom regulert senterlinje justeres, tillates tilsvarende justering av veiens sideareal og konstruksjoner.
17	17-3	Linn-Evy og Bjørn Arvid Fidjeland	11.12.2023	Når det gjelder støy, så er det for oss viktig at avbøtende tiltak blir iverksatt for å minimere dette. Vi registrerer at det skal bygges en jordvoll, hvilket etter vårt syn er bra, men det er også viktig for oss å presisere at denne må være høy nok til å være en effektiv støybarriere, så vel som å hindre innsyn (da vi i dagens situasjon ser rett på alle kjøretøy større enn vanlig personbil). Ønsker et høyt gjerde over den nye kulverten for å hindre støy og innsyn.	<p>Voller i modell til planforslaget er tilpasset tilgjengelig areal mellom internvei og ny E39, og høyde på terreng der vollene treffer terrenget i øst og vest. Skjerm over kulvert har høyde 2,0 m. Eventuelle tilpasninger av vei eller voller/skjermer i byggeplan skal iht. bestemmelsene til planen ikke medføre endringer på mer enn 1 dB.</p> <p>Alle bygg med støyfølsom bruk som får støynivå over grenseverdi (Lden 55 dB) i ny situasjon vil utredes for lokale tiltak i forbindelse med byggeplan. For fritidsboliger vil dette kun gjelde uteplasztiltak, mens det for boliger også gjelder fasadetiltak, for å sikre innendørs støynivå. Omfang iht. bestemmelser til planen, utredes i byggefase.</p>

Nr.	Delsvar	Innsender	Dato	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
17	17-4	Linn-Evy og Bjørn Arvid Fidjeland	11.12.2023	<p>Vårt forslag er å fjerne den nåværende dyrka marka midlertidig, som man også gjorde ved forrige utbygging, for så deretter å heve terrenget i det grønne området på bildet under (figur 3.) med masse for permanent lagring.</p> <p>Det vil da kunne skapes et større område med flat dyrket mark mere i tråd med slik det var opprinnelig. Den røde streken representerer en stein-mur. Ny adkomstvei til Fidjeland er indikert med oransje farge.</p>	Videre tiltak på eiendom gnr/bnr 116/3 utover det som ligger inne i reguleringsplanen faller utenfor Nye Veiers sitt ansvar. Ytterligere tiltak vil kunne medføre konsekvenser for flere fag og ny høring av planforslaget.
17	17-5	Linn-Evy og Bjørn Arvid Fidjeland	11.12.2023	Nye Veier AS omtaler Fidjeland som fritidsbebyggelse i flere dokumenter. Fidjeland er et gårdsbruk med konsesjon, som vi på sikt ønsker å bosette oss på. Vi er derfor meget opptatt av å komme fram til en god løsning.	Innspillet tas til etterretning. I matrikkelen, som er Norges offisielle eiendomsregister, er bygningen oppført som fritidsbolig.
18	18-1	Svein Hovden	17.12.2023	<p>Jeg kan innledningsvis også fortelle hvordan det har seg at jeg er engasjert og kan dele informasjonen om hjortetrekke. I de siste 20 årene har det blitt mye registrering og dokumentering av fugler, dyr og dyretrekk. Nye Veier AS nevner at veilinjen de anbefaler ivaretar både friluftinteresser og viltets vandringsmønster i stor grad. Ingen ting av dette stemmer for Lyngdals del fra Vatland til Tjomsland.</p> <p>Informasjon har blitt innhentet av biologer med særlig kompetanse på hjortevilt og i tillegg til omfattende bruk av viltkameraer og at dere vil satse på faunapassasjer. Det er svært vanskelig for viltet å gå gjennom menneskeskapt flaskehals som en viltbro/faunapassasje er. Høylandsdalen er kjent for sitt store vilttrekk.</p> <p>Da Nye Veier AS har sterkt redusert vilttrekket som ligger mellom Vatland og Røyskår/over Åtlandstunnelen så blir resultatet at viltmengden vil øke betraktelig over Shell Pit Stop Lyngdal og over og inn i Høylandsdalen. Jeg synes det er merkelig at dere i rapporten nevner at dere ikke kunne se stien som går like opptil Pit Stop i retning Lyngdal.</p> <p>Nye Veiers forslag vil til sammen ødelegge to store trekkveier. Først ved at Åtlandstrekket er blitt sterkt redusert. Dernest ved at Høylandstrekket blir også sterkt redusert ved at veien blir en ugjennomtrengelig barriere. Hjorteviltet blir hensatt til et par smale menneskeskapt flaskehals som kan vise seg å ikke fungere.</p>	<p>Det er gjennom planarbeidet brukt mye ressurser på å innhente et best mulig kunnskapsgrunnlag for hjortevilt i tilknytning til planområdet. Generelt vurderes kunnskapsgrunnlaget øst for Fedafjorden som godt, fordi det over flere år har pågått viltkamerakartlegging av de store vilttrekkene som går på tvers av planområdet. Innkomne innspill fra tidligere faser av prosessen, sammen med møter med lokale ressurspersoner og egne feltbefaringer, er brukt for å komplettere kunnskapsgrunnlaget.</p> <p>En ny firefelts motorvei vil utgjøre en betydelig barriere for hjortevilt og andre arter som har sine leveområder i tilknytning til veitraseen. Ulike tunnelalternativer er vurdert gjennom silingsprosessene og i konsekvensutredningen. Hjortevilttrekket over Vatlandstunnelen var en av grunnene til at alternativet med parallell tunnel til dagens tunnel ble valgt. På de andre delene av strekningen ble det vurdert at faunapassasjer i tilstrekkelig grad kunne ivareta eksisterende trekkaktivitet for hjortevilt.</p> <p>Gjennom tidligere forskningsarbeid og etterundersøkelser er det dokumentert at faunapassasjer i mange tilfeller kan få en god funksjon for hjortevilttrekk. Dette forutsetter imidlertid at plassering og utforming tar utgangspunkt i dagens situasjon for trekkaktivitet og hjorteviltets biologi. Det er arbeidet mye med at plassering og utforming av faunapassasjer og sideterreng skal bidra til å sikre best mulig funksjon for trekk av hjortevilt på tvers av Høylandsdalen, og andre steder i planområdet.</p> <p>Passasjen midt i Høylandsdalen er planlagt for å ivareta det</p>

Nr.	Delsvar	Innsender	Dato	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
					<p>nevnte trekket fra den korte tunnelen ved Shell Pit Stop Lyngdal og sørover. Vurderingene og beskrivelsene er gjengitt i rapporten E39LF_000_NATM_Kartleggingsrapport hjortevilt og beskrivelse av faunapassasjer.</p> <p>Hjortevilttrekket over Åtlandstunnelen ligger utenfor planområdet for E39 Lyngdal vest - Kvinesdal, men bruken av dette trekket vil bli sterk påvirket av ny E39 Lyngdal øst - Lyngdal vest som er under bygging. Trekkretninger og -omfang innenfor planområdet for E39 Lyngdal vest - Kvinesdal vil kunne endres som følge av dette. Dette er lagt til grunn for arbeidet med faunapassasjer i Høylandsdalen.</p> <p>Hvis trekkaktiviteten forskyver seg vestover som følge av byggingen av nytt kryss ved Røyskår, vil hjorteviltet ha to muligheter til å passere ny E39 i Høylandsdalen. I tillegg er det lagt til rette for at vilt kan passere under brua over Møska, hvis dyr på trekk havner helt øst i planområdet som følge av endrede trekkbevegelser.</p>
18	18-2	Svein Hovden	17.12.2023	<p>Nye Veier AS har løftet veien alt for høyt i terrenget. På Røysgård vil veien ligge på ca. 200 meter kontra ca. 285 meter på toppen av Høylandsdalen. Blir det tunnel her så blir alle problemer løst vedrørende hjortetraseen. Vi slipper de store menneskelige kostnadene og hele artsmangfoldet vil bli bevart. Da vil dere i tillegg slippe snø problemer som kan oppstå i høyden.</p> <p>Er det virkelig nødvendig å ta Høylandsdalen når det finnes alternativer som fungerer utmerket? Høylandsdalen er flere kilometer lang og består av sammenhengende natur med våtmarksområder &amp; fiskevann. Dette området brukes av mange til rekreasjon. Kostnaden med etablering av tunnel for å unngå konsekvensene for de ikke prissatte verdiene i Høylandsdalen ikke kan forsvares på grunn av lav samfunnsøkonomisk lønnsomhet.</p> <p>Det å bevare det biologiske mangfoldet med å ha sammenhengende fungerende økosystem er en investering i framtiden. Nedbygging av natur kan ikke fortsette i det tempo som nå pågår.</p> <p>Hvis en absolutt må ha en åpen løsning så er Lyngdal kommunes alternativ Høylandsdalen øst mye bedre enn Høylandsdalen vest både synsmessig og lydmessig. Det er ingen tvil om at Nye Veiers planer med dette forslaget er å kvitte seg med overskuddsmasser.</p>	<p>Tunnelalternativet for Høylandsdalen (HDT), samt Høylandsdalen øst (HDØ), ble tatt inn i konsekvensutredningen på bakgrunn av vedtak i Lyngdal kommune og som følge av flere innspill til finsilingsrapporten. Disse dreide seg i hovedsak om konsekvenser for ikke-prissatte fag, som naturmangfold, landbruksdrift og bo-kvaliteter i Høylandsdalen.</p> <p>Den samfunnsøkonomiske analysen gir en systematisk og etterprøvable fremstilling av hvordan de samfunnsøkonomiske fordelene ved de ulike alternativene avveies mot ulempene de samme alternativene fører med seg. Sammenstillingen av de prissatte og ikke-prissatte konsekvensene i den samfunnsøkonomiske analysen skal se de ulike fagtemaene i sammenheng med hverandre. Rangering og valg av alternativ er basert på resultatet fra den samfunnsøkonomiske analysen, måloppnåelse og ROS-analysen.</p> <p>Høylandsdalen tunnel (HDT) ble rangert best for ikke-prissatte konsekvenser (landskap, friluftsliv/by- og bygdelig, naturmangfold, kulturarv og naturressurser), men har en økt kostnad på ca. 1,5 milliarder kroner netto nytte. Nye Veier AS kan</p>

Nr.	Delsvar	Innsender	Dato	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
					<p>ikke forsvare en slik kostnadsøkning, og holder fast på en løsning med vei i dagsone.</p> <p>Høylandsdalen vest (HDV) er valgt fordi linjen for HDØ ligger i områder med større grad av våtmark, myrområder og landbruksareal enn HDV, og HDØ kommer også i konflikt med flere automatisk fredete kulturminner. HDØ og HDV kommer likt ut på prissatte konsekvenser. Både trafikantnyttene og investeringene ligger på omtrent samme nivå.</p> <p>I risiko- og sårbarhetsanalysen kommer HDØ dårligst ut i rangeringen mellom alternativene. Dette begrunnes i hovedsak med en mer omfattende anleggsfase, der man blant annet må legge om bekken som går innover i dalen. Bekken har potensial for flom, er del av et vernet vassdrag og vil være utsatt for vannforurensing i anleggsfasen. I tillegg krever HDØ en lengre omlegging av høyspentledninger, som må detaljeres før anleggsfasen for å sikre at man ikke forårsaker stans i strømforsyningen.</p> <p>Overskuddsmasser må også vurderes i prosjektet, men har ikke vært avgjørende for vurderingen av valgt trasé i Høylandsdalen.</p>
18	18-3	Svein Hovden	17.12.2023	Hvor mye kjørbart tid vil dere spare på å legge veien gjennom Høylandsdalen kontra nåværende E39?	<p>Det er ikke hensiktsmessig å beregne forskjeller i reisetider på små isolerte strekninger, men vi har eksempler fra andre strekninger. E39 Lyngdal vest - Kvinesdal med forlengelse til Moi for påkobling til dagens E39 der, er ca. 45 km lang. Dagens E39 på samme strekket er rundt 53 km lang med en kjøretid på 45 min.</p> <p>Gjennomgangstrafikken på E39 sparer dermed 8 km. Med fartsgrense 110 km/t blir det en reisetid for lette biler på ca. 25 minutt. Dagens E39-strekning mellom Kristiansand i Agder og Ålgård i Rogaland er om lag 200 km, og reisetiden er rett rundt 3t. Ny E39 vil være om lag 160 km med en reisetid på om lag 1t 30min.</p>
18	18-4	Svein Hovden	17.12.2023	En kan spørre seg hvordan det blir for viltet, friluftslivet og naturopplevelsen i Høylandsdalen med en firefelts motorvei med 110 km i timen?	<p>Det er vurdert at faunapassasjene vil klare å ivareta funksjonen for trekk-aktiviteten for hjortevilt på tvers av dalen, men at det trolig kan ta noe tilvenningstid før faunapassasjene oppnår full funksjonalitet. Se ellers til delsvarene 18-1 som kan sees i</p>

Nr.	Delsvar	Innsender	Dato	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
					sammenheng med dette.
18	18-5	Svein Hovden	17.12.2023	<p>Er det bærekraftig å bruke så mye penger på å ødelegge så mye natur og bostedene for de unge menneskene som bor i dalen for å spare noe tid når det er fullt mulig å bruke eksisterende E39 mellom Røysgårdvannet og Pitstop?</p> <p>Gjenbruk av eksisterende E39 mellom Røysgårdsvannet og Pitstop er fullt mulig ved at dere kan lage en vei som tåler en 200 års flom. Jeg mener at Nye veiers nåværende planer gjennom Høylandsdalen må avvises.</p> <p>Slik jeg ser det er det egentlig bare tre løsninger på problemet i prioritert rekkefølge.</p> <p>A) Gjenbruke eksisterende E39 med utvidelse av veien.  B) Bygge tunnel gjennom Høylandsdalen eller Høylandsheia.  C) Lyngdals alternativ med å bygge veien Høylandsdalen øst i stedet for Høylandsdalen vest.</p> <p>Det å bygge tunell eller gjenbruke eksisterende E39 er det mest bærekraftige forslaget som står seg inn i fremtiden.</p>	<p>Strekningen fra Røyskår til Handeland (kryss med fv. 461) vil ikke kunne gjenbrukes til ny E39 med dagens utforming på grunn av både arealbegrensning, rasfare og flomfare. Utbedring av dagens E39 på denne strekningen vil gi konsekvenser for både det vernede Lyngdal-vassdraget, naturmangfold og bebyggelse i Røyskår-området. Ny E39 vil også bli ca. 750 meter lenger. I planforslaget fungerer dagens E39 som lokalvei.</p> <p>I tillegg vil det være nødvendig å etablere en ny fylkesvei på strekningen Røyskår – Dragedalen ved Tjomsland for å erstatte dagens kryss mellom E39 og fv.461. Dette ville medført ytterligere arealbeslag, negative konsekvenser og økte kostnader. I planforslaget fungerer dagens E39 som lokalvei på denne strekningen.</p> <p>Som i gjeldende KDP E39 Vigeland-Lyngdal vest, er det derfor valgt å legge ny E39 gjennom Høylandsdalen.</p> <p>Tunnelalternativet for Høylandsdalen (HDT), samt Høylandsdalen øst (HDØ), ble tatt inn i konsekvensutredningen på bakgrunn av vedtak i Lyngdal kommune og som følge av flere innspill til finsilingsrapporten. Disse dreide seg i hovedsak om konsekvenser for ikke-prissatte fag, som naturmangfold, landbruksdrift og bokvaliteter i Høylandsdalen.</p> <p>Den samfunnsøkonomiske analysen gir en systematisk og etterprøvable fremstilling av hvordan de samfunnsøkonomiske fordelene ved de ulike alternativene avveies mot ulempene de samme alternativene fører med seg. Sammenstillingen av de prissatte og ikke-prissatte konsekvensene i den samfunnsøkonomiske analysen skal se de ulike fagtemaene i sammenheng med hverandre. Rangering og valg av alternativ er basert på resultatet fra den samfunnsøkonomiske analysen, måloppnåelse og ROS-analysen.</p>
19	19-1	Tove Jølle	04.12.2023	<p>Tove Jølle er eier av en fritidseiendom (gnr 119, bnr 12) på Vintland i Lyngdal kommune. Eiendommen har adressen Vestre Høylandsvei 373. Det foreliggende planforslaget vil innebære en vesentlig økt støybelastning for eiendommen; angitt til 67 dB i foreliggende støyrapport. Det er en økning fra</p>	<p>Fritidsboligen får som nevnt en markant økning i støynivå, men har stille side og tilgang til stille områder. På støyutsatt side er støynivå i rød støysone. Det er gjort vurderinger av støy og</p>

Nr.	Delsvar	Innsender	Dato	Oppsummering av innspill	Svar fra Nye Veier
				<p>dagens 57 dB. Med andre ord en økning på 10 dB.</p> <p>Meg bekjent innebærer en økning på 3 dB en fordobling av lydenergien, så det er her snakk om en mangedobling. I tillegg til den økte støybelastningen kommer ulempen med hyttas økte fysiske nærhet til selve veianlegget.</p> <p>I foreliggende temarapport om støy er det i avsnitt 6.1.4.2. uttalt at «det er ikke identifisert hensiktsmessige skjermingstiltak for bebyggelsen på Vintland», og videre at «det er undersøkt mulighet for å forlenge jordskjæring til en voll, men det oppnås ikke tilstrekkelig høyde til å få effekt ved fritidsboligen.»</p> <p>Ut fra dette fremsettes det krav om at eiendommen innløses, og at dette skjer snarest mulig etter at reguleringsplanen er stadfestet. Hytta trenger en del vedlikehold, som det vil være u hensiktsmessig å utføre i den situasjonen som nå foreligger. Av samme grunn vil det være svært uheldig å måtte vente med en innløsning til igangsettingen av selve anlegget.</p>	<p>behovet for lokale tiltak for alle bygninger langs ny E39.</p> <p>Eksempel på lokale tiltak for fritidsbolig kan være støyskjerm ved uteplass eller innglassing av uteplass. Behovet for lokale tiltak vil utredes i byggeplan/under bygging.</p> <p>Det er vurdert at det ikke er grunnlag for innløsning av eiendommen.</p>
20	20-1	Vintland sameie v/Olav Torgersen	13.12.2023	<p>Vintland sameie eier gnr 119 bnr 1, 2, 3, 5, 6, 7, 8, 9 og gnr. 118 bnr. 8. Eiendommen er i alt på 1908 daa og av dette ligger 1168 daa på nordsiden av nåværende E39. På sydsiden av E39 er det 730 daa. Pr. i dag er det ca. 3500 m<sup>3</sup> tømmer på sydsiden.</p> <p>På grunn av myrdrag rett sør for bebyggelsen er det naturlig å ta ut tømmeret mot Drangsland. Vegen til Drangsland er av eldre dato, og en kan derfor bare kjøre små traktorlass og kjøre videre på felles veg til velteplassen (se vedlagt kart). Vi har vegrett over nabogrunn (ca. 350 m) men ikke rett til å oppjustere den. Når ny veg bygges er vi avskåret fra å kjøre med skiltløse kjøretøy inn på offentlig veg. Ved stordrift kan vi i dag kjøre skogsmaskin nord for bebyggelsen og legge tømmer ved Vestre Høylandsvei. Denne muligheten bortfaller ved bygging av ny E39 som vist.</p>	<p>Den delen av skogsveien ned til Drangsland som ligger innenfor planområdet vil bli etablert som veiklasse 4 - Sommerbilvei for tømmerbil med henger. Oppgradering av denne skogsbilveien utover plangrensen faller utenfor forpliktelsene til denne reguleringsplanen.</p> <p>Vestre Høylandsvei opp til Vintland må legges om som følge av ny E39, men veien vil fremdeles kunne brukes som tømmervei etter utbyggingen. Ny vei blir også etablert som veiklasse 4. Dette er en felles privatvei, og tilrettelegging for lagring av tømmer langs veien kan eierne i felleskap finne løsning på.</p>
20	20-2	Vintland sameie v/Olav Torgersen	13.12.2023	<p>I planen er lagt opp til ny veg fra bekken ved Vintland og vestover et stykke inn på naboeiendommen. Vi har fått opplyst at denne får tømmerbilvegstandard. Vi vil at denne vegen skal innreguleres og bygges videre ca. slik som vist på vedlegg. Kan dette ikke gjennomføres må den "gamle vegen" inngå i reguleringsplanen og opprustes til tømmerbilveg.</p>	<p>Ny E39 endrer ikke tilgjengeligheten til dagens skogsbilvei ned til Drangsland. Videre oppgradering av denne skogsbilveien utenfor reguleringsplanen faller utenfor Nye Veiers sitt ansvar. Det samme gjelder å etablere en ny skogsbilvei så lenge dagens skogsbilvei blir tilgjengelig etter utbygging av ny E39.</p>



## 4 Vedlegg

Kopi av innkomne høringsuttalelser fra:

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