

Sammendrag av høringsuttalelser med kommentarer fra Nye Veier

- Varsel om offentlig ettersyn av områderegulering E39 Mandal – Lyngdal Øst

Lyngdal kommune

Innhold

Kap. 1. Innledning

Behandling av høringsuttalelsene

Kap. 2. Omtale av informasjon og medvirkning i høringsperioden

Kap. 3. Overordnet sammendrag av høringsuttalelser

Innsigelser

Kap. 4. Enkeltvis gjennomgang av mottatte høringsuttalelser med kommentar fra Nye Veier

Myndigheter

Lag, organisasjoner og lokale foreninger

Grunneiere, naboer og andre

Vedlegg:

Kopi av innkomne høringsuttalelser fra:

- Myndigheter
- Lag, organisasjoner og lokale foreninger
- Grunneiere, naboer og andre

1. Innledning

Nye Veier AS, i samarbeid med Sweco Norge AS, planlegger en ny firefelts motorvei med fartsgrense på 110 km/t fra Mandalselva, gjennom Lindesnes kommune til Herdal i Lyngdal kommune. Nye E39 skal korte ned reisetiden, bedre trafiksikkerheten for alle som ferdes mellom de to knutepunktene og knytte det felles bo- og arbeidsmarkedet i regionen tettere sammen. Den nye korridoren er tenkt å erstatte dagens vedtatte kommunedelplanlinje. Stortinget har bestemt at hensynene til samfunnsøkonomisk nytte skal veie tungt. Nye Veier har bestemt at innspill skal inn i beslutningsgrunnlaget når ulike hensyn skal veies mot hverandre.

I samsvar med plan- og bygningsloven § 12-10 ble områdereguleringen lagt ut til offentlig ettersyn 6. april 2019. Planen lå ute til offentlig ettersyn i perioden fra 6. april til 14. juni 2019.

Fram til 14.06.2019 kom det inn til sammen 50 høringsuttalelser til planforslaget totalt i de 3 kommunene. Enkelte av høringsuttalelsene var utformet som fellesuttalelser fra flere aktører.

Høringsuttalelser og høringsuttalelser som gjelder Lyngdal kommune er mottatt fra:

- Myndigheter – 8 innspill
- Lag, organisasjoner og lokale foreninger – 5 innspill
- Grunneiere, naboer og andre – 2 innspill

I det etterfølgende vil det gis en kort overordnet oppsummering av høringsuttalelsene og de mest fremtredende temaene. Deretter vil det gis en enkeltvis gjennomgang av alle innspill som omhandler Lyngdal kommune med Nye Veiers kommentarer.

Behandling av høringsuttalelsene

I behandling av høringsuttalelsene er det brukt noen standard svar:

- **Tas til orientering** – vi har notert oss deres synspunkt i saken, men de fører ikke til endringer av områdereguleringen. Eksempelvis; synspunkter på veikorridorer, ønsker, forutsetninger og politikk.
- **Tas til etterretning** – Innspillet medfører endringer i en eller flere deler av plangrunnlaget.

Ved slike standard svar betyr det fortsatt at vi tar alle kommentarer på alvor og de er med i videre vurderinger i planarbeidet.

Alle høringsinnspillene følger vedlagt i sin helhet (eget dokument)

Til hver høringsuttalelse gis følgende informasjon i tabellene under:

- navn på innsender og tilhørende kommune
- oppsummering av høringsuttalelsen
- Nye Veiers vurdering av uttalelsen
- om uttalelsen fører til endring i områdereguleringen

2. Omtale av informasjon og medvirkning i høringsperioden

Offentlig ettersyn av områderegulering for ny E39 på strekningen Mandal – Lyngdal ble kunngjort i alle lokalaviser, på kommunenes hjemmesider, på Nye Veiers hjemmeside, Swecos hjemmeside samt [prosjektsiden, E39 Mandal – Lyngdal øst](#). I høringsperioden kunne innbyggerne komme med skriftlige innspill på flere måter:

- via DinE39
- via prosjektets egen maillkonto
- via brev til Nye Veier eller Sweco

Både før og under hele høringsperioden har prosjektteamet benyttet seg aktivt av DinE39. DinE39 tilbyr 3D-visualisering i kombinasjon med et effektivt og intuitivt verktøy for innbyggerdialog. Løsningen er tilgjengelig både på nettbrett og PC, og gjør at planer og dialogverktøy er tilgjengelige når som helst, hvor som helst. Gjennom dialogfunksjonen kan innbyggere komme med innspill til planarbeidet. De kan knytte disse opp til spesifikke geografiske områder i 3D-modellen samt legge ved bilder og dokumenter til innspillet. På denne måten blir det enkelt for innbyggerne å komme med innspill og enkelt for prosjektteamet å forstå innspillet.

I forbindelse med høringsperioden, inviterte Nye Veier og Sweco til åpne kontordager og folkemøter i de tre kommunene den 21-22 mai 2019. Målene for dagene var å:

- Svare på spørsmål besøkende måtte ha, vise hvordan «Din E39» fungerer og oppfordre til å sende inn innspill
- Informere om konsekvensutredningsprosessen og hva som lå til grunn for valget av anbefalt veikorridor.
- Skape gode relasjoner og god dialog med besøkende

3. Overordnet sammendrag av høringsuttalelser

I høringsperioden har det kommet inn flere innspill med følgende temaer/problemstillinger:

- Valg av korridorer, mange meninger og noen forslag til nye korridorer.
- Vei med kryssløsninger – en eller to avkjøring til Vigeland
- Naturmangfold, med registrering av arter og viltkorridorer, vannmiljø
- Dagens bruk av området, registreringer av lokalkunnskap.
- Konsekvenser av tiltaket for den enkelte, for samfunn og for naturen
- Massehåndtering, anleggsfasen og permanent
- Drikkevann og nedbørsfelt til drikkevann - Forurensing
- Landbruk, jordvern, matjord
- Naturmangfold, metodevalg
- Kulturminner, dagens kunnskapsgrunnlag kontra parallelle undersøkelser fra Fylkeskommunen

Som følge av høringsuttalelsene har det blitt gjort endringer i områdereguleringen. Endringene er forklart i Nye Veiers kommentarer til høringsuttalelsene dette gjelder (se kap.4).

Innsigelser

Statens Vegvesen Region sør har i sin høringsuttalelse kommet med to innsigelser. Innsigelsen er på rekkefølgekrav og byggegrense. Nye Veier svarer disse ut gjennom justerte bestemmelser og justeringer i kart.

Fylkesmannen har i sin høringsuttalelse kommet med fire innsigelser. Kort går de på kunnskapsgrunnlaget omhandlende naturmangfold, en lokalitet ved Monefjellan, manglende avbøtende tiltak for ny vei som landskapsøkologisk barriere, samt ønske om endring av tekst knyttet til enkelte hensynssoner. Nye Veier svarer disse ut gjennom justerte bestemmelser og kart, samt supplerende naturmangfoldkartlegging.

4. Enkeltvis gjennomgang av mottatte merknader. Del 2.

4.1. Myndigheter

Tabell 1 Logg over innspill fra myndigheter

Nr	Merknad	Dato
1	Vest-Agder fylkeskommune, fylkesutvalget	04.06.2019
2	Direktoratet for mineralforvaltning	05.06.2019
3	Statens Vegvesen Region Sør	11.06.2019
4	Den norske kirke, Agder og Telemark bispedømmeråd	13.06.2019
5	Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)	13.06.2019
6	Fylkesmannen i Agder	14.06.2019
7	Mattilsynet	14.06.2019
8	Vest-Agder fylkeskommune, fylkeskonservatoren	14.06.2019

Nr	Innsender	Oppsummering av høringsinnspill	Nye Veiers kommentarer	Endringer i planforslaget til 2. gangsbehandling
1	Vest-Agder fylkeskommune, fylkesutvalget	Nedenfor følger fylkesutvalgets vedtak.	1. Innspillet tas til orientering.	
		1. Vest-Agder fylkeskommune ser det som positivt at Nye Veier AS i betydelig grad har lyktes med å optimalisere kost-/nyttefaktoren for den aktuelle strekningen.		
		2. Vest-Agder fylkeskommune mener at den foreslåtte områdereguleringen samlet sett vil være å foretrekke fremfor gjeldende kommunedelplan.	2. Innspillet tas til orientering.	
		3 Vest-Agder fylkeskommune forutsetter at kryss Blørstad med tilførselsvei til Tredal samt kryss Herdal, bygges ut og bekostes av Nye Veier AS.	3. Innspillet tas til orientering. Nye Veier ser at nevnte tilførselsvei med kryss og kryss Herdal gir et positivt bidrag til prosjektet. Tilførselsveien samt kryss ved Herdal vil bli en del av fremtidige detaljregulering og byggeplaner.	
		4. Av hensyn til regional utvikling og kollektivtrafikk er det ønskelig at også kryss Heddan med tilførselsvei til Udland etableres og bekostes som en del av utbyggingsprosjektet.	4. Innspillet tas til orientering. Det vises til at Nye Veier har forpliktet seg å bygge en tilførselsvei fra Stiland (også kalt Heddan, Stedjedalen) til Udland, såfremt Lindesnes kommune og fylkeskommunen sikrer ferdig regulert veitrase fra Udland til Spangereid innen mars 2021, samt sikrer finansiering av nevnte veitrase innen desember 2021.	
5. Vest-Agder fylkeskommune ser det som beklagelig at målsetningen om reduksjon av CO2-utslipp i anleggs- og driftsfasen ikke er oppnådd i denne planfasen.	5. Innspillet tas til orientering. Nye Veier vil arbeide aktivt med å redusere CO2-utslipp i sine prosjekter. Områdereguleringen har avdekket områder og tiltak der slike reduksjoner vil kunne få god effekt. Målsetningen om reduksjon følges opp i den videre detaljreguleringen, med mål om >40% reduksjon av utslippet gjennom anleggsfasen.			

Nr	Innsender	Oppsummering av høringsinnspill	Nye Veiers kommentarer	Endringer i planforslaget til 2. gangsbehandling
	Vest-Agder fylkeskommune, fylkesutvalget	6. Det gjøres oppmerksom på at planen ikke kan endelig vedtas før forholdet til kulturminneloven er avklart	6. Innspillet tas til orientering. Nye Veier har løpende kontakt med Fylkeskonservatoren og er innforstått med prosessen Fylkeskonservatoren har mot KHM og RA. Den 13. oktober 2019 mottok Fylkeskonservatoren uttalelse fra RA, hvor det bes om at justert tekst innarbeides i områdereguleringens bestemmelser. Bestemmelsene er iht. uttalelsen fra RA justert på følgende punkter; 2.3 Kulturminner, 5.7.4 Bevaring kulturmiljø (H570), 6.2 Krav om nærmere undersøkelser (#12) og 7.1 Før anleggsstart (rekkefølgebestemmelse).	
		7. Vest-Agder fylkeskommune mener at hensynet til vilt ikke er tilstrekkelig ivaretatt i planforslaget. Plankart og bestemmelser bør i større grad legge føringer som sikrer at gode trekkmuligheter tas vare på i detaljreguleringen.	<p>7. Innspillet tas til etterretning. Nye Veier har på bakgrunn av dette innspillet og innsigelse fra Fylkesmannen, justert bestemmelsene.</p> <p>a) Nye Veier ser det som viktig å redusere barrierevirkningene av ny E39 for både vilt og mennesker. I detaljreguleringen vil viltpassasjer vurderes ut fra kartlagte trekkruiter og behov for øvrige tverrforbindelser.</p> <p>b) Nye Veier ønsker å innhente så korrekt og god informasjon som mulig før viltkorridorer planlegges og bygges for på den måten unngå fremtidige avbøtende tiltak. Dette gjøres i samarbeid med viltfaglig kompetanse. Behovet for fremtidig overvåkning og muligheter for avbøtende tiltak avklares i neste planfase.</p> <p>I tillegg er det i områdereguleringen foreslått flere hensynssoner (H410) samt mindre revideringer av hensynssoner (H410) som lå inne ved offentlig ettersyn for å ivareta viltet og redusere barrierevirkningen av veiltaket.</p> <p>I Mandal er det foreslått en ny hensynssone i området fra Mandalselva til Vrå der det skal sikres minimum to faunapassasjer (hensynssone H410_3). For bedre lesbarhet er alle H410-hensynssonene i Mandal tatt ut av plankartet og vedlagt bestemmelsene i et eget juridisk bindende temakart (vedlegg 3).</p> <p>I Lindesnes er det foreslått følgende nye hensynssoner der det skal sikres minimum en faunapassasje: Skofteland (H410_5) Monefjellan (H410_6) Stiland (H410_7)</p> <p>I tillegg er det gjort justeringer i bestemmelsene når det gjelder to av de andre H410-hensynssonene. Ved Faksevann (H410_2) og Grundelandsvannet (H410_4) skal vannpassasjen for kryssende vassdrag kombineres med faunapassasje.</p> <p>For bedre lesbarhet er alle H410-hensynssonene i Lindesnes tatt ut av plankartet og vedlagt bestemmelsene i et eget juridisk bindende temakart (vedlegg 3).</p> <p>I Lyngdal er det gjort justeringer i bestemmelsene når det gjelder to av H410-hensynssonene. Ved Optedal (H410_1) skal det etableres minimum</p>	<p>3.3.9 Naturmangfold</p> <p>a) I detaljreguleringen skal det foretas en viltfaglig vurdering av det samlede behovet for viltpassasjer. Oppdatert kunnskap med bruk av viltkameraer og sporing legges til grunn for endelig detaljplassering og utforming av faunapassasjer for storvilt. Denne kunnskapen skal danne grunnlag for antall og plassering av fremtidige faunapassasjer for storvilt i detaljreguleringen. Tilliggende terreng skal tilrettelegges for å sikre faunapassasjen sin funksjon. Kunnskapsinnhenting, utforming- og plassering av viltpassasjer skal gjøres av viltfaglig kompetanse.</p> <p>b) Detaljert vurderinger etter naturmangfoldlovens §§ 8-12 gjøres i detaljreguleringen.</p> <p>c) I detaljreguleringen skal det foretas en kartlegging av naturtyper og biologisk mangfold innenfor området som blir berørt av veiltaket. Det skal gjøres vurderinger om i hvilken grad evt. funn blir berørt og konsekvensen av dette. Det skal også gjøres vurderinger om tiltak, som f.eks. faunapassasjer, kan begrense skader og ulemper.</p> <p>d) Faunapassasjer skal utformes slik at de demper den landskapsøkologiske barrieren som veiltaket gir.</p> <p>Mandal: 5.6 Særlig krav til infrastruktur – krav vedrørende infrastruktur (H410) Temakart for hensynssone særlige krav til infrastruktur – krav vedrørende infrastruktur datert 26.09.2019 gjøres bindende, se vedlegg 3. NY kode H410_3 i plankartet med tilhørende bestemmelser.</p> <p>5.6.3 H410_3</p>

Nr	Innsender	Oppsummering av høringsinnspill	Nye Veiers kommentarer	Endringer i planforslaget til 2. gangsbehandling
	Vest-Agder fylkeskommune, fylkesutvalget		en faunapassasje og ved Lene (H410_2) skal brokonstruksjon kombineres med faunapassasje. I tillegg er hensynssonen H410_1 justert ved at østre avgrensning er trukket noe lengre mot Flaten og vestre avgrensning er trukket tilbake før vassdraget.	<p>Innenfor hensynssonen vest for Mandalselva skal det sikres minimum to faunapassasjer for storvilt jf. 3.3.9.</p> <p><i>Lindesnes:</i> 5.6 Særlig krav til infrastruktur – krav vedrørende infrastruktur (H410) <i>Temakart for hensynssone særlige krav til infrastruktur – krav vedrørende infrastruktur datert 26.09.2019. 2019 gjøres bindende, se vedlegg 3.</i> NY kode H410_5 og H410_6, i plankartet med tilhørende bestemmelser. I tillegg er H410_3 utvidet til plangrense og planbestemmelsene er revidert, se under.</p> <p><u>H410_2</u> – Faksevann. Her skal det sikres vannpassasje for kryssende vassdrag, ut fra hydrologiske beregninger basert på 200 årsflom, med klimapåslag jf. Bestemmelse 3.3.12 c). <i>Denne skal kombineres med faunapassasje. jf. 3.3.9.</i></p> <p><u>H410_4</u> – Grundelandsvannet - Det skal sikres nok vannpassasje for kryssende vassdrag ut fra hydrologiske beregninger basert på 200 årsflom, med klimapåslag, jf. 3.3.12 c). <i>Denne skal kombineres med faunapassasje jf. 3.3.9.</i></p> <p><u>H410_5</u> – Skoftedalen og østover - Innenfor sonen skal det sikres minimum én faunapassasje. jf. 3.3.9.</p> <p><u>H410_6</u> - Monefjellan - Innenfor sonen skal det sikres minimum én faunapassasje. jf. 3.3.9.</p> <p><u>H410_7</u> - Stiland - Innenfor sonen skal det sikres minimum én faunapassasje. Jf. 3.3.9.</p> <p>Kun endring i bestemmelsene i Lyngdal: <u>H410_1</u> – Optedal: <i>Innenfor sonen skal det etableres minimum en faunapassasje. jf. 3.3.9.</i> <u>H410_2</u> - Lene. <i>Veiltaket skal passere dalføre med en konstruksjon. Denne skal kombineres med faunapassasje. jf. 3.3.9.</i> <u>H410_3</u> – Haddeland mot Lindesnes grense. Hensynet naturmangfold og friluftsliv, skal ivaretas med en tunnel innenfor området. Plassering og lengde på tunnelen skal avklares i detaljreguleringen.</p>
		8. Vest-Agder fylkeskommune har videre følgende innspill til planforslaget:	8. Innspillet tas til orientering.	<p>Endringer i bestemmelsene:</p> <p>3.3.11 Naturressurser (PBL§12-7 nr. 12)</p>

Nr	Innsender	Oppsummering av høringsinnspill	Nye Veiers kommentarer	Endringer i planforslaget til 2. gangsbehandling
	Vest-Agder fylkeskommune, fylkesutvalget	<ul style="list-style-type: none"> - Bestemmelsene bør tydeliggjøres når det gjelder reetablering av jordbruksressurs som går tapt. - Vest-Agder fylkeskommune vil allerede nå spille inn at det må legges ned trekkerør for digital infrastruktur langs hele ny E39 samt tilførselsveier. - Utfylling ved Lenefjorden bør begrenses. - Det må inntas i bestemmelsene at det skal iverksettes tiltak for å hindre spredning av fiskeslaget sørv mellom Møglandsvatnet og Skadbergvatnet. 	<p>- Innspillet anbefales fulgt opp i detaljreguleringen. Det er i bestemmelsene stilt krav om utarbeidelse av en matjordplan i detaljreguleringen. Nye Veier anser at det ikke er hensiktsmessig/praktisk mulig i en områderegulering å avklare slike detaljer. Dette hører hjemme på det laveste plannivået, rett og slett fordi vi ikke vet nøyaktig hvor veien og eiendomsgrensene skal gå før vi er på dette nivået. Nye Veier følger statlig politikk for jordvern og det settes mål for redusert beslag av dyrka mark i prosjektene på midlertidig og permanent basis. Nye Veier setter tydelige krav til håndtering og mellomlagring av landbruksjord i kontraktene slik at kvaliteten på jord og landbruksareal opprettholdes best mulig.</p> <p>- Innspillet er ivarettatt. Plannivået ivaretar nok areal til at det skal være mulig å legge inn ekstra trekkerør for digital infrastruktur langs ny E39 samt tilførselsvei. Statens vegvesens håndbok N200 ivaretar dette.</p> <p>- Innspillet tas til orientering. Det avbøtende tiltaket som beskriver tunnel under Grummedal vil evt. redusere utfyllingen ved Lenefjorden. Det vil i neste planfase arbeides med skadereduserende tiltak for å oppnå bedre samfunnsøkonomisk lønnsomhet av veiprojektet</p> <p>- Det er gjennomført kartlegging og prøvefiske av fiskeslaget sørv i Møglandsvatnet, Ommundsvatnet og Skadbergvatnet. Ved prøvefiske ble det konstatert sørv i både Møglandsvatnet og Ommundsvatnet. Det er ikke påvist sørv i Skadbergvatnet, men det kan ikke utelukkes. Ny løsning hvor Møglandsvatnet blir suppleringsvann, vil derfor ikke endre dagens situasjon i forhold til Sørv. Sørv er oppført på liste over uønskede arter, og er derfor omfattet av forskrift. Innspillet er derfor ikke tatt til følge.</p>	<p><i>b) I detaljreguleringen skal det beskrives hvor mye matjord som blir påvirket. Det skal utarbeides en detaljert gjennomføringsplan (matjordplan) for fjerning og gjenbruk av eksisterende matjord i beste kategori. Innhold og omfang avklares i forbindelse med utarbeidelse av detaljreguleringen. Planen skal utarbeides i samarbeid med kommunen, og godkjennes av administrasjonen i kommunen.</i></p>
		<p>9. Det må inntas i bestemmelsene at det skal iverksettes tiltak for å hindre forurensing av drikkevannskildene til Mandal kommune. Tiltakene skal være i tråd med den nye vannforskriften</p>	<p>9. Innspillet tas til orientering. Nye Veier vil i detaljreguleringen arbeide med tiltak som er i tråd med lover og forskrifter. Drikkevannskildene vil bli ivarettatt. Det gjøres ved å unngå hoveddrikkevannskilden Skadbergvatnet, med nedslagsfelt. Ved å innlemme suppleringsvann fra Møglandsvatnet berøres hverken vannet eller dets nedslagsfelt av veianlegget.</p> <p>Ommundsvannet som suppleringskilde kan bestå også i fremtiden, men ved å innføre Møglandsvannet som suppleringskilde fjerner vi all risiko knyttet til forurensing fra veianlegget.</p> <p>For å øke vannsikkerheten ytterligere, vil Moslandsvannet bli tilknyttet drikkevannsystemet som reservevannkilde.</p> <p>Vårt forslag til korridor har en gunstig effekt for drikkevannskilden, Tarvannet, i Lindesnes. En vesentlig del av trafikkmengden flyttes over på ny vei. Det medfører at utslipp til Tarvannet reduseres betydelig samt at faren for akutt forurensing av drikkevannskilden blir redusert.</p>	

Nr	Innsender	Oppsummering av høringsinnspill	Nye Veiers kommentarer	Endringer i planforslaget til 2. gangsbehandling
		<p>Annet:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vest-Agder fylkeskommune ønsker at det blir sett på muligheter for å benytte eksisterende lokalveisystem som gang- og sykkelveiforbindelse mellom Tredal og Blørstad. - Vest-Agder fylkeskommune er innstilt på at gamle E39 blir fylkesveg når ny E39 åpnes for trafikk. - Vest-Agder fylkeskommune forutsetter at tunneler på ny E39 tilrettelegges med mulighet for toveistrafikk i ett tunnellopp 	<p>- Planbeskrivelsen angir at eksisterende lokalvei, med noen justeringer, vil kunne benyttes som gang- og sykkelvei mellom Tredal og Blørstad.</p> <p>- Omklassifisering av dagens E39 vil skje i egen prosess. Eksisterende E39 omklassifiseres til fylkesvei når ny E39 åpnes for trafikk.</p> <p>- Ved evt. større hendelser på ny E39 vil eksisterende E39 (fremtidig fylkesvei) kunne benyttes som omkjøringsvei. Det vil også kunne være mulighet for toveistrafikk i ett tunnellopp. Dette er vurderinger som skal gjøres i detaljreguleringsfasen.</p>	
2	Direktoratet for mineralforvaltning	<p>Har ingen merknader til områdereguleringen, og stiller seg positive til at Nye Veier har fulgt deres merknad ved forrige runde i brev av 08.11.2018 og tatt med mineralske ressurser inn i KU. Likeså stiller de seg positive til det påstartede forskingsprosjektet i regi av Nye Veier som skal se på bruken av lokalstein i veibyggingen.</p>	<p>Innspillet tas til orientering.</p>	
3	Statens Vegvesen Region Sør	<p>Reiser innsigelse til planforslaget på følgende to punkter:</p> <p>1. Rekkefølgekrav: Planforslaget innebærer at ny E39 blir liggende langt fra eksisterende vegnett. Innsigelsen gjelder planforslagets rekkefølgekrav om at utbygging av nødvendige tilførselsveier og sekundærveinett må utføres samtidig med prosjektet for øvrig.</p> <p>2. Byggegrense: Det er ikke lagt inn byggegrenser i planforslaget, men planbeskrivelsen presiserer at veglovens regler for byggegrenser skal gjelde. For å kunne ta stilling til om tiltak er forenlig med arealbruken etter områdereguleringen, må det være avklart hvor byggegrensen går. Fremmer derfor innsigelse til planforslaget. Byggegrense måles fra senterlinje vei.</p>	<p>1. Rekkefølgekrav: For å imøtekomme innsigelsen er det i bestemmelsene lagt inn et rekkefølgekrav om at nødvendige tilførselsveier og sekundærveinett må bygges ut samtidig med ny E39.</p> <p>2. Byggegrense: For å imøtekomme innsigelsen er det i bestemmelsene lagt inn et rekkefølgekrav om at byggegrensen settes til 50 m på utsiden av formålet LAA etter vegloven.</p>	<p><i>I Mandal:</i> 7.2 Før veien tas i bruk</p> <ul style="list-style-type: none"> • Før det kan settes trafikk på veien skal tiltak i plan jf. 3.3.11 b) være ferdigstilt. • <i>Offentlig veinett, som må justeres og/eller etableres som følge av ny E39, skal bygges ut samtidig med veianlegget på den aktuelle strekningen.</i> <p><i>I Lindesnes:</i> 7.2 Før veien tas i bruk Nødvendig areal for kollektivtiltak, E39-kryss (Blørstad), tilførselsvei mellom Blørstad og eksisterende E39, samt offentlig veinett som må justeres eller etableres som følge av ny E39, skal bygges ut samtidig med veianlegget på den aktuelle strekningen.</p> <p><i>I Lyngdal:</i> 7.2 Før veien tas i bruk Nødvendig areal for kollektivtiltak, E39-kryss og justeringer av dagens E39, samt offentlig veinett som må etableres eller justeres som følge av ny E39, skal bygges ut samtidig med veianlegget på den aktuelle strekningen.</p> <p>7.3 Byggegrense (Alle 3 kommunene) Byggegrensen settes til 50m på utsiden av formålet LAA etter vegloven.</p>

Nr	Innsender	Oppsummering av høringsinnspill	Nye Veiers kommentarer	Endringer i planforslaget til 2. gangsbehandling
		<p>Annet:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Det framgår ikke av bestemmelsene at planen gir grunnlag for å iverksette bygge- og deleforbud inntil detaljregulering for ny E39 er på plass. -Valgt planutforming gir etter deres vurdering ikke hjemmel for erverv av rettigheter for bygge- og anleggsområdene som ligger utenfor plangrensen -Med ny korridor vil det være en ulempe at all trafikk, inkludert tungtrafikk, til og fra Lindesnes/Spangereid fremdeles vil måtte gå gjennom Vigeland sentrum -Dersom dagens E39 skal fungere som omkjøringsvei når den nye veien er ferdig, bør dette beskrives i ROS-analysen i forbindelse med detaljregulering. Analysen bør omfatte både anleggsfasen og driftsfasen for ferdig vei samt ivaretagelse av modulvogntog. 	<ul style="list-style-type: none"> - En har lagt inn tidsrekkefølgekrav i formålet LAA, slik at en kan «nekte» bygging inntil detaljreguleringen er vedtatt. - Det er igangsatt en prosess hvor flere departementer har engasjert seg ang. det midlertidige bygge- og anleggsområde, (#91). Avklaringer rundt dette forventes. Justeringer av hvordan dette presenteres kan komme. - Innspillet tas til orientering. Betrakningen vil være riktig, såfremt ikke kommunen og fylkeskommunen får regulert og finansiert ny vei mellom Spangereid og Udland, iht. svar på merknad nr. 1, pkt. 4. Ved å endre kjøremønster, med ny vei til Spangereid, vil også den fremtidige turisttrafikken endres. Dette kan påvirke næringslivet negativt i Vigeland. - Innspillet tas til etterretning. Dette vil være en naturlig del å beskrive i ROS-analysen ifm. detaljreguleringen. Eksisterende E39 er jo i dag hovedvei og i en avvikssituasjon på ny E39 vil dette ikke skape utfordringer. ROS-analysen vil dreie seg om hvordan man kobler trafikken fra og til ny og eksisterende E39. For å gjøre en slik vurdering må flere detaljer på plass, og dette vil først komme frem i arbeidet med detaljreguleringen. 	<p>Endring i planbestemmelsen i alle tre kommunene</p> <p>Pkt. 7.4 Kombinert formål LAA, tidsrekkefølge Inntil detaljregulering, jf. 3.1 er vedtatt, skal LAA settes av til samferdselsområde.</p>
4	Den norske kirke v/Agder og Telemark bispedømmeråd	<p>Ny E39 Mandal-Lyngdal øst vil passere Holum og Valle kirker i Lindesnes, som begge er automatisk listeførte kirker. I forhold til kikenes omgivelser er det to brospenn som vil være av interesse i forhold til de to kirkene og hvorvidt de vil kan være skjemmende i forhold til kirkene som kulturminner. Brospenn Lindland-Unndal vil trolig bli synlig fra Holum kirke, og Moneheia vil skjerme vestre side av brospennet. Brospenn nord for Valle kirke vil trolig skjules av Monefjell sett fra I kirken.</p>	<p>Innspillet tas til orientering. Broen over Mandalselva vil trolig være svært lite synlige fra Holum kirke fordi sikten fra kirken begrenses av heiene sør for Mantjørna. Broen over Audna vil trolig heller ikke være synlig fra Valle kirken fordi broen visuelt skjerms av Monefjellan mot sør. I begge situasjonene er for øvrig avstanden mellom kirkebygg og bro så lang at konstruksjonen bare vil utgjøre en begrenset del av synsbildet.</p>	
5	Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)	<p>1. Vassdragstiltak og allmenne interesser Områdereguleringens konsekvensutredning er generell og ikke tilstrekkelig for å vurdere hvorvidt utbygging innenfor korridoren innebærer vassdragstiltak som kan være til nevneverdig skade eller ulempe. Detaljregulering må inneholde dokumentasjon tilsvarende vassdragstiltak, vurdering av alternativer og angivelse av avbøtende tiltak.</p> <p>2. Sikkerhet mot flom- og skredfare Bestemmelser knyttet til sikkerhet mot flom- og skredfare varierer i de tre planforslagene for de tre kommunene. NVE stiller seg positiv til bestemmelsene for Mandal og Lindesnes som angir at det skal tas høyde for økt flomfare. Dette bør også angis i bestemmelser for Lyngdal.</p>	<p>1. Innspillet tas til orientering. Nye Veier viser til at det i reguleringsbestemmelsene under punkt 3.3.5 Ras- og skredfare og 3.3.6 Flom settes krav om gjennomføring av detaljregulering som vil belyse de nevnte konsekvensene og evt. tiltak. I områdereguleringen er det kartlagt overordnet hvilke konsekvenser som vil kunne påvirke NVE sitt ansvarsområde. Hydrologirapporten dokumenterer den utførte kartleggingen og hvilke avveininger som på dette plannivået er foretatt for hvert enkelt vassdrag.</p> <p>2. Innspillet tas til etterretning. Bestemmelsene knyttet til sikkerhet mot flom- og skredfare er identiske i alle tre kommunene.</p>	

Nr	Innsender	Oppsummering av høringsinnspill	Nye Veiers kommentarer	Endringer i planforslaget til 2. gangsbehandling
		<p>3. Anlegg for produksjon og overføring av elektrisk kraft. I planbeskrivelse er det angitt at det ligger kraftverk og flere vanninntak for kraftverk innenfor planområdet. Det er også beskrevet behov for omlegging av overføringsanlegg for elektrisk kraft. I det videre arbeidet må konsesjonærer involveres. Ved endring av konsesjon, må NVE involveres.</p>	<p>3. Innspillet tas til orientering. Nye Veier er i dialog med både Mandal kommune og NVE ang. prosess rundt konsesjon. Gjennom arbeidet med konsesjonssøknaden vil all informasjon rundt ulike typer konsesjoner innenfor planområdet beskrives, også evt. påvirkning på overføringsanlegg for elektrisk kraft.</p>	
6	Fylkesmannen i Agder	<p>Fylkesmannen i Agder reiser 4 innsigelser til planforslaget:</p> <p>1. Fylkesmannen fremmer innsigelse til planforslaget grunnet mangelfull konsekvensutredning, og manglende naturmangfoldkartlegging samt manglende beskrivelse av tiltak som er planlagt for å unngå, begrense, istandsette og ev. kompensere for vesentlige skadevirkninger for miljø og samfunn i bygge- og driftsfasen, jf. KU-forskriften §§ 17, 19 og 23.</p> <p>Innsigelsen kan løses ved å gjennomføre en ny kartlegging av naturmangfoldet innenfor det oppmeldte planområdet, oppdatere konsekvensutredningen for naturmangfold med de nye resultatene samt gjøre nødvendige tilpasninger av planforslaget.</p>	<p>Nye Veier har vært i dialog med Fylkesmannen, og den 14. august 2019 ble det gjennomført et dialogmøte der innsigelsene ble gjennomgått og forslag til endringer av områdereguleringen presentert.</p> <p>Tidligere feltkartlegginger utført i juli-august 2018 er supplert med ytterligere feltkartlegging i perioden 7.-9.8.2019 og 29.8-30.8.2019. Feltkartleggingen høsten 2019 ble gjennomført i den delen av korridorane som ligger mellom Mandalselva i øst til Eikeråsheia i vest der Fylkesmannen har hatt kommentarer til kunnskapsgrunnlaget mhp. naturtypekartlegging. Kartleggingen gjennomført i august 2019 omfatter alle berørte korridorer på strekningen dvs. AB Sør, AB Midt og AB Nord 1 og 2 samt BC 1 og 2.</p> <p>Det er utarbeidet et notat som supplerer tidligere utarbeidet fagrapport for naturmangfold for strekningen. Hensikten med notatet er å øke kunnskapsgrunnlaget. Notatet vil følge planforslaget til 2. gangs behandling.</p> <p>Det er registrert en del nye naturtyper, hovedsakelig av type rik edellauvskog og utforming lågurt-eikeskog. Den samlede belastningen på denne naturtyper er vurdert. Dersom man ser på hele korridorbredden i områdereguleringsplanen, ligger ca. 171 daa rik edellauvskog innenfor denne ved valg av A-B Nord 2, BC 2 og CD Sør. Dette utgjør ca. 3 % av samlet, registrert lågurteikeskog i Vest Agder.</p> <p>Det ble funnet registrert noen nye naturtyper ved supplerende kartlegging i felt i august 2019.</p> <p>Selv om kunnskapsgrunnlaget er økt som følge av kartleggingen i felt og at det særlig er kartlagt flere områder med rik edellauvskog, vurderes det at rangeringen og vurderingen av verdi, påvirkning og konsekvens totalt sett for de ulike alternativene ikke har medført en endring i forhold til KU-en.</p> <p>Det er også tilkommet noe ny informasjon om faunapassasjer fra deler av planområdet som vil bli benyttet inn i det pågående feltkartleggingen av vilttrekk.</p>	<p>Presisering av planbestemmelsene (gjelder alle 3 kommunene)</p> <p>3.3 Krav til undersøkelser og ytterlige utredninger i detaljreguleringen (PBL § 12-7 nr. 12)</p> <p>Kunnskapsgrunnlaget fra områdereguleringen, samt vurdering av konsekvensutredningens skadereuserende tiltak, skal videreføres til detaljreguleringen. All kartlegging og vurderinger skal dokumenteres i detaljreguleringen.</p>

Nr	Innsender	Oppsummering av høringsinnspill	Nye Veiers kommentarer	Endringer i planforslaget til 2. gangsbehandling
		<p>2. Fylkesmannen fremmer innsigelse til valgt løsning for kryssing av lokalitet N23 (Bakken, Hovsdalstjønna), inntil det foreligger en ny vurdering av lokaliteten samt forslag om eventuelle tilpasninger av trase eller avbøtende tiltak.</p>	<p>Området ble kartlagt av Sweco i juli 2018 og ble undersøkt ytterligere ved to anledninger i august 2019. Hovedtrekkene i beskrivelsen av naturtypen i Naturbase kan opprettholdes, men den begrenses i areal med utgangspunkt i kartlegging i felt av hele naturtypen. Avgrensningen som vises i Naturbase inneholder store arealer som ikke er naturtype rik edelløvsskog, eller kvalifiserer til naturtype etter kriteriene i DN-håndbok 13. Det er stor mosaikk av vegetasjonstyper der blåbær-eikeskog, blåbærgranskog og blåbærfuruskog også forekommer, i tillegg til hogstfelt og granplantefelt, samt fattig lyngfuruskog oppe på kollene.</p> <p>På feltkartleggingen ble arealer med hovedsakelig naturtype lågurteikeskog (VU) prioritert lagt inn. Disse finnes hovedsakelig i dalbunnen ved Hovstøl og dalsider nord og vest og for Hovstøltjern.</p> <p>Etter ny kartlegging erstattes det opprinnelige området med to nye polygoner (NY-16 og NY-17). Tidligere kartlagt naturtypepolygon reduseres fra 575 daa til ca 325 daa. De delene av naturtypene rik edelløvsskog som kan bli direkte berørt av korridoren vil kunne utgjøre ca. 70 daa. Naturtypens verdi opprettholdes som viktig (B-verdi). Det er store forekomster av barlind (VU), særlig i Saurdalen nord for korridoren. Verdi i henhold til V712 settes til middels til stor.</p>	<p>Lindesnes: Bevaring naturmiljø (H560) ligger som eget juridisk bindende temakart til planbestemmelsene. Kartet er oppdatert med endret grense på lokalitetene rundt Monefjellan.</p>
		<p>3. Fylkesmannen fremmer innsigelse til planforslaget grunnet manglende avbøtende tiltak for ny vei som landskapsøkologisk barriere på strekningen mellom Audna og Mandalselva, i Mandal og Lindesnes kommuner. Innsigelsen kan løses ved å innarbeide skadereduserende tiltak som foreslått i konsekvensutredningen i plankart og bestemmelser.</p>	<p>Nye Veier ser det som viktig å redusere barrierevirkningene av ny E39 for både vilt og mennesker. I detaljreguleringen vil viltpassasjer vurderes ut fra kartlagte trekkruiter og behov for øvrige tverrforbindelser.</p> <p>c) Nye Veier ønsker å innhente så korrekt og god informasjon som mulig før viltkorridorer planlegges og bygges for på den måten unngå fremtidige avbøtende tiltak. Dette gjøres i samarbeid med viltfaglig kompetanse. Behovet for fremtidig overvåkning og muligheter for avbøtende tiltak avklares i neste planfase.</p> <p>Bestemmelsene under punkt 5.6 Særlig krav til infrastruktur er endret som følge av innsigelsen. Se kommentarer og forslag til endringer foreslått ifm høringsinnspill fra Vest-Agder Fylkeskommune (nr 1).</p> <p>I tillegg er det i områdereguleringen foreslått flere nye hensynssoner (H410) samt mindre revideringer av de hensynssoner (H410) som lå inne ved offentlig ettersyn for å ivareta viltet og redusere barrierevirkningen av veiltaket.</p>	<p>Se endringer på plankart og planbestemmelser som ligger under Vest-Agder fylkeskommune.</p>

Nr	Innsender	Oppsummering av høringsinnspill	Nye Veiers kommentarer	Endringer i planforslaget til 2. gangsbehandling
		<p>4.Fylkesmannen fremmer innsigelse til planforslagets bestemmelser knyttet til hensynssone H410_4 ved Grundelandsvatnet og hensynssone H410_2 ved Faksevatnet i Lindesnes kommune, samt hensynssone H410_1 ved Optedal og H410_2 ved Lene i Lyngdal kommune. Innsigelsen kan imøtekommes ved å sette klare funksjonskrav, fortrinnsvis ved bruke av naturlige passasjer, som sikrer fri passasje for viltet ved disse lokalitetene.</p>	<p>Bestemmelsene under punkt 5.6 Særlig krav til infrastruktur er endret som følge av innsigelsen. Se kommentarer og forslag til endringer foreslått ifm høringsinnspill fra Vest-Agder Fylkeskommune (nr 1).</p> <p>I tillegg er det i områdereguleringen foreslått flere hensynssoner (H410) samt mindre revideringer av de hensynssoner (H410) som lå inne ved offentlig ettersyn for å ivareta viltet og redusere barrierevirkningen av veiltaket.</p>	<p>Se endringer på plankart og planbestemmelser som ligger under Vest-Agder fylkeskommune.</p>
		<p>Annet:</p> <p>-Vannmiljø: Fylkesmannen forutsetter at man i detaljreguleringen følger opp føringer gitt i bestemmelsene for vann, vannveier og myr og at det vil gjøres justeringer av traséen for å minimere belastningen på vann og vassdrag i anleggsfase og i driftsfase. Fylkesmannen vil gi faglig råd om at det tas inn i bestemmelsene at detaljreguleringen skal vise vassdrag som berøres av veianlegget med hensynssoner og tilhørende bestemmelser.</p> <p>-ROS: Mener det er gjort et solid arbeid med ROS-analysen. FMs beredskapsavdeling vil følge arbeidet videre, og vil gjerne orienteres dersom det blir noen endringer.</p> <p>-Drikkevann: -Det vil være hensiktsmessig om rekkefølgebestemmelsen ble omformulert slik at det var sikret at tiltak etter godkjent tiltaksplan er gjennomført før anleggsstart.</p> <p>-Jordbruk: I fagrappporten om naturressurser kap 6.8 er skadeforebyggende tiltak og miljøoppfølging omtalt. Mener dette er en tilfredsstillende beskrivelse av viktige forhold ved videre planlegging og anleggsgjennomføring. Forutsetter at dette følges opp i detaljreguleringen og i anleggsfasen. Det er også lagt inn krav i bestemmelsene om anleggsgjennomføring og krav til detaljregulering. Mener disse er gode, og viktige å følge opp i neste planfase. Det også bør være et punkt om at jord som blir forringet under anleggsarbeidet, må settes i stand etterpå, blant annet med nødvendig drenering.</p> <p>Skog er ikke omtalt i rapporten om naturressurser, men under prissatte konsekvenser. Understreker at det er viktig med god adkomst til skogressursene. Forutsetter at det i detaljplanleggingen legges vekt på å få gode løsninger for driftsveier i samarbeid med grunneiere og lokal landbruksforvaltning. Av konkrete forhold i denne planfasen vil vi</p>	<p>Vannmiljø: Innspillet tas til orientering. Alle vann i Lindesnes og Mandal, med kantsoner, er regulert med hensynssone H190 med tilhørende bestemmelser (punkt 5.2 Sikringsone – Annen sikring (H190)) . I detaljreguleringen vil det være en forutsetning å ha fokus på vann, vannveier og myrer, langs eller på tvers av anlegget. De hydrologiske utfordringene ved å bryte av vannveier og om disse kan være akseptable, er vurdert. Veiens endelige plassering innenfor korridoren avklares i detaljreguleringsfasen, og det anses at det er i denne fasen denne type føringer må inn. Se punkt 3.3.12 Vann, vannveier og myrer i bestemmelsene</p> <p>ROS: Innspillet tas til orientering.</p> <p>Drikkevann: Innspillet tas til etterretning og innarbeidet i bestemmelsene under punkt 7.1 Før anleggsstart (rekkefølgebestemmelse). Før oppstart av anleggsarbeid innenfor nedbørsfelt til Moslandsvannet, Ommundsvannet eller Møglandsvannet skal tiltak for ny(e) offentlig(e) drikkevannskilde(r) være ferdigstilt, etter en godkjent tiltaksplan. Tiltaksplanen skal beskrive utbygging- og gjennomføring av etablering av ny(e) drikkevannskilde(r). Planen sikrer at Møglandsvannet og Moslandsvannet kobles til vannverket på Skadberg, se punkt 7.1 Før anleggsstart (rekkefølgebestemmelse) i bestemmelsene.</p> <p>Jordbruk: Innspillet tas til orientering. I bestemmelsene under punkt 3.3.11 Naturressurser og 7.1 Før anleggsstart er det sikret at matjord skal håndteres på en forsvarlig måte, og evt. plasseres i en jordbank, for senere bruk. Det vil være en forutsetning om at drivverdig jordbruksareal som påvirkes av veianlegget istandsettes. Her vises det til svar i merknad nr. 1, pkt. 8.</p> <p>Skog: Nye veier deler vurderingen når det gjelder adkomst til skogressursene. Det legges vekt på å få gode løsninger for driftsveier. Driftsveier og driftsveiløsninger må avklares i neste fase, dette er sikret i bestemmelsene</p>	

Nr	Innsender	Oppsummering av høringsinnspill	Nye Veiers kommentarer	Endringer i planforslaget til 2. gangsbehandling
		<p>gi faglig råd om bru over Skoftedalen i stedet for fylling, da dette vil være fordelaktig både for jordbruket og skogbruket i området. Forutsetter at det sees nøye på alternative løsninger her ved detaljreguleringen.</p>	<p>punkt 3.3.8 Tverrforbindelser. Dette må vurderes når man har kartlagt krysningspunkt, angrepspunkt og tilkomstveier i anlegget og må ses i sammenheng i detaljreguleringen.</p> <p>Innspillet vedrørende Skoftedalen vil bli tatt med i den videre prosessen med detaljreguleringen.</p>	
7	Mattilsynet	<p>Mattilsynet forutsetter at disse forholdene blir ivaretatt:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. For å sikre vannforsyningen under anleggsperioden må omlegging av vannforsyningssystemet i Mandal kommune være gjennomført før anleggsarbeid kan starte i områder som har konsekvenser for vannforsyningen. 2. Mandal kommune må innhente nødvendige konsesjoner for vannuttak fra Møglandsvann og reguleringsbestemmelser må sikre at kapasitet for uttak av suppleringsvann til enhver tid dekker vannforsyningssystemets behov. 3. Suppleringsvann fra Møglandsvann overføres til overflaten av Skadebergvann, og ikke direkte til vannbehandlingsanlegget. 4. Det må fastsettes beskyttelsesbestemmelser for Møglandsvann, herunder aktiviteter i nedbørfeltet. 5. Konsekvensen av forekomst av sørv i Møglandsvann må undersøkes og det må vurderes om råvannskvaliteten i Møglandsvann og dermed Skadbergvann på sikt vil kunne bli negativt påvirket 6. Moslandsvann må inkluderes som reservekilde/suppleringskilde i Mandal kommunes totale vannforsyningssystem. Rettigheter til vannuttak må innhentes og råvannskvaliteten må sikres mot potensiell forurensing. Tunnelløsning for veien må vurderes for de delstrekninger der direkte avrenning til nedbørfeltet kan skje. 7. Det må fastsettes beskyttelsesbestemmelser for Moslandsvann, herunder aktiviteter i nedbørfeltet. 8. Vannledning fra reservekilden Moslandsvann bør legges direkte til vannbehandlingsanlegget for å etablere et mest mulig robust og leveringssikkert vannforsyningssystem. 9. Hensynet til drikkevannskilden Tarvannet må ivaretas. 10. Eksisterende vannledningsnett må kartlegges nøye i detaljreguleringsarbeidet og relevante avbøtende tiltak må fastsettes. 	<p>Innspillet tas til orientering.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Dette er ivaretatt gjennom rekkefølgebestemmelsene under punkt 7.1 Før anleggsstart (gjelder kun Mandal kommune, PlanID 201817) . Før oppstart av anleggsarbeid innenfor nedbørsfelt til Moslandsvannet, Ommundsvannet eller Møglandsvannet skal tiltak for ny(e) offentlig(e) drikkevannskilde(r) være ferdigstilt, etter en godkjent tiltaksplan. 2. Dette er ivaretatt gjennom rekkefølgebestemmelsene (gjelder kun Mandal), se punkt 7.1 Før anleggsstart (Mandal kommune, PlanID 201817). Før oppstart av anleggsarbeid skal det foreligge konsesjon for å hente ut tilstrekkelig drikkevann fra drikkevannskilde(r). Nye Veier er allerede i dialog med både Mandal kommune og NVE ang. prosess rundt konsesjon. 3. Rekkefølgebestemmelsene (punkt 7.1 Før anleggsstart, gjelder kun Mandal kommune, PlanID 201817) stiller krav om at en godkjent detaljert tiltaksplan som beskriver utbygging- og gjennomføring av etablering av ny(e) drikkevannskilde(r) skal foreligge før anleggsstart. Planen skal sikre at Møglandsvannet og Moslandsvannet kobles til vannverket på Skadberg. Arbeidet med denne tiltaksplanen er ikke startet opp, men det er ikke på nåværende tidspunkt noe som tilsier at Møglandsvannet skal overføres direkte til vannbehandlingsanlegget. 4. Møglandsvann er ivaretatt med hensynssone i områdereguleringen og i eksisterende kommuneplan. Det antas også at dette vil bli en del av konsesjonsbetingelsene. 5. Se kommentar til Vest-Agder fylkeskommune (nr 1). Det er foretatt kartlegging og prøvefiske etter sørv i både Møglandsvannet, Ommundsvannet og Skadbergvatnet. Sørv er påvist i de to førstnevnte vannene. Det er sannsynlig at sørv også forekommer i Skadbergvatnet. 6. Inkludering av Moslandsvann som en del av Mandal kommunes totale drikkevannssystem er en del av tiltaket i områdereguleringen, dette er sikret gjennom bestemmelsene under punkt 7.1 Før anleggsstart (gjelder kun Mandal kommune, PlanID 201817). Tunnelløsning for vei er vurdert i konsekvensutredningen. 7. Moslandsvann er ivaretatt med hensynssone i områdereguleringen og i eksisterende kommuneplan. Det antas også at dette vil bli en del av konsesjonsbetingelsene. 8. Tas til orientering. Detaljene rundt de tekniske løsningene vil det arbeides videre med. 9. Der områdereguleringen ligger innenfor nedslagsfeltet til Tarvannet er det regulert en hensynssone med tilhørende bestemmelse - Sikringsone – Nedslagsfelt drikkevann (H110). Innenfor denne hensynssone skal det ikke igangsettes veiltak før det forelegger 	

Nr	Innsender	Oppsummering av høringsinnspill	Nye Veiers kommentarer	Endringer i planforslaget til 2. gangsbehandling
		<p>11. Detaljplanlegging kartlegger privat vannforsyning, utreder konsekvenser av veiutbyggingen og sikrer tiltak som trykker vannforsyning til den del av befolkningen som ikke er tilknyttet offentlig drikkevannsforsyning.</p> <p>12. Grunnvannsreservoar må utredes som framtidig drikkevannsressurs og i tilknytning til videre deljreguleringsarbeid undersøkes nærmere.</p> <p>13. Faren for spredning av planteskadegjørere og uønskede arter må tas hensyn til i videre detaljreguleringsarbeid.</p>	<p>godkjent tiltaksplan for drikkevann. Innenfor området tillates ikke noen aktivitet eller fysiske inngrep som kan medføre fare for forurensing av vannkilden, med mindre annet følger av detaljregulering. Innenfor hensynssonen skal veianlegget sikres for utforkjøring både i anlegg- og driftsfasen. Fare for utforkjøring skal kartlegges i detaljreguleringen. Innspillet er ivaretatt</p> <p>Områdereguleringen vil påvirke Tarvannet minimalt slik den nå ligger og vil sikre Lindesnes sitt drikkevann på en meget god måte, sammenlignet med dagens situasjon i forhold til eksisterende kommunedelplan.</p> <p>10. Innspillet tas til orientering. Eksisterende vannledningsnett som detaljreguleringen berører, vil bli kartlagt og eventuelle avbøtende tiltak vil vurderes.</p> <p>11. Det er i bestemmelsene (punkt 3.3.11 Naturressurser c) i Lindesnes, PlanID 201818, og d) i Mandal, PlanID 201817) stilt krav om at det i forbindelse med utarbeidelse av detaljreguleringen kartlegges private drikkevannskilder som grunnvannsforekomster, brønner eller overflatevann. Dersom veiltaket kommer i konflikt med ovennevnte må det vurderes og beskrives avbøtende tiltak. Det skal lages en tiltaksplan som godkjennes av kommunen. Innspillet er ivaretatt.</p> <p>12. Mandal kommune har tidligere undersøkt om det finnes brukbare grunnvannskilder rundt byen, uten at det har gitt resultat. Dersom kommunen har fremtidige grunnvannsreservoarer innenfor plangrensen, vil Nye Veier vurdere og evt. iverksette tiltak for å forhindre skade på disse.</p> <p>13. Innspillet tas til etterretning og det anbefales at det følges opp i detaljreguleringen.</p>	
8	Vest-Agder fylkeskommune, fylkeskonservatoren	<p>Viser til vedtaket av fylkesutvalget i møte 4. juni 2019, pkt. 6 samt saksutredningen side 13 ang. avklaring av forhold til kulturminneloven.</p> <p>Feltarbeid i forbindelse med arkeologisk registrering er ferdig, rapport under utarbeidelse. Gjort funn av ti-tall automatisk fredete kulturminner, planen i konflikt med kulturminneloven.</p> <p>Forventet saksfremgang:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Når rapport foreligger, sendes saken til Riksantikvaren (RA) som dispensasjonssøknad. Forventet å sende søknaden medio juli. 2) Kulturhistorisk museum (KHM) og RA behandler saken og sender egne uttalelser i midten/slutten av september. 3) Fylkeskonservatoren sender endelig uttalelse til kommunene med bestemmelsene fra RA i slutten av september/begynnelsen av oktober. 4) Kommunene innarbeider bestemmelsene fra RA og da kan planen vedtas – som planlagt – i slutten av 2019. 	<p>Det har vært god dialog med fylkeskonservatoren underveis i planarbeidet og Nye Veier er klar over saksfremgangen i forbindelse med avklaring av forhold til kulturminneloven.</p>	<p>Endringer i plankart og bestemmelser for alle kommunene etter innspill fra FK.</p> <p><u>Plankart endringer:</u> Plangrensen er justert i alle 3 kommuner ut ifra hva som er undersøkt etter §9 KML. H570 og H730 er redigert og nye områder med #12 er lagt inn. En del formål og hensynssoner, er utgått/reduert som følge av justert plangrense.</p> <p><u>Planbestemmelser:</u> Planbestemmelsen er endret på grunn av justering av plangrensen. Andre endringer er:</p> <p>5.8 Båndlagte områder eller båndlegging i påvente av vedtak (§ 11-8 d) (H730), 5.8.1 Båndlegging etter lov om kulturminner (H730) (ulike i den enkelte kommune) <i>Automatisk fredete kulturminner som ligger innenfor planområdet, og/eller ligger i utkant av inngrepssone, skal ikke berøres av tiltaket. Disse</i></p>

Nr	Innsender	Oppsummering av høringsinnspill	Nye Veiers kommentarer	Endringer i planforslaget til 2. gangsbehandling
				<p><i>skal sikres og bevares gjennom planen og den videre prosessen som hensynssone H730. Det gjelder følgende lokaliteter: IDxxx. Det tillates ikke inngrep innenfor hensynssonen uten godkjenning fra kulturminnemyndighet. Det tillates nødvendige tiltak under anleggsarbeidet, slik at det ikke oppstår skader på kulturminnene. Dette gjelder også de øvrige automatisk fredete kulturminnene som ligger nært planområdet. Alt arbeid nær kulturminner skal skje i samråd med berørte kulturmyndigheter.</i></p> <p>6.2 Krav om nærmere undersøkelser (#12) (ulike i den enkelte kommune) Ny bestemmelse for å ivareta områder som skal frigis. <i>Før iverksettingen av tiltak i medhold av planen skal det foretas arkeologisk utgraving av de berørte automatisk fredete kulturminnene #12xx. Det skal tas kontakt med Agder fylkeskommune i god tid før tiltaket skal gjennomføres slik at omfanget av den arkeologiske utgravingen kan fastsettes.</i></p>

4.2. Lag, organisasjoner og lokale foreninger

Tabell 2 Logg over innspill fra lag, organisasjoner og lokale foreninger

Nr	Merknad	Dato
1	Norges Lastebileier-Forbund Agder og Rogaland	05.05.2019
2	GE Healthcare	11.06.2019
3	NAF Flekkefjord og opland	13.06.2019
4	Forum for natur og friluftsliv Agder	14.06.2019
5	Naturvernforbundet i Agder	14.06.2019
6	Agder Energi Nett AS	11.07.2019 (etter høringsfristen)

Nr	Innsender	Oppsummering av høringsinnspill	Nye Veiers kommentarer	Endringer
1	Norges Lastebileier-Forbund Agder og Rogaland	<p>Viser til det som ble sendt ved forrige runde.</p> <p><u>1. Miljø og utslipp, trafiksikkerhet og tidskostnad:</u> Aktøren vurderer miljø og utslipp, trafiksikkerhet og tidskostnader som noen av de viktigste elementene i trasevalget.</p>	<p>Tas til orientering.</p> <p>1. Tas til orientering. Bakgrunnen for områdereguleringen er å finne den mest samfunnsøkonomiske lønnsomme veikorridoren mellom Mandal og Lyngdal øst. Dette er i tråd med hva innsender er opptatt av.</p>	
		<p><u>2. Krav til trasévalget:</u> Vil foretrekke den traseen som best mulig vis oppfyller deres krav:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Traseen som er kortest i avstand - Mest mulig jomfruelig terreng for å ha fri ferdsel i byggeperioden - Minst mulig stigninger - Minst mulig kurvaturer - Hele strekningen må være 4-felts - At prosjektet gjennomføres helhetlig - At prosjektet gjennomføres på så kort tid som mulig. 	<p>2. Tas til orientering. Konsekvensutredningen viser at den valgte korridoren med størst samfunnsøkonomisk lønnsomhet.</p>	
2	NAF Flekkefjord og Opland	<p><u>1. Høye bomsatser:</u> Bekymret for belastningen av for høye bomsatser vil påføre beboerne langs strekningen store utgifter.</p>	<p>1. Innspillet tas til orientering. Denne områdereguleringen gir trafikantene kortere reise, og kortere vei gir lavere kostnader. Bomsatser vil fastsettes politisk og er ikke en faktor dette prosjektet har mulighet å påvirke.</p>	
		<p><u>2. Tilrettelegging av traseer og påvirkning på grunneiere:</u> Må stole på at Nye Veier tilrettelegger traseer slik at det er til minst hinder/konflikt for grunneiere.</p>	<p>2. Innspillet tas til orientering</p>	
3	Forum for natur og friluftsliv Agder (FFNF) pva. DNT Sør, Naturvernforbundet i Agder, Norges jeger- og fiskerforbund Aust-Agder, og Norges jeger- og fiskerforbund Vest-Agder	<p>Viser til brev mottatt på e-post 3. mai 2019 og takker for muligheten for å komme med innspill.</p> <p><u>1. Underskriftskampanje:</u> Foreslått at ny vei skal komme i et nytt område i forhold til dagens E39, derfor vil utbyggingen føre til store inngrep og negative konsekvenser for naturmangfold og friluftsliv i planområdet.</p>	<p>1. Innspillet tas til orientering. Vedtatt kommunedelplan på strekningen Mandal – Lyngdal gir i utgangspunktet store konsekvenser. Nye Veier ønsket i utgangspunktet å vurdere konsekvensene rundt en ny korridor i et planområde nord for eksisterende kommunedelplan. I forbindelse med konsekvensutredningen, som bygger på et fastsatt planprogram, er det vurdert flere alternative korridorer gjennom planområdet. Den korridoren det nå er utarbeidet en områderegulering på, er i tillegg vurdert opp mot eksisterende kommunedelplan for E39. Vurderingene mellom eksisterende kommunedelplan og foreslått områderegulering viser at foreslåtte områderegulering gir den beste samfunnsøkonomiske lønnsomheten.</p>	
		<p><u>2. Vannforekomster og miljøtilstand:</u> Forslag til planområde berører flere vannforekomster som vil bli påvirket både gjennom de fysiske inngrepene, men også gjennom at den kjemiske vannkvaliteten og dermed også miljøtilstanden forringes. Fleste vannforekomstene i planområdet har i dag kun en moderat miljøtilstand, veiutbyggingen vil kunne redusere miljøtilstanden ytterligere, og gjøre det enda vanskeligere å nå vannforvaltningsmålet om god miljøtilstand i vannforekomstene. Kryssing av vassdrag bør bli gjort slik at det blir minst mulig naturinngrep og at elvene ikke blir tilført forurensning fra vegen.</p>	<p>2. Innspillet tas til orientering. Prosjektet har fokus på de hydrologiske utfordringene ny E39 vil kunne skape. Det er utarbeidet en hydrologisk rapport som beskriver hvordan kryssingen av vannforekomster kan gjennomføres.</p> <p>Det er gjennomført en kartlegging av sårbare vannforekomster innenfor de aktuelle vannområdene som planen berører, henholdsvis Mandal-Audna og Lygna. Kartleggingen av sårbare vannforekomster skal legges til grunn for videre arbeid i detaljreguleringsfasen når veitrasé for ny E39 er valgt (se punkt 3.3.12 c) i bestemmelsene).</p>	

Nr	Innsender	Oppsummering av høringsinnspill	Nye Veiers kommentarer	Endringer
			<p>I Ytre-miljøplan (YM-plan) for prosjektet er det foreslått konkrete tiltak for detaljregulerings- og prosjekteringsfasen som skal sikre vannforekomster, hindre forurensing og redusere risikoen for at miljømål for vannforekomster ikke nås.</p> <p>Det skal blant annet igangsettes tiltaksovervåkning etter vannforskriften §12 av vannmiljøet i planområdet iht. valgt veitrasé (se punkt 2.2 Miljø i bestemmelsene). Denne forventes å løpe frem til 5 år inn i driftsfasen. Overvåkingen skal foregå i ett nettverk av prøvestasjoner egnet til å dokumentere «før tilstand» og eventuelle endringer som følge av anleggsarbeidet.</p> <p>Det skal videre utarbeides: Massehåndteringsplaner, utslippssøknader, landskaps- og marksikringsplaner, detaljerte biologiske kartlegginger, og ny vurdering av NML § 8-12. Videre skal det fokuseres på å ivareta vanngjennomstrømming, redusere hydrologiske endringer og begrense negative effekter i arbeid tilknyttet vassdrag.</p> <p>Gjennom krav i fremtidige utslippstillatelser, vil vannforekomster innenfor planområdet ivaretas iht. forurensningsmyndighetenes krav. Detaljreguleringen vil da inneholde de aktuelle tiltakene som må iverksettes innenfor de ulike delene av planen for å tilfredsstille utslippstillatelsen.</p>	
		<p>3. Viltoverganger: Ber om at Nye Veier legger til rette for viltoverganger der hjortevilt har sine naturlige trekkorridorer i dag for å redusere barriereeffekten av veien, og for å forhindre fragmentering av leveområdene.</p>	<p>3. Innspill vedr. vilttrekk og behov for viltoverganger tas med videre i detaljreguleringen</p> <p>Justering av bestemmelser imøtekommer merknaden, og for ytterligere merknader vises det til kommentarer til fylkesmannens innspill.</p>	
		<p>4. Naturmangfold: Ba i innspill til planprogram/planoppstart om at det gjøres nye kartlegginger og grundige feltundersøkelser for å sikre at man oppfyller naturmangfoldslovens §§ 8 og 9. Stiller seg positive til at det vil bli gjort nye kartlegginger av området. Ved Audnadalen, Lene og Herdal vil veiutbyggingen berøre viktige naturtyper.</p>	<p>4. Innspillet tas til orientering. For å imøtekomme Fylkesmannens innsigelse er det gjennomført det ytterligere feltundersøkelser innenfor planområdet. Resultatene fra denne kartleggingen er oppsummert i et supplerende notat.</p>	
		<p>5. Vurdering av mer vei i tunnel og reduisering av hastighet: Stiller seg positive til at deler av veien legges i tunnel da vei i tunnel gir færre ikke-prissatte konsekvenser. Ber om at det vurderes om ytterligere av veistrekningen kan legges i tunnel, samt om hastigheten langs veien kan reduseres slik at man kan tilpasse seg terreng og redusere klimautslipp, samt legge til rette løsninger som kan virke avbøtende på konsekvensene for naturmangfold og friluftsliv.</p>	<p>5. Innspillet tas til orientering. Det er i områdereguleringen vurdert konsekvensreducerende tiltak. I den neste planfasen vil det bli arbeidet med optimaliseringer av veilinjene.</p> <p>Dimensjonerende hastighet er politisk bestemt på nasjonalt nivå.</p>	

Nr	Innsender	Oppsummering av høringsinnspill	Nye Veiers kommentarer	Endringer
		<p><u>6. Tverrforbindelser:</u> Viktig at den nye E39 bygges med passeringspunkter der turløyper og veier som er viktige for lokalsamfunnet krysser ny vei (E39).</p>	<p>6. Innspillet tas til orientering. I bestemmelsene (se punkt 3.3.8 Tverrforbindelser og 3.3.9 Naturmangfold) vises det til at passasjer for mennesker og dyr skal detaljeres ut i neste planfase. Områdereguleringen er overordnet og skal fastslå plankorridor hvor en fremtidig vei skal gå innenfor.</p>	
4	Naturvernforbundet i Agder	<p>Viser til kunngjøring i Fædrelandsvennen den 3. mai 2019.</p> <p><u>1. Savner sammenfatning av innspill til planprogram/planoppstart som saksgrunnlag til første gangs behandling:</u> Sendte inn en rekke innspill til utredningsarbeidet den 6.11.2018. Har så fått opplyst fra Nye Veier, noe som fremgår av kunngjøringen, at innspillene ikke vil bli besvart eller kommentert før ved andre gangs politiske behandling, i september 2019. Har erfaring med at tidlig involvering er viktige i politiske beslutninger. Finner derfor det uakseptabelt at vurderingen av innspillene ikke blir sammenfattet og lagt fram som saksgrunnlag til første gangs behandling. Mener at utredningsarbeidet er mangelfullt og derfor utilstrekkelig for å kunne fatte en god beslutning fordi viktig kunnskap ikke vil følge til første gangs behandling.</p>	<p>1. Innspillet tas til orientering. På lik linje med alle innspill til oppstart av planarbeidet samt innspill til planprogrammet, er også Naturvernforbundet sine innspill oppsummert og kommentert i et merknadsdokument som har fulgt planen til kommunen ifm utleggelse av områdereguleringen til 1. gangs behandling. Merknadsdokumentet ligger bl.a. på prosjektets hjemmeside www.e39mandal-lyngdal.no</p> <p>Utredningsarbeidet anses ikke som mangelfullt og iht. vedtatt planprogram. På bakgrunn av fylkesmannens innsigelse er det i tillegg gjort ytterligere naturmangfoldkartlegging som vil oppsummeres i et tilleggsnotat og ligge ved saken videre.</p>	
		<p>2. Gjennom en konsekvensutredning skal følgende av et tiltak vises. Dette gjelder i denne saken også en vurdering av en ny indre trase vurdert opp mot den vedtatte traseen som i hovedsak følger eksisterende E39. Må derfor her spille inn viktige problemstillinger som ble sendt inn til konsekvensutredningen, men som ikke vil bli besvart / vurdert før i september (2019). Finner det nødvendig fordi en ny 4 felts-motorvei med fartsgrense 120 km/t (130?) vil påføre miljøet store, ekstra miljøbelastninger og skader sammenliknet med den løsningen som allerede er vedtatt. Sammenlikninger og vurderinger som må bli gjennomarbeidet før politisk vedtak i kommunene.</p>	<p>2. Innspillet tas til orientering. Det er utarbeidet en sammenligningsrapport, hvor eksisterende KDP er oppdatert og sammenliknet med områdereguleringen. Denne sammenligningsrapporten er den del av beslutningsgrunnlaget for valg av korridor mellom Mandal og Lyngdal øst.</p>	
		<p>3. Mener at konsekvensene for en ny, indre 4 felts motorvei vurdert opp mot den vedtatte løsningen må synliggjøres på flere områder. Legger også til grunn Nye Veiers 2 tydelig uttalte intensjoner for konsekvensutredningen for en ny trase, uttalt på de samme folkemøtene: 1: Ny trase vil binde de to store arbeidsmarkedssentrene Kristiansand og Sandnes / Stavanger tettere sammen. 2: Ny trase vil gi bedre trafiksikkerhet.</p>	<p>3. Innspillet tas til orientering. Dette er ivaretatt i sammenligningsrapporten, ref. merknad til innspill 2 over.</p>	
		<p>4. Må utredes hvordan en firefelts motorvei mellom Stavanger og Kristiansand med hastighet på 120 km/t vil påvirke bruken av privatbil inn og ut fra de to store byene, og om denne løsningen sammenfaller med regjeringens mål om å stoppe økning i bruk av privatbil inn til større byer.</p> <p>Uavhengige undersøkelser må vise om trafiksikkerheten for en 4 felts motorvei med hastighet 120 km/t gir større trafiksikkerhet</p>	<p>4. Innspillet tas til orientering. Dette er ivaretatt i prosjektets trafikkrapport. Trafikkprognosene fram i tid bygger på en trendbasert utvikling og ikke at økningen i privatbilbruken stopper.</p> <p>Standarden på veien har ikke vært en aktuell problemstilling i dette prosjektet, men vi ser at utviklingen i de store byene vil medføre noe mindre fremtidig trafikk. Dette medfører likevel ikke en endring i korridorvalget for områdereguleringen.</p>	

Nr	Innsender	Oppsummering av høringsinnspill	Nye Veiers kommentarer	Endringer
		enn vedtatte vei med fartsgrense 90 km/t med midtdeler m.m. Henviser til en SINTEF-rapport om trafikksikkerhet og utenlandske erfaringer med at øket fart har negativ effekt mht. trafikksikkerhet.	Hastigheten på motorveien er en politisk bestilling, men i utgangspunktet er motorveier, uavhengig om de dimensjoneres for 90 km/t eller 120 km/t, trafikksikre veier.	
		5. Viser til FNs naturpanel (IPBES) rapport som ble lagt frem 6. mai 2019. I rapporten pekes det på at fragmentering av natur / leveområder er den viktigste årsaken til dramatisk nedgang i artsmangfoldet. Legges opp til å beslaglegge store områder med relativ intakt og mye uberørt natur samtidig med at vesentlige arealer mellom evt. ny og gammel E39 i stor grad mister sin betydning eller får sterkt forringet verdi som leveområder, vil være viktig å sammenligne en utbygging i hovedsak langs eksisterende E39 med ny indre trase. Aktuelt å legge naturmangfoldlovens § 10 om samlet belastning til grunn.	5. Innspillet tas til orientering. Fragmentering av store, sammenhengende naturområder har vært en viktig problemstilling både i sammenstillingen av de ikke-prissatte konsekvensene og i diskusjonen av prosjektets samfunnsøkonomiske lønnsomhet.	
		6. Utredning av godstrafikk: Frykter at utbygging av ny firefelts motorvei fra Kristiansand til Ålgård medfører akselerasjon av gods på vei (reduksjon på godstransport på bane). Ber om oppdatert utredning for godstrafikk mellom Stavanger og Kristiansand fremlegges. Konsekvensene for godstransport på jernbane med en firefelts motorvei på samme strekning må synliggjøres. Viser til Nasjonal Transportplan 2018 – 2029 der et viktig mål er å overføre mer gods fra vei til bane og sjø.	6. Innspillet tas til orientering. Firefelts motorvei på strekningen mellom Kristiansand og Ålgård er en politisk bestilling og i den forbindelse er ikke konsekvensene for godstransport på jernbane framfor vei, vært en del av utredningene forutsatt i planprogrammet.	
		7. Har fått opplyst at Statens vegvesen har vurdert trasealternativer i de samme områdene som Nye Veiers konsekvensutredning for en indre trase, men ikke foreslått en slik løsning. Vesentlig argument at ny indre trase ikke vil fange opp regional trafikk i nevneverdig grad, og at denne derfor vil benytte dagens E39. Ny indre trase vil derfor i første rekke benyttes av langdistansetrafikk. Tellinger viser imidlertid at døgntrafikken ligger langt under den normen som i dag legges til grunn for firefelts motorvei (12000 kjøretøy som årsgjennomsnitt). Kan derfor hevdes at bygging av ny 4 felts motorvei med fartsgrense 120 km/t mer fremstår som et overflodstiltak enn av nødvendighet.	7. Innspillet tas til orientering. Eksisterende KDP viser seg å fange opp lokal trafikk fra Lindesnes noe bedre enn ny områderegulering, men ivaretar regional og nasjonal trafikk dårligere enn ny områderegulering. Trafikkberegninger utført i prosjektet viser at årsgjennomsnittet (ÅDT) vil ligge over 12 000 kjøretøy på hele strekningen fra Mandal til Lyngdal øst.	
		8. Ber om at konsekvensene av en ny 4 felts motorvei for klimagassutslipp, forbruk av natur og materiell synliggjøres.	8. Innspillet tas til orientering. Det er utarbeidet en klimagassrapport i prosjektet. Denne rapporten, sammen med informasjon i de prissatte konsekvensene synliggjør de konsekvensene som er forespurt.	
		9. Viser for øvrig til merknader fra FNF – Agder som de støtter.	9. Innspillet tas til orientering.	
		10. Vil i tillegg peke på at ved å redusere hastigheten til 90 km/t vil det gi vesentlige arealbesparelser både av natur og kulturlandskap.	10. Innspillet tas til orientering.	

Nr	Innsender	Oppsummering av høringsinnspill	Nye Veiers kommentarer	Endringer
5	Agder Energi Nett AS	<p><u>1.Høyspentlinjer</u> Høyspentlinjene er inntegnet som hensynssoner og er ivaretatt i plankartet. Disse linjene kan komme i konflikt med ny vei og må i så fall bygges om. Dette gjelder også en regionalnettlinje som har anleggskonsesjon.</p>	<p>Det er sikret i planbestemmelsene under punktene: 5.5 Faresone – Høyspenningsanlegg (inkl. høyspentkabler) (H370) <i>Innenfor fareområde for høyspent (H370) skal alle tiltak varsles og godkjennes av linjeeier før igangsetting.</i></p> <p>7.5 Høyspent <i>Før eksisterende høyspentlinje fjernes/flyttes skal alternativ linje etableres og kobles opp.</i></p>	
		<p><u>Krav og løsning i plankart og planbeskrivelsen:</u> Det må settes krav i reguleringsbestemmelsene at detaljreguleringen må vise og beskrive hvordan høyspentanlegget skal bygges om. Løsning må vises i plankart og planbeskrivelsen. Nye traseer må tegnes inn som hensynssoner. Dette gjelder også nye linjer og nettstasjoner som er nødvendige for å forsyne veianlegget.</p>	<p>Innspillet tas til orientering. Dette ivaretas i detaljreguleringen. I neste fase ønsker Nye Veier dialog om evt. endringer av høyspentanlegget. Se punktet over. I reguleringsplanen skal dagens fare vise, og en tegner ikke inn planlagt omlegging av høyspent som fareområde. Dersom dette skal inn må det legges inn som infrastrukturene, men ikke på dette plannivået.</p>	

a. Grunneiere, naboer og andre

Tabell 3 Logg over innspill fra grunneiere, naboer og andre

Nr	Merknad	Kommune	Dato
1	Berit og Jon Sverre Salamonsen	Lyngdal	13.06.2019
2	Steffen Fidjeland og Svein Herdal	Lyngdal	14.06.2019

Nr	Innsender	Kommune	Oppsummering av høringsinnspill	Nye Veiers kommentarer	Endringer
1	Berit og Jon-Sverre Salamonsen	Lyngdal	<p>1.Tunnel: Ifølge beregninger i KUs hovedrapport for områderegulering med konsekvensutredning for E39 Mandal-Lyngdal øst, vil kostnaden med 500 m forlenget tunnel under Grummedal være på 2,773 mill kr. Dette er et forslag som bør ses nærmere på. Et annet forslag som fremmes er å legge veien i tunell på hele strekningen mellom Haugdal og Oftedal på grunn av vilttrekk, reduserer konsekvenser for bl.a kulturarv, naturressurser, grunnerverv og naturmangfold.</p>	<p>1. Innspillet tas til orientering. I konsekvensutredningen er veikorridoren, uten forlenget tunnel under Grummedal, vurdert til å gi den største samfunnsøkonomiske lønnsomheten. En forlengelse av tunnel kan være aktuelt, men det må man vurdere videre i detaljreguleringen. Da det kreves betydelig mer informasjon blant annet på geotekniske og ingeniørgeologiske forhold, før man kan vurdere hva som er det riktige valget.</p> <p>En ytterligere videreføring av tunnelen til Oftedal er ikke foreslått fordi dette ikke vil være samfunnsøkonomisk lønnsomt</p>	
			<p>2.Kultur: Nye Veiers planlagte veitrase går i tunnel fra Haugdal og kommer ut i Grummedal. Stiller spørsmål ved om bakgrunnen for at det kun er foretatt en utgraving på deres eiendom der E39 er planlagt, mens det er foretatt en rekke utgravninger på Lene og på Øvregården der veien ikke er planlagt.</p>	<p>2. Innspillet tas til orientering. Områdereguleringen er undersøkt iht. KML §9. Fylkeskonservatoren har gjennomført undersøkelsene og oversendt sine vurderinger til Riksantikvaren. Det er også foretatt undersøkelser på steder der det i en tidligere fase antok at veien kunne komme.</p>	
			<p>3.Støy: er det gjort konsekvensutredning på hvordan støyen vil bli i området ved et tunnelutløp i Grummedal?</p>	<p>3. Innspillet tas til orientering. Det er utført støyberegninger for alle de utredede alternativene. Det vil bli utført mer detaljerte støyberegninger som et ledd i detaljreguleringsfasen.</p>	
			<p>4. Vilt: Stiller spørsmål ved hvordan vilttrekket skal ivaretas ved Oftedal ut mot Austadhalvøya.</p>	<p>4. Innspillet tas til orientering. Det er planlagt en faunapassasje for å ivareta funksjonen til dette trekket. Faunapassasjen er lagt inn i kostnadsoverslaget. Lokaliseringen vil bygge på gjennomførte viltkartlegginger og vil bli sett i sammenheng med den lokale terrengsituasjonen og behov for andre forbindelser på tvers av veikorridoren. Lokaliseringen av faunapassasjen vil bli foretatt i detaljreguleringen.</p>	Se endringer på plankart og planbestemmelser som ligger under Vest-Agder fylkeskommune.

2	Steffen Fidjeland og Svein Herdal	Lyngdal	<p><u>Skog:</u> Områdene som blir ødelagt av veiutbygging må erstattes med nye områder som har samme nytteverdi som dagens områder. I innspillet vises det til blant annet en velteplass for to gårder og vedproduksjonsanlegg som må opparbeides et annet sted der tømmerbiler har direkte tilgang til lagringsområdet ved ny E39.</p> <p><u>Forslag til ny velteplass:</u> De to gårdene har flere større områder som kan brukes til utfylling av steinmasse fra tunnelene i Herdal. Ved igjenfylling kan dette opparbeides og brukes som både ny velteplass, sag- og produksjonsanlegg, lagring eller fremtidig dyrket mark samt være tilgjengelig fra E39 med tømmerbiler.</p> <p><u>Forslag til ny adkomst til Åsan, Mølleveien og skogsveiene:</u> Fra Slaget, gjennom gnr 155, bnr 3, langs grensen 3, langs grensen med gnr 200, bnr 1 og 2, vil åpne opp store muligheter i Åsan, I tillegg vil veien kunne knyttes til allerede eksisterende skogsveier. Forslaget er mindre kostbart for utbygger og mer brukervennlig.</p>	<p>Innspillet tas til orientering. Optimalisering av veitrasé, tunnelpåhugg, plassering og utforming av kryss vil bli utført i detaljreguleringen. I denne forbindelse vil det også kunne være behov for deponiområder i nærheten av anlegget. Eksisterende adkomster vil i utgangspunktet bli opprettholdt, men vil kunne legges i nye traséer.</p> <p>Nye Veier er i utgangspunktet positive til gode forslag og løsninger fra grunneiere. Forslagene må kommes tilbake til når endelig veitrase og anleggsgjennomføring foreligger.</p>	
---	-----------------------------------	---------	--	--	--