

Uttalelse til oppstart av reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse til arbeidet med reguleringsplanen. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med og danner grunnlag for planforslaget som senere skal behandles av kommunen.

Uttalelsen gjelder

Navn på reguleringsplan: E39 Lyngdal vest - Kvinesdal
Planident: Lyngdal: 4225 202107 | Kvinesdal: 4227 2021001
Kommune: Kvinesdal

Forslagsstiller er

Navn: Nye Veier v/ Sweco
Organisasjonsnummer: 967032271
Kontaktperson: Espen Motzfeldt Drange

Plankonsulent er

Navn: SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer: 967032271
Kontaktperson: Espen Motzfeldt Drange

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid er mottatt av

Navn: ALTIFIBER AS
Telefonnummer:
E-post:

Du kan skrive din uttalelse til reguleringsplanarbeidet i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Altifiber AS har med stor sannsynlighet fiberlinjer som krysser planlagt trase for ny vei. Vi har derfor behov for å avklare hvordan krysningspunkter skal håndteres på riktig tidspunkt i prosessen.

Signert av

TORALF HÆREM NYHEIM på vegne av ALTIFIBER AS

16.09.2021

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

16.09.2021 11:14:39 AR446550247

16.09.2021 11:14:39 AR446550247

Uttalelse til oppstart av reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse til arbeidet med reguleringsplanen. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med og danner grunnlag for planforslaget som senere skal behandles av kommunen.

Uttalelsen gjelder

Navn på reguleringsplan: E39 Lyngdal vest - Kvinesdal
Planident: Lyngdal: 4225 202107 | Kvinesdal: 4227 2021001
Kommune: Kvinesdal

Forslagsstiller er

Navn: Nye Veier v/ Sweco
Organisasjonsnummer: 967032271
Kontaktperson: Espen Motzfeldt Drange

Plankonsulent er

Navn: SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer: 967032271
Kontaktperson: Espen Motzfeldt Drange

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid er mottatt av

Navn: OLSEN RAYMOND
Telefonnummer: 97528902
E-post: raymols@online.no

Du kan skrive din uttalelse til reguleringsplanarbeidet i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Som jeg forstår det så er det linje 1 som går under min eiendom 41/2 Guse som berører meg. JEg ser også at det er en ikke anbefalt linje.

Signert av

RAYMOND OLSEN på vegne av OLSEN RAYMOND

18.09.2021

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

18.09.2021 20:45:01 AR446800464

18.09.2021 20:45:01 AR446800464

Uttalelse til oppstart av reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse til arbeidet med reguleringsplanen. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med og danner grunnlag for planforslaget som senere skal behandles av kommunen.

Uttalelsen gjelder

Navn på reguleringsplan: E39 Lyngdal vest - Kvinesdal
Planident: Lyngdal: 4225 202107 | Kvinesdal: 4227 2021001
Kommune: Kvinesdal

Forslagsstiller er

Navn: Nye Veier v/ Sweco
Organisasjonsnummer: 967032271
Kontaktperson: Espen Motzfeldt Drange

Plankonsulent er

Navn: SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer: 967032271
Kontaktperson: Espen Motzfeldt Drange

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid er mottatt av

Navn: TOFTELAND CATO VEHUS
Telefonnummer:
E-post:

Du kan skrive din uttalelse til reguleringsplanarbeidet i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

når man ser på linjen til eksisterende vei og ny vei er buen så og si lik, annet at ny retning har stigning. røyskår sletta og mjåvann sletta er vel de fineste slettene i hele Lyngdal kommune. i denne tiden hvor man lærer ungdom om resirkulering, gjenbruk og panting synes jeg det er totalt hjernedød og ødelegge gårder, natur og familie liv ,visst den allerede eksisterende vei er fullt brukbar. hvor mange utdaterte veier skal Norges natur ha, vis man skal bygge ny vei annhver tiår. ?

Signert av

CATO VEHUS TOFTELAND på vegne av TOFTELAND CATO VEHUS 18.09.2021

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

18.09.2021 17:31:59 AR446797240

Vibeke Abusland /

Daniel Emil Hovden

Sweco Norge AS

Espen.drange@sweco.no

Lyngdal, den 17.09.2021

**UTTALELSE TIL OPPSTART AV PLANARBEID E39 LYNGDAL VEST – KVINESDAL
(Lyngdal: 4225 202107 Kvinesdal 4227 2021001)**

Vi viser til deres brev av 15.09.21 hvor vi varsles om planoppstart for ny E39 over vår eiendom – gnr. 120, bnr. 6 i Lyngdal kommune.

Vi vil med dette protestere på planene:

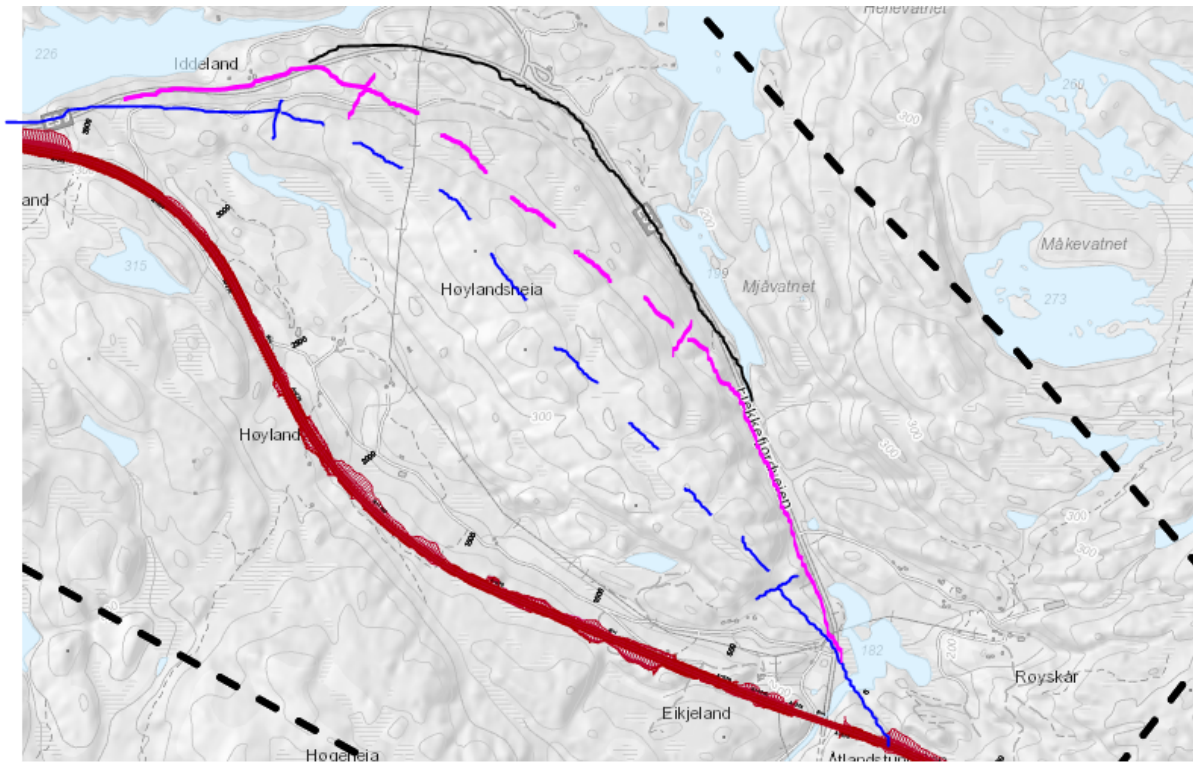
- Vi kjøpte vår eiendom – gnr. 120, bnr. 6 i Lyngdal for litt under 1 år siden. Før kjøpet undersøkte vi hvilke planer som forelå for området, og fant da ingen planer om vegbygging over denne eiendommen. Vi er snart ferdig med å oppruste boligen til moderne standard, og skal da flytte opp på bruket. I neste fase var planen å oppgradere driftsbygningen og begynne å drifte eiendommen med småskala landbruk og skogbruk.
- Den inntegnede veglinje i oversendte dokumenter ligger så nær vår bolig at den i praksis blir ubeboelig.
- Den inntegnede veglinje går rett gjennom vår bolig sin brønn.
- Den inntegnede veglinje vil ta bort mesteparten av dyrka marka på vår eiendom.
- Den inntegnede veglinje vil dele vår eiendom i 2, og gjøre at vi fratras atkomstmulighet til utmarka på egen eiendom, og vil gjøre eiendommen nær verdiløs.
- Den inntegnede veglinje vil komme i en høyde på mer enn 250 meter over havet. Nede ved Røyskårvatnet har vegen en høyde på ca 190 meter over havet. Vegen vil derfor få kraftig stigning både øst og vest for vår eiendom, hvor den får sitt høyeste punkt. Vi kan ikke forstå at det vil være fornuftig å ha slike stigninger på en veg av denne standarden.
- Den foreslåtte veillinjen vil ligge svært høyt i forhold til omliggende terreng, og vil derfor være ekstra sårbar for vind og snø. Senest vinteren 2018 ble det på jordene på Høyland målt en snødybde på 140 cm.

- Den inntegnede veglinje vil gå inn i et større uberørt naturområde. Vi vet i dag at 2 av landsdelens viktigste villtråkk for hjortevilt krysser dagens E39 over tunnelen vest for Pitstoppen, og Åtlandstunnelen sør for Røyskårvatnet. Når dere planlegger E39 i dagen fra «Røyskår-syd» og helt til Rørdal vest for Tjomsland så vil E39 slik dere nå planlegger lage en «Berlin-mur» for hjorteviltet, og rasere bestanden av hjorteviltet syd for E39. Såkalte viltoverganger viser seg erfaringsmessig å ikke være en fullgod løsning.
- Det samme området er også et av landets sørligste habitater for spillende orrfugl. Etter hvert som kystnære strøk har «grodd igjen» er dette området i dag et av landsdelen siste kystnære områder hvor orrfuglen trives.
- Vi ser i sakens dokumenter at dere mener å «redde» flere gårdsbruk med ny trase. Dette er direkte feil! Dere kommer nå til å rasere minst 5 gårdsbruk, pluss flere frittliggende boligeiendommer.

Vår anbefaling:

- Primært mener vi dere av hensyn til viltet, naturverdier og lokal bosetting legger lengst mulig av vegstrekningen fra Røyskår til Tjomsland i tunnel. Dette vil spare bebyggelsen på Høyland, og det vil ta vare på et villtråkk av nasjonal betydning, og spare et stort urørt kystnært naturområde.
- Sekundært mener vi dere bør planlegge ny E39 vest for Røyskårvatnet nærmest mulig dagens E39-trase. Da kan den vegen som allerede er bygget gjenbrukes, og samfunnet spares for utbyggingskostnader.
- Tertiært kan vegen legges nord for bebyggelsen på Høyland og sør for dagens E39, da med deler av strekningen i tunnel av hensyn til viktige villtråkk.

(Se kartskisse som grov illustrasjon på våre alternativer).



Med vennlig hilsen

Daniel Emil Hovden

Vibeke Abusland

Kopi: Lyngdal kommune, postmottak

Agder Fylkeskommune

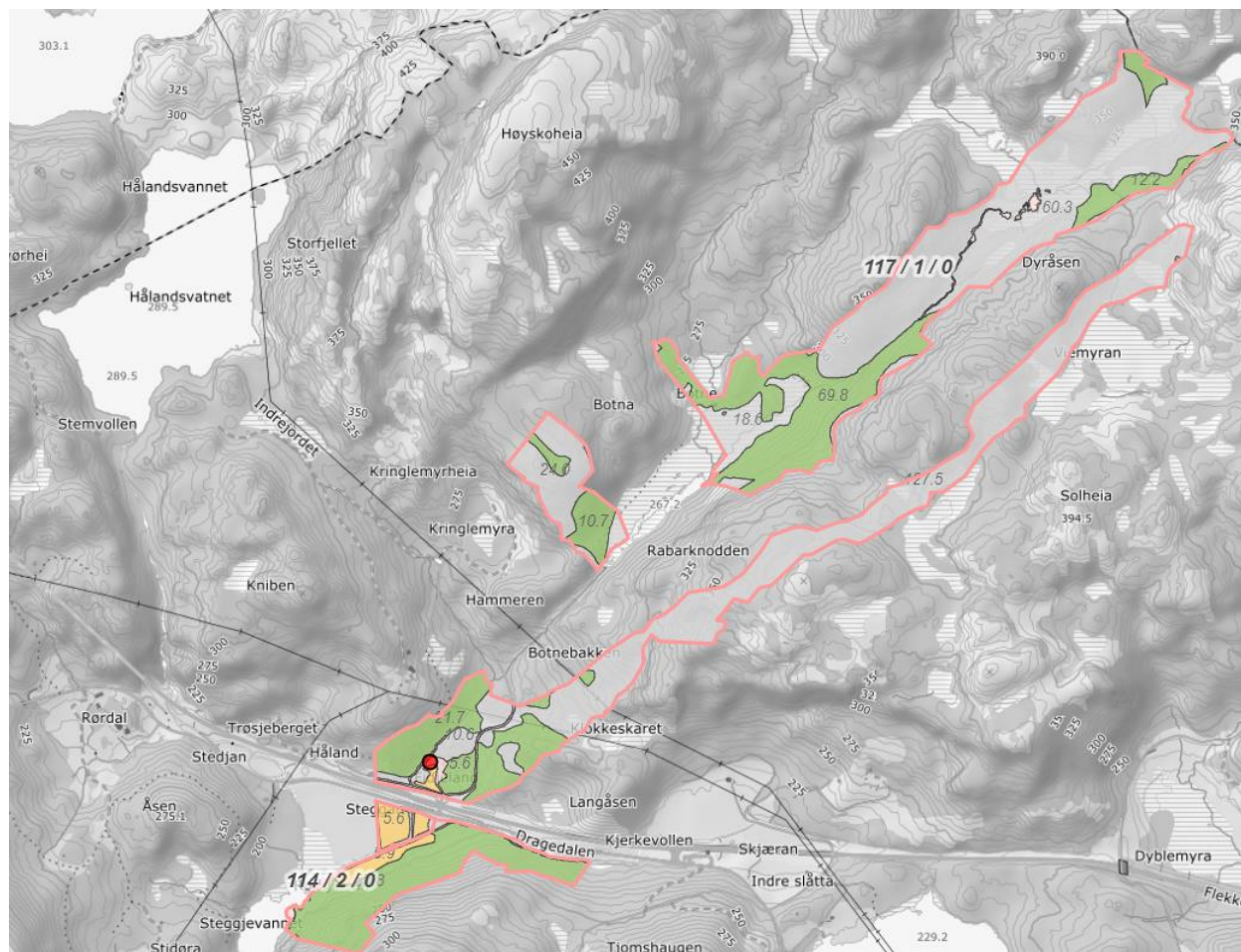
Gruppelederne for de politiske partiene i Lyngdal

Naturvernforbundet i Agder

Innspill ny E39 Lyngdal vest - Kvinesdal

Som grunneiere av gnr/bnr 116/3, 114/2 og 117/1 i Lyngdal kommune har vi noen kommentarer og innspill til de to planlagte linjevalgene. De samme kommentarene ble overbrakt under møte på teams med Nye Veier (kontortid møte den 23.09.2021 kl. 11.00 til kl. 11.35)

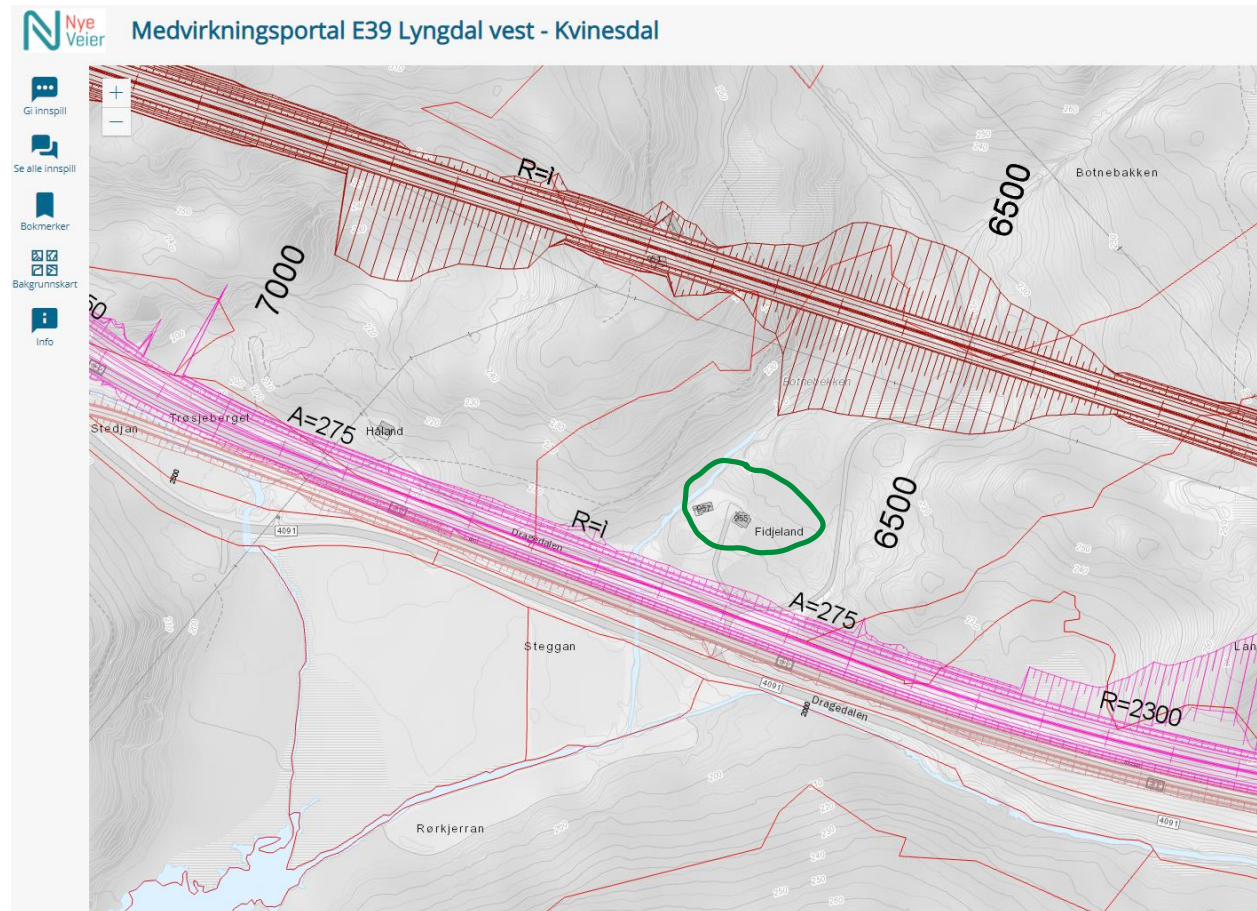
Som bakgrunnsinformasjon for våre kommentarer, følger et oversikts kart over våre eiendommer (figur 1.)



Figur 1.

Begge de anbefalte linjevalgene 5 og 3A går i umiddelbar nærhet til bygningsmassen på Fidjeland.

Se figur 2, grønn markering.



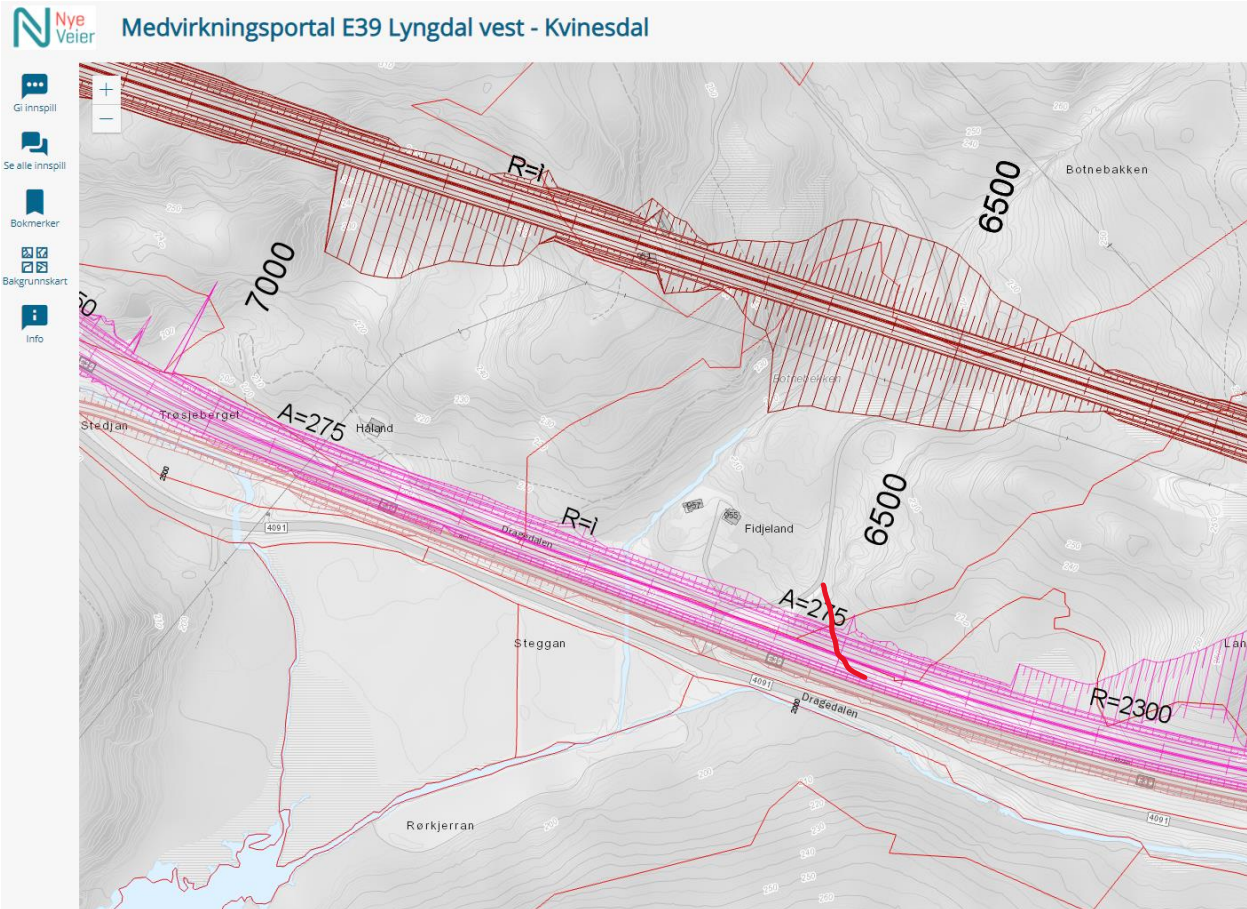
Figur 2.

Om linje 5 (rosa) til slutt er den linjen man faller ned på, så er det viktig for oss at tilgang til eiendommene sikres med tilsvarende type kulvert som i dag (ikke nødvendigvis på samme sted). Dagens kulvert er dimensjonert for skogsmaskiner da det tas ut skog i området.

Om linje 5 velges vil jeg anta at de tilstøtende grunneierne, særlig Magnor Nordhelle (Håland nedre) og Karl-Oscar Håland (Håland øvre) vil sikre adkomst til sine eiendommer. Deres nåværende adkomst vil ligge begravd under foreslått trase og følgelig vil ny adkomst måtte bygges. Fra vårt perspektiv vil vi strekke oss svært langt for å unngå at en slik adkomst forskyves enda nærmere husene på Fidjeland. Et alternativ vil i så måte være å følge den opprinnelige veitraseen til Håland (øvre) (indikert med rød strek i figur 3), og gjenoppsettelse av tidligere adkomst til Magnor Nordhelle sin gård (nedre, avmerket med gårdsnavn Håland på innbyggerdialog kartet)

Det er også av stor viktighet å sikre tilgang til gården Fidjeland (inklusive bygninger) for bil under anleggsfasen.

Når det gjelder støy, så er det for oss viktig at avbøtende tiltak blir iverksatt for å minimere dette. Vi går ut ifra at vi kommer tilbake til dette punktet senere i prosessen

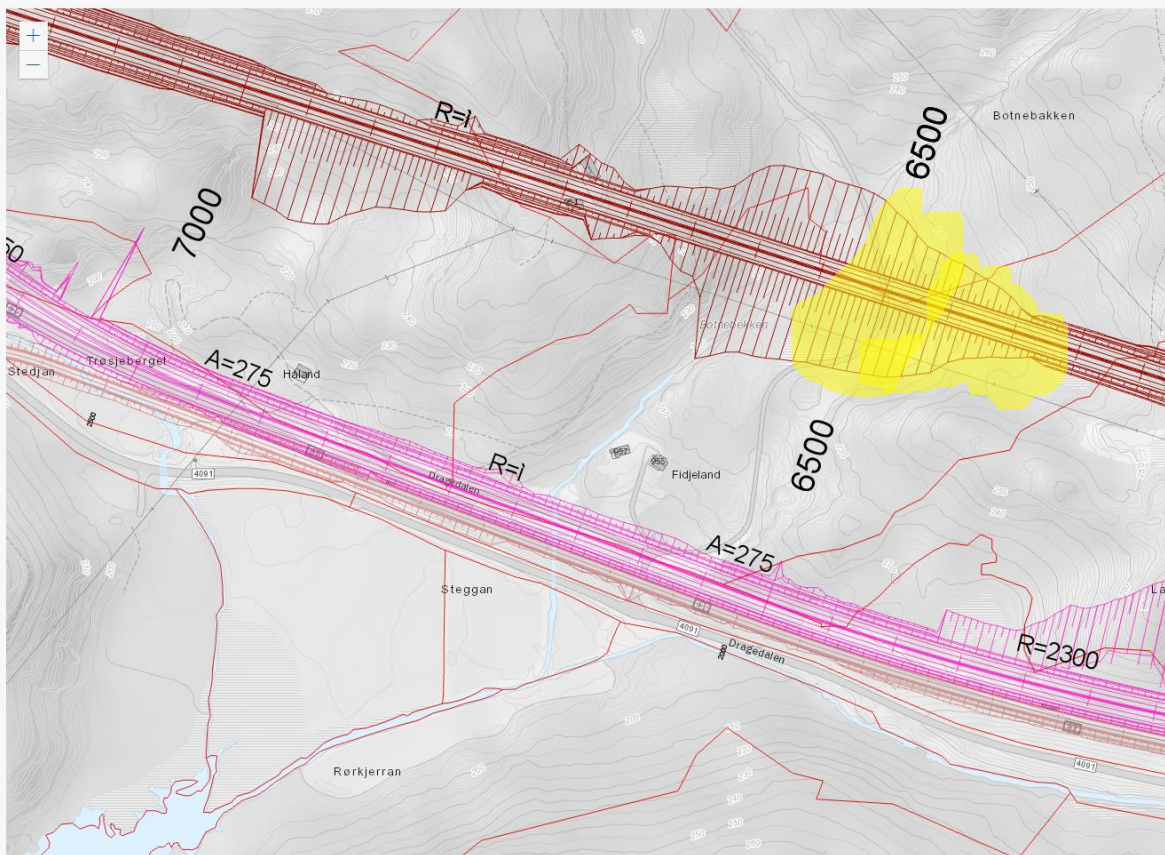


Figur 3.

Om linje 3 blir valgt, så blir denne liggende noe lengre unna bygningene, men vil resultere i en massiv fylling (vi tolker det dithen at det er en fylling som er indikert rett nord for Fidjeland, samt en skjæring gjennom Klokkeskaret). Her er det viktig for oss at det sikres adkomst til våre eiendommer ved Botne, enten i form av kulvert, eller bro (se Figur 4 for indikert område).

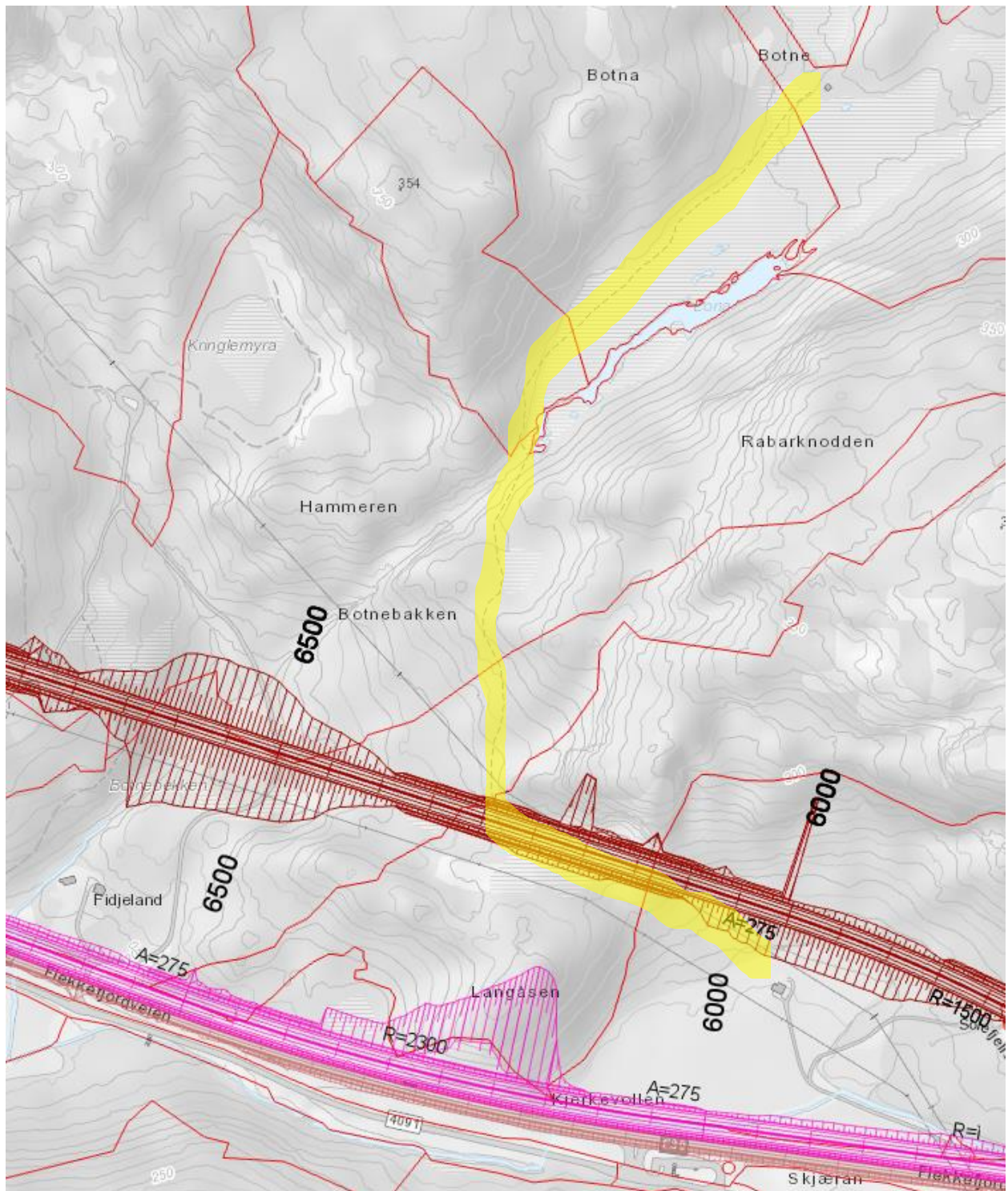
Støyproblematikk vil nok også oppstå ved dette trasevalget, med mulig behov for avbøtende tiltak.

- Gi innspill
- Se alle innspill
- Bokmerker
- Bakgrunnskart
- Info



Figur 4.

Til videre informasjon så har gården Fidjeland rett til å bruke adkomstveien gjennom Klokkeskaret opp til slåttan på Botne (indikert med gult i figur 5).



Figur 5.

Det er viktig for oss at denne retten fortsatt ivaretas. Vi imøteser videre dialog med Nye Veier

Vennlig hilsen

Linn-Evy og Bjørn Arvid Fidleland

Uttalelse til oppstart av reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse til arbeidet med reguleringsplanen. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med og danner grunnlag for planforslaget som senere skal behandles av kommunen.

Uttalelsen gjelder

Navn på reguleringsplan: E39 Lyngdal vest - Kvinesdal
Planident: Lyngdal: 4225 202107 | Kvinesdal: 4227 2021001
Kommune: Kvinesdal

Forslagsstiller er

Navn: Nye Veier v/ Sweco
Organisasjonsnummer: 967032271
Kontaktperson: Espen Motzfeldt Drange

Plankonsulent er

Navn: SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer: 967032271
Kontaktperson: Espen Motzfeldt Drange

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid er mottatt av

Navn: LANDE HARALD GUNNSTEIN
Telefonnummer: 95268345
E-post: ha-lande@online.no

Du kan skrive din uttalelse til reguleringsplanarbeidet i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Jeg ønsker at det blir valgt en linje som gjør at den kan bruke eksisterende E-39 fra Opofta til Tjomsland som fylkesvei.. Dersom en må legge en ny vei forbi Vatlandstunellen, vil dette ødelegge et gammelt kulturområde og deler av den gamle veien. Dersom dette blir aktuelt, vil jeg opplyse at jeg har beiteområdene til gården på sørsiden av veien og for å komme til disse må det anlegges en undergang under veien. Ber om at dette tas med i videre planlegging.

Signert av

HARALD GUNNSTEIN LANDE på vegne av LANDE HARALD
GUNNSTEIN

28.09.2021

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

28.09.2021 11:03:38 AR448080149

28.09.2021 11:03:38 AR448080149

Uttalelse til oppstart av reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse til arbeidet med reguleringsplanen. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med og danner grunnlag for planforslaget som senere skal behandles av kommunen.

Uttalelsen gjelder

Navn på reguleringsplan: E39 Lyngdal vest - Kvinesdal
Planident: Lyngdal: 4225 202107 | Kvinesdal: 4227 2021001
Kommune: Kvinesdal

Forslagsstiller er

Navn: Nye Veier v/ Sweco
Organisasjonsnummer: 967032271
Kontaktperson: Espen Motzfeldt Drange

Plankonsulent er

Navn: SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer: 967032271
Kontaktperson: Espen Motzfeldt Drange

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid er mottatt av

Navn: STANGELAND HANS VAGLE
Telefonnummer: 45502407
E-post: hans@paltek.no

Du kan skrive din uttalelse til reguleringsplanarbeidet i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Hei!
Jeg har studert forslaget som, slik jeg forstår det, sannsynligvis fører til at den nye veien skal følge den gamle fra Vintland, sør for Dyblemyra, over den gamle E39, og videre over til Rørdal. Dette gir et inntrykk av at en nærmest slanger den nye veien på et vis som vil influere negativt på flest mulig mennesker på sin vei.
Jeg skjønner at den mest ideelle løsningen som går over Idlandsvannet og videre i 7,8km tunell

til Fedafjorden, et dyrere alternativ, men det påvirker færre mennesker. Ingen på Drangslund, Tjomsland eller Røldal vil bli påvirket.

Det er nå vi har anledningen til å ta de rette valgene, selv om de kanskje er dyrere, akkurat nå. Det var en tabbe å bygge ny E39 slik den ligger i dag for relativt få år siden. La oss ikke gjøre det være ved å bygge ny i tilnærmet samme trasse når en nå kan gjøre det riktig, dog mot en høyere pris. Kan vi ikke bare gjøre det riktig, når en nå faktisk har anledning til det?

Signert av

HANS VAGLE STANGELAND på vegne av STANGELAND HANS
VAGLE

24.09.2021

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

24.09.2021 15:51:06 AR447726148

24.09.2021 15:51:06 AR447726148

Uttalelse til oppstart av reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse til arbeidet med reguleringsplanen. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med og danner grunnlag for planforslaget som senere skal behandles av kommunen.

Uttalelsen gjelder

Navn på reguleringsplan: E39 Lyngdal vest - Kvinesdal
Planident: Lyngdal: 4225 202107 | Kvinesdal: 4227 2021001
Kommune: Kvinesdal

Forslagsstiller er

Navn: Nye Veier v/ Sweco
Organisasjonsnummer: 967032271
Kontaktperson: Espen Motzfeldt Drange

Plankonsulent er

Navn: SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer: 967032271
Kontaktperson: Espen Motzfeldt Drange

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid er mottatt av

Navn: TJOMSLAND GABRIEL TRYGVE
Telefonnummer: 901977333
E-post: gabritj@online.no

Du kan skrive din uttalelse til reguleringsplanarbeidet i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Jeg vil gjøre oppmerksom på at alternativ 3A vil rasere min eiendom 115/2 ved at eiendommen deles i 2. Området er et aktivt skogsområde med beplanter granskog (skogbruksplan foreligger). Videre er området et viktig trekkområde for vilt.
Hilsen Gabriel Tjomsland. Tlf. 90197733

Signert av

GABRIEL TRYGVE TJOMSLAND på vegne av TJOMSLAND GABRIEL
TRYGVE

23.09.2021

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

23.09.2021 14:41:02 AR447538185

23.09.2021 14:41:02 AR447538185

Hei!

Jeg har mottatt melding om oppstart av planarbeid E39 Lyngdal vest – Kvinesdal. Jeg er grunneier på gården Lona i Kvinesdal. Aktuell teig har gbnr 4/6 i eksisterende planer. Vi er midt i et jordskifte, og nytt bruksnummer er 4/4. Se skisse nedenfor (jeg fikk ikke opp bruksnummer og grenser i kartløsningen i Medvirkningsportalen).

I utgangspunktet har vi ingen merknader til planene. Min oppfatning er at nasjonal infrastruktur må ha en overordnet plan, og kan ikke ta hensyn til den enkelte grunneier. Det er mye viktigere at hensyn til jordvern og naturressurser settes høyt. Jeg har ikke finlest rapportene som foreligger ennå, men vet at det er strenge krav, og at disse som regel innfris på best mulig måte.

Så uansett om det blir Linje 6, som berører min eiendom direkte, eller 5/7/3A som ligger like utenfor eiendommen, så er jeg trygg på at beste løsning vil vinne fram.

Det er ikke sikkert du er riktig kontaktperson, men kanskje du kan notere innspillet, eller vise meg videre til riktig person. Grunnen til at jeg tar kontakt er at det på gbnr 4/6 (4/4 i ny plan) er hogstmoden skog. Flere av naboeiendommene har også moden skog. Ulempen med denne skogen er at den er lite tilgjengelig, og drift er kostbart. Hogst er dermed utsatt inntil videre. Når det nå uansett blir anleggsarbeid i området, vil det kunne bli en vinn-vinn-situasjon for begge parter.

- 1) En hogstmoden skog kan avvirkes med full verdi økonomisk, i tillegg til at naturen ikke går glipp av verdifulle vekstår. Jeg har ca 2.500 m³ tømmer på denne eiendommen, i tillegg til noe hos naboene nord og sør for min teig.
- 2) Dersom Nye Veier får behov for deponi av masser, vil dette kunne gjøres på skogeiendommen etter avvirkning uten særlig forringelse av naturressursen. Med unntak av noen myrområder som antakelig er verdifulle økologisk, vil man kunne plante til ny skog etter at deponiperioden er over. Om noen masser blir liggende, vil en endring av topografien i dette området være lite skjemmende, og ny skog vil kunne vokse fram.

Jeg tenkte derfor å opprette kontakt med Nye Veier for å tilby at denne teigen kan brukes delvis til massedeponi dersom det er bruk for det. Skulle man velge linje 6 vil jo mye av teigen gå med til veien, men også de andre linjevalgene vil ha kort vei til denne teigen for et midlertidig eller varig deponi. I så fall kan en anleggsvei for tømmerbil inngå som kompensasjon, med mindre Nye Veier selv ønsker å stå for avvirkning av tømmeret.

Dette må selvfølgelig gjøres på en måte som tar vare på verdifulle naturressurser, og jeg regner med at vi blir enige om eventuell kompensasjon. Dette ligger vel uansett en stund fram i tid. Men jeg er i hvert fall innstilt på å finne pragmatiske løsninger, og dersom vi kan oppnå gunstige løsninger som både gagnar grunneier og utbygger, regner jeg med at det er en ønsket situasjon.

Som sagt, vet jeg ikke om du er rette person, eller når i prosessen dette innspillet bør komme for å komme til nytte på best mulig måte. Men vis meg gjerne videre til riktig tid og sted.

Med vennlig hilsen | Best regards

Jan Olav Lohne

Klokkersvingen 6, NO-3180 Nykirke, Norway

 [+47 95021833](tel:+4795021833)



Takk for muligheten til å kunne komme med innspill.

Mitt hovedanliggende med dette innspillet er å peke på ulempene det vil føre til om dagens bro over Fedafjorden vil bli gjenbrukt i ny trasé. Dagens E39 over Kvinesheia var en del av Listerpakken som hadde som visjon å knytte Listeregionen tettere sammen. Derfor ble det også bygd en ny vei mellom Lyngdal/Farsund og Farsund/Opofta. Dette har gitt mange gode ringvirkninger i regionen.

Arbeidsmarkedene i regionen har nå fått tette bånd og mange pendler nå mellom Flekkefjord/Farsund og Farsund/Kvinesdal. Har selv bygd nytt hus på Teistedal etter at dette nå har blitt en mer tilgjengelig plass med kort reisetid til hele regionen via veiene som møtes på Opofta. Ble sjokkert når jeg innså at det faktisk er et forslag å innlemme dagens Fedabro i den nye traséen. Dette vil ødelegge mye for det lokale trafikkmønsteret i Lister regionen. Grunneiere som min far Oddvar Teistedal og Martin Opofta har avgitt mye grunn til dagen løsning, men vi som bor i området fikk en kjempe gevinst på at vi nå ble knyttet tettere opp mot Flekkefjord, Lyngdal og Farsund. I helgene er det også en stor trafikk fra og til Stavanger regionen som benytter seg av hytter og campingplasser i området Åpta, Sigersvold, Lista og Farsund. Det virker som å måtte rykke tilbake i tid om vi nå som pendlere og fastboende skal miste mulighetene vi har gjennom veinettet som er i dag. Har forståelse for at styrende myndigheter og spesielt Agder Fylkeskommune er bekymret for at utgiftene de vil få med å vedlikeholde Fedafjordenbro samt Fedaheitunnelen, Teistedalstunnelen og Vatlandstunnelen. Men de må evne og se hvilken enorm verdi og betydning dagens trafikkløsning har lokalt og regionalt.

Det har blitt innspilt at gamle Dragedalen over Vatland kan brukes som en erstatningsvei. Den veien har jeg tidligere hatt som pendler vei til Lyngdal. Og vil gjerne ta dere med på en tur til vinteren ned bakkene til Opofta og over et snøfylt og igjenblåst område over Vatland så tror jeg dere fort vil innse at det verken er tjenelig å ha en tilføringsvei eller E39 i dette område.

Det ble også sagt fra Nye veiers side at dere så det som dyrt og vanskelig å få til et nytt kryss på Opofta som knytter ny og gammel E39 i sammen. Og det har jeg full forståelse for, og jeg ser heller ingen verdi i dette krysset så lenge dere går for en løsning som er en ny 4 felts vei fra Røysgård over Fedafjorden i ny 4 felts bro. Kan dagens vei fra Opofta knyttes sammen med ny motorvei på Røysgård og Feda trenger vi ikke et nytt kryss på Opofta, men dette betinger at Vatlandstunnelen blir beholdt som lokal vei og ført videre på dagens vei til Røysgård.

Ønsker også å få komme med et forslag som vil bli et alternativ til tunnelen som er tenkt fra Frøytland til Øye. Hva med å bytte den ut med en tilføringstunnel fra Fedaheitunnelen til Høyland/Frøytland. Det vil gi en langt kortere reise tid når du kommer vestfra og skal mot Åpta/Farsund og selvfølgelig også motsatt vei. Det vil også ivareta trafikk til og fra Kvinesdal og Feda. Og vil spare Feda og Refsti for mye gjennomgangstrafikk. Det er mulig at det er geografiske hindringer som gjør at dere ikke har presentert dette som en løsning. Men som jeg ser det er det god plass i vest enden av Fedaheitunnelen til å få til både av- og påkjøring med kryssende tunnel over Fedaheitunnelen. Om ikke dette allerede har blitt vurdert så tror jeg dette vil blitt en meget god løsning som sikrer god tilknytning til ny E39 og som gjør at vi kan spare både penger og arealer på Feda og Øye. Har tegnet en grovkisse som ikke er i riktig målestokk, men som viser tenkt trafikk mønster i Regionen med forslagene jeg her har kommet med. Om noe av dette er uklart eller dere ønsker mer utfyllende informasjon så må dere gjerne ta kontakt.

Mvh Lars Aksel Teistedal



Uttalelse til oppstart av reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse til arbeidet med reguleringsplanen. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med og danner grunnlag for planforslaget som senere skal behandles av kommunen.

Uttalelsen gjelder

Navn på reguleringsplan: E39 Lyngdal vest - Kvinesdal
Planident: Lyngdal: 4225 202107 | Kvinesdal: 4227 2021001
Kommune: Lyngdal

Forslagsstiller er

Navn: Nye Veier v/ Sweco
Organisasjonsnummer: 967032271
Kontaktperson: Espen Motzfeldt Drange

Plankonsulent er

Navn: SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer: 967032271
Kontaktperson: Espen Motzfeldt Drange

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid er mottatt av

Navn: LANDE SINDRE
Telefonnummer: 90134885
E-post:

Du kan skrive din uttalelse til reguleringsplanarbeidet i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Hei.

Vi bor på Drangslund 118/4 og blir direkte berørt av nye E39 her. Vi er bekymret for støy her rundt vårt hus, og den landskapsmessige utsikten vi har foran oss. Vi har 4 barn som bruker gårdsveien som skolevei hver dag og er bekymret for anleggstrafikk Vi driver med skogbruk på begge sider av dagens E39 tømmer/ved og nyplanting

Eiendommen ligger på begge sider av dagens E39 og vi er veldig avhengige av tilkomsten på nordsiden av E39.

Idag har vi en viltovergang med en vei over som er vår tilkomst til nordsiden av E39, som er veldig viktig for oss og dyr/vilt.

Tidligere har vi drevet med sau som har beitet på begge sider av E39. Og har planer om å starte opp med sau i framtiden.

Vi er bekymret for støyen fra den nye planlagte veien og hva slags tiltak dere vil gjøre.

Vi trenger tilgang til nordsiden av eiendommen vår under anleggsfasen og etterpå anleggsfasen (undergang eller bro).

Det er viktig for oss at ny vei kommer lengst mulig vekk fra vårt hus.(alternativer lenger øst)
Veien må komme så langt ned i terrenget som mulig på grunn av støy.

Vi er avhengige at gårdsveiene på Drangslund holdes åpen under hele prosessen.

Mvh Sindre lande/ Madeleine foss Eikenes

Signert av

SINDRE LANDE på vegne av LANDE SINDRE

03.10.2021

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

03.10.2021 16:30:41 AR448994050

Hei!

Vi eier en hytte på Vestre Høyland med gnr. 120, bnr. 12 i Lyngdal, adresse: Vestre Høylandsvei 200, 4580 Lyngdal.

Litt historikk de siste par måneder:

Vi har en lengre tid tenkt å selge hytten etter å ha hatt denne ca. 10 år. Vi la ut hytten for salg i månedskiftet august/september, og brukte Aktiv Eiendomsmegling i Lyngdal. Vi opplyste da alt vi visste om den nye E-39, og det var at den nye traseen ville ligge i østsiden av Høylandsdalen, som ville tilsvare ca. 4-500 m fra hytten. I tillegg opplyste megler at interessenter kunne ta direkte kontakt med megler for ytterligere informasjon om ny E-39.

Vi hadde et par visninger i løpet av de første par ukene, og dette resulterte i et bud som ble akseptert mandag 13/9. Kontrakt ble skrevet tirsdag 14/9 med snarlig overtakelse.

Kjøper overtok på lørdag 18/9, og på søndag 19/9 ble vi gjort oppmerksom på at Nye Veier hadde lagt ut informasjon om ny veitrase i Høylandsdalen. Den nye traseen ligger kun 30-40 m fra vår hytte.

Vi kontaktet da umiddelbart megler, og orienterte han om dette, og ba han ta kontakt med kjøper for å opplyse om de nye forholdene og om de fremdeles ønsket å kjøpe/beholde hytten etter de nye opplysningene som nå foreligger.

Det endte med at kjøper ønsket å annullere handelen, og vi har derfor nå tatt hytten tilbake, og vil nå ikke kunne få solgt denne.

Ut fra ovennevnte vil vi ønske at vår hytte blir innløst dersom veitraseen kommer der den nå er foreslått på vestre side av Høylandsdalen.

Da vårt utgangspunkt var å selge hytten i høst, ber vi om at dette blir avklart så snart som mulig.

Mvh

Grete og Sigmund Støle

Postadresse: Hasselveien 8 B, 4580 Lyngdal

Mail: sigmund.stole@hotmail.com

Telefon: 40 40 80 70

Konsekvenser for omlegging av E 39 gjennom Høiland.

I dag er det 6 fastboende familieboliger på Høiland. I tillegg 2 hytter som står på grunn der det i eldre tid bodde familier. Inntil 1724 var dette kirkegods der eiere måtte levere huder og og jordbruksprodukter til Kirken. Fra tidlig på 1700 tallet har vår slekt bodd der. Før den tid har det vært fastbonde, uten det kan dokumenteres. Men i 1594 hette gården Høiland. Det betyr at det kan ha bodd folk enda lengere tilbake i tid. Jeg er nå 6 generasjons fastboende. Gården vil gå i arv til neste generasjon.

I alle disse år har fremkommeligheten vært vanskelig på grunn av fjellformasjoner. I ettertid er det bygd 3 veier forbi Høyland mot Gyland og Kvinesdal. Den første veien fra Feda forbi Høyland til Frøytland var ferdig i 1894. Da var navnet Riksvei 808. Nå er den endret til Fylkesvei 6164. Veien er endret 2 ganger, siste gang i 1946.

I elva på nordsiden av Fylkesvei 6164 var det i eldre tid et sagbruk som nå er skylt vekk av store nedbørsmengder.

Om valget vil bli ny E 39 over Høiland, vil historisk Høiland bli utslettet for all tid.

Alternativ valg.

1. Det som jeg ser er det beste valg er tunnel fra Lervika gjennom Frøytlandsveden, som skåner bebyggelse mest og vil være å foretrekke.

Uttalelse til oppstart av reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse til arbeidet med reguleringsplanen. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med og danner grunnlag for planforslaget som senere skal behandles av kommunen.

Uttalelsen gjelder

Navn på reguleringsplan: E39 Lyngdal vest - Kvinesdal
Planident: Lyngdal: 4225 202107 | Kvinesdal: 4227 2021001
Kommune: Kvinesdal

Forslagsstiller er

Navn: Nye Veier v/ Sweco
Organisasjonsnummer: 967032271
Kontaktperson: Espen Motzfeldt Drange

Plankonsulent er

Navn: SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer: 967032271
Kontaktperson: Espen Motzfeldt Drange

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid er mottatt av

Navn: BAKKER HERMAN
Telefonnummer: +4797871374
E-post: bakker657@gmail.com

Du kan skrive din uttalelse til reguleringsplanarbeidet i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Jeg vil gjerne at det blir tatt lyd målinger siden nåværende E39 lager mye støy. Selv om den står et stykke fra huset mitt kan jeg akkurat høre hvor biler eller lastebilen kjører. Det har ingenting å si hvor vinden kommer fra, det kan vær at vinden er innover Feda at det er mye støy-

Signert av

HERMAN BAKKER på vegne av BAKKER HERMAN

08.10.2021

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

08.10.2021 18:58:33 AR450033279

08.10.2021 18:58:33 AR450033279

Uttalelse til oppstart av reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse til arbeidet med reguleringsplanen. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med og danner grunnlag for planforslaget som senere skal behandles av kommunen.

Uttalelsen gjelder

Navn på reguleringsplan: E39 Lyngdal vest - Kvinesdal
Planident: Lyngdal: 4225 202107 | Kvinesdal: 4227 2021001
Kommune: Kvinesdal

Forslagsstiller er

Navn: Nye Veier v/ Sweco
Organisasjonsnummer: 967032271
Kontaktperson: Espen Motzfeldt Drange

Plankonsulent er

Navn: SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer: 967032271
Kontaktperson: Espen Motzfeldt Drange

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid er mottatt av

Navn: TESAker ARILD
Telefonnummer: +4745818101
E-post: arild.tesaker@outlook.com

Du kan skrive din uttalelse til reguleringsplanarbeidet i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Innspill til oppstart av reguleringsplan E39 Lyngdal vest - Kvinesdal

Vi er en familie på 4 og eier av gnr 11 bnr 15/108 (kalt Hausebakken) på Feda i Kvinesdal kommune. Vi er 4. generasjon som i dag bor fast på Hausebakken. I tillegg til vanlige jobber driver vi med sauedrift for å hindre at kulturlandskapet gror igjen. Eiendommen måtte for ca 15 år siden avgi grunn til eksisterende E-39. Dagens høybro over

Melandsveien var et stort inngrep i omgivelsene våre, som vi i dag ser og hører godt fra vår bolig.

Slik vi forstår planprogrammet for nye E-39, vil foreslått «linje 3» med kryss på Birkeland gå i høybro rett over hustakene våre. Vi har i de senere år lagt ned mye tid og verdier for å oppgradere eiendommen, og vi er nå redd og urolig for fremtiden vår her på Hausebakken. Store deler av gnr 11 bnr 15/108 ligger langs eksisterende Melandsvei, som vi i dag utnytter til skogsdrift, jakt mm. Denne delen av eiendommen vil også i stor grad bli berørt om «linje 3» blir valgt.

Vi er derfor imot trasevalg "linje 3" over vår eiendom, og mener det er andre bedre alternative traseer som er foreslått.

Innspill til planprogrammet.

- Vi mener øvrige foreslåtte trasevalg vil gi en kortere veistrekning, lavere kostnader, og vil berøre færre fastboende enn «linje 3» vil gjøre.
- Vi kan vanskelig se for oss en framtid for vår bolig og videre drift av gården om «linje 3» blir valgt som foreslått.
- Vi opplever at vår eksistens blir satt på vent, inntil veien videre for oss og vår eiendom avklares. Vi ønsker derfor at trasevalg og de konsekvenser dette medfører, avklares så snart dette er mulig.
- Uavhengig av trasevalg ønsker vi en fremtidsrettet og full utbygging, med samme veistandard i begge retninger.
- Dersom «linje 3» skulle velges, ønsker vi denne lengst mulig mot nordøst for vår boligen. Dette vil ha stor betydning for videre bruk av eiendommen med tanke på sol- og skyggeforhold, mengde støy/visuell støy og støv.

Vi har, som tidligere generasjoner, lagt ned store verdier og egeninnsats for å bevare og videreføre Hausebakken som bolig og småbruk. Om linje 3 blir valgt, vil dette etter vårt mening ødelegge plassen og gjøre den ubeboelig i fremtiden.

Vennligst bekreft at dere har mottatt våre innspill.

Med hilsen

May Linda & Arild Tesaker

Signert av

ARILD TESAKER på vegne av TESAKER ARILD

10.10.2021

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

10.10.2021 15:51:02 AR450110363

Uttalelse til oppstart av reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse til arbeidet med reguleringsplanen. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med og danner grunnlag for planforslaget som senere skal behandles av kommunen.

Uttalelsen gjelder

Navn på reguleringsplan: E39 Lyngdal vest - Kvinesdal
Planident: Lyngdal: 4225 202107 | Kvinesdal: 4227 2021001
Kommune: Kvinesdal

Forslagsstiller er

Navn: Nye Veier v/ Sweco
Organisasjonsnummer: 967032271
Kontaktperson: Espen Motzfeldt Drange

Plankonsulent er

Navn: SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer: 967032271
Kontaktperson: Espen Motzfeldt Drange

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid er mottatt av

Navn: LERVIK EIENDOM AS
Telefonnummer:
E-post:

Du kan skrive din uttalelse til reguleringsplanarbeidet i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Svaret gjelder fra selskapene Lervik Eiendom AS, Lervik Brygge AS og Lervik Eiendom AS.

Ved telefonkontakt til Espen Drange i Sweco 29.09.21 fikk jeg opplyst at vegalternativet over eller veldig nærme ovennevnte eiendommer ikke lenger var aktuelt. Det alternativet som nå var aktuelt var ca. 600m i nordlig retning fra eksisterende bru ved Green Yards. Da kommer ikke den nye vegen (broen) i konflikt med våre eiendommer og vi har derfor ingen kommentarer til

dette alternativet.

Skulle det bli endringer og alternativet over våre eiendommer skulle bli aktuelt igjen, må vi bli kontaktet, da en slik veg (bro) vil være til stor hinder for videre virksomhet i selskapene våre.

Vi vil allerede nå uttrykke vår interesse som mottaker av steinmasse når arbeidet settes i gang om noen år.

Med vennlig hilsen

Yngve M. Halvorsen

Styreleder for selskapene Lervik Eiendom AS, Lervik Brygge AS og Lervik Eiendom AS.

Signert av

YNGVE MARTIN HALVORSEN på vegne av LERVIK EIENDOM AS 10.10.2021

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

10.10.2021 22:28:27 AR450133919

10.10.2021 22:28:27 AR450133919

Til:

Sweco Norge AS, E39LK@sweco.no

Tingvatn, 11.10.21

Innspill til Nye veier vedr. E39 Lyngdal Vest - Kvinesdal

Vi vil innledningsvis si at vi ikke er imot at det skal bygges ny E39, men reagerer kraftig på de veitraseene som er lagt inn som forslag gjennom Høylandsdalen i Lyngdal kommune. Her er det snakk om hel dal som blir nærmest tilintetgjort. Slik som traseen er lagt nå vil nok et stykke av Lyngdal Kommunes natur gå tapt. Bit for bit av naturen blir «spist opp». Dette kan vi bare ikke godta når vi vet det ble bygget en ny E39 i samme område for omtrent 15 siden.

Stedsnavn som Eikeland, Høyland, Vintland og Drangslund vil bli sterkt skadelidende med den nå foreslåtte veitraseen. Hvordan ville dere likt å ha en motorvei så nærme som innenfor 100 meter? Flere fastboende, gårdsbruk med drift og flere fritidsboliger blir nå kraftig berørt.

Lyngdal kommune har allerede betalt en høy pris med at Nye Veier har tatt Herdalen med de store menneskelige påkjenninger det har vært for de berørte. Nå skal altså flere få oppleve den samme traumatiske scenariet ved at både gård og grunn må vike for en lettvinnt løsning fra Nye Veier. Er det ikke nok nå?

Nye veier har fått nye føringer for å ta i bruk eksisterende E39 der det går an.

Den foreslåtte traseen mellom Røysgård og Drangslund har for stort fotavtrykk for både folk og natur. Nye Veier sitt trasevalg vil nærmest gjøre det ubeboelig for de som blir rammet. Gårdene blir delt i to og veien blir for tett på husene. Den vil dele Høylandsheia til å bli en isolert øy.

Når dere studerer kartet over dette området vil dere se at hele Høylandsheia blir nå omringet av E39. I inngangen til Høylandsheia ved Pitstop så har vi en stor hjortetrasee/elg/tunge rovdyr. Disse dyrene går over Høylandsheia til Tjersland, Hægeland og videre over til Dragedalen og sørover mot Skrelia. Hvordan vil dere sikre at disse dyrene har fritt leie sørover mot Skrelia? En viltovergang har vi lite tro på. Du kan ikke bestemme og si til hjortedyrene at de skal gå der. De vil velge sin trase selv, og det vil si at det må være et tunneltak.

Vi vil også gjøre dere oppmerksomme på at Lyngdal kommune har et fantastisk våtmarksområde med et tilhørende stort biologisk mangfold som ligger i toppen av Høylandsdalen. En mengde fugl, fisk, beverstamme er der i tillegg til hjortedyrene. Dette er et område som det økologiske samspillet fungerer utmerket. Området har vadefugler, ender, rovfugler og en mengde med spurvefugler. Det er også orrfugl i spill. Vi kan nevne noen arter. Observasjon av kongeørn skjer nokså ofte. Det er et fast par med traner. Sees bra med gjøk. Har snakket med eldre personer som vokst opp og bodd i Høylandsdalen. De kan fortelle at Hubroen har hatt fast hubrolokalitet i en årrekke i Høylandsdalen. Våtmarksområdet vil bli sterkt berørt av en så stor og massiv utbygging. Hele dette området burde hatt et vern. Området burde kartlegges grundig av folk fra NOF, Norsk Ornitologisk forening.

Når vi vet hvor store menneskelige kostnader dette vil få for alle de berørte mennesker, natur/biologisk mangfold og kulturminner. Hvorfor har dere ikke utarbeidet et tunnelforslag på dette strekket? Er ikke verdien av alt dette mye mer verd enn noen sparte kroner? Vil dere ikke legge tunnel så må dere bruke eksisterende veitrase som tross alt ikke er mer enn ca 15 år.

Slik som vi ser det og mange med oss så kan vi ikke skjønne hvorfor dere ikke har et planforslag med et tunnellop ved Mjåvannslia og utløpet ved Iddelandsvannet. Dette må da være det mest bærekraftige forslaget og gi minst mulig fotavtrykk. Da sikrer dere hele hjortevilt traseen og Høylandsdalen og de andre vil forbli slik den har vært i tusener av år. Da vil den fortsatt være til stor glede for dem som bor der og kommende generasjoner.

Høylandsområdet blir også brukt til friluftsliv. Det å kunne ha tilgang til rekreasjonsområder og friluftsliv i sin egen kommune kommer til å bli enda mer viktig i framtiden. Vi kan allerede nå se hvor stor slitasje det er med turisme på kjente og populære steder i Norge. Med å ta fra lokalbefolkningen deres naturområder tror vi at populære turistmål kan bli utsatt for enda mer slitasje og trafikk. Tap av natur er en av tidens største utfordringer i dag.

Nye veier har selv sagt at det nå skal være bærekraft som skal legges til grunn etter at Nye veier har fått kritikk for at motorveiplanene ødelegger natur og er skadelig for naturmangfoldet. Her er eksempler på uttalelser i fra i høst.

NRK, 01.09.21. Vi går nå fra ord til handling og skal jobbe med mer bærekraftig veibygging, sier administrerende direktør i Nye Veier, Anette Aanesland. BÆREKRAFTIG: I tillegg til lønnsomhet vil Nye Veier også prioritere klima og miljø i sin nye strategi, sier administrerende direktør i Nye Veier, Anette Aanesland. Det står også at selskapet endrer strategi. De vil vurdere gjenbruk av eksisterende veier over hele landet.

<https://www.nrk.no/vestfoldogtelemark/nye-veier-vurderer-a-endre-flere-prosjekter-1.15632207>

E24, 31.08.21. Nye Veier inviterer nå kommunene til dialog for å gjenbruke eksisterende vei. En mulighet er å planlegge for lavere fartsgrense. Det vil være lettere å bygge for 90–100 km/t enn for eksempel 110 km/t. Det er ett av flere forslag for å gjøre det billigere.

– Det kan være aktuelt å bygge smalere brannfelt som er mindre arealkrevende og likevel en trygg og sikker vei. Denne typen løsninger er bra for å holde kostnadsrammene, mer areal og å nå. Vi går nå i dialog med kommunene for å tenke nytt om løsninger og vurdere oppgradering av eksisterende vei, sier Finn Aasmund Hobbesland, direktør for Planlegging og drift i Nye Veier.

<https://e24.no/det-groenne-skiftet/i/34qodv/nye-veier-snur-om-110-kilometer-i-timen-vi-trenger-en-helt-ny-politikk>

Da vil vi si at dette aktuelle strekket kan se ut til å være et meget godt eksempel på en alternativ løsning ved å bruke eksisterende E39 som er kun ca 15 år gammel. Med en oppjustering burde den kunne brukes for å ha en fart for 90 – 100 km/t. Dette er både kostnadsreduserende og bærekraftig med å spare både penger, natur, biologisk mangfold og de menneskelige omkostningene for alle de berørte i denne veitraseen.

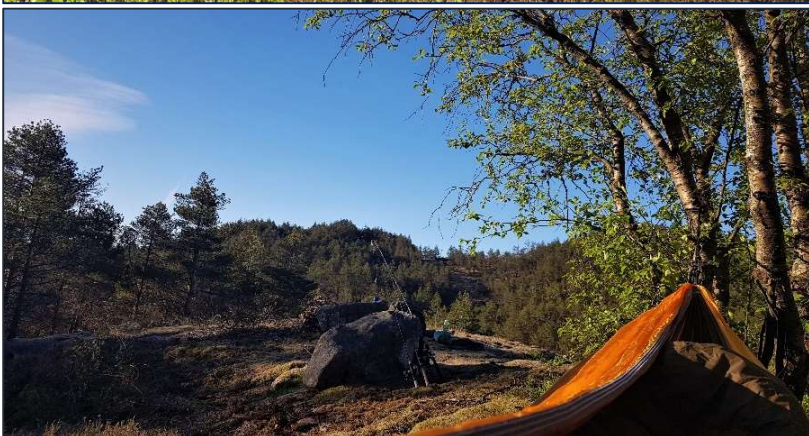
Med vennlig hilsen: Anne Britt & Svein Hovden, Hommenveien 68, 4595 Tingvatn

Kopi:

Lyngdal Kommune, ordfører, medlemmer og varamedlemmene til planutvalget

Agder Fylkeskommune, Naturvernforbundet i Agder, NOF Vest Agder, Miljøvernforbundet, Natur og ungdom

Vedlegg: Bilder fra Høylandsområdet & kart over Høylandsheia, Lyngdal



Øverste bilde viser våtmarksområde på Høyland.

Et viktig område for både det biologiske mangfoldet og for mennesker som bruker området til rekreasjon, friluftsliv, jakt og fiske.



Som bildene viser så er Høylandsdalen et område der en kan få en fin opplevelse både til sjel og kropp.

Det er en egen stemning med å ha bålkos der en kan nyte selvfisket mat.

Det å kunne trekke seg tilbake til stillheten og nyte skogen og naturens ro er noe som er meget viktig for menneskers helse.

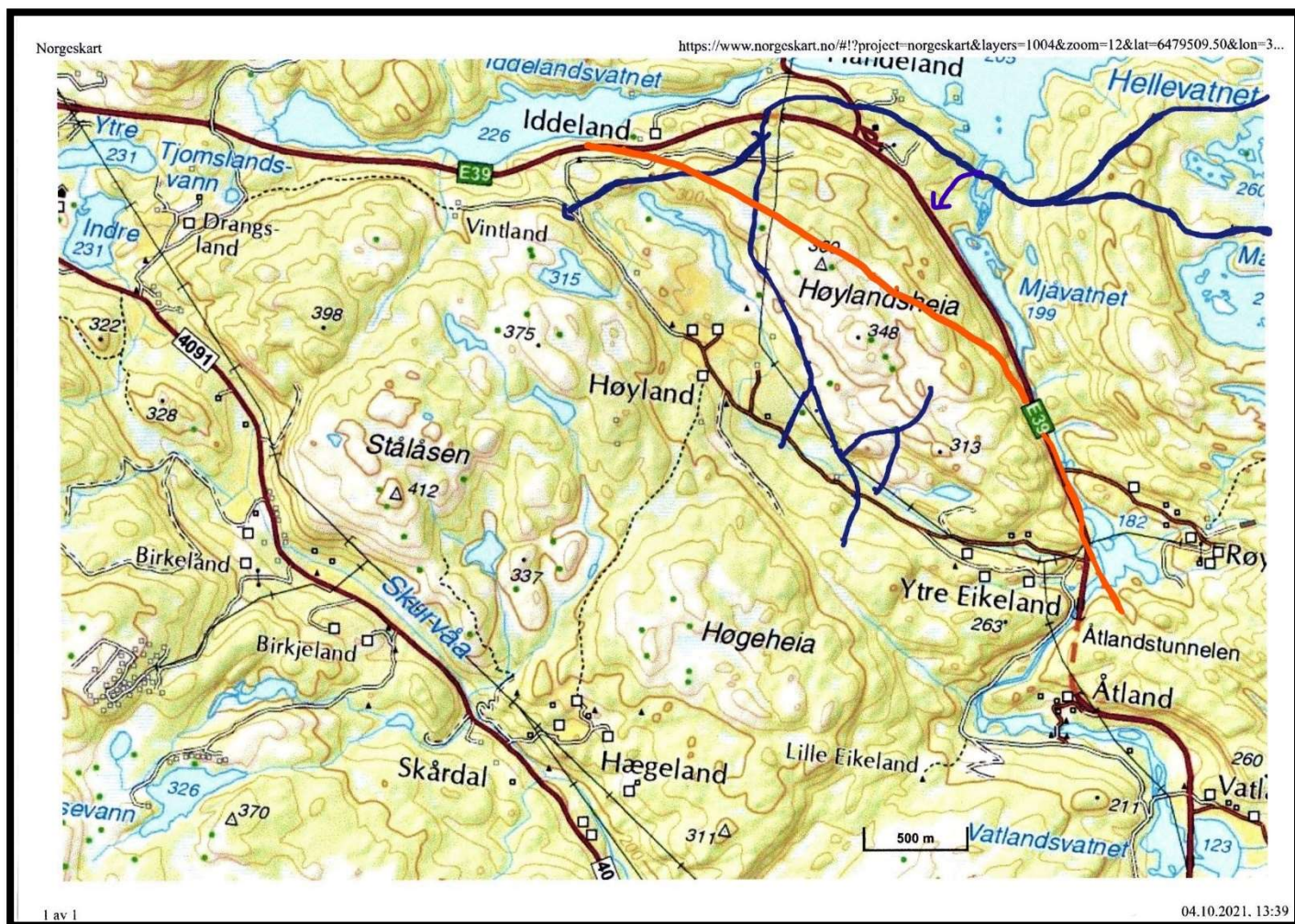
Disse opplevelsene burde også de fremtidige generasjoner få mulighet til å oppleve.



Hjort tatt med viltkamera, 2021, Høylandsdalen, Daniel Emil Hovden



Elger tatt med viltkamera, 2021, Høylandsdalen, Daniel Emil Hovden.



Kart over Høylandsheia i Lyngdal Kommune, Agder.

Hjortetraseen merket med mørkeblått.

Tunnelforslag merket med Oranje.

Blir det tunnel her så blir alle problemer løst vedr. Hjortetraseen, vi slipper de store menneskelige kostnadene og hele artsmangfoldet vil bli bevart. Da vil dere i tillegg slippe snø problemer som kan oppstå i høyden fordi veien vil bli liggende betydelig lavere i terrenget. På Røysgård vil veien ligge på ca 200 meter kontra 270 meter på toppen av Høylandsdalen. Ved tunnelforslaget vil det også bli en ny E39 med mye slakere kurve.

Uttalelse til oppstart av reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse til arbeidet med reguleringsplanen. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med og danner grunnlag for planforslaget som senere skal behandles av kommunen.

Uttalelsen gjelder

Navn på reguleringsplan: E39 Lyngdal vest - Kvinesdal
Planident: Lyngdal: 4225 202107 | Kvinesdal: 4227 2021001
Kommune: Kvinesdal

Forslagsstiller er

Navn: Nye Veier v/ Sweco
Organisasjonsnummer: 967032271
Kontaktperson: Espen Motzfeldt Drange

Plankonsulent er

Navn: SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer: 967032271
Kontaktperson: Espen Motzfeldt Drange

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid er mottatt av

Navn: KVINLAUG JONNY
Telefonnummer: +4790023840
E-post: jonny@kvinesdalbp.no

Du kan skrive din uttalelse til reguleringsplanarbeidet i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

hei
bor i klevemonen 2 4484 øyestranda 113/86 113/118
ser att alt nr 3 til ny adkomstvei til nye e 39, kommer veldig nær min eiendom.med tanke på
støy/ verdi foringelse av eiendommen.er pr i dag ein rolig plass med oml 150 biler i døgnet ut fra
tall eg så i papirer til planene, å att dette var beregnet til flere tusen pr døgn.
har kommet med innspill om å legge denne veien lenger nord så den kommer i tilknytning til de

nye planlagte industriområdet på øye.

så slipper de å lages nytt kryss til klevemonen/ øyekleiva, , da kan da gå som de gjør i dag.

å ser også att øyekleiva nr 11 ikkje har fått noe vei til eiendommen , på alt nr 3

håper dere kan se på dette om de er noen muligheter der.

eller evt å løse ut / kompensasjon til min eiendom

mvh

jonny kvinlaug

Signert av

JONNY KVINLAUG på vegne av KVINLAUG JONNY

13.10.2021

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

13.10.2021 21:37:59 AR450682981

13.10.2021 21:37:59 AR450682981

Kvinlaug Jonny, gnr./bnr. 113/86, 118 - 13.10.2021

Kommer med forslag til ny trase . legges inntil de nye planlagte industriområdet på øye.
å slipper å splitte området som de er pr i dag med ny stor vei gjennom industrområdet, med tanke på sikkerhet til dei som kommet tett opptil nye veien med alt nr 3.

å tror øye industri område blir atraktivt når den nye veien kommer, med så rask tilgang til nye E 39 mener de er bedre å få tilkomst veien i nord enden av de fremtidige området.

å bor i klevemonen 2, der vill de bli vesentlige større støyproblemer , med veien så tett opp mot huset.

Uttalelse til oppstart av reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse til arbeidet med reguleringsplanen. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med og danner grunnlag for planforslaget som senere skal behandles av kommunen.

Uttalelsen gjelder

Navn på reguleringsplan: E39 Lyngdal vest - Kvinesdal
Planident: Lyngdal: 4225 202107 | Kvinesdal: 4227 2021001
Kommune: Kvinesdal

Forslagsstiller er

Navn: Nye Veier v/ Sweco
Organisasjonsnummer: 967032271
Kontaktperson: Espen Motzfeldt Drange

Plankonsulent er

Navn: SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer: 967032271
Kontaktperson: Espen Motzfeldt Drange

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid er mottatt av

Navn: OLSEN EVEN ANDRÉ SALMELID
Telefonnummer: 99026749
E-post: even.salmelid.olsen@gmail.com

Du kan skrive din uttalelse til reguleringsplanarbeidet i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Uttalelse til oppstart av reguleringsplanarbeid Øye, 14.10.2021

Undertegnede er bosatt på Øyesletta, og er grunneier av både dyrket mark på Klevemoen 113/36 og 82), og skog i og i nærheten av Øyekleiva. Det er derfor av stor interesse for meg og min familie hvilket alternativ til innslag for tunnel som velges på Øye.

Dagens påkjøring til E39

Jeg savner en bredere vurdering av å legge innslaget til ny E39 der det er i dag, ved Hangelandsspeilen. Mest mulig gjenbruk av den ganske nye veien fra 2006 virker som et svært godt alternativ, ikke minst med hensyn til klima- og miljømål.

Alternativ 1?

I innledningen til folkemøtet på Kvinesdal Kulturhus var Hans Munksgaard fra Nye Veier tydelig på at det ikke var noen avgjørelser som var tatt enda. Jan Håvard Øverdal gjentok dette i sitt innlegg. Likevel registrerer jeg i Grovsilingsrapporten at Alternativ 1 allerede er anbefalt som uaktuelt å vurdere videre. I begrunnelsen for dette nevnes først og fremst avstand til kryss/rundkjøring. Øverdal nevnte også dette i sitt innlegg, og han la til at det er mulig å søke om tillatelse for slike avvik fra kravene. Det nevnes også grunner som krevende anleggsperiode, ulemper for renoeringsstasjonen, naturmangfold, nærhet til bekken, og steil fjellside som må renskes og sikres. Grunnet mange negative konsekvenser og stor risiko/usikkerhet er alternativet allerede vurdert som uaktuelt å ta med videre.

Jeg registrerte at Øverdal nevnte at det er mulig å søke om lov til å ha enkelte avvik fra kravene. Dette må være gjort på den eksisterende påkjøringen til dagens E39, ettersom avstanden til rundkjøringen her er langt kortere enn det som ville være tilfelle i Alternativ 1. Jeg kjenner ikke til hvorvidt denne påkjøringen har ført til mange problemer og ulykker, men denne informasjonen har sikkert Nye Veier. Hvis jeg husker riktig, fikk man problemer med at fjellet var mye dårligere å bygge tunnel i enn man hadde regnet seg frem til i arbeidet som var gjort da man vurderte byggingen av dette innslaget, noe som igjen førte til mye ekstra arbeid og kostnader, og at innslaget måtte endres ganske mye fra det som var det opprinnelige alternativet.

Det er altså mulig å søke om tillatelse til å bygge rundkjøringen slik det er nevnt i Alternativ 1. Krevende anleggsperiode, ulemper for grunneiere, steil fjellside som må renskes og sikres, hensyn til naturmangfold og kryssing av gytebekker er grunner som gjelder for alle tre alternativene. Jeg synes derfor det er beklagelig at Alternativ 1 allerede er tatt ut av de videre vurderingene, og jeg håper at det er mulig å likevel ta Alternativ 1 med videre.

Jeg lurer også på om man har undersøkt mulighetene for å bruke litt av grøntarealet til Eramet, for slik å hente mer avstand til tunellåpningen? Deler av dette arealet hos Eramet har nylig vært benyttet som vei i forbindelse med vindmølletransport, så jeg tenker at dette er en mulighet som kunne vært undersøkt videre.

Jeg ber om at man ikke forkaster Alternativ 1 helt enda, ettersom jeg tenker dette kanskje vil være det beste av de tre alternativene hvis man ser alle hensyn som må tas under ett.

Alternativ 2

Innvendinger mot dette alternativet ser ut til å først og fremst dreie seg om utfordringer i anleggsfasen, knyttet til den relative nærheten til høyspentlinjer. Utover dette nevnes også at alternativet vil gå ut over én næringseiendom. Det er mitt inntrykk at denne eiendommen ikke brukes aktivt til noen næringsvirksomhet per idag. I hovedsak ser ulempene med dette alternativet ut til å være langt mindre enn det som er tilfelle for Alternativ 3. Dersom Alternativ 1 er ute av bildet, ser Alternativ 2 ut til å med god margin være det beste alternativet for oss som bor på Øye.

Alternativ 3

Dette alternativ er åpenbart det minst gunstige for oss som bor på Øye, både med tanke på støy, nærhet til boligeiendommer, og vern av dyrket og dyrkbar jord. Jeg eier et jordbruksareal i umiddelbar nærhet til veien som er foreslått i Alternativ 3. Dette er god jordbruksjord som idag brukes til gressproduksjon. Tidligere har vi også blant annet dyrket jordbær her. Følgelig vil jeg selvsagt ikke være glad for å få en vei direkte over dette jordbruksarealet.

Utover de umiddelbare ulempene for eiendommen min, kan jeg se en rekke negative konsekvenser ved Alternativ 3, som jeg ikke kan se er tatt tilstrekkelig hensyn til i vurderingen så langt.

Fjellsiden

Det første jeg tenker når jeg hører at noen har tenkt å bygge tunnel her, er at de umulig kan ha vært oppe i lia og undersøkt fjellet. I vurderingen fra Nye Veier lyder «Det kan antas at deler av fjellsiden over tunnelportalen må renskes og sikres, men dette gjelder trolig mindre partier.» «Antas» og «trolig» antyder at mine tanker kan være riktige. Hele området mellom Einaråsen og Stigan er ur og svært ufremkommelig. Her er enormt mye avsatser og fjellsprekker, og en steil fjellside med fare for ras langt oppover i fjellet. Jeg forstår det som om Nye Veier har benyttet et digitalt verktøy, Quantm, til å beregne de gunstigste alternativene. Min tanke er at Quantm umulig kan ha hatt tilstrekkelig informasjon, dersom dette kommer ut som et billig alternativ. Med historien fra dagens påkjøring til E39 ved Hangelandsspeilen friskt i minne ser jeg for meg at man kommer til å støte på problemer som vil gjøre dette alternativet langt dyrere og vanskeligere å gjennomføre enn man tydeligvis antar på nåværende tidspunkt.

Jeg anbefaler Nye Veier å kontakte en lokal geolog, Knut Petter Netland, som har god kjennskap til det aktuelle området. Netland er idag fabrikkssjef på NorDan på Moi, men han har tidligere hatt en lederstilling i Titania AS, og har også erfaring fra gruvedrift en rekke andre steder. Jeg har snakket med ham, og han sier det vil være svært problematisk å skulle bygge tunnel her. Anbefalingen fra geologen er å styre unna hele området mellom Einaråsen og Stigan hvis man skal bygge tunnel.

Jordbruksareal

Som nevnt over eier jeg en jordbrukseiendom på Klevemoen. Både matjord og natur er allerede hardt presset på Øye. Retningslinjer både nasjonalt og fra fylkeskommunen er å verne dyrket og dyrkbar jord, jmf §9 i jordloven. Men alt dette kjenner dere selvfølgelig til.

Naturmangfold

Utover den opplagte viktigheten av å bevare gode jordbruksområder, savner jeg tilstrekkelig kartlegging av biomangfold i områdene i umiddelbar nærhet til Alternativ 3, og forsåvidt alle tre alternativer til nytt tunnelinnslag. Det aktuelle området er et av de vestligste i Norge med funn av almetjertvinge, som er en rødlistet art. Hvitryggspett er tallrik i området i umiddelbar nærhet til Alternativ 2 og 3, og hekker nok i området. Også den er rødlistet. Kattugle og dvergspett hekker. Bredflangre er en orkide som vokser i området. Dette er bare noen få eksempler. Dvergflaggermus er tallrik i området, noe som tyder på et sunt økosystem og god forekomst av pollinerende insekter. Flaggermusene er avhengige av de mange fjellsprekke som er i det aktuelle området, og rensking og sikring av fjellsiden harmonerer dårlig. Nasjonale retningslinjer tilsier at slike områder burde vernes. Bekkene i området er gytebekker for laks og sjørørret. Saksbehandlere i utbyggingssaker plikter å ta hensyn til funn av rødlistearter, men jeg klarer ikke å se at man har tenkt tilstrekkelig på biomangfoldet i vurderingen som er gjort så langt av Nye Veier. Dette burde kartlegges i større grad enn det som er gjort. Jeg ser at det har vært gjort noe kartlegging her i 2021, men slik kartlegging burde vært gjort i en større del av området. Området mellom Einaråsen og Stigan har stor artsrikdom, og nettopp det bratte og ufremkommelige terrenget er viktige grunner til dette. Det er varmekjær løvskog med arter som eik, alm, lind, kristtorn m.m. Ufremkommeligheten har vært med på å la enkelte trær bli svært store, og vindfall får ligge og bidra til artsrikdommen. Området er utvilsomt rikt fra naturens side, og Alternativ 3 vil utvilsomt ha størst negativ innvirkning på dette.

Gytebekk

Det nevnes problemer med kryssing av Ledålbekken i Alternativ 1 og 2, men jeg kan ikke se at man har tatt hensyn til at Libekken som renner forbi Stigan og langs jordene på Klevemoen også er en viktig gytebekk for laks og sjørørret. Alf Magne Midtbø Versland har tidligere kartlagt gyting og gytegroper i denne bekken. Versland kan kontaktes på 91706200.

Vilt

Det er svært mye rådyr i området med umiddelbar nærhet til Alternativ 3, og de trekker daglig ned for å beite på jordene. Dette er jorder der veien er foreslått lagt midt over. Jeg kan se for meg at dette ikke er en ideell situasjon for hverken vilt eller bilister.

Kulturminne

I ura like ved der innslaget til tunnel er tegnet inn i Alternativ 3 er det flere huler. Helt frem til krigsårene var det vanlig at fanter og omstreifere benyttet dette stedet. Det er svært lunt her, og det er det første stedet hvitveisen titter frem om våren. Fanten «Rødputt» holdt til her om

sommerne i gamle dager. Jeg kjenner ikke detaljene rundt dette, og det ligger idag mye rask og søppel hulen(e), men dette kulturminnet burde vært kartlagt i større grad – og iallefall tatt hensyn til i rapporten til Nye Veier. Området hvor innslaget til tunnell er tegnet inn i Alternativ 3 heter på folkemunne «Rødputt si hola.»

Oppsummering

Slik jeg kan se har forslaget til innslag av tunnel som er beskrevet i Alternativ 3 langt flere negative konsekvenser enn Alternativ 2. Det ville vært ønskelig om man i større grad kunne vurdere å benytte dagens vei ut mot Hangelandsspeilen og ha en påkjøring til ny E39 lenger ute, eller om man kunne ta Alternativ 1 med til videre vurdering. Men hvis det er Alternativene 2 og 3 som er aktuelle, er det min klare mening og anbefaling at Alternativ 2 er mest gunstig for mange slags interesser på Øye.

Mvh, Even André Salmelid Olsen, Gullsmedvegen 42, 4484 Øyestranda

Signert av

EVEN ANDRÉ SALMELID OLSEN på vegne av OLSEN EVEN ANDRÉ
SALMELID

14.10.2021

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

14.10.2021 19:35:16 AR450837071

14.10.2021 19:35:16 AR450837071

Filvedlegg:

Uttalelse ny E39 Øye.pdf

Uttalelse til oppstart av reguleringsplanarbeid

Øye, 14.10.2021

Undertegnede er bosatt på Øyesletta, og er grunneier av både dyrket mark på Klevemoen 113/36 og 82), og skog i og i nærheten av Øyekleiva. Det er derfor av stor interesse for meg og min familie hvilket alternativ til innslag for tunnel som velges på Øye.

Dagens påkjøring til E39

Jeg savner en bredere vurdering av å legge innslaget til ny E39 der det er i dag, ved Hangelandsspeilen. Mest mulig gjenbruk av den ganske nye veien fra 2006 virker som et svært godt alternativ, ikke minst med hensyn til klima- og miljømål.

Alternativ 1?

I innledningen til folkemøtet på Kvinesdal Kulturhus var Hans Munksgaard fra Nye Veier tydelig på at det ikke var noen avgjørelser som var tatt enda. Jan Håvard Øverdal gjentok dette i sitt innlegg. Likevel registrerer jeg i Grovsilingsrapporten at Alternativ 1 allerede er anbefalt som uaktuelt å vurdere videre. I begrunnelsen for dette nevnes først og fremst avstand til kryss/rundkjøring. Øverdal nevnte også dette i sitt innlegg, og han la til at det er mulig å søke om tillatelse for slike avvik fra kravene. Det nevnes også grunner som krevende anleggsperiode, ulemper for renoveringsstasjonen, naturmangfold, nærhet til bekken, og steil fjellside som må renskes og sikres. Grunnet mange negative konsekvenser og stor risiko/usikkerhet er alternativet allerede vurdert som uaktuelt å ta med videre.

Jeg registrerte at Øverdal nevnte at det er mulig å søke om lov til å ha enkelte avvik fra kravene. Dette må være gjort på den eksisterende påkjøringen til dagens E39, ettersom avstanden til rundkjøringen her er langt kortere enn det som ville være tilfelle i Alternativ 1. Jeg kjenner ikke til hvorvidt denne påkjøringen har ført til mange problemer og ulykker, men denne informasjonen har sikkert Nye Veier. Hvis jeg husker riktig, fikk man problemer med at fjellet var mye dårligere å bygge tunnel i enn man hadde regnet seg frem til i arbeidet som var gjort da man vurderte byggingen av dette innslaget, noe som igjen førte til mye ekstra arbeid og kostnader, og at innslaget måtte endres ganske mye fra det som var det opprinnelige alternativet.

Det er altså mulig å søke om tillatelse til å bygge rundkjøringen slik det er nevnt i Alternativ 1. Krevende anleggsperiode, ulemper for grunneiere, steil fjellside som må renskes og sikres, hensyn til naturmangfold og kryssing av gytebekker er grunner som gjelder for alle tre alternativene. Jeg synes derfor det er beklagelig at Alternativ 1 allerede er tatt ut av de videre vurderingene, og jeg håper at det er mulig å likevel ta Alternativ 1 med videre.

Jeg lurer også på om man har undersøkt mulighetene for å bruke litt av grøntarealet til Eramet, for slik å hente mer avstand til tunellåpningen? Deler av dette arealet hos Eramet har nylig vært benyttet som vei i forbindelse med vindmølletransport, så jeg tenker at dette er en mulighet som kunne vært undersøkt videre.

Jeg ber om at man ikke forkaster Alternativ 1 helt enda, ettersom jeg tenker dette kanskje vil være det beste av de tre alternativene hvis man ser alle hensyn som må tas under ett.

Alternativ 2

Innvendinger mot dette alternativet ser ut til å først og fremst dreie seg om utfordringer i anleggsfasen, knyttet til den relative nærheten til høyspentlinjer. Utover dette nevnes også at alternativet vil gå ut over én næringseiendom. Det er mitt inntrykk at denne eiendommen ikke brukes aktivt til noen næringsvirksomhet per idag. I hovedsak ser ulempene med dette alternativet ut til å være langt mindre enn det som er tilfelle for Alternativ 3. Dersom Alternativ 1 er ute av bildet, ser Alternativ 2 ut til å med god margin være det beste alternativet for oss som bor på Øye

med.

Alternativ 3

Dette alternativ er åpenbart det minst gunstige for oss som bor på Øye, både med tanke på støy, nærhet til boligeiendommer, og vern av dyrket og dyrkbar jord. Jeg eier et jordbruksareal i umiddelbar nærhet til veien som er foreslått i Alternativ 3. Dette er god jordbruksjord som idag brukes til gressproduksjon. Tidligere har vi også blant annet dyrket jordbær her. Følgelig vil jeg selvsagt ikke være glad for å få en vei direkte over dette jordbruksarealet.

Utover de umiddelbare ulempene for eiendommen min, kan jeg se en rekke negative konsekvenser ved Alternativ 3, som jeg ikke kan se er tatt tilstrekkelig hensyn til i vurderingen så langt.

Fjellsiden

Det første jeg tenker når jeg hører at noen har tenkt å bygge tunnel her, er at de umulig kan ha vært oppe i lia og undersøkt fjellet. I vurderingen fra Nye Veier lyder «Det kan antas at deler av fjellsiden over tunnelportalen må renskes og sikres, men dette gjelder trolig mindre partier.» «Antas» og «trolig» antyder at mine tanker kan være riktige. Hele området mellom Einaråsen og Stigan er ur og svært ufremkommelig. Her er enormt mye avsatter og fjellsprekker, og en steil fjellside med fare for ras langt oppover i fjellet. Jeg forstår det som om Nye Veier har benyttet et digitalt verktøy, Quantm, til å beregne de gunstigste alternativene. Min tanke er at Quantm umulig kan ha hatt tilstrekkelig informasjon, dersom dette kommer ut som et billig alternativ. Med historien fra dagens påkjøring til E39 ved Hangelandsspeilen friskt i minne ser jeg for meg at man kommer til å støte på problemer som vil gjøre dette alternativet langt dyrere og vanskeligere å gjennomføre enn man tydeligvis antar på nåværende tidspunkt.

Jeg anbefaler Nye Veier å kontakte en lokal geolog, Knut Petter Netland, som har god kjennskap til det aktuelle området. Netland er idag fabrikkssjef på NorDan på Moi, men han har tidligere hatt en lederstilling i Titania AS, og har også erfaring fra gruvedrift en rekke andre steder. Jeg har snakket med ham, og han sier det vil være svært problematisk å skulle bygge tunnel her. Anbefalingen fra geologen er å styre unna hele området mellom Einaråsen og Stigan hvis man skal bygge tunnel.

Jordbruksareal

Som nevnt over eier jeg en jordbrukseiendom på Klevemoen. Både matjord og natur er allerede hardt presset på Øye. Retningslinjer både nasjonalt og fra fylkeskommunen er å verne dyrket og dyrkbar jord, jmf §9 i jordloven. Men alt dette kjenner dere selvfølgelig til.

Naturmangfold

Utover den opplagte viktigheten av å bevare gode jordbruksområder, savner jeg tilstrekkelig kartlegging av biomangfold i områdene i umiddelbar nærhet til Alternativ 3, og for såvidt alle tre alternativer til nytt tunnelinnslag. Det aktuelle området er et av de vestligste i Norge med funn av almetjertvinge, som er en rødlistet art. Hvitryggspett er tallrik i området i umiddelbar nærhet til Alternativ 2 og 3, og hekker nok i området. Også den er rødlistet. Kattugle og dvergspett hekker. Bredflangre er en orkide som vokser i området. Dette er bare noen få eksempler. Dvergflaggermus er tallrik i området, noe som tyder på et sunt økosystem og god forekomst av pollinerende insekter. Flaggermusene er avhengige av de mange fjellsprekke som er i det aktuelle området, og rensking og sikring av fjellsiden harmonerer dårlig. Nasjonale retningslinjer tilsier at slike områder burde vernes. Bekkene i området er gytebekker for laks og sjøørret. Saksbehandlere i utbyggingssaker plikter å ta hensyn til funn av rødlistearter, men jeg klarer ikke å se at man har tenkt tilstrekkelig på biomangfoldet i vurderingen som er gjort så langt av Nye Veier. Dette burde kartlegges i større grad enn det som er gjort. Jeg ser at det har vært gjort noe kartlegging her i 2021, men slik kartlegging burde vært gjort i en større del av området. Området mellom Einaråsen og Stigan har stor artsriksdom, og nettopp det bratte og ufremkommelige terrenget er viktige grunner til dette. Det er varmekjær løvskog med arter som eik, alm, lind, kristtorn m.m. Ufremkommeligheten har vært med på å la enkelte trær bli svært store, og vindfall får ligge og bidra til artsriksdommen.

Området er utvilsomt rikt fra naturens side, og Alternativ 3 vil utvilsomt ha størst negativ innvirkning på dette.

Gytebekk

Det nevnes problemer med kryssing av Ledålbekken i Alternativ 1 og 2, men jeg kan ikke se at man har tatt hensyn til at Libekken som renner forbi Stigan og langs jordene på Klevemoen også er en viktig gytebekk for laks og sjøørret. Alf Magne Midtbø Versland har tidligere kartlagt gyting og gytegroper i denne bekken. Versland kan kontaktes på 91706200.

Vilt

Det er svært mye rådyr i området med umiddelbar nærhet til Alternativ 3, og de trekker daglig ned for å beite på jordene. Dette er jorder der veien er foreslått lagt midt over. Jeg kan se for meg at dette ikke er en ideell situasjon for hverken vilt eller bilister.

Kulturminne

I ura like ved der innslaget til tunnel er tegnet inn i Alternativ 3 er det flere huler. Helt frem til krigsårene var det vanlig at fanter og omstreifere benyttet dette stedet. Det er svært lunt her, og det er det første stedet hvitveisen titter frem om våren. Fanten «Rødputt» holdt til her om sommerne i gamle dager. Jeg kjenner ikke detaljene rundt dette, og det ligger idag mye rask og søppel hulen(e), men dette kulturminnet burde vært kartlagt i større grad – og iallefall tatt hensyn til i rapporten til Nye Veier. Området hvor innslaget til tunnellen er tegnet inn i Alternativ 3 heter på folkemunne «Rødputt si hola.»

Oppsummering

Slik jeg kan se har forslaget til innslag av tunnel som er beskrevet i Alternativ 3 langt flere negative konsekvenser enn Alternativ 2. Det ville vært ønskelig om man i større grad kunne vurdere å benytte dagens vei ut mot Hangelandsspeilen og ha en påkjøring til ny E39 lenger ute, eller om man kunne ta Alternativ 1 med til videre vurdering. Men hvis det er Alternativene 2 og 3 som er aktuelle, er det min klare mening og anbefaling at Alternativ 2 er mest gunstig for mange slags interesser på Øye.

Mvh, Even André Salmelid Olsen, Gullsmedvegen 42, 4484 Øyestranda

Uttalelse til oppstart av reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse til arbeidet med reguleringsplanen. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med og danner grunnlag for planforslaget som senere skal behandles av kommunen.

Uttalelsen gjelder

Navn på reguleringsplan: E39 Lyngdal vest - Kvinesdal
Planident: Lyngdal: 4225 202107 | Kvinesdal: 4227 2021001
Kommune: Kvinesdal

Forslagsstiller er

Navn: Nye Veier v/ Sweco
Organisasjonsnummer: 967032271
Kontaktperson: Espen Motzfeldt Drange

Plankonsulent er

Navn: SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer: 967032271
Kontaktperson: Espen Motzfeldt Drange

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid er mottatt av

Navn: JOHANNESSEN GEIR
Telefonnummer: 90193878
E-post: Gejoh5@online.no

Du kan skrive din uttalelse til reguleringsplanarbeidet i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Det ser ut som denne vegen med fartsgrense 110 km/t kjem svært nære min eigedom. Den vi redusere verdet på hytte og tomt på ca 5 da stekt. Hytta er bygd av min bestefar i 1942 utan isolasjon og med enkle vindaug. Det er skuffande at traseene lenger aust ikkje er valde!

Signert av

GEIR JOHANNESSEN på vegne av JOHANNESSEN GEIR

14.10.2021

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

14.10.2021 20:51:45 AR450841854

14.10.2021 20:51:45 AR450841854

Uttalelse til oppstart av reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse til arbeidet med reguleringsplanen. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med og danner grunnlag for planforslaget som senere skal behandles av kommunen.

Uttalelsen gjelder

Navn på reguleringsplan: E39 Lyngdal vest - Kvinesdal
Planident: Lyngdal: 4225 202107 | Kvinesdal: 4227 2021001
Kommune: Kvinesdal

Forslagsstiller er

Navn: Nye Veier v/ Sweco
Organisasjonsnummer: 967032271
Kontaktperson: Espen Motzfeldt Drange

Plankonsulent er

Navn: SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer: 967032271
Kontaktperson: Espen Motzfeldt Drange

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid er mottatt av

Navn: HOLMEN REINART JOHAN
Telefonnummer: 95298153
E-post: reinart.holmen@live.no

Du kan skrive din uttalelse til reguleringsplanarbeidet i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Fint at vi kan komme med innspill. Anne Marie og Reinart Holmen som er grunneiere av Gnr 40 bnr 2 og 5. Gnr 38 bnr 1, 2 og 5 ønsker herved å gi innspill til rapporten og gi vårt innspill til det linjealternativet som vi mener Nye veier må ta videre til neste prosjektfase.

Etter vår vurdering mener vi at veitrase 1 (rød linje) må velges.

Dette er en firefelts motorvei som skal bygges for fremtiden for dyr og mennesker.

Vi ønsker en trafiksikker vei som er fremkommelig både sommer og vinter.

Denne trasen vil ta vare på viltets trekkruiter som dyr skal vandre over i hundrevis av år. Bare i natt (13.10.2021) passerte det ifølge viltkamera 50 til 60 hjort over Vatlandstunnelen. Det passerer ca 1000 nye hjort vår og høst. Ifølge NIBIO er det stor sannsynlighet for at dette vil tidobles i nær fremtid. Dette gjelder alt vilt. Hjortestammen er ikke lokal, men interkommunal og vandrer over store avstander vår og høst. Med veitrase 1 (rød linje) vil heller ikke Vatlandsvannet bli ødelagt. Det har vært skrevet at Opoftevannet vil kanskje bli drikkevannsreservat for Farsund kommune og Vatlandsvannet renner ned i Opoftevannet. I Vatlandsvannet er det også fin ørret som er til stor glede for mange. Salamander og igler har vi også sett. Beveren har også tilhør i vannet. Bygger vi veitrase 1 (rød linje) så bygger vi for fremtiden med minst ødelagt natur, og et rikt dyreliv vil kunne vandre over tunnelen. Skulle det bli for mye tunnelmasse, går det an å knuse steinen og bruke det på andre veier. Vi anbefaler at Nye veier går for veitrase 1 (rød linje) da denne trasen er best for miljøet og alle parter. Bygg rød linje! Dette blir en vei for fremtiden. Mvh Anne Marie og Reinart Holmen

14.10.2021 21:05:56 AR450842690

Signert av

REINART JOHAN HOLMEN på vegne av HOLMEN REINART JOHAN 14.10.2021

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

14.10.2021 21:05:56 AR450842690

Martin Opofte
Opofte 39
4480 Kvinesdal

14.10.2021

Sweco Norge AS
v/Espen Motzfeldt Drange
Fantoftvegen 14P
5072 Bergen

Innspill til oppstart av planarbeid, E39 Lyngdal Vest – Kvinesdal

Viser til varsel om oppstart for detaljreguleringsplan av alternative linjer for ny E39 mellom Lyngdal vest og Kvinesdal, Grovsilingsrapporten datert 15.09.2021. Jeg, Martin Opofte, grunneier av gårds/bruksnr. 37/6 og 37/4, ønsker herved å gi mine innspill til rapporten og de linjealternativer som Nye Veier har anbefalt å ta med videre til vurdering i neste prosjektfase. Avslutningsvis vil jeg også drøfte anbefalingene fra rapporten til passeringen av Opofte særskilt.

Generelle innspill til grovsilingsrapporten

Kostnader og reisevei under og etter byggeperioden

På folkemøtet i Kvinesdal kommune 29. september hevdet Nye Veier at "kostnaden ved å gå i dagsone er betydelig lavere enn tunnel ", og at det hittil er beregnet "en merkostnad på 12% ved passering i tunnel". Uttalelsene sammenfaller med tabellen på s. 59 i grovsilingsrapporten. Etter min kjennskap er ikke tallene kvantifisert i en noen underliggende og offentlig tilgjengelig rapport. Det derfor naturlig å stille spørsmål ved kvaliteten på Nye Veiers beregninger.

På folkemøtet ble det tilkjennegjort at kostnadene med etablering av eksempelvis alternativ 6 for strekningen Fedafjord til kommunegrensen Kvinesdal/Lyngdal, inneholder flere usikkerhetsmomenter. Disse inkluderer bl.a. tunnelboring, massefyllinger, masseflytting, deponering, mindre bruer, viltoverganger og så videre. Den generelle usikkerheten i kostnadsanslag på dette plannivået er mye større enn de 12% som skiller billigste og dyreste alternativ. Om det i tillegg skal tas høyde for usikkerhet i prosjektomfanget som informert om på folkemøtet, kan det virke som om økonomiske konsekvenser i denne omgang bør tillegges mindre vekt enn det som er tilfelle i silingsrapporten. Dette tilsier at Nye Veier burde utvise større forsiktighet i å sile bort alle alternativer som åpenbart vil tjene andre interesser og hensyn.

Et åpenbart hensyn, er reisevei både før og etter byggeperioden. Nye Veier sine foretrukne løsninger med passering i dagsone forbi Opofte (eks. alternativ 6), vil gi en ny E39 uten avkortning i strekningen mellom Fedafjorden og kommunegrensen mellom Kvinesdal og Lyngdal i forhold til dagens E39 (begge på ca. 5.7 km). Ved å legge det foretrukne alternativet så tett inntil dagens E39, er det også svært sannsynlig at trafikken på dagens E39 vil bli kraftig påvirket under byggeperioden - med de samfunnsøkonomiske påvirkningene dette medfører. Selve anleggsarbeidet kan også bli påvirket av dette faktum. Flere av de bortsilte alternativer ville kunne sikre at trafikken flyter gjennom hele byggeperioden.

I lys av usikkerhetsmomentene vedrørende kostnader og problemstillingene knyttet til reisevei under og etter anleggsgjennomføring, fremstår beslutningen om å fjerne alle alternativer som ligger utenfor eksisterende trase som uheldig og forhastet.

I konflikt med politiske målsetninger

I Grovsilingsrapportens innledende kapittel fremgår det at prosjektet E39 Lyngdal Vest – Kvinesdal "skal bidra til at målene i Nasjonal Transportplan (NTP) nås". Regjeringens fem målsetninger for utvikling av transportsystemet mot 2050 kommer til uttrykk på s. 11 i NTP (St. meld nr. 20, 2020-21). Her slås det fast at målsetninger knyttet til klima- og miljø skal være likestilte med de økonomiske målene.

Grovsilingsrapporten reflekterer en klar skjevprioritering av målsetninger. Sammenstillingen av de ulike linjealternativene på s. 99 viser at Nye Veier utelukkende anbefaler linjene som rangeres høyest (1-4) på temaene *kostnader* og *netto nytte pr. budsjettkrone*. På *klimagassutslipp* og "de ikke prissatte temaene", er rangeringen (1-9) av de anbefalte linjene som følger:

Linje	Tema	Klimagass-utslipp	Landskap	Natur-mangfold	Kultur-arv	Natur-ressurser	Støy	Snitt-rang.
3A		9	5	6	6	3	5	5,6
5		4	9	7	4	5	6	5,8
6		7	6	4	7	8	3	5,8
7		8	7	8	9	7	2	6,8

Oversikten viser at de anbefalte alternativer i snitt bare havner på 6. plass under temaer som ikke kan relateres *direkte* til økonomiske mål. Det er svært oppsiktsvekkende at Nye Veier i en så tidlig fase har valgt å sile bort samtlige alternativer som kommer langt bedre ut på klimagassutslipp og de ikke prissatte temaene. Nye Veier synes her å være i utakt med de nasjonale målsetningene for utvikling av transportsystemet.

Det ville vært strategisk lurt av Nye Veier å ta større høyde for de pågående, og svært så tydelige, endringer i det politiske klimaet i sine anbefalinger. Når nytt Storting trer i kraft, vil det være med et klart flertall (108 mot 61) som ønsker satsing på utbygging av jernbane i Norge som erstatning for ny motorveibygging. Grovsilingsrapporten har inkludert linje 10 med gjenbruk av dagens vei som alternativ for videre utredning. Det burde også vært nærliggende for Nye Veier å inkludere en linje som kommer bedre ut på klimagassutslipp og de ikke prissatte temaene for videre vurdering, gitt at det skal gjennomføres en utbygging til firefelts vei.

Linje 1 er det alternativet som samlet sett rangeres best på de nevnte temaer. Dette alternativet er beregnet å ha det laveste klimagassutslipp - henholdsvis 14, 7, 10 og 10 % lavere enn linje 3A, 5, 6 og 7 (jf. oversikt på s. 76). Linje 1 rangeres også som det beste av samtlige alternativer på temaene *Naturmangfold*, *kulturarv* og *støy*. Videre anslås alternativet å være det 3. beste på temaet *anleggsgjennomføring*.

Linje 1 siles imidlertid bort fordi det er beregnet til å være et 8-12 % dyrere alternativ sammenlignet med de anbefalte linjene (jf. oversikt på s. 59). Som nevnt under forrige punkt, vil de økonomiske beregningene inneholde en høy grad av usikkerhet i en så tidlig fase. Dette gjør det enda mer uforståelig at man ikke har valgt å se nærmere på Linje 1 - som kommer klart best ut på temaer som kan assosieres med de nasjonale målsetninger om klima, natur og miljø.

Samlet sett finner jeg det uklokt av Nye Veier å allerede nå konkludere med at man utelukkende skal gå videre med alternativer som innebærer dagsoner, større naturinngrep og klimagassutslipp, samt lengre reisevei. Med utgangspunkt i NTP burde det vært nærliggende for Nye Veier å ta med Linje 1 i

neste prosjektfase, der blant annet kostnadsbildet på de ulike alternativene vil bli klarere. Noe annet er etter mitt syn å være på ville veier i forhold til regjeringens utgangspunkt om likestilte mål.

Vedr. de anbefalte linjer og passeringen på Opofte

I rapporten omtales passering av Opofte spesielt i kapittel 7.12. Her presenterer man følgende hovedkonklusjoner vedr. passering på Opofte:

"Alternativ 3A, 6 og 7 har (alle) dagsone forbi Opofte (...). (...) dersom det viser seg at etablering av dagsonen blir utfordrende (...) er det mulig å bygge tunnel forbi Opofte (...). Kostnader, massebehov og konsekvenser i dagsonen vil bli vurdert (...) mot etablering av tunnel".

Statens Vegvesen og Nye Veier har ved gjentatte anledninger beskrevet viktigheten av optimaliseringer i perioden på snart seks år hvor dette E39 prosjektet har vært under planlegging. Denne optimaliseringen har først foregått på regionalt nivå. Det er nå viktig å optimalisere også på lokalt nivå, og at lokale betraktninger rundt utfordringer og muligheter for alternativer, blir seriøst vurdert. Alternativet med passering i dagsone forbi Opofte er uten tvil det alternativet som gir mest inngripen i naturen, og størst påvirkning på lokale forhold. Nye Veier må derfor vurdere andre alternativer som ikke gir like store inngrep, som reelle alternativer for passering i dette området.

Vi mener at ovennevnte sitat om at tunnel først vil vurderes hvis "det viser seg at etablering av dagsone blir utfordrende", viser at Nye Veier har tatt en forhastet konklusjon rundt passeringen av Opofte. Tilsvarende som for de overordnede valg av traseer, må Nye Veier etablere en eller flere alternativer til dagsone på Opofte som kan vurderes i et nyansert og helhetlig perspektiv opp mot passering i dagsone.

Avslutning

Jeg ber om at dere tar mine innspill til den gjennomførte grovsilingen til etterretning og revurderer deres anbefalinger. Jeg har særlig trukket frem linje 1 som et alternativ Nye Veier burde jobbe videre med i neste fase av prosjektet. Subsidiært ber jeg om at det gjennomføres en ny og mer helhetlig/nyansert vurdering av passeringen på Opofte for ny E39.

Med vennlig hilsen,

Martin Opofte
Grunneier

Tiltredes av:

Christian Opofte: 37/14 (Opofte)

Grete Flaot: 37/11 (Avkommen)

Kjell Opofte: 37/12 (Opofte))

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

Uttalelse til oppstart av reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse til arbeidet med reguleringsplanen. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med og danner grunnlag for planforslaget som senere skal behandles av kommunen.

Uttalelsen gjelder

Navn på reguleringsplan: E39 Lyngdal vest - Kvinesdal
Planident: Lyngdal: 4225 202107 | Kvinesdal: 4227 2021001
Kommune: Kvinesdal

Forslagsstiller er

Navn: Nye Veier v/ Sweco
Organisasjonsnummer: 967032271
Kontaktperson: Espen Motzfeldt Drange

Plankonsulent er

Navn: SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer: 967032271
Kontaktperson: Espen Motzfeldt Drange

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid er mottatt av

Navn: OPOFTE ANNE-SOFIE
Telefonnummer: 95830117
E-post: annop@lektor.no

Du kan skrive din uttalelse til reguleringsplanarbeidet i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Leveres som vedlegg.

Signert av

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

14.10.2021 22:50:52 AR450849210

14.10.2021 22:50:52 AR450849210

Filvedlegg:

Høringsinnspill, E39-4.pdf

Martin Opoftte
Opoftte 39
4480 Kvinesdal

14.10.2021

Sweco Norge AS
v/Espen Motzfeldt Drange
Fantoftvegen 14P
5072 Bergen

Innspill til oppstart av planarbeid, E39 Lyngdal Vest – Kvinesdal

Viser til varsel om oppstart for detaljreguleringsplan av alternative linjer for ny E39 mellom Lyngdal vest og Kvinesdal, Grovsilingsrapporten datert 15.09.2021. Jeg, Martin Opoftte, grunneier av gårds/bruksnr. 37/6 og 37/4, ønsker herved å gi mine innspill til rapporten og de linjealternativer som Nye Veier har anbefalt å ta med videre til vurdering i neste prosjektfase. Avslutningsvis vil jeg også drøfte anbefalingene fra rapporten til passeringen av Opoftte særskilt.

Generelle innspill til grovsilingsrapporten

Kostnader og reisevei under og etter byggeperioden

På folkemøtet i Kvinesdal kommune 29. september hevdet Nye Veier at "kostnaden ved å gå i dagsone er betydelig lavere enn tunnel", og at det hittil er beregnet "en merkostnad på 12% ved passering i tunnel". Uttalelsene sammenfaller med tabellen på s. 59 i grovsilingsrapporten. Etter min kjennskap er ikke tallene kvantifisert i en noen underliggende og offentlig tilgjengelig rapport. Det derfor naturlig å stille spørsmål ved kvaliteten på Nye Veiers beregninger.

På folkemøtet ble det tilkjennegjort at kostnadene med etablering av eksempelvis alternativ 6 for strekningen Fedafjord til kommunegrensen Kvinesdal/Lyngdal, inneholder flere usikkerhetsmomenter. Disse inkluderer bl.a. tunnelboring, massefyllinger, masseflytting, deponering, mindre bruer, viltoverganger og så videre. Den generelle usikkerheten i kostnadsanslag på dette plannivået er mye større enn de 12% som skiller billigste og dyreste alternativ. Om det i tillegg skal tas høyde for usikkerhet i prosjektomfanget som informert om på folkemøtet, kan det virke som om økonomiske konsekvenser i denne omgang bør tillegges mindre vekt enn det som er tilfelle i silingsrapporten. Dette tilsier at Nye Veier burde utvise større forsiktighet i å sile bort alle alternativer som åpenbart vil tjene andre interesser og hensyn.

Et åpenbart hensyn, er reisevei både før og etter byggeperioden. Nye Veier sine foretrukne løsninger med passering i dagsone forbi Opoftte (eks. alternativ 6), vil gi en ny E39 uten avkorting i strekningen mellom Fedafjorden og kommunegrensen mellom Kvinesdal og Lyngdal i forhold til dagens E39 (begge på ca. 5.7 km). Ved å legge det foretrukne alternativet så tett inntil dagens E39, er det også svært sannsynlig at trafikken på dagens E39 vil bli kraftig påvirket under byggeperioden - med de samfunnsøkonomiske påvirkningene dette medfører. Selve anleggsarbeidet kan også bli påvirket av dette faktum. Flere av de bortsilte alternativer ville kunne sikre at trafikken flyter gjennom hele byggeperioden.

I lys av usikkerhetsmomentene vedrørende kostnader og problemstillingene knyttet til reisevei under og etter anleggsgjennomføring, fremstår beslutningen om å fjerne alle alternativer som ligger utenfor eksisterende trase som uheldig og forhastet.

I konflikt med politiske målsetninger

I Grovsilingsrapportens innledende kapittel fremgår det at prosjektet E39 Lyngdal Vest – Kvinesdal "skal bidra til at målene i Nasjonal Transportplan (NTP) nås". Regjeringens fem målsetninger for utvikling av transportsystemet mot 2050 kommer til uttrykk på s. 11 i NTP (St. meld nr. 20, 2020-21). Her slås det fast at målsetninger knyttet til klima- og miljø skal være likestilte med de økonomiske målene.

Grovsilingsrapporten reflekterer en klar skjevprioritering av målsetninger. Sammenstillingen av de ulike linjealternativene på s. 99 viser at Nye Veier utelukkende anbefaler linjene som rangeres høyest (1-4) på temaene *kostnader* og *netto nytte pr. budsjettkrone*. På *klimagassutslipp* og "de ikke prissatte temaene", er rangeringen (1-9) av de anbefalte linjene som følger:

Linje	Tema	Klimagass-utslipp	Landskap	Natur-mangfold	Kultur-arv	Natur-ressurser	Støy	Snitt-rang.
3A		9	5	6	6	3	5	5,6
5		4	9	7	4	5	6	5,8
6		7	6	4	7	8	3	5,8
7		8	7	8	9	7	2	6,8

Oversikten viser at de anbefalte alternativer i snitt bare havner på 6. plass under temaer som ikke kan relateres direkte til økonomiske mål. Det er svært oppsiktsvekkende at Nye Veier i en så tidlig fase har valgt å sile bort samtlige alternativer som kommer langt bedre ut på klimagassutslipp og de ikke prissatte temaene. Nye Veier synes her å være i utakt med de nasjonale målsetningene for utvikling av transportsystemet.

Det ville vært strategisk lurt av Nye Veier å ta større høyde for de pågående, og svært så tydelige, endringer i det politiske klimaet i sine anbefalinger. Når nytt Storting trer i kraft, vil det være med et klart flertall (108 mot 61) som ønsker satsing på utbygging av jernbane i Norge som erstatning for ny motorveibygging. Grovsilingsrapporten har inkludert linje 10 med gjenbruk av dagens vei som alternativ for videre utredning. Det burde også vært nærliggende for Nye Veier å inkludere en linje som kommer bedre ut på klimagassutslipp og de ikke prissatte temaene for videre vurdering, gitt at det skal gjennomføres en utbygging til firefelts vei.

Linje 1 er det alternativet som samlet sett rangeres best på de nevnte temaer. Dette alternativet er beregnet å ha det laveste klimagassutslipp - henholdsvis 14, 7, 10 og 10 % lavere enn linje 3A, 5, 6 og 7 (jf. oversikt på s. 76). Linje 1 rangeres også som det beste av samtlige alternativer på temaene *Naturmangfold*, *kulturarv* og *støy*. Videre anslås alternativet å være det 3. beste på temaet *anleggsgjennomføring*.

Linje 1 siles imidlertid bort fordi det er beregnet til å være et 8-12 % dyrere alternativ sammenlignet med de anbefalte linjene (jf. oversikt på s. 59). Som nevnt under forrige punkt, vil de økonomiske beregningene inneholde en høy grad av usikkerhet i en så tidlig fase. Dette gjør det enda mer uforståelig at man ikke har valgt å se nærmere på Linje 1 - som kommer klart best ut på temaer som kan assosieres med de nasjonale målsetninger om klima, natur og miljø.

Samlet sett finner jeg det uklokt av Nye Veier å allerede nå konkludere med at man utelukkende skal gå videre med alternativer som innebærer dagsoner, større naturinngrep og klimagassutslipp, samt lengre reisevei. Med utgangspunkt i NTP burde det vært nærliggende for Nye Veier å ta med Linje 1 i

neste prosjektfase, der blant annet kostnadsbildet på de ulike alternativene vil bli klarere. Noe annet er etter mitt syn å være på ville veier i forhold til regjeringens utgangspunkt om likestilte mål.

Vedr. de anbefalte linjer og passeringen på Opofte

I rapporten omtales passering av Opofte spesielt i kapittel 7.12. Her presenterer man følgende hovedkonklusjoner vedr. passering på Opofte:

"Alternativ 3A, 6 og 7 har (alle) dagsone forbi Opofte (...). (...) dersom det viser seg at etablering av dagsonen blir utfordrende (...) er det mulig å bygge tunnel forbi Opofte (...). Kostnader, massebehov og konsekvenser i dagsonen vil bli vurdert (...) mot etablering av tunnel".

Statens Vegvesen og Nye Veier har ved gjentatte anledninger beskrevet viktigheten av optimaliseringer i perioden på snart seks år hvor dette E39 prosjektet har vært under planlegging. Denne optimaliseringen har først foregått på regionalt nivå. Det er nå viktig å optimalisere også på lokalt nivå, og at lokale betraktninger rundt utfordringer og muligheter for alternativer, blir seriøst vurdert. Alternativet med passering i dagsone forbi Opofte er uten tvil det alternativet som gir mest inngripen i naturen, og størst påvirkning på lokale forhold. Nye Veier må derfor vurdere andre alternativer som ikke gir like store inngrep, som reelle alternativer for passering i dette området.

Vi mener at ovennevnte sitat om at tunnel først vil vurderes hvis "det viser seg at etablering av dagsone blir utfordrende", viser at Nye Veier har tatt en forhastet konklusjon rundt passeringen av Opofte. Tilsvarende som for de overordnede valg av traseer, må Nye Veier etablere en eller flere alternativer til dagsone på Opofte som kan vurderes i et nyansert og helhetlig perspektiv opp mot passering i dagsone.

Avslutning

Jeg ber om at dere tar mine innspill til den gjennomførte grovsilingen til etterretning og revurderer deres anbefalinger. Jeg har særlig trukket frem linje 1 som et alternativ Nye Veier burde jobbe videre med i neste fase av prosjektet. Subsidiært ber jeg om at det gjennomføres en ny og mer helhetlig/nyansert vurdering av passeringen på Opofte for ny E39.

Med vennlig hilsen,

Martin Opofte

Grunneier

Tiltredes av:

Christian Opofte: 37/14 (Opofte)

Grete Flaot: 37/11 (Avkommen)

Kjell Opofte: 37/12 (Opofte)

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

Uttalelse til oppstart av reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse til arbeidet med reguleringsplanen. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med og danner grunnlag for planforslaget som senere skal behandles av kommunen.

Uttalelsen gjelder

Navn på reguleringsplan: E39 Lyngdal vest - Kvinesdal
Planident: Lyngdal: 4225 202107 | Kvinesdal: 4227 2021001
Kommune: Kvinesdal

Forslagsstiller er

Navn: Nye Veier v/ Sweco
Organisasjonsnummer: 967032271
Kontaktperson: Espen Motzfeldt Drange

Plankonsulent er

Navn: SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer: 967032271
Kontaktperson: Svein Åge Hellestøl

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid er mottatt av

Navn: HELLESTØL SVEIN ÅGE
Telefonnummer: 97046969
E-post: sa-hel@online.no

Du kan skrive din uttalelse til reguleringsplanarbeidet i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Viser til veivalg 7 gjennom Høyland, gårdsnummer 7 og bruksnummer 2.

Det er vanskelig å komme utenom at dette forslaget er det som kommer dårligst ut på nesten alle kriterier i det som er målene i Nasjonal Transportplan. Det er høye klimagassutslipp, det blir en stor inngripen i landskap, rasering av natur og kulturarv samt naturressurser. Unntaket er støy.

Etter hva vi forstår så er det også et dyrt linjevalg.

Vi synes det er uforståelig at Nye Veier ikke har gått videre med linje 1 da denne scorer lavere på nesten alle punkt beskrevet som ovenfor.

Etter vår mening så bør alt legges i tunell for å spare miljø, landskap, natur og kulturarv selv om dette blir dyrere.

Svein Åge og Hilde Hellestøl.

Signert av

SVEIN ÅGE HELLESTØL på vegne av HELLESTØL SVEIN ÅGE

14.10.2021

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

14.10.2021 23:01:06 AR450849792

14.10.2021 23:01:06 AR450849792

Vedrørende Nye Veiers planer for utbygging av strekningen E39 Lyngdal- vest Kvinesdal.

Takk for tilsendte dokumenter vedrørende reguleringsplan E39 Lyngdal- vest- Kvinesdal.

Lohne sameie, består av 6 andelseiere og undertegnede er en av eierne.

I en tid med større press på naturmangfold, landskapsverdier, nedbygging av natur- og arts mangfold, bør det søkes muligheter for å utbygge eksisterende E39 slik det beskrives i på s 105- 109 /Linje 10 i Grovsilingsrapporten fra 15/9 2021.10.09

Der går det fram at dette vil gi mindre inngrep i natur og landskap og medføre bedre ivaretagelse av natur og miljø enn de andre 9 beskrevne alternativene.

Utbygging av vei fører til betydelig naturødeleggelse noe som er alvorlig verditap i seg selv. Dette synes ikke å ha fått tilstrekkelig gjennomslag i de andre anbefalte forslagene.

Siden Frøytland er et nærområde for Lohne sameie, pekes det her på at foruten ødeleggelse av eksisterende bo- og jordbruksområde, vil særlig trasse 1 og 6 også ødelegge verdifulle rekreasjonsområder, med aktiv jakt- og fiskevirksomhet. Brakkeanlegg, maskiner og anleggsområder, samt tilkjørselsveier vil trolig bli langt mer omfattende og inngripende enn det som er vist i planene.

Trassè 6 er lagt i et område med svært kupert landskap; beskrivelsene gir ikke tilstrekkelig innsyn i dette.

Omkostningene med å legge veien om Meland og videre mot Lølandsvannet er også betydelige og ødeleggelsene vil bli dramatiske. Dette peker igjen på at det å bygge på eksisterende E39 bør foretrekkes.

Med vennlig hilsen

Irene Engelstad

Frøytland 13.10.2021

Innspill til høring om trase valg Lyngdal vest - Kvinesdal

I forbindelse med valgkampen var det mye negativ omtale hvordan Nye Veier har en miljøfiendtlig byggemåte som ødelegger naturen. Man gjør det på billigst måte ved å gjennomgående lage skjæringer i terrenget i stedet for tunneler.

Dette resulterte i at Nye Veier sendte ut en pressemelding 31.08.2021

<https://kommunikasjon.ntb.no/pressemelding/ny-e18-tvedestrand-bamble-nye-veier-vil-se-pa-muligheter-for-a-gjore-prosjektet-enda-mer-baerekraftig?publisherId=14424980&releaseId=17914734>

Der står det at Nye Veier vil i enda større grad vurdere veiutbyggingene ut fra et bærekraftig perspektiv. De vil og se på gjenbruk som en mulighet både for å holde kostnadsrammene, bevare mer areal og å nå ambisiøse klimamål.

De fleste av linjene som er valgt ut i denne høring er basert på kostnader, netto nytte per budsjettkrone og anleggsgjennomføring – ref. tabell side 99 i høring, og er særdeles ødeleggende for areal, klimagassutslipp og ikke prissatte temaer.

Slik jeg forstår trafikkgrunnlag er det i dag er ca. 6000 biler i døgnet på strekket mens kravet for 4 felts motorvei er 12000 kjøretøy i døgnet.

Med basis i deres pressemelding kombinert med lavt trafikkgrunnlag ber vi om at dere går for gjenbruksalternativet med trinnvis utbygging med mulighet for 4 felt en gang i fremtiden.

Man holder jo ennå på med nedbetaling på ny E39 med bro over fjorden som åpnet for 15 år siden.

Vi ber dere og vurdere gjenbruk/oppgradering av tilførselsvei til Kvinesdal langs Fedafjorden i stedet for å lage en ny vei via tunnel fra Frøytland til Øye. Det må da gi et mye bedre regnskap både på kost/nytte og ikke minst rasing av landskap.

Det er en ny politisk situasjon med et rød grønt flertall på stortinget, hvor flere av partiene vil vingeklippe Nye Veier og noen vil legge ned Nye Veier. En gjenbruks løsning både for E39 samt tilførselsvei vil nok være den mest politisk farbare. Den vil ikke skape så mye oppstyr som det vil bli ved å velge en trase som raserer grender, og er veldig dårlig på klimagass utslipp og de ikke prissatte temaene.

Skulle man velge en av de andre traseene ber vi dere om å velge den som er mest skånsom for bebyggelse, landskap, naturmangfold, naturarv og naturressurser.

Linje 6 Frøytland

Utdrag fra grovsilingsrapporten:

Frøytland oppleves som et intakt kulturlandskap med jorder som blir beitet og slått. Vannspeilet Lonen, med omgivelsene rundt, tilfører landskapet et verdifullt element. Det renner også et vassdrag nedover mot Steinsvika som møter Lonen ovenfor Frøitlandsfossen. Dette er også et landskapselement som tilfører området verdi. (Side 79)

Kryssområde på Frøytland. Linje 4 og 6 har en noe mer kompakt utforming enn linje 1. Alle disse linjene vil med sine høye fyllinger endre karakteren til området totalt og både kulturlandskapet ødelegges og gårdsbrukene vil måtte fjernes. Lokalt på Frøytland gir disse linjene svært stor negativ konsekvens. (Side 79)

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

FEDE I ÆLDRE TID

Og litt om den gamle landskyld

I.

Et sagn vil vite at Fede i ældgammel tid skal ha været bustø og utmark for gården Frøitland, og at der på Kleppa (under Frøitland) skal ha bodd en småkonge (kleppekongen). Dette må ha været i de gamle tider da folk ikke turde bosette sig ved sjøen av frygt for strandhugg.

Det første vi imidlertid gjennom gamle dokumenter støter på Fede, er i 1302. Det år omtales egen kirke og prest på stedet, likeså i 1362. Kirken var viet til St. Nicolaus (d.v.s. alle unge kvinders yndlingshelgen).

I et diplom fra 1545 (Dipl. Norv. XI, side 764) omtales en *Peder Payssøn* som bosiddende på Fede. Efter navnet at dømme må det være en bosat fremmed.

Av dette dokument fremgår at Henning Andersson, «provst» over Lister len var tilstede på Fede på sin husbonds Christopher Huitfeldts vegne. Hans titel «Provst» betød at han var bestyrer av geistligt gods som ved reformationen var inddraget under kronen. Hertil hørte 4 kjør på gården Moi i Kvinesdal. Av disse bortleiede «provsten» de to til hr. Anders Laurensøn, «Sogneherre» i Kvinesdal, og de andre to til den ovennævnte på Fede bosatte person, Peder Payssøn.

I 1561 nævnes *Aasulv på Fede*.

Den næste opsidder vi kjender er fogden *Nils Jenssøn*.

Om ham skriver amtmand Holm i 1795:

Vi stusser på deres 'grønne' rating av Friluftsliv og bygdeliv kontra de andre linje alternativene. Vi har bla. et bedehus/grendahus for Raustad/Høyland og Frøymland. Vi har en meget populær tur til Frøymlandsvarden. Lonen er et godt fiskevann og det er foregår utstrakt jakt langs hele området der E39 traseen er tenkt lagt. Vi ber dere se på den vurdering på nytt. Dere har og merket støy som grønn, men det er jo fordi det er ingen igjen som dette får konsekvens for.

Anleggsrisiko for Statnett sitt anlegg

Som eneste linje vil nr. 6 gå rett under Statnett sitt store anlegg ved Hestesprangvannet. Jeg vil anta at det er gjennomført dype grunnboringer for lynavledere og pæling for å sikre Statnett anlegget. Uten omfattende seismiske undersøkelser/kjerneboring vil det være en risiko for hvordan fjellet vil oppføre seg ved et tunnelarbeid ikke langt under anlegget. Statnett sitt anlegg er operativt, og jeg vil tro at selv de minste bevegelser i grunnen vil utgjøre en risiko for det omfattende mastenettet som er her. **Har dere prissatt denne type undersøkelser/risiko i kalkylen av linje 6 traseen?** Finner ikke noe nevnt om dette i rapporten.

Linje 6 går så vidt innom enden av Hestesprangvannet. Dette er tiltenkt bruk i den nye hydrogensatsingen som planlegges i Lervik. **Hva slags undersøkelser er gjort for å sikre at dere ikke tapper ut vannet slik som skjedde under utbygging av [Gardemobanen – nedtappingen av Puttjern](#)?** NorNed kabelen går og i en tunnel i tilknytning til dette området.

Ved å velge linje 6 raserer man i praksis hele Frøymlandsgrenden. Den vil føre til et stort tap av kultur og forminner, naturmangfold, tap av bosetting og bebyggelse, dyrket mark og nedleggelse av landbruk i drift.

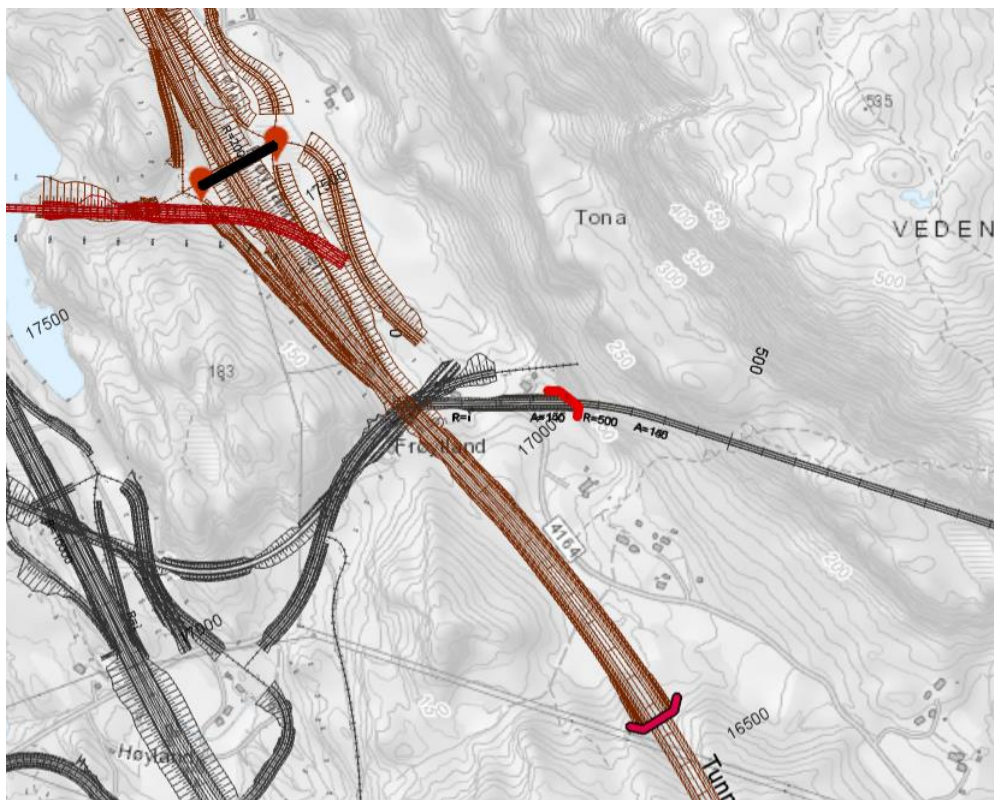
Basert på det overstående ber vi dere vektlegge klimagass utslipp og de ikke prissatte temaene over ren kost/nytte og velge bort linje 6 i finsilingen.

Vei til Øyesletta – Kvinesdal

I grovsilingsrapporten beskrives kun tunnel løsninger fra Øyesletta som ender opp på Frøymland. Ved valg av en annen trase en linje 6 ber vi om at dere utreder en alternativ trase - med et innslag mellom Frøymland og Høyland. Dette alternativ ville ikke utradert gårdsbruk og boligbebyggelse på Frøymland. Denne trase vil og gi redusert risiko for is og stein ras ned mot tunnel inngangen sammenlignet med alternativene i nevnte grovsilingsrapport, og ved et valg av alternativ 2 på Øyesletta redusere tunnelens lengde i forhold til det som er tegnet i dag, og med lik lengde på de 2 andre utgangene på Øye.

Tunnel i stedet for skjæring på Frøymland i linje 6 alternativet.

Hvis dere til tross for argumentasjon om tap av kultur og forminner, naturmangfold, tap av bosetting, dyrket mark og nedleggelse av landbruk i drift over billigst alternativ tar med linje 6 inn i finsilingen vil vi be om dere flytter tunnellinislag fra der det er tegnet i dag til ca. der hvor jeg har tegnet ny svart strek. Det vil medføre ca. 900 meter ekstra med tunnel men det vil bety mye for å bevare deler av Frøymland.



Hilsen

Arild Kristensen
Tlf. 90532591

Grunneier Frøytlandsveien nr. 293 & 295
Gnr. 5 Bnr. 3 + 15 i Kvinesdal kommune

Vedrørende Nye Veiers planer for utbygging av strekningen E39 Lyngdal- vest Kvinesdal.

Takk for tilsendte dokumenter vedrørende reguleringsplan E39 Lyngdal- vest- Kvinesdal.

Lohne sameie, består av 6 andelseiere og undertegnede er en av eierne.

I en tid med større press på naturmangfold, landskapsverdier, nedbygging av natur- og arts mangfold, bør det søkes muligheter for å utbygge eksisterende E39 slik det beskrives i på s 105- 109 /Linje 10 i Grovsilingsrapporten fra 15/9 2021.10.09

Der går det fram at dette vil gi mindre inngrep i natur og landskap og medføre bedre ivaretagelse av natur og miljø enn de andre 9 beskrevne alternativene.

Utbygging av vei fører til betydelig naturødeleggelse noe som er alvorlig verditap i seg selv. Dette synes ikke å ha fått tilstrekkelig gjennomslag i de andre anbefalte forslagene.

Siden Frøytland er et nærområde for Lohne sameie, pekes det her på at foruten ødeleggelse av eksisterende bo- og jordbruksområde, vil særlig trasse 1 og 6 også ødelegge verdifulle rekreasjonsområder, med aktiv jakt- og fiskevirksomhet. Brakkeanlegg, maskiner og anleggsområder, samt tilkjørselsveier vil trolig bli langt mer omfattende og inngripende enn det som er vist i planene.

Trassè 6 er lagt i et område med svært kupert landskap; beskrivelsene gir ikke tilstrekkelig innsyn i dette.

Omkostningene med å legge veien om Meland og videre mot Lølandsvannet er også betydelige og ødeleggelsene vil bli dramatiske. Dette peker igjen på at det å bygge på eksisterende E39 bør foretrekkes.

Med vennlig hilsen

Astri Johnsen

Suhmsgt 5

0362 Oslo

Medeier Lohne Sameie

Uttalelse til oppstart av reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse til arbeidet med reguleringsplanen. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med og danner grunnlag for planforslaget som senere skal behandles av kommunen.

Uttalelsen gjelder

Navn på reguleringsplan: E39 Lyngdal vest - Kvinesdal
Planident: Lyngdal: 4225 202107 | Kvinesdal: 4227 2021001
Kommune: Kvinesdal

Forslagsstiller er

Navn: Nye Veier v/ Sweco
Organisasjonsnummer: 967032271
Kontaktperson: Espen Motzfeldt Drange

Plankonsulent er

Navn: SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer: 967032271
Kontaktperson: Espen Motzfeldt Drange

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid er mottatt av

Navn: BIRKELAND BRUK EIENDOM AS
Telefonnummer: 91793311
E-post: rune.birkeland@birkelandbruk.no

Du kan skrive din uttalelse til reguleringsplanarbeidet i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Birkeland Bruk Eiendom eier et bolighus på Rørdal, Gnr 115 - Bnr 10 i Lyngdal kommune. Iflg. fremlagte grovsilingsrapport vil et eventuelt valg av linje 5 være til stor ulempe for denne eiendommen.

Dette bolighuset ble bygget i 2010 og plassert og vendt nettopp med tanke på best mulig skjerming for innsyn og støy fra dagens E39. I dag går E39 bak huset og i tillegg er det en fjellknaus i mellom huset og veien.

Ved et eventuelt valg av linje 5, vil der komme en ny tilførselsvei (oppgradert fylkesvei) på to sider til av huset.

Denne veien vil etter grovsilingsrapporten komme ganske nær huset.

Vi ser dette som svært uheldig for eiendommen og at eiendommen vil få en betydelig verdi forringelse.

Signert av

RUNE BIRKELAND på vegne av BIRKELAND BRUK EIENDOM AS 15.10.2021

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

15.10.2021 09:21:24 AR450884981

15.10.2021 09:21:24 AR450884981

Start

Innspill til høring om trase valg Lyngdal vest - Kvinesdal

I Grovsilingsrapport E39 Lyngdal Vest – Kvinesdal side 99 er det kun linje 5 (kryss Birkeland) og 6 (kryss Frøytland) som har fått en rangering innen emnet Friluftsliv/by- og bygdeliv. De øvrige linjene er ikke rangert.

Fra rapporten som gjelder Linje 6, side 94:

Ved Feda (nord av Feda) vil veien, med adkomstvei, krysse Fedaelva-vassdraget flere steder. Nærturterrenget Høylandsfoss med omegn vil påvirkes i form av arealbeslag, som også vil medføre barriereeffekt. Nord for Feda vil veien beslaglegge utmarksareal og ha en barrierevirkning mellom utmarksområder.

Fra rapporten i slutt kommentar som gjelder Friluftsliv/by- og bygdeliv, side 95:

De vurderte linjene vil alle kunne medføre negative virkninger for fagtema friluftsliv. Det er viktig å presisere at vurderingene er basert på et begrenset omfang av tilgjengelig informasjon. Linjene som foreløpig kommer best ut er linje 6 og 5.

Jeg mener denne konklusjonen er feil basert på følgende begrunnelse:

By- og bygde-liv herav:

Byliv: Ingen kommentar da området ikke er definert som by.

Bygdeliv: Valg av linje 6 for E39 trasse vil ha en svært negativ påvirkning på hele området. På Frøytland er bygdas bedehus, det vil si Foreningen Frøytland bedehus lokalisert. Foreningen er den formelle eier av eiendom, bygg og inventar. Medlemmer er de som bor/eller har boligeiendom på Raustad, Frøytland, Høiland og Lohne og som slutter seg til foreningens formål.

Vurdering av livskvalitet: Hvis noen må bo tett på en 4-felts motorvei i et område som stort sett er ødelagt av utbygging, da er det ikke snakk om god livskvalitet.

En 4-felts motorvei vil være ødeleggende for bygda enten det er Frøytland eller Høiland som blir berørt.

Friluftsliv herav:

Turterreng og rekreasjonsområder:

- a) Stien til Raunedalen, samt felles båt plass ved Botnen vil bli utilgjengelig. Her har mange av gårdene i Frøytlands-området båt plass retten sin.
- b) Den skilte og meget kjente turen fra Frøytland til Frøytlands-varden. Denne turen er beskrevet i kommunens friluftsliv plan. Mange går denne turen til Frøytlandsveden, 520 m. over havet. Som regel pleier de fleste parkere ved bedehuset, spasere videre oppover veien til de kommer til turløypa. Det kan selvsagt etableres en alternativ parkeringsplass for denne turen, men dersom en 4-felts motorvei skal gå gjennom dalen vil det være spørsmål om hvordan dette påvirker turvirksomheten. Det vil selvsagt bli mye støy fra trafikken som vil ha stor betydning for turopplevelsen opp heia. Turen starter med en bratt i stigning opp mot toppen hvor 4 felts veien i tillegg til støyen også vil bli svært synlig.
- c) Skiltet tur opp til Høgåsen vil bli utilgjengelig.

Fiske:

- a) Stang-fiske etter ørret i området Nedre Lonen vil miste hele sin attraktivitet på grunn av veien og fyllinger i området.

Stor- og små- viltjakt:

- a) Området fra planlagt tunnel-åpning for 4-feltsveien og frem til Frøytland bedehus ved dagen kryss vil bli ødelagt for jakt formål.
- b) Området fra Frøytlands-fossen og nordover helt frem til dagens Melandveien. Her vil den planlagte traséen skjære gjennom ett aktivt benyttet jaktterreng for elg, hjort og rådyr. Området benyttes også for jakt av småvilt. Dette området berøre spesielt Frøytland og Lona jaktlag som er medlemmer i Kvinesdal storjaktlag.

Barrierer:

- a) Området fra planlagt tunnel-åpning og frem til Frøytland bedehus vil gi en barriere mellom gjenværende bebyggelse øst for 4 felts motorvei og eiendommene disse har vest for 4 felt motorvei.
- b) Området fra Frøytlands-fossen og nordover helt frem til dagens Melandveien vil bli en barriere for eiendommene i området.

Utmarksbeslag:

- a) Området fra Frøytlands-fossen og nordover helt frem til dagens Melandveien vil gi ett stort utmarksbeslag hvor mye natur vi gå tapt.

Mvh Bjørg Tesaker

Høylandsveien 286

4485 Feda

Slutt

Vedrørende Nye Veiers planer for utbygging av strekningen E39 Lyngdal- vest Kvinesdal.

Takk for tilsendte dokumenter vedrørende reguleringsplan E39 Lyngdal- vest- Kvinesdal.

Lohne sameie, består av 6 andelseiere og undertegnede er en av eierne.

I en tid med større press på naturmangfold, landskapsverdier, nedbygging av natur- og arts mangfold, bør det søkes muligheter for å utbygge eksisterende E39 slik det beskrives i på s 105- 109 /Linje 10 i Grovsilingsrapporten fra 15/9 2021.10.09

Der går det fram at dette vil gi mindre inngrep i natur og landskap og medføre bedre ivaretagelse av natur og miljø enn de andre 9 beskrevne alternativene.

Utbygging av vei fører til betydelig naturødeleggelse noe som er alvorlig verditap i seg selv. Dette synes ikke å ha fått tilstrekkelig gjennomslag i de andre anbefalte forslagene.

Siden Frøytland er et nærområde for Lohne sameie, pekes det her på at foruten ødeleggelse av eksisterende bo- og jordbruksområde, vil særlig trasse 1 og 6 også ødelegge verdifulle rekreasjonsområder, med aktiv jakt- og fiskevirksomhet. Brakkeanlegg, maskiner og anleggsområder, samt tilkjørselsveier vil trolig bli langt mer omfattende og inngripende enn det som er vist i planene.

Trassè 6 er lagt i et område med svært kupert landskap; beskrivelsene gir ikke tilstrekkelig innsyn i dette.

Omkostningene med å legge veien om Meland og videre mot Lølandsvannet er også betydelige og ødeleggelsene vil bli dramatiske. Dette peker igjen på at det å bygge på eksisterende E39 bør foretrekkes.

Med vennlig hilsen

Sendes via epost til: E39LK@sweco.no

Høringsinspill til planoppstart og til de anbefalte linjealternativene for ny E39 som er beskrevet i de 2 vedlagte grovsilingsrapportene Ny E-39 Lyngdal vest – Kvinesdal

Veilinje 6 med kryss på Frøytland.

Nye Veiers vurdering: Linje 1, 4 og 6 side 79

«Kryssområde på Frøytland. Linje 4 og 6 har en noe mer kompakt utforming enn linje 1. Alle disse linjene vil med sine høye fyllinger endre karakteren til området totalt og både kulturlandskapet ødelegges og gårdsbrukene vil måtte fjernes. Lokalt på Frøytland gir disse linjene svært stor negativ konsekvens.»

I følge historieboken «Fra det gamle Kvin – Bidrag til det gamle Fede Herreds historie» så er Frøytland den eldste gården i Feda.

Frøytland omtales i grovsilingsrapporten som et intakt kulturlandskap av stor verdi. Det drives aktiv landbruksnæring med sauehold på gården i dag. Arealet blir slått og beitet. Utmarksbeitet ligger i direkte tilknytning til driftssenteret på gården.

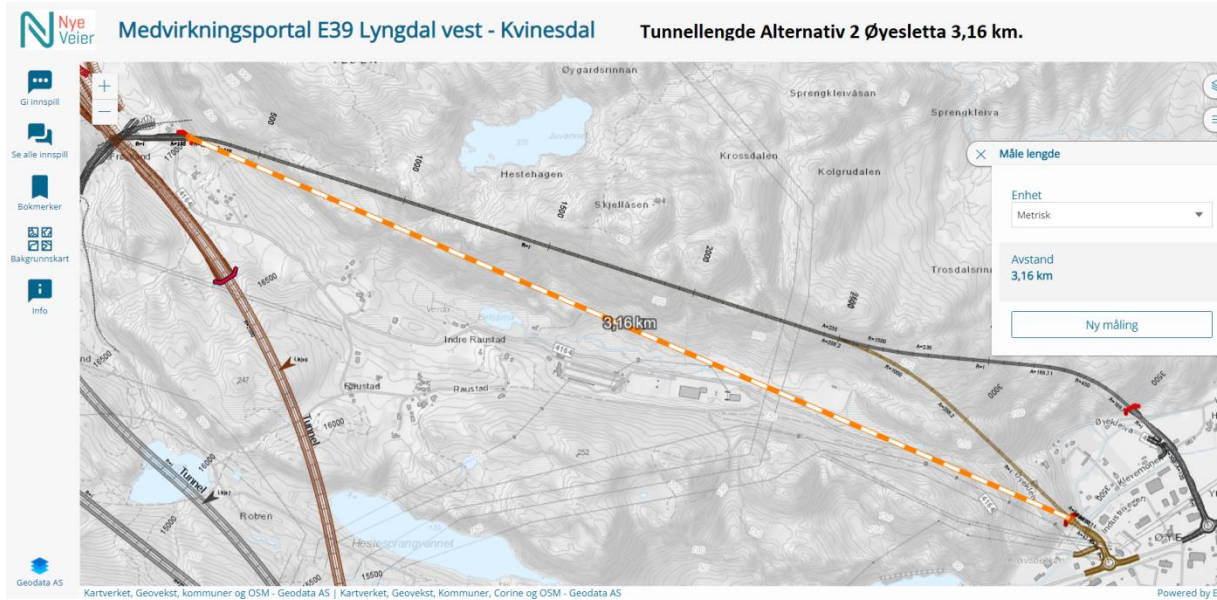
For veilinje 6 Frøytland må de svært negative konsekvensene for bosettingen, tap av boliger, driftsbygninger, aktiv landbruksdrift, landbruksjord, dyrket mark og kulturlandskap av stor verdi vektlegges så høyt at veilinje 6 utgår og at veien må legges til et område med lavere landskapsverdi og mindre negative konsekvenser.

Grovsilingsrapport vei Øyesletta

For de øvrige aktuelle veilinjer i grovsilingsrapporten så må det for tilkoblingen mot Øyesletta benyttes et nytt og bedre alternativ lenger vest der tunnelens lengde kan bli redusert med over 50 meter dersom man benytter alternativ 2 på Øyesletta. Velges alternativ 3 på Øyesletta så vil tunnelene bli omtrent like lange, men man vil unngå at gårdsbruk og boligbebyggelse blir utradert av tilkoblingen mot Øyesletta. Den alternative tunnelen har innslag på samme kotehøyde som tunneltilkoblingen mot Øyesletta. Se kartskisser nedenfor.

Alternativ 2 Øyesletta

Alternativ 2 Øyesletta 3,16 km.

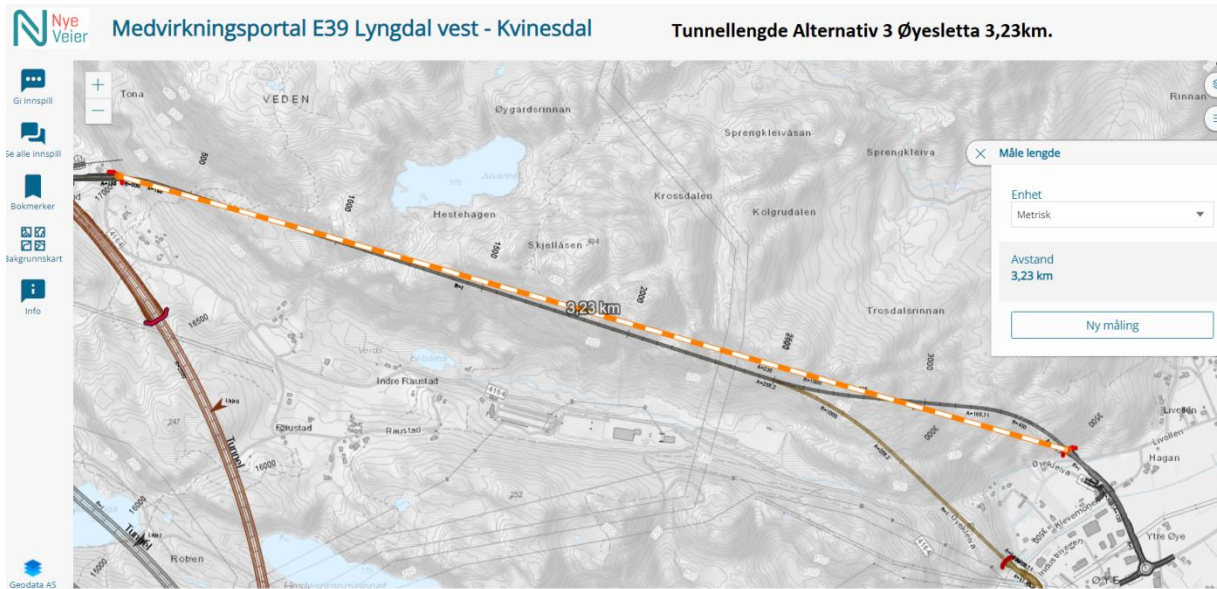


Ny tunnelloøsning Alternativ 2 Øyesletta 3,08 km.

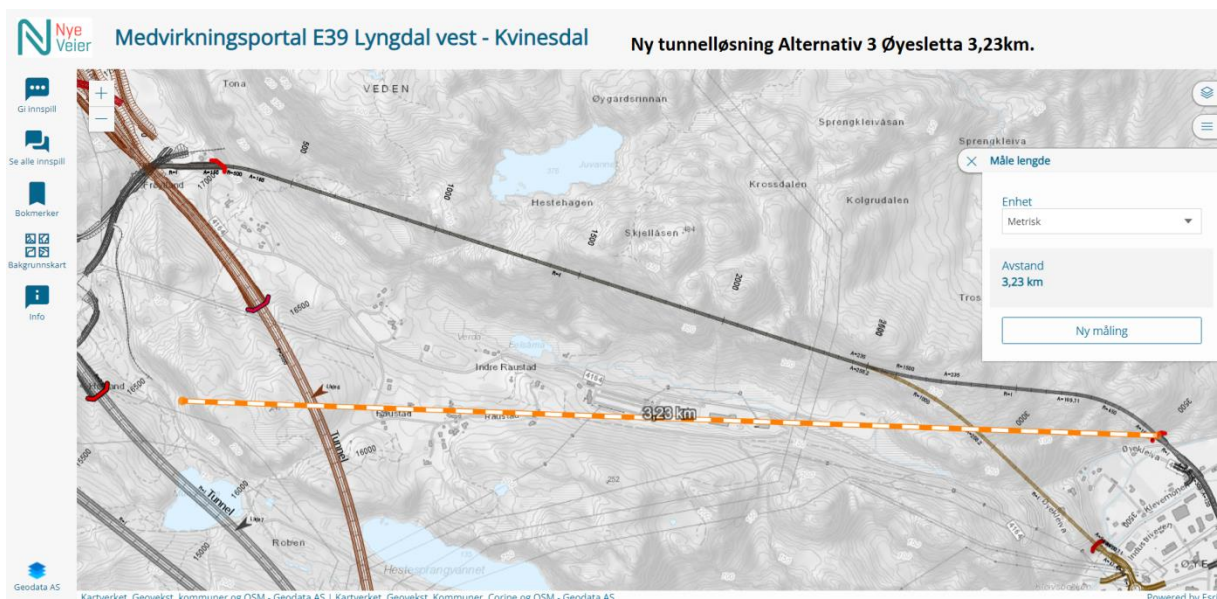


Alternativ 3 Øyesletta

Tunnellengde Alternativ 3 Øyesletta 3,23km



Ny Tunnelløsning Alternativ 3 Øyesletta 3,23km



Jakt og Friluftsliv

Jakt og friluftsliv har vært, og er fremdeles en populær aktivitet i området hvor veilinjene er inntegnet. For fortsatt å kunne drive med jakt og friluftsliv etter at ny vei er bygd så er det helt nødvendig at det settes opp gode viltgjerder og at det etableres funksjonelle viltoverganger.

Skogbruk.

Av hensyn til skogbruket så er det viktig at skogsveiene opprettholdes der hvor den valgte veilinjen skjærer over skogsveiene. Det må heller ikke ende opp med at skogsareal blir utilgjengelig for avvirking på grunn av den nye veilinjen.

Mvh.

Odd Kristian Frøitland

Frøytlandsveien 173

4485 Feda

Epost-adresse krifroe@online.no

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

Gnr.7, bnr. 26 m/flere.

Enkeltpersonforetak Organisasjonsnummer: 969347180 MVA

Boligeier: Frøytlandsveien 173 og 249

Innspill til ny e39

Viser til brev om oppstart av planarbeid Lyngdal Vest-Kvinesdal, over vår eiendom gnr/bnr. 120/3, 120/1 og 121/5

For oss er Høyland og Høylandsdalen viktig på så mange måter, og vi vil gjerne komme med innspill for å finne de beste løsningene for menneskene som bor her, natur, insekter, dyreliv og økosystemer som påvirkes av en ny e39.

Våre innspill:

- Tunnel i høylansheia. Det beste alternativet for oss som bor her og driver gård (og naboer), for naturen, insekter, fugler og dyreliv, for kulturminner og for fremtiden.
- Gjenbruk og forbedring av dagens E39 i Mjåvannslia.
- Innløse hus, driftsbygg (og redskapshus som uansett ryker i dette alternativet). Da kan vi bygge nytt et annet sted på eiendommen og komme lenger vekk fra veien og dens forurensninger, livsbegrensninger og helseplager. Dette er det beste alternativet dersom veien kommer som vist.
- Overgang til eiendom på andre siden av e39.

Faktorer som legges til grunn for innspill:

- Gården blir delt i to (uansett hvor i dalen den havner). Med dette alternativet vil vi miste et betydelig utmarksbeite. Dyrene våre bruker Stemtjønna og Hesttjønna som drikkevann. Over/undergang eller helst tunnel må i så fall på plass. Dette vil vi også trenge for å komme til eiendommen på andre siden, med tanke på for eksempel ved, jaktterreng, badevann ol. Stemtjønna er også et badevann for oss i tillegg til drikkevann dersom brønnen går tom. Vi bruker også vann fra Stemtjønna når vi skal kjøre møkk eller vaske fjøset.
- Gården er en jobb og arbeidsplass, og det er viktig at det blir tatt hensyn til. Det skal fortsatt være drift på gården uansett hvor veien havner og det skal det legges til rette for. Det er en av få små/mellomstore gårder som fortsatt er i drift i utkanten av kommunen. I fremtiden skal kanskje et av våre barn overta drifta og fortsette å bo på familiegården.
- Vi vil miste noe dyrka mark. Vi er åpne for at det noen steder langs veistrekningen kan legges fyllmasse og lage jorder på toppen av dette.
- I tillegg til at gården er en arbeidsplass er den også et hjem for oss, barna og dyrene våre. Et sted hvor barna våre vokser opp i trygge og naturlige omgivelser, som ser verdien av stillhet og ro, en stjerneklar himmel uten lysforurensning, reint vann, rein luft og en rik natur.

- Folkehelse og livskvalitet vil få sterke negative konsekvenser - vi vil få støyforurensing, lysforurensing (også påvirkende for insekter nattestid), partikkelforurensning/veistøv, salt vinterstid og mikroplast. Undertegnede er blant annet høysensitiv for støy og dette kommer til å bli en stor belastning om vi må bo rett i veiskulderen. Det kan også gå ut over søvnkvaliteten. Utsikten fra stua og hagen vil selvfølgelig også påvirkes. En skikkelig støyvoll må i det minste på plass dersom vi må bo i veikanten, og vi vil gjerne påvirke beplantningen av denne.
- Verdien på eiendommen synker naturligvis.
- Høyland er et veldig værutsatt område og da spesielt når det kommer snø, gjerne også sterk vind. Her kan det snø kraftig når det regner på Vatland.
- Høylandsdalen er en veldig uberørt dal. Vilt, småvilt, fugler og insekter vil bli negativt påvirket av en veg i dagen. Det er flere viktige vilttråkk gjennom dalen, en vei vil påvirke bestanden sør for Høyland negativt. Her oppe er det et rikt dyreliv. Vi har bla. et par med traner som viste seg å bli negativt påvirket av forrige arkeologiske utgravning.
- Til slutt vil jeg presisere at vi har en enorm kjærlighet for Høyland. Beskjed om e39 opp dalen var hjerteknusende og har påført oss allerede stor sorg og nedstemthet. Noe av det beste her er nettopp stillheten.

Vedlagt ligger noen få bilder.

Med vennlig hilsen

Karen Solveig Høyland

Frank Belland





Lunde, Elin

Fra: Jan M agne Fundal <janm.agne.fundal@gmail.com >
Sendt: torsdag 14. oktober 2021 20:28
Til: E39LK@Sweco.no
Emne: Innspill ny E39 gjennom Kvinesdal/Feda

Mine merknader gjelder i hovedsak traseer med kryss på Birke land, men også den tilførseløveien som vil komme i Birke landsom rådet uansett trase.

Ved valg av trase mener jeg det må vektlegges at ved valg av Birke land vil mange mennesker få forringet bokvalitet. Jeg tenker da på de som bor i boligfeltene i Refstie. Disse vil få et eget stort trafikkstøy, da forhelvæltets utstrekning. De vil neppe få noen form for kompensasjon, men vil kunne være en god iat verdien av deres boliger nok vil bli redusert.

På strekningen fra Birke land nordover til grensen mot Flekkefjord er det flere kryssinger øst/vest for vilt. For tiden er elgstammene lav, men hjorten kommer. Gode viltoverganger som betyr at viltet slipper å krysse åpne områder mener jeg er viktig.

Spesielt i områdene Birke land-Vatland har vi en meget stor rådyrbestand. Dyrene vandrer opp til flere ganger daglig på korte trekk som krysser den planlagte tilførseløveien fra kryss til nåværende E39 på Ravnevoilen på Birke land. Mye av vandringsen er for å beite på innmark i områdene. Spesielt fyllingen over Vatland etter utgangen av tunnelen fra Prestheibekymrer meg. Jeg ber om at dette hensystem på en slik måte at vi unngår en masse rådyrpåkørsler i områdene.

Vennlig hilsen

Jan M agne Fundal Vatlandsveien 8 4485 Feda

Kristiansand, den 14. oktober 2021

Til Sweco v/Espen Motzfeld Drange,
Fantoftveien 14P
5072 Bergen

Vedr: E39 Lyngdal vest – Kvinesdal

Den aktuelle strekningen gjennom «tungt» terreng og med meget lavt trafikkgrunnlag - spesielt mandag til torsdag og lørdag - gjør det vanskelig økonomisk å forsvare 4-felts veg. Mitt forslag er derfor å forberede en fremtidig «full» 4-felts veg ved å starte i dag med en standard parallellgående 3-felts veg med 90 km/h fartsgrense og midtdeler.

1 SAMMENDRAG

Etter orienteringsmøter, gjennomlesing av Grovsilings-rapporten, samtaler, interessante avisinnlegg (se vedlegg 2), har det etter hvert tegnet seg et bilde hos meg om en løsning som ivaretar - etter undertegnede mening - de flestes behov når det gjelder nytte og skade, gjenbruk og er en økonomisk forsvarlig bruk av offentlige midler i forhold til trafikkmengden.

Problemet med dagen veg, er ikke lokaltrafikken. Den nye kun 16 år gamle vegen til 1,2 milliarder, del-nedbetalt av beboerne med bompenger, ville i mange 10-år fremover hatt god kapasitet og på en utmerket måte bundet Lista-regionen sammen.

Det er den stadig økende gjennomgangs trailertrafikken på en bakkete til dels kurvet veg nesten uten forbikjøringsmuligheter, og den store og sterkt økende fritidstrafikken av rogalendinger sydover fredag med retur søndag, som i dag er problemet.

Det kan være riktig at en 4-felts vei gjennom/nær Høyland/Frøytland på østsiden av Fedafjorden gir den mest fordelaktige løsningen sett fra bilistenes synspunkt, men alternativet vil rasere stedenes verdifulle kulturlandskap og gjøre dem ubeboelige. 4-felts vegen går videre nordover gjennom Melands-skogen og ødelegger stedenes siste uberørte skog- og jakt-distrikt.

Ett interessant alternativ vil være en 3-felts 90 km/h`s veg om Birkeland med få/ingen kryss. Den vil kun forlenge teoretisk reisetiden noen minutter. For å bygge en 60 000 ÅDT`s veg for dagens 6 000 ÅDT gjennomgangstrafikanter, kan umulig være i overenstemmelse med gjeldene veileder. Man bygger ikke samme vegtype forbi Feda som i Kristiansand med tilførselsveger på 30 - 40 000 ÅDT. I min elektriske hverdag hvor vi dimensjonerte overføringslinjer, ville slikt håndverk vært forkastelig! Man legger ikke høyspent frem til hver gård og grend, men velger spenning og ledningstversnitt ut fra dagens og fremtidens forbruk.

Vi står da igjen med et av «gjenbruks»-alternativene om Birkeland. Fordelene er betydelig lavere pris og at nye uberørte områder spares. Ulempene er bl.a. videre-bruk av noen eldre, trange tunneller, og ombygginger av flere dagens kryss.

Mitt alternative «gjenbruksforslag» er som følger:

Fremfor å bygge en kostbar «full» 4 felts 110 km/h veg med lavt trafikkgrunnlag gjennom et meget «tungt» terreng, starter man forsiktig det fremtidig motorvei-prosjekt med å bygges en 3-felts 90 km/h direktevei fra Røysskår og vestover til Moi eller kanskje forbi Drangsdalen, til den møter den nye 4-felts vegen til Stavanger på Heskestad. Mesteparten av strekningen legges kjørebanelen nær inntil dagens E39, unntatt en rett strekning mellom Birkeland til på toppen av Flikkebakkene. Midtfilen veksler mellom øst- og vestovergående trafikk så ikke trafikantene som i dag, behøver å ta farlige forbikjøringer. Midtfilen legges til kjøreretningen med motbakke, og dagens trailerproblem er borte. Andre fordeler vil også være: Enkel omkjøringsmulighet ved ulykker, vegvedlikehold ol.

Videre utbygging (og investeringer) til en full 4-felts motorvei kan da gjennomføres senere. Storsamfunnet vil på denne måten på lang sikt få etablert en full 4-felt løsning når det reelle behovet er til stede. Eventuelt anlegges ett «fullverdig» kryss i Birkelandsområde eller ved Lølandsvatnet for trafikken til/fra Flekkefjord, Tonstad og Gyland, og for snu-mulighet. Ett kryss på Birkeland eller i Melands-området vil gi gode av/på kjøringsmulighet for Flekkefjord. Likeså for Kvinesdal hvis øye-tunellen bygges, se Øystein Tesakers kommentarer avsnitt A)

Fra tidligere anleggsaktivitet erindrer jeg at 3-felts veien vanligvis koster ubetydelig mere enn 2-feltsveien da entreprenørene dermed kan både øke kjørehastigheten i en bredere tunell og snu sine lastetrucker ved stoffen, fremfor å måtte rygge inn/ut.

2. DETALJBESKRIVELSE, SE VEDLAGTE HÅNDEGNET KART

2.1 Kjøretøyer østfra vil i et «fullt» kryss på Røysskår fritt kunne velge mellom den gamle bomfrie 2-feltsveien, og ny 3-felts direktevei vestover. Det «fulle» krysset inneholder svingmuligheter for til/fra Kvinesdal og dagens veg fra Lyngdal.

2.2 Den nye 3-felts vegen passerer kryssfritt ved Oppofte-krysset, som beholdes uendret.

2.3 I S-svingen i tunellen nedover til Feda-broa hvor undertegnede nær ble involvert i en dødsulykke, foreslås å montere plast-midtdelere, ev. også innføre redusert fartsgrense.

2.4 Ny 3-felts veg passere Fedabroa vest, uten kryss. For å bedre av/på-kjøring i dagens tunell-kryss foreslås å benytte «noen ti-talls millioner» på å utvide/flytte rundkjøringen ved fjorden noen meter mot syd/vest, og strosse ut og montere plast-midtdelere i tunellen fra rundkjøringen og opp til forgreningen hvor det i senere har skjedd kollisjoner. Det vil lette Kvinesdals-trafikken retning Stavanger med egen påkjørsel-tunell fra Spielen.

2.5 Etter Birkeland to vegene lag, 3-felts veien går alene svakt til høyre/nordover gjennom Meland.

2.6 Legges et «fult» kryss» på/nær Birkeland vil Flekkefjord få godt tilknytningspunkt. Likeså Kvinesdal hvis Øyetunellen bygges, se Øystein Tesakers kommentarer avsnitt A)

2.7 Både Sira og Moi foreslåes passeres uten av/på kjørings mulighet.

2.8 Den nye vegen bør fortsette til Heskestad hvor er sammenkobles via et stort «fult» kryss den nye 4-felts motorveien til Stavanger. Et kryss hvor trafikanter fra/til Soknedal, og «gamleveien» fra/til Moi og Helledal kan svinge fritt.

2.9 Gjenbruk av den 2-feltsvegen noen 10 år frem, antas å spare samfunnet for et stort beløp. Ikke alle kjenner til den rasfarlige jernbanestrekningen Moi – Heskestad med elektrisk rasvarslings gjerde, og med en tillatt max-hastighet togene i dag på ca 25 km/h. «Noen» må nå gripe anledningen til å - etter mange 10-års venting – få bygge en sikker fallhastighets togtunnel forbi fjellpartiet ved Drangsdalen.

Jeg tror griper man ikke nå anledningen til en ny jernbanetunnel Moi - Heskestad, vil den nye motorveien overta all trafikken og være dødsstøtet for gamle NSB på strekningen Kristiansand – Stavanger.

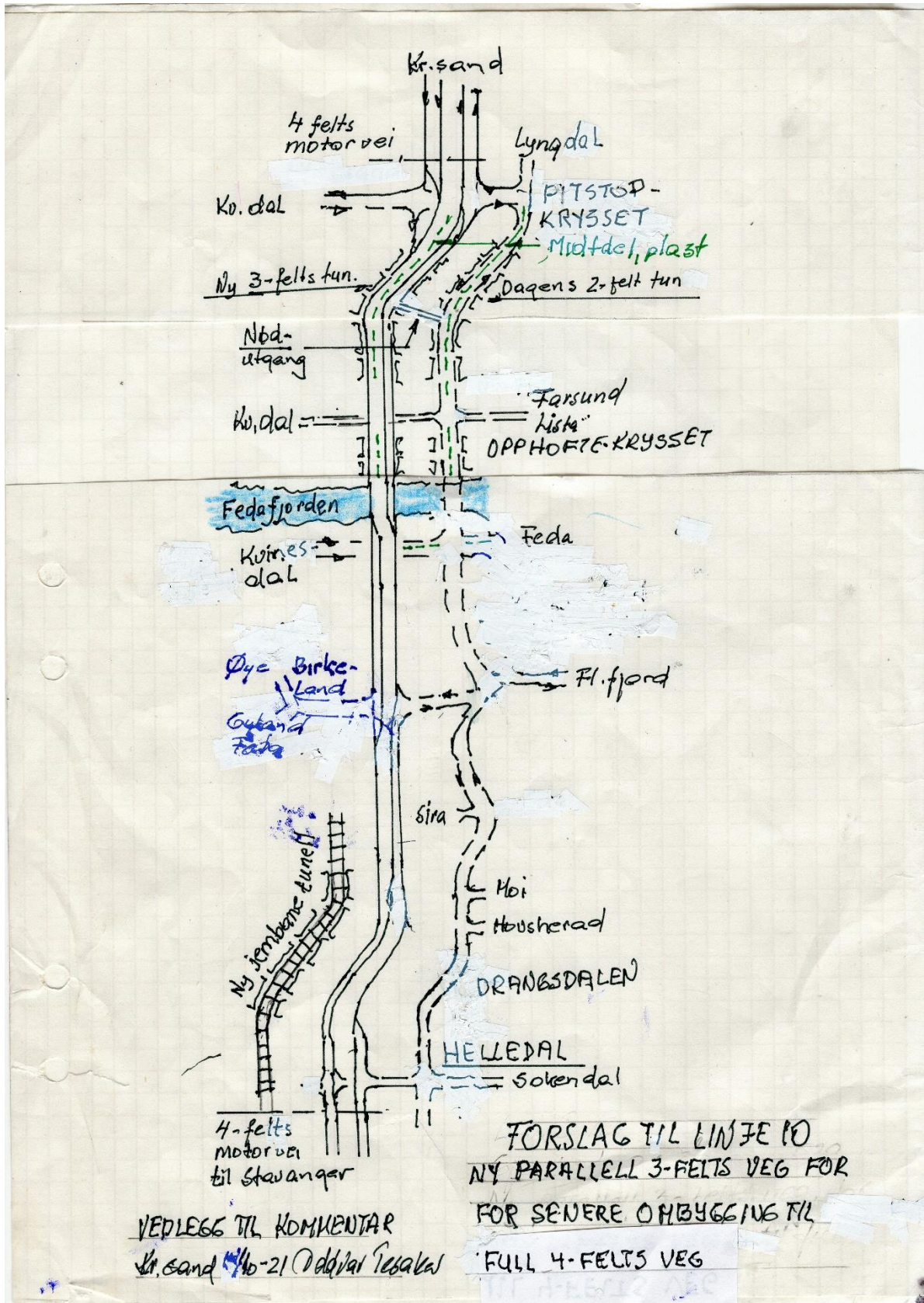
Vennlig hilsen Oddvar Tesaker.

Født og oppvokst på Frøytland, gårdeier frem til ca 2010. Pensjonert elektro overingeniør. Jobbet fra 1962 og frem til senere år med utredning, detaljprosjektering, montasje- og idriftsettelse av stasjoner, kraftverk og overføringslinjer ved IS Øvre Otra Bykle, Kristiansand Elektrisitetsverk, senere Agder Energi AS. m.fl.

Vedlegg 1: Håndtegnet kartskisse over parallell 3-feltsvei via Birkeland, datert 14/10-21

Vedlegg 2: Avisartikkel/leserinnelegg fra Fædrelandsvennen 08.10.21

Vedlegg 1:



FYLKESPOLITIKERNE



Nye Veier jobber med planer om ny firefelts vei over Kvinesheia. Et sentralt spørsmål er hva som skal skje med den gamle veien. FOTO: TORBJØRN WITZØE

Skal bestemme seg for ny motorvei over Kvinesheia

Fylkespolitikere mener det er en god ide å bruke noe av den gamle veien når det skal bygges ny motorvei over Kvinesheia. Men Kvinesdal kommune er skeptiske.

KVINESDAL

Veien over Kvinesheia sto klar i 2006, men kan ende opp som lokalvei når ny vei skal bygges. Nye Veier har laget en silingsrapport der de anbefaler å gå videre med fem ulike linjer.

Tre av disse innebærer en helt ny firefelts vei over Kvinesheia på rundt 31 kilometer. Da må det også bygges ny bro over Fedafjorden. Nye Veier har så langt ikke gått ut med noe anslag over hva en ny vei vil koste.

– Vi har ikke noen konkrete beregninger, men har kun sett på kostnadsforskjeller, sier **Asbjørn Heieraas**, leder for plan og prosjektutvikling i Nye Veier.

I de to andre alternativene kan gammel vei gjenbrukes helt eller delvis.

VIL GJENBRUKE

Veien over Kvinesheia kostet 1,2 milliarder. Det er et eksempel på en nokså ny vei som kan bli byttet ut med motorvei på grunn av en ny politikk der det skal bygges motorveier med 110 km/t Oslo - Stavanger. Andre veier som kan bli lokalveier er Fardalsbakken fra 2009 og en del strekninger øst i Agder.

Men nylig gikk Nye Veier ut og sa at de enkelte steder i øst i Agder ville planlegge for 100 km/t og bygge en smalere motorvei. På den måten kan de bruke mer av den gamle veien og hindre nedbygging av natur.

– Er det blitt mindre aktuelt med en helt ny vei over Kvinesheia?

– Nei, det er ikke mindre interessant enn før. Men det med å akseptere en lavere fart er kommet opp som en mer politisk akseptert løsning. Gjenbruksalternativet kan styrke seg noe, men ny vei har ikke svekket seg. Hva som blir best, får vi komme tilbake til, sier **Asbjørn Heieraas**.

Ifølge Heieraas varierer det fra sted til sted hvor lett det er å gjenbruke dagens vei.

I silingsrapporten står det at en mulighet for gjenbruk er at dagens vei blir brukt for biler som skal i retning Stavanger. Da vil denne fortsatt ha 90 km/t. Så bygger man en ny vei for trafikken som skal i retning Kristiansand med 110 km/t.

HAR VÆRT SKEPTISKE

Kvinesdal kommune har vært skeptiske til å gjenbruke dagens E 39.

– Vi har vært opptatt av at dagens veisystem mellom kommunene ikke skal bli skadelidende av ny vei. Hvis man skal gjenbruke dagens vei, kan det skape utfordringer for flyten internt. Et annet moment er hva en slik løsning betyr for omkjøringsmulighetene, sier **Per Sverre Kvinlaug** (KrF), ordfører i Kvinesdal. Saken skal nå opp til behand-

ling i fylket der politikerne skal si sin mening. Onsdag kveld var det ingen som hadde gruppebehandlet saken, men prinsippet om gjenbruk har bred tilslutning.

– Utgangspunktet mener jeg at vi må bruke mer av eksisterende vei. Dette både av hensyn miljø, kostnader og ikke minst det at fylket blir sittende med de veiene, tunnelene og broene som blir overflødige. Fire felt er et krav og 100 km/t er godt nok, sier **Arne Thomassen** (H), fylkesordfører i Agder, i en tekstmelding til Fædrelandsvennen.

Gruppeleder i Ap, **Gro Bråten**, er på samme linje.

– Vi har hatt oppe en sak om mer gjenbruk tidligere, så det er fornuftig å ta inn en gjenbruksvariant. Men jeg har ikke sett på denne konkrete saken.

Andreas Arff (Frp) sier følgende:

– Den overordnede politikken er 110 km/t, men kan vi gjenbruke noe av veien, er det bra.

Kommunen er planmyndighet i saken og skal dermed bestemme hvor veien skal gå. Kvinlaug sier til Fædrelandsvennen at de nå avventer de videre utredningene av traséalternativene som kommer fra Nye Veier.

TEKST: **KJETIL REITE**
kjetil.reite@fvn.no



Kristiansand, den 22. oktober 2021

Til Sweco v/Espen Motzfeld Drange
Fantoftvn. 14P
5072 Bergen

**Verdr. E39 Lyngdal vest – Kvinesdal.
Oddvar Tesakers innspill datert 14. oktober 2021
Ettersendt vedlegg 3.**

Sammendrag

Etter ny gjennomlesing av rapporten og andres innspill, er jeg bare styrket i det jeg skrev i mitt innspill av 14/10 om heller å bygge en 3-felts veg fordi:

- Trafikkgrunnlaget for svakt til å bygge en 4-felts veganlegg gjennom Dalane-distriktets «tunge» terreng på tvers av fjellkjedene. Mye uberørt natur og gammel bebyggelse raseres også.
- Ca 4 minutter lengre reisetid (90 km/h i stedet for 110 km/h over 30 km), delvis på fritiden synes jeg er av underordnet betydning.
- Frøytland-krysset med tilstøtende veg-anlegg virker å være teknisk/økonomisk uforsvarlig bruk av offentlige midler
- Uklart videre bruk av dagens nedbetalte E39 veganlegg til 1,3 milliarder, ferdigstilt for kun 15 år siden og som fungerer utmerket for lokaltrafikken i dag og i lang tid fremover

Veganlegget får størst betydning for den store gjennomgangs-trafikken (2/3 av totaltrafikken) sydover fredag og retur søndag. En flere milliard-billigere 3-felts veg med midtdele og fartsgrense 90 – 100 km, nesten uten kryss, vil derfor i mange 10-år fremover fungere omtrent like godt som en 4-felts veg, som spesielt vil få lite trafikk mandag – torsdag og på lørdag. Med kun 1 planfritt kryss på Birkeland, pluss ev ett eller to halve kryss på Løland, vil 3-felts vegen imøtekomme Kvinesdal, Flekkefjord og Sirdals behov for god fremkommelighet. Bygges vegen med 3,5 m kjørebane vil den tilfredsstillende kravene til den ene kjøreretningen i en fremtidig 4-felts veg.

Håndtegnet skisse revidert 16/10-21 vedlegges hvor 3-felts veg med kryss er mere detaljert opptegnet og beskrevet. Hvis mulig ønsker jeg at tegningen og skrevet følger innspillet av 14/10-21.

1. For Flekkefjæringene vil det nye Birkelandskrysset fungere greit for retning Kristiansand, hvis de da ikke velger å heller kjøre til Røysskår.

Tonstad-trafikken retning Kristiansand, kan som i dag og som de fortsatt ønsker ifg aviser, gå på dagens «gamlevei» Klungland – Frøytland – Refsti. Bygges en «vegstump» fra kraftstasjons-broa til den nye rundkjøring på/nær Birkeland får Tonstad-billistene god veg til Kristiansand. Dagens problem: stor trafikk går da gjennom boligområdet på Refsti, er også borte.

Alternativ 2 for Tonstad-trafikken retning Kristiansand, er et ½ kryss på Løland. Utbedres krysset i Loga-bakken vil Moi- og Sira-trafikanter som skal sydover, sannsynligvis også kjøre om Løland. Nord overgående filer i Lølands-krysset vil sannsynligvis bli benyttet av Flekkefjæringene som skal til Stavanger

2. Kvinesdal-trafikken ledes på nordsiden av Fedafjorden, forbi Kleven brygge og Lerviga, og til svingen før Speilen. Derfra sprenges ny tunell til Refsti. Ny veg bygges derfra og oppover langs elva/parallelt med den nye 3-felts vegen, til det nye Birkelands-krysset. Ev. til den møter «veistumpen» se pkt 1 (Se også Øystein Tesakers innspill om dette).

51/3

Dette tror jeg er en fullgod trafikal løsning for Kvinesdal og sannsynligvis mye rimeligere enn «Frøylands-alternativet».

3. På eller nær Birkeland blir da det fremtidig hovedknutepunkt/-rundkjøring for hele distriktet. Rundkjøringen legges i dagens E39 og med en planfri kryssløsning i alle retninger til den nye 3-felts vegen. Se flere detaljer på håndtegnnet skisse.
4. Noen enkle trafikk-mengde betrakninger/overslag
 - Jeg mener at en 2-felts + en parallell 3-felts veg som kan betjene ca 25 000 + 35 000 = 60 000 ÅDT, langt på veg kan sammenlignes med en 4-felts veg for ca 65 000 ÅDT
 - Det innfelte regnearket nedenfor (som nok ikke fungerer her) viser:
 - 1) Dagen trafikk 10 000 ÅDT og 2,5% årlig trafikkøk. blir det problemfritt i 72 år
 - 2) Dagen trafikk 10 000 ÅDT og 4% årlig trafikkøk. blir det problemfritt i 45 år
 - 3) Dagens gjennomg. helge trafikk på 15000 ÅDT på 3-felts blir problemfritt i 34 år

Kristiansand 23/10-2021.

Oddvar Tesaker

Oddvar Tesaker, Løvsangerveien 7, 4626 KR.SAND

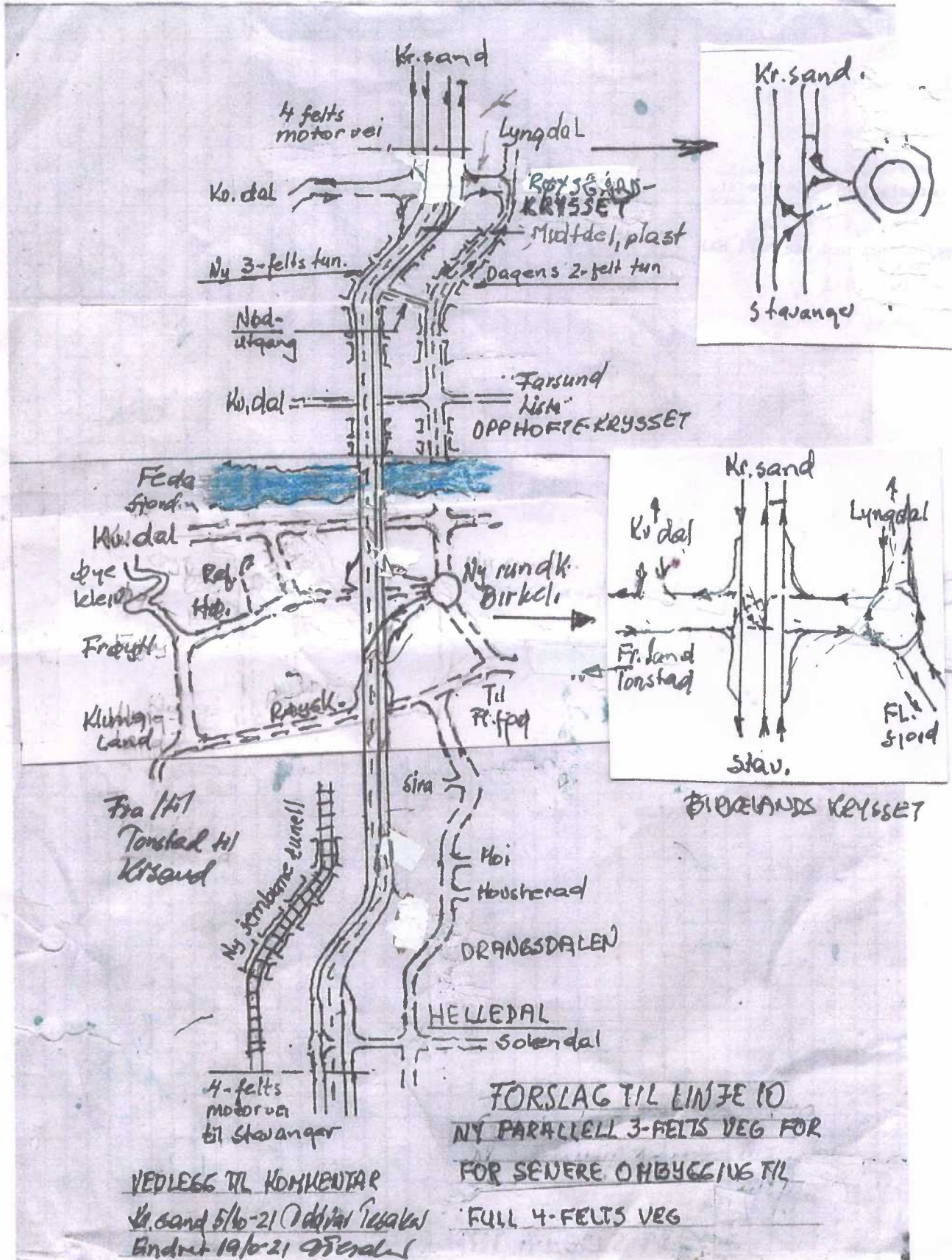
Vedlegg: Handtegnnet kartskisse datert 19/10-21

Dagens traf.	Max tillat t.	Årlig stign %	Antall år	Komm.
10000	60000	2,5	72	1)
10000	60000	4	45	2)
15000	35000	2,5	34	3)
1	1	1	0	

Formel: $\text{LOG}(\text{max/dagens})/\text{LOG}((1+\text{årligst.}/100))$

Vedlegg til skru av 22/10-21
 Ny side
 19/10-21

4 Vedlegg: Håndtegnet kartskisse over alternativet Gjenbruk ifm 3.felt veg



VEDLEGG TIL KOMMENTAR
 Kr. sand 5/10-21 (Delvis ferdig)
 Endret 19/10-21 (Ferdig)

FORSLAG TIL LINJE 10
 NY PARALLELL 3-FELTS VEG FOR
 FOR SENERE OMBYGGING TIL
 FULL 4-FELTS VEG

Vedrørende Nye Veiers planer for utbygging av strekningen E39 Lyngdal- vest Kvinesdal.

Takk for tilsendte dokumenter vedrørende reguleringsplan E39 Lyngdal- vest- Kvinesdal.

Lohne sameie, består av 6 andelseiere og undertegnede er en av eierne.

I en tid med større press på naturmangfold, landskapsverdier, nedbygging av natur- og arts mangfold, bør det søkes muligheter for å utbygge eksisterende E39 slik det beskrives i på s 105- 109 /Linje 10 i Grovsilingsrapporten fra 15/9 2021.10.09

Der går det fram at dette vil gi mindre inngrep i natur og landskap og medføre bedre ivaretagelse av natur og miljø enn de andre 9 beskrevne alternativene.

Utbygging av vei fører til betydelig naturødeleggelse noe som er alvorlig verditap i seg selv. Dette synes ikke å ha fått tilstrekkelig gjennomslag i de andre anbefalte forslagene.

Siden Frøytland er et nærområde for Lohne sameie, pekes det her på at foruten ødeleggelse av eksisterende bo- og jordbruksområde, vil særlig trasse 1 og 6 også ødelegge verdifulle rekreasjonsområder, med aktiv jakt- og fiskevirksomhet. Brakkeanlegg, maskiner og anleggsområder, samt tilkjørselsveier vil trolig bli langt mer omfattende og inngripende enn det som er vist i planene.

Trassè 6 er lagt i et område med svært kupert landskap; beskrivelsene gir ikke tilstrekkelig innsyn i dette.

Omkostningene med å legge veien om Meland og videre mot Lølandsvannet er også betydelige og ødeleggelsene vil bli dramatiske. Dette peker igjen på at det å bygge på eksisterende E39 bør foretrekkes.

Med vennlig hilsen

Helen Christie (helen.christie48@hotmail.com)

Oslo 09.10.2021

Epost datert 06.10.2021

Hei!

Jeg bor på Raustad i Kvinesdal gnr:112/bnr:1 som er i området av der den nye E39 skal komme. I den sammenheng regner jeg med at det skal sprenges ut og lages mange km med tunneller, og at det vil være fordelaktig å ha utfyllingene fra dette så nært som mulig.

Viser til pkt.4 – avklaringer - massehåndtering i oppstartsmøte fra Kvinesdal Kommune, Plan ID: 42272021001

Jeg har en godkjent søknad fra kommunen om nydyrking av myr.

Nord: Her er det ca. $120 \times 50 \times 12 = 72000 \text{m}^3$.

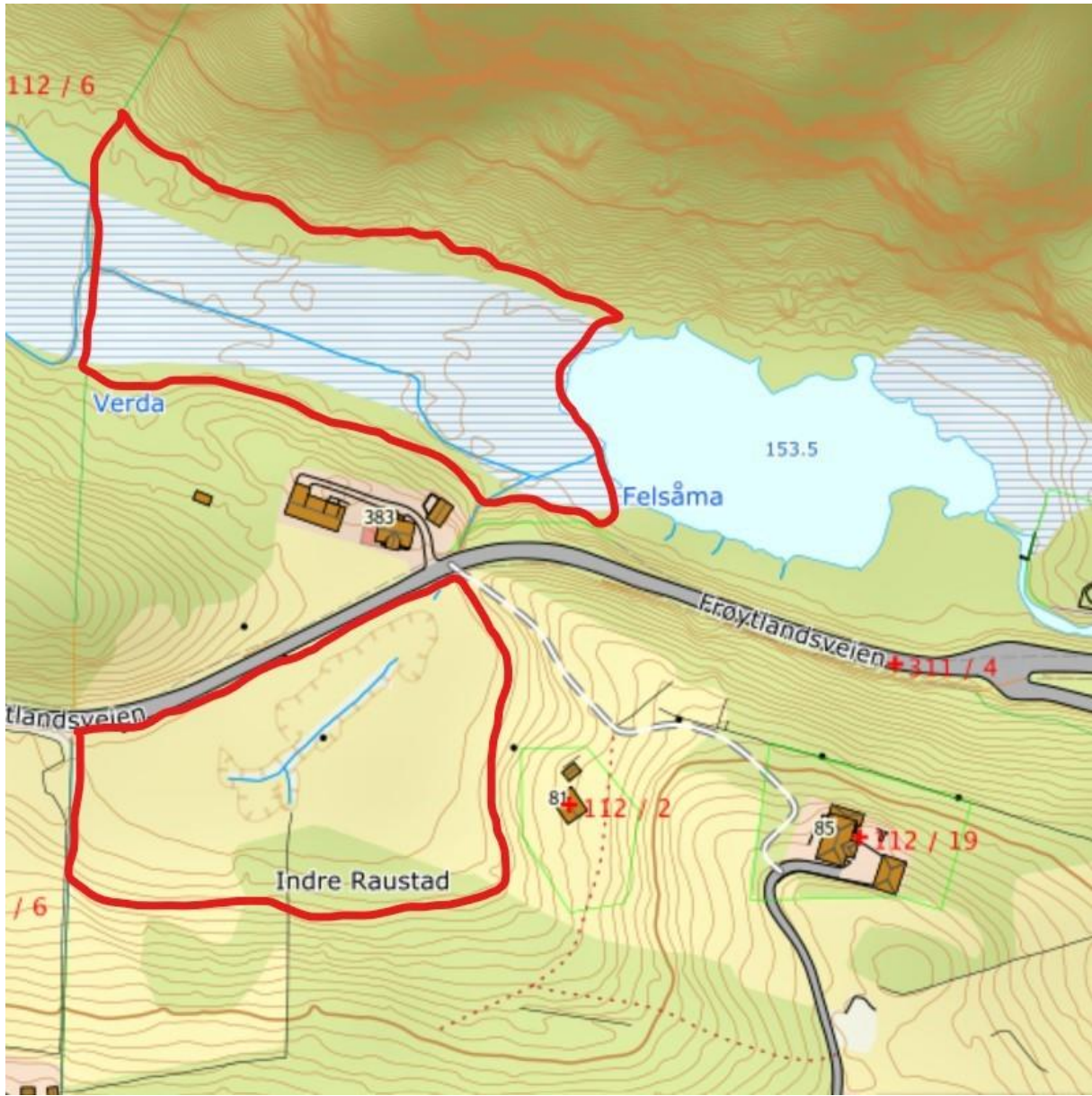
Sør: Her er det ca. $100 \times 60 \times 4 = 24000 \text{m}^3$.

(Se vedlegg 2)

Vedlegg 1 viser hvor dette dreier seg om iforhold til kartet som ble lagt ved i oppstartsmøtet.

Her er det altså mulighet for å deponere ca. 96000m^3 .

Hvis dette kan være aktuelt for dere, så er det bare å ta kontakt for å planlegge dette nærmere. Jeg kan også sende dere den godkjente søknaden ved behov.



Uttalelse til oppstart av reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse til arbeidet med reguleringsplanen. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med og danner grunnlag for planforslaget som senere skal behandles av kommunen.

Uttalelsen gjelder

Navn på reguleringsplan: E39 Lyngdal vest - Kvinesdal
Planident: Lyngdal: 4225 202107 | Kvinesdal: 4227 2021001
Kommune: Kvinesdal

Forslagsstiller er

Navn: Nye Veier v/ Sweco
Organisasjonsnummer: 967032271
Kontaktperson: Espen Motzfeldt Drange

Plankonsulent er

Navn: SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer: 967032271
Kontaktperson: Espen Motzfeldt Drange

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid er mottatt av

Navn: BRATSBERG BRYNJAR BERULF
Telefonnummer: +4741553430
E-post: brynjar@keramikkgflis.no

Du kan skrive din uttalelse til reguleringsplanarbeidet i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Hei
Jeg heter Brynjar Bratsberg og er en av grunneierne av Teistedal 108. Jeg skriver denne tilbakemeldingen for å være en av mange forhåpentligvis, som gir sin tilbakemelding på forhold som ble belyst under orienteringsmøtet på Liknes den 29. september angående alternative traséer for E 39 gjennom Kvinesdal kommune.
Jeg ser også at jeg vil være en av berørte grunneiere med hensyn på tunnellinislag samt

brufeste for ny kryssing av Fedafjorden.

Etter å ha studert kartet med valgte traséer på «nyeveier,no» ser det ut fra at eksisterende bru over Fedafjorden skal beholdes, og at 2 nye bruer skal krysse fjorden. På informasjonsmøtet fikk jeg derimot inntrykk av at det sannsynligvis vil bli valgt å gjenbruke eksisterende bru som en av fjordkryssingene. Det ble også uttrykt at «Nye Veier» ikke ville gå for å bygge av – og påkjørsler til den nye E 39 på Opofta. Det er dette valget som bekymrer meg i forhold til dagens vei-løsning.

For å unngå misforståelser vil jeg dele tilbakemeldingen min i to:

1. To nye bruer der den eksisterende fjordkryssing med tilhørende tunneller og veier blir beholdt:

Hvis denne løsningen blir valgt, kan jeg ikke se noen problemer med å utelate et av – og påkjøringskryss på Opofta.

Dagens viktige veiløsning for hele Listerregion tar godt vare på behovene både for næringsliv og befolkningen for øvrig. Det er også et sikkerhetsaspekt med i dette med at det helsepolitiske er relativt godt ivaretatt for rask tilgang til Flekkefjord Sykehus. Spesielt viktig er det for Farsund/Lista-området som har mistet sitt sykehus.

Slik det er i dag virker Opofta-krysset som et nav i et hjul som binder sammen Flekkefjord-Liknes-Farsund-Lyngdal med noenlunde lik avstand mellom alle disse tettstedene.

2. Gjenbruk av eksisterende bru og deler av Teistedaltunellen + en ny kryssing av Fedafjorden med tilhørende tunneller og veier:

Med denne løsningen og uten at av – og påkjørsel på Opofta, vil vi være tilbake til den veisituasjonen vi hadde før eksisterende fjordkryssing ble åpnet med alle de problemene det medførte.

For å gjøre min tilbakemelding kort så vil jeg støtte Lars Aksel Teistedal sitt forslag som peker på hvordan en kan unngå å komme i en situasjon som gjør livene vanskelige for både næringsliv og private i Listerregionen.

Alle som har brukt de tidligere veiene som eksisterte i dette området, vet at om en skal tilbake til en slik løsning så må det gjøres ganske drastiske forbedringer av veien fra Opofta og fram til «Pitstoppen ?», der den nærmeste av – og påkjørselen til nye E 39 vil være syd for Fedafjorden. Det samme må gjøres med veien mellom Opofta og Liknes. Selv om alt dette blir gjort vil det fremdeles bli en betraktelig omvei for ganske mange mennesker i regionen. Jeg viser bl.a. til det helsepolitiske jeg har nevnt i pkt.1.

Siden kostnadsaspektet ble framhevet av «Nye Veier» for å utelate av – og påkjørsler ved Opofta, antar jeg at totalkostnadene for samfunnet blir større ved en slik løsning enn kostnadene med et «Opoftakryss». I tillegg vil det være synd at den fine rasteplassen som er opparbeidet på Opofta, som i dag er en av de fineste på hele E 39, vil bli ubenyttet.

Selvfølgelig er alt det jeg nevner godt kjent i Kvinesdal kommune, men jeg håper mitt bidrag kan hjelpe til å belyse et problem som virker ganske vanskelig for mange bedrifter og mennesker syd eller øst for Fedafjorden.

MVH
Brynjar Bratsberg

Signert av

BRYNJAR BERULF BRATSBERG på vegne av BRATSBERG
BRYNJAR BERULF

14.10.2021

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

Innspill for «E39 Lyngdal vest – Kvinesdal» - Trase 6

Oversender herved innspill for trase 6 ved E39 Lyngdal vest – Kvinesdal.

Naturmangfold

Det er rikt naturmangfold på Loneheia, dette med hensyn til det varierte landskapet som inneholder alt fra myrsletter til fjelldaler. Med hensyn til dette er det mye jakt, både på storvilt og småvilt. Mye av storvilt oppholder seg og har dyretråkk på store deler av området som er avsatt til vegtrase. Med hensyn til jaktterreng er dette noe som ønskes skal fortsette med, og det stilles derfor spørsmål til hva Nye Veier gjør for nærliggende beboere som blir rammet gjennom influenssone for vegbygging. Dette spesielt i perioden ved utbygging som oftest er mer arealkrevende, men også i perioden for ferdigstillelse. Vil det bli gjort tiltak for å sikre dyretråkk, og vil det bli lagt opp for mulighet til å fortsette jakt?

Det er også registrert flere arter i område eller i influensområde for ny trase. Dette er arter som benytter seg av beiteområde/ vannet og er kan være sårbare ved større endringer i landskap/ støy/ forurensing. Hvilke tiltak har Nye Veier for å kunne bevare naturmangfoldet i området, dette spesielt med hensyn til arter som er registrert som sårbar/ nært truet (Som f.eks Lappfiskand, Ål, Ask, Gjøk eller andre sårbare arter)?

Vannmiljø

Det er også definert to typer elver i området, Loneknuten bekkefelt og Fedaelva Kumlevollvatnet – Høylandsbotnen. Loneknuten bekkefelt er registrert med dårlig økologisk tilstand. Med hensyn til utbygging av veg vil dette være en påkjenning for elva, og naturmangfoldet som har tilknytning eller benytter seg av de forskjellige beggeløpene. Hvilke tiltak har Nye veier for å ivareta vannmiljøet i området og hvordan er dette tiltenkt løst med hensyn til byggeperiode? Hvordan skal Nye Veier sikre at vannkilde ikke blir negativt påvirket i byggeperiode eller i bruksperioden for veg? Hvordan skal man sikre fremtidig ivaretagelse av tilstanden, slik at tiltaket kun vil forringe dagens situasjon?

Fedaelva Kumlevollvatnet – Høylandsbotnen er registrert med moderat miljøtilstand og er hovedløpet for vannet gjennom Lona. Dette vannet blir brukt av arter som holder seg ute i området som er betegnet som Nesan. Beboere samt andre benytter også dette vannet til fising, men også som en drikkekilde for beitedyr som går i heia og på landbruksareal. Hvilke tiltak har Nye veier for å ivareta vannmiljøet i området og hvordan er dette tiltenkt løst med hensyn til byggeperiode? Hvordan skal Nye Veier sikre at vannkilde ikke blir negativt påvirket i byggeperiode eller i bruksperioden for veg? Hvordan skal man sikre fremtidig ivaretagelse av tilstanden, slik at tiltaket kun vil forringe dagens situasjon?

Kulturarv

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

Friluftsliv/ by- og bygdeliv

I grov-silingen ble det opplyst at det var lav forekomst av friluftsliv/ by- og bygdeliv, noe man stiller seg undrende til med hensyn til hvordan man har i grovsilingen kunne framvise at området har lavt friluftsliv/ by- og bygdeliv. Har dere en bedre begrunnelse enn tall i en tabell? Lona-heia er aktivt brukt av lokale beboere og tilreisende. Dette i form av rekreasjon som tur- og uteliv, men også i form av jakt, skogdrift og beitedyr. Området har pr. i dag flere stier som går fra Meland-siden, det finnes også flere skogsveier som også blir aktivt brukt. Ved en eventuell veg i området vil det da bli etterspurt tiltak som hensyntar nettopp denne aktiviteten. Som nevnt tidligere er det aktiv jakt i området, hvordan er det tiltenkt å løse dette med hensyn til nærliggende fremtidig anleggsområde og veg? Benyttet jaktområde ligger i inntegnet trase, har Nye Veier tiltenkt å kunne opprettholde jaktretten? Dersom man kan opprettholde jaktretten, hvordan har Nye Veier tiltenkt sikring av område i anleggsperioden og i perioden hvor veien er åpnet for trafikk?

Med hensyn til flere dyretråkk og beitedyr vil dette også være noe som kan bli negativt påvirket i anleggsperioden og ferdigstillelsesperioden, hvordan har Nye Veier tiltenkt å kunne ivareta dette? Vår- og sommerperioden blir heia flittig benyttet til turområde, vil dette være mulig å ivareta eventuelt kunne tilrettelegge også i anleggsperioden? I området mellom Frøytland og Lona foreligger det flere landbruksområder/ særskilte regional viktige landbruksområder for slått og beite. Med hensyn til beite i disse områdene, samt kulturbeite/ utmarksbeite er det flere dyr som oppholder seg i eller i nærheten av inntegnet trase. Hvordan skal Nye Veier ivareta beitedyr i anleggsperioden eller ved ferdigstillelse av veg?

Støy

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

Landskap

Tiltenkt trase er vist å krysse flere daler i inntegnet trase, dette vil være en større belastning for landskapsbilde som i dag nærmest er uberørt. Topografien består av utfordrende terreng som består av små til middels daler som strekker seg fra Lona til Meland, noe som også er årsaken til naturmangfoldet i området. Dette vil også, som ikke vist i deres planer utgjøre større fyllinger som vil kreve større område enn planlagt trase. Hvorfor er det ikke hensyntatt å forholde seg til «en dal», men oppfylling av flere mindre daler langs toppene? Med hensyn i varierende ekvidistanse blir det etterspurt om man kan i videre vurdering også vise til planer som viser lengdeprofil og tverrprofil som inneholder innmålt terreng og tiltenkt trase?

Mye av områdene inntegnet trase inneholder større myr-området, noe som vil lage større avfall ved masseutskiftning. Har Nye Veier tatt stilling til hvor dette kan deponeres (vil mulig være forurenset masse mht. anleggsperiode/ uttak med maskin og utstyr som kan forurense massene?)

I traseen foreligger det også flere høyspentlinjer. Hvordan har Nye Veier tiltenkt å passere disse strekningene? Ved å kjøre trase så høyt vil ingen av linjene kunne stå som de gjør i dag og ved eventuelt arbeid ved disse linjene vil prosessen også være mer arealkrevende for å tilrettelegge gode løsninger for større høyspentkabler. Ved å flytte/ legge kablene i bakken er dette også en kostnad

som burde komme frem i videre vurdering for å kunne synliggjøre flere faktorer som kan være en økonomisk belastning for prosjektet.

Med hensyn til dagens landskap er det mye drenerende masser, hvilke tiltak er tiltenkt for å kunne håndtere/ fordrøye/ lede avrenning i området. Og hvordan skal man kunne håndtere vannet slik at det ikke berører/ kan være belastende for nærliggende eiendommer?

Området tiltenkt trase er værutsatt og kan være krevende. Det stilles derfor spørsmål om hvordan Nye Veier inkluderer dette i oppsettet for kostnader, samt begrunnelse for hvorfor det ikke benyttes flere strekninger med tunnel?

Aktsomhetsområder

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

Diverse

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

14/10-2021

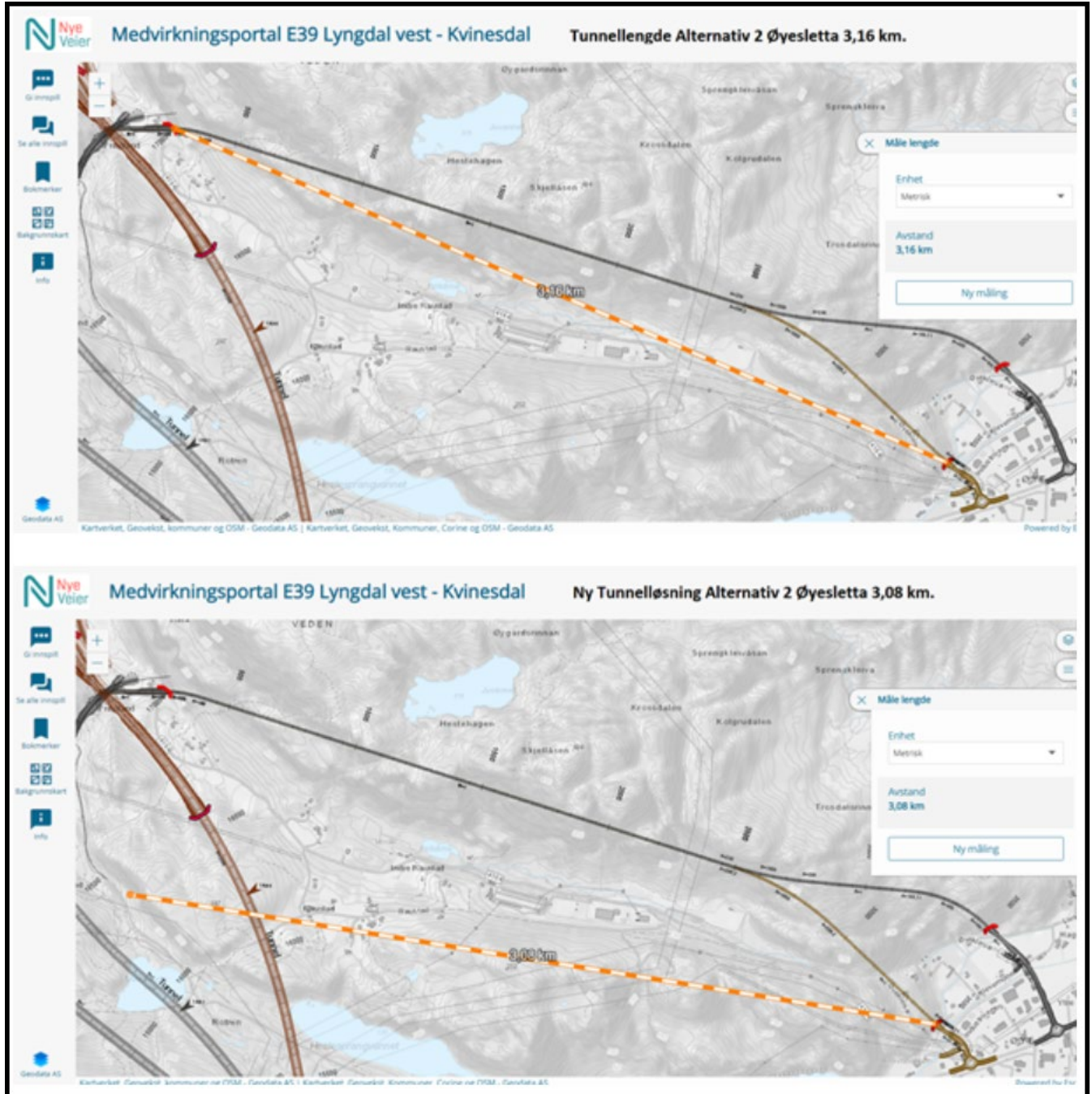
Sendes via epost til: E39LK@sweco.no

Innspill til høring om trase valg E39 Lyngdal vest – Kvinesdal, samt vei Øyesletta

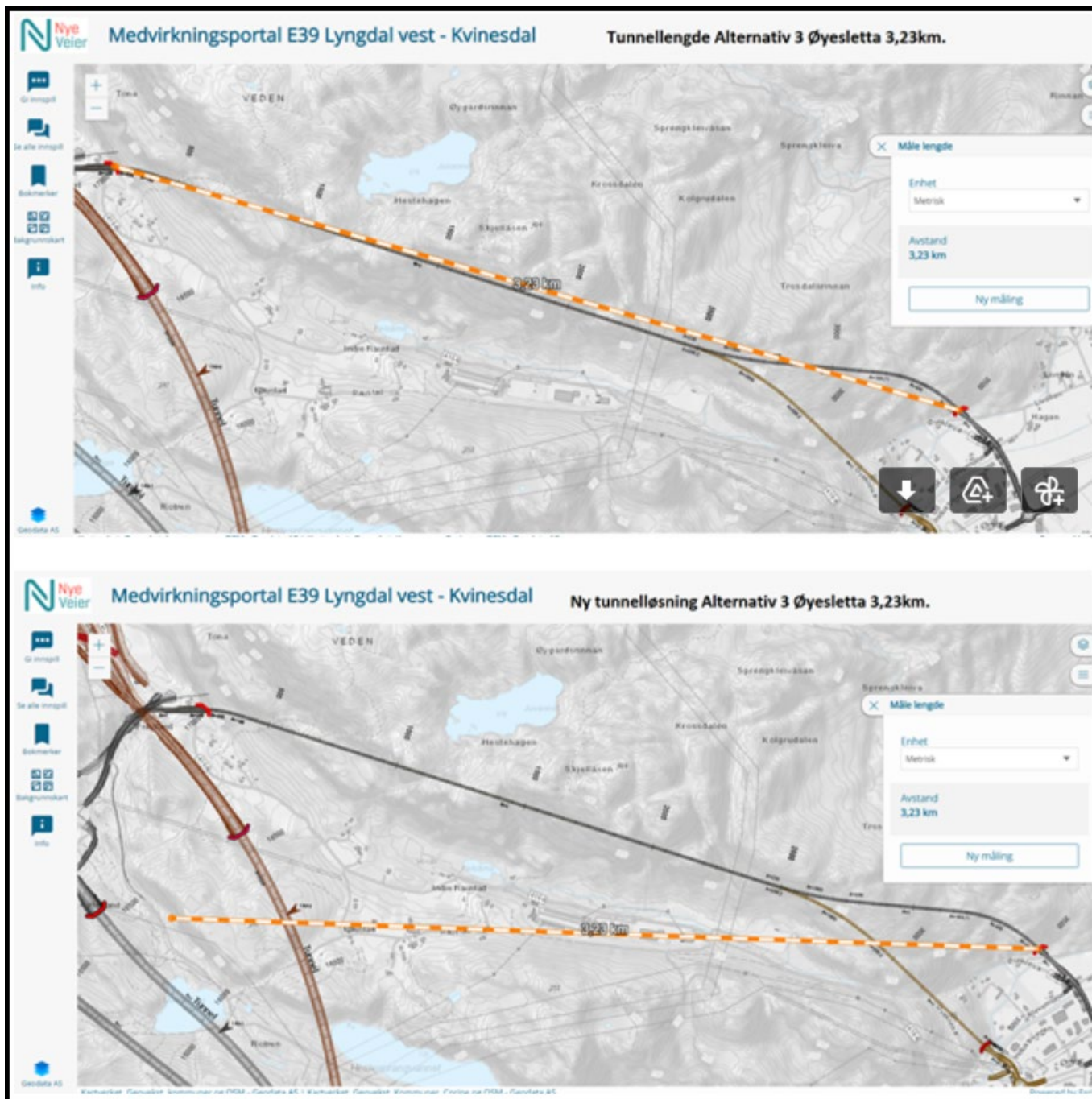
A) Vei mellom Øyesletta – Kvinesdal og eventuell ny E39 trasse

I grovsilingsrapporten «e39lf_200_tvfa_grovsilingsrapport-vei-øyesletta.pdf» så beskrives kun tunell løsninger fra Øyesletta som ender opp på Frøymland. Det er en svakhet i rapporten at man ikke har funnet frem til gode alternativer som ikke utradere gårdsbruk og boligbebyggelse på Frøymland. Det finnes løsningen som ivaretar dette, samt som videre gir redusert risiko for is og stein ras ned mot tunell inngangen sammenlignet med alternativene i nevnte grovsilingsrapport. Dette finner jeg rimelig at utredes for de øvrige aktuelle veilinjene. Det finnes eksempelvis et nytt og bedre alternativ lenger vest der tunnelens lengde faktisk kan bli redusert med over 50 meter dersom man benytter alternativ 2 på Øyesletta som startpunkt. Velges alternativ 3 på Øyesletta som startpunkt så vil tunnelene bli omtrent like lange, men man vil unngå at gårdsbruk og boligbebyggelse blir utradert på grunn av tilkoblingen mot Øyesletta. Se kartskisse nedenfor.

Alternativ trasse for kortere tunnel fra Øyesletta opp til ny E39 (Ref: alternativ 2)



Alternativ trase for tunnell med lik lengde fra Øyesletta opp til ny E39 (Ref: alternativ 3)



B) Innspill som gjelder Linje 6 med kryss på Frøyotland vest for Fedafjorden

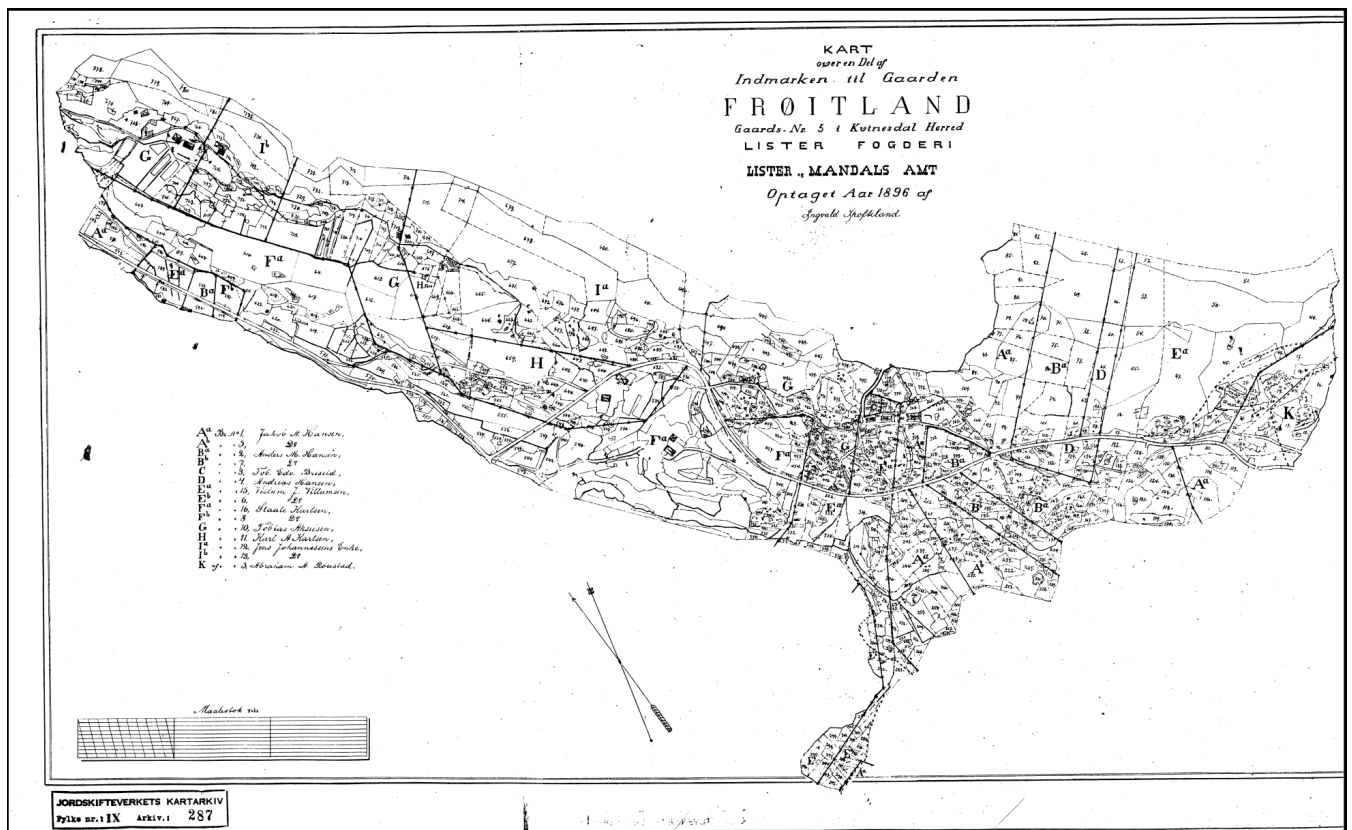
Utdrag fra grovsilingsrapporten:

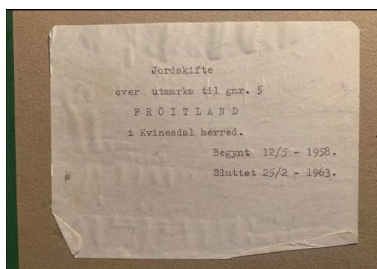
Frøyotland oppleves som et intakt kulturlandskap med jorder som blir beitet og slått. Vannspeilet Lonen, med omgivelsene rundt, tilfører landskapet et verdifullt element. Det renner også et vassdrag nedover mot Steinsvika som møter Lonen ovenfor Frøyotlandsfossen. Dette er også et landskapselement som tilfører området verdi. (Side 79)

Kryssområde på Frøyotland. Linje 4 og 6 har en noe mer kompakt utforming enn linje 1. Alle disse linjene vil med sine høye fyllinger endre karakteren til området totalt og både kulturlandskapet ødelegges og gårdsbrukene vil måtte fjernes. Lokalt på Frøyotland gir disse linjene svært stor negativ konsekvens. (Side 79)

Ved å velge denne linje 6 med kryssområde på Frøyotland raserer man grenden og all bebyggelse vil bli ødelagt inkludert bedehuset som er lokalisert på Frøyotland. Frøyotland er en av de eldste områdene med gårder i Feda. Den eksisterende bebyggelsen er ivaretatt og bidrar sterkt til det «intakte kulturlandskapet». Ved å velge å gå gjennom dette området vil kulturlandskapet ødelegges totalt. Videre vil konsekvensen være svært negativ ved at også ett aktivt gårdsbruk må fjernes.

Vedlagt legges ett kart fra JORDSKIFTEVERKETS KARTARKIV fra 1896, samt en referanse til ett Jordskifte fra perioden 1958 til 1963. Disse referansene indikerer at området har vært aktivt brukt og forvaltet i flere århundrer.





C) Storsamfunnet bør fremover i større grad vurdere veiutbyggingene ut fra et bærekraftig perspektiv. Da må man se på gjenbruk som en mulighet både for å holde kostnadsrammene, bevare mer areal og å nå ambisiøse klimamål.

De fleste av linjene som er valgt ut i denne høring er basert på kostnader, netto nytte per budsjettkrone og anleggsgjennomføring – ref. tabell side 99 i høring, og er særdeles ødeleggende for areal, klimagassutslipp og ikke prissatte temaer.

Slik jeg forstår trafikkgrunnlag er det i dag er ca. 6000 biler i døgnet på strekket mens kravet for 4 felts motorvei er 12000 kjøretøy i døgnet.

Med basis i ett lavt trafikkgrunnlag ber jeg om at dere går for gjenbruksalternativet med trinnvis utbygging med mulighet for 4 felt en gang i fremtiden. Utnytt og finn en kombinasjon med dagens E39 som allerede har bro over fjorden, og som åpnet for 15 år siden.

Det er en ny politisk situasjon med et rødgrønt flertall på stortinget, hvor flere av partiene vil både 'vingeklippe' og endog legge ned Nye Veier. En gjenbruks løsning både for E39 samt tilførselsvei vil være den mest politisk farbare. Den vil ikke skape så mye oppstyr som det vil bli ved å velge en trase som raserer grender, og er veldig dårlig på klimagass utslipp og de ikke prissatte temaene. På dette emnet henviser jeg til en artikkel i **Klassekampen fra tirsdag 5. oktober 2021**: «SSB vil utvikla ein overordna arealrekneskap: VIL PRISA ÅVERK».

Rasering av mye ny natur gjennom en helt ny 4-felts motorvei trase istedenfor å velge gjenbruks alternativet er kun økonomisk mulig dersom man setter prisen på ødelagt natur til 0. Alternativ 6 gjennom Frøytland vil rasere stedets verdifulle kulturlandskap og gjøre det ubeboelige. 4-felts vegen går videre nordover gjennom Melands-skogen og ødelegger stedenes siste uberørte skog- og jakt-distrikt.

Dersom man i stedet velger ett gjenbruks-alternativ i kombinasjon med en ny 3-felts vei fra gjennom Kvinesdal kommune vil denne løsningen gi store kostnadsbesparelser, samt kunne løse de trafikale utfordringene for E39's vei behov i 10 til 30 år fremover.

10 Tirsdag 5. oktober 2021 NYHETER KLASSEKAMPEN NYHETER

JOSEFINE VISESCENE Viser hver onsdag klokken 19.05

oktober

6 ELLE MELLE elle melle

13 HILARISKOMEDIEN FAMILIØRREKSTER

20 ELLEN SØTTE HØVLAND OG KRIST BEKKESVIK

27 FRANK PÅ NORSK. Gullik og Kjetil Skavlan

november

3 VIDUNDERLIG: Pøler fra europatilpasset.

Kjøp billetter på www.bertheveie.no

Oktober 2021: Søndag 10. oktober 19.05: ØRS NY HÅ: KONSERTEN I STATEN KL 19.30. Dato: 10. oktober kl 19.30. Jostein Tertnes: Jostein@jostein.no

SSB vil utvikla ein overordna arealrekneskap:

Vil prisa åverk

VERD: Statistisk sentralbyrå (SSB) i Oslo. Målestokken vil prisetta miljø- og økonomiske faktorer. Det vil gi naturen ein heilt ny status i arealbruken i Noreg.

FAKTA

Vurdert av natur: SSB vil utvikla ein arealrekneskap som tar hensyn til naturen og miljøet. Det er også viktig å ta hensyn til naturen og miljøet. SSB vil utvikla ein arealrekneskap som tar hensyn til naturen og miljøet.

NATUR

Arbeid med miljøet, Bergen

SSB vil utvikla ein arealrekneskap som tar hensyn til naturen og miljøet. Det er også viktig å ta hensyn til naturen og miljøet.

TIL EN PRIS: SSB meiner prissetting av miljøpåverding er viktig i ein samfunnsøkonomisk rekneskap. Her er det viktig å ta hensyn til naturen og miljøet.

Prisen på eit haug

SSB vil utvikla ein arealrekneskap som tar hensyn til naturen og miljøet. Det er også viktig å ta hensyn til naturen og miljøet.

D) Generelt om anleggsrisiko

Linje 6 vil gå rett under Statnett sitt store anlegg ved Hestesprangvannet. Dette er en risiko jeg ikke kan se er prissatt i rapporten. De andre linjene vil ikke berøre anlegget og denne risiko er således ikke til stede.

Linje 6 alternativet kan også utløse lokale krav om forlengelse av tunneller for å skjerme gjenværende bebyggelse. Jeg kan heller ikke se at dette er prissatt i rapporten.

Jeg ber dere vektlegge de ikke prissatte temaene over ren kost/nytte og velge bort linje 6 i finsilingen.

Mvh,
Øystein Tesaker (Email: otesake@gmail.com)

Bosteds adresse: Bjørnøygata 17, 4009 Stavanger
Eier av gård: Frøyttlandsveien 232, 4045 Kvinesdal, Gnr. 5 / bnr. 16

14.10.2021

Høringsinnspill for ny E39 Lyngdal vest – Kvinesdal

Nye Veier AS har laget en grovsilingsrapport hvor det har blitt lagt frem flere alternative trase valg for ny E39 Lyngdal vest – Kvinesdal.

Det er gledelig å lese i Nye Veiers pressemelding utsendt 31.08.2021, at «*Nye Veier vil i enda større grad vurdere veiutbyggingene ut fra et bærekraftig perspektiv. De vil og se på gjenbruk som en mulighet både for å holde kostnadsrammene, bevare mer areal og å nå ambisiøse klimamål*».

Likevel så er de fleste av linjene som er valgt ut i denne høring er basert på kostnader, netto nytte per budsjettkrone og anleggsgjennomføring – ref. tabell side 99 i høring, og er særdeles ødeleggende for areal, klimagassutslipp og ikke prissatte temaer.

Trafikkgrunnlaget er i dag ca. 6000 biler i døgnet på strekningen, mens kravet for en 4-felts motorvei er 12000 kjøretøy pr. døgn.

På bakgrunn av Nye Veiers egen pressemelding om å oppnå ambisiøse klimamål, samt et trafikkgrunnlag som er betydelig under kravet for 4-felts motorvei, så oppfordres det sterkt om å velge gjenbruksalternativet. Som det står i grovsilingsrapporten på side 109, så gis det mulighet for trinnvis utbygging, og eventuell gradert gjenbruk av dagens vegsystem, samt at den ivaretar hensikten med «*Listerpakken – å knytte byer og tettsteder i Lister sammen*».

Gjenbruksalternativet bør være et naturlig valg ut fra Nye Veier sine egne uttalelser og ut fra oppdraget som er blitt gitt Nye Veier fra Staten.

Med dagens ferske regjeringsskifte, så vil dette utvilsomt bli mottatt positivt fra Nye Veiers oppdragsgiver.

Vi ber dere om gjenbruk/oppgradering av tilførselsvei til Kvinesdal langs Fedafjorden i stedet for å lage en ny vei via tunnel fra Frøytland til Øye. Det må da gi et mye bedre regnskap både på kost/nytte og ikke minst rasering av landskap.

Av alternativene som fremkommer i grovsilingsrapporten fra Nye Veier så ser man at **Linje 6 Frøytland**, blir satt opp som billigste alternativ.

Linje 6 Frøytland

Utdrag fra grovsilingsrapporten:

Frøytland oppleves som et intakt kulturlandskap med jorder som blir beitet og slått. Vannspeilet Lonen, med omgivelsene rundt, tilfører landskapet et verdifullt element. Det renner også et vassdrag nedover mot Steinsvika som møter Lonen ovenfor Frøitlandsfossen. Dette er også et landskapselement som tilfører området verdi. (Side 79)

Kryssområde på Frøytland. Linje 4 og 6 har en noe mer kompakt utforming enn linje 1. Alle disse linjene vil med sine høye fyllinger endre karakteren til området totalt og både kulturlandskapet ødelegges og gårdsbrukene vil måtte fjernes. Lokalt på Frøytland gir disse linjene svært stor negativ konsekvens. (Side 79)

Vi stusser på deres 'grønne' rating av Friluftsliv og bygdeliv kontra de andre linje alternativene. Vi har bla. et bedehus/grendahus for Raustad/Høyland og Frøytland. Vi har en meget populær tur til Frøytlandsvarden. Lonen er et godt fiskevann og det er foregår utstrakt jakt langs hele området der E39 traseen er tenkt lagt. Vi ber dere se på den vurdering på nytt. Dere har og merket støy som grønn, men det er jo fordi det er ingen igjen som dette får konsekvens for.

Frøytland er en av de eldste gårdene Kvinesdal.

Ved valg av Linje 6 vil Frøytland som gård og grend bli utslettet og gå over i historiebøkene. Et historisk landskap preget av jordbruk, fiske og fangst gjennom flere århundre frem til i dag, vil bli eliminert. På Frøytland i dag er det flere husstander og gårder med drift.

I 2018 kjøpte og overtok jeg og min familie barndomshjemmet mitt på Frøytland. Målsetning var flytting til Frøytland for å bygge og utvikle gårdsbruket, slik som flere generasjoner har gjort tidligere.

Skulle ikke alternativet med gjenbrukstraseen bli valgt, så bes det om å velge den som er mest skånsom for bebyggelse, landskap, naturmangfold, naturarv og naturressurser.

Hilsen
Agnar Narvestad
Tlf. 90653277
Grunneier på Frøytland
Gnr. 5 Bnr. 1

Epost fra Teodor Teistedal datert 15.10.2021

Innspill til:

E39 Lyngdal vest – Kvinesdal; Kunngjøring av igangsetting av planarbeid.

Jeg viser til melding dat. 15.09.2021.

Som grunneier til hytteeiendom gnr. 36, bnr. 8 Teistedal i Kvinesdal kommune,

har jeg følgende innspill til planarbeidet:

I min oppvekst på gården Teistedal har jeg hørt de gamle fortelle om den store fjellhammeren "Speilen" på vestsida av Fedafjorden, litt nord for Fedafjordbrua.

De gamle fryktet at "Speilen" en gang ville falle ut og ned i fjorden og lage ødeleggende flodbølger.

NRK Sørlandet hadde 24.01.2005 en artikkel om "Speilen".

Se <https://www.nrk.no/sorlandet/ras-kan-gi-flodbolge-i-fedafjorden-1.324878>

Jeg ber dere være oppmerksom på den faren "Speilen" kan representere og ta dette med i planarbeidet og framtidige konsekvensanalyser.

Vennlig hilsen

Teodor Teistedal

Mollandsveien 86

4879 Grimstad

Tlf. 37 04 12 77 // 480 59 170

Epost fra Tone Hunsbedt datert 15.10.2021

Dersom alt. 3 i 6.3. velges, der tilkoplingen følger fv 4164 mot fv. 465, påpekes det at det tas behørig hensyn til ferdsel i Livollen. Denne er mye brukt som turvei av lokalbefolkningen både til fots og med sykkel. Dette bør fortsette på en måte slik at ferdselen kan gå trygt i begge retninger. Dersom Livollen skal stenges, vil det bety øket trafikk i øvre delen, noe som ikke er ønskelig. Livollen er smal med endel husbebyggelse nær veien. Lekende barn vil trafikkmessig bli en større utfordring.

Fartsgrenser og sikt bør vurderes nøye. Det er flere avkjøringer både til bolig og næring på fv 4164.

Mange forhold veier negativt i alt. 1 og 2. Det kan se ut som de negative forholdene i forhold til alt. 3 er lite belyst.

Jeg gjør oppmerksom på at Libekken går parallelt med Livollen, nær denne. Bekken går under fv 4164 og tar unna overflodsvann i regnfulle perioder. På det verste kan fv 4164 stå under vann pga overflow.

Klevebekken lenger ute fungerer også som flombekk. På veien ned mot fv 465, vil veien krysse ytterligere en kanal (Midtkilen). Bekker og kanaler har de siste generasjoner tatt unnavann fra fjellsidene og flomvann fra hele sletta.

Dersom dette avkjøringsalternativet velges, må det gjøres tilstrekkelig beregninger og tiltak slik at kanalenes formål ikke forsemres.

Det er utarbeidet en flomplan i forbindelse med reguleringsplan for gnr. 113 Bnr 120 Lykkehjem. Det bees om at det utarbeides flomsonkart både med og uten veifylling slik at konsekvensen for bebyggelsen oppstrøms kartlegges når Kvina flommer over og fyller kiler og bekker med vann. Det må sikres at en evt. vei ikke bidrar til at sletta blir en demning visse årstider.

Det er planlagt å ta i bruk landbruksareal. Dette går mot rådene fra Fylkeslandbruksstyret som mener jordbruksarealene på Øyesletta har stor verdi.

Tone Hunsbedt

Nye Veier AS

Tangen 76

4608 Kristiansand

Innspill til Grovsilingsrapport vei Øyesletta

Del 1 Merknader til Grovsilingsrapport vei Øyesletta

Vi har lest gjennom rapporten, og vi er overasket over hvordan man velger å fremstille enkelte av sammenligningene som legges til grunn for at man konkluderer med at alt 2 og alt. 3 er bedre enn alt. 1. Det fremstår rett og slett ikke som ett objektvt underlag for å vurdere 3 alternative løsninger.

Generelt sies det at området nord for fv. 465 "stor grad regulert til, og brukt til næringsaktiviteter, men det finnes også boligbebyggelse og jordbruksland". Teksten er knyttet til ett bilde. Basert på dette bildet kunne man i like gjerne skrevet at "området nord for fv. 465 i stor grad er preget av spredt boligbebyggelser og jordbruksland, men det finnes også næringsaktiviteter". Hvorfor er det veid i denne retningen ? Det er sågar mulig å si at påstanden er direkte feil, og da kan bruken av ordet "stor grad" fremstå som ett virkemiddel for å oppnå ett mål.

Vi har merket oss følgende omtaler som fremstår som kun veid i retning av å probematisere alt. 1 og alt. 2, og underkommunisere problemstillinger med alt. 3.

Busslomme

I alt. 2 må en busslomme flyttes. I alt. 3 er det også en busslomme i dag , i det som er tegnet som en rundkjøring. Da må den også flyttes. Busslommen i alt. 3 er ikke omtalt.

Frisikt og fart i dagsone

I alt. 1 og 2 problematiseres det at man må ha 60 km/t i en dagsone pga siktkrav fra kryss til tunnell. I alt 3 er ikke det nevnt. Men det er nevnt at man skal ha avkjøring til næringsområdet på begge sider av vegen. Betyr det at man skal ha 80 km/t som fartsgrense gjennom næringsområdet med alle avkjøringene (det er 2 landbruk/private avkjøringer også), eller forutsettes det at man endrer hele internveg systemet ?

Vedrørende avstand til rundkjøring fra tunnell. Vi har jo erfaring med tilsvarende situasjon ved Fedaterminalen. Vi kjenner ikke til om forskriften er endret siden den gang, men gitt at de ikke er det, så viser jo det at man får dispensasjon hvis det er vurderes som viktig nok.

Bekk

I alt. 1 vises det til svært store vannulemper knytte til Klevebekken, og at det ikke finnes omleggingsmuligheter for bekk Det er samme bekk som må krysses i alt. 2, og vannføringen er akkurat like stor. Her er det ikke nevnt noen problemer.

Tunnel påhugg og trasee

Fra vurderingene:

- Alt. 1: Steil fjellside må renskes og sikres pga fare for nedfall i området.
- Alt. 2 : Påhugg ikke omtalt, men det omtales utfordringer med begrenset overdekning under fv 4164 Øyekleiva.
- Alt. 3: "det kan antas at deler av fjellpartiet over tunnelloportalen må renskes og sikres, men dette gjelder trolig mindre partier"

På spørsmål til Nye Veger om hvilke ingeniørgeologiske vurderinger som er utført, får vi til svar at deres underleverandør Sweco har foretatt undersøkelser, og de svarer **"Ja det er foretatt ingeniørgeologiske vurderinger på de 3 alternativene på øyesletta. Ing. geologi foretrekker isolert for sitt fag at det midtre alternativet benyttes, da i forhold til sikrings/renskebehovet som vil være både ved alternativ vest og øst"**

Det er altså en klar preferanse på alternativ 2. Det er altså ikke omtalt i silingsrapporten. Tvert om kan det for den som leser dette se ut som alt. 3 er å foretrekke. Dette er jo da direkte feil.

Anleggsperioden

Fra vurderingen:

- Alt. 1 : krevende pga bekk (som jo er identisk med bekken i alt. 2).
- Alt. 2 : krevende pga strøm
- Alt. 3 : Ingen ting anført.

På alt. 3 må man imidlertid håndtere ca. 8 bolighus som vil ligge i nærheten av tunnelportal. Ved alt. 2 er det 1 -3 bolighus. Ved alt. 1 er det ingen.

I hoveddokumentet nevnes også muligheter for dumping av stein i Indrevika. Så anleggsperioden kan fort bli mye lengre enn byggeperioden på en tunnel.

Del 2 Innspill til alternativene

Vi har følgende innspill til alternativene:

Flom

Fra reguleringsplanen for "Lykkehjem", ble det utført en flomvurdering som viste at ved gitte betingelser så ville Kvina og Øyebekken flomme over, og følge kilene utover Øyesletta. 2 av disse kilene (lokalt navn for forsinkinger i terrenget som vannet følger, og der det ofte er etablert kanaler for drenering) krysser vegtraseen i alt. 3.

Hvis vegfyllingen legges på tvers av disse, med en høyde **over kote 2.0** (kote 2.0 er maks høyde som næringsområdet kan heves til ref. reguleringsplan i området ved kilene blant annet pga flomfare for omkringliggende hus), vil det medføre øket flomfare/-risiko for husene langs kilene oppstrøms vegen. Vi ber derfor om at det utarbeides flomsonekart med/uten vegfyllingen, slik at konsekvensen for boliger oppstrøms blir kartlagt når det i store flommer i Kvina + Øyebekken fører vann utover kilene, mot en vegfylling som vil fremstå som en fyllingsdam med mindre man bygger den som en lavbro.

Massedeponi i Indrevika ?

Det omtales at dette er noe som skal vurderes for å håndtere overskuddsmasser, og skape verdier. Jo kortere avstand man har fra tunnelpåhugg til fjorden, jo enklere er det å kunne ha en ren anleggsveg for denne massetransporten, med det det vil medføre i reduserte kostnader pga bruk av annet transportmateriell/avgiftsfri diesel og dermed øket sannsynlighet for realisering. Vi ber om at dette vurderes.

Gang og sykkelsti

Det er regulert gang og sykkelsti gjennom dagens næringsområdet for å kunne knyttet Livollen med Kvinaosen. Begge disse vegene er mye brukt til rekreasjon pga lite trafikk. Plan om denne gang og sykkelstien forutsettes videreført, og sikret med tilkoblinger til vegene på Livollen og Klevemoen. Vi kan ikke se at det er tegnet på.

Adgang til busstopp fra Livollen og Klevemoen

Det er i dag busstopp ved Berntsen v FV 465. Denne benyttes blant annet av elever fra Livollen og Klevemoen. Ny busstopp må reguleres inn for å sikre på/avstigning.

Feda Terminalen ?

Hvordan tenker man at bussrutene på nye E39 skal ha på/avstigning for passasjerer (det som i dag skjer ved Feda terminalen). Skal det skje ved Kryssområdene på Feda ?

Avkjøring Livollen

Denne vegen stenges i denne planen. Det gir betydelig mer trafikk i den øvre delen av denne vegen siden bebyggelsen på Livollen kun får 1 utkjøring. Vurdering av trafikkfarlige forhold, og hvordan en avkjøring fra Livollen alternativt kunne vært ordnet etterlyses.

Jordbruksarealer

I alt. 3 vil man, slik planen er tegnet, få ett betydelig areal med landbruksjord mellom ny veg, og gammel veg, med en slik form (smalt) , at det vanskeligjør rasjonell landbruksdrift. Vi ber om at dette "restarealet" blir inkludert i de vurderingene i forhold til nedbygging av landbruksjord som skal gjøres i prosjektet.

Næringsområder

Det er i dag en landbruksavkjørsel, en avkjøring til ett bolighus, samt flere avkjørsler til næringsstomter på begge sider av vegen der dagens veg går gjennom næringsområdet. Dette kommer i tillegg til en ny planlagt avkjøring til Klevemoen. Hvilken fartsgrense tar man sikte på å ha gjennom dette området, og hvordan vil dette påvirke avkjøringer og kryss ?

Vil mulig bebygd areal i det eksisterende næringsområdet påvirkes av :

- Eventuelle nye krav til frisisiktsoner ved kryss, gang/sykkelsti etter gjeldene krav.
- Eventuelt færre avkjøringer som da medfører mere interne veger i næringsområdet

Det opplyses innledningsvis at man ikke har funnet andre næringsarealer, og derfor fikk godkjent en utvidelse av næringsarealene. Vi etterlyser da en tenking "utenfor boksen", der ett nytt vegprosjekt kan utløse og skape nye muligheter for næringsarealer mellom ny E39 kryss og Øyesletta for mindre

industri. Er redusert kjøretid på fra 2- 4 minutt avhengig av kryssløsning den eneste direkte verdien næringslivet og kommunen får av planen ?

- Har man vurdert å legge avkjøringen i nordøstre kanten av næringsområdet, og ikke midt gjennom for å ikke redusere arealet pga behov for interne vegger som en konsekvens av mindre kryss ?.
- Har man vurdert å lage en rundkjøring i tunnelen i alt. 1 og alt 2 med avstikker til Lervika for derigjennom slippe en offentlig veg rundt Indrevika, og dermed kunne skape ett sammenhengene næringsområdet fra Lervika til Eramet uten en offentlig veg midt inne i ?
- Har man vurdert mulighetene og konsekvensene med å bruke ressursene som denne avkjøringen krever til å legge vegsystemet mellom Øye og Lervika i ett nytt tunnellsystem som også sikrer kryssløsningen i Lervika som mangler for nettopp å utvikle dette området til næring, og dermed også sikrer at dagens veg blir en intern veg i havneområdet ?
- Har man vurdert andre traseer knyttet til denne vegutbyggingen som kan sikre adgang til mulige næringsområder som ikke ligger på dyrket mark for videre utvikling av kommunens næringsarealer i ett 100 års perspektiv ?

Øie, 14.10.2021

Mvh

Knut Petter Netland

Bjørg kathrine Netland

Epost fra Kåre Lande datert 15.10.2021

Fra: Kåre <karelände@hotmail.com>
Sendt: fredag 15. oktober 2021 08:02
Til: Øverland, Jan Håvard <JanHavard.Overland@sweco.no>
Emne: Vatlandstunnel vest

Hei. Jeg er grunneier på begge sider av vatlandstunnel vest, Gnr/Bnr 37/3. Har også en sag på nordsiden av dagens E-39, nær veien.
Lurte på hvordan det bli med adkomst til områdene på nordsiden av nye E-39. Adkomst i dag er fra sørsiden, inn fra Drangedalsvegen.
Her er også områder som evt. kan brukes til riggområder.
Mvh
Kåre Lande

Sendt fra min iPad

Vatland, Ole Christian, gnr/bnr. 40/321.09.2021

Veldig fint at Linje 5 (rosa) er blant de anbefalte. Den virker på meg som den mest fleksible løsningen i forhold til videre valg av veitrase. Fordelen med denne linjen er også at den gjenbruker eksisterende infrastruktur, som er av nyere dato. Den ligger også lavere i terrenget enn linje 3A (rødbrun). En annen fordel er at den også har lengre tunellstrek, som gjør at den har mindre påvirkning på dyrelivet og nærmiljøet i området. Linje 3A (rødbrun) har ulempen at den går gjennom myr og våtmarksområder (Vatlandsvannet) som vil gi veien et større CO2 avtrykk. Vatlandsvannet vil også bli ødelagt av denne linjen. Den ligger også høyere i terrenget enn Linje 5 (rosa), noe som gjør at den kan få høyere vintervedlikeholdsutgifter. I og med at den er lagt så høyt i terrenget vil den fort kunne gi store fyllinger og skjæringer for at stigningen ikke skal bli for høy. Den er også lagt over et område med skog til framtidig tømmerproduksjon. Samt at den går også veldig nær et område regulert til hytter.

Austrheim Louise, 23.09.2021

Dersom ny E39 blir lagt vest i Høylandsdalen ønsker vi at eiendom for fritidsbolig i Vestre Høylandsvei 204 blir innløst.

Gysland Sem, 30.09.2021

Rundkjøring plassert nærmest Eramet Norway AS vil skape utfordringer sikkerhetsmessig i byggeperiode grunnet høyspentledninger i luftstrek og kabler i bakken. Plasseringen vil også begrense «naturlige muligheter for utvidelser i et allerede etablert næringsområde». Vil også tro at alternativ plassering lenger nord-øst vil fungere bedre når kommunens nye næringsområde blir utbygd.

Eramet er avhengig av å hente kompetanse og arbeidskraft fra Farsund-Lista, fremtidig ny veiløsning må ikke forlenge kjøretid mellom Eramet og Farsund-Lista. Det er også pendling motsatt vei mellom Kvinesdal og Industri/næring i Farsund-Lista, hvor økt kjøretid vil være negativt. Min anbefaling er derfor å ivareta en smidig løsning for knutepunktet som i dag er på Oppofte, slik at kjøretid for pendlere til/fra Kvinesdal, ikke økes.

Stoss Joachim, 15.10.2021

Innspill E-39 Røysgård-Løland 1. Lokale veier Etter gjennomføring av Listerpakken har avstand og reisetiden innenfor regionen blitt betydelig redusert. Dette har gitt positive virkninger for både arbeidsmarkedet og øvrig trafikk. For regionen er det viktig at disse veiforbindelsene ikke forringes ved eventuell gjenbruk av dagens E39 i en ny 4-felts vei. 2.

Veikryss vest for Fedafjorden Her er det skissert 4 løsninger som alle har fordeler og ulemper og som det er krevende å avveie. (Vanskeligst blir det for de som blir berørt direkte og man kan bare oppfordre til en romslig kompensasjon.) Selve kryssene med tilhørende nye tilførselsveier krever betydelige inngrep og vi spør oss om nytten står i forhold til kostnad (både priset og ikke priset kostnad) når det gjelder planlagt ny tilførselsvei mellom gammel E39 og krysset ved ny E39 vest for Fedafjorden (Birkeland/Høyland/Frøytland).

Vi tar utgangspunkt i beskrivelsen av fremtidig trafikk på side 61/62 i grovsilingsrapporten. - Østgående trafikk fra Flekkefjord til Kvinesdal vil fortsatt kunne benytte seg av dagens E39 med avkjørsel i tunnel ned til Feda terminal og videre til Kvinesdal på FV 465. Her er det ingen tydelig fordel ved å bruke den «nye» løsningen med ny avkjørsel fra gammel E39 på Birkeland frem til nytt kryss ved ny E39 og i tunnel videre til Øye. Det vil være etter vår mening en fornuftig ressursutnyttelse å fortsette bruken av den gamle veien. - Østgående trafikk fra Flekkefjord som skal videre i retning Kristiansand kan enten kjøre eksisterende vei til Røysgård eller velge ny E39 med påkjørsel på nytt kryss ved Feda-Vest. Man benytter da den nye forbindelse fra eksisterende E39 fra Birkeland til ny E39.

Denne nye tilførselsveien går igjennom krevende terreng med bruer og tunnel. Lengden og kostnad avhenger av hvor det nye krysset plasseres. Hadde man istedenfor fortsatt med å holde seg på gammel E39 frem til nytt kryss på Røysgård, så ville det iflg grovsilingsrapporten (S 61), ta 2-4 minutter lengre tid å kjøre pga fartsbegrensningen. Jeg antar at distansen ved å kjøre gammel eller ny E39 er omtrent lik, muligens 2-3 km lengre på den nye E39. - Vestgående trafikk fra Opofta/Farsund vil med fordel bruke ny forbindelse mellom gammel og ny E39 på Birkeland for å komme på ny E39 og videre vestover. Dersom denne forbindelsen ikke finnes, vil trafikken kjøre veien om Øye for å komme via ny tunnel opp til nytt E39 kryss.

Dette er en omvei på ca 4 km og noen minutter ekstra kjøring. Så er spørsmålet hvor mange kjøretøy ville bruke ny forbindelse mellom gammel og ny E39 på Birkeland i løpet av det døgn, eller, hvor mye tid sparer man istedenfor å akseptere litt lengre reisetid på noen minutter for hvert kjøretøy? Har Nye Veier kalkulert denne kostnaden for tilførselsveien mot nytten? Vi spør oss om bruk av det eksisterende veinettet som tilførselsveier vil være fornuftig gjenbruk av dagens veier som i dette tilfelle holder veldig god standard.

Vi mener derfor at Nye Veier skal vurdere om det er økonomisk grunnlag for å sløyfe forbindelsen mellom gammel og ny E39 på Birkeland fordi eksisterende alternativer til denne veien er akseptable. - Vi merker oss for øvrig at en innsender foreslår å kombinere forbindelsene mellom Øye og ny E39 (tunnel) og forbindelsen på Birkeland til en ny forbindelse i midten (som tunnel i Fedahei). Også det ville være en løsning med betydelig mindre inngrep, lavere kostnader og økt gjenbruk av eksisterende veier mot en akseptabel merkjøring for trafikantene.

Grunneier Kvinesheia, Olav Torgersen

onsdag 13. oktober 2021 10:02

Olav Torgersen

Gård idlandsvannet, Dobblemyra

Grunneier, Ikke boliger på eiendommen. Et gammelt hus og en hytte
Vi tar alt der er!

Tre grunneiere bruker bro over E39.

Ønsker vei som går parallelt til Vatlandstunnelen.

Forslag: Kryss ved Opofta og vei tilbake til Kvinesdal på østsiden av Fedafjorden. Bro over fedafjorden ved Kvinesdal.

Likte traseen Høyland 2

Hele poenget: Vei i Dragedalen (enfeltsvei) og tilkomst. Ikke behov for tofeltsvei.

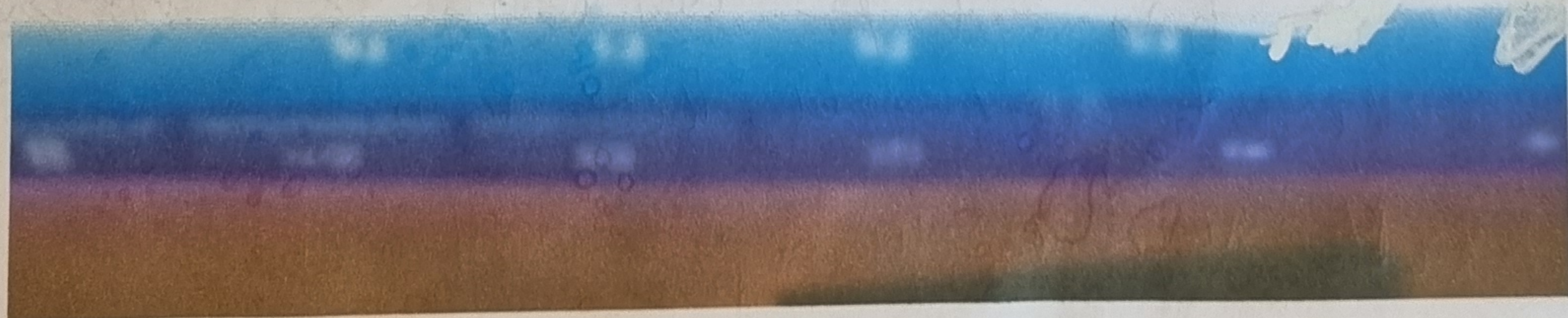
Mail: olav@torgersen.dk

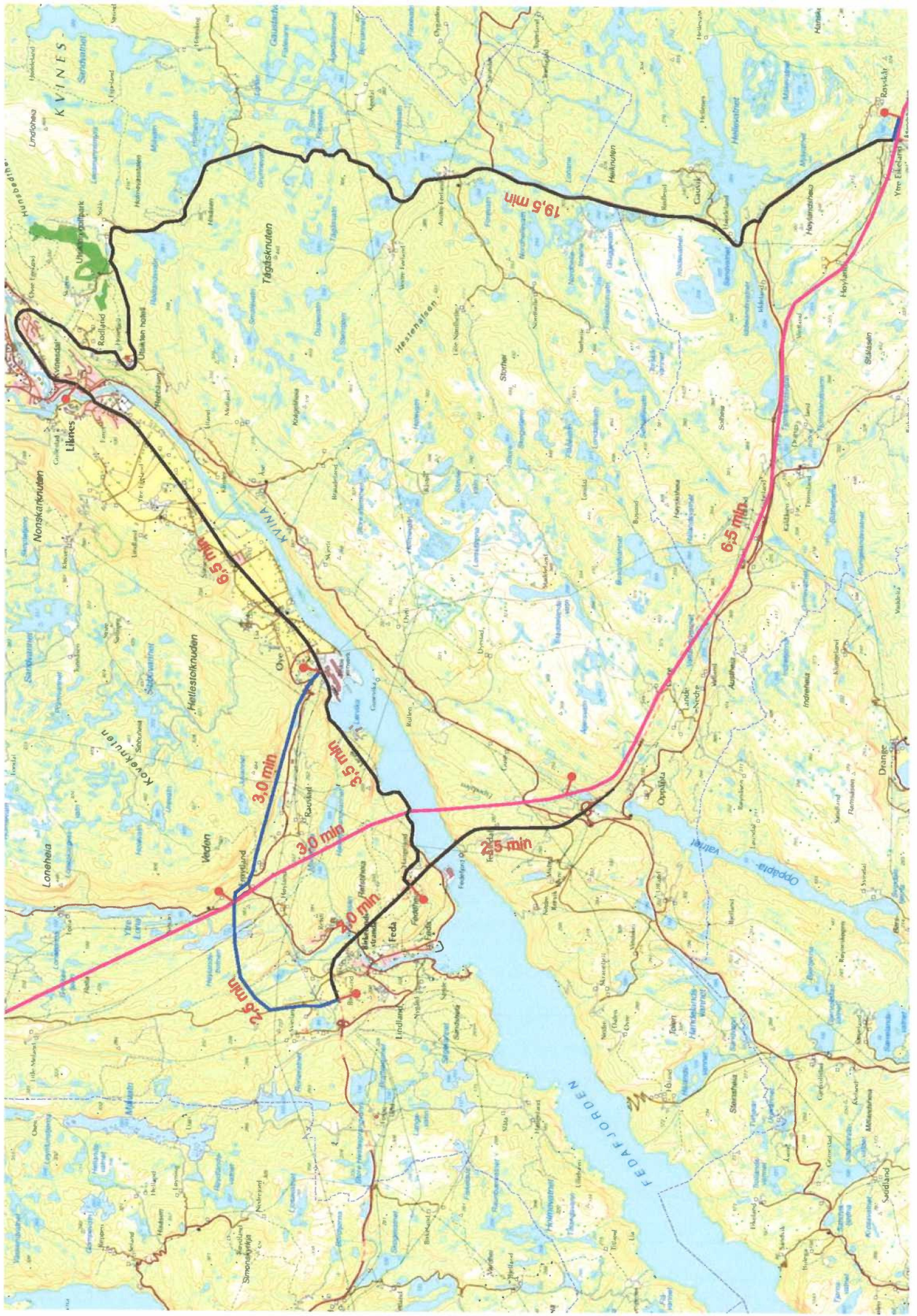
1. Minimal påvirkning på nærmiljøene i Fedaoområdet
2. Redusert kjøretid for kunders, farsondsfolk og flekketføringer.
3. Opprusting av Åsevegen til E6-veg
Rassikring og bedre kjøreforhold.
4. Redusert trafikk på Østletta
5. P.g.a. mindre tunneller, inngjøp av utvidelse og kortve tilførselsveger må det bli betraktelig billigere.
6. Kan kombineres med store gumbrahav
veger østover + vatlandstunnelen
7. Kan gjøre at det ~~gjør~~ bare treng en feltveg
oppofte - Riksveg. Stor gumbrahav
els. veger.
8. Ekstra bro syd for stadion gir ~~store~~ ^{bedre}
sikkerhet ved ulykker m.m.
9. ~~Tatt~~ mindre inngrep i naturen.

Trasee på vestsiden: må være
Høyland best alternativet.

Uleapri:

1. Mer trafikk ^{støy m.m} for bebyggen plass: Åsioelgen.
2. ^{minimelt} Kjøretid for feda mot Stavanger.
3. Ikke relevant kjøtid for Froyland-byland til
V. sand - Stavanger





Noen av kjøretidene kan virke litt innbyrdes rare – det skyldes bruk av alternative ruter (den raskeste) avhengig av hvor

	Stavanger	Flekkefjord	Åpta	Farsund	Lyngdal	Kristiansand
Flekkefjord	*					
Åpta	- 4,0 min	*				
Farsund	- 4,0 min	*	*			
Lyngdal	0,0 min	- 1,0 min	- 3,5 min	*		
Kristiansand	0,0 min	- 1,0 min	- 4,5 min	*	*	
Kvinesdal	+ 1,0 min	0,0 min	- 5,0 min	- 5,0 min	- 5,0 min	- 5,0 min
Feda	+ 5,5 min	*	0,0 min	0,0 min	0,0 min	0,0 min

Forskjell i kjøretid ved å etablere kryss på Opofte i stedet for Frøyland

Kjøretid, avrundet til 30 sekunder, på nye veier beregnet etter fartsgrense, på eksisterende brukt google

** uforandret tidsmessig - bruker ikke krysset på E39*

	Stavanger	Flekkefjord	Åpta	Farsund	Lyngdal	Kristiansand
Flekkefjord	*					
Åpta	- 2,5 min	*				
Farsund	- 2,5 min	*	*			
Lyngdal	0,0 min	+ 0,5 min	- 3,5 min	*		
Kristiansand	0,0 min	+ 0,5 min	- 4,5 min	*	*	
Kvinesdal	- 0,5 min	0,0 min	- 5,0 min	- 5,0 min	- 5,0 min	- 5,5 min
Feda	+ 2,5 min	*	*	*	- 2,0 min	- 2,5 min

Forskjell i kjøretid ved å etablere kryss på Opofte i stedet for Birkeland

Kjøretid, avrundet til 30 sekunder, på nye veier beregnet etter fartsgrense, på eksisterende brukt google

** uforandret tidsmessig - bruker ikke krysset på E39*

Her er markert rundt noen tider:

	Stavanger	Flekkefjord	Åpta	Farsund	Lyngdal	Kristiansand
Flekkefjord	*					
Åpta	- 4,0 min	*				
Farsund	- 4,0 min	*	*			
Lyngdal	0,0 min	- 1,0 min	- 3,5 min	*		
Kristiansand	0,0 min	- 1,0 min	- 4,5 min	*	*	
Kvinesdal	+ 1,0 min	0,0 min	- 5,0 min	- 5,0 min	- 5,0 min	- 5,0 min
Feda	+ 5,5 min	*	0,0 min	0,0 min	0,0 min	0,0 min

Forskjell i kjøretid ved å etablere kryss på Opofte i stedet for Frøyland

Kjøretid, avrundet til 30 sekunder, på nye veier beregnet etter fartsgrense, på eksisterende brukt google

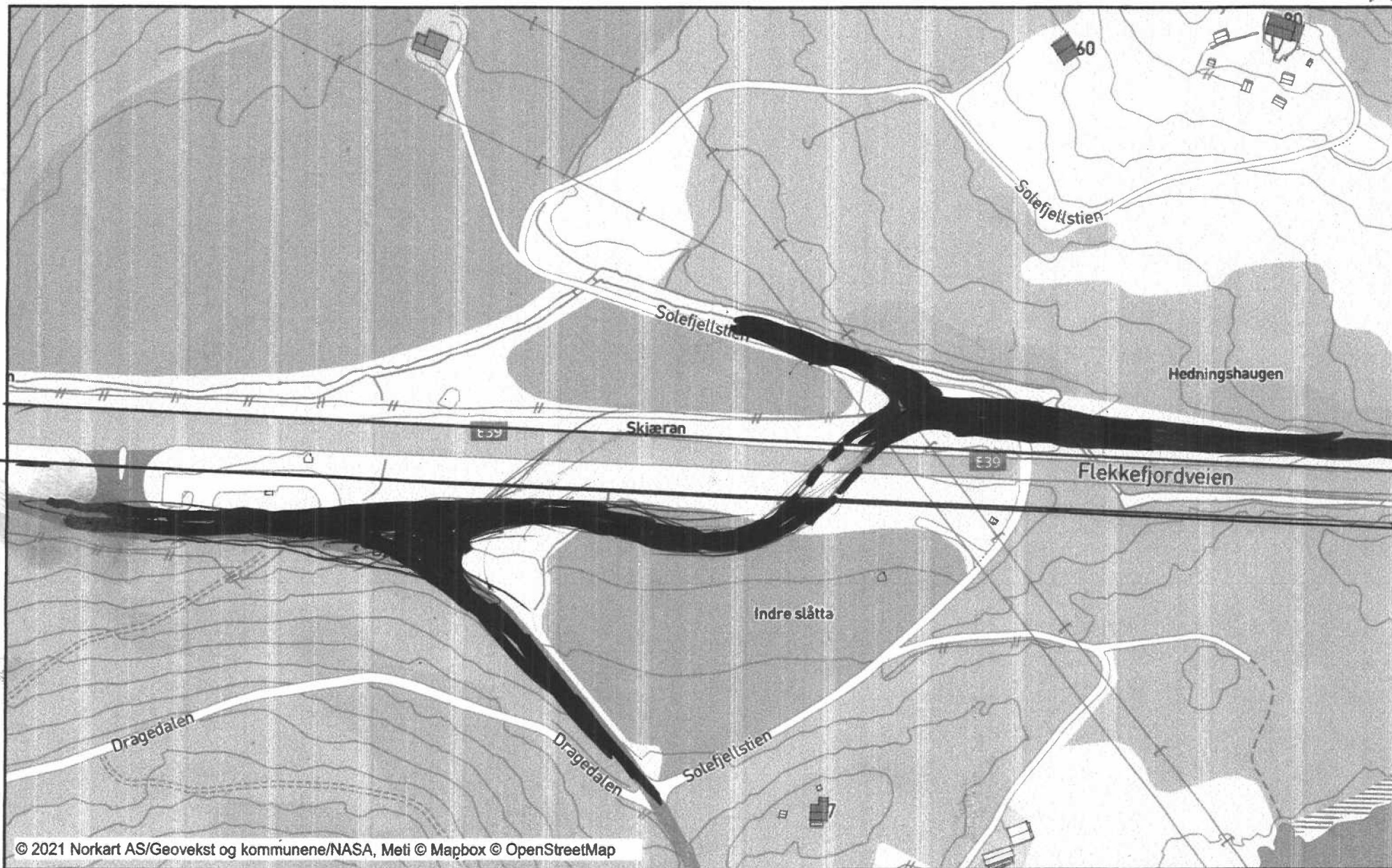
** uforandret tidsmessig - bruker ikke krysset på E39*

	Stavanger	Flekkefjord	Åpta	Farsund	Lyngdal	Kristiansand
Flekkefjord	*					
Åpta	- 2,5 min	*				
Farsund	- 2,5 min	*	*			
Lyngdal	0,0 min	+ 0,5 min	- 3,5 min	*		
Kristiansand	0,0 min	+ 0,5 min	- 4,5 min	*	*	
Kvinesdal	- 0,5 min	0,0 min	- 5,0 min	- 5,0 min	- 5,0 min	- 5,5 min
Feda	+ 2,5 min	*	*	*	- 2,0 min	- 2,5 min

Forskjell i kjøretid ved å etablere kryss på Opofte i stedet for Birkeland

Kjøretid, avrundet til 30 sekunder, på nye veier beregnet etter fartsgrense, på eksisterende brukt google

** uforandret tidsmessig - bruker ikke krysset på E39*



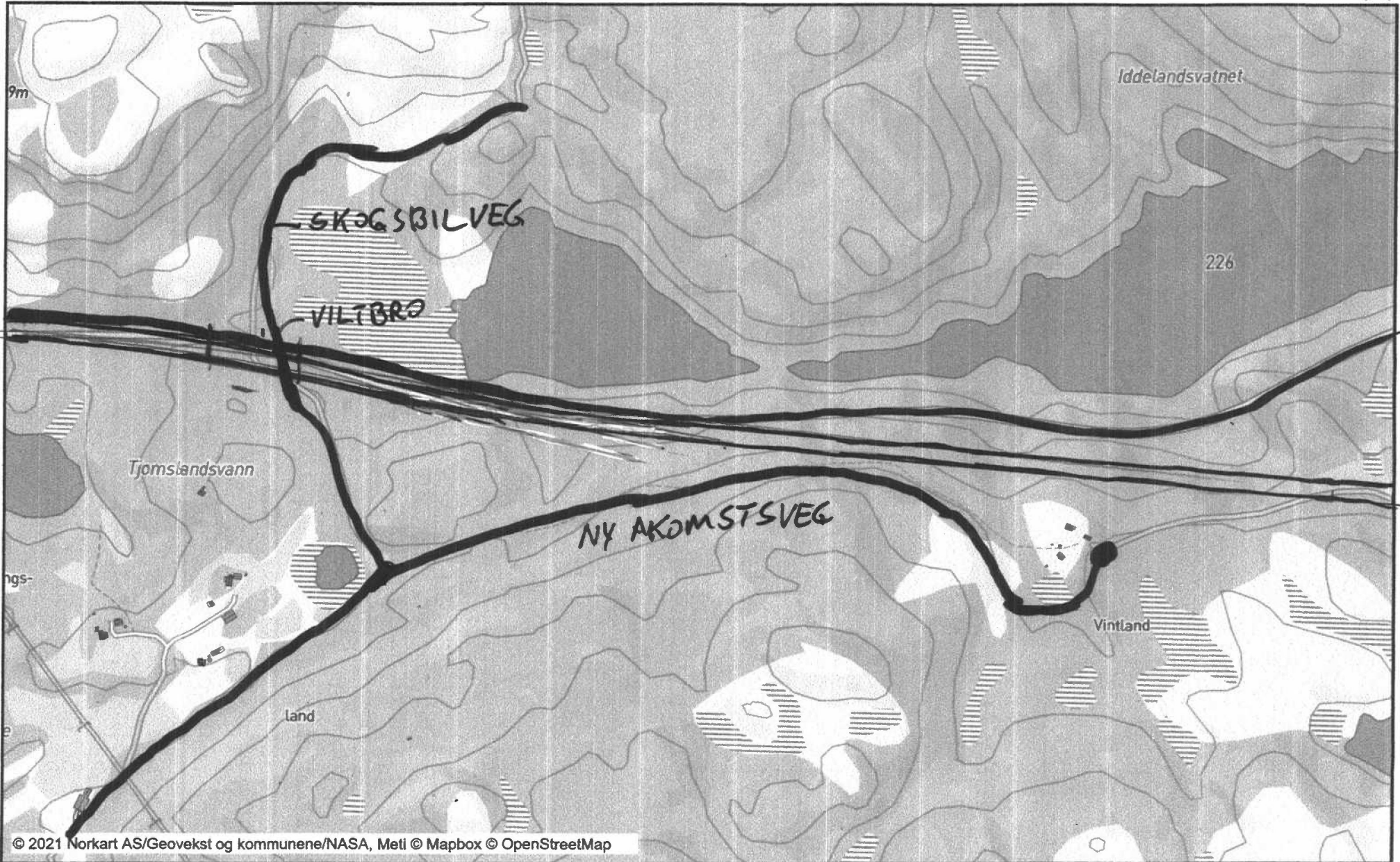


Utskrift fra Norkart AS kartklient

Dato: 03.10.2021

Målestokk: 1:7500

Koordinatsystem: UTM 32N



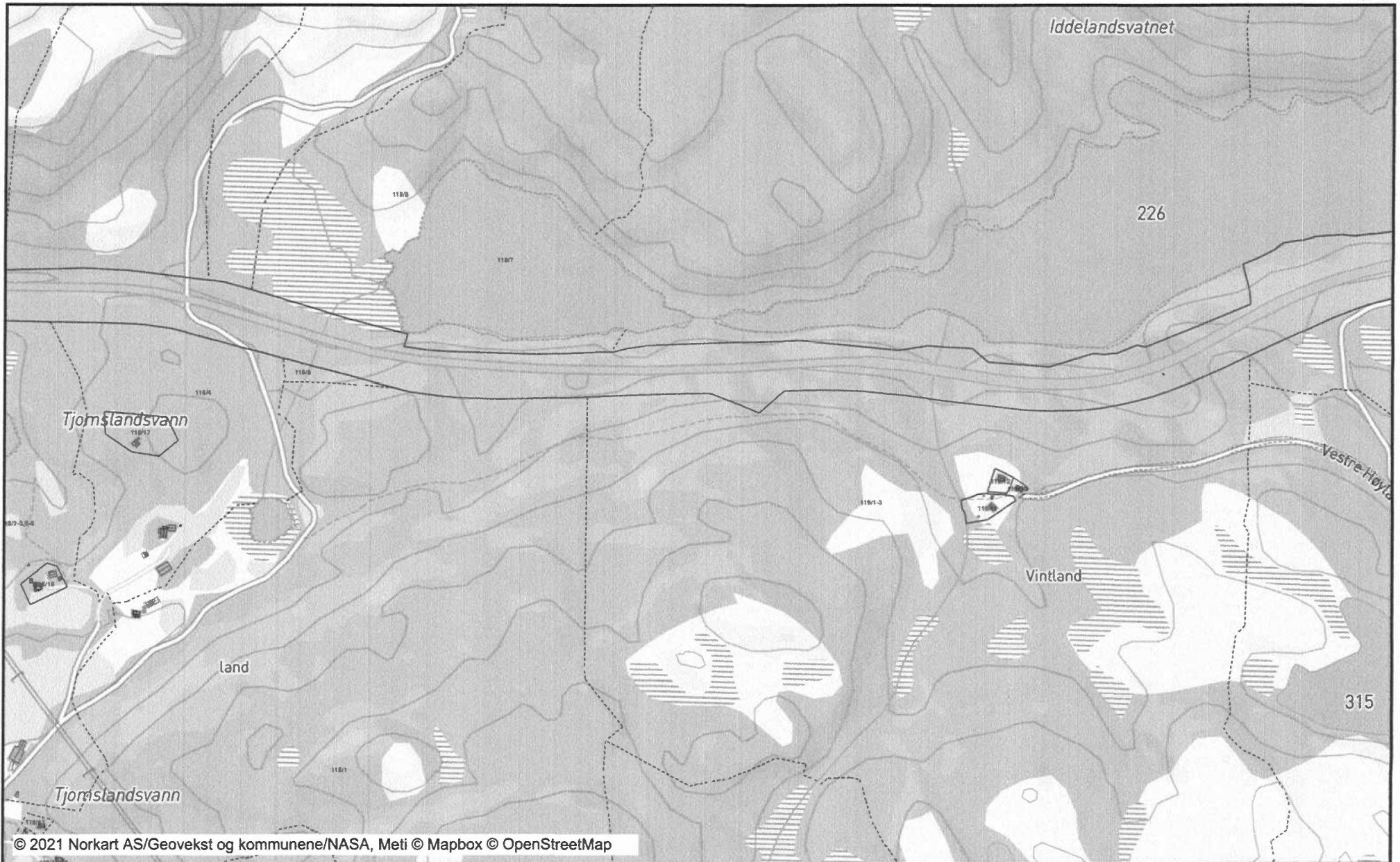


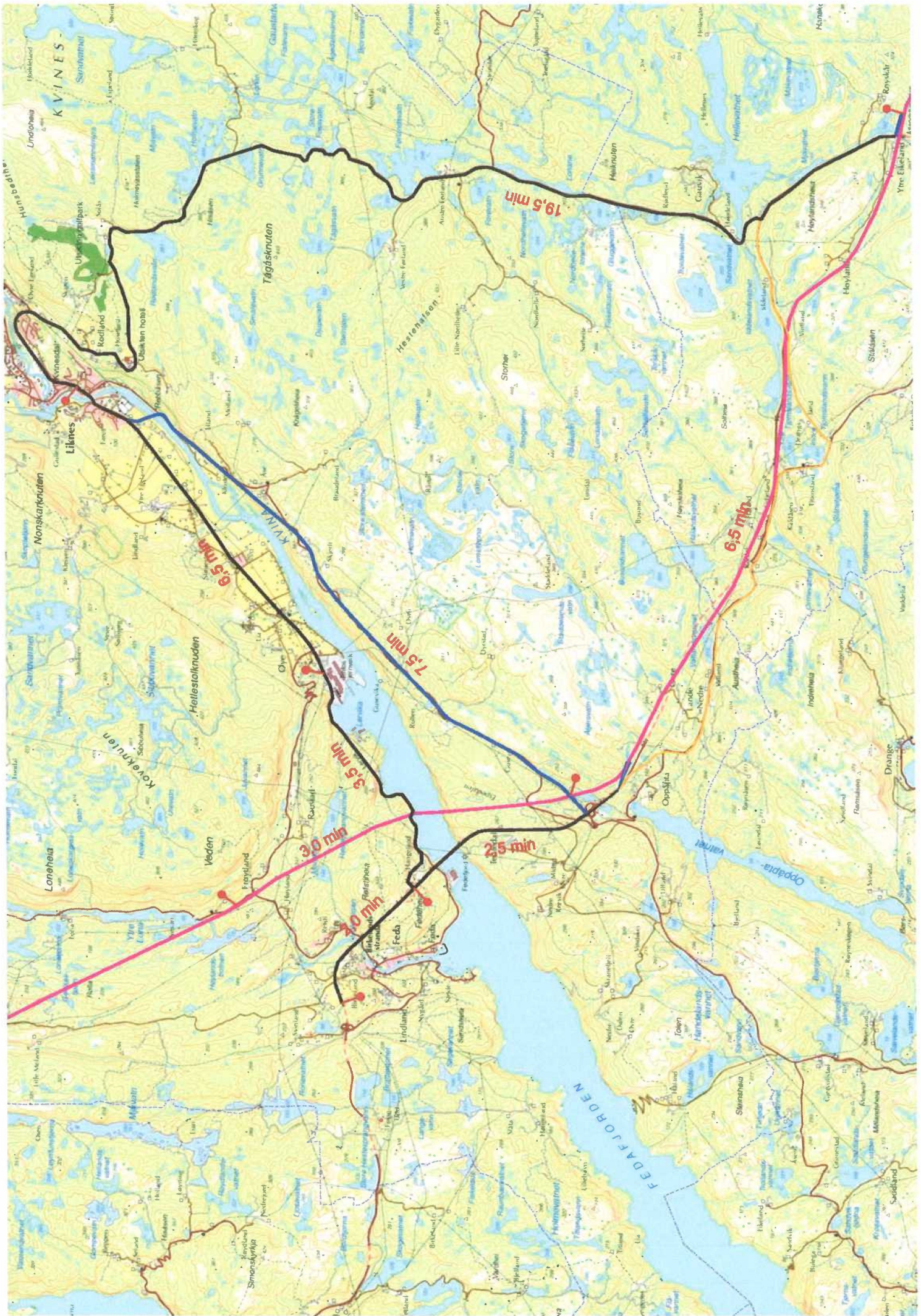
Utskrift fra Norkart AS kartklient

Dato: 11.10.2021

Målestokk: 1:7500

Koordinatsystem: UTM 32N





Emne: Kryss E39

Fra: <per@torgersen.dk>

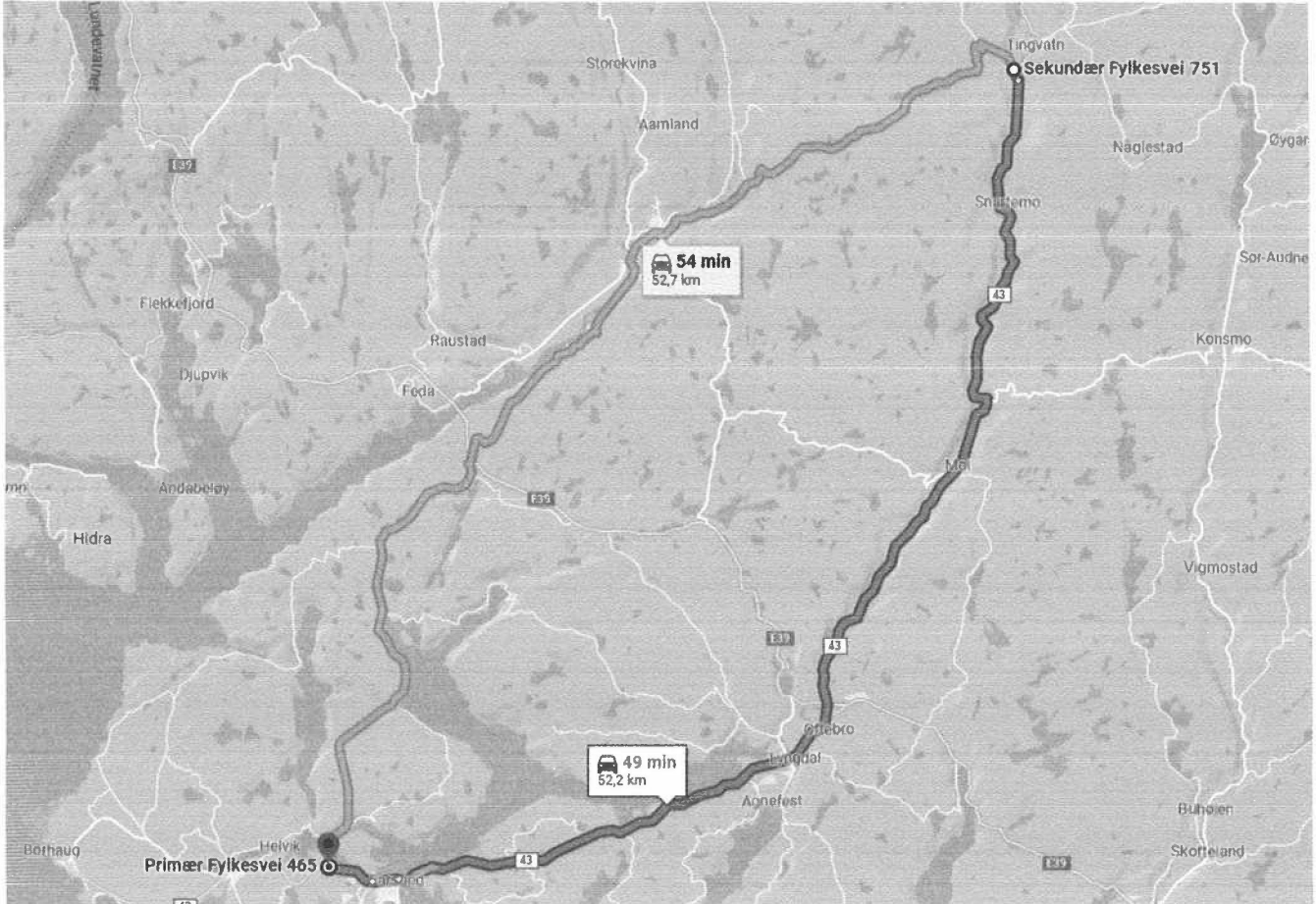
Dato: 26.09.2021, 21.03

Til: "Olav Torgersen" <olav@torgersen.dk>

Noe bedre skisser. Jeg la inn en gul svak strek på kryss Opofta forbi Vintland som kan være en felts-veg for lokaltrafikk. Stigning fra Jloster til Skjerli er 6 % over 3 km strekning (jeg har sjekket at alt skal gå innenfor kravene).

Men fokuset bør være på de store overordna tingene. Det koster mindre (selv om 10 km ny god vei er lengre enn 7 km der over 3 km er i tunnel). Blir kortere reisetid, spesielt bra for Farsund og Kvinesdal.

Med 5 min besparelse i forhold til i dag, vil også ruten Kjørrefjord (Farsund) -Liknes-Birkeland (Hægebostad) være det samme som fv. 43 i Lyngdal. Noe som gir muligheter på lang sikt.



— kryss frøyland.jpg

Uttalelse til oppstart av reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse til arbeidet med reguleringsplanen. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med og danner grunnlag for planforslaget som senere skal behandles av kommunen.

Uttalelsen gjelder

Navn på reguleringsplan: E39 Lyngdal vest - Kvinesdal
Planident: Lyngdal: 4225 202107 | Kvinesdal: 4227 2021001
Kommune: Lyngdal

Forslagsstiller er

Navn: Nye Veier v/ Sweco
Organisasjonsnummer: 967032271
Kontaktperson: Espen Motzfeldt Drange

Plankonsulent er

Navn: SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer: 967032271
Kontaktperson: Espen Motzfeldt Drange

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid er mottatt av

Navn: BIRKELAND PETTER
Telefonnummer: 91886369
E-post: petter@birkelandbruk.no

Du kan skrive din uttalelse til reguleringsplanarbeidet i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Ang. Grovsilingsrapport E39 Lyngdal vest – Kvinesdal.

Jeg er eier av gard 115/4, Lyngdal kommune.

Nye E39 og eventuell ny tilførsels vei vil bli til stor sjenanse og forringelse for eiendommen sammenlignet med dagens trase.

Det er selvfølgelig ikke ønskelig med ny tilførselsvei som er tegnet til å skjære over

eiendommen i framkant og tett inntil dagens bebyggelsen, det vil ha stor forringelse for eiendommen.

Hvis Nye Veier går for alternativet med ny tilførsels vei der vil jeg at dere ser på alternativet om å gå bak dagens bebyggelsen mer lik dagens fylkesvei.

Hvis ny vei går over eiendommen så er det viktig at det blir gjort gode tilrettelegginger for tilkomst fra dagens bebyggelse og over/under eventuell ny vei, det er helt nødvendig. Er også et større plantefelt som skal tas ut om noen år så nødvendig tilrettelegging for det er viktig.

Er dyrka mark på eiendommen som er viktig å ivareta.

Skjerming for støy er viktig for at garden skal kunne være beboelig.

Hjortevilt trekk:

Jeg har i flere år vært delaktig med å registrere hjortens trekk som krysser dagens E39 på toppen av Lekleiva, (over tunnelen) nord-vest for garden 115/4, der har vi som dere er kjent med et veldig stort antall hjort spesielt på vår og høst trekk. Det er blitt klassifisert som av nasjonal verdi. Vi har tallfestet antall dyr på enkelte trekkveier der som vi kan fremlegge. Når det nå planlegges ny vei så er det veldig viktig at dette trekkpunktet blir ivaretatt på riktig måte slik at hjorten fortsatt kan krysse, er snakk om flere hundre individer som bruker det som krysningspunkt. Når E39 ble bygget her sist så ble det laget viltovergang på Tjomsland, den funker veldig dårlig som viltovergang, samme feil må ikke gjøres igjen.

Mvh Petter Birkeland

Signert av

PETTER BIRKELAND på vegne av BIRKELAND PETTER

15.10.2021

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

15.10.2021 12:37:23 AR450932738

15.10.2021 12:37:23 AR450932738

E39 Høyland

Feda 11 11 2021.

Hei. Det har tidligere vært 3 alternativer for ny E 39 som vedrører Kvinesdal kommune. Frøytland, Birkeland og Høiland. Etter det vi erfarer har det kommet opp en ny trasse som går nedenfor Høyland. Dette alternativ vedrører ingen konsekvenser for boliger i motsetning for de andre alternativer.

Vi vil gå sterkt inn for sistnevnte alternativ, selv om lyd fra trafikk nok vil påvirke Høyland, men en utslettelse av Høyland vil være utenkelig.

Arvid Moi Høyland 16 Feda

Hei.

Jeg har vært i kontakt med Dere angående Hydrogenfabrikken i Kvinesdal.

Forstår at det ble mange tekniske installasjoner i Lervik området, og at traseen nå blir litt nærmere Fedafjorden bro.

Vi bygger en fabrikk i Kvinesdal med minst 100 årsverk, det blir behov for flere årsverk fra underleverandører som leverer tjenester til Kvina Hydrogen. Vi planlegger at en stor del av Hydrogenet i gass eller flytende form blir transportert med båt. Det første markedet blir storkunder i Europa (Kullkraftverk). En del Semitrailere, minst 1 i timen vil komme å levere utstyr og hente hydrogen i 1. byggetrinn. Til 2. byggetrinn kan det bli opp mot 6 semitrailere i timen bare på utkjøring av hydrogenet. Da vil markedet bli mer Nasjonalt og vi vil kunne levere på bil til Oslo og Bergen på ca 5 timer, Våres lokalitet blir midt mellom disse byene. Avstanden fra Kristiansand og Stavanger vil også bli kortere i lengde og kjøretid.

Utskipning fra Kleven Brygge nede i Indrevika kan være en mulighet, Vi må også kunne bruke Ro Ro kai ved Feda småbåthavn for transport av store kollier på totalvekt opp mot 500 tonn, her må vi frakte Elektrolysørene og transformatorene opp til Frøytland og Raustad.

Kryss Lølandsvannet har uante muligheter.

Rasteplass, Handelssenter, Industri og lagerbygg, Fylling av hydrogen på alle typer kjøretøy, litt ladning av elbiler, venting på Kjøre og hviletid, det er ca 2,5 km til ventesporet på Bjørkevoll (Sørlandsbanen) NSB bør bygge ny stasjon her, bygge vei ca 1,5 km videre til Nuland for å få bedre forbindelse til Sirdal.

Tonstad:

Vi er i sluttforhandlinger på bygging av batterifabrikk. De ønsker å bygge fullskala fabrikk på minst 800 ansatte på Ertsmyra. Endel persontrafikk vil komme daglig fra E39. Vi får i gjennomsnitt 5 vogntog med varer fra og til hver time. En del trafikk vil gå på RV42 mot Egersund og mot Evje, en del ned FV 466 for påkobling E39, En del ned FV 465 for utskipning i Kvinesdal. Rutevalg vil være avhengig av kapasiteter, værforhold, støtteindustri og råvarer fra Smelteindustri, Sagbruk, skogsdrift og lagermuligheter.

Sekundærstasjon på Øye er vurdert flyttet av Agder Energi og bygd opp på bedre egnet sted. Linjer er tenkt flyttet for å gi plass til nåværende industri og fremtidige muligheter. Angående tilførselsvei til Kvinesdal vil denne kunne komme ut ved sekundærstasjonen etter at denne er fjernet. Eller ved Frøytlandsvegen som ser ut til å bli beste alternativet.

Tunellmasser:

Hvis mulig bør vi tenke på fjellmasser fra Tuneller fyller videre ved Shellanleggene på Feda (Øst for Feda Småbåthavn) for å slutføre allerede utfyllt tunnelmasse fra Fedahei, Teistedals og Vatlandstunnellen. Her bør fremtidens hydrogenkatamaraner kunne ligge som kjører direkte til store byer i Europa.

Når vi er ferdige med byggetrinn 2 i Lervik vil vi ha en produksjon på opp mot 200.000 tonn Hydrogen pr år. Skipene som er tenkt å frakte Hydrogenet i Gassform er nå over 40 meter høye, 280 m lange og 36 m brede. Broene på E39 er 50 m høye, det bør tenkes mulighet for å lande med båter høyere enn 50 meter utenfor Feda.

Når vi snakker om hydrogen er dette en energibærer som kan blandes med andre atomer som CO₂ og få grønn Metanol for å kunne lage grønn Bensin og Grønn Diesel, Vi kan lage Grønn Ammoniakk NH₃, med å fange Nitrogenet fra luften vi puster. Vi får fra Elektrolysørene 1600.000 tonn med

Oksygen som også vil få en viktig rolle i fremtidens Oppdrett av sjømat, her kommer krav om tette merder og anlegg på land.

Jeg holder på med å prosjektere en Powerbank (Brenselsselle) på avgitt effekt 300 kW, 1000V, innebygd i 2 stk Kontainere uten tilførselskabler. Tenker å bruke denne på Allt av utstyr til driving inne i tunneller.

Dette ble mange tanker, hvis behov kan vi snakkes om muligheter og ideer.

Med vennlig hilsen

Åge Breimoen

CEO

Mob: +47 478 91 661 – Epost: aage.breimoen@gmail.com

Kvina Energy Park AS

Kvina Hydrogen AS

Uttalelse til oppstart av reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse til arbeidet med reguleringsplanen. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med og danner grunnlag for planforslaget som senere skal behandles av kommunen.

Uttalelsen gjelder

Navn på reguleringsplan: E39 Lyngdal vest - Kvinesdal
Planident: Lyngdal: 4225 202107 | Kvinesdal: 4227 2021001
Kommune: Kvinesdal

Forslagsstiller er

Navn: Nye Veier v/ Sweco
Organisasjonsnummer: 967032271
Kontaktperson: Espen Motzfeldt Drange

Plankonsulent er

Navn: SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer: 967032271
Kontaktperson: Espen Motzfeldt Drange

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid er mottatt av

Navn: RISNES STIAN
Telefonnummer:
E-post:

Du kan skrive din uttalelse til reguleringsplanarbeidet i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Signert av

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

15.09.2021 17:12:46 AR446460519

15.09.2021 17:12:46 AR446460519

Uttalelse til oppstart av reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse til arbeidet med reguleringsplanen. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med og danner grunnlag for planforslaget som senere skal behandles av kommunen.

Uttalelsen gjelder

Navn på reguleringsplan: E39 Lyngdal vest - Kvinesdal
Planident: Lyngdal: 4225 202107 | Kvinesdal: 4227 2021001
Kommune: Kvinesdal

Forslagsstiller er

Navn: Nye Veier v/ Sweco
Organisasjonsnummer: 967032271
Kontaktperson: Espen Motzfeldt Drange

Plankonsulent er

Navn: SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer: 967032271
Kontaktperson: Espen Motzfeldt Drange

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid er mottatt av

Navn: MELAND ARNE MAGNE
Telefonnummer:
E-post:

Du kan skrive din uttalelse til reguleringsplanarbeidet i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Signert av

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

16.09.2021 17:19:26 AR446619116

16.09.2021 17:19:26 AR446619116

Uttalelse til oppstart av reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse til arbeidet med reguleringsplanen. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med og danner grunnlag for planforslaget som senere skal behandles av kommunen.

Uttalelsen gjelder

Navn på reguleringsplan: E39 Lyngdal vest - Kvinesdal
Planident: Lyngdal: 4225 202107 | Kvinesdal: 4227 2021001
Kommune: Kvinesdal

Forslagsstiller er

Navn: Nye Veier v/ Sweco
Organisasjonsnummer: 967032271
Kontaktperson: Espen Motzfeldt Drange

Plankonsulent er

Navn: SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer: 967032271
Kontaktperson: Espen Motzfeldt Drange

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid er mottatt av

Navn: STENSEN BJØRN JOHAN
Telefonnummer:
E-post:

Du kan skrive din uttalelse til reguleringsplanarbeidet i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Mottatt

Signert av

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

22.09.2021 16:24:49 AR447372198

22.09.2021 16:24:49 AR447372198

Uttalelse til oppstart av reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse til arbeidet med reguleringsplanen. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med og danner grunnlag for planforslaget som senere skal behandles av kommunen.

Uttalelsen gjelder

Navn på reguleringsplan: E39 Lyngdal vest - Kvinesdal
Planident: Lyngdal: 4225 202107 | Kvinesdal: 4227 2021001
Kommune: Kvinesdal

Forslagsstiller er

Navn: Nye Veier v/ Sweco
Organisasjonsnummer: 967032271
Kontaktperson: Espen Motzfeldt Drange

Plankonsulent er

Navn: SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer: 967032271
Kontaktperson: Espen Motzfeldt Drange

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid er mottatt av

Navn: SÅDLAND ANNE-BRIT
Telefonnummer: 98840935
E-post: ab.saadland@outlook.com

Du kan skrive din uttalelse til reguleringsplanarbeidet i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Signert av

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

11.10.2021 19:17:58 AR450326940

11.10.2021 19:17:58 AR450326940

Uttalelse til oppstart av reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse til arbeidet med reguleringsplanen. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med og danner grunnlag for planforslaget som senere skal behandles av kommunen.

Uttalelsen gjelder

Navn på reguleringsplan: E39 Lyngdal vest - Kvinesdal
Planident: Lyngdal: 4225 202107 | Kvinesdal: 4227 2021001
Kommune: Kvinesdal

Forslagsstiller er

Navn: Nye Veier v/ Sweco
Organisasjonsnummer: 967032271
Kontaktperson: Espen Motzfeldt Drange

Plankonsulent er

Navn: SWECO NORGE AS
Organisasjonsnummer: 967032271
Kontaktperson: Espen Motzfeldt Drange

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid er mottatt av

Navn: UGLAND SVEN FRANK
Telefonnummer:
E-post:

Du kan skrive din uttalelse til reguleringsplanarbeidet i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Signert av

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

17.09.2021 15:10:51 AR446744130

17.09.2021 15:10:51 AR446744130