

# NOTAT NO1 - MERKNADSDOKUMENT LINDESNES KOMMUNE

## Varsel om oppstart av reguleringsplan for nye E39 Mandal – Lyngdal øst

Dato: 07.07.2021

### Forord

Den 4. desember 2020 varslet Nye Veier oppstart av planarbeidet med reguleringsplan for E39 Mandal-Lyngdal øst, i tråd med plan- og bygningsloven §§ 12-1 og 12-8. Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for bygging av ny, trafiksikker og fremtidsrettet E39 i tråd med områdereguleringen som ble vedtatt 23.04.20 i Lindesnes og 26.03.20 i Lyngdal kommuner. Høringsperioden gikk fra 4. desember 2020 til 20. januar 2021. 13. januar ble det avholdt digitalt informasjonsmøte om prosjektet.

Den 19. mars 2021 varslet Nye Veier fire mindre utvidelser av varslet område. Årsaken til utvidelsene var et resultat av optimaliseringsarbeidet som avdekket nye løsninger for midlertidige bygge- og anleggsområder og driftsveier. Utvidelsene omfattet kun Lindesnes kommune.

I dette merknadsdokumentet oppsummeres og besvares alle innkomne innspill knyttet til varsel om oppstart og tilleggsvarslingen gjeldene Lindesnes kommune. Innspillene er sortert i følgende kategorier:

- Myndigheter
- Organisasjoner, lag, foreninger og politiske partier
- Grunneiere, privatpersoner og næringsliv

Til varsel om oppstart kom det inn 59 innspill fra private og grunneiere, i tillegg til 11 høringsinnspill fra offentlige myndigheter og 15 innspill fra regionale organisasjoner. Til tilleggsvarslingen kom det inn 5 innspill fra private og grunneiere og 5 innspill fra offentlige myndigheter. Kopi av uttalelsene i sin helhet fremgår av egne dokumenter. Dokumentene knyttet til merknadsbehandlingen publiseres på nettsiden til prosjektet og vil følge saken frem til politisk førstegangsbehandling høsten 2021.

Nye Veier vil takke for alle innspill som inneholdt svært nyttig informasjon.

Oslo, juli 2021

## Innholdsfortegnelse

Forord.....	1
1 Innledning .....	3
2 Sammendrag av høringsuttalelser med kommentar fra Nye Veier .....	5
2.1 Myndigheter.....	9
2.2 Organisasjoner, lag, foreninger og politiske partier .....	26
2.3 Grunneiere, privatpersoner og næringsliv.....	45
2.4 Varsel om utvidelse av varslingsområde.....	90
3 Beskrivelse av ytterligere medvirkning.....	102
3.1 Digitalt folkemøte 13. januar 2021 .....	102
3.2 Dialog med grunneiere .....	102
3.3 Medvirkning med barn og unge.....	102
4 Vedlegg .....	103

## 1 Innledning

Varsel om oppstart av planarbeidet ble kunngjort i avisene Lister, Fedrelandsvennen og Lindesnes avis samt nettsidene til Lyngdal kommune, Nye Veier og prosjektets nettside 4. og 5. desember 2020. Det ble i tillegg publisert en påminnelse i de tre avisene 7. januar 2021. En sentral del av kunngjøringen var å informere om digitalt folkemøte og muligheten for å medvirke, spesielt gjennom medvirkningsportalen Din E39. Offentlige myndigheter og berørte grunneiere ble varslet via eget brev. Innbyggerne kunne sende inn høringsinnspill på følgende måter:

- via medvirkningsportalen, Din E39 (prosjektnettsiden)
- via prosjektets egen mailkonto, e39ml@sweco.no
- via brev til Sweco

Knyttet til den delen av strekningen som ligger i Lindesnes kommune kom det inn følgende innspill til varsel om oppstart:

- 11 høringsinnspill fra offentlige myndigheter som omhandler hele strekningen (begge kommuner)
- 15 høringsinnspill fra regionale organisasjoner som omhandler hele strekningen (begge kommuner)
- 59 høringsinnspill fra privatpersoner og grunneiere knyttet til Lindesnes

Innspillene fra myndigheter og regionale organisasjoner omhandler hele strekningen, men har størst fokus på Lindesnes kommune. Sentrale temaer som omhandler strekningen i Lindesnes, er:

- Oppfylle kravene i områdeplanen
- Reduksjon i klimagassutslipp
- Vilt-, jakt- og fiskeområder på land og i vann samt biologisk mangfold
- Viltkryssinger samt krav til utforming av disse
- Dokumentasjon og gode løsninger for påvirkning av kulturminner
- Løsninger for myr/karbonrike arealer
- Gode løsninger for drikkevannsforekomster og viktige vassdrag
- Bruken av dagens E39
- Nytt kryss og tilførselsvei til Udland
- Utbedring av Fv. 460 Audnedalsveien
- Støyreducerende tiltak
- Fokus på sikkerhet mot flom-, erosjon- og skredfare
- Fokus på å minimere nedbygging av matjord
- Gode tiltak for adkomster, skogsveier, leggesteder for tømmer, flytting/etablering av jord, plassering av deponier og viltgjerder

- Tilrettelegging for gode kjøreforhold med døgnhvileplasser og små hvileplasser
- Ivaretagelse av viktige tur- og friluftsområder for barn og unge

Sentrale temaer i innspillene fra grunneiere og privatpersoner er:

- Informasjon om drikkevannsforsyninger fra bekker, plassering av brønner og bekymring for forurensning av disse
- Støy, støv og andre negative ulemper med nærføring til bebyggelse
- Viktige gårds- og driftsadkomster
- Viktigheten av å opprettholde vilttrekk
- Viktigheten av å bevare kultur-, friluftsliv- og landbruksområder
- Nye tilførselsveier samt linjeføring på disse
- Ny bru over Audnedalen
- Lengde på tunneler
- Innløsning av eiendommer og erstatning
- Anleggsperioden samt etablering av anleggsveier

#### **Tilleggsvarsling 19. mars 2021**

Tilleggsvarslingen ble publisert i avisene 19. mars 2021 og brev ble sendt ut til berørte grunneiere og myndigheter. Innspillene kunne sendes inn via samme tre kanaler som i varsel om oppstart. Oppsummering av og svar på innkomne høringsinnspill knyttet til tilleggsvarslingen fremgår av kap. 2.4.

Knyttet til tilleggsvarslingen i Lindesnes kom det inn:

- 5 høringsinnspill fra offentlige myndigheter
- 5 høringsinnspill fra privatpersoner og grunneiere

#### **Din E39**

Prosjektet har benyttet seg av medvirkningsportalen Din 39 for å ta imot innspill. Din E39 tilbyr 3D-visualisering i kombinasjon med et effektivt og intuitivt verktøy for innbyggerdialog. Løsningen har vært tilgjengelig både på nettbrett og PC, og gjorde at planer og verktøy var tilgjengelige når som helst, hvor som helst. Gjennom portalen kunne innbyggere komme med innspill til planarbeidet. De kunne knytte innspillene opp til spesifikke geografiske områder i 3D-modellen og legge ved bilder og dokumenter til sin merknad. På denne måten ble det enkelt for innbyggerne å komme med innspill og enkelt for prosjektteamet å forstå innspillet.

## 2 Sammendrag av høringsuttalelser med kommentar fra Nye Veier

I det følgende fremgår en oversikt over alle innkomne merknader. De er her oppsummert og svart ut av tiltakshaver hver for seg. Oppsummering av og svar på innkomne høringsinnspill knyttet til tilleggsvarslingen fremgår av kap. 2.4.

Tabell 2-1: Oversikt over høringsinnspill til varsel om oppstart og tilleggsvarsling

Nr	Avsender	Dato
<b>Myndigheter</b>		
1	Statsforvalteren i Agder	19.01.2021
2	Agder Fylkeskommune, saksprotokoll fylkesutvalget	03.02.2021
3	Statens vegvesen	20.01.2021
4	Brannvesenet Sør IKS	22.12.2020
5	Norges vassdrag- og energidirektorat (NVE)	31.01.2021
6	Direktoratet for mineralforvaltning	15.12.2020
7	Mattilsynet	20.01.2021
8	Den norske kirke, Agder og Telemark bispedømmeråd	18.12.2020
9	Kystverket	11.01.2021
10	Agder Energi Nett AS (AEN)	18.01.2021
11	Fiskeridirektoratet v/ forvaltningsseksjonen i region sør	05.01.2021
<b>Organisasjoner, lag, foreninger og politiske partier</b>		
12	Agder Bondelag	15.01.2021
13	Buhølen og omegn vel v/ Jan Håkon Grisledal og Andreas Flor Kristensen	16.01.2021, 17.01.2021, 19.01.2021
14	Holum og Mandal skogeierlag, Lindesnes Skogeierlag, Storvaldet Mandal og Lindesnes	28.01.2021
15	Lindesnes barne- og ungdomsråd v/ Johan Aatlo Holmesland (Din E39)	13.01.2021
16	Elever ved Nyplass barneskole	17.03.2021
17	Elever ved Vigeland ungdomsskole	17.03.2021
18	Lindesnes jeger og fiskeforening v/ Steinar Haaland (Din E39)	13.01.2021
19	Lindesnes Sør Viltlag	16.01.2021
20	Mandal Vest Viltlag	20.01.2021
21	Naturvernforbundet i Agder	20.01.2021
22	Norsk lastebileierforbund Agder og Rogaland	18.01.2021

23	Stensland- Sandnes jaktlag	15.01.2021
24	Tarvannsbygda jaktlag	20.01.2021
25	Trædal og Torand velforening, Sjølingstad velforening, Tredalslia velforening	24.01.2021
26	Vallerås Vel v/ Tove og Osmund Norum (Din E39)	20.01.2021
27	Vestheia Jaktlag v/ Jostein Hageland (Din E39)	20.01.2021
28	Viltvald vest Lindesnes v/ Rolf Arne Holte	17.01.2021
	<b>Grunneiere, privatpersoner og næringsliv</b>	
29	Albert Ragnar Gundersen (Din E39)	19.01.2021
30	Arne Kleiven (Din E39)	17.01.2021
31	Arne Kvåle	18.01.2021
32	Asbjørn Kvåle	16.12.2020
33	Astrid og Jan Sverre Hageland	19.01.2021
34	Beint Even Ormestad	20.01.2021
35	Bent Johan Kjær og Gerd Solem	04.12.2020, 20.01.2021
36	Bernt Ivar Lundevik	05.01.2021
37	Birger Stedal	12.01.2021
38	Dag Yngvar Vigmostad (Din E39)	18.01.2021
39	Eivind Bjørkavåg	20.01.2021
40	Espen Lindal	17.01.2021, 22.01.2021
41	Geir Berget (Din E39)	03.01.2021
42	Geir Gjertsen	20.01.2021
43	Geir Norum (Din E39)	18.01.2021
44	Grunneierne på Hageland, Gjervoldstad og Vrå v/ Gunn Evy Hageland Børslid, Torbjørn Kloster, Jon Arnfinn Jakobsen	11.01.2021
45	Grunneiere på Skofteland v/ Jarl-Ivar Bendixen	20.01.2021
46	Gunn Evy Hageland Børslid	18.01.2021, 19.01.2021
47	Hans Olav Skretting (Din E39)	19.01.2021
48	Hans Stusvik	17.01.2021
49	Helge Lien	10.01.2021
50	Henning Helliesen, Terje Thorsen, Einar Linkjendal, Astrid Foss, Thom Arne Foss, Ole Henrik Foss (Din E39)	19.01.2021
51	Ingrid Møll Kleiven (Din E39)	17.01.2021
52	Ingvald Tjemsland på vegne av Lindesnes Næringspark SU (Din E39)	19.01.2021

53	Ivar Lindal (Din E39)	20.01.2021
54	Jan Håkon Grisledal (Din E39)	17.01.2021
55	Jan P. Holmesland (Din E39)	17.01.2021
56	Jan Torbjørn Gabrielsen	01.01.2021
57	Jarl-Ivar Bendixen (Din E39)	15.01.2021
58	Johnny Birkeland (Din E39)	13.01.2021
59	Jon Harald Rømteland	20.01.2021
60	Jon Thommesen for grunneier Karsten Skovly	28.12.2020, 14.01.2021
61	Jonas E. Bue (Din E39)	07.01.2021
62	Jostein Handeland	18.01.2021
63	Jostein Hageland og Johan Toralv Hageland (Din E39)	20.01.2021
64	Kirsti Kvidbergskår og Torbjørn Kloster	18.01.2021
65	Kjell Audun Strømme (Din E39)	18.01.2021
66	Knut Sodeland (Din E39)	15.01.2021
67	Lill Marit og Kjell Audun Strømme	19.01.2021
68	Liv Haddeland (Din E39)	09.01.2021
69	Marit Sletten (Din E39)	20.01.2021
70	Miriam Skaar Stormark (Din E39)	16.01.2021
71	Mona Stusvik Ellingsæther (Din E39)	17.01.2021
72	Norleiv M Fardal	20.01.2021
73	Odd G Kvåle	19.01.2021
74	Oddbjørg Skofteland, Martha Brådland, Ragnhild Dale, Per Krogsrud, Anny Lise Skofteland, Marthine Skofteland og Ivar G. Skofteland	17.01.2021, 20.01.2021
75	Olav Tredal	07.12.2020, 19.01.2021
76	Per Skofteland (Din E39)	20.01.2021
77	Roar Hellenen	20.01.2021
78	Roar Sløgedal	20.01.2021
79	Ronny Warmbrodt (Din E39)	13.01.2021
80	Sjølingstad Uldvarefabrik	26.01.2021
81	Steinar Haaland (Din E39)	13.01.2021
82	Stian Engedal (Din E39)	20.01.2021

83	Sverre S. Ellingsæther (Din E39)	17.01.2021
84	Terje Thorsen (Din E39)	19.01.2021
85	Thom Foss	18.01.2021
86	Tone Reyes Synnes (Din E39)	19.01.2021
87	Truls Eeg	20.01.2021
	<b>Tilleggsvarsling</b>	
88	Statsforvalteren i Agder	23.04.2021
89	Agder Fylkeskommune	15.04.2021
90	Statens vegvesen	15.04.2021
91	Norges vassdrag- og energidirektorat (NVE)	23.03.2021
92	Mattilsynet	14.04.2021
93	Anita Holmesland (Din E39)	17.04.2021
94	Hans Olav Skretting (Din E39)	22.03.2021
95	Jarl-Ivar Bendixen	17.04.2021
96	Ramona Warmbrodt (Din E39)	17.04.2021
97	Roar Hellen	13.04.2021



## 2.1 Myndigheter

Nr. 1	Statsforvalteren i Agder	Nye Veiers kommentar
<p>Avsender har følgende innspill:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Bestemmelser: Statsforvalteren (SF) legger til grunn at bestemmelser knyttet til dyrket mark, kartlegging av vegetasjon og hensyn til drikkevann fra områdereguleringen for E39 Mandal – Lyngdal øst følges opp i det videre arbeidet.</li> <li>Faunapassasjer: Viser til rapport fra viltpassasjer og forventer at funnene fra rapporten legges til grunn ved planlegging av faunapassasjer for storvilt. Etter SF sin foreløpige vurdering vil et antall faunapassasjer med slik utforming som rapporten viser være tilstrekkelig for å dempe den økologiske barriereeffekten den nye veien vil kunne ha. SF legger til grunn at disse anbefalingene følges opp i det videre planarbeidet jf. områdereguleringens bestemmelser § 3.3.9 bokstav a og d, og at valgte løsninger for faunapassasjer kommer klart frem i plankart og bestemmelser.</li> <li>Vannveier: Avsender legger til grunn at områdereguleringens bestemmelse § 3.3.12 om vann, vannveier og myr følges opp i planarbeidet og at eventuell påvirkning og avbøtende og skadereduserende tiltak fremgår av planbeskrivelse eller i vedlegg, samt sikres i plankart og bestemmelser., Avsender ber om at det kommer frem i plankart og bestemmelser hvor nye løp for elver og bekker som berøres av veiltaket i anleggsfasen skal håndteres i tråd med bestemmelse 2.4 bokstav f. Anbefaler at det fremgår av bestemmelser at kryssing av mindre vannveier i kulvert under veianlegget også skal utformes slik at de gir vandringsmulighet for mindre dyr.</li> <li>Myr: Med hensyn til klimagassutslipp vil SF gi faglig råd om at det i detaljreguleringen søkes løsninger som reduserer omdisponeringen av myr og andre karbonrike arealer og at man i det videre planarbeider grundig</li> </ol>		<ol style="list-style-type: none"> <li>Planforslaget følger opp dette gjennom utarbeidelse av matjordplan, miljøoppfølgingsplan (MOP) og kartlegging av vegetasjon og drikkevann.</li> <li>Faunapassasjenes plassering og utforming er utarbeidet på bakgrunn av funn og anbefalinger i utarbeidet viltrapport. Minimumskrav til viltpassasjer er ivarettatt i bestemmelsene i tråd med håndbok V134 Veier og dyreliv og N200. I Lindesnes er det planlagt flere faunapassasjer for å ivareta villttrakk. Viktige faunapassasjer ved tydelige nord-sørgående terrengdrag, som ved Eikeråsheia, Høylandsbekken, Stiland (avhengig av om Stilandskrysset etableres eller ikke), Faksevann, Landåstjønna, Skoftedalen, Grundelandsvann, Vråheia, Skreheia, Djupedalen og Mandalselva, holdes åpne med bruer og kulverter i linja.</li> <li>Bestemmelse § 3.3.12 i områdereguleringen følges opp i miljøoppfølgingsplan (MOP) og er beskrevet i planbeskrivelsen. I planbeskrivelsen og MOPen er det beskrevet vannveier og myr, påvirkning på disse samt avbøtende og skadereduserende tiltak. Her fremgår også vurderinger av vannforskriftens § 12 (også eget notat). Omlegginger av bekker (permanente og midlertidige) er sikret med bestemmelsesområde #2_Bekk i plankart med tilhørende bestemmelser. Eksisterende vannveier som skal ivaretas, er vist i plankartet og sikret med hensynssone H560 <i>bevaring av naturmiljø</i>, med tilhørende bestemmelser for krav og hensyn. Det fremgår av bestemmelsene at der omlagte bekker blir liggende i kulvert eller rør skal det sikres passasje for smådyr.</li> <li>Tiltaket berører myrområder ved Stemmen, Nedre Undal, Jordet, Storebekken, Blørstad, Grundelandsvatnet, Rosheitjønna, Skoftedalen, Stiland, Landåstjønna, Faksevatn, Hallkjellsmyra, og</li> </ol>

<p>undersøker muligheter for kryssing av myrer med alternative metoder. SF ber om at det vurderes ulike former for etterbruk og utslippsreducerende tiltak fra utslipp av klimagasser fra omdisponert organisk materiale.</p> <p>5. NiN- naturtyperegistrering: SF anbefaler at det sjekkes om det foreligger NiN-naturtyperegistreringer som har relevans for planarbeidet. SF kan kontaktes om tilgang til dataene.</p> <p>6. Ber om at det særlig vurderes og gjøres rede for følgende i det videre arbeidet:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Klima- og energiplanlegging, jf. pbl § 3-1 første ledd bokstav g) Se bl.a. Miljødirektoratets veileder: <a href="https://www.miljodirektoratet.no/myndigheter/arealplanlegging/miljohens-yn-i-arealplanlegging/klima/klimagassutslipp/">https://www.miljodirektoratet.no/myndigheter/arealplanlegging/miljohens-yn-i-arealplanlegging/klima/klimagassutslipp/</a></li><li>- Folkehelse, jf. lov om folkehelsearbeid § 4.</li><li>- Støy, se retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging(T-1442/2016).</li><li>- Luftkvalitet, se retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging(T-1520/2012).</li><li>- Estetisk utforming/landskapsestetikk, jf. pbl. § 1-1femteledd.</li><li>- Universell utforming, jf. pbl. § 1-1femteledd.</li><li>- Barn og unges interesser, jf. pbl. § 1-1 femte ledd og rundskriv om barn og planlegging T-2/2008.</li><li>- Risiko- og sårbarhetsanalyse. Resultatet fra analysen skal innarbeides i plan og bestemmelser, jf. pbl. § 4-3. Veilederen «Samfunnsikkerhet i kommunens arealplanlegging – metode for risiko- og sårbarhetsanalyse i</li></ul>	<p>Storepytten. Det er utført klimagassberegninger for å beregne effektene og ifm. at prosjektet CEEQUAL-sertifiseres, har klimagassutslipp hatt et sentralt fokus gjennom optimaliseringen av tiltaket. I hovedsak vil håndtering av disse myrområdene bestå av masseutskiftning. For å minimere klimaavtrykket vil det være viktig å grave minst mulig i myrer og hindre at myrer tørker ut. Se planbeskrivelsen kap. 3.7 og 4.10, Miljøoppfølgingsplanen (MOP) og klimabudsjettet for detaljer rundt mulige løsninger for håndtering av myr. I bestemmelsene er det sikret at tiltak for å begrense hydrologiske endringer i myr skal iverksettes, og at vegetasjonsbelte langs myrområder skal ivaretas så langt det er mulig. Tiltak skal fremkomme av entreprenørs miljøplan.</p> <p>5. Prosjektet har sjekket og vurdert de registreringene som har relevans for planområdet.</p> <p>6. <b>Klima- og energiplanleggingen</b> i prosjektet fremgår av klimabudsjettet, miljøoppfølgingsplanen (MOP) og prosjektets CEEQUAL-sertifisering. Virkningene for folkehelse knyttet til <b>støy, luftkvalitet og friluftsliv/by- og bygdeliv</b> ble vurdert i områdeplanens konsekvensutredning (KU) og det er ikke funnet vesentlige virkninger for folkehelsen utover dette, se planbeskrivelsen kap. 4.9. Planforslaget legger til rette for å oppfylle kravene i gjeldene regelverk knyttet til temaene. På bakgrunn av gjennomførte støyberegninger legger planforslaget opp til <b>støyskjermende tiltak</b> med skjerm eller voll ved Lauvstøl, Stigland, Jordet, Lonebekken og Grundelandsvatnet. Det er også vurdert at 22 husstander bør vurderes for lokale <b>støyskjermingstiltak</b>, da de overskrider anbefalt grenseverdi. Det er vurdert at tiltaket ikke vil medføre økt luftforurensning for eksisterende bebyggelse i Lindesnes. Se planbeskrivelsen kap. 4.7 ang. støyforhold og luftkvalitet.</p>
--	--

<p>planleggingen» (DSB/2017) anbefales. Klimaendringer/klimatilpasning skal også belyses i ROS-analysen, se i denne sammenheng bl.a. www.klimatilpasning.no.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8 - 12, jf. § 7.</li> <li>- Vannforskriften § 12.</li> </ul>	<p>Prosjektet har utarbeidet en <b>estetisk oppfølgingsplan</b> for utforming og landskapsestetikk. Denne vil gi anbefalinger for utarbeidelse av detaljprosjekteringen (neste fase).</p> <p><b>Universell utforming</b> er ivaretatt i planforslaget ved at prosjektet har fulgt krav som fremgår av Håndbok V129 der det er relevant iht. tiltaket.</p> <p><b>Barn og unges</b> interesser er ivaretatt i planforslaget gjennom et større medvirkningsopplegg med Vigeland ungdomsskole og Nyplass barneskole hvor informasjonsfilm er laget. Medvirkningsopplegget ble utarbeidet i tett samarbeid med barn og unges talsperson og barne- og ungdomsrådet i Lindesnes kommune.</p> <p><b>ROS-analysen</b> er innarbeidet i plankart og bestemmelser og bygger på ROS-analysen fra områdeplanen.</p> <p>I Miljøoppfølgingsplanen fremgår vurderingen av <b>nml. §§ 8-12 og vannforskriften § 12</b>. Vurderingene fremkommer også i planbeskrivelsen og anbefalingene er fastsatt i plankart og bestemmelser.</p>
--	---

Nr. 2	Agder fylkeskommune, saksprotokoll Fylkesutvalget	Nye Veiers kommentar
	<p>Fylkesutvalget i Agder fylkeskommune vedtok følgende 2. februar 2021 (PS18/21):</p> <p>Lindesnes og Lyngdal kommune – detaljregulering ny E39 Mandal-Lyngdal øst. Oppstart av planarbeid.</p> <p>1. Pkt. 1: Fylkesutvalget ser det som positivt at det nå er satt i gang arbeid med detaljregulering for ny firefelts stamvei på den aktuelle strekningen. Planarbeidet bør gis god fremdrift slik at anleggsstart kan skje så snart som mulig. Hensynet til fremdrift må imidlertid ikke gå på bekostning av en god planprosess.</p>	<p>1. Nye Veier legger opp til en god fremdrift iht. planlagt utbyggingsperiode på strekningen og tilstøtende strekninger, samt en god planprosess i tett dialog med aktørene i ekstern samarbeidsgruppe.</p>

<p>2. Pkt. 2: Det forutsettes at de overordnede rammene slik de er fastlagt i områdereguleringen videreføres i detaljreguleringen. Fylkesutvalget vil spesielt be om at følgende forhold blir ivaretatt i den videre prosessen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Optimalisering av veianlegget med sikte på 40 % reduksjon i klimagassutslipp målt i CO2 ekvivalente verdier i byggefase og 75 % reduksjon i driftsfase (i forhold til tidligere vedtatte kommunedelplaner gjennom Lindesnes kommune).</li><li>- Fleksible og fremtidsrettede løsninger for kollektivtrafikk og pendlerparkering i kryssene</li><li>- Drikkevannsressursene nord for Mandal by samt Tarvatnet</li><li>- Gode krysningsmuligheter for hjortevilt</li><li>- Landskapsestetikk</li><li>- Friluftsliv</li><li>- Gode ordninger for gjenbruk av matjord som blir berørt av veianlegget</li><li>- Kulturmiljøinteressene i området</li><li>- Interessene til de lokale ungdomsrådene i Lyngdal og Lindesnes.</li></ul> <p>3. Pkt. 3: Fylkesutvalget er positiv til at detaljreguleringen også omfatter kryss Stiland/Heddan med tilførselsvei til Udland. Et kryss med ny tilførselsvei vil legge til rette for at det senere kan bygges ny vei fra Udland til Reme. Et bedre veisystem i dette området vil ha store regionale effekter. Fylkesutvalget ber om at nytt kryss og tilførselsvei til Udland bygges ut og bekostes som del av stamveianlegget. Fylkeskommunen vil sammen med kommunen jobbe for at ny vei videre til Reme får statlig finansiering og kan realiseres.</p> <p>4. Pkt. 4: Det må i planarbeidet beskrives hvordan omkjøring skal skje dersom hele eller deler av den nye stamveien stenges. Dagens E39 har store</p>	<p>2. De overordnede rammene fastsatt i områdeplanen er fulgt opp i detaljreguleringen. Avklaringer knyttet til opplistede forhold, relevant for Lindesnes kommune, er fulgt opp i tett dialog med Agder fylkeskommune og Lindesnes kommune, og beskrives i planforslaget med tilhørende utredninger og underlag, jf. svar på høringsinnspill fra Statsforvalteren punkt 2 og 6. Barn og unges interesser er ivaretatt i planforslaget gjennom et større medvirkningsopplegg med Vigeland ungdomsskole og Nyplass barneskole og tett dialog med Barne- og ungdomsrådet, hvor informasjonsfilm er laget. Ved Blørstadkrysset planlegges det en pendlerparkering med adkomst fra rundkjøringen sør for krysset. Utfartsparkeringen planlegges med ca. 50 parkeringsplasser. Det settes også av plass til sykkelparkering. Det legges også opp til pendlerparkering ved Stilandskrysset med ca. 30 parkeringsplasser, forutsatt at Stilandskrysset med tilførselsvei bygges. Drikkevannssystemet i tidligere Mandal kommune skal legges om. Møglandsvatnet er planlagt å erstatte Ommundsvatnet som suppleringsvannkilde. Moslandsvatnet er i dag ikke en del av drikkevannsforsyningen, men er foreslått som reservevannkilde. Det er sendt inn en konsesjonssøknad etter vannressursloven § 8. Se planbeskrivelsen kap. 4.6.2 og kap. 8.</p> <p>3. Planforslaget legger til rette for kryss med tilhørende tilførselsvei ved Stiland/Heddan. Bygging av denne tilførselsveien som en del av stamveianlegget, forutsetter at Lindesnes kommune gjennomfører planarbeid og sikrer finansiering, som dekker utbygging av videre strekning for fv. 460 til Spangereid innen desember 2021.</p> <p>4. Nåværende E39 søkes omklassifisert til fylkesvei og vil da få en lokal funksjon. Forslaget til omklassifisering skal på høring til de ulike</p>
---	---

<p>utfordringer med fremkommelighet i deler av vinterhalvåret, og vinterdriftsklassen vil bli redusert dersom fylkeskommunen overtar veien.</p> <p>5. Pkt. 5: Det vises for øvrig til nærmere opplysninger og kommentarer i saksfremlegget. Fylkesutvalget legger til grunn at det gode samarbeidet i planprosessen fortsetter og at fylkeskommunen tas med på råd i det videre planarbeidet. Innspillene gitt i denne saken vil da kunne bli konkretisert nærmere.</p> <p><b>Agder fylkeskommune har gjort følgende vurderinger av planarbeidet:</b> Fylkesrådmannen gikk nærmere inn på følgende forhold i saksutredningen som det spesielt bør fokuseres på i detaljreguleringen:</p> <p>6. Klima: Det legges til grunn at det i arbeidet med detaljreguleringen legges stor vekt på å optimalisere veiprojektet når det gjelder klimagassutslipp. Fylkesrådmannen mener at ambisjonene i bestemmelsene til områdereguleringen i Lindesnes kommune (§ 3.3.1) også bør legges til grunn for den delen av planen som ligger i Lyngdal kommune. Viktig at det legges vekt på å redusere omfanget av massetransport. Nye Veier har uttalt at man tar sikte på å utstyre pendlerparkeringsplasser i kryssområder med lademulighet. Dette vurderes som svært positivt.</p> <p>7. Samferdsel:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Fylkesrådmannen er i utgangspunktet positiv til en smalere 4-felts motorvei.</li><li>- Begge kryss må tilrettelegges for etablering av kollektivknutepunkt med tilhørende parkerings- og sykkeloppstillingsplasser for bussreisende. Viktig med utforming som tar sikte på enklest mulig av- og påkjørsel med buss,</li></ul>	<p>veieierne. Ved planlagte stengninger/vedlikehold eller hendelser på planlagt E39 vil omkjøring via nåværende E39 være den primære løsningen. Nåværende E39 er, ifølge Statens Vegvesens <i>vegliste for tømmertransport</i>, godkjent for modulvogntog 1 og 2. All trafikk kan dermed benytte denne veien som omkjøringsvei. Se kap. 4.1.2 i planbeskrivelsen. Planforslaget har for øvrig også tatt høyde for toveis trafikk i tunnel. Endelig beslutning om omkjøringskonsept tas ved kontrahering av entreprenør.</p> <p>5. I møter med ekstern samarbeidsgruppe og i egne særmøter er avklaringer samkjørt med Agder fylkeskommune og Lindesnes kommune.</p> <p>6. Klima- og energiplanleggingen i prosjektet fremgår av klimabudsjettet, miljøoppfølgingsplanen (MOP) og prosjektets CEEQUAL-sertifisering. Prosjektet har gjennom hele prosjektperioden sett på optimaliseringer av tiltaket når det gjelder reduksjon av klimagassutslipp på hele strekningen, både i Lyngdal og Lindesnes. Det er regulert areal til 50 parkeringsplasser ved pendlerparkeringen ved Blørstadkrysset. Her er det åpning for at det kan etableres ladestasjoner for elbiler.</p> <p>7. Samferdsel:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Tas til orientering</li><li>- Planforslaget legger opp til etablering av kollektivknutepunkt med tilhørende parkerings- og sykkeloppstillingsplasser for bussreisende. I planforslaget ligger det inne holdeplasser på begge sider av tilførselsveiene.</li></ul>
---	--

<p>både ekspressbuss, regionale og lokale ruter. Det må reguleres holdeplass på begge sider av tilførselsveien ved ekspressbuss/regionale bussruter på avkjøringsrampene.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Blørstad: Det må reguleres innfartsparkering med ca. 50 plasser og 20 plasser for langtidsparkering av sykler. Det er følgende måkrav til utformingen:<ul style="list-style-type: none"><li>o Sykkelparkeringen må ha takoverbygning og mulighet til å låse syklene.</li><li>o Det må reguleres bussventeskur ved bussholdeplassene.</li><li>o Det forutsettes at bussholdeplasser samt forbindelsen mellom holdeplassene og innfartsparkeringen utformes etter prinsippene om universell utforming.</li><li>o Leskurene må være standardisert og ha mål som muliggjør innmontering av sanntidsdisplay og infotavle. Det må legges trekkerør for strøm til belysning og sanntidsdisplay og tilrettelegges for strømtilkobling. Leskurene må dimensjoneres for påregnelig antall brukere fra dag én, med mulighet for evt. Utvidelse.</li><li>o Fylkeskommunen ønsker å bli tatt med på råd for konkret utforming av kollektivløsninger.</li><li>o Det bør vurderes om deler av dagens lokalveinettet kan inngå som en del av gang/sykkelløsningen mellom Blørstad og Tredal.</li></ul></li><li>- Kryss Stiland/Heddan: Det er svært ønskelig at dette krysset med tilførselsvei bygges ut nå og som del av stamveinettet. Fylkesrådmannen mener at det blir vanskelig å etablere dette i ettertid dersom det på et senere tidspunkt måtte bli aktuelt å bygge ny vei til Reme. Ny vei til Reme/Spangereid er sterkt ønsket av hjørnesteinsbedriften GE Healthcare og vil også ha betydning for bosetning samt reiselivs- og turistdestinasjonene på Lindesneshalvøya. Lindesnes kommune har gitt denne veistrekningen høyeste prioritet bl.a. i innspill til fylkeskommunens handlingsprogram for fylkesveier. Kryss Stiland/Heddan med tilførselsvei til Udland er en forutsetning for etablering av et nytt næringsområde ved Udland som ligger inne i kommuneplanen for Lindesnes. Kryss Stiland med tilførselsvei til Udland vil også være gunstig for en mest mulig effektiv og fleksibel avvikling av kollektivtrafikken langs E39.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>- Blørstad: Planforslaget sikrer nok areal til etablering av 50 parkeringsplasser for bil og sykkelparkeringsplasser på innfartsparkering. Plankartet sikrer gang- og sykkelvei tilknyttet parkeringsplass og kollektivholdeplasser samt areal for etablering av bussventeskur. Prinsippene for universell utforming er lagt til grunn for gang- og sykkelveier, parkeringsplasser og kollektivholdeplasser. Krav for detaljert utforming av bussventeskur og infotavler avklares i detaljprosjekteringen. Planforslaget legger opp til at deler av dagens lokalveinett (Møglandsveien og Sjølingstadveien) benyttes som gang- og sykkeløsning. På deler av strekningen mellom Grimåse og Tredal vil det etableres egne gang- og sykkelveier. Se kap. 3.4 i planbeskrivelsen for nærmere beskrivelse av Blørstadkrysset med tilhørende tilførselsvei. I møter med ekstern samarbeidsgruppe hvor fylkeskommunen deltar har kollektivløsninger blitt presentert og diskutert.</li><li>- Kryss Stiland/Heddan: Planforslaget legges til rette for kryss med tilhørende tilførselsvei ved Stiland/Heddan. Bygging av denne tilførselsveien som en del av stamveianlegget, forutsetter at Lindesnes kommune gjennomfører planarbeid og sikrer finansiering, som dekker utbygging av videre strekning for fv. 460 til Spangereid innen desember 2021.</li><li>- Planforslaget legger til rette for kollektivløsninger i Stilandskrysset på tilsvarende måte som for Blørstadkrysset.</li></ul>
---	--

<p>- Detaljreguleringen må legge til rette for mulig etablering av kollektivløsninger i Stilandkrysset etter samme prinsipp som i Blørstadvkrysset. Det må legges til rette for bygging av ca. 30 parkeringsplasser for pendlere.</p> <p>8. Forholdet til dagens E39 mm: Alle tunnelene på ny E39 må tilrettelegges for toveistrafikk i ett tunnellopp. Dette for å sikre at trafikken på E39 i minst mulig grad må benytte sideveinett ved hendelser på hovedveien. Fylkesrådmannen forutsetter at begge tilførselsveiene med tilhørende kryss tilrettelegges for modulvogntog.</p> <p>9. Jordvern: Det forutsettes at føringene gitt i områdereguleringen for reetablering av jordbruksressursene som går tapt, blir fulgt opp i detaljreguleringen, både i Lindesnes og Lyngdal.</p> <p>10. Vannforvaltning og innlandsfisk: Forholdet til drikkevannsføremønstre er formelt avklart i forbindelse med detaljreguleringen. Det legges til grunn at de overordnede føringene i områdereguleringen vil bli nærmere konkretisert og optimalisert i detaljreguleringen.</p> <p>Det bør unngås å forringe vannforekomster. Dersom det blir aktuelt å nedklassifisere vannforekomst(er) minner fylkeskommunen om at dette skal meldes inn til Agder fylkeskommune som er vannregionmyndighet.</p> <p>Det forventes at detaljreguleringen vil bygge videre på bestemmelse som ivaretar fisk og vannmiljø som er gitt i vedtatt områderegulering.</p> <p>11. Friluftsliv:</p>	<p>8. Skreheiattunnelen, Vråheiattunnel og Eikeråsheiattunnelen planlegges for to adskilte løp, et i hver kjøreretning, samt to felt i hvert løp. Tilførselsveiene dimensjoneres som nasjonale hovedveier (veiklasse H1). Se planbeskrivelsen kap. 3 for nærmere beskrivelse. Ved planlagte stengninger/vedlikehold eller hendelser på planlagt E39 vil omkjøring via nåværende E39 være den primære løsningen. Nåværende E39 er, ifølge Statens Vegvesens <i>vegliste for tømmertransport</i>, godkjent for modulvogntog 1 og 2. All trafikk kan dermed benytte denne veien som omkjøringsvei. Se kap. 4.1 i planbeskrivelsen.</p> <p>9. Reetablering av jordbruksressursene som går tapt er kartlagt, utredet og omtalt i matjordsplanen. Matjordsplanens anbefalinger er innarbeidet i planforslaget. Se planbeskrivelsen kap. 4.6.2.</p> <p>10. Vannforvaltning og innlandsfisk: Det er gjennomført en kartlegging av private drikkevannsføremønstre som berøres av tiltaket i Lindesnes. Planforslaget i Lindesnes legger til grunn de overordnede føringene i områdereguleringen. Avbøtende tiltak og oppfølging av vannkvalitet gjennom tiltaksovervåking skal sikre at en nedklassifisering ikke er nødvendig. Dersom det gjennom arbeidet med søknader om utslippstillatelser for anleggsfasen eller driftsfasen likevel skulle oppstå tvil om en klarer å unngå en nedklassifisering til dårligere økologisk tilstand, vil Vannregionmyndigheten bli orientert umiddelbart. Tiltakets påvirkning på vannforekomster er beskrevet i planbeskrivelsen og miljøoppfølgingsplanen. Anadrome vannmiljø er sikret i plankart med hensynssoner med tilhørende bestemmelser.</p> <p>11. Planforslaget søker å ivareta friluftslivet med støyskjerming, landskapstilpasning og krysningspunkt. Området mellom</p>
--	--

<p>I områdereguleringen er de viktige områdene for friluftsliv vist med hensynssoner. Detaljreguleringen bør sørge for avbøtende tiltak som støyskjerming, god landskapstilpasning og gode passeringsmuligheter for turgåere. Turparkeringsplasser, omlegging og eventuelt nyetablering av turstier.</p> <p>12. Kulturmiljø: I områdene hvor planområdet er utvidet, vil den videre prosessen med arkeologiske registreringer avklare om det vil bli behov for å gi dispensasjon fra eventuelle automatisk fredede kulturminner. Informerer om at dispensasjonsmyndigheten hva gjelder automatisk fredete kulturminner ligger hos fylkeskommunen.</p> <p>Det forutsettes at alle hensynssoner H570 kulturmiljø i gjeldende områderegulering videreføres. Bestemmelsene til H570 bør konkretiseres Fylkeskommunens kulturminneavdeling ønsker i den forbindelse å bli rådført før planen sendes på offentlig ettersyn.</p> <p>Det er eldre tundannelser på følgende steder: Undal (Nedre og Øvre), Vrå, Blørstad, Trædal, Flaten, Herdal. Omliggende kulturlandskap vitner om at jordbruksdriften kan spores lengre bakover i tid enn til den bebyggelsen som står der i dag. Dette gjelder i særlig grad på Blørstad. Dette kulturmiljøet er spesielt verdifullt, med flere bruk, og svært mange spor etter den intensive innmarks- og utmarkbruken på stedet. I reguleringsbestemmelsene må det innarbeides at alle SEFRAK-registrerte bygninger med omliggende jordfaste kulturminner og kulturlandskap skal fotodokumenteres og beskrives før eventuell riving eller inngrep.</p> <p>13. Hjortevilt</p>	<p>Lenefjorden og Storvatnet vil i stor grad være tilgjengelig som før over Eikeråsheiatunnelen frem til Haugdal. De planlagte tunnelene under Vråheia og Skreheia bidrar til å sikre forbindelseslinjer for friluftsliv og nærmiljø. Utover tunnelene, vil forbindelser mellom utmarksområder ivaretas/begrenses av areal under bruer, gjennom veikulverter eller gjennom faunapassasjer. Planforslaget legger også opp til støyskjermingstiltak langs veistrekningen som eksempelvis ved Grundelandsvatnet. Se planbeskrivelsen kap. 4.3 for nærmere beskrivelse.</p> <p>12. Kulturmiljø: Kulturmiljøer i Lindesnes er registrert og avklart i dialog med Fylkeskommunen /Fylkeskonservatoren og Kulturhistorisk museum. Alle hensynssoner H570 kulturmiljø i gjeldende områderegulering er videreført der kulturminner ikke er frigitt. Bestemmelsene knyttet til kulturmiljøer i Lindesnes er en videreføring av bestemmelsene i områdereguleringen og utformet på bakgrunn av dialog med Fylkeskommunen.</p> <p>I Undal og Stigland blir til sammen tre SEFRAK-registrerte bygninger direkte berørt og vil bli fjernet. Disse bygningene med omkringliggende kulturmiljø vil bli dokumentert forut for riving. Ødegårdsanlegget på Bjerland og en lokalitet med bosetningsspor og graver på Lauvstøl er dispensert i forbindelse med områdereguleringen, og vil bli frigitt når arkeologiske undersøkelser er gjennomført. Planlagt E39 unngår direkte inngrep i kulturmiljøet på Hageland. Planlagt tunnel forbi Vrå medfører at kulturmiljøet der ikke blir berørt. Deler av en eldre postvei med vardereke er derimot dispensert i forbindelse med områdereguleringen, og vil bli frigitt når arkeologiske undersøkelser er gjennomført. Kulturmiljøet ved Blørstad hensyntas ved at samferdselsanlegget legges utenfor området, og at det kun gjøres en mindre endring av Møglandsveien. Se planbeskrivelsen kap. 4.5 om Kulturmiljø.</p> <p>13. Se svar på punkt 2 i høringsinnspill fra Statsforvalteren. - Minimumskrav til viltpassasjer er ivaretatt i bestemmelsene i tråd</p>
--	---



<p>Ut fra et samfunnsøkonomisk perspektiv mener fylkesrådmannen at en viltpassasje pr. 2 km bør kunne aksepteres som et utgangspunkt for planlegging av ny vei.</p> <p>Mener at overganger og underganger fungerer bedre enn kulverter. Det er viktig det bygges nok og riktig type viltpassasjer på rett sted for at veiens barriereeffekt skal begrenses.</p> <p>Fylkesrådmannen mener at følgende må ivaretas i detaljplanen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Alle faunapassasjer som er vist i områdereguleringene bør utformes som viltpassasjer for storvilt. Minimumskrav til utforming må fremgå av planbestemmelsene. Alle viltpassasjer må som et minimum utformes i tråd med kravene i Statens vegvesen sin håndbok N200.</li><li>- Det bør være minst 1 viltpassasje per 2 km, med mindre det kan dokumenteres at det ikke er behov for dette.</li><li>- Viltpassasjer bør primært etableres over tunnel eller viltundergang under bro. Kulverter bør unngås så langt det er mulig. Eventuelle kulverter for vassdrag bør tilrettelegges med småviltpassasje.</li><li>- Viltpassasjer bør ikke kombineres med turveier, drifteveier eller annen tilrettelegging for menneskelig ferdsel og aktivitet.</li><li>- Det bør legges inn hensynssoner med bestemmelser som sikrer at det ikke skjer menneskelig aktivitet og tiltak som reduserer bruken ved alle viltpassasjer.</li><li>- Det bør stilles krav i reguleringsbestemmelsene til at viltets bruk av viltpassasjene skal overvåkes av fagkyndig 5 år inn i driftsfasen, slik at evt. avbøtende tiltak kan vurderes.</li><li>- Det bør gjøres en samlet vurdering av viltpassasjenes samlede virkning på landskapsnivå. Det bør gjennomføres GIS-analyser ved hjelp av verktøy for simulering av økologisk flyt på landskapsnivå (for eksempel Circuitscape ESRI)</li><li>- Tilrettelegging for velfungerende viltpassasjer ved Lene og Optedal er svært viktig med tanke på hjorteviltets trekk mot Lindesneshalvøya. I tillegg til allerede angitte faunapassasjer bør det og vurderes å legge til rette for vilttrekk på tvers av tilførselsveien mot Tredal.</li></ul>	<p>med håndbok V134 Veier og dyreliv og N200. Nye Veier har hatt god dialog med fylkeskommunen, Statsforvalter og kommunene, samt lokale viltlag gjeldene plassering og utforming av viltkryssinger og viltgjerd.</p> <p>Viltpassasjer er ivaretatt i plankart med hensynssoner og bestemmelsesområder med tilhørende bestemmelser. Bestemmelsene ivaretar krav til bruk og utforming av viltpassasjene, samt overvåking av fagkyndig 5 år inn i driftsfasen. Viltpassasjene på denne strekningen som ligger i Lindesnes er planlagt under bru, på lokk og i kulvert. Under bruer ved Mandalselva, Djubedalen, Audnedalen, Faksevatnet og Høylandsbekken, på lokk ved Blørstad og Landåstjønn, og i kulvert ved Skoftedalen og Stiland (hvis Stilandskrysset ikke etableres). Der omlagt bekk blir liggende i kulvert skal det sikres passasje for smådyr. Dette er sikret i bestemmelsene.</p> <p>Der viktige viltpassasjer er kartlagt og planlagt, er det sett særlig på hvordan disse kan sees i sammenheng med naturlige landskapsøkologiske elementer som krysser planlagt vei for å sikre en best mulig velfungerende korridor mot omgivelsene. Viktige faktorer her har vært hvordan terreng og vegetasjon spiller på lag med planlagte passasjer, hvor mye utmarksareal som passasjen åpner for bruk av på kystsiden av veien, samt hvordan passasjen kombineres med ivaretagelse av blå-grønn struktur.</p>
--	---

<p>Oppfordrer Nye Veier AS til å invitere til spissede viltfaglige møter der Nye Veier AS, fylkeskommunen, Statsforvalter og kommunene deltar. Inkluder lokale viltlag ved plassering og utforming av viltkryssinger og viltgjerdar.</p> <p>14. Landskapsestetikk Det er viktig at det for hele korridoren legges opp til gode avbøtende tiltak hva gjelder landskapsestetikk og revegetering. Det er særlig viktig med fokus på landskapsrommene ved Mandalselva, Audnedalen og området ved Lenefjorden. Viktig med gode avbøtende tiltak for landskap og nærmiljø. Det bør av hensyn til å begrense landskapsinngrep, arbeides for at anleggssonen begrenses så langt det er praktisk mulig.</p> <p>15. Videre prosess Viktig at hensynet til fremdrift ikke går på bekostning av en god planprosess. I dette ligger det at fylkeskommunen må gis anledning til kunne behandle saken politisk når planen legges ut på offentlig ettersyn.</p> <p>16. Viser til Regionplan Agder 2030, og trekker frem mål og føringer som har relevans for arbeidet:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ivaretagelse av landskap, naturmangfold, friluftsområder, landbruksområder, strandsonen og kulturmiljø for fremtidige generasjoner gjennom utvikling, bruk og vern.</li> <li>- Reduksjon av klimagassutslipp.</li> <li>- Kollektivtrafikk. I fremtidsbildet heter det at kollektivtilbudet er utvidet og tilpasset felles bo- og arbeidsmarkedet.</li> </ul>	<p>14. Prosjektet har utarbeidet en estetisk oppfølgingsplan som beskriver tenkt utforming og landskapstilpasning som revegetering og landskapsestetikk. Prosjektet har kombinert hensynet til massebalanse og terrengtilpasning og vektlagt kryssingen av Audnedalen.</p> <p>15. Videre prosess: Nye Veier legger opp til en planprosess som både gir høringsparter tilstrekkelig behandlingstid og samtidig imøtekomme byggestart for tilgrensende strekninger.</p> <p>16. Regionplan Agder 2030 er tatt i betraktning i planforslaget, jf. planbeskrivelsen kap. 7.</p>
--	--

Nr. 3	Statens vegvesen	Nye Veiers kommentar
<p>Avsender har følgende innspill:</p> <p>1. Nasjonal Transportplan (NTP): SVV mener at samfunnsmålene for prosjektet er i tråd med målene i Nasjonal Transportplan 2018-2029 (Meld. St.33 2016-2017).</p>		<p>1. Tas til orientering.</p>

<p>2. Trafikksikkerhet: Trafikksikkerhetsarbeidet må prioriteres høyt. NTP har som overordnet mål at ferdigbygget riksveggrute 3; Oslo – Kristiansand – Stavanger i 2050 skal være uten trafikkulykker med døde eller hardt skadde. SVV viser her til Forskrift om sikkerhetsforvaltning av veginfrastrukturen datert 28.10.2011.</p> <p>3. Områderegulering: SVV hadde flere merknader og innsigelser til områdereguleringen. Innsigelsene ble imøtekommet og innarbeidet i områdereguleringen. SVV forutsetter at dette følges opp videre i detaljreguleringen slik at nødvendig infrastruktur med tilkoplingen til lokalvegnettet kommer på plass samtidig med den nye hovedvegen. Likeså løsninger for gang- og sykkeltrafikk, kollektivtrafikk og sideanlegg</p> <p>4. Tilførselsvei: Viser til tidligere innspill vedrørende tilførselsvei til Udland. Dersom krysset med tilførselsvei ikke etableres, vil trafikanter vestover etter deres vurdering, fremdeles bruke E39 fra Vigeland og frem til Herdalen fremfor å kjøre tilbake mot Tredal. Dette betyr en del trafikk på dagens E39 mellom Vigeland og Herdalen med til tider store problemer i forhold til vinterdrift.</p> <p>5. Omkjøringsvei: SVV antar at dagens E39 skal fungere som omkjøringsvei når den nye veien er ferdig. Dette er ikke beskrevet i ROS-analysen og må beskrives i forbindelse med detaljreguleringen, både for anleggsfasen og for ferdig vei. Ber også om en beskrivelse om hvordan modulvogntog skal ivaretas.</p> <p>6. Omklassifisering av dagens E39: Omklassifisering bør gå samtidig med detaljreguleringen slik at disse forholdene er avklart når planen vedtas.</p> <p>7. Anleggsvei: Det er naturlig å se på behovet for anleggsveier, både midlertidige og permanente med avkjøring til riks- eller fylkesveinettet, slik at dette vurderes i arbeidet med detaljreguleringsplanen.</p>	<p>2. Trafikksikkerhet vektlegges høyt i planforslaget ved at planlagt E39 er i tråd med gjeldene krav og regelverk for utforming av veiltaket, både gjeldene ny E39 samt tilførselsveiene.</p> <p>3. Planforslaget viderefører områdereguleringen.</p> <p>4. Planforslaget legger til rette for etablering av tilførselsvei fra Stiland til Udland. Bygging av denne tilførselsveien som en del av stamveianlegget, forutsetter at Lindesnes kommune gjennomfører planarbeid og sikrer finansiering, som dekker utbygging av videre strekning for fv. 460 til Spangereid innen desember 2021. Mellom Vigeland og Herdalen forventes ÅDT 2 500 i år 2046 på nåværende E39 dersom tilførselsvei Udland ikke bygges. Dagens ÅDT på strekningen ved Lenefjorden er på ca. 7 500.</p> <p>5.-6. Nåværende E39 søkes omklassifisert til fylkesvei og vil da få en lokal funksjon. Forslaget til omklassifisering skal på høring til de ulike veieierne. Ved planlagte stengninger/vedlikehold eller hendelser på planlagt E39 vil omkjøring via nåværende E39 være den primære løsningen. Nåværende E39 er, ifølge Statens Vegvesens <i>vegliste for tømmertransport</i>, godkjent for modulvogntog 1 og 2. All trafikk kan dermed benytte denne veien som omkjøringsvei. Se planbeskrivelsen kap. 4.1.</p> <p>7. Private veger som kan brukes i anleggsfasen fremgår av plankartet, midlertidige anleggsveger kan anlegges innenfor midlertidig bygge- og anleggsområder #91 i plankartet.</p>
---	---

Nr. 4	Brannvesenet Sør IKS	Nye Veiers kommentar
-------	----------------------	----------------------

<p>Avsender har følgende innspill:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Brannvesenet er bedt om å kunne stille med tankbil for etablering av slokkevann i tunneler over 250 meter. Jfr. N500 skal det etableres uttak for slokkevann ved tunnelportal og innvendig i tunnelen med avstander som ikke overskrider 250 meter. Brannvesenet er i utgangspunktet positive til å stille med tankbiler, men er usikre på om dette skal være en ren kommunal oppgave. Brannvesenet skriver at dersom slokkevannet skal baseres på tankbiler fra brannvesenet betinger dette en avtale mellom Brannvesenet Sør og veieier.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Planforslaget ivaretar kravene i N500 gjeldene slukkevann i de to tunnelene, Eikeråsheiattunnelen (3 km) og Vråheiattunnelen (700 m), som er over 250 meter. Slokkeinnsatsen baseres på bruk av mobilt slokkevann (vanntankvogner). I tilknytning til Eikeråsheiattunnelen foreslås det i tillegg å etablere et slokkevannsreservoar ved lavbrekk ved Lene (Lyngdal). Reservoaret tillates bygget innenfor formålene for bygging av ny vei. Vannmagasinet/ -bassenget vil samle opp «rent» drems-/ innlekkasjevann fra tunnelsålen og vil være med på å sikre raskere tilgang på vann til tankbilene. For Vråheiattunnelen legger planforslaget opp til en mulighet å hente slukkevann fra Ommundsvatnet ved å legge en pumpeledning fra eksisterende pumpestasjon.</li> </ol>
--	--

Nr. 5	Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)	Nye Veiers kommentar
	<p>Avsender viser til tidligere uttalelse ved offentlig ettersyn av områderegulering og har følgende innspill:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Vassdragstiltak og allmenne interesser: Ved detaljregulering må eventuelle vassdragstiltak som kan medføre skade eller ulempe for allmenne interesser i vassdraget eller sjøen, fremgå tydelig. NVE skriver at detaljreguleringen må inneholde dokumentasjon tilsvarende en konsesjonssøknad, Jf. vrl. § 23. Dette inkluderer vurdering av alternativer og angivelse av avbøtende tiltak. NVE presiserer at dersom detaljreguleringen innebærer vassdragstiltak som ikke ville fått konsesjon etter vrl., vil de fremme innsigelse til detaljreguleringen. Dersom avklaringen mot vannressursloven skal gjøres i en egen prosess, må konsesjonsspørsmålet være avklart før planen sendes til offentlig ettersyn.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. I planforslaget fremgår det detaljerte beskrivelser av fysiske tiltak i vassdrag som følge av ny vei. Det er også gjennomført en sårbarhetsvurdering som del av miljøoppfølgingsplanen. Fysiske tiltak i vassdrag er i planforslaget vurdert på bakgrunn av vassdragets miljøtilstand og de fysiske endringene som tiltaket medfører. anbefalte avbøtende tiltak er sikret gjennom plankart med eget formål, bestemmelsesområder og hensynssoner med tilhørende bestemmelser. I planbeskrivelsens kap. 7.5 fremgår hvordan bestemmelsene i områdeplanen er fulgt opp med tanke på vassdrag. I egne sær møter er avklaringer knyttet til tiltaket samt konsesjonsbetingelser avklart med NVE, Statsforvalteren og Lindesnes kommune.</li> </ol>

<p>2. Sikkerhet mot flom- og skredfare: NVE vil være særlig opptatt av at sikkerhet mot flom-, erosjon, og skredfare for 3. part er tilstrekkelig belyst og ivaretatt. Det må tas høyde for økt flomfare som følge av klimaendringer, jf. statlig planretningslinjer for klimatilpasning. NVE påpeker spesielt kjent flomfare for bebyggelse langs Kiddelsbekken (Vigeland). Tiltaket må ikke medføre økt avrenning til vassdraget ved ekstreme nedbørshendelser.</p> <p>3. Anlegg for produksjon og overføring av elektrisk kraft: NVE trekker frem at det er angitt et behov for omlegging av overføringsanlegg for elektrisk kraft i områdereguleringens planbeskrivelse og at det ligger kraftverk og flere vanninntak for kraftverk innenfor planområdet. NVE informerer om at Konesjonær må involveres i planarbeidet. Ved behov for endring av konsesjoner, må NVE involveres.</p>	<p>2. Prosjektet har gjennomført videre undersøkelser av flom- skredfare på bakgrunn av allerede foreliggende dokumentasjon og iht. TEK17. Aktsomhetsområder videreføres som faresoner i plankartet med tilhørende bestemmelser. Der aktsomhetsområder berører midlertidige bygge- og anleggsområder må flom- og skredfare utredes i detaljprosjekteringen, avhengig av hva arealet skal brukes til. Der hvor aktsomhetsområder berører permanent veianlegg er flom- og skredfare og eventuelle tiltak iht. N200 vurdert i ingeniørgeologisk rapport. Se kapittel 3.10 i planbeskrivelsen. I bestemmelsene er det sikret at tiltak skal sikres mot flom inkludert klimapåslag og sikkerhetsfaktor. Skredfarevurdering (snøskred og jord-/flomskred) iht. TEK17 for Kiddelsbekken er gjennomført. Denne vurderingen er innarbeidet i ingeniørgeologisk rapport.</p> <p>3. Større tiltak som oppdemming, overføringer m.m. som kan ha negative konsekvenser for allmennheten vil avklares med NVE.</p>
---	--

Nr. 6	Direktoratet for mineralforvaltning (DMF)	Nye Veiers kommentar
	<p>Avsender har følgende innspill:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>DMF viser til sin uttalelse til områdereguleringen, datert 05.06.2019 og går ut ifra at KU til områdereguleringen videreføres.</li> <li>DMF har ingen merknader til detaljreguleringen. Dersom det i forbindelse med videre behandling av planen viser seg at noen av fagområdene til DMF kan bli berørt ber de om å få saken oversendt ved høring og offentlig ettersyn.</li> </ol> <p>Tidligere innspill i områdereguleringen:</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Konsekvensutredningen i områdereguleringen videreføres. Planforslaget berøres ikke av tiltaket.</li> <li>Tas til orientering.</li> </ol>

<p><b>Brev datert 05.06.2019 – Uttalelse – Høring og offentlig ettersyn av områderegulering for E39 Mandal – Lyngdal øst.</b></p> <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>	
---	--

Nr. 7	Mattilsynet	Nye Veiers kommentar
	<p>Avsender har følgende innspill:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Mattilsynet har ingen nye innspill utover høringsuttalelsen til områdereguleringen av E39 Mandal – Lyngdal øst. Viser til brev datert 14.06.2019.</li> <li>Sikring av Mandal vannverks forutsetninger for levering av nok og trygt drikkevann til enhver tid er en forutsetning for gjennomføring av dette veiprojektet.</li> </ol> <p>Tidligere innspill i områdereguleringen:  <b>Brev datert 14.06.2019</b>  Mattilsynet forutsetter at disse forholdene blir ivaretatt:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>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.</li> <li>Mandal kommune (Lindesnes) må innhente nødvendige konsesjoner for vannuttak fra Møglandsvann og reguleringsbestemmelser må sikre at kapasitet for uttak av suppleringsvann til enhver tid dekker vannforsyningssystemets behov.</li> <li>Suppleringsvann fra Møglandsvann overføres til overflaten av Skadebergvann, og ikke direkte til vannbehandlingsanlegget.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Tas til orientering.</li> <li>-12: Detaljreguleringen følger opp kravene i områdeplanen og sikrer Mandal vannverks levering av nok og trygt drikkevann. Prosjektet har bistått Lindesnes kommune med utarbeidelsen av konsesjonssøknad for endring av drikkevannssystemet i kommunen. Lindesnes kommune er rettmessig søker og har ansvaret for oppfølgingen av søknaden som er tilsendt NVE for behandling. Prosessen med konsesjonssøknaden er en egen parallell prosess til detaljreguleringen for ny E39 Mandal-Lyngdal øst. I konsesjonssøknaden fremgår en detaljert beskrivelse av permanent tiltak, midlertidig tiltak og avbøtende tiltak. Prosessen er gjennomført i tett samarbeid mellom Lindesnes kommune og Nye Veier og i dialog med NVE og Mattilsynet.</li> </ol> <p>I tråd med områdeplanen sikres drikkevannskilder iht. drikkevannsforskriftens krav til helsemessig trygt drikkevann. Det er utarbeidet en egen ROS-analyse for drikkevann, samt en tiltaksplan for veiltak innenfor nedbørsfelt for drikkevann og avbøtende tiltak. Se planbeskrivelsen kap. 4.6. Nedbørsfelt er sikret med sikringssoner i plankartet med tilhørende bestemmelser. I bestemmelsene er også</p>

<ol style="list-style-type: none"> <li>6. Det må fastsettes beskyttelsesbestemmelser for Møglandsvann, herunder aktiviteter i nedbørfeltet.</li> <li>7. 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</li> <li>8. 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.</li> <li>9. Det må fastsettes beskyttelsesbestemmelser for Moslandsvann, herunder aktiviteter i nedbørfeltet.</li> <li>10. Vannledning fra reservekilden Moslandsvann bør legges direkte til vannbehandlingsanlegget for å etablere et mest mulig robust og leveringssikkert vannforsyningssystem.</li> <li>11. Hensynet til drikkevannskilden Tarvatnet må ivaretas.</li> <li>12. Eksisterende vannledningsnett må kartlegges nøye i detaljreguleringsarbeidet og relevante avbøtende tiltak må fastsettes.</li> <li>13. 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.</li> <li>14. Grunnvannsreservoar må utredes som framtidig drikkevannressurs og i tilknytning til videre deljreguleringsarbeid undersøkes nærmere.</li> <li>15. Faren for spredning av planteskadegjørere og uønskede arter må tas hensyn til i videre detaljreguleringsarbeid.</li> </ol>	<p>rekkefølgekrav knyttet til gjennomføring sikret.</p> <p>12.-13: Detaljert kartlegging av vannledningsnett/vannforsyning (privat og offentlig) er gjennomført samt konsekvenser og avbøtende tiltak som konsekvens av tiltaket fremgår av egen tiltaksplan i miljøoppfølgingsplanen (MOP).</p> <p>14. Prosjektet er ikke kjent med framtidige grunnvannsreservoarer som berøres av tiltaket og som ønskes utnyttet.</p> <p>15. Planforslaget ivaretar faren for spredning av planteskadegjørere og uønskede arter. Dette fremgår av bestemmelsene og miljøoppfølgingsplanen (MOP).</p>
---	--

Nr. 8	Den norske kirke v/Agder og Telemark bispedømmeråd	Nye Veiers kommentar
	<p>Avsender har følgende innspill:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kirker og gravplasser: Det er kun området ved Sodeland oppover Mandalselva som nevneverdig påvirker kirker eller gravplasser langs</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Områdene på Sodeland, Øya og Støa vil i liten grad berøres av tiltaket da de ligger et stykke unna traseen og da terrenget er med</li> </ol>

<p>traseene. Viser til tidligere uttalelser til planarbeidet (19/02277-7) samt tidligere uttalelser om fremtidig gravplassareal ved Støa og Øya ivaretas i det videre arbeidet. Avsender viser til T1442/2012 for støykrav ved gravplass og eventuelle avbøtende tiltak.</p> <p>2. Ny E39 Mandal-Lyngdal øst vil passere Holum og Valle kirker i Lindesnes, som begge er automatisk listeførte kirker. I forhold til kirkenes omgivelser er det to brospenn som vil være av interesse i forhold til de to kirkene og hvorvidt de 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>på å begrense støyen. Alle tre områdene ligger utenfor rød og gul støyzone. Se støyrapporten for nærmere informasjon og støykart.</p> <p>2. Broen over Mandalselva vil trolig være svært lite synlig 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 skjermes 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. Det er utarbeidet en Estetisk oppfølgingsplan som vurderer landskapsestetikk og tiltak for å minimere de negative påvirkningene av landskapsbilde.</p>
--	--

Nr. 9	Kystverket	Nye Veiers kommentar
	<p>Avsender har følgende innspill:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Korridoren for ny E39 krysser Mandalselva: Kystverket gjør oppmerksom på at Mandalselva trafikkeres av fritidsbåter og forventer at planarbeidet redegjør for eventuelle konsekvenser for ferdsel i elva.</li> <li>2. Etablering av broer: Etablering av broer over elver og innsjøer som er farbare med fartøy fra sjøen krever tillatelse fra Kystverket iht. havne- og farvannsloven §14 tredje ledd.</li> <li>3. Betydning for andre interessenter: Kystverket ber om å bli tilskrevet dersom planforslaget kan få betydning for interessene som de skal ivareta gjennom deres planmedvirkning og som sektormyndighet.</li> </ol>	<p>1. Planforslaget legger opp til at brua over Mandalselva får en utforming som i ikke vil berøre ferdsel av fritidsbåter i vesentlig grad. Ferdselen vil bli påvirket under anleggsperioden.</p> <p>2.-3. Tas til orientering.</p>

Nr. 10	Agder Energi Nett AS (AEN)	Nye Veiers kommentar
	<p>Agder Energi Nett AS (AEN) har etter energiloven områdekonsesjon i Lyngdal og Lindesnes kommune. I tillegg har AEN anlegg som er etablert etter anleggskonsesjon innenfor kommunene (regionalnett).</p>	



<p>Avsender har følgende innspill:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Områdereguleringen: Det henvises til tidligere innspill til planarbeidet for områdereguleringen med tilhørende vedlegg om spesifikke anlegg i området. Her omtales avstandskrav, vilkår for høyspenningsanlegg i regionalnettet, samt spesifikasjoner for opptegning av høyspent i plankartet.</li><li>2. Konfliktpunkter: AEN har en rekke energianlegg som kommer i konflikt med planlagte traseer. Gjelder regionalnett, 22KV distribusjonsnett samt lavspent. Regionalnettlinjen må ha en luftlinjeløsning ved konfliktområdene ved Haugdal- Husefjell og ved tilførselsveiene. 22kV distribusjonsnettlinjer og lavspentlinjer ønskes ikke som luftlinjer over ny E39 eller under bruer. AEN ønsker eget særmøte der konfliktpunktene og mulige løsningsforslag gjennomgås før endelig forslag til reguleringsplan legges ut til ettersyn.</li><li>3. Nye anlegg: Det må avklares hvordan nye anlegg i planområdet skal fornyes med elektrisk strøm. Må avklares i hvilken grad eksisterende ledninger/kabler eventuelt kan benyttes, om nye ledninger/kabler må legges og om det er behov for ny(e) nettstasjon(er). I planbestemmelsene må det tas inn punkt der det gis tillatelse til å sette opp nettanlegg for forsyning av veianlegget samt annen forsyning i tilknytning til veianlegget, slik som nye næringsareal i tilknytning til kryssløsninger.</li><li>4. Nye traséer: Det må gis rettigheter med minst like gode vilkår i den nye traseen som det AEN har til de eksisterende trasée. Normalt er dette stedsvarige (evigvarende) bruksrettigheter.</li></ol>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. I plankartet er nåværende høyspentledninger markert med faresone høyspenningsanlegg H370. Omlagte høyspentledninger og transformatorstasjoner/nettstasjoner plassering av er ikke vist da nøyaktig plassering vil avklares i detaljprosjekteringen (neste fase). Som helhetsprisnipp vil all kryssende høyspent legges i bakken under planlagt E39. Plassering av transformatorstasjoner/nettstasjoner er knyttet opp til formålene under <i>Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur</i>.</li><li>2. Prosjektet har vært i dialog med AEN og avklaringer er fulgt opp i planforslaget. Valgt veilinje i planforslaget berører ikke regionalnett på en slik måte at tiltak skal gjøres. Eksisterende regionalnett vil da forbli luftlinjer slik som eksisterende anlegg.</li><li>3. Avklaringer ble gjort i møte nevnt i punkt 2 og er fulgt opp i bestemmelsene. Effektbehov, nøyaktige plasseringer og behov for tilknytninger vil avklares i detaljprosjekteringen (neste fase).</li><li>4. Tas til orientering.</li></ol>
--	--

Nr. 11	Fiskeridirektoratet v/ forvaltningsseksjonen i region sør endret tittel på avsender	Nye Veiers kommentar
<p>Avsender har følgende innspill:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Fiskeridirektoratet region sør ser ikke at en detaljregulering for E39 Mandal – Lyngdal øst i den forelagte trase vil medføre konsekvenser for de interesser direktoratet skal ivareta i planleggingen. Fiskeridirektoratet region sør har ingen merknader til planarbeidet.</li> </ol>		<ol style="list-style-type: none"> <li>Tas til orientering.</li> </ol>

## 2.2 Organisasjoner, lag, foreninger og politiske partier

Nr. 12	Agder Bondelag	Nye Veiers kommentar
<p>Avsender har følgende innspill:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Matjord: Det forventes at det prioriteres å minimere nedbyggingen av matjord, i tråd med nasjonale føringer. Der matjord må vike, midlertidig eller permanent, må matjorden tas vare på og anvendes lik at den fortsatt kan nyttes i landbruksproduksjon.</li> <li>Matjordplan: Det anbefales å utarbeide en samlet «matjordplan» lik den som er utarbeidet for prosjektet for ny E39 i Mandal. Planlagt anvendelse av matjorda må gjøres i nært samarbeid med berørte grunneiere/naboer på en faglig forsvarlig måte, og i god dialog med kommunens landbruksforvaltning</li> <li>Avbøtende tiltak: I detaljplanleggingen bør det ligge godt til rette for å finne gode avbøtende tiltak i dialog med berørte grunneiere. Eksempler er adkomst, skogsveiløsninger, leggeplasser for tømmer, flytting/etablering av jord, plassering av midlertidige eller permanente deponier, plassering av viltgjerder, evt. makeskifter osv.</li> <li>Grunneierkontrakt, innløsning og erstatning: Det forventes at utbygger opptrer åpent og ryddig ovenfor berørte grunneiere og at planen omtaler hvordan innløsning, erstatningsspørsmål og avbøtende tiltak tenkes gjennomført.</li> </ol>		<ol style="list-style-type: none"> <li>-2. Prosjektet har utarbeidet en matjordplan som beskriver beslaget av og påvirkningen på landbruksareal samt avbøtende tiltak. Avbøtende tiltak er sikret i plankart og bestemmelser og beskrives i planbeskrivelsen kap. 4.6.</li> <li>-4. Gjennom feltarbeid og grunneiermøter (felles og en-til-en dialog) har prosjektet optimalisert tiltaket for å finne beste løsning. Hva som vil være grunnlag for erverv og erstatning må tas gjennom det ordinære grunnervet i etterkant av at reguleringsplanen er vedtatt. For mer informasjon om grunnervet se prosjektnettsiden e39mandal-lyngdal.no. Det er gjennomført en konsekvensutredning som fremmer forslag om avbøtende tiltak. De avbøtende tiltakene sikres så godt det lar seg gjøre i plankartet med tilhørende bestemmelser. Enkelte detaljer vil måtte avklares i forbindelse med detaljprosjekteringen (neste fase).</li> </ol>

Nr. 13	Buhløen og omegn vel v/ Jan Håkon Grisledal og Andreas Flor Kristensen (deler av innspillet er sendt via Din E39)	Nye Veiers kommentar
	<p>Styret i Buhløen og omegn vel har kommet med innspill til planarbeidet. To av innspillene er fra Jan Håkon Grisledal på vegne av velet og et er fra Andreas Flor Kristensen på vegne av velet.</p> <p>1. Bru over Skoftedalen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bru: Det ønskes bru over Skoftedalen i stedet for fylling.</li> <li>- Vilt og fiske: fyllingen vil sperre for dyr i området og forholdene for gytebekken i området vil kunne forringes.</li> <li>- Friluftsliv: innbyggere mister deler av et fint turområde og får mindre tilgang til gamle Skoftelandkleivene. Øst og vestheia brukes mye til lokale turer og det håpes at heiene kan brukes også etter at veien er på plass</li> <li>- Drikkevann: Det fryktes at avrenning fra fylling til de private drikkevannskildene på Skofteland kan skape mye unødvendig forurensing.</li> </ul>	<p>1. Bru over Skoftedalen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Prosjektet planlegger fylling i Skoftedalen da dette gir minst påvirkning på linja østover, reduserer kostnadene, gir mulighet for kortere bru over Audnedalen, gir mulighet for stedlig bruk av masser og reduserer masseflytting. En fylling i Skoftedalen reduserer i tillegg skjæringshøyden gjennom Valleråsheia, bevarer bebyggelsen på Vallerås og gir mulighet til å trekke linja lenger vekk fra Grundelandsvatnet.</li> <li>- Vilt og fiske: Faunapassasjenes plassering og utforming er utarbeidet på bakgrunn av funn og anbefalinger i utarbeidet viltrapport. Minimumskrav til viltpassasjer er ivaretatt i bestemmelsene i tråd med håndbok V134 Veier og dyreliv og N200. I Lindesnes er det planlagt faunapassasjer for å ivareta vilttrekk i kulvert gjennom fyllingen i Skoftedalen. Der omlagt bekk blir liggende i kulvert/rør skal det sikres passasje for smådyr. Dette er sikret i bestemmelser.</li> <li>- Friluftsliv: Tilgangen til friluftslivsområdet ved de gamle Skoftelandskleivene blir ivaretatt ved at Postveien legges i kulvert gjennom fyllingen i Skoftedalen. Postveien er markert i plankartet med H570 hensynssone kulturmiljø.</li> <li>- Drikkevann: Det er kartlagt private drikkevannsforsyninger langs traséen. Alle brønner innen 200 meter fra traséen er kartlagt. Bakgrunnen for kartleggingen er å registrere førsituasjonen for særlig drikkevannsforsyning. Kartleggingen avdekker også spesielt sårbare områder hvor det må utøves særlig aktsomhet i anleggsfasen eller gjennomføres ytterligere tiltak. Det er utarbeidet en tiltaksplan hvor de kartlagte</li> </ul>

<p>2. Anleggsveier:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Støy: Anleggsveiene og bygging av disse vil få store konsekvenser for de lokale, støy vibrasjoner, og ikke minst for myke trafikanter i området. Ber om mest mulig støysikring både under byggeperioden og når bro/vei er ferdig</li> <li>- Skolehuset på Bustad: Dersom Skolehuset på Bustad forsvinner som følge av en anleggsvei/et kryss, og på vestsiden av elva på nedre Foss, ønskes det at penger går til kjøp og oppfiksing av gamle handelslaget i Buhølen som nytt «forsamlingshus» for vellet</li> <li>- Turområder: Anleggsveier vil ødelegge mye natur og turområder.</li> <li>- Gytebekker: Det opplyses om at det er to gytebekker for anadrom fisk på Nedre Foss og en på Skofteland.</li> <li>- Bevarelse av anleggsvei: Anleggsveier bør bestå om det er hensiktsmessig for grunneier og lokalbefolkning ønsker det.</li> </ul> <p>3. Annet: Hengebroa må tas vare på ettersom denne blir mye brukt. Ber om at Nye Veier sikrer elvekanten for ras på grunn av vibrasjoner.</p> <p>4. Kulturminne: Opplyser om Gamle kleiven/postveien i Skoftedalen.</p> <p>5. Trafikksikkerhet: Legger inn bekymringsmelding om bakketopp uten sikt i Farmoveien, som har vært årsak til flere ulykker. Veien er smal og det vises bekymring for myke trafikanter på en vei med mye tungtransport.</p> <p>Se vedlegg <i>Kopi av innkomne høringsuttalelser Lindesnes – varsel om oppstart</i>, for innspillet i sin helhet.</p>	<p>brønnene beskrives. Se planbeskrivelsen kap. 4.6. Det skal også nevnes at alt veivann på strekningen samles opp og renses før det slippes ut i naturen.</p> <p>2. Nye Veier vil legge opp til en anleggsperiode som er trafikksikker og som tar høyde for sikkerhetskrav knyttet til utbyggingen av ny E39. Dette for å ivareta befolkningen i området. Eksisterende veinett vil bli benyttet inn til anleggsområdet, og på disse veiene skal det ikke kjøres massetransport. For øvrig vil anlegget bli drevet med anleggsveier langs planlagt E39. Prosjektet kommer derfor i liten grad i konflikt med eksisterende veier med trafikk. Se planbeskrivelsen kapittel 3.13 for mer informasjon om anleggsgjennomføring.</p> <p>Bombekken i bunnen av Skoftedalen er planlagt lagt om. Delvis legges bekken i kulvert gjennom fyllingen. I området rundt bekken ved Foss er det i planforslaget lagt inn et bestemmelsesområde for området ved bekken som krever nærmere undersøkelser. Se plankart og planbestemmelser for ytterligere informasjon. Skolehuset på Bustad blir liggende utenfor planavgrensningen, og berøres ikke av det nye veitiltaket.</p> <p>3. Hengebrua blir liggende utenfor planavgrensningen og berøres ikke av det nye veitiltaket.</p> <p>4. Se svar til pkt. 1.</p> <p>5. Prosjektet vil ivareta trafikksikkerhet ved påkoblingspunkter til det offentlige veinettet. Det vil bli iverksatt tiltak for å redusere fart og opprettholde god sikt i alle påkoblingspunkter til Farmoveien. Trafikksikkerhetstiltak fremgår av anleggsgjennomføringsrapporten, se planbeskrivelsen kap. 3.13.</p>
---	--

<p>Nr. 14</p>	<p>Holum og Mandal skogeierlag, Lindesnes Skogeierlag, Storvaldet Mandal og Lindesnes</p>	<p>Nye Veiers kommentar</p>
---------------	---	-----------------------------

<p>Avsender har følgende innspill:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Regionale viktige krysningssområder for vilt: Det er svært viktig at Lindesneshalvøya og arealer syd for veilinjen i kommunen ikke avskjæres fra naturlig inn -og utvandring av hjortevilt. Tre krysningssområder skiller seg ut. Ber om at det må lages gode og trygge løsninger for vilttrekk:             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Store Faksevann /Svarttjern (Udlandskrysset)</li> <li>- Skoftelandsdalen – Valleråsen</li> <li>- Nordskogen (Udland-Mandalselva)</li> </ul> </li> <li>2. Elg og hjortevilt: Det må vurderes om viltkryssene ivaretar både elg og hjort. Det er noe usikkerhet om krysningssområder for elg er nedprioritert i forhold til hjort, da disse beveger seg noe forskjellig i skogsmark. Dette bør vurderes i det videre planleggingsarbeidet med viltkryssinger.</li> <li>3. Områdene rundt viltkryssingene: Viktig at kvaliteten av skogsarealene omkring krysningssområdene ivaretar skjermingsbehovet for dyrelivet. Viser til Statens vegvesen Rapport nr. 316, Elgprosjektet i Akershus – Delrapport 2.</li> <li>4. Kommentarer til Sweco sin fagrappport om kartlegging av vilttrekk: Grunneierne er noe uenige om enkelte vilttrekk i Sweco sin fagrappport. Eksempelvis:             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nordskogen: I Nordskogen er det et kjent vilttrekk blant grunneiere og jegere som ikke synes å være ivaretatt i rapporten. Mener dette bør utredes nærmere, og at et viltkryss bør vurderes.</li> <li>- Gjennom Skreheia og Vråheia: Gjennom Skreheia og Vråheia er det foretrukket å anlegge E-39 i tunnel. Det vil ha flere positive effekter og vil bidra til trekkmuligheter for vilt. Dersom det sørligste alternativet for tunnel gjennom Vråheia velges, vil det sikre passasje for viltet langs Vråvatnet, og viltet kan krysse traseen via tunneltaket.</li> <li>- Skoftedalen – Valleråsen: På denne strekningen er det viktig med en god løsning ettersom dette er et kjent trekk med mye dyr.</li> <li>- Store Faksevann/Svarttjern: I området Store Faksevann/Svarttjerner det et kjent vilttrekk med hjortevilt som skal syddover til Lindesneshalvøya. En løsning som ivaretar dette, bør synliggjøres.</li> </ul> </li> </ol>	<p>1-3. Faunapassasjenes plassering og utforming er utarbeidet på bakgrunn av funn og anbefalinger i utarbeidet viltrapport. Kunnskapen om vilttrekk i området er supplert gjennom innsamling av kunnskap fra viltkameraer.</p> <p>Planforslaget legger på bakgrunn av dette opp til faunapassasje under bru ved Faksevatnet og under Høylandbekken bru. Det tilrettelegges også for faunapassasje i kulvert ved Skoftedalen og ved Djubedalen. Tunnel ved Skreheia og Vråheia kan også brukes av vilt. I tillegg legger planforslaget opp til en ca. 3 km lang tunnel under Eikeråsheia.</p> <p>Minimumskrav til viltpassasjer er ivaretatt i bestemmelsene i tråd med håndbok V134 Veier og dyreliv og N200.</p> <p>Se for øvrig planbeskrivelsen kap. 4, plankart og planbestemmelser for mer informasjon.</p> <p>4. Nye Veier takker for innspillet. Det er gjort grundige registreringer og vurderinger av plassering av de ulike viltpassasjene. Faunapassasjenes plassering og utforming er utarbeidet på bakgrunn av funn og anbefalinger i utarbeidet viltrapport. Kunnskapen om vilttrekk i området er supplert gjennom innsamling av kunnskap fra viltkameraer. For en helhetlig oversikt over plassering av faunapassasjer viser vi til plankart og planbeskrivelse.</p>
---	--

Nr. 15	Lindesnes barne- og ungdomsråd v/ Johan Aatlo Holmesland (Din E39)	Nye Veiers kommentar
	<p>Avsender har markert en strekning fra Mandalselva til Ommundsvatnet, og har følgende innspill:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Understreker viktigheten av rent drikkevann for kommunens innbyggere, spesielt barn og unge.</li> <li>2. Friluftsområder som barn og unge benytter seg av, eksempelvis Speideren kan bli påvirket</li> <li>3. Turveier kan bli påvirket av tiltaket</li> </ol> <p>Se vedlegg <i>Kopi av innkomne høringsuttalelser Lindesnes – varsel om oppstart</i>, for innspillet i sin helhet.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Nye Veier har utarbeidet et planforslag som sikrer rent drikkevann. Prosjektet har bistått Lindesnes kommune med utarbeidelse av konsesjonssøknad for omlegging av drikkevannssystemet som er sendt NVE for behandling. Her fremgår beskrivelse av omleggingen (permanent og midlertidig), konsekvenser av tiltaket og avbøtende tiltak. Det er gjennomført registreringer av alle privat drikkevannsforsyninger og utarbeidet en tiltaksplan for håndteringen av disse som en del av miljøoppfølgingsplanen (MOP). Det er også gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse for å avdekke mulige negative hendelser iht. drikkevann. Se planbeskrivelsen kap. 4.6.</li> <li>2.-3. I planforslaget er friluftslivinteresser forsøkt ivaretatt med tunneler, bruer og kulverter for å sikre krysningspunkter. Støytiltak og tilpasninger av tiltaket i landskapet er noen avbøtende tiltak som det legges opp til i planforslaget. Badeplassen på Slåttelona er hensyntatt. Utover dette er det ikke registrert at tiltaket direkte berører områder tilrettelagt for barn og unge.</li> </ol>

Nr. 16	Elever ved Nyplass barneskole	Nye Veiers kommentar
	<p>Det ble gjennomført et medvirkningsopplegg ved Nyplass barneskole hvor elevene svarte følgende:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <b>Hva er viktig for dere når den nye veien skal bygges? Hvorfor er dette viktig for dere?</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Viktig at det blir viltgjerde langs veien</li> <li>- Viktig at det ikke rives mange hus og at skogen blir ødelagt</li> <li>- Viktig at skolehuset på Buhølen/Moen ikke ødelegges</li> </ul> </li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Svar på punkt 1: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nye Veier vil sikre den nye veien med viltgjerder</li> <li>- Nye Veier har forsøkt å sikre så mange hus som mulig, men noen vil dessverre måtte flytte. Nye Veier har gjort avtaler med eierne og kjøpt disse eiendommene. Nye Veier har gjennomført</li> </ul> </li> </ol>

<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ønsker å bevare gode veier for kjøring med firehjuling i området på Moen</li> <li>- Påpeker at det er spesielt viktig med god tilkomst til busstopp som er trygg, godt belyst og som har asfalt uten hull.</li> <li>- Forhindre støy</li> <li>- Redd for mye forurensning</li> <li>- Viktig at brua over Audnedalen er trygg, slik at ingen faller ned. Veien bør ikke ha skarpe svinger.</li> </ul> <p><b>2. Tror dere den nye veien vil påvirke hverdagen deres?</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Påpeker at det vil gå raskere å komme seg til og fra jobb, fritidsaktiviteter, skole og butikker.</li> <li>- Hvis viktige turområder blir ødelagt (visuelt og med mye støy)</li> </ul> <p><b>3. Er det noe i området som dere liker godt og som dere er redde skal forsvinne når den nye veien kommer?</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Negativt at det blir mer støy ved Tredal. Redd for å miste nattesøvnen</li> <li>- Redde for at tiltaket vil gå utover dyrelivet, jaktplasser og naturen</li> <li>- Redde for at Ommundsvatnet skal forsvinne</li> <li>- Redd for påvirkningen på badeplasser og drikkevann</li> <li>- Påpeker at de ikke er så kjent i området</li> <li>- Redde for at veien vil ødelegge Skoftelandskleivene og jaktområder</li> </ul>	<p>mange undersøkelser av området for å kunne utforme den nye veien så bra som mulig og slik at den påvirker naturen/skogen minst mulig.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Skolehuset på Buhølen/Moen vil ikke berøres fordi man har funnet en annen løsning for driftsvei. Dette vil muligens hindre ødeleggelser av veier for firehjuling.</li> <li>- Nye Veier sikrer god tilkomst til busstoppene i kryssene på Blørstad med gang- og sykkelveier iht. SVV gjeldende håndbøker. Gang- og sykkelveiene er adskilt fra bilveien, er trygge og utformet etter prinsipper for universell utforming.</li> <li>- Nye Veier har gjennomført støyanalyser og vil lage støyskjermer og støyvoller for å hindre for mye støy. Nye veier vil her følge kravene i støyforskriften.</li> <li>- Nye Veier vil hindre forurensning fra veien med f.eks. at alt veivannet renses før det renner videre ut i naturen.</li> <li>- Nye Veier kan forsikre om at brua over Audnedalen vil bli sikker og gjerde vil hindre at noen kan falle ned. Ny E39 vil ikke ha noen krappe svinger.</li> </ul> <p>2. Svar på punkt 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Reisetiden vil reduseres, men mer på de lengre distansene slik som mellom Lyngdal og Mandal. I snitt vil reisetiden halveres.</li> <li>- Nye Veier har laget et planforslag for ny vei som begrenser støy og lysforurensning så mye som mulig. Fagpersoner har også jobbet med hvordan veien kan passe inn i landskapet best mulig.</li> </ul> <p>3. Svar på punkt 3:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nye Veier vil skjerme berørte naboer for støy i henhold til nasjonale retningslinjer.</li> <li>- Nye veier har lagt til rette for flere viltpassasjer slik at dyrene kan krysse veilinjen. Noen jaktområder vil endres, men Nye Veier har forsøkt å justere veien til det beste for naturen og dyrene.</li> <li>- Ommundsvatnet vil ikke forsvinne.</li> </ul>
--	--

<p><b>4. Er det noe positivt/bra med å bygge ny vei akkurat her?</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- At man kommer raskere frem og redusert kjøretid mellom Kristiansand, Stavanger, Mandal, Vigeland og Lyngdal. Kommer fortene frem til dyreparken og badeland.</li> <li>- Redusert kjøretid for utrykningskjøretøy ved ulykker</li> <li>- En mer trafiksikker vei og mindre kø</li> <li>- At bygda får Norges høyeste bru</li> </ul> <p><b>5. Er det noe dere lurer på om prosjektet eller er det andre ting dere vil si til oss?</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Synes Nye Veier gjør en bra jobb som involverer barn og unge</li> <li>- Hvor lang tid vil det ta å kjøre fra Stavanger til Kristiansand?</li> <li>- Bør settes opp ladestasjoner for el-biler</li> <li>- Vil den gamle veien bli brukt selv om ny vei kommer?</li> </ul> <p>Se kap. 3.3 for mer informasjon om medvirkningsopplegget.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nye Veier vil sikre at bademulighetene ved Slåttelona består og har lagt en god plan for å sikre rent drikkevann.</li> <li>- Nye Veier har forsøkt å utforme tiltaket på best mulig måte for at disse turområdene skal bestå.</li> </ul> <p>4. Svar på punkt 4:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Formålet med prosjektet er å planlegge for en vei som reduserer reisetiden, knytter sammen bo- og arbeidsmarkedsregioner og sørger for færre drepte og hardt skadde i trafikken.</li> </ul> <p>5. Svar på punkt 5:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Prosjektet for E39 som Nye Veier jobber med strekker seg til fra Kristiansand til Ålgård og ikke helt frem til Sandnes. Fra Kristiansand til Ålgård vil reisetiden være 1,5 time.</li> <li>- Det vil legges opp til mulighet for el-ladestasjoner på parkeringsplassene i de to kryssområdene på Stiland og Blørstad.</li> <li>- Den gamle veien vil fortsatt være åpen selv om det kommer ny vei.</li> </ul>
--	---

Nr. 17	Elever ved Vigeland ungdomsskole	Nye Veiers kommentar
	<p>Det ble gjennomført et medvirkningsopplegg ved Vigeland ungdomsskole hvor elevene svarte følgende:</p> <p><b>1. Hva er viktig for dere når den nye veien skal bygges? Hvorfor er dette viktig for dere?</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Understreker viktigheten av at barn og unge blir hørt i saken.</li> <li>- Mener det er uheldig at flere blir fratatt hjemmene deres, både mennesker og dyr.</li> <li>- Ytrer spesielt bekymring for gården på Vallerås og understreker at dette er en fin gård, med fine omgivelser og bademuligheter like ved.</li> </ul>	<p>1. Svar på punkt 1:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nye Veier synes det er bra å høre at barn og unge ser på medvirkningsopplegget som positivt.</li> <li>- Nye Veier har forsøkt å sikre så mange hus som mulig, men noen vil dessverre måtte flytte. Nye Veier gjennomført mange undersøkelser av området for å kunne utforme den nye veien</li> </ul>



<ul style="list-style-type: none"> <li>- Er bekymret for bru over Skoftedalen og at tiltaket vil påvirke dyrene og kunne forurens jordene her.</li> <li>- Påpeker viktigheten av området på Stemmen og at de pleier å bade på badeplassen på Slåttelona.</li> <li>- Viser også til Grundelandsvatnet som et viktig vann for kanopadling og aktiviteter.</li> <li>- Informerer om en speiderhytte like ved faksevann som de ønsker skal bevares.</li> <li>- Trekker frem viktigheten av å bevare natur/skog mtp. klima og mindre forurensning. Påpeker at mikroplast fra bildekk kan skade fisk og dyr i området samt drikkevann.</li> <li>- Mener ny E39 også er positiv da den reduserer reisetiden og trafikkulykker.</li> <li>- Påpeker viktigheten av å bevare vilttrekkene og landbruksjord som stadig bygges ned. Påpeker at det er viktig for dem å bevare landbruket for fremtiden og redusere import av varer.</li> </ul> <p><b>2. Tror dere den nye veien vil påvirke hverdagen deres?</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tror de vil påvirkes ved at det tar dem kortere tid å komme til Lyngdal, Stavanger, Kristiansand og Mandal for å handle, og gjøre reisetiden til og fra fritidsaktiviteter raskere. Dette også på en tryggere vei.</li> <li>- Tror det vil bli mer støy i områder hvor det vanligvis er stille og at anleggsperioden vil kunne påvirke skoleveien deres.</li> <li>- Tror ny vei vil være positiv for de da dette kan gjøre kollektivtrafikken bedre.</li> <li>- Påpeker at veien vil kunne påvirke de positivt på sikt når de selv får lappen.</li> <li>- Ytrer også bekymring for at veien vil føre til økt trafikk.</li> </ul>	<p>så bra som mulig og slik at den påvirker natur og dyr minst mulig.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gården på Vallerås berøres minimalt av tiltaket.</li> <li>- I planforslaget legges det opp til en passasje for viltet og bevaring av en gammel postvei. Nye Veier vil sikre at jordbruksarealer ikke forurenses av veien.</li> <li>- Nye Veier vil sikre at badeplassen på Slåttelona består. Vannet Stemmen vil ikke berøres av ny vei.</li> <li>- Veien vil berøre noe av Grundelandsvatnet, men dette vil i liten grad påvirke muligheten for aktivitet som kanopadling.</li> <li>- Planen vil ikke føre til at speiderhytta blir borte.</li> <li>- Nye Veier har gjennomført mange undersøkelser av området for å kunne utforme den nye veien så bra som mulig og slik at den påvirker naturen/skogen minst mulig. Prosjektet har laget et klimagassregnskap og en miljøoppfølgingsplan som skal redusere påvirkningen på klima og miljø. Nye Veier vil hindre forurensning av drikkevann og andre bekker/elver fra veien med f.eks. at alt veivannet renses før det renner videre ut i naturen.</li> <li>- Nye Veier har lagt opp til flere krysningspunkt for vilt for søke å bevare vilttrekkene og har laget en matjordplan som foreslår hvordan matjord som går tapt kan erstattes.</li> </ul> <p><b>2. Svar på punkt 2:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Reisetiden vil reduseres, men mer på de lengre distansene slik som mellom Lyngdal og Mandal. Formålet med prosjektet er å planlegge en bedre og mer trafiksikker vei, som knytter sørlandsbyene tettere sammen.</li> <li>- Nye Veier har gjennomført støyanalyser og vil lage støyskjermer og støyvoller for å hindre for mye støy. Nye veier vil her følge kravene i støvforskriften. Nye vei vil ikke føre til mindre trafiksikker skolevei. Det legges opp til egne gang- og sykkelveier langs deler av tilførselsveien fra Tredal til Blørstad.</li> </ul>
--	--

<p><b>3. Er det noe i området som dere liker godt og som dere er redde skal forsvinne når den nye veien kommer?</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Redde for at badeplasser, kulturminner, hus, lekeplasser, stille naturområder og naturmangfoldet på Vigeland skal forsvinne. Redde for å miste dyrene i området.</li> <li>- Påpeker at de ikke er så godt kjent i planområdet.</li> </ul> <p><b>4. Er det noe positivt/bra med å bygge ny vei akkurat her?</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Vil kunne redusere trafikken på dagens E39 og andre veier.</li> <li>- At det ikke er så mange hus som må rives og at veien ikke legges nærme sentrumsområder.</li> <li>- Ny E39 påvirker færre folk enn dagens E39.</li> <li>- Mener ny E39 kanskje vil kunne føre til at flere flytter til Vigeland</li> </ul> <p><b>5. Er det noe dere lurer på om prosjektet eller er det andre ting dere vil si til oss?</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Lurer på hvor nøyaktig veien vil gå og om det blir raskere å kjøre fra Mandal til Vigeland.</li> <li>- Lurer på hvor mye det vil koste å bygge veien, hvor mange folk som må til for å bygge veien og hvor lang tid det vil ta å bygge.</li> </ul> <p>Se kap. 3.3 for mer informasjon om medvirkningsopplegget.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- I prosjektet planlegges det for to nye kryss og to nye tilførselsveier med tilhørende busstopp.</li> <li>- Ny vei vil føre til mindre trafikk på de gamle veiene.</li> </ul> <p>3. Svar på punkt 3:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nye Veier sikrer at badeplasser ikke vil forsvinne og har forsøkt å lage en plan for ny vei som i minst mulig grad påvirker naturmangfoldet og kulturminner i området. Støytiltak vil etableres for å hindre støy fra veien.</li> </ul> <p>4. Svar på punkt 4:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ny E39 vil redusere trafikken på dagens E39 og omkringliggende lokalveier.</li> <li>- Nye Veier har forsøkt å utforme tiltaket slik at så få hus som mulig må rives.</li> <li>- Ett av målene med prosjektet er å redusere reisetid mellom sørlandsbyene for å knytte områder hvor folk bor og jobber tettere sammen. Dette kan muligens føre til at noen flere velger å bosettes seg på Vigeland.</li> </ul> <p>5. Svar på punkt 5:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nye Veier har nå kommet med forslag til hvor ny vei skal gå. Dette kan dere sjekke ut på prosjektnettsiden <a href="http://e39mandal-lyngdal.no">e39mandal-lyngdal.no</a>.</li> <li>- Nye Veier estimerer at det å bygge veien vil koste rundt 7 milliarder kr. Det vil være flere hundre ulike mennesker fra ulike firmaer som vil bygge veien og Nye Veier har som mål at det skal ta omtrent 3,5 år å bygge. Ny E39 skal være ferdig bygget i 2026.</li> </ul>
--	---

<p>Nr. 18</p>	<p>Lindenes jeger og fiskeforening v/ Steinar Haaland (Din E39)</p>	<p>Nye Veiers kommentar</p>
<p>Avsender har markert to områder i kartet ved Skofteland, og har følgende innspill:</p>		

<p>1. Elv ved Moen: Avsender ønsker vern av gytebekk, da bekken har stor bestand av brunørret og er gytebekk for sjørørret og laks. Viktig at denne vernes mot slam og fyllinger.</p> <p>2. Bekk fra Vassland: Ønsker vern av gytebekk, da bekken har stor bestand av brunørret og er gytebekk for sjørørret og laks. Viktig at denne vernes mot slam og fyllinger. Spesielt nedre del på Skoftelandsflata er av interesse, da brunørret fra Audna trekker inn her når laksevandringa starter i elva.</p> <p>Se vedlegg <i>Kopi av innkomne høringsuttalelser Lindesnes – varsel om oppstart</i>, for innspillet i sin helhet.</p>	<p>1. Nye Veier takker for innspillet. Vassdrag som berøres av tiltaket er ivaretatt i bestemmelsene.</p> <p>2. Det er knyttet bestemmelser til ivaretagelse av kantsonen til bekken som en økologisk funksjonell kantsone. For mer informasjon om dette se planbeskrivelsen kap. 44 og 4.6 og planbestemmelser.</p>
--	--

Nr. 19	Lindesnes Sør Viltlag	Nye Veiers kommentar
	<p>Avsender har følgende innspill:</p> <p>Om vilt:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Viser til Swecos fagrapport om kartlegging av vilt datert 08.01.2021 over registrerte passeringer for elg/hjort i den nye E39 traseen gjennom Lindesnes kommune. Viltlaget er opptatt av at det blir tilstrekkelig med passeringmuligheter for vilt i ny trase.</li> <li>2. Bekrefter at området hvor ny E39 planlegges er et kjerneområde for hjortevilt. Dette vises tydelig i de foretatte observasjoner og kameraovervåkninger med stor aktivitet, og passeringer av både elg/hjort.</li> <li>3. Med 7 kilometer med vei i dagen fra planlagt tunnelutslag ved Eikeråsheia og frem til Audnaelva, risikerer man at området mellom eksisterende og ny vei vil bli lite brukt av hjortevilt, til tross for viltover- eller underganger. Nye Veier må derfor sterkt vurdere å forlenge tunnelen 800-900 meter østover og til Breiheia for en sammenhengene tilgang for hjortevilt.</li> <li>4. Planlagte underganger må ha et godt jorddekke, med naturlig skog, vegetasjon og sidearealer. Det bør legges til rette for god gjenvest av</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Faunapassasjenes plassering og utforming er utarbeidet på bakgrunn av funn og anbefalinger i utarbeidet viltrapport. Minimumskrav til viltpassasjer er ivaretatt i bestemmelsene i tråd med håndbok V134 Veier og dyreliv og N200. I Lindesnes er det planlagt flere faunapassasjer for å ivareta vilttrekk.</li> <li>2. Nye Veier takker for innspillet.</li> <li>3. Det er planlagt en tunnel på ca. 3040 meter. I Lindesnes ender tunnelen ved Haugdal. Se planbeskrivelsen kap. 3.3.11 for mer informasjon.</li> </ol> <p>4-6. Utforming av faunapassasjer er utarbeidet på bakgrunn av funn og anbefalinger i utarbeidet viltrapport. Minimumskrav til</p>

<p>busker og trær inn mot viltpassasjen for å øke sjansen for at viltpassasjen blir brukt.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>5. Planlagte viltoverganger må ha en bredde på 50 meter for økt bruk av viltpassasjer.</li> <li>6. Det må ikke legges belysning for tett på traseen. Dette for å unngå at viltpassasjen blir helt, eller delvis belyst nattetid.</li> <li>7. Påkjøringsvei til Sprangereid gjennom Udland vil få store konsekvenser for fremtidig jakt og forvaltning av hjortedyr for hele viltlaget og hele bestandsplanområdet.</li> </ol>	<p>viltpassasjer er ivaretatt i bestemmelsene i tråd med håndbok V134 Veier og dyreliv og N200.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>7. Planforslaget legger opp til at det kan bygges en tilførselsvei fra Stiland ned til nåværende E39 ved Udland, på bakgrunn av dialog med Lindesnes kommune, fylkeskommunen i Agder og Statens Vegvesen. Se svar til deres innspill (nr. 2 og 3) om forutsetninger for bygging av tilførselsveien. Dersom gjennomføringen av tilførselsveien ikke realiseres, vil krysset ikke bli etablert. I dette tilfellet vil muligheter for å opprettholde vilttrekk med en krysning under planlagt E39 etablert. Planforslaget legger opp til faunapassasje under Høylandsbekken bru, vest for Stilandskrysset og under Faksevatnet bru, øst for Stilandskrysset.</li> </ol>
---	---

Nr. 20	Mandal Vest Viltlag	Nye Veiers kommentar
	<p>Avsender har følgende innspill:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Alternativt syd: Det sydlige alternativet for tunnel gjennom Vråheia bør velges. Ber om at skråningen med naturlig vegetasjon ned mot vannet beholdes. Hjorteviltet vil kunne trekke over tunnelen i Vråheia. Dagens skogsvei og tursti legges over den vestre tunnelinngangen og det blir viktig å reetablere vegetasjon.</li> <li>2. Det må være areal til en viltkorridor mellom vestre del av Møglandsheia og veikrysset ved Blørstad.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Planforslaget legger opp til tunnel gjennom Vråheia. Se plankart og planbeskrivelsen kapittel 3.2.7 for mer informasjon om Vråheiatunnelen.</li> <li>2. Prosjektet har optimalisert tiltaket for å finne den beste løsningen. Det er ikke lagt opp til viltkorridor mellom vestre del av Møglandsheia og veikrysset ved Blørstad. I dette området er det lagt opp til at vilt kan krysse over Vråheiatunnelen og faunapassasje vest for Veikrysset. Faunapassasjens plassering og utforming er utarbeidet på bakgrunn av funn og anbefalinger i utarbeidet viltrapport.</li> </ol>

<ol style="list-style-type: none"> <li>3. Tunnel: Det bør velges tunnel ved Skreheia mellom Spettland og Hageland. Mye hjortevilt i området langs hele Moslandsvatnet.</li> <li>4. Bru over Djubedalen: avsender mener det må etableres bru over Djubedalen, slik rapporten foreslår. Vegetasjon under bør være urørt.</li> <li>5. Bru over sydenden av Grundelandsvatnet: avsender mener det er viktig at Brua over sydenden av Grundelandsvatnet blir høy nok. Naturlig vegetasjon beholdes eller reetableres, spesielt i trekkveien i øst.</li> <li>6. Bro over Skoftedalen: Nordre løsning med bro over Skoftedalen og tunnel ved Vallleråsen, vil ivareta trekkveiene for hjorteviltet best.</li> <li>7. Faunapassasje: Etterspør en faunapassasje på østsiden av broa over Mandalselva for å bevare mest mulig vegetasjon. Tiltaket kan redusere antall rådyr som kan trekke seg inn på veien. Gode faunapassasjer er viktig for at hjortevilt og andre viltlevende dyr ikke skal bli avstengt. Det må legges inn korridorer som binder leveområder sammen, i arealplaner. Slike korridorer må sikres mot inngrep og forvaltes på en måte som ikke hindrer formålet. Faunapassasjene som krysser veien, må planlegges og plasseres i forbindelse med slike korridorer.</li> <li>8. Vegetasjon og myr: Naturlig vegetasjon under broer er viktig for alt vilt. Spesielt langs elver, bekker, myr og andre våtmarksområder. Ber om at drenering og steinsetning bør unngås samt at anleggsveier legges utenom myr og våtområder.</li> <li>9. Fagrapport om kartlegging av vilttrekk: Alle tiltakene som er foreslått i rapporten må bli utført. Avsender viser til et prosjekt ved Gardermoen og mener det er viktig å ta lærdom derifra.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>3. Planforslaget legger opp til tunnel ved Skreheia mellom Bjerland og Vollen. Se plankart og planbeskrivelsen kapittel 3.2.5 for mer informasjon om Skreheiatunnelen.</li> <li>4. Planforslaget legger opp til bru over Djubedalen. Det er knyttet bestemmelser til utforming og revegetering av arealene under brua. Se plankart og planbeskrivelse kapittel 3.2.4 for mer informasjon om Djubedalen bru.</li> <li>5. Planforslaget legger opp til bru over Grundelandsvatnet. Denne bruene legges på fyllinger ut mot vannet. Terrenget langs fyllingsfoten er bearbeidet for å videreføre tursti rundt fyllingen. Vilt vil kunne benytte denne stien. Det er i tillegg lagt opp til viltlokk øst for brua som er en attraktiv løsning for viltet.</li> <li>6. Prosjektet har optimalisert tiltaket for å finne den beste løsningen. Planforslaget legger opp til fylling i Skoftedalen. Faunapassasjen i Skoftedalen er planlagt som en kulvert under fyllingen. Kulverten er planlagt med en lengde på 35 meter, bredde på 25 meter og høyde 5 meter</li> <li>7. Det er planlagt faunapassasje under brua ved Mandalselva. Utforming av faunapassasjer er utarbeidet på bakgrunn av funn og anbefalinger i utarbeidet viltrapport. Minimumskrav til viltpassasjer er ivaretatt i bestemmelsene i tråd med håndbok V134 Veier og dyreliv og N200.</li> <li>8. Det er knyttet bestemmelser til gjennomføring av tiltak ved inngrep i myr. Det vises til planbeskrivelse og miljøoppfølgingsplan for mer informasjon.</li> <li>9. Nye Veier takker for informasjonen.</li> </ol>
--	---

Nr. 21	Naturvernforbundet	Nye Veiers kommentar
<p>Avsender har følgende innspill:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Behovet for 4-felts vei: Avsender ber om at det fremlegges oppdaterte tall og fremtidsprognoser for trafikkmengden mellom Mandal og Lyngdal for det veibehovet dette da vil løse.</li> <li>2. Klimagassutslipp: Avsender ber om at det må utarbeides et samlet overslag over klimagassutslipp fra bygging av motorveien og ødeleggelse av og inngrep i natur for den 26 km lange strekningen. Dette må nedfelles i bestemmelse for reguleringsplanen som et rekkefølgekrav. Avsender viser til naturmangfoldloven §12.</li> <li>3.</li> <li>4. Biologisk mangfold: Krever detaljerte undersøkelser for biologisk mangfold og nevner her for eksempel bever, amfibier, hønsefugl, spetter og rovfugl og hvordan deres tilstedeværelse i det aktuelle reguleringsområdet vil løses før terrengarbeider igangsettes. Det er en fare for at hele Lindesneshalvøya fra Mandalselva til Herdalen kan bli avstengt for hjortevilt, og andre viltlevende arter som naturlig trekker over reguleringsområdet. Det kan føre til isolasjon av vilt og være genetisk sett svært uheldig.</li> </ol>		<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 4-felts vei er en del av bestillingen fra samferdselsdepartementet. Det var et premiss i vedtatt områderegulering og legges videre til grunn i detaljreguleringen. I fagrapport trafikk og trafikksikkerhet finnes oppdaterte trafikk tall fra nye transportmodellberegninger.</li> <li>2. Prosjektet har kontinuerlig gjennom hele prosjektet sett på løsninger for å redusere klimagassutslippet. Prosjektet har jobbet mye med å se på den mest optimale balansen mellom klimagassreduksjon og lengde og type konstruksjoner som avbøtende tiltak. Klima- og energiplanleggingen i prosjektet fremgår av klimabudsjettet, miljøoppfølgingsplanen (MOP) og prosjektets CEEQUAL-sertifisering. Dette fremgår også av planbeskrivelsen hvor vurderingen av nml. § 12 inngår. Se kap. 4.10 og kap. 8.</li> <li>3. Prosjektet har gjennomført detaljerte undersøkelser av biologisk mangfold og vurdert konsekvensene av veiltiltaket. Vurderingene fremgår av konsekvensutredningen (KU) tilhørende områdeplanen og miljøoppfølgingsplanen (MOP). Viltpassasjene på denne strekningen som ligger i Lindesnes er planlagt under bru, på lokk og i kulvert. Under bruer ved Mandalselva, Djubedalen, Audnedalen, Faksevatnet og Høylandsbekken, på lokk ved Blørstad og Landåstjønna, og i kulvert ved Skoftedalen og Stiland. Det er gjennomført en kartlegging av trekkruiter med viltkameraer. På bakgrunn av dette er det utarbeidet en fagrapport som er lagt til grunn for plassering og utforming av faunapassasjer. Viltet vil også kunne krysse tiltaket over Eikeråsheiattunnelen (ca. 3 km), Vråheiattunnelen (ca. 700 m) og Skreheiattunnelen (ca. 200 m). Amfibier vil bli sjekket ut vha. miljø-DNA for aktuelle fisketomme vann/pytter. Ifm. arbeidet er det også gjort registreringer av andre arter som hønsefugl, bever, rovfugl og andre arter i traseen.</li> </ol>

<p>5. Rekkefølgebestemmelser: Reguleringsbestemmelsene må suppleres med rekkefølgekrav om at det skal utarbeides en detaljplan over de tiltak som iverksettes etter kartleggingsarbeidet. Dette for å sikre at veiprojektet ikke bidrar til tap eller forringelse av vilt. Det pekes spesielt på at der det er særlig viktige vilttrekk må det naturlige terrenget fortsatt kunne benyttes av viltet, og da må fremføring av motorveien underordner seg viltets behov og føres under med tunnelløsning eller som sekundær løsning ved at bro med «naturlig terreng» bygges opp og føres over veibanen.</p> <p>6. Konkrete anbefalinger: Avsender har følgende konkrete anbefalinger øst i planområdet:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Anbefaler det sydlige alternativet for tunnel gjennom Vråheia.</li> <li>- Anbefaler tunnel gjennom Skreheia, mellom Spettland og Hageland.</li> <li>- Opplyser om et mindre vassdrag – Vråvatnet via Blørstad som en del av Audnavassdraget. Dette er svært fiskerikt.</li> <li>- Myrområde mellom Gjervoldstad og Vrå det ikke må gjøres inngrep i.</li> <li>- En løsning nord med bro over Skoftedalen og tunnel ved Valleråsen, vil være det som ivaretar trekkveiene for hjortevilt best.</li> <li>- Avsender er tilfreds med tunnel i Lyngdal med utløp nord for Lene. De ber imidlertid om at tunnelen videreføres til toppen av Lenesbakken og derfra følge dagens E39 mot Opladal/Herdalen.</li> <li>- Viktig å beholde naturlig vegetasjon.</li> </ul> <p>Naturvernforbundet har lagt ved «Notat om ny E39 frå Mandal vest og Det grønne skiftet.»</p>	<p>4. Dette planforslaget er en detaljregulering hvor de detaljerte tiltakene fremgår. I planforslaget inngår bestemmelser knyttet til faunapassasjene med tilliggende areal, for å sikre at de utformes på en hensiktsmessig måte. Det skal utarbeides en overvåkningsplan der viltets bruk av faunapassasjene skal overvåkes av fagkyndig fem år inn i driftsfasen. Avbøtende tiltak i form av justeringer av vegetasjon og terreng på faunapassasjene og tilliggende arealer, skal iverksettes dersom overvåkningsdataene tilsier at det er nødvendig.</p> <p>5. Planforslaget viser at veien legges sør for Vråvatnet. Planforslaget legger opp til <b>tunnel nord for Skreheia</b>. Plankart og bestemmelser gir spesifikke føringer for omleggingen av utløpsbekken fra <b>Vråvatnet</b> for å ivareta bekkens økologiske funksjon. I Lindesnes vil veien passere gjennom <b>myrområdet ved Storebekken</b>. I hovedsak vil tiltak for å håndtere løsmasser og myrer være masseutskifting av organisk materiale. Se planbeskrivelsen kap. 3.7. <b>Eikeråsheiatunnelen</b> med utløp ved Lene er etter anbefaling i områdeplanen forlenget med 500 meter vestover, under Grummedal. Innenfor arealer som berøres i anleggsfasen skal mest mulig <b>opprinnelig vegetasjon</b> reetableres. Ved medført terrenginngrep som ikke er reversible, skal det gjennomføres tiltak som minimerer den negative virkningen av inngrepet. Dette inngår i bestemmelsene.</p>
---	---

Nr. 22	Norsk lastebileierforbund Agder og Rogaland	Nye Veiers kommentar
	<p>Avsende har følgende innspill:</p> <p>1. Trasevalg: Miljø, trafiksikkerhet og tidskostnader er noen av de viktigste elementene i et trasevalg.</p>	<p>1. I denne fasen har Nye Veier jobbet med å optimalisere trasévalget vedtatt i områdeplanen. Veien planlegges med store svingradier og så optimal hellingsgrad som mulig. Se kap. 3.1 i planbeskrivelsen for</p>

<p>2. Kortere transporttid og avstand: Foretrekker den traseen som på best mulig vis oppfyller deres krav:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- kortest i avstand</li> <li>- mest mulig jomfruelig terreng for å ha fri ferdsel i byggeperioden</li> <li>- minst mulig stigninger</li> <li>- minst mulig kurvatur</li> <li>- hele strekningen må være 4-felts</li> <li>- prosjektet gjennomføres helhetlig</li> <li>- prosjektet gjennomføres på så kort tid som mulig.</li> </ul> <p>3. Døgnhvileplasser: Trekker fram at det er viktig å tenke på strekningen Oslo – Stavanger som ett prosjekt med hensyn til døgnhvileplasser. Det må være nok døgnhvileplasser, nære byer og havner, deretter hver andre time. Døgnhvileplassene må være bygget for fremtidens behov for både service og energikilder.</p> <p>4. Små hvileplasser: I tillegg til disse døgnhvileplassene bør det komme små hvileplasser i nærheten av avkjørslar slik at lokale bedrifter får mulighet til å følge lovpålagte kjøre- og hviletidsbestemmelser.</p>	<p>nærmere detaljer. I optimaliseringsarbeidet har miljø og kostnader vært sentrale faktorer. Trafikksikkerhet har vært sentralt i utarbeidelse av tiltaket, da en mer trafikksikker E39 er en av hovedårsakene til prosjektet. Se svar på punkt 2 i høringsinnspill fra Statens vegvesen for mer informasjon om trafikksikkerhet på strekningen i Lindesnes.</p> <p>2. Forholdene som listes opp ligger til grunn for planforslaget som legges frem til politisk behandling, jf. punkt 1.</p> <p>3.-4. Det er ikke planlagt døgnhvileplasser eller små hvileplasser på strekningen som dette prosjektet planlegger. Det er en døgnhvileplass på Vigeland i dag, og det er i prosjektet vurdert å anbefale at det skiltes til denne fra Blørstadkrysset. I Lohnelierkrysset, som ligger 20 min. unna Herdalskrysset, utarbeides det en stor døgnhvileplass. Det vil også etableres døgnhvileplasser i Mandalskrysset (Lindesnes) og Herdalskrysset (Lyngdal), som del av den stor E39 utbyggingen på Sørlandet.</p>
---	---

Nr. 23	Stensland- Sandnes jaktlag	Nye Veiers kommentar
	<p>Avsender har følgende innspill:</p> <p>1. Passeringsløsninger: Det er viktig at den nye E39-trassèen blir tilgodesett med tilstrekkelig med passeringmuligheter for viltet. Triangelet mellom Audnaelva med bebyggelse i øst, Lenefjorden i vest vil bli et sårbart område dersom en ny E39 i nord blir en barriere for elg og hjort. Verdien av elg- og hjortejakt er en vesentlig verdi for mange av eiendommene i jaktlaget. Den</p>	<p>1. Faunapassasjenes plassering og utforming er utarbeidet på bakgrunn av funn og anbefalinger i utarbeidet viltrapport. Kunnskapen om vilttrekk i området er supplert gjennom innsamling av kunnskap fra viltkameraer. Minimumskrav til viltpassasjer er ivaretatt i bestemmelsene i tråd med håndbok V134 Veier og</p>



<p>sosiale verdien er også stor for mange. Påpeker at Nye Veier er forpliktet til å påse at det ikke spares penger på rimelige over- og undergangsløsninger som forhindrer viltets mulighet for vandring nord/sør.</p> <ol style="list-style-type: none"><li>2. Viltfaglig vurdering: Viser til fagrapport om kartlegging av viltkartlegging. Avsender oppsummerer at de oppdaterte kunnskapene om viltet i området, og trekkveiene er godt dokumentert med observasjoner, kameraovervåkning og at dette kommer tydelig frem i rapporten.</li><li>3. Historiske trekkruiter: Avsender påpeker at rettighetshavere på Stiland vil kunne fortelle om gamle stier og trekkruiter i området som tidligere opplyst om til Nye Veier. Innspill/kart ble oversendt Nye Veier på epost 11.06.2019.</li><li>4. Observasjoner av hjort: I fagrapport om kartlegging av viltkartlegging vises det til stor aktivitet av passerende hjort i området for ny E39. Avsender sitter i tillegg på videooptak fra 2016 og 2018 som dokumenterer aktivitet av hjort like sør for de nylige observasjonene blant annet 50 meter sør for den planlagte traseen for E39, i området ved Svartetjødna.</li><li>5. Anbefalte viltpassasjer: De anbefalte passeringspunktene/viltpassasjer må ansees som minimumsløsninger om man ikke skal risikere at eiendommene i det avgrensede triangelet sør for veien skal miste muligheten til å drive jakt på storvilt i fremtiden.</li><li>6. Toplankryss: Et toplanskryss ved Svartetjødna, vil ha svært uheldig betydning for viltbestanden da krysset vanskelig vil la seg kombinere med en undergang. Et stort ansvar hviler derfor på Sweco og Nye Veier i å finne andre løsninger for en eventuell tilførselsvei til Udland, enn fra området Svartetjødna. Konsekvensene av å redusere kvaliteten på storviltets passeringsmuligheter, vil kunne ha store konsekvenser for viltet.</li></ol>	<p>dyreliv og N200. Planforslaget legger på bakgrunn av dette opp til faunapassasje flere steder mellom Audnaelva i øst og Lenefjorden i vest. Ved Landåstjønna planlegges en faunapassasje i form av viltlokk over planlagt E39.</p> <p>Ved Faksevatnet bru videreføres en eksisterende faunapassasje og et bekkeløp. Ved Høylandsbekken bru skal det tilrettelegges for en faunapassasje. Eikeråshei tunnelen starter ved Haugdal i øst og går vestover til Lene i Lyngdal kommune.</p> <p>2.-4. Nye Veier takker for informasjonen.</p> <ol style="list-style-type: none"><li>5. Faunapassasjenes plassering og utforming er utarbeidet på bakgrunn av funn og anbefalinger i utarbeidet viltrapport. Minimumskrav til viltpassasjer er ivarettatt i bestemmelsene i tråd med håndbok V134 Veier og dyreliv og N200.</li><li>6. Planforslaget legger opp til at det kan bygges en tilførselsvei fra Stiland ned til nåværende E39 ved Udland, på bakgrunn av dialog med Lindesnes kommune, fylkeskommunen i Agder og Statens vegvesen. Se svar til deres innspill (nr. 2 og 3) om forutsetninger for bygging av tilførselsveien. Dersom gjennomføringen av tilførselsveien ikke realiseres, vil krysset ikke bli etablert. I dette tilfellet vil det bli etablert viltpassasje under E39.</li></ol>
---	--

<p>7. Viltpassasjer Fakse vann-Lonan: Mener at anbefalinger for viltpassasjer på strekningen Fakse vann-Lonan er minimumsløsninger. Løsning for viltpassasje i området nord-øst for Høyland, bør tas i samarbeid med berørte på Høyland/Bjeddan.</p> <p>8. Viltkamera: Grunneier Thom Arne Foss er lovet av Jerstad Viltforvaltning at det skal settes opp kamera i dette området uten at dette er gjort. Avsender oppfordrer til å kontakte Foss for å avtale plassering og registrering i dette området. Avsender har lagt ved kontaktinformasjon.</p>	<p>Planforslaget legger opp til faunapassasje under Høylandsbekken bru vest for Stilandskrysset og under Faksevatnet bru øst for Stilandskrysset.</p> <p>7. Faunapassasjenes plassering og utforming er utarbeidet på bakgrunn av funn og anbefalinger i utarbeidet viltrapport. Minimumskrav til viltpassasjer er ivaretatt i bestemmelsene i tråd med håndbok V134 Veier og dyreliv og N200. Planforslaget legger blant annet opp til faunapassasje under Faksevatnet bru, se planbeskrivelsen for mer detaljer om faunapassasjer.</p> <p>8. Prosjektet har satt opp kameraer i dette området. I viltrapporten kap. 5.5 fremgår beskrivelse av plassering av viltkameraer og registreringer av vilt i området mellom Lonan og Store Fakse vann.</p>
--	---

Nr. 24	Tarvannsbygda jaktlag	Nye Veiers kommentar
<p>Avsender har følgende innspill:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bygging av viltpassasje: Informerer om at det er av meget stor betydning at det blir bygget viltpassasjer som fungerer med sikte på trekkvaner for både for elg og hjort samt andre dyr sine trekkvaner. Det vises til Rapport faunapassasjer langs korridor E 39 Mandal-Lyngdal Øst Prosjektnummer 10219378-005 Kartlegging av viktige vilttrekk på strekningen VHA.</li> <li>2. Faunapassasje sør for E39: Dersom området sør for E39 ikke får de anbefalte faunapassasjene vil dette medføre til at området mellom Audna og Lenefjorden mot Lindesnes blir isolert for viltet. Dette kan føre til innavl blant viltet samt at beitemarker i isolerte områder kan bli overspist og viltet mister sitt næringsgrunnlag.</li> <li>3. Trekkruiter: Trekkrutene både sør og nord for E39 må opprettholdes og faunapassasjene må bygges slik at de opprettholder eksisterende trekkruiter som anbefales.</li> </ol>		<p>1-3. Faunapassasjenes plassering og utforming er utarbeidet på bakgrunn av funn og anbefalinger i utarbeidet viltrapport. Minimumskrav til viltpassasjer er ivaretatt i bestemmelsene i tråd med håndbok V134 Veier og dyreliv og N200. Planforslaget legger på bakgrunn av dette opp til faunapassasje flere steder mellom Audnaelva i øst og Lenefjorden i vest. Ved Landåstjønnna planlegges en faunapassasje i form av viltlokk over planlagt E39. Ved Faksevatnet bru videreføres en eksisterende faunapassasje og et bekkeløp. Ved Høylandsbekken bru skal det tilrettelegges for en faunapassasje. Eikeråsheiattunnelen starter ved Haugdal i øst og går vestover til Lene i Lyngdal kommune.</p>

Nr. 25	Trædal og Torand velforening, Sjølingstad velforening, Tredalslia velforening	Nye Veiers kommentar
<p>Avsender har følgende innspill:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tilførselsvei: Ber kommunen innstendig om at tilførselsveien mellom ny E39 og Vigelandsområdet ikke blir lagt slik som Nye Veier har foreslått.</li> <li>2. Trædal/Tordal: I siste presenterte løsninger for tilførselsvei deles bygda Trædal i to av veien. Dette bidrar til nærmiljøet på Trædal og Torland blir negativt påvirket, og at dette forslaget fremstår som uakseptabelt. Dette betinger en stor og omfattende kryssløsning som igjen vil medføre negative konsekvenser for bygda Blørstad.</li> <li>3. En tilførselsvei lagt til Trædal/Torland vil medføre en betydelig mengde trafikk som også vil påvirke nær-/bomiljøet i boligfeltet Tredalslia. I tillegg vil skole-/og idrettsanlegget på Nyplass bli påvirket på en negativ måte.</li> <li>4. De politiske uttalelser om at tilførselsveien må ses i sammenheng med fremtidig fv.460 mot Spangereid støttes. For at dette skal være mulig må tilførselsveien legges vest for Vigeland.</li> </ol>		<p>1.-4. Planforslaget legger opp til tilførselsvei fra Blørstadkrysset til Tredal, som vil kunne påvirke nærmiljøet ved Tredal. Nye Veier legger blant annet opp til støyskjermede tiltak, gang- og sykkelvei langs strekningen og ivaretagelse av badeplassen ved Slåttelona for å minimere barrierevirkningene av den nye veien, sikre trygge skoleveier og for å ivareta viktige kvaliteter i nærområdet.</p>

Nr. 26	Vallerås Vel v/ Tove og Osmund Norum (Din E39)	Nye Veiers kommentar
<p>Avsender markerer eget boligområde i Vallerås, og har følgende innspill:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Veilinje: Påpeker at det foreligger 4 alternativer over Vallerås, og at det sydligste alternative må velges dersom planen er å bevare mest mulig av bomiljøet.</li> <li>2. Støy: Hevder at det bør legges inn støyvoller langs E39 slik at omgivelsene blir minst mulig berørt av trafikkstøy og innsyn. Bør etableres tidlig for å også kunne fungere under anleggsperioden.</li> <li>3. Vann og natur: Positive til at veien legges lengst mulig vekk fra Grundelandsvatnet. Som beboer i Vallerås er disse områdene viktige naturomgivelser.</li> </ol>		<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Planforslaget legger opp til et sydlig alternativ på strekningen over Vallerås. Tiltaket er utformet for å i størst mulig grad fremme en best mulig terreng- og landskapstilpasning. Se plankart og planbeskrivelsen.</li> <li>2. Prosjektet har optimalisert tiltaket for å finne den beste løsningen og bebyggelsen på Vallerås ligger nå utenfor planavgrensningen. Det skal etableres støyvoll ved Grundelandsvatnet/Vallerås. Mot Vallerås forankres hovedveien i landskapet med slake motfyllinger og voller mellom fjellskjæringene. Se planbeskrivelsen kap. 4.7 for mer informasjon om støy.</li> <li>3. Nye Veier takker for innspillet.</li> </ol>

<p>Se vedlegg <i>Kopi av innkomne høringsuttalelser Lindesnes – varsel om oppstart</i>, for innspillet i sin helhet.</p>	
--	--

Nr. 27	Vestheia Jaktlag v/Jostein Hageland (Din E39)	Nye Veiers kommentar
<p>Avsender har markert et område mellom Homsvatnet og Moslandsvatnet i kartet, og har følgende innspill:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Vilt: Påpeker at det må reguleres inn krysningspunkt for vilt, og at det er for stor avstand mellom de to andre krysningspunktene i Djubedalen og på Vråheia.</li> </ol> <p>Se vedlegg <i>Kopi av innkomne høringsuttalelser Lindesnes – varsel om oppstart</i>, for innspillet i sin helhet.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Plassering og utforming av faunapassasjer er utarbeidet på bakgrunn av funn og anbefalinger i utarbeidet viltrapport. Minimumskrav til viltpassasjer er ivaretatt i bestemmelsene i tråd med håndbok V134 Veier og dyreliv og N200. I Lindesnes er det planlagt flere faunapassasjer for å ivareta vilttrekk. Planforslaget legger opp til tunnel ved Skreheia mellom Bjerland og Vollen. Den planlagte tunnelen bidrar til å sikre forbindelseslinjer for friluftsliv, nærmiljø og vilt. Se plankart og planbeskrivelsen kapittel 3.2.5 for mer informasjon om Skreheiatunnelen.</li> </ol>	

Nr. 28	Viltvald vest Lindesnes	Nye Veiers kommentar
<p>Avsender har gitt innspill per e-post og via DinE39, og har følgende innspill:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 3 av de 5 jaktlagene i Viltald vest i Lindesnes blir direkte berørt av ny E39:                     <ul style="list-style-type: none"> <li>- Foss jaktlag får veien gjennom Monefjellan som blir i utkanten av sitt terreng.</li> <li>- Roland Ås og Stiland jaktlag får ny e39 gjennom hele sitt jaktlag i fra Bumyra og til Høyland/Haudalsvatnet.</li> <li>- Østbygda Jaktlag blir liggende på sydsiden av ny e39 og mister derfor ikke areal til ny vei, men den nye veien vil skape en barriere som vil stenge dyr hovedsakelig utenfor jaktterrenget.</li> </ul> </li> <li>2. Fagrapport om kartlegging av vilttrekk: Avsender anbefaler at Nye Veier bruker fagrapporten i sitt videre arbeid.</li> </ol>	<p>1.-3. Nye Veier takker for informasjonen. Plassering og utforming er utarbeidet på bakgrunn av funn og anbefalinger i utarbeidet viltrapport. Minimumskrav til viltpassasjer er ivaretatt i bestemmelsene i tråd med håndbok V134 Veier og dyreliv og N200. I Lindesnes er det planlagt flere faunapassasjer for å ivareta vilttrekk. Se planbeskrivelsen kap. 3 og 4.</p>	

<p>3. Viltpassasjer: Det er viktig for viltet i området med flest mulig passasjer slik at trekkrutene blir opprettholdt og at man har størst mulig sirkulasjon av dyr i området for å unngå bla. innavl på sydsiden av E39. Anbefaler at det legges til en viltpassasje som dekker nordsiden av Landåstjødna eller ut mot Solhellerstemmen. Denne ruten er ikke nevnt i fagrapporten, men brukes spesielt av elg. avsender mener at elg bruker en rute som ikke er nevnt i rapporten om faunapassasjer. Denne går fra Stilandsvegen og vestover mot Solheller stemmen på østsiden og øvresiden av Solhellerstemmen og så videre til lille fakse vann hvor de krysser på syd-vest siden av lille Fakse vann og videre mot Solhelleren. Avsender mener derfor at det må legges en viltpassasje i dette området.</p> <p>4. Toplankryss med avkjøring til Udland: Ber Nye Veier om å ikke bygge dette for å eliminere barriereeffekten dette vil få for hjortevilt. Anbefaler i stedet å beholde foreslått viltpassasje. Avsender mener at det regulerte toplanskrysset med avkjøring til Udland ikke bør bygges. Dette området er et viktig område for hjorten under brunsten.</p> <p>5. Har markert 3 viltpassasjer like ved Landåstjødna (mellom Monefjellan og Faksevatnet): Påpeker at dette er et viktig sprang for Østbygda, R.Å.S og Foss Jaktlag.</p> <p>Se vedlegg <i>Kopi av innkomne høringsuttalelser Lindesnes – varsel om oppstart</i>, for innspillet i sin helhet.</p>	<p>4. Planforslaget legger opp til at det kan bygges en tilførselsvei fra Stiland ned til nåværende E39 ved Udland, på bakgrunn av dialog med Lindesnes kommune, fylkeskommunen i Agder og Statens Vegvesen. Se svar til deres innspill (nr. 2 og 3) om forutsetninger for bygging av tilførselsveien. Dersom gjennomføringen av tilførselsveien ikke realiseres, vil krysset ikke bli etablert. I dette tilfellet vil muligheter for å opprettholde vilttrekk med en krysning under planlagt E39 etablert.</p> <p>Planforslaget legger opp til faunapassasje under Høylandsbekken bru vest for Stilandskrysset og under Faksevatnet bru øst for Stilandskrysset.</p> <p>5. Plassering og utforming er utarbeidet på bakgrunn av funn og anbefalinger i utarbeidet viltrapport. Se planbeskrivelsen og viltrapport for mer informasjon.</p>
---	---

### 2.3 Grunneiere, privatpersoner og næringsliv

Nr. 29	Albert Ragnar Gundersen (Din E39)	Nye Veiers kommentar
--------	-----------------------------------	----------------------

<p>Avsender markerer en gård i enden av tilførselsveien til Spangereid, og har følgende innspill:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Veilinje: Påpeker at planlagt trasé går over gårdens bebyggelse. Hevder at gården er gammel, godt vedlikeholdt med jordbruk/skogbruk, kulturhistorie, natur og miljø. For å ta vare på bebyggelsen og noe av gårdens særpreg, samt framtidig bruk, ønskes det at veilinja legges lenger nord og vest for husene.</li> </ol> <p>Se vedlegg <i>Kopi av innkomne høringsuttalelser Lindesnes – varsel om oppstart</i>, for innspillet i sin helhet.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Planforslaget legger opp til at tilførselsveien legges nordvest for gården. Husene tilhørende gården ligger utenfor planområdet og det legges ikke opp til at disse skal rives. Se plankartet for nærmere detaljer.</li> </ol>
--	--

Nr. 30	Arne Kleiven (Din E39)	Nye Veiers kommentar
	<p>Avsender har markert forslag til hvor en mindre del av tilførselsveien til Tredal bør gå innenfor avsatt korridor, og har følgende innspill:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Veilinje: Mener at veien bør legges mer mot øst i skjæring, slik at bebyggelsen i Tredalsbakken blir skjermet bedre.</li> </ol> <p>Se vedlegg <i>Kopi av innkomne høringsuttalelser Lindesnes – varsel om oppstart</i>, for innspillet i sin helhet.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Veien er lagt så langt øst som mulig for å i så stor grad som mulig skjerme bebyggelsen på Tredal. Se plankart for nærmere detaljer.</li> </ol>

Nr. 31	Arne Kvåle	Nye Veiers kommentar
	<p>Avsender har følgende innspill:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Veilinje: Avsender foreslår å legge veien lenger syd enn det som er foreslått. Mener at dette harmonerer mer med Nye Veier sin visjon om veibygging med broer og tunneler på tvers av dalførene for å unngå å komme i konflikt med områder med dyrket mark og bosetting.</li> <li>2. Foreslått strekning: Mandalselva – Kleivan, med tunnel gjennom Løeåsen syd for Undal. Lister opp fordeler ved å legge veilinjen lenger syd.             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Unngår inngrep ved boliger på Nedre Undal.</li> </ul> </li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Nye Veier har utarbeidet et planforslag som best mulig imøtekommer denne visjonen. Se plankartet for nærmere detaljer.</li> <li>2. Planforslaget legger ikke opp til tunnel gjennom Løeåsen. Veilinja følger dalføret for å oppnå en god massebalanse i prosjektet. Ved</li> </ol>

<ul style="list-style-type: none"> <li>- To hus og en hytte ved Øvre Undal vil kunne bevares.</li> <li>- Dyrket mark blir ivaretatt på en langt bedre måte.</li> <li>- Ved å bygge Løeåstunnelen på ca. 250 meter, vil det bli en viktig og naturlig viltkorridor, spesielt for rådyr og elg.</li> <li>- Løeåstunnelen vil knytte jaktområdene sammen mens den av Nye Veier tenkte veglinje som går i dagen, splitter valdet på en uheldig måte. Under jakt, spesielt under elgjakta vil dette ha stor betydning.</li> <li>- En tunnel vil bevare området Nedre Undal og Øvre Undal. Dette området er tidligere foreslått vernet av landbruksforvaltningen.</li> <li>- Laustø med dyrket jord og innmark vil bli berørt i en betydelig mindre skala.</li> <li>- Fornminner i Laustø vil bevares.</li> <li>- Avstanden til Moslandsvatnet blir større.</li> <li>- Ved å gå i tunnel ved Skreheia vil man kunne hindre avrenning til Moslandsvatnet og Skadbergsvatnet. Dette bli en naturlig viltkorridor.</li> </ul>	<p>å legge veilinjen lenger sør ville dette fått konsekvenser for hele linjeføringen mellom Mandalselva og Bjerland.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Prosjektet legger opp til muligheter for erstatningsareal for landbruksareal ved Nedre Undal. Se utarbeidet matjordplan for mer informasjon om dette.</li> <li>- Planforslaget legger opp til viltpassasje under bru over Djubedalen for å ivareta trekkerte i området.</li> <li>- Prosjektet har gjennomført kulturminneregistreringer innenfor planområdet og tiltaket er i så stor grad som mulig tilpasset disse.</li> <li>- Planforslaget legger opp til tunnel ved Skreheia. Alt veivann vil samles opp og renses før det renner ut i naturen.</li> </ul>
--	---

Nr. 32	Asbjørn Kvåle	Nye Veiers kommentar
	<p>Avsender har følgende innspill:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Avsender er bekymret over vegens plassering ved gården Nedre Undal. Foreslår at veien må trekkes lengst mulig unna gården Nedre Undal. Oppsummerer fordelene ved å gjøre dette med: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Slipper veistøv ved gården Nedre Undal</li> <li>- Slipper avrenning o.l</li> <li>- Slipper å lage en stor veifylling.</li> <li>- Bevarer badeplassen ved Unndalstjørna</li> <li>- Bevarer fiskeplassen ved Unndalstjørna</li> <li>- Bevarer naturmangfoldet ved våtmarksområdet</li> <li>- Minsker klimaavtrykket ved å unngå å bygge vei i våtmarksområdet.</li> </ul> </li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Linjeføringen mellom Mandalselva og Bjerland følger dalføret for å oppnå en god massebalanse i prosjektet og må hensynta premisser som kryssing av Mandalselva, hensyn til kulturmiljøet på Blørstad, drikkevann og kryssing av Audnedalen på beste punkt. Se plankartet for nærmere detaljer. <ul style="list-style-type: none"> <li>- Det er gjennomført beregninger som viser at økning av svevestøv som følge av ny E39 ikke vil spres til eksisterende bebyggelse.</li> <li>- All avrenning fra veien vil håndteres og renses i sedimentasjonsbasseng før det slippes ut i naturen (vist i plankartet).</li> <li>- Med unntak av et punkt for påslipp av rensed veivann vil ikke tiltaket berøre Unndalstjørna.</li> <li>- Badeplassen og fiskeplassen berøres ikke. Prosjektet har gjennomført undersøkelser av myrområder innenfor planområdet</li> </ul> </li> </ol>

	og har jobbet for å begrense inngrep i myr. Det vises til planbeskrivelsen 3.7 og miljøoppfølgingsplan for mer informasjon.
--	---

Nr. 33	Astrid og Jan Sverre Hageland	Nye Veiers kommentar
<p>Avsender har følgende innspill:</p> <p>Innspillet omhandler området Hageland (Skreheia-Gjervoldstad)</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Veilinje: Ønsker at veien legges så langt sør som mulig. Frykter at livskvaliteten blir forringet av støy, lysforurensing, og generell visuell forurensning.</li> <li>2. Den nye veien blir en tung belastning, for dem og for kommende generasjoner. Ber om at man strekker seg langt for å skåne og skjerme bygda.</li> <li>3. Fiske- og gytebekker:                     <ul style="list-style-type: none"> <li>- Avsender er bekymret for tilstanden til de tre gytebekkene tilhørende Moslandsvatnet under anleggsperioden.</li> <li>- Ommundsvatnet er det beste fiskevannet i området. Lonebekken og Hagelandsbekken er to av gytebekkene til Ommundsvatnet som vil bli sterkt berørt. Informere rom at det går aure i begge bekkene, og i Lonebekken går det ål som trekker opp til Hommsvatnet.</li> </ul> </li> </ol>		<p>1.-2. Planforslaget viser en veilinje gjennom området Skreheia og Hageland som i størst mulig grad hindrer tiltak i drikkevann og andre vann- og våtmarksområder. Prosjektet har lagt veilinjen lenger sør, i tunnel gjennom Skreheia og bak kolle for å skjerme området på Hageland. Det er i tillegg planlagt støyskjermingstiltak langs ny vei. Beregninger viser at økning av svevestøv ikke vil spres til eksisterende bebyggelse.</p> <p>3. Fiske- og gytebekker tilhørende Moslandsvatnet vil ikke berøres av tiltaket. Sikringstiltak av Hagelandstjønnen og bekk mellom denne og Moslandsvatnet under anleggsperioden er sikret i bestemmelsene og med sikringsone i plankartet.</p> <p>- Prosjektet har gjennomført registreringer av alle sårbare resipienter og det er foreslått avbøtende tiltak for å sikre gyte- og oppvekstforhold. Hagelandsbekken vil ikke berøres direkte av tiltaket. Lonebekken er planlagt opprettholdt i rør under ny E39 og hvor bestemmelser sikrer god tilpasning i begge ender. Dette er sikret med bestemmelsesområder i plankartet med tilhørende bestemmelser.</p>

Nr. 34	Beint Even Ormestad	Nye Veiers kommentar
<p>Avsender er grunneier til eiendom med gnr. 389 bnr. 2. og har følgende innspill:</p>		



<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Eiendom og adkomst: Eiendommen vil bli delt i 2 med ny E39. Avsender krever adkomst til arealet som blir liggende i nord for E39. Dette må løses med en undergang som er stor nok for driftsmaskiner eller en overgang.</li> <li>2. Vilt: Området er viktig for vilt, spesielt hjortevilt. Avsender mener at utbyggingen av E39 må vise ekstra hensyn til dette når det planlegges viltpassasjer. Mener det burde ligge 2-3 passasjer i området ved avsenders eiendom.</li> <li>3. Avsender mener det fint vil la seg kombinere med viltoverganger og tilførselsvei til arealene som blir liggende nord for E39.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Planforslaget legger opp til en kryssing for landbruksvei i kulvert ved Brehia, som sikrer tilkomst til arealene nord for ny E39. Se plankart med markering #2_L ved Brehia.</li> <li>2.-3. Faunapassasjenes plassering og utforming er utarbeidet på bakgrunn av funn og anbefalinger i utarbeidet viltrapport. Kunnskapen om vilttrekk i området er supplert gjennom innsamling av kunnskap fra viltkameraer. Minimumskrav til viltpassasjer er ivaretatt i bestemmelsene i tråd med håndbok V134 Veier og dyreliv og N200. Planforslaget legger på bakgrunn av dette opp til faunapassasje under bru ved Høylandsbekken.</li> </ol>
---	--

Nr. 35	Bent Johan Kjær og Gerd Solem	Nye Veiers kommentar
<p>Avsender har følgende innspill:</p> <p>Avsender informerer om at Inger Elisabeth Kjær støtter innspillene.</p> <p>Innspill 1 sendt 4.12.2020:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Om eiendommen: Ny E39 vil dele eiendommen Kjerr i to. En del sør for motorveien med hovedsakelig hus og dyrket mark som utgjør ca. 1/3 av eiendommen. Og en del nord for motorveien, ca. 2/3, som i all hovedsak er skog. Den nordre delen av Kjerr vil bli utilgjengelig uten tiltak.</li> <li>2. Adkomst til skogsområder, Kjerr gård: I henhold til Skogbruksplanen for gnr. 114 står det store mengder hogstmoden skog på Undalsheia, ca. 1400 m<sup>3</sup>. Dette vil bli utilgjengelig uten skogsbilvei og lasteplass. I tillegg vil sydsiden av Tollaksheia hvor det også står 300 m<sup>3</sup>hogstmoden skog, bli utilgjengelig uten tiltak. Dette området vil havne på nordsiden av motorveien. Fra gammelt av er eiendomsgrensene slik at det er mulig å ta ut denne skogen langs grensen til, Arne Kvåle, langs sydspissen på Tollaksheia. Det må sikres adkomst til dette området også etter at motorveien er bygget.</li> <li>3. Avbøtende tiltak: Det er hogstmoden skog nord for ny E39 i området Mosland, Skallen og Udalsheia. Ny motorvei krysser Djubedalen og fjerner eventuelt muligheten for skogsbilvei opp Djubedalen.</li> </ol>		<p>1.-4. Planforslaget viser at planlagt E39 krysser Djubedalen med bru. Det legges også opp til en faunapassasje og opprettholdelse av Djubedalsbekken. Planforslaget legger også opp til tunnel ved Skreheia og at veien Nedre Undal legges i kulvert under ny E39. Dette gir tilgang til skogs- og turområder på nord-siden av ny E39. På bakgrunn av gjennomførte støyberegninger legger planforslaget opp til støyskjermede tiltak langs E39 på brua over Djubedalen og ingen ytterligere tiltak på Kjerr da bebyggelsen ligger utenfor gul og rød støysone. Se plankart og kap. 3 i planbeskrivelsen for beskrivelse av tiltaket og støyrapport med tilhørende støykart. Planforslaget søker å ivareta friluftslivinteresser med støyskjerming, landskapstilpassning og krysningspunkt. Se planbeskrivelsen kap. 3 for mer informasjon om tiltaket og kap. 4.3 om friluftsliv.</p>

<p>Viser til befaringsammen med Arne Eiken fra AT Skog og Arnar Christian Aas i forbindelse med skogsbilvei-prosjektet (Kjerr-Djubedalen-Skallen) og lasteplass for å ta ut tømmer. Gitt Skogsjefens sterke interesse for dette prosjektet forventer avsender at Lindesnes kommune i detaljreguleringen setter krav til at Nye Veier etablerer skogsbilvei vkl 4 til Skallekrysset og lasteplass der. Av ytterligere avbøtende tiltak kan nevnes mulig opparbeiding av dyrket mark i Østre Kjerr som nå ligger brakk eller er vanskelig tilgjengelig for maskindrift (bratt terreng).</p> <p>4. Friluftsliv: Informerer om turmulighetene i området rundt Kjerr gård. En mye brukt turmulighet er å gå fra Lindalsbommen opp Urdalen til Undalstjønna. Videre til Nedre Undal, Øvre Undal, Kjerr, Mosland, Skallen og ned langs Moslandsbekken til Langeland. Ny veitrase vil avkjøre denne turmuligheten ved at Østre Kjerr og Kjerr blir liggende på sørsiden av veien og resten av turen på nordsiden. Dette må avbøtes. Ber om tiltak for å beskytte mot støy i dette friluftsområdet.</p> <p>5. Viltkryssinger: Det må etableres minst en over-/undergang for vilt i området fra elva og opp til høyeste punkt. Et foto av viltkryssinger skissert på kart under elgjakta i 2018 er lagt ved i innspillet.</p> <p>Innspill 2, sendt 4.12.2020:</p> <p>6. Vann og avløp: Eiendommen har boret etter eget vann. Forventer at anleggsdrift og senere drift av veien ikke påvirker hverken borehull eller avløp. Det må innarbeides i detaljreguleringsplanen.</p> <p>7. Fiberkabel: Avsender informerer om at det er lagt fiberkabel, på dugnad, i bygda. Fra Mandalselva og til Hageland. Avsender forventer at</p>	<p>5. Faunapassasjenes plassering og utforming er utarbeidet på bakgrunn av funn og anbefalinger i utarbeidet viltrapport. I dette området er viltkryssing sikret under bro i Djubedalen og over Skreihatunnelen og Vråheiatunnelen. Se plankart og planbeskrivelsen kap. 3.</p> <p>6. Det er kartlagt private drikkevannsforsyninger langs traséen. Alle brønner innen 200 meter fra traseen er kartlagt. Bakgrunnen for kartleggingen er å registrere førsituasjonen for særlig drikkevannsforsyning. Kartleggingen avdekker også spesielt sårbare områder hvor det må utøves særlig aktsomhet i anleggsfasen eller gjennomføres ytterligere tiltak. Det er utarbeidet en tiltaksplan hvor de kartlagte brønnene beskrives. Se planbeskrivelsen kap. 4.6. Nye Veier vil hindre forurensning fra veien ved f.eks. at alt veivannet renses før det renner videre ut i naturen.</p> <p>7. Nye Veier takker for informasjonen. Dette vil håndteres i detaljprosjekteringen.</p>
--	---

<p>detaljreguleringen erstatter eksisterende fiber med kostnadsfri tilknytning til alle eiendommer som er berørt av veien langs den nye traseen, også de som per i dag ikke er tilknyttet.</p> <p>8. Anleggsvirksomhet: Har store bekymringer med hensyn til anleggsvirksomheten. Viser til uheldige episoder på for eksempel strekningen Døle bru –Mandalskrysset. Områdene rundt husene i Kjerr, blant annet dyrket mark, er avsatt til midlertidig bygge- og anleggsområde. Avsender frykter for skade på dyrket mark dersom anleggsmaskiner eller annet kommer inn her. Forventer at anleggsmaskiner og annen aktivitet holder seg unna dyrket mark.</p> <p>9. Moslandsvatnet: Informerer om at det er knyttet flere rettigheter til Moslandsvatnet og disse må gjøres rede for når det skal overføres vann fra Moslandsvatnet til Skadbergvatnet. Avsender informerer om at Langeland mølle tidligere har blitt driftet av Moslandsvatnet. Fallet nedover bekken ble brukt til flere små møller, og det antas at det eksisterte mange rettigheter til bruk av vannet og fallene. Disse rettighetene ble sannsynligvis omgjort når Langeland mølle ble etablert. Mandal skal nå søke konsesjon for å kunne benytte vannet som drikkevann og føre det over Skadebergvatnet som blir i motsatt retning av det som er naturlig. Ber kommunen sette seg inn i de gamle rettighetene og kompensere for de ulempene den enkelte får når vannet skal brukes i en annen sammenheng. Det er tinglyste rettigheter i tilknytning Moslandsvatnet per i dag.</p> <p>Innspill 3, sendt 4.12.2020:</p> <p>10. Støy: Ber Nye Veier om en skriftlig dokumentasjon om hva som er dimensjonert fartsgrense for den nye motorveien fra Mandal til Lyngdal.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Støybegrensende tiltak og andre tiltak må gjøres ut fra dimensjonerende hastighet, ikke i forhold til fartsgrensen på åpningstidspunktet.</li><li>- Viser til KU Hovedrapport side 96 om alternativ AB Nord 2, og krever som et avbøtende tiltak at Nye Veier reduserer støyen til 40 dB. Dette må innarbeides i detaljplanen.</li><li>- Ønsker at Nye Veier gjør beregninger mht. støy og at de plasserer veien på en måte som gir minimalt med støy. Ber om at det gjøres beregninger for å</li></ul>	<p>8. Se plankart med områder satt av til midlertidig bygge- og anleggsområder. Planforslaget har i størst mulig grad forsøkt å unngå inngrep i dyrka mark. Prosjektet har utarbeidet en matjordplan som beskriver beslaget av og påvirkningen på landbruksareal, samt avbøtende tiltak.</p> <p>9. Hensynet til Moslandsvatnets nedbørsfelt er ivaretatt i kart og bestemmelser. Prosessen med konsesjonssøknaden er en egen, parallell prosess til detaljreguleringen for ny E39 Mandal – Lyngdal øst. I konsesjonssøknaden fremgår detaljert beskrivelse av permanente tiltak, midlertidige tiltak og avbøtende tiltak. Se innspillet til Mattilsynet, nr. 7. i dette dokumentet, for mer informasjon.</p> <p>10. Planforslaget påvirker i minst mulig grad bebyggelse langs strekningen. På bakgrunn av gjennomførte støyberegninger legger planforslaget opp til støyskjermede tiltak med voll eller skjerm på enkelte steder langs med ny E39. I fremgår hvor lokale støyskjermingstiltak på bebyggelse skal vurderes. Planforslaget legger også opp til at husstander innenfor gul støysone bør vurderes for lokale støyskjermingstiltak. Det er ikke områder definert som stille områder i nærheten av veianlegget. Se planbeskrivelsen kap. 4.7 og støyrapport med tilhørende støykart.</p>
---	---

<p>finne ut det kan bli mindre støybelastning for Kjerr ved å plassere veilinjen lenger nord ved kryssing av Djubedalen.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Nye Veier benytter Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2016). Med denne som grunnlag har de satt en grenseverdi på Lden55dB for å gjøre tiltak. Retningslinjene lister opp flere forhold som gjør at grensen må settes lavere. På side 6 under kapittel 2.2.1 som er der hvor Lden55 dB er gjengitt, står det: «Stillhet, f.eks. i en skjermet bypark eller i et naturområde, er en verdifull miljøkvalitet. For å markere at man ønsker å ta vare på slike områder, oppfordres kommunen til å markere slike områder spesielt på sine plankart som grønn sone. Anbefalte støygrenser i slike områder er gitt i kap. 2.3.1.» I kap. 2.3.1 står det at i slike områder utenfor tettbygde strøk skal støynivået være under Lden40 dB (side 7 i Retningslinjene). Området ved Kjerr og Djubedalen er oppført som kartlagt friluftslivsområde og f.eks. Undalstjønnen er et mye brukt rekreasjonsområde/ badeplass.</li><li>- I Fagrapport Støy på side 37, kap. 5.5, kommenteres natur- og friluftsområder. Avsender savner her området Undal –Kjerr –Skallen. Dette området er oppført i kartvedlegget til Planprogrammet som kartlagt friluftslivsområde. Området er et mye brukt turområde for befolkningen i Mandal og omegn. Viser til tidligere beskrivelse (innspill til Planprogrammet) av turen fra Lindlandsbommen –Undalstjønnen –Undal –Kjerr –Skallen –Langeland Mølle. Her er mange historiske steder og turen er også beskrevet på UT.no.</li><li>- Retningslinjene for støy anbefaler generelt at lydnivå i nærfriluftsområder og stille områder utenfor by/tettsted ikke overstiger Lden40 dB. Området rundt Kjerr er et meget stille område. Ber 40 dB grensen må overholdes i de områdene hvor veien går i nærheten av turområdene og boliger.</li><li>- Avsender informerer om at våningshuset på gården Kjerr er et gammelt hus og det er ikke tilstrekkelig med standardverdier for beregning av støydemping i bygg i dette tilfellet. Avsender skriver at støydempende tiltak i størst mulig grad skal gjøres før anleggsvirksomheten starter.</li></ul> <p>11. Støv og luftforurensing: Bekken i Djubedalen, bekken fra Stiland og bekken fra Spetteland ender i Sodelandsbekken. Det må inn i vurderingen av hvor og</p>	
---	--

<p>hvor mange sedimentbasseng som må etableres. Luftforurensing må håndteres kvalitetsmessig i anleggsfasen. Ber om redegjørelse for spyling for å dempe støvbelastning og dets konsekvenser (vannavrenning).</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Viser til Fagrapport Luftforurensing der det opplyses om at værdata fra Kjevik benyttes. Dette er ifølge avsender ikke gjeldende for området vest for Mandalselva på grunn av dominerende vindretning vest og sørvest og betydelig vindstyrke. Vindstyrken er høyere enn på Kjevik og ber Nye Veier gjøre greie for hva dette vil bety for luftforurensningen.</li></ul> <p>12. Lysforurensing: Viser til NV sin kommentar i høringen av planprogrammet om at lysforurensing vil kunne være et tema som naturlig nok er avhengig av hvor veien blir liggende i terrenget. Avsender viser til en type veibelysning som Statens vegvesen prøver ut på E6 sør for Hamar. Mener at en slik løsning bør vurderes for den aktuelle strekningen Mandal – Lyngdal.</p> <p>13. Avrenning/flo: Informerer om at det renner en bekk, Sodelandsbekken (anadrom bekk), fra Tollakstjønna, ned Djubedal over Liansmyra til Haddeland og Sodeland. Bekken får tilløp fra bekk fra Stigland og fra Spettelandstjønna i området Liansmyra. Det flommer ofte i Sodelandsbekken ved større nedbørmengder. Ved bygging av ny E39 vil det komme vesentlig større vannmengder ned i bekken enn uten veien. Bilder er vedlagt.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Poengterer at bekken over Liansmyra ikke vil takle en økt vannmengde ved en 200 års flom og mener derfor at bekken må oppgraderes slik at den har kapasitet til de økte vannmengdene.</li><li>- Forventer at areal med dyrket mark som går tapt ved en oppgradering blir erstattet.</li><li>- Avrenning er viktig i både anleggsfase og driftsfase. Det må ikke komme forurenset vann ut i bekken eller jordsmonnet verken i anleggsfasen eller driftsfasen.</li></ul> <p>Innspill 4, sendt 20.01.2021:</p> <p>14. Friluftsliv: I innspillet beskrives en tur i området som berøres av trase A-B Nord2. Turen går fra Lindlandsbommen via Undal, Kjerr, Lauvstø, Mosland og tilbake til Langeland. Informerer om at underveis opp Urdalen fra</p>	<p>11. I bestemmelsene fremgår krav om luftkvalitet for omkringliggende bebyggelse i anleggsperioden samt tiltak som hindrer forurensning i sjø- og vassdrag. Det er også gjennomført egne beregninger av luftforurensning i egen fagrapport. Planforslaget sikrer at alt overvann håndteres og renses før det slippes ut i vassdrag.</p> <p>12. Tas til orientering. Dette ivaretas i detaljprosjekteringen.</p> <p>13. Nye Veier takker for informasjonen. Planforslaget har gjennomført hydrologiske beregninger og vil sikre at overvann håndteres slik at områder ikke flommer over. Alt veivann håndteres og renses før det slippes ut i vassdrag. Planforslaget legger opp til nok sedimentasjonsbasseng og tiltak for håndtering av overvann for å hindre forurensing. Se planbeskrivelsen kap. 3.2.3.</p>
---	--

<p>Lindlansbommen er det en kjempestor lerk ca. 100 meter inn en avstikker. I skogen ved Undalstjønn – Haien er det tydelige spor av beveraktivitet. Tangen i Undalstjønn er et mye brukt rekreasjonsområde og badeplass. Fra Øvre Undal til Lauvstø vil turveien i stor grad bli liggende under motorveien. Her må det etableres alternativ slik at man kan gå denne turen under anleggsperioden og etter at motorveien er etablert. I Djubedalen finner rester av den gamle postveien fra 1600-tallet. Dette vil forsvinne under en 40 meter høy steinfylling.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Støy, støv og avrenning må ikke bli høyere enn gitt i forskrift for friluftsområde. Vannkvaliteten i Undalstjønn må overvåkes og beholdes. Tiltak må iverksettes for å beholde turveien i anleggsperioden og ved normal drift. Konkluderer med at den suverent beste løsningen vil være å gå i tunnel vestover fra der hvor my E39 krysser veien til Nedre Undal. Det vil i tillegg til friluftsliv, naturmangfold og støy også løse utfordringen med vilttrekk.</li></ul> <p>15. Kommentarer til fagrapport «Kartlegging av vilttrekk»: Avsender er usikker på om prosjektet har fått oversendt kart over de viktigste vilttrekkene, laget under elgjakta 2018 – av Haddeland jaktlag.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Stiller spørsmål til hvorfor det ikke er montert viltkamera på sydsiden av traseen i området rundt Kjerr for å registrere aktiviteten gjennom Djubedalen og syd for motorveien. Det fanges ikke opp aktivitet i området Djubedalen som i området mellom Mandalselva og Undal. Stiller således spørsmål om det er tilstrekkelig med ett trekk gjennom Djubedalen.</li><li>- Påpeker at den sydlige delen av Tollaksheia vil kunne skape en barriere for dyr som kommer østfra og skal krysse under brua i Djubedalen. Både menneskers og dyrs bevegelse begrenses kraftig.</li><li>- Foreslår at det etableres tunnel fra veien inn til Nedre Undal og vestover under Skreheia. De negative konsekvensene av ny motorvei vil bli betydelig redusert. Tunnel vil i betydelig grad ivareta interessene i forhold til vilttrekk, naturmangfold, friluftsliv, biologisk mangfold og drikkevann i området. Det vil og redde noe av bebyggelsen fra å måtte roves og den øvrige bebyggelsen i området fra å bli sterkt utsatt for støy. Det vil også bli mindre stigning på strekningen og færre utfordringer for trafikken om vinteren.</li></ul>	<p>14. Planforslaget legger ikke opp til å berøre Unndaltjønn. Krav til støy, støv og avrenning er utredet og sikres i bestemmelser. Se svar på punkt. 1.-3 angående kryssinger av ny E39 og om Djubedalen.</p> <p>15. På bakgrunn av viltrapporten og utplassering av viltkameraer har prosjektet vurdert at faunapassasje under bru i Djubedalen og over Skreheiatunnelen og Vråheiatunnelen ivaretar trekkrutene i området. Prosjektet har i så stor grad som mulig forsøkt å optimalisere tiltaket best mulig med tanke på kryssing for dyr og mennesker, bevaring av friluftsliv, biologisk mangfold, drikkevann og sårbare vassdrag samt støy og luftforurensning for bebyggelsen. Ved optimalisering av veilinjen er det også tatt høyde for den beste plasseringen i landskapet. Se planbeskrivelsen for nærmere beskrivelse av tiltaket, virkninger av tiltaket og avbøtende tiltak.</p>
--	---

<p>Avsender har i epost mottatt 31.01.2021 presisert;</p> <p>“Det med tunnel fra Undal under Skreheia er nevnt som et skadeforebyggende tiltak under «Kulturarv» i KU-rapporten, side 89. Der står det: «Å bygge tunnel gjennom Skreheia fra Undal til Hageland vil få stor positiv innvirkning på konsekvensgraden for fagtema kulturarv, om en kombinerer dette med AB Nord 2. En vil da kunne spare de store kulturmiljøene med høye verdier på Bjerland (KM20), Hageland (KM22), Gjervoldstad (KM25) og Vrå (KM26).» Etter at KU var ferdigskrevet fant man også store kulturminner ved Lauvstø/Stiland som ligger i samme trase og som spares med tunnel”.</p>	
---	--

Nr. 36	Bernt Ivar Lundevik	Nye Veiers kommentar
	<p>Avsender er grunneier av eiendom med gnr. 324 og bnr. 9, 5, 6 og 17. og har følgende innspill:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Friluftsliv: Grundelandsvatnet er et lokalt viktig område for rekreasjon og friluftsliv.</li> <li>2. Ål: Informerer om at ål har tilhold i Grundelandsvatnet.</li> <li>3. Veilinje: Håper at den nye veien kan legges nedstrøms demningen ved Grundelandsvatnet.</li> <li>4. Kulturarv: Informerer om at demningen har en kulturhistorisk verdi, bygget i 1916.</li> <li>5. Rettigheter: Informerer om at Grundelandsgårdene har vei og veirett fra Blørstad til Grudeland og rettigheter til velteplass for tømmer ved Blørstad tjønna.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Planforslaget søker å ivareta friluftslivinteresser med støyskjerming, landskapstilpasning og krysningpunkt. Der ny vei går i bru over Grundelandsvatnet er fyllingsfoten bearbeidet for å videreføre dagens tursti. Dette er sikret i plankart og bestemmelser.</li> <li>2. Nye Veier takker for informasjonen. Prosjektet har gjennomført kartlegginger og fått oversikt over vassdrag med ål.</li> <li>3. Prosjektet legger ikke opp til en veilinje nedstrøms ved Grundelandsvatnet. Kulturmiljøet på Blørstad er en viktig premissgiver i prosjektet. Veilinjens plassering skyldes ønske om å påvirke Grundelandsvatnet og kulturmiljøet på Blørstad i så liten grad som mulig.</li> <li>4. Demningen i Storbekken fra Grundelandsvatnet berøres ikke av planforslaget.</li> <li>5. Planforslaget har sikret adkomster mellom områdene Grundeland og Blørstad vist med bestemmelsesområder med markering #2_L i</li> </ol>

<p>6. Vilt: Området mellom Møglandsveien og Grundelandsvatnet er et viktig trekkområde for hjortevilt.</p>	<p>plankartet. Planforslaget legger opp til kryssing av ny E39 på Blørstad.</p> <p>6. Planforslaget legger opp til en faunapassasje mellom Møglandsveien og Grundelandsvatnet. Se planbeskrivelsen kap. 3.3.6.</p>
--	--

Nr. 37	Birger Stedal	Nye Veiers kommentar
	<p>Avsender eier eiendom gnr/bnr. 110/1 på Gjervoldstad og har følgende innspill:</p> <p>1. Tilkomst til skogsareal: Eiendommen har skogsarealer sør for den planlagte veien. Den nye veien vil avskjære adkomsten til disse arealene. For at avsender skal bli holdt skadesløs må det anlegges kjøretilkomst til skogsarealene. Avsender går ut ifra at undergangen vil ha en minimum høyde på 5 meter og av denne blir avklart i samråd med avsender.</p>	<p>1. Planforslaget legger opp til en undergang ved Breimyra hvor Gjervoldstadveien legges i kulvert under nye E39. Planforslaget legger også opp til en landbruksvei fra eiendommene på vestsiden av Ommunsvatnet med påkobling på Gjervoldstadveien. Se plankart med bestemmelsesområde marker med #2_L.</p>

Nr. 38	Dag Yngvar Vigmostad (Din E39)	Nye Veiers kommentar
	<p>Avsender har markert et område ved Moen samt ny bru over Audnedalen. Avsender har følgende innspill:</p> <p>1. Vannføring og flom: Må tas hensyn til økt vannføring i Økselbekken ved omlegging av små bekker ved Monefjellet. Dette for å unngå stadige flommer og utvasking av masser langs bekken. Et alternativ er å steinsette hele bekken for å unngå dette.</p>	<p>1. Prosjektet har gjennomført videre undersøkelser av flom- og skredfare på bakgrunn av allerede foreliggende dokumentasjon og iht. TEK17. Aktsomhetsområder videreføres som faresoner i plankartet med tilhørende bestemmelser. Der aktsomhetsområder berører midlertidige bygge- og anleggsområder må flom- og skredfare utredes i detaljprosjekteringen, avhengig av hva arealet skal brukes til. Der hvor aktsomhetsområder berører permanent veianlegg er flom- og skredfare og eventuelle tiltak vurdert i ingeniørgeologisk rapport. Se kapittel 3.10 i planbeskrivelsen.</p> <p>2. Planforslaget legger opp til bru over Audnedalen. Bruas plassering og utforming er vurdert på bakgrunn av beste tilpasning i</p>



<p>2. Fylling/bru over Audnedalen: Viktig at brua blir dratt langt inn på fjellet på begge sider av dalen. Dette for å unngå høye steinfyllinger ut mot den åpne dalen. Hevder at dette vil stenge for sollys.</p> <p>Se vedlegg <i>Kopi av innkomne høringsuttalelser Lindesnes – varsel om oppstart</i>, for innspillet i sin helhet.</p>	<p>landskapsrommet. Det er vurdert at eksisterende terreng vil skjermestore deler at tiltaket, slik at dalens naturlige romforløp opprettholdes. Se planbeskrivelsen kap. 3.3.4.</p>
---	--

Nr. 39	Eivind Bjørkavåg	Nye Veiers kommentar
	<p>Avsender har følgende innspill:</p> <p>Om veilinjen:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Ønsker at veien på strekningen Høyland- Vigeland flyttes lengst mulig nord. Informerer stort naturmangfold og kulturhistoriske spor i området der veien planlegges. Det er viktig for kvaliteten at det gjenværende naturområdet sør for veien ikke blir for smått og inneklemt.</li> <li>Mener veien og tunnelmunningen bør legges lenger nord mot Haugdalsvatnet</li> <li>Tilførselsvei til Udland: Avsender mener at tilførselsveien ned mot Udland bør vurderes sløyfet.</li> </ol> <p>Om støy og svevestøv:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Nabolaget på Høyland vil, med den sørlige traseen, få tunnelmunningen rett i fjeset med trompeteffekt og svevestøv.</li> <li>Stiller spørsmål til om det også bør være støydempende tiltak for beboere i området.</li> <li>Natur og friluftsliv: <ul style="list-style-type: none"> <li>Informerer om at Osestadvatnet har bever og godt med fisk. Osestadvatnet er et badevann. Det er kongeørn i området, bra bestand av ugler, og mange ulike naturtyper med viktig habitat for mange arter.</li> </ul> </li> </ol>	<p>1.-2. Planforslaget legger opp til et nordre alternativ på strekningen mellom Stilandskrysset og Høyland med tilhørende tunnelportal for Eikeråsheiattunnelen. Tiltaket er utformet for å i størst mulig grad hindre negativ påvirkning på naturmangfold og kulturmiljø og fremme en best mulig terreng- og landskapstilpasning. Se plankart og planbeskrivelsen.</p> <p>3. Planforslaget legger opp til at det kan bygges en tilførselsvei fra Stiland ned til nåværende E39 ved Udland, på bakgrunn av dialog med Lindesnes kommune, fylkeskommunen i Agder og Statens Vegvesen. Se svar til deres innspill (nr. 2 og 3) om forutsetninger for bygging av tilførselsveien.</p> <p>4. Planforslaget legger opp til en plassering av tunnelmunningen lengst nord innenfor varslingsgrensen. Plasseringen gjør at nabolaget på Høyland i liten grad berøres av tiltaket.</p> <p>5. Det er ikke vurdert behov for støyskjermingstiltak for bebyggelsen på Høyland.</p> <p>6. Osestadvatnet vil ikke berøres av tiltaket. Haugdalsveien er tatt med i plankartet for at denne kan benyttes for tilkomst til planområdet. Prosjektet har god og oppdatert kunnskap om området.</p>

<p>- Høylandsbekken er et viktig vassdrag og veien bør ikke krysse myrområdene ved Svartfjell.</p> <p>Om kulturminner:</p> <p>7. Informerer om at det er både registrerte og uregistrerte kulturminner og gammel infrastruktur i området. Langs Høylandsbekken like ved kraftlinjen ved Breiva er det en eldgammel bosetning med rester av infrastruktur. Mener at med en vei like over dette, mister stedet sin kvalitet.</p> <p>8. Et annet kulturminne er Solhelleren sør for Faksevann. Avsender skriver at dette er et kulturminne med fantastiske turmuligheter i alle kanter.</p> <p>9. Mener at dersom veien ikke kan flyttes lenger nord er det viktig at det blir mange passasjer slik at både tobeinte, firbeinte og andre organismer kan bevege seg på tvers av barrieren.</p>	<p>- Planforslaget legger opp til at ny E39 legges i bru over Høylandsbekken. Bekken vil legges noe om som følge av tiltaket, men vil sikres videreført som viktig vassdrag for ål og brunørret i plankart og bestemmelser. Tiltaket vil berøre noen myrområder på Svartefjell. Se planbeskrivelsen kap. 3.3.9 for nærmere beskrivelse av tiltaket i dette området.</p> <p>7. Prosjektet har gjennomført arkeologiske registreringer innenfor hele planområdet. Kulturminnet på Breiva ligger utenfor planområdet.</p> <p>8. Området ligger utenfor planområdet.</p> <p>9. Planforslaget legger opp til passasjer både for mennesker og dyr langs linjen for å redusere veiens barrierevirkning.</p>
--	--

Nr. 40	Espen Lindal	Nye Veiers kommentar
	<p>Avsender har gitt innspill per e-post og via DinE39, og har følgende innspill:</p> <p>1. Tilførselsvei til Tredal: Mener Nye Veier må hensynta bebyggelsen på Tredal når selve veiplasseringen konkretiseres. Dersom den foreslåtte traseen blir valgt vil ha svært store negative konsekvenser for deres del av bygda. Foreslår at veien legges i en skjæring i fjellet noen hundre meter slik at man unngår at bebyggelsen på Tredal blir vesentlig negativt påvirket. Avsender har lagt ved skisse med inntegnet forslag til skjæring i fjellet. Ny veilinje foreslås øst for Slåttelona. Hevder at det er flere nyoppførte boliger i Tredal øst, hvor det er per 17.01.2021 er foreslått ny tilførselsvei. Avsender har markert forslag til ny veitrasé for tilførselsvei ved Tredal.</p> <p>2. Bomiljø: Mener det er beklagelig og trist dersom Lindesnes kommune og Nye Veier AS ikke hensyntar bomiljøet i den østre delen av Tredal. Påpeker at Lindesnes kommune og Nye Veier er kjent med at det ble bygget boligeiendommer i området, på bakgrunn av SVV sin veiplan for ny E39.</p>	<p>1.-2. Nye Veier takker for innspillet og påpeker at prosjektet har optimalisert tiltaket for å finne den beste løsningen for tilførselsvei ned til Tredal. Nye Veier legger blant annet opp til støyskjermede tiltak, gang- og sykkelvei langs strekningen og ivaretagelse av badeplassen ved Slåttelona, for å minimere barrierevirkningene av den nye veien, sikre trygge tur- og skoleveier og for å ivareta viktige kvaliteter i nærområdet. Lokalisering øst for Slåttelona gir store terrenginngrep, veien blir lang og uforholdsmessig kostbar.</p>

<p>Viktig at tilførselsveien bygges slik at enkeltpersoner ikke settes i en uheldig situasjon som følge av at Nye Veier AS overtok styringen etter SVV. Foreslått trasé vil forringe bokvaliteten og eiendommens verdi.</p> <p>Se vedlegg <i>Kopi av innkomne høringsuttalelser Lindesnes – varsel om oppstart</i>, for innspillet i sin helhet.</p>	
--	--

Nr. 41	Geir Berget (Din E39)	Nye Veiers kommentar
<p>Avsender har markert to områder ved Svartefjell og har følgende innspill:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Forslag til plassering av rasteplasser: En til nordgående trafikk og en til sørgående trafikk. Svartefjell er en naturlig rasteplass med god støyskjerming mot forbi passerende trafikk. Foreslår ladepunkter for el-biler og hvileplasser for El-lastebiler.</li> </ol> <p>Se vedlegg <i>Kopi av innkomne høringsuttalelser Lindesnes – varsel om oppstart</i>, for innspillet i sin helhet.</p>		<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Plassering av rasteplasser inngår ikke i planforslaget, men det settes av areal for etablering av innfartsparkering ved Stilandskrysset.</li> </ol>

Nr. 42	Geir Gjertsen	Nye Veiers kommentar
<p>Avsender har følgende innspill:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Natur: Avsender er skeptisk til nedbyggingen av Norges unike natur. Håper det kan brukes noen ekstra kroner i dette prosjektet på å ikke ødelegge natur.</li> <li>2. Tunnel: Avsender har et konkret ønske om at Nye Veier vurderer å forlenge tunnelen som går under Eikeråsheia med ca. 800 meter østover. Har lagt ved kart som viser hvor utvidelsen bør være.</li> </ol> <p>Oppsummerer fordelene med å utvide tunnelen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Høyere miljøprofil i prosjektet.</li> </ul>		<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Prosjektet har utarbeidet et planforslag med hensyn på blant annet negativ påvirkning på natur. Enkelte steder i plankartet er det avsatt områder for bevaring av viktig natur- og kulturmiljø. Se plankartet og hensynssoner avsatt med H560 bevaring naturmiljø og H570 bevaring kulturmiljø.</li> <li>2. Nye Veier takker for innspillet. Prosjektet har optimalisert tiltaket for å finne den beste løsningen, også for Eikeråsheiatunnelen. Foreslått tunnelmunning i øst ligger ved Haugdal, mens tunnelmunning i vest ligger ved Lene.</li> </ol>

<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gåseland friluftsområde blir skjermet for trafikkstøy.</li> <li>- Det unike området rundt Haugdalsvatnet og Storevatnet vil få større avstand til vei i dagen</li> <li>- Bjellandsbekken kan forbli uberørt. Området vil fortsatt kunne benyttes til turområde (mye brukt) i rolige omgivelser.</li> <li>- Tunnelforlengelse vil ivareta storfuglhabitat.</li> </ul>	<p>Bjellandsbekken ved Storepytten planlegges omlagt i kulvert under planlagt E39. Omlagt bekk skal opparbeides med naturlig bunnsstrat og tilsvarende bredde som eksisterende bekk. Den skal ha mest mulig naturlig vannføring og erosjonshindrende tiltak. Kantsone og vegetasjon langs bekken skal ivaretas.</p>
---	---

Nr. 43	Geir Norum (Din E39)	Nye Veiers kommentar
	<p>Avsender markerer et område ved Skoftedal samt ny tilførselsvei til Vigeland. Avsender har følgende innspill:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bevaring av Skoftedalen: Denne dalen bør bevares mest mulig, ønsker bro fremfor fylling. Påpeker at dalen er et viktig tur- og rekreasjonsområde. Mye vilt oppholder seg i området, spesielt hjorten. Hevder at beste løsning er å trekke veien så langt nord som mulig for at den også skal bli minst mulig synlig fra Audnedalen/Skoftedalen.</li> <li>2. Badeplasser: Markerer to badeplasser ved Slåttelona. Mener at veien må legges slik at badeplassene ikke berøres. Badevannskvaliteten må også sikres.</li> </ol> <p>Se vedlegg <i>Kopi av innkomne høringsuttalelser Lindesnes – varsel om oppstart</i>, for innspillet i sin helhet.</p>	<p>Nye Veiers kommentar</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Prosjektet planlegger for fylling i Skoftedalen da dette gir minst påvirkning på linja østover, reduserer kostnadene, gir mulighet for kortere bru over Audnedalen, gir mulighet for stedlig bruk av masser og reduserer masseflytting. En fylling i Skoftedalen reduserer i tillegg skjæringshøyden gjennom Valleråsheia, bevarer bebyggelsen på Vallerås og gir mulighet til å trekke linja lenger vekk fra Grundelandsvatnet. Faunapassasjen i Skoftedalen er planlagt som en kulvert og skal sikre at faunapassasjens naturlige funksjon ivaretas, og for at driftskjøretøy kan passere gjennom kulverten. Se planbeskrivelsen kap. 3.3. Tilgangen til De Gamle Skoftelandskleivene blir også ivaretatt ved at Postveien legges i kulvert gjennom fyllingen. Postveien er markert i plankartet med H570 hensynssone kulturmiljø.</li> <li>2. Bademuligheter ved Slåttelona er hensyntatt i planforslaget, ved at fyllingen i vannet skal slakes ut ned mot vannet og gir mest mulig naturlig utforming. Se plankart og planbestemmelser for detaljer.</li> </ol>

Nr. 44	Grunneiere på Hageland, Gjervollstad og Vrå v/ Gunn Evy Hageland Børsild, Torbjørn Kloster, Jon Arnfinn Jakobsen	Nye Veiers kommentar
<p>Avsender har følgende innspill:</p> <p>Avsender viser til befarung med Håkon Lone fra Nye Veier.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Veilinje: På strekningen Hageland-Gjervoldstad-Vrå har avsender lagt ved kart med forslag til justeringer i trasé, med følgende punkter som forklarer justeringene: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Foreslår å trekke traseen litt sør og ut på et fjellparti, slik at Vråvatnet blir bevart urørt.</li> <li>- Tunnel flyttes tilsvarende som i nr. 1. Dette vil gi tykkere fjell i tunneltaket enn for vedtatt trasé.</li> <li>- Unngå fullt så store inngrep i Vråmyra. Mindre inngrep i bekken som både er gytebekk og yngelbekk for aura og har oppgang av fredet ål til Møglandsvatnet.</li> <li>- Vrågrenda skjermes i mye større grad for visuell- og, lysforurensing og støy.</li> <li>- På Gjervollstad vil eiendom med gnr/bnr. 110/6 fortsatt kunne være beboelig. All bebyggelse utsettes for mindre støy, visuell- og lysforurensing.</li> <li>- Foreslår at strekket mellom Tunnelinnslaget og Bjerland legges på sørsiden av Stovedalsheia slik at den kan være støyskjermede mot Hageland. Forslaget sparer også mer dyrket mark.</li> <li>- Forslaget vil unngå eventuell problematikk rundt avrenning til Moslandsvatnet, som er reservedrikkevann for Mandal.</li> </ul> </li> <li>2. Vilt: Viser plasseringen til eneste område for vilttrekk mellom Moslandsvanet og Vråheia.</li> <li>3. Anleggsveier: Avsender har tegnet inn forslag til hvordan anleggsveiene kan brukes videre som adkomstveier til skogen på eiendommer med gnr./bnr.: 110/1, 110/3 og 110/6.</li> </ol>		<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Innspillene er tatt til følge ved at traseen er justert sørover og ivaretar langt på vei de momentene som er listet opp. I planforslaget berøres Vråvatnet og myrområder på Vrå i så liten grad som mulig. Viktig vassdrag/gytebekker er sikret ivaretatt i kart og bestemmelser. Det er utarbeidet en matjordplan med avbøtende tiltak for beslaglagt dyrka mark. På bakgrunn av gjennomførte støyberegninger legger planforslaget opp til støyskjermede tiltak langs E39 for å skjerme bebyggelsen på Hageland og Gjervoldstad. Se planbeskrivelsen kap. 3 for beskrivelse av tiltaket.</li> <li>2. Faunapassasjenes plassering og utforming er utarbeidet på bakgrunn av funn og anbefalinger i utarbeidet viltrapport. I dette området er viltkryssing sikret under bro i Djubedalen og over Skreihatunnelen og Vråheiatunnelen. Se plankart og planbeskrivelsen kap. 3.</li> <li>3. Planforslaget legger opp til at Gjervoldstadveien krysser ny E39 i kulvert ved Breimyra. Adkomster er vist med bestemmelsesområder markert #2_L i plankartet.</li> </ol>

Nr. 45	Grunneiere på Skofteland v/ Jarl Ivar Bendixen	Nye Veiers kommentar
	<p>Avsender har følgende innspill:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Veilinje: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Avsender mener at veglinjen slik den er presentert i innsynsmodellen på «Din E39», har vesentlige negative virkninger på deres utmarksverdier som kan unngås med relativt enkle, og i det store bildet, rimelige tiltak.</li> <li>- Trekker frem strekningen mellom fv.404 (Kårstølveien) og Skoftedalen. De stiller seg spørrende til hvorfor en tilsvarende situasjon lenger mot øst er modellert med tunnel, men ikke der. Ønsker en sammenligning av forskjellen i kostnader mellom en omfattende skjæring og en relativt kort tunnel. Dersom det ikke er mulig med tunnel her, mener avsender at det må legges inn i reguleringsbestemmelsene et krav om krysningspunkter med en viss bredde og kvalitet.</li> <li>- Ønsker og en vurdering av rasfare og sikringstiltak rundt skjæringen.</li> </ul> </li> <li>2. Kulturminne: Avsender stiller spørsmål til hvordan hensynet til den gamle veien mellom Skofteland og «heia» sikres i plandokumentene.</li> <li>3. Landskapsbilde: Mener fyllingen over Skoftedalen vil endre landskapsbildet vesentlig og skape en stor barriere for mennesker og dyr. Avsender mener at konsekvensutredningen som gjort for landskapsbilde for dette området er feil. De mener at riktig virkningsnivå her må være «sterk forringet». Avsender ønsker en ny vurdering med annen landskapsfaglig kompetanse av konsekvens for landskapsbilde for området, Skofteland med Skoftedalen og heiområdene øst for Audnedalen.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. I prosjektet har flere løsninger blitt vurdert, og Nye Veier har jobbet med optimalisering av veilinjen. Kryssing av Skoftedalen må sees i sammenheng med broa over Audnedalen samt lokalisering av veien forbi Vallerås og Grundelandsvatnet. Ulike løsninger over Skoftedalen har ulike konsekvenser både øst og vest for dalen. Planforslaget tilrettelegger ivaretar fv. 404 og postveien i kulvert gjennom veifylling i Skoftedalen. Planforslaget ivaretar ras- og sikringstiltak iht. gjeldene regelverk og ytterligere vurderinger gjennomføres i neste fase.</li> <li>2. Tilgangen til de gamle Skoftelandskleivene blir ivaretatt ved at Postveien legges i kulvert gjennom fyllingen. Postveien er markert i plankartet med H570 hensynssone kulturmiljø.</li> <li>3. Tiltakets påvirkning av landskapsbildet er vurdert i områdereguleringens konsekvensutredning. Konsekvensene er store, men lokale. Bro over Skoftedalen ble også nevnt som ett av fire avbøtende tiltak i utredningen.</li> </ol>
Nr. 46	Gunn Evy Hageland Børsild	Nye Veiers kommentar
	<p>Avsender har sendt innspill via e-post og DinE39. Avsender er grunneier ved gnr/bnr. 111/6 og 11, og har følgende innspill:</p> <p>Innspill om anleggsperioden</p>	

<p>1. Avsender skriver at det må sikres adkomst til og fra bolig/bebyggelse, og andre deler av eiendommen i hele anleggsperioden.</p> <p>2. Sprengningsarbeider: Avsender informerer om at det drives et kunst- og metallstøperi på gården og at denne kan være utsatt under sprengningsarbeider. Det kan føre til økonomiske konsekvenser for denne bedriften.</p> <p>Generelle innspill</p> <p>3. Erstatning: Mener at grunneier må sikres erstatning for tapt eiendom og mulighet for adkomst til områder som blir avskåret av veilinjen.</p> <p>4. Støy: Ønsker at veien legges så langt sør som mulig, for å skjerme Hageland for støy, lys- og visuell forurensning. Ønsker fysisk støyskjerming, dersom det er mulig.</p> <p>5. Tunnel: Mener at veien bør legges i tunnel gjennom Skreheia, uansett hvor kostnadsdrivende det måtte være. Videre skriver avsender at det er de som betaler den høyeste prisen for dette prosjektet.</p> <p>6. Avsender har markert en fiberkabel i kartet. Markeringen strekker seg fra Nordjordet øst for Skadebergvatnet, via Skreheia til Homsvatnet. Påpeker at fiberkabelen krysser hele korridoren.</p> <p>Se vedlegg <i>Kopi av innkomne høringsuttalelser Lindesnes – varsel om oppstart</i>, for innspillet i sin helhet.</p>	<p>1. Planforslaget legger opp til at adkomst til bebyggelsen sikres via Hagelandsveien som legges i kulvert under ny E39. Se plankart og bestemmelser for ytterligere informasjon.</p> <p>2. Nye Veier takker for innspillet. Ved sprengning vil det settes ut rystelsesmålere på steder der det er aktuelt. Dersom det skulle være behov vil sprengningen kunne tilpasses eller at det eventuelt finnes andre løsninger.</p> <p>3. Det nye veiltaket vil berøre en mindre del av gnr/bnr 111/6. Eksisterende eiendommer som avskjæres av hovedveien, og øvrige arealer som er nødvendig for anleggsgjennomføring og drift, vil bli håndtert i egne ervervsprosesser.</p> <p>4. Gnr/bnr 111/11 ligger utenfor planområdet, og det er foreløpig ikke planlagt støyskjermede tiltak ved denne eiendommen. Se planbeskrivelsen kap. 4.7 for ytterligere beskrivelse om støy og støytiltak.</p> <p>5. Det legges i planforslaget opp til etablering av tunnel gjennom deler av Skreheia. Skreheiatunnelen har tunnelmunningen i øst ved Bjerland, og i vest ved Vollen. Skreheiatunnelen ivaretar landskapet mellom Hagelandstjønna og Skreheia. Se plankart og bestemmelser, samt planbeskrivelsen kap. 3.2.</p> <p>6. Tas til orientering.</p>
--	---

Nr. 47	Hans Olav Skretting (Din E39)	Nye Veiers kommentar
--------	-------------------------------	----------------------

<p>Avsender markerer Fv460 i Audnedalen, og har følgende innspill:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Trafikksikkerhet: Påpeker at fylkesveien er i dårlig stand og smal flere steder. Denne bør utbedres i anleggsperioden slik at man kan spasere/sykle trygt med trafikk og anleggsarbeid. Samtidig bør fylkesveien bedres etter arbeid er sluttført slik at beboere i nærheten får noen goder etter at anleggsperioden er over.</li> </ol> <p>Se vedlegg <i>Kopi av innkomne høringsuttalelser Lindesnes – varsel om oppstart</i>, for innspillet i sin helhet.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Oppgradering av fv. 460 Audnedalsveien med behov for tilhørende gang- og sykkelvei tilhører ikke dette prosjektet. I forbindelse med bygging av ny E39 vil kun området under brua utbedres på Audnedalsveien. Se planbeskrivelsen kap. 3.3.</li> </ol>
--	--

Nr. 48	Hans Stusvik	Nye Veiers kommentar
	<p>Avsender har følgende innspill:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Vei fra Mandalskrysset til Mandalelva øst: Mener at veien som planlegges fra Mandalskrysset til Mandalelva øst ser ut som en videreføring av utbyggingsstrategien fra Dølebro til Mandalkrysset. Avsender mener her at byggherre har vist sterk aversjon mot broer og små tunneler. I området som kalles Stemmen er det tenkt en «demning» med en 180 meters bred fyllingsfot 30 meter over dagens terreng og 260 meter over Stemmen. Avsender mener det bør bygges en smekker bro over her istedenfor, med hensyn på miljø, trivsel og naturinngrep. Avsender skriver at dersom reguleringsmyndigheten godkjenner dette tiltaket, med denne kjempevollen, må det da sikres at særskilt sykkel, og gangsti etableres gjennom fyllingen.</li> <li>2. Avsender viser til arbeidet med reguleringsarbeidet med E39 Mandalskrysset og mener at tilgangen til næringsområde N2 vest ble «glemt» i sluttfasen. Avsender har et ønske om at dette reguleres inn og mener at dette kan gjøres enkelt og trafikksikkert ved å lage en liten rundkjøring i retardasjonsfeltet fra vest. Dette for å unngå at trafikk til næringsområdet må inn på nåværende fv.455.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Planforslaget legger opp til best mulig løsning for område på Stemmen for påkobling til vedtatt regulering for E39 Mandal Øst-Greipslund, kryssing av Marnarveien og bru over Mandalselva. Lokal håndtering av masser for å redusere massetransport, masselagring på nye områder, klimagassutslipp og kostnader er et sentralt premiss for valg av løsning. Planforslaget legger opp til langsgående gang- og sykkelvei langs med Marnarveien, som går gjennom fyllingen.</li> <li>2. Adkomst til område avsatt til næringsområde (N2) i kommuneplanens arealdel er ikke ansett som en del av dette planarbeidet. Planforslaget legger ingen hindring for en fremtidig adkomst, men en slik adkomst må ses i sammenheng med planleggingen av næringsområdet og dens innhold og utforming.</li> </ol>



<p>Avsender mener at Nye Veier bør få et rekkefølgekrav om å etablere gang- og sykkelsti til en alternativ innkjøring til N2 vest via fv. 455, hvis de velger å avvise rundkjøringen for å redusere kostandene.</p>	
---	--

Nr. 49	Helge Lien	Nye Veiers kommentar
<p>Avsender har følgende innspill:</p>		
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Avsender mener at pumping fra Møglandsvatnet/Moslandsvatnet antagelig ble valgt fordi denne var lik pumping fra Ommundsvatnet. Avsender poengterer at man ikke vurderer alternativer.</li> <li>2. Drikkevann: Avsender mener at vannkvaliteten i Skadbergsvatnet sakte men sikkert blir forringet ved pumpingen fra Ommundsvatnet/Møglandsvatnet og at vannkvaliteten ikke blir bedre hvis Moslandsvatnet kobles inn. Mener at eliminering av lekkasjer i Mandals fordelingsnett til 30% (nå 60%-80% lekkasje av totalt rensset forbruk) i høy grad vil eliminere behov for tilleggs vann.</li> <li>3. Holum vannverk: Informerer om at Holum vannverk får råvann fra Ljosevatnet, som har meget god vannkvalitet og ingen behov for pumping. Viser til diskusjoner med Mandal kommune om overtagelse av Holum vannverk. Avsender mener dette kan være til stor fordel for Holum da vannverket må oppgraderes.</li> <li>4. Brønner: Avsender mener at Ljosevatnet og Skadbergsvatnet enkelt og rimelig kan suppleres med borede brønner av liten diameter. Borede brønner er rimelige, priser på 200 m dybde kan ligge på 100-200000 per brønn. Brønn-parker er tenkt plassert øst for Møglandsvatnet og nær Skadbergsvatnet øst. Borede brønner trenger lite vedlikehold og ingen monitoring når ikke er i bruk.</li> <li>5. Avsender ønsker at innspillet gjennomgås av hydrologer og hydrogeologer og spesialister på vannverk design og drift.</li> </ol>		<p>1-4. Nye veier takker for informasjonen knyttet til drikkevann. Prosessen med konsesjonssøknaden er en egen parallell prosess til detaljreguleringen for ny E39 Mandal – Lyngdal øst. I konsesjonssøknaden fremgår den detaljert beskrivelse av bakgrunnen for omleggingen, permanente tiltak, midlertidige tiltak og avbøtende tiltak. Det er god kunnskap om vannkvaliteten i Møglandsvatnet, Ommundsvatnet og Moslandsvatnet. Møglandsvatnet som ny suppleringsvannkilde vil overføres til Skadbergvatnet. Moslandsvatnet som reservevannkilde overføres direkte til Skadberg Vannverk. Dette gjør at kommunen får to separate vannsystemer som innebærer større sikkerhet ved uhell. Hydrologisk kompetanse har vært sentralt i vurderingen av nytt drikkevannsystem. Se for øvrig innspillet til Mattilsynet, nr. 7. i dette dokumentet, for mer informasjon.</p> <p>5. Tas til orientering.</p>

Nr. 50	Henning Helliesen, Terje Thorsen, Einar Linkjendal, Astrid Foss, Thom Arne Foss, Ole Henrik Foss (Din E39)	Nye Veiers kommentar
Avsender har markert et område ved Monefjellan, og har følgende innspill:  1. Adkomst: Påpeker at adkomstvei fra Foss til arealet sør for ny E39 vil avskjæres for mennesker og vilt. Avsender er avhengig av tilgang til skogen.  Se vedlegg <i>Kopi av innkomne høringsuttalelser Lindesnes – varsel om oppstart</i> , for innspillet i sin helhet.		1. Den planlagte E39 legges på bru over Audnedalen. Eksisterende kjørevei og kryssing for vilt under brua ivaretas. Planforslaget sikrer også eksisterende driftsvei gjennom Hogsdalen med kulvert under planlagt E39.
Nr. 51	Ingrid Møll Kleiven (Din E39)	Nye Veiers kommentar
Avsender har markert badeplasser ved Slåttelona, og har følgende innspill:  1. Badeplass/-vann: Påpeker at dette er et av Lindesnes' mest benyttede badevann.  Se vedlegg <i>Kopi av innkomne høringsuttalelser Lindesnes – varsel om oppstart</i> , for innspillet i sin helhet.		1. Badeplassen ved Slåttelona er hensyntatt i planforslaget, ved at fyllingen i vannet skal slakes ut ned mot vannet og gir mest mulig naturlig utforming. Se plankart og planbestemmelser for detaljer.
Nr. 52	Ingvald Tjemsland på vegne av Lindesnes Næringspark SU (Din E39)	Nye Veiers kommentar
Avsender har markert utenfor planområdet, ved Udland.  1. Tomteutnyttelse: Avsender har avtale med grunneiere av gnr/bnr. 407/2 m.fl. Stiller seg positive til planen, og imøteser gjerne dialog om tilførselsvei til Sprangereid, kryssløsning på Udland og avkjøring fra ny E39 for å få en helhetlig og tilpasset plan. Påpeker at området har sentral beliggenhet mellom Kristiansand og Stavanger, og vil med sine 500-600 daa gi plass til arealkrevende næringer, logistikk etc. som vil kunne gi mange arbeidsplasser. Bidrar gjerne med riggplass. Avsender vedlegger kontaktinformasjon.		1. Nye Veier takker for innspillet.

Se vedlegg <i>Kopi av innkomne høringsuttalelser Lindesnes – varsel om oppstart, for innspillet i sin helhet.</i>	
---	--

Nr. 53	Ivar Lindal (Din E39)	Nye Veiers kommentar
<p>Avsender har markert enden av tilførselsveien i Tredal, og har følgende innspill:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Veilinje: Oppfordrer Lindesnes kommune og Nye Veier til å se på alternative linjer for å skåne bomiljøet i østre del av Tredal. Tilførselsvei i dalføret vil påvirke mange bosatte familier. Foreslår at linja legges lenger øst, f.eks. i skjæring i fjellet slik at østre del av Tredal bevares. Påpeker at dette kan være kostnadskrevende, men at merkostnaden omhandler en sikring av bomiljøet for nyetablerte familier.</li> </ol> <p>Se vedlegg <i>Kopi av innkomne høringsuttalelser Lindesnes – varsel om oppstart, for innspillet i sin helhet.</i></p>		<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Prosjektet har optimalisert tiltaket for å finne den beste løsningen. Innspillet er tatt tilfølge og veilinjen er lagt så langt øst som mulig for å redusere konsekvensene for bomiljø, landbruk og kulturmiljø. Nye Veier legger blant annet opp til støyskjermede tiltak, gang- og sykkelvei langs strekningen og ivaretagelse av badeplassen ved Slåttelona for å minimere barrierevirkningene av den nye veien, sikre trygge skoleveier og for å ivareta viktige kvaliteter i nærområdet.</li> </ol>

Nr. 54	Jan Håkon Grisledal (Din E39)	Nye Veiers kommentar
<p>Avsender har markert et område som strekker seg fra Monefjellan til Skofteland, og har følgende innspill:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bru over Skoftedalen: Ønsker bru over Skoftedalen.</li> <li>2. Fiske: Det må tas hensyn til de anadrome gytebekkene på østsiden (Skofteland) og vestsiden av elva (2 bekker på nedre Foss).</li> </ol>		<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Prosjektet har optimalisert tiltaket for å finne den beste løsningen. Planforslaget legger opp til fylling i Skoftedalen. Faunapassasjen i Skoftedalen er planlagt som en kulvert under fyllingen. Kulverten er planlagt med en lengde på 35 meter, bredde på 25 meter og høyde 5 meter.</li> <li>2. Bekken i bunnen av Skoftedalen er planlagt lagt om og legges i kulvert gjennom fyllingen. Vassdrag som berøres av tiltaket er ivaretatt i bestemmelsene. Bombekkens anadrome strekning vil ikke bli direkte berørt av tiltaket og det vil gjennomføres tiltak for å hindre/reducere forurensning i anleggsfasen.</li> </ol>

<p>3. Fv460: Veien brukes av mange myke trafikanter. Lokalbefolkningen må skånes så mye som mulig under byggeperioden og når veien er ferdig bygget. Eventuelle nye anleggsveier og kryss bør bestå dersom dette er hensiktsmessig for grunneiere og lokalbefolkningen.</p> <p>4. Kulturminne: Gamle kleiven/postveien i Skoftedalen bør tas vare på som et kulturminne.</p> <p>Se vedlegg <i>Kopi av innkomne høringsuttalelser Lindesnes – varsel om oppstart</i>, for innspillet i sin helhet.</p>	<p>Anadrome bekker på vestsiden av Audna vil hensyntas i anleggs- og driftsfase.</p> <p>3. Nye Veier takker for informasjonen, og påpeker at trafiksikkerhet vektlegges høyt i planforslaget ved at planlagt E39 er i tråd med gjeldene krav og regelverk for utforming av veitiltaket.</p> <p>4. Tilgangen til de gamle Skoftelandskleivene blir ivaretatt ved at postveien legges i kulvert gjennom fyllingen. Postveien er markert i plankartet med H570 hensynssone kulturmiljø.</p>
---	--

<p>Nr. 55</p>	<p>Jan P. Holmesland (Din E39)</p>	<p>Nye Veiers kommentar</p>
<p>Avsender har markert ny bru over Audnedalen, og har følgende innspill:</p> <p>1. Støy: Har et ønske om høy og tett fender på Audnedalsbrua for å skjerme mot støv, støy og snø/snøslaps. Påpeker at boligen vil ligge nær ny bru.</p> <p>Se vedlegg <i>Kopi av innkomne høringsuttalelser Lindesnes – varsel om oppstart</i>, for innspillet i sin helhet.</p>		<p>1. Prosjektet har gjennomført beregninger for støy og luftforurensning. Audnedalsbrua peker seg ikke ut hvor det vil være behov for skjermingstiltak. Se planbeskrivelsen kap. 4.7 for ytterligere informasjon om støy.</p>

<p>Nr. 56</p>	<p>Jan Torbjørn Gabrielsen</p>	<p>Nye Veiers kommentar</p>
<p>Avsender er eier av eiendom med gnr. 110 og bnr. 5 og 6 og har følgende innspill:</p> <p>1. Bokkvalitet: Huset på eiendommen til avsender ligger nære planlagt E39 og han er derfor bekymret for bokkvaliteten i anleggsperioden og etter ferdigstillelse av ny E39.</p> <p>2. Innløsning: Ønsker at huset blir innløst da ulempene ved å bo der i anleggsperioden og etter ferdigstillelse blir for store.</p>		<p>1-2. Nye Veier har forståelse for inngripen tiltaket kan medføre. På bakgrunn av gjennomførte støyberegninger legger planforslaget opp til støyskjerm lags E39. I tillegg legger planforslaget opp til en linjeføring så lagt unna bebyggelsen på Gjervollstad og ned mot Ommundsvatnet som mulig. Gjervoldstadveien vil opprettholdes i tunnel under ny E39 for å sikre tilkomst på andre siden av ny E39. Se kap. 3.2 i planbeskrivelsen for nærmere beskrivelse av tiltaket. Hva som vil være grunnlag for erverv og erstatning må</p>

<p>3. Dyrket mark: Ønsker at mest mulig landbruksareal bevares og at overskuddsmasse/jord bli brukt til å øke jordressurser på gården.</p> <p>4. Tilgang til skog: Ønsker at tilgang til skog og beite blir ivaretatt.</p> <p>5. Rettigheter: Avsenders eiendom har fallrettigheter til Møglandsvatnet.</p>	<p>tas gjennom det ordinære grunnvervet i etterkant av at reguleringsplanen er vedtatt. For mer informasjon om grunnverv se prosjektnettsiden e39mandal-lyngdal.no.</p> <p>3. Veianlegget unngår i all hovedsak jordbruksarealer på eiendommen. Noe areal sør for tunet vil bli berørt av midlertidig anleggsbelte. Jordbruksarealer som berøres på eiendommen i det midlertidige anleggsbeltet skal istandsettes etter endt anleggsperiode. Prosjektet har utarbeidet en matjordplan som beskriver beslaget av og påvirkningen på landbruksareal samt avbøtende tiltak. Avbøtende tiltak er sikret i plankart og bestemmelser og beskrives i planbeskrivelsen kap. 4.6.</p> <p>4. Planforslaget legger opp til at Gjervoldstadveien legges i kulvert under nye E39. Planforslaget legger også opp til en landbruksvei fra eiendommene på vestsiden av Ommunsvatnet med påkobling på Gjervoldstadveien. Se plankart med bestemmelsesområde markert med #2_L.</p> <p>5. Nye Veier takker for informasjonen.</p>
---	--

Nr. 57	Jarl-Ivar Bendixen (Din E39)	Nye Veiers kommentar
	<p>Avsender har markert 13 steder i kartet og markeringene er plassert på/ved Skofteland. Avsender har følgende innspill:</p> <p>1. Grunnvannsbrønn: Frykter at avrenning fra ny E39 samt nye fyllinger i området vil få negative konsekvenser for private drikkevannsressurser. Frykter forurensning av grunnvann, spesielt med tanke på avrenninger fra fylling i Skoftedalen. Avsender markerer konkrete grunnvannsbrønner, innenfor følgende eiendommer:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 362/1, øst for bekk fra Vassland</li> <li>- 362/3, rett nord for Audnedalsveien 285</li> <li>- 362/6, langs Fv460</li> </ul>	<p>1-2. Det er kartlagt private drikkevannsforsyninger langs traséen. Alle brønner innen 200 meter fra traseen er kartlagt. Bakgrunnen for kartleggingen er å registrere førsituasjonen for særlig drikkevannsforsyning. Kartleggingen avdekker også spesielt sårbare områder hvor det må utøves særlig aktsomhet i anleggsfasen eller gjennomføres ytterligere tiltak. Det er utarbeidet en tiltaksplan hvor de kartlagte brønnene beskrives. Se planbeskrivelsen kap. 4.6. Nye Veier vil hindre forurensning fra veien ved f.eks. at alt veivannet renses før det renner videre ut i naturen.</p>

<p>Påpeker at grunnvannsspeilet står høyt ved Skofteland, og at avrenning fra fylling ved påkjøring til bru over Audna vil følge terrenget ned mot beboelse på Skofteland. Hevder at nedbørmengden rundt planlagt trasé er stor, og at vannressurser må sikres i bygg- og driftsfase.</p> <p>2. Drikkevannskilde: Markerer en strekning fra et vann på nedsiden av Romsåsknibben, til Skofteland. Påpeker at dette er et suppleringsvann for privat drikkevannsressurs for fire boliger. Privat vannledning går gjennom planlagt trasé. Må kunne brukes fra april-okt. i anleggsperioden.</p> <p>3. Tuområder og friluftsliv: Ny fylling og skjæring kan oppleves som en barriere for folk og dyr. Hevder at gamle stier mellom Skofteland og Melhus blir vanskelig å bruke. Turveien «Himmelstien» blir liggende tett inntil ny veilinje, og avsender mener at denne bør være tilgjengelig under hele anleggsperioden. Markerer et rekreasjonsområde mellom Audna og Høgåsen, og påpeker at dette er mye brukt av lokalbefolkningen hele året. Her har avsender også markert en turvei. Markerer skjæring i svingen mellom Vallerås og Skofteland, og påpeker at denne vil virke som en kraftig barriere. Synlige inngrep bør unngås, og mulighet for at folk og dyr kan bevege seg her bør ivaretas. Markerer området på nedsiden av Høgåsen, litt øst for Skoftedal. Ytrer at Skoftedalskleivene er av stor interesse for nærmiljøet og at veiene mot Gamle Skoftedalskleivene bør ivaretas. Bru fremfor fylling vil redusere den negative konsekvensen og barriereeffekten samt nyetablering av turvei fra Naudemyra og opp til skjæring.</p> <p>4. Drikkevann: Markerer linje fra øst, mot Skofteland. Mener at en flytting av linja nord/vest mot Bustad kan få positive virkninger på tilsiget til grunnvannet på Skofteland.</p>	<p>3. Ny bru over Audnedal vil påvirke de visuelle omgivelsene i området. Planforslaget søker å ivareta friluftslivinteresser med støyskjerming, landskapstilpasning og krysningspunkt. Forbindelser mellom utmarksområder vil ivaretas/begrenses av areal under bruer, gjennom veikulverter eller gjennom faunapassasjer. Se planbeskrivelsen kap. 3.3 for nærmere beskrivelse. Tilgangen til de gamle Skoftelandskleivene blir ivaretatt ved at Postveien legges i kulvert gjennom fyllingen. Postveien er markert i plankartet med H570 hensynssone kulturmiljø. Prosjektet planlegger for fylling i Skoftedal da dette gir minst påvirkning på linja østover, reduserer kostnadene, gir mulighet for kortere bru over Audnedalen, gir mulighet for stedlig bruk av masser og reduserer masseflytting. En fylling i Skoftedal reduserer i tillegg skjøringshøyden gjennom Valleråsheia, bevarer bebyggelsen på Vallerås og gir mulighet til å trekke linja lenger vekk fra Grundelandsvatnet.</p> <p>4. Nye Veier vil hindre forurensning fra veien ved at alt veivannet samles opp og renses før det renner videre ut i naturen. Det er gjennomført registreringer av alle privat drikkevannsforsyninger og utarbeidet en tiltaksplan for håndteringen av disse som en del av miljøoppfølgingsplanen (MOP).</p> <p>5.-6. Nye Veier vil legge opp til en anleggsperiode som er trafiksikker og som tar høyde for sikkerhetskrav knyttet til utbyggingen av ny E39. Dette for å ivareta befolkningen i området, spesielt barn og unge.</p>
--	--

<p>5. Barn og unge: Må tas hensyn til barn og unge under hele anleggsperioden.</p> <p>6. Fv460 Audnedalsveien: Avsender henviser til anleggsvei fra Bustad til området hvor brua over Audna skal bygges, samt fra Foss og opp mot Stiland. Påpeker at dersom disse skal benyttes som anleggsveier, så vil også Fv460 benyttes som anleggsvei. Lokalbefolkningen blir sårbar og barn og unges skolevei må sikres før anleggsarbeidet kan starte. Påpeker at det lenge har vært planer om gang- og sykkelvei, og hevder at trafikksikring av strekningen har vært fraværende fra kommunen i flere år. Antyder at Fv460 er i dårlig forfatning og at veigrunnen ikke er av en slik kvalitet at den klarer belastningen med økt trafikk av tunge kjøretøy. Tiltak for utbedring av Fv460 med tilrettelegging for myke trafikanter må inngå i prosjektet med ny E39.</p> <p>Se vedlegg <i>Kopi av innkomne høringsuttalelser Lindesnes – varsel om oppstart</i>, for innspillet i sin helhet.</p>	<p>Oppgradering av fv. 460 Audnedalsveien med tilhørende gang- og sykkelvei tilhører ikke dette prosjektet. I forbindelse med bygging av ny E39 vil kun området under brua utbedres på Audnedalsveien. Se planbeskrivelsen kap. 3.3.</p> <p>Eksisterende veinett vil bli benyttet inn til anleggsområdet. Det vil kunne være behov for å oppgradere disse veiene for å gjøre det mulig for tunge anleggskjøretøy å bruke dem. På disse veiene skal det ikke kjøres massetransport. For øvrig vil anleggstrafikken hovedsakelig gå i og langs ny veitrasé, og prosjektet kommer derfor i liten grad i konflikt med eksisterende veier med trafikk. Se planbeskrivelsen kapittel 3.13 for mer informasjon om anleggsgjennomføring.</p>
--	--

Nr. 58	Johnny Birkeland (Din E39)	Nye Veiers kommentar
<p>Avsender har følgende innspill:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Avsender er interessert i å motta masser fra Vallerås og lurer på om dette kan sees på.</li> </ol>		<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Nye Veier takker for informasjonen. Det anbefales at avsender tar kontakt med Nye Veier for dialog om dette er en mulighet. Se <a href="https://e39mandal-lyngdal.no/">https://e39mandal-lyngdal.no/</a> for kontaktinformasjon. Se for øvrig kap. 3.11 i planbeskrivelsen om massebalanse og masselagring.</li> </ol>

Nr. 59	Jon Harald Rømteland	Nye Veiers kommentar
<p>Avsender har følgende innspill:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Drikkevann: Avsender har lagt ved et kart hvor det er avmerket hvor avrenningsområdet til drikkevannskilden Tarvatnet starter.</li> </ol>		<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Nye Veier har utarbeidet et planforslag som sikrer rent drikkevann. Det er også gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse for å avdekke mulige negative hendelser iht.</li> </ol>

<p>Avrenningsvannet fra ny E39 og nedslagsfeltet nord for ny E39 må prosjekteres slik at det ikke renner ut i Svartetjødna og videre ned i drikkevannskilden.</p> <p>2. Planfritt kryss i dette området og vei ned mot Udland, vil vanskelig la seg gjennomføre uten en betydelig fare for at både drikkevannskilde, laks, sjøørret, og ørret i Storbekken og Tarvatnet i fremtiden blir forurenset.</p> <p><b>Avsender viser til innspill sendt 02.11.2018.</b>  <b>Dette innspillet er fra Reidar Støle, Norleiv Fardal, Albert Gundersen og Jon Harald Rømteland.</b></p> <p>3. Adkomstvei til Udland: Avsender syntes det er en svært uheldig løsning å ha en trasse mellom Udland og område Svartetjødna. Store deler av denne veien går gjennom et av de viktigste områdene for elg og hjort. Avsender stiller spørsmål til om denne traseen vil bli brukt.</p> <p>4. Drikkevann: Traseen vil utgjøre en risiko og forurensningsfare for kommunens drikkevannskilde.</p> <p>5. Fisk: Informerer om at Storbekken har en viktig bestand av sjøørret, røye, ørret og laks.</p>	<p>drikkevann. Se planbeskrivelsen kap. 4.6. Prosjektet har også bistått Lindesnes kommune med utarbeidelse av konsesjonssøknad for omlegging av drikkevannssystemet som er sendt NVE for behandling. Her fremgår beskrivelse av omleggingen (permanent og midlertidig), konsekvenser av tiltaket og avbøtende tiltak.</p> <p>2. Planforslaget legger opp til at det kan bygges en tilførselsvei fra Stiland ned til nåværende E39 ved Udland, på bakgrunn av dialog med Lindesnes kommune, fylkeskommunen i Agder og Statens Vegvesen. Se svar til deres innspill (nr. 2 og 3) om forutsetninger for bygging av tilførselsveien.</p> <p>3. Se svar pkt. 2. Kunnskapen om villtrekk i området er supplert gjennom innsamling av kunnskap fra viltkameraer. Kameraene har bidratt til at en har fått kvalitetssikret kunnskapen om hvor villtrekkene går, hva slags faunapassasje som må etableres, og bedre har kunnet spesifisere hvor faunapassasjer bør etableres. Resultatene fra dette arbeidet er oppsummert i egen fagrapport om faunapassasjer, som er vedlagt planforslaget.</p> <p>4. Se svar pkt. 1</p> <p>5. Nye Veier takker for informasjonen.</p>
--	--

Nr. 60	Jon Thommesen p.v.a Karsten Skovly	Nye Veiers kommentar
	<p>Avsender har følgende innspill:</p> <p>Avsender har uttalt seg tidligere til arbeidet med områdereguleringen, og viser til dette innspillet.</p>	<p>1-4.Nye Veier takker for innspillet. Tiltaket er utformet for å i størst mulig grad hindre negativ påvirkning på naturmangfold og kulturmiljø og fremme en best mulig terreng- og</p>



<p>1. Veilinje: forespør muligheten for å legge ny E39 ved Haugdal så langt ned i korridoren som mulig, ned mot Osestadvatnet. Mener dette vil bevare friluftsområdet, dyretrekket og rekreasjonsområdet på aller beste måte.</p> <p>Fra uttalelsen til områdereguleringen:</p> <p>2. Vei: For å bevare mest mulig av Haugdal og Grummedal, inneholder dette innspillet to alternativer i gjeldende korridor for E39.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Alternativ 1: Flytte veien og innslaget til tunnelen 150 meter nærmere Osestadvatnet. Ved å gjøre dette, ivaretas kulturlandskapet rundt Haugdal som er viktig for vilt og vilttrekk i området, og støyforurensningen reduseres til hele friluftsområdet.</li> <li>- Alternativ 2: 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 Osestadvatnet som anleggsvei i tillegg til å kunne benytte hele nedre mellom Bjelland og Osestadvatnet som anleggsområde.</li> </ul> <p><b>Avsender har gitt nytt innspill 14. januar 2021</b></p> <p>3. Avsender skriver at det var gledelig å se at innspillet om alternativ veglinje og tunnelportal nærmere Osestadvatnet er tegnet inn og vurderes som en av to hovedalternativer.</p> <p>4. Friluftsliv: Viser til tidligere innspill om å legge veglinja og tunnelportalen så langt ned mot Osestadvatnet som mulig. Dette alternativet vil være det beste for å kunne bevare et størst mulig sammenhengende friluftsområde i området nord for veglinjen.</p>	<p>landskapstilpasning. Planforslaget legger opp til en plassering av tunnelmunningen ved Haugdal lengst nord innenfor varslingsgrensen for å ivareta det ovennevnte samt at påhuggsområdet til tunnelen antas å være best i det valgte området. Lokaliseringen av tunnelportalen må også ses i sammenheng med veiens linjeføring mellom Stiland og Haugdal.</p> <p>Faunapassasjenes plassering og utforming er utarbeidet på bakgrunn av funn og anbefalinger i utarbeidet viltrapport. I dette området er viltkryssing sikret over Eikeråsheiatunellen. Adkomst til friluftsområder er og tilgjengelig over Eikeråsheiatunellen.</p>
---	--

Nr 61	Jonas E. Bue (Din E39)	Nye Veiers kommentar
	<p>Avsender har følgende innspill:</p> <p>1. Har merket av et punkt i kartet og kommentert at veien burde flyttes lengre nord i traseen.</p>	<p>1. Prosjektet har optimalisert tiltaket for å finne den beste løsningen. Se plankart for mer informasjon.</p>

Nr 62	Jostein Hadeland	Nye Veiers kommentar
	<p>Avsender er grunneier ved gnr./bnr. 396/3, og har følgende innspill:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Traktorvei: Avsender har lagt ved kart hvor det er merket hvor traktorvei og kjøreveier inn i området ligger.</li> <li>2. Adkomst til eiendom: Det er viktig at avsender kan komme inn og ut av arealene sør for den nye veien fra eksisterende traktorveier.</li> <li>3. Avsender har ei jakt/fiskehytte ved store Faksevann og fiskerett i begge vann.</li> <li>4. Avsender ønsker å bli kontaktet slik at dialogen kan sette i gang.</li> <li>5. Underganger: Avsender mener det er viktig at antall underganger blir klargjort.</li> <li>6. Kulturarv: Informerer om at det i bekken til lille Faksevann er rester etter oppdemming og kvernhus. Avsender tilbyr å påvise stedet da han håper dette kan bli bevart.</li> <li>7. Anleggsveier: avsender er interessert i å vite om eventuelle anleggsveier kan beholdes som tømmervei etter bygging.</li> <li>8. Avsender er interessert i overskuddsmasse.</li> </ol>	<p>1-2. Planforslaget legger opp til en undergang øst for Faksevann hvor det legges opp til landbruksvei for adkomst på tvers av nye E39. Se plankart med bestemmelsesområde markert med #2_L.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3. Tatt til orientering.</li> <li>4. Nye Veier har gjennomført grunneiermøter (felles og en-til-en dialog) med alle aktuelle grunneiere.</li> <li>5. Se punkt 1-3.</li> <li>6. Prosjektet har gjennomført kulturminneregistreringer innenfor planområdet og tiltaket er i så stor grad som mulig tilpasset disse.</li> <li>7. Planforslaget legger opp til at noen midlertidige anleggsveier vil kunne bli benyttet som permanente driftsveier for landbruket. Disse ligger inne i plankartet som #2_L. Anbefaler å ta kontakt direkte med prosjektet dersom det er ønskelig. Se kontaktinformasjon på <a href="https://e39mandal-lyngdal.no/">https://e39mandal-lyngdal.no/</a>.</li> <li>8. Nye Veier takker for informasjonen. Det anbefales at avsender tar kontakt med Nye Veier for dialog om dette er en mulighet. Se <a href="https://e39mandal-lyngdal.no/">https://e39mandal-lyngdal.no/</a> for kontaktinformasjon. Se for øvrig kap. 3.11 i planbeskrivelsen om massebalanse og masselagring.</li> </ol>

Nr 63	Jostein Hageland og Johan Toralv Hageland (Din E39)	Nye Veiers kommentar
	<p>Avsender har markert et område sør for Homsvatnet samt Hagelandstjønnen. Avsender har følgende innspill:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tilgang til eiendommer ved Homsvatnet: Påpeker at ny E39 krysser eksisterende vei og kulturbeite. Gården deles i to.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Planforslaget berører området ved Homsvatnet og Hagelandstjønnen i mindre grad enn områdereguleringen. Den</li> </ol>

<p>Må sikres tilgang mellom delene av gården i form av en vei/et krysningspunkt.</p> <p>2. Forurensning til Hagelandstjønna: Påpeker at fylling nær dette vannet vil kunne risikere forurensning. Eventuell forurensning vil strømme fra dette vannet ned til Moslandsvatnet. Hevder at en god løsning er å legge denne delen av veien i en lang tunnel, som vist i folkemøtet.</p> <p>Se vedlegg <i>Kopi av innkomne høringsuttalelser Lindesnes – varsel om oppstart</i>, for innspillet i sin helhet.</p>	<p>delen av Hagelandsveien som krysses av planlagt E39 legges om i kulvert under veien.</p> <p>2. I planforslaget er veilinjens flytting lenger vekk fra Hagelandstjønna for å hindre forurensning. Veilinjens skjæring slik at veivannet ikke kan renne ned i tjønna samtidig som at alt veivann på strekningen samles opp og renses før det slippes ut i naturen.</p>
--	---

Nr 64	Kirsti Kvidbergskår og Torbjørn Kloster	Nye Veiers kommentar
	<p>Avsender er grunneier til gnr. 110 bnr. 3 og har følgende innspill:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Eiendommen: Avsender har lagt ved et kart som viser plasseringen av eiendommen ved Ommundsvatnet. Avsender har vist hvilken del av eiendommen som delvis blir lagt under en fylling – ber om at hele denne teigen blir innløst da de mister båtplass og badeplass, tilgang til rikt fiskevann, ny og gammel skog og muligheten til å bygge skogsvei inn til området fra fylkesveien.</li> <li>2. Erstatning og rettigheter: Dersom denne teigen blir lite berørt, ber avsender om kompensasjon for tapt areal og at Nye Veier forlenger en av anleggsveiene inn på den aktuelle teigen og ordner tinglyst veirett med naboene.</li> <li>3. Støy: Avsender har markert en strek i vedlagt kart som viser hvor de ønsker en støyvoll for å skjerme eiendommen mot lyd og lysforurensning, ut over de rettigheter som er knyttet til støy.</li> </ol> <p>Se vedlegg <i>Kopi av innkomne høringsuttalelser Lindesnes – varsel om oppstart</i>, for innspillet i sin helhet.</p>	<p>1-2. Planforslaget berører eiendommen i mindre grad enn i områdereguleringen. Gjennom feltarbeid og grunneiermøter (felles og en-til-en dialog) har prosjektet optimalisert tiltaket for å finne beste løsning. Hva som vil være grunnlag for erverv og erstatning må tas gjennom det ordinære grunnervet i etterkant av at reguleringsplanen er vedtatt. For mer informasjon om grunnerv se prosjektnettsiden e39mandal-lyngdal.no.</p> <p>3. På bakgrunn av gjennomførte støyberegninger legger planforslaget opp til støyskjermende tiltak med voll eller skjerm der boliger blir liggende i rød støysone. Planforslaget legger også opp til at husstander innenfor gul støysone bør vurderes for lokale støyskjermingstiltak. Se planbeskrivelsen kap. 4.7.</p>

Nr 65	Kjell Audun Strømme (Din E39)	Nye Veiers kommentar
	<p>Avsender har markert en strekning fra Mandalselva, via Unndal, til Stigland, sør for Moslandsvatnet. Avsender har følgende innspill:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Påpeker at det ligger en fiberkabel på denne strekningen.</li></ol> <p>Se vedlegg <i>Kopi av innkomne høringsuttalelser Lindesnes – varsel om oppstart</i>, for innspillet i sin helhet.</p>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Nye Veier takker for informasjonen, tas til orientering.</li></ol>
Nr. 66	Knut Sodeland (Din E39)	Nye Veiers kommentar
	<p>Avsender har markert et område vest for Mandalselva, og har følgende innspill:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Påpeker at det ligger en fiberkabel i dette området.</li></ol> <p>Se vedlegg <i>Kopi av innkomne høringsuttalelser Lindesnes – varsel om oppstart</i>, for innspillet i sin helhet.</p>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Nye Veier takker for informasjonen, tas til orientering.</li></ol>
Nr. 67	Lill Marit og Kjell Audun Strømme	Nye Veiers kommentar
	<p>Avsender har følgende innspill:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Støy: Ber om at det settes krav til 40 dB som grensen for støy i planleggingsfasen i de områdene hvor veien går i nærheten av turområder, rekreasjonsområder og boliger. Det forventes også at kommunen setter krav til dette i utarbeidelse av detaljreguleringen og at dette videreføres og følges opp under hele byggeprosessen. Viser til diverse underlag om støy. Tema som avsender tar opp:<ul style="list-style-type: none"><li>- Støy som et helse- og miljøproblem</li><li>- Nasjonale mål for støy</li><li>- Bygge og anleggsfasen</li><li>- Støyhensyn i arealplanlegging</li></ul></li></ol>	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Prosjektet forholder seg til gjeldene retningslinjer for håndtering av støy. Dette er også fulgt opp i planforslagets bestemmelser. I enkelte tilfeller er det i kommuneplanen angitt såkalte stille områder med støygrense på 40 dB, men det er ingen slike områder som berøres av planlagt trasé. Se utarbeidet støyrapport med tilhørende støykart for mer informasjon.</li></ol>

<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lyshensyn i arealplanlegging</li> <li>- Føre-var-prinsippet</li> </ul> <p>Avsender forventer at disse forholdene blir tilfredsstillende ivaretatt i utarbeidelse av detaljreguleringen og at dette videreføres og følges opp under hele byggeprosessen.</p> <p>Avsender sendte epost 02.02.2021 epost med supplerende innspill til planarbeidet:</p> <p>2. Borehull: Det er 2 borehull/drikkevann på sin eiendom med gnr. 113 bnr. 3. Begge hullene er i daglig bruk. Hullene er boret med ca. 30 graders vinkel nordover, mot byggeområdet for ny E39. Avsender ber om at dettes tas hensyn til og tas med i den videre planleggingen. Ber også om at det garanteres for videre kvalitet og kvantitet både under bygging og etter at veien er ferdig bygget. Avsender har lagt ved kart med plassering av borehull. Se vedlegg <i>Kopi av innkomne høringsuttalelser Lindesnes – varsel om oppstart</i>, for innspillet i sin helhet.</p> <p>3. Anleggsområde/bokkvalitet: Ser at egen bolig ligger innenfor planlagt anleggsområde i områdereguleringen. Avsenders bolig er i et stille område og de frykter at deres bokkvalitet blir vesentlig forringet. Deler av avsenders uteområde blir betydelig berørt i forbindelse med bygging og når veien står ferdig. Ber om dialog/tilbakemelding på hvilke konsekvenser dette vil medføre.</p>	<p>2. Til informasjon: Eiendommen med gnr. 113 bnr. 3 ligger utenfor planområdet til detaljreguleringen. Det er kartlagt private drikkevannsforsyninger langs traséen. Alle brønner innen 200 meter fra traseen er kartlagt. Bakgrunnen for kartleggingen er å registrere førsituasjonen for drikkevannsforsyning. Kartleggingen avdekker også spesielt sårbare områder hvor det må utøves særlig aktsomhet i anleggsfasen eller gjennomføres ytterligere tiltak. Det er utarbeidet en tiltaksplan hvor de kartlagte brønnene beskrives. Se planbeskrivelsen kap. 4.6.</p> <p>3. Eiendommen med gnr. 113 bnr. 3 ligger utenfor planområdet til detaljreguleringen. Planforslaget legger opp til støyskjermingstiltak langs med ny E39 i området Lauvstøl/Djupedal. Gjennomførte støyberegninger viser at bebyggelsen Lian vil få en støybelastning under grenseverdi.</p>
--	---

Nr. 68	Liv Haddeland (Din E39)	Nye Veiers kommentar
	<p>Avsender har markert et område som ligger sør-vest for Undal, og har følgende innspill:</p> <p>1. Stiller spørsmål om det vil bli forurensing i bekken som går til egen brønn.</p>	<p>1. Nye Veier vil hindre forurensning fra veien ved f.eks. at alt veivannet renses før det renner videre ut i naturen. Alle brønner innen 200 meter fra traseen er kartlagt. Bakgrunnen for</p>

<p>Se vedlegg <i>Kopi av innkomne høringsuttalelser Lindesnes – varsel om oppstart</i>, for innspillet i sin helhet.</p>	<p>kartleggingen er å registrere førsituasjonen for særlig drikkevannsforsyning. Kartleggingen avdekker også spesielt sårbare områder hvor det må utøves særlig aktsomhet i anleggsfasen eller gjennomføres ytterligere tiltak. Det er utarbeidet en tiltaksplan hvor de kartlagte brønnene beskrives. Se planbeskrivelsen kap. 4.6.</p>
--	--

Nr. 69	Marit Sletten (Din E39)	Nye Veiers kommentar
	<p>Avsender har markert egen hytte i Vallerås, og har følgende innspill:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Vilt: Påpeker at det har blitt observert et villtråkk rundt hytta, mye rådyr, elg og hjort. Spør om det blir tatt tilstrekkelig hensyn til dette i planleggingen.</li> <li>2. Kulturminne: Viser til kulturminnet Stemmen/demningen i enden av Grundlandsvatnet, og spør om denne blir tatt hensyn til.</li> <li>3. Veilinje: Påpeker at det er fire alternativer til vei over Vallerås. Det ene alternativet går rett over avsenders eiendom. Påpeker at ny vei vil ødelegge bruksverdien for hytta med tanke på støy, og at avsender vil bli hardt rammet.</li> <li>4. Innløsning: Avsender ønsker innløsning av eiendommen, og ønsker samtaler med Nye Veier om dette.</li> </ol> <p>Se vedlegg <i>Kopi av innkomne høringsuttalelser Lindesnes – varsel om oppstart</i>, for innspillet i sin helhet.</p>	<p>Nye Veiers kommentar</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Faunapassasjenes plassering og utforming er utarbeidet på bakgrunn av funn og anbefalinger i utarbeidet viltrapport. Kunnskapen om villtrekk i området er supplert gjennom innsamling av kunnskap fra viltkameraer. Minimumskrav til viltpassasjer er ivaretatt i bestemmelsene i tråd med håndbok <i>V134 Veier og dyreliv</i> og <i>N200</i>. Planforslaget legger på bakgrunn av dette opp til faunapassasje i kulvert ved Skoftedalen.</li> <li>2. Hensynssone – bevaring kulturmiljø ivaretar veifaret som er et kulturminne ved Stemmen. Se plankart og planbeskrivelse kap. 6.5.2.</li> <li>3.-4. Prosjektet har optimalisert tiltaket for å finne den beste løsningen, og har på bakgrunn av dette snevret inn planområdet. Avsenders hytte ligger nå utenfor planavgrensningen og vil ikke bli direkte berørt. Det skal etableres støyvoll ved Grundlandsvatnet/Vallerås. Mot Vallerås forankres hovedveien i landskapet med slake motfyllinger og voller mellom fjellskjæringene.</li> </ol>

Nr 70	Miriam Skaar Stormark (Din E39)	Nye Veiers kommentar
-------	---------------------------------	----------------------

<p>Avsender har markert et område ved Grundelandsvatnet og et område ved Blørstad. Avsender har følgende innspill:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ved Grundelandsvatnet Støy: Avsender eier Møgelandsveien 969/967, gnr/bnr. 324/1,2,7,16 på østsiden av Grundelandsvatnet. Småbruket ligger mot vannet, og det er kun dette vannet som er imellom bruket og den planlagte veien. Ønske om etablering av støyvoller mot vannet, der ikke veien skjermes av naturlige fjellskjæringer. Gjelder både langs vestsiden av Grundelandsvatnet, ved Kirkevika og ved demningen i syd. Ønskelig at støyvoller etableres allerede tidlig i anleggsfasen.</li> <li>2. Ved Blørstad Adkomstvei: Eiendommen har adkomst fra Møglandsveien ved Midtstøle, og er utsatt ved høy vannstand. Eiendommen har også veirett fra Blørstad, markert i innspillet. Denne kan fortsatt legges om/under/over ifm. Møglandsveien som også må krysse.</li> </ol> <p>Se vedlegg <i>Kopi av innkomne høringsuttalelser Lindesnes – varsel om oppstart</i>, for innspillet i sin helhet.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Gnr/bnr. 324/1 og 16 ligger utenfor plangrensen og vil ikke berøres av tiltaket. Deler av 324/2 og 7 berøres direkte, og det vil være behov for å innløse deler av disse eiendommene der det nye veitiltaket er planlagt. Grunnlag for erverv og erstatning må tas gjennom det ordinære grunnervervet i etterkant av at reguleringsplanen er vedtatt. Prosjektets egne grunnerververe vil gjennomføre dette i egen prosess. For mer informasjon om grunnerverv se prosjektnettsiden e39mandal-lyngdal.no. Det planlegges støyskjermende tiltak bl.a. ved Grundelandsvatnet. Se planbeskrivelsen kap. 4.7.</li> <li>2. Blørstadkrysset planlegges med avkjøringsramper fra hovedveien i begge retninger, til rundkjøringer på hver side. Mellom rundkjøringene etableres kjørevei og langsgående gang- og sykkelvei i kulvert under hovedveien. Fra rundkjøringen nord for ny E39 sikres påkobling til eksisterende Møglandsveien. Se planbeskrivelsen kap. 3.2, samt plankart og bestemmelser.</li> </ol>
--	---

Nr 71	Mona Stusvik Ellingsæther (Din E39)	Nye Veiers kommentar
	<p>Avsender har markert området øst for Mandalselva, og har følgende innspill:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ønsker å komme i kontakt med Nye Veier og/eller Entreprenør om mulighet for anleggsvei, slik at disse kan bli liggende igjen og brukes til skogsdrift etter at anlegget er ferdig.</li> </ol> <p>Se vedlegg <i>Kopi av innkomne høringsuttalelser Lindesnes – varsel om oppstart</i>, for innspillet i sin helhet.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Nye Veier har vært i dialog med Sverre Stusvik Ellingsæther om drifts- og skogsbilveier. Disse er ivaretatt i plankartet med #2_L og med adkomst fra fv. 455 sør for ny E39.</li> </ol>

Nr 72	Norleiv M Fardal	Nye Veiers kommentar
<p>Avsender har følgende innspill:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Støy: Rampe til Udland og planfritt kryss med 2 rundkjøringer i dette området vil forsterke støyopplevelsen fra avsenders hytte.</li> <li>2. Veilinje: Avsender håper veien kan legges lengre nord og bygges slik at støyen fra den nye veien kan reduseres mest mulig mot deres hytte. Hytta er markert på kart i innspillet.</li> <li>3. Adkomstvei til Udland: Avsender håper at traseen fra Svartetjødna aldri blir bygget. Denne vil øke støyen mot hytta og gjøre stor skade for viltet som har sine trekkruiter på denne strekningen. Dersom veien mellom Udland og Svartetjødna skulle bli aktuell, mener av sender at det bør bygges minst 2 sikre over-/underganger på de mest brukte trekkene.</li> </ol> <p>Avsender viser til tidligere innspill, datert 3.11.2018:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>4. I dette innspillet skrev avsender at de ønsket at Nye Veier legger traseen i terrenget slik at det blir minst mulig støy til området der avsender har hytte.</li> </ol>		<p>Nye Veiers kommentar</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1.-3. Planforslaget legger opp til at det kan bygges en tilførselsvei fra Stiland ned til nåværende E39 ved Udland, på bakgrunn av dialog med Lindesnes kommune, Agder fylkeskommunen og Statens Vegvesen. Se svar til deres innspill (nr. 2 og 3) om forutsetninger for bygging av tilførselsveien. Gnr/bnr 392/1 ligger utenfor planområdet, og det er foreløpig ikke planlagt støyskjermede tiltak ved denne eiendommen. Se planbeskrivelsen kap. 4.7 for ytterligere beskrivelse om støy. Faunapassasjenes plassering og utforming er utarbeidet på bakgrunn av funn og anbefalinger i utarbeidet viltrapport. Kunnskapen om vilttrekk i området er supplert gjennom innsamling av kunnskap fra viltkameraer. Minimumskrav til viltpassasjer er ivaretatt i bestemmelsene i tråd med håndbok V134 Veier og dyreliv og N200. Planforslaget legger på bakgrunn av dette opp til faunapassasje i kulvert ved Stiland.</li> <li>4. Se svar til punktene over.</li> </ol>

Nr 73	Odd G. Kvåle	Nye Veiers kommentar
<p>Avsender omtaler veilinjen og har følgende innspill:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kulturmiljø: Avsender skriver at ved å velge veilinjen over og gjennom Nedre Undal, Øvre Undal og Laustø vil disse gårdene bli rasert og forbli ubeboelige i overskuelig fremtid. Informerer om at Undal kan ha blitt ryddet og bosatt så tidlig som rundt år 1000.</li> </ol>		<p>Nye Veiers kommentar</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tiltaket berører kulturlandskapet mellom Undal og Bjerland, hvor flere kulturmiljø er bundet sammen av et eldre veifar. I Undal og Stigland blir tre SEFRAK-registrerte bygninger revet. Disse bygningene med omkringliggende kulturmiljø vil bli dokumentert forut for riving. Det verdifulle ødegårdsanlegget på Bjerland, og en lokalitet med bosetningsspor og graver på Lauvstøl, ble dispensert i områdereguleringen. Disse vil bli frigitt når arkeologiske undersøkelser er gjennomført.</li> <li>2. Planlagt E39 er forsøkt tilpasset landskapet på best mulig måte. Veien er blant annet trukket sør for jordene ved Unndal. Slik veien</li> </ol>



<p>2. Dyrka mark: Veilinjen harmonerer dårlig med Nye Veiers gjentatte forsikringer om at man i størst mulig grad vil forsøke å unngå ødeleggelse av eksisterende bebyggelse og dyrket mark.</p> <p>3. Avsender foreslår å legge veilinjen gjennom Undal og Laustøl litt lenger sør enn det animasjonsvideoen til Sweco/Nye Veier viser. Avsender har lagt ved kartskisse med forslag til plassering, og beskrivelse av traseen.</p>	<p>nå ligger beslaglegges mindre jordbruksarealer enn tidligere vedtatt KDP gjennom Lindesnes. Det foreslås blant annet å etablere et erstatningsareal for dyrka mark ved Nedre Undal, sør for ny E39.</p> <p>3. Planforslaget legger ikke opp til en veilinje lenger sør gjennom området Undal og Laustøl. Dette på grunn av tilpassinger til landskapet og konsekvensene både øst og vest for Undal og Laustøl en justering av veilinjen vil få.</p>
--	--

Nr 74	Oddbjørg Skofteland, Martha Bråndland, Ragnhild Dale, Per Krogsrud, Anny Lise Skofteland, Marthine Skofteland, Ivar G. Skofteland	Nye Veiers kommentar
	<p>Avsenderne er grunneiere til eiendom med gnr/bnr. 362/1-2-4-5 og 362/3 i Lindesnes kommune. Avsender viser til innspill sendt i 2018 og 2019, og har følgende innspill:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Steinfylling i Skoftedalen: Informerer om at steinfyllingen vil dele skogseiendommene i to, både med tanke på skogsdrift og adkomst til eiendommene deres.</li> <li>2. Postveien: De gamle «Skoftelandskleivene» eller «Postveien» går fra Øvre Skofteland og opp til Røyseland. Veien ble bygget i 1874 og blir i dag brukt til gårds- og skogsdrift og som turvei for fastboende og turister. Mener at denne veien ikke bør berøres.</li> <li>3. Drikkevann: Avsender er bekymret for forurensing av egne brønner. Brønnene ligger i området for steinfyllingen. Vannet fra brønnene brukes til drikkevann og til husdyr. Avhengige av en vannledning som går i åpen grøft</li> </ol>	<p>Nye Veier forstår det slik at avsender mener å referere til gårdsnummer 362 og ikke 62, da dette samsvarer mer med adressene som avsender henviser til i innspillet.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Adkomst til eiendommene sikres gjennom foreslått driftsvei fra Bustadmoen. Se område markert med #2_L i plankartet. Der eksisterende eiendommer blir direkte berørt av tiltaket vil Nye Veiers grunnerververe håndtere dette i en egen prosess. Grunnlag for erverv og erstatning må tas gjennom det ordinære grunnervervet i etterkant av at reguleringsplanen er vedtatt. For mer informasjon om grunnerverv se prosjektnettsiden e39mandal-lyngdal.no.</li> <li>2. Tilgangen til de gamle Skoftelandskleivene blir ivaretatt ved at Postveien legges i kulvert gjennom fyllingen. Postveien er markert i plankartet med H570 hensynssone kulturmiljø.</li> <li>3. Alle brønner innen 200 meter fra traseen er kartlagt. Bakgrunnen for kartleggingen er å registrere førsituasjonen for særlig drikkevannsforsyning. Kartleggingen avdekker også spesielt sårbare områder hvor det må utøves særlig aktsomhet i</li> </ol>

<p>som frakter vann fra et tjern oppe i heia. Dette er et viktig supplement til brønnene. Avsender forventer en permanent løsning slik at de ikke står uten vann eller at vannet deres blir forurenset, hverken i anleggsperioden eller etter.</p> <p>4. Adkomst til skog: For å bevare dyr og menneskets adkomst til skogene samt bevare den gamle postveien, vil ei bru over Skoftedalen være den beste løsningen. Avsender er skeptisk til at viltet vil bruke kulverten.</p> <p>5. Anleggsvei: Avsender har forstått det slik at det er planlagt en adkomstvei fra Bustad og opp til anleggsområdet. Gjør oppmerksom på at deres skogseiendommer og en lasteplass vil bli berørt av denne.</p> <p><b>Supplerende innspill fra 2018 og 2019</b></p> <p>6. Fiske: Det renner en bekk gjennom området som kommer fra dalen innenfor mot nord-øst, fra tjern og myrer i heiområdet ovenfor. Dette er en bekk med fisk, og er en gytebekk som renner ut i Audnaelva. Eiendommene til avsender grenser til Audna-elva som er en god lakseførende elv som vi har fiskerett til. Med en steinfylling frykter avsender at avrenninga fra grusmassene vil bli for stor og forurense bekken og elva.</p> <p>7. Hjortevilt: Informerer om i området rundt den dyrka marka er det mye hjortevilt. Dette har blant annet vært fanget opp av viltkamera i flere år. Dette er et mye brukt jaktterreng. Det er et vilttrekk innover Skoftedalen mot nord, over Høgåsen og videre vestover over Audna-elva.</p>	<p>anleggsfasen eller gjennomføres ytterligere tiltak. Det er utarbeidet en tiltaksplan hvor de kartlagte brønnene beskrives. Se planbeskrivelsen kap. 4.6.</p> <p>4. Faunapassasjen i Skoftedalen er planlagt som en kulvert og skal sikre at faunapassasjens naturlige funksjon ivaretas, og at driftskjøretøy kan passere gjennom kulverten. Se planbeskrivelsen kap. 3.3.</p> <p>5. Nye Veier takker for informasjonen. Se svar til pkt. 1 for prosessen knyttet til eiendommer som blir direkte berørt. Det legges til rette for en anleggsvei for å sikre tilkomst til det nye veianlegget og fremtidig sedimentasjonsbasseng. Veien foreslås der eksisterende driftsvei ligger i dag, men vil bli forlenget. Se område markert med #2_L i plankartet.</p> <p>6. Planområdet er snevret inn nord i nevnte område. Tiltaket legger opp til en tilkomst til veianlegget som legges lenger sør enn tidligere planlagt, og vil derfor i liten grad berøre bekken.</p> <p>7. Faunapassasjenes plassering og utforming er utarbeidet på bakgrunn av funn og anbefalinger i utarbeidet viltrapport. Kunnskapen om vilttrekk i området er supplert gjennom innsamling av kunnskap fra viltkameraer. Minimumskrav til viltpassasjer er ivaretatt i bestemmelsene i tråd med håndbok <i>V134 Veier og dyreliv</i> og <i>N200</i>. Planforslaget legger på bakgrunn av dette opp til faunapassasje i kulvert gjennom fyllingen i Skoftedalen.</p>
--	--

Nr 75	Olav Tredal	Nye Veiers kommentar
Avsender har følgende innspill:		

<p>1. Kulturminner: «Dansaren» nord for Blørstad var et samlingspunkt for gårdene rundt, og avsender fremhever viktigheten av å bevare dette. Foreslår en kort tunnel gjennom dette området som ivaretar kulturminnet, viltkryssing i området og den gamle ferdselsveien mellom Blørstad og Grundeland.</p>	<p>1. Kulturmiljøet på Blørstad er ivaretatt, og vil i liten grad påvirkes av utbyggingen. Prosjektet har oppfylt kravene om arkeologiske registreringer, og har forsøkt å tilpasse tiltaket så godt som mulig etter dette.</p>
---	---

Nr 76	Per Skofteland (Din E39)	Nye Veiers kommentar
<p>Avsender har markert området ved Monefjellan, og har følgende innspill:</p> <p>1. Bru over Audnedalen: Påpeker at brua over Audnaelva blir et landemerke, og at det er ønskelig med et utkikkspunkt på vestsiden av Monefjellan. Plasseres der fjellet møter elva/broa i vestgående retning. Hevder at eventuell anleggsvei kan gjøres om til av- og påkjørsel. Derfra kan det lages sti til toppen av fjellet.</p> <p>Se vedlegg <i>Kopi av innkomne høringsuttalelser Lindesnes – varsel om oppstart</i>, for innspillet i sin helhet.</p>		<p>1. Nye Veier takker for innspillet, men anser ikke dette som en del av vårt prosjekt.</p>

Nr. 77	Roar Hellenen	Nye Veiers kommentar
<p>Avsender har følgende innspill:</p> <p>1. Midlertidig bygge- og anleggsområde: I reguleringskart Mandal 1 som følger kunngjøringen er deler av gnr. 5 innenfor et område benevnt som "hensynssoner og bestemmelsesområder". Området er definert som #91 5. Det aktuelle området defineres som "midlertidig bygge- og anleggsområde". Området på bnr. 5, Flegemyra, består av dyrket mark. Jorda her er og består av myrjord og vil ikke fungere som midlertidig bygge- og anleggsområde uten at andre masser planeres utover dyrket mark. Er bekymret for at det skal bli vanskelig å få tilbake jorda i samme stand som den fremstår i dag. Ber Nye Veier om å sjekke at grensen for #91 5 er korrekt (linjen er trukket over jordet), og at Flegemyra på gnr. 121, bnr. 5 fjernes fra #91 5.</p>		<p>1. Kun en liten del av gnr. 121 bnr. 5 blir berørt av planforslaget. Innenfor denne eiendommen er det regulert vei (Nedre Undal) slik den ligger i dag, med tilhørende sidearealer og tilgrensede landbruksområder. Midlertidig bygge- og anleggsområde som er avsatt i tilknytning til denne eiendommen skal benyttes i forbindelse med tilkomst til det nye veianlegget og for å etablere omlagt Nedre Undal (kommunal vei), som skal krysse under ny E39. Se plankart og bestemmelser samt planbeskrivelsen kap. 3.2 for ytterligere beskrivelse av tiltaket på Nedre Undal.</p>

<p>2. Adkomst til Nedre Undal: Avsender driver all dyrka mark på eiendom med gnr. 119, bnr. 1 og 2. Det er viktig at veitilgangen ned til Undal opprettholdes under hele anleggsperioden, og i tiden etterpå.</p> <p>3. Veilinje: Avsender melder om at veilinjen går gjennom inngjerdet innmarksbeite på gnr. 119 bnr. 2. Ber Nye Veier avklare hvordan driftsvanskene søkes løst.</p> <p>4. Snuplass for tømmerbil: Informerer om at det er anlagt snuplass for tømmerbil ved Reinhardt Nøstdahls hus (gnr. 119 bnr. 14) på Nedre Undal. Snuplassen brukes av begge brukene på Nedregarden og de to brukene på Øvre Undal. Viktig at snuplassen kan benyttes i anleggsperioden og etter bygging.</p> <p>Avsender har følgende innspill om faunapassasjer:</p> <p>5. Fagrapport om kartlegging av vilttrekk: Stiller spørsmål ved om hvorfor det ikke legges opp til faunapassasje mellom Nedre Undal og Mandalselva, nærmere bestemt (Nordskogen). Mener det er feil at det ikke er registrert dyr på de viltkameraene som er plassert i dette området da Nordskogen er blant det alle beste elgterrenget Haddeland Jaktlag disponerer.</p> <p>6. Viltkamera: I perioden viltkameraene har vært i drift har det vært anleggsarbeider med ny E39 øst for Mandalselva. Støyen kan ha ført til at storvilt kan ha trukket seg unna området. Dette kan ha forårsaket at registrerte observasjoner på kameraene i Nordskogen hadde vært høyere. Ber Nye Veier foreta en ny vurdering med hensyn til faunapassasje mellom Nedre Undal og Mandalselva.</p> <p>7. Turvei: Veien mellom Nedre Undal og Haddeland benyttes mye av turfolk. Det er viktig at en kulvert mellom Nedre Undal og Haddeland får belysning ettersom, kulverten kan bli forholdsvis lang.</p>	<p>2.-4. Det nye veiltaket foreslås gjennom gnr. 119 bnr. 1 og 2. Nedre Undal (kommunal vei) planlegges omlagt i kulvert under planlagt E39 ved Bjørkåsen, og opp til eksisterende bebyggelse på Nedre Undal. Kulverten dimensjoneres for landbruksmaskiner. Videre planlegges nye adkomstveier fra Nedre Undal til Øvre Undal i vest, og Fidjan i øst. Der eksisterende eiendommer blir direkte berørt av tiltaket vil Nye Veiers grunnerververe håndtere dette i en egen prosess. Grunnlag for erverv og erstatning må tas gjennom det ordinære grunnervervet i etterkant av at reguleringsplanen er vedtatt. For mer informasjon om grunnerverv se prosjektnettsiden e39mandal-lyngdal.no. Gnr. 119 bnr. 14 blir liggende utenfor planavgrensningen, og vil ikke berøres av det nye veiltaket.</p> <p>5.-6. Faunapassasjenes plassering og utforming er utarbeidet på bakgrunn av funn og anbefalinger i utarbeidet viltrapport der innspill fra lokalkjente er benyttet for blant annet å plassere viltkameraer og foreta spesifikke befaringer. Dette arbeidet er utført av biolog med spesialkompetanse på området. Det har stått ute flere viltkameraer i området og resultatene fra viltkameraene, og befaring i området har ikke gitt spesifikk kunnskap om distinkte hjortevilttrekk mellom Unndal og Mandalselva. Det har ikke vært vurdert at eventuell støy fra anleggsarbeider øst for E39 har hatt noen vesentlig betydning for hjorteviltets bruk av dette området. Planforslaget legger på bakgrunn av dette opp til faunapassasje under bru ved Djubedalen. Det vil også være mulig for hjortevilt å trekke over planlagt tunnel på Skreheia.</p> <p>7. Nye Veier takker for innspillet. Se svar til pkt. 2.-3. angående kulvert.</p>
--	---

Nr 78	Roar Sløgedal	Nye Veiers kommentar
-------	---------------	----------------------

<p>Avsender viser til innspill fra 2018 og har lagt ved et oppdatert kart. Avsender har følgende innspill:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Veilinje: Ønsker at veien legges på den andre siden av tjernet Blørstad og videre passerer Grundelandsvatnet ved det smale sundet. Mener at dette er en rett og brukbar trase som gir bedre kontrasving tilbake til brua over Audnedalen og gjør at veien kommer lenger bort fra gårdstunet på Blørstad.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Det nye veiltaket planlegges på sydsiden av Blørstadtjønna, og krysser Grundelandsvatnet med bru i sydenden av vannet. En mer nordlig linjeføring ble vurdert tidlig i områdereguleringen. Linjeføringen ble da forkastet fordi den ga store inngrep i Grundelandsvatnet.</li> </ol>
--	--

Nr 79	Ronny Warmbrodt (Din E39)	Nye Veiers kommentar
	<p>Avsender har markert tre områder ved Skofteland.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Flom: Informerer om at Bombekken som renner fra Skoftedalen gjennom Skofteland og krysser fylkesveien sør ved Audedalsveien 249 er en flomutsatt bekk som stiger fort. En fylling i Skoftedalen og evt. avrenning fra nye tilførselsarealer på grunn av endring av terreng må konsekvensutredes.</li> <li>2. Turområder: Informerer om at veien gjennom Skoftedalen fra Skofteland til Slettan og til Hellenen og videre til Buøhølen er viktige veier for tur og trening for befolkningen på Skofteland. Foretrekker bro over Skoftedalen. Viktig at områdene nord for en evt. fylling ikke blir utilgjengelig.</li> <li>3. Myke trafikanter: Informerer om at det ikke er helårsskoleskys for 5-7 trinn fra Skofteland til Nyplass. Anleggstrafikken kommer til å være et farlig moment for syklende barn. Oppfordrer til et rekkefølgekrav: Sykkelsti før veibygging. Avsender ber i tillegg om at det ikke er anleggstrafikk i tidsrommet 8-9, 12.30-13.00 og 14.20-15.00.</li> </ol> <p>Se vedlegg <i>Kopi av innkomne høringsuttalelser Lindesnes – varsel om oppstart</i>, for innspillet i sin helhet.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bombekken i bunnen av Skoftedalen legges om i en kulvert gjennom fyllingen. Se planbeskrivelsen kap. 3.3.</li> <li>2. Tilgangen til de gamle Skoftelandskleivene blir ivaretatt gjennom kulvert i fyllingen. Den gamle postveien legges om gjennom kulvert, hvor også eksisterende tursti opprettholdes. Se planbeskrivelsen kap. 3.3.</li> <li>3. Nye Veier vil legge opp til en anleggsperiode som er trafiksikker og som tar høyde for sikkerhetskrav knyttet til utbyggingen av ny E39. Dette for å ivareta befolkningen i området, spesielt barn og unge. Eksisterende veinett vil bli benyttet inn til anleggsområdet. På disse veiene skal massetransport minimeres. For øvrig vil anleggstrafikken hovedsakelig gå i og langs ny veitrasé, og prosjektet kommer derfor i liten grad i konflikt med eksisterende veier med trafikk. Se planbeskrivelsen kapittel 3.13 for mer informasjon om anleggsgjennomføring.</li> </ol>

Nr 80	Sjølingstad Uldvarefabrik	Nye Veiers kommentar
-------	---------------------------	----------------------

<p>Avsender har følgende innspill:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Avsender kan ikke finne noe detaljert kart over avkjøringsrampen, og forstår det slik at denne kommer på Tredal. I og med at veien mot Blørstad er en smal grusvei, forstås det at skiltingen blir rettet mot den asfalterte, og nåværende, adkomstveien, som er 3 km fra E39 i dag. Viser bekymring for at bilister vil ta den korteste veien, og velge den smale, svingete grusveien. Spør om det er tenkt oppgradering av denne. Hvis ikke vil det være en fordel å skilte denne slik at lastebiler og busser ikke velger denne ruten. Avsender ønsker å få oversendt et kart over området.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Blørstadkrysset planlegges med avkjøringsramper fra hovedveien i begge retninger, til rundkjøringer på hver side. Tilførselsveien planlegges fra Blørstadkrysset ned til Tredal, og det legges til rette for avkjøring til fv. 3998 Sjølingstadveien fra ny tilførselsvei. Se plankart for ytterligere detaljering.</li> </ol>
--	--

Nr 81	Steinar Haaland (Din E39)	Nye Veiers kommentar
<p>Avsender har markert en hengebru over Audna samt skolehuset på Bustad ved Skofteland. Avsender har følgende innspill:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Anleggsperiode: Bekymret for at anleggsveien kan komme i konflikt med hengebrua over Audna, da brua brukes av mange turgåere. Viktig at denne bevares i anleggsperioden.</li> <li>2. Skolehuset på Bustad: For å spare hengebrua i anleggsperioden, foreslår avsender at skolehuset på Bustad «ofres», og at et gammelt handelslag i Buhølen kan benyttes som nytt samlingshus.</li> </ol> <p>Se vedlegg <i>Kopi av innkomne høringsuttalelser Lindesnes – varsel om oppstart</i>, for innspillet i sin helhet.</p>		<p>1.-2. Hengebrua og skolehuset på Bustad blir liggende utenfor planavgrensningen, og berøres ikke av det nye veiltaket.</p>

Nr 82	Stian Engedal (Din E39)	Nye Veiers kommentar
<p>Avsender har markert to områder i kartet, begge ved enden av ny tilførselsvei til Tredal. Avsender har følgende innspill:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Veilinje: Påpeker at veien bør legges lengst mulig mot øst, og markerer ny veilinje på østsiden av Slåttelona. Dette for å bevare bomiljøet og</li> </ol>		<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Planforslaget legger opp til tilførselsvei fra Blørstadkrysset til Tredal. Denne vil kunne påvirke nærmiljøet ved Tredal. Nye Veier</li> </ol>

<p>landbruksområdet på Tredal.</p> <p>2. Vilt: Påpeker at foreslått veilinje vil ha stor påvirkning på husdyrhold og vilttrekk. Forventer at det settes opp viltgjerder for å unngå påkjørsler.</p> <p>3. Støy: Hevder at en veilinje lenger øst vil være gunstig med tanke på støy.</p> <p>Se vedlegg <i>Kopi av innkomne høringsuttalelser Lindesnes – varsel om oppstart</i>, for innspillet i sin helhet.</p>	<p>har imidlertid lagt vegen så langt øst som mulig for å minimere konsekvensene på Tredal. Det legges opp til støyskjermede tiltak, gang- og sykkelvei langs strekningen og ivaretagelse av badeplassen ved Slåttelona for å minimere barrierevirkningene av den nye veien, sikre trygge tur- og skoleveier og for å ivareta viktige kvaliteter i nærområdet.</p> <p>2. Det legges ikke til rette for viltgjerder langs ny tilførselsvei mellom Blørstad og Tredal. Dette begrunnes med at trafikken på veien ikke blir så stor at det stilles krav om viltgjerder og at viltgjerder i tillegg vil skape en unødvendig stor barriere tatt i betraktning trafikkgrunnlaget. Det legges derfor opp til at viltet kan passere i plan.</p> <p>3. Se svar på punkt 1.</p>
---	---

Nr 83	Sverre S. Ellingsæther (Din E39)	Nye Veiers kommentar
	<p>Avsender har markert Fv.455 øst for Mandalselva, og har følgende innspill:</p> <p>1. Trafikksikkerhet: Påpeker at det er lokalt vanskelige kjøreforhold på denne strekningen. Hevder at en stor fylling og kulvert kan påvirke kjøreforholdene.</p> <p>2. Vilt: Påpeker et kjent vilttrekk mellom Mandalselva og Mandalskrysset. Ettersom at det ikke er viltkryssing mellom disse to stedene, håper avsender det er mulig å krysse nord/sør under bru.</p> <p>Se vedlegg <i>Kopi av innkomne høringsuttalelser Lindesnes – varsel om oppstart</i>, for innspillet i sin helhet.</p>	<p>1. Planforslaget omfatter ny fv. 455 som legges i kulvert under E39. Langsmed fv. 455 legger planforslaget opp til gang- og sykkelvei og veien prosjekteres etter gjeldene krav til utforming og sikkerhet. Vi kan ikke se at dette påvirker kjøreforholdene på fv. 455.</p> <p>2. Planforslaget legger opp til faunapassasje under bru ved Mandalselva.</p>

Nr 84	Terje Thorsen (Din E39)	Nye Veiers kommentar
	<p>Avsender har markert en linje og et område ved Monefjellan/Hovsdøl, og har følgende innspill:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Driftsvei: Påpeker at det planlegges en stor fylling like vest for bebyggelsen på Hovstøl. Her går det en gammel delvis steinsatt driftsveg inn i Saurdalen som ikke er avmerket i kartet. Dette er den eneste driftsvegen inn til området, og gir adkomst til gnr/bnr. 365/8, 9 og 16 m.fl. Spør om det er mulig å bevare denne. Dersom dette ikke er mulig, spør avsender om det kan være et alternativ med en vei nord i Hogsdalen over åsen til Saurdalen, som kan gi adkomst til dette området.</li> <li>2. Vilt: Hevder at vei over åsen også kan være positivt for vilt.</li> </ol> <p>Se vedlegg <i>Kopi av innkomne høringsuttalelser Lindesnes – varsel om oppstart</i>, for innspillet i sin helhet.</p>	<p>Nye Veiers kommentar</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Eksisterende driftsvei fra Hovstøl gjennom Hogsdalen opprettholdes som i dag. Driftsveien legges i kulvert under ny E39 og er markert i plankartet med #2_L.</li> <li>2. Nye Veier takker for innspillet.</li> </ol>

Nr 85	Thom Foss	Nye Veiers kommentar
	<p>Avsender er grunneier ved gnr. 389 bnr. 1,3 og 4. og har følgende innspill:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Adkomst til egen eiendom: Den nye veien vil dele eiendommen i to, og det er viktig at adkomst til begge sider av veien sikres.</li> <li>2. Vilt: Ønsker å påpeke at det er mye vilt som beveger seg i området rundt Breiheia/Skrean midt i traseen til ny E39. Dette er ikke dokumentert med viltkamera som avtalt. Dette området virker å være utelatt i rapporten om faunapassasjer. Det bør sikres en viltpassasje i dette området.</li> <li>3. Ønsker at bebyggelsen på Høyland blir hensyntatt og skjermet så langt det lar seg gjøre da dette i dag er et rolig område som blir endret for all fremtid.</li> </ol>	<p>Nye Veier forstår det slik at avsender mener å referere til gårdsnummer 389 og ikke 89.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Adkomst til eiendommene sikres gjennom regulert driftsvei merket med #2_L i plankartet samt planlagt kulvert under ny E39 for Høylandsveien.</li> <li>2. Faunapassasjenes plassering og utforming er utarbeidet på bakgrunn av funn og anbefalinger i utarbeidet viltrapport. Kunnskapen om vilttrekk i området er supplert gjennom innsamling av kunnskap fra viltkameraer. Minimumskrav til viltpassasjer er ivaretatt i bestemmelsene i tråd med håndbok V134 Veier og dyreliv og N200. Planforslaget legger på bakgrunn av dette opp til faunapassasje under bru ved Høylandsbekken.</li> </ol>



	<p>3. Planforslaget legger opp til en plassering av veilinen lengst nord innenfor varslingsgrensen, som gjør at nabolaget på Høyland i liten grad berøres av tiltaket.</p>
--	--

Nr 86	Tone Reyes Synnes (Din E39)	Nye Veiers kommentar
	<p>Avsender markerer egen bolig i Audnedalen, i enden av anleggsveien fra vest. Avsender har følgende innspill:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Trafikksikkerhet: Påpeker at mulig anleggsvei blir liggende tett (ca. 10m) fra egen bolig med små barn, på Foss. Bekymret for sikkerhet for barn, myke trafikanter og støy.</li> <li>2. Rasfare og flom: Håper grunnforhold blir tatt på alvor med tanke på rasfare og flom.</li> <li>3. Grunnvann/brønn: Spør om grunnvannet i privat brønn forurenses av veiprojektet.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Nye Veier vil legge opp til en anleggsperiode som er trafikksikker og som tar høyde for sikkerhetskrav knyttet til utbyggingen av ny E39. Dette for å ivareta befolkningen i området, spesielt barn og unge. Eksisterende veinett vil bli benyttet inn til anleggsområdet. På disse veiene skal massetransport minimeres. For øvrig vil anlegget bli drevet med anleggsveier langs hovedveien. I Lindesnes vil anleggstrafikken hovedsakelig gå i og langs ny veitrasé, og prosjektet kommer derfor i liten grad i konflikt med eksisterende veier med trafikk. Se planbeskrivelsen kapittel 3.13 for mer informasjon om anleggsgjennomføring.</li> <li>2. Prosjektet har gjennomført videre undersøkelser av flom- og skredfare på bakgrunn av allerede foreliggende dokumentasjon og iht. TEK17. Aktsomhetsområder videreføres som faresoner i plankartet med tilhørende bestemmelser. Der aktsomhetsområder berører midlertidige bygge- og anleggsområder settes det krav til at flom- og skredfare må utredes i detaljprosjekteringen avhengig av hva arealet skal brukes til. Der hvor aktsomhetsområder berører permanent veianlegg er flom- og skredfare og eventuelle tiltak vurdert i ingeniørgeologisk rapport. Se kapittel 3.10 i planbeskrivelsen.</li> <li>3. Alle brønner innen 200 meter fra traseen er kartlagt. Bakgrunnen for kartleggingen er å registrere førsituasjonen</li> </ol>

<p>Se vedlegg <i>Kopi av innkomne høringsuttalelser Lindesnes – varsel om oppstart</i>, for innspillet i sin helhet.</p>	<p>for særlig drikkevannsforsyning. Kartleggingen avdekker også spesielt sårbare områder hvor det må utøves særlig aktsomhet i anleggsfasen eller gjennomføres ytterligere tiltak. Det er utarbeidet en tiltaksplan hvor de kartlagte brønnene beskrives. Se planbeskrivelsen kap. 4.6.</p>
--	---

Nr 87	Truls Eeg	Nye Veiers kommentar
	<p>Avsender har følgende innspill:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Vilt:                     <ul style="list-style-type: none"> <li>- Informerer om at jordene øst for Grimåsen er hyppig brukt som beite for hjort og rådyr. Foreslår en viltundergang eller bro ved Grimfidjebekken som krysningspunkt for hjortevilt.</li> <li>- På østsiden av Vrå-tunnelen er det pr i dag tilsvarende hjortevilt-tråkk av både elg, hjort og rådyr, like ved der E39 krysser Storebekken. Foreslår en viltundergang eller bro for å unngå påkjørsler like før tunnelen.</li> </ul> </li> <li>2. Fiske: Informerer om at det bygges en laksetrapp i Sjølingstadvassdraget, som på sikt skal gi anadrom fisk tilgang helt opp til Møglandsvatnet. Siste strekk mellom Ommundsvatnet og Møglandsvatnet går opp Storebekken.</li> </ol> <p>Se vedlegg <i>Kopi av innkomne høringsuttalelser Lindesnes – varsel om oppstart</i>, for innspillet i sin helhet.</p>	<p>Nye Veiers kommentar</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Faunapassasjenes plassering og utforming er utarbeidet på bakgrunn av funn og anbefalinger i utarbeidet viltrapport. Kunnskapen om vilttrekk i området er supplert gjennom innsamling av kunnskap fra viltkameraer. Minimumskrav til viltpassasjer er ivaretatt i bestemmelsene i tråd med håndbok V134 Veier og dyreliv og N200. Det legges ikke til rette for viltgjerder, og dermed ingen faunapassasje, langs ny tilførselsvei mellom Blørstad og Tredal. Ny E39 vil sikres med viltgjerder langs veien, og det tilrettelegges for faunapassasje over Vråheiatunnelen.</li> <li>2. Nye Veier takker for informasjonen, og viser til området markert med #2_Bekk for Storebekken lagt i kulvert i plankartet.</li> </ol>

## 2.4 Varsel om utvidelse av varslingsområde

I det følgende fremgår en oversikt over innkomne høringsinnspill knyttet til tilleggsvarslingen. De er her oppsummert og svart ut av tiltakshaver hver for seg.

Nr 88	Statsforvalteren i Agder	Nye Veiers kommentar
<p>Statsforvalteren i Agder har følgende innspill til varsel om utvidet planområde:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Areal vest for fv. 4054/Farmoveien: Statsforvalteren har ingen konkrete kommentarer til bruken av dette området som midlertidig rigg- og anleggsområde, men vil be Nye Veier om å ha dialog med kommunens landbruksmyndighet om avbøtende tiltak for å unngå unødig jordpakking eller andre ulemper for fremtidig landbruksdrift på de aktuelle arealene.</li> <li>2. Areal sør-øst for fv. 460 Audnedalsveien: Statsforvalteren er positiv til skissert endring av adkomst til østsiden av Audnedalen.</li> <li>3. Areal 3 og 4 (areal ved Skofteland og areal langs grusvei Nedre Undal til Haddeland): Statsforvalteren har ingen kommentarer utover at det forutsettes at eventuelle breddeutvidelser som påvirker dyrket mark tilbakeføres til landbruksareal etter endt anleggsarbeid, i tråd med bestemmelse 6.1 fra områdereguleringen.</li> </ol>		<p>Nye Veiers kommentar</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Nye Veier vil sørge for å unngå unødig jordpakking eller andre ulemper for fremtidig landbruksdrift på de aktuelle arealene. Reetablering av jordbruksressursene som går tapt er kartlagt, utredet og omtalt i matjordplan. Matjordsplanens anbefalinger er innarbeidet i planforslaget. Se planbeskrivelsen kap. 4.6.2.</li> <li>2. Tas til orientering.</li> <li>3. Tas til følge.</li> </ol>

Nr 89	Agder Fylkeskommune	Nye Veiers kommentar
<p>Agder Fylkeskommune har følgende innspill til varsel om utvidet planområde:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Midlertidig rigg- og lagerområde vest for Farmoveien: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Påpeker at endringen omfatter ca. 25 dekar jordbruksområde, og er betenkt til omdisponeringen av et så stort jordbruksområde selv om tiltaket er av midlertidig karakter. Dersom en går videre med planene, bør området som tas i bruk til rigg/lagring begrenses så langt det er mulig. Viktig at det gjøres tiltak slik at kvaliteten på matjorden som blir berørt, blir minst mulig forringet.</li> <li>- Hevder at området er stort og at det ligger i direkte tilknytning til Audnavassdraget. Det forutsettes at det tas hensyn, om nødvendig</li> </ul> </li> </ol>		<p>Nye Veiers kommentar</p> <p>1.-3. Tas til orientering. Det stilles krav om tiltak innenfor alle områder avsatt til midlertidig bygge- og anleggsområder i planforslaget. Nye Veier tar med seg innspillet knyttet til adkomst til området. Reetablering av jordbruksressursene som går tapt er kartlagt, utredet og omtalt i matjordplan. Matjordsplanens anbefalinger er innarbeidet i planforslaget. Se planbeskrivelsen kap. 4.6.2.</p>

<p>stilles krav om tiltak, slik at kvaliteten på tilliggende vannforekomst ikke forringes.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Adkomst til området må etableres fra sekundærvei. Det må reguleres en avgrensning/buffer mot fv. 4054.</li> </ul> <p>2. Midlertidig anleggsvei øst for fv. 460:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Midlertidig anleggsvei parallelt med dagens vei vil berøre noe dyrket mark. Agder Fylkeskommune har ingen spesielle merknader, men i likhet med område 1 er det viktig at det gjøres tiltak slik at kvaliteten på matjorden som blir berørt blir minst mulig forringet.</li> <li>- Avkjørsel må legges tilnærmet vinkelrett på fv. 460.</li> </ul> <p>3. Midlertidig anleggsvei til Skofteland: Samme landbruksfaglige innspill som for område 2.</p> <p>4. Undalsveien – opprusting til anleggsvei: Det burde foretas en nærmere vurdering av fv. 4000 som anleggsvei. Denne er i dag grusvei og veiens tålegrense som anleggsvei er noe usikker.</p> <p>5. Felles for alle områdene:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Agder Fylkeskommune er tilfreds med at Nye Veier og Sweco har vært i kontakt med avdeling for kulturminner om ferdigstilling av arkeologiske registreringer våren 2021.</li> <li>- Eventuelle tiltak som berører vassdrag, vil skje på anadrome strekninger der forvaltningsansvaret tiligger Statsforvalteren.</li> <li>- Plassering og utforming av midlertidige avkjørslar på fylkesvei må vises i forslag til reguleringsplan. Det forutsettes at gjeldende krav til friskt tilfredsstilles og markeres i plankartet. Tilbakeføring etter endt bruk må fremgå av bestemmelsene.</li> <li>- Forutsettes at det blir foretatt trafiksikkerhetsvurderinger knyttet til den midlertidige anleggstrafikken og at det om nødvendig gjennomføres relevante tiltak.</li> </ul>	<p>4. Tas til orientering. I planforslaget er veien vurdert benyttet til å frakte maskiner inn til byggeområdet. Nødvendige oppgraderingstiltak av veien vil gjøres om nødvendig og vil avklares nærmere i detaljprosjekteringen.</p> <p>5. Punkt 1 og 2 tas til orientering.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Utforming av midlertidige avkjørslar på fylkesveien vil detaljeres ut i neste fase. Alle midlertidige arealer istandsettes med mindre annet er avtalt.</li> <li>- Trafiksikkerhetstiltak fremgår av anleggsgjennomføringsrapporten, se planbeskrivelsen kap. 3.13.</li> </ul>
---	--

Nr 90	Statens vegvesen (SVV)	Nye Veiers kommentar
-------	------------------------	----------------------

Statens vegvesen har følgende innspill til varsel om utvidet planområde:	
1. SVV har ingen vesentlige merknader til at planområdet utvides som ønsket.	1. Tas til orientering.

Nr 91	Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)	Nye Veiers kommentar
NVE har følgende innspill til varsel om utvidet planområde:		
1.	<p>Areal vest for fv. 4054 Farmoveien:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Utvidelsen ligger i et område hvor det kan være fare for flom. Reell flomfare må avklares og tas hensyn til. Overvann må håndteres uten at det fører til negative konsekvenser for grunnvann, overflateavrenning, bekker og Audna.</li> <li>- Området kan være utsatt for kvikkleireskred, og videre vurderinger må skje iht. TEK17 § 7-3 og NVEs veileder 1/2019 Sikkerhet mot kvikkleireskred. Det bes om at geotekniske rapporter sendes inn til NADAG (nasjonal database for grunnundersøkelser).</li> <li>- Deler av utvidelsesområdet ligger innenfor aktsomhetskart for jord- og flomskred samt utløpsområde for snøskred. Det må dokumenteres at sikkerheten mot skred er ivaretatt iht. TEK17 § 7-3 før planen kan sendes ut på høring.</li> <li>- Utvidelsen kan berøre Audna. Tiltaket må ta hensyn til vannressursloven. Potensiell skade/ulempe for allmenne interesser i vassdraget må være godt belyst og ivaretatt, både tekniske løsninger og lokalisering/plassering av tiltaket. Dersom det legges til rette for vassdragstiltak som kan være til nevneverdig skade eller ulempe for allmenne interesser i vassdraget, vil NVE vurdere forslaget opp imot bestemmelser i vannressursloven (konsesjonspliktavurdering). Sidebekker må også ivaretas.</li> </ul>	<p>1. Prosjektet har gjennomført en skredfarevurdering iht. TEK17 for dette området (snøskred og jord/flomskred), som er innarbeidet i ingeniørgeologisk rapport for bergskjæringer i Lindesnes. Krav om undersøkelser og bruk av områder satt av til midlertidig bygge- og anleggsområder ivaretas i regelverk for arbeidssikring og utredes ved detaljprosjekteringen. Geoteknisk rapport for hele prosjektet vil sendes inn til NADAG.</p>
2.	<p>Areal sør-øst for fv. 460 Audnedalsveien:</p> <p>Utvidelsen ligger i et område hvor det kan være fare for flom. Reell flomfare må avklares og tas hensyn til. Overvann må håndteres uten at det fører til negative konsekvenser for naboeiendom.</p>	<p>2.-3. Tas til orientering. Der aktsomhetsområder berører permanent veianlegg er skredfare og eventuelle tiltak vurdert iht. N200. Se planbeskrivelsen 3.6. I områder avsatt til midlertidig bygge- og</p>

<p>3. Areal ved Skofteland (fv. 460/Audnedalsveien): Området kan være utsatt for kvikkleireskred, og videre vurderinger må skje iht. TEK17 § 7-3 og NVEs veileder 1/2019 Sikkerhet mot kvikkleireskred.</p> <p>4. Areal langs grusvei Nedre Undal til Haddeland:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mindre deler av utvidelsesområdet i nord-øst ligger innenfor aktsomhetsområde snøskred – utløpsområde. Det må dokumenteres at sikkerheten mot skred er ivaretatt.</li> <li>- Overvann må håndteres uten at det fører til negative konsekvenser for grunnvann, overflateavrenning og bekker nedstrøms.</li> </ul>	<p>anleggsområder legges aktsomhetsområder for skred (snø, jord og flom) inn i plankartet, slik de fremgår av gjeldene databaser.</p> <p>4. Prosjektet har gjennomført en skredfarevurdering iht. TEK17 for dette området (snøskred og jord/flomskred), som er innarbeidet i ingeniørgeologisk rapport for bergskjæringer i Lindesnes.</p>
--	--

Nr 92	Mattilsynet	Nye Veiers kommentar
	<p>Mattilsynet har følgende innspill til varsel om utvidet planområde:</p> <p>1. Drikkevannsforsyning: Mattilsynet er ikke kjent med forhold som tilsier at utvidelsene kan medføre konflikt med nåværende eller planlagt kommunalt vannforsyningssystem.</p> <p>Unntaket kan være mulighet for skade på eksisterende vannledningsnett. Viktig at oppdaterte kart over ledningsnett og oversikt på aktuelle sårbarheter er tilgjengelig for vurderinger i det videre arbeidet. Viktig å kartlegge om privat drikkevannsforsyning kan berøres av utvidelsene, og sikre at drikkevannskvaliteten ikke blir negativt påvirket. Dette for å trygge vannforsyning til den del av befolkningen som ikke er tilknyttet offentlig drikkevannsforsyning.</p> <p>2. Plantehelsetilstand: Arealer som berøres av utvidelsene må utredes med hensyn til forekomst av planteskadegjørere. Uønsket spredning av planteskadegjørere kan skje med jordmasser om flyttes og med maskiner med rester av jord, frø og planter. Faren for spredning er størst fra områder med tidligere eller nåværende dyrka mark.</p>	<p>1. Tas til orientering. Alle brønner innen 200 meter fra traseen er kartlagt. Bakgrunnen for kartleggingen er å registrere førsituasjonen for særlig drikkevannsforsyning. Kartleggingen avdekker også spesielt sårbare områder hvor det må utøves særlig aktsomhet i anleggsfasen eller gjennomføres ytterligere tiltak. Det er utarbeidet en tiltaksplan hvor de kartlagte brønnene beskrives. Se også planbeskrivelsen kap. 4.6.</p> <p>2. Planforslaget ivaretar faren for spredning av planteskadegjørere og uønskede arter. Dette fremgår av bestemmelsene og miljøoppfølgingsplanen (MOP).</p>

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

Nr 93	Anita Holmesland (Din E39)	Nye Veiers kommentar
	<p>Avsender har markert to steder ved område 2, areal sør-øst for fv. 460 Audnedalsveien, knyttet til varsel om utvidet planområde. Avsender har følgende innspill:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tur-/rekreasjonsområde: Påpeker at flere turgåere er bekymret for tilgang til, og ødeleggelse av naturområder som benyttes til rekreasjon i dette området.</li> </ol> <p>Ønsker at planlagt anleggsområde øst for Audnedalsveien flyttes da denne plasseringen vil vanskeliggjøre tilgang til Skoftelandskleivene. Alternativt bes det om en tilrettelegging for en grei adkomst til Kleivene dersom området blir brukt som anleggsområde.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Barn og unge: Påpeker at mange barn i nabolaget har skolevei fra Skofteland til Vigeland. Ikke alle har krav på skoleskyss og det mangler sykkelsti. Mener derfor at et anleggsområde vil kunne medføre farlige situasjoner.</li> </ol> <p>Se vedlegg <i>Kopi av innkomne høringsuttalelser Lindesnes – varsel om utvidelse</i>, for innspillet i sin helhet.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tilgangen til de gamle Skoftelandskleivene blir ivaretatt ved at Postveien legges i kulvert gjennom fyllingen. Postveien er markert i plankartet med H570 hensynssone kulturmiljø. Utvidelsen av planområdet, omtalt som område 2, er nødvendig tilkomst til anleggsområdet for bygging av tiltaket. Prosjektet har vurdert andre alternativer, men som på grunn av det bratte terrenget ikke lar seg gjennomføre. Området vil nyttes som tilkomst til anleggsområdet og vil kunne bedre tilkomsten til Skoftelandskleivene i etterkant av anleggsperioden.</li> <li>2. Nye Veier vil legge opp til en anleggsperiode som er trafiksikker og som tar høyde for sikkerhetskrav knyttet til utbyggingen av ny E39. Dette for å ivareta befolkningen i området, spesielt barn og unge.</li> </ol> <p>Eksisterende veinett vil bli benyttet inn til anleggsområdet. På disse veiene skal det ikke kjøres massetransport. For øvrig vil anlegget bli drevet med anleggsveier langs hovedveien. I Lindesnes vil anleggstrafikken hovedsakelig gå i og langs ny veitrasé, og prosjektet kommer derfor i liten grad i konflikt med eksisterende veier med trafikk. Se planbeskrivelsen kapittel 3.13 for mer informasjon om anleggsgjennomføring.</p>

Nr 94	Hans Olav Skretting (Din E39)	Nye Veiers kommentar
	<p>Avsender har markert to steder ved område 2, areal sør-øst for fv. 460 Audnedalsveien, knyttet til varsel om utvidet planområde. Avsender har følgende innspill:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Drikkevann/brønn: Avsender har markert en brønn og en vannledning ved Audnedalsveien 365 og 367.</li> <li>2. Spredegrøft: Avsender har markert spredegrøfter ved Audnedalsveien 356.</li> </ol> <p>Se vedlegg <i>Kopi av innkomne høringsuttalelser Lindesnes – varsel om utvidelse</i>, for innspillet i sin helhet.</p>	<p>1.-2. Nye Veier takker for informasjonen, og påpeker at alle brønner innen 200 meter fra traseen er kartlagt. Bakgrunnen for kartleggingen er å registrere førsituasjonen for særlig drikkevannsforsyning. Kartleggingen avdekker også spesielt sårbare områder hvor det må utøves særlig aktsomhet i anleggsfasen eller gjennomføres ytterligere tiltak. Det er utarbeidet en tiltaksplan hvor de kartlagte brønnene beskrives. Se planbeskrivelsen kap. 4.6.</p>

Nr 95	Jarl-Ivar Bendixen	Nye Veiers kommentar
	<p>Avsender har følgende innspill til varsel om utvidet planområde:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Varsel per brev samt møte med grunneiere: Påpeker at Nye Veier og Sweco har vist lite interesse for å møte berørte naboer og grunneiere til forslag om utvidet planområde. Hevder at det har vært ønske om et møte mellom grunneiere og Nye Veier, men at dette ikke har latt seg gjøre og at ikke alle hjemmelshavere har blitt varslet om utvidelse per post.</li> </ol> <p>Om drikkevann (henviser til bestemmelser pkt. 3.3.7 a) om miljø og 3.3.11 c) om naturressurser):</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Påpeker at midlertidig anleggsvei går gjennom store deler av nedslagsfelt for drikkevann.</li> <li>3. Store vannmengder trekker ned i grunnvannet i området hvor ny fylling i nord/østre ende av bru over Audna er skissert. Frykter at avrenning fra fylling vil påvirke drikkevannet. Tiltak for bevaring av drikkevannsressurser må sikres, og målinger av kvalitet må gjennomføres gjennom hele driftsfasen.</li> </ol>	<p>1. Nye Veier takker for informasjonen, og opplyser om at det har blitt opprettet kontakt med Jarl-Ivar Bendixen og øvrige berørte på Skofteland.</p> <p>2.-5. Nye Veier takker for informasjonen. Det er kartlagt private drikkevannsforsyninger langs traséen. Alle brønner innen 200 meter fra traseen er kartlagt. Bakgrunnen for kartleggingen er å registrere førsituasjonen for særlig drikkevannsforsyning. Kartleggingen avdekker også spesielt sårbare områder hvor det må utøves særlig aktsomhet i anleggsfasen eller gjennomføres ytterligere tiltak. Det er utarbeidet en tiltaksplan hvor de kartlagte brønnene beskrives. Se også planbeskrivelsen kap. 4.6.</p>



<p>4. Eiendommer på øvre Skofteland drifter en privat vannledning som krysser ny E39. Gårder og hus er avhengig av denne vannressursen i tidsrommet april/mai til september/oktober. Vannledning må sikres.</p> <p>5. Avsender henviser til vedlagt illustrasjon i innspillet. Illustrasjonen viser markeringer for 3 stk. brønner og plassering av privat vannledning.</p> <p>Om friluftsliv/by- og bygdeliv (henviser til bestemmelser pkt. 8.8 om konsekvenser i anleggsperioden og KU Fagrapport Friluftsliv/ by- og bygdeliv):</p> <p>6. Påpeker at Skofteland vil bli påvirket i stor grad under bygging av ny E39 med tanke på støy, luftforurensning, samt en rekke visuelle endringer i landskapsbildet.</p> <p>7. Anleggsvei: Henviser til etablering av midlertidig anleggsvei vest for og parallelt med dagens grusvei/adkomstvei fra fv. 460, og påpeker at lokalbefolkningen i området blir veldig sårbare.</p> <p>8. Barn og unge:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Mener at barn og unges lokalmiljø må tas hensyn til i hele bygge- og anleggsfasen.</li></ul>	<p>6. Ny bru over Audna vil påvirke omgivelsene i området visuelt. Planforslaget søker å ivareta friluftslivinteresser med støyskjerming, landskapstilpasning og krysningspunkt. Forbindelser mellom utmarksområder vil ivaretas/begrenses av areal under bruer, gjennom veikulverter eller gjennom faunapassasjer. Se planbeskrivelsen kap. 4.3 for nærmere beskrivelse.</p> <p>Det har i planarbeidet blitt gjennomført beregninger knyttet til både støy og luftkvalitet. Beregninger knyttet til luftkvalitet viser at det vil være en økning av svevestøv, men at denne økningen ikke vil spres til eksisterende bygg. Det har derfor blitt vurdert at tiltaket ikke vil medføre økt luftforurensning i Lindesnes. På bakgrunn av gjennomførte støyberegninger legger planforslaget opp til støyskjermede tiltak med voll eller skjerm der boliger blir liggende i rød støysone. Planforslaget legger også opp til at husstander innenfor gul støysone bør vurderes for lokale støyskjermingstiltak. Se planbeskrivelsen kap. 4.7 om støy og luftkvalitet.</p> <p>7.-9.Nye Veier vil legge opp til en anleggsperiode som er trafiksikker og som tar høyde for sikkerhetskrav knyttet til utbyggingen av ny E39. Dette for å ivareta befolkningen i området, spesielt barn og unge.</p> <p>Eksisterende veinett vil bli benyttet inn til anleggsområdet. På disse veiene skal massetransport minimeres. For øvrig vil anlegget bli drevet med anleggsveier langs hovedveien. I Lindesnes vil</p>
--	--

<ul style="list-style-type: none"><li>- Påpeker at barn og unge på Skofteland ikke har offentlig lekeplass, men at de benytter seg av naturen og nærmiljøet.</li><li>- Påpeker at barn og unge benytter idrettsanlegget ved Nyplass, og at disse sykler og går fra Buhølen ned til Vigeland for å delta på fysisk aktivitet. Avsender etterspør omtale av ferdsel for myke trafikanter på denne strekningen i KU fagrapport Friluftsliv/ by- og bygdeliv.</li><li>- Henviser til etablering av midlertidig anleggsvei vest for og parallelt med dagens grusvei/adkomstvei fra fv. 460, og mener at barn og unges skolevei må sikres før anleggsarbeid kan starte. Påpeker videre at grusveien er mye benyttet til lek og sykling, og at denne gir en god beskyttelse fra fylkesveien.</li><li>- Viser til at fylkesveien som benyttes som skolevei i dag er svært dårlig. Dagens skoleveier er smale, uoversiktlige med dårlig dekke og lange strekninger uten belysning. Påpeker at tunge kjøretøy utgjør en stor belastning for myke trafikanter, og at en eventuell anleggsfase vil øke belastningen betydelig.</li><li>- Barn og unges trafiksikkerhet og skolevei må sikres, utbedring må inn under punkt for rekkefølgebestemmelser og før anleggsstart må utbedringer være på plass, eventuelt bygges opp på et tidlig tidspunkt.</li><li>- Avsender henviser til vedlagt illustrasjon i innspillet. Illustrasjonen viser punkter hvor barnefamilier er etablert på Skofteland, og hvor skolebussen stopper.</li></ul> <p>9. Fv. 460 og trafikkbelastning:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Veien er i dårlig forfatning med tanke på bredde, har uoversiktlige strekninger, høy hastighet gjennom Skofteland og dårlig veiskulder.</li><li>- Mener at veigrunnen ikke er av en slik kvalitet at den klarer økt belastning av tunge kjøretøy. Påpeker at Skofteland ligger på et platå som er avsatt av breelv og hav, med store mengder leire i bakken, og at tungtrafikk fører til rystelser i hus.</li><li>- Foreslår etablering av gang- og sykkelvei med tekniske anlegg som vann, kloakk og belysning som avbøtende tiltak for de store inngrepene og økt trafikkbelastning i anleggsfasen.</li></ul>	<p>anleggstrafikken hovedsakelig gå i og langs ny veitrasé, og prosjektet kommer derfor i liten grad i konflikt med eksisterende veier med trafikk. Se planbeskrivelsen kapittel 3.13 for mer informasjon om anleggsgjennomføring.</p> <p>9. Oppgradering av fv. 460 Audnedalsveien med tilhørende gang- og sykkelvei tilhører ikke dette prosjektet. I forbindelse med bygging av ny E39 vil kun området under brua utbedres på Audnedalsveien. Se planbeskrivelsen kap. 3.3.</p> <p>Innenfor områder avsatt til midlertidig bygge- og anleggsområde må flom- og skredfare utredes i detaljprosjekteringen. Innenfor områder avsatt til permanent veianlegg er flom- og skredfare og eventuelle tiltak iht. N200 vurdert i ingeniørgeologisk rapport. Se kapittel 3.6 i planbeskrivelsen.</p>
---	--

<p>10. Turområder: Påpeker at det er mange turstier rundt Skofteland, og at mange av disse vil forsvinne under anleggsfasen. Hevder at det vil være vanskelig å tilbakeføre disse. Peker spesielt på områdene Skoftelandskleivene, Holumslandsveien og Kårstålveien.</p> <p>Avsender foreslår alternativ løsning for midlertidig anleggsvei/driftsveg knyttet til utvidelsesområde 3:</p> <p>11. Henviser til området ovenfor, øst for Skofteland, og anleggsvei opp mot Sørlandspukk AS sine arealer. Påpeker at anleggstrafikk kjører opp denne veien i dag, og at det finnes gode muligheter for å komme seg inn til det nye veianlegget ved å benytte denne veien. Viser videre til en avkjøring fra denne anleggsveien og inn et dalføre med skogssti og tidligere driftsveg for tømmerhogst, og mener at denne løsningen vil avlaste beboere med tanke på støy og støv.</p> <p>12. Ulempe: Anleggsveien blir ca. 100m lenger.</p> <p>13. Fordeler:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Større gevinst for beboere</li> <li>- Man benytter en anleggsvei som allerede er i bruk</li> <li>- Mindre ødeleggelser av områder i bunn ved de Gamle Skoftelandskleivene</li> </ul> <p>14. Avsender henviser til vedlagt illustrasjon i innspillet. Illustrasjonen viser alternativ anleggsvei i dalføret, samt nærhet til eksisterende anleggsområde for Sørlandspukk AS.</p> <p>Areal sør-øst for fv. 460 Audnedalsveien nr. 367 og 365:</p> <p>15. Påpeker at Nye Veier allerede har innløst hus nord for der hvor bru over Audnedalen skal komme, og stiller spørsmål ved om hvorfor ikke dette arealet har blitt vurdert til å etablere tilkomstvei opp mot anleggsområdet. Avsender viser til et dalføre, med noe stigning, som kan være overkommelig for anleggstrafikk. Mener videre at dette dalføret vil være en naturlig vei for å rense avrenninger fra ny E39 før overvann treffer Audna.</p>	<p>10. Tilgangen til de gamle Skoftelandskleivene blir ivaretatt ved at Postveien legges i kulvert gjennom fyllingen. Postveien er markert i plankartet med H570 hensynssone kulturmiljø.</p> <p>11.-14. Nye Veier takker for innspillet. Prosjektet har optimalisert tiltaket for å finne den beste løsningen, og har lagt til rette for at eksisterende drifts- og landbruksvei skal benyttes i området fra Øvre Skofteland mot Skoftedalen. Veien er markert i plankartet med #2_L.</p> <p>15.-16. Prosjektet har vurdert alternativet, men ser at løsningen blir for bratt. Prosjektet har optimalisert tiltaket for å finne den beste løsningen, og legger derfor opp til anleggsvei fra Audnedalen på nordsiden av området hvor brua ender i vest. Anleggsveien etableres i eksisterende driftsvei, og skal kun benyttes som adkomst til og fra</p>
---	---

<p>16. Avsender henviser til vedlagt illustrasjon i innspillet. Illustrasjonen viser linje med forslag til anleggsvei på Bustad, med prikk for allerede innløst eiendom.</p> <p>Generelt:</p> <p>17. Påpeker at Nye Veiers forslag til midlertidige utvidelser av anleggsområder vil påvirke lokalbefolkningen, og særs livskvaliteten til barn og unge betraktelig.</p> <p>18. Påpeker at hver gang det er ønskelig med innspill fra lokale, så rykker utbyggingen enda et hakk nærmere beboelsen.</p> <p>Se vedlegg <i>Kopi av innkomne høringsuttalelser Lindesnes – varsel om utvidelse</i>, for innspillet i sin helhet.</p>	<p>midlertidige bygge- og anleggsperioder. Under og på sydsiden av bru over Audnedalen, er det avsatt hensynssone H570 Kulturmiljø.</p> <p>17. Se svar til pkt. 6 og 8.</p> <p>18. Nye Veier tar imot, og takker for innspillet.</p>
---	--

Nr 96	Ramona Warmbrodt (Din E39)	Nye Veiers kommentar
	<p>Avsender har markert to steder ved område 3, areal ved Skofteland (fv. 460/Audnedalsveien), knyttet til varsel om utvidet planområde. Avsender har følgende innspill:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Turområder: Påpeker at avmerket område er inngangsportalen til turområder ved Skoftelandskleivene, og at denne må opprettholdes gjennom byggefasen.</li> <li>2. Barn og unge: Påpeker at barn bruker grusveien ved avmerket område til å sykle på da den er beskyttet fra fylkesveien. Mener at Audnedalsveien oppleves som smal, uoversiktlig og utrygg for myke trafikanter, spesielt barn. Ønsker etablering av sykkelsti før byggestart.</li> </ol> <p>Se vedlegg <i>Kopi av innkomne høringsuttalelser Lindesnes – varsel om utvidelse</i>, for innspillet i sin helhet.</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tilgangen til de gamle Skoftelandskleivene blir ivaretatt ved at Postveien legges i kulvert gjennom fyllingen. Postveien er markert i plankartet med H570 hensynssone kulturmiljø.</li> <li>2. Nye Veier vil legge opp til en anleggsperiode som er trafiksikker og som tar høyde for sikkerhetskrav knyttet til utbyggingen av ny E39. Dette for å ivareta befolkningen i området, spesielt barn og unge.</li> </ol> <p>Oppgradering av fv. 460 Audnedalsveien med tilhørende gang- og sykkelvei tilhører ikke dette prosjektet. I forbindelse med bygging av ny E39 vil kun området under brua utbedres på Audnedalsveien. Se planbeskrivelsen kap. 3.3.</p>

Nr 97	Roar Hellenen	Nye Veiers kommentar
-------	---------------	----------------------

<p>Avsender har følgende innspill til varsel om utvidet planområde:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Egen eiendom: Påpeker at varsel om utvidet planområde knyttet til areaer langs grusveien fra Haddeland til Nedre Undal, strekker seg over avsenders tomt.</li><li>2. Dyrket mark/gårdsbruk: Hevder at det utvidede planområdet går over områder som dyrket mark, driftsbygning, lagringsplass for rundballer og områder som er i bruk i den daglige driften av gården. Avsender håper at Nye Veier planlegger en smalere korridor enn det som det varsles behov for, særlig i områder som omfatter dyrket mark. Fint med eventuell breddeutvidelse på sørsiden av veien. Peger på at dette er beste løsning for å bevare dyrket mark og for at vinterfôrede sauer berøres minst mulig.</li><li>3. Anleggsvei: Påpeker at det er underlig med breddeutvidelse, da veien fra Haddeland til Nedre Undal er av samme kvalitet som bygdeveien fra Haddeland og ned til Daleveien ved Sodeland og Mandalselva. Mener det er underlig at det er behov for en så stor breddeutvidelse i dette området, da det ikke er behov for det fra Haddeland til Sodeland.</li></ol> <p>Se vedlegg <i>Kopi av innkomne høringsuttalelser Lindesnes – varsel om utvidelse</i>, for innspillet i sin helhet.</p>	<ol style="list-style-type: none"><li>1.-2. Nye Veier har vært i kontakt med avsender. Det nye veiltaket foreslås gjennom avsenders eiendommer gnr. 119 bnr. 1 og 2. Der eksisterende eiendommer blir direkte berørt av tiltaket vil Nye Veiers grunnerververe håndtere dette i en egen prosess. Grunnlag for erverv og erstatning må tas gjennom det ordinære grunnervet i etterkant av at reguleringsplanen er vedtatt. For mer informasjon om grunnerv se prosjektnettsiden e39mandal-lyngdal.no. Kun en liten del av gnr. 121 bnr. 5 blir berørt av planforslaget. Innenfor denne eiendommen er det regulert vei (Nedre Undal, kommunal vei) slik den ligger i dag, med tilhørende sidearealer og tilgrensede landbruksområder. Midlertidig bygge- og anleggsområde som er avsatt i tilknytning til denne eiendommen skal benyttes i forbindelse med tilkomst til det nye veianlegget og for å etablere omlagt Nedre Undal, som skal krysse under ny E39. Se plankart og bestemmelser, samt planbeskrivelsen kap. 3.2 for ytterligere beskrivelse av tiltaket på Nedre Undal.</li><li>3. Prosjektet har optimalisert tiltaket for å finne den beste løsningen, og planområdet har derfor blitt snevret inn. Se plankart for ytterligere detaljering.</li></ol>
--	--

### 3 Beskrivelse av ytterligere medvirkning

#### 3.1 Digitalt folkemøte 13. januar 2021

I forbindelse med høringsperioden avholdt Nye Veier og Sweco digitalt folkemøte 13. januar 2021. Det ble brukt Teams Live Event, og link til møtet ble publisert godt synlig på prosjektnettsidens forside i god tid før møtet. Hensikten med møtet var å informere om prosjektet og linjevalg, høringsperioden og muligheten for å sende inn innspill samt grunnervvsprosessen, videre medvirkning og fremdrift. I løpet av sendingen ble det registrert 273 unike lyttere og det kom inn 49 spørsmål og kommentarer. Spørsmålene ble lest opp og besvart underveis i sendingen. Opptak fra folkemøtet er publisert på prosjektnettsiden, [e39mandal-lyngdal.no](https://e39mandal-lyngdal.no).

#### 3.2 Dialog med grunneiere

Gjennom prosjektperioden har Nye Veier hatt tett dialog med berørte grunneiere. 2. mars 2021 ble det gjennomført et digitalt informasjonsmøte hovedsakelig for berørte skogeiere/eiere av landbrukseiendom. På møtet orienterte Nye Veier om hvordan grunnervvsprosessen vil bli gjennomført, informasjon om skogregistreringene, samt hvilke avtaler Nye Veier ønsker å tilby berørte eiere av landbrukseiendom på strekningen. Møtet ble gjennomført via teams Live Event og spørsmål og kommentarer ble sendt inn via chat-funksjonen. Spørsmålene ble svart ut underveis i møtet. Møtet var felles for grunneiere i begge de berørte kommunene, Lyngdal og Lindesnes. I etterkant av fellesmøtet inviterte Nye Veier til digitale åpne kontordager 16.-18. mars og 13.-25. mars. Her fikk berørte eiere av landbrukseiendom mulighet til å booke møte med grunnervverere i Nye Veier for å diskutere opsjonsavtale og eventuelle forhold ved eiendommen som grunneierne ønsket å belyse.

Gjennom de åpne kontordagene her det kommet inn innspill og forslag fra grunneierne. I det videre arbeidet vil det gjennomføres individuelle møter og kontakt med grunneiere etter behov. Grunneiere som har forhold de ønsker å ta opp, eller problemstillinger de ønsker belyst, oppfordres til å ta kontakt med Nye Veier. Når reguleringsplanen vedtas, vil det bli aktuelt med befaring og møter for å se på de konkrete forholdene på berørte eiendommer.

#### 3.3 Medvirkning med barn og unge

I prosjektperioden har Nye Veier og Sweco jobbet aktivt for å involvere barn og unge i prosessen. Prosjektet laget en informasjonsfilm om veiprojektet E39 Mandal-Lyngdal, spesielt rettet mot barn og unge i regionen. Filmen ble laget i samarbeid med barne- og ungdoms-koordinatorer i Lindesnes og Lyngdal kommuner, barne- og ungdomsrådene, utvalgte berørte skoler og kommuneadministrasjonen.

Medvirkningsopplegget ble gjennomført med 7. og 9. trinn på skolene Vigeland ungdomsskole og Nyplass barneskole i Lindesnes kommune og 10. trinn på Lyngdal ungdomsskole i Lyngdal kommune. Informasjon om medvirkningsopplegget og filmen ble gjort tilgjengelig på prosjektnettsiden. Lærerne på de utvalgte skolene tok filmen med inn i undervisningen og på bakgrunn av den utarbeidet elevenes innspill, som de sendte inn til Nye Veier. Nye Veier ga følgende spørsmål som utgangspunkt for elevenes innspill til prosjektet:

1. Hva er viktig for dere når den nye veien skal bygges? Hvorfor er dette viktig for dere?
2. Tror dere den nye veien vil påvirke hverdagen deres?
3. Er det noe i området som dere liker godt og som dere er redde skal forsvinne når den nye veien kommer?
4. Er det noe positivt/bra med å bygge ny vei akkurat her?
5. Er det noe dere lurer på om prosjektet eller er det andre ting dere vil si til oss?

Se innspill 16 og 17 for elevenes tilbakemelding, tanker og synspunkter til prosjektet, samt Nye veiers svar på disse. For innspillene fra elevene i Lyngdal kommune, se merknadsdokument for Lyngdal.

#### 4 Vedlegg

- PDF med kopi av alle innkomne høringsuttalelser til varsel om oppstart – Lindesnes
- PDF med kopi av innkomne høringsuttalelser til varsel om utvidelse - Lindesnes