



SÆRUTSKRIFT

Arkivsak-dok. 21/18110-45
Saksbehandler Diderik Cappelen

Detaljregulering E39 Lyngdal vest - Kvinesdal - Offentlig ettersyn

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Fylkesutvalget	28.11.2023	36/23

Fylkesutvalget har behandlet saken i møte 28.11.2023 sak 36/23

Møtebehandling

Det var 14 stemmeberettigede til stede.

Representanten Mirell Høyer-Berntsen (SV) fremmet følgende alternative forslag:

1. Fylkesutvalget mener at det ved valg av trase må legges større vekt på et alternativ som muliggjør en større grad av gjenbruk av eksisterende trase, og som gir en trafiksikker stamvei. Planen slik den er fremlagt ivaretar ikke tilstrekkelige hensyn til natur, landbruk, kulturmiljøer, friluftsliv og andre viktige hensynssoner.
2. Fylkesutvalget er bekymret for å overta ansvaret for dette omfattende veinettet ettersom dagens modell for tildeling av ressurser ikke gir full dekning av utgiftene til drift og vedlikehold av strekningen med så mange kostradskrevende konstruksjoner.

Votering

Forslaget fra SV ble satt mot innstillingen til fylkeskommunedirektørens forslag. Forslaget fra SV fikk 1 mot 13 stemmer og falt, fylkeskommunedirektørens innstilling ble vedtatt (SV).

Fylkesutvalget - vedtak

Pkt. 1

Fylkesutvalget er positiv til at det er lagt frem forslag til detaljregulering for ny firefelts stamvei på strekningen E39 Lyngdal vest-Kvinesdal. Nye Veier AS gis ros for å ha gjennomført en god planprosess, og for å ha lagt frem et faglig solid og godt gjennomarbeidet planforslag.

Pkt. 2

Fylkesutvalget gir sin tilslutning til det fremlagte forslaget til detaljregulering etter linje HDV F1. Planen ivaretar etter fylkesutvalgets mening en god balanse mellom arealbevarende interesser samt økonomisk og teknisk gjennomførbarhet. Planlagte

kruss med tilknytninger til øvrig veinett og næringsområder, gir positive regionale og lokale ringvirkninger.

Pkt. 3

Fylkesutvalget vil overfor Nye Veier AS signalisere at det er ønskelig at utbygging av den nye stamveien gis prioritet, samtidig som planlegging av etappen videre vestover gis god fremdrift.

Pkt. 4

Det gjøres oppmerksom på at detaljreguleringen formelt ikke kan vedtas før det er gitt dispensasjon for inngrep i de automatisk fredete kulturminnene som blir berørt, og eventuelle vilkår for dispensasjonen er innarbeidet i planen.

Pkt. 5

Nye Veier AS og kommunene bes om å nyttiggjøre seg øvrige innspill og kommentarer i saksfremstillingen. Dette omhandler i hovedtrekk om følgende tema:

- Klimagassutslipp
- Føringer knyttet til reetablering av jordbruksarealer
- Landskapsestetiske hensyn
- Kollektivtrafikk
- Vannforvaltning
- Faunapassasjer
- Kulturmiljø

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.

Detaljregulering E39 Lyngdal vest - Kvinesdal - Offentlig ettersyn

Fylkeskommunedirektørens forslag til vedtak

Pkt. 1

Fylkesutvalget er positiv til at det er lagt frem forslag til detaljregulering for ny firefelts stamvei på strekningen E39 Lyngdal vest-Kvinesdal. Nye Veier AS gis ros for å ha gjennomført en god planprosess, og for å ha lagt frem et faglig solid og godt gjennomarbeidet planforslag.

Pkt. 2

Fylkesutvalget gir sin tilslutning til det fremlagte forslaget til detaljregulering etter linje HDV F1. Planen ivaretar etter fylkesutvalgets mening en god balanse mellom arealbevarende interesser samt økonomisk og teknisk gjennomførbarhet. Planlagte kryss med tilknytninger til øvrig veinett og næringsområder, gir positive regionale og lokale ringvirkninger.

Pkt. 3

Fylkesutvalget vil overfor Nye Veier AS signalisere at det er ønskelig at utbygging av den nye stamveien gis prioritet, samtidig som planlegging av etappen videre vestover gis god fremdrift.

Pkt. 4

Det gjøres oppmerksom på at detaljreguleringen formelt ikke kan vedtas før det er gitt dispensasjon for inngrep i de automatisk fredete kulturminnene som blir berørt, og eventuelle vilkår for dispensasjonen er innarbeidet i planen.

Pkt. 5

Nye Veier AS og kommunene bes om å nyttiggjøre seg øvrige innspill og kommentarer i saksfremstillingen. Dette omhandler i hovedtrekk om følgende tema:

- Klimagassutslipp
- Føringer knyttet til reetablering av jordbruksarealer
- Landskapsestetiske hensyn
- Kollektivtrafikk
- Vannforvaltning
- Faunapassasjer
- Kulturmiljø

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.

Vedlegg

E39LK_Brev - høring av planforslaget i Kvinesdal

E39LK_Brev - høring av planforslaget i Lyngdal

Særutskrift - Detaljregulering ny E39 Lyngdal vest - Kvinesdal - Høring av forslag til planprogram med finsilingsrapport

Alle plandokumentene er tilgjengelig på Nye Veiers nettside:

<https://www.nveveier.no/prosjekter/e39/e39-lyngdal-vest-kvinesdal/>

Nye Veier AS har i samarbeid med Sweco også produsert en film som viser det foreslåtte tiltaket. Se lenke: <https://swecogroup.wistia.com/medias/vqjpr7x5ea>

Nye Veiers gjennomgang av innspill til høring av planprogrammet: [Rapport \(nyeveier.no\)](#)

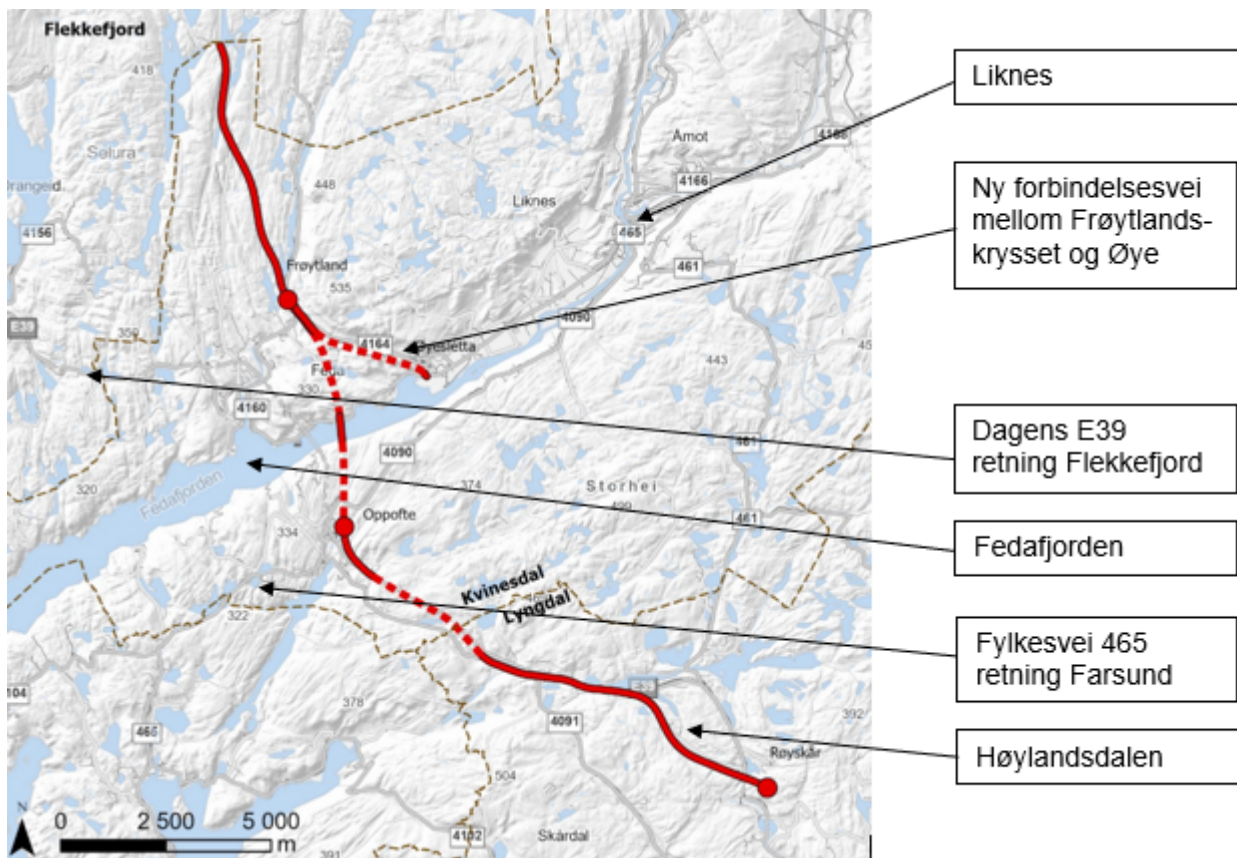
Sammendrag

Nye Veier AS har oversendt forslag til detaljregulering for ny E39 Lyngdal vest (Røyskår) – Kvinesdal vest til offentlig ettersyn. Veien planlegges som firefelts motorvei med skiltet hastighet på 110 km/t. Total lengde blir 24 km hvorav ca. 5,6 km er gjenbruk av dagens E39. Foreslått linje (linje HDV F1) er i samsvar med Nye Veiers tidligere anbefalte linje 5F. Fylkesutvalget ga sin tilslutning til denne linjen i forbindelse med behandling av saken om finsilingsrapporten i 2022.

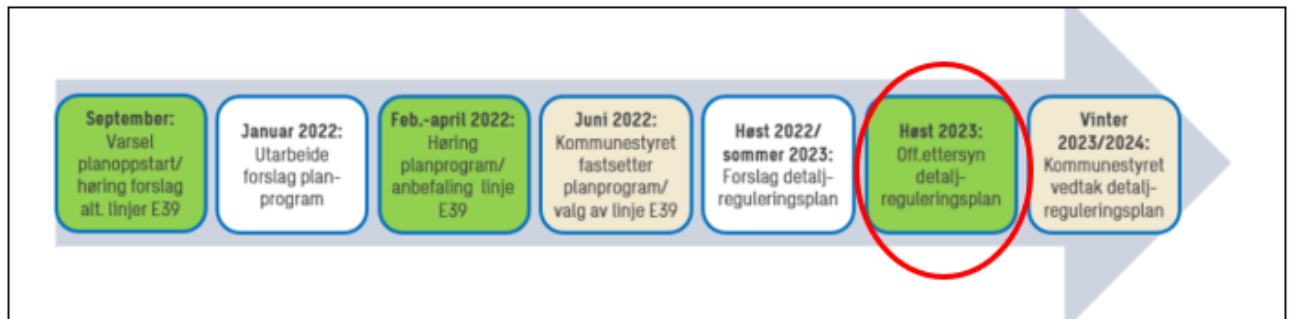
Fylkeskommunedirektøren mener at det fremlagte forslaget til detaljregulering legger opp til en god balanse mellom arealbevarende interesser og økonomisk og teknisk gjennomførbarhet. Fylkeskommunedirektøren anbefaler at fylkesutvalget gir sin tilslutning til planforslaget.

Saksopplysninger

Nye Veier AS har i ekspedisjon av 02.11.2023, på vegne av Lyngdal og Kvinesdal kommune, oversendt forslag til detaljregulering for ny E39 Lyngdal vest (Røyskår) – Kvinesdal vest til offentlig ettersyn. Den aktuelle strekningen er vist på kartutsnittet nedenfor.



Hele strekningen var opprinnelig en del av statlig kommunedelplan for E39 Lyngdal – Ålgård. Kommunal- og moderniseringsdepartementet vedtok imidlertid 25.06.2021 at delstrekningen gjennom Kvinesdal skulle avklares i en egen prosess.



Skjematisk fremstilling av planprosessen. Rød sirkel markerer dette stadiet i prosessen. (Kilde: Nye Veier AS)

Den tidligere reguleringsplanprosessen har foregått i to trinn:

- Trinn 1: Planoppstart med forslag til *grovsilingsrapport*. Behandlet i fylkesutvalget i møte 12.10.2021 som sak 129/21.
- Trinn 2: Høring av planprogram med forslag til *finsilingsrapport*. Behandlet i fylkesutvalget i møte 20.04.2022 som sak 46/22.

I trinn 1 (grovsilingen) var det på overordnet nivå utredet flere ulike alternative linjer. I trinn 2 (finsilingen) var antall linjer etter nærmere utredninger, redusert til fem. Nye Veier AS anbefalte å gå videre med linje 5 med kryss på Frøytland (Linje 5F).

Linje 5F gikk ut på følgende:

- Ny vei i dagsone fra Røyskår gjennom Høylandsdalen (vestsiden) til Tjomsland ved dagens E39.
- Dels gjenbruk (5,6 km) av dagens vei, inkludert Vatlandstunnelen, mellom Tjomsland og Opoft.
- Ny vei mellom Opoft og grense Kvinesdal/Flekkefjord. Ny fire-felts bro over Fedafjorden. Dagens E39 over Fedafjorden vil bli nedklassifisert til sekundært veinett.
- Kryss på Frøytland vest for Fedafjorden
- Ny veiforbindelse i tunnel mellom Frøytlandskrysset og Øye

Fylkesutvalget støttet Nye Veiers anbefaling om å gå videre med linje 5F.

Fylkesutvalget ga imidlertid uttrykk for at det måtte etableres et fullverdig kryss på Opoft – da i tillegg til kryss på Frøytland. Fylkesutvalget hadde ut over dette en del innspill blant annet knyttet til gjennomføring av avbøtende tiltak. Fylkesutvalgets sak 46/22 vedlegges.

Planprogrammet ble fastsatt i Kvinesdal og Lyngdal kommune i hhv. mai og juni 2022.

Kommunene støttet Nye Veiers anbefalte linje og vedtok at linje 5 F skal legges til grunn for det videre arbeidet med detaljreguleringen.

Lyngdal kommune vedtok imidlertid at det skulle utredes tunnel i vestre del av Høylandsdalen, samt utredes nærmere valg av linje gjennom dalen. Kvinesdal kommune vedtok at det skulle utredes to alternative løsninger for krysset på Frøymland, samt at kryss Høyland 2 skulle utredes nærmere.

Nye Veier AS har i perioden etter at finsilingsrapporten ble lagt frem, gjennomført konsekvensutredning av linje 5 F. Det er også, i tråd med etterspurte tilleggsutredninger fra kommunene, gjennomført konsekvensutredning for ulike varianter av kryss vest for Fedafjorden samt løsninger i Høylandsdalen.

Alternativet med tunnel i Høylandsdalen kommer ut med en netto nytte som er omtrent 1,5 milliarder kroner dårligere enn vei i dagen. Nye Veier AS har konkludert med at dette ikke forsvarer gevinstene for ikke-prissatte konsekvenser. Nye Veier AS fastholder også tidligere anbefaling om å følge vestsiden av dalen (HDV). Dette av hensyn til ikke-prissatte konsekvenser.

Når det gjelder kryssvarianter vest for Fedafjorden, kommer Frøymland 2 og Høyland 2 best ut når det gjelder ikke-prissatte konsekvenser. Disse alternativene har imidlertid en netto nytte henholdsvis 800 millioner og 1,9 milliarder dårligere enn Frøymland 1. Frøymland 1 kommer også best ut blant annet når det gjelder måloppnåelse. Se tabell under.

Virkninger		HDV + F1	HDV + F2	HDV + H2
Prissatte konsekvenser	Netto nytte per budsjettkrone, NNB	-0,02	-0,06	-0,11
	NNB, rangering	1	2	3
Ikke-prissatte konsekvenser	Ikke-prissatte konsekvenser (Kvinesdal kommune)	Stor negativ	Stor negativ	Stor negativ
	Ikke-prissatte, rangering	3	2	1
	Rangering samfunnsøkonomisk analyse	1	2	3
Anbefaling	Vurdering av måloppnåelse	1	2	2
	Vurdering av ROS (Kvinesdal kommune)	1	2	3
	Endelig rangering	1	2	3

Samlet oppstilling av konsekvenser kryss vest for Fedafjorden. F1: Frøymland 1. F2: Frøymland 2. H2: Høyland 2. I alle alternativene er vestre linje i Høylandsdalen HDV lagt inn. Prissatte konsekvenser omfatter investeringskostnader, ulykker, luftforurensning, skatt, drift m.m. Ikke prissatte konsekvenser omfatter landskapsbilde, friluftsliv/by- og bygdsliv, naturmangfold, kulturarv og naturressurser (Kilde: Nye Veier AS)

De nå fremlagte utredningene bekrefter Nye Veiers tidligere vurderinger og konklusjoner når det gjelder løsning i Høylandsdalen, samt kryssløsning vest for Fedafjorden.

Nye Veier AS har konkludert med at deres tidligere anbefalte linje 5F fra finsilingsrapporten fastholdes. Linjen er i dette planmaterialet nå kalt linje HDV F1.¹

Det er i tråd med fylkesutvalgets tidligere innspill til planprogrammet, foreslått å regulere inn et fullverdig kryss på Opofte.

Det er også foreslått å regulere inn en ny forbindelsesvei mellom Opofte og fylkesvei 4091 ved Avkom (Dragedalsveien).

Det var tidligere lagt opp til en forbindelsesvei mellom Frøytland og dagens E39 ved Birkeland. Dette er nå forlatt av hensyn til både prissatte og ikke-prissatte konsekvenser. Behovet for denne veien er dessuten vesentlig redusert som følge av at det vil bli etablert fullverdig kryss på Opofte.

Fylkeskommunens administrasjon har vært tatt med på råd underveis i prosessen gjennom deltakelse i ekstern samarbeidsgruppe. Det har også vært avholdt særmøter knyttet til vannforvaltning, vilt og kollektivtrafikk.

Vertskommunene førstegangsbehandlet detaljreguleringen høsten 2023, og vedtok da å legge planen ut til offentlig ettersyn.

I tabellen nedenfor er gjengitt noen nøkkeltall og hovedopplysninger for det fremlagte planforslaget. Oppgitte tall gjelder for begge kommunene.

Nøkkeltall/-opplysninger linje HDV F1		
Tema		Kommentar
Samlet veilengde	24 km	
Gjenbruk dagens E39	5,6 km	
Standard	4-felts motorvei med bredde 23 meter	
Skiltet hastighet	110 km/t	
Kryss	<ul style="list-style-type: none">• Opofte• Frøytland• (Røyskår)	Kryss Røyskår inngår formelt i tilstøtende reguleringsplan i øst.
Større tunneler	<ul style="list-style-type: none">• Vatlandstunnelen 3,2 km• Espedalstunnelen 1,75 km• Refstitunnelen 2,1 km• Øyetunnelen 2,7 km	Øyetunnelen inngår i ny forbindelsesvei mellom Frøytlandskrysset og Øye.
Større broer	<ul style="list-style-type: none">• Møska: Lengde 180 meter• Fedafjorden: Lengde 500 meter	

¹ Dagsone gjennom vestsiden av Høylandsdalen med kryss Frøytland 1

	• Frøytlandsfossen: Lengde 90 meter	
Investeringskostnader	8,2 milliarder	
Netto nytte pr. budsjettkrone	-0,02	
Beslag jordbruksareal	152 dekar	Redusert med ca. 20 dekar i forhold til finsilingsrapporten
Potensielt areal for reetablering av jordbruksareal	273 dekar	

Tabell over nøkkelopplysninger utarbeidet av Agder fylkeskommune på grunnlag av fremlagte plandokumenter

For nærmere opplysninger om planen og gjennomførte utredninger vises til plandokumentene.

Vurderinger

Fylkeskommunedirektøren ser det som positivt at det nå er lagt frem forslag til detaljregulering for ny E39 på den aktuelle strekningen. Ny firefelts stamvei vil binde bo- og arbeidsmarkeder tettere sammen, sikre god fremkommelighet for næringstrafikken og vil forbedre trafikksikkerheten.

Fylkeskommunedirektøren mener at planforslaget legger opp til en god balanse mellom arealbevarende interesser og økonomisk og teknisk gjennomførbarhet.

Nye Veier AS og konsulenten (SWECO AS) har gjennomført en god planprosess. Planmaterialet fremstår som grundig og faglig solid. Planmaterialet er også leservennlig med en pedagogisk fremstilling av dokumentene.

Fylkeskommunens tidligere innspill er etter fylkeskommunedirektørens mening gjennomgående godt ivaretatt.

Det har den senere tiden vært noe diskusjon knyttet til regjeringens signaler om fremtidig standardvalg for nye stamveiprojekter. Nye Veier AS har imidlertid gitt klart uttrykk for at ny E39 gjennom regionen vil bli bygget som en fullverdig firefelts motorvei, i tråd med de opprinnelige forutsetningene.

Fylkeskommunedirektøren er tilfreds med at Nye Veier AS har vært tydelige om dette.

Det er etter fylkeskommunedirektørens mening viktig at det nå blir bygget en fremtidsrettet, trafikksikker og effektiv stamvei, og det må ikke legges opp til en standard der en etter relativt kort tid risikerer å måtte bygge ny vei, eller foreta omfattende oppgraderinger.

Det er ønskelig at gjennomføring av anlegget gis prioritet, samtidig som det er ønskelig at planlegging av etappen videre vestover gis god fremdrift. Sistnevnte også

viktig for Flekkefjord kommune med tanke på å fastlegge arealbruken for ny stamvei gjennom kommunen.

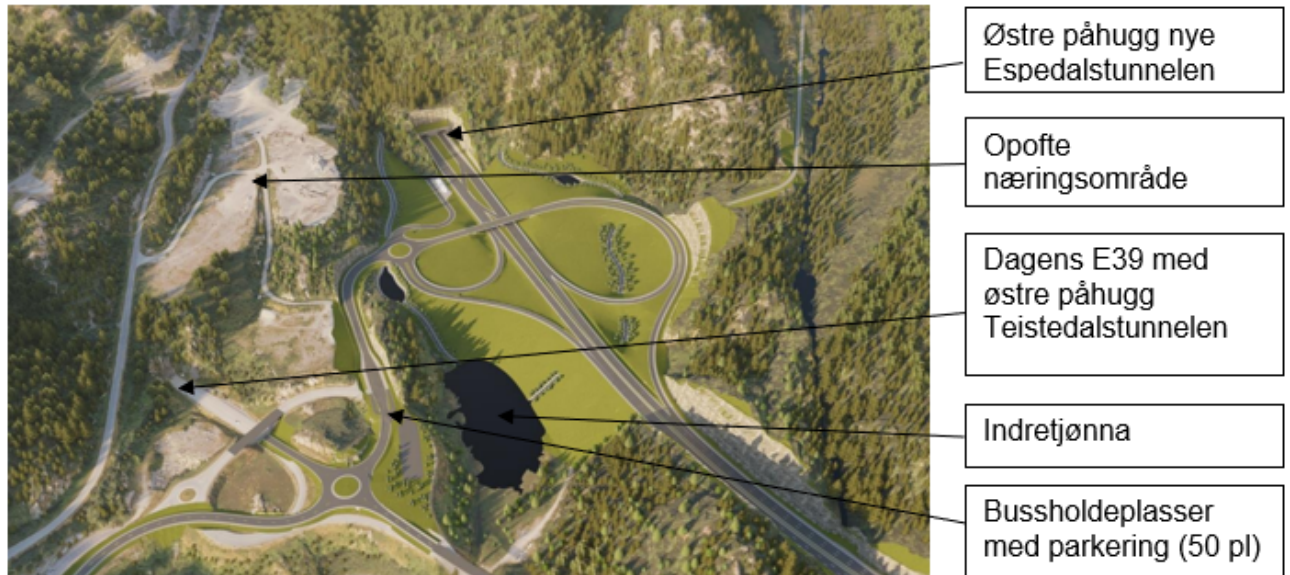
Det vises også til vedtatt samarbeidsavtale mellom Kvinesdal kommune og Agder fylkeskommune (vedtatt av fylkestinget 20.06.2023) der det heter at «*Partene skal sammen være pådrivere for videre utbygging av E39 (...).*»

Fylkesutvalget ga, i tråd med fylkeskommunedirektørens innstilling, sin prinsipielle tilslutning til den valgte linjen ved behandling av forslag til planprogram i møte 20.04.2022 (sak 46/22). Fylkeskommunedirektøren kan ikke se at gjennomført konsekvensutredning gir grunnlag for å endre syn når det gjelder valg av linje. Fylkeskommunedirektøren kan heller ikke se at de gjennomførte tilleggsutredningene knyttet til tunnel og linje i Høylandsdalen, samt kryssløsning vest for Fedafjorden, endrer fylkeskommunens tidligere vurderinger og konklusjoner. Fylkeskommunedirektøren deler her Nye Veiers syn om at gevinsten for ikke-prissatte konsekvenser ikke oppveier de betydelige merkostnadene som fremkommer i disse tilleggsutredningene.

Detaljreguleringen gjennomgås nedenfor tematisk, jf. også innspill gitt i sak 46/22.

Lokal og regional utvikling

Konkret vil antall kryss, og plassering av disse, ha stor lokal og regional betydning.



Illustrasjon kryss Opofta (Kilde Nye Veier AS)

Det vurderes som meget positivt at det er regulert inn et fullverdig kryss på Opofta. Krysset på Opofta vil bli et viktig regionalt knutepunkt med forbindelse til Flekkefjord og Farsund. Krysset vil også være viktig for utvikling av det strategisk plasserte næringsområdet på Opofta (Lister Næringspark). Dagens E39-kryss på Opofta vil bli forenklet. Dette gjør at det muligens kan utvikles noe mer næringsareal.

Planlagt ny forbindelsesvei mellom Frøylandskrysset og Øye vil gi en effektiv og direkte forbindelse mellom ny E39 og nærings- og havneområdene ved Fedafjorden/Øyesletta. Bygging av veien bekostes av Nye Veier AS som del av stamveianlegget.

Når det gjelder de øvrige kommunene i Listerregionen, er fylkeskommunedirektøren i skrivende stund ikke kjent med hvilke innspill kommunene vil gi til reguleringsplanen. Kommunenes innspill til den forutgående prosessen viste imidlertid at kommunene ikke hadde innvendinger til hovedtrekkene i den linjen som nå er valgt. Kommunene var imidlertid opptatt av god tilknytning til den nye stamveien. Fylkeskommunedirektøren mener at dette hensynet er vel ivaretatt i det fremlagte forslaget til detaljregulering.

Dagens E39

Dagens E39 fra Opoft og vestover vil bli nedklassifisert til sekundært veinett når ny stamvei står ferdig. Dette vil være fordelaktig for lokaltrafikken, men veien vil også kunne ha en viktig funksjon som beredskapsvei.

Fylkeskommunedirektøren er bekymret for å overta ansvaret for dette omfattende veinettet ettersom dagens modell for tildeling av ressurser ikke gir full dekning av utgiftene til drift og vedlikehold av strekningen med så mange kostradskrevende konstruksjoner. En må imidlertid kunne forvente at dette vil bli rettet opp. Dette er nærmere omtalt under hovedavsnittet *økonomiske konsekvenser*.

Klimagassutslipp

Det har vært et overordnet mål for reguleringsplanprosessen at klimagassutslipp skal reduseres i forhold til linjen i kommunedelplanen (KDP). Dette er oppnådd ved at klimagassutslipp i den nå foreslåtte linjen ligger i størrelsesorden 4,7 prosent under KDP-linjen.

Når det gjelder klimagassutslipp kommer kryss Frøyland 1 best ut av de vurderte kryssløsningene vest for Fedafjorden, men det er små innbyrdes forskjeller mellom alternativene.

Resultatene fra gjennomførte kartlegginger viser at utslipp knyttet til arealbeslag og materialproduksjon er de største kildene til utslipp av klimagasser. Det har derfor i optimaliseringen blitt lagt vekt på å finne løsninger som gir minst mulig arealbeslag, særlig på myr- og landbruksområder.

Massedeponiene er plassert slik at lengde for transport av masse reduseres, noe som vil gi lavere klimagassutslipp knyttet til transport i anleggsfasen.

Det at forbindelsesveien mellom Frøylandskrysset og Birkeland utgår, gir en viss reduksjon i klimagassutslipp knyttet både til arealbeslag, materialer og drift og vedlikehold av tilførselsveien.

Flere av broene og kulvertene er redusert i størrelse, noe som gir redusert materialbruk og lavere CO₂-utslipp knyttet til betong. Det vil i det videre arbeidet med

prosjektet være aktuelt å se på muligheter for ytterligere reduksjon i klimagassutslipp knyttet til blant annet materialbruk, bruk av elektriske maskiner, samt bevaring, restaurering eller reetablering av myr.

Store deler av arealene langs veien er foreslått regulert til midlertidig anleggsområde. Fylkeskommunedirektøren forstår at reguleringsplanen må sikre at anleggsarbeidene kan gjennomføres på en rasjonell måte. Ettersom arealbeslag utgjør en betydelig del av klimagassutslippet, anmodes likevel om at bredden på anleggsbeltet kvalitetssikres med tanke på mulig reduksjon før planen sluttbehandles. Dette vil også kunne være positivt når det gjelder ren landskapsestetikk. Det understrekes at det her siktes til rene *anleggsområder*, og ikke til blant annet massedeponier for reetablering av jordbruksareal og naturområder m.m.

Nye Veier AS har opplyst at reduksjon av klimagassutslipp vil bli tatt inn som et evalueringskriterium i anbudsmaterialet. Det vil si at entreprenørene gis anledning til å komme opp med egne løsninger, noe som kan stimulere til nytenkning og innovative løsninger. Fylkeskommunedirektøren vurderer dette som positivt.

Prosjektet skal CEEQUAL-sertifiseres² og minst oppnå nivået «Very good».

Gjenbruk av masse

Masseoverskuddet vil blant annet bli benyttet til reetablering av jordbruksareal, naturareal, samt støyskjerming. I tråd med fylkeskommunens tidligere innspill er en del masseoverskudd foreslått benyttet til sammenkobling av fylkesvei 4091 på Avkom (Dragedalsveien) og dagens E39 på Opofte. Dette vil eliminere et meget vanskelig parti langs dagens fylkesvei. Veien bekostes av Nye Veier AS som del av stamveianlegget.



Illustrasjon av ny forbindelsesvei mellom Opofte og fylkesvei 4091 like øst for Opofte (Kilde: Nye Veier AS)

Kollektivtrafikk

Det at dagens veisystem og bro over Fedafjorden beholdes i tillegg til ny bro, gir god fleksibilitet for lokale bussruter.

² CEEQUAL er en sertifiseringsordning som bedømmer miljø- og bærekraftsprestasjonene til infrastruktur- og anleggsprosjekter

I alle kryssene legges opp til bussholdeplasser med pendlerparkering samt parkering for busspassasjerer. Parkeringsplassene vil bli utstyrt med lademulighet for el-bil. I Frøytlandskrysset³ reguleres bussholdeplasser på av-/påkjøringsrampene for effektiv betjening av ekspressbuss. Kollektivanlegg vil bli utformet i tråd med prinsippet om universell utforming.

Fylkeskommunedirektøren mener at hensynet til kollektivtrafikken er godt ivaretatt i planforslaget.

Dagens bussterminal i Hangelandsvika er i reguleringsplanen markert som midlertidig anleggsområde. Selve bussterminalen vil ikke bli påvirket av anleggsarbeidet, men er tatt med som anleggsområde for å sikre kjøreadkomst til tilliggende anleggsområder. Dette tas til etterretning, men det er viktig at fylkeskommunen tas med på råd når det gjelder konkret løsning for kjøreatkomst over bussterminalen. Dette bes for ordens skyld tatt inn i planbestemmelsene.

Friluftsliv

Planen berører ikke direkte kartlagte friluftsområder i kategorien *viktige* eller *svært viktige*.

I Høylandsdalen og på Vintland går ny vei i kanten av et kartlagt friluftsområde uten spesifikk verdisetting. Konsekvensene av ny vei vil i første rekke være knyttet til støy og barrierevirkning. Barrierevirkningen vil i noe grad avhjelpes ved at turgåere vil kunne benytte drifts- og anleggsveier. På Frøytland er innregulert parkeringsplasser for brukere av turstien opp til Frøytlandsveden.

Barn og unges interesser

Det er ikke registrert leke- og rekreasjonsområder for barn innenfor tiltaksområdet.

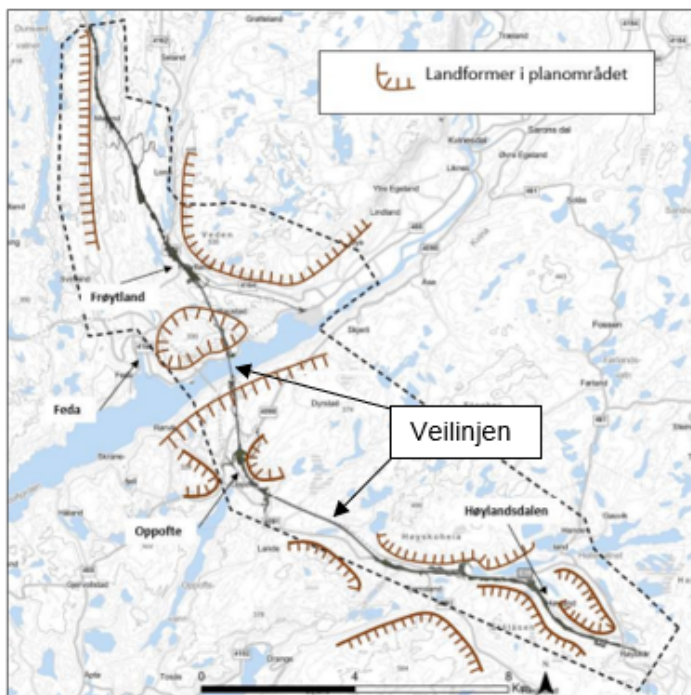
I forbindelse med høring av planprogrammet ba fylkeskommunen om at medvirkningsopplegget overfor barn og unge ble utvidet med tanke på utmarksområdene.

Dette vurderes å være godt fulgt opp og fylkeskommunedirektøren har ingen merknader når det gjelder barn og unges interesser.

Landskapsestetikk

Fremføring av en ny firefelts motorvei i kupert sørlandsnatur er utfordrende, og det er ikke til å unngå at det vil bli dels betydelige naturinngrep i dagsonene med store skjæringer og fyllinger samt omfattende tekniske konstruksjoner.

³ På Opofte må ekspressbussene kjøre inn til lokalholdeplassen. Dette av hensyn til kryssets geometri.



Til venstre: Hovedlandformer i planområdet. Til høyre: Illustrasjon sett mot Tjomsland (Kilde: Nye Veier AS Estetisk oppfølgingsplan)

På denne strekningen vil den nye veien delvis følge de store linjene i landskapet. Kryssing av større landskapsbarrierer skjer stort sett i tunnel.

Det er utarbeidet en estetisk oppfølgingsplan basert på Estetisk veileder for Nye Veier AS fra 15.02.2018. *Estetisk oppfølgingsplan* inneholder gode elementer og avbøtende tiltak som revevegetering og arrondering av fyllinger.

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 utforming av veiskjæringer.

Det er viktig at føringene i estetisk oppfølgingsplan faktisk følges opp.

Den nye broen over Fedafjorden vil bli et markant element i landskapet. Broen tenkes anlagt enten som en såkalt *gitterbuebro*, eller en tradisjonell hengebro som dagens bro over Fedafjorden.

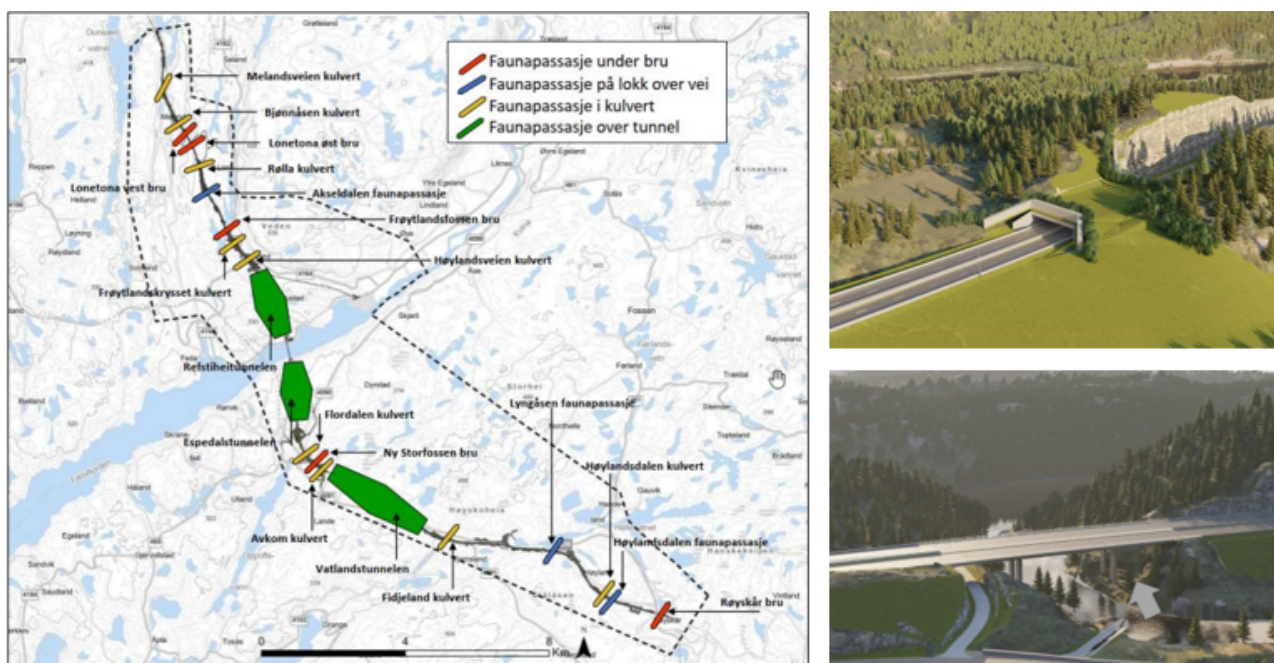


Illustrasjoner av ny bro over Fedafjorden sett fra syd – alternativ med *gitterbuebro* til venstre og hengebro til høyre (Kilde: Nye Veier AS)

Nye Veier AS opplyser at det vil bli tatt endelig stilling til valg av broløsning på et senere tidspunkt. Fylkeskommunedirektøren har forståelse for dette. Ved valg av broløsning må det stilles strenge krav til estetisk utforming, og valg av broløsning må ses i sammenheng med dagens bro for å ivareta estetiske krav på en best mulig måte.

Vilt

Nye Veier AS har gjennomført grundige utredninger når det gjelder viltets vandringer. Det er også positivt at lokale viltlag har vært tatt med på råd i prosessen.



Oversiktskart viltpassasjer. Til høyre eksempler på vilt over- og -underganger (Kilde: Nye Veier AS)

Det planlegges i alt tre (nye) faunapassasjer dimensjonert for hjortevilt på lokk over veien. Det er også lagt til rette for faunapassasjer under flere av broene. En del eksisterende viltkorridorer er opprettholdt ved at viltet kan passere over tunnel.

Det er positivt at det er fastlagt at faunapassasjene skal overvåkes av fagkyndig fra ett år før anleggsstart og fem år inn i driftsfasen.

Fylkeskommunedirektøren mener samlet sett at det foreslåtte opplegget for faunapassasjer vil ivareta hensynet til viltets trekkveier, samt trafikksikkerhet, på en god måte. Bestemmelsene bør imidlertid presiseres noe:

I bestemmelsene § 2.3.10 d) heter det at avbøtende tiltak i form av justeringer av vegetasjon og terreng på faunapassasjer og tilleggende arealer, skal iverksettes dersom overvåkningsdataene tilsier at det er nødvendig. Dette er en god bestemmelse, men bør også omfatte justering av gjerder.

Reguleringsplanen sier ikke noe om hvem som skal bekoste ulike oppfølgende tiltak, men fylkeskommunedirektøren legger til grunn at eventuelle avbøtende tiltak i overvåkingsfasen bekostes av Nye Veier AS.

I det fremlagte forslaget til detaljregulering er det ikke lagt inn fullverdig⁴ faunapassasje ved Melandsveien og ved Bjørnåsen. Dette er i tråd med Kvinesdal kommunes vedtak da planen ble lagt ut til offentlig ettersyn. Kommunedirektøren i Kvinesdal ønsker imidlertid å få innspill på om det likevel bør etableres en bedre faunapassasje på ett av disse stedene. I oversendelsen går det frem at Nye Veier AS mener at det faglig sett ikke er behov for en fullverdig faunapassasje her, samtidig som dette vil være kostbart og teknisk utfordrende. Fylkeskommunedirektøren finner det vanskelig nå å kunne gi innspill på om det bør etableres fullverdig faunapassasje her. Dette bør i stedet i ettertid drøftes nærmere i et eget møte mellom fylkeskommunen, kommunen og Nye Veier AS.

Jordvern

I finsilingsrapporten var det estimert at veianlegget ville legge beslag på ca. 170 dekar jordbruksareal. Nærmere bearbeidelse har redusert dette til ca. 150 dekar. Dette er positivt. Det er også positivt at det er lagt til rette for mulig reetablering av jordbruksareal på omtrent 273 dekar.

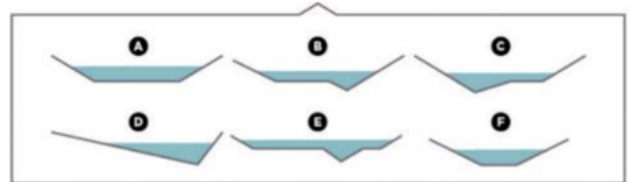
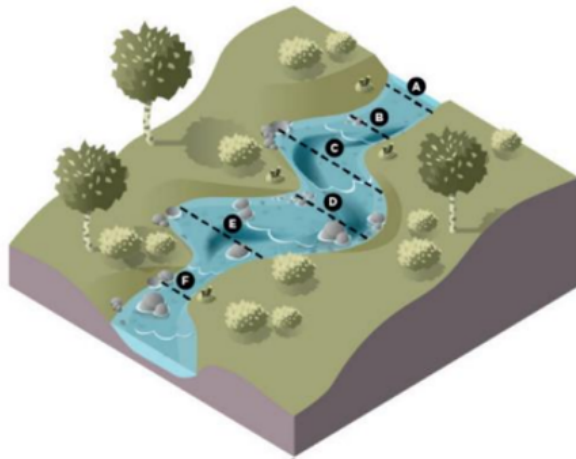
Det kommer frem av planen at *«All fulldyrka og overflatedyrka jord berørt av veiutbyggingen skal gjenbrukes til jordbruksproduksjon innenfor planområdet. Det er utarbeidet en matjordplan med konkrete forslag til løsninger for flytting av jord og reetablering av jordbruksareal. Matjordplanen beskriver overordnende prinsipper for håndtering av matjord i anleggsperioden.»*

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.

Vannforvaltning

Veianlegget vil på kort sikt medføre store inngrep med midlertidig stor forringelse av vannforekomstene. På lengre sikt forventes det imidlertid, med foreslåtte avbøtende tiltak som økte vandringsmuligheter, økt beplantning langs kantsonene, renseanlegg og dreneringsgrøfter, at situasjonen flere steder blir bedre enn dagens tilstand. Tiltakshaver konkluderer samlet sett med at det forventes at fremtidig situasjon for vannkvaliteten blir uendret eller bedre enn dagens situasjon. Fylkeskommunedirektøren mener at hensynet til vannforvaltning er tilfredsstillende ivaretatt. Det forutsettes at de avbøtende tiltakene som det siktes til ivaretar miljømålene i de berørte vannforekomstene.

⁴ Faunapassasjen ved Melandsveien er ikke dimensjonert for hjortevilt



Prinsipp for omlegging av bekker (Kilde: Estetisk oppfølgingsplan, skisse utarbeidet av NVE))

Det gjøres oppmerksom på at konkrete tiltak kan utløse søknadsplikt etter *forskrift om fysiske tiltak i vann og vassdrag*. Fylkeskommunen er myndighet i vassdrag som fører ikke-anadrom fisk.

Kulturmiljø

Det er gjennomført arkeologiske registreringer i hele planområdet. Gjennom registreringene har en fått betydelig mer kunnskap om forhistorien i denne delen av fylket. En del kulturminner vil kunne bevares, men det er søkt om dispensasjon («frigivelse») for elleve automatisk fredete kulturminner (seks i Kvinesdal og fem i Lyngdal). I tillegg er det planlagt tiltak tett inntil fem automatisk fredete kulturminner. Dette vil bli vurdert i forhold til «utilbørlig skjemming» med tilhørende dispensasjon.

De arkeologiske registreringene er gjennomført i regi av det nasjonale prøveprosjektet «Arkeologi på nye veier», der det var lagt opp til at dispensasjoner skulle fattes fortløpende og fravike prinsippene om samordning med plan- og bygningsloven. Prosjektet er under styrt avvikling, og det har ikke blitt fattet dispensasjonsvedtak innenfor prosjektet. Dispensasjoner i denne saken følger derfor ordinær saksgang.

Dispensasjonsprosessen er satt i gang og dispensasjonsvedtak ventes å foreligge innenfor høringsfristen. Agder fylkeskommune er dispensasjonsmyndighet.

Det gjøres oppmerksom på at planen formelt ikke kan vedtas før det er gitt dispensasjon for inngrep i berørte automatisk fredete kulturminner og eventuelle vilkår for dispensasjonen er innarbeidet i planen.



Bilde til høyre: Historisk foto fra Øyekleiva, del av tidligere Vestlandske hovedvei Foto: Fredrik Horjen (Kilde: Digitalarkivet.no) Bilde til venstre: Klyngetun Opofta Foto: Monica Serafinska SWECO AS

Nyere tids kulturminner er særlig konsentrert i området ved Frøytland og Ytre Eikeland. Her vil ny vei i stor grad endre omgivelsene og føre til tap av lokalt verdifulle kulturminner. Tilhørende kulturlandskap vil også gå tapt, noe som er beklagelig ved Frøytland hvor det er antatt stor tidsdybde. Det vurderes ellers som positivt at nyere tids kulturminner så langt mulig er ivaretatt i planen. Planen kommer ikke i konflikt med de regionalt, og antakeligvis nasjonalt, viktige kulturmiljøene på Feda samt sjøbodmiljøene langs Fedafjorden.

Det er inntatt i bestemmelsene § 1.3.1 at alle SEFRAK-registrerte bygninger med tilliggende kulturlandskap skal fotodokumenteres og beskrives før eventuell riving eller inngrep. Dette er positivt. Det bes imidlertid tatt inn i bestemmelsen at fylkeskommunens kulturminneavdeling skal bistå når det gjelder konkret metodikk for dokumenteringen.

Regionplan Agder 2030

Et stort og komplekst prosjekt som ny firefelts motorvei vil få omfattende samfunnsmessige konsekvenser knyttet til regional utvikling, bosetning, natur- og kulturmiljø m.m. og vil følgelig berøre en rekke tema omtalt i Regionplan Agder 2030. Ny stamvei vil støtte opp under enkelte målsetninger, og samtidig utfordre andre målsetninger og føringer i regionplanen.

I Regionplan Agder 2030 heter det følgende: *Det er etablert miljøvennlige, effektive, sikre og universelt utformede mobilitetsløsninger.*

Som del av Veien til målet er det tatt inn følgende: *Realisere utbygging av E18 og E39 med firefelts motorveistandard gjennom hele regionen.*

Andre mål og føringer i Regionplan Agder 2030 av særlig relevans for denne saken:

- Ivaretagelse av landskap, naturmangfold, friluftsområder, landbruksområder, strandsonen og kulturmiljø for fremtidige generasjoner gjennom utvikling, bruk og vern.
- Reduksjon av klimagassutslipp.

I Regionplan Lister 2030 heter det (muligheter og utfordringer): *Ny E39 vil kunne gi nye muligheter forutsatt at kryss og tilførselsveger gir gode forbindelser til de regionale hovedvegene.*

Økonomiske konsekvenser

Planarbeidet gir i seg selv ingen økonomiske konsekvenser for fylkeskommunen.

Bygging av den nye stamveien dekkes av statlige midler og bompenger, og vil ikke få direkte økonomiske konsekvenser for fylkeskommunen.

Fylkeskommunen kan imidlertid i ettertid få økte driftskostnader dersom deler av dagens E39 blir omklassifisert til fylkesvei. Etablering av ny vei kan også få konsekvenser for fylkeskommunens kostnader knyttet til drift av kollektivnettet. For den nå aktuelle strekningen vil eventuell omklassifisering av dagens vei kunne bli av særlig betydning, ettersom strekningen omfatter vedlikeholdskrevende konstruksjoner som lange tunneler og broer. Det er per i dag ikke avklart hvordan fylkeskommunen(e) vil bli kompensert økonomisk dersom nasjonale stamveier nedklassifiseres til fylkesvei. Det forventes imidlertid at fylkeskommunen i slike tilfeller kompenseres økonomisk slik at dagens vei kan driftes og vedlikeholdes på en god måte.

For å få en god utnyttelse av dagens veinett som erstattes med ny vei, bør det utredes om deler av dagens E39 ut fra beredskapshensyn bør opprettholdes som tilførselsveier med riksveistatus.

Det ble spilt inn overfor Nye Veier AS da fylkesutvalget behandlet forslag til planprogram i sak 46/22. Nye Veier har i sin kommentar til innspillet opplyst at dette er forhold som må vurderes uavhengig av reguleringssaken.

Bygging av ny tilførselsvei mellom Frøytland og Øye vil bli bekostet som del av stamveianlegget. I likhet med det som er sagt om dagens E39, er det også her en utfordring knyttet til fremtidig vedlikehold - særlig som følge av at en stor del av veien går i tunnel. Etter fylkeskommunedirektørens mening bør forbindelsesveien få status som riksvei på grunn av dens funksjon som forbindelse mellom nasjonalt stamveinett og havneområde med stort potensiale for næringsutvikling og tilrettelegging for økt sjøtransport. Spørsmålet om status på veien må imidlertid behandles uavhengig av denne reguleringssaken.

Ved høring av planprogrammet forutsatte fylkesutvalget at det ble inntatt rekkefølgekrav som sikrer at relevant infrastruktur bygges ut samtidig med stamveianlegget. Det har i ettertid blitt klarlagt at Nye Veier i utgangspunktet bygger ut det som nå inngår i reguleringsplanen. Det vurderes følgelig ikke å være behov for å vedta særskilte rekkefølgebestemmelser.

Det forventes at Nye Veier AS har et overordnet ansvar for å gjøre nødvendige utbedringer og tilpasninger der fylkesveinettet påvirkes av omlegginger/utbygginger.

Kristiansand, 09.11.2023

Tine Sundtoft
fylkeskommunedirektør

Kenneth Andresen
fylkesdirektør Analyse og plan

30. november 2023



NYE VEIER AS
Tangen 76
4608 KRISTIANSAND S

Dato: 14.12.2023
Vår ref: 21/18110-250
Deres ref:
Saksbeh.: Nils Ole Sundet

Forslag til detaljregulering for «E39 Lyngdal vest – Kvinesdal», Lyngdal og Kvinesdal kommuner, Agder fylke - tillatelse til inngrep i automatisk fredete kulturminner i Kvinesdal kommune

Konflikt med KulturminneID 287842, 287930, 289093, 289689, 294419, 294420 og 295593 (steinalderlokaliteter, heller med funn fra steinalder, bosetningsspor og gårdsanlegg fra jernalder og middelalder)

Vi viser til mottatt brev datert 2.11.2023 med vedlagt forslag til detaljreguleringsplan for *E39 Lyngdal vest – Kvinesdal*, Lyngdal og Kvinesdal kommuner, Agder fylke. Vi viser også til brev datert 7.12.2023 fra Kulturhistorisk museum med tilrådning om at det kan gis dispensasjon med vilkår om arkeologiske undersøkelser.

Innenfor planområdet er det registrert steinalderlokaliteter og heller med funn fra steinalder, bosetningsspor og gårdsanlegg fra jernalder og middelalder. Disse kulturminnene er automatisk fredet i medhold av lov 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner (kulturminneloven) § 4 første ledd.

Lovhjemmel og myndighet

I henhold til kulturminneloven § 8 fjerde ledd skal det, i forbindelse med behandlingen av reguleringsplanen, tas stilling til om det kan gis tillatelse til inngrep i automatisk fredete kulturminner som blir berørt av planen. Agder fylkeskommune er rette myndighet til å fatte avgjørelse i slike saker, jf. forskrift om fastsetting av myndighet mv. etter kulturminneloven § 3 andre ledd.

Beskrivelse av kulturminnene

Norsk maritimt museum, Kulturhistorisk museum og Agder fylkeskommune samarbeidet om arkeologiske registreringer av planområdet i 2021 og 2022, og Agder fylkeskommune gjennomførte en tilleggsregistrering i 2023. Totalt ble det registrert ca. 20 nye automatisk freda

kulturminnelokaliteter i Kvinesdal kommune, og flere tidligere kjente freda kulturminner ble kontrollregistrert.

Reguleringsplanens avgrensning i Kvinesdal kommune omfatter syv automatisk freda kulturminner, hvor to av disse er foreslått bevart i reguleringsplanen.

Det er full konflikt mellom tiltak i planforslaget og ID 295593 (steinalder i Kalleviga, Fedafjorden), ID 294419 (kokegrop på Frøytland) og ID 287842, 287930 og 289093 (gårdsanlegg fra jernalder og middelalder på Store Meland).

ID 294420 er steinalder på dyrka mark på Frøytland. Dette er avsatt til bevaring i planen med arealformål LNF med hensynssone H730 og H570. Bevaringsområdet ligger helt omsluttet av areal avsatt til ulike fysiske tiltak innenfor planen.

ID 289689 er en heller med funn fra steinalder, lokalisert nord for Store Meland, er avsatt til bevaring i planen med arealformål LNF med hensynssone H730 og H570. Bevaringsområdet ligger helt omsluttet av areal avsatt til ulike fysiske tiltak innenfor planen.

Planforslaget

Reguleringsplan for E39 Lyngdal vest – Kvinesdal er forslag til trasé for ny firefelts motorvei mellom Røyskår i Lyngdal til Øysærvatnet på kommunegrensen mellom Kvinesdal og Flekkefjord.

Total lengde for hele strekningen gjennom begge kommunene er 24 km hvorav ca. 5,6 km er gjenbruk av dagens E39. Planen omfatter en ny vei i dagsone fra Røyskår gjennom Høylandsdalen til Tjomsland ved dagens E39. Derfra vil det bli dels gjenbruk av dagens vei, inkludert Vatlandstunnelen, mellom Tjomsland og Opofta. Det planlegges nytt kryss ved Opofta, og ny vei mellom Opofta og kommunegrensen til Flekkefjord. Dette inkluderer ny bro over Fedafjorden med tilhørende tunneler, nytt kryss på Frøytland og ny veiforbindelse i tunnel mellom Frøytland og Øye. Dagens veinett over Fedafjorden vil bli nedklassifisert til sekundært veinett.

Fylkesutvalget behandlet reguleringsplanforslaget 28.11.2023. Ett av vedtakspunktene er at detaljreguleringen formelt ikke kan vedtas før det er gitt dispensasjon for inngrep i de automatisk freda kulturminnene som blir berørt, og eventuelle vilkår for dispensasjonen er innarbeidet i plandokumentene.

Beskrivelse av planens arealbruk og konflikt med kulturminner

Planen omfatter i stor grad ny firefelts motorvei hovedsakelig i ny trasé. Dette vil berøre nye områder med innmark, gårder og eneboliger, utmarksområder, ny kryssing av Fedafjorden. De lange tunnelene reguleres til vertikalnivå 1 – under grunnen, og vil derfor ikke ha fysiske tiltak på markoverflaten over tunnelene, slik at markoverflaten over tunnelen blir ikke regulert gjennom denne planen.

Kulturhistorisk museum sine merknader

E39 Lyngdal vest – Kvinesdal inngikk opprinnelig i prøveprosjektet Arkeologi på nye veier hvor det var et tett samarbeid mellom tiltakshaver Nye Veier AS og kulturminneforvaltningen representert ved Riksantikvaren, Agder fylkeskommune, Norsk maritimt museum og Kulturhistorisk museum. Et mål var å teste hvorvidt en kunne utføre registreringer og etterfølgende utgravninger på en mer effektiv måte i ett og samme prosjekt. Resultatene fra registreringene er derfor på et mer detaljert nivå enn under vanlige forhold.

Registreringsrapporten foreligger ikke ennå, og det ventes på resultater fra ulike typer vitenskapelige prøver og dateringer fra lokaliteter inkludert i denne reguleringsplanen. Kulturhistorisk museum mener at eksisterende informasjon ikke gir et tilstrekkelig grunnlag for

budsjettering og prosjektering. Museet forutsetter at de får saken til ny behandling for fastsettelse av omfang og kostnader etter at reguleringsplanen er vedtatt, registreringsrapport foreligger og utgraving ønskes, som normal saksgang jf. kulturminneloven § 10.

Museet vurderer at de omsøkte kulturminnene har en stor kunnskapsverdi. Kulturminnene ligger spredt og er av ulike alder og typer, gir hver for seg begrenset innsikt i den kulturhistoriske utviklingen i regionen, men ser man dem samlet, og sett opp mot andre undersøkelser, øker kunnskapspotensialet på flere områder.

Merknader knytta til lokaliteter som blir direkte berørt av tiltak i reguleringsplanen

Det er fem lokaliteter som blir direkte berørt:

ID 295593 steinalder.

ID 294419 kokegrop.

ID 287842, 287930 og 289093 gårdsanlegg fra førromersk jernalder til middelalder/nyere tid.

Museet vurderer at det kan innvilges dispensasjon for alle disse kulturminnene. Museet anbefaler at det for ID 294419 ikke settes vilkår om undersøkelse, men for de øvrige fire lokalitetene settes vilkår om arkeologiske undersøkelser.

Merknad knytta til lokalitet foreslått lagt til bevaring i reguleringsplanen

ID 294420 er steinalder på dyrka mark. I reguleringsforslaget er kulturminnet markert til bevaring med hensynssone H730 og H570, men er helt omringet av arealformål som hjemler ulike fysiske tiltak. Dette er en punktbevaring midt inne i et bygge- og anleggsområde. Kulturminnet er ikke synlig på markoverflata, og det er topografiske forhold som gjør at det har vært aktivitet på dette stedet. Ved en full endring av landskapsrommet rundt kulturminnet så mister det sin kontekst og blir en punktbevaring uten opplevelsesverdi og med en lav formidlingsverdi. Det er svært begrensa muligheter for et godt varig vern. Kulturminnet har en stor kunnskapsverdi som best vil kunne ivaretas ved en arkeologisk utgraving.

ID 289689 er en heller med funn fra steinalder. I reguleringsforslaget er kulturminnet markert til bevaring med hensynssone H730 og H570, men er helt omringet av arealformål og ulike tiltak knytta til tiltaket. Museet vurderer at tiltakene rundt vil sterkt redusere hellerens formidlings- og opplevelsesverdi i landskapet. Erfaringene med punktbevaring er at det ikke gir et effektivt vern. På bakgrunn av de begrensede mulighetene for et videre varig vern og informasjonspotensial, anbefaler museet at ID 289689 har en stor kunnskapsverdi som best vil kunne ivaretas ved en arkeologisk utgraving.

Museet anbefaler at fylkeskommunen å gi dispensasjon fra kulturminneloven med vilkår om undersøkelse for ID 294420 og 289689.

Museets tilrådning

Museet anbefaler at det innvilges dispensasjon fra kulturminnelovens bestemmelser for de automatisk freda kulturminnene ID 287842, 287930, 289093, 289689, 294420 og 295593, med vilkår om en arkeologisk undersøkelse.

Museet anbefaler å gi dispensasjon fra kulturminnelovens bestemmelser for det fredete kulturminne ID 294419 uten vilkår om arkeologisk undersøkelse.

Agder fylkeskommune sine merknader og vurdering av saken

Kulturminneforvaltningen skal verne om kulturminner som ikke-fornybare ressurser, og arbeide for at kulturminneverdiene blir tatt hånd om på best mulig måte og nyttiggjort i et samfunn i endring. Tillatelse til inngrep i automatisk fredete kulturminner kan bli gitt etter en vurdering av de kulturminnefaglige verdiene veid opp mot private hensyn, og hensyn til samfunnet.

Bygging av ny E39 som firefelts motorvei har som formål å tilrettelegge for kortere reisetid og sikrere trafikk mellom Rogaland og Agder, og knytte området tettere sammen som felles bo - og arbeidsmarkedsregion. Tiltaket har høy politisk prioritering både statlig og i regionen, og fylkesutvalget i Agder fylkeskommune har i møte 28.11.2023 gitt sin tilslutning til planforslaget.

Den omsøkte strekningen mellom Røyskår og kommunegrensen til Flekkefjord krysser to kommuner et stykke inn i landet i et område med spredt bebyggelse. Veien vil krysse Fedafjorden og flere daldrag og heiområder som har vært viktige transportåre mellom kysten og inn i landet i lang tid. Kulturminnene som er registrert i planområdet har lang tidshorison og variert bruk. De arkeologiske undersøkelsene har vært gjennomført i prøveprosjektet *Arkeologi på nye veier* der det har vært tett samarbeid internt i kulturminneforvaltningen og mellom kulturminneforvaltningen og tiltakshaver. Registrerte kulturminner har fortløpende blitt lagt inn i Askeladden og det oppdaterte datagrunnlaget for kulturminneverdier har fortløpende blitt vurdert i planprosessen, og det har blitt gjort en god jobb med å finne løsninger som bevarer mange av kulturminnene, men det har ikke latt seg gjøre å bevare alle. Fylkeskommunen mener allikevel at planforslaget er godt med hensyn til å bevare mange av de registrerte kulturminnene.

Når det gjelder vurdering av kulturminnene ID 289689 og 294420 som er foreslått til bevaring, er fylkeskommunen enig med Kulturhistorisk museum i deres vurderinger. Det planlegges tiltak tett inntil og helt rundt begge kulturminnene. Det blir punktvern, hvor hele landskapsrommet rundt kulturminnene blir forandret, slik at de i stor grad mister sin opplevelses- og formidlingsverdi. Fylkeskommunen er enig med museet at det beste alternativet er å sikre og dokumentere kunnskapen som kulturminnene besitter gjennom en arkeologisk undersøkelse. Fylkeskommunen er enig med museet om at det kan gis dispensasjon for de omsøkte kulturminnene og at det stilles vilkår om en arkeologisk undersøkelse av seks disse. Fylkeskommunen er enig med museet at ID 294419 er tilstrekkelig dokumentert i registreringen og at det ikke stilles vilkår om ytterligere undersøkelse av dette kulturminnet.

Fylkeskommunen vurderer at detaljreguleringsplan for E39 Lyngdal vest - Kvinesdal kan godkjennes under forutsetning av at det først foretas en arkeologisk utgravning av de berørte kulturminnene, ID 287842, 287930, 289093, 289689, 294420 og 295593, før tiltak etter planen realiseres, jf. vedlagte kart datert 13.12.2023. I henhold til kulturminneloven § 10 skal arkeologiske granskinger bekostes av tiltakshaver.

Vedtak om omfang av den arkeologiske granskingen, herunder endelige kostnader og avgrensning av undersøkelsesområdet, kan først skje etter at reguleringsplanen er endelig vedtatt. Vi gjør oppmerksom på at en arkeologisk utgravning normalt bare lar seg gjennomføre i sommerhalvåret, og at tiltakshaver må ta hensyn til dette i planleggingen.

I denne saken er ikke registreringsrapporten ferdigstilt, og alle vitenskapelige analyser er ikke ferdige, deriblant fra noen av kulturminnene som det blir innvilget dispensasjon for. Kulturminneforvaltningen har ikke fått noen signaler fra tiltakshaver om at det ønskes utgravninger av de berørte kulturminnene så raskt som mulig. Resultatene fra de gjenstående vitenskapelige prøvene vil ha en betydning for omfang og hvordan man skal gjennomføre undersøkelsene. Kulturhistorisk museum og Agder fylkeskommune har vurdert at det ikke er formålstjenlig å utarbeide en detaljert prosjektplan med tilhørende kostnadsoverslag nå, det er bedre at dette blir gjort når alle vitenskapelige analyser er ferdigstilt. Dette vil bli gjort når tiltakshaver bestiller utgravning av de berørte kulturminnene sammen med tilhørende vedtak om endelig omfang og kostnader av undersøkelsen iht. kulturminneloven § 10.

Tiltakshaver må varsle Agder fylkeskommune i god tid før tiltak etter reguleringsplanen ønskes realisert. Riksantikvaren vil deretter fatte vedtak om omfanget av den arkeologiske granskingen. Dette vedtaket vil kunne påklages i medhold av forvaltningsloven §§ 28 og 29.

Ivaretagelse av automatisk freda kulturminner i plankartet

- Kulturminnene, med KulturminneID 287842, 287930, 289093, 289689, 294419, 294420 og 295593, skal alle merkes i plankartet som bestemmelsesområde som bestemmelsesområde nr. 12.
- ID 289689: Kulturminnet og dets sikringszone avmerkes som bestemmelsesområde nr. 12. H730 og H570 fjernes.
- ID 294420: Kulturminnet og dets sikringszone avmerkes som bestemmelsesområde nr. 12. H730 og H570 fjernes.

Ivaretagelse av automatisk freda kulturminner i reguleringsbestemmelsene

Til 5 rekkefølgebestemmelser

Vi ber om at følgende tekst 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 287842, 287930, 289093, 289689, 294420 og 295593, som er markert som bestemmelsesområde nr. 12 i plankartet. Det skal tas kontakt med Agder fylkeskommune i god tid før tiltaket skal gjennomføres slik at omfanget av den arkeologiske granskingen kan fastsettes.»

Til 3 Hensynssoner

Forslag til bestemmelse 3.2.2. Teksten i forslaget erstattes i sin helhet med følgende tekst:
Hensynssone H570 angir kulturmiljø/-minner som skal bevares i planen. Før iverksetting av tiltak etter planen skal hensynssonene markeres slik at kulturminneverdiene sikres gjennom anleggsperioden. Dette gjøres i samarbeid med Agder fylkeskommune.

Til 3.3 båndlagte områder

Bestemmelse 3.3.2 fjernes da den ikke lenger er aktuell.

Til 4 bestemmelsesområder

Forslagets 4.2 erstattes i sin helhet med følgende tekst:

Før iverksettingen av tiltak i medhold av planen skal det foretas arkeologisk utgravning av de berørte automatisk fredete kulturminner, ID 287842, 287930, 289093, 289689, 294420 og 295593, som er markert som bestemmelsesområde nr. 12 i plankartet. Det skal tas kontakt med Agder fylkeskommune i god tid før tiltaket skal gjennomføres slik at omfanget av den arkeologiske granskingen kan fastsettes.

Det er innvilget dispensasjon for ID 294419, som er markert som bestemmelsesområde nr. 12 i plankartet, uten vilkår om nærmere undersøkelser.

Utgifter til arkeologisk gransking

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.

Dersom kommunen gir melding om at ovennevnte tekst **ikke** vil bli innarbeidet i reguleringsbestemmelsene og/eller plankartet, og fylkeskommunen ikke reiser innsigelse mot planen, må fylkeskommunen umiddelbart varsle Riksantikvaren om dette. Riksantikvaren vil i så fall normalt reise innsigelse mot planen.

Med hilsen

Yvonne Fernmar Willumsen
avdelingsleder
Kulturminnevern og kulturturisme

Snorre Haukalid
seksjonsleder
seksjon for arkeologi

Vedlegg

Plankart Kvinesdal kommune, datert 13.12.2023

Brevet er godkjent elektronisk.

Kopi til: KULTURHISTORISK MUSEUM UNIVERSITETET I OSLO
KVINESDAL KOMMUNE
LYNGDAL KOMMUNE
RIKSANTIKVAREN
SWECO NORGE AS /v Jan Håvard Øverland



SWECO NORGE AS

Postboks 80 Skøyen
0212 OSLO

Saksbehandler, innvalgstelefon

Bjørn Loland, 38 17 62 23

Høringsuttalelse med innsigelse til offentlig ettersyn av detaljregulering for E39 Lyngdal vest - Kvinesdal i Lyngdal og Kvinesdal kommuner

Vi viser til oversendelse datert 02.11.2023 fra SWECO AS, på vegne av Lyngdal og Kvinesdal kommuner, med vedtak om å legge forslag til detaljregulering for E39 Lyngdal vest - Kvinesdal ut til offentlig ettersyn.

Statsforvalteren mener forslaget ikke er i tråd med nasjonale føringer for ivaretagelse av dyrket mark og fremmer med hjemmel i plan- og bygningsloven § 5-4, innsigelse til følgende forhold i planen:

Foreslåtte omdisponering av store arealer fulldyrka jord ved Frøymland og Store Meland, og til manglende utredning av alternative veføringer forbi Store Meland.

Bakgrunn

Formålet med planarbeidet er å legge til rette for bygging av ny E39 på strekningen mellom regulert trasé Herdal – Røyskår og til kommunegrense mellom Flekkefjord og Kvinesdal. Planområdet var opprinnelig del av statlig kommunedelplan for E39 Lyngdal – Ålgård, men den aktuelle parsellen gjennom Kvinesdal og Lyngdal vest ble tatt ut i sluttbehandlingen av planen.

Innspill fra Statsforvalteren

Vi viser til Statsforvalterens uttalelse i forbindelse med varsel om oppstart av planarbeidet, av 15.10.2021 og innspill til planprogram med finsilingsrapport av 22.04.2022. Vi viser også til eksterne samarbeidsgruppemøter og egne særmøter knyttet til vilt, vannforvaltning og muligheter for gjenbruk av eksisterende vei-trasé. Planprosessen har etter vår vurdering vært preget av godt samarbeid, og det har vært god informasjonsflyt underveis i prosessen.

Statsforvalteren var i oppstarten av prosjektet positiv til den skisserte fremgangsmåten, med en lang silingsprosess og videre finsiling i forbindelse med utarbeidelse av planprogrammet. Samtidig gjorde vi også oppmerksom på at en slik tilnærming vil kunne være sårbar dersom det ikke blir utredet, og eventuelt regulert, tilstrekkelig med alternative løsninger.



I innspill til planprogrammet pekte Statsforvalteren spesielt på to områder der vi anså konfliktpotensialet med nasjonale og vesentlige regionale interesser til å være høyt, Frøytland og Store Meland. Vi ba om at alternativ H2 kryss ved Høyland ble konsekvensutredet og videre ba vi om at man vurderte en alternativ linjeføring gjennom Store Meland, som i større grad kunne ivareta både hensyn til naturmangfold, kulturlandskap og landbruksinteresser. Statsforvalteren kan ikke se at dette har blitt vurdert, annet enn i generelle vendinger i oppsummeringen av innkomne merknader til planprogrammet.

Konsekvensutredningen

Etter Statsforvalterens vurdering er gjort et omfattende og faglig solid arbeid med konsekvensutredning av de ulike alternativene. Statsforvalteren er også positiv til at man gjennom konsekvensutredning av ulike alternativer på detaljreguleringsnivå får mer detaljerte utredninger, med etterrettelige vurderinger av både verdi og påvirkning. Materialet er presentert på en relativt tilgjengelig måte, og det er etter vår vurdering gode ikke-tekniske sammendrag av de ulike fagtemaene i planbeskrivelsen.

Naturmangfold

Det er etter vårt skjønn i all hovedsak gjort gode vurderinger ved verdisseting og ved fastsettelse av påvirkning og konsekvens for de ulike delområdene. Sammenlignet med andre samferdselsprosjekter i regionen er det i dette aktuelle prosjektet en noe lavere gjennomsnittlig konfliktgrad med naturtyper av nasjonal forvaltningsinteresse, men prosjektet vil likevel ha en stor negativ konsekvens som økologisk barriere i et kupert landskap. Øst for Feda-fjorden er det flere lengre strekninger i tunnel, og flere fauna-passasjer som virker hensiktsmessig plassert. Vest for Feda-fjorden er det ikke registrert like store vilttrekk som i øst, og det er ikke lagt inn strekninger med lang tunnel.

Det er i hovedsak vest for Feda-fjorden at konsekvensene for terrestrisk naturmangfold er størst. I konsekvensutredningen er alle alternativ vurdert til å ha stor negativ konsekvens for naturmangfold, herunder medregnet også vannmiljø. Etter Statsforvalterens vurdering er det nyanse-forskjeller mellom de ulike alternative kryssløsningene med tilhørende linjeføring vest for Feda-fjorden. Alle alternativer vil komme i konflikt med enkelte forekomster av naturtyper gitt stor eller svært stor verdi som dermed kan være innenfor innslagspunktet i T-2/16. Det er positivt at tilførselsvei Birkeland er tatt ut av prosjektet, noe som er med på å redusere konsekvensgraden for alle de ulike alternativene.

Etter Statsforvalterens vurdering burde det blitt konsekvensutredet en alternativ linjeføring ved Store Meland, jf. vårt innspill til planprogrammet referert til tidligere. Ved Store Meland vil den regulerte veilinjen, med tilhørende midlertidige bygge- og anleggsområde, kunne komme i konflikt med flere forekomster av naturtyper gitt stor eller svært stor verdi som dermed kan være innenfor innslagspunktet i T-2/16, herunder naturbeitemark, flomskogsmark, frisk lågurt-edelløvsskog, lågurt-edelløvsskog og gammel lågurt-ospeskog. I området er det også registrert en rekke fuglearter av nasjonal forvaltningsinteresse samt en registrert observasjon av nordflaggermus. Samlet sett gir dette et bilde av store verdier både knyttet til kulturbetinget naturmangfold, til skog, og til områdets helhet som økologisk funksjonsområde. Vi viser også til sær møte om mulige faunapassasjer ved Store Meland, og vurderer det fremdeles dithen at det vil være fordelaktig for en rekke fagtema å vurdere en alternativ linjeføring gjennom Store Meland, herunder også mulige konstruksjoner som bedre vil kunne ivareta flere av disse hensynene, inkludert landbruksinteresser, jf. avsnitt under.



Ivaretagelse av dyrket mark og matjord - innsigelse

De nasjonale jordvernforingene har i de senere årene blitt kraftig innskjerpet. Senest 16. juni 2023 vedtok Stortinget ny nasjonal jordvernstrategi som har et nytt og skjerpet mål for omdisponering av matjord, og nye konkrete tiltak for å nå dette målet. I den nye jordvernstrategien er målet for omdisponering av dyrka mark skjerpet fra maksimalt 3000 dekar (målet fra 2021) til maks 2000 dekar pr år – og målet skal nås innen 2030. Det har også blitt utgitt en rekke jordvernbreve. I det siste jordvern brevet til kommuner og fylkeskommuner av 23. mars 2022 tydeliggjør Landbruks- og matdepartementet og Kommunal- og distriktsdepartementet at bevaring av dyrket jord er en nasjonal interesse. I brevet understrekes kommunens rolle i å føre en streng jordvernpolitikk, og oppfordrer blant annet til å ha en nullvisjon for omdisponering.

Vi viser også til at vi i vårt innspill til planprogrammet av 01.03.2022 forventet at det ble gjort grundige alternativvurderinger for å minimere omdisponering, samt at det ble innarbeidet gode skadereduserende tiltak. Konkret vektla vi at kryssløsning H2 (ved Frøytland) ble vurdert i det videre planarbeidet. Vi bemerket også at det var svært uheldig å legge veilinja midt på jordbruksarealene på Store Meland, og bad om at man ved en eventuell berøring av dyrka jord skulle søke å legge veien helt i kanten av jordbruksarealene. Videre forventet vi at det ble lagt ned et grundig arbeid med matjordplanen – blant annet med å identifisere egnede mottaksarealer for gjenbruk av omdisponert matjord.

Planforslaget som er på høring medfører en permanent nedbygging av 147,7 dekar fulldyrka jord. Dette er etter vår vurdering et høyt omdisponeringstall, og svært uheldig i lys av ovennevnte nasjonale jordvernforinger. Det er særlig på de to konkrete stedene nevnt ovenfor (jf. vårt innspill 01.03.2022) – Frøytland og Store Meland – at vi vurderer at veilinen med tilhørende anlegg er lokalisert uheldig med hensyn til jordvern. Dette utdypes i det videre.

Frøytland

Ved Frøytland er det store sammenhengende jordbruksarealer hvor mesteparten er i aktiv drift. Statsforvalteren finner det svært uheldig at foreslåtte veitrasé (F1) er lagt midt over jordbruksarealene. De alternative veilinjene som er utredet (F2 og H2) omdisponerer langt mindre dyrka jord. Som det framgår fra Fagrappport naturressurser blir det på den aktuelle delstrekning (nr. 5) permanent beslaglagt 42 dekar fulldyrka jord, 1,8 dekar overflatedyrka jord og 16 dekar innmarksbeite – i all hovedsak på Frøytland. For de alternative linjene er omdisponeringstallene hhv. 5,4 dekar fulldyrka jord + 0,7 dekar overflatedyrka jord (H2), samt 12,6 dekar fulldyrka jord + 13,3 dekar innmarksbeite (F2).

Et aspekt vi finner særlig uheldig ved foreslåtte veianlegg, er at mye av den fulldyrka jorda på Frøytland, nærmere 25 dekar, omdisponeres permanent av et større masselager (LAA7). Jorda som beslaglegges av masselageret, og annen dyrka mark i området som omdisponeres, skal riktignok skaves av, mellomlagres og senere reetableres som jordbruksareal på bl.a. dette masselageret. Statsforvalteren viser her til at dersom jordflytting skal være et reelt avbøtende/kompenserende tiltak ved omdisponering, bør jorda fortrinnsvis flyttes til udyrka arealer (jf. NLR Vest og NIBIOs veileder «Jordmasser, fra problem til ressurs», henvist til i Nasjonal Jordvernstrategi). Vi legger her blant annet til grunn et mål om at det totale jordbruksarealet i drift bør være like stort etter utbyggingen som før. Statsforvalteren kan ikke se at massedeponi nødvendigvis må være lokalisert på det aktuelle området med fulldyrka jord i drift.

Store Meland



Også på Store Meland er veilinjen lagt midt over jordbruksarealene – noe vi bemerkte i vårt innspill av 1.3.2023 at må unngås. Dette medfører en permanent omdisponering av mesteparten av den dyrka jorda på Store Meland, tilsvarende 16,9 dekar fulldyrka jord og 10,5 dekar innmarksbeite. Vi kan ikke se at det er vurdert alternative plasseringer av veien, eller foreligger begrunnelser for den valgte linjeføringen – noe som vurderes som en svakhet ved planforslaget.

På bakgrunn av ovennevnte vurderer Statsforvalteren at planforslaget er i strid med nasjonale mål om ivaretagelse av dyrket mark. Statsforvalteren fremmer innsigelse til foreslåtte omdisponering av store arealer fulldyrka jord ved Frøyland 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 Frøyland og Store Meland.

Matjordplan

Tilsvarende som for fagrapport naturressurser, vurderer Statsforvalteren at matjordplanen holder et solid faglig nivå – noe som er meget positivt. Blant annet vurderer vi prinsippene for flytting og håndtering av matjorda som gode, og konkret tilpassa jordtypene i det aktuelle området. Vi har samtidig noen merknader til matjordplanen i det følgende.

Enkelte av formuleringene i matjordplanen anbefaler vi at strammes opp, slik at viktige prinsipper etc. gjøres bindende for håndteringen av matjord. 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.

Videre noterer vi at det i planen legges opp til en jorddybde på reetablert matjord på minimum 50 cm – med et matjord-sjikt på 20 cm + et b-sjikt på 30 cm. Som det fremkommer i matjordplanen har man lagt til grunn at det kun foregår gressproduksjon i området, og at gress sjelden har røtter dypere enn 50 cm. 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.

Statsforvalteren noterer også at det utelukkende er foreslått å benytte masselagre langs veilinjen som mottaksarealer for reetablering av matjord. Masselagre kan utgjøre gode mottaksarealer for jord som omdisponeres. Dette forutsetter imidlertid, som nevnt ovenfor, at det bør benyttes udyrka arealer. Videre er det viktig at slike mottaksarealer er lokalisert og utformet slik at gode arronderings- og driftsmessige forhold sikres. Blant annet er det viktig at det er interesse for jordbruksdrift på de aktuelle arealene blant bønder i nærområdet. Vi savner en redegjørelse av eventuell dialog man har hatt med lokale bønder og deres næringsorganisasjoner om identifisering av egna mottaksarealer, jamfør vårt innspill til planprogrammet. Dersom man i liten grad har hatt en dialog med berørte bønder, gir vi faglig råd om at man oppretter kontakt for å identifisere potensielle arealer som lokale bønder kan ha interesse av å opparbeide til jordbruksareal.

Bestemmelser

I bestemmelsene heter det at matjordplanen skal være «retningsgivende» for behandling av matjord. For at matjordplanen skal være styrende gir Statsforvalteren faglig råd om at denne formuleringen strammes inn, slik at det står at behandlingen av matjord «skal følge» matjordplanen.

Vi gir også faglig råd om at det legges inn en bestemmelse om at kvaliteten på reetablert matjord skal være hensiktsmessig for ny jordbruksproduksjon.



Midlertidig omdisponering

Statsforvalteren bemerker at også den midlertidige omdisponeringen i planforslaget er omfattende; 64 dekar fulldyrka jord foreslås regulert til midlertidig bygge- og anleggsområde. Selv om det i bestemmelsene (4.3 a) og b)) er satt krav om at matjord skal skaves av og tilbakeføres dersom det skal foregå tung anleggstrafikk, vet vi at jordstrukturen lett kan forringes ved flytting. Statsforvalteren gir derfor sterkt faglig råd om å i langt større grad unngå midlertidige bygge- og anleggsområder på dyrka jord.

Vannforvaltning

Planforslaget berører flere vassdrag og innsjøer. Hva som berøres er beskrevet i rapporten «Vurdering av tiltak i berørte vassdrag». Rapporten «Kartleggingsrapport akvatisk økologi og vannmiljø» angir dagens tilstand. Sistnevnte rapport gir kunnskapsgrunnlaget Statsforvalteren legger til grunn på dette tidspunktet. Rapportene angir tiltak for flere berørte vannstrekninger.

Basert på tidligere veianlegg har vi erfart at traseer kan endres innenfor reguleringsarealet når entreprenør er valgt og de har optimalisert veilinja. Selv små endringer i sideretning kan påvirke hva som er en best mulig løsning for bekkekryssinger og hva som er mulig å få til ved bekkeflyttinger. Det har etter vår vurdering derfor ingen hensikt å lage stedsspesifikke bestemmelser på det nåværende tidspunkt. Samtlige inngrep som berører vann er søknadspliktig etter forskrift om fysiske tiltak i vassdrag hvor Statsforvalteren er myndighet for vannstreng som fører anadrom fisk, mens fylkeskommunen er myndighet for vassdrag med innlandsfisk. Fjerning av kantvegetasjonen krever fritak fra vernet gitt i vannressursloven §11 (kantsone), og Statsforvalteren er myndighet. Kantsonen bør avsettes i detaljreguleringen og være så bred at funksjonene den skal ivareta, opprettholdes. Kantsonevegetasjon som fjernes midlertidig må reetableres med aktive tiltak. Statsforvalteren forholder seg til definisjonen av vassdrag i vannressursloven §2. I praksis er da alt som kan se ut som en bekk, en bekk.

Statsforvalteren er opptatt av at alle *bekkeflyttinger* skal utføres på en måte som opprettholder bekkens lengde. I praksis kan dette være utfordrende. Den omlagte bekk skal ha hydromorfologiske karakteristika som sikrer vanndybde, vannhastighet, kantstruktur (ikke erosjonssikring fra bekkbunn og langt opp på land) og ha en god naturlig fordeling av gyteområder, oppvekstområder mm. Før omlegging skal dagens bekk boniteres (beskrives ut fra hydromorfologi) og kunnskapen derifra skal overføres til ny bekk. Tilstanden før, planen og endelig tilstand skal beskrives i et eget bekkenotat. 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:

- Det skal ikke være en stor steinfylling (erosjonssikring) i vannkanten langs vann.
- Bekkens naturlige vannkant skal gjenskapes.
- Bekken skal ha økologiske kvaliteter etter flytting som minst tilsvarer kvaliteten bekkene hadde før inngrep.
- Det skal langs bekker som flyttes etableres en kantsone som er vegetasjonskledd.

Alle *bekkekryssinger* skal ha som funksjon å tillate opprettholdelse av bekkens naturlige økosystem. Dette betyr vandring av akvatiske arter samt sedimenter og stein. Dersom bekkene ikke krysses med bru eller hvelvbue (halvrør) med naturlig intakt bunnsstrat skal det begrunnes hvorfor andre løsninger er valgt. I prioritert rekkefølge betyr dette:

- Bru eller halvrør som minimum går 0,5 m inn på land på hver side, hvor bekkbunnen er intakt.



- 4-kant rør med grus og stein i bunnen
- Overdimensjonerte helrør med grus og stein i bunnen
- Rør som plasseres oppå eksisterende bekkebunn, men hvor fiskevandring må avbøtes med tiltak
- For bekker som ikke fører fisk kan fokus begrenses til sediment transport (minimalisere sedimenttransport?)
- Bekkekryssinger skal gjøres så korte som mulig
- Der veien krysser gyteområder SKAL det enten etableres nye gyteområder opp- eller nedstrøms, eller sikres gode gyteforhold inni kulvert
- Alle kryssinger skal minst tilfredsstille Statens vegvesens håndbok N200

Gytetrekninger skal bevares i samtlige bekker som berøres direkte og/eller indirekte. Denne vurderingen skal inngå som en del av bekkenotatet. Statsforvalteren vurderer det som en svakhet at utredningene ikke er tydelige nok på hvor alle gytetrekningene er. Dette må avklares i et bekkenotat før anleggsstart. Der gytetrekninger blir berørt skal det kompenseres med nye gyteområde, og det samme gjelder for viktige oppvekstområder.

Før anleggsstart

Det skal beregnes anleggs-% for berørte innsjøer og bekker. Anleggs-% gir et mål for om bekken sannsynligvis er i faresonen eller ikke. Denne vurderingen inngår som en del av miljørisikoanalysen og skal omtales i bekkenotatet.

Noen vann kan ha lang oppholdstid på grunn av sin plassering i nedslagsfeltet. Slike vann er særs følsom for forurensing, hvor selv kortvarige påvirkninger kan få mangeårige konsekvenser. Denne vurderingen inngår som en del av miljørisikoanalysen og skal omtales i bekkenotatet.

Midlertidige tiltak

I anleggsfasen kan det være ønskelig at enkelte bekker /deler av vassdrag beskyttes med midlertidig rørlegging. Ved å lede rent vann inn i rør sikrer en rent vann forbi anleggsområdet. Alle slike avbøtende tiltak skal inngå som en del av miljørisikoanalysen og skal omtales i bekkenotatet.

Bekkenotatet syntetiserer all tilgjengelig data på den enkelte vannforekomsten som berøres og danner grunnlag for senere søknader. Nye Veier har eksempler på bekkenotater fra E18, E39 og E6. Enkelte områder vil forringes i så stor grad at disse må vurderes opp mot vannforskriften §12. Dette gjelder særlig vannene som Indre/Ytretjern.

Beredskap

Ny E39 vil bli den primære gjennomfartsåren mellom Flekkefjord i vest og Lyngdal i øst, og dagens E39 vil bli omklassifisert og vil kunne ha funksjon som omkjøringsvei ved hendelser som hindrer fremføring av trafikk på ny E39. Vi viser i den forbindelse til uttalelse fra Statens Vegvesen, og støtter deres råd om å legge til rette for to-veis trafikk i tunnelene ved avvikssituasjoner.

Med hilsen

Gina Lund (e.f.)
statsforvalter

Ingunn Løvdal
miljøverndirektør

Dokumentet er elektronisk godkjent



Kopi til:

Lyngdal kommune	Postboks 353	4577	LYNGDAL
Kvinesdal kommune	Nesgata 11	4480	KVINESDAL
Agder fylkeskommune	Postboks 788 Stoa	4809	ARENDAL
Norges vassdrags- og energidirektorat	Postboks 5091, Majorstuen	0301	OSLO
Statens vegvesen	Postboks 1010 Nordre Ål	2605	LILLEHAMMER
Nye Veier AS	Tangen 76	4608	KRISTIANSAND S
Mattilsynet	Postboks 383	2381	BRUMUNDDAL

SWECO NORGE AS
Postboks 80 Skøyen
0212 OSLO

Dato: 03.11.2023
Saksref: 202109406-8
Deres ref.:
Side: 1 / 1

Vår saksbehandler: Ragnhild Haslestad
Telefon:
Mobil: +4793614232
E-post: ragnhild.haslestad@banenor.no

**Lyngdal kommune - Forslag til detaljregulering for E39 Lyngdal vest - Kvinesdal –
Kunngjøring om offentlig ettersyn - Bane NORs uttalelse.**

Vi viser til brev, datert 02.11.23.

Bane NOR har vurdert planforslaget og har ingen merknader.

Med vennlig hilsen

Åsne Fyhri
assisterende sjef Planforvaltning
Bane, Drift og teknologi

Ragnhild Haslestad
senioringeniør

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur



Nye Veier AS
Tangen 76
4608 KRISTIANSAND S

Dato: 18.12.2023
Vår ref: 21/05784-7
Deres ref:

Uttalelse til høring og offentlig ettersyn av reguleringsplan for E39 Lyngdal vest - Kvinesdal i Kvinesdal kommune

POST- OG BESØKSADRESSE

Ladebekken 50
7066 Trondheim

TELEFON + 47 73 90 46 00

E-POST post@dirmin.no

WEB www.dirmin.no

GIRO 7694.05.05883

SWIFT DNBANOKK

IBAN NO5376940505883

ORG.NR. NO 974 760 282

SVALBARDKONTOR

TELEFON +47 79 02 12 92

Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard (DMF) viser til ovennevnte sak, datert 2. november 2023.

DMF er statens fagorgan og sektormyndighet for mineralressurser og mineralvirksomhet. DMF skal bidra til økt verdiskaping gjennom å legge til rette for en langsiktig ressurstilgang basert på en forsvarlig og bærekraftig utvinning og bearbeiding av mineraler. Vi forvalter lov om erverv og utvinning av mineralske ressurser (mineralloven), og har i tillegg som sektormyndighet et særlig ansvar for at mineralressurser blir ivaretatt i saker etter plan- og bygningsloven.

Om saken

Kvinesdal kommune har vedtatt å legge forslag til reguleringsplan for E39 Lyngdal vest – Kvinesdal ut på høring og offentlig ettersyn.

Uttalelse fra DMF

DMF viser til våre 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 Opofta og natursteinforekomst i Teistedal¹. Vi ga også 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.

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

¹ Teistedal:

<https://geo.ngu.no/api/faktaark/mineralressurser/visNaturstein.php?objid=18114&lang=nor>



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.

For nærmere informasjon om mineralloven med tilhørende forskrifter, se hjemmesiden vår på www.dirmin.no. Her finner du også vår digitale kartløsning, som er et nyttig verktøy for oppdatert informasjon om mineraluttak, bergrettigheter m.m., supplert med relevante kartdata fra andre etater.

Vennlig hilsen

Dragana Beric Skjøstad
seksjonsleder

Henning Sigstad
rådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer.
Saksbehandler: Henning Sigstad

Mottakere:

Nye Veier AS

Tangen 76

4608 KRISTIANSAND S

NYE VEIER AS
Tangen 76
4608 KRISTIANSAND S

Miljø og forvaltning

Dato: 15.12.2023
Vår ref: 21/03661-21
Deres ref:
Saksbeh.: Tor Hallvard Taxerås
Telefon: 41840711

Uttale til reguleringsplan for E39 Lyngdal vest - Kvinesdal

Bystyret har behandlet saken i møte 14.12.2023 sak 24/23

Følgende vedtak ble fattet:

1. Flekkefjord kommune mener planforslaget ivaretar kommunens innspill til planprogrammet på en tilfredsstillende måte. Det planlegges for fullt kryss på Opofta med tilhørende løsning for kollektivholdeplass og pendler-/innfartsparkering.
2. Nye Veier og Kvinesdal kommune bes om å vurdere innspillet om en fleksibel vegløsning på strekningen nærmest kommunegrensen, som kommentert i saksfremstillingen.

Ved henvendelse angående saken vennligst referer til saksnr 21/03661

Med hilsen

Tor Hallvard Taxerås
Arealplanlegger

Brevet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur.

Postadresse:
Flekkefjord kommune
Kirkegaten 50
4400 Flekkefjord

Besøksadresse:
Kirkegaten 50, 4400 Flekkefjord
E-postadresse:
post@flekkefjord.kommune.no

Telefon:
38 32 80 00
Hjemmeside:
flekkefjord.kommune.no

Bankkonto:
2801 44 37497
Foretaksregisteret:
964 967 369 MVA

Mottakere: KVINESDAL KOMMUNE, Nesgata 11
, 4480 KVINESDAL
NYE VEIER AS, Tangen 76
, 4608 KRISTIANSAND S

Kopi til: Samfunn og teknikk, Terje Glendrange, Kirkegaten 50, 4400 FLEKKEFJORD
Miljø og forvaltning, Silje Hauan Andersen, Kirkegaten 50, 4400 FLEKKEFJORD

Vedlegg:

Saksframlegg - Uttale til reguleringsplan for E39 Lyngdal vest - Kvinesdal

Agder Fylkeskommune
postmottak@agderfk.no

Dato: 7.12.2023

Vår ref.: 2023/23519

Uttalelse om dispensasjon fra lov om kulturminner av 9. juni 1978, § 8 fjerde ledd, for automatisk fredete kulturminner (ID 41032 og ID 79261 (gravminner), ID 295593 (steinalderboplass), ID 294419 (kokegrop), ID 294420 (steinalderboplass), ID 287842, ID 287930 og ID 289093 (gårdsanlegg), ID 289163 (bosetningsspor), ID 41030 (røysfelt), ID 177132 (klopp/bru), ID 42851 (gravrøys), ID 289094 (kokegrop), ID 51181 (gravminne), ID 289690 og ID 289689 (hellere).

Forslag til reguleringsplan for E39 Lyngdal vest–Kvinesdal, Diverse gbnr, Lyngdal og Kvinesdal kommuner, Agder fylke.

Vi viser til e-post av 7. november 2023 fra Agder fylkeskommune. Med dette oversender vi vår uttalelse i saken.

Bakgrunn

Bakgrunnen for tiltaket er Nye Veiers planer om ny E39 mellom Lyngdal og Kvinesdal. Forslag til reguleringsplan omfatter også tilførselsveier og utbedring av lokalt veinett.

E39 Lyngdal vest til Kvinesdal inngikk opprinnelig i prøveprosjektet *Arkeologi på nye veier* hvor det var et tett samarbeid mellom tiltakshaver Nye Veier AS og kulturminneforvaltningen representert av Riksantikvaren, Agder fylkeskommune, Kulturhistorisk museum og Norsk Maritimt Museum. Målet for samarbeidet var å teste hvorvidt en kunne utføre registreringer og etterfølgende utgravninger på en mer effektiv måte i ett og samme prosjekt slik at veibyggingen kunne tilta tidligere enn etter dagens praksis.

Det ble gjennomført arkeologiske registreringer på strekningen i 2021 og 2022 med en mindre tilleggsregistrering i 2023. Registeringsrapporten er ikke enda ferdigstilt. Kulturhistorisk museum har derfor i samråd med Agder fylkeskommune besluttet å ikke utarbeide prosjektplan og budsjett, men kun uttale seg om eventuell dispensasjon fra kulturminneloven.

I e-post av 7. november 2023 etterspør Agder fylkeskommune KHMs faglige vurdering knyttet til dispensasjonsuttalelse for totalt elleve kulturminner som blir helt eller delvis berørt av tiltaket samt faglig tilråding for fem lokaliteter lagt til bevaring tett på midlertidig tiltak innenfor planområdet.



Arkeologisk seksjon

Postadr.: Postboks 6762 St. Olavs plass,
0130 Oslo
Kontoradr.: St. Olavs gt. 29, 0164 Oslo

Telefon: 22851900
postmottak@khm.uio.no
[http:// www.khm.uio.no](http://www.khm.uio.no)
Org.nr.: 971 035 854

I forbindelse med reguleringsplanarbeidet har Kulturhistorisk museum og Agder fylkeskommune gjennomført en befaring av de berørte lokalitetene 25-27. september 2023 og hatt et møte 22. november 2023.

Kulturhistorisk museums vurdering

Den planlagte traseen for E39 Lyngdal vest til Kvinesdal strekker seg gjennom Lyngdal og Kvinesdal med en stor andel gjenbruk av eksisterende vei gjennom Lyngdal kommune. Traseen gjennom Kvinesdal vil bli ny. Traseen går delvis på tvers av og delvis på langs av daldragene i regionen. Mye av aktiviteten i regionen i både historisk og forhistorisk tid har vært knyttet til disse dalene, og veiutbyggingen kommer dermed i konflikt med flere kulturminner.

Det har vært lite infrastrukturbygging i denne delen av landet, og dermed har store arealer og mange kulturmiljøer blitt skjernet for omfattende, moderne inngrep. Bevaringsgraden, kombinert med begrenset kunnskap om lokaliteter fra førreformatorisk tid i regionen, tyder på at kulturminnene samlet har et betydelig kunnskapspotensial. Inntil nylig har det ikke blitt foretatt mange fagmessige, arkeologiske undersøkelser i regionen. Kulturhistorisk museum gjennomførte i 2020 og 2021 to arkeologiske utgravningsprosjekter i forbindelse med veibygging; E39 Kanten og E39 Mandal–Herdal i Lindesnes og Lyngdal kommuner. Kulturminnene som ble berørt på disse prosjektene var av ulike typer som utviste stor tidsdybde, variasjon i landskapsbruk og landskapstyper, og som samlet bidro med ny kunnskap om den historiske utviklingen i regionen.

KHM anser det dithen at de omsøkte lokalitetene samlet har en stor kunnskapsverdi. Prosjekter av denne typen hvor kulturminnene ligger spredt og er av ulike alder og type, kan være faglig utfordrende. De mange små og enkeltliggende kulturminner gir hver for seg begrenset innsikt i den kulturhistoriske utviklingen i regionen, men ser man dem samlet, og sett opp mot andre undersøkelser, øker kunnskapspotensialet på flere områder.

Lokaliteter som blir direkte eller delvis berørt av reguleringsplanen

Åtte lokaliteter blir direkte berørt i sin helhet av reguleringsplanen (se tabell under). Det gjelder to gravminner, to steinalderboplasser, hvorav en i dyrket mark og et gårdsanlegg med dateringer fra førromersk jernalder til middelalder/nyere tid. Tre lokaliteter blir delvis berørt. Dette omfatter bosetningsspor fra jernalder, et større røysfelt fra overgangen bronsealder/eldre jernalder samt en klopp. Det er Kulturhistorisk museums faglige vurdering at lokalitetene, kan dispenseres med vilkår om arkeologiske undersøkelser.

På generell basis anbefaler KHM ikke inngrep i forhistoriske gravminner, da vi mener det bør være en restriktiv holdning til dispensasjon for denne type kulturminner. I dette tilfellet er det imidlertid snakk om automatisk fredete kulturminner som vil være direkte berørt av tiltaket slik planforslaget foreligger. Gravminnene (ID 41032 og ID 79261) ligger i dag rett bak skjæringen til eksisterende vei, og har begrenset verdi knyttet til opplevelse og formidling. Videre er det slik at arkeologiske undersøkelser av gravminner ble utført i stort omfang mot slutten av 1800-tallet og begynnelsen av 1900-tallet. De senere årene er derimot færre gravminner frigitt og arkeologisk undersøkt. Et begrenset antall gravminner har følgelig blitt gravd ut i henhold til dagens dokumentasjonskrav. Samtidig har nye utgravningsmetoder og naturvitenskapelige metoder gitt mulighet for å sikre mer informasjon og informasjon av høyere kvalitet. Derfor er kunnskapspotensialet gjennomgående høyt i de tilfellene det undersøkes gravminner. Med unntak av gravminnene er det særlige gårdsanlegget med husstrukturer, kokegrop og dyrkingslag (ID 287842, 287930, 289093) og røysfeltet (ID 41030) med i overkant av 40 røys av ukjent karakter som har høyt kunnskapspotensial. De to steinalderboplassene er også av kunnskapsmessig høy verdi. ID 295593 ligger inne i Fedafjorden i en av svært få naturlige bukter og ID 294420 i dyrket mark på Frøytland. Begge lokalitetene er små med få funn og representerer trolig korte, spesialiserte opphold. Dette er kontekster vi sjeldent finner og sjeldent får anledning til å undersøke.

Lokaliteter som blir direkte berørt av tiltaket			
ID 41032 og 79261	Gravminner	Disp. MED vilkår	Lyngdal
ID 295593	Steinalder	Disp. MED vilkår	Kvinesdal
ID 294419	Kokegrop	Disp. UTEN vilkår	Kvinesdal
ID 294420	Steinalder	Disp. MED vilkår	Kvinesdal
ID 287842, 287930, 289093	Gårdsanlegg fra FRJ til middelalder/nyere tid	Disp. MED vilkår	Kvinesdal
Lokaliteter som blir delvis berørt av tiltaket			
ID 289163	Bosetningsspor fra eldre jernalder	Disp. MED vilkår	Lyngdal
ID 41030	Røysfelt fra overgangen yngre bronsealder/eldre jernalder	Disp. MED vilkår	Lyngdal
ID 177132-6	Klopp/bru)	Legges til bevaring	Lyngdal
Lokaliteter som er forslått bevart, men som ligger tett inntil anleggsområder			
ID 42851 og 289094	Gravrøys og kokegrop	Legges til bevaring	Lyngdal
ID 51181	Hedninghaugen, gravminne	Disp. MED vilkår	Lyngdal
ID 289690	Heller med funn fra steinalder	Disp. MED vilkår	Lyngdal
ID 289689	Heller med funn fra steinalder	Disp. MED vilkår	Kvinesdal

Figur 1 Oversikt over de lokalitetene berørt av tiltaket med museets anbefaling.

Lokaliteter som er foreslått lagt til bevaring/ hensynsoner i reguleringsplanen

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 gjennom hensynssone slik det fremstår i reguleringsplanen.

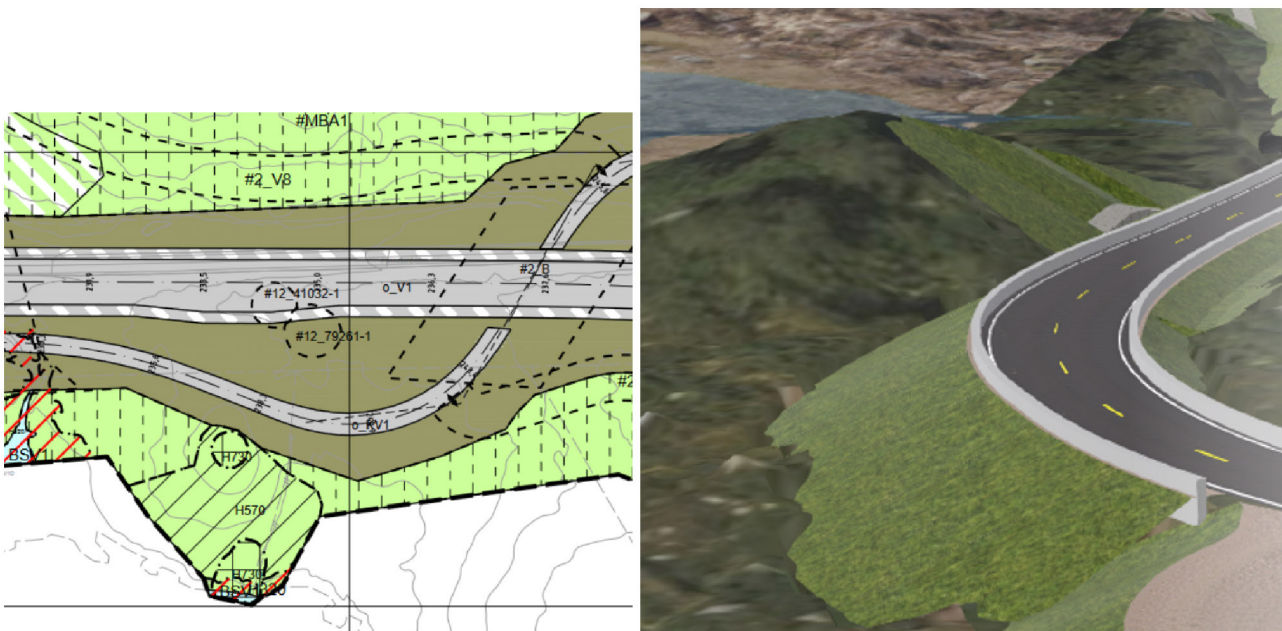
For de øvrige lokalitetene (ID 51181, ID 289690 og ID 289689) gjennomføres tiltaket tett på kulturminnenes sikringssone. Det må her vurderes om lokalitetene er sikret godt nok vern, og samtidig om de blir utsatt for utilbørlig skjemming. ID 289690 og ID 289689 er hellere med funn fra steinalder. I henhold til reguleringsforslaget vil begge bli omringet av arealformål og ulike tiltak knyttet til anleggsvirksomheten. Utilbørlig skjemming kan forstås som et tiltak som i vesentlig grad endrer omgivelsene til et automatisk fredet kulturminne, og slik svekker opplevelsen og forståelsen av det. Det er Kulturhistorisk museums inntrykk at de planlagte tiltakene vil sterkt redusere begge hellernes formidlings- og opplevelsesverdi i landskapet. Erfaring viser også at punktvis bevaring av enkeltstående kulturminner ikke gir et effektivt vern av disse da de ofte utsettes for skade eller slitasje, noe som bidrar til en vesentlig reduksjon av både deres pedagogiske verdi og vitenskapelige potensial. På bakgrunn av de begrensede mulighetene for et videre varig vern og informasjonspotensialet til de enkelte kulturminnene, anser vi at de omsøkte lokalitetene id 289690 og 289689 har en stor kunnskapsverdi som best vil kunne ivaretas ved en arkeologisk utgravning. Sammen med de to direkte berørte steinalderboplassene utgjør de to hellerne en sjelden innsikt i små, og trolig korte eller spesialiserte opphold fra steinbrukende tid og vi anbefaler derfor knyttes vilkår om undersøkelse til dispensasjonen.

Når det gjelder gravminne id 51181 vil KHM understreke de store verneverdiene som er knyttet til gravminner, da de ofte utgjør viktige elementer i kulturlandskapet og er en kilde både til materiell og immateriell kultur. Generelt sett har kulturlandskap og kulturminner gjennom de senere tiårene vært utsatt for økt press i forbindelse med bolig-, nærings- og tettstedsutvikling, moderne jordbruksdrift samt infrastruktur. Desimeringen av kulturminner har vært omfattende, og bevaringstilstanden for blant annet synlige gravminner er i mange tilfeller kritisk. Våre muligheter for å oppleve og forstå tidsdybden og dynamikken i kulturlandskapet er i dag i ferd med å forsvinne. Ettersom bare fragmenter av kulturmiljøer ligger tilbake, er det av stor betydning å bevare flest mulig av de gjenværende kulturminnene og kulturlandskapene. Ofte dreier det seg om nettopp om synlige og monumentale gravminner, som generelt sett har stor opplevelsesverdi. I dag er det følgelig en restriktiv holdning til frigivning og undersøkelse av spesielt gravhauger, siden antallet er kraftig redusert. Erfaringsmessig har det vist seg at punktvis bevaring av enkeltstående kulturminner ikke gir et effektivt vern av disse da de ofte utsettes for skade eller slitasje, noe som bidrar til en vesentlig reduksjon av både deres pedagogiske verdi og vitenskapelige potensial.

Gravminner har stort informasjonspotensial, og de har vært en sentral arkeologisk kildekategori for å kartlegge og forstå samfunnsorganisasjonen i forhistorien i mer enn 100 år. Selv om sporene etter den forhistoriske gården etter hvert har fått økt fokus, har gravminnene fortsatt stor betydning for vår forståelse av samfunnet i bronsealder og jernalder. Navnet Hedninghaugen tyder på at den også kan ha en bevissthet i folkeminne.

Den omsøkte gravminnet ligger på toppen av en naturlig haug rett sør for det som skal bli en ny lokalvei langs den planlagte E39-traseen. Tiltaket vil i henhold til plantegningene gå helt inntil sikringssonen til gravminnet (figur 2) og det blir nødvendig med en oppstøtting eller erosjonssikring av den naturlige haugens side. Den nye lokalveien vil bygges på en fylling og vil dermed være en del høyere enn dagens landskap. Den vitenskapelige og folkeminneverdien knyttet til dette kulturminnet er svært stor. Det er en reell risiko for at opparbeidelse av en veifylling og en planering tett på kulturminnet vil kunne medføre fare for utilsiktet skade på fornminnet under anleggsarbeidet og eventuelt ved erosjon i etterkant. Lokalitetens formidlingsverdi vil også forringes da landskapet den inngår, som blant annet også omfatter relasjonen til gravhauger id 41032 og 79261, endres vesentlig.

Vi anbefaler derfor Agder fylkeskommune om å gi dispensasjon fra kulturminneloven med vilkår om undersøkelse.



Figur 2 Til venstre plankartet med Hedninghaugen/ Id 51181 og til høyre med oppbygd ny lokalvei og en planering/støttemur i side til haugen.

Anbefaling

Saken er diskutert i kollegiet og behandlet ved Arkeologisk seksjon.

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.

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.

Bemerkning

Registreringene fra prøveprosjektet som ble avsluttet i 2023 skilte seg vesentlig fra ordinær registreringspraksis, gjennom det tette samarbeidet mellom Kulturhistorisk museum, Agder fylkeskommune og Maritimt Museum samt tiltakshaver. Prosjektets opprinnelige mål om å kunne dispensere fortløpende og dermed skape raskere saksgang endret seg underveis. Resultatene fra registreringene er derfor på et mer detaljert nivå enn under vanlige forhold. Etersom registreringsrapportene ikke foreligger og det avventes resultater på dateringer fra lokaliteter inkludert i denne reguleringsplanen mener Kulturhistorisk museum at eksisterende informasjon ikke gir tilstrekkelig grunnlag for budsjettering og prosjektering.

Det forutsettes derfor at vi får saken til ny behandling for fastsettelse av omfang og kostnader knyttet til arkeologisk undersøkelse jf. kulturminneloven § 10 når reguleringsplanen er endelig vedtatt, registreringsrapportene foreligger og utgravning ønskes utført.

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.

Med hilsen

Marianne Moen
Seksjonsleder

Lucia Uchermann Koxvold
Rådgiver

Dokumentet er elektronisk produsert og godkjent ved UiO i tråd med UiOs reglement for elektronisk godkjenning.

Kopi til: Riksantikvaren

Saksbehandler:

Lucia Uchermann Koxvold
Tlf 91645803,
lucia.koxvold@khm.uio.no



KYSTVERKET

Sweco

Deres ref E39 Lyngdal vest - Kvinesdal	Vår ref 2021/8829-15	Arkiv nr	Saksbehandler Tanya Boye Worsley	Dato 15.12.2023
--	-------------------------	----------	-------------------------------------	--------------------

Høringsuttalelse til detaljregulering for E39 Lyngdal vest - Kvinesdal - Kvinesdal kommune - Agder fylke

Vi viser til oversendelse av 2. november 2023 om høring av detaljregulering for E39 Lyngdal vest - Kvinesdal i Kvinesdal kommune.

Hensikten med planen er å legge til rette for å bygge ny E39 som firefelts motorvei.

Kystverket

Kystverket er en nasjonal etat for kystforvaltning, sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning. Kystverket ligger under Nærings- og fiskeridepartementet.

Kystverket skal sikre sjøtransportinteresser i offentlige planprosesser. Et velfungerende sjøtransportssystem består av farleder, havner og havneterminaler, og er svært viktig for næringsutvikling og bosetting langs kysten.

Kystverkets vurderinger

Planen omfatter Fedafjorden som er registrert som biled. Fjorden trafikkeres nyttefartøy som anløper Green Yard AS, Eramet Norway Kvinesdal AS og Kleven Kai, som alle er ISPS havneanlegg. Dagens E39 krysser Fedafjorden med ei bro som har vertikal klaring (seilingshøyde) på 50 meter. Det er etablert navigasjonsinnretninger på og ved dagens bro.

Bro over Fedafjorden

Planforslaget legger til rette for å etablere ei ny bro over Fedafjorden ca. 700 meter lenger inn i fjorden fra dagens bro.

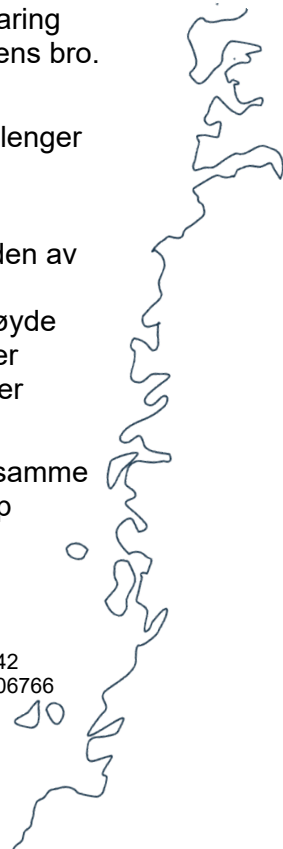
På plankartet er broa regulert i vertikalnivå 3. Høyder på veiens senterlinje er påført plankartet og varierer fra 53,9 meter på nordsiden av fjorden til 57,4 meter på sørsiden av fjorden. Det går frem av pkt. 2.3.1 b) at regulert senterlinje med høyde som vist på plankartet tillates justert vertikalt med +2 meter / -5 meter. I planbeskrivelsen er frihøyde under den nye broa beskrevet som større enn 50 meter. Videre går det frem at det er vurdert både nettverksbuebru og hengebru som aktuelle løsninger, men at det ikke er besluttet hvilken brotype som skal benyttes.

I forbindelse med oppstart av planarbeidet uttalte vi bl.a. at ny bro må ha minimum samme vertikal klaring som eksisterende bro. Kystverket vurderer at planforslaget følger opp

Sentral postadresse: Kystverket, postboks 1502,
6025 ÅLESUND

Telefon: 07847
E-post: post@kystverket.no
Internett: <https://kystverket.no>

Org.Nr.: 874783242
Bankgiro: 7694 05 06766



Kystverkets innspill. Vi gjør oppmerksom på at referansenivå for vertikal klaring er HAT (høyeste astronomiske tidevann).

Risiko- og sårbarhetsanalyse

Det er utarbeidet en risiko- og sårbarhetsanalyse som kartlegger risiko- og sårbarhetsforhold i forbindelse med tiltaket. Vi registrerer at stenging av fjorden for sjøtrafikk er omtalt i analysen, men vi kan ikke se at påkjørsel fra skip er vurdert for anleggsfasen eller i driftsfasen. Vi mener at risiko for ulykke med skip må vurderes før planen vedtas.

Anleggsfase

Det går frem av planmaterialet at bygging og montering av broa vil påvirke sjøtrafikken i fjorden gjennom stenging av fjorden og andre restriksjoner. Varighet på begrensningene er avhengig av hvilken broløsning som velges.

Kystverkets vurdering er at anleggsarbeid i/over Fedafjorden må gjennomføres uten at fjorden stenges. Erfaring fra andre prosjekter tilsier at dette er gjennomførbart. Alle tiltak, også midlertidige tiltak knyttet til anleggsarbeid, som kan påvirke sikkerheten eller ferdsele i farvannet, er søknadspliktige etter havne- og farvannsloven. Se også avsnittet om havne- og farvannsloven.

Havne- og farvannsloven

Vi minner om at etablering av broer krever tillatelse fra Kystverket, jf. havne- og farvannsloven § 14 tredje ledd bokstav d.

Endelig avklaring av krav til vertikal og horisontal klaring mv. skjer ved behandling av søknad etter havne- og farvannsloven, der det også settes krav til varsling, samt merking og sikring av farvannet både under bygging og etter ferdigstilling.

Vi oppfordrer Nye Veier til å ta kontakt med Kystverket når planlegging av arbeidet starter. Det er svært viktig at søknad etter havne- og farvannsloven sendes til Kystverket så tidlig som mulig og i god tid før planlagt anleggsstart.

Med hilsen

Ruben Alseth
fungerende avdelingsleder

Tanya Boye Worsley
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Eksterne kopimottakere:

Kvinesdal kommune	Nesgata 11	4480	KVINESDAL
Fiskeridirektoratet	Postboks 185 Sentrum	5804	BERGEN
NYE VEIER AS	Kjøita 6	4630	KRISTIANSAND S

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

Deres ref:
Vår ref: 2021/187684
Dato: 15.12.2023
Org.nr: 985 399 077

Statens tilsyn for planter, fisk, dyr og næringsmidler



E39 LYNGDAL VEST – KVINESDAL - INNSPILL TIL KVINESDAL KOMMUNES FORSLAG TIL DETALJREGULERINGSPLAN

Vi viser til brev fra Nye Veier, datert 02.11.2023, vedr. offentlig ettersyn av forslag til detaljreguleringsplan i Kvinesdal kommune for E39 Lyngdal vest - Kvinesdal.

Mattilsynet er statlig sektormyndighet for områdene planter, fisk, dyr, mat og drikkevann. Som høringsinstans har Mattilsynet i oppgave å bidra til at planer ivaretar nasjonale og regionale interesser innenfor vårt forvaltningsområde. I tilknytning til detaljreguleringen er tema knyttet til drikkevannsforsyning og plantehelse særlig relevante.

Vi har tidligere uttalt oss til planarbeidet, og viser til vår uttalelse til varsel om oppstart av reguleringsarbeid for E39 Lyngdal vest – Kvinesdal (jf. brev datert 14.10.2021, vår referanse 2021/187684.). Her gav vi innspill knyttet til å sikre kommunal og privat drikkevannsforsyning, samt å hindre spredning av planteskadegjørere. Vi viser også til vår uttalelse til planplanprogram og anbefaling av linje for ny E39 Lyngdal vest – Kvinesdal (jf. brev datert 19.04.2022, vår referanse 2021/ 187684) der vi vurderte om planprogrammet ivaretok våre forvaltningsområder. Ellers ble det kommentert at anbefalt veilinje var en av alternativene Mattilsynet hadde vurdert som mest hensiktsmessig for neste prosjektfase.

Mattilsynets innspill til detaljregulering for E39 Lyngdal Vest – Kvinesdal for strekningen som gjelder Kvinesdal:

Drikkevann

Mattilsynet forvalter drikkevannsforskriften (forskrift om vannforsyning og drikkevann FOR-2016-12-22-1868). Vårt ansvarsområde i forhold til planarbeid er knyttet til beskyttelse av eksisterende og framtidige drikkevannskilder og leveringssikkerhet for trygt og nok drikkevann til innbyggerne.

Vegstrekningen som gjelder Kvinesdal kommune berører enkelte felt med grunnvannspotensial, spredte private drikkevannsbrønner, og kommunal drikkevannsforsyning ved Feda vannverk. Det foreligger ingen fullstendig oversikt over private drikkevannsløsninger i det berørte området. Private drikkevannsanlegg skal kartlegges i senere fase står det i planbeskrivelsen.

I uttalelsen vår til planprogrammet står det at forhold til drikkevann er beskrevet i forbindelse med kapittel om naturressurser, og vi la til grunn at videre utredning av veiltakets virkninger på drikkevannskilder ville omfatte både kommunalt og privat eide vannforsyningssystem.

Temaet drikkevann (både kommunal og privat vannforsyning) er omtalt og vurdert i Fagrapport naturressurser, i planbeskrivelsen med tilhørende bestemmelser og i miljøplanen.

I planbeskrivelsen står det at avstanden mellom valgt linje og drikkevannskilden til Feda vannverk er relativt stor, og direkte påvirkning på tilsigsområdet er vurdert lite sannsynlig. Videre står det at *“Tiltak for rensing av veivann vil redusere/fjerne forurensing som vil kunne påvirke drikkevannet gjennom nedbørsfeltet. Tilrenningstiden fra en ev. ulykke med større mengder forurensing vil være lang nok til at brannvesenet kan iverksette avbøtende tiltak som hindrer tilrenning til drikkevannskilden. For vannressurser med drikkevannskilder vil aktuelle avbøtende tiltak være en del av de samme tiltakene som beskrives i miljøplan på et senere tidspunkt.”*

I kap.9 Byggherrens miljøplan fra reguleringsplanfase (miljøoppfølgingsplan) i planbeskrivelsen står det at miljøplanen gir en oversikt over funksjonskrav som er satt for anlegget både i anlegg- og driftsfasen. Planen omhandler blant annet tema som forurensning til jord og vann og naturressurser. Byggherrens miljøplan skal ligge som et grunnlag for totalentreprenør for videre prosjektering og anleggsgjennomføring. Totalentreprenør skal lage sin egen miljøplan for anleggsfasen og det skal lages en egen miljøplan for driftsfasen.

I miljøplanen omtales drikkevann under 4.8 Naturressurser. I 4.8.2 Funksjonskrav og forutsetninger er det flere punkt som gjelder drikkevann:

“• Det skal, basert på kartlegging av eksisterende private drikkevannsforsyninger, utarbeides en plan som sikrer ivaretagelse av drikkevann.

• Nødvendige avbøtende tiltak for eksisterende, private drikkevannsløsninger skal være ferdigstilt før igangsetting av anleggsarbeid som kan berøre hver enkelt drikkevannsløsning.

• Det skal ikke forekomme skade på drikkevann og energibrønner i anleggsfasen”.

I Reguleringsbestemmelsene kap. 5 Rekkefølgebestemmelser under 5.1 *“Tiltak som skal være gjennomført før igangsetting av anleggsarbeidet”* står det: *“Nødvendige avbøtende tiltak for eksisterende, private drikkevannsløsninger skal være ferdigstilt før igangsetting av anleggsarbeid som kan berøre hver enkelt drikkevannsløsning. Dette skal gjennomføres iht. plan basert på kartlegging av eksisterende private drikkevannsforsyninger som sikrer ivaretagelse av drikkevann.”*

Konklusjon:

Under forutsetning av at drikkevannsforsyninger ivaretas, slik det er beskrevet i mottatt dokumentasjon, har vi ingen merknad til detaljreguleringsplanen knyttet til tema drikkevann.

Plantehelse

Mattilsynet forvalter plantehesloforskriften (Forskrift om planter og tiltak mot planteskadegjørere FOR-2000-12-01-1333.). I tilknytning til plantehelse er Mattilsynets ansvarsområde å forhindre spredning av planteskadegjørere som kan ha alvorlige samfunnsøkonomiske konsekvenser.

I vårt innspill til planprogram kommenterte vi at faren for spredning av planteskadegjørere ikke var nærmere omtalt i forslag til planprogram, men under 6.5.5 Naturressurser som viste til at det skulle utarbeides en matjordplan for prosjektet. Mattilsynet forutsatte at tiltak mot spredning av planteskadegjørere ville inngå som tema i matjordplanen.

Vegprosjektet medfører flytting av jordmasser og dette innebærer fare for spredning av planteskadegjørere. Både i fagrapport naturressurser, planbeskrivelse med tilhørende bestemmelser, miljøplanen og matjordplan er dette temaet omtalt.

I planbeskrivelsen står det blant annet *“områder som er eller har vært benytta til dyrka jord vil også kunne ha forurensning knyttet til plantevernmidler, avfallsslam eller plantesykdommer og arter som ikke bør spres. Matjord må derfor undersøkes for forurensning og plantesykdommer før den eventuelt omdisponeres som matjord til andre eiendommer. Det skal utarbeides en matjordplan som beskriver håndtering og disponering av matjord”*.

I bestemmelsene står det følgende i *“1.3.3 Matjord:*

a) Matjordplan, datert 15.10.2023 skal være retningsgivende for behandling av matjord.

e) Matjorden må være fri for karanteneskadegjørere før den blandes med annen matjord”.

I matjordplanen er temaet spesielt omtalt under kap. 11 Planteskadegjørere og fremmede skadelige arter. Her står det at *“flytting av matjord må gjennomføres uten risiko for spredning av planteskadegjørere”* og det er kartlagt status for PCN, Floghavre og fremmede skadelige arter for områder som berøres av vegplanen. Det står videre at status må oppdateres før anleggsstart.

Konklusjon:

Vi vurderer ut fra dette at hensynet til plantehelsetilstand er godt ivaretatt i planene og har ingen merknader til detaljreguleringsplanen knyttet til dette temaet.

Med hilsen

Nina Merete Vehus

Avdelingssjef

Mattilsynet Avdeling Agder

*Dette dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.
Dokumenter som må ha signatur blir i tillegg sendt i papirversjon.*

KVINESDAL KOMMUNE
Nesgata 11
4480 KVINESDAL

Vår dato: 15.12.2023

Saksbehandler: Maria Solem/

Vår ref.: 202114694-22 Oppgis ved henvendelse 22959764/maws@nve.no

Deres ref.:

NVEs uttale - Offentlig ettersyn og kunngjøring - Detaljregulering for E39 Lyngdal vest - Kvinesdal - Kvinesdal kommune

Vi viser til brev datert 02.11.2023. Saken gjelder offentlig ettersyn av detalj reguleringsplan for E39 Lyngdal vest-Kvinesdal.

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).

Om NVE

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) er nasjonal sektormyndighet med innsigelseskompetanse innenfor saksområdene flom-, erosjons- og skredfare, allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann, og anlegg for energiproduksjon og framføring av elektrisk kraft. NVE har også ansvar for å bistå kommunene med å forebygge skader fra overvann gjennom kunnskap om avrenning i tettbygde strøk (urbanhydrologi). NVE gir råd og veiledning om hvordan nasjonale og vesentlige regionale interesser innen disse saksområdene skal tas hensyn til ved utarbeiding av arealplaner etter plan- og bygningsloven (pbl).

NVEs rolle som statlig myndighet for flom- og skredfare i tilknytning til arealplaner for samferdselsanlegg innebærer å gi råd og veiledning knyttet til faren, og se etter om faren blir utredet godt nok til å vurdere fare knyttet til omkringliggende områder. Kryssing av vannveier, endrete terrengforhold med mer vil kunne medføre økt fare for omkringliggende områder. Vi forutsetter at sikkerheten og sikkerhetsnivået for selve vei- og baneanlegget ivaretas av samferdselsetatene i hht egne håndbøker og lignende.

I saker der samferdselsanlegg medfører tiltak i og ved vassdrag må virkninger av tiltak utredes og hensynet til vassdraget ivaretas. NVE mener samferdselsanleggene bør unngå utfylling i vann og vassdragsnære områder. Videre må vannveier krysses med



bruer/kulverter/stikkrenner som har god nok kapasitet, slik at faren for flom, erosjon og skred ikke øker.

NVEs konkrete uttalelse

Bakgrunn

Nye Veier har ansvaret for utbygging av E39 fra Kristiansand i Agder til Ålgård i Rogaland. Dagens E39-strekning er om lag 200 kilometer. Ny E39 planlegges som trafikksikker, firefelts motorvei med fartsgrense 110 km/t.

Planområdet omfatter en delstrekning av E39 som går fra Røyskår i Lyngdal kommune til kommunegrensen mellom Kvinesdal kommune og Flekkefjord kommune, ved Dunsædvatnet. Strekingen er på ca. 24 kilometer. Planområdet ligger i de indre kystområdene av Lyngdal og Kvinesdal kommuner. Landskapet er i stor grad preget av natur, og landskapet har en kupert topografi, dominert av furukledde koller med skrint jordsmonn og mye blandingsskog, ispedd noe edelløvskog med rikere jordsmonn. Det er Lyngdal og Kvinesdal kommuner som er planmyndighet.

Vassdrag

Rapporten «Vurdering av tiltak i berørte vassdrag» (NV42E39LK-YML-RAP-0012) datert 15.10.2023, tar for seg vassdrag som blir berørt av fysiske inngrep i forbindelse med vegutbyggingen. Rapporten bygger på fagnotater som blant annet «Fagrapport naturmangfold og vannmiljø», «Sårbarhetsvurdering vannforekomster» samt «Hydraulisk rapport» for henholdsvis Kvinesdal og Lyngdal kommuner.

Rapporten beskriver de ulike tiltakene, men er i tillegg ment til å kunne benyttes av NVE for å vurdere om de planlagte tiltakene kan unntas konsesjonsplikt etter vannressurslovens §§ 8 og 20. Rapporten skal følge prosjektet videre i detaljprosjektering og byggefase, frem til driftsfase.

Reguleringsplanen vil krysse de største vassdragene med bru, og på den måten berøre minst mulig av vassdragene og tilhørende vassdragsmiljø. Dette er bra. Veganlegget vil også påvirke flere mindre vassdrag, og flere bekker vil måtte legges om.

Rapporten er omfattende og grundig, og viser på en god måte hvilke tiltak som må gjøres og hvilke vurderinger som er gjort knyttet vassdragene. Det vises også hvordan planarbeidet gjennom linjevalg og optimalisering av valgt linje har prøvd å i minst mulig grad berøre vassdragene. Der det ikke er mulig å unngå vassdrag er det vist til kompensierende tiltak for å begrense skadevirkninger. Dette inkluderer funksjonskrav for omlegging og restaurering av bekker.

Rapporten ser på muligheter for å redusere forringelse av eksisterende bunnsubstrat i bekker og elver, hvor det skal etableres konstruksjoner (kulvert eller bru). Det vil av hensyn til vannmiljø og økologi i vassdragene være gunstig å bevare eksisterende bunnforhold. Det er sett på muligheter for å etablere konstruksjoner på hver side av bunnen av



vassdragene, med et «lokk» (f.eks. halvrør eller bunnløse kulverter). Vi gir et faglig råd om at denne løsningen brukes mest mulig.

NVE mener at det er svært viktig at for omlegging av bekker og elveløp, veianlegg langs vassdrag, samt der vei krysser over vassdrag, skal bunnen og sidetetting utføres med en tett, robust og varig løsning. Formålet med tettingen er å hindre at vann drenerer inn i sideliggende veifyllinger eller ned i grunnen. Ofte vil selv en liten drenasje inn i veifyllinger være problematisk og kunne forårsake tørrlegging av vassdraget. Dette vil være spesielt sårbart i lavvanns- og tørkeperioder. Til dette formålet anbefales det å benytte geotekstil i kombinasjon med et tett lag av leire eller morenemasse i bekkebunnen og opp i skråninger. En geotekstil alene blir svært ofte skadet ved legging eller ved seinere setninger i de omkringliggende massene. Tekstilen vil da ikke lenger være tett og vannet vil kunne forsvinne fra overflaten. Oppå tettesjiktet skal bekkebunnen dekkes til med egnet naturlig bunnsstrat som er tilpasset hastighet og skal gi en økologisk funksjon tilpasset lokaliteten.

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.

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.

Planbestemmelsen kan lyde som denne:

«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. Dette er viktig for å forhindre tørrlegging av strekninger i vassdraget».

Vi minner også om den generelle aktsomhetsplikten for tiltak i vassdrag (jf. vrl. § 5), som innebærer at enhver skal opptre aktsomt slik at skade eller ulempe i vassdraget for allmenne eller private interesser unngås. Begrepet «allmenne interesser» omfatter et bredt spekter av interesser av samfunnsmessig betydning, herunder biologisk mangfold, fiske, flom- og erosjonsfare, kulturverdier, landskap og friluftsliv i tilknytning til vassdrag og grunnvann.

Samordning kan erstatte behov for konsesjon etter vannressursloven

Når en reguleringsplan innebærer vassdragstiltak som kan være til skade eller ulempe for allmenne interesser, kan reguleringsplanen erstatte konsesjon etter vannressursloven vurdere tiltaket etter vannressursloven, og at reguleringsplanen ivaretar hensynet til vassdragsmiljøet. Det forutsetter at reguleringsplanen inneholder dokumentasjon



tilsvarende en konsesjonssøknad, jmfør vannressursloven (vrl.) § 23. Dette inkluderer vurdering av alternativer og angivelse av avbøtende tiltak. Vi har blitt presentert en grundig nok beskrivelse av tiltaket og vurderer at vi har et tilstrekkelig grunnlag til å vurdere konsekvensene tiltaket har for vassdraget og vassdragsmiljø.

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.** 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.

Flom

Planlagt E39 er foreslått hovedsakelig på bruer over de største vassdragene som veianlegget krysser. Foreslått høyde på bruene skal gis tilstrekkelig kapasitet for å håndtere flom. Ifølge planen skal E39 ligge sikkert mot 200 års flom inkludert klimapåslag og påslag for sikkerhetsfaktor ved hydrologiske beregninger iht. NVEs retningslinjer for planlegging og utbygging i fareområder langs vassdrag.

Det er utarbeidet en «Hydraulisk rapport for Kvinesdal kommune», datert 15.05.2023. Rapporten dokumenter hydrauliske beregninger for vassdrag som krysser eller går langs veitrasé i Kvinesdal kommune. Rapporten danner grunnlag for blant annet dimensjonering av stikkrenner, kulverter, brukonstruksjoner, bekkeomlegginger og grøfter.

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». Vi vil understreke at det her presiseres at tilstøtende terreng også skal ivaretas. I dette ligger at sikkerhet mot flom skal ivaretas og så for tredje part, og at tiltaket (vegutbyggingen) ikke skal medføre ulempe for tilliggende terreng.

NVEs aktsomhetsområde for flom er brukt som grunnlag for hvilke bekkekryssinger som er utredet, samt høyde på vegen. For de fleste områdene planlegges det å legge veibanen høyere enn flomsonen og dimensjonere kulverter/bruer med tilstrekkelig kapasitet. Særskilte områder med større flomproblematikk er beskrevet i rapporten. Rapporten konkluderer med at med planlagte tiltak vil ikke flomsituasjonen forverres som følge av vegutbyggingen.

Aktuelle flomsoner er innarbeidet i plankartet, og det er satt bestemmelser til disse.

Ras og skred

Det er utarbeidet flere geotekniske rapporter, samt fagrapporter knyttet til ingeniørgeologi. Det er satt hensynsone-skredfare H310 der dette er aktuelt i plankartet,



med tilhørende bestemmelser. Det er gjort vurdering av mulighet for områdeskred, og satt bestemmelser knyttet til lokalstabilitet. Vi tar dette til etterretning.

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.

Ytterligere informasjon

Dere finner mye informasjon på våre nettsider om arealplanlegging, <https://www.nve.no/arealplanlegging/>. Vår uttalelse i saken er nødvendigvis ikke uttømmende. For å få en fullstendig oversikt viser vi til [Kartbasert veileder for reguleringsplan](#) som leder dere gjennom alle våre fagområder, og gir dere verktøy og innspill til hvordan våre tema skal ivaretas i reguleringsplanen. Dersom dere har spørsmål, eller det er noe i uttalelsen her som er uklart, kan dere ta kontakt pr. telefon eller e-post.

Kommunens ansvar

NVE minner om at det er kommunen som har ansvaret for at det blir tatt nødvendig hensyn til flom- og skredfare, overvann, vassdrag og energianlegg i arealplaner, byggetillatelser og dispensasjoner. Dette gjelder uavhengig av om NVE har gitt råd, uttalelse, eller innsigelse til saken.

Med hilsen

Øyvind Leirset
Seksjonssjef

Maria Solem
Senioringeniør

Dokumentet blir sendt uten underskrift. Det er godkjent etter interne rutiner.

Mottakere:

KVINESDAL KOMMUNE

Kopimottakere:

SWECO NORGE AS
STATSFORVALTEREN I AGDER
LYNGDAL KOMMUNE
AGDER FYLKESKOMMUNE



Saksframlegg

Vår ref. 23/3141 - 5
Saksbehandler Sven Magne Ousdal
Dato 20.12.2023

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
24/04	Kommunestyret	18.01.2024

Detaljregulering for E39 Lyngdal vest - Kvinesdal - høringsuttalelse.

Forslag til vedtak

Sirdal kommune fremmer innspill til forslag til detaljregulering E39 Lyngdal vest - Kvinesdal.

Sirdal kommune er positiv til forslag til detaljregulering med planID 42272021001.

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.

Kommunestyret 18.01.2024

Behandling

Forslag til vedtak ble enstemmig vedtatt.

KS - 24/04 vedtak

Sirdal kommune fremmer innspill til forslag til detaljregulering E39 Lyngdal vest - Kvinesdal.

Sirdal kommune er positiv til forslag til detaljregulering med planID 42272021001.

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.

Alternative forslag til vedtak

Ingen.

Bakgrunn

Detaljregulering for ny E39 på strekningen Lyngdal vest - Kvinesdal, ble lagt ut til høring og offentlig ettersyn med høringsfrist 17. desember 2023. Planforslaget ble ikke sendt til Sirdal kommune og Nye veier har bekreftet at Sirdal kommune har høringsfrist 22. januar 2024.

Lyngdal kommune og Kvinesdal kommune er planmyndigheter med ansvar for å vedta reguleringsplanen innen egen kommunegrense. Nye veier har ansvaret for å planlegge og gjennomføre utbygging av ny E39 fra Kristiansand i Agder til Ålgård i Rogaland. Dette saksframlegget fokuserer i all hovedsak på den delen av reguleringsplanen som går gjennom Kvinesdal kommune.

Saksprotokoll i Kommunestyret - 28.04.2022 – PS 22/23:

"Vedtak

Sirdal kommune fremmer innspill til planprogram for bygging av ny E39 mellom Lyngdal vest og Kvinesdal.

Nye Veier sin anbefalte linje 5 med Kryss Frøytland og kryssing av Fedafjorden bør bygges. Dette vurderes som det beste alternativet for Sirdal kommune fordi kryss Frøytland har en direkte kobling mot FV4162 nordover mot Klungland ved Kongevollvatnet og videre på FV 466 til Sandvatn og FV42 til Tonstad. FV4162 nordover mot Klungland bør også utbedres i størst mulig grad.

Lokalvei fra Frøytlandskrysset til Øye bør bygges for å ivareta tilkomsten både mot Kvinesdal sentrum og mot eksisterende E39 best mulig.

Forbindelsen Frøytland – Birkeland til eksisterende E39 bør bygges for å ivareta best mulig trafikkavikling i Listerregionen.

Sirdal kommune viser til viktigheten av gode tilførselsveier og det henstilles om at tilførselsveiene må bygges samtidig med resten av veianlegget. Sirdal kommune forutsetter at dette sikres gjennom rekkefølgekrav i reguleringsplanen.

Det forutsettes at transportmodellen som benyttes for prissatte konsekvenser, tar høyde for potensialet som ligger i økt trafikk til Sirdal kommune med hensyn til industriell aktivitet og reiseliv."

Informasjon om saken finner man på veiprojektets nettside som man kommer til ved å gå via denne lenken:

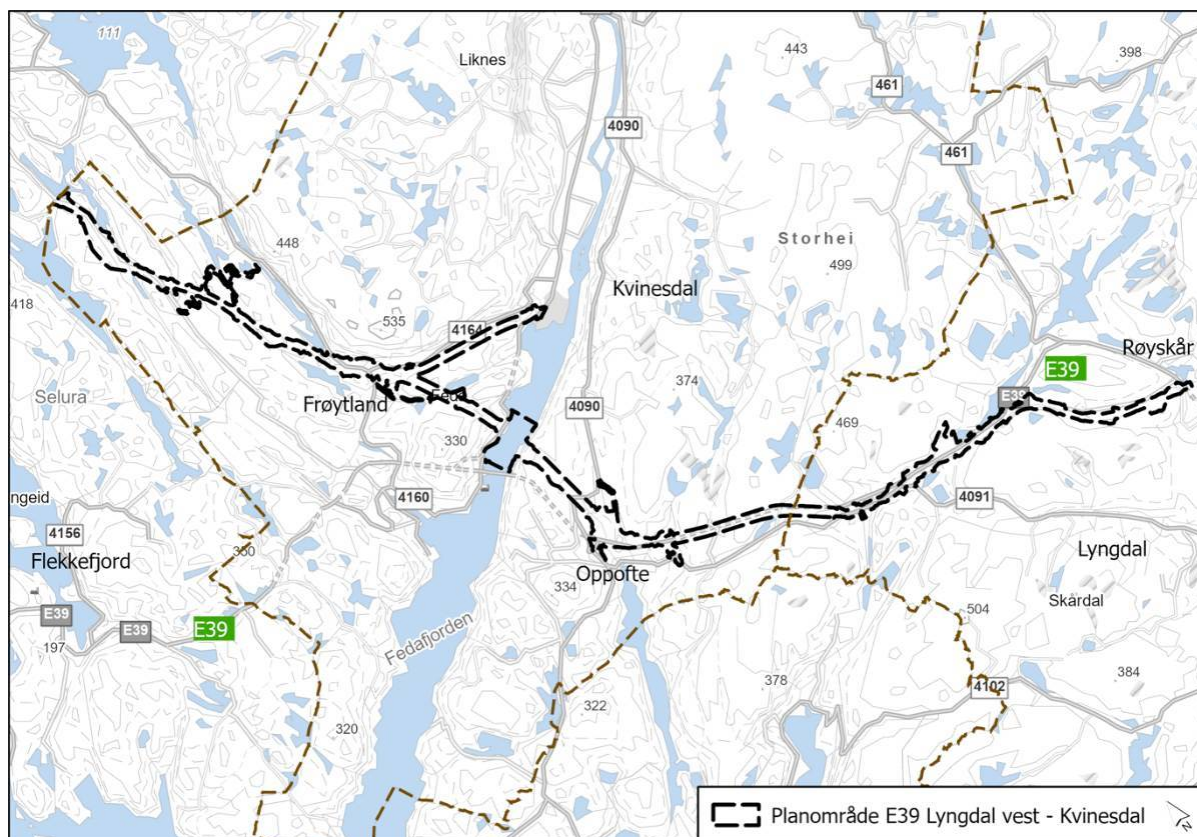
<https://www.nyeveier.no/prosjekter/e39/e39-lyngdal-vest-kvinesdal/planprosess/>

Der finner man:

Kvinesdal kommune:

- [Planbeskrivelse](#)
- [Plankart](#)
- [Planbestemmelser](#)

Kartet nedenfor er fra Sweco sin oversendelse til kommunen:



Fra punkt 1.4 i planbeskrivelsen:

...



Figur 1-3 Skjematisk fremstilling av planprosessen.

...

Hjemmelsbakgrunn/Plangrunnlag

Plan- og bygningsloven §§ 5-2 og 12-10.

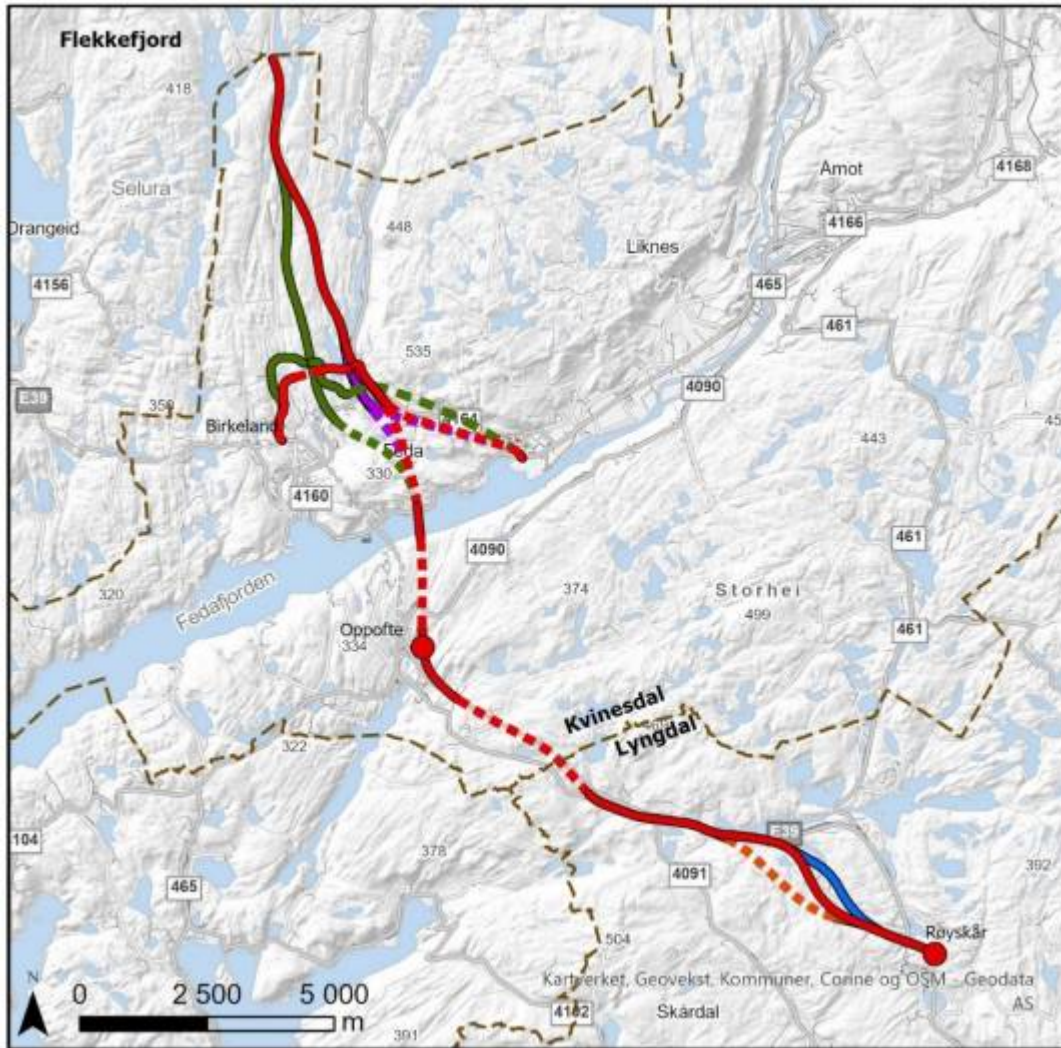
Vurdering

Planområdet omfatter en delstrekning av E39 som går fra Røyskår i Lyngdal kommune til kommunegrensen mellom Kvinesdal kommune og Flekkefjord kommune, ved Dunsædvatnet. Strekningen er ca. 24 kilometer lang. Omtrent 16 kilometer går gjennom Kvinesdal kommune.

Det er god informasjon om planprosessen ved å gå inn på lenken nevnt ovenfor. Der kan man også se en video som viser det foreslåtte tiltaket.

I planbeskrivelsen punkt 1.3, skriver Nye veier om alternativene Høylandsdalen vest (HDV) og kryss Frøytland 1 (F1):

...

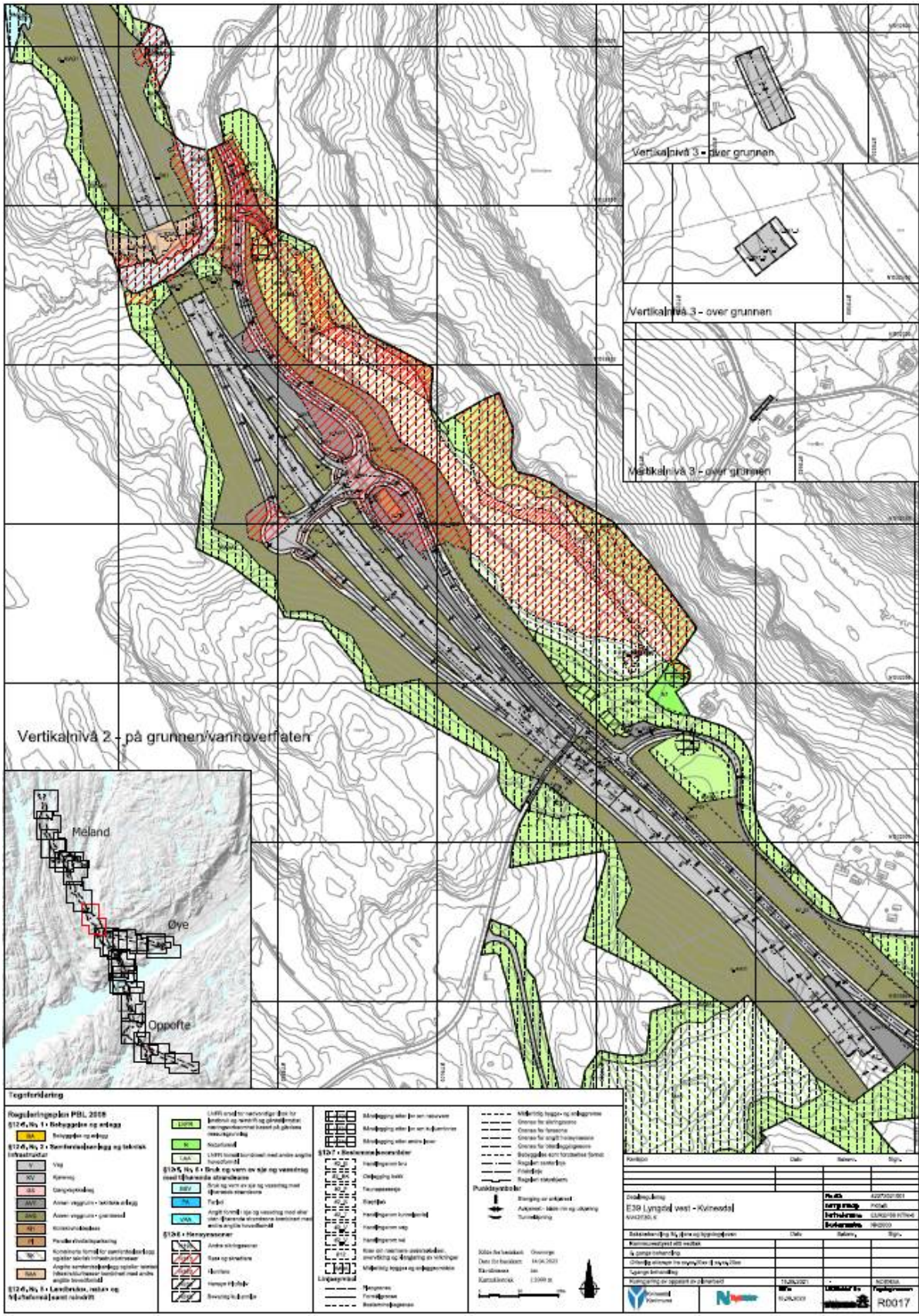


Figur 1-2 Vurderte alternativer, anbefalt alternativ med rød farge.

...

Anbefalt alternativ er vist med rød farge på kartet ovenfor. Planforslaget legger opp til kryss på Frøymland, tilførselsvei fra Øye, ny bro cirka 700 meter lenger inne i fjorden fra dagens bro og kryss på Oppofte.

Planforslag for kryss på Frøymland vises nedenfor:



Det er planlagt for bussholdeplasser og parkeringsmuligheter for kollektivreisende i begge kryssområdene ifølge planbeskrivelsens punkt 3.4 om kollektivanlegg. Videre skrives det at parkeringsplassene klargjøres med føringsveier for infrastruktur, som muliggjør installasjon av kabler og ladesystem.

I planbeskrivelsens punkt 3.12 om anleggsgjennomføring, skrives det at den fysiske oppstarten av prosjektet er ikke bestemt, men byggetiden er vurdert til 4 år.

Planbeskrivelsen pkt. 5.9 omhandler lokal og regional utvikling:

"Som en viktig del av del av den regionale utviklingen opprettholdes kryss ved Oppofte, men også adkomst til Øye og Feda. Dagens kryss ved Oppofte bygges om i sin helhet og vil bli et fremtidig viktig knutepunkt for regionen.

Det vil også bli et nytt kryss på Frøytland som også vil ha betydning da det vil gi en bedre fleksibilitet for valg av reiserute.

Tunnelen til Øye vil gi en rask tilgang til E39 for eksisterende næring lokalt, og ved fremtidige etableringer i Lervika. Lokalveier vil bli knyttet opp mot ny E39 slik at eksisterende veinett blir ivaretatt ved flere krysningspunkter.

Ny E39 vil fremme regionen i den videre samfunnsutviklingen. Reisetiden i regionen generelt vil kunne bli kortere og det vil kunne bli mer aktuelt å etablere nye virksomheter da veinettet blir bedre. Servicefunksjoner i kryssområder, samt ringvirkninger av dette vil kunne gi økt virksomhet og vilje til nyetableringer."

Beskrivelsen ovenfor peker på en rekke positive effekter for regional og lokal utvikling. Så langt en kan se inneholder ikke reguleringsbestemmelsene rekkefølgekrav om samtidig utbygging av tilførselsveier og veianlegget. Det bør tas inn en rekkefølgebestemmelse om dette jf. PS 22/23 - vedlagt.

I tillegg er det i planbeskrivelsens kapittel 8 en oversikt over nasjonale, regionale og kommunale føringer og planer som er lagt til grunn i denne planen. Om regionplan Agder 2030 (2019) skrives det der at utbygging av E39 med firefelts hovedvei er ett av tiltakene, slik denne reguleringsplanen legger til rette for.

Sammenholdt med forrige avsnitt skrives det videre om regionplan Lister 2030 at denne gjelder kommunene i Listersamarbeidet for utvikling til et lavutslippssamfunn med gode, likeverdige levekår. Reguleringsplanen bidrar bl.a. til målsettingen om en infrastruktur for transport som er robust, har god kapasitet og er tilpasset klimaendringer.

Kommunedirektøren vurderer det som positivt at reguleringsplanen bidrar til at tiltak og målsettinger i regionale planer kan nås.

Det vurderes samlet at reguleringsplanforslaget vil gi en god løsning som langt på vei ivaretar kommunen sin uttalelse i PS-sak 22/23.

- Konsekvenser for barn og unge

Tiltaket vurderes å gi positiv effekt for barn og unge, fordi hensynet til den offentlige kollektivtrafikken ivaretas. I tillegg gir ny E39 et mer effektivt og trygt trafikksystem enn dagens. Planbeskrivelsens punkt 5.3 omhandler barn og unges interesser.

- Økonomiske konsekvenser av forslag til vedtak

1. **Investering**
Ingen kjente konsekvenser.
2. **Drift**
Ingen kjente konsekvenser.
3. **Budsjettmessig inndekning**
Ingen kjente konsekvenser.

Konklusjon

Kommunedirektørens konklusjon er at forslag til detaljregulering med plassering av kryss på Frøytland, tilførselsvei fra Øye, ny bro cirka 700 meter lenger inne i fjorden fra dagens bro og kryss på Oppofte, er positivt for Sirdal kommune.

Vedlegg

Detaljregulering for E39 Lyngdal vest - Kvinesdal - høringsuttalelse.

Særutskrift Innspill fra Sirdal kommune til høring av planprogram for bygging av ny E39

mellom Lyngdal vest og Kvinesdal

planbeskrivelse-kvinesdal

plankart-kvinesdal

kvinesdal-reguleringsbestemmelser



Statens vegvesen

NYE VEIER AS
Kjøita 6

4630 KRISTIANSAND S

Behandlende enhet:
Transport og samfunn

Saksbehandler/telefon:
Glenn Solberg / 37019823

Vår referanse:
21/192617-24

Deres referanse:

Vår dato:
19.12.2023

Forslag til detaljregulering for E39 Lyngdal vest – Kvinesdal – Kunngjøring om offentlig ettersyn av planforslaget i Lyngdal og Kvinesdal kommuner

Vi viser til brev fra Nye Veier AS datert den 2. november 2023 mottatt den 7. november 2023.

Nye Veier har på vegne av Lyngdal og Kvinesdal kommuner lagt forslag til detaljregulering for ny E39 på strekningen Lyngdal vest – Kvinesdal ut på høring og offentlig ettersyn.

Strekningen, som er ca. 24 km lang, går fra Røyskår i Lyngdal kommune til kommunegrensen mellom Kvinesdal kommune og Flekkefjord kommune, ved Dunsærvatnet. Det er lagt opp til ca. 5,6 km gjenbruk av dagens E39. Det vil bli en trafiksikker veg som vil gi kortere reisetid for brukerne.

Statens vegvesens rolle i planleggingen

Statens vegvesen har ansvar for at føringer i *Nasjonal transportplan (NTP)*, *Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging*, vegnormalene og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringer blir ivaretatt i planleggingen. Statens vegvesens samfunnsoppdrag er «å utvikle og tilrettelegge for et effektivt, tilgjengelig, sikkert, og miljøvennlig transportsystem».

Vi uttaler oss på vegne av staten som forvalter av riksveg og etaten sine egne kulturminner, og som statlig fagmyndighet med sektoransvar innenfor vegtransport. Statens vegvesen sitt sektoransvar for vegnettet betyr at Statens vegvesen har et overordnet ansvar for at trafiksikkerhet, klima og miljøhensyn og helhetlig bypolitikk ivaretas i alle planforslag som berører samferdsel. Dette gir oss rett til å stille krav til både statlige, fylkeskommunale og kommunale veger, gater og løsninger for gående og syklende.

Postadresse
Statens vegvesen
Transport og samfunn
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Langsævn 4
4846 ARENDAL

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Fakturamottak DFØ
Postboks 4710 Torgarden
7468 Trondheim

Statens vegvesens rolle i denne saken er som statlig fagmyndighet, og som vegeier og forvalter av dagens E39.

Våre merknader til planforslaget

Statens vegvesen har deltatt i ekstern samarbeidsgruppe for ny 4-felts E39 på strekningen, og vi har gitt innspill til oppstartmeldingen og høring av planprogram.

Gjennom prosessen har Nye Veier 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 infrastrukturiltakene er ikke gitt spesifikke krav til rekkefølge i bestemmelsene til planen, men Nye Veier 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.

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.

Omklassifisering av dagens E39 er omtalt i planen, men vil bli en egen sak med høring til de ulike vegeierne. Eventuelle krav til utbedringer/endringer av dagens veg, vil bli en del av dette prosjektet. Det vil i så fall løses i egen avtale i forbindelse med omklassifiseringen.

Trafikksikkerhet, håndtering av uønska hendelser og nødvendig beredskap er viktige å ivareta for den nye vegen. Ny E39 planlegges med smal skulderbredde på 1,5 meter, noe som forutsetter at det gjennomføres trafikksikkerhetstiltak som kan bidra til å redusere sannsynligheten for at det skal inntreffe ulykker, i forbindelse med at kjøretøy som stopper/havarerer ikke kommer helt ut av kjørefeltet. Aktuelle tiltak som nevnes i planen er bruk av variable trafikkskilt og trafikkovervåkning. Disse tiltakene vil gjøre det mulig å oppdage hendelser og styre trafikken med fartsgrenser og informasjon til trafikantene, ved avvikssituasjoner på strekningen.

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.

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.

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.

På Frøytland er det regulert inn løsning med pendlerparkering på kun et sted, noe som gjør at det blir mange kryssinger for de reisende med kollektiv. Planlagt løsning er ikke gunstig med tanke på trafiksikkerheten, da fotgjengerne må krysse bilveg henholdsvis 2 og 3 ganger (ramper og lokalveg). Det bør ses på en løsning med parkering på begge sider, og der antall kryssinger av bilveg reduseres. På den måten blir det færre konfliktpunkter og dermed reduseres risikoen for ulykker.

I begge kryssområdene må de myke trafikantene krysse kjørevegen i tidsluker i trafikken. For mange vil nok dette oppleves som utrygge løsninger, noe som kan være med å redusere bruken av kollektiv som transportform.

Ut over dette har Statens vegvesen ikke flere vesentlige merknader til forslag til detaljregulering for ny E39.

Med hilsen

Erling B. Jonassen
seksjonsleder

Glenn Solberg

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi

AGDER FYLKESKOMMUNE, Postboks 788 Stoa, 4809 ARENDAL
STATSFORVALTEREN I AGDER, Postboks 504, 4804 ARENDAL

NYE VEIER AS
Kjøita 6
4630 KRISTIANSAND S

Saksbehandler: Endre Bjelland
Saksbehandlers tlf.: 90080904
Deres ref.: 24/23 - 28/23 - 00/000
Vår ref.: 2023/3234-5

09.11.2023

Høringsuttalelse til planforslag - detaljregulering E39 Lyngdal vest - Kvinesdal i Kvinesdal kommune

Statnett viser til varsel datert 02.11.2023 om høringsuttalelse til planforslag- detaljregulering E39 Lyngdal Vest- Kvinesdal i Kvinesdal kommune.

Statnett har i sin uttalelse tatt utgangspunkt i fremlagt forslag til plan med kryss Frøytland 1 (F1). De to alternative kryssløsninger ved Høyland/ Frøytland er ikke vurdert med hensyn til trafotransport.

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)

- Kvinesdal transformatorstasjon
- Feda transformatorstasjon
- 420 kV Ertsmyra- Kvinesdal 1
- 420 kV Ertsmyra- Kvinesdal 2
- 420 kV Kvinesdal- Kristiansand
- NorNed M1 West- høyspentkabler i sjø
- Tunnel I fjell for høyspentkabler NorNed.
- 300 kV Kvinesdal- Kleven
- 300 kV Kvinesdal – Feda 1
- 300 kV Kvinesdal- Åna-Sira
- 300 kV Kvinesdal – Lista 1
- 300 kV Kvinesdal -Lista 2
- 525 kV Ertsmyra- Vollesfjord – likestrøm

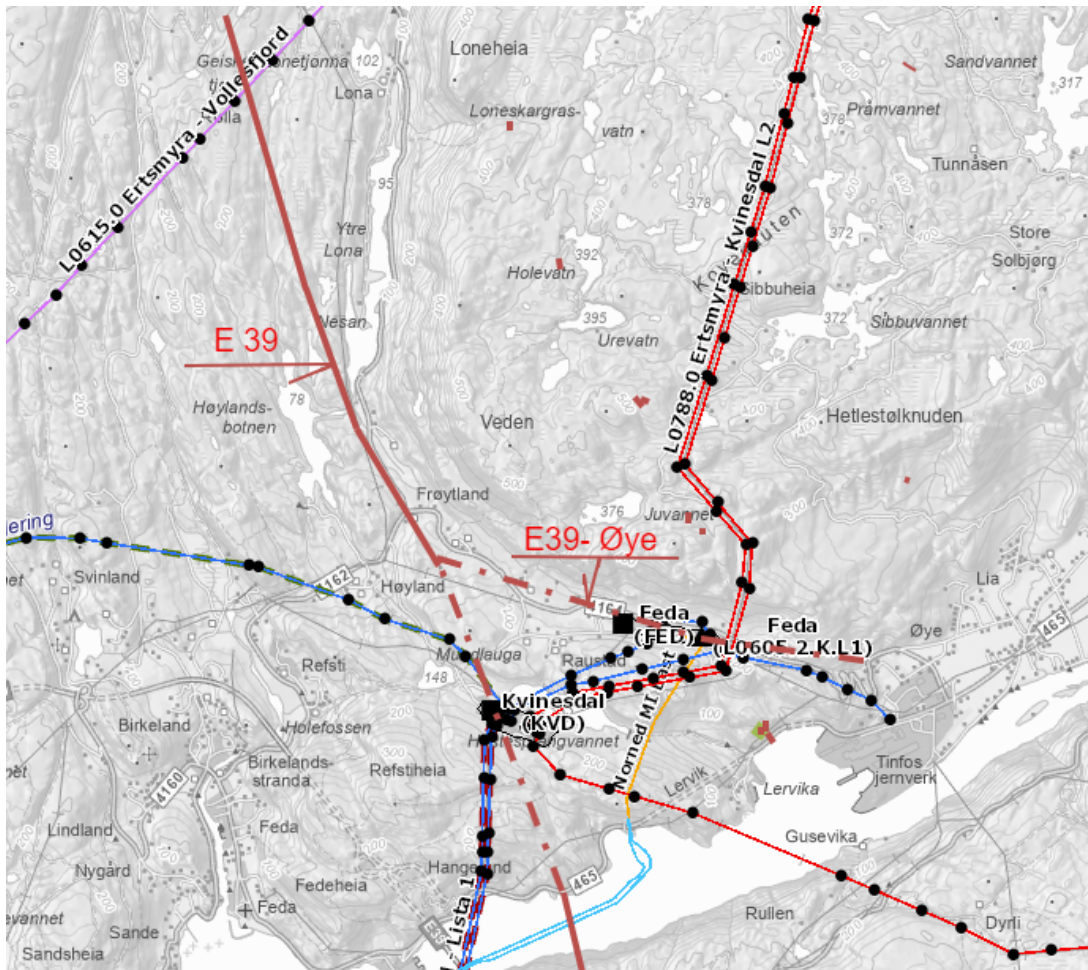


Fig.1: Statnett sine anlegg innenfor reguleringsområde.

På denne bakgrunn gjør vi oppmerksom på at det innenfor planområdet må tas hensyn til de anlegg som er nødvendig for Statnett å drive.

Statnett har følgende merknader til ny plan for E39:

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 40m. se fig.4. Linjen er bygget iht gitt konsesjon.

Statnett skal godkjenne alle tiltak innenfor hensynssone / byggeforbudsbeltet.

Da ny E39 krysser linjen og tiltaket ligger innenfor hensynssone / byggeforbudsbeltet, skal Statnett godkjenne byggetiltaket.

Tilsendte tverrprofiler viser at avstand mellom dagens terreng og høyspentlinje er ca.15 m. Ferdig veibane ligger ca. 21 m under linje, fig.2 og avstand til fjellskjæring ca. 21m under linje, fig.3

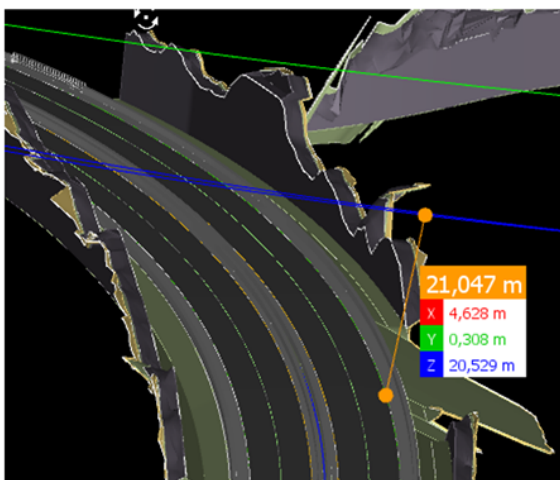


Fig.2: Avstand fra veibane til DC- linje

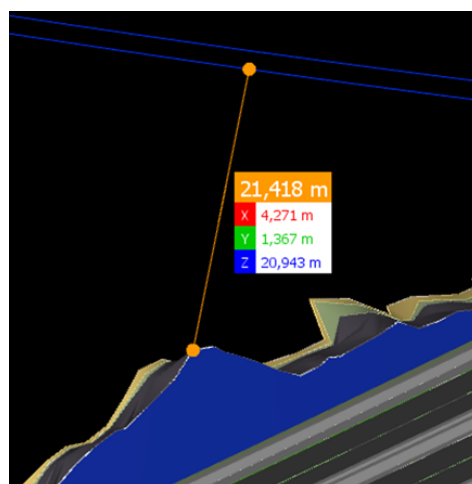


Fig.3: Avstand fra veibane til skjæring

Planbeskrivelse i Kvinesdal kommune.

I planbeskrivelsen er tatt inn følgende tekst i punkt 3.11:

3.11 Omlegging av ledningsnett.

Omlegging av høyspentanlegg prosjekteres av netteier, og dette utføres derfor ikke i reguleringsfasen. Agder Energi og Nye Veier har en generell enighet om at alle luftstrek som krysser E39 skal legges ned som jordkabel under kjørebane. I Kvinesdal kommune gjelder dette spesielt rundt de to nye kryssene- på Oppofte og i Frøytland.

Statnett mener at høyspentlinje 525 kV Ertsmyra – Vollesfjord må beskrives under dette punkt. Følgende må tas inn:

Høyspentlinjen 525 kV Rtysmyra- Vollesfjord skal ikke legges om, men være i drift under bygging av ny E39. Leder for sikkerhet skal være til stede når arbeidene skal foregå i nærheten av linjen.

Prosjektet må planlegge og tilpasse arbeidet i forhold til at man ikke kan forvente at man får utkopling av Statnett sin høyspentlinje. Hvis man ser at det er spesielle forhold der man ikke har noen alternativ en og søke utkopling før utførelse, så vil det være minimum 12 mnd. søknadsplikt. En eventuell utkopling kan avlyses uten kostnad for Statnett, hvis det oppstår driftssituasjoner når dette er nødvendig.

Alle kostnader forbundet med en eventuell utkopling bæres av utbygger av E39.

5.10 Risiko- og sårbarhet .

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.

6.5 Hensynssoner – og faresoner

I tabell 6-2 mangler beskrivelse av **hensynssone – Båndlegging etter annet lovverk-Energiloven (H740)**. Dette må legges inn i tabellen.

Funksjonen er å kartlegge og legge inn i plankartet hensynssone /byggeforbudsbeltet med bredde på 40 meter og fastsette bestemmelser tilhørende dette beltet. Dette må innarbeides i reguleringsbestemmelsene.

Konsekvensutredning hovedrapport.

I rapporten er tatt inn følgende:

3.3 Konsekvenser i anleggsperioden.

I rapporten er ikke beskrevet utfordringene ved bygging av ny vei under 525 kV høyspentlinjen Ertsmyra - Vollesfjord. Dette bør tas inn som ett kulepunkt og beskrives.

Høyde på terreng under linje er ca. 15 m på det lavest terreng. Dette innebærer at anleggsmaskiner er innenfor varslings-sone på 30m, og arbeidene må gjennomføres med godkjent ansvarlig leder for sikkerhet til stede, godkjent av Statnett. Før byggearbeidet påstartas under linjen skal Statnett godkjenne tiltaket.

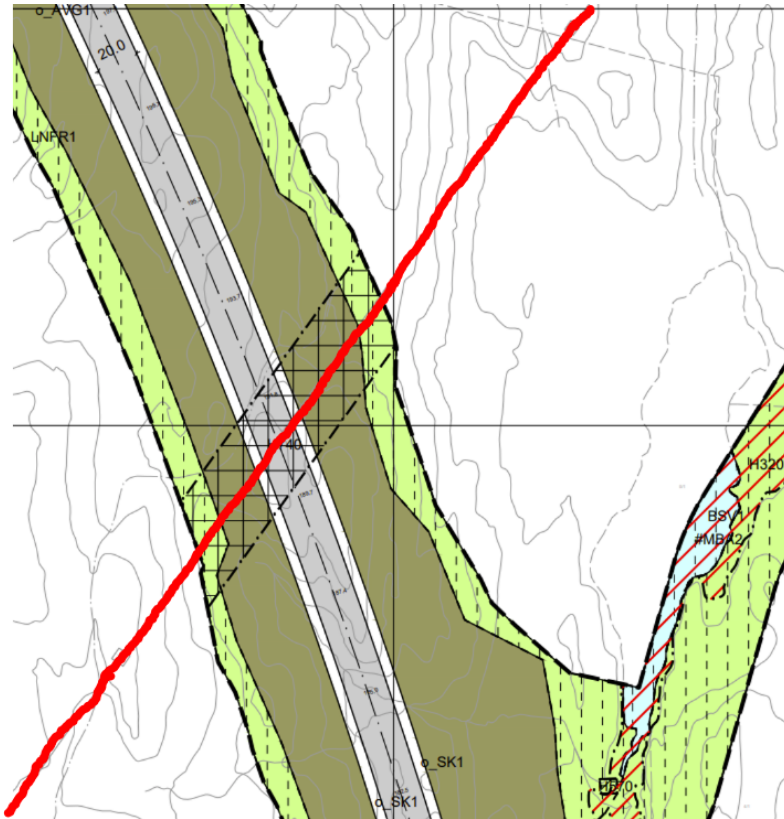


Fig.4: Planutsnitt. Rød strek viser høyspentlinje som krysser over ny E39. Hensynssone-byggeforbudsbeltet med bredde på 40m er vist i planen.

Forslag til reguleringsbestemmelser.

I forslag til planbestemmelser under punkt 3. **Hensynssoner (pl. § 12-6)** er ikke medtatt – **båndlegging etter- Energiloven.**

Følgende nytt punkt 3.3.3 må innarbeides:

3.3.3 Båndlegging etter andre lover- Energiloven. (H 740)

Statnett ber om at følgende bestemmelse innarbeides:

Det er ikke tillatt med ny bebyggelse innenfor hensynssonen og alle tiltak i terrenget og anleggsarbeid innenfor hensynssonen skal på forhånd avklares med lednings-eier.

1.1 Inntegning av høyspentlinje i plankart

Planområdet berøres direkte av eksisterende 525 kV transmisjonsnettledning Ertsmyra - Vollesfjord. Transmisjonsnettledningen er bygget og drives i samsvar med særskilt anleggskonsesjon gitt av Norges Vassdrags- og Energidirektorat (NVE), jf energilovens § 3-1 første ledd.

Anlegg bygget i samsvar med anleggskonsesjon er i all hovedsak unntatt fra Plan- og bygningslovens regler, og for slike anlegg kan det derfor ikke vedtas planbestemmelser eller vilkår som del av reguleringsplan for andre tema. Utgangspunktet er derfor at slike transmisjonsnettledninger og transformatorstasjoner i en reguleringsplan ikke skal inntegnes som ett planformål, men innarbeides i plankartet som hensynssone med SOSI-kode H740 (båndlegging etter Energiloven) og tilhørende reguleringsbestemmelser (pbl §§ 11-8 d) /12-6).

Statnett ber om at følgende reguleringsbestemmelse knyttet opp mot hensynssonen for transmisjonsnettanleggene:

Det er ikke tillatt med ny bebyggelse innenfor hensynssonen og alle tiltak i terrenget og anleggsarbeid innenfor hensynssonen skal på forhånd avklares med lednings-eier.

Hensynssonen skal være identisk med ledningsanleggets byggeforbudsbelte. Byggeforbudsbelte langs denne transmisjonsnettledningen er totalt 40 meter, 20 meter målt horisontalt til hver side fra senter av ledningen.

Det må ikke iverksettes tiltak som medfører forringelse av adkomst til Statnetts anlegg. Det må heller ikke gjøres inngripen i terrenget som medfører endring av overdekningen over kabler eller oppfylling av terrenget som medfører redusert høyde opp til luftledningsanlegg.

2. Transportvei for trafoer til Feda stasjon blir berørt ved bygging av ny E39.

Ny E39 " skjærer over" Statnett sin vedtatte transportvei for spesialtransport av trafoer til Feda stasjon, se fig.5.



Bilde: Eksempel på spesialtransport av trafo.

Statnett har ansvar for Nasjonal tungtransportberedskap.

Statnett SF er gjennom energilovens forskrift om sikkerhet og beredskap i kraftforsyningen (kraftberedskapsforskriften) , regulert til å inneha en nasjonal tungtransportberedskap for landets store transformatorer, uavhengig av selskap. Selve transporten står Statnett Transport AS for. Det vises i denne sammenheng til beredskapsforskriftens § 4-6. Nasjonal tungtransportberedskap. I denne står det blant annet at:

Den nasjonale tungtransportberedskapen skal gjelde for ekstraordinære situasjoner, samt under beredskap og i krig.

Av forskriftsteksten fremgår det at denne type transport er knyttet til nasjonal sikkerhet.

Statnett har etablert landingsplass for transformator til kai på Øie, for transport til Ertsmyra og Tonstad stasjoner og Fjotland stasjon. Denne ruta blir ikke berørt av fremlagt plan.

Til Feda og Kvinesdal stasjoner er etablert kaianlegg på Feda til mottak av trafoer. Vedtatt trafikkroute fig.5 for trafotransport til Feda stasjon, blir **berørt av ny plan for ny E39**.

Statnett sitt grunnlag for utforming av veier, bruer og tunneler med videre er gitt i Statnett sitt SDOK- 119 -22, versjon 4.0. (Standard dokument)

2.1 Statnett sine vurderinger av foreliggende plan for E39 ut fra gjeldende SDOK-119-22 , versjon 4.0:

Rute som vist i fig.5, er i dag gjeldende rute vedtatt i Statnett sin transportplan. Fig.6 viser dagens kryss ved Frøytland.

Fremlagt plan viser nytt kryss ved Frøytland 1, hvor eksisterende vei legges i kulvert under nye E 39. Det anlegges 2 stk. 90 graderes svinger på vei til Feda stasjon, like ut fra kulvert, se fig.7a og 7b og fig.8.

Statnett sin vurdering:

Forslag til nytt kryss som planlagt i fig. 7- 8. vil **ikke fungere for Statnett** sin spesialtransport av trafoer.

Det et vises til SDOK – 119 -22- versjon 4., hvor det stilles en rekke krav for denne type tungtransportberedskap.

Stigning

Stigning på veg skal være maksimalt 10 %. Veg med kurver bør ha mindre stigning enn 10 %, og jo skarpere kurve jo mindre stigning. I en skarp kurve skal stigningen være maksimalt 5 %.

Vegbredde

Bredde på veg skal være 5 meter ekskl. vegskulder ved rett veg. Ved kurver må bredden utvides til 6 meter. Ved skarpe kurver på 90 grader sving og når ytterradius nærmer seg minimum ($r = 30$ meter) må et område tilsvarende 15 meter vegbredde (radius i innersving $r = 15$ meter) være fritt for hindringer for at vangene ikke skal støte bort i noe. Svingradius Minimum radius i innersving: $r = 15$ meter Minimum radius i yttersving: $r = 30$ meter

Tunneler og tilsvarende hindringer

Transportkjøretøyets høyde er 4,2 meter. Total høyde er avhengig av eventuell tilleggshøyde fra transformator-kassen. Kassens høyde er normalt begrenset til 4,5 meter

Bruer

Største bredde ved ytterkant til ytterkant vanger under transport er 5,2 meter. Vangene kan heises opp til 1,0 meter over vegdekket. Dersom ei bru har rekkverk over $h = 1,0$ meter betyr dette at kjørebanen må være minst 5,2 meter bred fra innerkant til innerkant rekkverk. Dette gjelder når man har 30 meter rett vegstrekning ved inngang og utgang av brua.

Oppbygging av veg

Prosjektering av ny transportveg/utbedring av eksisterende veg må tilpasses størrelsen på transporten. Her må også vurderes evt. senere behov for transport. Maksimale krav til vegen er 16 tonn akseltrykk over 12 aksler over 15,4 meter lengde. vei for trafotransport

Konklusjon:

Fra tunnelåpning til kurve starter, skal det være en rett strekning på min. 30 m. Min. radius på yttersving skal være min. 30 m, og min. radius for innersving skal være 15 m. Dette for å sikre fri "veg

" for vangene til vognen for trafo. Bredde på vei i 90 graders sving skal være min 6 m. For å etterkomme Statnett sitt krav iht. SDOK, må krysset **endres** *lutvides ca. som stiple linje viser, se skisse fig.9.*

Iht. planbeskrivelse skal SEFRAK registrert bolig med adresse, Frøylandsveien 241 (som vil komme i veien for transporten) rives. I fig.8 er bolig med i planen.

Midlertid vei ved bygging av kulvert se fig.10.

Veikryss skal bygges om midlertidig i forbindelse med bygging av kulvert. Midlertidig omlagt vei må utformes slik at den kan ivareta en transport av trafoer iht. gjeldende SDOK- 119- 22 versjon 4.

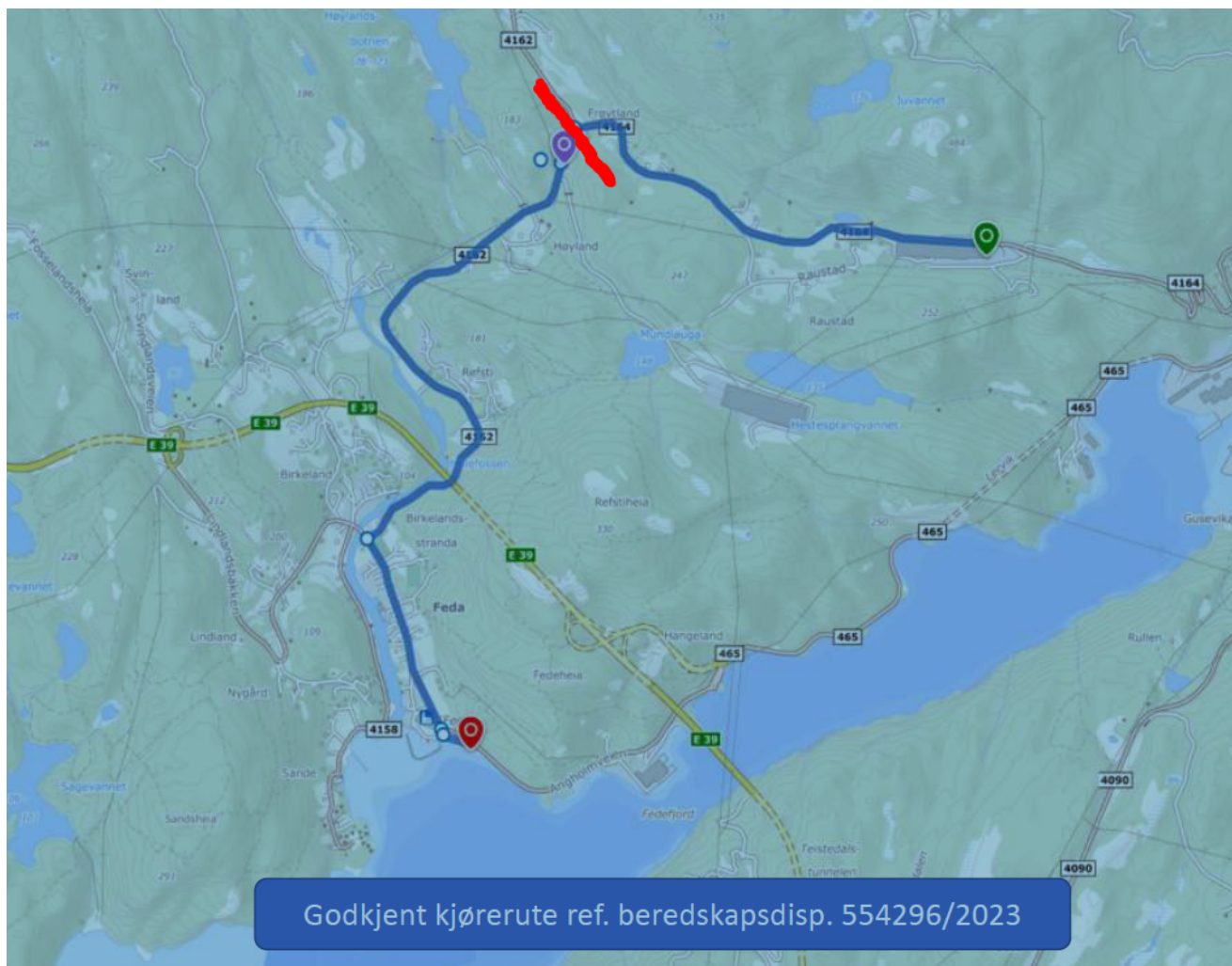


Fig.5: Vedtatt transportvei for trafo. Kjørerute fra kaianlegg på Feda og til Feda stasjon. Rød strek viser ca. plassering av ny E39.



Fig.6: Dagens kryss ved Frøyland, kopi fra transportplan.

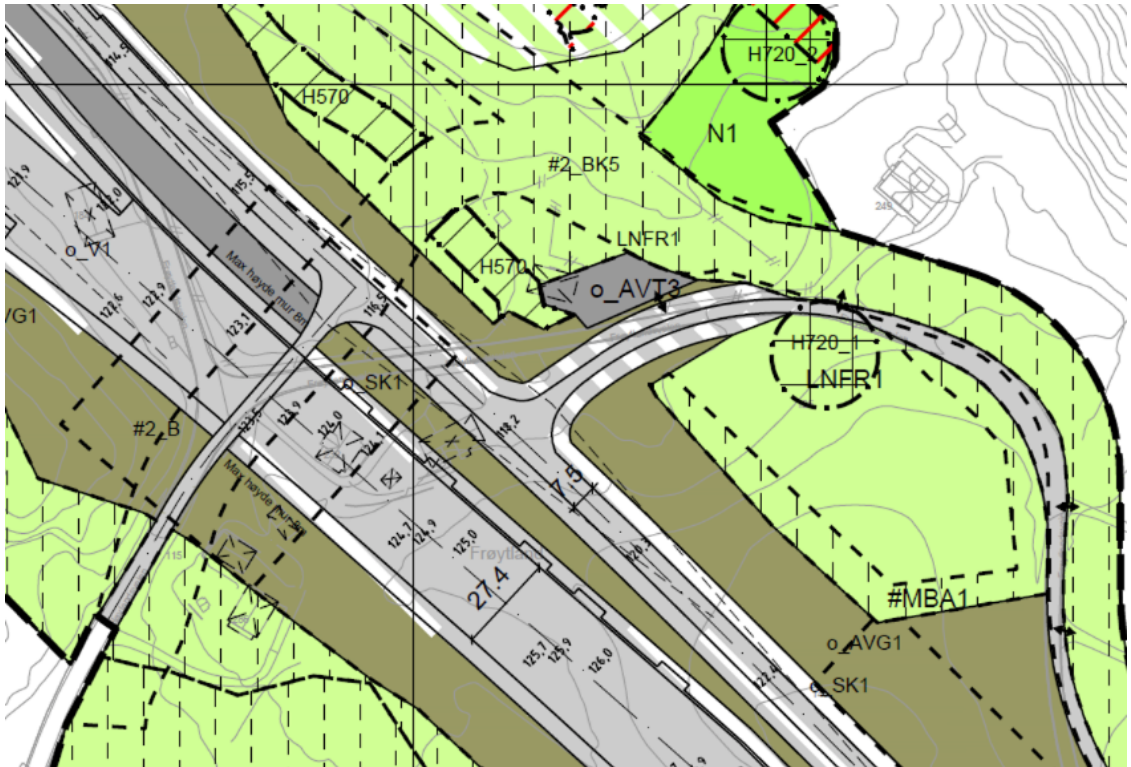


Fig.7a: Nytt planlagt kryss ved Frøyttland. Eksisterende vei legges i kulvert under E39.



Fig.8: Ny E39 med anlagt kulvert under. Bolig på Frøyttlandsveien 241 er ikke revet.

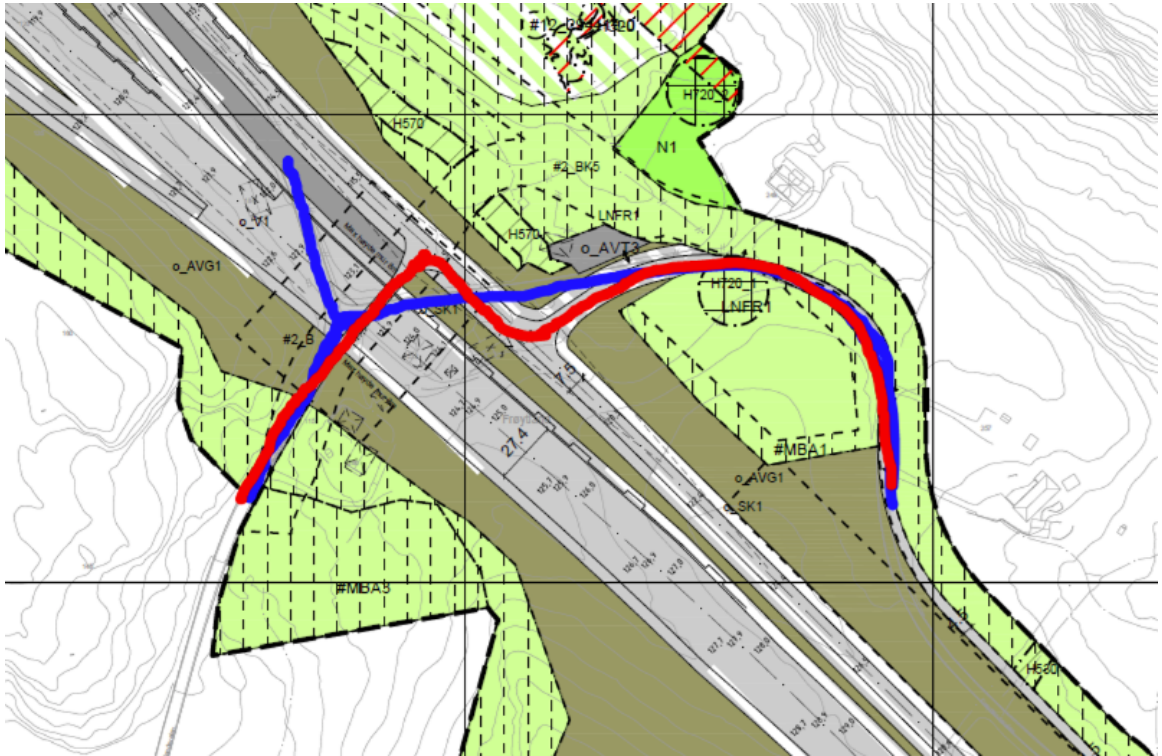


Fig.7b: Blå linje, eksisterende kryss. Rød linje planlagt nytt kryss. Kulvert / tunnel under nye E39.

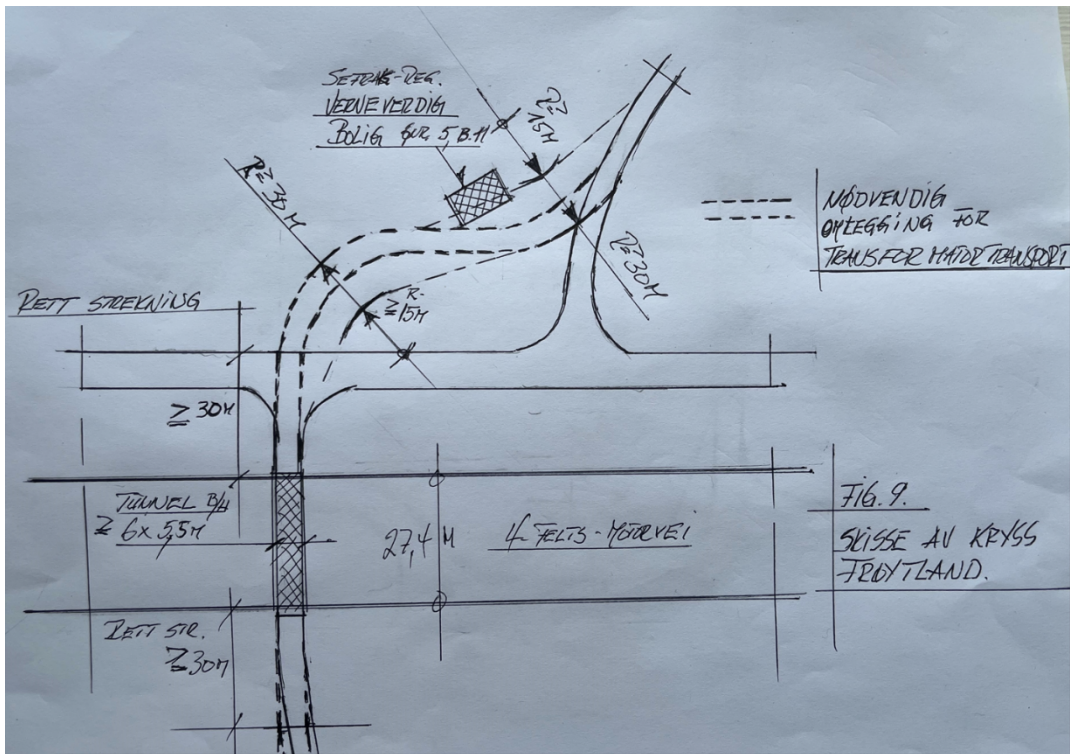


Fig.9: Skisse. Justert kryss (stiplet) på Frøytland pga. min. 30 m rett strekning fra tunnel før kurve starter. Minste radius er 30 m på ytterkurve og min. 15 m radius på indre kurve. (fri linje for vognen som bærer transformator)



Fig. 10 Midlertidig omlegging av kryss ved bygging av kulvert.

2.2 Alternativ rute til dagens vedtatte ruteplan fig.5.

Alternativt forslag til rute går fra Statnett sin kai ved Øye, gjennom ny rundkjøring og ny planlagt tunnel, og frem til Feda stasjon. se fig 11-16

For at fremlagt forslag til alternativ rute skal fungere, må det foretas følgende justeringer i fremlagt plan:

2.2.1 *Iht. planlagt rundkjøring, fig.15, er radius målt til ca. 23 m. Denne radius må utvides til min. 30m, da minste ytre radius er satt til 30 m iht. SDOK- 119-22 versjon 4.*

I rundkjøring kan ikke bygges opp noen innretninger høyere en 1m over veibane, utenfor en minste radius på 15m.

2.2.2 *I tillegg må sikres at minste ytre radius er 30 m ved kryss på Frøytland, og at fri linje er fra minste indre radius på 15 m, se skisse fig.13.*

Ved kryss Øye kai / FV 465 på Øyesletta (hvor kryss blir ca. 75 grader) kan en snu kjøreretning for trafotransporten, se fig.16.

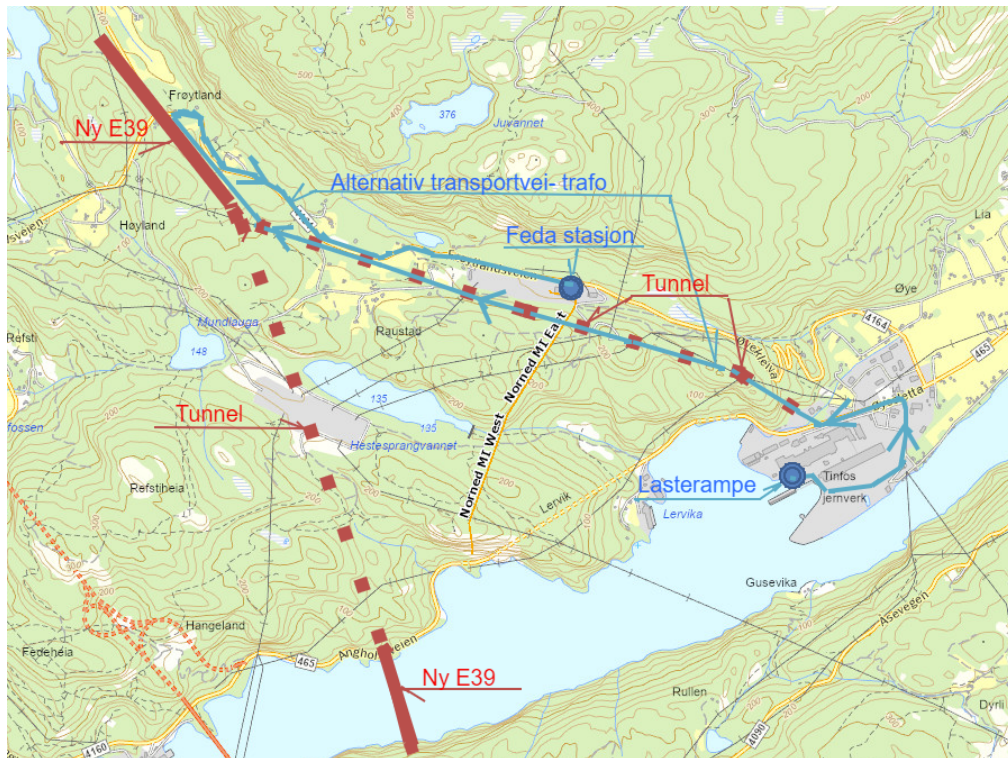


Fig.11: Ny planlagt adkomstvei fra Øye til E39 gjennom ny tunnel fra Øyesletta. Alternativ rute fra kai på Øye- Feda, og alternativ rute for Statnett med trafotransport.

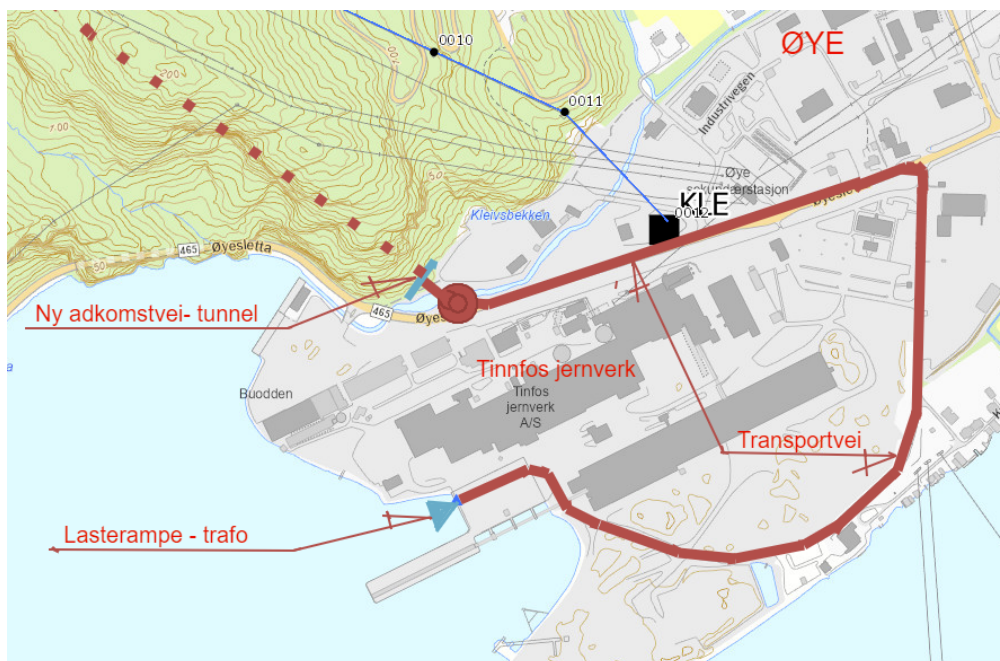


Fig.12: Fra lasterampe ved Øye, adkomst til ny tunnel, gjennom ett ca. 75 graders kryss ved FV 465.

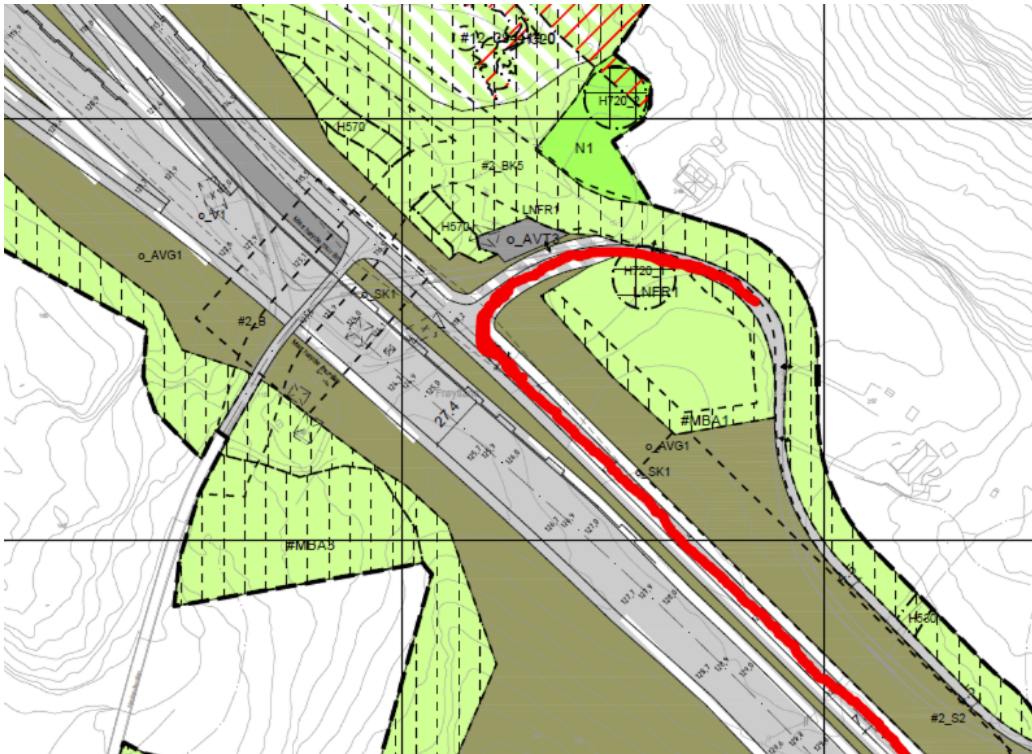


Fig.14: Kryss ved Frøytland for transport Øye- Feda.



Fig.15: Rundkjøring fra fylkesvei til tunnel. Transport Øye- Feda.

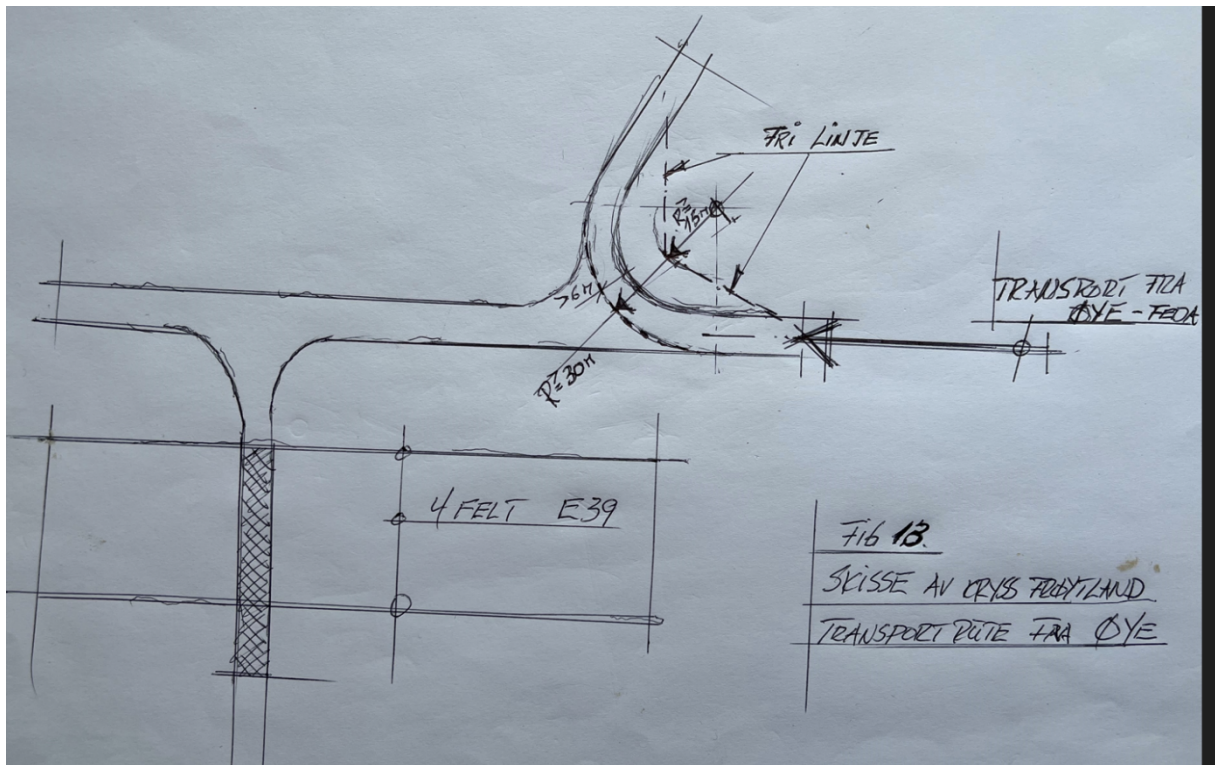


Fig.13: Skisse. Nytt kryss ved Frøyland. Minste ytre radius skal være 30m, fri linje er ved min 15 m indre radius.

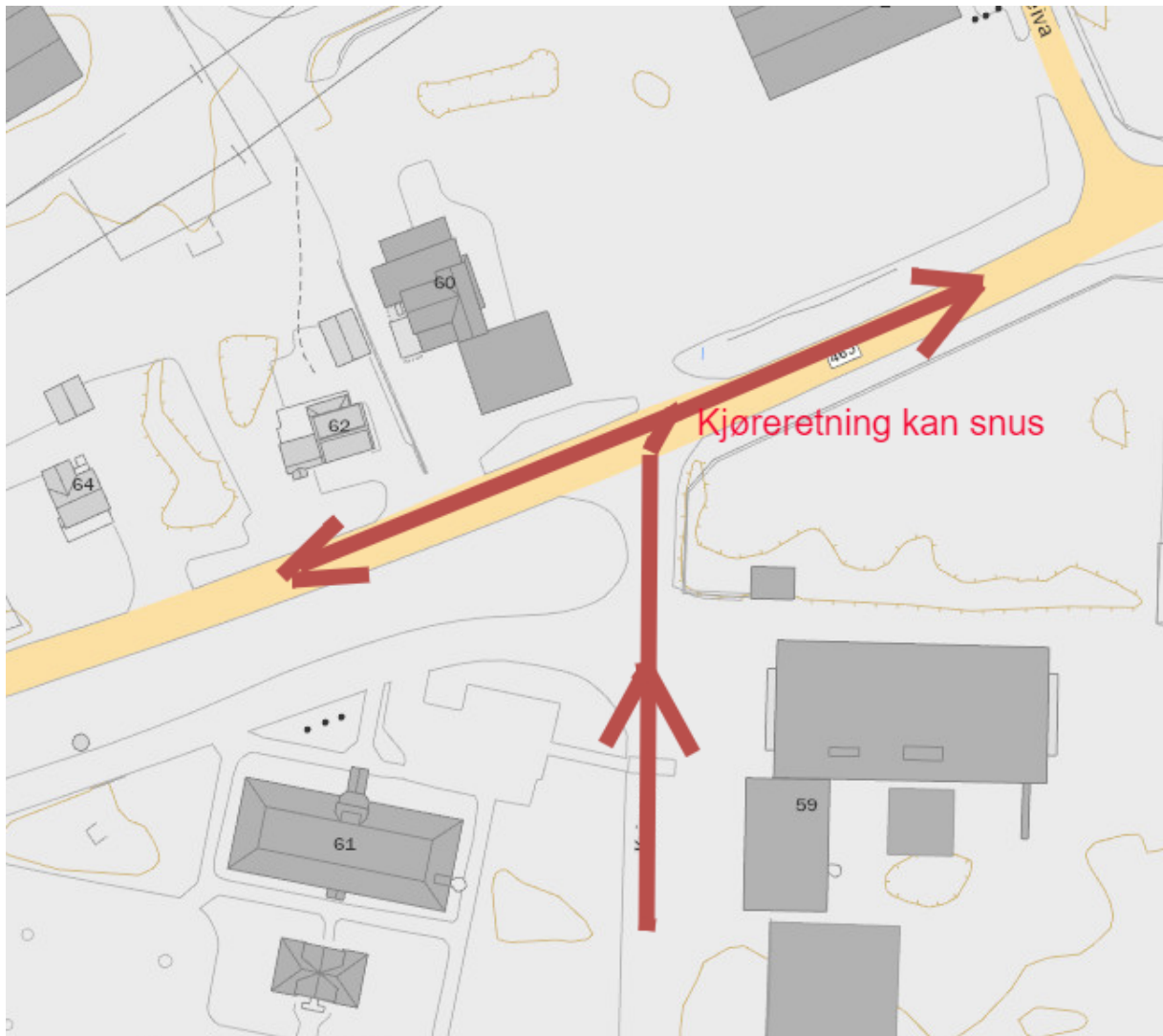


Fig.16: Kjøreretning kan snus ved Øyesletta- ved kryss med FV 465 ca. 75 grader.

Statnett sin vurdering av alternativ rute fra Øye til Feda:

Alternativ ny rute fra Øye kan velges som ny rute for transport av trafoer til Feda stasjon, under forutsetning av at endringer i planen innarbeides som anmerket i punkt 2.2.1 - 2.2.2.

3.0 Sprengningsarbeid og rystelser som kan skade Statnett sine anlegg.

Tunnelene som skal anlegges ligger under Statnett sine to stasjoner, nye Kvinesdal stasjon og Feda stasjon. Sprengning i fjell kan medføre for sterke rystelser og kan skade tekniske installasjoner.

Vedlagte lengde profiler, fig. 18 og 19, viser ca. tykkelse av fjell.

For sprengningsarbeid i nærheten av høyspentanlegg gjelder følgende:

Rystelser:

Sprengningsarbeider må ikke påføre høyspentanlegget skade. Er det fare for overskridelse av grenseverdier, må **geologisk undersøkelse** gjennomføres.

Transmisjonsnettet er ømfintlig for vibrasjoner, og har derfor fastsatt grenseverdier for vibrasjoner på konstruksjoner som kan påvirkes. Grenseverdien for transmisjonsnettanlegg er satt til 20 mm/sek på mastevanger og 30 mm/sek på fundament. Tiltakshaver er ansvarlig for at grenseverdiene overholdes, og må sørge for at det monteres rystelsesmålere som overvåker transmisjonsnettanlegget. Resultatene må kunne dokumenteres og kontrolleres og kostnadene forbundet med målingene må dekkes av tiltakshaver.

Geologiske undersøkelser:

For å sikre stabilitet på mastefundament / høyspentanlegg må tiltakshaver iverksette geologiske undersøkelser. Disse skal utføres av kvalifisert fagpersonell. Undersøkelsene skal legges til grunn for en geologisk rapport som dokumenterer stabilitet på fjellet/grunn, videre at stabiliteten kan opprettholdes både gjennom driftsfasen og videre ut ledningens levetid. Kostnader til undersøkelser og utarbeidelse av rapport dekkes av tiltakshaver. Gjennomførte undersøkelser og dokumentasjon fritar likevel ikke tiltakshaver fra ansvar for en eventuell skade som påføres transmisjonsnettanlegget som følge av tiltaket.

Disse krav gjelder spesielt de nærmeste mastepunktene ved krysningpunkt beskrevet i punkt 1 og ved sprengning av tunneler under stasjonsanleggene ved Kvinesdal stasjon og Feda stasjon.

Nor-Ned høyspentkabel går i tunnel og krysser tunnel fra Øye til E39. Utbygger må sikre at det er tilstrekkelig tykkelse av fjell mellom tunnelene og vurdere risiko mht. rystelser.

4.0 Fyllingsområdet av overskuddsmasser ved Kvinesdal stasjon fig.17.

Ved trafostasjonen ved Kvinesdal, se fig.17, er det foreslått innregulert på Statnett sin eiendom et masselager til benyttelse dersom det blir behov for lagring av masser i tilknytning til eventuell etablering av anleggsvei frem til området ved påhugget til Refstihei-tunnelen ved Feda fjorden.

Statnett vil påpeke at foreslått fyllingsområde i planen vil bli vurdert opp mot behov for egen utnyttelse av dette området. Dersom det blir aktuelt med ilandføring av kabler fra prosjektet Sørliche Nordsjøen II ,kan området avsatt i planen til fyllingsområde være bundet til dette prosjektet.

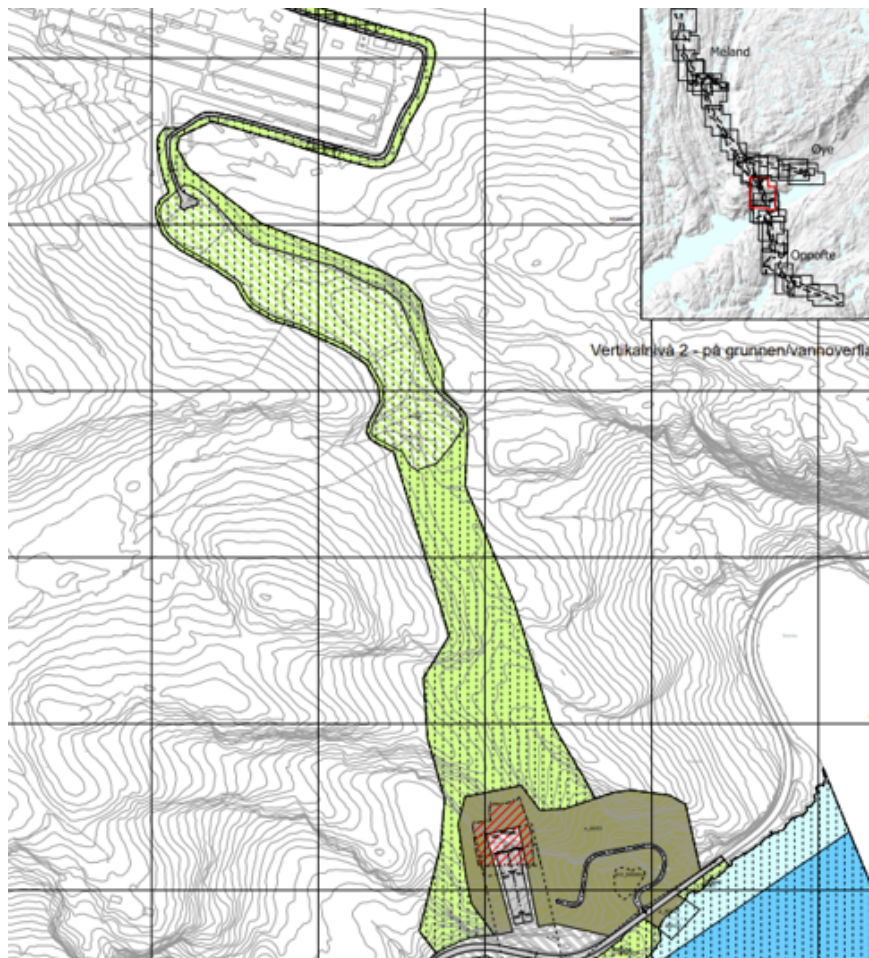


Fig.17: Innregulert område for fylling av overskuddsmasser på Statnett sin eiendom ved Kvinesdal stasjon (stasjon vist øverst i fig 17).

Kvinesdal stasjon:

Refstiheitunnelen- passerer under stasjon fra ca. pr 15500-15750:

Avstand fra vegbane i tunnel og opp til terreng er:

- Profil 15750: 151,69-105,14 = ca 46 m
- Profil 15500; 154,73-93,26 = ca 61m

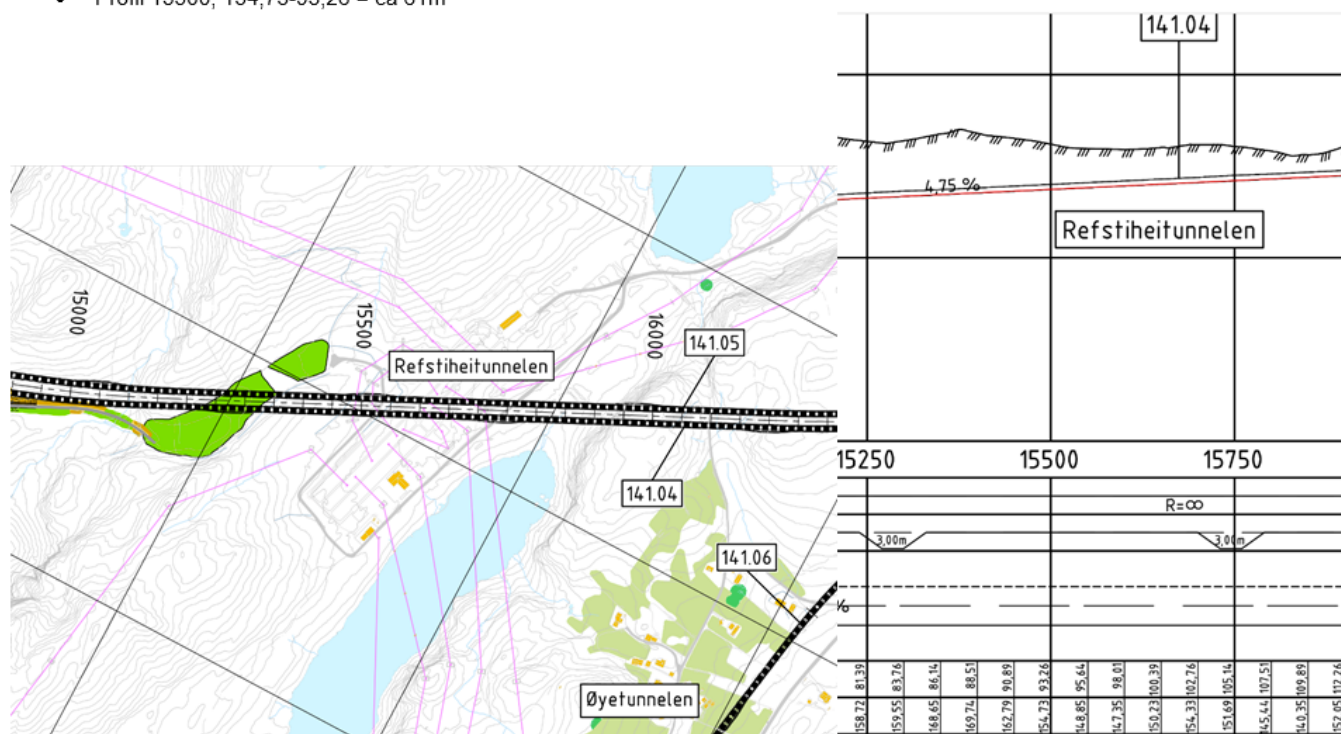


Fig.18: Lengdeprofil av tunnel ved Kvinesdal stasjon. Tykkelse av fjell under stasjon varierer mellom ca. 45 til 60m

Feda stasjon:

Øyetunnelen passere noe til side for Feda stasjonen i ca. pr 2200 til 2700.

Avstand fra vegbane i tunnel og opp til terreng er:

- Pr 2200 189,80-81,09= ca.108m
- Pr 2700 194,71-57,29= ca. 137 m

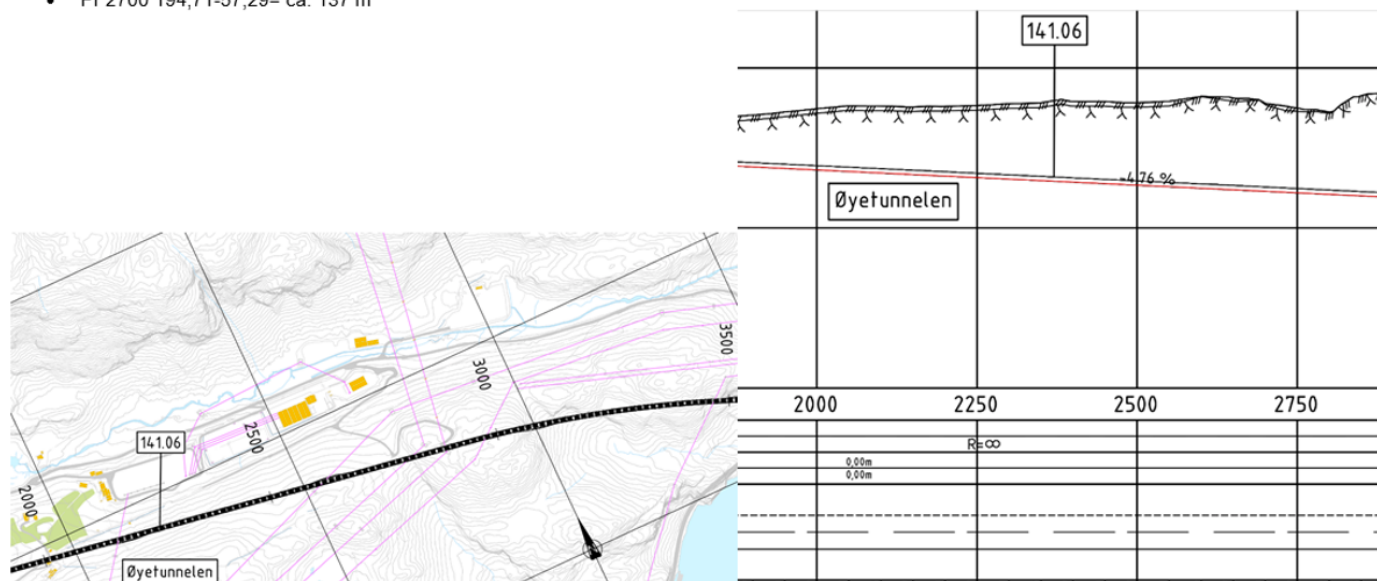


Fig.19: Lengdeprofil av tunnel under Feda stasjon. Tykkelse av fjell under stasjon varierer mellom ca. 108 til 137m.

5.0 Statnett sine planer for utvidelse av Kvinesdal stasjon

Statnett har startet opp et prosjekt med formål om å utvide Kvinesdal stasjon. Med havvind som skal tilknyttes, kan det bli ytterligere utvidelser. Statnett vil ha behov for å flytte linjetrasser inn/ut av anlegget, spesielt Lista ledningene og ledningene mot Åna-Sira. Dette vil kunne utføres uten påvirkning av planer for E39. Likeledes vil dette gjelde tiltak inne på selve stasjonsområdet.

Statnett har behov for å anlegge fjellfundamenter til nye ledninger og utvide stasjonsområdet med sprengning i skjæringene på østsiden av Kvinesdal stasjon.

Etter tilsendte lengdeprofiler ved Kvinesdal stasjon, fig.18, ved profil nr.15500, er det ca. 60m fast fjell over tunnelen til området Statnett planlegger å foreta sprengning i fjell, i forbindelse med utvidelse av stasjonen.

6.0 Generelle krav

Anleggsarbeid nært høyspentanlegg – 30 meters varslingsgrense

Anleggsarbeid nært spenningsatte anlegg må skje på en måte som ikke gir fare for Statnetts ledninger eller skade på personell, maskiner og utstyr. I tillegg til byggeforbudsbeltet er det en varslingsavstand på 30 meter det fra ytterste strømførende fase på ledningen.

Statnett som lednings-eier skal derfor kontaktes minst 6 uker før planlagt oppstart av arbeid med anleggsmaskiner i en horisontal avstand nærmere enn 30 meter fra ytterste strømførende line. Det samme gjelder dersom det skal gjennomføres sprengningsarbeider eller gravearbeider mv som kan gi risiko for å påføre overføringsanlegget skade eller gi skade på tiltakshaver eller utstyr. Det vil da være nødvendig med befarings og nærmere avtale om aktuelle sikkerhetstiltak.

Vi viser ellers til veiledning på Statnett sin hjemmeside

<https://www.statnett.no/om-statnett/vart-hms-arbeid/arbeid-nar-hoyspentanlegg/>

samt publikasjonen "Anleggsmaskiner og elektriske anlegg" som finnes der.

Statnett ber om at den sistnevnte publikasjonen følger det videre planarbeidet da denne illustrerer grunnlaget for vårt HMS-arbeid ved ledninger som er spennings satt.

Når det gjelder ROS-analyse ber vi om at denne gjennomføres med hensyn til transmisjonsnettets som kritisk infrastruktur både med hensyn til ferdig bygget anlegg og med hensyn til anleggsgjennomføring.

Statnett ber om å være høringspart i det videre planarbeidet.

Rune Garberg
Seniorrådgiver

Endre Bjelland
Seniorrådgiver

NORGES VASSDRAGS- OG ENERGIDIREKTORAT
(NVE)

Postboks 5091
Majorstua

0301 OSLO

