

Sammendrag av høringsuttalelser med kommentarer fra Nye Veier - Varsel om offentlig ettersyn av områderegulering E39 Mandal – Lyngdal Øst Mandal og Lindesnes 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 totalt. Enkelte av høringsuttalelsene var utformet som fellesuttalelser fra flere aktører.

Høringsuttalelser og høringsuttalelser som gjelder Mandal og Lindesnes kommune er mottatt fra:

- Myndigheter – 8 innspill
- Lag, organisasjoner og lokale foreninger – 11 innspill
- Grunneiere, naboer og andre – 29 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 gjelder Mandal og Lindesnes 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. Innsigelsene 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. 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.	1. Innspillet tas til orientering.	
		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 Lindenes 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 Lindenes 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. <i>jf.3.3.9.</i></p> <p><u>H410_6</u> - Monefjellan - Innenfor sonen skal det sikres minimum én faunapassasje. <i>jf. 3.3.9.</i></p> <p><u>H410_7</u> - Stiland - Innenfor sonen skal det sikres minimum én faunapassasje. <i>jf. 3.3.9.</i></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 ivaretatt. 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 ivaretatt. 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</p> <p><i>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.</i></p> <p><i>I Lyngdal:</i> 7.2 Før veien tas i bruk</p> <p><i>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.</i></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 edellauskog 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 edellauskog 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 edellauskog, 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 veitiltaket.</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 Møglandsvatnet, Ommundsvatnet 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 forurensning 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 ivarettatt</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 grunnvannsføremøster, 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 ivarettatt.</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	Viltvald vest Lindesnes v/ Rolf Arne Holte	17.05.2019
3	Vestre skogsfjord vel v/Kaare Hjorth	07.06.2019
4	Skofteland jaktlag	08.06.2019
5	GE Healthcare	11.06.2019
6	NAF Flekkefjord og opland	13.06.2019
7	Aksjonsgruppe drikkevann	14.06.2019
8	Forum for natur og friluftsliv Agder	14.06.2019
9	Lindesnes SV	14.06.2019
10	Naturvernforbundet i Agder	14.06.2019
11	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><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>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>2. Tas til orientering. Konsekvensutredningen viser at den valgte korridoren med størst samfunnsøkonomisk lønnsomhet.</p>	
2	Viltvald vest Lindesnes v/ Rolf Arne Holte	<p><u>1. Mangel på viltoverganger:</u> Sett at det ikke er lagt inn viltoverganger fra Audna til Store Faksevann ved østsiden av Hola fjellet. Presiserer at mye av trekkruer for hjort og elg går gjennom dette området fra Audna til Lenefjorden for å krysse ut på yttersiden av ny E39-trasè.</p> <p><u>2. Trasé berører viltvald vest Lindesnes sitt areal:</u> Foreslått trase berører viltvald vest i Lindesnes (et areal på 75 639 daa), Fossjaktlag, Roland, Ås og Stilandjaktlag og Østbygda jaktlag (et areal på 5834 daa) sine områder.</p> <p><u>3. Hindring av dyreferdse:</u> Dyretrafikken som kommer fra Rolandsheia over til Monefjellan og fra Landås/ Lille faksevann blir hindret av planforslaget.</p> <p>Det er kun ved Giskedalen og fra Udland, ned til Lenefjorden at viltet kan vandre uten å passere en kunstig viltovergang.</p> <p><u>4. Behov for viltovergang:</u> Behov for å legge inn en viltovergang på øvresiden av Solhellerstemmen og på Monefjellan uten at undertegnede vet eksakt hvor undergangen på Monefjellan bør ligge.</p> <p><u>5. beskrivelse av ferdselsområder for vilttrekk:</u> Har vedlagt innspillet en beskrivende oppfatning samt et kart av hvor sprang for elg/hjort ligger fra Skardalen mot Landås og Solhelleren i hovedtrekk går.</p>	<p>1-5. Innspill vedr. vilttrekk og behov for viltoverganger tas med videre i detaljreguleringen og vil bli et viktig grunnlag for vurderinger knyttet til hvor mange og hvor faunapassasjerer kan plasseres.</p> <p>Se kommentar til høringsinnspillet fra Vest-Agder fylkeskommune (nr 1) og Fylkesmannen ang vilt og veiltaket som landskapsøkologisk barriere. Det er gjort endringer i bestemmelser (punkt 3.3.9) og lagt inn nye hensynssoner som ivaretar viltet (hensynssone H410).</p>	Se endringer i bestemmelser gitt i høringsinnspill til Vest-Agder fylkeskommune (nr. 1) (og Fylkesmannen i Agder. (nr. 6).

Nr	Innsender	Oppsummering av høringsinnspill	Nye Veiers kommentarer	Endringer
3	Vestre skogsfjord vel v/Kaare Hjorth	<p>Ser med glede frem til den dagen trafikken gjennom bygda blir lagt over på ny motorvei.</p> <p><u>1. Bruk av gammel E39:</u> Tiltaket vil bidra til at gammel E39 vil fungere som en reserve/omkjøringsvei ved hendelser, arbeid, ekstremvind og vær og ulykker m.v. på den nye motorveien og til arbeidsreiser og personbiltrafikk mellom Vigeland og Lindesneshalvøya og kommune- og handelssenteret i Mandal.</p>	1. Innspillet tas til orientering.	
		<p><u>2. Gang-, sykkel- og samlevei:</u> Spiller inn ønske om en sammenhengende gang-, sykkel- og stedvis samlevei ved siden av hovedveien gjennom bygda fra Mones til Reibakken. Vil bidra til ny hverdag for beboere med trygg ferdsel mellom husene i bygda og vil få området til å fremstå som et attraktivt sykkelturområde med sammenhengende rundløype fra Mandal via Reibakken til Hogganvik og Sånum.</p>	2. Prosjektet omfatter nedklassifisering av eksisterende E39. Tiltak på avlastet vei er ikke planlagt som en del av prosjektet. Redusert trafikkmengde vil likevel forbedre situasjonen for gående og syklende.	
4	Skofteland jaktlag v/ Synnøve Aspvik	<p><u>Jakt og viltovergang:</u> Jaktterreng delt og dette vil bety store endringer i kvote (elg og hjort) og terrengutnyttelse. I Skoftedalen er det beregnet en stor fylling over «Naudemyra» som vil beslaglegge hele myra. «Naudemyra» og området omkring er for øvrig ett av de beste områdene for hjortevilt (dyretråkk), samt hekking av fugler. Totalt vil det bli mellom 500 og 1000 mål av jaktterreng for Skofteland jaktlag som bortfaller. En bro ønskes i stedet for fylling. Viltoverganger vil også kunne bortfalle på den nye veien i dette området. Skofteland jaktlag mener også at jaktlaget som kjenner terrenget og dyrelivet godt, kan være en ressurs og kan benyttes i planlegging av viltoverganger i området.</p>	<p>Innspillet tas til orientering.</p> <p>I konsekvensutredningen er veikorridoren, inkludert fylling i Skoftedalen, vurdert til å gi den største samfunnsøkonomiske lønnsomheten. I KU hovedrapport er det i tillegg vurdert fire skadeforebyggende tiltak på hele planstrekningen. Det er i bestemmelsene under punkt 3.3 Krav til undersøkelser og ytterlige utredninger i detaljreguleringen (PBL§12-7 nr. 12), gjort ytterligere presiseringer slik at de nevnte skadeforebyggende tiltakene skal vurderes videre i detaljreguleringsfasen.</p> <p>Lokalisering av faunapassasjer vil bli avklart når veitraséen er endelig fastsatt i detaljreguleringsfasen. Passasjene vil bli sett i sammenheng med den lokale terrengsituasjonen og behov for andre forbindelser på tvers av veikorridoren.</p>	
5	GE Healthcare	<p><u>1. Avkjørsel på Udland:</u> Vil presisere at en avkjørsel fra E39 på Udland er svært viktig for bedriften. Som en Serveso (stor-ulykke) bedrift avhengig av forutsigbarhet og gode rammevilkår, også når det kommer til infrastruktur til og fra bedriften. Dette gjelder for varetransport og farlig gods, men også en trygg arbeidsvei for ansatte. En tilførselsvei ved Udland er avgjørende med tanke på en ny veitrase for FV460 til Spangereid.</p>	1. 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. Finansiering er ikke en del av planarbeidet, og på grunn av usikkerhetene legges det ikke inn rekkefølgekrav på tilførselsveien.	
		<p><u>2. Tidligere innspill:</u> Har ved flere anledninger gitt innspill til Nye Veier ift. fremtidige transportprognoser, og disse er innarbeidet i Swecos rapport. Vurdering av kryss og tilfartsvei ny E39 ved Udland og Tredal. Viser til innspillene når planprogrammet lå ute til høring, men ser viktigheten i å levere innspill også i denne omgang.</p>	2. Innspillet tas til orientering	
6	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>	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.	

Nr	Innsender	Oppsummering av høringsinnspill	Nye Veiers kommentarer	Endringer
		<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>	
7	Drikkevannsaksjonen i Mandal	<p><u>1. Underskriftskampanje:</u> Overleverer med dette resultatet av underskriftskampanjen «Nei til vei over Mandals drikkevann». 1079 underskrifter på oppropet. Oppfatter at dette er et tydelig signal fra en stor gruppe av Mandal og omegns befolkning om at de ønsker å bevare drikkevanskildene.</p>	<p>1. Nye veier er enige med drikkevannsaksjonen. Vi skal ivareta drikkevanskildene. Det gjøres ved å unngå hoveddrikkevanskilden Skadbergvann og tilhørende nedslagsfelt.</p> <p>Ved å bytte suppleringsvann fra Ommundsvannet til Møglandsvannet reduseres risikoen for forurensning fra veianlegget til tilnærmet lik null, da veianlegget ikke vil berøre nedbørsfeltet til Møglandsvannet. Ønsker kommunen at Ommundsvannet skal bestå som suppleringsvann, kan dette stilles krav om i detaljreguleringsfasen.</p> <p>Vårt forslag til korridor har en gunstig effekt for drikkevanskilden, 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 forurensning av drikkevanskilden blir redusert.</p> <p>Det vises for øvrig til drikkevannsrapporten i sin helhet.</p>	
		<p><u>2. Trasevalg og drikkevannsområdet:</u> Støtter ikke forslaget til trasevalg AB Nord 2. Ny vei må planlegges utenfor drikkevannsområdet, og dagens gode drikkevannsløsning må bestå.</p>	<p>2. Innspillet tas til orientering. Konsekvensutredningen har vurdert en veikorridor (AB Sør) som går utenfor Mandal kommunes drikkevann. AB Sør var den veikorridoren innenfor dette området som ga mest negative konsekvenser for både ikke prissatte tema og prissatte tema. Dette gjorde at korridoren var minst samfunnsøkonomisk lønnsom. I forhold til kvalitet på drikkevannet vises det til kommentar i punktet over.</p>	
8	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.</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</p>	

Nr	Innsender	Oppsummering av høringsinnspill	Nye Veiers kommentarer	Endringer
		<p>Kryssing av vassdrag bør bli gjort slik at det blir minst mulig naturinngrep og at elvene ikke blir tilført forurensning fra veien.</p>	<p>for videre arbeid i detaljreguleringsfasen når veitrasé for ny E39 er valgt (se punkt 3.3.12 c) i bestemmelsene).</p> <p>I Ytre-miljøplan (YM-plan) for prosjektet er det foreslått konkrete tiltak for detaljregulerings- og prosjekteringsfasen som skal sikre vannforekomster, hindre forurensning 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 vanngjennomstrømning, 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><u>3. Viltoverganger:</u> 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 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>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. Se kommentarer til fylkeskommunens og Fylkesmannens merknad (nr. 1 og nr. 6) og oppsummering av endringer i plankart og bestemmelser.</p>	

Nr	Innsender	Oppsummering av høringsinnspill	Nye Veiers kommentarer	Endringer
		<p>4. Naturmangfold: Ba i innspill til planprogram/planoppstart om at det gjøres nye kartlegginger og grundige feltundersøkelser for å sikre at man oppfylder 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 terrenget 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>	
		<p>6. Tverrforbindelser: Viktig at den nye E39 bygges med passeringpunkter 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 passasjerer 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>	
9	Lindenes SV	<p>1. Støtter ikke det framlagte planforslaget. Først og fremst forslaget til veikorridor for delstrekningen AB Nord 2 de ikke kan slutte seg til.</p>	<p>1. Innspillet tas til orientering.</p>	
		<p>2. Mener i utgangspunktet at det vestover hadde vært godt nok med en 3-feltsvei (lange forbikjøringsfelt) slik Statens vegvesen foreslo i 2016. Hadde spart mye av både natur og penger, og er i tråd med gjeldende trafikkgrunnlagsprognoser. Man var den gang opptatt av en mere helhetlig planlegging som omfattet sykkel- og gangveier og sideveier etc., mens Nye Veiers oppdrag er å bygge billigst mulig 4-felts motorvei.</p>	<p>2. Innspillet tas til orientering. Eksisterende KDP for E39 mellom Kristiansand og Lyngdal slår fast valget av firefelts vei. Dette blir også videreført fra Lyngdal til Ålgård. Nye Veiers oppdrag er å bygge mer vei for pengene, ikke billigst mulig. Når det gjelder antall felt, forholder Nye Veier seg til det som er politisk bestemt for strekningen.</p>	
		<p>3. Viktigste motforestilling til planforslaget for delstrekning AB Nord 2, er de konsekvensene veiforurensning vil kunne få for drikkevannsressurser i området, og det faktum at Mandal kommune må legge om sitt vannforsyningssystem. Viser i den forbindelse til drikkevannsforskriften § 4 om forbud mot forurensning av drikkevann.</p>	<p>3. Innspillet tas til orientering. Drikkevanskildene vil bli ivaretatt. Det gjøres ved å unngå hoveddrikkevanskilden Skadbergvann og tilhørende nedslagsfelt. Ved å innlemme suppleringsvann fra Møglandsvannet berøres hverken vannet eller dets nedslagsfelt av veianlegget.</p> <p>Ved å bytte suppleringsvann fra Ommundsvannet til Møglandsvannet reduseres risikoen for forurensning fra veianlegget til tilnærmet lik null, da veianlegget ikke vil berøre nedbørsfeltet til Møglandsvannet. Ønsker kommunen at Ommundsvannet skal bestå som suppleringsvann, kan dette stilles krav om i detaljreguleringsfasen.</p>	

Nr	Innsender	Oppsummering av høringsinnspill	Nye Veiers kommentarer	Endringer
			<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 forurensning av drikkevannskilden blir redusert.</p>	
		<p>4. Mener at konsekvensutredninger ikke gir tilstrekkelig svar og trygghet på at den nye motorveien både i anleggs og driftsfasen ikke vil føre til forurensning av naturressurser og drikkevannet gjennom vann og luft. I den forbindelse særlig bekymret for den nærheten trasevalget har til drikkevannskildene, og den kraftige stigningen veien har fra Mandalselva opp til topp-punkt. Forebyggende tiltak er utilstrekkelig skissert og dokumentert, og mange problemstillinger utsettes til detaljreguleringsfasen. Da er det for seint!</p>	<p>4. Innspillet tas til orientering. Viser til kommentar til merknad 3 over.</p> <p>Foreslått vei har i dag en stigning på veien som er innenfor kravet til maksimum 5% stigning.</p>	
		<p>5. I den samfunnsøkonomiske analysen er naturressurser vektet for lavt. Utredningen setter ingen pris på rent drikkevann. Mener at verdien av rent drikkevann er så høy at den overstiger flerfoldige ganger prissatte konsekvenser som trafikantnytte og investeringskostnader.</p>	<p>5. Innspillet tas til orientering. Nye Veier har utarbeidet sin samfunnsøkonomiske analyse på bakgrunn av Statens vegvesens håndbok V712, og fulgt metodikken for å vekte de ulike temaenes konsekvenser opp mot hverandre. Betydningen av å sikre en god drikkevannsforsyning i Mandal kommune har blitt lagt til grunn for å utarbeide en egen tilleggsutredning som behandler temaet særskilt. Viser videre til kommentar til merknad 3, samt prøvetakning i Mandal kommunes suppleringsvann, Ommundsvann, Møglandsvann og Moslandsvann, som viser at Ommundsvannet er det suppleringsvannet som har dårligst råvannskvalitet.</p>	
		<p>6. Mandal har i dag et av landets beste drikkevann, og vannforsyningen er sikker i uoverskuelig framtid, også ved befolkningsvekst. Mange usikkerhetsmomenter knyttet til omlegging av kommunens vannforsyning, både i forhold til kvantitet og kvalitet, men også i forhold til etablering av nye konsesjonsavtaler og muligheter, kostnader og tid.</p>	<p>6. Innspill tas til orientering. Viser til kommentar til merknad 3 over.</p>	
		<p>7. Mener at Mandal bystyre må vedta et trasevalg som sikrer byens drikkevannskilder, og som på beste måte verner naturressurser og skjermer bebyggelse. Gjort kjent med et sørligere alternativ som fremmes som høringsinnspill av en arbeidsgruppe blant grunneiere i området. Deler i stor grad denne arbeidsgruppens vurderinger, og oppfatter at denne gruppas alternative forslag til trasevalg er det som i dag best kan ivareta de hensyn Lindesnes SV påpeker.</p>	<p>7. Innspillet tas til orientering. Konsekvensutredningen har vurdert en veikorridor (AB Sør) som går utenfor Mandal kommunes drikkevann. AB Sør var den veikorridoren innenfor dette området som ga mest negative konsekvenser for både ikke prissatte tema og prissatte tema. Dette gjorde at korridoren var minst samfunnsøkonomisk lønnsom. I forhold til kvalitet på drikkevannet vises det til kommentar 3 over.</p>	

Nr	Innsender	Oppsummering av høringsinnspill	Nye Veiers kommentarer	Endringer
10	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.</p> <p>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 enn vedtatte vei med fartsgrense 90 km/t med midtdeler m.m. Henviser til en SINTEF-rapport om trafiksikkerhet og utenlandske erfaringer med at øket fart har negativ effekt mht. 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> <p>Hastigheten på motorveien er en politisk bestilling, men i utgangspunktet er motorveier, uavhengig om de dimensjoneres for 90 km/t eller 120 km/t, trafiksikre veier.</p>	

Nr	Innsender	Oppsummering av høringsinnspill	Nye Veiers kommentarer	Endringer
		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. <u>Utredning av godstrafikk:</u> 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 årsdøgntrafikken (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 forespurte.	
		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.	
11	Agder Energi Nett AS	<u>1.Høyspentlinjer</u> Høyspentlinjene er inntegnet som hensynssoner og er ivare tatt 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.	Dette 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> 7.5 Høyspent <i>Før eksisterende høyspentlinje fjernes/flyttes skal alternativ linje etableres og kobles opp.</i>	

Nr	Innsender	Oppsummering av høringsinnspill	Nye Veiers kommentarer	Endringer
		<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.</p> <p>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	Morten Tveit (DinE39)	Lindesnes	27.05.2019
2	Jostein Hageland pva av Toralv Hageland	Mandal	30.05.2019 og 31.05.2019
3	Robert Lindland Johnsen, Arnold og Hilde Oftenes og Jan Petter Homesland	Lindesnes	04.06.2019
4	Gunlaug Solås og Georg Sørtun	Mandal	04.06.2019
5	Bodil Dale Johnson og Magrethe Dale	Lindesnes	07.06.2019
6	Bent Johan Kjær	Mandal	10.06.2019 og 14.06.2019
7	Bent Johan Kjær og Gerd Solem m.fl.	Mandal	10.06.2019
8	Torbjørn Kloster pva grunneiere på Hageland, Gjervoldstad og Vrå	Mandal	10.06.2019
9	Kjell Audun Strømme	Mandal	11.06.2019
10	Ragnar Sløgedal og Øyvind Rolfsen	Lindesnes	11.06.2019
11	Morten Kjær Enger	Mandal	12.06.2019
12	Arne Kleiven	Lindesnes	13.06.2019
13	Ellen Johanne Skofteland pva gnr 61 og 62	Lindesnes	13.06.2019
14	Jon Martin Jakobsen pva arbeidsgruppe	Mandal	13.06.2019
15	Jon Thommasen pva Karsten Skovly	Lindesnes	13.06.2019
16	Lill Tony Larsen Ramvik	Lindesnes	13.06.2019
17	Odd G Kvåle	Mandal	13.06.2019
18	Martha Brådlund, Ragnhild Dal, Per Krogsrud, og Anny Lise for Marthine Skofteland	Lindesnes	13.06.2019
19	Arne Kvåle	Mandal	13.06.2019
20	Jan Henrik Rosland	Mandal	14.06.2019
21	Jan Ivar Bendixen, Rune Røskland og Ronny Warmbrodt	Lindesnes	14.06.2019
22	Lise og Ivar Lindal	Lindesnes	14.06.2019
23	Marit Sletten	Lindesnes	15.06.2019
24	Rune Lian	Lindesnes	13.06.2019
25	Steinar Salvesen	Lindesnes	16.06.2019
26	Roar Hellenen	Mandal	13.06.2019
27	Henning Helliesen	Lindesnes	14.06.2019
28	Gunn Evy Hageland Børsild, Eirik Børsild, Jan Sverre og Astrid Hageland	Mandal	14.06.2019
29	Hans Stusvik	Mandal	18.06.2019

Nr	Innsender	Kommune	Oppsummering av høringsinnspill	Nye Veiers kommentarer	Endringer
1	Morten Tveit (DinE39)	Lindesnes	Det stilles spørsmål om vedrørende støysoner for broen over Audnedalen er vurdert. Se vedlagt kart med merknadsdokumentet.	Støy fra vei er beregnet både der veien går i terrenget og over konstruksjoner som broer. Broen over Audnedalen er så høy at det ikke blir støy over grenseverdiene i området rundt broen.	

Nr	Innsender	Kommune	Oppsummering av høringsinnspill	Nye Veiers kommentarer	Endringer
2	Jostein Hageland p.v.a Torolv Hageland	Mandal	1. Påpeker nødvendigheten for å ivareta veiforbindelsen mellom Hageland og Kleivan slik den er i dag.	1. Innspillet tas til orientering. Eksisterende adkomster vil bli opprettholdt, men kan bli anlagt i nye traséer. Lokalisering vil bli avklart i detaljreguleringsfasen.	
			2. Adkomst til Holteheia, fra Absersdalen og ved gamle sommerfjøset må ivaretas.	2. Innspillet tas til orientering. Både Holteheia og Absersdalen ligger sør for korridoren. Det vil fortsatt være mulig å kjøre fv.214 Gjervoldstadveien mellom Austre Skogsfjord og Møglandsvatnet.	
			3. Overgang for hjortedyr på toppen av Kleivansveien må legges inn i forbindelse med at dette er et hovedtrekk mellom Hagelandsheia videre mot Kleivan og Holteheia.	3. Innspillet tas til orientering. Lokalisering av faunapassasjer vil bli avklart når veitraséen er endelig fastsatt i detaljreguleringsfasen. 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. I plankartet og i bestemmelsene (punkt 5.6 Særlig hensyn til infrastruktur) ligger det inne hensynssoner (H410) som ivaretar etablering av faunapassasjer innenfor gitte områder.	
			3 Det må tas hensyn til Hagelandstjønna og Moslandsvannet med tilhørende bekk som forbinder vannene. Bekken benyttes av fisk, våtmarksfugler og bever.	4. Moslandsvatnet vil ikke bli berørt av planlagt veikropp. Dersom Hagelandstjønna blir berørt av veikroppen, vil likevel funksjonen av vassdraget bli opprettholdt. Dette avklares i detaljreguleringen.	
3	Robert Lindland Johnsen, Arnold og Hilde Oftenes og Jan Petter Homesland	Lindesnes	Foreslår bru over Audnadalen fra Skofteland – Bustad topp til topp.	Innspillet tas til orientering. I silingsfasen ble ulike alternative kryssinger av Audnadalen vurdert. Lange bruløsninger ble forkastet på bakgrunn av bl.a. kostander.	
			<p>1. <u>Hindre forurensning av lakseelven:</u> Vilåret om å bygge fra topp til topp med høyeste punkt i midten må settes for å hindre vann som renner fra brua til lakseelven.</p> <p>2. <u>Dyreliv i området:</u> Mye dyrevilt finnes i området og må ivaretas. En oppbygging med fylling vil ødelegge dyretråkket i området rundt toppen på Skofteland siden av dalen. Med et løft av bruen slik at toppen av bruen blir på midten med fri passasje under vil det åpnes for dyreliv. Etablering for rensing av vann er igjen viktig her slik at naturmangfold ikke påvirkes av veien på en unødvendig negativ måte. Bilder av dyretråkk følger med merknadsbehandlingen.</p>	<p>1. Veivann håndteres i forhold til hvilken status resipientene (mottagerne av utslipp) i veiens nedslagsfelt har. Broen over Audnedalen har jevn stigning fra øst mot vest for hele dalen. Veivannet fra broen vil da håndteres på østsiden av Audnedalen.</p> <p>2. Innspillet tas til orientering. Lokalisering av faunapassasjer vil bli avklart når veitraséen er endelig fastsatt i detaljreguleringsfasen. 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.</p>	

Nr	Innsender	Kommune	Oppsummering av høringsinnspill	Nye Veiers kommentarer	Endringer
			<p><u>3. Konsekvensene for bruens høyde:</u> Naboer er negative til en bru med høyde på 125 meter over elva. Med en senkning på 79 meter vil følgene økes ytterligere med tanke på støy, skygge, tap av soltid og utsikt. Å minimere konsekvensene bør være utgangspunktet.</p>	<p>3. Innspillet tas til orientering. Det har ikke vært foretatt studier av broens skyggevirksomheter i broens influensområde i denne planfasen. Slagskyggen av kasse og pilarer vil berøre ulike områder alt etter hvilken høyde broen bygges med. Detaljer rundt brokonstruksjonen vil fastsettes i detaljreguleringen.</p>	
			<p><u>4. Forslag for nordlig korridor:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Å angi bruens høyde på 125 meter var greit for naboer. Dette vil gi minimalt med negative konsekvenser for den nærliggende bebyggelsen og bør være et alternativ som gjennomføres. - En senkning av bruene til 79 meter vil føre til større CO₂-utslipp enn ved bruens høyde på 125 meter. Det vises til nasjonal transportplan 2018-2029 av 20.06.2018, hvordan arbeidet de neste 12 årene skal gå i retning av de overordnede og langsiktige målet, noe beboerne ikke mener er ivarettatt av områderegulering med bruens høyde på 79 meter. Med 79 meters høyde vil elva med bue ha helling på 2 grader der laveste punkt midt på bruene vil medføre til høyere CO₂ utslipp en motsatt bue med helling på under en grad. Viser til planprogrammets bruens høyde på 100 meter, men at i kommunestyret ble høyde på 79 meter presentert. <p><u>5. Oppsummert:</u> Løsning for bru med 125 mener bør brukes for å se prosjektets helhetlig ved valg av nordlig korridor. Ny vei skal ikke triumfere andre viktige verdier i samfunnet. Det påpekes igjen at en bru over dalen med høyde på 125 meter med topp punkt midt på bruene med rensning av vannet på begge sider vil ivareta alles interesser som blir berørt av prosjektet og løsningen bør derfor gås for: «Hvor stor nytte har man av en ny flott vei om tiltaket samtidig ødelegger en lakseelv og dyreliv i området.»</p>	<p>4 og 5. Innspillet tas til orientering. Detaljer rundt brokonstruksjonen vil fastsettes i detaljreguleringen.</p>	
4	Gunlaug Solås og Georg Sjørtun	Mandal	<p><u>1. Dyrket areal:</u> Gården som er en del av Gnr/Bnr 111/4/1002, vil miste driftsgrunnlag på grunn av tapt dyrket areal på 'Jordet' som følge av ny E39. Samme utfallet vil påvirke Gnr/Bnr: 111/5/1002. Her blir dyrket areal på 'Kleivan' bli delt i nordlig og sørlig del. Denne gårdens dyrkede drivverdige areal blir liggende sør for ny E39.</p>	<p>1. Innspillet tas til orientering. KU Fagrapport <i>Naturressurser</i> dokumenterer at konsekvensen er negativ for jordbruk i det aktuelle området. Endelige lokalisering av veien og eventuell anleggelse av driftsveier, gir mulighet for å redusere de negative virkningene i detaljreguleringen. Anbefaler at innspillet videreføres til detaljreguleringen og grunnerverv.</p>	

Nr	Innsender	Kommune	Oppsummering av høringsinnspill	Nye Veiers kommentarer	Endringer
			<p><u>2. Viktigheten for driftsgrunnlaget:</u> Å beholde driftsgrunnlaget for 'jordet' i fremtiden vil være viktig. Det foreslås å overføre arealet på gjenværende sørlige del av garden 'Kleivan' til 'Jordet'. En slik overføring kan kompensere arealmessig for tap av dyrket areal på 'Jordet'. Verdi på skog og ikke-dyrket areal på de to gårdene er så langt ikke vurdert.</p> <p><u>3. Sammenslåing av areal:</u> Gårdene har vært historisk sett bundet sammen og kan rustes opp til å fungere som en sammenhengende gårdsvei for å knytte dyrkede areal sammen. Forslag om overføring/sammenslåing av areal bør vurderes seriøst i detaljeringsfasen da nye gårdsgrenser vil redusere tap/skade vedrørende drift av landbruks-, skog- og utmarksareal på 'Jordet'. Se vedlagt kart med merknadsbehandlingen.</p>	<p>2. Innspillet tas til orientering. Grunnervsprosessen der man vil se på erstatning og eventuelle andre løsninger først skje når konkrete konsekvens for den enkelte eiendom er klarlagt. Dette vil man først ha oversikt over i neste fase som er detaljreguleringen. anbefaler at innspillet videreføres til detaljreguleringen og grunnerv.</p> <p>3. Innspillet tas til orientering. Grunnervsprosessen der man vil se på erstatning og eventuelle andre løsninger først skje når konkrete konsekvens for den enkelte eiendom er klarlagt. Dette vil man først ha oversikt over i neste fase som er detaljreguleringen. anbefaler at innspillet videreføres til detaljreguleringen og grunnerv.</p>	
5	Bodil Johnson og Magrethe Dale	Lindesnes	<p><u>1. Rasering av naturlandskap:</u> Steinfylling vil ha enorme konsekvenser for naturen, fiske og dyreliv på Skofteland. Ved bruk av bru ville slike problematikker kunne bli forhindret.</p> <p><u>2. Skoftelandskleiva kulturminne:</u> Skoftelandskleiva og vegen som ligger der er vernet kulturminne i Lindesnes sin kommuneplan.</p> <p><u>3. Naudemyra, dyrket mark:</u> Naudemyra som et sentralt stoppested for dyretrekk som går fra Høyåsen – Naudemyra – Bustad til Fossmoen. Området er blitt stelt i generasjoner og er et viktig areal for fortilskudd til gården.</p>	<p>1. Innspillet tas til orientering. I konsekvensutredningen er veikorridoren, inkludert fylling i Skoftedal, vurdert til å gi den største samfunnsøkonomiske lønnsomheten.. Det er i bestemmelsene (punkt 3.3) stilt krav til undersøkelser og ytterlige utredninger i detaljreguleringen (PBL§12-7 nr. 12)</p> <p>Lokalisering av faunapassasjer vil bli avklart når veitraséen er endelig fastsatt i detaljreguleringsfasen. Passasjene vil bli sett i sammenheng med den lokale terrengsituasjonen og behov for andre forbindelser på tvers av veikorridoren.</p> <p>2. Innspillet tas til orientering. Kulturminnet (KM39 Skoftelandsveien i KU Fagrapport <i>Kulturarv</i>, s.50) er i henhold til Riksantikvarens database <i>Askeladden</i> ikke fredet. I plankartet vises denne veien som kulturminne H570.</p> <p>3. Innspillet tas til orientering. Viser til merknad til innspill 1 over.</p>	

Nr	Innsender	Kommune	Oppsummering av høringsinnspill	Nye Veiers kommentarer	Endringer
			<p><u>4. Laks og ørret bekk ved Naudemyra:</u> Brukes som gytebekk med utspring i Audnaelva. Dersom steindemningen blir realisert vil dette føre til store irreversible konsekvenser for bekken, fisk og elva. Demning med masser kan endre; grunnbunnens sammensetninger, vannhastighet, vannkvalitet og temperatur. Dette vil føre til konsekvenser i form av stoppe eller forsinke opp-vandrende gytefisk og ut-vandrende smolt. Audnaelva kan bli lidende under dette. Det vises til Miljødirektoratets rapport om faktorene.</p>	<p>4. Innspillet tas til orientering. Lokalisering av faunapassasje, inkludert eventuelle fiskepassasjer, vil bli avklart når veitraséen er endelig fastsatt i detaljreguleringsfasen. 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.</p>	
			<p><u>5. Fugleliv og naturflora i Skoftedalen:</u> mange fuglearter holdes til Skoftedalens 'urørte naturperle', disse er blant annet: hauk, ørn, utallige ugle-arter. Her finnes rester etter gammel bosetning og sommerflor. Naturfloraen er stor med blåveis, konvaller, fredet og truet art, nattfiol. Viltvoksende og fredet lilla orkideer som er på toppen av nasjonal rødliste. Storkonvall finnes i området, og gaupe er blitt registrert på viltkamera.</p>	<p>5. Innspillet tas til orientering. Gjennom kartleggingen gjennomført i prosjektet er nevnte registreringer ikke kjent. I detaljreguleringsfasen vil ytterligere kartlegging gjennomføres.</p>	
			<p><u>6. Vannet 'Tjødna':</u> Vannet er viktig for bever som bor der og for gårder på Skofteland. Vannet blir fraktet i plastslange via naturlig fall til 4 husstander. Det brukes til vanning av dyrket mark, hager, bærbusker og andre vekster.</p> <p>Brønnen ved Naudemyra: Brønnen nedenfor 'Naudemyra' vil ved størst sannsynlighet bli forurenset av en steindemning på området. Brønnen forsyner 2 husstander og en driftsbygning med storfe.</p>	<p>6. Innspillet tas til orientering. Avklaringer rundt behovet for tiltak rettet bl.a. vann og brønner, avklares i detaljreguleringsfasen. I planbestemmelsene er private drikkevannskilder sikret med</p> <p>3.3.11 Naturressurser (PBL § 12-7 nr. 12)</p> <p>c) I detaljreguleringen skal private drikkevannskilder som grunnvannsforekomster, brønner eller overflatevann kartlegges. Dersom veiltaket kommer i konflikt med ovennevnte må det vurderes og beskrives avbøtende tiltak. Det skal lages en tiltaksplan som godkjennes av kommunen.</p> <p>Og rekkefølgekrav:</p> <p>7.1 Før anleggsstart</p> <p>Før anleggsstart skal følgende foreligge:</p> <ul style="list-style-type: none"> • En tiltaksplan, jf pkt. 3.3.11 c), for privat vannforsyning, som blir påvirket av utbyggingen. 	
			<p><u>7. Steindemning vs bru:</u> Det er blitt forespeilet at en steindemning vil rasere skogen som hindrer mulighet til å komme til og drifte eiendommen/skogen som ligger på baksiden av demningen. Dette hindrer skogsdrift, en viktig inntektskilde til husholdningen som bekymrer gårdeierne. Det anbefales derimot å bygge bru for å unngå enorme naturødeleggelser for folk, dyreliv og natur.</p>	<p>7. Innspillet tas til orientering. Viser til kommentar til innspill fra Bodil Johnson og Magrethe Dale over.</p>	

Nr	Innsender	Kommune	Oppsummering av høringsinnspill	Nye Veiers kommentarer	Endringer
6	Bent Johan Kjær	Mandal	<p>1. <u>Støy</u>: Kjerr ligger per i dag i et område som er definert som kommunalt friluftslivsområde. På eiendommen er det et mye brukt turområde, Djupedalen, som også går videre på eiendom Gnr 115 opp mot Skallen (og ned dalen til Langeland). Dette området sammen med Tollaksheia er også et område med vilttrekk. Dersom en motorvei skal bygges her, må utgangspunktet respekteres. Stille friluftslivsområde innebærer at støyen skal begrenses til 40 dB utendørs og 30 dB innendørs. Det er et krav som må stilles i planleggingsfasen.</p>	<p>1. Innspillet tas til orientering. Lokalisering av faunapassasjer, turveier og driftsveier vil bli avklart når veitraséen er endelig fastsatt i detaljreguleringsfasen. Områdereguleringen er utført i henhold til norske planretningslinjer for støy. Disse foreligger som rundskriv T-1442 fra Miljøverndepartementet. Krav til stille område (40dB) må avklares i kommuneplanen, før en kan kreve det på en reguleringsplan.</p>	
			<p>2. <u>Forurensning</u>: Vassdraget fra Tollakstjønna går ned Djupedalen og over jordene i Kjerr. Her kommer også bekken fra Stiland (Stigland) inn. Videre renner disse via Haddeland (Helland) til den anadrome Sodelandsbekken. Dette er et svært viktig moment både i anleggsfasen og driftsfasen. Med en fire-felts motorvei med fall fra Bjerland kan det potensielt komme store mengder vann ved kraftig nedbør. Det må behandles slik at forurenset vann ikke kommer ut i nevnte vassdrag/bekk. Dette vassdraget har også svært begrenset kapasitet og vil raskt flømme ved mye overvann.</p>	<p>2. Innspillet tas til orientering. Veivann håndteres i forhold til hvilken status resipientene (mottagerne av utslipp) i veiens nedslagsfelt har. Vannforekomster som krysser E39 er kartlagt og hydrologiske vurderinger er utført. Det vil i både anleggs- og driftsfasen av prosjektet være fokus på å følge gjeldende forskrifter og regler for å minimere risikoen for forurensning av kryssende vassdrag.</p>	
			<p>3. <u>Skog</u>: Ved trase Nord/Nord2 vil skogen i Undalsheia og på sørsiden av Tollaksheia bli utilgjengelig uten tiltak. Ved trase Midt vil skogen i Undalsheia bli utilgjengelig uten tiltak. Skogsjefen i Mandal anslår at det står 10.000 – 15.000 m³ hogstmoden skog i området Mosland – Skallen – Undalsheia. Skogsjefen har som en mulighet for å ta ut dette tømmeret sett på skogsbilvei opp Djupedalen med lasteplass i Skallen. Sørsiden av Tollaksheia, Gnr 114, vil uten tiltak også bli utilgjengelig med alternativ Nord/Nord2 for å ta ut tømmer. Her står det ifølge Skogbruksplanen 200 – 300 m³ hogstmoden skog. Dette området er ikke tilgjengelig fra nord. Med trase Midt vil denne delen av skogen være tilgjengelig som nå.</p>	<p>3. Innspillet tas til orientering. Detaljer rundt lokalisering av driftsveier vil bli avklart når veitraséen er endelig fastsatt i detaljreguleringsfasen.</p>	
7	Bent Johan Kjær og Gerd Solem	Mandal	<p><u>Drikkevann</u>:</p> <p>1. Mener at Nye Veier / Sweco ikke har gjort tilstrekkelige vurderinger/utredninger for Mandals drikkevannsløsninger under forskjellige scenarioer for fremtiden.</p>	<p>1. Innspillet tas til orientering. Betydningen av å sikre en god drikkevannsforsyning i Mandal kommune har blitt lagt til grunn. Det er utarbeidet en egen tilleggsutredning som behandler temaet særskilt. Her har det blitt tatt høyde for forskjellige scenarioer.</p>	
			<p>2. Stiller spørsmål ved hvordan forsyningen blir om Møglandsvatnet blir satt ut av spill, og savner dokumentasjon om hvordan situasjonen blir etter at ny fire-felts motorvei eventuelt kommer gjennom drikkevannsområdet. I rapporten summeres kun m3 på årsbasis uten å ta hensyn til tørrår, levering per sekund eller andre tidsoppløsninger.</p>	<p>2. Innspillet tas til orientering. Nye Veiers tiltak for Mandal kommunes drikkevann medfører å erstatte Ommundsvatnet med Møglandsvatnet og Moslandsvatnet som suppleringsvann. Kvantiteten og kvaliteten på drikkevannet opprettholdes. Premissen for tiltaket er at ny firefeltsvei anlegges i området. Moslandsvatnet innlemmes for å gi systemet ekstra robusthet.</p>	

Nr	Innsender	Kommune	Oppsummering av høringsinnspill	Nye Veiers kommentarer	Endringer
			3. Stiller spørsmål om drift og kostnader ved et eventuelt nytt vannverk i Mandal kommune.	3. Innspillet tas til orientering. Omlegging av drikkevannssystemet er definert som en del av tiltaket. Det er konsekvensene av tiltaket som i dette prosjektet er utredet etter anerkjent metode. Kostnader og drift av vannverket er ikke en del av tiltaket og anses derfor som kommunens ansvar.	
8	Torbjørn Kloster pva. grunneiere på Hageland, Gjervoldstad og Vrå	Mandal	<p><u>Vei:</u> Tre alternative traseforslag foreslås av grunneiere på Hageland, Gjervoldstad og Vrå med hensyn til miljø, interessekonflikter, drikkevann, kulturminner og lignende:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Traseen legges fra broen over Mandalselva i rett linje til Skadberg med fylling/bro over dalen ved Haddeland skolehus, i tunell på ca. 2000 m under Skadberg og Holteheia med utslag sør for Ommundsvannet og videre nord for Romedal og sør for Vråheia, krysser Holstjønna på fylling og videre til Blørstad. 2. Veien legges i tunnel ca 600 m fra Stiland til kleivan. Videre i rett linje i heia sør for Hageland og Jordet, over Langeneset i Ommundsvannet, i tunell under Vråheia ca 700 m med innslag litt lenger ned mot Ommundsvannet enn eksisterende forslag og i rett linje videre til Blørstad. 3. Veien legges i tunnel ca 600m fra Stiland til Kleivan, går videre i heia sør for Hageland, over den østre bukta i Ommundsvannet, i tunnel under Vråheia ca 700 m med innslag litt lenger ned mot vannet enn eksisterende forslag og utslag omtrent ved nåværende forslag og videre i rett linje til Blørstad. 	<p>Nye Veier har vurdert veikorridorer og veilinjer med fokus på å finne den som gir den samlet sett mest positive konsekvensen for både ikke prissatte og prissatte konsekvenser. Innenfor veikorridorene som er konsekvensvurdert er veilinjene optimalisert til å gi den mest samfunnsøkonomiske lønnsomheten.</p> <p>1. Innspillet tas til orientering. Foreslåtte endring er utredet og lar seg vanskelig gjennomføre uten store konsekvenser for både ikke prissatte og prissatte tema. Veilinjen medfører bl.a. høye skjæringer (opp mot 80 meter ved Ommundsvann) over lange strekninger, nærføring til bebyggelsen på Romedal og Blørstad, utfordringer med lavbrekk i tunnel og lav overdekning i tunnelen ved Skadbergvann. Kostnadsberegninger viser at veilinjen får en økt kostand ift AB Nord 2 på ca. 1,1 milliarder kr Dette er en veilinje som ikke vil kunne gi en bedre samfunnsøkonomisk lønnsomhet enn eksisterende veilinjer.</p> <p>2. Innspillet tas til orientering. I konsekvensutredningen er veikorridoren, uten tunnel under Skreheia, vurdert til å gi den største samfunnsøkonomiske lønnsomheten. Det er i §3.3 Krav til undersøkelser og ytterlige utredninger i detaljreguleringen (PBL§12-7 nr. 12), gjort ytterligere presiseringer slik at skadeforebyggende tiltak skal vurderes videre i detaljreguleringsfasen.</p> <p>Foreslåtte endring vest for Skreheia, ivaretar intensjonene til AB Midt, ved kryssing av Ommundsvann. Forslagets tunnellsøning under Vråheia er ikke løsbart iht. kurvaturkrav. Legges veien over Ommundsvann som foreslått må videre vei følge konsekvensutredningens korridor AB Midt mot Blørstad. Dette er vurdert i konsekvensutredningen og gir ikke den beste samfunnsøkonomiske lønnsomheten.</p> <p>3. Innspillet tas til orientering. I konsekvensutredningen er veikorridoren, uten tunnel under Skreheia, vurdert til å gi den største samfunnsøkonomiske lønnsomheten. Det er i planbestemmelsene §3.3 Krav til undersøkelser og ytterlige utredninger i detaljreguleringen (PBL§12-7</p>	

Nr	Innsender	Kommune	Oppsummering av høringsinnspill	Nye Veiers kommentarer	Endringer
				<p>nr. 12), gjort ytterligere presiseringer skadeforebyggende tiltak skal vurderes videre i detaljreguleringsfasen.</p> <p>Foreslåtte endring vest for Skreheia er vurdert ytterligere av Nye Veier. Nye veilinjer er prosjekter og konsekvenser spesielt rettet mot Ommundsvann, lengde på tunnel, Vråvann, er vurdert. Nye Veier vurderte om en utvidelse av plangrensen i området ved Ommundsvann og Vråheia ville kunne gi prosjektet en større fleksibilitet i detaljreguleringsfasen, med bakgrunn i innspillet. Nye Veiers vurdering er at utfyllingen i Ommundsvann vil få unødvendig store negative konsekvenser, tunnallengden vil øke med ca. 250 meter, samt at justeringer innenfor eksisterende planavgrensning vil kunne redusere påvirkning på Vråvannet. Nye Veier ser ikke at den foreslåtte veilinjen hverken gir større fleksibilitet for planen eller gir en bedre samfunnsøkonomisk lønnsomhet, enn eksisterende veilinje.</p>	
9	Kjell Audun Strømme	Mandal	<u>Vilt:</u> Har spilt inn innspill om elg- og rådyrtrekk i medvirkningsportalen DINE39. Vilttrekk for Elg og Rådyr markert på tvers av planlagt trase, mellom Ytre Laustøl og Stigeland i Mandal kommune.	Innspillet tas til orientering. Lokalisering av faunapassasjer vil bli avklart når veitraséen er endelig fastsatt i detaljreguleringsfasen. Lokaliseringen vil bygge på gjennomførte viltkartlegginger, som dette innspillet vil være en del av grunnlaget til, og vil bli sett i sammenheng med den lokale terrengsituasjonen og behov for andre forbindelser på tvers av veikorridoren.	Se endringer på plankart og planbestemmelser som ligger under Vest-Agder fylkeskommune.
10	Ragnar Sløgedal og Øyvind Rolfsen	Lindesnes	<u>Vei:</u> Fornøyd med at nordre linje er valgt. Korridorene forbi Blørstad er viktig. Veilinjen kan flyttes litt nord-østover innenfor denne korridoren som kartene viser. Strekningen fra vestenden av Vråvannet og videre vestover kan lett endres slik at veien blir liggende med større avstand til bomiljøene på Blørstad. Ved å legge veien på nordøstsiden av Blørstadkjønna vil man oppnå en slakkere sving og kunne treffe odden i Grundelandsvannet nordenfor der det er skissert.	Innspillet tas til orientering. Optimalisering av veitraséen vil bli utført i detaljreguleringen.	
11	Morten Kjær Enger	Mandal	<u>Kommunedelplan:</u> Viser til tidligere bemerkninger i forbindelse med planprogrammet. Merknadsstillers hytte er oppført i øvre Undal, forenelig med gjeldende kommunedelplan for E39 vedtatt samme år. Opplever nåværende områderegulering som overraskende og skuffende ettersom premissene for tillatelsen kan bortfalle. <u>Annet:</u> Ber kommunene om at andre interesser enn det pengemessige tas hensyn til i arbeidet med ny motorvei.	Innspillet tas til orientering. Valget av veikorridor AB Nord 2 er gjort på bakgrunn av en samlet vurdering av både ikke prissatte og prissatte konsekvenser.	
12	Arne Kleiven	Lindesnes	<u>Vei:</u> Tilførselsvei bør i markert område flyttes lengere sydvest, for å komme lenger fra Trædalsbekken, og legges	Innspillet tas til orientering. Lokalisering av tilførselsveien er planlagt slik at den skal kunne gi størst	

Nr	Innsender	Kommune	Oppsummering av høringsinnspill	Nye Veiers kommentarer	Endringer
			i en skjæring for å skjerme bebyggelse vis a vis for støy. (DINE39 VEDLEGG)	mulig samfunnsmessig lønnsomhet. Dette vil man kunne oppnå i det området der den er vist i det nåværende planforslaget. Optimalisering av veitraséen vil bli utført i detaljreguleringen.	
13	Ellen Johanne Skofteland pva gnr 61 og 62	Lindesnes	<p>1. <u>Skjæring</u>: Ønsker en nærmere begrunnelse for valg av skjæring mellom Vallerås og Skoftedalen. Dersom skjæring opprettholdes, ber om at områdereguleringen inneholder bestemmelser om krav til krysningspunkt for mennesker og dyr.</p> <p>2. Ser ikke sammenhengen mellom hensynssone H570_7 og hvilke hensyn områdereguleringen tar til et gammelt veifar i området.</p> <p>3. Kritiserer landskapsvurderingene som er gjort av fyllingen over Skoftedalen og ønsker en ny landskapsfaglig vurdering av tiltaket.</p>	<p>1. Innspillet tas til orientering. I konsekvensutredningen er veikorridoren, inkludert skjæring mellom Vallerås og Skoftedalen, vurdert til å gi den største samfunnsøkonomiske lønnsomheten. Det er i bestemmelsene (punkt 3.3) satt krav til undersøkelser og ytterligere utredninger i detaljreguleringen), Det er også gjort ytterligere presiseringer slik at skadeforebyggende tiltak skal vurderes videre i detaljreguleringsfasen. Det er lagt inn en hensynssone i både kart og bestemmelser i det nevnte området, som skal ivareta nevnte innspill</p> <p>2. Innspillet tas til orientering.</p> <p>3. Fyllingen i Skoftedalen ligger i en sidedal til Audnedalen og er vurdert som en del av delområdet LB04 Audnedalen. Basert på kriteriene angitt i Statens vegvesens håndbok V712 har fagutreder gitt dette delområdet <i>stor verdi</i>. Dette er for øvrig i samsvar med fagutredningen kommunedelplan E39 Døle bru – Livold der Audnedalen har blitt gitt <i>middels-stor verdi</i>. I begge utredningene er dette det nest høyeste verditrinnet. det formelle avviket skyldes ulik verdiskala i de to forskjellige utgavene av håndboken som er brukt i hver av utredningene.</p> <p>I konsekvensutredningen er veikorridoren, inkludert fylling i Skoftedalen, vurdert til å gi den største samfunnsøkonomiske lønnsomheten. I KU hovedrapport er det i tillegg vurdert fire skadeforebyggende tiltak på hele planstrekningen. Det er i §3.3 Krav til undersøkelser og ytterligere utredninger i detaljreguleringen (PBL§12-7 nr. 12), gjort ytterligere presiseringer slik at de nevnte skadeforebyggende tiltakene skal vurderes videre i detaljreguleringsfasen.</p>	3. Se endringer på plankart og planbestemmelser som ligger under Vest-Agder fylkeskommune og Fylkesmannen i Agder
14	Jon Martin Jakobsen pva arbeidsgruppe fra berørte parter i trase A-B nord og midt	Mandal	Drikkevann: 1. <i>Sikkerhet mot forurensning</i> . Avbøtende tiltak bør avklares i god tid før detaljregulering for å sikre drikkevannet. Det er kun utredet i henhold til dagens situasjon og et null-alternativ. Det er ikke godtgjort for rensing av mikro- og nanoplast. Det er heller ikke hensyntatt store forekomster av sørv i Møglandsvannet som direkte påvirker vannkvaliteten. Avbøtende tiltak	1. Innspillet tas til orientering. Det er gjennomført utredninger med tanke på Mandal kommune sine drikkevann iht. fastsatt planprogram. Nye Veiers forslag til endring av vannforsyningssystemet i Mandal kommune, sikrer en fremtidig god og robust løsning, hvor kvalitet og kvantitet har hovedfokus. Det er gjennomført kartlegging av Sørv i området. Sørv er også	

Nr	Innsender	Kommune	Oppsummering av høringsinnspill	Nye Veiers kommentarer	Endringer
			<p>synes å bero på lokal rensing av avrenning fra veien. Svevestøv og nedfallsoner synes dårlig vurdert. Videre, synes langtidsvirkningen av forurensningen lite berørt. Risiko kan kun fjernes ved å legge traseen utenfor drikkevannsområdet</p> <p>4. <u>Feil i forutsetningene for utredningen.</u> I tilleggsutredningen for drikkevannskapasitet i Mandal kommune/konsekvensutredningens hovedrapport, pkt.7. I pkt.7.2.2. bemerkes det at Møglandsvannet allerede i dag er suppleringskilde. Utsagnet er, ifølge merknadsstiller, misvisende, og gir inntrykk av at det beholdes samme kapasitet ved at man erstatter noe som forsvinner. I pkt.7.2.3 vises det til Mandal kommunes vannplan for beregning av nødvendig kapasitet. Merknadsstiller kritiserer Nye Veier og Sweco for at det ikke er gjort en selvstendig vurdering av kapasiteten, og ingen sekundæreffekt av klimaendringer vurderes. Det etterspørres dessuten om å utrede kapasiteten med forutsetninger for ekstreme tørkeperioder. Ved vurdering av kapasitet fremgår det av vedlagt kart i tilleggsutredningen at Ljosevannet er inntatt som nedbørsfelt til Møglandsvannet. Her utelates det å nevne at Ljosevannet er knyttet til Holum vannverk. Det stilles også spørsmål om undersøkelser i felt da bekken (tilførselen fra Ljosevannet til Møglandsvannet) har minimal vannføring i store deler av året. Det er skrevet at avbøtende tiltak er å lede avrenning bort fra vei for rensing. Er dette dimensjonert for 200års flom? Salting og brøyting er lite problematisert.</p> <p><u>3. Drikkevannskapasitet.</u> Spørsmål til kap 3.4. i tilleggsutredningen: Hvor mye utgjør Ljosevannet av Møglandsvannet kapasitet? Utredningen bør videre inneholde en ROS-analyse for leveringssikkerhet dersom Møglandsvannet settes ut av spill (mao. ikke tilstrekkelig kapasitet for Mandal kommune). Utredningen er ikke, etter deres syn, utredet med hensyn til klimautfordringer og tørkeår. Det er dessuten ikke gjort rede for nye reservevann eller erstatning for dagens reservevann.</p> <p><u>4. Privatrettslige forhold.</u> Ved omorganisering kreves det nye konsesjoner og skjønnsforretninger. Dette bør tas inn som rekkefølgekrav i kommuneplanen for å ivaretas og sikres på et tidlig tidspunkt. Rettigheter til etablering av hovedvannledning bør avklares.</p>	<p>funnet i Ommundsvann, men er ikke identifisert i Skadbergvann eller Moslandsvann.</p> <p>Drikkevannskildene vil bli ivaretatt. Det gjøres ved å unngå hoveddrikkevannskilden Skadbergvann, med nedslagsfelt. Ved å innlemme suppleringsvann fra Møglandsvannet 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> <p>2.Innspill tas til orientering. Eksisterende grunnlag vil være nødvendig å forholde seg til. I de situasjoner ny kunnskap er avgjørende, gjennomføres ny kartlegging. Forurensning fra veivann er beskrevet i grunnlaget.</p> <p>3.Innspill tas til orientering. Det er utført kartlegging av kapasiteten for Møglandsvann. Som en del av foreslått tiltak innlemmes også Moslandsvannet som en del av nytt vannforsyningssystem, sammen med Møglandsvann og Skadbergvannet.</p> <p>4.Innspill tas til orientering. Før anleggsstart er det i bestemmelsene til områdereguleringen (gjelder kun Mandal, PlanID 201817) stilt krav om at det må foreligge konsesjon for å hente ut tilstrekkelig drikkevann fra drikkevannskilde(r) (punkt 7.1 Før anleggsstart (rekkefølgebestemmelse). Forhandlinger rettet mot privatrettslige forhold gjennomføres i etterkant av en evt. fremtidig konsesjon gitt av NVE.</p>	
			<p>Naturressurser: 1.Landbruk: Området merket hensynssonene er i dag dyrket mark. Vil kommunen</p>	<p>1. Landbruk: Innspill tas til orientering. I områdereguleringen ligger det ikke inne noen strengere</p>	

Nr	Innsender	Kommune	Oppsummering av høringsinnspill	Nye Veiers kommentarer	Endringer
			<p>innføre samme restriksjoner rundt resten av Møglandsvannet, og er det vurdert hvordan dette vil påvirke gårdene? Vil samme restriksjoner kunne forventes rundt Moslandsvannet (jamfør Askøy-saken)? I så fall vil dette medføre store verditap for bøndene. I utredningen er dette noe som savnes omtalt, og eventuelle krav om etablering av nye landbruksområder og matjord iht nasjonal jordvernsstrategi.</p> <p><u>2. Alternativ AB-midt:</u> Med justeringer vil AB-midt kunne optimaliseres på en østlig del av strekningen for å ivareta interessene til berørte parter i den østlige delen av traseen samtidig som naturressursene i området bedre ivaretas, ved at traseen på strekningen Mandalselva-Bjerland benyttes, og følger Nord 2 vestover.</p> <p><u>3. Alternativ AB-Syd:</u> Justeringer av AB-Syd på Sodeland og Holte: Det bør vurderes hvorvidt veien kan gå i tunnel eller i dagen nord, i Slettheia for å unngå ødeleggelse av bomiljø i Sodeland.</p>	<p>restriksjoner rundt Møglandsvatnet og Moslandsvatnet enn det som allerede ligger inne i kommuneplanen.</p> <p>2. Alternativ AB-midt: Innspill tas til orientering. Nye Veier har utarbeidet en konsekvensutredning hvor også korridor AB Midt er vurdert på lik linje som de andre. AB Midt ble ikke videreført da den ikke kom best ut i forhold til samfunnsøkonomisk lønnsomhet.</p> <p>3. Alternativ AB-syd: Innspill tas til orientering. Nye Veier har utarbeidet en konsekvensutredning hvor også korridor AB Syd er vurdert på lik linje som de andre. AB Syd ble ikke videreført da den ikke kom best ut i forhold til samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Det å legge inn en ekstra tunnel vil ikke medføre en større samfunnsøkonomisk lønnsomhet.</p>	
			<p>Naturmangfold: Det framstår passivt å avvente undersøkelser til detaljreguleringsnivå om tilstanden av naturmangfold. Det stilles også spørsmål ved om det har vært tilfredsstillende befaring av området, og ber om at sekundærvirkninger av tiltaket utredes. Lys- og lydforurensning har stor innvirkning på naturmangfold. Dette bør avklares mht insekter, dyre- og fugleliv langs traseene. <u>Naturmangfold som ikke er hensyntatt i utredning (i den vestlige korridor langs Ommundsvannet):</u> Fiskeørn, musvåk og hønehawk hekker her og vil bli forstyrret og hindret i hekkingen. Konsekvensene for hjortevilt er ikke utredet. Vråheia blir stående som eneste naturlig trekkroute for hjortevilt mellom Mandalselva og Audnedal. Viltovergangen er nær bebyggelse og har en bratt sørlige side. Sjøllingstadvassdraget er et vassdrag med oppgang av fredet ål til Møglandsvannet. Anleggsperioden vil gi massiv tilslamming og kan få store konsekvenser for fisk. Pkt.4, side 36 (verneområder). Bekkefaret fra Hommsvannet til Ommundsvannet er biotop for arter som ask og or. Skogen på nordsiden av Ommundsvannet består av grov, gammel bar- og lauvskog. Dette er ikke nevnt i noen databaser og faller derfor utenfor i vurderingen. Pkt. 5.5.2, s.57: Ber om at rødlistede og sjeldne arter utdypes nærmere med tanke på anleggsperioden, og lys- og lydforurensning. Undal-Lauvstø er viktig biotop for storfugl, og mange andre som f.eks. øyestikkere og frosk, nattfiol. Vilttrekk: Det må</p>	<p>Naturmangfold: Innspill tas til orientering Det er gjennomført ytterligere undersøkelser av naturmangfold. Viser her til Fylkesmannens innsigelse ang. grunnlaget for naturmangfold.</p> <p>Lokalisering av faunapassasje, inkludert eventuelle fiskepassasjer, vil bli avklart når veitraséen er endelig fastsatt i detaljreguleringsfasen (se bestemmelsene under punkt 3.3.8 Tverrforbindelser). 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.</p> <p>Nye Veier følger lover og forskrifter, samt den nyeste etablerte forskning, for å forhindre og evt. begrense forurensning fra anleggs- og driftsfasen. Det er myndighetskrav som angir hva som er lov til å slippe ut av forurensende stoffer.</p> <p>Det er gjennomført kartlegging og vurderinger innenfor alle korridorene iht. fastsatt planprogram. Fokuset med kartleggingsarbeidet er å fremskaffe nok kunnskap slik at valg mellom korridorer skal kunne gjennomføres. Ytterligere detaljert kartlegging vil foregå på detaljreguleringsnivå. Lysforurensning vil kunne være et tema som naturlig nok er avhengig av hvordan veien vil bli liggende i detalj.</p>	

Nr	Innsender	Kommune	Oppsummering av høringsinnspill	Nye Veiers kommentarer	Endringer
			<p>videre innarbeides krav til vilttrekk mellom Mandalselva og Bjerland i planbestemmelsene. Lys- og lydforurensning: Det bør kreves at støykrav innarbeides som krav allerede i kommunedelplanen. Det etterspørres videre konsekvensutredning knyttet til lysforurensning, både for bebyggelse og naturmangfold. Merknadsstiller ber om at lyssoner, synlighet og konsekvenser utredes og at det stilles nødvendige krav til avbøtende tiltak.</p>		
			<p>Kulturarv: Kun er utført utgravinger langs traseene Nord og Nord2. Er det utført sammenlignbare undersøkelser for de alternative traseene? Det synes ikke hensyntatt i utredningen at det er avdekket flere automatiske fredede kulturminner som blant annet i området Stiland-Lauvstø i tillegg til Bjerland og Hageland.</p>	<p>Innspillet tas til orientering. Det er gjennomført kartlegging av eksisterende kulturminner innenfor veikorridorene vurdert i konsekvensutredningen. Det er videre gjennomført kartlegging ift. KML §9 innenfor utrednings-korridorene, unntatt deler av AB Sør. AB Sør ble i konsekvensutredningen vurdert som den korridoren med dårligst samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Da det gjennom §9 undersøkelsene av AB Nord korridorene, ble avklart hvilke fredede kulturminner som kunne anbefales frigitt, ble det klart at utgravinger av de fredede kulturminnene ikke ville endre rangeringen mellom AB korridorene. Det å gjennomføre §9 undersøkelser av AB Sør ble derfor ansett som unødvendig. KML § 9 er ivarettatt i dette planarbeidet.</p>	
			<p>ROS -analyse: Drikkevann: I tabell 8-1: Av de oppfølgingstiltak som blir nevnt er at nedbørsfeltene og områdene rundt (nye)drikkevann er i plankartet vist som hensynssone. Største delen av nedbørsfeltene er <u>ikke</u> i plankartet og således ikke ilagt hensynssone. Videre pekes det på at tiltak ifb AB nord2 fjerner risiko for forurensning på drikkevann og kilder. Stiller seg skeptisk til hva som betegnes som akseptabel risiko når konsekvensene er så store. I fagrapport kap 7.4. «usikkerhet» nevnes det at det ikke er tilstrekkelig informasjon om hvordan forurensning vil påvirke drikkevann. Det er ifølge merknadsstiller gjennomført flere undersøkelser som viser at veinære innsjøer er betydelig påvirket av salt og plast. I kp 5.2., punkt 7.1.3 Ras, skred står det at «AB nord og nord 2 passerer et område ved Lauvstø hvor det er rasfare.» Dette kan unngås ved å legge veien i det som kalles den midtre traseen i dette området (nord for Lauvstø).</p>	<p>ROS-analyse: Innspill tas til orientering. Eksisterende kommuneplan ivaretar hensynssoner rundt alle vann som er satt av til drikkevann i Mandal kommune.</p> <p>Nye Veier vil i detaljreguleringen arbeide med tiltak som er i tråd med lover og forskrifter. Det arbeides for at ny E39 skal påvirke drikkevannskildene i Mandal kommune så minimalt som mulig. Ny E39 påvirker nedbørsfeltet til Moslandsvann og her vil det bli fokus på riktige og virkningsfulle tiltak i neste planfase. For Møglandsvann og Skadbergvann påvirker ny E39 hverken selve vannene eller nedbørsfeltet til vannene. Dette gjør at også etter at ny E39 etableres iht. områdereguleringen, vil Mandal kommunens innbyggere ha like godt vann i springen som tidligere. Tiltakene som iverksettes vil være rettet mot både anleggs- og driftsfasen, slik at fremtidige utslippstillatelser overholdes. Dette er et forskriftskrav og gjelder uavhengig om det står i bestemmelsene eller ikke Områdereguleringen vil i tillegg ivareta Tarvannet, Lindesnes kommune</p> <p>Endelig plassering av veilinja tas i detaljreguleringsfasen. Her vil ras være en faktor som vil bli vurdert.</p>	

Nr	Innsender	Kommune	Oppsummering av høringsinnspill	Nye Veiers kommentarer	Endringer
			<p>Annet: Aksepterer ikke at sentral informasjon som vil bidra til å avgjøre trasevalg på overordnet nivå ikke har blitt utredet tilstrekkelig.</p> <ol style="list-style-type: none"> <u>1.</u> Forslag til utbedring av plankart. Kart er vedlagt. Forslaget innebærer at ingen bolighus blir berørt og at utfordringene som er tatt opp blir ivaretatt. <u>2.</u> Subsidiært forslag til utbedring av plankart østlig del. Anbefaler at traseen utredes med økt bredde på østlig og vestlig del. Dvs. fra Mandalselva og frem forbi Stiland/Lauvstø bør korridoren utvides nordover for å muliggjøre å imøtekomme innbyggere, naturmangfold og kulturminner. Se vedlagt kart. <u>3.</u> Subsidiært forslag til utbedring av plankart vestlig del. Fra Stiland kan veien legges i tunnel til Kleivan. Videre i rett linje i heia sør for Hageland og Jordet over Langaneset i Ommundsvannet i tunnel under Vråheia ca 700m med innslag litt lenger sør enn eksisterende forslag, og videre i rett linje til Blørstad. <u>4.</u> Subsidiært forslag til utbedring av plankart vestlig del nr 2: Veien legges i tunnel ca 600 m fra Stiland til Kleivan, videre i heia sør for Hageland, over den østre bukta i Ommundsvannet, i tunnel under Vråheia ca 700m med innslag litt lenger ned mot vannet enn eksisterende forslag og utslag omtrent ved nåværende forslag og videre i rett linje til Blørstad. 	<p>Annet: Innspill tas til orientering. Det er gjennomført kartlegging og vurderinger innenfor alle korridorene iht. fastsatt planprogram. Fokuset med kartleggingsarbeidet er å fremskaffe nok kunnskap slik at valg mellom korridorer skal kunne gjennomføres. Ytterligere detaljert kartlegging vil foregå på detaljreguleringsnivå.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Innsippet tas til orientering. Foreslåtte endring er utredet og lar seg vanskelig gjennomføre uten store konsekvenser for både ikke prissatte og prissatte tema. Veilinjen medfører bl.a. høye skjæringer (opp mot 80 meter ved Ommundsvann) over lange strekninger, nærføring til bebyggelsen på Romedal og Blørstad, utfordringer med lavbrekk i tunnel og lav overdekning i tunnelen ved Skadbergvann. Kostnadsberegninger viser at veilinjen får en økt kostand ift AB Nord 2 på ca. 1,1 milliarder kr Dette er en veilinje som ikke vil kunne gi en bedre samfunnsøkonomisk lønnsomhet enn eksisterende veilinjer. 2. Forslag til veilinje er vurdert i innledende arbeider. Denne linja ble forlatt da den ga for store utfordringer ifm. terrengformasjonene. Bl.a. vil store fyllinger gå langt ned i dalsiden. Forslaget vil ikke gi fordeler hverken for de ikke prissatte eller prissatte konsekvensene 3. Innsippet tas til orientering. Foreslåtte endring vest for Skreheia, ivaretar intensjonene til AB Midt, ved kryssing av Ommundsvann. Forslagets tunnelloøsning under Vråheia er ikke løsbart iht. kurvaturkrav. Legges veien over Ommundsvann som foreslått må videre vei følge konsekvensutredningens korridor AB Midt mot Blørstad. Dette er vurdert i konsekvensutredningen og gir ikke den beste samfunnsøkonomiske lønnsomheten. 4. Innsippet tas til orientering. Foreslåtte endring vest for Skreheia er vurdert ytterligere av Nye Veier. Nye veilinjer er prosjekter og konsekvenser spesielt rettet mot Ommundsvann, lengde på tunnel, Vråvann, er vurdert. Nye Veier vurderte om en utvidelse av plangrensen i området ved Ommundsvann og Vråheia ville kunne gi prosjektet en større fleksibilitet i detaljreguleringsfasen, med bakgrunn i innspillet. Nye Veiers vurdering er at utfyllingen i Ommundsvann vil få unødvendig store negative konsekvenser, tunnallengden vil øke med ca. 250 meter, samt at justeringer innenfor eksisterende planavgrensning vil kunne redusere påvirkning på Vråvannet. Nye Veier ser ikke at den foreslåtte veilinjen hverken gir større fleksibilitet for 	

Nr	Innsender	Kommune	Oppsummering av høringsinnspill	Nye Veiers kommentarer	Endringer
				planen eller gir en bedre samfunnsøkonomisk lønnsomhet, enn eksisterende veilinje.	
15	Jon Thommasen p.v.a Karsten Skovly	Lindesnes	<p><u>Vei:</u> For å bevare mest mulig av Haugdal og Grummedal, inneholder dette innspillet to alternativer i gjeldende korridor for E39.</p> <p>Alternativ 1: Flytte veien og innslaget til tunnelen 150 meter nærmere Osestadvannet. Ved å gjøre dette, ivaretas kulturlandskapet rundt Haugdal som er viktig for vilt og vilttrekk i området, og støyforurensningen reduseres til hele friluftsområdet</p> <p>Alternativ2: går mellom eksisterende bygg på Bjelland. I så måte bør bygninger blitt flyttet/bygget på nye i husmannsplassen Haugdal. Ved å gjøre dette, oppgraderes eksisterende vei langs Osestadvannet som anleggsvei i tillegg til å kunne benytte hele nedre mellom Bjelland og Osestadvannet som anleggsområde.</p>	<p>Innspillet tas til orientering. Lokalisering av tilførselsveien er planlagt slik at den skal innfri tekniske forskrifter for motorveier og samtidig gi størst mulig samfunnsmessig lønnsomhet.</p> <p>Optimalisering av veitraséen vil bli utført i detaljreguleringen. Justering av linja innenfor plangrensen vil da kunne vurderes.</p>	
16	Lill Tony Larsen Ramvik	Lindesnes	<p><u>Tilførselsvei:</u> Tilførselsvei legges til området/heia før Geiskedalskilen. Ved denne løsningen vil man oppnå flere meter høyde som igjen bidrar positivt i forhold til høydeforskjellen opp til ny E39. Det er mange som handler i Lyngdal, og da vil dette alternativet bli benyttet. I tillegg er det så kort avstand fra Vigeland sentrum at man neppe trenger å bekymre seg for Mandalskrysset og tilførselsvei til Mandal sentrum.</p>	<p>Innspillet tas til orientering. Tilførselsvei i området ved Geiskedal og videre opp Hovsdalen og med en kryssløsning ved Monefjellan har blitt vurdert i en tidlig fase av prosjektet. Konsekvensene ville vært meget store inngrep i hele dalen og spesielt ved Monefjellan for å kunne anlegge et kryss i dette området. Selve tilførselsveien vil ha maks stigning (6%) på lange strekninger, noe som ikke er fordelaktig. Trafikalt vil denne løsningen gi en dårligere trafikanntytte enn tilførselsveien planlagt ved Tredal/Blørstad, da store deler av trafikken er østrettet. Løsningen gir ikke en bedre samfunnsøkonomisk lønnsomhet, enn gjeldende tilførselsvei vist i områdereguleringen. Denne tilførselsveien ble ikke vurdert i konsekvensutredningsarbeidet, da forslaget ble ansett å ikke tilføre prosjektet noe mer enn de tilførselsveiene som allerede ligger inne i områdereguleringen.</p>	
17	Odd G Kvåle	Mandal	<p><u>1.Innløsning av bebyggelse:</u> Det unnlates å nevne at 4-6 gårdstun på Nedre Undal, Øvre Undal, Laustø og Stiland vil måtte bøte med huset i alternativ AB Nord 2. Gårdene har minst 400 år gammel kulturhistorie og har vært bebodd i en sammenhengende periode fram til dagens generasjon.</p> <p><u>2.Kulturminne:</u> På Laustø er der i tillegg funnet bosetningsspor og gravfelt fra før-romersk jernalder. Funnene er av fylkeskonservatorens betegnet som sjeldne funn. Disse er også utelatt i KU-rapporten. De arkeologiske registreringene er bestilt av Nye Veier AS, og rapporten</p>	<p>1. Innspillet tas til orientering. Områdereguleringen avsetter en korridor til videre detaljplanlegging. Omfanget av innløsning av eksisterende bebyggelse vil bli avklart i detaljreguleringsfasen.</p> <p>2. Innspillet tas til orientering. KU Fagrapport Kulturarv ble publisert 06.03.2019 og inneholder ikke dette funnet. Fylkeskonservatoren har gjennomført kartlegging innenfor hele korridoren iht. KML §9. Reviderte kart og bestemmelser vil omfatte alle registrerte kulturminner til 2. gangs behandling. Fylkeskonservatoren har kontakt med Riksantikvaren,</p>	

Nr	Innsender	Kommune	Oppsummering av høringsinnspill	Nye Veiers kommentarer	Endringer
			<p>slutført den 26.03.2019 av Fylkeskonservatoren i Vest-Agder.</p> <p><u>3.Vei:</u> I høringsinnspillet foreslås 2 forslag til valg av veitrase for strekningen AB: a) Beholde eksisterende trase AB Sør Denne vil gi mindre utfordringer med hensyn til vinterdrift, og drikkevannet fra Skadbergsvannet blir ikke berørt. En annen fordel det pekes på er at områderegulering allerede ligger klar. b) Kombinere AB-Midt og AB-Nord2: I dette menes: følge trase AB-midt fra Mandalselva til denne møter AB-Nord og AB-Nord2 like syd for vestre ende av Moslandsvatnet, og videre følge AB-Nord2 forbi Hageland, Gjervoldstad og Vrå. Dersom eksisterende bebyggelse på Undal og Laustø kan da ifølge merknadsstiller bevarer ved å kombinere AB-midt med AB-Nord-2 som skissert over, kan eksisterende kommunedelplan Døle bro – Livold oppheves. Da må en områderegulering for en korridor til AB-Midt fra Mandalselva fram til Hageland behandles og godkjennes, og fra Hageland og videre en korridor til AB-Nord-2.</p>	<p>hvor eksisterende og nye funn, innenfor korridoren, er vurdert ift. bevaring eller frigivelse. Nye Veier vil ta Riksantikvarens tilbakemelding til etterretning.</p> <p>3. Innspillet tas til orientering a) AB Sør har, som den eneste delstrekningen, negativ samfunnsøkonomisk nytte for både de prissatte og ikke-prissatte fagtemaene. Dette skyldes at alternativet er langt og berører flere grender med tilhørende nærmiljø, friluftsliv, kulturarv og dyrket mark. b) I planleggingen ble flere ulike korridoralternativer og -kombinasjoner vurdert. Også kombinasjonen av AB Midt – AB Nord 2 var en av de som ble vurdert. Denne kombinasjonen ble ikke videreført da krysningen av Mandalselva (økt brulengde og kostnad), stor utfylling i Unndalstjøna, maks stigning i en tunnel over 500 meter og nærføring til Moslandsvannet over en lang strekning, ikke medførte til fordeler. For øvrig var fordelene med kombinasjonen de samme som for den østre delen av AB Midt-korridoren.</p>	
18	Martha Brådland, Ragnhild Dal, Per Krogsrud, og Anny Lise for Marthine Skofteland	Lindesnes	<p>Tar for seg den planlagte steinfyllingen på ca 50 meter høy og ca 200 meter bred. Denne går over merknadsstillers eiendommer, og en dyrka mark mellom Valleråsen og Høgåsen (Skoftedalen). Denne steinfyllinga oppleves som et stort inngrep i naturen, og viktig matjord og produksjonslandskap forsvinner.</p> <p><u>1.Kulturminne:</u> Det går en vei fra Øvre Skofteland og opp heia til Røyselend «Den gamle Skoftelandskleivene». Veien ligger inne hos fylkeskonservator (fra 1874).</p> <p><u>2.Jakt:</u> Steinfyllinga vil totalt stenge av et tur- og jaktområde som i dag er åpent. Dette er et område med mye hjortetrek.</p>	<p>Innspillet tas til orientering. I konsekvensutredningen er veikorridoren, inkludert fylling i Skoftedalen, vurdert til å gi den største samfunnsøkonomiske lønnsomheten. Det er i bestemmelsene under pkt 3.3 <i>Krav til undersøkelser og ytterligere utredninger i detaljreguleringen (PBL§12-7 nr. 12)</i>, gjort ytterligere presiseringer slik at de nevnte skadeforebyggende tiltakene skal vurderes videre i detaljreguleringsfasen. Det er lagt inn en hensynssone i både kart og bestemmelser i det nevnte området, som skal ivareta nevnte innspill.</p> <p>1. Innspillet tas til orientering. KU Fagrapport Kulturarv har registrert dette kulturminne som KM39 Skoftelandsveien.</p> <p>2. Innspillet tas til orientering. Det er lagt inn en hensynssone (H410) i både kart og bestemmelser (punkt 5.6 Særlig krav til infrastruktur) i det nevnte området, som skal ivareta faunapassasje Lokalisering av faunapassasjer vil bli avklart når veitraséen er endelig fastsatt i detaljreguleringsfasen. 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.</p>	<p>Se endringer på plankart og planbestemmelser som ligger under Vest-Agder fylkeskommune.</p>

Nr	Innsender	Kommune	Oppsummering av høringsinnspill	Nye Veiers kommentarer	Endringer
			<p><u>3.Brønner og vannledning:</u> Brønner som brukes til husholdning (drikkevann) og til husdyr ligger i området for steinfyllinga. I tillegg pekes det på avhengigheten av en vannledning som ligger i ei «åpen» grøft og som frakter vann fra et tjern oppe i heia. Dette vannet er det flere husstander som er helt avhengige av til vanning av dyrka mark og i hager.</p>	<p>3. Innspillet tas til orientering. Forhold rettet mot brønner og vannledninger ivaretas i detaljplanarbeidet (se utdrag fra bestemmelsene nedenfor), da evt. avbøtende tiltak må spesifiseres og innarbeides.</p> <p>3.3.11 Naturressurser (PBL § 12-7 nr. 12) c) I detaljreguleringen skal private drikkevannskilder som grunnvannsføremønstre, brønner eller overflatevann kartlegges. Dersom veiltaket kommer i konflikt med ovennevnte må det vurderes og beskrives avbøtende tiltak. Det skal lages en tiltaksplan som godkjennes av kommunen. Og rekkefølgekrav: 7.1 Før anleggsstart Før anleggsstart skal følgende foreligge:</p> <ul style="list-style-type: none"> • En tiltaksplan, jf pkt. 3.3.11 c), for privat vannforsyning, som blir påvirket av utbyggingen. 	
19	Arne Kvåle	Mandal	<p>Vedrørende konsekvensutredning/områderegulering AB Nord 2:</p> <p>1. <u>Landskapsbilde:</u> Fast bosetting-fritidsbolig: AB Nord 2 berører fast bosetting og fritidsboliger i Nedre Undal-Øvre Undal-Kjær-Lauvstø-Stiland.</p> <p>2. <u>Fornminner:</u> viktige kulturminner finnes både på Lauvstø og Bjerland. Disse er fredet.</p> <p>3. <u>Viltkorridor:</u> korridoren AB Nord 2 har ingen større viltkorridor før en kommer til tunnelen ved Vrå. Dette er ikke tilfredsstillende for hjort og deres trekkruter.</p> <p>4. <u>Drikkevann:</u> Utfasing av Ommundsvannet som suppleringsvann til Skadbergsvannet synes ikke å være en betryggende løsning. En rørledning som foreslått fra Møglandsvatnet til Skadbergsvannet for å sikre nok suppleringsvann vil bli fysisk sårbar.</p>	<p>1. Innspillet tas til orientering. KU Fagrapport Landskapsbilde har inkludert disse under fastsatt karakter for landskapsbildet.</p> <p>2. Innspillet tas til orientering. KU Fagrapport Kulturarv har registrert kulturminner fra dette området.</p> <p>3. Innspillet tas til orientering. Lokalisering av faunapassasjer vil bli avklart når veitraséen er endelig fastsatt i detaljreguleringsfasen. Faunapassasjer vil bygge på gjennomførte viltkartlegginger og vil bli sett i sammenheng med den lokale terrengsituasjonen og behov for andre forbindelser på tvers av veikorridoren. I områdereguleringen ligger det inne hensynssoner (H410) i veikorridoren med tilhørende bestemmelser (punkt 5.6 Særlig krav til infrastruktur) som sikrer ytterligere viltkorridorer. Med bakgrunn i innkomne merknader er det gjort endringer i bestemmelsene, se kommentarer og endringer til fylkeskommunen under «Myndigheter» og nr. 1.</p> <p>4. Innspillet tas til orientering. Drikkevannskildene vil bli ivaretatt. Det gjøres ved å unngå hoveddrikkevannskilden Skadebergsvann, 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 Møglandsvatnet som</p>	<p>Se endringer på plankart og planbestemmelser som ligger under Vest-Agder fylkeskommune (nr.1 under Myndigheter).</p>

Nr	Innsender	Kommune	Oppsummering av høringsinnspill	Nye Veiers kommentarer	Endringer
				<p>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>	
			5. <u>Terror</u> : Infrastruktur og nasjonale installasjoner kan fort bli aktuelle mål for terrorhandlinger. Rørledninger vedrørende drikkevann kan også være et høyaktuelt mål.	5. Innspillet tas til orientering. Dette antas å gjelde uavhengig av korridorvalg.	
			6. <u>Ekstremvær</u> : Suppleringsvann under ekstremvær er avgjørende for å sikre nok drikkevann.	6. Innspillet tas til orientering. Gjennom å tilrettelegge for å koble både Møglandsvannet og Moslandsvannet til Skadbergvannet, vil Mandal kommune ha tilstrekkelig med drikkevann selv i perioder med langvarig tørke.	
			7. <u>Anbefalinger</u> : Den sørlige trase AB Sør bør velges da den ikke berører drikkevann.	7. Innspillet tas til orientering. AB Sør har, som den eneste delstrekningen, negativ samfunnsøkonomisk nytte for både de prissatte og ikke-prissatte fagtemaene. Dette skyldes at alternativet er langt og berører flere grender med tilhørende nærmiljø, friluftsliv, kulturarv og dyrket mark. Og som nevnt i merknad 4 over, ivaretas Mandal kommunes drikkevann på en god måte.	
20	Jan Henrik Rosland	Mandal	1. <u>Drikkevann</u> : Henviser til politisk møte i Mandal kommune nov 2018 der de to foreslåtte korridorene som går tvers gjennom Mandal kommunes drikkevannskilder ble diskutert. Foreslår to sikre alternativer: 1. Utrede videre korridor AB syd og optimaliserer denne. 2. Legge tunnel under Ommundsvannet i trygg høyde på ca. 50-90 moh. Innslag sydøst for Haddeland og utgang vest for Vrå (total lengde ca. 6-7 km).	<p>1. <u>Drikkevann</u>: Innspillet tas til orientering. Drikkevannskildene vil bli ivaretatt. Det gjøres ved å unngå hoveddrikkevannskilden Skadbergvann, med nedslagsfelt. Ved å innlemme suppleringsvann fra Møglandsvannet 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>	

Nr	Innsender	Kommune	Oppsummering av høringsinnspill	Nye Veiers kommentarer	Endringer
				<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> <p>AB Sør har, som den eneste delstrekningen, negativ samfunnsøkonomisk nytte for både de prissatte og ikke-prissatte fagtemaene. Dette skyldes at alternativet er langt og berører flere grender med tilhørende nærmiljø, friluftsliv, kulturarv og dyrket mark. Tunnel under Ommundsvannet vil ikke bidra til at den totale samfunnsøkonomiske lønnsomheten vil øke.</p>	
			<p><u>2. Jordbruk:</u> Veiutbygging betyr at mesteparten av fulldyrket mark på gårdene forsvinner i tillegg til våningshus og uthus i Øvre Undal, Ytre Lauvstø og Stiland og Nedre Undal. Som jordbruks og skogsbygd med lange tradisjoner inkludert jakt, vil øvre Haddelandsgrend gjenstå som sterkt forringet og redusert ved et slikt veivalg. Ber om at arkeologiske funn i området bevares på stedet.</p>	<p><u>2.Jordbruk:</u> Innspill tas til orientering. Områdereguleringen angir en korridor. I detaljreguleringen vil endelig veitrase fastsettes. Evt. justeringer og avbøtende tiltak rettet mot jordbruk vil bli et tema som vil være en del av vurderingene.</p>	
21	Jan Ivar Bendixen, Rune Røskland og Ronny Warmbrodt	Lindesnes	<p>Merknader til <u>KU-fagrapport friluftsliv/by- og bygdeligiv:</u></p> <p>1. <u>Tunnel og bro:</u> Påpeker bruken av «Gamle Skoftelandskleivene» og områdene rundt som viktige for lek og rekreasjon. Bro istedenfor fylling ivaretar dette formålet best. Samtidig foreslås det tunnel fremfor skjæring mellom Rosheitjønna og Skoftedalen.</p>	<p>1. Innspillet tas til orientering. I konsekvensutredningen er veikorridoren, inkludert skjæring mellom Vallerås og Skoftedalen og fylling i Skoftedalen, vurdert til å gi den største samfunnsøkonomiske lønnsomheten. Det er bestemmelsene under punkt 3.3 Krav til undersøkelser og ytterligere utredninger i detaljreguleringen (PBL§12-7 nr. 12), gjort ytterligere presiseringer slik at de nevnte skadeforebyggende tiltakene skal vurderes videre i detaljreguleringsfasen. Det er lagt inn en hensynssone (H410) i både kart og bestemmelser (punkt 5.6 Særlige krav til infrastruktur) i det nevnte området, som skal ivareta nevnte innspill.</p>	
			<p>2. <u>Skolevei:</u> Fylkesveien benyttes i dag som skolevei for syklende og gående elever. Under bygging av ny E39 fryktes en større belastning på veien fra Vigeland og opp gjennom Skofteland som går utover barn og unge.</p>	<p>2. Innspillet tas til orientering. I utgangspunktet planlegges anlegget med anleggstransport i veilinjen. I tillegg må det påregnes noe trafikk til og fra anlegget på eksisterende veinett. Fv. 460 kan være en slik vei. Sikring av skoleveier og informasjon om anleggsgjennomføringen er trafiksikkerhetstiltak som gjennomføres i anleggsperioden.</p>	
			<p><u>3.Anleggsperiode:</u> Støy og luftforurensning fra sprenging, pigging, steinknusing, lasting og lossing kan medføre midlertidig negative konsekvenser for bygdeligiv og rekreasjon i nærområdene til anleggsarbeidene.</p>	<p>3. Innspillet tas til orientering. Det settes krav til all forurensning i både anleggs- og driftsfasen. Nye Veier vil forholde seg til lover, forskrifter og fremtidige utslippstillatelser ifm. både anleggs- og driftsfasen.</p>	

Nr	Innsender	Kommune	Oppsummering av høringsinnspill	Nye Veiers kommentarer	Endringer
			Avrenning til vann og vassdrag kan medføre forringede fiske- og bade muligheter		
			4. <u>Forurensning av jord og vann</u> : Alle gårdsbruk og eneboliger på Skofteland har private grunnvannsbrønner med god vannkvalitet. Frykten for at vannet vil bli forringet med tanke på avrenninger fra en skissert fylling er stor. Viser her til vannressursloven. Bekken som går fra elven Audna og slynger seg gjennom Skofteland er en viktig gytebekk for fisk. Det er også observert store mengder med små ål i bekken de siste året og ble i 2006 satt opp på rødlisten .	4. Innspillet tas til orientering. Optimalisering av veitraséen vil bli utført i detaljreguleringen. Kartlegging av brønnlokalteter vil da være et viktig tiltak for å få dem med i den videre planleggingen. I KU fagrapport Naturmangfold er forekomsten av ål i mange av sidebekkene til Audna og Mandalselva beskrevet.	
			4. <u>Skadeforebyggende tiltak som kan gi endret konsekvensgrad</u> : Bør vurderes løsninger der veilinjene a) heves vesentlig mellom Grundelandsvatnet og Hogstøltjønnen og b) senkes vesentlig mellom Grundelandsvatnet og Hogstøltjønnen. I alternativ b) vil dette kunne gi grunnlag for en tunnel i området mellom Grundelandsvatnet og Skoftedalen.	5. Innspillet tas til orientering. Viser til kommentarer til merknad fra Jan Henrik Rosland over.	
22	Lise og Ivar Lindal	Lindesnes	<u>Tilførselsvei</u> : Ønskelig at tilførselsveien på Tredal blir lagt lengst mulig mot øst slik at bygdemiljøet på Tredal blir bevart. Videre ønskes det at veien blir lagt i terreng som skåner og tar hensyn til hus og familier i nærområdet.	Innspillet tas til orientering. Tilførselsveien er planlagt med tanke på å gi best mulig samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Dette innebærer både kort veistrekning, få terrenginngrep, bevaring av eksisterende dyrket og mark og redusert behov for støyttiltak ved bebyggelse. Innenfor områdereguleringen finnes det rom for justeringer av veilinjene. Justering og optimalisering vil bli gjort i detaljreguleringen.	
23	Marit Sletten	Lindesnes	Innspillet omhandler strekningen B-C, og utgangspunkt som hytteeier i Vallerås. 1. <u>Vei</u> : Kan veien gå i en rett linje i stedet for svingen nord for Vallerås-Skoftedalen?	1. Innspillet tas til orientering. Veien planlegges for skiltet fartsgrense på 120 km/t. Dette gir slake veikurver. Vei tvers over Audnedalen mellom Skofteland og Vigeland ble silt ut i silingsfasen pga. høye kostnader (lang bro) og hensynet til landskapsbildet.	
			2. <u>Vei og kulturminne</u> : Skeptisk til den høye fyllingen i Skoftedalen. Kan bro benyttes i stedet? Blir det tatt hensyn til de gamle kleivene som kulturminne i Skoftedalen?	2. Innspillet tas til orientering. I konsekvensutredningen er veikorridoren, inkludert fylling i Skoftedalen, vurdert til å gi den største samfunnsøkonomiske lønnsomheten. Det er i bestemmelsene under pkt 3.3 <i>Krav til undersøkelser og ytterligere utredninger i detaljreguleringen (PBL§12-7 nr. 12)</i> , gjort ytterligere presiseringer slik at de nevnte skadeforebyggende tiltakene skal vurderes videre i detaljreguleringsfasen. Det er lagt inn en hensynssone i både kart og bestemmelser i det nevnte området, som skal ivareta nevnte innspill.	

Nr	Innsender	Kommune	Oppsummering av høringsinnspill	Nye Veiers kommentarer	Endringer
			3. <u>Kulturminne</u> : Er det gjort noen utredning/undersøkelse på bygdeborgen fra folkevandringstiden som ligger i Skoftedalen?	3. Innspillet tas til orientering. KU Fagrapport Kulturarv har ikke registrert forekomsten av en bygdeborg i dette området. Fylkeskonservatoren har gjennomført KUML §9 undersøkelser innenfor hele korridoren.	
			4. <u>Vei</u> : Dyp skjæring mellom Rossheitjødna og Skoftedalen vil utgjøre stor skade. Kan en tunnel løse dette?	4. Innspillet tas til orientering. I konsekvensutredningen er veikorridoren, inkludert skjæring mellom Vallerås og Skoftedalen, vurdert til å gi den største samfunnsøkonomiske lønnsomheten. Det er i bestemmelsene under punkt Krav til undersøkelser og ytterlige utredninger i detaljreguleringen (PBL§12-7 nr. 12), gjort ytterligere presiseringer slik at de nevnte skadeforebyggende tiltakene skal vurderes videre i detaljreguleringsfasen. Det er lagt inn en hensynssone (H410) i både kart og bestemmelser (punkt 5.6 Særlig krav til infrastruktur) i det nevnte området, som skal ivareta nevnte innspill.	
			5. <u>ikke-prissatte verdier</u> : Ber om hensyn til rekreasjonsområdet rundt Grundelandsvannet der det fiskes, bades og padles.	5. Innspillet tas til orientering. Optimalisering av veitraséen vil bli utført i detaljreguleringen. Hensynet til strandsonen vil da være ett av optimaliseringskriteriene.	
			6. <u>Plan</u> : Vil Vallerås som bosted bli borte?	6. Innspillet tas til orientering. Optimalisering av veitraséen vil bli utført i detaljreguleringen. Man vil i utgangspunktet planlegge med tanke på innløsning av så få bygninger som mulig.	
24	Rune Lian	Lindesnes	<p>1. <u>Brønn</u>: Viser til kunngjøring i Lindesnes Avis, og er bekymret for uheldige påvirkninger av eksisterende brønn på sin eiendom. Lian er redd for at en tilførselsvei like vei brønnen kan ødelegge drikkevannskilden. I høringsinnspillet bes det derfor om at Nye Veier garanterer for at brønnen ikke blir ødelagt og om å se på andre alternativer enn å legge tilførselsveien slik som foreslått.</p> <p>2. <u>Støy</u>: Pokes i tillegg på støyproblematikk fra nåværende E39, og frykter at den planlagte tilførselsveien vil øke dette støynivået.</p>	<p>1. Innspillet tas til orientering. Optimalisering av veitraséen vil bli utført i detaljreguleringen. Kartlegging av brønnlokaliteten vil da være et viktig tiltak for å få den med i den videre planleggingen, dette er også sikret i bestemmelsene:</p> <p>Pkt 3.3.11 Naturressurser (PBL § 12-7 nr. 12) c) I detaljreguleringen skal private drikkevannskilder som grunnvannsføremønstre, brønner eller overflatevann kartlegges. Dersom veiltaket kommer i konflikt med ovennevnte må det vurderes og beskrives avbøtende tiltak. Det skal lages en tiltaksplan som godkjennes av kommunen.</p> <p>Og rekkefølgekrav:</p> <p>Pkt 7.1 Før anleggsstart Før anleggsstart skal følgende foreligge: En tiltaksplan, jf pkt. 3.3.11 c), for privat vannforsyning, som blir påvirket av utbyggingen.</p> <p>2. Innspillet tas til orientering. Optimalisering av veitraséen vil bli utført i detaljreguleringen. Områdereguleringen er utført i henhold til norske</p>	

Nr	Innsender	Kommune	Oppsummering av høringsinnspill	Nye Veiers kommentarer	Endringer
				planretningslinjer for støy. Disse foreligger som rundskriv T-1442 fra Miljøverndepartementet. Disse vil fortsatt gjelde for videre planlegging.	
25	Steinar Salvesen	Lindesnes	1. <u>Jakt</u> : Ny trase vil komme til å dele Roland-Stiland og Ås jaktlag. For at det fortsatt kan drives jakt sør og nord for ny E39, og videre sør i kommunen, og mot kysten, er det viktig å få flest mulig gode underganger / overganger for hjortevilt.	1. Innspillet tas til orientering. Lokalisering av faunapassasjer vil bli avklart når veitraséen er endelig fastsatt i detaljreguleringsfasen. Faunapassasjer vil bygge på gjennomførte viltkartlegginger og vil bli sett i sammenheng med den lokale terrengsituasjonen og behov for andre forbindelser på tvers av veikorridoren.	
			2. <u>Tilførselsvei</u> : Tilførselsvei ned Steggedalen vil gjøre store inngrep i eiendommen. Tilførselsveien blir i tillegg liggende langs et vassdrag som leder ut til Tarevann. Dette oppleves som uforsvarlig.	2. 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. Forurensning fra en evt. tilførselsvei vil håndteres iht. lover og forskrifter. Utslipp fastsettes av en fremtidig utslippstillatelse.	
26	Roar Hellenen	Mandal	<u>Jord</u> : På reguleringsplankartet som følger forslaget, er deler av gnr 5 innenfor et område som er benevnt som «hensynssoner og bestemmelsesområder» definert som #91 (bygg- og anleggsområde». Ønsker at Flegemyra på gnr.121, bnr.5 fjernes fra #91_5 (kart er vedlagt i innspill) ettersom Flegemyra er dyrket mark. Jorden er myrjord og vil ikke fungere som midlertidig bygge- og anleggsområde uten at andre masser planeres utover dyrket mark. Dersom steinmasser legges utover, mener de at dette vil trenge ned i myrjorda og vil bli vanskelig å få tilbake i samme stand som den framstår i dag.	Innspillet tas til orientering. Arealformålet innebærer ikke at området faktisk vil bli benyttet som midlertidig bygge og anleggsområde. Bestemmelsenes pkt 6.1 angir særskilt at « <i>dyrka mark skal beskyttes mot at stein trenger ned i jordsmonnet og mot spredning av ugress og plantesykdommer.</i> »	
27	Henning Helliesen	Lindesnes	<u>Vilt</u> : Påpeker at det er et viktig vilttrekk ved østre ende av Plommedalskjønn. Det er av stor betydning at vilt kan trekke fritt fra sør til nord på Monefjellan. Dersom det ikke blir en mulighet for passering vilt her, vil dette begrense verdien av arealet sør for nye E39 vesentlig.	Innspillet tas til orientering. Lokalisering av faunapassasjer vil bli avklart når veitraséen er endelig fastsatt i detaljreguleringsfasen. Faunapassasjer vil bygge på gjennomførte viltkartlegginger og vil bli sett i sammenheng med den lokale terrengsituasjonen og behov for andre forbindelser på tvers av veikorridoren. I denne områdereguleringen ligger det inne hensynssoner (H410) i veikorridoren med tilhørende bestemmelser (punkt 5.6 Særlig krav til infrastruktur) som sikrer at vilt skal kunne krysse veitraséen.	Se endringer på plankart og planbestemmelser som ligger under Vest-Agder fylkeskommune.
28	Gunn Evy Hageland Børslid og Eirik Børslid, Jan Sverre og Astrid Hageland	Mandal	Stiller seg bak innspill fra andre representanter for området Hageland. Mener valg av AB nord 2 vil gi dramatiske konsekvenser for livskvaliteten deres, og for opprettholdelse og framtidig utvikling av næring på gården.	Innspillet tas til orientering. Nye Veier har vurdert veikorridorer og veilinjer med fokus på å finne den som gir den samlet sett mest positive konsekvensen for både ikke prissatte og prissatte konsekvenser. Innenfor veikorridorene som er konsekvensvurdert er veilinjene	

Nr	Innsender	Kommune	Oppsummering av høringsinnspill	Nye Veiers kommentarer	Endringer
			<p><u>Næringsdrift – Hageland Kunst – og Metallstøperi:</u> Kunstnere fra hele landet kommer for å få støpt kunstverk i bronse. Støperiet ligger på hjemstedet, fleksibelt i forhold til arbeidstid. Ved valg av foreslåtte trasé (AB nord 2) vil foreldrenes hus ligge spesielt utsatt for støy og visuell forurensning, samt være generelt ødeleggende for bomiljøet på hele Hageland. Mange fine turstier i området og utkikkspunkt. Ønske om å utvikle annen drift i tillegg til bronsestøperiet. Bekymret for en eventuell anleggsperiode når traseen ligger så nærme. Vibrasjoner vil kunne skape utfordringer i den daglige driften (støperiet).</p> <p><u>Andre punkter som anses viktig å ta hensyn til:</u> I tillegg nevner de at det er storfugl i området og hjortetrekking langs traseen. Tap av vannreserver ved å ta ut Ommundsvannet. Lagt ned store verdier i årlig kalking av Moslandsvannet og Møglandsvannet for å få opp fisket. Mest mulig bevaring av jordbruk.</p> <p>Frykter for naturmangfold og for byens drikkevann, frykter selv støy, visuell forurensning og ødeleggelse av alt de setter pris på ved å bo der. Ber om at innspill med alternativ trasé som er kommet inn, som ikke berører bolighus eller nedslagsfelt for drikkevann, leses nøye og tas til etterretning. Har i innspillet gjengitt utdrag fra høringsutkast for Ny Kommuneplan 2020 – 2032 for Nye Lindesnes kommune om arealstrategi, artsmangfold og drikkevann.</p>	<p>optimalisert til å gi den mest samfunnsøkonomiske lønnsomheten.</p> <p>Ang alternativ trasé, se kommentarer til Torbjørn Kloster pva. grunneiere på Hageland, Gjervoldstad og Vrå.</p> <p>Nye Veier har igangsatt en viltkartlegging (høst 2019). En ny firefelts motorvei i skogsterrenget skaper en barriere for både mennesker og dyr. Den lokale kunnskapen er viktig for å plassere steder hvor viltet kan krysse E39 uten problemer. Det er satt opp kameraer i terrenget for å samle informasjon om de viktigste rutene viltet bruker. Det er spesielt viktig når dyrene trekker fra områdene som brukes om sommeren til områdene som brukes på vinteren. Kameraene og befaringer vil gi ny og mer detaljert kunnskap om vilt i området. Resultatene skal brukes aktivt inn i den detaljerte planleggingen av veien, og tiltakene som skal gjøres for å lette kryssingen av E39.</p> <p>Ang drikkevann, se kommentar til merknad fra Drikkevannsaksjonen i Mandal.</p> <p>Veitraseen blir endelig fastsatt i detaljreguleringsfasen. Da vil konsekvensene mtp. støy, anleggsdrift, visuell forurensning komme tydeligere frem.</p> <p>Nye Veier ønsker videre dialog med berørte grunneiere, naboer og næringsvirksomhet i neste planfase, for sammen å finne gode løsninger og minimere konsekvensene av veiltaket.</p>	
29	Hans Stusvik	Mandal	<p><u>Våtmarksområde:</u> Mellom Mandalskrysset og Mandalselva er det et stort våtmarksområde kalt «Stemmen» hvor Lindlandstjønnen er en del av området. Merknadsstiller stiller spørsmål om det kan vurderes en bro over området for å skjerme tjønn, fiske- og dyreliv.</p>	<p>Innspillet tas til orientering. Det er kun deler av dette området Stemmen som er innenfor planområdet til områdeplanen. Selve Lindlandstjønnen ligger utenfor planområdet til områdeplanen, men den ligger inne i naboplanen Detaljregulering for E39 Mandal øst – Greipsland, som ble vedtatt 05.09.2019 av Bystyre i Mandal. Tiltaket er i områdereguleringen planlagt som fylling på denne strekningen. Endelig teknisk løsning vil bli fastsatt i detaljreguleringen.</p>	