

SWECO NORGE AS
Postboks 80 Skøyen
0212 OSLO

Dato: 28.09.2021
Saksref: 202109406-2
Deres ref.:
Side: 1 / 1

Vår saksbehandler: Maarten Nandrup Stallemo
Telefon:
Mobil: +47 91627176
E-post: Maarten.Nandrup.Stallemo@banenor.no

E 39 Lyngdal vest - Kvinesdal - Varsel om oppstart av arbeid med reguleringsplan - Bane NORs uttalelse

Viser til oversendelse 15.09.21 om oppstartsvarsel for planarbeid med E39 Lyngdal vest – Kvinesdal.

Aktuelt område er ikke i nærheten av jernbanen. Vi har ingen spesielle merknader til dette arbeidet.

Med vennlig hilsen

Åsne Fyhri
Ass. sjef Planforvaltning
Bane, Drift og teknologi

Maarten Nandrup Stallemo
senioringeniør

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur

Mottakere:
SWECO NORGE AS
Kopi:
KVINESDAL KOMMUNE
LYNGDAL KOMMUNE



Sweco Norge AS
Att: Espen Motzfeldt Drange
Postboks 80 Skøyen
0212 OSLO

Tilbakemelding på varsel om oppstart av reguleringsplan for E39 Lyngdal vest, PlanID Kvinesdal: 4227 2021001 - Kvinesdal kommune Agder

Vi viser til varsel datert 15.9.2021 fra Nye Veier v/ Sweco Norge AS om ovennevnte planoppstart.

Tiltaket ser ut til å kunne innebære ny krysning av E39 (mellom Røyskår/Lyngdal vest og kommunegrensen mellom Kvinesdal og Flekkefjord) over Fedafjorden i Kvinesdal.

Innenfor, og i berøring med, det utvidede planområdet, som bl.a. dekker deler av Fedafjorden, er det registrert gytefelt for torsk, fiskeplasser hvor det fiskes med passive redskap som garn etter arter som sei og torsk samt rekestrålfelt. Det er også registrert ålegrassamfunn i nærheten. Det kan videre utøves et generelt yrkes- og fritidsfiske med garn, teiner og line i farvannet. Se eventuelt også Fiskeridirektoratets kartverktøy: <https://portal.fiskeridir.no/plan>.

Vi kan foreløpig ikke se at de skisserte fjordkryssinger med bru samt tiltaket for øvrig kan medføre nevneverdige ulemper eller skade for registrerte, og øvrige, fiskeri- og havbruksinteresser i området.

For at generelle fiskeri- og havbruksinteresser, inkludert marine ressurser og marint miljø, i minst mulig grad skal påvirkes negativt er det likevel viktig at alle tiltak og arbeider gjennomføres på en forsvarlig og skånsom måte. Ideelt sett bør spesielt støyende og inngripende arbeider i, og nær, sjø, f.eks. sprenging, gjennomføres i høst-/vinterhalvåret, når livet i sjøen er mest i ro, men også utenom mest intense gyteperiode for registrert gytevirksomhet – her perioden februar-april.

Nye Veier – Medvirkningsark

Svar fra Kvinesdal ungdomsråd 30.09.21

<ul style="list-style-type: none">Hva er viktig for dere når den nye veien skal bygges?	Trafikksikkerhet, ta vare på naturen, bærekraftig, miljøvennlig, lokal arbeidskraft, ladestasjoner, ikke for høye bommer til Kristiansand
<ul style="list-style-type: none">Hva er viktig å tenke på ved bygging av vei?	Trafikksikkerhet, ta vare på naturen, bærekraftig, miljøvennlig, gjenbruk, fartsblindhet, skilting til gode holdninger
<ul style="list-style-type: none">Hva vet dere om de områdene hvor veien skal komme? Bruker dere noen av de områdene som blir berørt av vei? Er det noe i disse områdene som er viktig for dere, og eventuelt hvorfor er det viktig? Eksempler; badeplass, tursti, turområder, teltplasser, fin skog, fin natur, dyreliv, fiske, jakt, speiderhytte. Om mulig tegne inn på kart.	For lite, vanskelig å forstå kart
<ul style="list-style-type: none">Hva er negativt/dårlig med å bygge ny vei her?	Mer slitsomt veiarbeid, gamle veier blir dårlig vedlikeholdt, bom
<ul style="list-style-type: none">Hva er positivt/bra med å bygge ny vei her?	Tidsbesparende, sikrere, gir flere jobbmuligheten, gode pendler muligheter
<ul style="list-style-type: none">Hvordan tror dere at den nye veien vil påvirke hverdagen deres?	Gir kanskje mulighet til å pendle med buss istedenfor tog til Kristiansand, kan gi flere jobbmuligheten, bedre kollektivtransport



Saksframlegg

Arkivsak-dok. 21/18110-1
Saksbehandler Diderik Cappelen

Utvalg	Møtedato
Fylkesutvalget	12.10.2021

Detaljregulering ny E39 Lyngdal vest - Kvinesdal - Melding om oppstart av planarbeid

Fylkeskommunedirektørens forslag til vedtak

Pkt. 1

Fylkesutvalget er positiv til at det nå er igangsatt detaljreguleringsarbeid for den aktuelle strekningen.

Pkt. 2

Fylkesutvalget mener at de fem linjene (3A, 5, 6, 7 og 10) som Nye Veier AS foreslår tatt med i den videre prosessen, er dekkende for planarbeidet.

- a. Fylkesutvalget mener at det i linjene 3A, 6 og 7 må være en forutsetning at hjortevilttrekket ved Vatlandstunnelen ivaretas på en god måte.
- b. Fylkesutvalget legger til grunn at linje 5 med gjenbruk av Vatlandstunnelen uansett blir utredet nærmere.
- c. Fylkesutvalget legger til grunn at linje 10 («*gjenbruksalternativet*») uansett blir utredet nærmere – evt. i ulike varianter. Fylkesutvalget støtter at det vurderes lavere hastighet og standard enn det vegnormalene legger opp til. Fylkesutvalget mener imidlertid at det må planlegges for gjennomgående firefelts motorvei på hele strekningen.
- d. Det gjøres oppmerksom på at det etter fylkesutvalgets mening kan bli nødvendig at flere enn en linje (evt. med varianter) tas med i hele prosessen og legges ut til offentlig ettersyn samtidig. Dette vil bli vurdert nærmere når det blir lagt frem et konkret forslag til planprogram.

Pkt. 3

Fylkesutvalget vil allerede nå gi uttrykk for at en eventuell ny tilførselsvei til Øye bør få status som riksvei, jf. dens funksjon som forbindelse mellom nasjonalt stamveinett og havneområde med stort potensiale for næringsutvikling og tilrettelegging for økt sjøtransport.

Pkt.4

Ut over det som er sagt i foregående punkter, viser fylkesutvalget til ytterligere kommentarer og innspill i saksutredningen. Nye Veier AS og kommunene bes om å nyttiggjøre seg disse.

Fylkesutvalget vil knytte nærmere kommentarer til saken når forslag til planprogram blir oversendt til høring.

Pkt. 5

De øvrige kommunene i Listerregionen, herunder Listersamarbeidet, bør involveres i planprosessen, jf. også pågående og forestående regionale prosesser og samarbeid knyttet til samferdsel og næringsutvikling, slik det er beskrevet i Regionplan Lister 2030.

Pkt. 6

Fylkesutvalget legger til grunn at det gode samarbeidet mellom Nye Veier AS, kommunene og fylkeskommunen fortsetter. Det er ønskelig at det, i tillegg til ordinære møter i ekstern samarbeidsgruppe, avholdes egne møter for å drøfte hensynet til regionale samferdselsinteresser og vilt. Det er viktig at slike møter avholdes før utarbeidelse av planprogrammet. Innspill gitt i denne saken kan da bli utdypet nærmere.

Vedlegg

Kunngjøring av vedtatt kommunedelplan E39 Lyngdal vest - Sandnes (Lyngdal vest - Ålgård).msg

0_Vedlegg 1 - Kunngjøring av igangsetting av planarbeid

3_Vedlegg 4 - Grovsilingsrapport

5_Vedlegg 6 - Referat fra oppstartsmøte med Lyngdal kommune 12.04.2021

6_Vedlegg 7 - Referat fra oppstartsmøte med Kvinesdal kommune 16.04.2021

Sammendrag

Nye Veier AS har meldt om oppstart av detaljreguleringsplanarbeid for strekningen Lyngdal vest–Kvinesdal. Hensikten med oppstartsmeldingen er å innhente synspunkter på hvilke linjer som skal utredes videre, samt innhente innspill til det videre planarbeidet.

Fylkeskommunedirektøren mener at de fem linjene (3A, 5, 6, 7 og 10) som foreslås tatt med videre, er dekkende for planarbeidet. Fylkeskommunedirektøren legger til grunn at alternativene 5 og 10 («*gjenbruksalternativet*») uansett blir vurdert nærmere.

Dette er en kompleks sak, der fremtidig bruk (gjenbruk og etterbruk) av dagens veisystem er særlig utfordrende. Det er viktig at dette utredes grundig i den videre prosessen.

Fylkeskommunedirektøren anbefaler ut over dette at det gis en del overordnede innspill til den videre planprosessen bl.a. knyttet til samferdsel, vilt, klima m.m.

Fylkeskommunen vil få anledning til å gi nærmere innspill til planarbeidet når det blir lagt frem et konkret forslag til planprogram.

Saksopplysninger

Nye Veier AS har i ekspedisjon av 15.09.2021 oversendt melding om oppstart av detaljregulering for ny E39 på strekningen Lyngdal vest–Kvinesdal. Høringsfristen er satt til 15.10.2021.

Den østligste del av strekningen (Røyskår–Vatlandstunnelen) omfattes av en gjeldende kommunedelplan vedtatt i 2016.

Vestre del av strekningen mellom Vatlandstunnelen og kommunegrensen Kvinesdal/Flekkefjord, var opprinnelig en del av statlig kommunedelplan for strekningen Lyngdal–Ålgård, vedtatt av Kommunal- og moderniseringsdepartementet 25.06.2021. Departementet har imidlertid unntatt denne etappen fra kommunedelplanen, og besluttet at Nye Veier AS skal stå for videre planlegging. Fra departementets vedtak siteres:

Ny korridor fra Røyskår til Lølandsvatnet blir utredet av Nye Veier i videre planlegging, med kommunene som planmyndighet. Konsekvensene for ny korridor skal sammenlignes med korridoren for vedtatt E39 i Lyngdal og utredet korridor i Statens vegvesens kommunedelforslag for E39 Lyngdal vest–Ålgård. Det skal også gjøres en vurdering opp mot en redusert standard for ny E39 med stor grad av gjenbruk av eksisterende E39 over Kvinesheia.

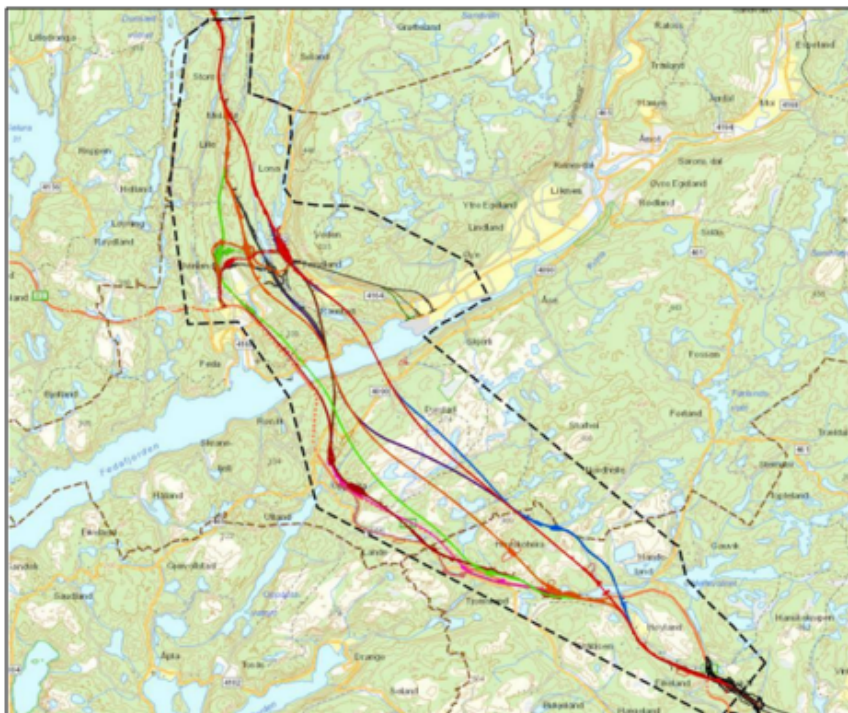
Store deler av den aktuelle strekningen omfatter det såkalte *OPS-prosjektet* over Kvinesheia/Fedafjorden. Denne veien sto ferdig i 2006.



Oversiktskart som viser aktuell strekning markert med blå linje (Kartgrunnlag: Nye Veier AS)

Til oppstartsmeldingen er det vedlagt en såkalt *grovsilingsrapport* som omfatter ti ulike linjer. Grovsilingen er basert på et omfattende søk der en har sett på et stort antall ulike linjer.

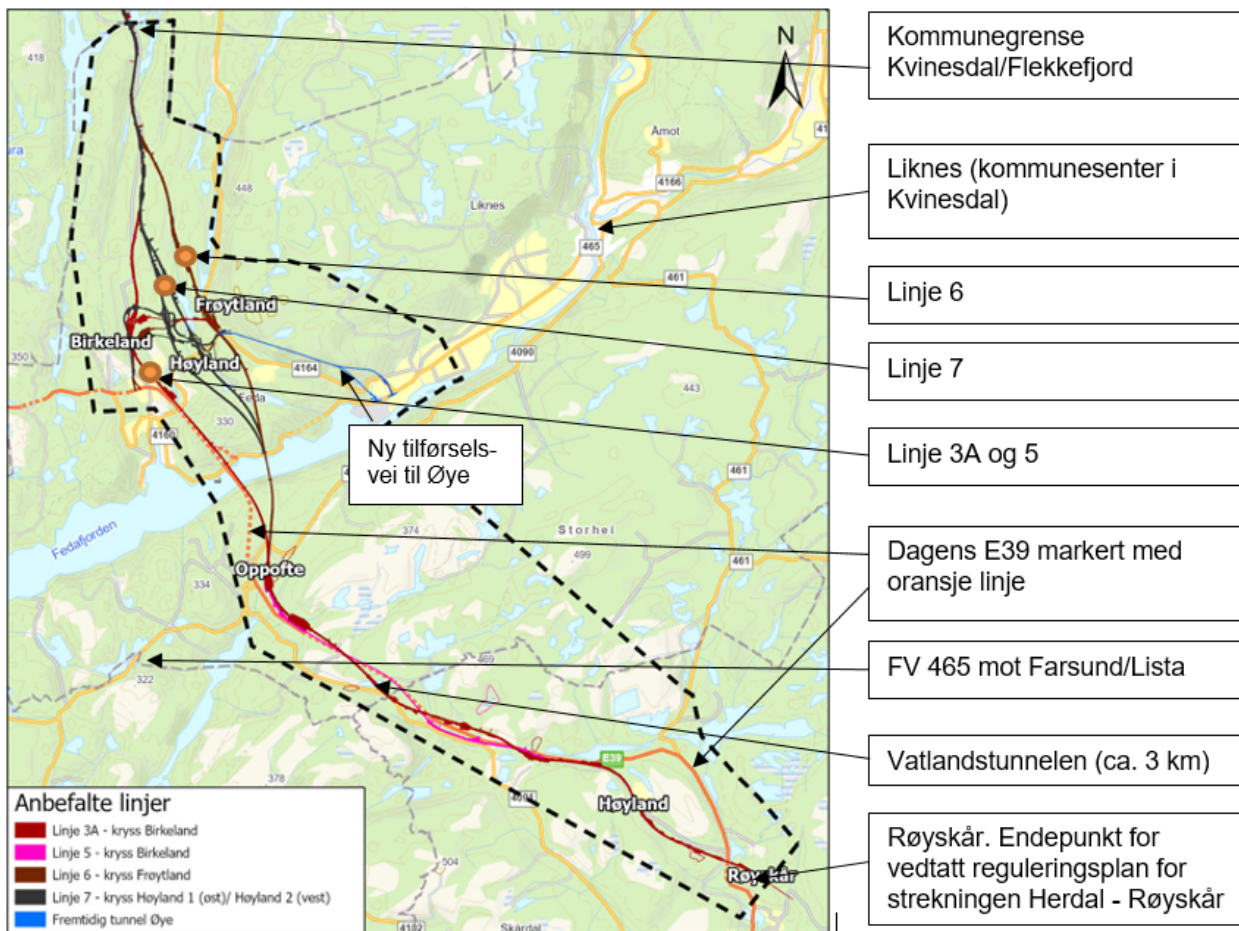
Nedenstående kart viser de ti linjene som er omtalt i grovsilingsrapporten. Linjene er nærmere beskrevet og kartfestet i grovsilingsrapporten som er vedlagt.



- Linje 1 - rød
- Linje 2A - oransje
- Linje 3 - grønn
- Linje 3A - rødbrun
- Linje 4 - blå
- Linje 5 - rosa
- Linje 6 - brun
- Linje 7 - svart
- Linje 8 - lilla
- Linje 10 – ikke vist

Kart som viser de 10 vurderte linjene (Kilde: Silingsrapporten)

Nye Veier AS anbefaler å gå videre med fem linjer: 3A, 5, 6, 7 og 10.



Oversiktskart som viser anbefalte linjer. Linje 10 er ikke vist.
(Kilde: Silingsrapporten. Påtegninger utført av AFK)

Linjene 3A, 6 og 7 legges opp til bygging av ny firefelts motorvei på hele strekningen uten gjenbruk av dagens vei. Linjene er identiske fra Røyskår til Opofta. Vest for Opofta deler linjene seg og kobler seg til fire ulike kryssløsninger vest for Fedafjorden – hhv. Birkeland, Høyland 1 og 2 og Frøymland. Ingen av disse linjene legger opp til gjenbruk av Vatlandstunnelen. Ny vei foreslås dels lagt i dagsone over dagens tunnel.

Linje 5 samsvarer med vegvesenets løsning slik den var vist i den statlige kommunedelplanen. Linjen er i det vesentlige sammenfallende med 3A, men legger opp til gjenbruk av Vatlandstunnelen. Linje 5 er i utgangspunktet koblet til kryss ved Birkeland, men kan også tilpasses kryss på Høyland og Frøymland. I motsetning til linjene 3A, 6 og 7, kan det i linje 5 også etableres et nytt toplanskryss ved Opofta. Kommunal- og moderniseringsdepartementet har i forbindelse med vedtak av den statlige kommunedelplanen stilt krav om at dette alternativet skal utredes parallelt med andre alternativer.

Linje 10: («gjenbruksalternativet») skal legge opp til stor grad av gjenbruk av dagens E39. Som følge av utfordrende kurvatur på dagens vei, vil det her antakeligvis ikke kunne tilrettelegges for skiltet hastighet 110 km/t på hele strekningen. Kommunal- og moderniseringsdepartementet har i forbindelse med vedtak av den statlige kommunedelplanen stilt krav om at dette alternativet skal utredes parallelt med andre alternativer.

Det planlegges nytt toplanskryss vest for Fedafjorden. Her vil det bli vurdert fire ulike alternativer – Birkeland, Høyland 1 og 2 samt Frøymland.

I alle linjene er det en forutsetning at det skal kunne etableres ny tilførselsvei fra kryss vest for Fedafjorden, og ned til FV 465 ved Øye. Store deler av tilførselsveien vil gå i tunnel.

For nærmere beskrivelse av linjene vises til grovsilingsrapporten i sin helhet (vedlegges saken).

Noen nøkkeltall/-opplysninger							
Linje	Total lengde (km)	Tunnel (km)	Pris - % dyrere enn billigste linje	Hastighet	Mulig å etablere nytt kryss Opoft	Mulighet for kryss vest for Fedafjorden *)	Gjenbruk dagens vei
3A	31,0	5,3	+ 2,1%	110	nei	B	nei
5	31,1	7,1	+ 4,2%	110	ja	B/H1 og H2/F	Vatlands-tunnelen
6	30,6	6,0	Billigst	110	nei	F	nei
7	30,7	6,0	+ 1,3%	110	nei	H1 og H2	nei
10	Foreløpig usikkert. Vil bli utredet nærmere						ja

*) B: Birkeland H1: Høyland 1 H2: Høyland 2 F: Frøyland

Planoppstarten vil skje i to trinn:

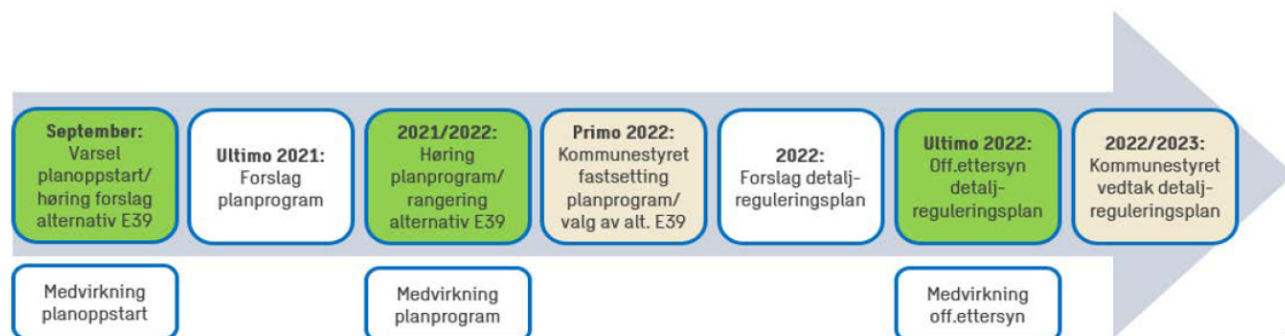
- **Trinn 1 (denne saken):** Melding om planoppstart med grovsilingsrapport for ulike linjer.
- **Trinn 2:** Høring av forslag til planprogram.

Nye Veier AS ønsker med denne oppstartsmeldingen å få innspill til hvilke linjer som skal tas med i den videre prosessen, jf. de foreløpige anbefalingene i grovsilingsrapporten. Videre ønskes konkrete innspill knyttet til det videre planarbeidet.

Basert på innkomne høringsinnspill, vil linjene bli utredet nærmere og det vil i forslag til planprogram bli gitt en anbefaling av hvilken linje som skal legges til grunn i detaljreguleringen. Den linjen som til slutt velges vil bli underlagt full konsekvensutredning.

Forslag til planprogram vil ventelig bli sendt på høring ultimo 2021/primo 2022.

Forslag til reguleringsplan vil antakeligvis bli lagt ut til offentlig ettersyn i slutten av 2022, med planlagt reguleringsvedtak 2022/2023. Planmyndighet er hhv. Lyngdal og Kvinesdal kommune.



Skjematisk oversikt over planprosessen (Kilde: Nye Veier AS)

Det pågår nødvendige arkeologiske undersøkelser gjennom prøveprosjektet *Arkeologi på nye veier*.

Vurderinger

Fylkeskommunedirektøren synes det er positivt at det nå er satt i gang arbeid med detaljregulering for den aktuelle etappen. Det er viktig å få på plass et formelt plangrunnlag som gjør det mulig å starte bygging av den nye veien. Det er også viktig for kommunene å ha forutsigbarhet hva gjelder arealbruken. Dette gjelder blant annet for næringsområdet på Opoft som i lengre tid har vært gjenstand for bygge- og deleforbud.

Fylkeskommunedirektøren mener at den fremlagte grovsilingsrapporten redegjør på en oversiktlig og god måte for de gjenstående ti linjene og konklusjonene som ligger til grunn for Nye Veiers anbefaling om å gå videre med fem linjer. Fremgangsmåten med en «totrinns» oppstartsfasen vurderes dessuten som fornuftig og vil kunne bidra til en god medvirkningsprosess.

Fylkeskommunedirektøren vil vurdere saken som følger:

- Vurdering av de fem linjene som anbefales tatt med i den videre prosessen
- Øvrige innspill til den videre planprosessen.

Saken vil på dette stadiet kun bli vurdert ut fra overordnede forhold.

Vurdering av de fem linjene som anbefales tatt med i den videre prosessen

Nye Veier AS anbefaler på dette stadiet å ta med fem linjer, 3A, 5, 6, 7 og 10, for videre vurdering. På overordnet nivå ligger linjene 3A, 5, 6 og 7 alle nær opp til Statens vegvesens forslag slik det var vist i den statlige kommunedelplanen.

Nedenstående tabell viser en sammenstilling og foreløpig rangering av alternativene som har vært vurdert i grovsilingen. Alternativ 10 (gjenbruksalternativet) er foreløpig ikke vurdert konkret.

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

Sammenstilling av de vurderte ti linjene med foreløpig rangering. 1 er best og 9 er dårligst (Kilde: Grovsilingsrapporten)

I grovsilingen er kostnader, netto nytte og anleggsgjennomføring prioritert høyt.

Når det gjelder klima, er de beste linjene (1, 2A og 4) ikke foreslått tatt med videre. Dette skyldes at disse kommer dårlig ut for andre tema. Fylkeskommunedirektøren tar dette til etterretning. Det skal tilføyes at forskjellen i klimautslipp mellom de ulike linjene er relativt liten (spennvidde: 242.841–277.260 tonn CO₂e).

I linjene 3A, 6 og 7 legges det opp til bygging av ny fullverdig motorvei med fartsgrense 110 km/t uten gjenbruk av dagens veisystem. I disse linjene vil det bli bygget ny vei dels i dagen over dagens Vatlandstunnel. Det å etablere dagsone over Vatlandstunnelen vil kunne være utfordrende for ikke-prissatte konsekvenser, da særlig hensynet til et nasjonalt og regionalt viktig hjortevilttrekk som krysser området. Det å ikke gjenbruke

Vatlandstunnelen reiser også problemstillinger knyttet til fremtidig bruk av tunnelen. Fylkeskommunedirektøren støtter likevel at linjene blir vurdert nærmere ettersom dette er de tre rimeligste linjene, evt. med unntak av linje 10 som foreløpig ikke er kostnadsberegnet. Dersom det måtte bli aktuelt å gå videre med dagsone over Vatlandstunnelen, må det etter fylkeskommunedirektørens mening være en forutsetning at hjortevilttrekket ivaretas på en god måte.

Linje 5 skiller seg fra de ovennevnte linjene ved at det foreslås å gjenbruke Vatlandstunnelen samtidig som det bygges et nytt parallelt to-felts tunnelløp. En unngår da større naturinngrep og løsningen kommer i utgangspunktet ikke i konflikt hjortevilttrekket over Vatlandstunnelen. Nå foreslås det imidlertid å bygge en parallell vei i dagen like syd for tunnelene. Denne veien er tenkt som lokalveiforbindelse fra Opofte og østover til Handeland og kan også benyttes ved anleggsgjennomføring. Det er viktig at det blir foretatt en grundig vurdering av denne veien, herunder om det faktisk er behov for veien. Det forutsettes også her at hjortevilttrekket ivaretas på en god måte. Linje 5 har fordeler når det gjelder etappevis gjennomføring med ulik grad av gjenbruk av dagens veisystem. Linje 5 er den dyreste av linjene som nå er vurdert, men det er opplyst at linjen har potensial for betydelige kostnadskutt. Fylkeskommunedirektøren legger til grunn at linje 5 uansett vil bli utredet nærmere i den videre prosessen, jf. også forutsetningene som ligger til grunn ved vedtak av den statlige kommunedelplanen.



Fedafjorden bro (Foto: Silingsrapporten)

Linje 10 («gjenbruksalternativet»): Den nå aktuelle strekningen omfatter relativt ny vei, og kan være egnet for ulike grader av gjenbruk. Dette kan være fordelaktig både av hensyn til arealbeslag, klimagassutslipp og kostnader.

Gjenbruksalternativet (i ulike varianter) må utredes grundig og fylkeskommunedirektøren støtter at det skal vurderes løsninger som innebærer fravik fra gjeldende vegnormaler, herunder lavere hastighet enn 110 km/t. Etter fylkeskommunedirektørens mening må det imidlertid være en forutsetning at det skal planlegges for firefelts motorvei på hele strekningen. Fylkeskommunedirektøren legger til grunn at linje 10 uansett vil bli utredet nærmere i den videre prosessen, jf. også forutsetningene som ligger til grunn ved vedtak av den statlige kommunedelplanen.

Fylkeskommunedirektøren hadde ventet at en eller flere av linjene langs den direkte «korridoren» mellom Høylandsdalen i Lyngdal og nytt kryss vest for Fedafjorden, hadde kvalifisert til videre utredning. Denne korridoren ble spilt inn av Nye Veier AS ved høring av den statlige kommunedelplanen, og var den direkte årsak til at Kommunal- og moderniseringsdepartementet unntok den nå aktuelle strekningen fra den statlige kommunedelplanen. Fylkeskommunedirektøren tar imidlertid til etterretning at linjene ikke anbefales tatt med videre grunnet kostnader, anleggsgjennomføring og kulturmiljø.

Fylkeskommunedirektøren mener etter en samlet vurdering at de fem linjene som foreslås tatt med videre er dekkende for planarbeidet.

Som nevnt under saksopplysningene, vil Nye Veier AS foreta nærmere utredninger og vurderinger av de fem linjene 3A, 5, 6, 7 og 10. Fylkeskommunedirektøren forstår det slik at Nye Veier AS ser for seg at det i konkret forslag til planprogram, vil bli foreslått å gå videre med en linje som skal gjøres gjenstand for full konsekvensutredning. Etter fylkeskommunedirektørens vurdering kan det imidlertid bli behov for å gå videre med flere av linjene, eventuelt i ulike varianter. Dette vil bli vurdert nærmere når det blir lagt frem forslag til planprogram.

Kryssløsninger vest for Fedafjorden: Statens vegvesen foreslo i forbindelse med utarbeidelse av den statlige kommunedelplanen å plassere krysset på Birkeland. Nye Veier AS ønsker imidlertid også å utrede kryss på Håland og Frøytland. Fylkeskommunedirektøren støtter at det nå skal foretas en nærmere vurdering av kryssplassering i området. Det er viktig at kryssløsninger nord for Feda utformes på en slik måte at nye store konstruksjoner ikke dominerer opplevelsesverdien av tettstedet Birkeland-Feda. Det forutsettes, uavhengig av valg av alternativ, at det sikres god tilkomst til Flekkefjord samtidig som forbindelsen mellom Feda og Tonstad (Sirdal) ivaretas på en god måte.

Tilførselsvei til Øye: Selve tilførselsveien vil stort sett gå i tunnel og vil i liten grad berøre ikke-prissatte hensyn som friluftsliv, kulturmiljø m.m. Veien vil være fordelaktig for eksisterende og planlagte næringsområder på Øye og vil også sikre direkte forbindelse mellom Øye havn og stamveinettet. Veien vil dessuten gi raskere forbindelse mellom ny E39 og kommunesenteret Liknes.

Fylkeskommunedirektøren er i utgangspunktet positiv til den foreslåtte tilførselsveien, men vil allerede nå signalisere at tilførselsveien bør få status som riksvei, jf. dens funksjon som forbindelse mellom stamveinettet og havneområde med stort potensiale for næringsutvikling og tilrettelegging for økt sjøtransport.

Øvrige innspill til den videre planprosessen

Fylkeskommunedirektøren legger til grunn at Nye Veier AS vil foreta grundige vurderinger og utredninger av de ulike linjene i den videre prosessen. Det legges til grunn at de fleste tema av interesse for fylkeskommunen i utgangspunktet vil bli vurdert (regional utvikling, klima, vilt, vannforvaltning, landbruk, friluftsliv, kulturmiljø m.m.).

I denne saken er det imidlertid en del spesielle forhold som må belyses særskilt:

- Det må utredes om enkelte deler av dagens veisystem kan/skal fjernes og/eller forenkles.
- Reguleringsplanen vil ikke formelt fastlegge fremtidig status på veinettet (kommunal vei/fylkesvei/riksvei). Fylkeskommunedirektøren mener imidlertid at dette må drøftes i planbeskrivelsen.
- Det er viktig at det som del av planprosessen ses på hvordan trafikkmengdene fordeles på det samlede veinettet og at valgte løsninger for E39 ikke får uheldige virkninger på lokalveinettet for eksempel ved trafikklekkasje/«snarveier» utenom bom m.m.
- Beregning av drifts- og vedlikeholdskostnader må også omfatte de deler av dagens stamveinett som ikke lenger tenkes å inngå i ny stamvei.
- Det forutsettes at interne kommunikasjonsforhold i Lister («Listerpakken») ikke svekkes som følge av utbygging av ny stamvei.
- Det må i samråd med fylkeskommunen og AKT (Agder Kollektivtrafikk) utarbeides en oversikt over hvordan opplegget for kollektivtrafikken skal løses med ny vei. Dette gjelder regionale og lokale ruter - også sett i sammenheng med tilkobling til ekspressbussruter. Det må også vurderes ny lokalisering av kollektivterminaler/-

knutepunkt. Dersom det bygges ny tilførselsvei til Øye vil dagens kollektivterminal ved Fedafjorden (Hangelandsvika) miste sin funksjon.

- Klimagassutslipp regnes etter gjeldende metode for konsekvensutredninger for store veianlegg, formelt som en *ikke-prissatt konsekvens*. Utslipp av klimagasser (CO₂ m.m.) bør imidlertid prissettes og anvendes som en støtte for nærmere vurdering av alternativene.
- Mulige konsekvenser for eksisterende og fremtidige næringsområder (Opofta, hydrogenfabrikk Raustad m.m.).
- Det er viktig å foreta en grundig vurdering av behov for nytt kryss på Opofta. Dette vil kunne ha stor betydning både for internkommunikasjonen i Listeregionen, kollektivtrafikk samt utvikling av næringsområdet på Opofta.
- Medvirkningsopplegget hva gjelder barn og unge var ikke helt optimalt i forbindelse med prosessen for den statlige kommunedelplanen. Det er viktig at dette ivaretas i denne prosessen. Blant annet bør ungdomsråd, skoler og relevante barne- og ungdomsorganisasjoner tas med på råd.
- Det er flere trekkruiter for hjortevilt innenfor planområdet. Av særlig viktighet er trekkene ved Røyskår og ved Vatlandstunnelen. Trekket ved Røyskår er allerede utfordret ved at det her er innregulert nytt kryss. Det må foretas overordnede utredninger knyttet til hjortevilttrekk der trekkruiter ses i en større sammenheng. Det forhold at kvaliteten på trekket ved Røyskår vil bli redusert, må tas med i vurderingene.
- Nye Veiers plankonsulent (Sweco) har i ekspedisjon av 17.09.2021 bedt blant annet fylkeskommunen, om en oversikt over friluftsområder, badeplasser m.m. Henvendelsen vil bli besvart etter at denne saken går i trykken, men det legges til grunn at denne kunnskapen brukes i det videre planarbeidet.
- Kvinesheia er en særlig utsatt veistrekning vinterstid med mye snø og vind og vanskelige kjøreforhold. Det er viktig at dette utredes nærmere.

Fylkeskommunedirektøren vil knytte nærmere kommentarer til plan- og utredningsprogrammet når dette blir oversendt til høring.

Videre arbeid

Fylkesutvalget legger til grunn at det gode samarbeidet mellom Nye Veier AS, kommunene og fylkeskommunen fortsetter. Det er ønskelig at det, i tillegg til ordinære møter i ekstern samarbeidsgruppe, avholdes egne møter for å drøfte hensynet til vilt og regionale samferdselsinteresser, herunder kollektivtrafikk. Det er viktig at slike møter avholdes før utforming av endelig planprogram. Innspill gitt i denne saken kan da bli utdypet nærmere.

I tillegg til «vertskommunene» Lyngdal og Kvinesdal, vil planarbeidet også kunne berøre øvrige kommuner i Listeregionen, særlig når det gjelder samferdsel og næringsutvikling. Det vises i den forbindelse til pågående og forestående prosesser og samarbeid slik det er beskrevet i Regionplan Lister 2030.

De øvrige kommunene i Listerregionen, herunder *Listersamarbeidet*, bør følgelig involveres i planprosessen.

Regionplan Agder 2030

Et stort og komplekst prosjekt som ny 4-felts motorvei vil få omfattende samfunnsmessige konsekvenser knyttet til regional utvikling, bosetning, natur- og kulturmiljø m.m. og vil følgelig berøre en rekke tema omtalt i Regionplan Agder 2030. Ny stamvei vil støtte opp under enkelte målsetninger, og samtidig utfordre andre målsetninger og føringer i regionplanen. I Regionplan Agder 2030 heter det følgende:

Det er etablert miljøvennlige, effektive, sikre og universelt utformede mobilitetsløsninger.

Som del av *Veien til målet* er det tatt inn følgende:

Realisere utbygging av E18 og E39 med firefelts motorveistandard gjennom hele regionen.

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

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

Økonomiske konsekvenser

Planarbeidet gir i seg selv ingen økonomiske konsekvenser for fylkeskommunen. Bygging av den nye stamveien dekkes av statlige midler og bompenger, og vil ikke få direkte økonomiske konsekvenser for fylkeskommunen. Fylkeskommunen kan imidlertid i ettertid få økte driftskostnader som følge av at dagens E39 eventuelt blir omklassifisert til fylkesvei. Etablering av ny vei kan også få konsekvenser for fylkeskommunens kostnader knyttet til drift av kollektivnettet.

For den nå aktuelle strekningen vil eventuell omklassifisering av dagens vei kunne bli av særlig betydning, ettersom strekningen omfatter vedlikeholdskrevende konstruksjoner som lange tunneler og broer. Det er pr. i dag ikke avklart hvordan fylkeskommunen(e) skal kompenseres økonomisk dersom nasjonale stamveier nedklassifiseres til fylkesvei.

Disse spørsmålene bør avklares med sentrale myndigheter uavhengig av den aktuelle planprosessen. Det forventes at Nye Veier AS har et overordnet ansvar der veinettet påvirkes av omlegginger/utbygginger.

Det kan imidlertid vise seg i den videre prosessen at konkrete løsninger i reguleringsplanen må vurderes i lys av fremtidig bruk av dagens veinett.

Kristiansand, 27.09.2021

Tine Sundtoft
fylkeskommunedirektør

Kenneth Andresen
fylkesdirektør Analyse og plan



SÆRUTSKRIFT

Arkivsak-dok. 21/18110-1
Saksbehandler Diderik Cappelen

Detaljregulering ny E39 Lyngdal vest - Kvinesdal - Melding om oppstart av planarbeid

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Fylkesutvalget	12.10.2021	129/21

Fylkesutvalget har behandlet saken i møte 12.10.2021 sak 129/21

Møtebehandling

Representanten Birte Simonsen (MDG) fremmet forslag til innledning:

Fylkesutvalget legger til grunn at hensyn til uberørt natur og fremtidige utslipp har en vesentlig plass i prosjekteringen.

Representanten Ingrid Williamsen (FrP) fremmet alternativt forslag – punkt 2c:

Fylkesutvalget legger til grunn at linje 10 («gjenbruksalternativet») kan bli utredet nærmere. Fylkesutvalget støtter ikke at det vurderes lavere hastighet og standard enn det vegnormalene legger opp til. Fylkesutvalget forutsetter at det bygges gjennomgående firefelts motorvei på hele strekningen.

Votering

Forslaget fra MDG ble vedtatt med 10 mot 1 stemme (FrP).

Fylkeskommunedirektørens punkt 1 vedtatt med 10 mot 1 stemme (MDG).

Fylkeskommunedirektørens forslag 2a og 2b enstemmig vedtatt.

Forslaget fra FrP falt med 10 mot 1 stemme (FrP).

Fylkeskommunedirektørens forslag punkt 2c – de 2 første setningene vedtatt med 10 mot 1 stemme (FrP).

Fylkeskommunedirektørens forslag punkt 2c – siste setning vedtatt med 9 mot 2 stemmer (MDG, V).

Fylkeskommunedirektørens forslag punk 2d og 3-6 enstemmig vedtatt.

Fylkeskommunedirektørens forslag vedtatt med innledning fra MDG tillagt.

Fylkesutvalget - vedtak

Fylkesutvalget legger til grunn at hensyn til uberørt natur og fremtidige utslipp har en vesentlig plass i prosjekteringen.

Pkt. 1

Fylkesutvalget er positiv til at det nå er igangsatt detaljreguleringsarbeid for den aktuelle strekningen.

Pkt. 2

Fylkesutvalget mener at de fem linjene (3A, 5, 6, 7 og 10) som Nye Veier AS foreslår tatt med i den videre prosessen, er dekkende for planarbeidet.

- a. Fylkesutvalget mener at det i linjene 3A, 6 og 7 må være en forutsetning at hjortevilttrekket ved Vatlandstunnelen ivaretas på en god måte.
- b. Fylkesutvalget legger til grunn at linje 5 med gjenbruk av Vatlandstunnelen uansett blir utredet nærmere.
- c. Fylkesutvalget legger til grunn at linje 10 («*gjenbruksalternativet*») uansett blir utredet nærmere – evt. i ulike varianter. Fylkesutvalget støtter at det vurderes lavere hastighet og standard enn det vegnormalene legger opp til. Fylkesutvalget mener imidlertid at det må planlegges for gjennomgående firefelts motorvei på hele strekningen.
- d. Det gjøres oppmerksom på at det etter fylkesutvalgets mening kan bli nødvendig at flere enn en linje (evt. med varianter) tas med i hele prosessen og legges ut til offentlig ettersyn samtidig. Dette vil bli vurdert nærmere når det blir lagt frem et konkret forslag til planprogram.

Pkt. 3

Fylkesutvalget vil allerede nå gi uttrykk for at en eventuell ny tilførselsvei til Øye bør få status som riksvei, jf. dens funksjon som forbindelse mellom nasjonalt stamveinett og havneområde med stort potensiale for næringsutvikling og tilrettelegging for økt sjøtransport.

Pkt.4

Ut over det som er sagt i foregående punkter, viser fylkesutvalget til ytterligere kommentarer og innspill i saksutredningen. Nye Veier AS og kommunene bes om å nyttiggjøre seg disse.

Fylkesutvalget vil knytte nærmere kommentarer til saken når forslag til planprogram blir oversendt til høring.

Pkt. 5

De øvrige kommunene i Listerregionen, herunder Listersamarbeidet, bør involveres i planprosessen, jf. også pågående og forestående regionale prosesser og samarbeid knyttet til samferdsel og næringsutvikling, slik det er beskrevet i Regionplan Lister 2030.

Pkt. 6

Fylkesutvalget legger til grunn at det gode samarbeidet mellom Nye Veier AS, kommunene og fylkeskommunen fortsetter. Det er ønskelig at det, i tillegg til

ordinære møter i ekstern samarbeidsgruppe, avholdes egne møter for å drøfte hensynet til regionale samferdselsinteresser og vilt. Det er viktig at slike møter avholdes før utarbeidelse av planprogrammet. Innspill gitt i denne saken kan da bli utdypet nærmere.

Detaljregulering ny E39 Lyngdal vest - Kvinesdal - Melding om oppstart av planarbeid

Fylkeskommunedirektørens forslag til vedtak

Pkt. 1

Fylkesutvalget er positiv til at det nå er igangsatt detaljreguleringsarbeid for den aktuelle strekningen.

Pkt. 2

Fylkesutvalget mener at de fem linjene (3A, 5, 6, 7 og 10) som Nye Veier AS foreslår tatt med i den videre prosessen, er dekkende for planarbeidet.

- a. Fylkesutvalget mener at det i linjene 3A, 6 og 7 må være en forutsetning at hjortevilttrekket ved Vatlandstunnelen ivaretas på en god måte.
- b. Fylkesutvalget legger til grunn at linje 5 med gjenbruk av Vatlandstunnelen uansett blir utredet nærmere.
- c. Fylkesutvalget legger til grunn at linje 10 («*gjenbruksalternativet*») uansett blir utredet nærmere – evt. i ulike varianter. Fylkesutvalget støtter at det vurderes lavere hastighet og standard enn det vegnormalene legger opp til. Fylkesutvalget mener imidlertid at det må planlegges for gjennomgående firefelts motorvei på hele strekningen.
- d. Det gjøres oppmerksom på at det etter fylkesutvalgets mening kan bli nødvendig at flere enn en linje (evt. med varianter) tas med i hele prosessen og legges ut til offentlig ettersyn samtidig. Dette vil bli vurdert nærmere når det blir lagt frem et konkret forslag til planprogram.

Pkt. 3

Fylkesutvalget vil allerede nå gi uttrykk for at en eventuell ny tilførselsvei til Øye bør få status som riksvei, jf. dens funksjon som forbindelse mellom nasjonalt stamveinett og havneområde med stort potensiale for næringsutvikling og tilrettelegging for økt sjøtransport.

Pkt.4

Ut over det som er sagt i foregående punkter, viser fylkesutvalget til ytterligere kommentarer og innspill i saksutredningen. Nye Veier AS og kommunene bes om å nyttiggjøre seg disse.

Fylkesutvalget vil knytte nærmere kommentarer til saken når forslag til planprogram blir oversendt til høring.

Pkt. 5

De øvrige kommunene i Listerregionen, herunder Listersamarbeidet, bør involveres i planprosessen, jf. også pågående og forestående regionale prosesser og samarbeid knyttet til samferdsel og næringsutvikling, slik det er beskrevet i Regionplan Lister 2030.

Pkt. 6

Fylkesutvalget legger til grunn at det gode samarbeidet mellom Nye Veier AS, kommunene og fylkeskommunen fortsetter. Det er ønskelig at det, i tillegg til ordinære møter i ekstern samarbeidsgruppe, avholdes egne møter for å drøfte hensynet til regionale samferdselsinteresser og vilt. Det er viktig at slike møter avholdes før utarbeidelse av planprogrammet. Innspill gitt i denne saken kan da bli utdypet nærmere.

Vedlegg

Kunngjøring av vedtatt kommunedelplan E39 Lyngdal vest - Sandnes (Lyngdal vest - Ålgård).msg

0_Vedlegg 1 - Kunngjøring av igangsetting av planarbeid

3_Vedlegg 4 - Grovsilingsrapport

5_Vedlegg 6 - Referat fra oppstartsmøte med Lyngdal kommune 12.04.2021

6_Vedlegg 7 - Referat fra oppstartsmøte med Kvinesdal kommune 16.04.2021

Sammendrag

Nye Veier AS har meldt om oppstart av detaljreguleringsplanarbeid for strekningen Lyngdal vest–Kvinesdal. Hensikten med oppstartsmeldingen er å innhente synspunkter på hvilke linjer som skal utredes videre, samt innhente innspill til det videre planarbeidet.

Fylkeskommunedirektøren mener at de fem linjene (3A, 5, 6, 7 og 10) som foreslås tatt med videre, er dekkende for planarbeidet. Fylkeskommunedirektøren legger til grunn at alternativene 5 og 10 («*gjenbruksalternativet*») uansett blir vurdert nærmere.

Dette er en kompleks sak, der fremtidig bruk (gjenbruk og etterbruk) av dagens veisystem er særlig utfordrende. Det er viktig at dette utredes grundig i den videre prosessen.

Fylkeskommunedirektøren anbefaler ut over dette at det gis en del overordnede innspill til den videre planprosessen bl.a. knyttet til samferdsel, vilt, klima m.m.

Fylkeskommunen vil få anledning til å gi nærmere innspill til planarbeidet når det blir lagt frem et konkret forslag til planprogram.

Saksopplysninger

Nye Veier AS har i ekspedisjon av 15.09.2021 oversendt melding om oppstart av detaljregulering for ny E39 på strekningen Lyngdal vest–Kvinesdal. Høringsfristen er satt til 15.10.2021.

Den østligste del av strekningen (Røyskår–Vatlandstunnelen) omfattes av en gjeldende kommunedelplan vedtatt i 2016.

Vestre del av strekningen mellom Vatlandstunnelen og kommunegrensen Kvinesdal/Flekkefjord, var opprinnelig en del av statlig kommunedelplan for strekningen Lyngdal–Ålgård, vedtatt av Kommunal- og moderniseringsdepartementet 25.06.2021. Departementet har imidlertid unntatt denne etappen fra kommunedelplanen, og besluttet at Nye Veier AS skal stå for videre planlegging. Fra departementets vedtak siteres:

Ny korridor fra Røyskår til Lølandsvatnet blir utredet av Nye Veier i videre planlegging, med kommunene som planmyndighet. Konsekvensene for ny korridor skal sammenlignes med korridoren for vedtatt E39 i Lyngdal og utredet korridor i Statens vegvesens kommunedelforslag for E39 Lyngdal vest–Ålgård. Det skal også gjøres en vurdering opp mot en redusert standard for ny E39 med stor grad av gjenbruk av eksisterende E39 over Kvinesheia.

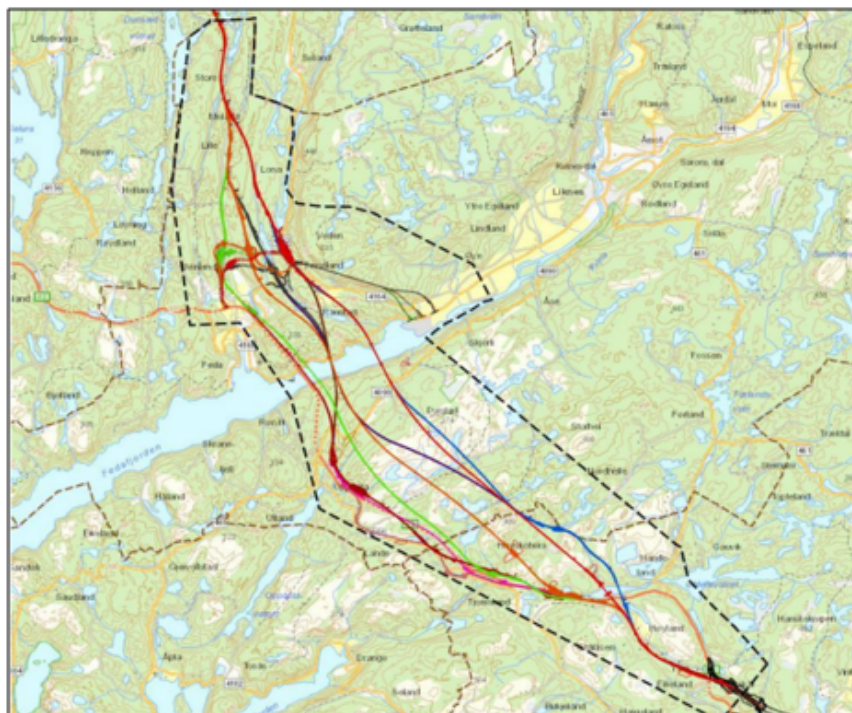
Store deler av den aktuelle strekningen omfatter det såkalte *OPS-prosjektet* over Kvinesheia/Fedafjorden. Denne veien sto ferdig i 2006.



Oversiktskart som viser aktuell strekning markert med blå linje (Kartgrunnlag: Nye Veier AS)

Til oppstartsmeldingen er det vedlagt en såkalt *grovsilingsrapport* som omfatter ti ulike linjer. Grovsilingen er basert på et omfattende søk der en har sett på et stort antall ulike linjer.

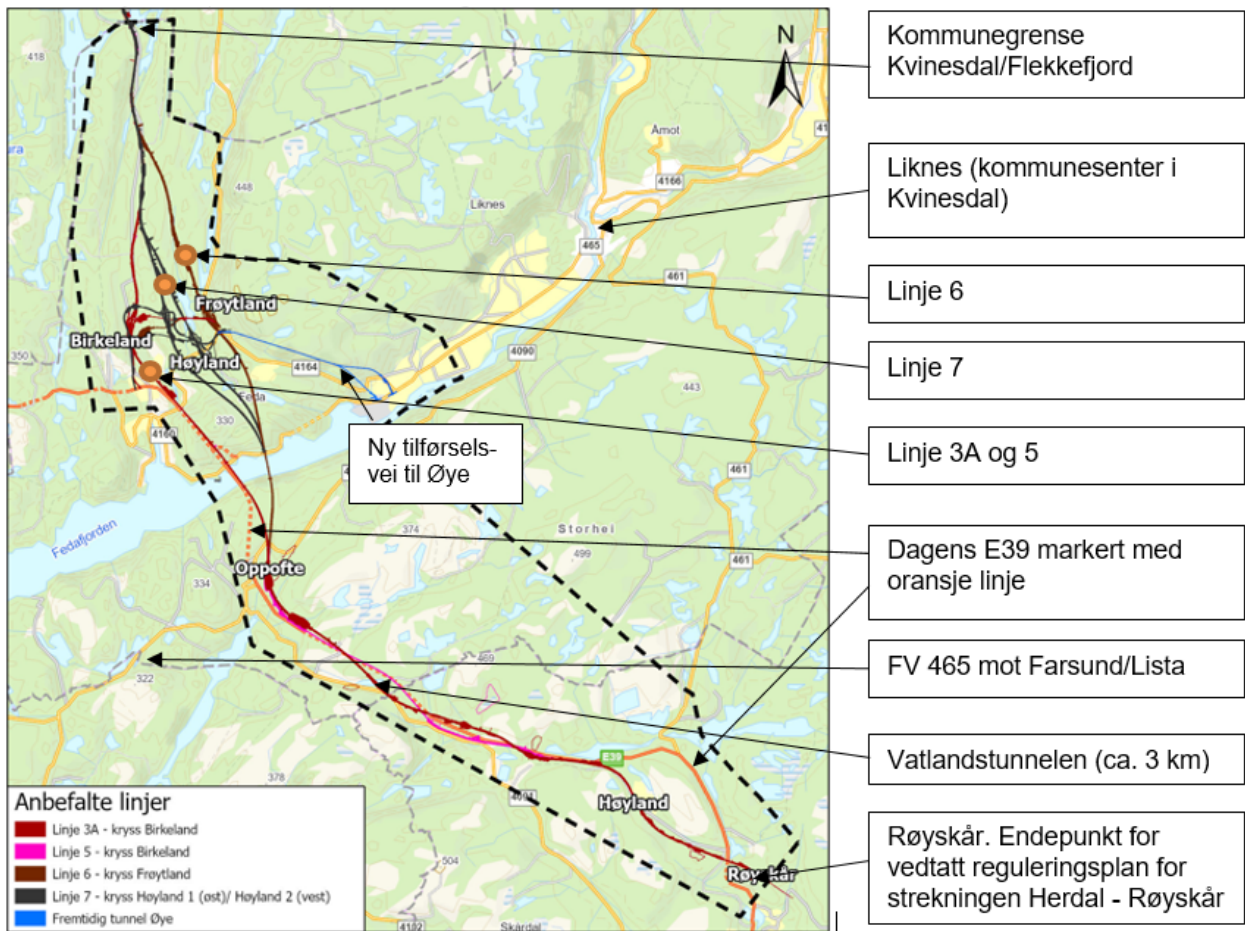
Nedenstående kart viser de ti linjene som er omtalt i grovsilingsrapporten. Linjene er nærmere beskrevet og kartfestet i grovsilingsrapporten som er vedlagt.



- Linje 1 - rød
- Linje 2A - oransje
- Linje 3 - grønn
- Linje 3A - rødbrun
- Linje 4 - blå
- Linje 5 - rosa
- Linje 6 - brun
- Linje 7 - svart
- Linje 8 - lilla
- Linje 10 – ikke vist

Kart som viser de 10 vurderte linjene (Kilde: Silingsrapporten)

Nye Veier AS anbefaler å gå videre med fem linjer: 3A, 5, 6, 7 og 10.



Oversiktskart som viser anbefalte linjer. Linje 10 er ikke vist.
(Kilde: Silingsrapporten. Påtegninger utført av AFK)

I linjene 3A, 6 og 7 legges opp til bygging av ny firefelts motorvei på hele strekningen uten gjenbruk av dagens vei. Linjene er identiske fra Røyskår til Opoft. Vest for Opoft deler linjene seg og kobler seg til fire ulike kryssløsninger vest for Fedafjorden – hhv. Birkeland, Høyland 1 og 2 og Frøymland. Ingen av disse linjene legger opp til gjenbruk av Vatlandstunnelen. Ny vei foreslås dels lagt i dagsone over dagens tunnel.

Linje 5 samsvarer med vegvesenets løsning slik den var vist i den statlige kommunedelplanen. Linjen er i det vesentlige sammenfallende med 3A, men legger opp til gjenbruk av Vatlandstunnelen. Linje 5 er i utgangspunktet koblet til kryss ved Birkeland, men kan også tilpasses kryss på Høyland og Frøymland. I motsetning til linjene 3A, 6 og 7, kan det i linje 5 også etableres et nytt toplanskryss ved Opoft. Kommunal- og moderniseringsdepartementet har i forbindelse med vedtak av den statlige kommunedelplanen stilt krav om at dette alternativet skal utredes parallelt med andre alternativer.

Linje 10: («gjenbruksalternativet») skal legge opp til stor grad av gjenbruk av dagens E39. Som følge av utfordrende kurvatur på dagens vei, vil det her antakeligvis ikke kunne tilrettelegges for skiltet hastighet 110 km/t på hele strekningen. Kommunal- og moderniseringsdepartementet har i forbindelse med vedtak av den statlige

kommunedelplanen stilt krav om at dette alternativet skal utredes parallelt med andre alternativer.

Det planlegges nytt toplanskryss vest for Fedafjorden. Her vil det bli vurdert fire ulike alternativer – Birkeland, Høyland 1 og 2 samt Frøytland.

I alle linjene er det en forutsetning at det skal kunne etableres ny tilførselsvei fra kryss vest for Fedafjorden, og ned til FV 465 ved Øye. Store deler av tilførselsveien vil gå i tunnel.

For nærmere beskrivelse av linjene vises til grovsilingsrapporten i sin helhet (vedlegges saken).

Noen nøkkeltall/-opplysninger							
Linje	Total lengde (km)	Tunnel (km)	Pris - % dyrere enn billigste linje	Hastighet	Mulig å etablere nytt kryss Opofta	Mulighet for kryss vest for Fedafjorden *)	Gjenbruk dagens vei
3A	31,0	5,3	+ 2,1%	110	nei	B	nei
5	31,1	7,1	+ 4,2%	110	ja	B/H1 og H2/F	Vatlands-tunnelen
6	30,6	6,0	Billigst	110	nei	F	nei
7	30,7	6,0	+ 1,3%	110	nei	H1 og H2	nei
10	Foreløpig usikkert. Vil bli utredet nærmere						ja

*) B: Birkeland H1: Høyland 1 H2: Høyland 2 F: Frøytland

Planoppstarten vil skje i to trinn:

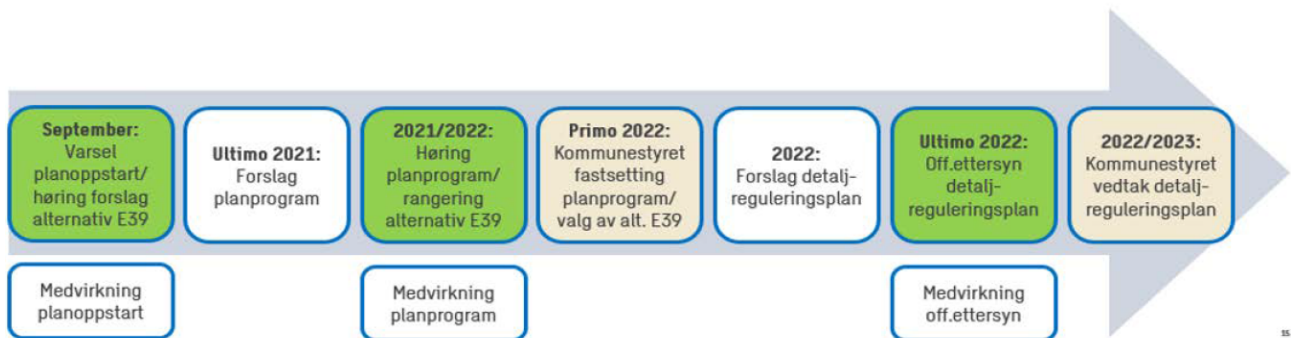
- Trinn 1 (**denne saken**): Melding om planoppstart med grovsilingsrapport for ulike linjer.
- Trinn 2: Høring av forslag til planprogram.

Nye Veier AS ønsker med denne oppstartsmeldingen å få innspill til hvilke linjer som skal tas med i den videre prosessen, jf. de foreløpige anbefalingene i grovsilingsrapporten. Videre ønskes konkrete innspill knyttet til det videre planarbeidet.

Basert på innkomne høringsinnspill, vil linjene bli utredet nærmere og det vil i forslag til planprogram bli gitt en anbefaling av hvilken linje som skal legges til grunn i detaljreguleringen. Den linjen som til slutt velges vil bli underlagt full konsekvensutredning.

Forslag til planprogram vil ventelig bli sendt på høring ultimo 2021/primo 2022.

Forslag til reguleringsplan vil antakeligvis bli lagt ut til offentlig ettersyn i slutten av 2022, med planlagt reguleringsvedtak 2022/2023. Planmyndighet er hhv. Lyngdal og Kvinesdal kommune.



Skjematisk oversikt over planprosessen (Kilde: Nye Veier AS)

Det pågår nødvendige arkeologiske undersøkelser gjennom prøveprosjektet *Arkeologi på nye veier*.

Vurderinger

Fylkeskommunedirektøren synes det er positivt at det nå er satt i gang arbeid med detaljregulering for den aktuelle etappen. Det er viktig å få på plass et formelt plangrunnlag som gjør det mulig å starte bygging av den nye veien. Det er også viktig for kommunene å ha forutsigbarhet hva gjelder arealbruken. Dette gjelder blant annet for næringsområdet på Opofte som i lengre tid har vært gjenstand for bygge- og deleforbud.

Fylkeskommunedirektøren mener at den fremlagte grovsilingsrapporten redegjør på en oversiktlig og god måte for de gjenstående ti linjene og konklusjonene som ligger til grunn for Nye Veiers anbefaling om å gå videre med fem linjer. Fremgangsmåten med en «totrinns» oppstartsfasen vurderes dessuten som fornuftig og vil kunne bidra til en god medvirkningsprosess.

Fylkeskommunedirektøren vil vurdere saken som følger:

- Vurdering av de fem linjene som anbefales tatt med i den videre prosessen
- Øvrige innspill til den videre planprosessen.

Saken vil på dette stadiet kun bli vurdert ut fra overordnede forhold.

Vurdering av de fem linjene som anbefales tatt med i den videre prosessen

Nye Veier AS anbefaler på dette stadiet å ta med fem linjer, 3A, 5, 6, 7 og 10, for videre vurdering. På overordnet nivå ligger linjene 3A, 5, 6 og 7 alle nær opp til Statens vegvesens forslag slik det var vist i den statlige kommunedelplanen.

Nedenstående tabell viser en sammenstilling og foreløpig rangering av alternativene som har vært vurdert i grovsilingen. Alternativ 10 (gjenbruksalternativet) er foreløpig ikke vurdert konkret.

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

Sammenstilling av de vurderte ti linjene med foreløpig rangering. 1 er best og 9 er dårligst (Kilde: Grovsilingsrapporten)

I grovsilingen er kostnader, netto nytte og anleggsgjennomføring prioritert høyt.

Når det gjelder klima, er de beste linjene (1, 2A og 4) ikke foreslått tatt med videre. Dette skyldes at disse kommer dårlig ut for andre tema. Fylkeskommunedirektøren tar dette til etterretning. Det skal tilføyes at forskjellen i klimautslipp mellom de ulike linjene er relativt liten (spennvidde: 242.841–277.260 tonn CO₂e).

I linjene 3A, 6 og 7 legges det opp til bygging av ny fullverdig motorvei med fartsgrense 110 km/t uten gjenbruk av dagens veisystem. I disse linjene vil det bli bygget ny vei dels i dagen over dagens Vatlandstunnel. Det å etablere dagsone over Vatlandstunnelen vil kunne være utfordrende for ikke-prissatte konsekvenser, da særlig hensynet til et nasjonalt og regionalt viktig hjortevilttrekk som krysser området. Det å ikke gjenbruke Vatlandstunnelen reiser også problemstillinger knyttet til fremtidig bruk av tunnelen. Fylkeskommunedirektøren støtter likevel at linjene blir vurdert nærmere ettersom dette er de tre rimeligste linjene, evt. med unntak av linje 10 som foreløpig ikke er kostnadsberegnet. Dersom det måtte bli aktuelt å gå videre med dagsone over Vatlandstunnelen, må det etter fylkeskommunedirektørens mening være en forutsetning at hjortevilttrekket ivaretas på en god måte.

Linje 5 skiller seg fra de ovennevnte linjene ved at det foreslås å gjenbruke Vatlandstunnelen samtidig som det bygges et nytt parallelt to-felts tunnellop. En unngår da større naturinngrep og løsningen kommer i utgangspunktet ikke i konflikt hjortevilttrekket over Vatlandstunnelen. Nå foreslås det imidlertid å bygge en parallell vei i dagen like syd for tunnelene. Denne veien er tenkt som lokalveiforbindelse fra Opofte og østover til Handeland og kan også benyttes ved anleggsgjennomføring. Det er viktig at det blir foretatt en grundig vurdering av denne veien, herunder om det faktisk er behov for veien. Det forutsettes også her at hjortevilttrekket ivaretas på en god måte. Linje 5 har fordeler når det gjelder etappevis gjennomføring med ulik grad

av gjenbruk av dagens veisystem. Linje 5 er den dyreste av linjene som nå er vurdert, men det er opplyst at linjen har potensial for betydelige kostnadskutt. Fylkeskommunedirektøren legger til grunn at linje 5 uansett vil bli utredet nærmere i den videre prosessen, jf. også forutsetningene som ligger til grunn ved vedtak av den statlige kommunedelplanen.



Fedafjorden bro (Foto: Silingsrapporten)

Linje 10 («gjenbruksalternativet»): Den nå aktuelle strekningen omfatter relativt ny vei, og kan være egnet for ulike grader av gjenbruk. Dette kan være fordelaktig både av hensyn til arealbeslag, klimagassutslipp og kostnader.

Gjenbruksalternativet (i ulike varianter) må utredes grundig og fylkeskommunedirektøren støtter at det skal vurderes løsninger som innebærer fravik fra gjeldende vegnormaler, herunder lavere hastighet enn 110 km/t. Etter fylkeskommunedirektørens mening må det imidlertid være en forutsetning at det skal planlegges for firefelts motorvei på hele strekningen. Fylkeskommunedirektøren legger til grunn at linje 10 uansett vil bli utredet nærmere i den videre prosessen, jf. også forutsetningene som ligger til grunn ved vedtak av den statlige kommunedelplanen.

Fylkeskommunedirektøren hadde ventet at en eller flere av linjene langs den direkte «korridoren» mellom Høylandsdalen i Lyngdal og nytt kryss vest for Fedafjorden, hadde kvalifisert til videre utredning. Denne korridoren ble spilt inn av Nye Veier AS ved høring av den statlige kommunedelplanen, og var den direkte årsak til at Kommunal- og moderniseringsdepartementet unntok den nå aktuelle strekningen fra den statlige kommunedelplanen. Fylkeskommunedirektøren tar imidlertid til etterretning at linjene ikke anbefales tatt med videre grunnet kostnader, anleggsgjennomføring og kulturmiljø.

Fylkeskommunedirektøren mener etter en samlet vurdering at de fem linjene som foreslås tatt med videre er dekkende for planarbeidet.

Som nevnt under saksopplysningene, vil Nye Veier AS foreta nærmere utredninger og vurderinger av de fem linjene 3A, 5, 6, 7 og 10. Fylkeskommunedirektøren forstår det slik at Nye Veier AS ser for seg at det i konkret forslag til planprogram, vil bli foreslått å gå videre med en linje som skal gjøres gjenstand for full konsekvensutredning. Etter fylkeskommunedirektørens vurdering kan det imidlertid

bli behov for å gå videre med flere av linjene, eventuelt i ulike varianter. Dette vil bli vurdert nærmere når det blir lagt frem forslag til planprogram.

Kryssløsninger vest for Fedafjorden: Statens vegvesen foreslo i forbindelse med utarbeidelse av den statlige kommunedelplanen å plassere krysset på Birkeland. Nye Veier AS ønsker imidlertid også å utrede kryss på Håland og Frøymland.

Fylkeskommunedirektøren støtter at det nå skal foretas en nærmere vurdering av kryssplassering i området. Det er viktig at kryssløsninger nord for Feda utformes på en slik måte at nye store konstruksjoner ikke dominerer opplevelsesverdien av tettstedet Birkeland-Feda. Det forutsettes, uavhengig av valg av alternativ, at det sikres god tilkomst til Flekkefjord samtidig som forbindelsen mellom Feda og Tonstad (Sirdal) ivaretas på en god måte.

Tilførselsvei til Øye: Selve tilførselsveien vil stort sett gå i tunnel og vil i liten grad berøre ikke-prissatte hensyn som friluftsliv, kulturmiljø m.m. Veien vil være fordelaktig for eksisterende og planlagte næringsområder på Øye og vil også sikre direkte forbindelse mellom Øye havn og stamveinettet. Veien vil dessuten gi raskere forbindelse mellom ny E39 og kommunesenteret Liknes.

Fylkeskommunedirektøren er i utgangspunktet positiv til den foreslåtte tilførselsveien, men vil allerede nå signalisere at tilførselsveien bør få status som riksvei, jf. dens funksjon som forbindelse mellom stamveinettet og havneområde med stort potensiale for næringsutvikling og tilrettelegging for økt sjøtransport.

Øvrige innspill til den videre planprosessen

Fylkeskommunedirektøren legger til grunn at Nye Veier AS vil foreta grundige vurderinger og utredninger av de ulike linjene i den videre prosessen. Det legges til grunn at de fleste tema av interesse for fylkeskommunen i utgangspunktet vil bli vurdert (regional utvikling, klima, vilt, vannforvaltning, landbruk, friluftsliv, kulturmiljø m.m.).

I denne saken er det imidlertid en del spesielle forhold som må belyses særskilt:

- Det må utredes om enkelte deler av dagens veisystem kan/skal fjernes og/eller forenkles.
- Reguleringsplanen vil ikke formelt fastlegge fremtidig status på veinettet (kommunal vei/fylkesvei/riksvei). Fylkeskommunedirektøren mener imidlertid at dette må drøftes i planbeskrivelsen.
- Det er viktig at det som del av planprosessen ses på hvordan trafikkmengdene fordeles på det samlede veinettet og at valgte løsninger for E39 ikke får uheldige virkninger på lokalveinettet for eksempel ved trafikklekkasje/«snarveier» utenom bom m.m.
- Beregning av drifts- og vedlikeholdskostnader må også omfatte de deler av dagens stamveinett som ikke lenger tenkes å inngå i ny stamvei.
- Det forutsettes at interne kommunikasjonsforhold i Lister («Listerpakken») ikke svekkes som følge av utbygging av ny stamvei.

- Det må i samråd med fylkeskommunen og AKT (Agder Kollektivtrafikk) utarbeides en oversikt over hvordan opplegget for kollektivtrafikken skal løses med ny vei. Dette gjelder regionale og lokale ruter - også sett i sammenheng med tilkobling til ekspressbussruter. Det må også vurderes ny lokalisering av kollektivterminaler/-knutepunkt. Dersom det bygges ny tilførselsvei til Øye vil dagens kollektivterminal ved Fedafjorden (Hangelandsvika) miste sin funksjon.
- Klimagassutslipp regnes etter gjeldende metode for konsekvensutredninger for store veianlegg, formelt som en *ikke-prissatt konsekvens*. Utslipp av klimagasser (CO2 m.m.) bør imidlertid prissettes og anvendes som en støtte for nærmere vurdering av alternativene.
- Mulige konsekvenser for eksisterende og fremtidige næringsområder (Opofta, hydrogenfabrikk Raustad m.m.).
- Det er viktig å foreta en grundig vurdering av behov for nytt kryss på Opofta. Dette vil kunne ha stor betydning både for internkommunikasjonen i Listeregionen, kollektivtrafikk samt utvikling av næringsområdet på Opofta.
- Medvirkningsopplegget hva gjelder barn og unge var ikke helt optimalt i forbindelse med prosessen for den statlige kommunedelplanen. Det er viktig at dette ivaretas i denne prosessen. Blant annet bør ungdomsråd, skoler og relevante barne- og ungdomsorganisasjoner tas med på råd.
- Det er flere trekkruiter for hjortevilt innenfor planområdet. Av særlig viktighet er trekkene ved Røyskår og ved Vatlandstunnelen. Trekket ved Røyskår er allerede utfordret ved at det her er innregulert nytt kryss. Det må foretas overordnede utredninger knyttet til hjortevilttrekk der trekkruiter ses i en større sammenheng. Det forhold at kvaliteten på trekket ved Røyskår vil bli redusert, må tas med i vurderingene.
- Nye Veiers plankonsulent (Sweco) har i ekspedisjon av 17.09.2021 bedt blant annet fylkeskommunen, om en oversikt over friluftsområder, badeplasser m.m. Henvendelsen vil bli besvart etter at denne saken går i trykken, men det legges til grunn at denne kunnskapen brukes i det videre planarbeidet.
- Kvinesheia er en særlig utsatt veistrekning vinterstid med mye snø og vind og vanskelige kjøreforhold. Det er viktig at dette utredes nærmere.

Fylkeskommunedirektøren vil knytte nærmere kommentarer til plan- og utredningsprogrammet når dette blir oversendt til høring.

Videre arbeid

Fylkesutvalget legger til grunn at det gode samarbeidet mellom Nye Veier AS, kommunene og fylkeskommunen fortsetter. Det er ønskelig at det, i tillegg til ordinære møter i ekstern samarbeidsgruppe, avholdes egne møter for å drøfte hensynet til vilt og regionale samferdselsinteresser, herunder kollektivtrafikk. Det er viktig at slike møter avholdes før utforming av endelig planprogram. Innspill gitt i denne saken kan da bli utdypet nærmere.

I tillegg til «vertskommunene» Lyngdal og Kvinesdal, vil planarbeidet også kunne berøre øvrige kommuner i Listeregionen, særlig når det gjelder samferdsel og

næringsutvikling. Det vises i den forbindelse til pågående og forestående prosesser og samarbeid slik det er beskrevet i Regionplan Lister 2030.

De øvrige kommunene i Listerregionen, herunder *Listersamarbeidet*, bør følgelig involveres i planprosessen.

Regionplan Agder 2030

Et stort og komplekst prosjekt som ny 4-felts motorvei vil få omfattende samfunnsmessige konsekvenser knyttet til regional utvikling, bosetning, natur- og kulturmiljø m.m. og vil følgelig berøre en rekke tema omtalt i Regionplan Agder 2030. Ny stamvei vil støtte opp under enkelte målsetninger, og samtidig utfordre andre målsetninger og føringer i regionplanen. I Regionplan Agder 2030 heter det følgende:

Det er etablert miljøvennlige, effektive, sikre og universelt utformede mobilitetsløsninger.

Som del av *Veien til målet* er det tatt inn følgende:

Realisere utbygging av E18 og E39 med firefelts motorveistandard gjennom hele regionen.

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

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

Økonomiske konsekvenser

Planarbeidet gir i seg selv ingen økonomiske konsekvenser for fylkeskommunen. Bygging av den nye stamveien dekkes av statlige midler og bompenger, og vil ikke få direkte økonomiske konsekvenser for fylkeskommunen. Fylkeskommunen kan imidlertid i ettertid få økte driftskostnader som følge av at dagens E39 eventuelt blir omklassifisert til fylkesvei. Etablering av ny vei kan også få konsekvenser for fylkeskommunens kostnader knyttet til drift av kollektivnettet.

For den nå aktuelle strekningen vil eventuell omklassifisering av dagens vei kunne bli av særlig betydning, ettersom strekningen omfatter vedlikeholdskrevende konstruksjoner som lange tunneler og broer. Det er pr. i dag ikke avklart hvordan fylkeskommunen(e) skal kompenseres økonomisk dersom nasjonale stamveier nedklassifiseres til fylkesvei.

Disse spørsmålene bør avklares med sentrale myndigheter uavhengig av den aktuelle planprosessen. Det forventes at Nye Veier AS har et overordnet ansvar der veinettet påvirkes av omlegginger/utbygginger.

Det kan imidlertid vise seg i den videre prosessen at konkrete løsninger i reguleringsplanen må vurderes i lys av fremtidig bruk av dagens veinett.

Kristiansand, 27.09.2021

Tine Sundtoft
fylkeskommunedirektør

Kenneth Andresen
fylkesdirektør Analyse og plan

13.oktober.2021



KYSTVERKET

SWECO NORGE AS AVD BERGEN
v/ Espen Motzfeldt Drange
Fantoftvegen 14P
5072 BERGEN

Deres ref.:
Espen Motzfeldt
Drange

Vår ref
2021/8829-3

Arkiv nr

Saksbehandler
Tanya Boye Worsley

Dato
12.10.2021

Svar - oppstart av detaljreguleringsplan - E39 Lyngdal vest - Kvinesdal - Lyngdal og Kvinesdal kommuner - Agder fylke

Vi viser til oversendelse av 16. september 2021 vedrørende oppstart av arbeid med detaljreguleringsplan for E39 Lyngdal vest – Kvinesdal i Lyngdal og Kvinesdal kommuner.

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for ny E39 på strekningen. Planen utløser krav til konsekvensutredning da den vil kunne få virkninger for miljø og samfunn.

Det inviteres til innspill til både planoppstart og til de anbefalte linjealternativene som er beskrevet. Det går frem av mottatt informasjon at høring av forslag til planprogram vil skje vinteren 2021/2022.

Grunnlaget for Kystverkets engasjement i planarbeidet

Kystverket er en nasjonal etat for kystforvaltning, sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning, og er underlagt Samferdselsdepartementet.

Kystverket tar ansvar for sjøveien og produserer viktige fellesgoder for samfunnet. Det overordnede målet for den nasjonale transportpolitikken er et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippsamfunnet.

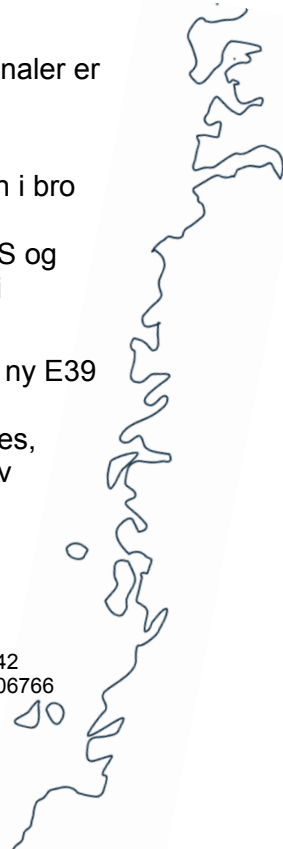
Et velfungerende sjøtransportssystem bestående av farleder, havner og havneterminaler er svært viktig for næringsutvikling langs kysten og for persontransport.

Innspill fra Kystverket

Planområdet omfatter indre del av Fedafjorden hvor dagens E39 kysser Fedafjorden i bro med 50 m vertikal klaring (seilingshøyde). Fedafjorden er registrert som biled¹ og trafikkeres av nyttefartøy som anløper Green Yard AS, Eramet Norway Kvinesdal AS og Kleven Kai, som alle er ISPS havneanlegg. Det er etablert navigasjonsinnretninger i planområdet.

Det er utarbeidet en grovsilingsrapport som redegjør for prosessen med linjesøk for ny E39 på strekningen, og videre for grovsiling av alternativer. Rapporten redegjør for fire alternative steder for kryssing av Fedafjorden. Disse er: ved dagens bro på Naudenes, Halmodden, Skarpsnes og Diganes. Alle linjene går direkte i tunnel på begge sider av

¹ Bileden *Fedafjorden*, farlednummer 2103



fjorden. Det går ikke frem av mottatt informasjon hvilken høyde ny bro over Fedafjorden vil få. Brotype er heller ikke avklart. Rapporten anbefaler at alternativene med kryssing av Fedafjorden ved dagens bro og ved Skarpnes tas med videre til neste prosjektfase.

Etablering av en ny bro over Fedafjorden vil kunne påvirke sikkerheten og ferdselen i Fedafjorden. **Kystverket forutsetter at en ny bro over Fedafjorden ikke fører til begrensinger for skipstrafikken i Fedafjorden.** Ny bro må ha minimum samme vertikal klaring som eksisterende bro. Vi forventer at planarbeidet utreder og beskriver eventuelle konsekvenser for skipstrafikken. I den forbindelse viser vi til www.kystinfo.no og www.kystdatahuset.no som inneholder informasjon om farleder, skipstrafikk mv.

Vi gjør oppmerksom på at etablering av broer over farvann krever tillatelse fra Kystverket etter havne- og farvannsloven.

Med hilsen

Tor Vidar Olsen
fungerende avdelingsleder

Tanya Boye Worsley
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Eksterne kopimottakere:

NYE VEIER AS	Kjøita 6	4630	KRISTIANSAND S
Fiskeridirektoratet	Postboks 185 Sentrum	5804	BERGEN
Statsforvalteren i Agder	Postboks 504	4804	ARENDAL
Kvinesdal kommune	Nesgata 11	4480	KVINESDAL
Lyngdal kommune	Postboks 353	4577	LYNGDAL

SWECO NORGE AS
v/ Espen Motzfeldt Drange
Fantoftvegen 14P
5072 BERGEN

Deres ref:
Vår ref: 2021/187684
Dato: 14.10.2021
Org.nr: 985 399 077

Statens tilsyn for planter, fisk, dyr og næringsmidler



UTTALELSE TIL VARSEL OM OPPSTART REGULERINGSARBEID E39 LYNGDAL VEST - KVINESDAL

Det vises til brev fra Nye Veier As datert 15.09.2021, arkivnr. 10220781 vedr. varsel om igangsettelse av arbeid med detaljreguleringsplan i forbindelse med fremtidig E39 mellom Lyngdal vest og Kvinesdal.

Mattilsynet er sektormyndighet for å ivareta nasjonale og regionale bestemmelser og føringer i plansaker som berører Mattilsynets forvaltningsområde. I tilknytning til detaljreguleringsplanen er tema knyttet til drikkevannsforsyning og plantehelse særlig relevante.

Drikkevannsforsyning.

Mattilsynet forvalter drikkevannsforskriften (Forskrift om vannforsyning og drikkevann FOR-2016-12-22-1868). Vårt ansvarsområde i forhold til planarbeid er knyttet til beskyttelse av eksisterende og framtidige drikkevannskilder og leveringssikkerhet for trygt og nok drikkevann til innbyggerne. Generelt må en føre-var tilnærming legges til grunn for beskyttelse av drikkevannskilder, på kort og lang sikt.

Regelverk/føringer.

Mattilsynet viser til:

Drikkevannsforskriften.

Formålet med forskriften er å beskytte menneskers helse ved å stille krav om sikker levering av tilstrekkelige mengder helsemessig trygt drikkevann som er klart og uten fremtredende lukt, smak og farge. (Jf. § 1 Formål)

Sentrale bestemmelser i drikkevannsforskriften i tilknytning til detaljreguleringsplanen er:

- Det er forbudt å forurense drikkevann. Forbudet omfatter alle aktiviteter, fra vanntilsigsområdet til tappepunktene, som medfører fare for at drikkevannet blir forurenset. Med aktiviteter menes også friluftsliv og annen utøvelse av allemannsretten. Der det er fastsatt beskyttelsestiltak etter § 12 eller restriksjoner etter § 26, gjelder forbudet brudd på disse. I vanntilsigsområdene kan landbruksaktivitet foregå dersom det ikke forurenser drikkevannet eller medfører brudd på beskyttelsestiltak etter § 12 eller restriksjoner etter § 26. (Jf. § 4 Forurensning)

- Kommunen skal i samsvar med folkehelseloven kapittel 2 ta drikkevannshensyn når den utarbeider arealdelen av kommuneplanen og reguleringsplaner, samt når den gir tillatelser etter relevant regelverk. (Jf. § 26 Kommunens plikter.)
- Kommunen skal i samarbeid med vannverkseieren vurdere behovet for restriksjoner for å beskytte råvannskilder og vanntilsigsområder. Dette gjelder også i forbindelse med planarbeid etter plan- og bygningssloven. (Jf. Drikkevannsforskriften § 26 Kommunens plikter)

Nasjonale mål for vann og helse, vedtatt av regjeringen 22. mai 2014.

- Nasjonale mål for vann og helse er utarbeidet på grunnlag av Norges ratifisering av WHO/UNECE Protocol on Water and Health. Denne har som mål å beskytte menneskers helse og velvære ved bedre vannforvaltning, herunder beskyttelse av vann og økosystemer, og ved å forebygge, kontrollere og redusere vannrelaterte sykdommer. De nasjonale målene er arbeidsmål for å ansvarliggjøre aktørene og oppnå bedre etterlevelse av regelverket, og gjennom det sikre trygt drikkevann og helse. En av målsetningene er at drikkevannskilder gjennom prosesser etter relevantregelverk skal beskyttes mot forurensninger slik at behovet for vannbehandling til drikkevann blir minst mulig.

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019 – 2023 (Datert 14. mai 2019)

- 2.3 Aktiv forvaltning av natur- og kulturminneverdier
Det er viktig at vannforekomster som benyttes til vannforsyning beskyttes mot forurensning slik at brukerkonflikter kan unngås og at befolkningen er sikret tilstrekkelige mengder helsemessig trygt drikkevann. Sikring av drikkevannskilder og areal til infrastruktur for vann og avløp er en viktig del av kommunale planer.
- Regjeringens forventninger:
Fylkeskommunene og kommunene tar hensyn til og beskytter drikkevannskilder i sin planlegging, slik at behovet for rensing ved produksjon av drikkevann reduseres.

Mulig forurensning.

Anleggsvirksomhet og drift av en vei vil representere forurensningsrisiko ved akutt og diffus avrenning til vannforekomster. Eksisterende eller framtidige drikkevannskilder som kan bli berørt må vises særlig aktsomhet.

Det største potensialet for forurensning av vann i en anleggsfase er ved avrenning av:

- Organisk materiale etter fjerning av vegetasjon og jord
- Større partikelmengder etter sprengnings- og terrengarbeider
- Nitrogenholdige forbindelser fra sprengstoffrester
- Syreholdige forbindelser ved forekomst av sulfidholdige bergarter
- Høy pH fra betong og stabiliseringsarbeider
- Oljekomponenter og spredning av andre organiske miljøgifter etter uhellspill av drivstoff og oljeprodukter fra anleggsmaskiner

Spesielt rigg-, anleggs- og områder for masselagring vil utgjøre risikoområder.

I en driftsfase vil avrenning av overvann fra veien inneholde en rekke forskjellige forurensninger. De viktigste er: (jf. Statens vegvesens rapporter nr. 295 – Vannbeskyttelse i vegplanlegging og vegbygging)

- Partikler (suspendert stoff)
- Næringsalter
- Veisalt
- Tungmetaller
- Oljerester
- Organiske mikroforurensninger (PAH m. fl.)

I senere tid har mikroplast fra vei- og dekkslitasje i tillegg blitt identifisert som en aktuell forurensningskilde fra vei til vannforekomster.

Foruten avrenning av forurenset overvann fra veien, vil også avrenning fra veifyllinger og massedeponier kunne påvirke vannkvaliteten negativt.

De ulike forurensningselementene vil ha ulike effekter i resipienten. Enkelte vil kunne ha akkumulert effekt, m.a.o. slik at de negative konsekvensene vil framkomme over år.

Mattilsynets uttalelse til planarbeidet som gjelder drikkevannsforsyning:

Drikkevannskilder.

Grovsilingsrapporten viser til at Lyngdal kommune ikke har vannkilder for drikkevann som berøres innenfor planområdet.

For Kvinesdal kommune viser den til Feda vannverks to grunnvannsbrønner i elveavsetning ved nordbredden av Fedaelva, like ved Refstimonan, som kan bli påvirket ved linjene 3, 3A og 5 pga. nærføring på sørsiden av elva.

Mattilsynet vi påpeke at alle veilinjene og kryssløsningene som er skissert for planområdet går gjennom eller ligger i nedbørfeltet til Fedaelva oppstrøms brønnområdet ved Refstimonan. Dette framkommer ved bruk av NVEs kartløsning for generering av nedbørfelt, NEVINA. Det vil uansett veilinje eller kryssløsning være avrenning fra dette veiprojektet til aktuelle deler av Fedaelva. Vår vurdering er derfor at det ikke kun er avrenning forbundet med de 3 identifiserte linjene som har potensiale til å kunne påvirke grunnvannsbrønnene.

Feda vannverk har i utgangspunktet en god råvannskvalitet og er basert på en relativ enkel vannbehandling; pH justering og UV-desinfeksjon. En sentral problemstilling vil derfor være om råvannskvaliteten i brønnene kan påvirkes av mulig forurensning i anleggs- eller driftsfasen. I denne sammenheng vil flere faktorer være relevante:

- Type og mengde forurensning.
- Avstand til brønnområdet. Forurensningskomponenter vil være gjenstand for sedimentering, nedbrytning og fortynning ved passasje gjennom nedbørområdet.
- De hydrogeologiske forholdene i brønnområdet. Mao. i hvilken grad brønnene infiltreres av vann fra Fedaelva, enten på kontinuerlig basis eller under ekstraordinære forhold.
- Renseeffekten av ulike forurensningskomponenter ved vannets passasje gjennom infiltrasjonsmassene.

Mattilsynet forventer at denne type problemstillinger og vurderinger behandles i konsekvensutredningen.

På generelt grunnlag vil større avstand fra anlegg/vei til brønnområdet redusere risikobildet. Ut fra en føre-var tilnærming for å beskytte råvannskvaliteten i brønnene til Feda vannverk framstår følgende av de anbefalte veilinjene for neste prosjektfase som mest hensiktsmessige:

- Linje 5 med kryssløsning på Frøytland
- Linje 5 med kryssløsning på Oppofte og videreføring av veilinjen til Frøytland
- Linje 6 med kryssløsning på Frøytland

Tilsvarende vurderinger er også relevante for tilkomstveien fra kryssløsning på ny E39 til eksisterende E39 på Birkeland. Her bør det som utgangspunkt sees på kombinasjoner av foreslåtte veilinjer som legger veilinjen lengst mulig unna vannet Høylandsbotn og vann-/myrforekomsten Vatlandstjødn nord for Høylandsfoss. Dette for i størst mulig grad forhindre forurensende avrenning til Fedaelva oppstrøms brønnområdet.

Mattilsynet er ikke kjent med om det foreligger framtidige planer for å ta i bruk nye råvannskilder innenfor planområdet. I det videre planarbeidet vil det derfor være viktig å avklare med kommunene om så er tilfelle for enten kommunale eller private vannforsyningssystem.

Grovsilingsrapporten viser til områder med begrenset eller antatt betydelig grunnvannspotensial innen planområdet. Grunnvannskildene representerer en viktig drikkevannsressurs i et mer langsiktig framtidsrettet perspektiv. De er derfor av betydning at disse beskyttes mot forurensning i anleggs- og driftsfase. Særlig gjelder dette de grunnvannskildene som er antatt å ha god vanngiverevne og god vannkvalitet. I tilknytning til videre reguleringsarbeid bør derfor aktuelle grunnvannskilder utredes nærmere og eventuelle avbøtende beskyttelsestiltak fastsettes.

VA- infrastruktur.

Det vil være vesentlig å forhindre skade på eksisterende kommunal og privat VA-infrastruktur. Denne utfordringen er spesielt relevant for anleggsfasen i forbindelse med sprengnings- og gravearbeider. Etablert VA-infrastruktur må derfor ha stor oppmerksomhet i det videre arbeidet.

Foruten ledningsnett vil Mattilsynet peke på drikkevanns-/høydebasseng, der det vil være viktig å unngå setningsskader i forbindelse med sprengningsarbeider. Så langt Mattilsynet kjenner til er det 2 slike bassenger i kommunale vannforsyningssystemer innen planområdet:

- Drikkevanns-/høydebasseng Feda vannverk i området Refsti
- Drikkevanns-/høydebasseng Kvitla vannverk langs veien Øyekleiva

Privat vannforsyning.

Grovsilingsrapporten viser til at det i Lyngdal kommune finnes flere private vannforsyningssystem innenfor planområdet og at avsatt korridor for E39 gjennom Kvinesdal kommune i stor grad sammenfaller med en del av kommunen som ikke har kommunal vannforsyning. Det foreligger ingen dekkende oversikt over private drikkevannssystemer i kommunene.

Privat vannforsyningen kan benytte grunnvannsbrønner eller overflatevann som råvannkilde. En eller flere husstander kan være knyttet til disse vannforsyningssystemene. Det er uklart hvor mange og i hvilken grad disse kan bli berørt av veiutbyggingen.

For å trygge vannforsyningen til den del av befolkningen som ikke er tilknyttet offentlig drikkevannsforsyning, er det viktig å ivareta privat vannforsyning både i anleggs- og driftsfasen

Mattilsynet forutsetter at videre reguleringsarbeid kartlegger privat vannforsyning, utreder konsekvenser av veiutbyggingen og identifiserer tiltak som sikrer trygt og nok drikkevann til den del av befolkningen som har egen vannforsyning.

Plantehelse.

Regelverk:

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

Mattilsynets uttalelse til planarbeidet som gjelder plantehelse:

Grovsilingsrapporten viser til at planområdet består av spredte og mindre gårdsbruk, og dels sammenhengende jordbruksområder i både Lyngdal og Kvinesdal kommune, som kan bli berørt av veiutbyggingen.

Matjord er en ressurs som det er ønskelig å ta vare på, og det vil være aktuelt å flytte jordmasser.

I anleggsfasen vil det være viktig å forhindre spredning av planteskadegjørere som kan ha alvorlige konsekvenser.

Uønsket spredning kan skje både med jordmasser som flyttes og med maskiner med rester av jord, frø og planter. Faren for spredning er størst fra områder med tidligere eller nåværende dyrka mark.

Iht. § 4 i forskrift om plantehelse er det forbudt å spre skadegjørere som er listet i forskriftens vedlegg 1 og 2. Alle som er ansvarlig for eller utfører bygge- og anleggsvirksomhet, har ansvar for å hindre at alvorlige planteskadegjørere spres fra en eiendom.

Mattilsynet forutsetter derfor at faren for spredning av planteskadegjørere tas hensyn til i videre reguleringsarbeid. Berørte områder må utredes og det må eventuelt fastsettes bestemmelser for reingjøring av maskiner som benyttes i anleggsfasen og for flytting/deponering av jordmasser som påvises å inneholde planteskadegjørere.

Før igangsetting av anleggsarbeid må Mattilsynet kontaktes for å få informasjon om status for ulike skadegjørere, hvilke vilkår som gjelder og hvilke tiltak som må iverksettes.

Informasjon om dette temaet finnes på:

https://www.mattilsynet.no/planter_og_dyrking/planteskadegjorere/floghavre/risiko_for_spredning_av_planteskadegjorere_og_floghavre_i_forbindelse_med_anleggsarbeid.22145

Med hilsen

Nina Vehus
Avdelingssjef
Mattilsynet, Region Sør og Vest
Avdeling Agder

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

Kopi til

KVINESDAL KOMMUNE

LYNGDAL KOMMUNE

STATSFORVALTEREN I AGDER

Nesgata 11

Postboks 353

Postboks 504

4480

4577

4804

KVINESDAL

LYNGDAL

ARENDAL

Epost mottatt 12.10.2021

Viser til mottatt varsel om Oppstart av planarbeid - E39 Lyngdal vest – Kvinesdal med innspillfrist 15.10.21

Agder Energi Nett AS (AEN) har etter energiloven områdekonsesjon for distribusjonsnettet i Agder og anleggskonsesjon for regionalnettet.

Dette innebærer at vi etablerer og drifter strømmnett i kommunene (høyspent og lavspent fordelingsnett).

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

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

Link til bestillingsskjema : <https://www.aenett.no/bygge-og-grave/tilknytning-til-nett/nytilknytning-storre-anleg/skjema-for-tilknytning-storre-anlegg/>

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

De anbefalte veilinjene som er foreslått vil berører AEN sine regionalnett og distribusjonsnett i ulik grad. Området vest for Fedafjorden er et nasjonalt kraftknutepunkt der AEN har mange viktige regionalnett linjer. Vi har også mange henvendelser om økt forbruk vest i Agder som er avhengig av disse linjene. AEN har startet planarbeid for reinvestering av regionalnettslinjen mellom Øye Trafostasjon/Kvinesdal Trafostasjon og mot Lyngdal. En melding ble sendt NVE i juli 2021, og planene er forventet sendt på offentlig høring fra NVE Innen kort tid. Planene er derfor ikke offentlige foreløpig, men forventes offentliggjort på NVE side:

<https://www.nve.no/konsesjon/konsesjonssaker/>.

Viser til NVE Atlas som viser i kart hvor de enkelte bestående linjene er plassert i området.

<https://atlas.nve.no/Html5Viewer/index.html?viewer=nveatlas#>

Regionalnett linjen mellom Øye Trafostasjon til Kvinesdal Trafostasjon og videre til Austadvika Trafostasjon i Flekkefjord er ikke vist i NVE Atlas sine kart. Denne linjen er bygd i 2018.

Til opplysning så er 66kV linjen mellom Øye Trafostasjon og Sira, som var eid av Bane Nord SF og driftet av AEN ,nå demontert.

Kart og sosifil kan utleveres, men da med krav om at disse skal unntas offentligheten og begrenset tilgang etter bestemmelser om taushetsplikt etter Energiloven §9-3 jf. KBF §6-2

AEN har innsigelser til veilinje Øyesletta Midt. Se punkt 8.

Om ønskelig deltar gjerne AEN på et planleggingsmøte der konfliktområder kan gjennomgås mer i detalj.

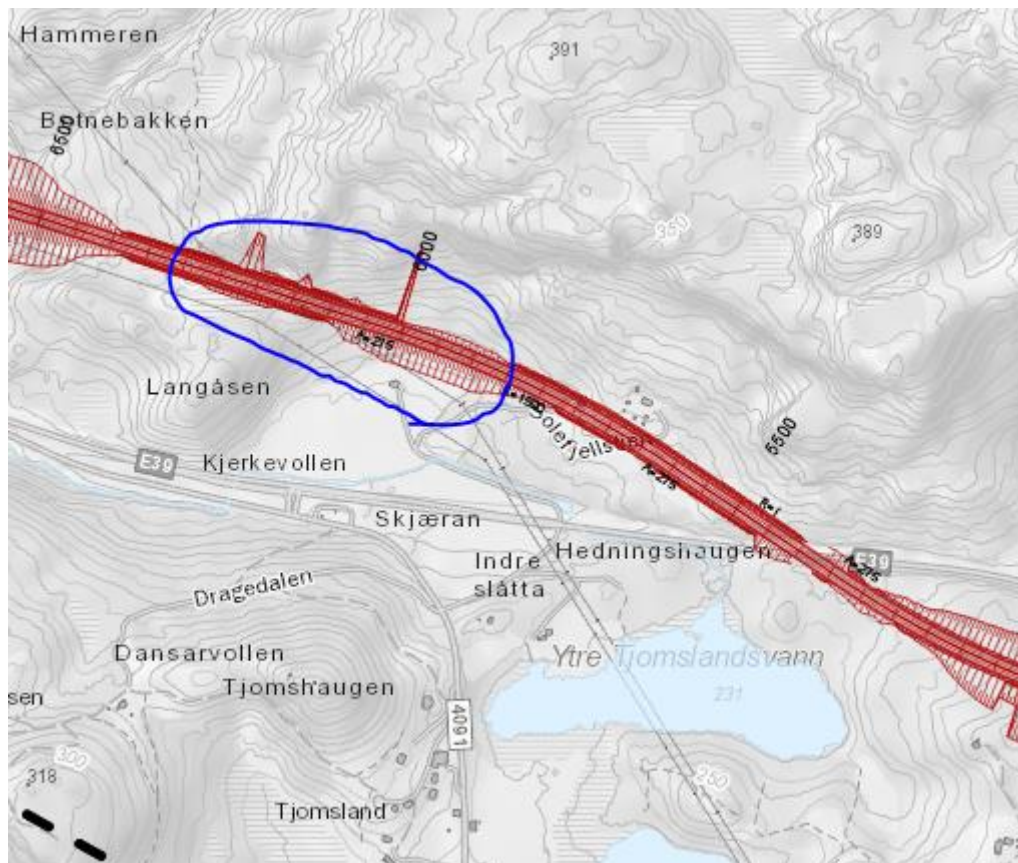
Gjennomgang av krysningpunkter til våre regionalnett linjer for de alternative veilinjer.

Krysningpunkter over tunell er ikke medtatt.

For distribusjonsnett er ikke konfliktområder identifisert.

1. Veilinje 3A

Krysningpunkt ca ved pel 6000 ved Tjomsland. Krysning i dagen der minst et mastepunkt kommer i veilinjen

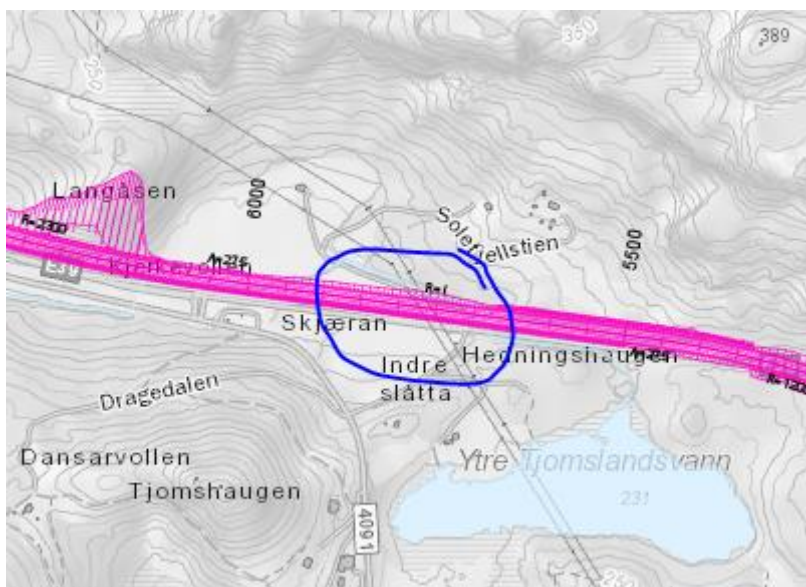


Krysningspunkt ved Birkeland ca ved pel 17000 og tilførselsvei. Berører vinkelmast begge kryssingene. Kan være utfordrende å få til nok høyde over veibanen

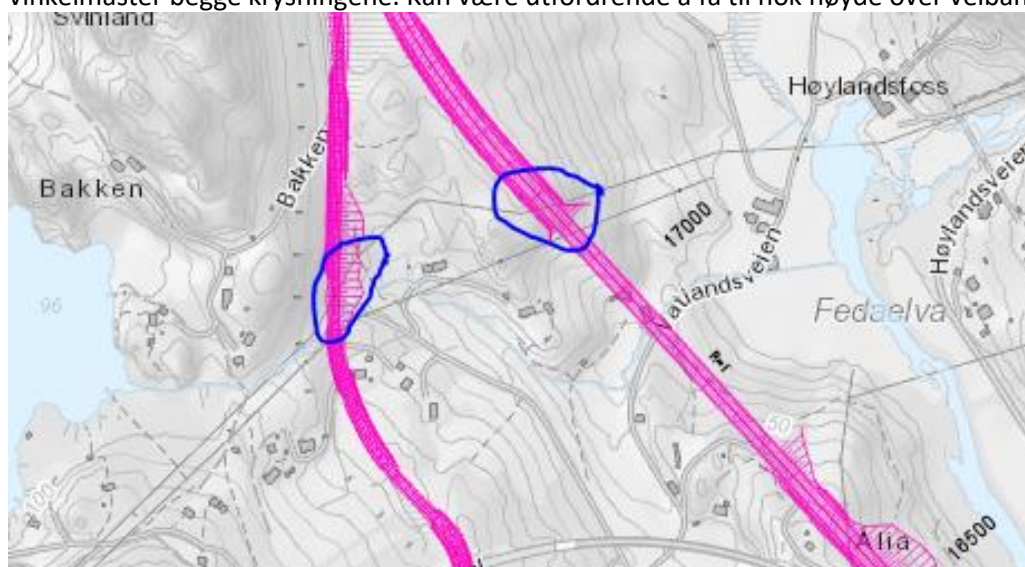


2. Veilinje 5

Krysningspunkt ca ved pel 6000 ved Tjomsland. Kryssing i dagen. OK høyde over dagens E39. Kommer ny vei i samme plan og i god avstand til vinkelmast på nordsiden er denne kryssingen uten konflikt.

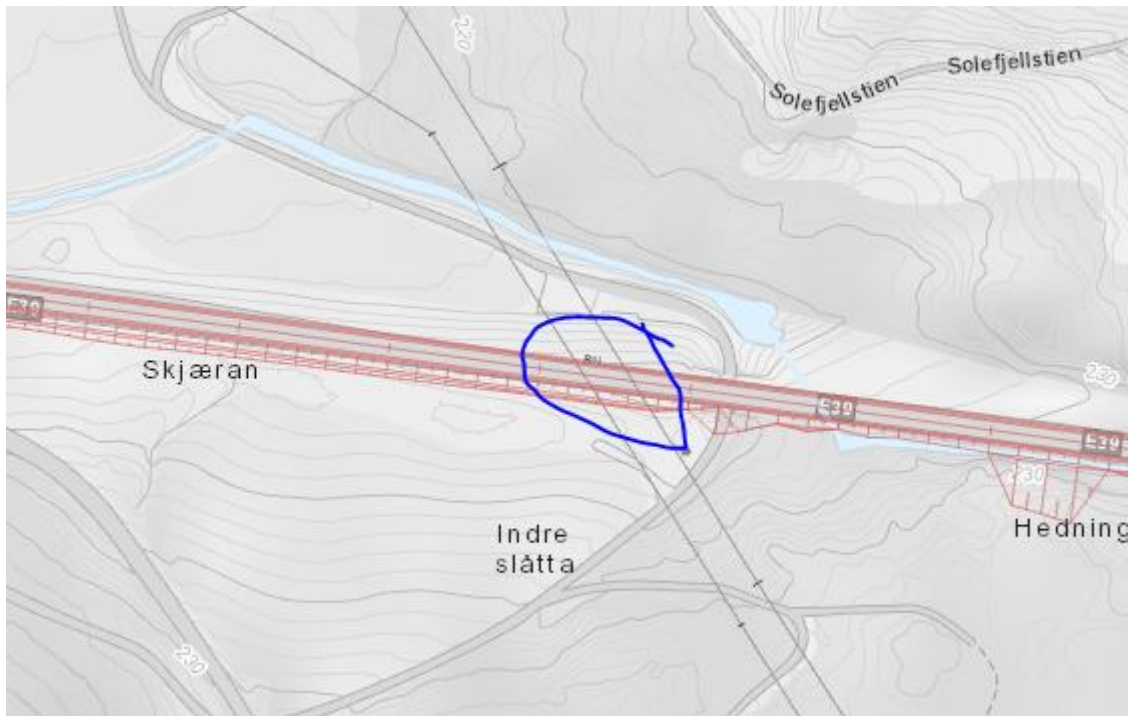


Krysningspunkt ved Birkeland ca ved pel 17000 og tilførselsvei. Lik som veilinje 3A. Berører vinkelmaster begge kryssningene. Kan være utfordrende å få til nok høyde over veibanen



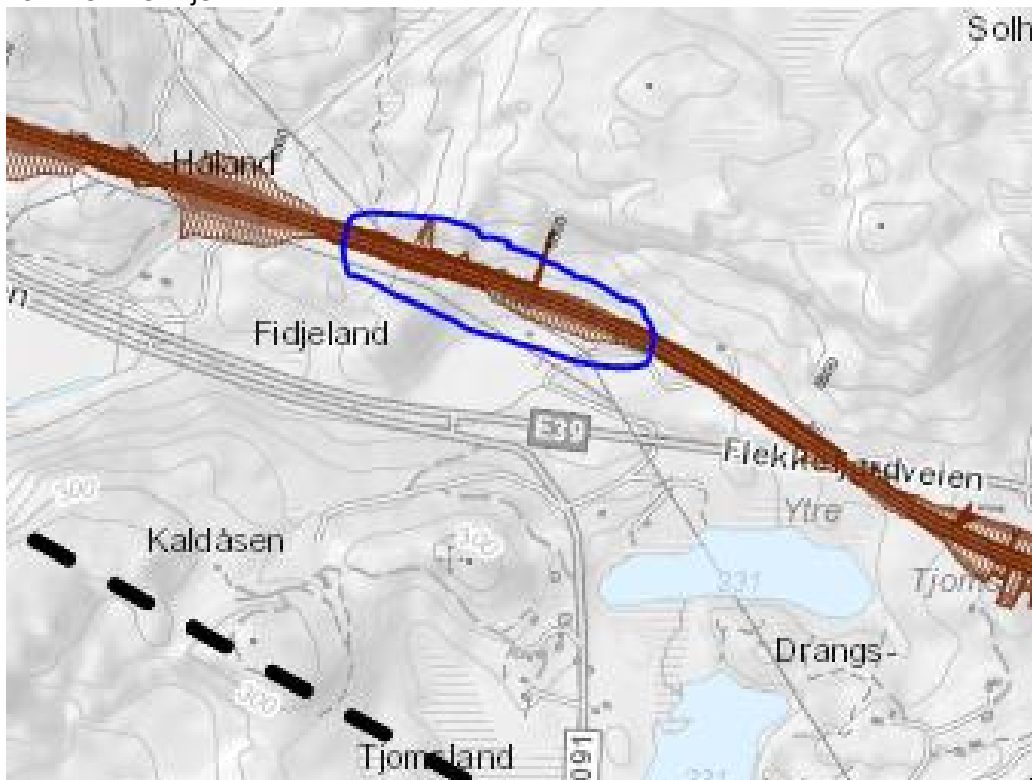
3. Veilinje 5 Lokalvei Dragedal

Krysningspunkt ved Tjomsland. Samme som dagens E39. Uproblematisk kryssing i dag.



4. Veilinje 6.

Krysningspunkt ca ved pel 6000 ved Tjomsland. Krysnings i dagen der minst et mastepunkt vinkel kommer i veilinjen

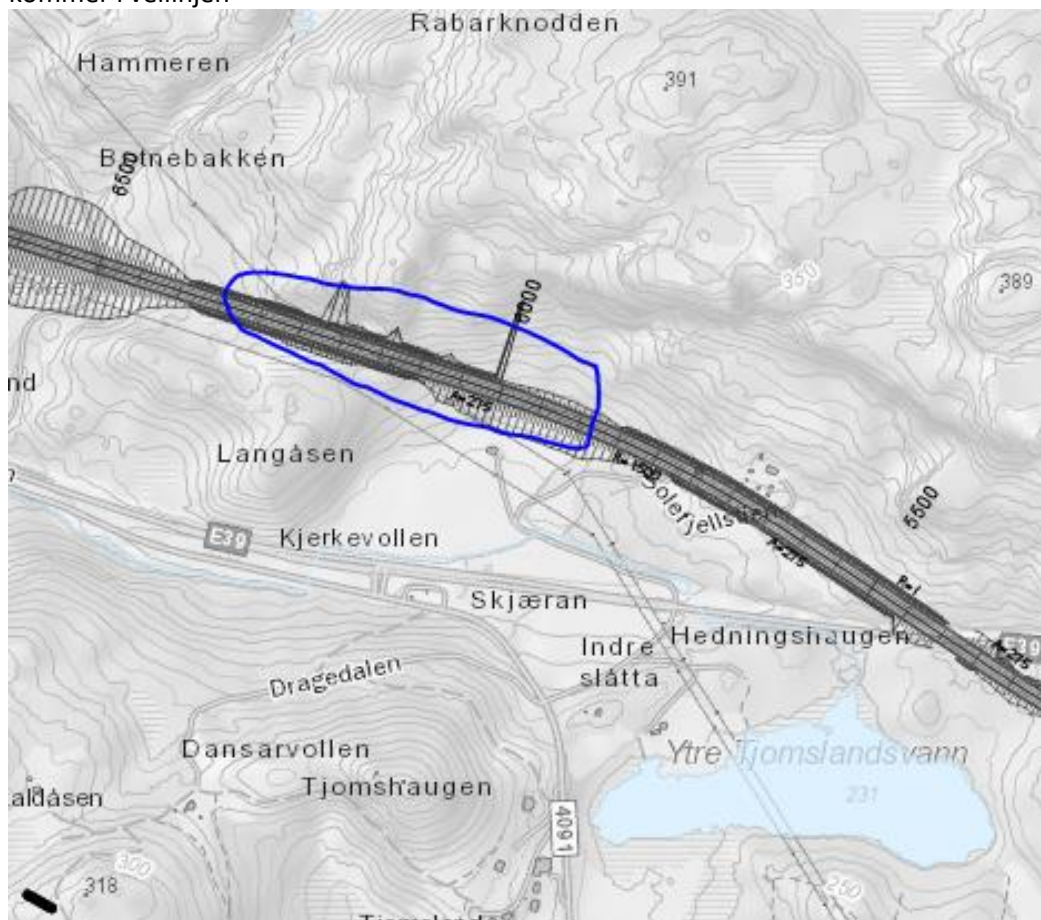


Krysningspunkt ved Birkeland ca ved tilførselsvei pel 2250. Lik som veilinje 3A og 5. Fyllingsfot berører vinkelmast. Kan være utfordrende å få til nok høyde over veibanen.

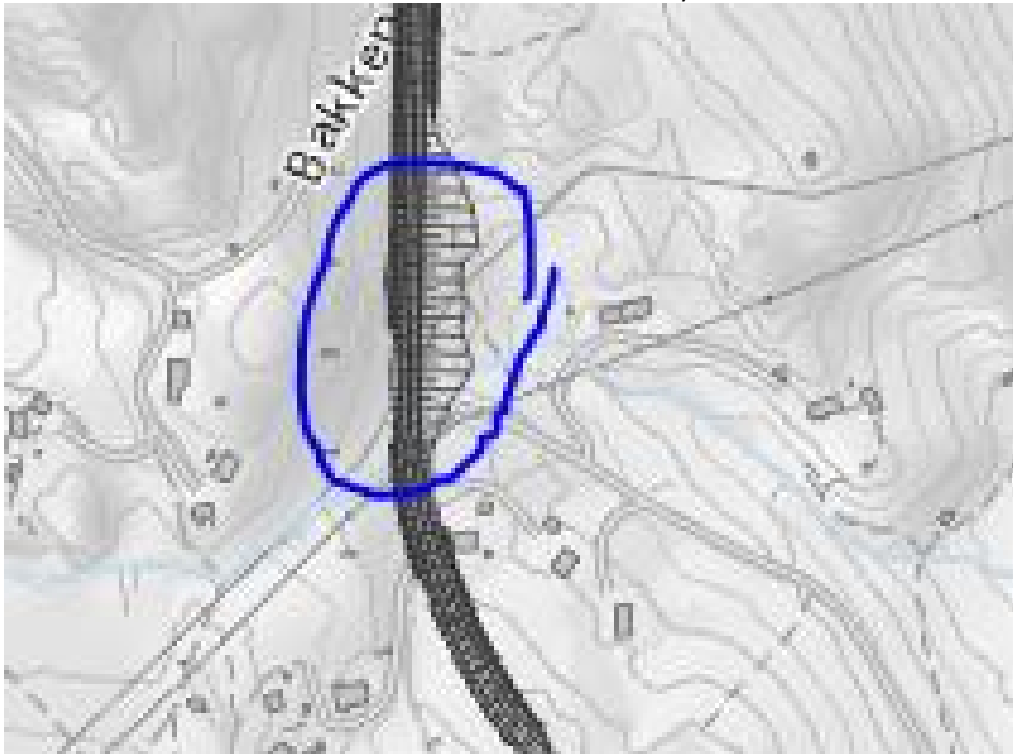


5. Veilinje 7

Krysningspunkt ca ved pel 6000 ved Tjomsland. Krysnig i dagen der minst et mastepunkt vinkel kommer i veilinjen

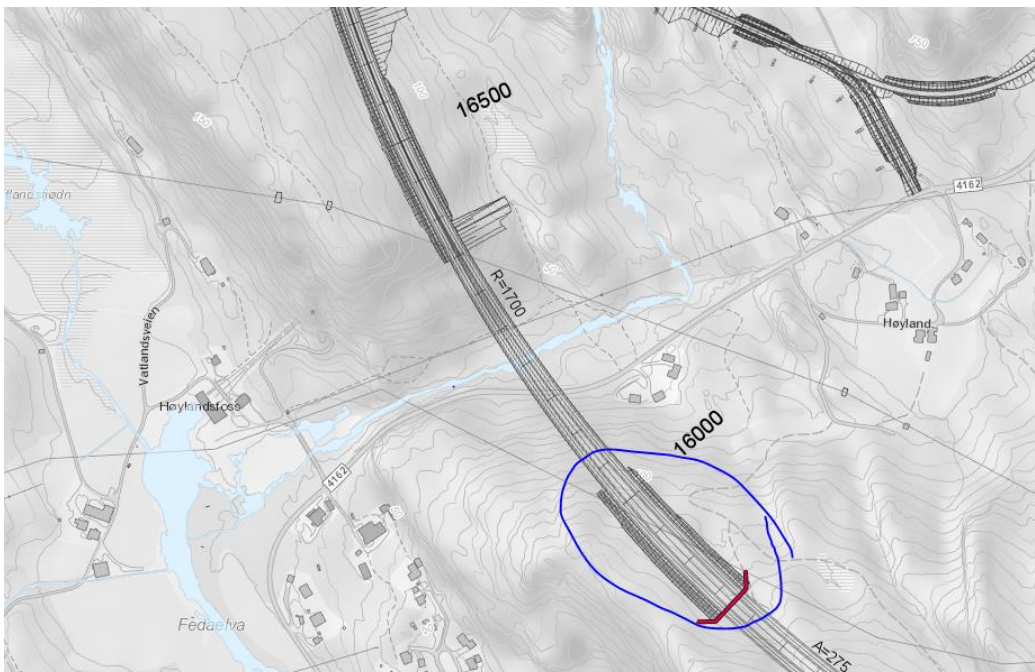


Krysningspunkt ved Birkeland ca ved tilførselsvei pel 1850. Lik som veilinje 3A, 5 og 6. Fyllingsfot berører vinkelmast. Kan være utfordrende å få til nok høyde over veibanen.



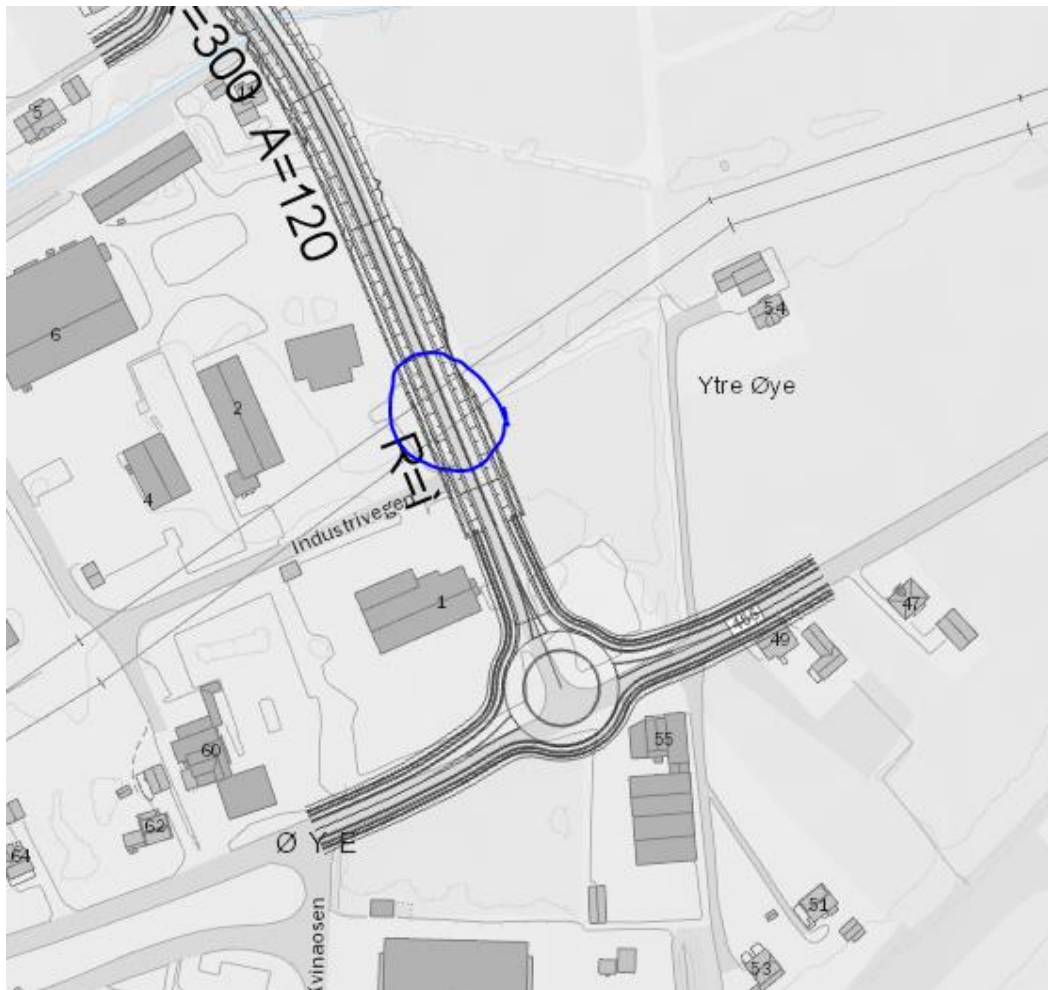
6. Veilinje 7 Høyland 2

Krysningspunkt ved Høyland ca ved pel 16000. Kryssing ved bro. Høyde mellom linje og veibane ser ut til å bli utfordrende å få til i samme trase.



7. Veilinje Øyesletta Øst.

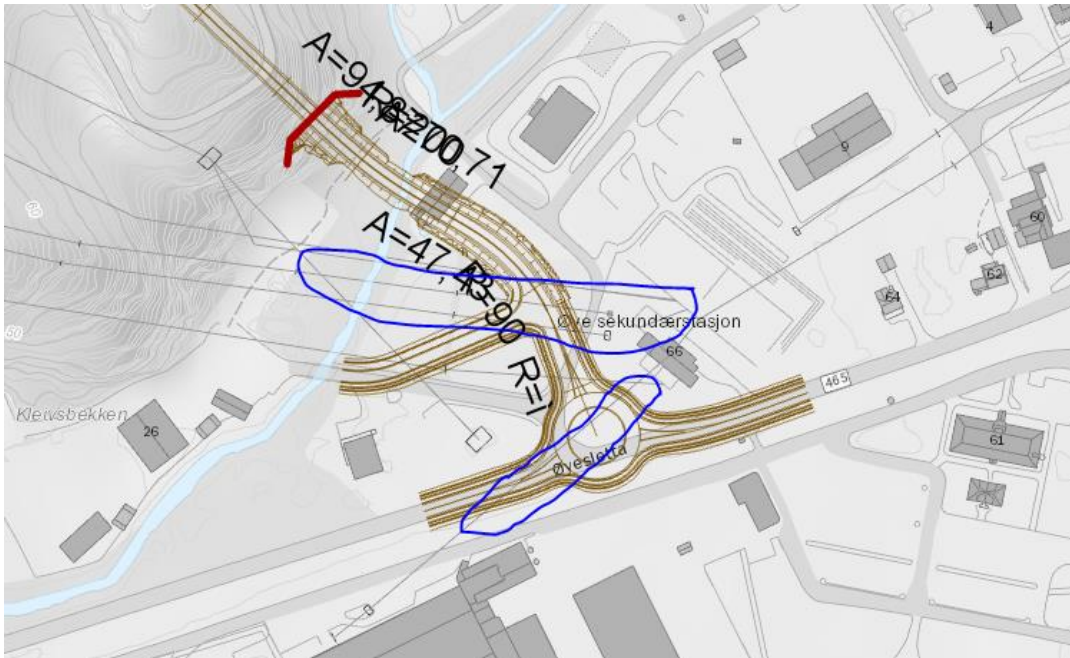
Krysningspunkt ved Øye. Samme som dagens lokalvei. Uproblematisk kryssing i dag.



8. Veilinje Øyesletta Midt.

Krysninger ved Øye Trafostasjon. Denne løsningen er svært problematisk for AEN. Her er veilinjen tegnet der vi har endemast for regionalnettslinjen som vanskelig lar seg flytte. I tillegg står det en mast rett i rundkjøringen som vanskelig lar seg flytte på grunn av krav til høyde over dagens vei.

Videre hindrer dette alternative nødvendig fremtidige utvidelser/ reinvestering av Øye transformatorstasjon. Det er meldt om mye ny kraftkrevende industri/næring i vestre deler av Agder og Øye Transformatorstasjon er et viktig knutepunkt for å distribuere denne energien som trengs. AEN må derfor ha tilgjengelige arealer til utvidelse av Øye Transformatorstasjon og AEN har derfor INNSIGELSER til dette alternativet.



Med vennlig hilsen

Helge Olsen

tlf: +47 38 60 77 42

Agder Energi Nett AS

Postboks 794 Stoa | 4809 Arendal

tlf: +47 38 60 72 72

www.aenett.no

Sensitivity: Internal



Sirdal kommune

Sirdal kommune

Melding om vedtak

K-sak 21/79

Sendes inn på lenke

DERES REF:

VÅR REF:

SAKSBEHANDLER:

ARKIVKODE:

DATO:

17088/2021 - 2017/215

Marit Auset

Q10

14.10.2021

SÆRUTSKRIFT - INNSPILL FRA SIRDAL KOMMUNE TIL OPPSTART AV REGULERINGSARBEID FOR BYGGING AV NY E39 MELLOM LYNGDAL VEST OG KVINESDAL

Vedlagt følger særutskrift av saken som ble behandlet i kommunestyremøte 14.10.2021 K-sak 21/79.

Med hilsen

Marit Auset
Utvalgssekretær



Innspill fra Sirdal kommune til oppstart av reguleringsarbeid for bygging av ny E39 mellom Lyngdal vest og Kvinesdal

LØPENR/SAKSNR: 15985/2021-2017/215	SAKSBEHANDLER: May Britt Ousdal	DATO: 23.09.2021
---------------------------------------	------------------------------------	---------------------

UTV.SAKSNR: 21/76 21/120 21/79	UTVALG: Utvalg for teknikk, landbruk og miljø Formannskapet Kommunestyret	MØTEDATO: 12.10.2021 14.10.2021 14.10.2021
---	--	---

Bakgrunn

Statlig kommunedelplan for E39 Lyngdal vest – Ålgård ble vedtatt av Kommunal- og Moderniseringsdepartementet (KMD) den 25.06.2021

(<https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e39lyngdalsandnes/kommunedelplan-med-konsekvensutredning/>).

Vedtaket gjelder strekningen fra kommunegrensen mellom Kvinesdal og Flekkefjord til Ålgård, og omfatter ikke strekningen Lyngdal vest – Kvinesdal. Det må derfor gjennomføres alternativsøk for strekningen fra Røyskår i Lyngdal til kommunegrensen Flekkefjord-Kvinesdal i form av ny planprosess med konsekvensutredning.

Nye Veier leder arbeidet med å utrede denne nye korridoren med kommunene Lyngdal og Kvinesdal som planmyndighet. Planprosessen har følgende forutsetninger:

- Konsekvensene for ny korridor skal sammenlignes med korridoren for vedtatt E39 i Lyngdal og utredet korridor i Statens vegvesens kommunedelforslag for E39 Lyngdal vest – Ålgård.
- Det skal gjøres en vurdering opp mot en redusert standard for ny E39 med stor grad av gjenbruk av eksisterende E39 over Kvinesheia. Det vises til planbeskrivelsen kap.8.1 Statens vegvesens anbefaling.

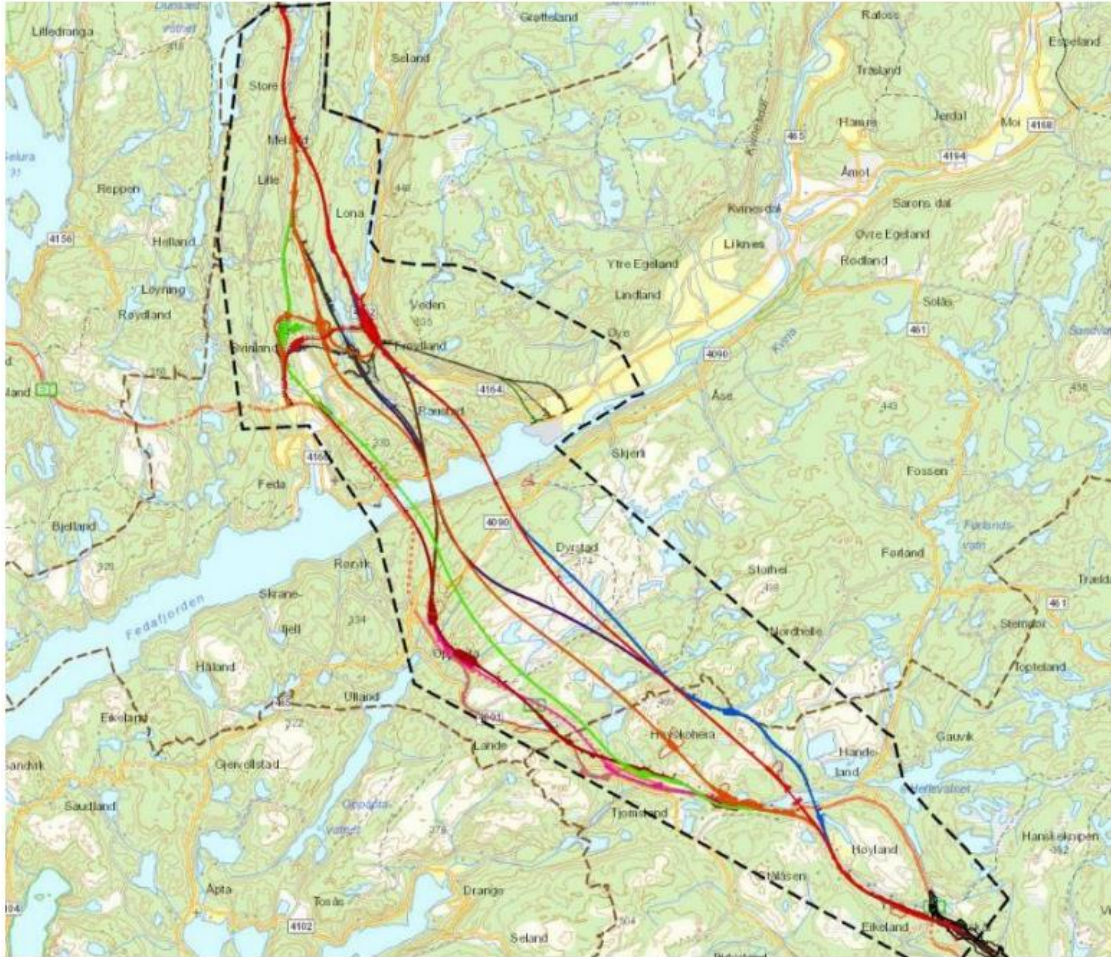
Nye Veier varslet 15.september 2021 oppstart av detaljreguleringsplan for strekningen fra Røyskår vest i Lyngdal kommune over Kvinesheia til Kvinesdals kommunegrense mot Flekkefjord. I tillegg skal fremtidig tunnel til Øyesletta utredes. Ny E39 vil korte ned reisetid, bedre trafikksikkerhet og knytte sammen felles bo- og arbeidsmarked i regionen. Strekningen er på ca. 25 km. Målet med planarbeidet er å finne den veikorridoren som totalt sett gir mest nytte for samfunnet.

Ved plangrensen i øst skal ny E39 koble seg på det regulerte toplanskrysset på Røyskår. Ved plangrensen i vest skal ny E39 koble seg på vedtatt KDP-linje som fortsetter videre vestover forbi Øysædvatnet, på kommunegrensen mellom Kvinesdal og Flekkefjord.

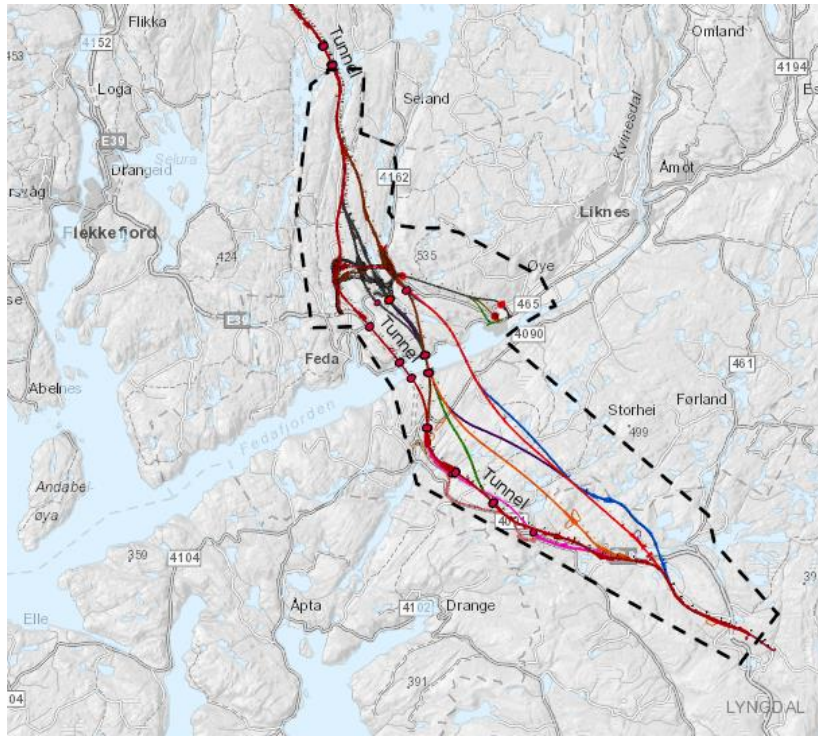
Planområdet dekker en korridor som omfatter eksisterende E39, alle de aktuelle alternativene for ny E39 samt nye og omlagte lokalveier i området. Planområdet strekker seg fra Røyskår i

Lyngdal, gjennom Kvinesdal, til grensen mot Flekkefjord. Området omfatter også utredninger om fremtidig tunnel til Øyesletta.

Varsel om planoppstart med tilhørende dokumenter, samt annen informasjon i saken er tilgjengelig på veiprosjektets nettside: <https://www.nyeveier.no/prosjekter/e39-sorvest/e39-lyngdal-vest-kvinesdal/>.



Figur: Vurderte linjer i planområdet

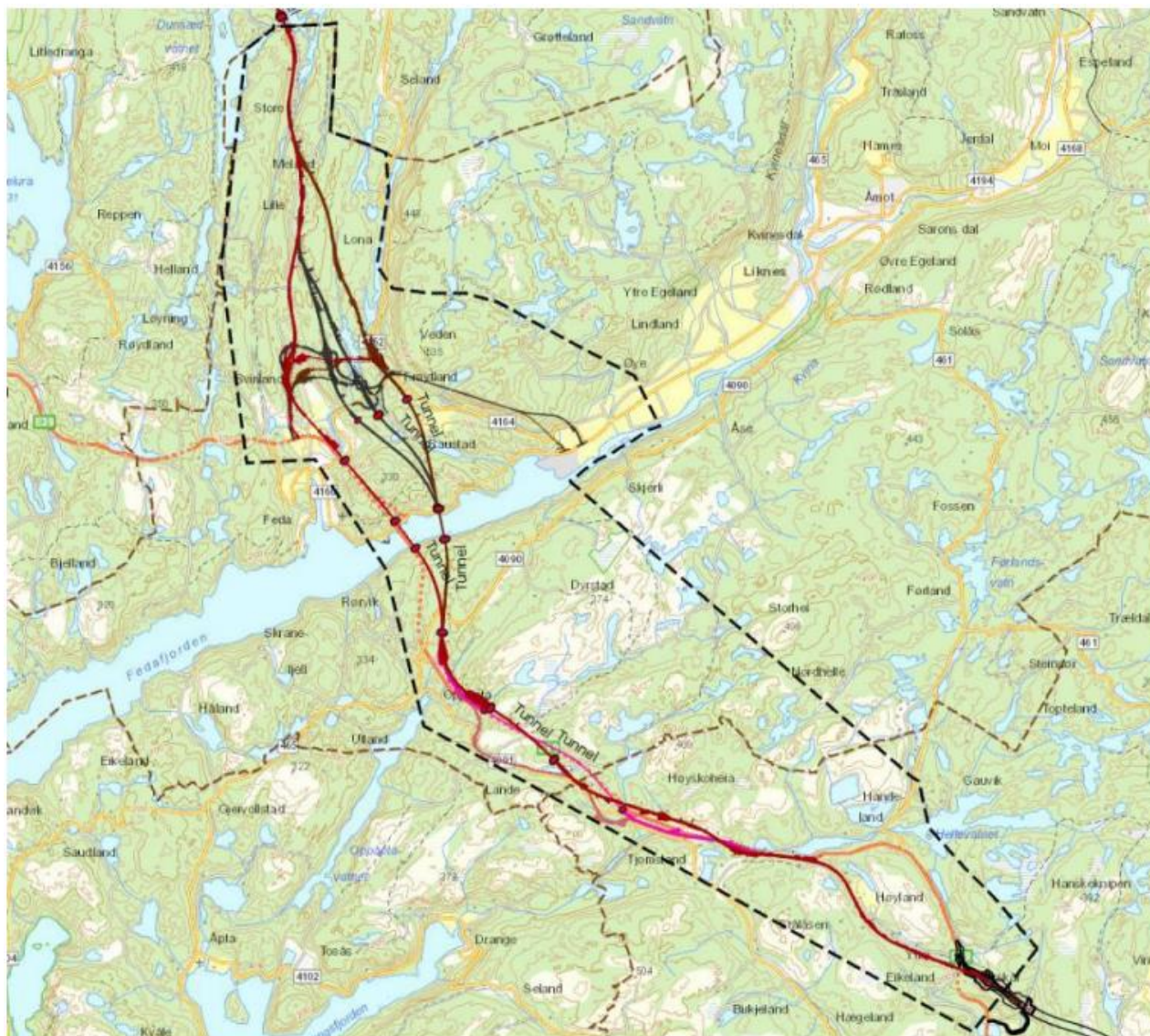


Postadresse:
Rådhuset
4440 Tonstad

Besøksadresse:

Telefon: 38 37 90 00
Telefaks: 38 37 90 01
28014608062
Bank kto.:

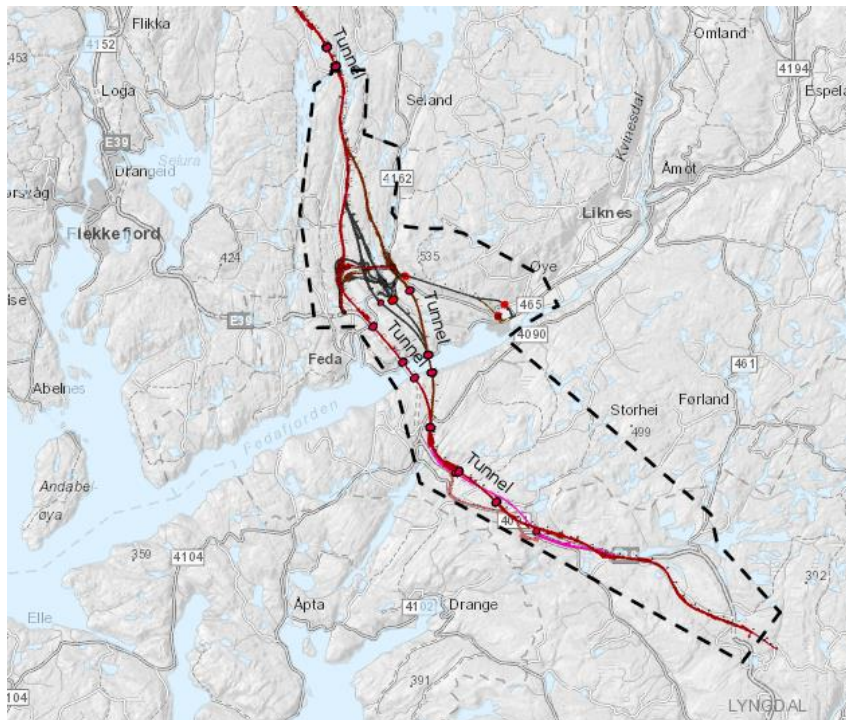
Internett: www.sirdal.kommune.no
E-post: post@sirdal.kommune.no
Org.nr.: 964964165



Figur: Linjer som anbefales tatt med videre

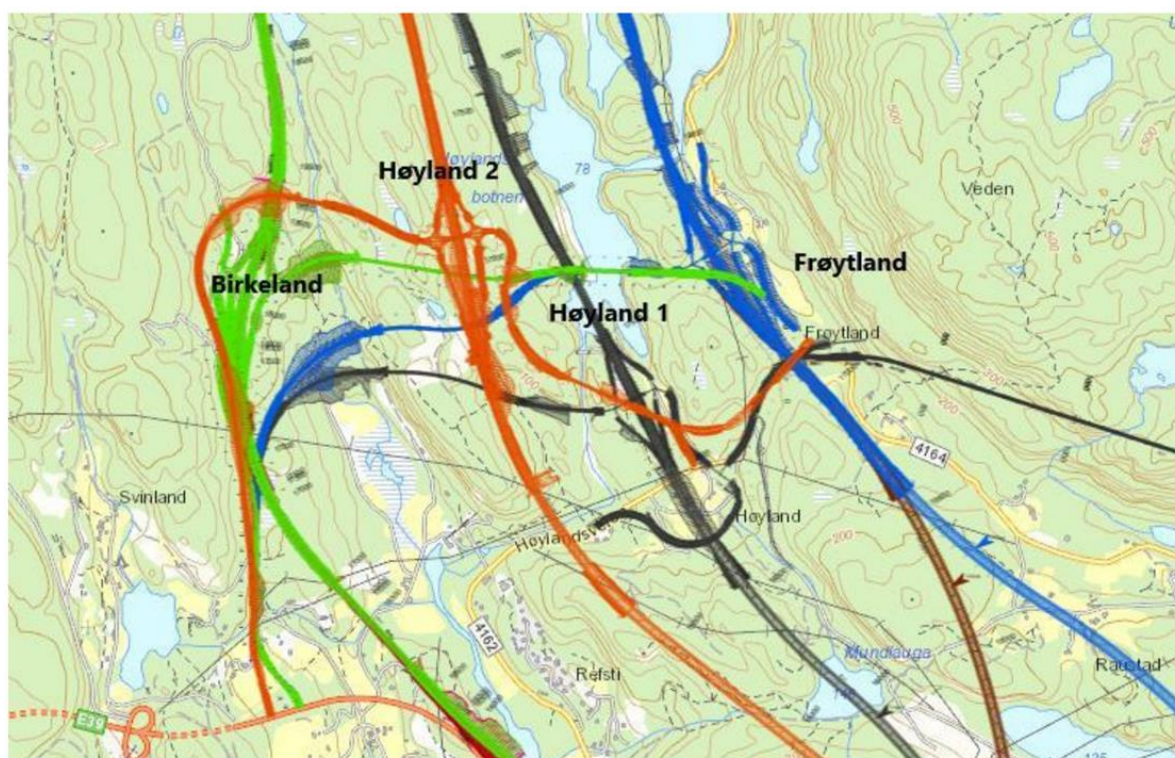
Følgende linjer anbefales og er derfor tatt med videre til vurdering i neste fase, jfr. fig. ovenfor:

- Linje 3A - Rødbrun - Kryss på Birkeland
- Linje 5 - Rosa - Kryss på Birkeland
- Linje 6 - Brun - Kryss Frøymland
- Linje 7 - Svart - Kryss Høyland 1
- Linje 10 (ikke vist) – løsninger med redusert standard og gjenbruk av dagens vei



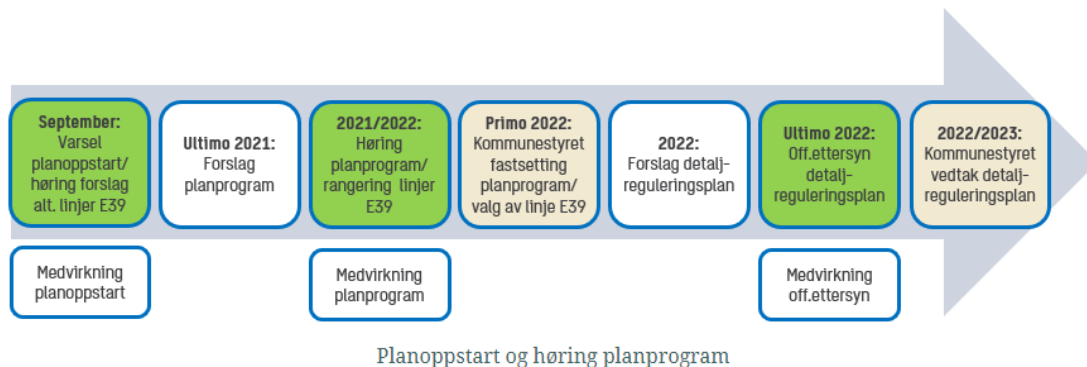
Linjeføring og kryss vest for Fedafjorden:

På vestsiden av fjorden fordeler linjene seg på fire ulike plasseringer av toplanskryss, ett på Birkeland, to på Høyland og ett på Frøyland. Alle kryssene har tilkobling til eksisterende E39, lokalveisystemet og ny tunnel fra Frøyland til Øyesletta.



Figur: Plassering av kryss vest for Fedafjorden

Det er lagt følgende fremdriftsplan for reguleringen:



Av fremdriftsplanen går det fram at det senere vil komme høring av planprogram hvor det er rangert linjer for E39 og mot slutten av 2022 vil detaljreguleringsplanen bli lagt ut til offentlig ettersyn.

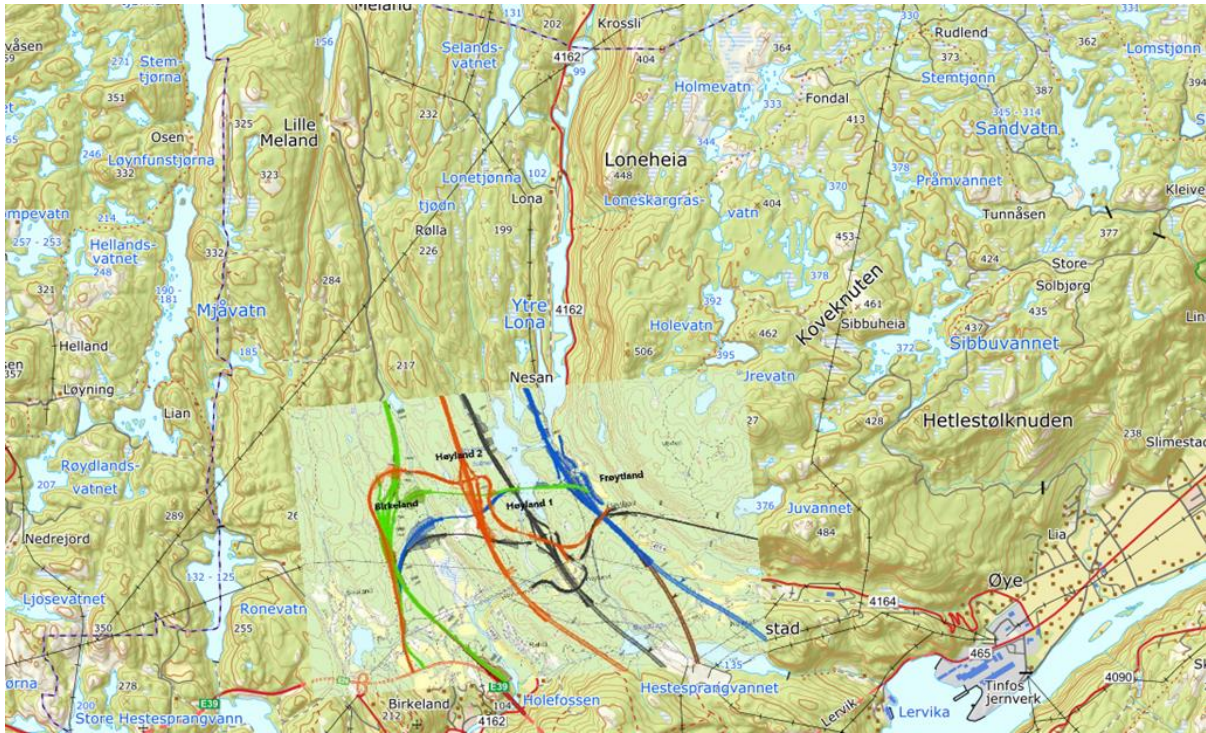
Vurdering

Sirdal kommune gav i k-sak 19/174 høringsuttalelse til kommunedelplan E39 Lyngdal vest-Ålgård. Som det framgår ovenfor under Bakgrunn, omfatter ikke vedtatt kommunedelplan strekningen Lyngdal vest – Kvinesdal. Av den grunn gjennomføres det nå alternativsøk for denne strekningen.

I saksfremlegget til k-sak 19/174 viste rådmannen til Nye veiers alternative veilinje med etablering av nytt kryss ved Frøytland, vest for Fedafjorden. I tillegg med bygging av nye lokalveier til eksisterende E39 ved Birkeland og ned til fylkesvei 465 på Øyesletta.

Rådmannen viste også til at traseforslaget til Nye veier vil gi en klart bedre løsning for Sirdal, når det gjelder tilknytning til ny E39 østover. Videre vil den gi en bedre forbindelse mot Liknes og Kvinesdal, siden det forutsettes etablering av tunell ned til Øye. Siden det også etableres tilførselsvei til Birkeland, og dagens E39, vil Sirdal også få raskere tilgang til dagens E39 (OPS-strekningen), som nå er nedbetalt.

I saken ble det på sterkeste anbefalt Nye veier å gå videre med denne løsningen, slik at prosjektet gjennom Listerregionen får en større samfunnsnytte og kan bli prioritert for utbygging. Dette er en løsning som vil gi Sirdal en betydelig bedre tilknytning mot Ny E39 enn planforslaget fra Statens vegvesen.



Figur: Georeferert kart med kryssplasseringer vest for Fedafjorden sett i større sammenheng.

I forslaget fra Nye veier inngår linje 6 med kryss Frøyland som en av linjene som er tatt med til videre vurdering.

Konklusjon

Rådmannen vurderer at det beste alternativet for Sirdal er linje 6 med kryss Frøyland. Krysset her vil gi en direkte kobling mot FV4162 nordover mot Klungland ved Kongevollvatnet videre på FV 466 til Sandvatn og FV42 til Tonstad.

Rådmannen finner ikke at kollektivknutepunkt er nevnt i forslaget fra Nye Veier som nå er annonsert. Plassering av kollektivknutepunkt er også av stor betydning for Sirdal. Rådmannen forutsetter at kollektivknutepunkt vil bli lokalisert til kryss Frøyland.

Sirdal kommune er opptatt av at de veiene som fører / skal føre til den nye Europaveien blir så gode som mulig.

Rådmannen påpeker at bygging av foreslåtte nye lokalveier vil forbedre tilkomsten mellom Listerkommunene. Tilkomsten mellom Listerkommunene anses som viktig, mellom annet for bo- og arbeidsmarkedet. I tillegg anses tilkomsten å ha stor nytte for samfunnet gjennom det offentlige kollektivtilbudet til Gyland togstasjon.

På bakgrunn av viktigheten av gode tilførselsveier henstilles det også om at tilførselsveiene må bygges samtidig med resten av veianlegget - dette bør innarbeides som rekkefølgekrav i reguleringsbestemmelsene.

Forslag til vedtak

Sirdal kommune fremmer innspill til detaljreguleringsplan for strekningen fra Røyskår vest i Lyngdal kommune over Kvinesheia til Kvinesdals kommunegrense mot Flekkefjord.

Postadresse:
Rådhuset
4440 Tonstad

Besøksadresse:

Telefon: 38 37 90 00
Telefaks: 38 37 90 01
28014608062

Bank kto.:

Internett: www.sirdal.kommune.no
E-post: post@sirdal.kommune.no
Org.nr.: 964964165

Sirdal kommune henstiller til at linje 6 med kryss Frøymland velges som veilinje for ny E39. Kryss Frøymland vurderes som det beste alternativet for Sirdal da det har en direkte kobling mot FV4162 nordover mot Klungland ved Kongevollvatnet videre på FV 466 til Sandvatn og FV42 til Tonstad.

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

Sirdal kommune mener at valg av linje 6 med kryss Frøymland, samt foreslåtte nye lokalveier som forbedrer det offentlige kollektivtilbudet og tilkomsten mellom Listerkommunene, vil gi et prosjekt med en stor samfunnsnytte.

Saksprotokoll i Utvalg for teknikk, landbruk og miljø - 12.10.2021 – PS 21/76

Votering

Rådmannens forslag til vedtak ble enstemmig tilrådt.

Tilråding fra utvalg for teknikk, landbruk og miljø

Sirdal kommune fremmer innspill til detaljreguleringsplan for strekningen fra Røyskår vest i Lyngdal kommune over Kvinesheia til Kvinesdals kommunegrense mot Flekkefjord.

Sirdal kommune henstiller til at linje 6 med kryss Frøymland velges som veilinje for ny E39. Kryss Frøymland vurderes som det beste alternativet for Sirdal da det har en direkte kobling mot FV4162 nordover mot Klungland ved Kongevollvatnet videre på FV 466 til Sandvatn og FV42 til Tonstad.

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

Sirdal kommune mener at valg av linje 6 med kryss Frøymland, samt foreslåtte nye lokalveier som forbedrer det offentlige kollektivtilbudet og tilkomsten mellom Listerkommunene, vil gi et prosjekt med en stor samfunnsnytte.

Saksprotokoll i Formannskapet - 14.10.2021 – 21/120

Votering

Utvalg for teknikk, landbruk og miljøes innstilling ble enstemmig tilrådt.

Formannskapets tilråding

Sirdal kommune fremmer innspill til detaljreguleringsplan for strekningen fra Røyskår vest i Lyngdal kommune over Kvinesheia til Kvinesdals kommunegrense mot Flekkefjord.

Sirdal kommune henstiller til at linje 6 med kryss Frøymland velges som veilinje for ny E39.

Kryss Frøymland vurderes som det beste alternativet for Sirdal da det har en direkte kobling mot FV4162 nordover mot Klungland ved Kongevollvatnet videre på FV 466 til Sandvatn og FV42 til Tonstad.

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

Sirdal kommune mener at valg av linje 6 med kryss Frøymland, samt foreslåtte nye lokalveier som forbedrer det offentlige kollektivtilbudet og tilkomsten mellom Listerkommunene, vil gi et prosjekt med en stor samfunnsnytte.

Saksprotokoll i Kommunestyret - 14.10.2021 – PS 21/79

Votering

Formannskapet tilråding ble enstemmig vedtatt.

Vedtak

Sirdal kommune fremmer innspill til detaljreguleringsplan for strekningen fra Røyskår vest i Lyngdal kommune over Kvinesheia til Kvinesdals kommunegrense mot Flekkefjord.

Sirdal kommune henstiller til at linje 6 med kryss Frøymland velges som veilinje for ny E39. Kryss Frøymland vurderes som det beste alternativet for Sirdal da det har en direkte kobling mot FV4162 nordover mot Klungland ved Kongevollvatnet videre på FV 466 til Sandvatn og FV42 til Tonstad.

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

Sirdal kommune mener at valg av linje 6 med kryss Frøymland, samt foreslåtte nye lokalveier som forbedrer det offentlige kollektivtilbudet og tilkomsten mellom Listerkommunene, vil gi et prosjekt med en stor samfunnsnytte.

Arne Fredriksen
Konstituert rådmann

May Britt Ousdal
Kst. enhetsleder arealforvaltning

Parter i saken

Særutskrift lastes opp på:

<https://innbyggerdialog3d.geodataonline.no/v1/?appid=885661ab671240a0ad8ef8ee9236ae08>

Nye Veier AS
Tangen 76
4608 KRISTIANSAND S

Vår dato: 14.10.2021
Vår ref.: 202114694-2
Arkiv: 323
Deres dato: 15.09.2021
Deres ref.: 10220781

Saksbehandler:
Maria Solem

NVEs innspill-Varsel om oppstart - Detaljregulering - E39 Lyngdal vest–Kvinesdal - Kvinesdal kommune

Vi viser til brev datert 15.09.2021. Saken gjelder varsel om oppstart av arbeid med detaljreguleringsplan for E39 Lyngdal vest- Kvinesdal i Lyngdal og Kvinesdal kommuner. Formålet med planarbeidet er å finne den veikorridoren som totalt sett gir mest nytte for samfunnet. Strekningen er på ca. 25 km, og ny E39 vil korte ned reisetid, bedre trafiksikkerhet og knytte sammen felles bo- og arbeidsmarked i regionen. I tillegg skal fremtidig tunnel mot Øye utredes.

Om NVE

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

NVEs konkrete innspill

Denne planen vil få virkninger for miljø og samfunn, og skal derfor konsekvensutredes etter plan- og bygningsloven § 4-2, og forskrift om konsekvensutredninger kapittel 2. Det er anbefalt fem veglinjer som tas med videre i planprosessen. Utredningskravet vil gjelde for alle linjene, og vi vil her komme med innspill knyttet til utredningsbehov og NVEs forventinger uavhengig av de enkelte linjevalgene.

Vurdering av veglinjer

Nye Veier har gjennomført en grovsilingsrapport og velger å legge ut 5 veglinjer til videre vurdering. Alle linjene vil i en eller annen form berøre vassdrag. Vi forventer at Nye Veier legger forholdet til vassdrag til grunn når disse linjene optimaliseres og vektas for videre siling og anbefaling.

Siden vi nå er i en grovsilingsfase, og mye kunnskap fremdeles er ukjent, har vi ikke gått i detalj og sammenstilt alle linjene. Vi vil derfor ikke gi tilslutning til noen av linjene nå.

E-post: nve@nve.no, Postboks 5091, Majorstuen, 0301 OSLO, Telefon: 22 95 95 95, Internett: www.nve.no

Org.nr.: NO 970 205 039 MVA Bankkonto: 7694 05 08971

Hovedkontor

Middelthunsgate 29
Postboks 5091, Majorstuen
0301 OSLO

Region Midt-Norge

Abels gate 9
7030 TRONDHEIM

Region Nord

Kongens gate 52-54
Capitolgården
8514 NARVIK

Region Sør

Anton Jenssensgate 7
Postboks 2124
3103 TØNSBERG

Region Vest

Naustdalsvegen. 1B
6800 FØRDE

Region Øst

Vangsvæien 73
Postboks 4223
2307 HAMAR



Vi har likevel noen betraktninger rundt de største grepene nord for Fedafjorden. Vi ser at linjene lengst øst i planområdet vil berøre Høydalsbotnen og Lonen i størst grad. Vi vil derfor, ut fra NVEs fagområde, anbefale at linje 6 (brun) og linje 7 (sort) ikke videreføres/ tas ut av planen nord for Fedafjorden.

Vi ser videre at en del av sidevegene vil krysse vassdragene. Dette gjelder særlig kryssing av Høydalsbotnen, hvor det er vist at både rød, rosa og brun linje har lagt opp til at sidevegen skal krysse vassdraget. Vi ber derfor om at det jobbes videre med ulike kombinasjoner av sideveger og hovedveger, slik at denne kryssingen kan unngås.

Vi gjør også oppmerksom på at samtlige linjer per i dag er lagt over Indretjønn. Dette er svært uheldig, og vi vil oppfordre til at veglinjene bearbeides videre i dette området.

Vi forventer at det jobbes videre slik at linjene optimaliseres.

Vassdragsmiljø

NVE mener generelt at samferdselsanleggene bør unngå utfylling i vann og vassdragsnære områder. Videre må vannveier krysses med god nok kapasitet, slik at faren for flom, erosjon og skred ikke øker.

Videre er bruer er å foretrekke fremfor kulverter. Brupilarer er bedre enn utfylling i vann, som bør unngås. Der det planlegges med utfylling eller andre inngrep i vassdrag må det fremgå av planen hvordan ulempene ved disse inngrepene er vurdert opp mot alternativene. Eventuelle utfyllinger må gis en mest mulig naturlig utforming.

Alle vassdragstiltakene må beskrives i planforslaget. Det må det lages en oversikt over alle tiltakene som planlegges knyttet til vann og vassdrag, der virkningene for allmenne interesser og aktuelle avbøtende tiltak er sammenstilt og vurdert. For at NVE skal kunne vurdere effekten av tiltak på vassdraget må det gjøres konkrete vurderinger av hvilke løsninger som brukes hvor (f.eks. kulvert vs bru, kulvert lengde etc.). Dette må følges opp med konkrete bestemmelser i planen.

Det må særlig vurderes om tiltaket kan være til nevneverdig skade eller ulempe for allmenne interesser i vassdrag, jf. vannressursloven. Uttrykket "allmenne interesser" skal, når det gjelder vannressursloven, tolkes vidt. Det er særlig ideelle eller ikke-økonomiske interesser som faller inn under begrepet. Som eksempler på allmenne interesser kan nevnes fiskens frie gang, allmenn ferdsel, naturvern, biologisk mangfold, friluftsliv, vitenskapelig interesse, kultur -og landskapshensyn, jordvern, hensyn til flom og skred.

Planforslaget må ikke legge til rette for tiltak i og ved vassdrag uten at det samtidig avklares hvorvidt tiltaket er gjennomførbart i overensstemmelse med vannressursloven, jf. blant annet §§ 5, 8 og 18.

Verna vassdrag

Planområdet berører Lyngdalselva som er et vernet vassdrag ([024/2 Lyngdalselva - NVE](#)). Her er det viktige verneverdier som må ivaretas, og det må ikke planlegges for tiltak som kan svekke disse. RPR for verna vassdrag må legges til grunn i planarbeidet. Retningslinjenes virkeområde omfatter hovedelv, sideelver, større bekker, sjøer og tjern, samt et område på inntil 100 meters bredde på hver side av disse.

Grunnvann

Tema grunnvann må belyses under planarbeidet. Det må undersøkes om tiltaket vil påvirke grunnvannet på en slik måte at det kan medføre nevneverdig skade/ulempe for allmenne interesser, jf. vannressursloven §§ 43a og 45. Det må påses at tiltaket ikke vil føre til innlekkasje og grunnvannssenkning.



Tunell og massedeponier

Det er stor variasjon mellom de foreslåtte linjene, også når det gjelder bruk av tunnel. Det er i utgangspunktet positivt for vassdragene når veggen legges i tunnel. Utfordringene kan være senkning av grunnvannstanden og innlekkasje av vann i tunnelene. Det er derfor viktig at det i planarbeidet vurderes om det er fare for drenering av grunnvannet. Det må gjøres grunnundersøkelser med tanke på bergets beliggenhet, kvalitet på berg og løsmasser i tillegg til hydrogeologiske undersøkelser.

Ulik tunneldrivemetode vil gi ulike fraksjoner og dermed også ulike muligheter for gjenbruk. Dette kan ha konsekvenser for områder for massedeponering. NVE gir derfor et innspill om at det må vurderes hvordan massehåndteringen skal foregå med ulike aktuelle drivemetoder.

Plassering av massedeponier bør gjøres tidlig i planprosessen, og sees i sammenheng med resten av planen. Det er viktig å planlegge slik at ikke overskuddsmasser legges i raviner, bekkedaler og vassdrag. NVE mener derfor det er viktig at massehåndteringen løses som en del av reguleringsplanen.

Kantsoner

Det er viktig å ivareta kantsonene langs vassdragene. I den grad kantvegetasjon skades må det legges til rette for at reetablering ved naturlig revegetering. Vi oppfordrer til at NVE veileder nr 2 2019 [Veileder, bokmål \(nve.no\)](#) Kantvegetasjon langs vassdrag legges til grunn.

Samordning mot vannressursloven

Dersom en reguleringsplan innebærer vassdrags- eller grunnvannstiltak som kan være til nevneverdig skade eller ulempe for noen allmenne interesser, kan vedtak av reguleringsplanen erstatte vedtak etter vannressursloven for vassdragstiltak (konsesjon), jmfør vannressurslovens § 20. Det forutsetter at planforslaget inneholder tilstrekkelig grunnlag for å vurdere tiltaket etter vannressursloven, jmfør vannressurslovens § 23. Det innebærer blant annet at tiltaket er tilstrekkelig belyst, alternative lokaliseringer og tekniske løsninger vurdert, og avbøtende tiltak innarbeidet i planbestemmelsene. Dersom det viser seg at vei-/sikringsanlegg kan være til nevneverdig skade eller ulempe for allmenne interesser, stiller vannressurslovens § 23 blant annet krav om vurdering av alternative tekniske løsninger og lokaliseringer.

Dersom virkninger av et planlagt tiltak kan kompenseres ved hjelp av ulike avbøtende tiltak og dette er nedfelt i planbestemmelsene, er dette et viktig vurderingsmoment og kan være avgjørende for utfallet i saken.

Dersom reguleringsplanen åpner for vassdragstiltak som ikke er godt nok opplyst, vurdert og ivaretatt i planen eller tiltak som ikke ville fått konsesjon etter vannressursloven, vil NVE kunne ha innsigelse til reguleringsplanen.

For ytterligere informasjon, se [NVEs veileder 1/2021 Vannressursloven og NVEs behandling av vassdrags- og grunnvannstiltak. \(NVE Veileder\)](#).

Sikkerhet mot skred- og flomfare

Fare for flom og overvann

Et vegprosjekt som ny E39 vil føre til store endringer i terrenget. Endringer i terrenget vil videre kunne gi endringer i avrenning og vannhåndtering.. Det planlagte tiltaket må derfor avklare at omgivelsene ikke blir utsatt for økt flom- eller skredfare, jmfør [plan- og bygningslovens §28-1](#) 1. ledd, 2. punktum. Vi forutsetter at skred- og flomsikkerhet for selve tiltaket blir ivaretatt i henhold til gjeldende håndbøker.

Planområdet berører flere vassdrag. I [NVE Atlas](#) viser aktsomhetskartet for flom at det er store områder som potensielt er utsatt for flom.



Overvann er også et tema som må utredes videre i planarbeidet. Vi anbefaler at [Statlige planretningslinje for klimatilpasning](#) legges til grunn. Her vektlegges åpne og naturbaserte løsninger for håndtering av de store vannmengdene vi kan forvente ved nedbørshendelser i fremtidens klima. Avvik fra dette må begrunnes særlig. På [Klimaservicesenter](#) ligger det klimaprofiler for alle fylkene. Vi anbefaler at disse tas i bruk.

Kvikkleire

Det er mulighet for kvikkleire nede ved Fedafjorden, særlig ved Feda og Øye. Dersom det skal gjøres tiltak i disse områdene må grunnforholdene kartlegges etter NVEs veileder 1/2019 Sikkerhet mot kvikkleireskred. I denne nye veilederen er det en økt bevissthet knyttet til fare for skred i strandsonen.

Det må gjøres konkrete vurderinger og dokumenteres hvordan stabiliteten skal sikres i anleggsperioden og ved permanent situasjon. Det må også beskrives hvilke virkninger eventuelle tiltak vil ha for vassdragene og vassdragsnære områder. Nødvendige sikringstiltak må beskrives og virkningene av tiltakene må utredes.

Vi minner om at grunnforholdene må også kartlegges i områder der det planlegges massehåndtering. Både permanente og midlertidige anlegg må vurderes.

Ved kartlegging av nye faresoner for kvikkleireskred ber vi om at disse meldes inn via vår innmeldingsløsning slik at faresonene blir tilgjengelig på det offentlige kartgrunnlaget, se nettsiden [Innmelding av farekartlegging - NVE](#).

Skred i bratt terreng

Vi gjør oppmerksom på at det i [NVE Atlas](#) er vist flere aktsomhetssoner for skred i bratt terreng. Den reelle faren må utredes og ivaretas som en del av planen. Det må også vurderes om tiltaket kan medføre økt fare for skred for omkringliggende områder.

Energianlegg

Det er flere nettanlegg og vannkraftanlegg innenfor planområdet. Det må tas hensyn til drift, vedlikehold og eventuelle behov for videreutvikling av anlegg for produksjon og overføring av elektrisk kraft. Vi gjør også oppmerksom på at Kvinesheia vindkraft er gitt konsesjon og at dette anlegget vil ligge innenfor plangrensen.

NVE forutsetter at planarbeidet utarbeides i tett dialog med anleggseier, der planforslaget kan berøre disse interessene. Det skal angis hensynssone i plankartet der det er anlegg med konsesjon etter energiloven.

Generelle råd

For å få en fullstendig oversikt over hvordan dere kan ta hensyn til våre tema i reguleringsplanen anbefaler vi dere å bruke våre [internettider for arealplanlegging](#). Her er informasjonen og veiledningen lagt opp etter plannivå. Vi vil særlig vise til [Kartbasert veileder for reguleringsplan](#). Veilederen leder dere gjennom alle våre fagområde, og gir dere verktøy og innspill til planarbeidet. Den som utarbeider planen, har ansvar for at disse interessene blir vurdert i planarbeidet.

NVEs oppfølging av planarbeidet

Dersom planen berører NVEs saksområder, skal NVE ha tilsendt planen ved offentlig ettersyn. I plandokumentene må det gå tydelig fram hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen. Alle relevante fagutredninger innen NVEs saksområder må være vedlagt planer som sendes på høring til NVE. Vi ber om at alle plandokument blir sendt elektronisk til NVE.



NVE prioriterer å gi innspill og uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger. Etter en faglig prioritering gir vi bistand til de kommunene som har størst behov.

Ta gjerne kontakt på e-post eller telefon ved konkrete spørsmål om NVEs saksområder.

Med hilsen

Øyvind Leirset
seksjonssjef

Maria Westrum Solem
senioringeniør

Dokumentet sendes uten underskrift. Det er godkjent i henhold til interne rutiner.

Kopi til:

KVINESDAL KOMMUNE
LYNGDAL KOMMUNE
STATSFORVALTEREN I AGDER

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

Dato: 15.10.2021
Vår referanse: AEVK-S22598
Dokumentansvarlig: Lysne, Martin
Deres referanse: 10220781

E39 Lyngdal vest – Kvinesdal; Kunngjøring av igangsetting av planarbeid. Innspill fra Agder Energi Vannkraft AS

Vi viser til brev av 15.09.2021 der Nye Veier ber om innspill til planoppstart og de anbefalte linjealternativene for ny E39 som er presentert.

Agder Energi Vannkraft AS («AEVK») vil i denne innledende fasen av planprosessen gjøre rede for gjeldende tillatelser og vannkraftanlegg som er i drift innenfor planområdet.

Ved kgl.res. av 15.12.1950 ble det gitt tillatelse til å regulere Høylandsbotn i Fedaelva mellom nedre kote 73,0 (LRV) og øvre kote 77,5 (HRV). Ved kgl.res. av 24.11.2000 fikk Vest-Agder Energiverk (i dag AEVK) tillatelse til å erverve fallrettigheter knyttet til Høylandsfoss kraftverk i Fedavassdraget. AEVK eier og drifter i dag Høylandsfoss kraftverk med tilhørende reguleringer i Fedavassdraget.

Kartskissen i vedlegget viser vannkraftinstallasjonene AEVK eier og drifter i planområdet. Kartskissen er et utsnitt av 2D kart av planområdet. Vi understreker at trase for vannveien i kartet ikke er målt inn og må anses som unøyaktig. Inntaksmagasinet Høylandsbotn er regulert 4,5 meter mellom kotene 73,0 og 77,5. Fra inntaksdammen går vannveien delvis i tunell og delvis som rørgate i dagen ned til Høylandsfoss kraftverk.

Det fremgår av kartskissen at enkelte av de anbefalte linjealternativene kommer direkte i konflikt med rørgate og tunell mellom inntaksmagasinet Høylandsbotn og Høylandsfoss kraftverk.

Dette er et foreløpig innspill fra AEVK i forbindelse med Nye Veiers kunngjøring av igangsetting av planarbeid knyttet til ny E39 Lyngdal vest - Kvinesdal.

Dersom det er spørsmål knyttet til dette ber vi om å bli kontaktet.

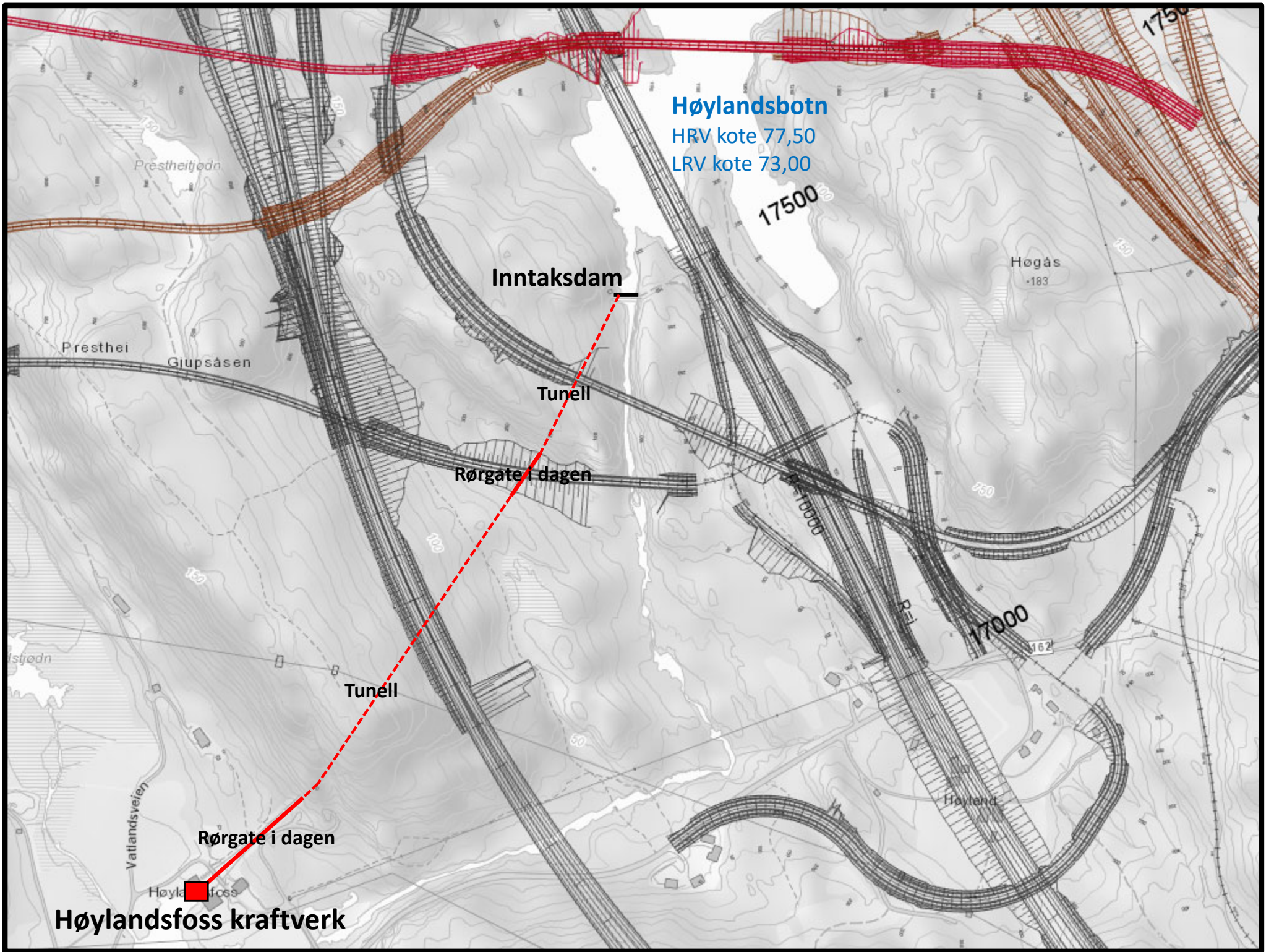
Med hilsen

Agder Energi Vannkraft AS

Jakob Hovet

Martin Lysne

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og krever ikke signatur.





Nye Veier AS

Tangen 76
4608 KRISTIANSAND S

Saksbehandler, innvalgstelefon

Bjørn Loland, 38 17 62 23

Innspill til oppstart av detaljregulering for E39 Lyngdal vest - Kvinesdal i Lyngdal og Kvinesdal kommuner

Vi viser til brev fra Nye Veier AS, med varsel om oppstart av detaljregulering for E39 Lyngdal vest - Kvinesdal.

Bakgrunn

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

Vedlagt oppstartsvarselet foreligger en grovsilingsrapport med flere ulike linjer. Nye Veier ber i oppstartsvarselet om innspill til de anbefalte linjealternativene.

Planprogrammet skal på høring mot slutten av 2021. Statsforvalteren vil komme med innspill til selve utredningsprogrammet i denne høringen.

Den skisserte fremdriften i oppstartsvarselet tilsier at det skal utarbeides planforslag i 2022, og det tas sikte på offentlig ettersyn av planforslag mot slutten av 2022.

Innspill fra Statsforvalteren

I det aktuelle planarbeidet har man besluttet å gå rett på detaljregulering med konsekvensutredning. Statsforvalteren har i eksterne samarbeidsgruppemøter uttrykt støtte til dette grepet. Etter vår vurdering vil dette stille ekstra krav til konsekvensutredningen, og vi vil komme med detaljerte innspill til planprogrammet når dette legges på høring.

I vedlagte grovsilingsrapport er det anbefalt fire linjer, 3A, 5, 6 og 7. I tillegg skal alternativ 10 med mulige løsninger for gjenbruk av dagens vei tas med videre. Linjen med lang tunnel under Kvinesheia, som ble spilt inn fra Nye Veier under høringen av statlig kommunedelplan E39 Lyngdal –



Ålgård, er ikke anbefalt videre på grunn av høy investeringskostnad og krevende anleggsgjennomføring med behov for store deponiområder.

Linjene som er anbefalt videre i planarbeidet er i korte trekk:

3A

3A går i dagsone fra Røyskår, gjennom Høylandsdalen, og videre i dagsone over deler av Vatlandstunnelen, før den går i en kortere tunnel mot Opoft. Fra Opoft går traséen i tunnel frem til Fedafjorden der den går i bro langs eksisterende bro og videre i tunnel ved Halmossen mot Birkeland. Fra Birkeland går traséen nordover, med nytt toplanskryss sør for Heståsen og videre nord i Høylandsdalen mot Store Meland og Melandsvatnet.

5

Linje 5 går i dagsone fra Røyskår frem til Vatlandstunnelen. Fra Lyngåsen utvides dagens E39 til firefeltsvei og går videre med nytt løp for vestgående trafikk i Vatlandstunnelen. Fra vestsiden av Vatlandstunnelen går linje 5 i tilnærmet samme trasé som 3A frem til kommunegrense mot Flekkefjord.

6

Linje 6 er lik linje 3A frem til etter dagsonen på Opoft. Linje 6 krysser Fedafjorden på en 500 meter lang hengebro der den går i tunnel videre mot Frøytland, med nytt toplanskryss mellom Frøytland, Høylandsbotnen og Frøitlandsfossen. Videre går traséen i bro over Frøitlandsfossen. Fra Frøitlandsfossen ligger veien i dagsone i kupert terreng frem til Store Meland og Melandsvatnet.

7

Linje 7 er lik linje 3A og 6 til etter dagsonen på Opoft. Linje 7 krysser Fedafjorden på bro mot Skarpnes, der den går i tunnel mot Høyland, med nytt toplanskryss på Høyland. Videre nordvest går linjen på bro over Høylandsbotnen, gjennom Høylandsdalen og videre frem til Store Meland og Melandsvatnet.

10

Ulike alternativer for gjenbruk av E39 er beskrevet i grovsilingsrapporten:

- Trinnvis utbygging av linje 5 med standardklasse H3 og fartsgrense 110 km/t.
- To felt med motorveistandard og fartsgrense 110 km/t for vestgående trafikk, og gjenbruk av dagens vei med/uten oppgradering fra Birkeland til østenden av Vatlandstunnelen.
- Minimumsløsninger med gjenbruk av Fedaheitunnelen og Fedafjorden bro for begge kjøreretninger.

Innspill til anbefalte linjer

I medvirkningsportal for E39 Lyngdal vest – Kvinesdal foreligger resultater fra NiN2-kartlegging gjennomført i 2021. Statsforvalteren har ikke hatt tilgang til detaljert informasjon om de ulike lokalitetene, men legger til grunn at disse resultatene vil være tilgjengelige under høring av planprogrammet. Foreløpig vurderer Statsforvalteren at alle de anbefalte linjealternativene har konfliktpotensiale med miljøverdier av nasjonal eller regional interesse, og ber om at det for alle linjealternativene vurderes konfliktdependente tiltak, herunder muligheter for strekninger med tunnel mellom kryssområdene nord for Fedafjorden og kommunegrense Flekkefjord.

Alle de anbefalte alternativene vil kunne ha betydelig påvirkning på vannforekomster innenfor nedbørsfeltet til Møska-vassdraget, Drangsfjorden bekkefelt, Oppåpta bekkefelt og Feda-vassdraget.



Vi ber om at det for alle alternativene vurderes alternative linjeføringer som i større grad kan hensynta avrenning av finmasser i anleggsfase og forurensning og veisalt i driftsfase.

Etter en samlet vurdering, så vil Statsforvalteren anbefale at man i det videre planarbeidet fokuserer på ulike muligheter for kombinasjon av linje 5 og gjenbruksalternativet. Linje 5 har størst muligheter for tilpasset gjenbruk av dagens trasé mellom Dyblemyra og Birkeland, lavere estimerte klimagassutslipp, samt mindre grad av konflikt med registrerte naturverdier og mindre negativ påvirkning på friluftslivsområder enn de andre anbefalte linjene. Etter Statsforvalterens vurdering ligger det betydelige innsparingsmuligheter ved å kombinere linje 5 og gjenbruksalternativet.

Etter vår foreløpige vurdering vil konfliktene med naturverdier være mulig å unngå med enkelte tilpasninger av linje 5:

- Vi vil anbefale at linjen legges om på strekningen forbi Ytre Eikeland, slik at den sammenfaller med eksempellinje 1 og unngår registrert naturtype i dette området.
- Vi vil anbefale å vurdere en alternativ linjeføring mellom Vatlandstunnelen og ny tunnel ved Opofta. Etter vår vurdering bør det ses på muligheter for tunnel på deler av strekningen, eksempelvis under Timbreåsen, samt et alternativ som unngår gjenfylling av Indretjønn.
- Nord for Birkeland krysser linje 5 flere naturtyper registrert i NiN-kartlegging utført i 2021. Statsforvalteren er ikke kjent med detaljene rundt naturtypene, men ber om at det vurderes tiltak for å redusere negativ påvirkning på naturtypene.
- Vi vil anbefale å se på muligheter for enkelte strekninger med tunnel nord for Birkeland. Her ligger linje 5 i en sammenhengende dagsone i over 6 km og vil kunne utgjøre en betydelig landskapsøkologisk barriere.

Etter Statsforvalterens vurdering bør det foreligge betydelige samfunnsøkonomiske fordeler ved å gå for et alternativ uten gjenbruk av dagens E39. Herunder ber vi om at det i finsilingsrapport klart fremgår kostnadsestimater for de ulike variantene av gjenbruk og kombinasjon med linje 5. Videre ber vi om at kostnader knyttet til drift og vedlikehold av dagens E39 inkluderes i vurderingen av de andre alternativene.

Med hilsen

Pia K. Hem Molaug (e.f.)
faggrupeleder Plan

Bjørn Loland
seniorrådgiver
Miljøvernavdelingen

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

Lyngdal kommune	Postboks 353	4577	LYNGDAL
Agder fylkeskommune	Postboks 788 Stoa	4809	ARENDAL
Norges vassdrags- og energidirektorat	Postboks 5091, Majorstuen	0301	OSLO
Kvinesdal kommune	Nesgata 11	4480	KVINESDAL
Statens vegvesen	Postboks 1010 Nordre Ål	2605	LILLEHAMMER



SWECO Norge AS
Postboks 80 Skøyen
0212 OSLO

Dato: 14.10.2021
Vår ref: 21/05784-2
Deres ref:

Uttalelse til varsel om oppstart av arbeid med reguleringsplan for E39 Lyngdal vest–Kvinesdal i Lyngdal og Kvinesdal kommuner

POST- OG BESØKSADRESSE

Ladebekken 50
7066 Trondheim

TELEFON + 47 73 90 46 00

E-POST post@dirmin.no

WEB www.dirmin.no

GIRO 7694.05.05883

SWIFT DNBANOKK

IBAN NO5376940505883

ORG.NR. NO 974 760 282

SVALBARDKONTOR

TELEFON +47 79 02 12 92

Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard (DMF) viser til ovennevnte sak, datert 15. september 2021.

DMF er statens sentrale fagmyndighet ved forvaltning og utnyttning av mineralske ressurser, og skal bidra til størst mulig samlet verdiskaping basert på en forsvarlig og bærekraftig utvinning og bearbeiding av mineraler. Vi forvalter lov om erverv og utvinning av mineralske ressurser (mineralloven), og har i tillegg et særlig ansvar for at mineralressurser blir ivaretatt i saker etter plan- og bygningsloven.

Sentrale mål i mineralforvaltningen er å sikre tilgangen til mineralressursene i framtida og å hindre at viktige forekomster båndlegges av arealbruk som utelukker framtidig utnyttelse.

Om planen

Nye Veier har startet planarbeid med detaljreguleringen for fremtidig E39 mellom Lyngdal vest og Kvinesdal på strekningen Røyskår til kommunegrensen mellom Kvinesdal og Flekkefjord. Strekningen vil korte ned reisetid, bedre trafiksikkerheten og knytte sammen felles bo- og arbeidsmarkedet i regionen. Planen utløser krav om konsekvensutredning, og Nye Veier ber om å få innspill til tema som bør inkluderes i konsekvensutredningen.

Uttalelse fra DMF

Varslet plangrense berører Opofte steinbrudd som er i drift ifølge vårt uttaksregister, som framgår av vårt kartinnsyn¹. Planen berører også natursteinregistreringen Teistedal, som ifølge Norges geologiske undersøkelse (NGU) ikke er vurdert². Ifølge NGU har det tidligere blitt tatt ut naturstein fra forekomsten, blant annet til bruk som murestein. DMF legger til grunn at uttak og forekomster som blir berørt omtales i planbeskrivelsen.

Konsekvensutredning

¹ DMF kartinnsyn: <https://minit.dirmin.no/kart/>

² NGU natursteinregistrering Teistedal:

https://aps.ngu.no/pls/oradb/minres_deposit_fakta_NY_KS.Main?p_objid=18114&p_spraak=N



DMF ber om at konsekvensutredningen inkluderer masseuttak og mineralressurser som tema under utredning av naturressurser. Viktige mineralressurser må identifiseres og utredes i tråd med konsekvensutredningsforskriften. Vi minner samtidig om at konsekvenser for masseuttak med driftskonsesjon ifølge Håndbok V712 vurderes som prissatte konsekvenser. Planen må vurdere hvordan tiltak vil påvirke driften av uttaket og foreslå avbøtende tiltak dersom utbyggingen kan påvirke eksisterende drift og muligheten for framtidig utnyttelse av forekomsten det drives på.

Der eventuelle tiltak kommer i berøring med kjente forekomster med mineralske ressurser bør konsekvensutredningen kunne identifisere og omtale planens virkninger på forekomstene. I tilfellet for forekomster som ikke har kjent verdivurdering bør det innhentes tilstrekkelig informasjon som gjør det mulig å vurdere forekomsten inn under ikke-prissatte konsekvenser.

Massehåndtering

DMF kan ikke se at massehåndtering er nevnt på nåværende tidspunkt i planprosessen, men vi registrerer at plandokumentene beskriver ulike traseer for eventuell framtidig tunnel. Etablering av tunneler vil frembringe overskuddsmasser som kan brukes til samfunnsnyttig formål. I EUs Råvareinitiativ (Raw Materials Initiative – RMI) er bedre ressursutnyttning, bruk av restmaterialer og gjenvinning definert som en av tre hovedpilarer for bærekraftig utvikling. Det er stor miljøgevinst i å unngå at overskuddsmasser fra bygge- og anleggsbransjen går utnyttet til deponering fremfor samfunnsnyttig formål. DMF oppfordrer Nye Veier til å vurdere kvaliteten på overskuddsmassene for eventuell utnyttelse til samfunnsnyttig formål.

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

Vennlig hilsen

Dragana Beric Skjøstad
seksjonssjef

Kristine Stenvik
rådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer.
Saksbehandler: Kristine Stenvik

Mottakere:

SWECO Norge AS

Postboks 80 Skøyen

0212 OSLO

SWECO NORGE AS
E39 Lyngdal vest - Kvinesdal v/Espen Motzfeldt
Drange
Postboks 80, Skøyen
0212 LYSAKER

Saksbeh./tlf.nr.: Rune Garberg/90080853
Deres ref./Deres dato: Lyngdal: 4225 202107 |
Kvinesdal: 4227 2021001/ 15.09.2021
Vår ref.: 21/00954-5
Vår dato: 22.10.2021

Høringsuttalelse - Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid - E39 Lyngdal vest - Kvinesdal

Statnett viser til varsel datert 15.09.2021 om oppstart av reguleringsplanarbeid for E39 Lyngdal vest - Kvinesdal i Lyngdal og Kvinesdal kommuner.

Nye Veier har satt i gang et planarbeid for å lage detaljreguleringsplan for framtidig E39 mellom Lyngdal vest og Kvinesdal på strekningen fra Røyskår til kommunegrensen mellom Kvinesdal og Flekkefjord. Strekningen er på ca. 25 km, og ny E39 vil korte ned reisetid, bedre trafiksikkerhet og knytte sammen felles bo- og arbeidsmarked i regionen. I tillegg skal fremtidig tunnel mot Øye utredes. Målet med planarbeidet er å finne den veikorridoren som totalt sett gir mest nytte for samfunnet.

Statnett eier, drifter og utvikler det norske transmisjonsnettet – hovednettet i strømforsyningen. Transmisjonsnettet består av ca. 160 transformatorstasjoner og ca. 11000 km kraftledninger over hele Norge, foruten ledninger og sjøkabler til utlandet.

Statnett eier og drifter følgende transmisjonsnettanlegg innenfor planområdet:

- Feda transformatorstasjon
- Kvinesdal transformatorstasjon
- 525kV-ledningen Ertsmyra –Vollesfjord
- 300 kV-ledningen Kvinesdal –Åna –Sira
- 300 kV-ledningen Kvinesdal –Lista L1 og L2
- 300 kV-ledningen Kvinesdal Feda1 (NorNed)
- 300 kV-ledningen Feda – Fasekompensator
- 420 kV-ledningen Kvinesdal – Kristiansand
- 420 kV-ledningen Ertsmyra – Kvinesdal L1 og L2
- 300 kV-ledningen Kvinesdal – Kleven
- NorNed kabelforbindelse i Fedafjorden og inn til Feda transformatorstasjon
- Landingsplass (anlegg på kai) for transformatortransport (overgang sjø til land) på kaia ved Tinfos jernverk A/S

Vedlagt er et oversiktskart over anleggene.

Vi gjør oppmerksom på at det innenfor planområdet må tas nødvendige hensyn til drift og utvikling av anleggene. Statnetts merknader følger under.

Felles for elektriske anlegg - inntegning i plankart

Det foreslåtte planområdet berører alle de eksisterende transmisjonsnettledningene og transmisjonsnettkablene som innledningsvis er nevnt. Transmisjonsnettforbindelsene er bygget og drives i medhold av særskilt anleggskonsesjon gitt av Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), jf. energiloven § 3-1 første ledd.

Anlegg bygget i medhold av anleggskonsesjon er i all hovedsak unntatt fra plan- og bygningslovens bestemmelser, og for slike anlegg kan det derfor ikke vedtas planbestemmelser eller vilkår som del av reguleringsplan for andre tema. Transmisjonsnettledninger skal derfor ikke inntegnes som et planformål i reguleringsplan. Anleggene skal i stedet innarbeides i plankartet som hensynssone med SOSI-kode H740 (båndlegging etter energiloven) og tilhørende reguleringsbestemmelser (plan- og bygningsloven § 11-8 d) / § 12-6).

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

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

Hensynssonen bør være identisk med ledningsanleggets byggeforbudsbelte. Byggeforbudsbeltet tilhørende transmisjonsnettledningene er for 525 kV-ledningen Ertsmyra – Vollesfjord og 420 kV-ledningene totalt 40 meter bredt, 20 meter målt horisontalt til hver side fra senter av ledningen. Videre er byggeforbudsbeltet for 300 kV-ledningene totalt 38 meter bredt, 19 meter målt horisontalt til hver side fra senter av ledningen, bortsett fra for fjordspennet på 300 kV-ledningene Kvinesdal – Lista 1 og 2 hvor det er 43 meter bredt for hver av ledningene for strekning fra Kvinesdal transformatorstasjon til og med første mast sør for Fedafjorden. Sør for Fedafjorden blir byggeforbudsbeltet for disse ledningene 38 meter bredt for hver av dem.

I henhold til Forskrift om sikkerhet og beredskap i kraftforsyningen skal all kabelføring unntas offentlighet. Sjøkabelsettet i Fedafjorden og videre kabling inn til Feda transformatorstasjon er derfor ikke inntegnet på vedlagte situasjonskart. Risikovurdering av fare for mistede objekt ("dropped objects") fra installasjonsfartøy som skal arbeide nær kabler på Fedafjorden, inkludert forberedelser og etterarbeid, skal vektlegges spesielt av utbygger. En veiledende sikkerhetsavstand vil typisk være tilsvarende antall meter vanddyp på stedet.

Planer for transmisjonsnettet

Statnett arbeider kontinuerlig med tilrettelegging og tilknytning av nye kunder. For Kvinesdal stasjon er det konkret besluttet å øke transformeringen ned til Agder Energis 110 kV nett, og å temperaturoppgradere 300 kV-ledningene sørover mot Lista. På lengre sikt kan det bli aktuelt å spenningsoppgradere vår 300 kV-ledning mot Ana-Sira i nordvest. Det er store forbruksplaner i området som ønsker nettilknytning i Kvinesdal stasjon. Stasjonen kan også være aktuell som tilknytningspunkt for ny havvindproduksjon. Totalt gir dette behov for økte arealer og utvidelser av eksisterende felt i Kvinesdal stasjon. Statnett vurderer det som sannsynlig med en utvidelse av Kvinesdal stasjon mot sørøst innenfor det som i dag allerede er Statnetts tomt.

Nasjonal tungtransportberedskap og landingsplass på Tinfos jernverk A/S

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

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

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

Statnett har etablert landingsplass for transformatortransport på kaia ved Tinfos jernverk A/S. Se påtegning på vedlagt kart. Det er derfor viktig at planene ikke hindrer Statnett tilkomst til denne.

Er det spørsmål knyttet til transformatortransport og situasjonen her spesielt kan dere kontakte Statnett Transport ved Rune Flakk rune.flakk@statnett.no eller telefon 23 90 38 79.

Anleggsarbeid nært høyspentanlegg – 30 meters varslingsgrense

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

Arbeid nært spenningsatt anlegg, for eksempel sprengningsarbeid, anleggsarbeid og skogsarbeid, må skje på en måte som ikke gir fare for skade på personell eller Statnetts ledninger, maskiner og utstyr.

Det er en varslingsplikt for slikt arbeid dersom det skal foregå nærmere enn 30 meter målt horisontalt fra nærmeste strømførende line. Statnett skal da kontaktes seinest 6 uker før planlagt oppstart av arbeidet, slik at befaring kan gjennomføres og avtale om aktuelle sikkerhetstiltak kan inngås.

Det vises ellers til veiledning på Statnett sin hjemmeside;

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

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

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

Statnett ber om at ROS-analyse for planen/tiltaket gjennomføres med hensyn til transmisjonsnett som kritisk infrastruktur. Analysen må behandle både gjennomføring og ferdig bygget anlegg.

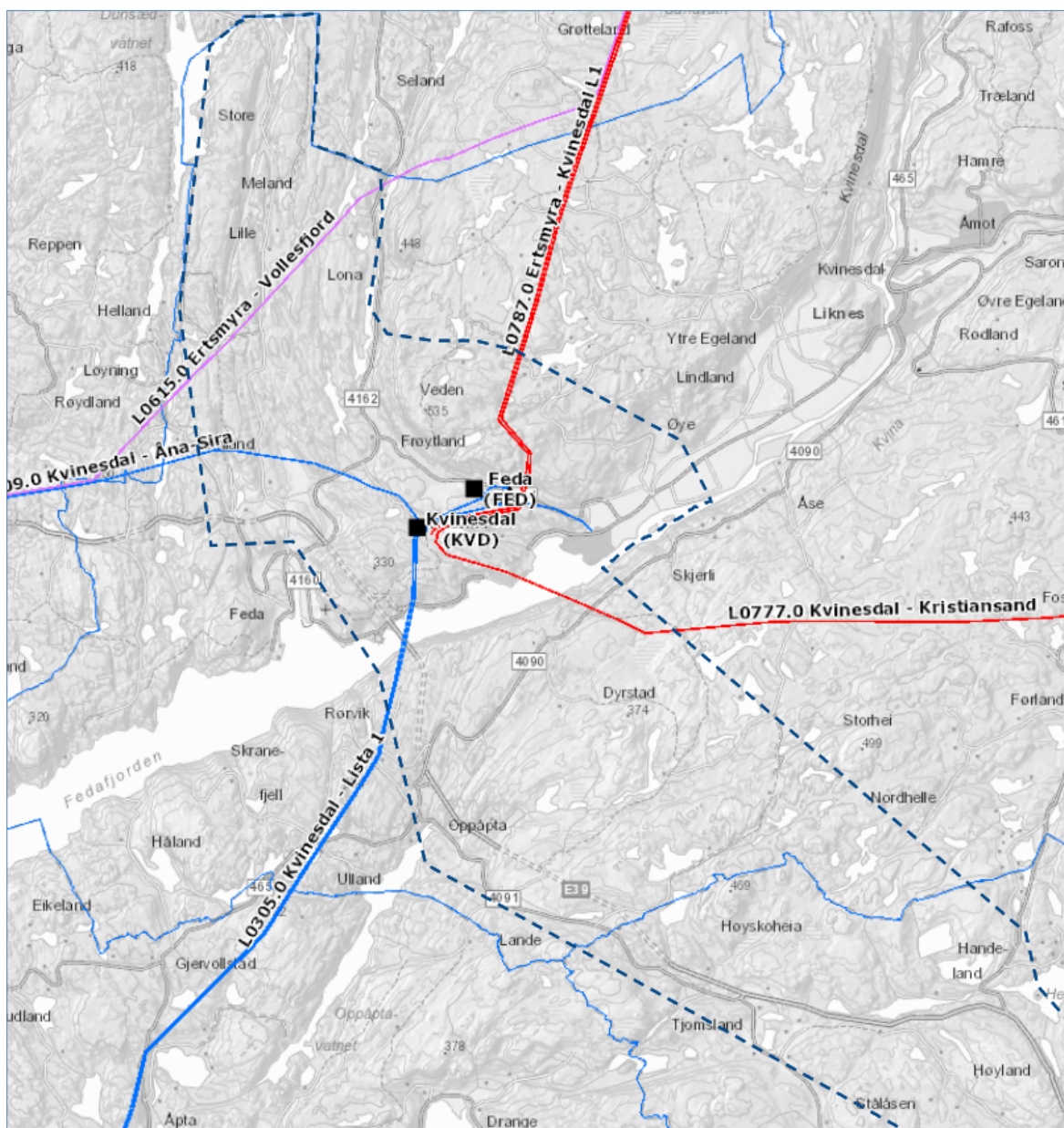
Statnett ber om å få være høringspart i det videre planarbeidet.

Med vennlig hilsen

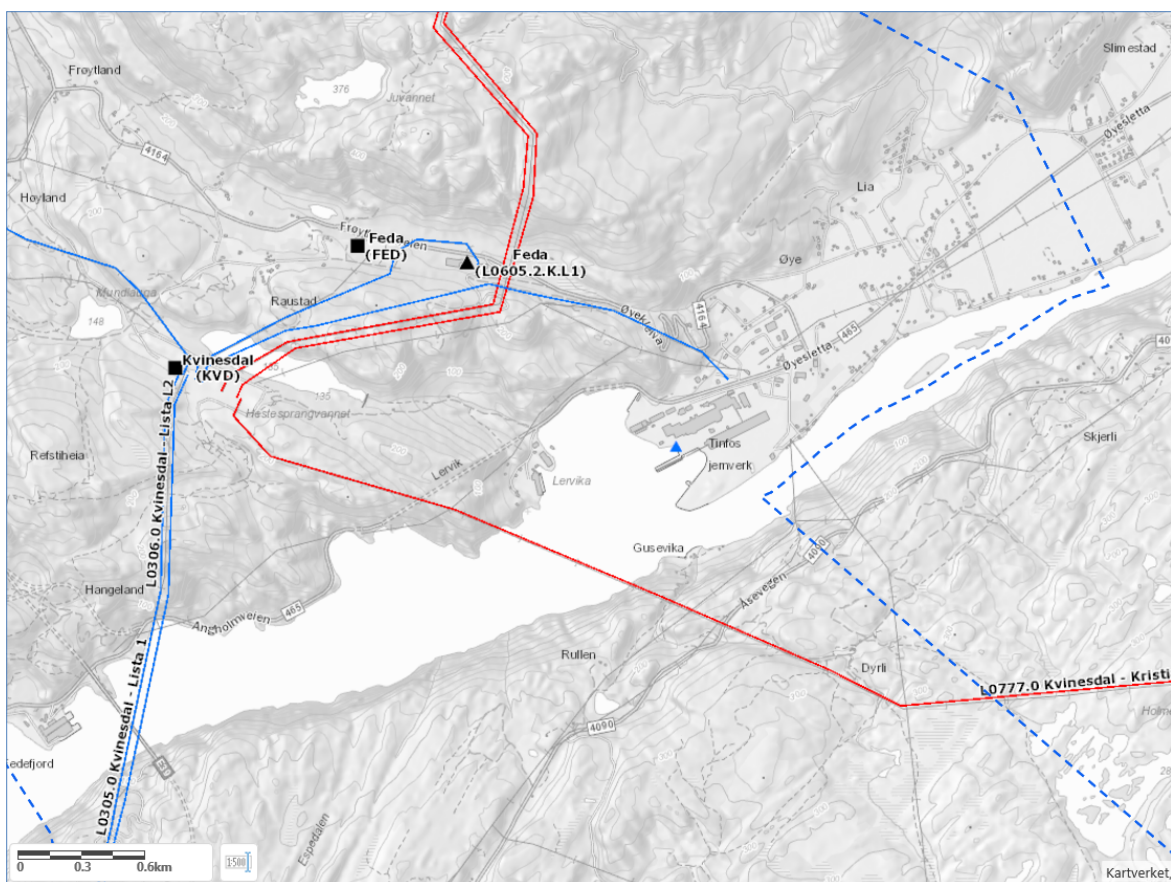
Svein Erik Fjellstad
Avdelingsleder – Eiendom og rettigheter

Rune Garberg
Seniorrådgiver

Kopi: NORGES VASSDRAGS- OG ENERGIDIREKTORAT NVE



Situasjonskart: Statnetts transmisjonsnettanlegg innenfor planområdet til detaljreguleringsplan for E39 Lyngdal Vest – Kvinesdal (sjø- og landkabler er vist på eget kart da disse er unntatt offentlighet).



Situasjonskart: Statnett landingsplass (anlegg på kai) for transformatortransport (overgang sjø til land) på kaia ved Tinfos jernverk A/S er markert med blå trekant.

Møteprotokoll

Forvaltningsutvalget

Dato: 21.10.2021 kl. 08:30

Sted: Rådhuset

Til stede på møtet:

Medlemmer	Parti
Sigmund Arne Oksefjell	Fellesliste Senterpartiet og Høyre
Knut Petter Netland	KRF
Brit Olimstad	KRF
Glenn Ivar Knabenes	Fellesliste Senterpartiet og Høyre
Kjell Inge Hunsbedt	FRP

Varamedlemmer	Parti	Forfall	Parti
Ole Helle	Fellesliste Senterpartiet og Høyre	Elisabeth Jerdal	Fellesliste Senterpartiet og Høyre
Sven Thore Lyding	AP	Ahmed Lindov	AP

Protokollfører:
Monica T Dugan

Til stede fra administrasjonen

Merknader:

Orienteringer:

Godkjent av:

SAKSKART			Side
Administrative vedtak til orientering			
Saker til behandling			
71/21	21/00990-6	Klage over avvisningsvedtak, Stadionvegen Øst	6
72/21	21/01067-8	124/105 Kleivsvegen 6: Dispensasjon og tillatelse til oppføring av garasje	7
73/21	21/01388-3	130/2 Gullestadvegen 25: Dispensasjon og tillatelse til gjenoppbygging av garasje/uthus	8
74/21	21/01027-7	Klage på vedtak: 178/83 Kvinlog - Tillatelse til tiltak - næringstomt	9
75/21	20/03688-19	Klage på vedtak: 113/294 Kvinaosen - Dispensasjon fra kommunedelplan for oppføring av sjøbu	10
76/21	21/01078-9	11/233: Sandeveien - Dispensasjon for oppføring av takoverbygg	11
77/21	21/01174-10	104/92 Husefjell - Søknad om dispensasjon - oppføring av bolig	12
78/21	21/01232-6	10/106 Fedevollen: Søknad om dispensasjon, oppføring av garasje	13
79/21	21/00709-8	Varsel om oppstart av planarbeid: Detaljregulering E39 Lyngdal vest - Kvinesdal	14

KVINESDAL, 21.10.2021

Sigmund Arne Oksefjell
Leder i utvalg

Administrative vedtak til orientering

Saknr	Arkivsak	Tittel
250/21	21/01263-13	Gunhild og Harald Egeland - Utsatt frist for spredning av husdyrgjødsel 124/5
251/21	21/01263-14	Andreas Strand - Utsatt frist for spredning av husdyrgjødsel 113/13
252/21	21/01389-2	Espen Jerdal Løland - Konesjon på erverv av 78/1 m/fl. Løland
253/21	21/01419-3	191/145/1/2 Reinshommen 16: Tillatelse til tiltak - terrasse
254/21	21/01418-3	André Moi - Tillatelse til tiltak uten ansvarsrett for oppføring av halm-og kunstgjødsellager på 89/1 Moisveien
255/21	21/01425-2	Jan Arne Gåseland - Konesjon på erverv av 85/16
256/21	21/00726-16	191/142 Knaben: Tillatelse til tiltak - midlertidig massedeponi
257/21	21/01428-4	Jan Terje Biktjørn - Samtykke til fradeling av bolighus 147/11 Biktjørnsveien 228
258/21	21/01439-2	Tillatelse til å bygge om Bumarkveien, 153/31
259/21	21/01428-8	Jan Terje Biktjørn - Vedtak, søknad om fradeling Biktjørnsveien 228, 147/11
260/21	21/00214-38	Trond Haugland Tønnessen -Fornyelse av dispensasjon for bruk av snøscooter - Kalvstøl - Støvlevann 75/17
261/21	21/00214-39	Anne Kristin Gundersen - Fornyelse av dispensasjon for bruk av snøscooter fra Øyebergan til 114/135
262/21	21/00963-5	Utsyn Bolig AS - Tillatelse til oppføring av fritidsbolig på 191/169/45 Hattevarden
263/21	21/01489-4	Geir Birger Nilsen - Tillatelse til etablering av minirensanlegg med etterpolering for bolig på 196/1 Røyland

264/21	20/04450-21	154/4 Øvre Omland: Tillatelse til tiltak - oppgradering av vei
265/21	21/01291-6	196/1 Røyland 57: Tillatelse til tiltak - enebolig
266/21	21/00266-11	162/119 Englemonåsen 2: Endring av gitt tillatelse for oppføring av ny enebolig
267/21	20/03176-17	191/143 Hattevarden: Ferdigattest - skikulvert

Saker til behandling

71/21 Klage over avvisningsvedtak, Stadionvegen Øst

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Forvaltningsutvalget	21.10.2021	71/21

Møtebehandling i Forvaltningsutvalget 21.10.2021:

Møtebehandling

Kvinesdal Frp fremmet følgende forslag til vedtak:

Forvaltningsutvalget mener at klagen er begrunnet og opphever avvisningsvedtaket.

Klagen er begrunnet i brev av 26.08.2021 og 13.09.2021 slik at vilkår i Pbl §12-14 annet ledd er oppfylt.

Votering

Kommunedirektørens forslag til vedtak ble vedtatt med 4 mot 3 stemmer (Frp, Ap og H)

Forvaltningsutvalgets vedtak

Forvaltningsutvalget har vurdert klagen fra Stadionvegen AS og ser ikke at det foreligger opplysninger som tilsier en omgjøring av kommunens vedtak av 10.09.21 i delegert sak 21/00990-4, om å avvise klagen fra Stadionvegen AS av 13.09.21

Saken oversendes Statsforvalteren i Agder for endelig avgjørelse.

Kommunedirektørens innstilling:

Forvaltningsutvalget har vurdert klagen fra Stadionvegen AS og ser ikke at det foreligger opplysninger som tilsier en omgjøring av kommunens vedtak av 10.09.21 i delegert sak 21/00990-4, om å avvise klagen fra Stadionvegen AS av 13.09.21

Saken oversendes Statsforvalteren i Agder for endelig avgjørelse.

72/21 124/105 Kleivsvegen 6: Dispensasjon og tillatelse til oppføring av garasje

Behandlet av	Møtedato	Saknr
Forvaltningsutvalget	21.10.2021	72/21

Møtebehandling i Forvaltningsutvalget 21.10.2021:

Møtebehandling

Det ble foretatt befarings, og de som møtte var Forvaltningsutvalgets medlemmer, Tor Arne Eiken, Chris Michelsen og Ellen Lindeland fra administrasjonen samt søker Frode Rafoss.

Nytt fellesforslag til vedtak:

I medhold av Plan- og bygningsloven (pbl) §19-2 og 21-4 gis det dispensasjon fra Kommunedelplan for Øyesletta §5.2 og tillatelse til oppføring av garasje på gnr. 124 bnr.105 Kleivsvegen 6, som omsøkt.

Begrunnelsen er at tiltaket ikke vil virke dominerende for naboer og allmennheten da bygget vil bli bygget inn i terrenget, og ikke ligger på dyrket eller dyrkbar mark, samt økt bolyst på eiendommen da lagrings og aktivitetsbehovet blir ivaretatt. Fordelene ved tiltaket er helt klart større enn ulempene.

Votering

Forvaltningsutvalgets fellesforslag ble enstemmig vedtatt

Forvaltningsutvalgets vedtak

I medhold av Plan- og bygningsloven (pbl) §19-2 og 21-4 gis det dispensasjon fra Kommunedelplan for Øyesletta §5.2 og tillatelse til oppføring av garasje på gnr. 124 bnr.105 Kleivsvegen 6, som omsøkt.

Begrunnelsen er at tiltaket ikke vil virke dominerende for naboer og allmennheten da bygget vil bli bygget inn i terrenget, og ikke ligger på dyrket eller dyrkbar mark, samt økt bolyst på eiendommen da lagrings og aktivitetsbehovet blir ivaretatt. Fordelene ved tiltaket er helt klart større enn ulempene.

Kommunedirektørens innstilling:

I medhold av plan- og bygningsloven (pbl) §§ 19-2 og 21-4 avslås søknad om dispensasjon fra Kommunedelplan for Øyesletta § 5.2 og tillatelse til oppføring av garasje på gnr. 124 bnr. 105 Kleivsvegen 6.

Avslaget begrunnes med at størrelsen avviker i stor grad fra gjeldende bestemmelser og saken vil kunne skape presedens.

Det vises for øvrig til søknadens vedlagte kart og beskrivelse mottatt 6. juli 2021.

73/21 130/2 Gullestadvegen 25: Dispensasjon og tillatelse til gjenoppbygging av garasje/uthus

Behandlet av	Møtedato	Saknr
Forvaltningsutvalget	21.10.2021	73/21

Møtebehandling i Forvaltningsutvalget 21.10.2021:

Møtebehandling

Det ble foretatt befarings, og de som møtte var Forvaltningsutvalgets medlemmer, Tor Arne Eiken, Chris Michelsen og Ellen Lindeland fra administrasjonen. Fra søker møtte Kolbein Fintland, Bent Tore Ellingsen og Trygve Gullestad Fintland.

Skriv fra BREAS TT (ansvarlig søker) ble mottatt på befarings og delt ut i møtet.

Nytt fellesforslag:

I medhold av Plan- og bygningsloven (pbl) §19-2 og 21-4 gis det dispensasjon fra plankravet i Kommuneplanens arealdel og tillatelse til gjenoppbygging av nedbrent garasje/uthus på gnr 130 bnr 2 på Gullestad, som omsøkt.

Begrunnelsen er at tiltaket vil få tilnærmet samme størrelse, stil og materialvalg som det eksisterende, nedbrente bygget hadde, samt ingen negative konsekvenser for allmennheten og omgivelsene om bygget blir gjenreist som omsøkt. Fordelene ved å gi dispensasjonen er klart større enn ulempene.

Votering

Forvaltningsutvalgets fellesforslag ble enstemmig vedtatt.

Forvaltningsutvalgets vedtak

I medhold av Plan- og bygningsloven (pbl) §19-2 og 21-4 gis det dispensasjon fra plankravet i Kommuneplanens arealdel og tillatelse til gjenoppbygging av nedbrent garasje/uthus på gnr 130 bnr 2 på Gullestad, som omsøkt.

Begrunnelsen er at tiltaket vil få tilnærmet samme størrelse, stil og materialvalg som det eksisterende, nedbrente bygget hadde, samt ingen negative konsekvenser for allmennheten og omgivelsene om bygget blir gjenreist som omsøkt. Fordelene ved å gi dispensasjonen er klart større enn ulempene.

Kommunedirektørens innstilling:

I medhold av plan- og bygningsloven (pbl) §§ 19-2 og 21-4 avslås søknad om dispensasjon fra plankravet i Kommuneplanens arealdel og tillatelse til gjenoppbygging av nedbrent garasje/uthus på gnr. 130 bnr. 2 på Gullestad.

Avslaget begrunnes med bygningens størrelse og at saken vil kunne skape presedens.

Det vises for øvrig til søknadens vedlagte kart og beskrivelse mottatt 8. september 2021.

74/21 Klage på vedtak: 178/83 Kvinlog - Tillatelse til tiltak - næringstomt

Behandlet av	Møtedato	Saknr
2 Forvaltningsutvalget	21.10.2021	74/21
Forvaltningsutvalget	23.09.2021	64/21

Møtebehandling i Forvaltningsutvalget 21.10.2021:

Møtebehandling

Det ble foretatt befarings, og de som møtte var Forvaltningsutvalgets medlemmer, Tor Arne Eiken, Chris Michelsen og Ellen Lindeland fra administrasjonen. I tillegg møtte Lillian og Roy Arne Kvinlaug (nabo) og Tor Ivar Netlandsnes, Guttorm Lindefjeld og Magne Skoland (tiltakshaver)

Glenn Ivar Knabenes (H) var inhabil i saken etter §6. Ole Helle (Sp) møtte som vara på befaring og under behandling av saken. Senterpartiet hadde ikke vara i denne saken.

Votering

Enstemmig vedtatt

Forvaltningsutvalgets vedtak

Forvaltningsutvalget opprettholder Plan- og miljøenhetens vedtak av 16. august 2021. Klage fra Roy Arne Kvinlaug datert 6. september 2021 tas ikke til følge. Saken oversendes Statsforvalteren i Agder for endelig klagebehandling.

Forvaltningsutvalget har behandlet saken i møte 23.09.2021 sak 64/21

Møtebehandling

Saken utsettes for befaring

Votering

Enstemmig

Forvaltningsutvalgets vedtak

Saken utsettes for befaring

Kommunedirektørens innstilling:

Forvaltningsutvalget opprettholder Plan- og miljøenhetens vedtak av 16. august 2021. Klage fra Roy Arne Kvinlaug datert 6. september 2021 tas ikke til følge. Saken oversendes Statsforvalteren i Agder for endelig klagebehandling.

75/21 Klage på vedtak: 113/294 Kvinaosen - Dispensasjon fra kommunedelplan for oppføring av sjøbu

Behandlet av	Møtedato	Saknr
Forvaltningsutvalget	21.10.2021	75/21

Møtebehandling i Forvaltningsutvalget 21.10.2021:

Møtebehandling

Votering

Enstemmig vedtatt

Forvaltningsutvalgets vedtak

Forvaltningsutvalget opprettholder Plan- og miljøenhetens vedtak av 19. august 2021. Klage fra Inger Tone Ruenes Hunsbedt datert 15. september 2021 tas ikke til følge. Saken oversendes Statsforvalteren i Agder for endelig klagebehandling.

Kommunedirektørens innstilling:

Forvaltningsutvalget opprettholder Plan- og miljøenhetens vedtak av 19. august 2021. Klage fra Inger Tone Ruenes Hunsbedt datert 15. september 2021 tas ikke til følge. Saken oversendes Statsforvalteren i Agder for endelig klagebehandling.

76/21 11/233: Sandeveien - Dispensasjon for oppføring av takoverbygg

Behandlet av	Møtedato	Saknr
Forvaltningsutvalget	21.10.2021	76/21

Møtebehandling i Forvaltningsutvalget 21.10.2021:

Møtebehandling

Saken utsettes for befaring.

Votering

Forvaltningsutvalgets vedtak

Saken utsettes for befaring

Kommunedirektørens innstilling:

I medhold av plan- og bygningsloven (pbl) § 19-2 avslås søknad om dispensasjon fra 4.1.12 i områderegulering for Feda, planid: 10372010005, for oppføring av takoverbygg over uteplass på gnr. 11 bnr. 233 Sandeveien.

Avslaget begrunnes med at tiltaket vil bryte med hovedformålet med områdereguleringen, som er å fremheve og bevare det særegne kulturmiljøet på Feda, særlig sjøbuene.

Med bakgrunn i dette avslås søknaden om dispensasjon.

For øvrig begrunnelse vises det til saksfremlegget.

77/21 104/92 Husefjell - Søknad om dispensasjon - oppføring av bolig

Behandlet av	Møtedato	Saknr
Forvaltningsutvalget	21.10.2021	77/21

Møtebehandling i Forvaltningsutvalget 21.10.2021:

Møtebehandling

Votering

Enstemmig vedtatt

Forvaltningsutvalgets vedtak

I medhold av plan- og bygningsloven (pbl) § 19-2, jf. § 19-1, gis det dispensasjon fra arealformål LNF og § 5-1 i de tilhørende bestemmelsene til kommuneplanens arealdel (PlanID 10372012001), vedtatt 9. september 2015, revidert 6. juni 2018, slik at det kan føres opp en bolig med carport med tilhørende terrengarbeid slik som omsøkt 29.07.2021 på gnr. 104 bnr. 92 Husefjell.

For øvrig begrunnelse vises det til saksfremlegget.

Kommunedirektørens innstilling:

I medhold av plan- og bygningsloven (pbl) § 19-2, jf. § 19-1, gis det dispensasjon fra arealformål LNF og § 5-1 i de tilhørende bestemmelsene til kommuneplanens arealdel (PlanID 10372012001), vedtatt 9. september 2015, revidert 6. juni 2018, slik at det kan føres opp en bolig med carport med tilhørende terrengarbeid slik som omsøkt 29.07.2021 på gnr. 104 bnr. 92 Husefjell.

For øvrig begrunnelse vises det til saksfremlegget.

78/21 10/106 Fedevollen: Søknad om dispensasjon, oppføring av garasje

Behandlet av	Møtedato	Saknr
Forvaltningsutvalget	21.10.2021	78/21

Møtebehandling i Forvaltningsutvalget 21.10.2021:

Møtebehandling

Saken utsettes for befaring

Votering

Forvaltningsutvalgets vedtak

Saken utsettes for befaring

Kommunedirektørens innstilling:

I medhold av plan- og bygningsloven (pbl) § 19-2 avslås søknad om dispensasjon fra områderegulering for Fedal, planid: 10372010005, for oppføring av garasje der deler av tiltaket ligger over byggegrensen på gnr. 10 bnr. 106 Fedevollen.

Avslaget begrunnes med at fordelene ved å gi dispensasjon ikke er klart større enn ulempene. Dispensasjon kan ikke gis med grunnlag i personlige årsaker.

Med bakgrunn i dette avslås søknaden om dispensasjon.

For øvrig begrunnelse vises det til saksfremlegget.

79/21 Varsel om oppstart av planarbeid: Detaljregulering E39 Lyngdal vest - Kvinesdal

Behandlet av	Møtedato	Saknr
1 Forvaltningsutvalget	21.10.2021	79/21

Møtebehandling i Forvaltningsutvalget 21.10.2021:

Møtebehandling

Knut Petter Netland (Krf) stilte spørsmål om sin habilitet pga. privat innspill til Nye veier. Han ble av Forvaltningsutvalget erklært habil i behandling av saken.

Fellesforslag fra Forvaltningsutvalget til endringer i pkt. 2, 4 og 6

Nr. 2

Kvinesdal kommune er positiv til at de fem anbefalte linjealterantivene for ny E39 (3A, 5, 6, 7 og 10) og de *tre* linjealterantivene for vei til Øyesletta (1, 2 og 3) utredes videre.

Nr. 4

Kvinesdal kommune mener at det *skal* være åpning for å vurdere regulering av mer enn en linje, og at dette *skal* avklares endelig i fase to av planoppstarten.

Nr. 6

Kvinesdal kommune ønsker ikke gjenbruk av dagens E39 dersom det ikke vil være mulig å sikre velfungerende lokalveier og gode omkjøringsmuligheter.

Votering

Kommunedirektørens forslag til vedtak med Forvaltningsutvalgets endringer ble enstemmig vedtatt.

Forvaltningsutvalgets vedtak

Nr. 1

Kvinesdal kommune er positiv til at det er igangsatt arbeid med detaljregulering for ny E39 gjennom Kvinesdal.

Nr. 2

Kvinesdal kommune er positiv til at de fem anbefalte linjealterantivene for ny E39 (3A, 5, 6, 7 og 10) og de tre linjealterantivene for vei til Øyesletta (1, 2 og 3) utredes videre.

Nr. 3

Ved videre utredning av linjene 3A, 6 og 7 må det nasjonale- og regionalt viktige hjortetrekket ved Vatlandstunnelen sikres på en god måte.

Nr. 4

Kvinesdal kommune mener at det skal være åpning for å vurdere regulering av mer enn en linje, og at dette skal avklares endelig i fase to av planoppstarten.

Nr. 5

Kvinesdal kommune ser det som viktig at ny E39 primært planlegges for firefelts motorvei med hastighet 110 km/t. En etappevis utbygging av ny E39 bør unngås.

Nr. 6

Kvinesdal kommune ønsker ikke gjenbruk av dagens E39 dersom det ikke vil være mulig å sikre velfungerende lokalveier og gode omkjøringsmuligheter.

Nr. 7

Kvinesdal kommune vil fremheve viktigheten av at ny tilførselsvei til Øyesletta inngår som del av ny E39 og planarbeidet. Tilførselsveien vurderes som viktig for Kvinesdal kommune for å sikre god tilkobling til ny E39 både for kommunen som helhet og næringsvirksomhet.

Nr. 8

Kvinesdal kommune vil fremheve viktigheten av å sikre god medvirkning for barn og unge og andre grupper som trenger særlig tilrettelegging når medvirkningsopplegget skal utformes, samt at det legges til rette for alternativer til digitale medvirkningsplattformer.

Kommunedirektørens innstilling:

Nr. 1

Kvinesdal kommune er positiv til at det er igangsatt arbeid med detaljregulering for ny E39 gjennom Kvinesdal.

Nr. 2

Kvinesdal kommune er positiv til at de fem anbefalte linjealterantivene for ny E39 (3A, 5, 6, 7 og 10) og de to anbefalte linjealterantivene for vei til Øyesletta (2 og 3) utredes videre.

Nr. 3

Ved videre utredning av linjene 3A, 6 og 7 må det nasjonale- og regionalt viktige hjortetrekket ved Vatlandstunnelen sikres på en god måte.

Nr. 4

Kvinesdal kommune mener at det bør være åpning for å vurdere regulering av mer enn en linje, og at dette bør avklares endelig i fase to av planoppstarten.

Nr. 5

Kvinesdal kommune ser det som viktig at ny E39 primært planlegges for firefelts motorvei med hastighet 110 km/t. En etappevis utbygging av ny E39 bør unngås.

Nr. 6

Kvinesdal kommune er skeptisk til gjenbruk av dagens E39 dersom det ikke vil være mulig å sikre velfungerende lokalveier og gode omkjøringsmuligheter.

Nr. 7

Kvinesdal kommune vil fremheve viktigheten av at ny tilførselsvei til Øyesletta inngår som del av ny E39 og planarbeidet. Tilførselsveien vurderes som viktig for Kvinesdal kommune for å sikre god tilkobling til ny E39 både for kommunen som helhet og næringsvirksomhet.

Nr. 8

Kvinesdal kommune vil fremheve viktigheten av å sikre god medvirkning for barn og unge og andre grupper som trenger særlig tilrettelegging når medvirkningsopplegget skal utformes, samt at det legges til rette for alternativer til digitale medvirkningsplattformer.