



Kopi av innkomne høringsuttalelser

Lindesnes
Varsel om oppstart

Detaljregulering E39 Mandal-Lyngdal øst

Oversikt over innkomne høringsuttalelser

**Merk at alle innspill fra Din E39 er samlet i en tabell, og ligger bakerst i denne sammenstillingen.*

Nr	Avsender	Dato
Myndigheter		
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
Organisasjoner, lag, foreninger og politiske partier		
12	Agder Bondelag	15.01.2021
13	Buhløen 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	Lindesnes jeger og fiskeforening v/ Steinar Haaland (Din E39)*	13.01.2021
17	Lindesnes Sør Viltlag	16.01.2021
18	Mandal Vest Viltlag	20.01.2021
19	Naturvernforbundet i Agder	20.01.2021
20	Norsk lastebileierforbund Agder og Rogaland	18.01.2021
21	Stensland- Sandnes jaktlag	15.01.2021
22	Tarvannsbygda jaktlag	20.01.2021
23	Trædal og Torand velforening, Sjølingstad velforening, Tredalslia velforening	24.01.2021
24	Vallerås Vel v/ Tove og Osmund Norum (Din E39)*	20.01.2021
25	Vestheia Jaktlag v/ Jostein Hageland (Din E39)*	20.01.2021
26	Viltvald vest Lindesnes v/ Rolf Arne Holte	17.01.2021
Grunneiere, privatpersoner og næringsliv		
27	Albert Ragnar Gundersen (Din E39)*	19.01.2021
28	Arne Kleiven (Din E39)*	17.01.2021
29	Arne Kvåle	18.01.2021
30	Asbjørn Kvåle	16.12.2020
31	Astrid og Jan Sverre Hageland	19.01.2021
32	Beint Even Ormestad	20.01.2021
33	Bent Johan Kjær og Gerd Solem	04.12.2020 20.01.2021
34	Bernt Ivar Lundevik	05.01.2021
35	Birger Stedal	12.01.2021
36	Dag Yngvar Vigmostad (Din E39)*	18.01.2021

37	Eivind Bjørkavåg	20.01.2021
38	Espen Lindal	17.01.2021 22.01.2021
39	Geir Berget (Din E39)*	03.01.2021
40	Geir Gjertsen	20.01.2021
41	Geir Norum (Din E39)*	18.01.2021
42	Grunneierne på Hageland, Gjervoldstad og Vrå v/ Gunn Evy Hageland Børslid, Torbjørn Kloster, Jon Arnfinn Jakobsen	11.01.2021
43	Grunneiere på Skofteland v/ Jarl-Ivar Bendixen	20.01.2021
44	Gunn Evy Hageland Børslid	18.01.2021 19.01.2021
45	Hans Olav Skretting (Din E39)*	19.01.2021
46	Hans Stusvik	17.01.2021
47	Helge Lien	10.01.2021
48	Henning Helliesen, Terje Thorsen, Einar Linkjendal, Astrid Foss, Thom Arne Foss, Ole Henrik Foss (Din E39)*	19.01.2021
49	Ingrid Møll Kleiven (Din E39)*	17.01.2021
50	Ingvald Tjemsland på vegne av Lindesnes Næringspark SU (Din E39)*	19.01.2021
51	Ivar Lindal (Din E39)*	20.01.2021
52	Jan Håkon Grisledal (Din E39)*	17.01.2021
53	Jan P. Holmesland (Din E39)*	17.01.2021
54	Jan Torbjørn Gabrielsen	01.01.2021
55	Jarl-Ivar Bendixen (Din E39)*	15.01.2021
56	Johnny Birkeland (Din E39)*	13.01.2021
57	Jon Harald Rømteland	20.01.2021
58	Jon Thommesen for grunneier Karsten Skovly	28.12.2020 14.01.2021
59	Jonas E. Bue (Din E39)*	07.01.2021
60	Jostein Handeland	18.01.2021
61	Jostein Hageland og Johan Toralv Hageland (Din E39)*	20.01.2021
62	Kirsti Kvidbergskår og Torbjørn Kloster	18.01.2021
63	Kjell Audun Strømme (Din E39)*	18.01.2021
64	Knut Sodeland (Din E39)*	15.01.2021
65	Lill Marit og Kjell Audun Strømme	19.01.2021
66	Liv Haddeland (Din E39)*	09.01.2021
67	Marit Sletten (Din E39)*	20.01.2021
68	Miriam Skaar Stormark (Din E39)*	16.01.2021
69	Mona Stusvik Ellingsæther (Din E39)*	17.01.2021
70	Norleiv M Fardal	20.01.2021
71	Odd G Kvåle	19.01.2021
72	Oddbjørg Skofteland, Martha Bråndland, Ragnhild Dale, Per Krogsrud, Anny Lise Skofteland, Marthine Skofteland og Ivar G. Skofteland	17.01.2021 20.01.2021
73	Olav Tredal	07.12.2020 19.01.2021
74	Per Skofteland (Din E39)*	20.01.2021
75	Roar Hellenen	20.01.2021
76	Roar Sløgedal	20.01.2021
77	Ronny Warmbrodt (Din E39)*	13.01.2021

78	Sjølingstad Uldvarefabrik	26.01.2021
79	Steinar Haaland (Din E39)*	13.01.2021
80	Stian Engedal (Din E39)*	20.01.2021
81	Sverre S. Ellingsæther (Din E39)*	17.01.2021
82	Terje Thorsen (Din E39)*	19.01.2021
83	Thom Foss	18.01.2021
84	Tone Reyes Synnes (Din E39)*	19.01.2021
85	Truls Eeg	20.01.2021



Sweco AS

Saksbehandler, innvalgstelefon

Bjørn Loland, 38 17 62 23

Innspill til oppstart av detaljregulering for E39 - Mandal og Lyngdal øst i Lindesnes og Lyngdal kommuner

Vi viser til brev fra SWECO AS, med varsel om oppstart av detaljregulering for E39 Mandal – Lyngdal øst i Lindesnes og Lyngdal kommuner. Vi viser også til eksterne samarbeidsgruppemøter den 23.10.2020 og 17.12.2020 og møte mellom Nye Veier, SWECO og Statsforvalteren i Agder den 27.11.2020.

Formålet med planen er å legge til rette for ny E39 mellom Mandal og Lyngdal øst, samt to tilførselsveier fra henholdsvis Tredal til Stiland og Udland til Blørstad. Strekningen planlegges som 4-felts motorvei med fartsgrense 110 km/t.

Detaljreguleringen bygger på vedtatt områderegulering for E39 Mandal – Lyngdal, vedtatt 26.03.2020 i Lyngdal kommune, og 23.04.2020 i Lindesnes kommune.

Innspill fra Statsforvalteren:

Områdereguleringen for E39 Mandal – Lyngdal Øst har detaljerte bestemmelser som gir klare føringer for valgte løsninger i detaljreguleringen. Statsforvalteren har i møter med Nye Veier og Sweco gitt signaler om at planarbeidet etter vår foreløpige vurdering følger disse opp på en god måte. Vi legger til grunn at bestemmelser knyttet til dyrket mark, kartlegging av vegetasjon og hensyn til drikkevann følges opp i det videre planarbeidet.

Faunapassasjer

Statsforvalteren har gjort seg kjent med rapport fra kartlegging av viltpassasjer og forventer at funnene fra rapporten legges til grunn ved planlegging av faunapassasjer for storvilt. I rapporten anbefales det en rekke plasseringer av faunapassasjer med gode forslag til utforming. Etter vår foreløpige vurdering vil et antall faunapassasjer med slik utforming som beskrevet i denne rapporten være tilstrekkelig for å dempe den økologiske barriere-effekten den nye veien vil kunne ha, jf. vår innsigelse til områdereguleringen. Statsforvalteren 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 klart fremkommer av plankart og bestemmelser.



Vannforekomster

Statsforvalteren legger til grunn at områdereguleringens bestemmelse § 3.3.12 om vann, vannveier og myr følges opp i planarbeidet og at eventuell påvirkning og avbøtende eller skadereduserende tiltak fremgår av planbeskrivelsen eller i vedlegg, samt sikres i plankart og bestemmelser. Videre ber vi om at det klart kommer frem av plankart og bestemmelser hvordan nye løp for elver og bekker som berøres av veiltaket i anleggsfasen skal håndteres i tråd med bestemmelse § 2.4 bokstav f. Vi anbefaler at det fremgår av bestemmelser at kryssing av mindre vannveier i kulvert under veianlegget også skal utformes slik at de gir vandringsmuligheter for mindre dyr.

Klimagassutslipp – arealbruksendringer

Fagrapport for klimagassutslipp fra områdereguleringen viste at utslipp knyttet til masseutskifting av myrer kunne utgjøre opptil 20 % av klimagassutslippene i byggefase. Statsforvalteren vil gi faglig råd om at det i detaljreguleringen søkes løsninger som reduserer omdisponering av myr og andre karbonrike arealer og at man i det videre planarbeidet grundig undersøker muligheter for kryssing av myrer med alternative metoder. Videre ber vi om at det vurderes ulike former for etterbruk og utslippsreduserende tiltak fra utslipp av klimagasser fra omdisponert organisk materiale.

NiN-naturtypedata for Austadhalvøya

Det har i løpet av 2020 blitt gjennomført NiN-naturtypekartlegging for store deler av Austadhalvøya nord til dagens E39. Dataene ligger til godkjenning/publisering hos Miljødirektoratet, og er enda ikke offentliggjort. Vi anbefaler at det sjekkes ut om det foreligger registreringer som har relevans for planarbeidet. Statsforvalteren kan kontaktes om tilgang til dataene.

Statsforvalteren ber ellers om at særlig følgende vurderes og gjøres rede for i det videre planarbeidet:

- Klima- og energiplanlegging, jf. pbl § 3-1 første ledd bokstav g). Se bl.a. Miljødirektoratets veileder: <https://www.miljodirektoratet.no/myndigheter/arealplanlegging/miljohensyn-i-arealplanlegging/klima/klimagassutslipp/>
- Folkehelse, jf. lov om folkehelsearbeid § 4.
- Støy, se retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2016).
- Luftkvalitet, se retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520/2012).
- Estetisk utforming/landskapsestetikk, jf. pbl. § 1-1 femte ledd.
- Universell utforming, jf. pbl. § 1-1 femte ledd.
- Barn og unges interesser, jf. pbl. § 1-1 femte ledd og rundskriv om barn og planlegging T-2/2008.
- Risiko- og sårbarhetsanalyse. Resultatet fra analysen skal innarbeides i plan og bestemmelser, jf. pbl. § 4-3. Veilederen «Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging – metode for risiko- og sårbarhetsanalyse i planleggingen» (DSB/2017) anbefales. Klimaendringer/klimatilpasning skal også belyses i ROS-analysen, se i denne sammenheng bl.a. www.klimatilpasning.no.
- Prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8 til 12, jf. § 7.
- Vannforskriften § 12.



Med hilsen

Hans Olav Myskja (e.f.)
rådgiver

Bjørn Loland
seniorrådgiver
Miljøvernnavdelingen

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

Norges vassdrags- og
energidirektorat
Mattilsynet, Region Sør og Vest
Agder fylkeskommune
Statens vegvesen
Lindesnes kommune
Lyngdal kommune

Postboks 5091, Majorstuen	0301	OSLO
Postboks 383	2381	BRUMUNDDAL
Postboks 788 Stoa	4809	ARENDAL
Postboks 1010 Nordre Ål	2605	LILLEHAMMER
Nordre Heddeland 26	4534	MARNARDAL
Postboks 353	4577	LYNGDAL



SÆRUTSKRIFT

Arkivsak-dok. 20/26351-5
Saksbehandler Diderik Cappelen

Lindesnes og Lyngdal kommune - Detaljregulering ny E39 Mandal -
Lyngdal øst - Oppstart av planarbeid

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Fylkesutvalget	02.02.2021	18/21

Fylkesutvalget har behandlet saken i møte 02.02.2021 sak 18/21

Møtebehandling

Representanten Gro Bråten (Ap) fremmet endringsforslag – punkt 2a:

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).

Ungdommens fylkesordfører Johannes Strømberg, ungdommens fylkesutvalg fremmet tilleggsforslag:

Nytt punkt: 2.i. *Interessene til de lokale ungdomsrådene i Lyngdal og Lindesnes.*

Votering

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

Forslaget fra ungdommens fylkesutvalg enstemmig vedtatt.

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

Fylkesrådmannens punkt 2-5 enstemmig vedtatt.

Fylkesutvalget - vedtak

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.

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:

- a) 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).
- b) Fleksible og fremtidsrettede løsninger for kollektivtrafikk og pendlerparkering i kryssene
- c) Drikkevannsressursene nord for Mandal by samt Tarvannet
- d) Gode krysningsmuligheter for hjortevilt
- e) Landskapsestetikk
- f) Friluftsliv
- g) Gode ordninger for gjenbruk av matjord som blir berørt av veianlegget
- h) Kulturmiljøinteressene i området
- i) Interessene til de lokale ungdomsrådene i Lyngdal og Lindesnes.

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.

Pkt. 4

Det må i planarbeidet beskrives hvordan omkjøring skal skje dersom hele eller deler av den nye stamveien stenges. Dagens E39 har store utfordringer med fremkommelighet i deler av vinterhalvåret, og vinterdriftsklassen vil bli redusert dersom fylkeskommunen overtar veien.

Pkt. 5

Det vises forøvrig 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.

Lindesnes og Lyngdal kommune - Detaljregulering ny E39 Mandal - Lyngdal øst - Oppstart av planarbeid

Fylkesrådmannens forslag til vedtak

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.

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:

- a) Optimalisering av veianlegget med sikte på reduksjon av klimagassutslipp.
- b) Fleksible og fremtidsrettede løsninger for kollektivtrafikk og pendlerparkering i kryssene
- c) Drikkevannsressursene nord for Mandal by samt Tarvannet
- d) Gode krysningmuligheter for hjortevilt
- e) Landskapsestetikk
- f) Friluftsliv
- g) Gode ordninger for gjenbruk av matjord som blir berørt av veianlegget
- h) Kulturmiljøinteressene i området

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.

Pkt. 4

Det må i planarbeidet beskrives hvordan omkjøring skal skje dersom hele eller deler av den nye stamveien stenges. Dagens E39 har store utfordringer med fremkommelighet i deler av vinterhalvåret, og vinterdriftsklassen vil bli redusert dersom fylkeskommunen overtar veien.

Pkt. 5

Det vises forøvrig 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.

Vedlegg

Områderegulering ny E39 Mandal - Lyngdal øst - Saksprotokoll
Områderegulering ny E39 Mandal - Lyngdal øst - Offentlig ettersyn saksfremstilling
Gjeldende områderegulering - Planbeskrivelse-kortversjon
Varsel om oppstart_detaljregulering E39 Mandal-Lyngdal øst.pdf

Sammendrag

Nye Veier AS har meldt om oppstart av detaljregulering for ny fire-felts E39 på strekningen Mandal (Mandalselva) – Lyngdal øst (Herdal). Planarbeidet berører kommunene Lindesnes og Lyngdal. Detaljreguleringen vil bli basert på områdereguleringer vedtatt våren 2020. Områdereguleringene fastlegger de overordnede rammene for anlegget, veikorridor, kryssplassering, tilførselsvei o.a.

I detaljreguleringen vil prosjektet bli nærmere bearbeidet og optimalisert. Fylkesrådmannen mener at det bør legges spesielt vekt på reduksjon av klimagassutslipp, kollektivtrafikk samt arealbevarende interesser knyttet til vilt, kulturmiljø, vannforvaltning, friluftsliv og landskap samt gode ordninger for gjenbruk av matjord.

Fylkesrådmannen er tilfreds med at detaljreguleringen også omfatter nytt kryss Stiland med tilførselsvei til Udland. Fylkesrådmannen mener at også dette krysset og tilførselsvei bør bygges ut som del av E39. Det er et mål å få etablert ny vei videre til Reme for at de viktige bedriftene som er i området får en mer effektiv vei, og for at trafikk sikkerheten og bomiljøet langs dagens vei kan forbedres. Et slikt veianlegg vil være avhengig av statlig finansiering. Prosjektet er prioritert i fylkestingets innspill til kommende Nasjonal transportplan. Det vil være en prioritert oppgave for fylkeskommunen å jobbe for å få prosjektet finansiert med statlige midler. En forutsetning for at dette skal være realistisk vil være at kryss og tilførselsvei er bygd ut.

Saksopplysninger

Nye Veier AS har i ekspedisjon av 5.12.2020 meldt om oppstart av detaljregulering for ny 4-felts E39 på strekningen Mandal (Mandalselva) til Lyngdal øst (Herdal). Planarbeidet berører kommunene Lindesnes og Lyngdal der de respektive kommunene vil være planmyndighet.

Det foreligger godkjente områdereguleringsplaner for strekningen vedtatt våren 2020 i hhv. Lindesnes og Lyngdal kommune. Områdereguleringen ble initiert av Nye Veier AS og baserer seg på en mer indre linje enn opprinnelig vedtatt kommunedelplan som var utarbeidet av Statens Vegvesen.

De overordnede rammene for veianlegget – veikorridor, antall kryss og plassering av disse m.m. er fastlagt i områdereguleringen.

Fylkesutvalget i Vest-Agder fylkeskommune avga følgende høringsuttalelse (sak 56/19) da områdereguleringen var utlagt til offentlig ettersyn våren 2019:

Pkt. 1

Vest-Agder fylkeskommune ser det som positivt at Nye Veier A/S i betydelig grad har lykkes med å optimalisere kost-/nyttefaktoren for den aktuelle strekningen.

Pkt. 2

Vest-Agder fylkeskommune mener at den foreslåtte områdereguleringen samlet sett vil være å foretrekke fremfor gjeldende kommunedelplan. Det legges her avgjørende vekt på at områdereguleringen kommer vesentlig bedre ut i forhold til prissatte konsekvenser enn gjeldende kommunedelplan.

Pkt. 3

Vest-Agder fylkeskommune forutsetter at kryss Blørstad med tilførselsvei til Tredal samt kryss Herdal, bygges ut og bekostes av Nye Veier A/S.

Pkt. 4

Av hensyn til regional utvikling og kollektivtrafikk er det ønskelig at også kryss Heddan med tilførselsvei til Udland etableres og bekostes som del av utbyggingsprosjektet. Vest-Agder fylkeskommune ønsker en nærmere dialog med Nye Veier A/S og Lindesnes kommune om dette.

Pkt. 5

Vest-Agder fylkeskommune ser det som beklagelig at målsetningen om reduksjon av CO₂-utslipp i anleggs- og driftsfasen langt fra er oppnådd. Det er viktig at dette følges opp i detaljplanfasen. I dette ligger også at nedbygging av myr så langt mulig bør unngås.

Pkt. 6

Det gjøres oppmerksom på at planen ikke kan endelig vedtas før forholdet til kulturminneloven er avklart.

Pkt. 7

Vest-Agder fylkeskommune mener at hensynet til vilt ikke er tilstrekkelig ivarettatt i planforslaget. Plankart og bestemmelser bør i større grad legge føringer som sikrer at gode trekkmuligheter for vilt sikres i detaljreguleringen.

Pkt. 8

Vest-Agder fylkeskommune har ut over dette følgende innspill og merknader til det fremlagte planforslaget:

- *Bestemmelsene bør tydeliggjøres når det gjelder reetablering av jordbruksressurs som går tapt.*
- *Vest-Agder fylkeskommune vil allerede nå spille inn at det må legges ned trekkør for digital infrastruktur langs hele ny E39 samt tilførselsveier.*
- *Utfylling ved Lenefjorden bør begrenses.*

- *Det må inntas i bestemmelsene at det skal iverksettes tiltak for å hindre spredning av fiskeslaget sørv mellom Møglandsvatnet og Skadbergvatnet.*

Vest-Agder fylkeskommune forutsetter at det i neste planfase vil bli lagt stor vekt på å komme frem til gode avbøtende tiltak i forhold til kulturmiljø, natur og miljø. Kommunene og tiltakshaver bes ut over dette om å nyttiggjøre seg de øvrige merknadene som fremkommer i saksutredningen.

Pkt 9

Det må inntas i bestemmelsene at det skal iverksettes tiltak for å hindre forurensing av drikkevannskildene til Mandal kommune, i tråd med den nye vannforskriften.

En del av Vest-Agder fylkeskommunes merknader er fulgt opp ved sluttbehandling av områdereguleringene. Andre forhold vil avklares og følges opp i forbindelse med det nå aktuelle detaljreguleringsarbeidet.

Trekkør for digital infrastruktur er nå nedfelt som standardkrav i revidert Håndbok N200 Vegbygging.

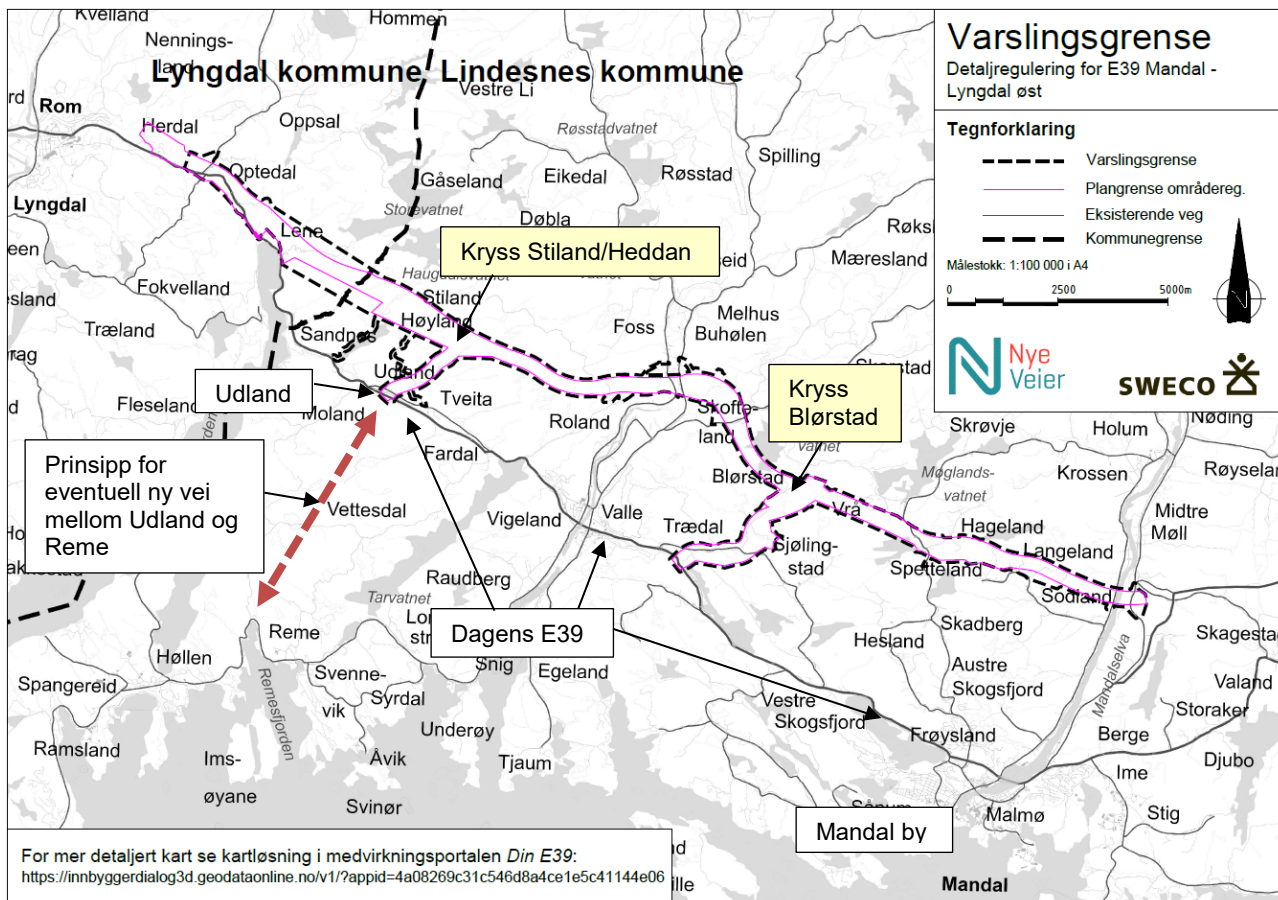
Det er i områdereguleringene gitt bestemmelser og føringer for videre arbeid med detaljreguleringen. Stikkordsmessig er det gitt bestemmelser og føringer bl.a. knyttet til følgende forhold av særlig interesse for fylkeskommunen:

- Trafikale forhold (kryss, tilførselsveier)
- Vannforvaltning (herunder drikkevann)
- Klima
- Kulturmiljø
- Vilt
- Landskapsestetikk
- Landbruksressurser
- Friluftsliv

Ettersom områdereguleringsplanene er vedtatt i to kommuner er det noen ulikheter i bestemmelsene for de respektive planene.

Detaljreguleringen skal videreføre, optimalisere og detaljere løsninger og formål gitt i vedtatte områdereguleringer.

Planområdet strekker seg fra Mandalselva i øst (Lindesnes kommune) til Herdal i Lyngdal kommune. I øst kobles planen til etappen Mandal øst – Mandal som er under bygging med ventet ferdigstilling 2022. I vest (Herdal) kobles planen til vedtatt detaljregulering for ny E39 Lyngdal øst – Røyskår. Veitraseen slik den er foreslått i områdeplanene kan ses på følgende lenke: [E39 Mandal-Lyngdal Øst \(geodataonline.no\)](https://geodataonline.no)



Kart som viser reguleringsplanområdet (Kilde: Nye Veier AS/Sweco. Noen påtegninger gjort av AFK)

Noen nøkkeltall/-opplysninger	
Samlet veilengde	Ca. 25 km
Estimert total byggekostnad	6,7 mrd.
Fartsgrense	110 km/t
Standard	4-felts motorvei. Det står ikke konkret i oppstartsmeldingen, men Nye Veier har opplyst at det kan bli aktuelt å planlegge for en såkalt <i>smal</i> 4-feltsvei. Det vil fortsatt være fullverdig motorvei med fartsgrense 110 km/t, men midtrabatt og skuldre blir noe smalere enn vanlig. Dette er basert på nye regler for motorvei på strekninger med relativt lav årsdøgntrafikk.
Kryss	<ul style="list-style-type: none"> • <u>Blørstad</u> med tilførselsvei til Tredal ved Vigeland (sentrum i tidligere Lindesnes kommune). Dette krysset og tilførselsvei bygges ut i regi av Nye Veier AS som del av stamveianlegget. • <u>Stiland</u> (tidl. kalt Heddan) med tilførselsvei til dagens E39 på Udland. Dette krysset og tilførselsvei detaljreguleres, men Nye Veier AS er ikke innstilt på å bygge dette, med

	mindre det i regi av andre måtte bli bygget ny vei mellom Udland og Reme (se oversiktskart). Kryss Stiland/Heddan med tilførselsvei til Udland er ikke samfunnsøkonomisk lønnsomt uten tilhørende ny vei til Reme.
Større broer	<ul style="list-style-type: none"> • Mandalselva • Audnadalen
Lengre tunnel	Haugdal-Lene (ca. 2500 meter)

Nye Veier har som mål å ha politisk vedtatte detaljreguleringer innen desember 2021 med ambisjon om byggestart i 2022 og veiåpning i 2026.

Det har vært avholdt to møter i ekstern samarbeidsgruppe. Her deltar representanter fra administrasjonen i fylkeskommunen, kommunene samt fylkesmannen og andre statlige instanser. Fylkeskommunen har på møtene gitt noen generelle innspill til planarbeidet, da med forbehold om politisk behandling av oppstartsmeldingen.

Frist for å komme med innspill til reguleringsplanarbeidet er satt til 20.01.2021. Fylkeskommunen er gitt utsatt frist til å kunne behandle saken i fylkesutvalget 2.02.21.

Det legges til grunn at Statens vegvesen i sitt innspill også vil komme inn på trafikale forhold som omtales i denne saken.

Vurderinger

Fylkesrådmannen er tilfreds med at det nå er satt i gang arbeid med detaljregulering for den aktuelle strekningen. Ny fire-felts vei vil være viktig for regional utvikling, trafikksikkerhet og fremkommelighet. Etablering av ny fire-felts stamvei gjennom fylket er i tråd med målsetningen i Regionplan Agder 2030 om å «*Realisere utbygging av E18 og E39 med firefelts motorveistandard gjennom hele regionen*».

Veiløsningen i vedtatte områdereguleringer ga en kostnadsreduksjon på i størrelsesorden kr. 2 mrd. i forhold til opprinnelig vedtatt kommunedelplan.

Fylkesrådmannen legger til grunn at Nye Veier AS vil ha fokus på ytterligere kostnadsbesparelse i den videre planleggingen. Det er viktig at den nye veien får en best mulig kost-/nyttefaktor. Fylkesrådmannen forutsetter imidlertid at det legges opp til gode og relevante avbøtende tiltak, samtidig som de overordnede rammene i områdereguleringsplanene følges opp.

Det vises i denne forbindelse til at gjeldende områdeplaner ble til etter en omfattende prosess der det ble foretatt grundige utredninger av en rekke tema. Fylkesrådmannen legger til grunn at eventuelle endringer av forutsetningene i overordnet plan tilsvarende må basere seg på grundige og beslutningsrelevante utredninger.

Fylkesrådmannen vil i den etterfølgende saksutredningen gå nærmere inn på forhold som det spesielt bør fokuseres på i detaljreguleringen.

Det understekes at i et komplekst prosjekt som dette må en rekke ulike hensyn balanseres i forhold til hverandre. Avbøtende tiltak for ett tema, vil kunne få negative konsekvenser for andre tema. Eksempelvis vil det å unngå bygging på myr kunne føre til nedbygging av landbruksjord – og omvendt. Avbøtende tiltak må også vurderes i forhold til kost-/nytte-faktoren.

Klima

Nye Veier AS hadde et høyt ambisjonsnivå i områdereguleringen hva gjelder reduksjon av klimagassutslipp – både i anleggs- og driftsfasen. Her var måloppnåelsen imidlertid dårlig bl.a. grunnet nedbygging av myr.

Fylkesrådmannen legger til grunn at det i arbeidet med detaljreguleringen legges stor vekt på å optimalisere veiprosjektet når det gjelder reduksjon av klimagassutslipp, jf. også § 3.3.1 i bestemmelsene til områdereguleringen i Lindesnes kommune der det heter:

Reduksjon av CO₂ (PBL § 12-7 nr. 4 og nr. 12) I detaljreguleringen skal det arbeides videre med å nå mål om 40 % reduksjon i klimagassutslipp målt i CO₂ ekvivalente verdier, i forhold til tidligere vedtatte kommunedelplaner gjennom Lindesnes kommune, i byggefase, og 75 % reduksjon i driftsfase. Viktige elementer for reduksjon av CO₂ i anleggs- og driftsfasen, for etablering av veiltaket, er å ha et bevisst forhold til veikurvatur, bruk av konstruksjoner samt inngrep i myrer. Disse elementene skal vurderes i detaljreguleringen.

Første setning av denne bestemmelsen gjelder ikke for områdereguleringsplanen vedtatt i Lyngdal kommune. Fylkesrådmannen mener at ambisjonen og føringene for reduksjon av klimautslipp også bør legges til grunn for den del av planen som ligger i Lyngdal kommune.

Ut over det som er sagt i ovennevnte bestemmelse, er det også 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.

Samferdsel (forhold til fylkesveinettet, kollektivtrafikk m.m.)

Som nevnt i saksopplysningene, har Nye Veier AS opplyst at det kan bli aktuelt å planlegge for en såkalt *smal* 4-felts motorvei. Fylkesrådmannen er i utgangspunktet positiv til en slik løsning. En smalere vei vil redusere investeringskostnadene og dermed gi mer vei for pengene. Smalere vei vil i utgangspunktet også føre til mindre naturinngrep.

Kollektivtransport spiller en viktig rolle for utvikling av Agder. Det er derfor viktig å legge til rette for effektive, fleksible og fremtidsrettede løsninger for kollektivtrafikken.

Begge kryssene må tilrettelegges for etablering av kollektivknutepunkt med tilhørende parkerings- og sykkeloppstillingsplasser for bussreisende. Det er viktig at kryssene utformes med sikte på enklest mulig av- og påkjørsel med buss – både ekspressbuss, regionale og lokale ruter. Av hensyn til best mulig avvikling av kollektivtrafikken må det reguleres holdeplass på begge sider av tilførselsveien ved innfartsparkeringen. Det må videre legges til rette for holdeplasser for ekspressbuss/regionale bussruter på avkjøringsrampene.

På Blørstad må det reguleres innfartsparkering med ca. 50 plasser, samt 20 plasser for langtidsparkering av sykler. Sykkelparkeringen må ha takoverbygning og det må være mulig å låse syklene (både hjul og ramme).

Det må videre innreguleres bussventeskur ved bussholdeplassene. Det forutsettes at bussholdeplassene, samt forbindelse mellom holdeplassene og innfartsparkering, utformes etter prinsippene om universell utforming.

Leskurene må være standardisert og ha mål som muliggjør innmontering av sanntidsdisplay og infotavle. Det må legges trekkerør for strøm både til belysning og sanntidsdisplay og tilrettelegges for strømtilkobling. Leskurene må dimensjoneres for påregnelig antall brukere fra dag én, men ha mulighet for eventuell utvidelse senere.

Fylkeskommunen ønsker å bli tatt med på råd for konkret utforming av kollektivløsninger.

I bestemmelsene til områdereguleringen heter det at det skal innreguleres en gang- og sykkelveiløsning på strekningen mellom kryss Blørstad og Tredal (dagens E-39). Det bør vurderes om deler av dagens lokalveinett kan inngå som del av gang-/sykkelløsningen.

Spesielt om kryss Stiland/Heddan: Områdereguleringen omfatter også nytt kryss ved Stiland (Heddan) med tilførselsvei til Udland ved dagens E39. Dette krysset med tilførselsvei vil bli detaljregulert.

Som nevnt under saksopplysningene, er imidlertid Nye Veier AS ikke innstilt på å bygge dette krysset med tilførselsvei som del av veiprojektet, med mindre det måtte bli bygget ny fylkesvei 460 mellom Udland og Reme.

I notat til Lindesnes kommune datert 23.04.2019 opplyser Nye Veier AS følgende:

I forbindelse med dette arbeidet, har Nye Veier garantert for å dekke investeringskostnadene med kryss på E39 og tilførselsvei til Udland, om kommunen og fylkeskommunen lykkes med å finne finansiering for veien videre ut til Spangereid.

Forutsetning er at fylkesveien til Spangereid er ferdig regulert innen mars 2021 (samme tidspunkt som E39), og er fullt ut finansiert innen 6 måneder etter at Nye Veier skriver under kontrakt med entreprenør for utbygging av E39. Tidsfrist for garantert finansiering for kommune/fylkeskommune blir da 1. desember 2021.

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.

Lindenes kommune har gitt denne veistrekningen høyeste prioritet bl.a. i innspill til fylkeskommunens handlingsprogram for fylkesveier.

Et nytt veiprojekt vil ha en kostnad på inntil 1 mrd. kroner. Fylkesrådmannen mener det ikke er realistisk å kunne finansiere dette med fylkeskommunale midler. Det må derfor arbeides for å sikre statlig finansiering.

Fylkestinget i Agder har prioritert og omtalt prosjektet i forbindelse med innspill til kommende Nasjonale transportplan, jf. behandling i møte 28.04.2020 der det bl.a. ble vedtatt følgende:

Fv. 415 Åmli–Fiansvingen og fv. 460 Vigeland–Remesvik må sikres statlige tilskudd for å kunne utbedres til robuste og fremkommelige regionale transportkorridorer for næringslivet

Utfallet av NTP 2021-2033 er ikke kjent og det er usikkert om det vil bli gitt statlige midler til prosjektet. Det vurderes uansett som urealistisk å kunne oppfylle Nye Veiers vilkår om ferdig reguleringsplan samtidig med reguleringsplanen for E39, samt garantert finansiering 1. desember 2021.

Det er imidlertid svært ønskelig at dette krysset med tilførselsvei bygges ut nå og som del av stamveianlegget. Fylkesrådmannen mener at det vil bli vanskelig å etablere dette i ettertid dersom det på et senere tidspunkt måtte bli aktuelt å bygge ny vei til Reme.

Kryss Stiland/Heddand med tilførselsvei til Udland er en forutsetning for etablering av et nytt næringsområde ved Udland som ligger inne i kommuneplanen for Lindenes. Kryss Stiland med tilførselsvei til Udland vil også være gunstig for en mest mulig effektiv og fleksibel avvikling av kollektivtrafikken langs E39. Det vil følgelig være argumenter for etablering av krysset selv om det ikke måtte bli aktuelt å bygge ny vei mellom Udland og Reme.

Detaljreguleringen må legge til rette for mulig etablering av kollektivløsninger i Stilandkrysset etter samme prinsipp som i Blørstadkrysset. I tillegg må det legges til rette for bygging av ca. 30 parkeringsplasser for pendlere.

Forholdet til dagens E39 m.m.

Det må beskrives i planarbeidet hvordan omkjøring skal skje dersom hele eller deler av den nye stamveien stenges.

Det vises i denne forbindelse til at det er store utfordringer vinterstid med vogntog som står fast langs dagens E39. På den nå aktuelle etappen gjelder dette særlig

bakkene ved Lenefjorden. En av grunnene til å bygge ny stamvei er nettopp hensynet til fremkommelighet. Generelt må derfor alle tunnelene på ny E39 tilrettelegges for toveistrafikk i ett tunnellop, slik det blir gjort på E39-etappen Kristiansand-Mandal. Dette for å sikre at trafikken på E39 i minst mulig grad må benytte sideveinettet ved hendelser på hovedveien. Dersom E39 omklassifiseres til fylkesvei vil vinterdriftsklassen bli redusert (brøytefrekvens m.m.).

Spørsmålet om eventuell omklassifisering av dagens E39, samt eventuelt deler av dagens fylkesveinett, vil bli vurdert uavhengig av denne saken.

Det vil i den forbindelse også bli tatt stilling til eventuelle behov for tiltak på dagens veinett knyttet til ny funksjon som beredskapsvei.

Fylkesrådmannen forutsetter at begge tilførselsveiene med tilhørende kryss tilrettelegges for modulvogntog.

Jordvern

Ved behandling av områdereguleringen ba Vest-Agder fylkeskommune om å tydeliggjøre bestemmelsene knyttet til reetablering av jordbruksressursene som går tapt. Dette ble gjort i områdereguleringen for Lindesnes. Fylkesrådmannen forutsetter at føringene gitt i områdeplanen følges opp i detaljreguleringen. Selv om det ikke eksplisitt står noe om dette i bestemmelsene for «Lyngdal-delen» av planen, legger fylkesrådmannen til grunn at det også her vil bli lagt opp til gode ordninger for å ta vare på jordressursene.

Vannforvaltning og innlandsfisk

Planen berører to viktige drikkevannsføremål hhv. nord for Mandal by og nedslagsfeltet til Tarvannet i Lindesnes. Forholdet til drikkevannsføremålene er formelt avklart i forbindelse med områdereguleringen. Fylkesrådmannen legger til grunn at de overordnede føringene i områdereguleringen vil bli nærmere konkretisert og optimalisert i detaljreguleringen.

Det heter i bestemmelsene til områdereguleringen at forholdet til § 12 i vannforskriften skal avklares i forbindelse med detaljreguleringen. En bør så langt mulig unngå forringelse av vannforekomster. Dersom det likevel måtte bli aktuelt å nedklassifisere vannforekomst(er) minnes det om at dette skal meldes inn til Agder fylkeskommune som vannregionmyndighet.

Det gjøres oppmerksom på at fylkeskommunen er myndighet for høstbare arter av innlandsfisk, blant annet ved forskrift om fysiske tiltak i vassdrag. Det forventes at detaljreguleringen vil bygge videre på bestemmelsene som ivaretar fisk og vannmiljø som er gitt i vedtatt områderegulering.

Friluftsliv

Planområdet påvirker i begrenset grad regionalt viktige friluftslivinteresser. I områdereguleringen er de viktigste områdene for friluftsliv vist med hensynssoner. Her bør detaljreguleringen sørge for avbøtende tiltak som støyskjerming, god landskapstilpassning og gode passeringmuligheter for turgåere der det er aktuelt. Det

bør også vurderes kompensierende tiltak i form av etablering av turparkeringsplasser, omlegging og eventuelt nyetablering av turstier.

Kulturmiljø

Forholdet til kulturminneloven (automatisk fredete kulturminner) er avklart i forbindelse med gjeldende områdereguleringer. Det er imidlertid foreslått noen utvidelser av planområdet. Det er bestilt arkeologiske registreringer i disse områdene og den videre prosessen vil avklare om det vil bli behov for å gi dispensasjon fra eventuelle automatisk fredete kulturminner.

Dispensasjonsmyndighet hva gjelder automatisk fredete kulturminner er som kjent fra 1.01.2020 lagt til fylkeskommunene.

I bestemmelsene til områdereguleringene heter det at det i detaljreguleringen skal gis bestemmelser om bevaring av og vern av eldre gårdsbebyggelse og andre historiske spor i landskapet.

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.

Det forutsettes at alle hensynssoner H-570 kulturmiljø i gjeldende områderegulering videreføres. Bestemmelsene til H-570 bør imidlertid konkretiseres.

Fylkeskommunens kulturminneavdeling ønsker i den forbindelse å bli rådført før planen sendes på offentlig ettersyn. Det må innarbeides i reguleringsbestemmelsene at alle SEFRAK-registrerte bygninger med omliggende jordfaste kulturminner og kulturlandskap skal fotodokumenteres og beskrives før eventuell riving eller inngrep.

Hjortevilt

Ny E39 vil bli en barriere for hjorteviltets naturlige vandringer/bevegelser. Dette er utfordrende både for bestanden og for trafikksikkerhet.

Det er begrenset kunnskap om hjortens bruk av viltpassasjer i Norge, men for elg er det gjort flere undersøkelser i regi av blant annet Statens vegvesen. Resultatene derfra viser at det bør være en (1) viltpassasje pr. km dersom en vei med viltgjerder skal ha lik barriereeffekt som en vei uten viltgjerder. Dersom viltpassasjer kombineres med andre formål (f.eks. turvei, driftevei, bilvei) reduseres ofte dyrenes bruk av passasjene, og da kreves enda større tetthet for å oppnå samme effekt. Det er imidlertid dyrt å bygge viltpassasjer, og ut fra et samfunnsøkonomisk perspektiv mener fylkesrådmannen at en (1) viltpassasje pr. 2 km bør kunne aksepteres som et utgangspunkt for planlegging av ny vei.

Overganger (kunstig eller over tunnel) og underganger (under bro) fungerer bedre enn kulverter. Vi vet også at kulverter må være store nok dersom de skal benyttes av hjortevilt, og at viltpassasjer må plasseres riktig i forhold til terreng, beite, menneskelig aktivitet, eksisterende vilttrekk m.m. for å fungere godt. Det er derfor

viktig at det både bygges nok viltpassasjer og riktig type viltpassasje på rett sted for at veiens barriereeffekt skal begrenses.

Vedtatt områdereguleringsplan legger føringer for plassering av enkelte viltpassasjer for storvilt samt flere øvrige faunapassasjer. Sistnevnte er imidlertid ikke spesifisert som passasjer tilrettelagt for storvilt. Det er derfor uklart i hvor stor grad storvilt blir ivaretatt i videre planarbeid. Fylkesrådmannen mener det er viktig at ny E39 blir miljømessig bærekraftig i et langsiktig perspektiv og at barriereeffekten for storvilt begrenses i størst mulig grad. Fylkesrådmannen mener derfor at følgende må ivaretas i detaljplanen:

1. Alle faunapassasjer som er vist i områdereguleringene bør utformes som viltpassasjer for storvilt. Minimumskrav til utforming (blant annet høyde, bredde og lengde) må fremgå av planbestemmelsene slik at man unngår uklarheter rundt dette i etterkant. Alle viltpassasjer må som et minimum utformes i tråd med kravene i Håndbok N200 Vegbygging. Det bør stilles strengere krav til utforming dersom det er nødvendig for å sikre at viltpassasjene får tilstrekkelig kvalitet.
2. Det bør i gjennomsnitt være 1 viltpassasje for storvilt pr. 2 km veilengde, med mindre det kan dokumenteres at det ikke er behov for dette. Dersom alle planlagte viltpassasjer i områdereguleringene mellom Mandalselva og Herdalen tilrettelegges for storvilt, vil dette langt på vei være innfridd.
3. Viltpassasjer bør primært etableres over tunnel, via viltovergang eller viltundergang under bro. Kulverter bør unngås så langt det er mulig. Eventuelle kulverter for vassdrag bør tilrettelegges med småviltpassasje.
4. Viltpassasjer bør ikke kombineres med turveier, drifteveier eller annen tilrettelegging for menneskelig ferdsel og aktivitet.
5. Ved alle viltpassasjer for storvilt bør det legges inn hensynssoner med bestemmelser som sikrer at det ikke skjer menneskelig aktivitet og tiltak som reduserer bruken av viltpassasjen (f.eks. lagringsplass for ved, materialer og utstyr, etablering av turstier og turveier, etablering av landbruksbygg osv.).
6. I bestemmelsene bør det stilles krav om at viltets bruk av viltpassasjene skal overvåkes av fagkyndig 5 år inn i driftsfasen, slik at eventuelle avbøtende tiltak kan vurderes.
7. Som en del av planarbeidet bør det gjøres en samlet vurdering av viltpassasjenes samlede virkning på landskapsnivå. I tillegg til de pågående og tilsynelatende grundige og gode feltundersøkelsene som for tiden pågår, bør det som en del av dette arbeidet gjennomføres GIS-analyser ved hjelp av verktøy for simulering av økologisk flyt på landskapsnivå – f.eks. analyseverktøyet Circuitscape (ESRI).
8. 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 også vurderes å legge til rette for villtrekk på tvers av tilførselsveien mot Tredal.

Fylkesrådmannen vil oppfordre Nye Veier AS om å invitere til spissede viltfaglige møter der Nye Veier AS, fylkeskommunen, fylkesmannen og kommunene deltar.

Det er også viktig å inkludere lokale villtag ved plassering og utforming av viltkryssinger og viltgjerder.

Landskapsestetikk

Fremføring av en firefelts motorvei i kupert sørlandsnatur er i utgangspunktet utfordrende. Veien vil imidlertid i noe grad følge naturlige drag i landskapet samtidig som det planlegges tunnel mellom Haugland og Lenefjorden. Det er viktig at det for hele korridoren legges opp til gode avbøtende tiltak hva gjelder landsestetikk og revegetering. Særlig er det viktig at det fokuseres på landskapsrommene ved Mandalselva, Audnadalen og området ved Lenefjorden.

Nye Veier AS har opplyst at det vurderes å forlenge tunnelen ved Lenefjorden med ca. 500 meter. Dette fører til at veien blir liggende noe nærmere bebyggelsen, men bidrar til mindre landskapsinngrep. Fylkesrådmannen mener samlet sett ideen om å forlenge tunnelen virker interessant og bør belyses nærmere i det videre planarbeidet. Det er uansett viktig med gode avbøtende tiltak for landskap og nærmiljø.

Det vil bli innregulert et midlertidig anleggsområde langs selve veikorridoren. Dette området må selvsagt ha en bredde som muliggjør rasjonell anleggsdrift. Det bør likevel av hensyn til å begrense landskapsinngrep, arbeides for at anleggssonen begrenses så langt det er praktisk mulig.



Visualisering ny bro over Audnadalen sett mot vest (Kilde: Nye Veier)

Videre prosess

Fylkesrådmannen er innforstått med at det vil bli stram fremdrift i den videre planprosessen. Dette vurderes også som nødvendig dersom Nye Veiers målsetning om byggestart i 2022 skal nås. Det er imidlertid viktig at hensynet til fremdrift ikke går

på bekostning av en god planprosess. I dette ligger også at fylkeskommunen må gis anledning kunne behandle saken politisk når planen legges ut til offentlig ettersyn.

Fylkesrådmannen legger til grunn at det gode samarbeidet med Nye Veier AS og kommunene fortsetter i den videre prosessen. Administrasjonen i fylkeskommunen vil da kunne gi utfyllende innspill som oppfølging av denne saken.

Regionplan Agder 2030

Et stort og komplekst prosjekt som ny 4-felts motorvei vil få omfattende samfunnsmessige konsekvenser knyttet til regional verdiskapning, bosetning, natur- og kulturmiljø m.m. og vil følgelig berøre en rekke tema omtalt i Regionplan Agder 2030.

Ny stamvei vil støtte opp under enkelte målsetninger, og samtidig utfordre andre målsetninger og føringer i regionplanen.

I Regionplan Agder 2030 heter det følgende:

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

Som del av *Veien til målet* er det tatt inn følgende: *Realisere utbygging av E18 og E39 med firefelts motorveistandard gjennom hele regionen.*

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

- Ivaretagelse av landskap, naturmangfold, friluftsområder, landbruksområder, strandsonen og kulturmiljø for fremtidige generasjoner gjennom utvikling, bruk og vern.
- Reduksjon av klimagassutslipp
- Kollektivtrafikk. I fremtidsbildet heter det at kollektivtilbudet er utvidet og tilpasset felles bo- og arbeidsmarkeder.

Økonomiske konsekvenser

Planarbeidet gir i seg selv ingen økonomiske konsekvenser for fylkeskommunen.

Bygging av den nye stamveien med kryss Blørstad og tilførselsvei til Tredal, dekkes av statlige midler og bompenger og vil ikke få direkte økonomiske konsekvenser for fylkeskommunen. Det forutsettes at nødvendige tiltak for kollektivtrafikk med tilhørende parkeringsplasser i Blørstadkrysset bygges og bekostes som en del av veiprojektet.

Fylkeskommunen kan i imidlertid ettertid få økte driftskostnader som følge av at dagens E39 eventuelt blir omklassifisert til fylkesvei. Etablering av ny vei kan også få konsekvenser for fylkeskommunens kostnader knyttet til drift av kollektivnett. Dette er forhold som må vurderes uavhengig av denne saken.

Kristiansand, 18.01.2021

Tine Sundtoft
fylkesrådmann

3.februar.2021

Kenneth Andresen
Fylkesdirektør Analyse og plan



Statens vegvesen

Sweco Norge AS

Behandlende enhet:
Transport og samfunn

Saksbehandler/telefon:
Glenn Solberg / 37019823

Vår referanse:
20/81588-6

Deres referanse:

Vår dato:
20.01.2021

Varsel om oppstart av detaljregulering for E39 Mandal–Lyngdal øst

Vi viser til brev datert 5. desember 2020 med varsel om oppstart av detaljregulering, for ny E39 mellom Mandal og Lyngdal øst, i Lindesnes og Lyngdal kommuner. Det er lagt ved kart som viser planens avgrensning.

Ny E39 mellom Mandalskrysset og Herdal er på ca. 25 km, og planlegges som 4-felts motorvei med fartsgrense 110 km/t. Ny E39 skal ha en påkobling mot Mandalskrysset i øst og nåværende E39 ved Herdal i vest. På strekningen planlegges det for to kryssområder, hvorfra det skal gå tilførselsveier ned til dagens E39. Et kryssområde ved Blørstad med tilførselsvei ned til Tredal, og et kryssområde ved Stedjedalen med tilførselsvei ned til Udland.

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for bygging av ny, trafikk sikker og fremtidsrettet hovedvei. Detaljreguleringen skal videreføre og optimalisere løsninger og formål gitt i vedtatt områderegulering (PlanID 201817 og 201818 i Lindesnes og 201805 i Lyngdal).

Det er opprettet ekstern samarbeidsgruppe for ny E39 Mandal – Lyngdal øst hvor Statens vegvesen deltar.

Innspill fra Statens vegvesen:

Vi uttaler oss som vegeier for riksvegnettet og som statlig fagmyndighet med sektoransvar innenfor vegtransport og trafikk sikkerhet. I tillegg har vi et ansvar for at statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal og transportplanlegging, vegnormalene, og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringer, blir ivaretatt i planleggingen. Statens vegvesen har videre et ansvar for at føringer i nasjonal transportplan (NTP) blir ivaretatt. NTP har som mål; et transportsystem i 2050 som er effektivt, miljøvennlig og trygt. Dette

Postadresse
Statens vegvesen
Transport og samfunn
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Langsævn 4
4846 ARENDAL

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Postboks 702
9815 Vadsø

samsvarer med målet om at region Agder i 2030 skal være et lavutslippssamfunn med gode levekår.

I NTP 2018 –2029, (Meld. St.33 2016–2017) står det at overordna og langsiktig mål for transportpolitikken fram til 2050 er: Et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet.

Hovedmålene er: 1) Bedre framkommelighet for personer og gods. 2) Redusere transportulykkene i tråd med Nullvisjonen. 3) Redusere klimagassutslippene i tråd med en omstilling til lavutslippssamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvenser. (Sitater NTP s.10., Kap. 1.2 Sammendrag)

Samfunnsmålene for prosjekt E39 Mandal – Lyngdal øst er i tråd med dette.

Statens vegvesen vil understreke at trafiksikkerhetsarbeidet må prioriteres høyt. NTP har som overordnet mål at ferdigbygget riksvegstrasse 3; Oslo– Kristiansand–Stavanger i 2050 skal være uten trafikkulykker med døde eller hardt skadde. Videre viser vi også til Forskrift om sikkerhetsforvaltning av veginfrastrukturen (Vegsikkerhetsforskriften) av 28.10.2011.

I forbindelse med arbeidet med områdereguleringsplanen for ny E39 på strekningen, kom Statens vegvesen med flere merknader og innsigelser. Innsigelsene gjaldt manglende rekkefølgekrav om tilknytnings- og sekundærvegnettet, om samtidig utbygging og byggegrensen til den nye vegen.

Innsigelsene ble imøtekommet og er innarbeidet i områdereguleringsplanen. Vi forutsetter at dette følges opp videre i detaljregulering, slik at nødvendig infrastruktur med tilkoplingen til lokalvegnettet, kommer på plass samtidig med den nye hovedvegen.

Det samme gjelder løsninger for gang- og sykkeltrafikk, kollektivtrafikk og sideanlegg, slik som innfartsparkering etc., samt ombygging eller justering av lokalveger, for å få et godt fungerende og helhetlig vegsystem.

Når det gjelder mulig kryss med tilførselsvei ned til Udland, så skal denne også detaljreguleres, men bygging av denne er mer usikker. Vi gjentar derfor det vi tidligere har skrevet: «Om dette krysset med tilførselsvei ikke etableres vil trafikk vestover, etter vår vurdering fremdeles bruke dagens E39 fra Vigeland og frem til Herdalen, fremfor å kjøre tilbake mot Tredal. Det betyr at vi vil ha en del trafikk på dagens E39 mellom Vigeland og Herdalen, hvor det til tider er store problemer i forhold til vinterdrift.»

Vi gjentar følgende fra vårt brev datert 11.06.19 til Fylkesmannen:

«Vi antar dagens E39 skal fungere som omkjøringsveg når den nye vegen er ferdig. Dette er ikke beskrevet i ROS-analysen og må beskrives i forbindelse med detaljreguleringen, både for anleggsfasen og for ferdig veg. Det må også beskrives hvordan modulvogntog skal ivaretas.»

Arbeidet med omklassifisering av dagens E39 bør gå samtidig med detaljreguleringen, slik at disse forholdene er avklart når planen vedtas.

Det er også naturlig å se på behovet for anleggsveger, både midlertidige or permanente, med avkjøring fra riks- eller fylkesvegnettet, slik at dette vurderes i forbindelse med detaljreguleringsplanen.

Vi ser frem til et videre godt samarbeid for å få på plass detaljreguleringsplanen for denne delen av E39.

Transport sør – Transportforvaltning sør1
Med hilsen

Erling Jonassen
seksjonsleder

Solberg Glenn

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi

AGDER FYLKESKOMMUNE, Agder fylkeskommune Postboks 788 Stoa, 4809 ARENDAL
E39ML@sweco.no

STATSFORVALTEREN I AGDER, Postboks 788 Stoa, 4809 ARENDAL



Nye Veier
E39ML@sweco.no

Dato: 22. desember 2020
Saksbehandler: Torbjørn Høyland
Telefon: 950 69 863
E-post: hoyland@brannsor.no

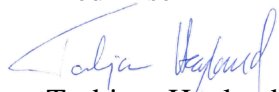
Vedrørende reguleringsarbeid på ny E39 Mandal – Lyngdal øst

Vi viser til oppstart av reguleringsarbeid på ny E39 mellom Mandal og Lyngdal øst. Brannvesenet Sør har følgende kommentarer:

I forbindelse med veistrekket skal det opparbeides enkelte tunnelstrekninger. Brannvesenet er da 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 tunnelportaler og innvendig med avstander som ikke skal overskride 250 meter.

Brannvesenet er i utgangspunktet positive til å stille med tankbiler for fremføring av slokkevann, men vi er usikre på hvorvidt dette skal være en ren kommunal oppgave. Dersom man baserer slokkevannet på tankbiler fra brannvesenet, betinger dette en avtale mellom veieier og Brannvesenet Sør. Denne avtalen innebærer en årlig avgift for at brannvesenet holder tankbil i beredskap til dette formålet. Det er forventet at avgiftsnivået vil være avklart i løpet av april 2021.

Med hilsen


Torbjørn Høyland
Seksjonsleder

SWECO NORGE AS
Postboks 80 Skøyen
0212 OSLO

Vår dato: 31.01.2021
Vår ref.: 202016113-3
Arkiv: 323
Deres dato: 04.12.2020
Deres ref.:

Saksbehandler:
Lars Ove Gidske

NVEs innspill - Varsel om oppstart - Reguleringsplan for E39 Mandal - Lyngdal Øst - Lindesnes kommune og Lyngdal kommune

Viser til varsel om oppstart av detaljregulering.

Vi viser også til vår uttalelse ved offentlig ettersyn av områdereguleringen, datert 13.06.2019 (vedlagt), samt til fagmøte med Nye veier m.fl. 13.11.2018 hvor vi hadde en gjennomgang av nasjonale og vesentlige regionale interesser innen NVEs myndighetsområder som det må tas hensyn til ved planlegging av motorvei.

Vassdragstiltak og allmenne interesser

Områdereguleringens konsekvensutredning var generell og ikke tilstrekkelig for å vurdere hvorvidt utbygging innenfor korridoren innebærer vassdragstiltak som kan være til nevneverdig skade eller ulempe for noen allmenne interesser i vassdraget eller sjøen. Vannressursloven (vrl) § 8 angir i utgangspunktet et forbud mot slike vassdragstiltak. I vårt innspill skrev vi at planforslaget ikke kan forutsette vassdragstiltak uten at slike virkninger er tilstrekkelig belyst eller vurdert.

Ved detaljregulering må eventuelle vassdragstiltak som kan medføre skade eller ulempe for allmenne interesser i vassdraget eller sjøen, fremgå tydelig. Detaljregulering må inneholde dokumentasjon tilsvarende en konsesjonssøknad, jmfør vrl § 23. Dette inkluderer vurdering av alternativer og angivelse av avbøtende tiltak. Dersom detaljregulering innebærer vassdragstiltak som ikke ville fått konsesjon etter vrl, vil NVE fremme innsigelse til detaljregulering.

I de tilfeller avklaring mot vrl gjøres i egen prosess, må konsesjonsspørsmålet være avklart før planen sendes til offentlig ettersyn. Vi forstår det slik at det vil bli søkt om konsesjon for vassdragsstiltak, med sikte på å opprettholde sikker drikkevannsforsyning.

Sikkerhet mot flom- og skredfare

Ved detaljregulering vil NVE 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, jmfør statlig planretningslinje for klimatilpasning. Vi vil spesielt påpeke kjent flomfare for bebyggelse

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

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

Hovedkontor

Middelthunsgate 29
Postboks 5091, Majorstuen
0301 OSLO

Region Midt-Norge

Abels gate 9
7030 TRONDHEIM

Region Nord

Kongens gate 52-54
Capitolgården
8514 NARVIK

Region Sør

Anton Jenssensgate 7
Postboks 2124
3103 TØNSBERG

Region Vest

Naustdalsvegen. 1B
6800 FØRDE

Region Øst

Vangsveien 73
Postboks 4223
2307 HAMAR



langs Kiddelsbekken (Vigeland). Tiltaket må ikke medføre økt avrenning til vassdraget ved ekstreme nedbørshendelser.

Anlegg for produksjon og overføring av elektrisk kraft

Det er i områdereguleringens planbeskrivels angitt behov for omlegging av overføringsanlegg for elektrisk kraft. Det er også angitt at det ligger kraftverk og flere vanninntak for kraftverk innenfor planområdet. Konesjonærer må involveres i planarbeidet. Ved behov for endring av konsesjoner, må NVE involveres.

Med hilsen

Anne Cathrine Sverdrup
Regionsjef

Lars Ove Gidske
seniorrådgiver

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

Kopi til:

AGDER FYLKESKOMMUNE
LINDESNES KOMMUNE
LYNGDAL KOMMUNE
STATSFORVALTEREN I AGDER

Sweco Norge AS
Postboks 80 Skøyen
0212 OSLO

Vår dato: 13.06.2019
Vår ref.: 201835682-13
Arkiv: 323
Deres dato:
Deres ref.:

Saksbehandler:
Lars Ove Gidske

NVEs uttalelse - Offentlig ettersyn - Områderegulering for E39 Mandal-Lyngdal øst - Mandal, Lindesnes og Lyngdal kommuner

Viser til brev fra kommunene Mandal, Lindesnes og Lyngdal 03.05.2019 med offentlig ettersyn av forslag til områderegulering for E39 Mandal-Lyngdal øst. NVE ga innspill ved planoppstart (06.11.2018). Vi vil også vise til fagmøte med Nye veier m.fl. 13.11.2018 hvor vi hadde en gjennomgang av nasjonale og vesentlige regionale interesser innen NVEs myndighetsområder som det må tas hensyn til ved planlegging av motorvei.

Vassdragstiltak og allmenne interesser

Planforslaget innebærer fastsetting av korridor for E39 på strekningen. Det er i planforslaget angitt krav om detaljregulering. Områdereguleringens konsekvensutredningen er generell og ikke tilstrekkelig for å vurdere hvorvidt utbygging innenfor korridoren innebærer vassdragstiltak som kan være til nevneverdig skade eller ulempe for noen allmenne interesser i vassdraget eller sjøen. Vannressursloven (vrl) § 8 angir i utgangspunktet et forbud mot slike vassdragstiltak. I vårt innspill skrev vi at planforslaget ikke kan forutsette vassdragstiltak uten at slike virkninger er tilstrekkelig belyst eller vurdert.

Ved detaljregulering må eventuelle vassdragstiltak som kan medføre skade eller ulempe for allmenne interesser i vassdraget eller sjøen, fremgå tydelig. Detaljregulering må inneholde dokumentasjon tilsvarende en konsesjonssøknad, jmfør vrl § 23. Dette inkluderer vurdering av alternativer og angivelse av avbøtende tiltak. Dersom detaljregulering innebærer vassdragstiltak som ikke ville fått konsesjon etter vrl, vil NVE fremme innsigelse til detaljregulering.

Sikkerhet mot flom- og skredfare

Bestemmelser knyttet til sikkerhet mot flom- og skredfare varierer noe i de tre planforslagene (for de tre kommunene). Ved detaljregulering vil NVE være særlig opptatt av at sikkerhet mot flom-, erosjon og skredfare for 3. part er tilstrekkelig belyst og ivaretatt. Det er positivt at bestemmelser for Mandal og Lindesnes angir at det skal tas høyde for økt flomfare som følge av klimaendringer. Dette bør også angis i bestemmelser for Lyngdal. Jmfør for øvrig [Statlig planretningslinje for klimatilpasning](#).

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

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

Hovedkontor
Middelthunsgate 29
Postboks 5091, Majorstuen
0301 OSLO

Region Midt-Norge
Abels gate 9
7030 TRONDHEIM

Region Nord
Kongens gate 14-18
8514 NARVIK

Region Sør
Anton Jenssensgate 7
Postboks 2124
3103 TØNSBERG

Region Vest
Naustdalsvegen. 1B
6800 FØRDE

Region Øst
Vangsvæien 73
Postboks 4223
2307 HAMAR

Anlegg for produksjon og overføring av elektrisk kraft

Det er i planbeskrivelsen angitt behov for omlegging av overføringsanlegg for elektrisk kraft. Det er også angitt at det ligger kraftverk og flere vanninntak for kraftverk innenfor planområdet. Konesjonærer må involveres i det videre planarbeidet. Ved behov for endring av konsesjon, må NVE involveres.

Med hilsen

Anne Cathrine Sverdrup
regionsjef

Lars Ove Gidske
seniorrådgiver

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

Vedlegg:

Kopi til:

FYLKESMANNEN I AGDER
LINDESNES KOMMUNE
Lyngdal kommune
Mandal kommune
Vest-Agder fylkeskommune



Nye Veier AS
Tangen 76
4608 KRISTIANSAND S

Dato: 15.12.2020
Vår ref: 20/04043-2
Deres ref:

Uttalelse til varsel om oppstart av detaljregulering for E39 Mandal-Lyngdal øst i Lindesnes og Lyngdal kommuner

POST- OG BESØKSADRESSE

Ladebekken 50
7066 Trondheim

TELEFON + 47 73 90 46 00

E-POST post@dirmin.no

WEB www.dirmin.no

GIRO 7694.05.05883

SWIFT DNBANOKK

IBAN NO5376940505883

ORG.NR. NO 974 760 282

SVALBARDKONTOR

TELEFON +47 79 02 12 92

Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard (DMF) viser til ovennevnte sak, datert 5. desember 2020.

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

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

Om planen

Nye Veier har satt i gang arbeid med detaljregulering av ny E39 mellom Mandalskrysset i Lindesnes kommune til Herdal i Lyngdal kommune. Strekingen er på 25 km. Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for bygging av ny trafikkikker og fremtidsrettet hovedvei.

Detaljreguleringen viderefører og optimaliserer løsningen gitt i vedtatt områderegulering (PlanID 201817 og 201818 i Lindesnes kommune og 201805 i Lyngdal kommune).

Uttalelse fra DMF

DMF ga uttalelse til høring og offentlig ettersyn til områderegulering for E39 Mandal-Lyngdal øst i Lindesnes og Mandal kommuner, datert 05.06.2019, der vi viser til at våre tidligere merknader er hensyntatt i planen. Slik som saken foreligger, går DMF ut i fra at KU til områdereguleringen videreføres. DMF har forøvrig ingen merknader til detaljreguleringen.

Dersom det i forbindelse med videre behandling av planen viser seg at noen av våre fagområder kan bli berørt, ber vi om å få saken oversendt når den blir lagt ut til høring og offentlig ettersyn.



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

Vennlig hilsen

Dragana Beric Skjøstad
seksjonssjef

Karoline Ulvund
rådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer.
Saksbehandler: Karoline Ulvund

Mottakere:

Nye Veier AS

Tangen 76

4608 KRISTIANSAND S

SWECO NORGE AS
v/ Marius Fiskevold
Postboks 80 Skøyen
0212 OSLO

Deres ref:
Vår ref: 2018/203652
Dato: 20.01.2021
Org.nr: 985 399 077

Statens tilsyn for planter, fisk, dyr og næringsmidler



E39 MANDAL-LYNGDAL ØST – UTTALELSE TIL VARSEL OM OPPSTART AV DETALJREGULERINGSPLAN.

Det vises til e-post fra Sweco Norge AS datert 04.12.2020 vedr. varsel om igangsettelse av planarbeid med reguleringsplan for bygging av ny E39 mellom Mandal og Lyngdal øst, i Lindesnes og Lyngdal kommuner.

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

Vårt viktigste ansvarsområde i relasjon planen er knyttet til beskyttelse av eksisterende og framtidige drikkevannskilder og leveringssikkerhet for trygt og nok drikkevann til innbyggerne.

I tilknytning til plantehelse er Mattilsynets ansvarsområde å forhindre spredning av planteskadegjørere som kan ha alvorlige samfunnsøkonomiske konsekvenser.

Mattilsynet har tidligere i planprosessen gitt høringsuttalelser der vi har gitt innspill til disse temaene.

I tilknytning til varsel om oppstart av detaljreguleringsplan for E39 Mandal-Lyngdal øst har Mattilsynet ikke nye innspill utover det som framkommer av vår uttalelse til områdereguleringen for samme strekning av ny E39, jf. vårt brev til Sweco Norge AS, datert 14.06.2019, vår referanse 2018/203652.

Mattilsynets oppfatning er at sikring av Mandal vannverks forutsetninger for levering av nok og trygt drikkevann til enhver tid er en forutsetning for gjennomføring av dette veiprojektet.

Med hilsen

Nina Vehus
Avdelingssjef

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



E39ML@sweco.no

Dato: 18.12.2020

Vår ref: 19/02277-10

Deres ref:

Varsel om oppstart av detaljregulering for E39 Mandal-Lyngdal øst

Vi takker for varsel om oppstart av detaljregulering for E 30 Mandal – Lyngdal øst. I følge vårt kartmateriale er det kun området ved Sodland oppover Mandalselva som nevneverdig påvirker kirker eller gravplasser langs traseene. Her viser vi til tidligere uttalelser (vår ref 19/02277-7) samt tidligere uttalelser om området ved framtidig gravplassareal ved Støa og Øya og ber om at våre innspill ivaretas. Det bør tilstrebtes at framtidig gravplass ikke utsettes for støy høyere enn 40-50 db. Vi viser her til T-1440/2012 Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging. Ved eventuelt støynivå som overskrider anbefalingene henstilles det til at det reguleres inn avbøtende tiltak for å få ned støynivå.

Vi minner ellers om at det er Statsforvaltningen (Fylkesmannen) som etter 01.01.21 uttaler seg i forhold til gravplasser, mens biskopen fortsatt uttaler seg i forhold til planer som berører kirkebygg.

Med vennlig hilsen

Aslak Wegge
Stiftsdirektør

Geir Myre
rådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur.

Kopi til:
E39ML@sweco.no

Mottakere:
Sweco Norge AS, Benedicte Antoinette
Kirkerud Ender



KYSTVERKET

SWECO NORGE AS
Postboks 80 Skøyen
0212 OSLO

Deres ref
Marius Fiskevold

Vår ref
2021/462-3

Arkiv nr

Saksbehandler
Tanya Boye Worsley

Dato
11.01.2021

Vedrørende varsel om oppstart av detaljreguleringsplan for E39 Mandal - Lyngdal øst - Lindesnes og Lyngdal kommuner - Agder fylke

Kystverket har mottatt kopi av Fiskeridirektoratets innspill til ovennevnte planarbeid. Vi kan ikke se å ha mottatt henvendelse fra Nye Veier AS om dette planarbeidet.

Kystverket

Kystverket er en nasjonal etat for kystforvaltning, sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning. Kystverket arbeider for en effektiv og sikker sjøtransport gjennom å ivareta transportnæringens behov for fremkommelighet og effektive havner. Kystverket deltar i planmedvirkning og utøver myndighet etter havne- og farvannsloven.

Havne- og farvannsloven har som formål å fremme sjøtransport som transportform og legge til rette for effektiv, sikker og miljøvennlig drift av havn og bruk av farvann, samtidig som det skal tas hensyn til et konkurransedyktig næringsliv. Kystverket skal ivareta disse interessene i det regionale og lokale planarbeidet.

Innspill fra Kystverket

Vi har funnet informasjon om planarbeidet på Nye Veier AS sine internettsider.

Korridor for ny E39 er avklart gjennom tidligere planprosesser. Hensikten med dette planarbeidet er å detaljregulere løsning for ny E39 mellom Mandalskrysset i Lindesnes kommune til Herdal i Lyngdal kommune. Planområdet ligger nord for dagens E39.

Korridor for ny E39 krysser Mandalselva. Vi gjør oppmerksom på at Mandalselva trafikkeres av fritidsbåter. Vi forventer at planarbeidet redegjør for eventuelle konsekvenser for ferdsele i elva.

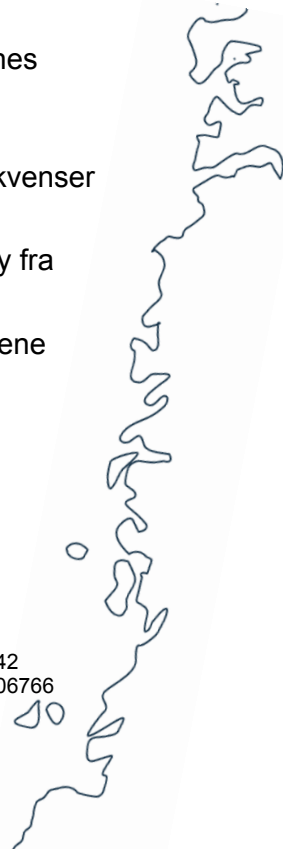
Vi minner om at etablering av broer over elver og innsjøer som er farbare med fartøy fra sjøen krever tillatelse fra Kystverket, jf. havne- og farvannsloven § 14 tredje ledd.

Kystverket ber om å bli tilskrevet dersom planforslaget kan få betydning for interessene som vi skal ivareta gjennom vår planmedvirkning og som sektormyndighet.

Sentral postadresse: Kystverket, postboks 1502,
6025 ÅLESUND

Telefon: 07847
E-post: post@kystverket.no
Internett: <https://kystverket.no>

Org.Nr.: 874783242
Bankgiro: 7694 05 06766



Med hilsen

Tanya Boye Worsley
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Eksterne kopimottakere:

STATSFORVALTEREN I AGDER
Fiskeridirektoratet
Lindesnes kommune

Postboks 788 Stoa
Postboks 185 Sentrum
Nordre Heddeland 26

4809 ARENDAL
5804 BERGEN
4534 MARNARDAL

Fra: [Olsen, Helge](#)
Til: E39ML@sweco.no
Kopi: [Skomedal, Thomas](#); [Lohne, Gunnar](#)
Emne: Innspill til Varsel om oppstart av detaljregulering for E39 Mandal-Lyngdal øst i Lyngdal kommune og Lindesnes kommune.
Dato: mandag 18. januar 2021 09:50:34
Vedlegg: [Innspill til planarbeidet til E39 Mandal-Lyngdal øst.msc](#)

Agder Energi Nett AS (AEN) har etter energiloven områdekonsesjon i Lyngdal og Lindesnes kommune. Dette innebærer at vi etablerer og drifter strømnnett i kommunene (høyspent og lavspent fordelingsnett). I tillegg har AEN anlegg som er etablert etter anleggskonsesjon innenfor kommunene (regionalnett).

Viser til tidligere innspill til planarbeidet som er vedlagt.

AEN har en rekke energianlegg som kommer i konflikt med planlagte traceer. Dette 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.

I god tid før utbygging må det avklares hvordan nye anlegg i planområdet skal forsynes med elektrisk strøm. Det 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). Det må i planbestemmelsene 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.

Den eller de som utløser tiltak i strømforsyningsnettet, både flytting, nyanlegg og forsterkning, må som hovedregel dekke kostnadene med tiltaket, inkludert eventuelle kostnader til erverv av nye rettigheter. Nye traséer må gis rettigheter med minst like gode vilkår som det vi har til de eksisterende traséene. Normalt er dette stedsevarige (evigvarende) bruksrettigheter.

Er det behov for å avklaring/utredning/bestilling bes henvendelsen gå via vår hjemmeside www.aenett.no.

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

Med vennlig hilsen

Helge Olsen
tlf: +47 38 60 77 42

Agder Energi Nett AS
Postboks 794 Stoa | 4809 Arendal
tlf: +47 38 60 70 00
www.aenett.no

Sensitivity: Internal

Fra: Olsen, Helge
Til: E39ML@sweco.no
Kopi: [Tesaker, Arild](#); [Fossnes, Arve](#); [Aasen, Terje](#); [Rustad, Svein Erik](#); [Børresen, Thor Walter](#); [Gliddi, Arne](#)
Emne: Innspill til planarbeidet til E39 Mandal-Lyngdal øst
Vedlegg: [SV AE Nett1962207 E39 Mandal-Lyngdal.msg](#)

Agder Energi Nett AS (AEN) har etter energiloven områdekonsesjon i Mandal, Lindesnes og Lyngdal kommune. Dette innebærer at vi etablerer og drifter strømnnett i kommunene (høyspent og lavspent fordelingsnett). I tillegg har AEN anlegg som er etablert etter anleggskonsesjon innenfor kommunene (regionalnett).

AEN har en rekke energianlegg som kommer i konflikt med planlagte traceer.

I god tid før utbygging må det avklares hvordan nye anlegg i planområdet skal forsynes med elektrisk strøm. Det 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).

Den eller de som utløser tiltak i strømforsyningsnettet, både flytting, nyanlegg og forsterkning, må som hovedregel dekke kostnadene med tiltaket, inkludert eventuelle kostnader til erverv av nye rettigheter. Nye traséer må gis rettigheter med minst like gode vilkår som det vi har til de eksisterende traséene. Normalt er dette stedsevarige (evigvarende) bruksrettigheter.

Er det behov for å avklaring/utredning/bestilling bes henvendelsen gå via vår hjemmeside www.aenett.no.

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

Viser til vedlagte mail til Henrik Mangard i Sweco den 18.09.2018 der AEN har utlevert kart og sosifiler over vårt nett.

AEN har etablert høyspentanlegg og lavspent anlegg i området. (Høyspent luftlinje som rød heltrukket strek, høyspent jordkabel vist som røde stiplet streker i kartet, 230V jordkabel vist som stiplet blå streker og 230V luftnett vist som heltrukket blå streker i kartene)

Det er en byggeforbudssone på 22 meter dvs 11 meter fra senter av 110 kV luftlinje til nærmeste bygningsdel.

Det er en byggeforbudssone på 15 meter dvs 7,5 meter fra senter av 22 kV luftlinje til nærmeste bygningsdel.

Det er en byggeforbudssone på 4 meter dvs 2 meter fra senter av 22 kV kabel til nærmeste bygningsdel.

Det er en byggeforbudssone på 5 meter fra nettstasjon til nærmeste bygningsdel.

Dette gjelder også lekeplass og andre parkanlegg.

Angående elektromagnetiske felt, se:

<http://www.nrpa.no/>

Generelle vilkår.

1. Anlegg etablert etter anleggskonsesjon (regionalnett)

1.1 Eksisterende høyspenningsanlegg i regionalnettet

Vi vil gjøre oppmerksom på at det i planområdet er høyspenningsanlegg som er del av vårt regionalnett og bygget etter anleggskonsesjon gitt av Norges Vassdrags- og Energidirektorat (NVE). Kraftledninger og kabelanlegg bygget etter anleggskonsesjon er i hovedsak unntatt fra Plan- og bygningsloven, og for disse kan det derfor ikke vedtas planbestemmelser eller vilkår som del av reguleringsplan for andre tema.

Utgangspunktet er derfor at kraftledninger ikke skal inntegnes som et arealformål i en plan, men bør innarbeides som hensynssone (faresone). Vedlagte kart viser luftledningene med tilhørende byggeforbudsbelte, som er etablert i henhold til anleggskonsesjon.

Ved bygging i nærheten av luftledninger, gjøres det oppmerksom på at det ikke nødvendigvis er samsvar mellom hvilken avstand som er nødvendig for å komme under anbefalt utredningsgrense for magnetfelt og gjeldende byggeforbudsbelte.

Vi vil også gjøre oppmerksom på at det i utbyggingsområder kan finnes høyspenningskabler. Disse kablens beliggenhet må det tas hensyn til i kommende reguleringsplanarbeid.

1.2 For anlegg etablert etter anleggskonsesjon gjelder følgende

Planlagt ny bebyggelse, eller andre tiltak, som kommer i konflikt med elektriske anlegg må følges særlig

opp i det videre planarbeidet. Vi må oppstille en del vilkår for at eventuelle omlegginger av regionalnett skal kunne gjennomføres (se også pkt 3.3):

- Eventuelle nye kabler eller luftledninger som skal erstatte eksisterende anlegg, må minimum ha overføringskapasitet som tilsvarer den kapasiteten anlegget har i dag.
- **Eventuelle ønsker om omlegging av eksisterende anlegg må meldes inn til oss i god tid før omleggingen ønskes utført.** Omlegging kan være en tidkrevende prosess, og det er en fordel om det tas hensyn til dette ved utarbeidelse av eventuelle bestemmelser om særskilt rekkefølge for gjennomføring av de enkelte tiltakene i planen.
- Dersom tiltak skal gjøres på den aktuelle luftledning eller kabelanlegg, må det påregnes at det kan bli nødvendig å stille krav om tider på året som utkobling må være avgrenset til og hvor lenge anlegget kan være utkoblet. Dette begrunnes med behovet for kontinuerlig forsyning av strøm til kundene, jfr. også leveringsplikten i energiloven § 3-3.
- Omlegging av anlegg med spenning høyere enn 24 kV fordrer at vi søker NVE om endringer i de respektive anleggskonsesjonene for anleggene. Endring i anleggskonsesjon forutsetter blant annet at det finnes ekstern evne og vilje til full kostnadsdekning, slik at nettkundene ikke belastes omleggingen. Dette betyr at vi vil kreve full kostnadsdekning for omlegging. Utfallet av en konsesjonsbehandling kan ikke forskutteres.

2. Anlegg etablert etter områdekonsesjon (distribusjonsnett)

Anlegg under 24 kV inngår i distribusjonsnettet for elektrisk energi og er bygget i medhold av områdekonsesjon. Omlegging av disse anleggene fordrer ikke søknad om endring av konsesjon, men en del hensyn må likevel ivaretas.

2.1 Forholdet til eksisterende frittliggende nettstasjoner

Det må tas hensyn til eksisterende nettstasjoner innenfor planområdet. For både nye og eksisterende nettstasjoner gjelder at disse må stå minst 5 meter fra bygning med brennbare overflater. Avstanden gjelder også til terrasser og lignende brennbare utstikk som er direkte knyttet til bygget.

Vi ser at det ofte dessverre ikke blir tatt hensyn til disse avstandskravene når nye bygninger planlegges og oppføres. Dette skaper problemer både for grunneiere og for nettselskapet. Det er derfor viktig å synliggjøre byggegrenser mot nettstasjoner i planbestemmelsene.

2.2 Forholdet til eksisterende luftledninger og kabler i distribusjonsnettet

Det må tas hensyn til eksisterende luftledninger og kabler innenfor planområdet. For nye og eksisterende høyspennings luftledninger gjelder både privatrettslige og forskriftsmessige byggegrenser på inntil 10 m fra senterlinje.

AEN skal alltid kontaktes før plassering av nye bygg langs byggegrensen for høyspenningsanlegg.

Anlegg under 24 kV inngår i distribusjonsnettet for elektrisk energi og er bygget i medhold av områdekonsesjon. Omlegging av disse anleggene fordrer ikke søknad om endring av konsesjon, men en del hensyn må likevel ivaretas.

- Inntegning på plankart.

Vi gjør oppmerksom på at spenningsnivået for ledningsanleggene ikke må påføres i planen, herunder plankartet. Kraftledninger skal på kart ha en enhetlig utforming, uavhengig av spenningsnivå og eventuelle fysiske forskjeller. Parallell ledninger som går i samme trasé, skal tegnes som én ledning. Høyspenningskabler under bakken tegnes ikke inn på kartet. Vi viser i denne sammenheng til Forskrift om beredskap i kraftforsyningen § 6-2, og NVEs Veiledning til forskrift om beredskap i kraftforsyningen, pkt 6.2.5.

Arealer og eiendommer som brukes til, eller i fremtiden skal brukes til, transformatorstasjoner evt nettstasjoner avsettes i kommuneplanen til arealformål bebyggelse og anlegg, underformål «Andre typer bebyggelse og anlegg», energianlegg kode 1500, jf. vedlegg I til kart- og planforskriften.

AENs ledninger er ikke innmålt og nøyaktigheten til traseer på oversendte kart vil være varierende.

Bebyggelse eller andre installasjoner langs traseen må alltid planlegges ut ifra målinger i marka.

Med vennlig hilsen

Helge Olsen

tlf: +47 38 60 77 42

Agder Energi Nett AS

Postboks 794 Stoa | 4809 Arendal

tlf: +47 38 60 70 00

www.aenett.no

Fra: E39ML@sweco.no <E39ML@sweco.no>

Sendt: mandag 24. september 2018 13.46

Til: haakon.lohne@nyeveier.no

Kopi: Øen, Sara Maria Sabelstrøm <Sara.Oen@sweco.no>; Hollingsholm, Karl Arne <karl.arne.hollingsholm@sweco.no>

Emne: E39 Mandal-Lyngdal øst; varsling og materiale til publisering

Hei,

På vegne av Nye Veier oversendes revidert planprogram etter politisk vedtak i Mandal, Lindesnes og Lyngdal kommune om utleggelse på høring og offentlig ettersyn med vedleggene silingsrapport og varslingskart i forbindelse med områderegulering for E39 Mandal-Lyngdal øst.

På grunn av størrelsen på dokumentene oversendes følgende varslingsmateriale i egen mail:

- Oppstartsvarsel; annonse og brev
- Varslingskart gjeldende KDP
- Invitasjon til åpen kontordag og folkemøte i uke 42

Varsel om oppstart planarbeid og utleggelse av planprogram på høring og offentlig ettersyn kunngjøres mandag 24. september i de lokale avisene Fædrelandsvennen, Lindesnes avis, Lister 24 og Lyngdal avis. Dette vil også kunngjøres på Nye Veiers nettside <https://www.nyeveier.no/prosjekter/e39-soervest/e39-mandal-lyngdal> og prosjektnettsiden www.e39mandal-lyngdal.no. Varslingsbrev til berørte grunneiere, naboer, myndigheter og organisasjoner blir sendt ut samme dag.

Høringsperioden er 24. september til 5. november.

Innspill til planarbeidet og merknader til planprogrammet kan sendes inn via:

- Digital medvirkningsportal; Din E39: https://www.cityplanneronline.com/sweco_norge/dine39
- E-post: e39ML@sweco.no
- Post: til Sweco Norge AS v/ Sara Øen, Boks 80 Skøyen, 0212 Oslo, Merk innspill med «E39 Mandal-Lyngdal øst»

Nye Veier inviterer i høringsperioden til åpne kontordager og folkemøter i uke 42 i de tre kommunene, se vedlagte invitasjon.

Vennlig hilsen

Med vennlig hilsen

Din E39

Sweco Norge AS Hovedkontor
Att:
Postboks 80 Skøyen
0212 OSLO

Svar - Lindesnes og Lyngdal kommuner Agder - Varsel om oppstart av detaljregulering for E39 Mandal-Lyngdal øst

Vi viser til sak mottatt her vedrørende ovennevnte.

Fiskeridirektoratets ansvar og medvirkning

Fiskeridirektoratet er myndighetenes rådgivende og utøvende organ innen fiskeri- og havbruksforvaltning i Norge. Fiskeridirektoratets regioner skal ivareta disse interessene i det regionale og lokale planarbeidet. Reguleringsmyndigheten er forpliktet etter plan- og bygningsloven å legge til rette for medvirkning, mens Fiskeridirektoratets regionkontorer er forpliktet til å delta.

Innspill fra Fiskeridirektoratet region sør

Fiskeridirektoratet region sør kan ikke se at en detaljregulering for E39 Mandal – Lyngdal øst i den forelagte trase vil medføre konsekvenser for de interesser direktoratet skal ivareta i planleggingen. Det fremsettes derfor ingen merknader til planarbeidet.

Med hilsen

Erik Ludvigsen
seksjonssjef

Leif Erik Egaas
førsteinspektør

Brevet er godkjent elektronisk og sendes uten håndskreven underskrift.



Mottakerliste:

Sweco Norge AS Hovedkontor

Postboks 80 Skøyen

0212

OSLO

Kopi til:

Kystverket Sørøst

Statsforvalteren i Agder

Postboks 1502

Postboks 788 Stoa

6025

4809

ÅLESUND

ARENDAL



Kristiansand 15. jan. 2021

Detaljregulering av E39 Mandal – Lyngdal øst Innspill fra Agder Bondelag

Agder Bondelag viser til varsel om igangsettelse av planarbeid med detaljreguleringsplan for bygging av ny E39 Mandal-Lyngdal øst i Lindesnes og Lyngdal kommuner, med høringsfrist 20. jan 2021.

Agder Bondelag har ca. 1.200 medlemmer og har som formål å «samle alle som er, eller kjenner seg knyttet til bondeyrket, fremme felles saker, trygge landbruket og ivareta bygdens økonomiske, sosiale og kulturelle interesser».

Vi representerer den gruppen av grunneiere som i størst grad har sin næringsvirksomhet på de arealer som blir påvirket av nye vegtraséer.

Bondelaget kjemper for et strengt jordvern og er opptatt av at all matjord holdes i hevd, ikke minst av beredskapshensyn. Å anvende dyrka og dyrkbar jord til andre formål, spesielt irreversible tiltak, slik foreliggende plan innebærer, er i utgangspunktet i strid med klare nasjonale og regionale føringer for vern av matjorda.

Vi har følgende generelle merknader til foreliggende planer:

Matjord:

Vi forventer at en i detaljreguleringen prioriterer å minimere nedbygging av matjord, i tråd med sterke nasjonale føringer.

Der matjord må vike, midlertidig eller permanent, må matjordlaget tas vare på og anvendes slik at den fortsatt kan nyttes til landbruksproduksjon. (Å bruke matjord til å «kle» vegskråninger må være helt uaktuelt.) 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.

Det er, i regi av Nye Veier AS, utarbeidet en samla «matjordplan» i prosjektet som nå bygges øst i Mandal. En slik modell anbefales brukt i alle kommende vegprosjekter.

Her velger vi å sitere tidligere Mandalsordfører Alf Erik Andersen (Frp) i jordverndebatt 29. nov. 2018: «Ikke et trillebårlass matjord skal gå til spille»

I Agder pågår et arbeid for å begrense spredning av ugrasarter og særlig den giftige (for husdyr) planten landøyda. Vi ber utbygger være spesielt oppmerksom på den problemstillingen ved håndtering av løsmasser, og ved seinere vedlikehold (kantslått). Se: <https://www.fylkesmannen.no/nb/agder/Landbruk-og-mat/Miljotiltak/Bekjemp-planten-landoyda/>

Avbøtende tiltak:

I detaljplanleggingen bør det ligge godt til rette for å finne gode avbøtende tiltak i dialog med berørte grunneiere. Det kan dreie seg om adkomst, skogsvegløsninger, leggeplasser for tømmer,

flytting/etablering av jord, plassering av midlertidige eller permanente deponier, plassering av viltgjerder, evt. makeskifter (om eiendommer deles av veglinje) osv.

Grunneierkontakt, innløsning og erstatninger

Vi forventer at utbygger opptrer åpent og ryddig overfor berørte grunneiere og at planen omtaler hvordan innløsning, erstatningsspørsmål og avbøtende tiltak tenkes gjennomført.

Med tanke på gode avbøtende tiltak anbefales at utbygger samler flere grunneiere, bygdevis eller på andre måter, for å sikre gode felles løsninger, der det er mulig.

Som omtalt i Nye Veiers egen presentasjon av grunnerverv, <https://www.nyeveier.no/grunnerverv/> er advokatbistand i forbindelse med avtaleinngåelse ofte fornuftig – for begge parter.

Norges Bondelag har samarbeidsavtaler med flere firmaer: <https://www.bondelaget.no/agder/om-agder-bondelag/samarbeidende-advokater/>

Vi er kjent med flere av disse allerede er involvert på grunneiersiden i Nye Veiers prosjekter i Agder.

Med hilsen

Agder Bondelag

Knut Erik Ulltveit
fylkesleder

Finn Aasheim
organisasjonssjef

From: GRISLEDAL, Jan Håkon <Jan.Grisledal@marlink.com>
Sent: tirsdag 19. januar 2021 22:34
To: Postmottak Lindesnes kommune
Cc: Jan Håkon Skaar
Subject: Innspill Nye E39
Attachments: Innspill_NyeE39.docx

Hei

Denne infoen er sendt til Nye Veier / Sweco ang den nye veien og broen over dalen ved Skofteland/Bustad.

*Dette er sendt på vegne av **styret i Buhølen og omegn vel.***

En av grunnen til at dette deles med kommunen er at vi har et forslag om nytt «vel-hus» om det skulle skje noe med skolehuset på Bustad.

Mvh

Jan Håkon Fjeldskår Grisledal

På vegne av styret i Buhølen og omegn vel

Nye E39 vil selvfølgelig gå ut over visse bygder, områder, enkeltpersoner og ikke minst naturen.

Utifra siste oppdatert info vil broa over Audnaelva, «planlagte» anleggsveier, arbeid osv påvirker ganske mange husstader i «Buhølen og omegn vel». Vi skulle selvfølgelig helst ønsket at det ikke hadde skjedd og at veien hadde kommet en annen plass slik at det ikke vår ut over vårt området, vår natur og våre medbeboere. Men siden veien kommer her i området håper vi inderlig at det tas hensyn til at dette gjøres så skånsomt som overhodet mulig ovenfor området, mennesker, natur, dyr, fisk og at vi kan få noen form for «goder» når ting en gang er ferdig. Så om det blir nye veier, kryss, bro osv og grunneiere er enig bør disse bestå om det er hensiktsmessig for lokalbefolkningen.

Vi har derfor noen innspill vi ønsker å komme med:

1. BRO over Skoftedal! Vi håper inderlig at det blir bro over Skoftedal (Naudemyra) og ikke en 220m bred og 60m høy fylling. Dette vil få mange unødvendige negative konsekvenser for oss som vil få veien i øyesyn flere ganger daglig. Denne «stemmen» (fyllingen) vil sperre for dyrene i området. Det er også stor sjanse for at forholdene i en god gytebekk for anadrome fisk (sidebekk til Audna som går gjennom Skofteland) vil forringes og kanskje ødelegges.. Vi som bor i området vil miste deler av et fint turområdet og minske tilgang til et kulturminne i Lindesnes kommune (gamle Skoftelandkleivene). «Avrenning» fra denne 60meter høye «stemmen» kan nok skape mye unødvendig forurensing for alle de private drikkevannskildene på Skofteland.
 2. Anleggsveiene! Disse er noe få lokale har tenkt så mye på, men utifra de tegningene/reguleringsplanene ser det ut som om det kan komme anleggsvei ved eller rett nord for Skolehuset på Bustad (som eies av kommunen og driftes av Buhølen og omegn vel) og på vestsiden av elva på «nedre Foss». Slike anleggsveier vil både ødelegge mye natur og turområder som brukes på begge sidene. På vestsiden av elva er det to gytebekker for anadrom fisk. Anleggsveiene og bygging av disse vil få store konsekvenser for de lokale mhp støy, vibrasjoner og ikke minst for myke trafikanter i området. Fylkesveiene brukes mye til gå, løpe og sykkelturner og alle form for kryss osv må lages mest mulig skånsomt for de myke trafikantene og ikke for å glemme antall passeringer med tungtransport hver dag under byggeperioden. Ingen vet jo hva som skjer, men i vellet har det vært diskutert at OM skolehuset forsvinner pga anleggsvei/kryss ser vi for oss at pengene for dette kunne vært brukt til å kjøpe og fikse opp det gamle handelslaget i Buhølen og bruke dette til et nytt samlingsplass for vellet.
- Bro over Skoftedal (ikke fylling pga alt det negative det drar med seg)
 - FV brukes mye av myke trafikanter, må tas hensyn til mhp veier, kryss osv
 - Mest mulig støysikring både under byggeperioden og når bro/vei er ferdig
 - Ta vare på anadrome gytebekker (1 på Skofteland og 2 på nedre Foss)

- OM Skolehuset på Bustad forsvinner → bruke penger på kjøp og oppfiksing av gamle handelslaget i Buhølen som nytt «forsamlinghus» for vellet
- Kulturminner -Gamle kleivene/postveien i Skoftedalen
- Øst og vestheia brukes mye til lokale turer og vi håper at heiene kan brukes også etter at veien er på plass
- Eventuelle nye anleggsveier, kryss osv bør bestå OM det er hensiktsmessig for grunneier og lokalbefolkningen.
- Hengebroa må tas vare på -blir mye brukt av lokale og halvlokale myke trafikanter på gå, sykkel og løpeturer.
- «Preventivt arbeid» for å unngå ras langs elvekanten pga vibrasjoner osv
 - Kanskje bruke fyllmasse (stein) for å bedre kantene langs visse plasser av elva i området.

Mvh

Styret i Buhøen og omegn vel

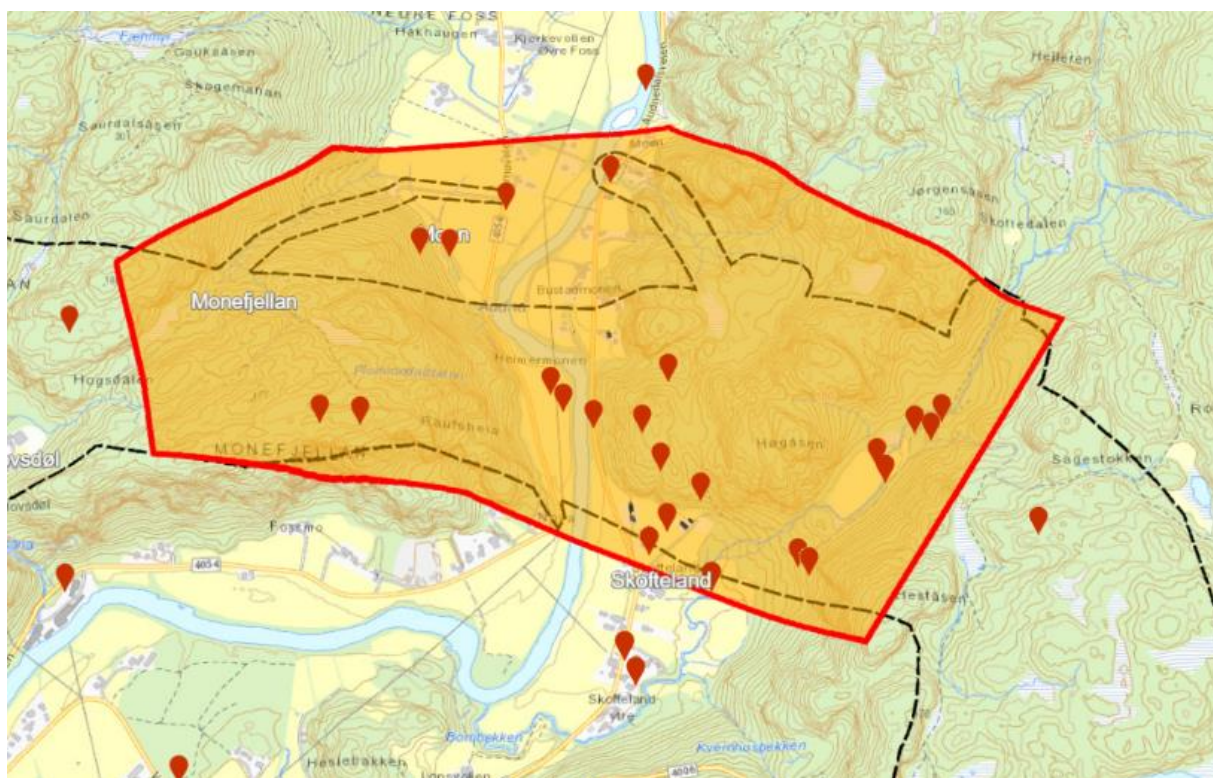
Innspill fra Din E39

Navn: Buhølen og omegn vel v/ Jan Håkon Grisledal

Dato: 17.01.2021

Innspill

- Bro over Skoftedalen (ikke fylling pga alt det negative det drar med seg)
- FV brukes mye av myke trafikanter, må tas hensyn til mhp veier, kryss osv
- Mest mulig støvsikring både under byggeperioden og når bro/vei er ferdig
- Ta vare på anadrome gytebekker (1 på Skofteland og 2 på nedre Foss)
- OM Skolehuset på Bustad forsvinner ☐ bruke penger på kjøp og oppfiksing av gamle handelslaget i Buhølen som nytt «forsamlinghus» for vellet
- Kulturminner -Gamle kleivene/postveien i Skoftedalen
- Øst og vestheia brukes mye til lokale turer og vi håper at heiene kan brukes også etter at veien er på plass
- Eventuelle nye anleggsveier, kryss osv bør bestå OM det er hensiktsmessig for grunneier og lokalbefolkningen.
- Hengebroa må tas vare på -blir mye brukt av lokale og halvlokale myke trafikanter på gå-, sykkel- og løpeturer.
- «Preventivt arbeid» for å unngå ras langs elvekanten pga vibrasjoner osv



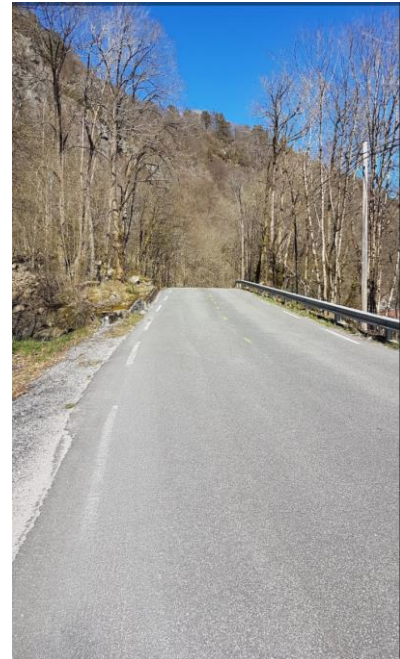
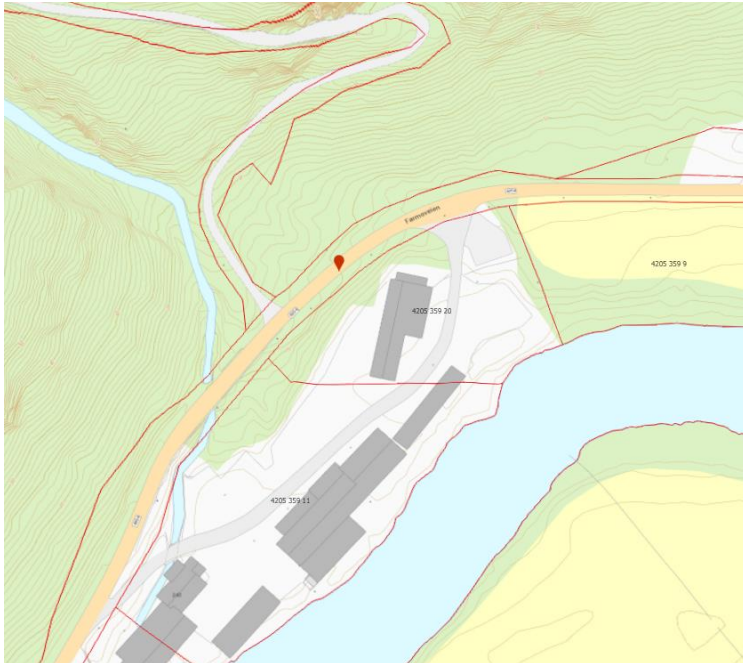
Innspill fra Din E39

Navn: Buhølen og omegn vel v/ Andreas Flor Kristensen

Dato: 16.01.2021

Innspill

Legger inn en bekymringsmelding på en innsnevret bakketopp uten sikt i Farmoveien. Denne bakketoppen har vært årsaken til at det har vært flere ulykker de siste årene. Det er ingen sikt og en smal vei, så vi er bekymret som nærmeste nabo med tanke på små og store myke trafikanter + mye trafikk av store og små kjøretøy. Det er ingen veiskulder.



Holum og Mandal skogeierlag, Lindesnes
Skogeierlag, Storvaldet Mandal og Lindesnes
v/ Hans S Stusvik og Konrad Grimestad

Stusvik 41, 4516 Mandal
90105380
stusvik@live.no

22.01.21

Innspill til deltaljreguleringen av E-39, Mandalskrysset - Herdalen.

Holum og Mandal Skogeierlag, Lindesnes Skogeierlag og Mandal og Lindesnes Storvald's medlemmer har grunneier- og jaktrettigheter på arealene fra Mandalskrysset til Lyngdal grense. Nevnte lag har valgt medlemmer med lang erfaring og lokal kunnskap til å formidle/representere medlemmenes synspunkter om viltpassasje i forbindelse med ny E-39.

Innledning

Innledningsvis aksepterer vi storsamfunnets behov for tilfredsstillende infrastruktur, vi er imidlertid svært opptatt av at dyrelivet/dyretråkk ivaretas ved utforming av tiltaket.

Dette er i tillegg til rettighetshavernes ønske, også nedfelt i lovverket jfr. **Lov om forvaltning av naturens mangfold (naturmangfoldloven)**, vi er spesielt opptatt av at grunneiers kunnskapsbase også er nedfelt i lovverket:

§ 8.(kunnskapsgrunnlaget)

Offentlige beslutninger som berører naturmangfoldet skal så langt det er rimelig bygge på vitenskapelig kunnskap om arters bestandssituasjon, naturtypers utbredelse og økologiske tilstand, samt effekten av påvirkninger. Kravet til kunnskapsgrunnlaget skal stå i et rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet.

Myndighetene skal videre legge vekt på kunnskap som er basert på generasjoners erfaringer gjennom bruk av og samspill med naturen, herunder slik samisk bruk, og som kan bidra til bærekraftig bruk og vern av naturmangfoldet.

Kunnskapen vi her sikter til er generasjoners erfaring med hvor storvilttrekkene er og hvor behovet for krysninger er størst.

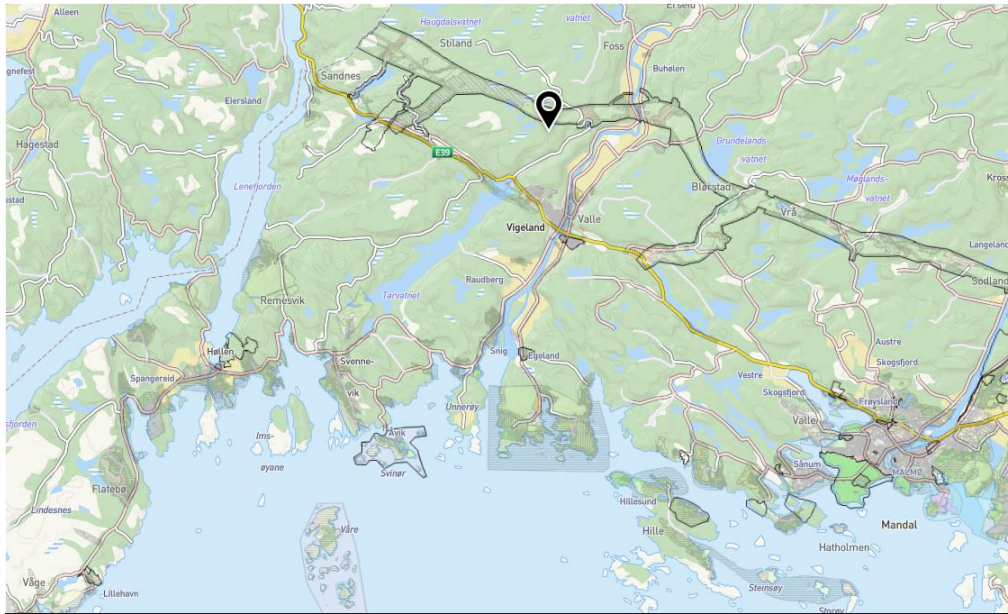
Når det gjelder utforming av tiltak, baserer vi dette på dokumenterte erfaringer i «Statens Vegvesen Håndbok Veger og dyreliv V134 kapitel 5» og Masteroppgaven «Elgens (Alces alces) bruk av ulike over- og underganger langs fire hovedveier på Østlandet. The use of different over- and underpasses by moose (Alces alces) along four main roads in the Eastern Norway. Guro Oudenstad Strætkvern»,

Begge konkluderer med at det ble påvist elg i alle de ulike passasjetyperne, men størrelsen på passasjen så ut til å være av stor betydning for elgens bruk. I håndbok for Veger og dyreliv V134 kapitel 5 foretrekkes overganger fremfor underganger og at kombinasjonsløsninger veg/vilt er dårligere løsninger enn spesifikke viltkrysninger.

Korona situasjonen har gjort arbeidet og samspillet krevende. Nye Veier AS har på tross av dette bidratt til samspill i den grad det har vært mulig. Sveco AS har i den sammenheng også invitert med grunneiere og jegere i sine undersøkelser og plassering av viltkameraer. Dette har vært av stor betydning i registrering av vilttrekk. Det er noe usikkerhet om krysningspunkter for elg er nedprioritert i forhold til hjort, da disse beveger seg noe forskjellig i skogsmark. Dette bør vurderes i det videre planleggingsarbeidet med viltkrysninger.

Det er to forhold som må ivaretas ved etablering av ny E-39 med viltgjerde. Det er lokale hensyn, det å ivareta dyrenes lokale vandring mht avl, beite og jakt, og så er det de mer regionale hensyn der vandring av hjortevilt i regionen må ivaretas.

Regionale viktige krysningspunkt.



Det er store arealer syd for Ny E-39 som ikke må avskjæres for vilt for fremtidige generasjoner. Som kartet viser vil E-39 være som en kinesisk mur mot disse arealene om ikke tilstrekkelig med krysningspunkter planlegges.

Det er svært viktig at Lindesnes halvøya, og arealer syd for veilinjen i kommunen ikke avskjæres fra naturlig inn og utvandring av hjortevilt.

Det er da tre krysningsområder som skiller seg ut:

- Store Faksevann/Svarttjern (Udlandskrysset),
- Skoftelandsdalen - Valleråsen
- Nordskogen (Undal- Mandalselva).

Her må det lages gode og trygge løsninger for dyretrekk.

Kommentarer til SWECO rapporten.

I Sweco rapporten er disse viltekryssinger kommentert:

Tabell 1. Oversikt over forslag til aktuelle faunapassasjer på strekningen fra øst mot vest med anslag på bredde, lengde og høyde.

Navn	Type konstruksjon	Bredde	Lengde	Høyde	Avstand til nærmeste faunapassasje	
					Øst (km)	Vest (km)
		m	m	m		
Mandalselva	Bru ca. 200 m	30-50	25	5-20		2,3
Djupdalen	Bru	50-100	30	10-20		1,1
Skreheia	Tunnel	200				2,6
Vråheia	Tunnel	600				2,2
Grundelandsvatn	Bru	150	25	20		2,5
Rosheitjønn-Vallerås	Tunnel, alt. viltlokk (50 m)	100				1,2-1,5
Rosheitjønn – Vallerås	Alt. viltlokk	40-50	40-50			1,2-1,5
Skoftedalen	Bru	40-50	30	10		1,0
Audna bru	Bru ca 600 m, derav ca. 200 m i dalside vest	200	25	5-60		1,0
Stemmetjern	Viltlokk	25-30	30-40	8-10		2,2
Store Faksevatn	Bru	130	30	30-40		1,3
Heddan	Alt. kort tunnel	60-100				0,6
Heddan	Alt. viltlokk	50	30-40			0,6
Ev. Svarttjern (fra Store Faksevatn) ¹	Bru	40	50	15		1,1
Lona (fra Heddan)	Bru	100	130-150	20-30		1,2
Eikeråsheia tunnel	Tunnel 2,5-3 km					1,4
Grubbedalen	Bru	80	30	15-20	0,1/0,6	1,4
Optedal-Lenebakken	Viltlokk	50	30-40		1,4	2,0

Våre konklusjoner

Ved gjennomføring av de tiltak som er nevnt over vil mye være ivaretatt. Det er imidlertid noe uenighet mellom grunneiere og rapport om enkelte vilttrekk over

- **Nordskogen:** Det er svært langt fra Mandalelva til Djubedalen - som ikke får noen viltkryssinger. Det er et større skogsområde syd for traseen, med lite bebyggelse. Her er et kjent vilttrekk blant grunneiere og jegere som ikke synes ivaretatt i rapporten. Dette bør utredes nærmere og viltkryss sterkt vurderes.
- 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. Vi har fått opplyst at det er to alternative tunneltraseer gjennom Vråheia. Om det sørligste alternativet benyttes, vil det sikre passasje for viltet langs Vråvannet, før viltet da kan krysse selve traseen via tunnel taket .
- Skoftedalen – Valleråsen, Her er det viktig å få til en god løsning da det fra vår side er et kjent trekk med mye dyr. Det er viktig at det søkes løsninger som ivaretar dette behovet.

- **Store Faksevann/Svarttjern, dette er et kjent og viktig trekk for hjortevilt som skal syddover til Lindesneshalvøya. Her må det søkes en løsning som ivaretar dette, og som ikke nytt kryss på Udland vil ødelegge for.**

Det bør også vurderes om viltkryssene og deres plassering kan ivaretar både elg og hjort, da det hevdes at disse dyrene trekker gjennom terrenget forskjellig. Hjortebestanden er i vekst og det er også tilfelle for elg. Etter en meget sterk beskatning og lite elg er det blant grunneiere og jegere et sterkt inntrykk av at bestanden er i vekst og må ivaretas i den videre planleggingen av E - 39

Generelle synpunkter som vi ønsker vurdert i det videre planarbeidet.

I viltkryssninger er det viktig at kvaliteten av skogsarealene omkring kryssningspunktene ivaretar skjermingsbehovet for dyrelivet. At områdene beplantes tidlig og at arealer som benyttes i anleggsperioden ivaretas gjennom en skånsom drift.

Statensvegvesen Rapporter nr 316: Elgprosjektet i Akershus – Delrapport 2 Effekter av inngjerdede trafikkårer på forflytning og arealbruk hos elg beskrives suksesskriterier for utforming av disse kryssninger (side 89):

Vi fant ingen forskjell i elgens bruk mellom passasjer på veg eller jernbane. Men vi fant at passasjenes størrelse påvirket elgens bruk uansett beliggenhet og forstyrrelsesgrad. Elgens bruk økte med økende passasjebredde inntil 35-40 meter. En økning utover dette terskelnivået påvirket bruken mindre. Det var ingen tydelig målbar effekt av underganger sammenliknet med overganger, men for underganger økte elgens bruk med økende verdi for åpenhetsindeksen (Bredde x Høyde/ Lengde). Denne indeks viste ingen terskeeffekt.

Mvh

Hans S Stusvik(s)

Konrad Grimestad(s)

Utvalgsleder –Viltkryssninger E-39

Leder

Holum og Mandal skogeierlag,
Lindesnes skogeierlag

Lindesnes storvald

Lindesnes Sør Viltlag v/ Torstein Andersen

Tjorteland268

4520 Lindesnes.

Tjorteland 16.01.2021.

Innspill viltpassasjer « E39 Mandal-Lyngdal Øst» gamle Lindesnes Kommune.

Det vises til mottatt fagrapport datert 08.01 2012 over registrerte passeringer for elg/Hjort i den nye E39 traseen gjennom Lindesnes kommune.

Lindesnes Sør Viltlag er sterkt opptatt av at det blir tilstrekkelig med passeringmuligheter for viltet fra nord til sør, og sør til nord, for den nye veien» E39».

Lindesnes viltlag sør består av 13 jaktlag. Det nordligste jaktlaget ligger midt i den planlagte traseen. Resten av lagene ligger videre sørover helt ut til kysten avgrenset av Audnaelva og kommunegrensen mot Lyngdal. Lindesnes viltlag sør har et tellende areal på 75.639 daa, som jo er et ganske betydelig areal.

Lindesnes Sør viltlag bekrefter at området hvor ny E39 planlegges er et kjerneområde for hjortevilt og dette vises tydelig i de foretatte observasjoner og kameraovervåkninger med stor aktivitet og passeringer av både elg/hjort i denne traseen.

Den nye veien vil bli en stor barriere for vilt passeringer og vil få meget store følger for den framtidige hjortevilt bestanden i vårt viltlag.

Det ser ut til å bli nærmere 7 kilometer med vei i dagen fra planlagt tunellutslag ved Eikeråsheia og frem til Audnaelva. Vi mener at man da risikerer at området mellom ny trase og dagens trase i dette området vil bli lite benyttet av våre største hjortevilt selv med viltunderganger/overganger. Vi mener derfor Nye Veier sterkt må vurdere å forlenge tunnelen 8-900 meter videre østover og til under Breiheia. Da vil hjorteviltet kunne få en sammenhengende tilgang til det som i dag består av noe av det mest uberørte området for hjortevilt i kommunen.

Vi i viltlaget mener for øvrig at de planlagte undergangene må ha et godt jorddekke, med naturlig skog vegetasjon på sidearealer, og at det legges til

rette for god gjenvekst av busker og trær på og inn mot vilt passasjen. Det må også plantes trær for å fremskynde tilveksten. Dette mener vi vil øke sjansen for at vilt passasjen blir brukt.

Når det gjelder de planlagte viltoverganger mener vi at de må ha en bredde på 50 meter. Dagens kunnskapsgrunnlag sier jo at hjorteviltets bruk av viltpassasjer ser ut til å øke med økende bredde av vilt passasjen.

Det må også legges til rette for gode sidearealer med planting av trær, særlig viktig om en planlagt skogsvei skal legges i den samme trase som viltovergangen!

Når det gjelder belysning i nærheten av disse traseene, må ikke disse legges for tett på traseen, da disse lyskildene medfører at viltpassasjen blir helt eller delvis belyst nattetid. Om det ikke skjer, da vil det etter vårt syn redusere sjansen for en velfungerende passasje, så dette må unngås!

Når det gjelder denne uvisse påkjøringsveien til Spangereid gjennom Udland, mener vi fortsatt at dette vil få store konsekvenser for den framtidige jakt og forvaltning av Hjortedyr i hele vårt viltlag, og for så vidt for hele Bestandsplanområdet!

Håper dere tar dette innspillet til behandling i Nye Veier!

Vennlig hilsen

Styret i Lindesnes Sør Viltlag v/formann Torstein Andersen.

Tlf:95415659.

Fra valdet for elg og hjort syd for traseen i gamle Mandal kommune; Mandal vest viltlag, vil vi holde frem følgende punkt:

- Velg det sydlige alternativet for tunnel gjennom Vråheia. Og behold hele skråningen ned mot vannet med naturlig terreng/skog langs sydsiden av Vråvatnet.

På grunn av at Møglandsheia nord/vest for Vrå er vanskelig tilgjengelig med mange upser og bratte skråninger, og Møglandsvatnet avgrenser i nord/øst, er den naturlige nord – sør, trekkveien for hjortevilt, på syd og vestsiden av Vråvatnet.

Hjorteviltet vil da kunne trekke videre over tunellen i Vråheia.

Dette blir helt parallelt med dagens tråkk som går på ryggen, der veien nå kommer, mellom Holstjørna og Vråvatnet.

Dagens skogsvei og tursti vil også måtte legges over den vestre tunellingangen og det blir viktig å reetablere vegetasjon og planter til med trær her.

Det må også være igjen areal til en viltkorridor mellom vestre del av Møglandsheia og veikrysset ved Blørstad.

- Det bør velges tunnel ved Skreheia (Mellom Spettland og Hageland). Det er mye hjortevilt som bruker område langs hele Moslandsvatnet. Det er i dag mange muligheter for å trekke syd og vestover opp og over Skreheia, slik at det går mange tråkk her. Hvis det ikke skulle bli valgt tunnel, men viltplate, og den skal kombineres med andre formål (skog /friluftsliv) må den være utformet bred nok og med trær / vegetasjon.
- Det bør komme bru over Djubedalen, slik rapporten foreslår. Vegetasjonen under denne bør stå mest mulig urørt og passasjen må ikke kombineres med vei e.l. Veier bør komme i egne kulverter der de er i dag.
- Det er svært viktig at brua over sydenden av Grunnlandsvannet, blir høy nok og at naturlig vegetasjon beholdes eller reetableres under denne. Spesielt på østsiden, som er en viktig trekkveg for hjortevilt.
- Nordre løsning med bro over Skoftedalen og tunnel ved Vallleråsen, vil være det som ivaretar trekkveiene for hjorteviltet best her.
- Ved broa over Mandalselva. Kan det forbli en faunapassasje på østsiden, ved å beholde mest mulig av vegetasjonen her. Dette vil være gunstig for bl.a. rådyr. Som naturlig oppholder seg her nærmere kulturlandskapet. Og forhåpentligvis redusere antall rådyr som vil trekke inn på veien i forbindelse med Mandalskrysset på Lindland.

- Det med å beholde naturlig vegetasjon under broer er utrolig viktig for alt vilt. Spesielt langs elver, bekker, myrseg og alle andre våtmarksområder. Dette er fra naturens side ofte de områdene med det største biologiske mangfoldet. Drenering og eller steinsetting bør unngås. Under anleggsfasen ved slike steder bør midlertidige veier o.l. i størst mulig grad legges utenom myrer også i forsøk på å unngå unødig frigjøring av karbon.

Det er stor fare for at hele søndre del av del av Lindesnes kommune vil bli avstengt for hjortevilt og andre viltlevende dyr. Hvis vi ikke lykkes med å få til gode faunapassasjer.

Det er en betydelig del av kommunen sitt areal som står i fare for å få sterkt redusert biologisk mangfold, spesielt på litt lengre sikt. Hvis utvekslingen av genetisk materiale blir avstengt og trekkende arter stoppet fra å bruke kystnære områder mister vi noe for all fremtid.

Derfor er det helt avgjørende at vi plasserer/har tilstrekkelig med faunapassasjer over/under den nye motorveien. Og at de er rett utformet og rett plassert.

Summen av arealet syd for den aktuelle traseen er betydelig. (Vi bør ha tall på det). Det gjelder alt areal syd for veien og mellom Trysfjorden i øst og Rosfjorden i vest.

Hver gang vi endrer eller gjør inngrep i natur påvirkes levestedet til planter, dyr og sopp. Arealendringer er den største trusselen mot naturmangfold.

Ett leveområde mindre betyr at mange individer innenfor en art dør, men sjelden at arten utrykkes. Men når det blir ett leveområde her og ett der – i det uendelige, begynner det å bli vanskelig å opprettholde en robust nok bestand til at den kan bestå over tid. Det er denne bit-for-bit-nedbyggingen av norsk natur som har ført til at 2125 arter nå er trua av arealendringer i følge den norske rødlista. [Kilde: Arealendringer truer naturen \(sabima.no\)](http://sabima.no)

Derfor må det legges inn korridorer som binder leveområder sammen, i arealplaner. Slike korridorer må sikres mot inngrep og forvaltes / skjøttes på en måte som ikke hindrer formålet.

Faunapassasjer som krysser veier må planlegges og plasseres i forbindelse med slike korridorer.

Det er spesielt viktig å ha slike funksjonelle korridorer til å binde sammen litt større arealer i kommuner som er avgrenset av for eks. sjø og fjorder. Slik som her i Lindesnes og Lyngdal.

Ved utbygging av dette veiprojektet blir derfor, noen av de aktuelle faunapassasjene og arealet omkring de, spesielt viktige.

Vi må sikre at viltet kan trekke i nord- /sør-retning mellom innland og kystområder.

Det betyr at vi må be om, at alle tiltaka som er foreslått i rapporten, **må bli utført**. Med det alternativet som er det beste for viltet.

Og vi må ha med oss lærdom fra prosjekt ved Gardemoen:

- Den viktigste faktorer for en fungerende faunapassasje er plasseringen i terrenget.
- Jo bredere under/overgang jo bedre.
- Overgang er generelt bedre enn undergang (viktig å understreke at terrenget på Gardemoen var svært flatt).

Innspill til reguleringsarbeidet med Ny E39

- Bruken av underganger øker med økende indeks utover 2,5
- Viktig med tilgang på skjul og skogstruktur på sidene.
- Rene viltpassasjer fungerer bedre enn passasjer som kombineres med andre formål.
- For å opprettholde funksjonaliteten til nye faunapassasjer, er det viktig at terrenget på hver side av passasjen opprettholdes som viltbiotop.
- Nyetablerte faunapassasjer bør beplantes for å sikre tilstrekkelige kvalitet.

E 39 – Mandal – Lyngdal merknader til oppstart av reguleringsplan

Naturvernforbundet engasjerer seg mot motorveiprosjekter ikke bare i Agder, men også andre steder i landet vårt der våre politikere og Nye Veier velger disse gårdsdagens samferdselsløsninger der samfunnsnytte og miljøødeleggelser på ingen som helst måte tilsier og rettferdiggjør slike løsninger. Vi er fullt klar over at dette dreier seg om innspill til regulering, og at mer generelle synspunkter og anbefalinger på selve prosjektvalget ikke er stedet her for det. Allikevel velger vi å legge ved som ekstra vedlegg en mer generell betraktning for den interessen dette vil ha historisk sett.

Så til reguleringen annonsert i Fædrelandsvennen 05.12.2020.

Kunnskapsgrunnlaget

Kravet til den beste, oppdaterte kunnskapen er en grunnleggende forutsetning for god forvaltningen, og det sammenfaller med det pålegget forvaltningsloven har om at « en sak skal være så godt opplyst som mulig» jfr § 16. Da krever Naturvernforbundet at det innhentes oppjustert kunnskap på:

Behov

Fra konsekvensutredningen foreligger tall for døgnpasseringer for den aktuelle veistrekningen, Mandal – Lyngdal på ca 8500. Det er langt under den normen som Statens Vegvesen har og som utløser behov for 4-felts motorvei (12000) – et tall som SV i tillegg har ønsket å heve til 16000. Det vil også være aktuelt å gjøre vurderinger av hvilke konsekvenser coronaåret 2020 har ført til når det gjelder overføring fra vei til elektroniske transportbehov og prognoser for hvor varige slike endring kan bli.

Naturvernforbundet ber om at det fremlegges oppdaterte tall og framtidsprognoser for trafikkmengden mellom Mandal og Lyngdal for det veibehov dette da vil utløse.

Klimagassutslipp

Direktør Hovland, Statens Vegvesenet (SV) hadde et innlegg i Fædrelandsvennen i februar i fjor under overskriften- *Klimavennlig veibyggning skal lønne seg*. Hovland skrev om co2 utslipp fra selve byggingen av store

veianlegg. Hun brukte begrepet klimavennlig og begrunnet denne ordbruken med SVs mål om 40 % reduksjon i utslippene fra veibyggning etter 2030. Det er bra med alle reduksjoner i utslipp av klimagasser. Men målet ligger altså 10 år fram i tid og deretter vil 60 % utslipp fortsette. Innlegget kunne leses som et behov for å «grønnvaske» en av de virkelig store bidragsyterne våre til de nasjonale utslipp av klimagasser som igjen utløser globale miljøproblemer.

Veibyggning gir enorme naturinngrep noe vi nå ser i all sin gru med E39-arbeidene vest i Kristiansand og øst i Lindesnes og ferdigstilt E18 Arendal - Tvedestrand; skog hugges ned, fjell forsvinner, jordsmonn endevendes, myr og våtmark dreneres, vassdrag og fjordarmer forurenses. Å bruke begrepet klimavennlig om det å bygge store 4-felts motorveier provoserer. Det vises her til Miljødirektoratets rapport fra i fjor Klimakur 2030. Den viser at avskoging, inngrep i myr og jordsmonn bidrar til betydelige klimagassutslipp.

Naturvernforbundet 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 bestemmelsene for reguleringsplanen som et rekkefølgekrav. Bakgrunnen for dette er det pålegget naturmangfoldloven har i § 12 at det ved iverksetting av tiltak skal det velges de mest miljøvennlige løsningene.

Biologisk mangfold

Informasjon på nettet fra Nye Veier 28.01.2020: *Det er også igangsatt et kartleggingsarbeid for å kvalitets sikre kunnskapen om vilttrekk som et grunnlag for å ivareta de viktigste vilttrekkene mellom Mandalselva i øst til Herdal i vest.*

Det er positivt. Kartleggingsarbeidet må imidlertid gjelde alt vilt som måtte være i det aktuelle traseområdet. Vi har registrert at dette ikke ble ivaretatt ved oppstart av terrengarbeidene for motorveien i Kristiansand.

Naturvernforbundet nevner som eksempel at vi på folkemøte i Søgne for motorveien fikk svar fra Nye Veier om at forekomst av amfibier ikke var undersøkt.

Naturvernforbundet krever derfor detaljerte undersøkelser for biologisk mangfold og nevner her eksempelvis bever, amfibier, hønsefugl, spetter og rovfugl og hvordan deres tilstedeværelse i det aktuelle reguleringsområdet vil løses før terrengarbeider igangsettes.

Det er overhengende fare for at hele Lindesneshalvøya fra Mandalselva til Herdalen (egentlig gjelder det alt areal syd for veien mellom Trysfjorden i øst og Rosfjorden i vest) kan bli avstengt ikke bare for hjortevilt, men også andre viltlevende arter som naturlig trekker over reguleringsområdet. Det kan føre til isolasjon av vilt og med det være genetisk sett svært uheldig.

Derfor er kartleggingsarbeidet og den oppfølging med tiltak som dette må få, helt avgjørende for å sikre sunne og gode vilt- og fiskebestander. Tiltakene må være rett utformet og rett plassert. Vi forutsetter at den kunnskapen som er i lokale viltlag, ornitologiske foreninger, fiskenettverk, grendelag blir trukket med i arbeidet med å planlegge og iverksette tiltak slik at anleggsarbeidet og ferdigstillet motorvei fører til minst mulig skade på arts mangfoldet. Det foreligger bred praktisk erfaring etter opprettelsen av Gardermobanen som det vil være naturlig å trekke inn i arbeidet med utforming og plassering av tiltak.

Reguleringsbestemmelsene må suppleres med dette rekkefølgekravet: Det skal utarbeides en detaljplan over de tiltakene som skal iverksettes etter kartleggingsarbeidet for å sikre at veiprojektet ikke bidrar til tap eller forringelse av vilt - det viltloven defineres slik: viltlevende landpattedyr, fugler, amfibier og krypdyr, i tillegg fisk.

Vi vil her spesielt nevne 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. Underganger er den dårligste løsningen.

Noen konkrete anbefalinger øst i reguleringsområdet

Naturvernforbundet anbefaler det sydlige alternativet for tunnel gjennom Vråheia, og at hele skråningen ned mot vannet med naturlig terreng/skog langs sydsiden av Vråvatnet bevares. Den naturlige nord – sør trekkveien for hjortevilt er på syd og vestsiden av Vråvatnet, og dyr må her sikres naturlig terreng opp over Vråheia .

Vi vil så anbefale tunnel ved Skreheia, mellom Spettland og Hageland da det er mye hjortevilt som bruker område langs hele Moslandsvatnet og vestover opp og over Skreheia.

Av andre naturverdier vil vi nevne et mindre vassdrag, men svært fiskerikt fra Vråvannet via Blørstad som del av Audnavassdraget. Samtidig er det et myrområde mellom Gjervoldstad og Vrå som veiframføringen ikke må gjøre inngrep i. Vi ber om at det gjøres forskyvninger i traseframføringen så begge disse naturverdiene ikke forringes eller ødelegges. For øvrig vil en nordre løsning med bro over Skoftedalen og tunnel ved Valleråsen, være det som ivaretar trekkveiene for hjorteviltet best her.

Naturvernforbundet er tilfreds med tunnelloøsning i Lyngdal med utløp nord for Lene. Dermed vil de rike, nasjonale naturverdiene omkring Storevann ikke bli ødelagt. Vi ber imidlertid om at denne tunnelen må videreføres til toppen av Lenesbakkene og derfra følge dagens E39 fram mot Opladal / Herdalen. Ny E39 må sikre det store vilttrekket ut mot Lindesneshalvøya slik at vilt kan benytte eksisterende landskap. Samtidig må verdiene til det nasjonalt vernede vassdraget Litleåna (Lyngdalsvassdraget) ikke forringelse ved at vernebestemmelser for vassdraget settes til side.

Som en generell anbefaling for alt vilt, vil det være viktig å beholde naturlig vegetasjon. Det gjelder i høyeste grad langs elver, bekker, myrsig og alle andre våtmarksområder. Dette er fra naturens side ofte de områdene med det største biologiske mangfoldet. Drenering og eller steinsetting bør unngås. Under anleggsfasen ved slike steder må veier o.l. i størst mulig grad legges utenom myrer også i forsøk på å unngå frigjøring av karbon.

Naturvernforbundet vil komme til å engasjere seg videre i dette prosjektet når oppdaterte trafikk tall for veistrekningen, forslag til detaljplan for biologisk mangfold og overslag over klimagassutslipp foreligger og deretter når forslaget til reguleringsplan legges frem.

Med hilsen Peder Johan Pedersen, fylkesleder



Postboks 718

4666 Kristiansand



Naturvernforbundet
i Agder

Notat om ny E39 fra Mandal vest og *Det grønne skiftet*

Når vi kjører gjennom Søgne og øst i Lindesnes ser vi naturødeleggelser i et omfang som fremstår som uvirkelige. Det dreier seg selvfølgelig om arbeidene for den nye motorveien. Denne gigantomaniene med ny E39 skal føres gjennom 5 fylker til Trondheim med en stipulert kostnad på nærmere 400 milliarder! At dette vil bli en nasjonal katastrofe for natur, artsmangfold og kulturlandskap er ikke vanskelig å forestille seg. Uerstattelige arealer med prioriterte natur - og kulturlandskap med en rekke rødlistearter lever og gror der planene for ny motorvei nå trekkes opp. Naturvenner fortviler over forbruket av natur, og fylkesmenn (nå Statsforvalter) søker å skåne noen av de aller mest verdifulle områdene.

De pågående naturødeleggelsene vi nå ser vest i Kristiansand og øst i Lindesnes, ødelegger vokse- og leveområder for planter og dyr, fugl, krypdyr, amfibier og enklere organismer som insekter, krepsdyr for all tid, hus og hjem jevnes med jorden, uerstattelige rekreasjonsområder til tusenvis av mennesker forsvinner. Verdifulle biotoper med rødlistede orkideer er alt ødelagt i Søgne, sterkt forurenset sediment skal legges på veiskuldre i Kristiansand. Hvor mange fugler, dyr, amfibier m.m. som alt har mistet og fått sine hekke- og leveområder ødelagt gjennom de arbeidene som pågår bare på dette korte strekket, har ingen tall for.

Ødeleggelse av natur / kulturlandskap og tap av artsmangfold er sammen med høyt forbruk av varer og energi samt utslipp av klimagasser de store miljøbelastningene bygging av 4-felts motorveier med fart på 110 km/t gir oss. Slike veimaskiner som vi nå ser konsekvensene av i Agder, er ett eksempel på tiltak som er uforenelig med *Det Grønne Skiftet*. Det pålegger oss å velge alternativt for å redusere de økologiske belastningene vi påfører kloden, noe FNs to ekspertpanel – for klima og natur innstendig ber oss om. Norge er ikke unntatt for dette.

Nå står slaget om ny E39 videre fra Mandal til Lyngdal sentrum. Her skal *Nye Veier* ha en indre trase gjennom svært verdifullt kulturlandskap og villmarkspreget natur. En konsekvensutredning for strekningen på 26 km foreligger og snart skal de to berørte kommunene ta stilling til reguleringsplan for strekningen.

Det paradoksale er at de berørte kommunene Mandal /Lindesnes og Lyngdal tidligere har bestemt seg for ny E39 gjennom enstemmige vedtak om tilslutning til Statens Vegvesens to kommunedelplaner for strekningen Mandal – Lyngdal sentrum som i hovedsak følger dagens

trase. Statens Vegvesen vurderte også en indre tase, men valgte den bort av flere grunner noe politikerne altså har bifalt. Men så har *Nye Veier* pålagt de samme politikerne å endre standpunkt gjennom å oppheve det vedtaket de har gjort og å slutte seg til *Nye Veiers* veivalg.

Naturvernforbundet mener at denne snuoperasjonen har som konsekvens at overordnede hensyn og føringer settes til side, som følgende:

Klodens klima, natur og artsmangfold er i dyp krise noe verdens ledende forskere (FN) har opplyst oss om. Samtidig har verdens politiske ledere innstendig oppfordret til en global redningsaksjon kalt *Det grønne skiftet*. Det angår oss alle - privatpersoner som offentlig virksomhet gjennom politiske beslutninger. Er en ny E39 med en regulert bredde som tilfredsstillende for hastighet på 110 km /t i uberørt natur og verdifullt kulturlandskap med et forbruk av natur, energi og ulike varer vi vanskelig kan forestille oss, utslipp av klimagasser, mikroplast m.m. forenelig med *Det grønne skiftet*?

Samferdselsministeren har uttalt at en 4-felts motorvei med fartsgrense på 110 km/t vil *endre mentaliteten og horisonter* for innbyggerne i Agder og Rogaland og at en kraftig reduksjon i reisetiden mellom Kristiansand og Stavanger vil styrke næringsklyngene og knytte regionene tettere sammen. Slik også *Nye Veier* og Lyngdal rykket inn annonse for i aviser i 2019 med bruk av barn på 8 år til å fronte motorveiutbyggingen til Ålgård.

Konsekvensen vil da bli øket trafikk, mer reising inn til de to sentrene, og det gir flere biler inn og ut av byene. Men der skal personbiltrafikken ikke øke ifølge regjeringens politiske plattform fra januar 2018. Hvordan vil en 4-felts motorvei mellom Stavanger og Kristiansand med hastighet på 110 km /t påvirke bruken av privatbil inn og ut fra de to store byene?

I en tilsvarende konsekvensutredning for ny E134 over Haukeli ble det gjort beregninger for hvordan en ny 4-feltsvei motorvei mellom Oslo og Bergen vil påvirke godstrafikken på jernbanen mellom disse to byene. Avhengig av hvilke alternativ som velges, viser utredningen en reduksjon på fra 56 % til 70 % for godstransport på bane fordi denne flyttes til vei. Slike vurderinger må selvsagt også gjøres for godstrafikk på Sørlandsbanen med 4-felts motorvei på samme strekning. Ny E39 til Stavanger må utredes mot Nasjonal Transportplans mål (2018 – 2029) om å overføre mer gods fra vei til bane og sjø.

Når kunnskapsgrunnlaget er utilstrekkelig i en sak med så omfattende konsekvenser og med det press *Nye Veier* utøver for sitt syn, er det maktmisbruk og uakseptabelt i demokratiske prosesser. Vi mener det ikke er samfunnsnytte i å bygge en motorvei når trafikkgrunnlaget er langt under de normtall som legges til grunn for 4-felts motorveier (12000 døgnpasseringer). Naturvernforbundet har tidligere oppfordret de berørte kommunene til å stå på sine tidligere vedtak om ny E39 som i hovedsak vil følge dagens trase - den løsningen som Statens Vegvesen har ønsket og som vil være å ta bønner om *Et grønt skifte* på alvor.

Peder Johan Pedersen og Bjørn Nissen fra Naturvernforbundet i Agder



NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

Kristiansand, 18.01.2021

E39 Mandal – Lyngdal øst

NLF Agder og Rogaland har følgende innspill til E39.

For vår del er ikke trasevalg viktig. Vi ser på miljø, trafikksikkerhet og tidskostnader som noen av de viktigste elementene i trasevalget.

Det er kortere transporttid / avstand vil gi som er viktigste faktorer for oss sammen med reduserte utslipp i form av redusert drivstoff. I den forbindelsen vil vi foretrekke den trasen som best mulig vis oppfyller våre krav:

- Den traseen som er kortest i avstand
- Mest mulig jomfruelig terreng for å ha fri ferdsel i byggeperioden
- Minst mulig stigninger
- Minst mulig kurvaturer
- Hele strekningen må være 4-felts
- At prosjektet gjennomføres helhetlig
- At prosjektet gjennomføres på så kort tid som mulig

Det er viktig at man i forhold til døgnhvileplasser tenker E39 fra Oslo til Stavanger som et prosjekt. Det må nok døgnhvileplasser, gjerne så nær havner og byer som mulig. Deretter hver 2 time. Døgnhvileplassene må være bygd ut tidsmessig ifht framtidens behov for både service og energikilder.

I tillegg må det komme små hvileplasser i nærheten av de avkjørslene så også lokale bedrifter får muligheten for de lovpålagte kjøre hviletidsbestemmelser.

Med vennlig hilsen
Norges Lastebileier-Forbund

Reidar Retterholt
Regionsjef Agder og Rogaland

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Fra: [Jon Harald Rømteland](mailto:Jon.Harald.Rømteland)
Til: E39ML@sweco.no
Emne: Innspill: E39 Mandal-Lyngdal øst
Dato: fredag 15. januar 2021 22:53:52
Vedlegg: [Innspill - E39 Mandal-Lyngdal-øst.pdf](#)
[Historiske trekkruiter for storvilt.pdf](#)

Hei

Oversender med dette Stensland-Sandnes jaktlags innspill i forbindelse med ny E39, strekning Faksevann-Høyland. (se vedlegg)

Oversender også tidligere oversendt vedlegg: "Historiske trekkruiter for storvilt" gjeldende samme strekning.

I tillegg oversendes filmsnutten som viser de 11 hjortene ved brunst-/badegropa som er beskrevet i innspillet. Denne er foreløpig forbeholdt dere hos Sweco, og Nye Veier, som dokumentasjon i saken, og ønskes ikke videredistribuert til andre. Lokaliteten ble påvist for Kurt Gjerstad under en av befaringsene vi hadde.

 [PICT0052.AVI](#)

Ta gjerne kontakt dersom noe skulle være uklart.

Vennlig hilsen

Stensland.Sandnes jaktlag

v/Jon Harald Rømteland tel.9015 8070

Stensland-Sandnes jaktlag v/Jon Harald Rømteland
Vestbygda 156
4520 Lindesnes

Stensland 15.01.2021

Innspill viltpassasjer «E39 Mandal-Lyngdal øst» (gjeldende for strekningen nord for Faksevang i øst, til Lonan i vest, i gamle Lindesnes kommune).

Det vises til mottatt fagrapport datert 08.01.2021 over registrerte passeringer for elg og hjort, i den nye E39-trasèen gjennom Lindesnes kommune. Styret i Stensland-Sandnes jaktlag har gått gjennom rapporten, og besluttet å komme med følgende merknader/orientering:

Stensland-Sandnes jaktlag føler et spesielt ansvar for å påpeke betydningen av at den nye E39-trasèen blir tilgodesett med tilstrekkelig med passeringmuligheter for viltet. Trianglet mellom Audnaelva med bebyggelse i øst, Lenefjorden i vest, vil bli et meget sårbart område, dersom en ny E39 i nord blir en barriere for elg og hjort. Vårt jaktlag ligger like på sørsiden av den nye trasèen, og strekker seg fra Stølesvann i øst og Høyland i vest. Jaktlaget vårt består av i alt 26 grunneiere, hvor de aller fleste eiendommene er av liten verdi i landbrukssammenheng. En vesentlig verdi for mange av disse eiendommene utgjør verdien av elg- og hjortejakt. Den sosiale verdien i jaksammenheng har også stor betydning for mange. Verdien av å kunne jakte elg og hjort på disse eiendommene vil bare vil øke i framtida. Derfor blir det viktig for oss å påpeke at Nye Veier er forpliktet til å påse at der ikke skal spares penger på rimelige under/overgangsløsninger som forhindrer viltets muligheter for vandring nor/sør gjennom den barrieren den planlagte trasèen vil bety for viltet.

I vedtatte reguleringsbestemmelser datert 13.11.2019, under pkt. 3.3.9 Naturmangfold, går det fram at der skal foretas en viltfaglig vurdering av det samlede behovet for viltpassasjer. I vårt nærområde er det nå foretatt, mellom Høyland og Faksevang, med unntak av området nord-øst for Høyland (se merknad i siste avsnitt neste side). De oppdaterte kunnskapene om viltet i området, og trekkveiene, er godt dokumentert gjennom observasjoner og kameraovervåking og går tydelig fram av rapporten. Denne viser betydelig aktivitet og passeringer av både elg og hjort. Vårt jaktlag med 28 grunneiere, er bare 1 jaktlag av i alt 14 andre jaktlag innafor dette omtalte sårbare og avgrensede trianglet, sør for ny planlagt E39.

I tillegg vil vi påpeke at rettighetshavere på Stiland, bl.a. Gullik Dammen og Kjell Stiland kunne fortelle om gamle stier og trekkruiter i dette området. I dette området gikk de over heia fra Stiland til Steggedalen eller Høyland til skolen på Steinsland, helt fram mot midten på 1960-tallet. Om det ble Steggedalen eller Høyland var avhengig av vær og føre, og ikke minst årstid. Disse opplysningene, samt nyligere observasjoner ble registrert og gikk fram av vårt innspill/kart oversendt Nye Veier på mail 11.06.2019. (se vedlegg her: «Historiske trekkruiter for storvilt»)

Mottatte fagrapport, datert 08.01.2021, utarbeidet av Jerstad Viltforvaltning i samarbeid med Sweco, viser på tross av oppgitte perioder med kameravikt, at der er stor aktivitet av passerende hjort og elg i det nye E39-trasèområdet. Vi sitter i tillegg til denne dokumentasjonen på et betydelig videoopptakmateriale tilbake til 2016, som dokumenterer den store aktiviteten av storvilt like sør for de nylige registrerte observasjonene. Bl.a. har vi en filmstubb fra august 2018, som viser 11 forskjellige hjort rundt ei brunst-/badegrop, ca.50m sør for den planlagte E39-trasè i område Svartetjødna.

De anbefalte forslag til passeringspunkter/viltpassasjer som går fram av fagrapporten, må anses som minimumsløsninger om man ikke skal risikere at eiendommene i det avgrensede trianglet sør for den nye stamveien skal miste muligheten for å drive jakt på Storvilt, også i framtida.

Obs:! Et toplankryss slik som antydnet i fagrapporten ved Svartetjødna, vil ha svært uheldig betydning for viltbestanden, da et toplankryss vanskelig vil la seg kombinere med den undergangen som naturlig burde ligget her. Dokumentasjon/observasjoner viser at nettopp dette området har stor betydning i viltsammenheng. Fagrapporten viser at der i dette området bør etableres ei undergang/bru på minimum 50m, med nok høyde til at terreng og vegetasjon under bru ivaretas.

Der hviler nå et stort ansvar 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 storvilts passeringsmuligheter i forhold til anbefalte løsninger i fagrapporten, vil kunne ha store negative konsekvenser for viltet, og derved berøre svært mange grunneiere sør for den nye stamveien.

Merk: Vi ansèr fagrapportens anbefalinger for viltpassasjer på strekningen Faksevangen-Lonan som minimumsløsninger. Store naturverdier står her på spill.

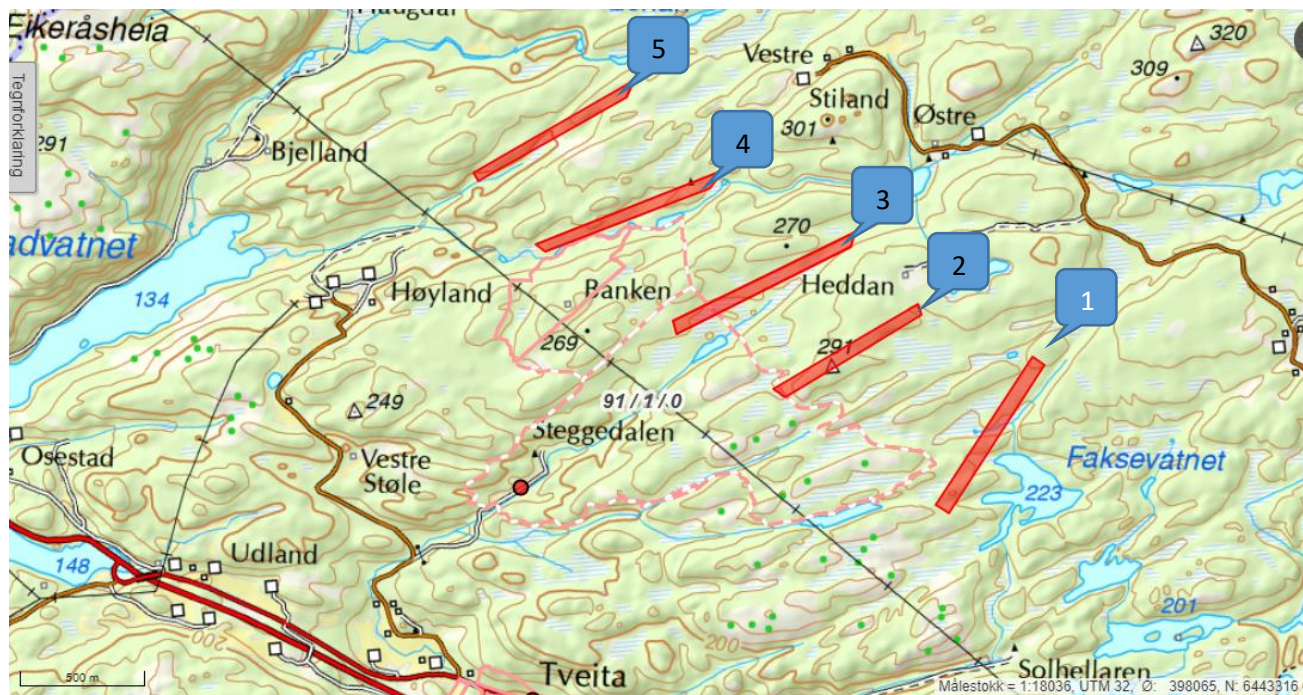
Nærmere vurdering av løsning for viltpassasje i området nord-øst for Høyland, bør tas i samarbeid med berørte på Høyland/Bjeddan. Vi vet at grunneier i området Thom Arne Foss, av Jerstad Viltforvaltning har blitt lovet å få satt opp kamera i dette området. Da vi nylig var i kontakt med han, kunne han opplyse at han ennå ikke hadde sett noe til Kurt Jerstad. Vil derfor anmode dere om å ta kontakt med Foss så snart som mulig for nærmere avtale om plassering og registrering i dette området. Han kontaktes på tel.9706 4475.

Om noe skulle være uklart, er det bare å ta kontakt.

Vennlig hilsen

For styret i Stensland-Sandnes jaktlag
Jon Harald Rømteland tel.9015 8070
(formann)

Historiske trekkruiter for storvilt



Historiske trekkruiter i område ny stamveitrasè mellom Faksevann og Bjeddann er markert med rødt.

Behov for tiltak for de forskjellige trekkrutene:

- 1) Viltundergang i dalsøkket nord for Faksevann
- 2) Viltovergang på høydedraget nord for Stølesvann.
- 3) Viltundergang like nord for Svartetjødna
- 4) Viltundergang nord for Lonan ved Banken
- 5) Viltundergang kombinert med driftevei nord-øst for Høyland

Kartet/posisjonene for trekkveiene er lagt inn på grunnlag av opplysninger fra folk som har ferdes i dette området, og observasjoner under jakt, samt fotoregistreringer av elg, hjort og rådyr som har passert.

For øvrige opplysninger Jfr. mail til Nye Veier, datert 11.06.2019

Styret i Stensland-Sandnes jaktlag v/Jon Harald Rømteland

Tarvannsbygda Jaktlag

4520 Lindesnes

Hamar/Vestbygda, 20. januar 2021

Innspill viltpassasjer «E39 Mandal-Lyngdal øst»

Det vises til orientering fra Nye Veier AS – Folkemøte Lindesnes 13.01.2021.

Tarvannsbygda Jaktlag jakter i området sør for ny E39. Vi er flere grunneiere som jakter sammen og området grenser mot Tarvannet i øst til Spangereid i sør og Rømteland i vest.

Som jaktlag føler vi et spesielt ansvar for å påpeke betydningen av at den nye E39-trasèen blir tilgodesett med tilstrekkelig med passeringsmuligheter for viltet. Det vises til Rapport faunapassasjer langs korridor E 39 Mandal-Lyngdal Øst PROSJEKTNUMMER 10219378-005 KARTLEGGING AV VIKTIGE VILTTREKK PÅ STREKNINGEN VHA. - VILTKAMERAER

For jaktlag sør for E39 samt grunneiere som jakter småvilt, er det av meget stor betydning at det blir bygget viltpassasjer som fungerer med sikte på trekkvaner både for elg og hjort samt andre dyr som trekkvaner.

Hvis området sør for E39 ikke får anbefalte faunapassasjer vil dette kunne medføre at området mellom Audna og Lenefjorden mot Lindesnes blir en halvøy. Området her vil således bli isolert for viltet. Dette kan føre til innavl blant viltet samt at beitemarker i isolerte områder kan bli overspist og viltet vil kunne miste sitt næringsgrunnlag. Vi må opprette trekkrutene både sør og nord for E39 og faunapassasjene må bygges slik at de opprettholder eksisterende trekkruiter som anbefales, jf. rapport faunapassasjer punkt 6.

Hvis det ønskes ytterligere opplysninger i saken, stiller undertegnede seg til disposisjon.

Vennlig hilsen

For Tarvannsbygda Jaktlag

Lise J Ukkelberg

Tlf.: 900 13 044

e-mail:lise@ukkelberg.co.uk

Medlem av jaktlaget

Fra: Bente Ellingsen <benteelling@hotmail.com>

Sendt: søndag 24. januar 2021 21:13

Til: Håkon Lohne <haakon.lohne@nyeveier.no>

Emne: Ny E-39 - "Nye Veier AS"

Nye veier att.Haakon Lohne

Sender dette innspillet som avtalt på tlf.220120

Ang. Ny E-39 trasé i Lindesnes kommune og tilførselsvei til Vigelandsområdet.

Vi viser til vårt tidligere brev av juni 2017, samt til siste orientering fra veieselskapet «Nye Veier AS», gitt i kommunestyresalen i Lindesnes rådhus 3/10-17, i sakens anledning.

Vi tar til etterretning at det kan synes som om at det nye traséforslaget fra «Nye Veier AS», det «nordlige alternativ», har så store samfunnsmessige besparelser hva angår byggekostnader at dette blir det endelige valget av trasé for ny E-39 gjennom vår kommune fremfor det vedtatte «sydlige alternativet».

Det som er vårt hovedanliggende for å komme med innspill på nytt er at vi ber kommunen innstendig om at tilførselsveien mellom ny E-39 og til Vigelandsområdet ikke blir lagt som skissert fra «Nye Veier AS». Vi stiller oss meget forundret over de siste presenterte løsninger for tilførselsvei der bl.a. bygda Trædal blir delt i to av veien. Det er etter vår mening, hevet over en hver tvil, at nær-/bomiljø på Trædal og Torland blir så negativt påvirket av dette forslag at det må fremstå som uakseptabelt. Dersom tilførselsveien blir lagt i dette område vil det betinge en stor og omfattende kryssløsning som vil medføre store negative konsekvenser for bygda Blørstad. En avvisning av dette forslag vil kunne åpne opp for at E-39 trasèn vil kunne få en langt rettere og mer «effektiv» kurvatur da man ikke trenger å ta hensyn til kryss, samt at trasèn kanskje kan legges enda lengre mot nord for å begrense mest mulig de negativ konsekvensene hovedtraseen vil ha for Blørstad.

En tilførselsvei lagt til Trædal/Torland vil igjen 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.

Avslutningsvis ønsker vi å gi uttrykk for full støtte til de uttalelser som er kommet fra politisk hold i kommunen om at tilførselsveien må ses i sammenheng med fremtidig ny FV-460 mot Spangereid. For å få til en slik løsning må tilførselsveien, etter vårt skjønn, komme vest for Vigeland.

Det er vårt håp og ønske at kommunen deler vårt syn i saken og vedtar planer for ny E-39 m/tilførselsvei slik at veien(e) blir til glede og nytte for flest mulig.

Med vennlig hilsen

Trædal og Torland velforening

Sjølingstad velforening

Tredalslia velforening

Viltvald vest Lindesnes (gamle Lindesnes kommune)

Roland 17.01.2021

V/ Rolf Arne Holte, leder viltvald vest

Roland 17

4520 Lindesnes

Innspill e39 Mandal-Lyngdal øst

Dette gjelder fra Audnaelva og til Høyland/ Haudalsvannet

Viltvald vest i gamle Lindesnes dekker 5 jaktlag; Foss, Grisledal, Li-Gåseland, Roland Ås Stiland og Østbygda jaktlag (Østbygda jaktlag dekker området rundt Fardal)

Av de 5 jaktlagene er det 3 jaktlag som blir direkte berørt av ny e39.

- Foss jaktlag får veien gjennom Monefjellan som blir i utkanten av sitt terreng.
- Roland Ås og Stiland jaktlag får ny e39 gjennom hele sitt jaktlag i fra Bumyra og til Høyland/Haudalsvannet.
- 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.

I disse 3 jaktlagene er det 61 grunneiere som blir berørt av ny e 39 og den barriere effekten den skaper for hjorteviltet. Spesielt med tanke på trekket for hjorten, men også for elgen Slik at ny e39 vil påvirke området rundt i mye større grad enn bare det fysiske inngrepet i naturen.

For hjorteviltet sitt beste anbefaler viltvald vest at Nye Veier bruker viltrapporten om faunapassasjer fra Jerstad viltforvaltning og Sweco. Dette for å forhindre barrieren som ny e39 vil være. Det er for viltet i området viktig med flest mulig passasjer slik at trekkutene blir opprettholdt og at man har størst mulig sirkulasjon av dyr i dette området for å unngå blant annet innavl på sydsiden av ny e39.

I Faunarapporten står det at området stemmen-Landås-Stiglandsveien (som må være Stilandsveien på toppen av bakken over Bumyra) her legges det til grunn at mesteparten av dyrene trekker øst/vest.

For Østbygda jaktlag, Vigeland jaktlag Og Foss jaktlag er dette et viktig krysningspunkt. Mange av dyrene som er registrert på kameraene langs Stilandsvegen går enten via Bakkeskogen og på sydsiden av Landåstjødna og ut mot Landås og over i Rolandsheia/Vigelandsheia. Men ei annen rute som brukes spesielt av elg er fra Stilandsvegen og vestover mot Solheller stemmen på østsiden og øvresiden av solhellerstemmen så videre til lille faksevann hvor de krysser på Syd-vest siden av lille Faksevann og videre mot Solhelleren.

Det må derfor legges en viltpassasje i dette området som dekker nordsiden av Landåstjødna eller ut mot Solhellerstemmen.

I området Svarttjern som det er regulert inn et to-plan-kryss med avkjøring til Udland, dette bør ikke bygges for å eliminere den barriere effekten dette vil få for hjorteviltet. Dette er et viktig område for hjorten under brunsten. En bør heller ha de viltpassasjene som er foreslått her.

Mvh

Viltvald vest Lindesnes

v/ Leder

Rolf Arne Holte

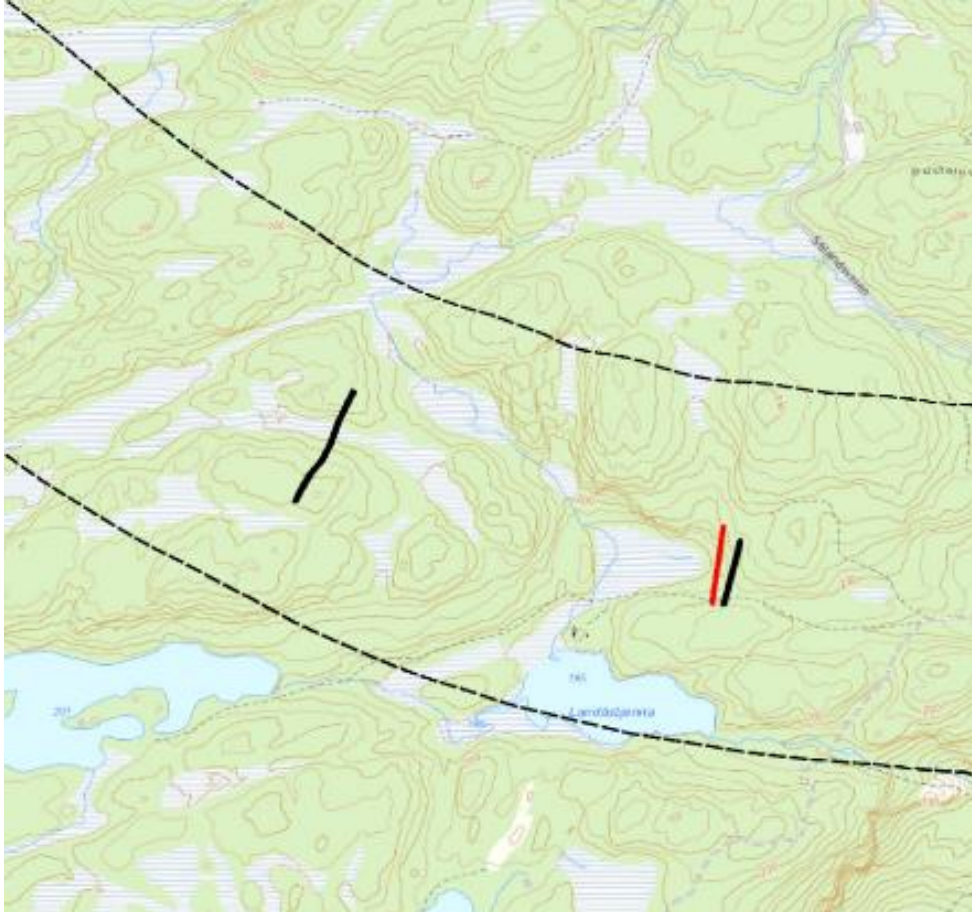
Innspill fra Din E39

Navn: Viltvald Vest Lindesnes v/Rolf Arne Holte

Dato: 17.01.2021

Innspill

Bør ha en viltpassasje i dette område. Da dette er et viktig sprang for Østbygda, R.Å.S og Foss jaktlag.



Innspill vedr. detaljregulering strekningen Mandalselva – Kleivan.

(delstrekning av E39 Mandal – Lyngdal øst)

Det bør være et overordnet mål at den kommende motorvegen vil være mest mulig til det beste for nålevende som kommende slekter – for det kommer også en tid etter at motorvegen er bygget.

I mitt innspill i detaljreguleringen er det viktig at løsning og valg vedr. veglinjen er mest mulig i tråd med denne målsettingen.

Ellers frontet Nye Veier en fin visjon da de presenterte seg og sitt selskap i Holum.

De hadde en klar visjon om veibyggingen. De ville bygge broer og tunneler på tvers av dalførene for å unngå å komme inn i områder hvor man finner dyrket mark og bosetting.

I mitt innspill vedr. detaljreguleringen synes jeg at en dreining av veglinjen litt mer syd er mer i harmoni med denne fine visjonen. Sist, men ikke minst vil også dette forslaget være mer i harmoni med konsekvensutredningen.

Fordeler med en litt mer sydlig veglinje Mandalselva – Kleivan, med tunnel gjennom Løeåsen syd for Undal :

- 1 Unngå inngrep vedr. faste bosettinger på Nedre Undal. En litt mer sydlig veglinje vil hindre at et hus med fast bosetting blir liggende i skyggen av en stor vegfylling.
- 2 To hus på Øvre Undal vil kunne bevares. Det ene huset er Rådmannshuset som var huset til forhenværende rådmann Andreas Kjær. I tillegg til to hus vil også en hytte kunne bli mindre berørt. En skogsbu, tre tinglyste hyttetomter og en fraskilt boligtomt vil fortsatt bli berørt, men i mindre skala enn ved bygging av motorvei i hht. til Nye Veiers tenkte veglinje.
- 3 Ved anbefalte veglinje vil dyrket mark, innmark og gårdstun bli svært lite berørt sammenliknet med Nye Veiers tenkte veglinje. Denne sydlige veglinje vil innfri kravet om bedre ivaretagelse av dyrket mark på en langt bedre måte.

- 4 Konsekvensutredningen ga også krav om bedre løsninger vedr. trekkmuligheter av vilt, både småvilt og hjortevilt. I lys av utallige elgpåkjørsler på ny motorveg øst for Arendal, bør det settes enda større fokus på dette. Ved bygging av Løeastunnelen på ca 250, vil det bli en viktig og naturlig viltkorridor, spesielt for rådyr og elg. En viktig trekkroute for elg går litt vest for Løeåsen og er det mest markante vilt-trekk for elg jeg kjenner til i området. Jeg har selv bodd i dette området i 40 år som grunneier og har jaktet mye her. Som naturfotograf har jeg i tillegg skaffet meg kunnskaper om dette spesielle hjortevilt-trekket, kalt Elgveien.
- 5 Løeastunnelen 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.
- 6 Området mellom Nedre Undal og Øvre Undal ble foreslått vernet av landbruksforvaltningen ved Ellen Eskeland. Det ble ikke vernet, men at dette området ble foreslått vernet forteller med all tydelighet hvilke verdifulle kvaliteter dette området representerer. Den gressbevokste kjerrevegen som er en del av kirkevegen til Holum er et flittig benyttet turområde. En tunnel vil bevare dette verdifulle turområdet.
- 7 En litt mer sydlig veglinje vil berøre Laustø i en betydelig mindre skala. Dyrket jord og innmark her vil også bli lite berørt.
- 8 Fornminner i Laustø er fredet av riksantikvaren. Ved å velge en litt mer sydlig linje vil fornminnene bevares. Dessuten oppnås at byggingen av motorvegen ikke blir forsinket.
- 9 Med en mer sydlig veglinje blir avstanden større til Moslandsvannet.
- 10 Mandal kommune har stilt krav til sikrere og bedre løsninger mht. bygging av veg i dette området mot Moslandsvannet som jo er vedtatt reservevannkilde.
- 11 Ved å gå inn i tunnel i Skreheia vil man også kunne hindre avrenning til både Moslandsvannet og Skadbergsvannet. Dette vil bidra til en naturlig viltkorridor også i dette området og jaktområdet blir i langt mindre grad splittet.

Avslutningsvis håper jeg at det endelige veivalg blir til beste for såvel nåværende som kommende generasjoner, - både på og i området rundt den endelige veilinje.

Mvh. Arne Kvåle
Emilies vei 8A
4515 Mandal

Innspill E39 MANDAL - LYNBDAL ØST

Jeg har bodd i denne bygda siden 1951, er godt kjent her, og hovedbekymringen min er PASSERINGEN VED GÅRDEN NEDRE UNDAL. DE FLESTE LOKALKJENTE HER MENER BESTEMT AT VEITRASEEN MÅ TREKKES LENGST MULIG UNNA GÅRDEN NEDRE UNDAL, SOM JO ER BEBODD, OG SOM DESSUTEN PASSERES AV EN ELDGAMMEL KIRKEVEI [FRA MIDDELALDEREN, JA KANSKJE FØR.] VIDERE FORGRENER DENNE KIRKEVEIEN SEG MOT UNDALSTJØDNA, DEN BESTE BADE / FISKEPlassen I BYGDA. NED MOT UNDALSTJØDNA BLIR DET MER VÅTMARK MEN VISS VEITRASEEN DRELES EN SMULE VEKK FRA DETTE VÅTMARKSOMRÅDET, (TJØDNA) KOMMER DER TILSYNE FASTERE GRUNN, DETTE LEDER HØYERE OG HØYERE MOT DEN OPTIMALE PASSERINGEN SØR-VEST FOR DEN BEBODDE GÅRDEN NEDRE UNDAL, DER GÅR NEMLIG ET NATURLIG SKAR, INN FRA FOLLODALEN, I EN AKSEPTABEL AVSTAND FRA GÅRDEN NEDRE UNDAL, SOM EKSTRA BONUS BLIR HER "GJENVUNNET" GANSKE MANGE HØYDEMETERE P.G. A DETTE TERRENGET. MAN SLIPPER HERVED Å LAGE EN DIGER FYLLING, SLIPPER STØYEN, SLIPPER AVRENNING, RETT VED HUSENE PÅ NEDRE UNDAL.

OPPSUMMERING:

HOVEDSAKEN ER Å UNNGÅ
VEITRASE RETT VED DEN
BEBODDE GÅRDEN NEDRE UNDAL.

— FORDELER HER ER:

- 1) slipper veistøy her
- 2) slipper avretning o.l. her
- 3) slipper å lage en stor veifylling,
- 4) bevares badeplassen (Undalstjødne)
- 5) bevares fiskeplassen — " —
- 6) bevares naturmangfoldet
ved våtmarksområdet
- 7) minsker KLIMA-avtrykket,
ved å UNNGÅ Å BYGGE VEI
I VÅTMARKSOMRÅDE (MYR lagrer CO₂)

Til slutt: Ble bedt om INNSPILL.

Dette har jeg etter beste evne gjort.

Dere skrev om å OPTIMALISERE
LØSNINGER. Javel, men

på diverse animasjoner, ser
jeg knapt nok hvisene på diverse
gårder, Øvre Undal, Lauvstø, Kjerr,
Lian, Stigland osv. HVORFOR?

Et hjertesukk: ER IKKE OPTIMALISERTE
LØSNINGER FØRST OG FREMST

MENT FOR BYGDAS INNBYGGERE?

NB: VANNKILDER + GÅRDSTUN + DYRKÅ
MARK BØR VEIE TYNGST.

Beste hilsen: ASBJØRN Kvåle

Adr. Grøkleiv 17 4540 Åseral



Avsender:

Jan Sverre og Astrid Hageland
Hagelandsveien 68
4519 Holum

Til:

Sweco Norge AS v/ Marius Fiskevold

Innspill til detaljregulering av ny E-39, strekningen Mandalselva – Audnedal

Innspill for området Hageland (Skreheia-Gjervoldstad)

- Vi ønsker at dere presser veien lengst sør, for å få den så langt bort fra Hageland som mulig. Vi frykter at livskvaliteten vår blir forringet pga støy, lysforurensing og generell visuell forurensing.
- Fiske og gytebekker:
 - På 1980-tallet ble det satt ut ny fiskebestand i Moslandsvannet. Etter det har myndighetene kalket i 30 år. Det er 3 gytebekker i Moslandsvannet. Den største er fra Hagelandstjønna og er den beste gytebekken. I tillegg Kleivansbekken og Midtbekken (som kommer fra Hålandsmyra på Hagelandsheia). Vi er bekymret for tilstanden under anleggsperioden.
 - Ommundsvannet er det beste fiskevannet i området. Lonebekken og Hagelandsbekken er to av gytebekkene til Ommundsvannet som vil bli sterkt berørt. I begge går det aure, og i Lonebekken går det ål som trekker opp til Hommsvannet.

Den nye veien blir en tung belastningen, som påføres oss for resten av livet, og vil også få konsekvenser for kommende generasjoner. Vi ber derfor om at man strekker seg langt for å skåne og skjerme bygda.

Med hilsen

Jan Sverre og Astrid Hageland

Fra: Beint Even Ormestad <beinteven@gmail.com>
Sendt: onsdag 20. januar 2021 15:17
Til: E39ML@sweco.no
Emne: Innspill til detaljplanlegging E39 Mandal-lyngdal

Undertegnede er eier av eiendommen 389/ 2 i Lindesnes kommune. Eiendommen blir delt i to av den nye E39. Ønsker å komme med noen kommentarer før detaljplanlegginga begynner.

Siden eiendommen nå blir delt i to sier det seg selv at jeg krever tilgang til arealet som blir liggende igjen i nord. Dette må enten løses ved ei undergang som er stor nok for drifts maskiner, eller ei overgang .

Området som min eiendom befinner seg i er et av de beste viltområdene på Sørlandet. Spesielt hjortebestanden er i en enorm vekst her. Utbyggingen av e 39 må vise ekstra hensyn til dette når de planlegger viltoverganger. I området rundt min eiendom burde det ligge 2-3 passasjer for vilt.i dette området er det et naturlig trekk for vilt som ønsker seg lenger sør for dagens E39.

Det vil fint la seg kombinere med viltoverganger og en tilførselsvei til mitt areal som blir liggende igjen nord for nye E39.

Hilsen beint Even Ormestad

Ny E39 Mandal – Lyngdal og gården Kjerr. Adkomst.

Gnr 114, bnr 1 & 2.

Forord

Ny motorvei vil dele eiendommen Kjerr i to. En skogsbilvei, vkl 4, opp Djupedalen til Skallekrysset (nordøstenden av Tollakstjønna) med lasteplass der vil være et særdeles godt, nyttig og nødvendig avbøtende tiltak. En slik vei vil tjene mange grunneiere og mange hensikter. Vi har benevnt prosjektet «Skallekryssveien».

Husk. Det har bodd folk i området i flere tusen år. Det har hele tiden vært et stille, rolig og idyllisk område. Det er derfor ekstremt viktig at utbygger viser maksimal velvilje og strekker seg langt mht. avbøtende tiltak. Det er ikke vi som har bedt veien komme her.

Historie.



I Holumboka spores gården tilbake til begynnelsen av 1600 tallet. Rundt år 1700 ble gården kjøpt av mine forfedre og har siden vært i slekta i over 300 år. Husene og stabburet skal være fra 1600 tallet (i KU Kulturarv står det fra før 1850) og er begge stokkebygd. Uthuset er fra 1937. Våningshuset ble på et tidspunkt flyttet fra andre siden av veien til der hvor det står nå. Huset ble bygget om og hevet til full 2nd etasje i 1895. Min tippoldefar og deretter oldefar eide i tillegg Øvre Undal Gnr 119, bnr 5. Sistnevnte eies nå av Morten Kjær Enger. Vi har også eid eiendommer på Mosland. Mine oldeforeldre på farmors side eide også i en periode under og etter 1st verdenskrig Lauvstø, Gnr 115. Både Kjerr, hus og hytte i Østre Kjerr samt hus og hytte på Øvre Undal tilhører slekt. Idyll og familiesammenkomster med slektstreff og jevnlig omgang ødelegges nå av ny motorvei.

Innledning

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. Veien «treffer» gården Kjerr på det smaleste i Djupedalen. **Vi får altså maksimal ulempe og minimal erstatning.**

Motorveien vil på strekningen fra Mandalskrysset til Moslandsvannet krysse tre kommunale veier; Øvre og Nedre Undal samt Lauvstø. Husene her vil bli utilgjengelige uten tiltak. På dette strekket vil veien dele flere eiendommer hvor deler vil bli utilgjengelig uten tiltak.

Nord for Ny E39 i området Mosland, Skallen og Undalsheia har mange grunneiere tildels store mengder hogstmoden skog stående. Det dreier seg om **flere tusen kubikkmeter skog** tilsammen. Skogen står så langt unna bilvei i dag at det ikke er regningsvarende å ta ut dette tømmeret med skogsmaskin og lastebærer. Denne skogen vil bli utilgjengelig uten avbøtende tiltak. Den eneste mulige trase for å ta ut dette tømmeret er opp Djupedalen. **Det må uansett tas hensyn til at tømmerbiler må krysse motorveitraseen.** Et «teoretisk»

alternativ kunne være å gå fra Langeland. Denne veien er lenger enn fra Kjerr, et våningshus må rives og traseen involverer langt flere grunneiere.

Situasjonen for gården Kjerr

I henhold til Skogbruksplanen for gnr 114 står det store mengder hogstmoden skog på Undalsheia, ca. 1400 m³. Dette vil bli utilgjengelig uten skogsbilvei og lasteplass.

I tillegg vil sydsiden av Tollaksheia hvor det også står 300 m³ 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.

Manglende adkomst til nordre del av eiendommen under anleggsperioden aksepteres ikke. Anleggsperioden vil kunne vare i flere år. Det er ikke en holdbar situasjon selv om det ikke skulle være aktuelt med skogsdrift i den perioden.

Avbøtende tiltak

Skogbruksplanen fra 2013 viser betydelige mengde hogstmoden skog i den nordre delen av eiendommen langs Moslandsbekken, Undalsheia og sydsiden av Tollaksheia. I tillegg til min egen eiendom er det mange andre eiendommer i området rundt Skallen som eventuelt vil miste tilgang for å ta ut skog. Her er store mengder hogstmoden skog. Den eneste adkomst for å ta ut denne skogen er opp gjennom Djupedalen.

I hht. Skogbruksplanen har jeg og nabo Jan Henrik Rosland, Gnr 115, tatt ut en del skog nær bilvei. For å ta ut mer må det bygges skogsbilvei til Skallen. Allerede for 4 år siden hadde jeg et møte med Skogbrukssjefen i Lindesnes, Arnar Christian Aas, hvor han presenterte et prosjekt med mulig skogsbilvei til Skallen og lasteplass der for å ta ut ytterligere tømmer. Prosjektet vil bare berøre to eiendommer: min (gnr 114) og Jan Henrik Rosland (gnr 115).

Nå kommer ny motorvei som krysser Djupedalen og fjerner eventuelt muligheten for skogsbilvei opp Djupedalen. I august 2020 hadde derfor Jan Henrik Rosland og jeg en befaring sammen med Arne Eiken fra AT Skog og Arnar Christian Aas. Arne Eiken ga på befaringen uttrykk for at han svært gjerne vil bli kontaktet av Nye Veier og Sweco i forbindelse med skogsbilvei-prosjektet på grunn av sin stilling og oppgaver i AT Skog. Vi gikk fra Kjerr og opp Djupedalen til Skallen (Skallekrysset). Det var stor enighet og entusiasme rundt prosjektet og at dette måtte sees på som et særdeles godt, nyttig og nødvendig avbøtende tiltak fra Nye Veier. AT Skog og Skogbrukssjefen var så entusiastisk at det allerede dagen etter ble bestilt en skisse av prosjektet hos Planlegger Terje Asdal. Skissen foreligger og viser at det er et prosjekt som er godt realiserbart. Skogbrukssjefen betalte for arbeidet med skissen.

Hvorfor skogsbilvei?

- Uten vei opp Djupedalen vil store mengder hogstmoden skog bli innelåst.
- Det har allerede vært planer om skogsbilvei inn.

- Mange grunneiere får anledning til å ta ut betydelige mengder hogstmoden skog som uten skogsbilvei ville være ulønnsom å ta ut.
- Området Skallen vil bli mer tilgjengelig. Motorveien legger beslag på både dyrka mark og utmarksbeite. Fra gammelt har det her vært utstrakt beite i Skallen - Moslandsområdet som vil kunne reetableres eller nydyrkes. Det finnes flere tidligere avtaler om beiterettigheter i dette området.
- Det vil gi en mulighet for Jan Henrik Rosland til å reetablere seg i området. I en uttalelse til nettutgaven av Klassekampen 28.11.20 uttaler han planer om sauehold på gården. Hans far hadde kuer på utmarksbeite i Skallen. Det skulle derfor også være mulig med sauehold her.
- Dette er et viktig tiltak for å avbøte store negative virkninger av motorveien i området.

Gitt Skogsjefens sterke interesse for dette prosjektet forventes at Lindesnes kommune i detaljreguleringen setter krav til at Nye Veier etablerer skogsbilvei vkl 4 til Skallekrysset og lasteplass der. Her må administrasjon og politikere kjenne sin besøkestid tidlig i detaljreguleringsfasen. En skogsbilvei kan utløse betydelig aktivitet på skog- og jordbruksfronten samt avbøte noe på den uheldige situasjonen Jan Henrik Rosland har havnet i. Det er allerede utarbeidet et forslag til utforming av veien. Kommunen må kreve denne veien inn i detaljplanen som et avbøtende tiltak.

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).

Friluftsliv

Et tilleggsmoment er turmuligheter i området. En mye brukt turmulighet er å gå fra Lindlandsbommen opp Urdalen til Undalstjønna. Videre til Nedre Undal, Øvre Undal, Kjerr, Mosland, Skallen og ned langs Moslandsbekken til Langeland. Denne turen er beskrevet på UT.no og det er flere severdigheter underveis. Vi har beskrevet denne turen og severdighetene i et tidligere notat i forbindelse med Reguleringsplanen. Ny motorvei vil avskjære denne muligheten ved at Østre Kjerr og Kjerr vil bli liggende på sørsiden av motorveien og resten av turen på nordsiden. Det må avbøtes.

I en artikkel i Fevennen 27.11.20 refereres Nye Veier på at de tar hensyn til at et friluftsområde i Vågsbygd blir berørt av den nye veien mellom Kristiansand og Mandal. Plassering (av veien) er veldig bevisst valgt og det er et krav om å ta hensyn til at Vågsbygdmarka er et friluftsområde. Det er strenge krav til at det skal være lite støy og at vi gjør en rekke tiltak for å beskytte mot støy, sier Harald S. Solvik, prosjektsjef. Og de reetablerer turløyper sier han. Vi sier: det samme må gjelde for veien videre vestover fra Mandalskrysset-

Viltovergang/-undergang er også en del av problemstillingen. Det er 3 km fra elva og opp til høyeste punkt. Her må det etableres minst en over-/undergang. I en artikkel i nettutgaven av Klassekampen 28.11.20 blir utbyggingsdirektør Finn Aasmund Hobbesland intervjuet. Der skryter han av små grep som de har tatt for å kompensere Guds frie natur. E 40 m bred

betongkulvert monteres i Dyredalen. Den skal siden kles med skog, og de håper elgen vil krysse den nye supermotorveien der.

Vennlig hilsen

Bent Johan Kjær
Gerd Solem

Henvendelsen støttes også fullt av Inger Elisabeth Kjær

03.12.2020

Illustrasjoner



Djupedalen sett fra syd. Ny motorvei kommer i kanten av jordet. Der vil det komme en 40 m høy steinfylling. Hele dette jordet stod under vann etter regnskyll 04.10.20.



Tollakstjønn sett fra syd. En skogsbilvei kan komme til høyre i bildet, østsiden av Tollakstjønn. Lasteplass vil kunne komme helt innerst i bildet ved enden av tjønna.



Skallekrysset sett fra syd. En lasteplass kan komme til høyre i bildet.



Tollakshei sett fra syd. Motorveien vil komme på det åpne partiet med en skjæring i heia bak. Det vil hindre uttak av tømmer fra øst (Tollaksheia) og mot vest (Djupedalen).



Viltkryssinger skissert under elgjakta i 2018. Blå linje er trase Nord/Nord 2. Rødt skravert felt er viltkryssinger. Øverst i bildet (blå og grønn linje) er Djupedalen.

Ny E39 Mandal – Lyngdal og gården Kjerr. Spesielle forhold. Gnr 114, bnr 1 & 2.

Forord

Husk. Det har bodd folk i området i flere tusen år. Det har hele tiden vært et stille, rolig og idyllisk område. Det er derfor ekstremt viktig at utbygger viser hensyn, maksimal velvilje og strekker seg langt mht. avbøtende tiltak. Det er ikke vi som har bedt veien komme her.

Alle eiendommer har spesielle forhold som utbygger må være klar over og ta hensyn til. Vi tar her opp noen av disse forholdene. Denne er foreløpig og vi tar forbehold om at andre forhold kan komme opp i tillegg senere.

Historie.



I Holumboka spores gården tilbake til begynnelsen av 1600 tallet. Rundt år 1700 ble gården kjøpt av mine forfedre og har siden vært i slekta i over 300 år. Husene og stabburet skal være fra 1600 tallet (i KU Kulturarv står det fra før 1850) og er begge stokkebygd. Uthuset er fra 1937. Våningshuset ble på et tidspunkt flyttet fra andre siden av veien til der hvor det står nå. Huset ble bygget om og hevet til full 2nd etasje i 1895. Min tippoldefar og deretter oldefar eide i tillegg Øvre Undal Gnr 119, bnr 5. Sistnevnte eies nå av Morten Kjær Enger. Vi har også eid eiendommer på Mosland. Mine oldeforeldre på farmors side eide også i en periode under og etter 1st verdenskrig Lauvstø, Gnr 115. Både Kjerr, hus og hytte i Østre Kjerr samt hus og hytte på Øvre Undal tilhører slekt. Idyll og familiesammenkomster med slektstreff og jevnlig omgang ødelegges nå av ny motorvei.

Innledning

Vi tar her for oss at Kjerr har innlagt vann, det er lokal fiberkabel som er lagt ned på eiendommen, frykt for at anleggsvirksomhet vil påføre skade på eiendom og bygningsmasse og et par andre punkter

Vann og avløp

Eiendommen har boret etter eget vann. Borehullet ligger 50 m nord for våningshuset mot en fjellvegg. Det er boret et 80 m dypt hull og vann tas ut på ca. 60 m. Brønnen ble boret på '90 tallet og ble trykksatt på nytt for få år siden. Det har vært godt og tilstrekkelig vann hele tiden. Volumet er anslått til drøyt 2000 ltr/døgn.

Flere grunneiere rundt oss har også boret etter eget vann. Blant annet Gnr 114 bnr 3 og 4, Østre Kjerr og husene i Lian.

Gråvannet fra husene i Kjerr blir filtrert i kummer og spredegrøft på jordet nord for våningshus/uthus etter tillatelse fra tidligere Mandal kommune.

Det forventes at anleggsvirksomhet og drift ikke reduserer den gode vannkvalitet og -volum som er per i dag og at anleggsvirksomhet og senere drift av veien ikke påvirker verken borehull eller avløp. Det må innarbeides i detaljreguleringsplanen.

Fiberkabel

Det er på dugnad lagt fiberkabel i bygda. Fra Mandalselva og helt til Hageland. Denne kablen ligger flere steder innenfor korridoren til motorveien. Blant annet er pumpestasjonen ved Ommundsvann tilknyttet denne fiberkablen.

Kabel er lagt i plastrør på grensen mellom eiendommer. Fra den kommunale veien inn til Øvre Undal til grensen med Stiland (Møygardsteinen) ligger Fiberkablen på grensen til Kjerr. Det er koplingsbokser begge steder med avgreining til Østre Kjerr, Lian og Lauvstø. Ny E39 vil berøre størstedelen av denne strekningen.

Det forventes at detaljreguleringen erstatter eksisterende fiber med kostnadsfri tilknytting til alle eiendommer som er berørt av veien langs den nye traseen, også til de som per i dag ikke er tilknyttet. Vi forventer at kommunen stiller krav til det som en del av avbøtende tiltak i detaljplanen.

Anleggsvirksomhet

Anleggsperioden er en sak som er viktig å håndtere på en skikkelig måte. Støy, forurensing av vann og luft har vi sett grelle eksempler på strekningen Døle bru – Mandalskrysset. Avrenning kommer på avveie. Det jobbes langt ut over avtalte tidsintervall og støynivåer overskrides. Vi kan høre anleggsvirksomhet fra denne delen av veien helt opp til Kjerr som ligger mer enn 3 km unna. Det klirrer i glassene når det sprenges.

Vi har store bekymringer mht. anleggsvirksomheten. I første rekke er bekymringene i forhold til brønnen og avløpssystemet. Dernest til grunnmurene på våningshus og uthus. Vil de tåle rystelsene og trykkbølgene fra sprengningene og virksomheten forøvrig? Som nevnt er mange av vinduene tynne håndstøpte glass. Vil de tåle rystelser og trykkbølger? I forbindelse med støyproblematikk er det sagt at det vil bli befarings fra utbygger.

Områdene rundt husene i Kjerr, blant annet dyrket mark, er avsatt til midlertidig bygge- og anleggsområde. Vi frykter for skade dersom anleggsmaskiner eller annet kommer inn på dyrket mark. Vi forventer at anleggsmaskiner og annen aktivitet holder seg unna dyrket mark.

Moslandsvannet

Moslandsvannet skal tas i bruk som reservedrikkevannskilde til Mandal. Vann skal overføres til Skadbergvannet ved behov. Moslandsvannet (og Hagelandstjønnen) har sitt utløp i østre ende og vannet renner ut i Mandalselva ved Langeland. Moslandsbekken er en anadrom bekk.

Skadbergvannet renner ut sydvestover og ender i Skogsfjorden. Også denne er en anadrom bekk. Det er per i dag ingen forbindelse mellom Moslandsvann og Skadbergvann. Å overføre vann fra ett vassdrag til et annet krever konsesjon etter Vassdragsreguleingsloven. Overføring av vann vil påvirke vannføringen i Moslandsbekken. Her eksisterer i dag flere rettigheter. Disse må det redegjøres for.



Moslandsvannet har tidligere vært regulert til drift av Langeland Mølle. Før Mølla ble etablert ble fallene nedover bekken brukt i flere små møller og det ligger gamle kvernsteiner her. Det må antas at det eksisterte mange rettigheter til bruk av vannet og fallene. Disse gamle rettighetene ble sannsynligvis omgjort da Mølla ble etablert. Blant annet er det blitt meg fortalt at Kjerr har rett til å få malt et visst antall sekker korn gratis i Mølla som kompensasjon for at vi mistet den lokale mølla. Nå skal Mandal søke konsesjon for å kunne benytte vannet som drikkevann og føre det over til Skadbergvannet som blir i motsatt retning av det som er naturlig. Kommunen må sette seg inn i de gamle rettighetene og kompensere de ulempene den enkelte får når vannet skal brukes i annen sammenheng. Det er tinglyste rettigheter i tilknytting til Moslandsvannet per i dag.

Henvendelsen støttes fullt ut av Inger Elisabeth Kjær

03.12.20

Bent Johan Kjær Grunneier
Gerd Solem

Ny E39 Mandal – Lyngdal og gården Kjerr. Støy, støv og avrenning. Gnr 114, bnr 1 & 2.

Forord

Husk. Det har bodd folk i området i flere tusen år. Det har hele tiden vært et stille, rolig og idyllisk område. Det er derfor ekstremt viktig at utbygger viser hensyn, maksimal velvilje og strekker seg langt mht. avbøtende tiltak. Det er ikke vi som har bedt veien komme her.

I gjeldende Reguleringsplan for tidligere Mandal kommune er området rundt Kjerr definert som friluftslivsområde. Dette medfører at gården og området rundt gården er definert som stille område. Lindesnes kommune skal etablere ny Reguleringsplan for den nye kommunen. Det avgjørende er at ikke kommunen nå forspiller muligheten til å bevare stille områder og sette premisser for det i planen. Det gjelder så vel dyre- og fugleliv som beboere og andre som ferdes i området

Historie.



I Holumboka spores gården tilbake til begynnelsen av 1600 tallet. Rundt år 1700 ble gården kjøpt av mine forfedre og har siden vært i slekta i over 300 år. Husene og stabburet skal være fra 1600 tallet (i KU Kulturarv står det fra før 1850) og er begge stokkebygd. Uthuset er fra 1937. Våningshuset ble på et tidspunkt flyttet fra andre siden av veien til der hvor det står nå. Huset ble bygget om og hevet til full 2nd etasje i 1895. Min tippoldefar og deretter oldefar eide i tillegg Øvre Undal Gnr 119, bnr 5. Sistnevnte eies nå av Morten Kjær Enger. Vi har også eid eiendommer på Mosland. Mine oldeforeldre på farmors side eide også i en periode under og etter 1st verdenskrig Lauvstø, Gnr 115. Både Kjerr, hus og hytte i Østre Kjerr samt hus og hytte på Øvre Undal tilhører slekt. Idyll og familiesammenkomster med slektstreff og jevnlig omgang ødelegges nå av ny motorvei.

Innledning



En kronikk i Fædrelandsvennen 04.07.20 har overskriften «Hvem verner om stillheten i et samfunn der alt lager lyd?». Her leser vi at

- 2.1 mill. nordmenn er utsatt for støy over 55 dB
- 80% av støyplagene i Norge kommer fra veitrafikk
- Vi har et nasjonalt mål om reduksjon av støy. Det er vi ikke i nærheten av å nå. Hovedårsaken er veitrafikken.
- Miljødirektoratet peker på viktigheten av å opprette og bevare stille soner, særlig i rekreasjonsområder

Støy er forurensning etter forurensningsloven og skal forebygges og reduseres for å ivareta menneskers helse og trivsel.

Støy

Slekten har hatt tilhold på Kjerr i over 300 år. Nå kommer Nye Veier/offentlige myndigheter og ødelegger roen, stillheten og idyllen. Vi forventer at det vises ydmykhet. Det er ikke vi som har ønsket veien her, det er Samfunnet som har behov. Da må samfunnet vise ydmykhet. Det er noe helt annet enn om vi hadde ønsket å bygge en bolig i nærheten av offentlig (motor)vei eller i annet støyutsatt område. Da måtte vi ha forholdt oss til forurensingsnivået. Nå er det motsatt. Nye Veier må tilpasse seg våre rettmessige krav.

Det er sikkert mange i Mandal som ser fram til at ny motorvei kan tas i bruk. Støyen fra nåværende E39 er forferdelig, eksempelvis i boligfeltene Ime og Ulvegjelet. Selv vokste jeg opp i Ulvegjelet og har vært på besøk hos mine foreldre ofte de senere årene. Støyen fra E39 var nesten utholdelig når vi satt ute om sommeren selv med en fartsgrense på 60 km/t. Nå flyttes veien til Kjerr og fartsgrensen økes til 110 km/t. Som kjent øker støyen med økende hastighet. I artikkel i Klassekampen 28.11.20 nevnes flere steder at motorveier i Norge i dag dimensjoneres for 130 km/t selv om fartsgrensen settes til 110 km/t. Nye Veier må skriftlig dokumentere hva som er dimensjonerende fartsgrense for den nye motorveien fra Mandal til Lyngdal. Støybegrensende tiltak og andre tiltak må gjøres ut fra dimensjonerende hastighet, ikke i forhold til fartsgrensen på åpningstidspunktet. Å endre tillatt fartsgrense på et senere tidspunkt kan nemlig gjøres på relativt kort tid.

KU Hovedrapport side 96 om alternativ AB Nord 2: *«Alternativet vil medføre betydelig negativ konsekvens for friluftsområdet Mosland – Langeland i form av å danne barrierer med store skjæringer og fyllinger mellom friluftsområdet Mosland – Langeland og tiliggende skogsområde på sørsiden av veien. Veien vil medføre støy og luftforurensing inn i friluftsområdene på begge sider.»* **Det minste man må kunne kreve som et avbøtende tiltak er at de reduserer støyen til 40 dB. Det må innarbeides i detaljplanen.**

I Rådmannens innstilling til Planutvalget i forbindelse med E39 Mandal øst – Greibesland står det blant annet: *«i retningslinjene T-1442, pkt. 2.3 er det også angitt anbefalte støygrenser i ulike typer friområder, friluftsområder m.m. Det skiller der på hvorvidt man befinner seg i byområder, i tettsteder, eller utenfor by/tettsted. Teknisk forvaltning mener at det knyttet til vurderinger av slike områder i denne saken, må tas utgangspunkt i anbefalte støygrenser utenfor by/tettsted. Anbefalt støygrense er da på 40 dB.»*

Vi kommenterte støy (40 dB ute og 30 dB innendørs) og stille områder i innspillet til Planarbeidet. Svaret fra Nye Veier var at krav til stille område (40 dB) måtte avklares i kommuneplanen, før en kan kreve det på en reguleringsplan. Rådmannens kommentar til dette i Planarbeidet var at når det gjelder muligheten for å stille krav om maksimal støy så er Rådmannen og Nye Veier litt uenige. Rådmannen viser blant annet til en problemstilling i detaljreguleringen for Døle bru – Greibesland. Rådmannen ser derfor at krav til maksimal støy gis i detaljplanen.

Natur bygges ned over en lav sko, og i et større tempo enn det som Stortinget har forutsatt. Veier er en storforbruker av urørt natur. Gamle Lindesnes kommune og Mandal kommune har reguleringsplaner som nå skal samordnes, revurderes og behandles på nytt. Det er avgjørende at kommunen nå sørger for at de ikke forspiller mulighetene til å beholde og

utvide friluftsområder / stille områder. Kommunen må derfor legge inn detaljreguleringen krav om støydemping for stille områder i aktuelle deler av traseen.

Det er et sterkt ønske fra oss at Nye Veier gjør beregninger mht. støy og at de plasserer veien på en måte SOM gir minimal støy. Vi ber spesifikt om å gjøre beregninger for å finne ut om det å plassere veilinjene lenger nord ved kryssing av Djupedalen gir mindre støybelastning for Kjerr. Å minimalisere hugst av trær vil også dempe støy. Beregninger må gjøres uten at det forutsettes demping i skog mellom veien og våningshuset. I forbindelse med Ny E39 fra Døle bru er det eksempelvis etablert en 300 m lang og 4 m høy støyvoll ved Skoie. Slike tiltak som gir tilstrekkelig støydemping (40 dB / 30 dB) må gjennomføres på strekningen i området.

Nye Veier benytter Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2016). Med denne som grunnlag har de satt en grenseverdi på L_{den} 55dB for å gjøre tiltak. Men Retningslinjene lister opp flere forhold som gjør at grensen må settes lavere. På side 6 under kapittel 2.2.1 som er der hvor L_{den} 55 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 L_{den} 40 dB (side 7 i Retningslinjene).

Området ved Kjerr og Djupedalen er oppført som kartlagt friluftslivsområde og f.eks. Undalstjønnna er et mye brukt rekreasjonsområde/badeplass. I Veilederen til retningslinjene finner vi dessuten at kommunen bør påse/kreve (side 118) blant annet at det er antatt hvor mange boliger som har støynivå på mer enn $L_{pAeq24h}$ 30 dB. Der hvor grensene overskrides skal det gis tilbud om tiltak.

I Fagrapport Støy på side 37, kap. 5.5, kommenteres natur- og friluftsområder. Jeg 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. Vi viser til tidligere beskrivelse (innspill til Planprogrammet) av turen fra Lindlandsbommen – Undalstjønnna – Undal – Kjerr – Skallen – Langeland Mølle. Her er mange historiske steder og turen er også beskrevet på UT.no. Retningslinjene for støy anbefaler generelt at lydnivå i nærfriluftsområder og stille områder utenfor by/tettsted ikke overstiger L_{den} 40 dB.

Området rundt Kjerr er et meget stille område. Det har også Håkon Lohne i Nye Veier bemerket når han har vært her på befaring. 40 dB grensen må overholdes i de områdene hvor veien går i nærheten av turområdene og boliger. Her er det viktig at kommunen stiller krav i detaljplanen. Vi så hvordan det gikk ved tilførselsveien på østsiden av Mandalselva. Kommunen krevde 40 dB, men kom for sent på banen og fikk ikke sin vilje gjennom. Nye Veier hevdet at det ble altfor dyrt og trumfet gjennom sin løsning (dvs 55 dB). **Ved å være tidlig ute allerede i detaljplanen, vil kommunen kunne stille krav.** Vi oppfatter også at Rådmannen i sin kommentar til høringen av planforslaget ikke er uenig i vårt krav.

Situasjonen for Kjerr

På NVs hjemmesider er det et punkt med «Ofte stilte spørsmål». Her skrives det at det finnes retningslinjer for hvordan støy skal håndteres. Dersom det er grunnlag for det vil det bli bygget støyvoller eller støyskjermer, eller det kan være nødvendig å gjøre tiltak på bolighuset for å minske støyen. Det står videre at **rådgiver til NV vil ta kontakt og be om befaring**. På befaring vil de kartlegge blant annet vindustype, tykkelse på vegger, isolasjon og ventiler. Ut fra dette vil rådgiver foreslå tiltak som må gjøres for at støykravet skal være godt nok. En av uteplassene skal også tilfredsstillende støykravet.

Som nevnt er våningshuset et gammelt hus. Flere av vindusglassene er håndstøpte og tynne. Karmene er satt sammen med trenagler og det blafrer i gardinene når det blåser ute. Med andre ord er støydemping fra vinduer inn i huset minimal. Når Nye Veier gjør støyberegninger brukes det en modell som forutsetter et hus med dagens standard som gir betydelig støydemping fra ute- til inne-områder. Den modellen kan ikke brukes på husene i Kjerr. Her vil støynivået ute og inne være omtrent likt. Kravet til støygrense inne vil derfor være det styrende kriteriet for demping av støy fra motorveien.

Krav til innendørs støynivå i anleggsperioden er vist i Fagrapport Støy side 23. Jeg gjør oppmerksom på at støydemping i våningshuset på Kjerr er minimal og at det er både soverom og stue som vender mot anleggsområdet. Det er ikke tilstrekkelig å bruke standardverdier for beregning av støydemping i bygg i dette tilfellet. Huset er over 300 år gammelt, stokkebygd og har flere vindusruter som er håndstøpt og tynne. Lyd går tvers igjennom. Støydempende tiltak skal i størst mulig grad gjøres før anleggsvirksomheten starter.

Støv og luftforurensing

All veitrafikk kreerer veistøv. Veistøv vil inneholde mikroplast. En av de største kildene til mikroplast i naturen er veitrafikk. Det er så langt ikke funnet en metode for å fange opp / rense mikroplast fra veitrafikken. Statens vegvesen og andre forsker på rensing. Vi krever at NV benytter nyeste forskning/kunnskap for rensing av mikroplast og ikke bare forholder seg til gjeldende retningslinjer som ofte kan være flere år gamle. Gjeldende retningslinjer for luftforurensing tar i liten grad opp krav rundt mikroplast. **Det er uaktuelt å få mikroplast ut over jordene på Liansmyra**. Denne brukes for grasproduksjon til melkeproduksjon. Forurensing må heller ikke hindre framtidige muligheter for økologisk dyrking.

Svevestøv inklusive mikroplast vil komme utenfor veien. Hvor langt det kommer vil avhengig av flere faktorer, bl.a. vind, nedbør, innelåst luft. Svevestøvet vil havne i bekken gjennom Djupedalen både på nordsiden og sørsiden av veien. Veiprojektet vil sannsynligvis etablere sedimentbasseng. Det må da tas hensyn til at svevestøvet vil komme utenfor veitraseen og nedover jordene på Liansmyra. Som kjent ender bekken i Djupedalen, bekken fra Stiland og bekken fra Spettelund i Sodelandsbekken. Sistnevnte er et anadromt vassdrag. Det må inn i vurderingene av hvor og hvor mange sedimentbasseng som må etableres.

I Oslo bruker de miljøfartsgrense om vinteren. Det vil si at de på spesielt belastede strekninger, Ring 3, setter ned hastigheten fra 70 til 60 km/t i vinterperioden.

Luftforurensing må selvfølgelig også håndteres kvalitetsmessig i anleggsfasen. Veien kommer svært nær bebyggelse flere steder. Å spyle/bruke vann for å dempe støvbelastningen har en konsekvens i at dette vannet renner ut et sted. Det må det redegjøres for.

I Fagrapport Luftforurensing skriver NV/Sweco at de bruker værdata fra Kjevik. Vårt inntrykk er at dette ikke er beskrivende for området vest for Mandalselva. Vest for Mandalselva er den dominerende vindretning vest og sørvest og vindstyrke betydelig høyere enn på Kjevik og ofte i størrelsen 5 – 7 m/s. Hva betyr det for luftforurensingen?

Lys

I sin kommentar i høringen av Planprogrammet relatert til lys sier NV at lysforurensing vil kunne være et tema som naturlig nok er avhengig av hvordan veien vil bli liggende i terrenget.

Lys er også forurensing når en vei går gjennom natur og utenom tettbebyggelse slik Ny E39 gjør mellom Mandal og Lyngdal. Belysning forstyrrer dyreliv og tar bort idyllen eksempelvis ved å kunne gå ut en høstklar kveld for å studere stjernene. Da er det verdifullt å vite at det finnes alternativer til de tradisjonelle lysmastene. I Teknisk Ukeblad 06/19 side 69 – 71 er det beskrevet et alternativ som prøves ut av Statens Vegvesen på E6 sør for Hamar. Det er firmaet Fosstech som er leverandør. Løsningen lanseres som et miljøtiltak. Det sparer strøm og reduserer lysforurensingen. Vi mener at en slik løsning bør vurderes for den aktuelle strekningen Mandal – Lyngdal.

Avrenning

Ny motorvei har kontinuerlig stigning fra Mandalselva forbi Kjerr og opp til høyeste punkt, Bjerland, ved vestenden av Moslandsvann.

I dag renner en bekk, Sodelandsbekken, fra Tollakstjønnen, ned Djupedalen over Liansmyra til Haddeland og Sodeland. Underveis får bekken tilløp fra bekk fra Stigland og fra Spettelandstjønnen i området Liansmyra. Sodelandsbekken er en anadrom bekk.

Det flommer ofte i bekken ved større nedbørsmengder. Ny E39 vil krysse bekken i Djupedalen og går videre forbi Lauvstø og Stigland som begge ligger innenfor nedbørsfeltet som munner ut i bekken. 04.10.20 kom et styrtregn. Angivelig kom rundt 40 mm på en time. (Styrtregnet i Kristiansand høsten 2018 hadde over 120 mm på 3 timer og det flommet over alt.) Jordene på Kjær var en eneste stor innsjø og Kjær hadde plutselig fått strandlinje. Flere veier i bygda ble gravd ut av vannmassene og alt var ikke reparert før etter flere dager. Ny motorvei vi ta et betydelig areal i nedbørsområdet som derved ikke lenger vil være resipient ved nedbør. Potensielt vil vann fra veien på hele strekningen fra Kjerr og opp til høyeste punkt på Bjerland renne ned i bekken. Vannet kan nemlig ikke dreneres ut i Moslandsvann. Det vil da kunne komme vesentlig større vannmengder ned i bekken enn uten veien.

NRK.no la i slutten av november 2020 ut en artikkel: Hvordan blir klima i din kommune? De ser fram mot 2100. For Lindesnes vil årsnedbøren øke med 5% fra 1828 til 1925 mm. Det mest interessante er imidlertid økning i styrtregn. Dette vil øke med 50% fram til 2020. Det blir flere regnskyll og kraftigere. Nye veier skal regne på 200 års nedbør med klimapåslag. I parentes bemerkes at i kraftforsyningen regner de nå på 1000 års flom ved oppgradering av dammer. Vi forutsetter at Nye Veier dokumenterer hvilke forutsetninger de bruker for årsmiddelnedbør, månedsmiddel, ukemiddel og styrtregn. Dagens situasjon og om 200 år (med klimapåslag).

Bekken over Liansmyra vil ikke kunne takle så store vannmengder, når den nesten ikke klarer dagens situasjon. Bekken må derfor oppgraderes slik at den har kapasitet til de økte vannmengdene. Det må vurderes om kantene bør steinsettes mot erosjon? Hele bekken ned til Sodeland der den renner ut i elva må gjennomgå med tanke på oppgradering og gyting i vassdraget. Det forventes at arealet med dyrket mark som går tapt ved en oppgradering erstattes.

Disse forhold er viktige både i anleggsfasen og driftsfasen. I anleggsfasen har vi sett at det skjer hendelser både i Lohnelier og Døle Bru som er brudd på kravene i detaljreguleringen. Det må ikke komme forurenset vann ut i bekken eller jordsmonnet verken i anleggsfase eller driftsfase.

Vennlig hilsen

Bent Johan Kjær
Gerd Solem

Henvendelsen støttes også fullt ut av Inger Elisabeth Kjær

03.12.20

Illustrasjoner



Sodelandsbekken flommer på jordene på Kjerr, 04.10.20.



Sodelandsbekken krysser fylkesveien, 04.10.20. Her flommet vannet over veien før bildet ble tatt.



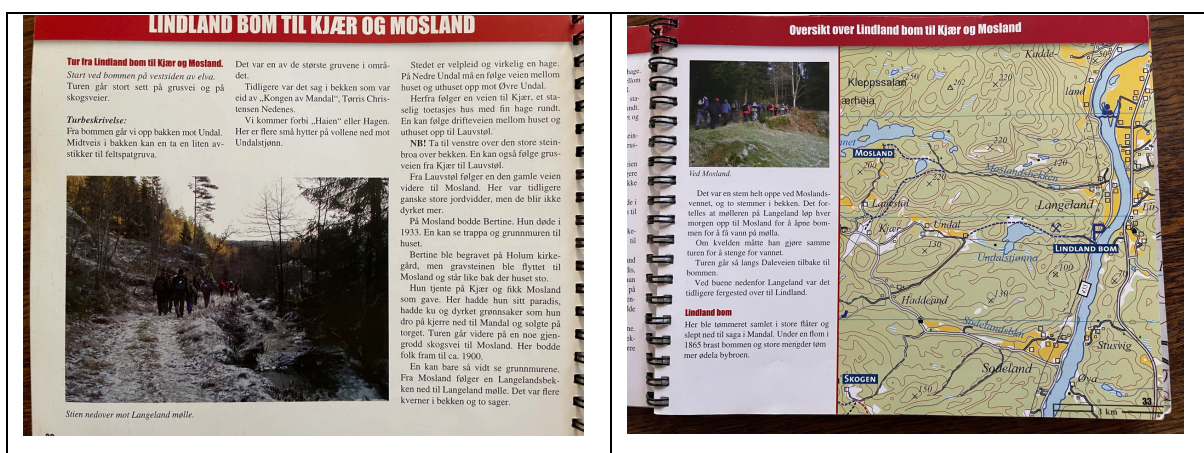
Bekken fra Stigland flommer og graver ut veien til Lauvstø, 04.10.20.

Ny E39 Mandal – Lyngdal. Friluftsliv og rekreasjon

Kom å bli med på en tur i områder som berøres av trase A – B Nord2. Områdene er naturskjønne, stille og fredelige tur- og rekreasjonsområder med mye uberørt natur og biologisk mangfold.

Turen går fra Lindlandsbommen via Undal, Kjerr, Lauvstø, Mosland og tilbake til Langeland.

Turen er beskrevet i «Turer i Mandal, Lindesnes, Audnedal, Åseral og Marnardal», utgitt november 2008 av Friluftsrådet Region Mandal. Beskrivelsen står på sidene 32 og 33. Turen er mye brukt.



Nedenfor gir vi vår egen beskrivelse av turen med kommentarer.



Turen starter ved Lindlandsbommen. Her står tre betongfundament som tjente som oppsamling av tømmer før det skulle fløtes ned til Marna Bruk i Mandal. Like nordenfor litt nærmere Langeland, er stedet hvor tømmeret ble vippet ut i elva. Bua her er restaurert i den senere tiden. Om få år vil man, om man står ved bommen og ser sydover, stirre inn i en 40 m høy bro over Mandalselva. Underveis opp Urdalen fra Lindlandsbommen kan man ta en liten avstikker på 100 m og se en kjempestor lerk. Den er i seg selv et landemerke. Bekken i Urdalen ble brukt til sagbruk i gamle dager. Litt før man kommer til Undalstjønn, på nordsiden av stien, er rester etter gruvevirksomhet, en av de største i dette området.



Så går man over et nydelig opparbeidet område ved Undalstjønna, Haien. Bildet er tatt i Haien mot sørvest. Den nye motorveien vil komme bakenfor hytta man såvidt skimter i andre enden av Undalstjønna. På vannets høyre (vestre) side ligger Tangen som er et mye brukt rekreasjonsområde og badeplass.

Akkurat i det man går inn i skogen igjen ser man beverens aktiviteter med tydelige løyper ned til vannet. Ved husene på Nedre Undal går det en skogsvei ut til Tangen. Tangen i Undalstjønna er som nevnt et mye brukt rekreasjonsområde og badeplass.



Ny E39 vil i sterk grad forstyrre dette rekreasjonsområdet med støy, støv og avrenning. Det må derfor vises stor varsomhet og tas betydelig hensyn slik at plagene minimeres. Støy må dempes til det som gjelder i friluftsområder, 40 dB. (ref. vårt innspill om støy, støv og avrenning). For å sikre vannkvaliteten må det tas vannprøver i Undalstjønna før anleggsperioden, under anleggsperioden og i driftsfasen. Tjønna er tross alt en mye brukt badeplass. Vi husker de uheldige hendelsene i Lohnelier og ved Døle bru.

Videre går turen mot Øvre Undal. Her kan man oppleve elg og rådyr på jordene i stille høstkvelder. På Øvre Undal krever ny E39 at gamle våningshus, uthus og en hytte av ny dato må rives. 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 også etter at motorveien er etablert. Tiltak er nødvendig slik at turveien kan opprettholdes både under anleggsperioden og senere under normal drift.

I Østre Kjerr passerer man barndomshjemmet til tidligere Rådmann i Kristiansand Andreas Kjær, et hus fra ca. 1890. Han vokste opp der, men arvet senere huset og våningshuset på Øvre Undal. Min bestefar arvet gården Vestre Kjerr og en tredje bror arvet husene i Østre Kjerr. Nå er det

etterkommere som eier hus, uthus og hytte på Undal som må rives. Det er også slektninger som eier hus og hytte i Østre Kjerr. I Vestre Kjerr, som også eies av Kjær-slekten (undertegnede), er det stabbur og våningshus som er ca. 400 år gamle. Husene og stabburet er stokkebygd og huset har blant annet vinduer laget på den gamle måten som gir uklare glass og med trenagler i rammene. Uthuset er av nyere dato (1937).

Noen få hundre meter unna Kjerr ligger Borjansfjellet. Dette skulle brukes som borgervern i tilfelle angrep (ref Holumboka). Veien opp dit og området oppe på fjellet ble oppgradert i 2018. Det er bratt og vanskelig å komme opp.



Inne i Djupedalen finner man rester, trappetrinn, ei flott steinsatt bro og annet, fra den gamle postveien fra 1600-tallet. Alt dette forsvinner under en 40 m høy steinfylling. Nils Bernt Rinde tok flere bilder av steinbroa under en tidligere befarings.

Djupedalen ses innerst i jordekanten.

Turen tar oss videre forbi husene i Lauvstø og opp til Mosland. Veien kommer tett inntil husene på Lauvstø og gjør at gården blir ubeboelig.



På Mosland finnes en steinhelle. Under denne steinhella er det gravd ut ei jordhole, «utmerket til potetbinge, men elendig til menneskebolig». Her bodde en person for over hundre år siden understøttet av fattigkassen og med «en ulykkelig lagnad». Sitater fra Holumboka. Under 2. verdenskrig lyttet lokalbefolkningen på BBC under denne hella. Flere ble tatt av tyskerne og tilbrakte kortere eller lengere tid i fengsel i Kristiansand.



På Mosland finnes gravsteinen og restene etter huset til Bertine Mosland (1868 – 1933) som er omtalt i Holumboka.

Bertine fikk bruket på Mosland av min tippoldefar, Andreas Pedersen Kjær, som påskjønnelse for lang og tro tjeneste for han på Øvre

Undal. Det står en lang artikkel om henne på hjemmesiden til Holum historielag, skrevet av lærer og forfatter Guttorm Spetland.





Ved østenden av Moslandsvannet finnes restene fra demningen som regulerte vannet til mølla på Langeland så lenge den var i drift. Det har også vært sagbruksdrift her. Nedover langs Moslandsbekken finnes flere rester, demninger og møllesteiner, etter små lokale møller som gårdene her i området brukte. Så ender man turen ved den gamle og nå nedlagte mølla på Langeland.

Støy, støv og avrenning må ikke bli høyere enn gitt i forskrift for friluftsområde. Vannkvaliteten i Undalstjønna må overvåkes og beholdes. Tiltak må iverksettes for å beholde turveien intakt både under anleggsperioden og normal drift. La oss beholde idyllen! Takk for turen.

Den suverent beste løsningen vil være å gå i tunnel vestover fra der hvor ny E39 krysser veien til Nedre Undal! Det vil i tillegg til friluftsliv, naturmangfold og støy også løse utfordringen med vilttrekk.

Kjerr 17.01.21

Bent Johan Kjær og Gerd Solem Gnr. 114 bnr. 1 & 2 Lindesnes

Ny E39 Mandal - Lyngdal og faunapassasjer

Under folkemøte om E39 13.01.21 ble vi gjort oppmerksomme på en ny rapport «Faunapassasjer langs korridor E39 Mandal – Lyngdal Øst». Nedenfor er noen kommentarer knyttet til denne rapporten.

Haddeland jaktlag dekker et stort område fra nord for strekning Langeland - Moslandsvann, grenser mot Hageland, Skadbergvannet og et stykke ut i Hålandsheia mot Hjorteland. Under elgjakta som er en begivenhet for hele bygda, er det flere jag nord for, på tvers av og syd for traseen. Motorveien deler jaktområdet i to og ødelegger mange av de tradisjonelle jagene.




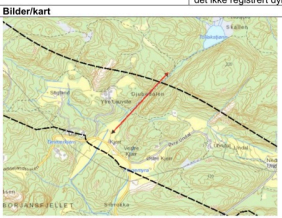
Under elgjakta i 2018 diskuterte jaktlaget vilttrekk som kunne bli berørt ved de enkelte korridoralternativene som da eksisterte (nord, midt og syd). Bildet viser hvor jaktlaget anså at de viktigste trekkene var, skravert med rødt. Som det fremgår av bildet, er Djupedalen ett av disse områdene. Men også området mellom Mandalselva og Undalstjønn ble trukket frem. Undertegnede fikk forståelsen av at denne skissen skulle viderefremmes til prosjektet, men er usikker på om det ble gjort.

I rapporten er det vist hvor viltkameraene ble plassert. Det er 4 kameraer nord for traseen

og 2 syd for traseen. For kameraet som vel er ment å dekke Djupedalen, ved Tollakstjønn, er det registrert flere vilt. Vi stusser på hvorfor det ikke er montert kamera også på sydsiden av traseen i området rundt Kjerr (Liansmyra, Flegemyra) for å registrere aktiviteten gjennom Djupedalen også syd for motorveien. Lokale jegere observerer ofte vilt i dette området.

12:03 1er, 16. jan. Rapport faunapassasjer E 39 Mandal-Lyngdal Øs... AA Q

5.11 Lauvstøl-Djupdalen

Lauvstøl/Djupdalen	Kameraer og passeringer	Vurderinger
	<p>Passeringer registrert perioden mars – okt. 2020:</p> <p>To kameraer like vest for Mandalselva, 23 (15 elg og 8 hjort) og 29 (10 elg og 19 hjort) registreringer.</p> <p>Sør for Undal 22 (19 elg og 3 hjort) registreringer, kamera ved Tollakstjern 15 (14 elg og 1 hjort) registreringer.</p> <p>Ved de to øvrige kameraene sør for Moslandsvannet ble det ikke registrert dyr.</p>	<p>Det har kommet innspill på trekkveier fra lokaljente i dette området og det er foretatt befaringer.</p> <p>Plasseringer av viltkameraene og befaringer har ikke gitt resultater som tilsier distinkte trekk som er mye brukt. Området forholder større utmarksarealer nord for Moslandsbekken med de mindre arealene i Hålandsheia sør for korridoren.</p>
	<p>Bilder/kart</p>	<p>Anbefaling</p> <p>All den tid det ikke framkommer helt tydelige, nye brukte trekkveier langs denne parsellen, anbefales det å etablere en bruløsning ved Djupedalen fordi det her er mulig å få til en viltpassasje under bru.</p> <p>Høydeforskjellen fra dalbunnen er 20-30 m. I tillegg er Djupdalen registrert som en viktig naturtype, rik edellauvskog og en bruløsning vil kunne ivareta deler av naturtypen.</p> <p>Djupdalen omfatter dalen mellom Tollakstjern og Kjerr og vil kunne sikre en tilfredsstillende planfritt trekkmulighet. Brua har tilstrekkelig høyde til at vegetasjon under bru i størst mulig grad opprettholdes.</p>

For området mellom Mandalselva og Undalstjønn ble det satt ut 2 kameraer nord for traseen, øst for Undalstjønn, og ett syd for traseen, mellom Nedre Undal og Haddeland (Helland). På alle disse tre kameraene ble det registrert betydelig aktivitet.

Etter vår mening fanger man ikke opp aktiviteten på samme måte i området Djupedalen som i området mellom Mandalselva og Undal. Det burde vært satt opp

kameraer også ved Kjerr for bedre å registrere aktiviteten.

Rapporten anbefaler at det etableres en bro-løsning i Djupedalen slik at vilt kan trekke under broa. Vi stiller et stort spørsmålstegn ved om ett trekk gjennom Djupedalen er tilstrekkelig

for hele beiteområdet mellom Mandalselva og Hageland. Strekningen her er 3,5 – 4 km i luftlinje. Med ny motorvei vil dyrene få kraftig redusert sin fleksibilitet til å velge beiteområde og er tvunget til å passere gjennom Djupedalen for å komme fra nordlige til sørlige beiteområde og vise versa. Viltkameraene øst for Undalstjønn og ved Haddeland (Helland) viser mange dyr. I den grad viltet vandrer vil de i fremtiden måtte opp til Djupedalen for å krysse. I Djupedalen er det nylig hugget, og det vil ta flere år før ny vegetasjon hvor dyrene kan skjule seg, kommer opp. I rapporten vises til E18-prosjektet mellom Brevik og Dørdal. Der ble det etablert 12 faunapassasjer på 22 km (pluss 3 kombinerte underganger). Altså ca. en passasje per 2 km.

Djupedalen bærer sitt navn med rette, det er en trang dal helt fra Tollakstjønn til jordet ved Kjerr. Motorveien kommer helt i jordekanten. I vårt tilfelle er det viktig å påpeke at den sydlige delen av Tollaksheia vil kunne skape en barriere for dyr som kommer østfra og skal krysse under broa i Djupedalen. Både menneskers og dyrs bevegelse begrenses kraftig.

I folkemøtet 13.01.21 kom det fram at det vurderes ulike løsninger der hvor ny motorvei kommer i konflikt med drikkevannet (Moslandsvannet). To av alternativene er tunnel i Skreheia, kort eller lengre tunnel. I samme møte ble det også nevnt at det planlegges tunnel, 2.5 – 3 km, mellom Audna og Lehne. Begrunnelsen for sistnevnte var at det er viltjakt både nord for og sør for traseen. En tunnel ble derfor ansett som et godt tiltak for viltet som gis mer fritt trekk.

Samme argumentasjon kan føres for en tunnel fra Undal og vestover forbi Skreheia. Tunnel fra Undal er et svært positivt og viktig tiltak med hensyn til krysningspunkter for viltet, og mulighetene viltet har til mer fritt å kunne trekke mellom nord og sør som det er argumentert for ovenfor. En tunnel fra Undal vil eliminere at flere myrer blir berørt og at melkebonden på Spettelund får beholde utmarksbeiter. Tunnel fra Undal vil også gi positive effekter for trafikken om vinteren og at stigningen på veien blir redusert. Dagens mulighet for fleksibilitet med hensyn til friluftsliv og aktivitet for turgåere vil kunne beholdes. Barriereeffekten reduseres betraktelig.

KU Hovedrapport side 96 om alternativ AB Nord 2: «Alternativet vil medføre betydelig negativ konsekvens for friluftsområdet Mosland – Langeland i form av å danne barrierer med store skjæringer og fyllinger mellom friluftsområdet Mosland – Langeland og tiliggende skogsområde på sørsiden av veien. Veien vil medføre støy og luftforurensing inn i friluftsområdene på begge sider.»

Det er helt utrolig at tidligere Mandal kommune, slik E39 nå er planlagt, får så lite positiv uttelling for natur, friluftsliv og faunapassasje selv om de ofrer mye i forhold til drikkevann. Tross alt blir jo 30% av nåværende nedbørsfelt tatt ut.

Vårt forslag er 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 også redde noe av bebyggelsen fra å måtte rives og den øvrige bebyggelsen i området fra å bli sterkt utsatt for støy. I tillegg vil

det bli mindre stigning på strekningen og færre utfordringer for trafikken om vinteren. En større vinn-vinn situasjon skal man lete lenge etter.

Kjerr 17.01.21

Bent Johan Kjær og Gerd Solem G.nr 114 B.nr 1 & 2 Lindesnes

Fra: Bent Johan Kjaer <bent.kjaer@icloud.com>
Sendt: søndag 31. januar 2021 11:57
Til: E39ML@sweco.no
Kopi: Hollingsholm, Karl Arne; Håkon Lohne
Emne: Ny E39 Mandal - Lyngdal

Hei. Vi er klar over at høringsfristen er gått ut. Dette er bare en presisering i forhold til våre innspill vedrørende faunapassasje og friluftsliv..

Det med tunnel fra Undal under Skreheia er ikke noe vi kom på nå. Det 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.

Bent Johan Kjær og Gerd Solem Grunneier Gnr 114 Lindesnes

Fra: [Bernt Ivar Lundevik](mailto:Bernt.Ivar.Lundevik@sweco.no)
Til: E39ML@sweco.no
Emne: Merknad E39 Mandal - Lyngdal øst.
Dato: tirsdag 5. januar 2021 08:17:46

Merknad til ny E39 Mandal - Lyngdal øst.

Jeg er grunneier av gnr 324 bnr 9, 5, 6 og 17 Grundeland og kan bli berørt av denne utbyggingen.

Grundelandsvannet er et viktig område for rekerasjon og friluftsliv.

Boliger for fastboende og fritidsboliger omkranser vannet.

Det er et svært rikt dyre og fugleliv ved vannet.

Den rødliste truet og fredet ålen har tilhold i Grundelandsvannet.

Håper derfor at en ny vei kan kan legges nedstrøms demningen ved Grundelandsvannet.

Demningen har kulturhistorisk verdi. Ble bygget i 1916 som vannresoar for Mandals første kraftverk.

På stille dager kan en over 100 år senere oppstrøms se rester etter tredemningen som ble bygget ifm bygging av stein demningen.

Grundelands gårdene har også vei og veirett fra Blørstad og inn til Grundeland. De har også rettigheter til velteplass for tømmer ved Blørstad tjønna.

Området mellom Møglandsveien og Grundelandsvannet er et viktig trekkområde for hjortevilt.

Det må også hensyns taes ifm bygging av ny E39.

Hilsen
Bernt Ivar Lundevik
Lundeviksveien 59
4513 Mandal

Mob. 90971085

Fra: Birger Stedal <birger.stedal@gmail.com>
Sendt: tirsdag 12. januar 2021 10:52
Til: E39ML@sweco.no
Emne: Innspill til detaljreguleringsplan ny E 39 Mandal - Lyngdal

Til min eiendom på Gjervoldstad, gnr. 110 bnr. 1 i tidligere Mandal kommune, hører det til skogarealer sør for den planlagte vegen. Veggen vil avskjære adkomst til disse arealene. For at jeg skal bli holdt skadesløs må det anlegges kjøretilkomst.

Jeg har snakket med en skogsentreprenør, som opplyser at en undergang til bruk for dagens skogsmaskiner må ha en minimum kjørehøyde på 6 meter og en kjørebredde på minimum 5 meter.

Jeg går ut fra at den nærmere plassering av en undergang vil bli avklart i samråd med meg.

Jeg ber om at dette blir hensyntatt i det videre planarbeid.

Med hilsen

Birger A. Stedal
Vågevegen 58
5354 Straume
Tlf. 95 20 24 97.

Fra: Eivind Bjørkavåg <eivindwb@gmail.com>
Sendt: onsdag 20. januar 2021 23:32
Til: E39ML@sweco.no
Emne: Innspill til strekningen E39 Mandal - Lyngdal øst

Dette er innspill til strekningen E39 Mandal - Lyngdal øst, nærmere bestemt strekningen mellom Høyland og Vigeland. Innspillet går på å flytte veien lengst mulig nord. Det er vår plikt som naboer å varsle om at i området veien planlegges er det stort naturmangfold og kulturhistoriske spor, og det er viktig for kvaliteten på dette at det gjenværende naturområdet sør for veien ikke blir for smått og innklemmt. Av den grunn bør også tilførselsveien ned mot Udland vurderes sløyfet. De mest direkte konsekvensene for oss i nabolaget på Høyland hvis den sørligste ruta blir valgt er at vi får tunnelmunningen rett i fjeset med trompeteffekt og svevestøv. Osestadvannet har bever og godt med fisk, det er badevannet vårt og elgen liker å hvile på Breiheia. Det er kongeørn i området, bra uglebestand og mange ulike naturtyper med viktig habitat for mange arter. For eksempel er Høylandsbekken et viktig vassdrag og veien bør ikke krysse myrområdene ved Svartefjell. Veien og tunnelmunningen bør i stedet legges lenger nord mot Haugdalsvannet. I området fra Høyland i retning Vigeland er det mange lommer av villmark og fin natur. For eksempel varierer firfislene i fargenyanser fra dal til dal, og det er et kjempefint område å dra på hengekøyecamping. Det er både registrerte og uregistrerte kulturminner og gammel infrastruktur i området som forteller oss mye, som binder oss til fortiden. Langs Høylandsbekken like ved kraftlinjene ved Breiva, gjemt i skogkanten, en eldgammel bosetting med rester av infrastruktur eldre enn noen vet. Med en vei like over mister stedet sin kvalitet. Solhelleren sør for Faksevann er et annet eksempel. Det er et kulturminne med helt fantastiske turmuligheter i alle kanter, for store og små. Men da må veien legges lenger nord for Faksevann. Veien er dimensjonert og planlagt med et beregningsår i 2046, og innen den tid tror jeg vi rekker å tenke mange ganger at veien har gått på bekostning av for mange kulturhistoriske naturperler! Dersom ikke veien kan flyttes lenger nord er det viktig at det blir drøssevis av passasjer så både tobente, firbente og andre organismer kan bevege seg på tvers av barrieren. Det bør kanskje også være støydempende tiltak for oss beboere.

Mvh

Eivind Bjørkavåg mfl.

Nye Veier AS

Nye Veier AS starter i disse dager opp detaljreguleringsarbeidet for veistrekningen Mandal-Lyngdal øst med tilhørende tilførselsveier.

Nye Veier AS har bedt om innspill til dette arbeidet via deres portal for medvirkning. Jeg har også gitt mitt innspill via medvirkningsportalen for den aktuelle strekningen.

Min kone og jeg kjøpte høsten 2015 en boligtomt i den østre delen av Tredals-bygda. Huset var ferdig høsten 2017 og våre barn har siden den tid selvfølgelig knyttet seg sterkt til stedet. Vi kjøpte eiendommen på bakgrunn av SVV sin juridisk bindende veiplan for ny e39. Nye Veier AS fikk senere overlevert strekningen fra SVV og ville tenke nytt.

Til vår store fortvilelse ble vi derfor i februar 2017 orientert om at vår eiendom muligens kunne komme i konflikt med en tiltenkt tilførselsvei fra en mulig ny e39 trasee ned til dagens e39.

I tiden etter at vi ble orientert om dette har vi hatt en mer eller mindre løpende dialog med Nye Veier AS. Nå begynner jo det viktige detaljarbeidet som innebærer selve plasseringen av veien.

Hovedtraséen er det trolig lite å gjøre noe med. Det er imidlertid annerledes med den planlagte tilførselsveien ned til Tredal og dagens e39.

Her mener jeg at Nye Veier AS og Lindesnes kommune absolutt bør hensynta bebyggelsen på Tredal når selve veiplasseringen konkretiseres. Nye Veier AS har i sin kartløsning tegnet en skisse av veien slik den er tiltenkt pr. i dag. Skissen viser at veien vil komme svært nærme boligbebyggelsen i dalsøkket i den østre delen av bygda. Dersom dette også blir den endelige traseen vil det ha svært store negative konsekvenser for bomiljøet i denne delen av bygda. Antagelig så store negative konsekvenser at man ikke kan bli boende.

Mitt, blant flere innspill til tilførselsveien, går ut på at det finnes gode muligheter for å skåne bebyggelsen på Tredal ved at veien legges i en skjæring i fjellet noen få hundre meter. Se vedlagte kartskisse. Ved å legge veien i en skjæring i fjellet vil man unngå at bebyggelsen på Tredal blir vesentlig negativt påvirket.

Min nærmeste nabo er også en småbarnsfamilie som for få år siden flyttet til Tredal. I likhet med oss er de svært fortvilet over den foreløpige kartskissen til Nye Veier AS.

Vedlagt ligger to kartskisser. Det ene viser Nye Veier AS sin foreløpige skisse for vei-traseen og en svart linje som jeg har tegnet for å vise mulighetene med en skjæring i fjellet. Den andre viser mulighetene for å plassere veien i en skjæring i fjellet sett ovenfra.

Det vil selvsagt være en noe dyrere løsning å legge veien i en skjæring i fjellet, men det er snakk om noen få hundre meter for å unngå at boligeiendommene i den østlige delen av Tredal blir sterkt negativt påvirket.

Denne kostnaden mener jeg storsamfunnet må ta - og sett i lys av hele strekningen Mandal-Lyngdal øst er denne merkostnaden av bagatellmessig karakter.

Jeg håper dere tenker langsiktig og oppfordrer dere på det sterkeste til å hensynte bebyggelsen nede i Tredalsbygda når dere vurderer tilførselsveien sin endelige plassering.

Bilder av mulige løsninger følger på neste side.

Mvh
Espen Lindal

Sort strekning indikerer en god løsning for bebyggelsen på Trædal ved at veien plasseres i en skjæring i fjellet. Grå/Grønn strekning er tiltenkt plassering pr d.d.



Sort strekning indikerer muligheter med skjæring i fjellet sett ovenfra.



Innspill fra Din E39

Navn: Espen Lindal

Dato: 17.01.2021

Innspill

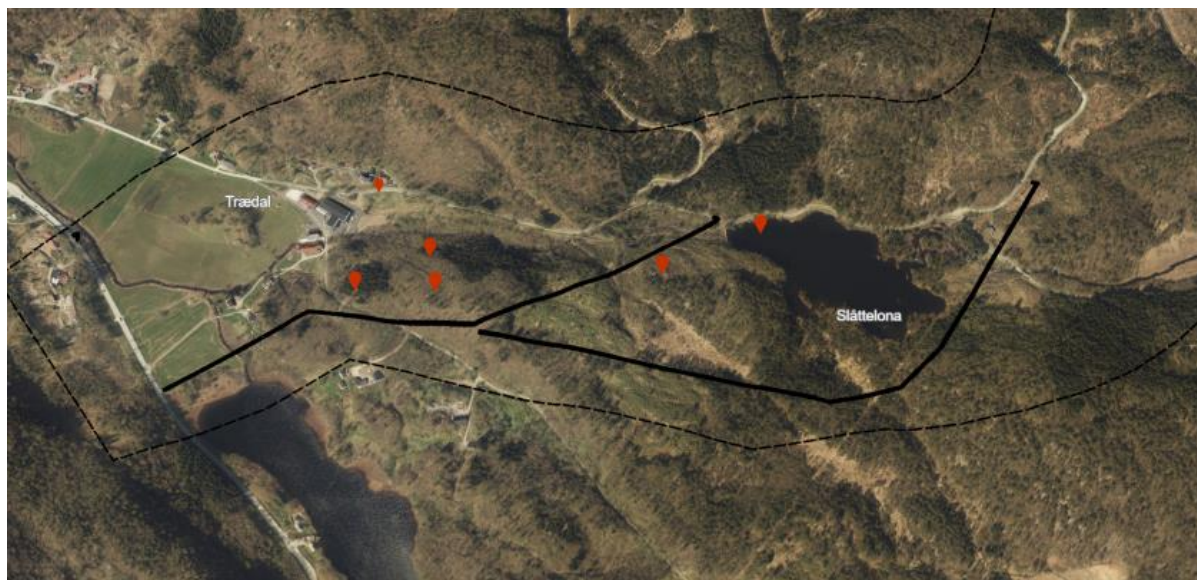
Lindesnes kommune/Nye Veier AS:

Traseen slik den er tegnet inn i kartløsningen pr 17. januar 2021 medfører en svært uheldig situasjon for boligeiendommene som ligger helt øst på Tredal, ref. pkt. i kartløsning for vår nylig oppførte bolig. Vi er flere barnefamilier som de siste årene har kjøpt/bygget boligeiendom i dette området. Det er svært beklagelig og trist dersom Lindesnes kommune og Nye Veier AS ikke hensyntar bomiljøet i den østre delen av Tredal når dette ved enkle grep er mulig. Ved å trekke traseen lengre øst (som vist ved linjer) vil bomiljøet i den østre delen av Tredal bli bevart.

Lindesnes kommune og Nye Veier er godt kjent med at det ble bygget og kjøpt boligeiendommer i dette området på bakgrunn av SVV sin veiplan for ny e39. Etter vår vurdering er det derfor svært viktig at Lindesnes kommune legger noen føringer for hvor tilførselsveiene skal bygges - nettopp for å unngå at enkeltpersoner (slik som bl.a. undertegnede m/fam) settes i en svært uheldig situasjon som en følge av at Nye Veier AS overtok strekningen av SVV.

Slik traseen fremstår pr i dag vil denne medføre en vesentlig forringelse av bokvalitet og eiendommenes verdi. Det kan vi ikke akseptere. Valg av bosted er et livsvalg som også har svært store økonomiske konsekvenser. Ved å være løsningsorientert kan Nye Veier ved enkle grep (trekke veien lengre øst) unngå å sette oss i en svært ulykkelig situasjon.

Vi håper beslutningstakerne i Lindesnes kommune og Nye Veier AS ser våre viktige argumenter og benytter seg av mulighetene som ligger i terrenget lengre øst på Tredal.



Geir Gjertsen
Nordre Valle 13
4520 Lindesnes
geir@iggas.no
tlf 91387440

20.01.2021

Nye Veier
v/E39ML@sweco.no

Innspill - E39 Mandal-Lyngdal øst

Oversender innspill til deres varsel om oppstart av planarbeid ny E39 Mandal – Lyngdal øst i Agder fylke.

Jeg er vanligvis for utbygging/utbedring av veier, men i denne traseen klarer jeg ikke å glede meg over at vi får veibyging.

Årsaken til det er at traseen gjennom Lindesnes kommune vil rasere slik et enormt stort areal med mye flott uberørt natur. Det er ca 19 kilometer i luftlinje fra Mandalselva og fram til kommunegrensen Lindesnes/Lyngdal. Det er selvfølgelig positivt at det gjøres masse utredninger i forhold til planarbeidet, men resultatet til slutt vil uansett bli et trafikkmonster som blir liggende for evig og alltid. Og dette er langt fra dagens eksisterende trase og i hovedsak gjennom masse uberørt natur. Jeg er meget skeptisk til den store nedbyggingen av Norges unike natur som generelt pågår for tiden. Nå er det jo flere som har innsett det og det er endatil satt av midler til restaurering av ødelagt natur i landet. Men håper det heller kan brukes noen ekstra kroner i dette prosjektet på å ikke ødelegge natur.

Jeg håper derfor Nye Veier kan vurdere å øke tunnallengden noe i dette prosjektet. Det er omtrent 28 kilometer med firefeltsvei gjennom Lindesnes. Av dette ser det ut som om mindre enn 800meter blir bygget i tunnel (viltoverganger/underganger ikke medregnet).

Mitt konkrete ønske er at dere vurderer å forlenge tunnelen som går under Eikeråsheia med ca 800meter videre østover (vist på vedlagt kart). Det var dessverre litt vanskelig å se om dette lar seg gjøre utifra deres kartløsning uten lengdeprofil og høydeangivelse. Men veien må eventuelt senkes under Bjellandsbekken og med utslag i østkant av Breiheia. Man får en slakere stigning i tunellen og man vil ganske snart etter utslag i Breiheia kunne tangere inn på opprinnelig veilinje.

Det positive med dette er blant annet:

- Høyere miljøprofil i prosjektet.
- Gåseland friluftsområde blir skjernet for trafikkstøy.
- Det unike området rundt Haugdalsvannet og Storevannet vil få større avstand til vei i dagen
- Bjellandsbekken kan forbli uberørt.
- Området vil fortsatt kunne benyttes til turområde(mye brukt) i rolige omgivelser.
- Tunnelforlengelse vil ivareta storfuglhabitat.

- Området grenser til masse uberørt natur og flere store og små ferskvann/fiskevann
- Kjerneområde for storvilt vil bedre ivaretas.
- Brattkant langs Bjellandsbekken er tilholds- og hekkeområde for forskjellig rovfugl.
- Bevaring for evig
- etc.

Dette vil selvsagt øke kostnaden med prosjektet med sikkert noen hundre millioner, men å ivareta en slik flott natur som blir direkte berørt samt de nærliggende friluftsområder som blir ytterligere skjermet kan ikke prissettes nok.

Det er slik at selve veiprojektet blir noe dyrere, men om en norsk entreprenør med norske arbeidstakere og flest mulig norske leverandører utfører jobben vil ekstrakostnadene stort sett havne tilbake til den norske stat i form av merverdi, skatt og avgifter likevel.

Med dette innspill ber jeg Dere sterkt vurdere å forlenge tunnelen i den røde streken som vist på vedlagt kart.

Med vennlig hilsen en bruker av nevnte naturområder i over 40 år.

Geir Gjertsen

Vedlegg – Oversiktskart



11.01.2021

INNSPILL TIL DETALJREGULERING AV E-39 MANDALSELVA - AUDNEDAL

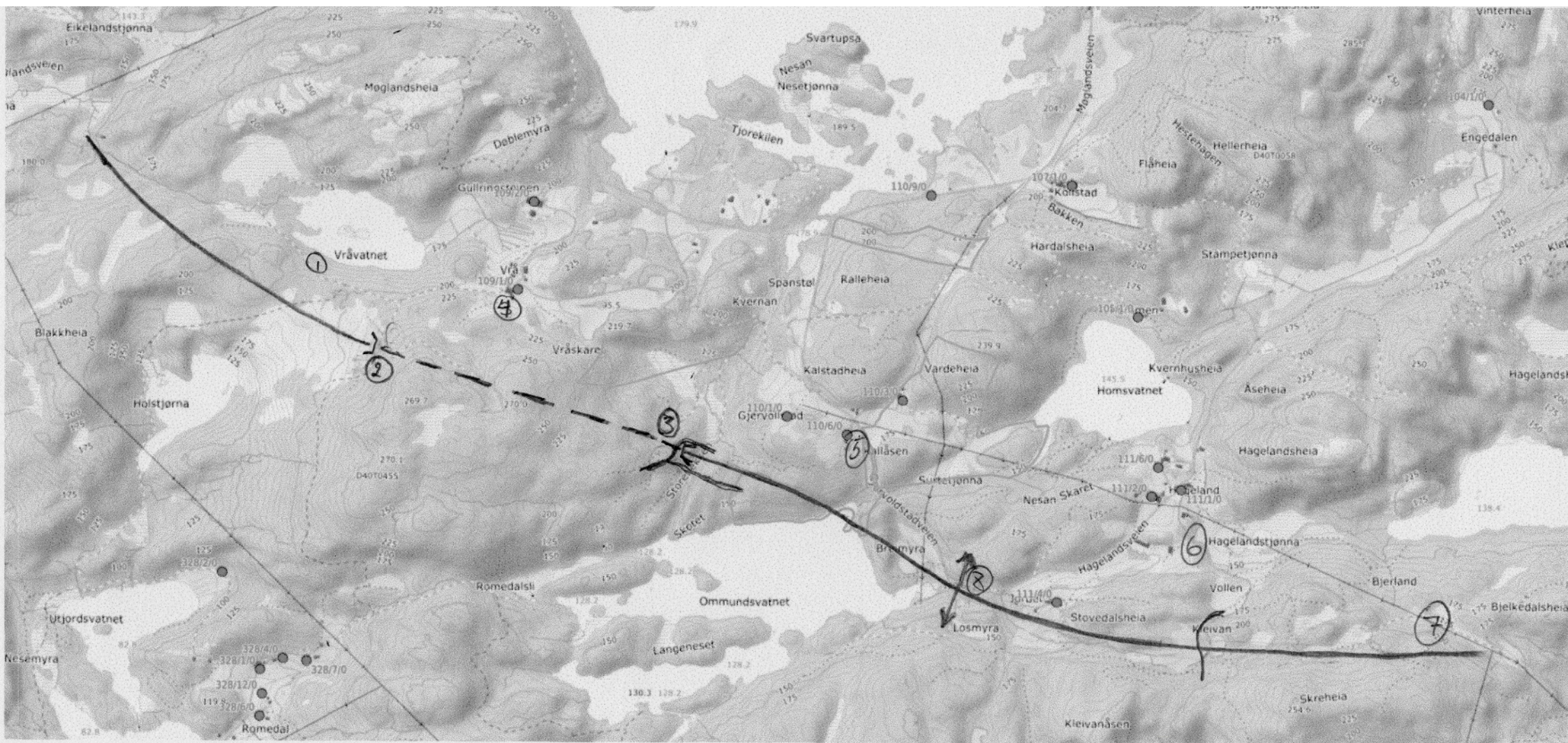
for strekningen Hageland - Gjervoldstad - Vrå

Etter en god befaringsammen med Håkon Lohne fra Nye Veier på strekningen Hageland-Gjervoldstad-Vrå i Lindesnes kommune, kommer vi med innspill til hvordan traséen kan detaljtilpasses en del vesentlige hensyn for berørte grunneiere i området. Vi anser det som små reguleringer av veien, men betydelige forbedringer mht. grunneiernes levekår og livskvalitet, og natur-og miljøhensyn. Vedlagte kart viser vårt forslag. Nummerne på kartet er forklart punktvis her.

1. Vråvannet er kultivert opp til et svært godt fiskevann med stor fisk, og en usedvanlig god gytebekk. Biologer fra Sweco karakteriserte gytebekken som så god at de i sin rapport ville anbefale tiltak for å spare den. Det går også fredet ål opp i vannet. Vedtatt trasé er tenkt på en fylling langs vannet, og vil dermed ødelegge det helt. Vårt forslag er å trekke traséen litt sør og ut på et flatt fjellparti. Det vil bevare vannet urørt.
2. Tunellen flyttes tilsvarende. Det gir dessuten tykkere fjell i tunellaket i hele lengden enn for vedtatt trasé.
3. I østenden unngår en fullt så store inngrep i Vråmyra. Fyllingen over myra blir kortere. Ut fra miljøhensyn sparer det vesentlig karbonutslipp ved masseutskifting. I tillegg blir det mindre inngrep i bekken som både er gytebekk og yngelbekk for aure og har oppgang av fredet ål til Møglandsvannet. Det er også tegnet inn forslag til hvordan anleggsveiene kan viderebrukes som adkomstveier til skogen på eiendommene 110/1, 110/3 og 110/6
4. Vrågrenda skjermes i mye større grad både for visuelt og lysforurensing og støy
5. På Gjervoldstad vil bruk 110/6 fortsatt kunne være beboelig. Det blir det ikke med vedtatt trasé. All bebyggelse utsettes for mindre støy, visuell -og lysforurensing.
6. Strekket mellom tunellinnslaget (3) og Bjerland (7) foreslår vi lagt på sørsiden av Stovedalsheia slik at den heia kan være støyskjermende mot Hageland. Opprinnelig trasé vil påføre Hageland stor visuell -og lysforurensing og stor støyplage. Forslaget sparer også mer dyrka mark. Det er også tegnet inn forslag for adkomstvei til Hageland sin skog i Kleivanåsen
7. Forslaget vil også unngå eventuell problematikk rundt avrenning til Moslandsvannet, som er reservedrikkevann for Mandal. Mattilsynet påpekte i forrige høringsrunde mulige innsigelser ved forurensningsfare til Moslandsvannet.
8. Pilen viser eneste område for villtrekk mellom Moslandsvannet og Vråheia. Det er ikke noe villtrekk sørover fra Vråheia. Det stenges av Ommundsvannet. I Øst stenges det av Moslandsvannet. Det er mye rådyr som trekker i området. Elgstammen er i vekst og har gamle trekk sørover mot Holtheia og Skadberg. Hjortebestanden ekspanderer og streifdyr trekker samme vei som elg og rådyr.

For grunneierne på Hageland, Gjervoldstad og Vrå

Gunn Evy Hageland Børslid, Torbjørn Kloster, Jon Arnfinn Jakobsen



Innspill til områdereguleringsplan for E39 Mandal – Lyngdal øst

Dette dokumentet er et innspill til områdereguleringsplanen for ny E39 mellom Mandal og Lyngdal øst fra grunneierne på Skofteland, gnr 61 og 62 nord for Vigeland i Sør-Audnedal i Lindesnes kommune.

Vi anerkjenner at ny E39 er et nasjonalpolitisk ønsket prosjekt og er i prinsippet enige i at ny trasé som passerer gjennom våre utmarksområder og krysser Audnedalen ved Vollberglia i større grad svarer til de nasjonale og regionale målene med prosjektet enn traséene i den gamle kommunedelplanen.

Vårt innspill vil likevel peke på at vi mener at veglinjen slik den er presentert i innsynsmodellen på «dinE39», har vesentlige negative virkninger på våre utmarksverdier som kan unngås med relativt enkle, og i det store bildet, rimelige tiltak. Særlig på strekningen mellom fv. 404 Kårstølsveien og Skoftedalen mener vi tiltaket slik det er modellert har uakseptable konsekvenser for utmarksverdiene.



Figur 1: Modell av skjæring mellom fv. 404 og Skoftedalen

Modellen i innsynsløsningen indikerer en opp mot 50m dyp skjæring som vil danne en kraftig barriere gjennom et i dag urørt skogsområde. Vi stiller oss spørrende til hvorfor en tilsvarende situasjon lenger mot øst er modellert med tunnel, men ikke her. Vi vil også ha en konkret sammenlikning av forskjellen i kostnader mellom en så omfattende skjæring og en relativt kort tunnel samt en vurdering av risiko for ras fra en slik skjæring og eventuelle sikringstiltak rundt kanten av skjæringen. Dersom det ikke er mulig å prosjektere tiltaket med tunnel her må det etter vår oppfatning legges inn i bestemmelsene til område-reguleringsplanen et krav om krysningpunkter med en viss bredde og kvalitet for å opprettholde mulighetene for vilt og mennesker til å krysse vegen i dette området.

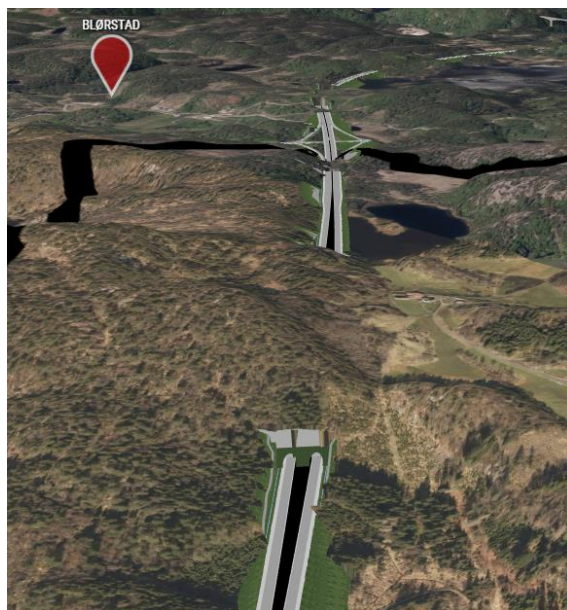
I overgangen mellom skjæringen og fyllingen over Skoftedalen går det et gammelt vegfar som er den tidligere vegtraséen mellom Skofteland og gårdene på «heia» i øst. Denne vegen er mye i bruk til turveg i området, og er registrert som et arkeologisk minne av Riksantikvaren. Vi ser at denne veien er gitt en hensynssone i plankartet (H570_7). I retningslinjene til denne hensynssonen står det:

Bevaring kulturmiljø (H570): Innenfor hensynssonen skal en bevare viktige historiske trekk i landskap og bebyggelse. Innenfor hensynssonen skal en bevare de enkelte kulturminnenes lesbarhet og kontekst, og sikre at det tas hensyn slik at de ikke blir utilsiktet skadet i anleggsfasen. Før igangsetting av tiltak innenfor hensynssonen skal tiltakene oversendes kulturvernmyndighet for uttalelse.

Vi kan ikke se ut fra innsynsmodellen eller plankart/bestemmelser hvordan tiltaket, slik det er fremstilt, tar hensyn til denne veien.

Videre vestover er vegen modellert med en svært stor fylling over Skoftedalen. Denne fyllingen vil endre landskapsbildet her vesentlig og skape en stor barriere for mennesker og dyr. Vi erfarer at hjorten bruker dette området i stor grad. Vi vil også kritisere konsekvensvurderingene som er gjort i deltemarapporten for landskapsbilde for dette området. Det er vurdert at landskapsbildet blir *ubetydelig endret* eller *noe forringet* av tiltaket i dette området. Det mener vi må være helt feil, og at riktig virkningsnivå her må være *sterkt forringet*. Noe som gir stor negativ konsekvens for dette delområdet. (- - -). Denne vurderingen har vi landskapsfaglig dekning for.

- Vi ønsker en spesifikk ny vurdering med annen landskapsfaglig kompetanse av konsekvens for landskapsbilde for området som tilsvarer Skofteland med Skoftedalen og heiområdene øst for Audnedalen.



Figur 2: Modell av tunnel øst for Tredalskrysset, en sammenliknbar situasjon som skjæringen ved fv.404 ved Skofteland.



Figur 3: 3D modell som viser bru over Skoftedalen. (Fra en tidligere presentasjon holdt Nye veier til ukjent arrangement. kilde: <https://www.nyeveier.no/media/1414/031017informasjone39mandallindesneslyngdal.pdf>)

Fyllingen vil i tillegg til å bryte fundamentalt med landskapet i område beslaglegge ca 11 daa fulldyrket jord, sperre en viktig trekkveg for hjort og som nevnt ødelegge funksjonen til den gamle veien mellom dalen og «heia».

I en tidligere fase av planarbeidet presentere Nye veier en bruløsning over Skoftedalen. Denne løsningen må etter vår oppfatning legges til grunn for videre arbeid med prosjektet gjennom bestemmelser i reguleringsplanen.

Oppsummert mener vi at ny E39 slik den er modellert i utmarka øst for Skofteland har for store negative konsekvenser for landskapsbilde, friluftsliv og naturmangfold. Vi ønsker primært tunnel i stedet for dyp skjæring mellom fv. 404 og Skoftedalen, subsidiært at reguleringsplanens bestemmelser sikrer attraktiv(e) og funksjonell(e) kryssing (er) av denne. Vi mener videre at fyllingen over Skoftedalen bryter med nasjonale mål for landskapsbilde og jordvern og har så store negative konsekvenser for naturmangfoldet at reguleringsplanen her må sikre en brøløsning.

Helt konkret ønsker vi tilbakemelding på følgende punkter:

- Differanse i kostnad mellom tunnel og skjæring på strekningen mellom fv. 404 og Skoftedalen og mellom fylling og bru over Skoftedalen. Gjerne sett i sammenheng med totalkostnaden til prosjektet.
- Vurdering av rasfare og sikringstiltak rundt denne skjæringen
- Ny, uavhengig landskapsfaglig vurdering av konsekvens for landskapsbilde av tiltaket, slik det fremkommer i innsynsmodellen for Skofteland og heiområdene omkring.
- Hvordan sikres hensynet til den gamle veien mellom Skofteland og «heia» i plandokumentene?

Vi vil ellers benytte anledningen til å takke Nye veier for svært god medvirkningsprosess under reguleringsplanarbeidet og håper det fortsetter i det videre arbeidet med reguleringsplan og i byggefasen.

Hilsen grunneiere på Skofteland.

Innspill til detaljregulering for ny E-39, Mandal – Lyngdal øst

Innspill for Hageland, gårdsnummer 111 - bruksnummer 6 og 11:

I anleggsperioden:

- Det må sikres adkomst til og fra bolig/bebyggelse, og andre deler av eiendommen, i anleggsperioden.
- I forbindelse med sprengning i anleggsperioden vil næringsvirksomheten som drives på gården (Hageland Kunst – og Metallstøperi) kunne være utsatt. Former som er tørket i ovnen i påvente av ifylling av bronse, vil stå i fare for å briste/krakelere under eventuelle rystelse. Gipsformer som ikke har tørket ut, vil kunne få mange flere grader (ødeleggelser i godset og skjøter). Når det støpes direkte i sand, kan resultatet på støpen også bli påvirket av vibrasjoner. Dette vil kunne gi merarbeid, forlenge produksjonstiden, og være til hinder for ferdigstilling og eventuelle avdukinger, med påfølgende økonomiske konsekvenser.

Generelt:

- Grunneier må sikres erstatning for tapt eiendom (skog/jord/beite), og mulighet for adkomst til områder som blir avskåret av veilinjen.
- Press veien så langt sør som mulig, for å skjerme Hageland for støy, lysforurensing og generell visuell forurensing.
- Om mulig: fysisk støyskjerming.
- Legg veien i tunnel gjennom Skreheia, gjerne den lengste, uansett hvor kostnadsdrivende dette måtte være. Vi betaler den høyeste prisen gjennom alt vi mister av eiendom, skog, jord- og beiteområder, samt uforstyrret natur, stillhet, sjelsro og livskvalitet! - for all fremtid!

Med hilsen

Gunn Evy Hageland Børslid, grunneier.

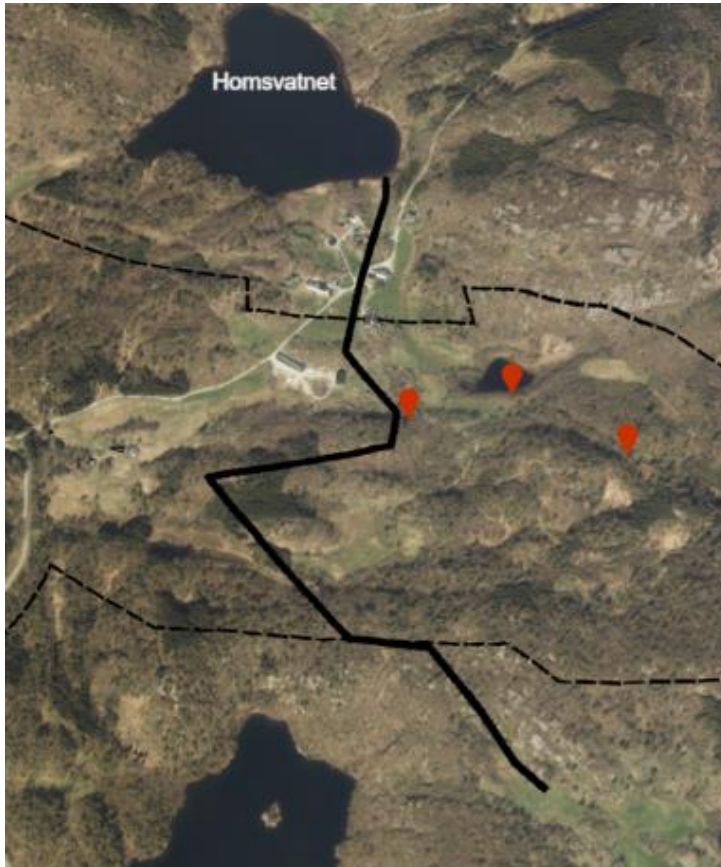
Innspill fra Din E39

Navn: Gunn Evy Hageland Børslid

Dato: 18.01.2021

Innspill

Ligger fiberkabel her. Plassering i kart er omtrentlig, men krysser hele korridor i dette området.



Hans Seyffarth Stusvik
Stusvik 41, 4516 Lindesnes
90105380
Stusvik@live.no

Nye Veier

Co/ E39ML@sweco.no

Innspill til detaljreguleringsplan E-39 Mandalskrysset- Herdalen

I forbindelse med etablering av ny vei er det 2 synspunkter som jeg mener bør ivaretas.

Innspill 1.

Slik det ser ut er veien planlagt fra Mandalskrysset til Mandalelva øst som en videreføring av gjeldende utbyggings strategi fra Dølebro til Mandalkrysset. Byggherre viser på denne strekningen en sterk aversjon mot broer og små tunneler. Terreng inngrepene her viser med tydelighet at Nye Veier foretrekker 40 meter høye skjæringer og gjenfylling av 40 meter dype daler mer en ønsket om å skåne naturen med en strategi på å bygge bygge kortebroer og små tunneler.

Nå planlegges en bro over Mandalselva i 40 meters høyde, dette er etter mitt syn ok. Det er imidlertid tenkt en «demning» med en 180 meter bred fyllingsfot, 30 meters høyde over dagens terreng og 260 meter lengde over området som kalles Stemmen. Dette er et myrområde, kanskje ikke verdifullt i kroner og øre, men denne myra er et CO2 lager og det blir et ekstremt stort natur inngrep. Over dette myrområdet bør det bygges en smekker bro. Med hensyn på miljø, trivsel og naturinngrep.

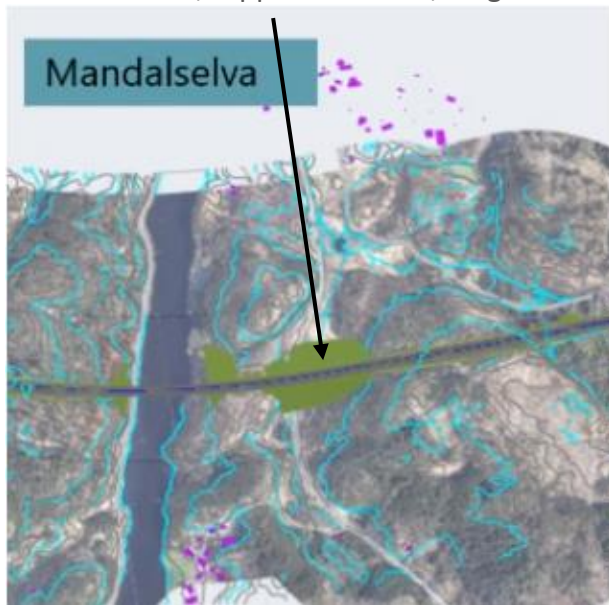


Mandalkrysset

Stemmen

Elva

Fyllingshøyde Stemmen, ca 30 meter over dagens terreng, Demning med fot på ca. 180 meters bredde, topp ca 30 meter, lengde ca. 250 meter. 400.000 tonnstein må sprenges og



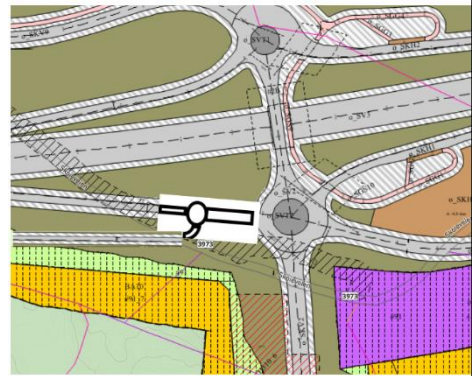
transporteres til stedet.

Om reguleringsmyndigheten godkjenner dette tiltaket, med denne kjempe vollen, må det da sikres at særskilt sykkel og gangsti etableres gjennom fyllingen.

Innspill 2

Tilgang til næringsområdet N2 vest.

I regulerings arbeidet med E-39, Mandalskryset, ble tilgang til næringsområdet N2 vest «glemt» i slutfasen. Det er et ønske om at dette reguleres inn. Det kan gjøres enkelt og trafiksikkert ved å lage en liten rundkjøring i retardasjonsfeltet fra vest. Hvis ikke dette gjøres vil trafikk til næringsområdet måtte penses inn på nåværende FV455. For å bidra til at nevnte rundkjøring ikke avvises av Nye Veier for å oppnå kostnadsreduksjoner, bør alternativet være at Nye Veier får et rekkefølgekrav om å etablere sykkel og gangsti til deres alternative innkjøring til N2 vest via FV455.



Mvh

Hans Seyffarth Stusvik(s)

Håkon Lohne, Nye Veier

E39- ALTERNATIVE LØSNING TIL PUMPING FRA MØGLANDSVANNET /MOSLANDSVANNET TIL SKADBERGVANNET

Når man planlegger store og komplekse prosjekter forkommer det at man ikke vurderer alternativer; fordi man binder seg til løsnings-linjer tidligere brukt. Pumping fra Møglandsvannet/Moslandsvannet ble antagelig valgt fordi denne var lik pumping fra Ommundsvannet.

Vannkvaliteten i Skadbergsvannet blir sakte men sikkert forringet ved pumpingen fra Ommundsvannet/Møglandsvannet, og blir ikke bedre hvis Moslandsvannet kobles inn.

Ljosevannet er råvannkilde for Holum vannverk som forsyner kunder i Holum og omegn. Ljosevannets avrenning av overskuddsvann er i vest til Møglandsvannet. Inntak til Holum vannverk er øst i Ljosevannet. Ljosevannet har meget god vannkvalitet or ingen behov for pumping.

Der har tidligere vært diskusjoner med Mandal kommune om overtagelse av Holum vannverk. Dette kan være til stor fordel for Holum da vannverket må antagelig oppgraderes i nærmeste framtid.

Eliminering av lekkasjer i Mandals fordelingsnett til 30% (nå 60% - 80% lekkasje av totalt rensed forbruk) vil i høy grad eliminere behov for tilleggs vann.

Ljosevannet og Skadbergsvannet kan enkelt og rimelig suppleres med borede brønner av liten diameter. Brønner grunnfjell gir forholds lite vann, og diameter av brønnehullet betyr ofte lite. Brønner kan ofte plasseres i «kolonier» med avstand 30-50 m slik at totalt utbytte økes for hver brønn. Fordelen med brønner er at de tørker ikke ut over pumpeperioder over tørke, 1-2 mdr. Grunnvann er av god kvalitet og er rent; trenger ikke rensing og brønner kan plasseres etter behov.

Borede brønner er rimelige, priser på 200 m dybde kan ligge på 100-200 000 per brønn.

Brønn-parker er tenkt plassert øst for Møglandsvannet og nær Skadbergsvannet øst. Borede brønner trenger lite vedlikehold og ingen monitoring når ikke er i bruk.

Planforslaget fra NV og spesielt Nodeland, er uansvarlig bruk av offentlige midler, uprofesjonelt og lite ettertinkt.

Dette generelle forslaget må gjennomgås av hydrologer og hydrogeologer og spesialister på vannverk design og drift.

Dette forslaget er basert på min research og 50 års erfaring; som spenner hydrologi, hydraulikk (vann) og design av vannverk og distribusjon, samt veierbroer og generell kommunal infrastruktur og bygninger.

Forslaget er fremmet som privatperson og er ikke diskutert med noe politisk parti i Lindesnes Kommune.

10.01.2021

Helge Lien

Gjervoldstad, 01.01.21.

INNSPILL E39 MANDAL VEST – HERDAL

LINDESNES KOMMUNE 4205, GNR. 110 BNR 5 OG 6. EIER JAN TORBJØRN GABRIELSEN.

Huset ligger veldig nærme planlagt E39 og jeg er bekymret for bokvaliteten i anleggsperioden og etter ferdigstillelse av E39. Jeg bor i dag på en fredelig og stille plass, og trives veldig godt med det. Jeg har en stall med to hester, i tillegg blir resten av gården brukt av barn og barnebarn som driver aktivt landbruk med kjøtt- og melkeproduksjon.

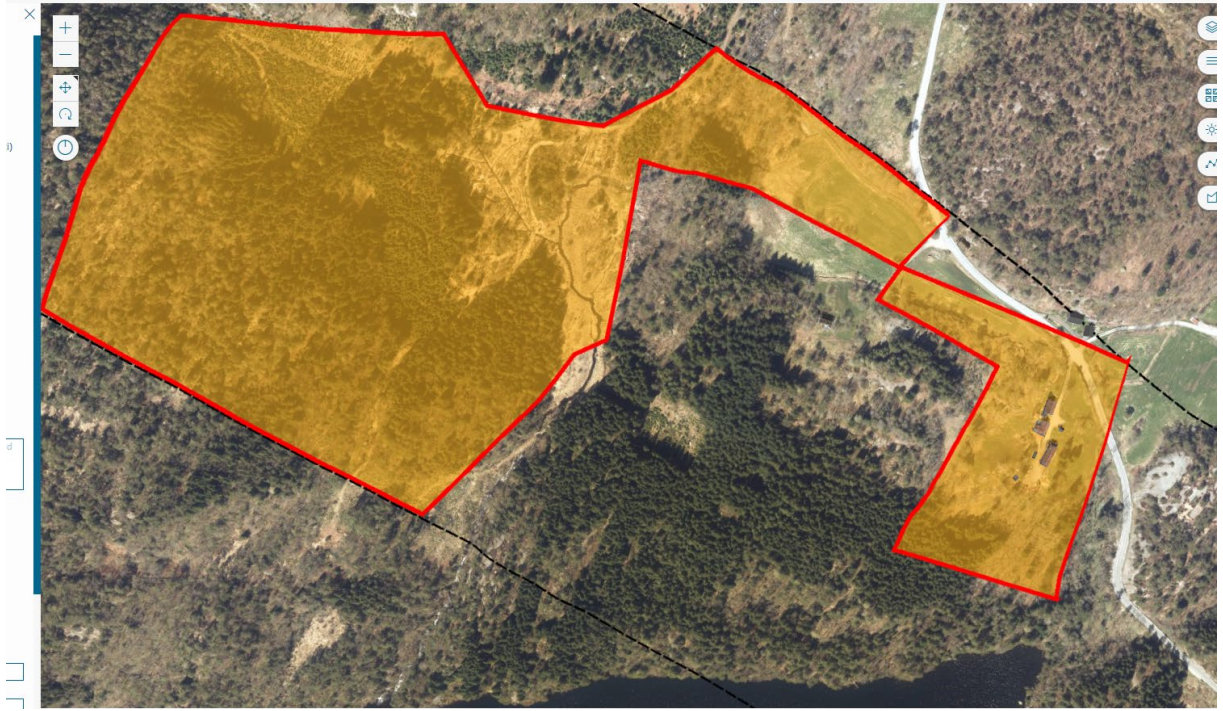
Jeg ønsker at dere vurderer følgende i forbindelse med detaljregulering:

1. Huset ønsker jeg innløst, da ulempene med å bo der i anleggsperioden og etter ferdigstillelse er så store at de vil ødelegge min livskvalitet. Huset mitt er et eldre hus og det vil kreve mye å få dette støyskjermet. Utearealene rundt huset vil, om mulig, også kreve mye arbeid å få støyskjermet.
2. Mest mulig landbruksareal bevares da dette er en viktig ressurs for kjøtt- og melkeproduksjon. Ønsker at overskuddsmasse/jord blir brukt til å øke jordressurser på gården. For eksempel; udyrket myr før tunnelinnslag til Vråheia blir brukt til oppsamlingsplass for masse, og myra kan deretter brukes som jordbruksareal. I tillegg har jeg også andre forslag til utnyttelse av overskuddsmasse og -jord.
3. Jordskifte for å bedre arrondering.
4. Tilgang til skog og beite blir ivaretatt.
5. Fallrettigheter. Min eiendom har fallrettigheter til Møglandsvannet.

Med vennlig hilsen

Jan Torbjørn Gabrielsen

E39 Detaljregulering Mandal - Lyngdal øst



Fra: Jon Harald Rømteland <jon.harald.romteland@gmail.com>
Sendt: onsdag 20. januar 2021 11:42
Til: E39ML@sweco.no
Kopi: Reidar Støle; Norleiv Fardal; Albert Gundersen
Emne: Innspill E39 Mandal-Lyngdal øst
Vedlegg: Innspill E39 Mandal-Lyngdal øst - forurensning.pdf; Innspill E39 Mandal - Lyngdal øst- fra berørte parter i Vestbygda.pdf

Hei
Som vedlegg meldes et nytt innspill som viser/beskriver forurensningsfare ved planlagt planfritt kryss i område Svartetjødna, med avkjøringsrampe til Udland.
(se vedlegg: Innspill E39 Mandal-Lyngdal øst - forurensning)

Da jeg har forstått at tidligere innsendte innspill ikke automatisk følger saken, så sendes også et innspill fra berørte parter, datert 02.11.2018.
(se vedlegg: Innspill E39 Mandal - Lyngdal øst fra berørte parter i Vestbygda)

Ta gjerne kontakt dersom noe er uklart.

Vennlig hilsen
Jon Harald Rømteland tel.9015 8070

Innspill E39 Mandal-Lyngdal øst

Stensland 20.01.2021

Fare for forurensning fra ny E39 til drikkevannskilden Tarvannet, og Storbekken.



Som det går fram av genererte høydekurver (markert med gult) i utsnittet ovenfor, så starter avrenningsområdet til drikkevannskilden Tarvannet flere hundre meter ovenfor Svartetjødna og på nordøstsiden av planlagt E39. Vannskillet går ved høybrekket, markert ovenfor.

Det vil bety at 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.

Planfritt kryss i dette området, samt avkjørselstrasè slik som vist ovenfor og fram til Udland, vil vanskelig la seg gjennomføre uten en betydelig fare for at både drikkevannskilde, laks, sjørret og ørret i Storbekken og Tarvannet i framtiden blir forurenset.

Dersom noe er uklart, ta gjerne kontakt.

Vennlig hilsen

Jon Harald Rømteland tel.9015 8070

Vestbygda 02.11.2018

Kommentarer til forslag om påkjørseltrasè til ny E39 Udland-Svartetjønn, viltproblematikk og fare for forurensning.

En påkjørseltrasè for ny E39 mellom Udland og område Svartetjødna, synes for oss som en svært uheldig løsning. Store deler av denne veien går gjennom et av de viktigste områdene for elg og hjort. En adkomst til ny E39, øst for Vigeland i øst,- og Herdal i vest, vil etter all sannsynlighet bli veivalget for de fleste av dem som skal videre øst- eller vestover på ny E39, utover/lengre avstand enn Mandal eller Lyngdal, selv om der skulle komme en ny trasè nordover med adkomst til ny E39 fra Udland eller Osestad.

For dem som skal til Mandal eller Lyngdal, blir det mest naturlig/gunstig for de fleste å bruke nåværende/gamle E39. Færrest mulig nye inngrep i dette området vil helt klart være den gunstigste løsningen m.h.p. natur, vilt og forurensning. Trasèen Udland-Svartetjønn ligger parallelt og like inntil den lengste hovedtilførselen av vann til Lindesnes kommunes drikkevannskilde Tarvannet. Storbekken som utgjør den største tilførselsbekken til Tarvannet, starter i område nedenfor Svartetjønn. En trasè i dette området slik som foreslått, vil utgjøre en betydelig risiko og forurensningsfare for kommunens drikkevannskilde.

Storbekken har en viktig bestand av sjøørret, røye, ørret og laks. Vi hadde for 2 år siden et prøvefiske i Fardalsbukta hvor vi bl.a. fikk en laks på 71cm, og en ørret på 400g. som ble sendt til analyse. Heldigvis viste det seg at innholdet av miljøgifter ennå er så lavt at fisken fremdeles er egnet som matfisk. Med en øket trafikkbelastning i dette området, frykter vi at leveområdet for fisk i Storbekken vil bli alvorlig truet.

NB! Området like vest for Svartetjødna ser ut for å være et meget viktig trekkområde for elg og hjort. Derfor er det påkrevd at der i dette området bygges en ordentlig viltundergang på ny E39, men også en i området øst for Bjeddansvannet (i Nye Veiers digitalmodell kalt Osestadvannet), hvor der er i dag er et kjent nord/sør-trekk mot Hovåsen nord for Udland. I tillegg bør der plasseres en trekkmulighet for storvilt øst for Svartetjødna mellom denne og Faksevann.

Vi er imponert over Nye Veiers åpenhet og interesse for innspill, og ser fram til at det også i praksis planlegges gode løsninger. Løsninger som tar hensyn til at framtidens generasjoner også får muligheter for fortsatt å få oppleve storvilt i våre skoger og nærområder, sør for den nye stamveien. Området mellom Lenesfjorden i vest, Tarvannet i øst, og en ny stamvei i nord, vil være et svært sårbart område, dersom der ikke anlegges tilstrekkelig med viltpassasjer i forbindelse med den nye stamveien.

Med hilsen

Berørte parter i forbindelse med ny E39, og tilførselsvei til ny E39 fra Udland til Svartetjødna:

Reidar Støle

Norleiv Fardal

Albert Gundersen

Jon Harald Rømteland

Fra: Jon Thommesen <jon.thommesen@teknos.com>
Sendt: mandag 28. desember 2020 16:41
Til: E39ML@sweco.no
Kopi: Håkon Lohne; Løset, Frode
Emne: Forslag til alternative ruter E39

Hei,

Jeg ønsker å videresende tidligere innspill til detaljreguleringen av E39 Mandal-Lyngdal .
Jeg har ved tidligere anledning forespurt om mulighet for å legge nye E39 ved Haugdal så langt «ned» i korridoren som mulig, ned mot Osestadvannet.....
Dette vil bevare friluftsområdet, dyretrekket og rekreasjonsområdet på aller beste måte.
300 meter fra nåværende utkast vil ha enorm betydning for dette friluftsområde, henviser til tidligere sendt mail (se under)

Fint med en tilbakemelding på at dette er riktig plass å henvende seg.

Godt nyttår...

Mvh Jon Thommesen

Distriktsjef
Teknos Norge As
Industriveien 28
3430 Spikkestad
Tlf: +47 99765100
Sentralbord : + 47 31294900
www.teknos.no



I forbindelse med jul og nyttår holder vi i år stengt f.o.m 23.12.2020 t.o.m 03.01.2021

Trenger du varer før jul? Husk å bestille i tide.

Bestillingsfrist for varer som ønskes levert før jul:
Postnr: 8000 – 9999 - 15. desember
Postnr: 4000 – 7999 - 16. desember
Postnr: 0000 – 3999 - 18. desember

Vi ønsker deg en riktig god jul og et g

Fra: Jon Thommesen
Sendt: torsdag 19. september 2019 16:06
Til: Håkon Lohne <haakon.lohne@nyeveier.no>

Kopi: frode.losed@sweco.no; Hollingsholm Karl Arne <karl.arne.hollingsholm@sweco.no>

Emne: Re: Sender e-post: Forslag til alternative ruter E39

Hei igjen,

En digresjon til tidligere mail, en ingeniør jeg har forhørt meg med mener at ved å legge veien lengst ned i korridor ved Osestadvannet vil man oppnå å korte ned tunellen med omtrent 200 meter, hvis dette stemmer, i tillegg til natur hensyn, så fremkommer et slikt forslag også veldig økonomisk fornuftig.

Mvh Jon Thommesen

Salgskonsulent
Teknos Norge AS
Industriveien 28
3430 Spikkestad
Tlf : 99765100

Fra: Jon Thommesen

Sendt: Wednesday, September 18, 2019 2:09:50 PM

Til: Håkon Lohne <haakon.lohne@nyeveier.no>

Kopi: frode.losed@sweco.no <frode.losed@sweco.no>; Hollingsholm Karl Arne <karl.arne.hollingsholm@sweco.no>

Emne: Re: Sender e-post: Forslag til alternative ruter E39

Hei,

Takk for raskt og utfyllende svar.

Mvh Jon Thommesen

Salgskonsulent
Teknos Norge AS
Industriveien 28
3430 Spikkestad
Tlf : 99765100

Fra: Håkon Lohne <haakon.lohne@nyeveier.no>

Sendt: Wednesday, September 18, 2019 2:05:27 PM

Til: Jon Thommesen <jon.thommesen@teknos.com>

Kopi: frode.losed@sweco.no <frode.losed@sweco.no>; Hollingsholm Karl Arne <karl.arne.hollingsholm@sweco.no>

Emne: SV: Sender e-post: Forslag til alternative ruter E39

Hei

Vi satser på å få landet områdereguleringen i november. Det er noe usikkerhet knyttet til kommunesammenslåing og også politisk prosess. Men dersom jeg tar utgangspunkt i at vi får et vedtak i november, så vil vi umiddelbart gå ut i markedet for å få på plass en totalentreprenør. Anbudsprosessen er tidkrevende og kan ikke ventes å være avsluttet før høsten 2020. Detaljreguleringen vil starte etter det. Jeg vil anta at men kan fremme en **detaljregulering** for politisk behandling med påfølgende (offentlig ettersyn) vår/sommer 2021. Da vil vår anbefalte veglinje være klar. Endelig vedtak kan skje høst 2021.

Vi jobber nå med å få opp kunnskapsgrunnlaget for vilt. Møtet i går var et ledd i det arbeidet. Dette er et arbeid som kommer til å gå frem til vår/sommer 2020 og danne grunnlag for de valg man gjør i detaljreguleringen. Vi tar med oss innspillet ditt i disse vurderingene.

Håper det var svar på spørsmålet.

mvh



HÅKON LOHNE

Prosjektleder

+47 977 14 881 | haakon.lohne@nyeveier.no

Nye Veier AS | Svanedamsveien 10 | 4621Kristiansand



This email (incl. attachments) is solely intended for the recipient and may contain confidential information. Have you received this email in error, please contact us as soon as possible, and please note that any publication, copying and distribution of confidential information is prohibited.

Fra: Jon Thommesen <jon.thommesen@teknos.com>

Sendt: onsdag 18. september 2019 12:32

Til: Håkon Lohne <haakon.lohne@nyeveier.no>

Kopi: frode.losed@sweco.no

Emne: Re: Sender e-post: Forslag til alternative ruter E39

Hei Håkon Lohne,

Jeg prøvde å ringe deg men det er mer hensiktsmessig å bruke mail med følgende spørsmål :

Jeg var på møte med Nye Veier og Sweco på Lindesnes kommunehus i går angående vilt-trekk og dokumentasjon av disse på strekningen Audna-Herdal.

For det første vil jeg igjen takke for raske og konstruktive svar på tidligere spørsmål.

I den forbindelse lurer jeg på når detaljreguleringen for endelig veg-linjevalg i korridor vil være klar ?

Jeg henviser til mitt tidligere forslag (alternativ 2 i forrige Mail) om å legge veglinjen så langt ned i korridor som mulig mot Osestadvannet, dette vil føre til at det kanskje viktigste og største vilt-trekket vil være uberørt av nye E39 og kjerneområdet for viltet vil være intakt med de eksisterende beiteområdene som ligger rundt Haugdal.

Sørsiden av «gamle» E39 vil også nyte godt av at dette vilt-trekket står uhindret for dyrene.

Det vil jo tilsi at vilt-trekket står omtrent helt åpent fra den nye brua ved Lene og helt over til Høiland.

Som tidligere nevnt vil vi kunne bevare et fantastisk sammenhengende og uberørt friluftsområde fra Osestadvannet og over til Gåsland.

Mvh Jon Thommesen

This email (incl. attachments) is solely intended for the recipient and may contain confidential information. Have you received this email in error, please contact us as soon as possible, and please note that any publication, copying and distribution of confidential information is prohibited.

Fra: Jon Thommesen <jon.thommesen@teknosgroup.onmicrosoft.com>

Sendt: onsdag 12. juni 2019 19:53

Til: Håkon Lohne <haakon.lohne@nyeveier.no>; frode.loset@sweco.no; Eline Rosenlind Falch <Eline.Falch@nyeveier.no>

Kopi: karsten@skovlyeiendom.no; katrine@skovlyeiendom.no; geir.gjertsen@broadpark.no

Emne: VS: Sender e-post: Forslag til alternative ruter E39

Hei,

Jeg henviser til tidligere innspill for området Haugdalsvatnet/ Osestadvatnet.

Etter gjentatt mail korrespondanse og innspill til Frode Løset hos Sweco ser det ut til at vilttrekk og friluftsområdet rundt Haugdalsvatnet blir hensyntatt under bygging av ny E39 Mandal-Lindesnes-Lyngdal med tunell mellom Haugdal og Grummedal.

Det er jo utrolig fint og særdeles viktig at disse ressursene blir ivaretatt, jeg vil takke Frode Løset hos Sweco og Nye Veier for god forståelse av dette.

For å kunne bevare mest mulig av dette området, i tillegg til å bevare kulturlandskapet rundt Haugdal, har jeg tegnet inn to alternativer i gjeldende korridor for E39, det er ikke profesjonelt tegnet men det bør være forståelig. (kartet jeg har fått tilsendt fra Nye Veier er opp ned, slik er også inntegnet forslag)

Alternativ 1 :

Ved å flytte veien og innslaget til tunellen 150 meter nærmere Osestadvannet vil man kunne ivareta kulturlandskapet rundt Haugdal som er særlig viktig for vilt og vilttrekk i området.

Ved å flytte veien disse meterne vil støyforurensingen også reduseres til hele friluftsområdet rundt Haugdalsvatnet. Ser også at veien er tegnet med en høyde på ca. 7-8 meter over eksisterende grunn, dette vil føre til ekstra stor inngripen i området og sjenanse av støy vil i tillegg være påtagelig og burde om mulig være mer hensyntatt ved å integrere trase bedre i terrenget.

Men ved å flytte trase de overnevnte meterne vil hjelpe i så henseende.

Alternativ 2 :

Dette er kanskje et noe ambisiøst alternativ men likefullt et alternativ som sannsynligvis er det aller beste for å kunne bevare mest mulig av friluftsområdet, kulturlandskapet og av viktig vilthensyn.

Hvis veien hadde blitt lagt omtrent som skissert så ville den bli lagt slik i landskapet at støyforurensing og sjenanse mot friluftsområdet rundt Haugdalsvatnet hadde blitt best mulig ivaretatt, støyforurensingen mot beboelse i området ville også blitt redusert på grunn av veiens alternative beliggenhet i terrenget.

Denne løsningen ville sikret større friluftsområde, bedre vilttrekk og som dere selv nevner fremdeles god tilgang til statlig friluftsområde nord for veikorridor.

Alternativ. 2 ville da gått mellom eksisterende bygg på Bjelland med den ulempen at våre bygninger burde vært flyttet/bygget nye på husmannsplassen Haugdal.

Denne gjennomføringen forutsetter et samarbeid med Nye Veier om flytting/bygging av bygninger.

Fordelen for Nye Veier ville vært å kunne oppgradere eksisterende vei langs Osestadvatnet som anleggsvei, i tillegg til å kunne benytte hele nedre mellom Bjelland og Osestadvatnet som anleggsområde.

For grunneier Karsten Skovly,

Mvh Jon Thommesen

Salgskonsulent

Teknos Norge AS

Industriveien 28

3430 Spikkestad

Tlf : 99765100

www.teknos.com



We have updated our policy statement in alignment to GDPR. For details, please check [policy statement](#)

We have updated our policy statement in alignment to GDPR. For details, please check [policy statement](#)

We have updated our policy statement in alignment to GDPR. For details, please check [policy statement](#)

Fra: Jon Thommesen <jon.thommesen@teknos.com>
Sendt: torsdag 14. januar 2021 19:02
Til: E39ML@sweco.no
Kopi: Håkon Lohne; Karsten Skovly; geir.gjertsen@broadpark.no; Løset, Frode
Emne: Innspill til veglinje E39 Mandal-Lyngdal Øst.

Innspill inn imot detaljreguleringen av nye E39 Mandal-Lyngdal Øst.

Det var gledelig å se at innspillet om alternativ veglinje og tunnelportal nærmere Osestadvannet er tegnet inn og vurderes som en av to hovedalternativer under Eikeråsheia. ref: Digital presentasjon på folkemøte i Lindesnes 13.01.2021

Planavgrensningen er satt slik at det er mulig å optimalisere veglinja inn mot detaljreguleringen.

Jeg vil henvise til tidligere innspill der jeg foreslår å legge veglinja og tunnelportalen så langt ned mot Osestadvatnet som mulig, planavgrensningen tillater dette og jeg vil gjøre oppmerksom på at dette alternativet vil være det beste for å kunne bevare et størst mulig sammenhengende friluftsområde i området nord for veglinjen.

Det er ingen tvil om at det blir stadig færre slike friluftsområder, og i Lindesnes/Lyngdal kommune er vel Haugdalsvatnet/ Storevatnet området i en særstilling i så henseende.

En beslutning om å legge veglinjen lengst mulig «ned» i planavgrensningen vil være til stor fordel for innbyggerne i Lindesnes kommune, dette vil i tillegg vise at dere i Nye Veier tar miljø og lokale hensyn på alvor og det vil være en positiv vinkling for hele prosjektet i kommunen.

Det vil vise en vilje til visjonen om en bærekraftig utbygging der også fokuset på «ikke prissatte konsekvenser» virkelig blir hensyntatt.

Tenk å kunne lage en firefelts motorvei igjennom et slikt område og i tillegg kunne bevare friluftsområdet omtrent slik det er i dag ?

På denne måten vil man kunne bevare et unikt og sammenhengende friluftsområde nord for valgt veglinje, støyforurensingen vil også reduseres betraktelig i forhold til rekreasjonsområdet rundt Haugdalsvatnet/Storevatnet.

Jeg håper dette blir sterkt vurdert inn imot detaljreguleringen og vi er optimister frem imot avgjørelsen.

For grunneier Karsten Skovly,

Jon Thommesen

We have updated our policy statement in alignment to GDPR. For details, please check [policy statement](#)

Fra: Jostein Handeland <jhande@hotmail.no>
Sendt: mandag 18. januar 2021 09:46
Til: E39ML@sweco.no
Emne: Vs: E39 Mandal- Lyngdal øst
Vedlegg: scan.pdf

Hei!

Som grunneier av Gnr,396 Brn,3 i Lindesnes kommune blir jeg sterkt berørt av ny E39 trase.

Det er i området store og lille Faksevann. Sender med et kart der jeg har merket av diverse traktor/kjøreveier inn i området.

Etter at veien er bygget vil jeg nødvendigvis få endel areal sør for den nye veien.

Er av stor viktighet at jeg kan komme inn og rundt i disse arealer fra eksisterende traktorveier. Må være mulig å kjøre inn i området med traktor. Jeg har også ei jakt/fiskehytte ved store Faksevann samt fiskerett i begge vann som har en verdi.

Om dette løses med flere underganger, eller bare en undergang og parallelle veier er av stor viktighet å få klargjort. Ser at det planlegges bro ved store Faksevann som ligger høyt i terrenget. Hvordan vil det virke i forhold til støy? Det er også viktig at jeg som grunneier blir kontaktet så vi kan komme i dialog.

Det er også stort vilttrekk i området. I bekken inn til lille Faksevann er det rester etter oppdemming og kvernhus. Kan gjerne påvise stedet, da jeg håper det kan bli bevart.

Dersom det må bygges tilførselsveier i byggeperioden er det av interesse å vite om det er noe jeg som grunneier kan beholde som tømmervei etterpå. Er også interessert i overskuddsmasse som kan brukes til leggeplass for tømmer eller annet.

Mvh
Jostein Handeland
Stilandsveien 536
4520 Lindesnes

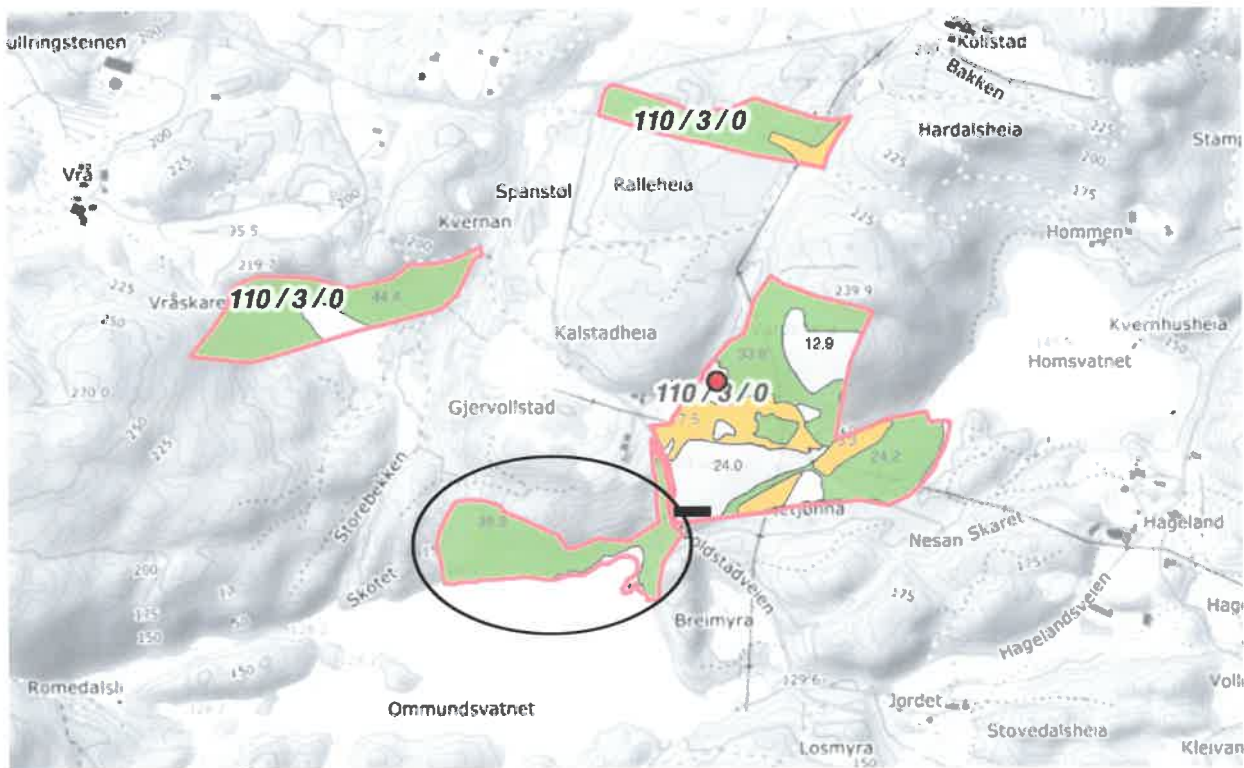
INNSPILL TIL DETALJREGULERING E-39 MANDAL-LYNGDAL

Vi kommer med et innspill som grunneiere til gnr.110, br.nr. 3-4 i Lindesnes kommune.

Det har vært, og er fortsatt en svært vanskelig og belastende situasjon å leve i årevis med usikkerheten rundt det å få en firefelts motorvei over deler av gården. Dette er ikke bare et sted på kartet. Det er skog, vann, jord og bygninger som har verdi langt utover det som kan takseres. Det er en del av arven til etterkommerne som vi innser at de likevel ikke får del i. Det er en del av vår livskvalitet og identitet som blir rasert.

For mange grunneiere på heia langs traséen har det ført til depresjoner, sykemeldinger og tanker som er verre enn det.

Derfor ber vi at dere i det minste tar hensyn til de, i den store sammenhengen, små innspillene vi kommer med her.



Kartet viser vår eiendom, 110/3/0. (Det riktige etter originale kart er 110/3-4).

Teigen som er innringet (snaut 40 mål) blir delvis lagt under fylling og i skjæring. Resten blir utilgjengelig. Det er i dag mulig å bygge skogsvei inn i teigen fra fylkesveien. Den muligheten mister vi.

Vi mister båt plass og bade plass, tilgang til rikt fiskevann, noe plantet skog og resten gammel skog som er temmelig urørt. Vi ber derfor at hele teigen løses ut.

Dersom det viser seg at teigen blir lite berørt, ber vi om kompensasjon for tapt areal og at NV forlenger en av anleggsveiene inn på teigen og ordner tinglyst veirettavtale med naboene.

Den korte, tykke steken viser ønsket støyvoll. Det er en kort voll og er en bagatell for NV å legge opp med overskuddsjord. Det vil i midlertid betyr svært mye for oss å få ytterligere skjerming mot lyd og lysforurensing, ut over rettigheter knyttet til stipulert støy.

mvh

Kirsti Kvidbergskår og Torbjørn Kloster

11.01.2021

INNSPILL TIL DETALJREGULERING AV E-39 MANDALSELVA - AUDNEDAL for strekningen Hageland - Gjervoldstad - Vrå

Etter en god befaring sammen med Håkon Lohne fra Nye Veier på strekningen Hageland-Gjervoldstad-Vrå i Lindesnes kommune, kommer vi med innspill til hvordan traséen kan detaljtilpasses en del vesentlige hensyn for berørte grunneiere i området. Vi anser det som små reguleringer av veien, men betydelige forbedringer mht. grunneiernes levekår og livskvalitet, og natur- og miljøhensyn. Vedlagte kart viser vårt forslag. Nummerne på kartet er forklart punktvis her.

1. Vråvannet er kultivert opp til et svært godt fiskevann med stor fisk, og en usedvanlig god gytebekk. Biologer fra Sweco karakteriserte gytebekken som så god at de i sin rapport ville anbefale tiltak for å spare den. Det går også fredet ål opp i vannet. Vedtatt trasé er tenkt på en fylling langs vannet, og vil dermed ødelegge det helt. Vårt forslag er å trekke traséen litt sør og ut på et flatt fjellparti. Det vil bevare vannet urørt.
2. Tunellen flyttes tilsvarende. Det gir dessuten tykkere fjell i tunellaket i hele lengden enn for vedtatt trasé.
3. I østenden unngår en fullt så store inngrep i Vråmyra. Fyllingen over myra blir kortere. Ut fra miljøhensyn sparer det vesentlig karbonutslipp ved masseutskifting. I tillegg blir det mindre inngrep i bekkene som både er gytebekk og yngelbekk for aure og har oppgang av fredet ål til Møglandsvannet. Det er også tegnet inn forslag til hvordan anleggsveiene kan viderebrukes som adkomstveier til skogen på eiendommene 110/1, 110/3 og 110/6
4. Vrågrenda skjermes i mye større grad både for visuelt og lysforurensing og støy
5. På Gjervoldstad vil bruk 110/6 fortsatt kunne være beboelig. Det blir det ikke med vedtatt trasé. All bebyggelse utsettes for mindre støy, visuell -og lysforurensing.
6. Strekket mellom tunellinnslaget (3) og Bjerland (7) foreslår vi lagt på sørsiden av Stovedalsheia slik at den heia kan være støyskjermende mot Hageland. Opprinnelig trasé vil påføre Hageland stor visuell -og lysforurensing og stor støyplage. Forslaget sparer også mer dyrka mark. Det er også tegnet inn forslag for adkomstvei til Hageland sin skog i Kleivanåsen
7. Forslaget vil også unngå eventuell problematikk rundt avrenning til Moslandsvannet, som er reservedrikkevann for Mandal. Mattilsynet påpekte i forrige høringsrunde mulige innsigelser ved forurensningsfare til Moslandsvannet.
8. Pilen viser eneste område for villtrekk mellom Moslandsvannet og Vråheia. Det er ikke noe villtrekk sørover fra Vråheia. Det stenges av Ommundsvannet. I Øst stenges det av Moslandsvannet. Det er mye rådyr som trekker i området. Elgstammen er i vekst og har gamle trekk sørover mot Holtheia og Skadberg. Hjortebestanden ekspanderer og streifdyr trekker samme vei som elg og rådyr.

For grunneierne på Hageland, Gjervoldstad og Vrå

Gunn Evy Hageland Børslid, Torbjørn Kloster, Jon Arnfinn Jakobsen

Innspill til detaljreguleringsplan for ny E39 mellom Mandal og Lyngdal øst.

Innledning

I forbindelse med planlegging og bygging av ny E39 mellom Mandal og Lyngdal øst, vil bygda vår bli rammet og vår nåværende bokvalitet vil bli betydelig berørt. Dette vil påvirke oss veldig, både under bygging og etter at veien er ferdigstilt. Vi ønsker derfor med dette å benytte oss av anledningen til å komme med noen innspill og presiseringer til utarbeidelse av detaljplanene som er under arbeid.

Vi har valgt å bosette oss i her av en grunn, nettopp for at vi verdsetter den stillheten og roen som vi har her i området som ny E39 nå planlegges bygget. Vår nåværende bokvalitet gir oss høy livskvalitet og våre tur, jakt og rekreasjonsområder er noe vi verdsetter meget høyt her.

Vi ber derfor om at 40 dB grensen for støy settes som krav i planleggingsfasen og til ferdig vei i de områdene hvor veien går i nærheten av turområdene, 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.

Våre innspill til detaljreguleringsplanen er derfor en presisering og utdrag fra eksisterende grunnlag som allerede foreligger, og bygger opp under fakta, krav og dokumentasjon som er utarbeidet rundt følgende tema:

Støy – et helse- og miljøproblem

Støy er et miljøproblem som rammer svært mange mennesker i Norge. Om lag 1,7 millioner mennesker er utsatt for et gjennomsnittlig utendørs støynivå over 50 dBA ved boligen sin, og bortimot en halv million mennesker er sterkt plaget av støy. De fire viktigste kildene er vegtrafikk, fly, jernbane og industri. Av disse er vegtrafikk den klart største kilden. Antall bosatte utsatt for støy over 55dBA fra vegtrafikk økte med 22 prosent (om lag 226 000) fra 1999 til 2011. I tillegg til befolkningsvekst i de støyutsatte områdene er det trafikkvekst og økt andel tungtrafikk som er de viktigste årsakene til økning i antall støyutsatte i denne perioden.

Opplevelse av å bli forstyrret under hvile og avkobling, i samtale, eller i en arbeidssituasjon bidrar til mistriivsel og redusert velvære og påvirker derfor folks atferd og helsetilstand. Langvarig irritasjon over støy kan også påvirke utvikling av sykdom, spesielt hos de som ellers er disponert for sykdom. Det er påvist at støy kan gi kortvarige fysiologiske forandringer som er typisk for psykisk stress. Stress kan være en medvirkende årsak til forskjellige helseplager, for eksempel muskelspenninger og muskelsmerter, som er svært vanlige årsaker til sykmelding og uførhet. Det foreligger også en rekke undersøkelser som viser økt risiko for forhøyet blodtrykk og utvikling av hjerte- kar sykdom.

Støy virker ofte sammen med andre stressfaktorer, og det er derfor vanskelig å skille klart mellom støyens virkninger og andre miljøpåvirkninger. Det er store individuelle forskjeller i følsomhet for støy, og det kan derfor være vanskelig å fastlegge en grenseverdi for støy som garanterer mot virkninger på helsen for alle. Jo lavere støyen er, desto mindre er risikoen for at negative virkninger på helsen oppstår.

Forstyrrelse av søvn regnes blant de mer alvorlige negative virkningene av støy. Uforstyrret søvn er en forutsetning for god fysiologisk og mental helse. Støy vil derfor kunne endre det naturlige søvnmønsteret, vanskeliggjøre innsovning og føre til oppvåkning. Konsekvenser av utilstrekkelig søvn er tretthet, nedsatt sinnsstemning, redusert yteevne og økt risiko for ulykker. Det er videre studier som tyder på at mangelfull søvn er forbundet med økt risiko for en rekke helseproblemer, som angst, depresjon, type 2-diabetes og hjerte-karsykdom.

I levekårsundersøkelsene utført av Statistisk sentralbyrå har over flere år rundt fem prosent av befolkningen angitt at de har problemer med søvnen på grunn av støy. Det er rimelig å anta en sammenheng mellom sosiale forhold og støybelastning. Det henger blant annet sammen med at boliger i støybelastede områder ofte er mindre attraktive og dermed rimeligere enn boliger i områder som er lite utsatt for støy. Slike områder oppfattes gjerne som mindre miljø- og helsemessig gunstige og er dermed ofte preget av stor gjennomtrekk. Det kan igjen føre til at de sosiale nettverkene blir svakere og til en opphopning av sosiale problemer. Flere undersøkelser viser at sosioøkonomisk status er en viktig faktor for å forklare ulikheter i helse, og en mulig opphoping av negative miljøfaktorer i områder med lav sosioøkonomisk status kan være med på å forklare noe av disse helseforskjellene. En større kartlegging av WHO av land i Europa viser at forekomsten av selvrapporterte støyplager er høyere blant dem med lav inntekt, men at mønsteret varierer med type land. Resultater fra EU 2011 viser at andelen som oppgir støyplager fra vegtrafikk eller annen nabolagsstøy i Norge er ca. 17 % blant dem med lav inntekt og om lag 12 % blant dem med høyere inntekt.

Nasjonale mål for støy

De nasjonale målene Norge har for støy ble fastsatt i 2007. Det ene målet er knyttet til utviklingen i støyplage på bred basis, samtidig ble det i 2007 valgt å ha en særskilt satsing på støyreduksjon for de som er mest støyutsatt.

Nasjonale mål for støy er:

- Støyplagen skal reduseres med 10 prosent innen 2020 i forhold til 1999
- Antall personer utsatt for over 38 dB innendørs støynivå skal reduseres med 30 prosent innen 2020

Målet om 10 prosent reduksjon i støyplage innen 2020 forutsetter en kombinasjon av at det utvikles virkemidler og gjennomføres tiltak nasjonalt, og at det internasjonalt utvikles og stilles krav om betydelig mer støysvake bildekk og kjøretøyer. Nasjonale tiltak omfatter blant annet legging av støysvake vegdekker, fartsreduksjon på veg, økt fokus på støysvake infrastrukturkomponenter i fornyelses- og utbyggingsprosjekter, støyskjerming og fasadetiltak. Målet om 30 prosent reduksjon i antall personer utsatt for over **38 dB innendørs støynivå**, kan oppnås ved en kombinasjon av kildetiltak og fasadetiltak.

Bygg og anleggsfasen

Bygg- og anleggsstøy (BA-støy) er kjennetegnet av at støyen er relativt sterk nær kilden, og at utslippet ofte skjer nær eller i bebyggelse. Støyen varierer mye og er ofte uforutsigbar. Særlig støy på kvelds- og nattetid kan være meget plagsom. Selv om større anleggsarbeider ofte kan ha betydelig varighet, er støyen likevel et midlertidig problem. Dette kompliserer en direkte sammenligning med plagethet fra varige støykilder.

BA-støy produseres både av de maskiner og verktøy som brukes, og gjennom selve arbeidsprosessene. Økt trafikk til og fra byggeområdene skaper også ulemper. For noen maskintyper kan demping av motorstøy være aktuelt på samme måte som for vanlige tunge kjøretøy, mens for andre operasjoner som spunting, peling og knusing av fjell ol, er det selve prosessen som dominerer støybildet og som det er av interesse å dempe.

Klima- og miljødepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging gir anbefalte grenser for støy fra bygg- og anleggsvirksomhet. Grensene er noe lempelige for kortvarig anleggsaktivitet på dagtid, men strengere for langvarig drift. Retningslinjene bør derfor legges til grunn av kommunen og tiltakshavere i reguleringsplanen, rammetillatelse, kontrakter og miljøoppfølgingsprogrammer for BA-virksomheten.

Et viktig virkemiddel for å redusere BA-støy kan være innarbeiding av strenge støykrav i anbudsdokumenter og sluttkontrakter. Det bør utarbeides en veileder til kommunen og byggherrer som generelt beskriver de mest støyende aktivitetene ved forskjellige typer bygg- og anleggsvirksomhet og en mal til hvordan kravsettingen til støy bør være i en byggekontrakt. Det bør også vurderes krav til bruk av støysvakt utstyr i prosjekter som ligger nær bebyggelse og som kan gi støyulemp. Hvordan en slik kravsetting kan gjennomføres bør utredes, og i den forbindelse bør man også se på effekt av bruk av støymerkede maskiner.

Støyhensyn i arealplanlegging

Det er derfor svært viktig å legge til rette for en god detaljplanlegging som forebygger støyproblemer. Forebygging gjennom riktig tiltak og arealbruk er sannsynligvis det mest kostnadseffektive tiltaket mot støy.

Klima- og miljødepartementet fastsatte i 2005 retningslinjen for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442). Retningslinjen gjelder utendørs støyforhold ved planlegging knyttet til de viktigste støykildene i ytre miljø og arealbruken i støyutsatte områder. Retningslinjen er blitt omstrukturert for å være mer i tråd med planprosesser. I tillegg er retningslinjen blitt tydeligere på flere vesentlige punkter.

Retningslinjen gir anbefalte utendørs støygrenser ved etablering av nye boliger og annen støyfølsom bebyggelse. Likeledes gis det anbefalte utendørs støygrenser ved etablering av nye støykilder, som for eksempel **veganlegg**, næringsvirksomhet og skytebaner osv. For innendørs støy viser retningslinjen til kravene i teknisk forskrift til plan- og bygningsloven. Gjennom å synliggjøre områder med potensielle støyproblemer vil utbyggere og arealplanleggere bevisstgjøres på at spesielle hensyn til støy kan være nødvendig. Bruk av støysoner som virkemiddel er derfor et viktig element i retningslinjen. Retningslinjen **skal** legges til grunn av kommunen, regionale myndigheter og berørte etater ved planlegging og behandling av enkeltsaker etter plan- og bygningsloven. Retningslinjen

anbefaler også at anleggseierne beregner to støysoner rundt viktige støykilder, en rød og en gul sone. I den røde sonen er hovedregelen at støyfølsom bebyggelse skal unngås og støytiltak på eksisterende boliger skal gjennomføres, mens den gule sonen er en vurderingssone hvor ny bebyggelse kan oppføres dersom det kan dokumenteres at avbøtende tiltak gir tilfredsstillende støyforhold. Dette gjelder også for eksisterende boliger.

Retningslinjen er veiledende men vesentlige avvik kan likevel gi grunnlag for innsigelse til planen fra statlige myndigheter, blant annet Fylkesmannen.

Folkehelseloven pålegger også kommune og fylkeskommune å ha nødvendig oversikt over helsetilstanden i befolkningen og de positive og negative faktorer som kan virke inn på denne. Der det er relevant, vil data på støy ligge til grunn i utarbeidelsen av lokale og regionale planer. Folkehelseloven bygger opp under plan- og bygningslovens bestemmelser om støy i arealplanleggingen. Som grunnlag for oversikten lager Nasjonalt folkehelseinstitutt hvert år folkehelseprofiler for fylker og kommuner hvor indikatorer på støy er inkludert.

Lyshensyn i arealplanleggingen

Lys fra veibelysning skaper lange strenger eller korridorer som er permanent belyst kan medføre en rekke problemer knyttet til lysforurensning, som søvnforstyrrelser, barriereeffekter, insekter som tiltrekkes av lyset m.m.

Det er publisert mye om helsemessige effekter av kunstig nattbelysning. Dette kan synes lite relevante for økologiske effekter, men gjennom studier av oss selv kan vi også bli oppmerksomme på effekter som kan gjelde i naturen. Det foreligger derfor en rekke studier av hvordan kunstig belysning kan ha helsemessige effekter både for oss selv og for andre organismer (Health Council of the Netherlands 2000). Forekomst av kreft settes således i sammenheng med både nattarbeid og kunstig nattbelysning, og kobles bl.a. mot endringer i melatonin syntesen (Megdal et al. 2005, Reiter et al. 2007, Stevens et al. 2009). Blinkende lys (flimring) er vist å ha uheldige effekter for mennesker (bl.a. hodepine og epilepsi, Wilkins al. 1989, Binnie et al. 1979 og Sandström et al. 1997).

Det har ikke vært anledning til å gå nærmere inn på dette fagfeltet i utredningene, men det vil utvilsomt være en faktor som må vektlegges sammen med effekter på det biologiske mangfoldet, bl.a. som en følge av en stadig økning i forekomsten av kunstig nattbelysning og en stadig utvikling av nye lyskilder. Det kan ta tid før vi får kunnskap om hvilke effekter de vil ha for det biologiske mangfoldet, et mangfold som vi på mange måter er avhengige av, enten gjennom produksjon av mat, andre økosystemtjenester som rekreasjon m.m.

Skal en kunne gjøre noe med lysforurensningen er det derfor viktig å ta dette inn tidlig i planleggingsfasen. Det er nødvendig med gjennomtenkte løsninger på problemet, som kan redusere eller fjerne konsekvensene av kunstig lys på naturen (se Perry et al. 2008). Dette kan også innebære at en slår av unødvendige lys, reduserer styrken på lyset, skjerner eller senker lamper, eller skaper naturlige lysbarrierer, som jordvoller/sanddyner eller beplantninger med trær, mellom lyskildene og viltområdene (Witherington & Martin 1996).

International Dark-Sky Association (2014) påpeker at den generelle antakelsen at mer lys betyr bedre sikkerhet, er en myte. Alt som trengs er riktig mengde på rett sted til rett tid. Mer lys betyr bare bortkastet lys og energi.

Føre-var-prinsippet

Det foreligger en rekke dokumentasjon på hvordan lysforurensning kan påvirke enkelte organismer, særlig i områder med flere forskjellige lyskilder, hvorav noen lyser hele døgnet. Det er rapportert om betydelig tilbakegang for mange arter, og det er grunn til å spørre seg om vi i dag over tid har fått utviklet egne bynære økosystemer med en overvekt av organismer som har evnet å tilpasse seg kunstig belysning. Hvis så, må vi ta hensyn til dette når nye lysplanen skal utarbeides, slik at nødvendige hensyn til naturen rundt oss kan bli ivaretatt på en best mulig måte.

Beholde eksisterende bo og livskvalitet

Til slutt vil vi igjen presisere at vi har valgt å bosette oss her av en grunn, nettopp for at vi verdsetter den stillheten og roen som vi har her i området som ny E39 nå planlegges bygget. Nåværende bokvalitet gir oss høy livskvalitet og våres tur, jakt og rekreasjonsområder er noe vi verdsetter meget høyt her. Håkon Lohne i Nye Veier har ved flere anledninger bemerket dette når han har vært her på befaringer. 40 dB grensen må derfor overholdes i de områdene hvor veien går i nærheten av turområdene og boliger. Her er det viktig at kommunen nå stiller krav i detaljplanen. Vi så hvordan det gikk ved tilførselsveien på østsiden av Mandalselva. Kommunen krevde 40 dB, men kom for sent på banen og fikk ikke gjennomslag for sine krav.

Med bakgrunn i overnevnte forventes det at disse forhold blir tilfredsstillende ivaretatt i utarbeidelse av detaljreguleringen og at dette videreføres og følges opp under hele byggeprosessen.

Med hilsen

Lill Marit og Kjell Audun Strømme

Haddelandsveien 297
4517 Mandal
Gnr 113, Bnr 3 Lindesnes

Lian den 13.01.2021

Våre innspill til detaljreguleringsplanen er utdrag fra eksisterende grunnlag og bygger opp under fakta og dokumentasjon som allerede er utarbeidet i følgende kilder:

- *Handlingsplan mot støy 2007–2011, med oppdatering ut 2015*
- *Veileder til retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442)*
- *Nasjonal transportplan 2014-2023*
- <https://www.nina.no/archive/nina/PPPBasePdf/rapport/2014/1081.pdf>
- <http://www.fhi.no/helsestatistikk/folkehelseprofiler/finn-profil>

Fra: Kjell Audun Strømme <kjellaudunstromme@hotmail.com>
Sendt: tirsdag 2. februar 2021 14:02
Til: E39ML@sweco.no
Kopi: 'lita02@live.no'; Kjell Audun Strømme; Kjell Audun Strømme
Emne: Innspill til oppstart av detaljreguleringsplan for ny E39 mellom Mandal og Lyngdal øst - Borehull og vannforsyning
Vedlegg: Kart med markering av borehull- privat drikkevannsforsyning.pdf

Til

Nye Veier/Sweco Norge AS
v/Marius Fiskevold
Postboks 80 Skøyen
0212 Oslo

Viser til telefonsamtale i dag med Marius Fiskevold og vil takke for at vi får lov å komme med 2 tilleggs innspill til detaljplanen.

1. På eiendommen vår Gnr 113 Bnr 3, har vi 2 borehull/drikkevannsforsyning med utmerket vannkvalitet og mengde slik de fremstår i dag. Begge borehullene er i daglig bruk og er boret med ca 30 graders vinkel ned/nordover og strekker seg langt inn mot det planlagte byggeområde for ny E39. Ber derfor om at dette tas hensyn til og at det medtas i den videre planleggingen. Ber også om at dere garanterer for opprettholdelse av kvalitet og kvantitet både under bygging og etter at veien er ferdig bygget. Plassering av borehullene er markert med rød sirkel i vedlagt kart.
2. Ser også at vår bolig ligger inne i et område som er definert som anleggsområde i områdereguleringen. Vår bolig ligger i et stille område og vi frykter at vår nåværende bokvalitet vil bli vesentlig forringet. Av helsemessige årsaker betyr stillheten veldig mye for oss. Sånn som vi ser det vil store deler av vårt uteområde bli betydelig berørt i forbindelse med bygging og når veien står ferdig.

Ber derfor om dialog/tilbakemelding på hvilke konsekvenser dette vil medføre for oss.

Se vedlagt dokument/innspill.

Med hilsen

Lill Marit og Kjell Audun Strømme
Haddelandsveien 297
4517 Mandal
Gnr 113, Bnr 3 i Lindesnes Kommune

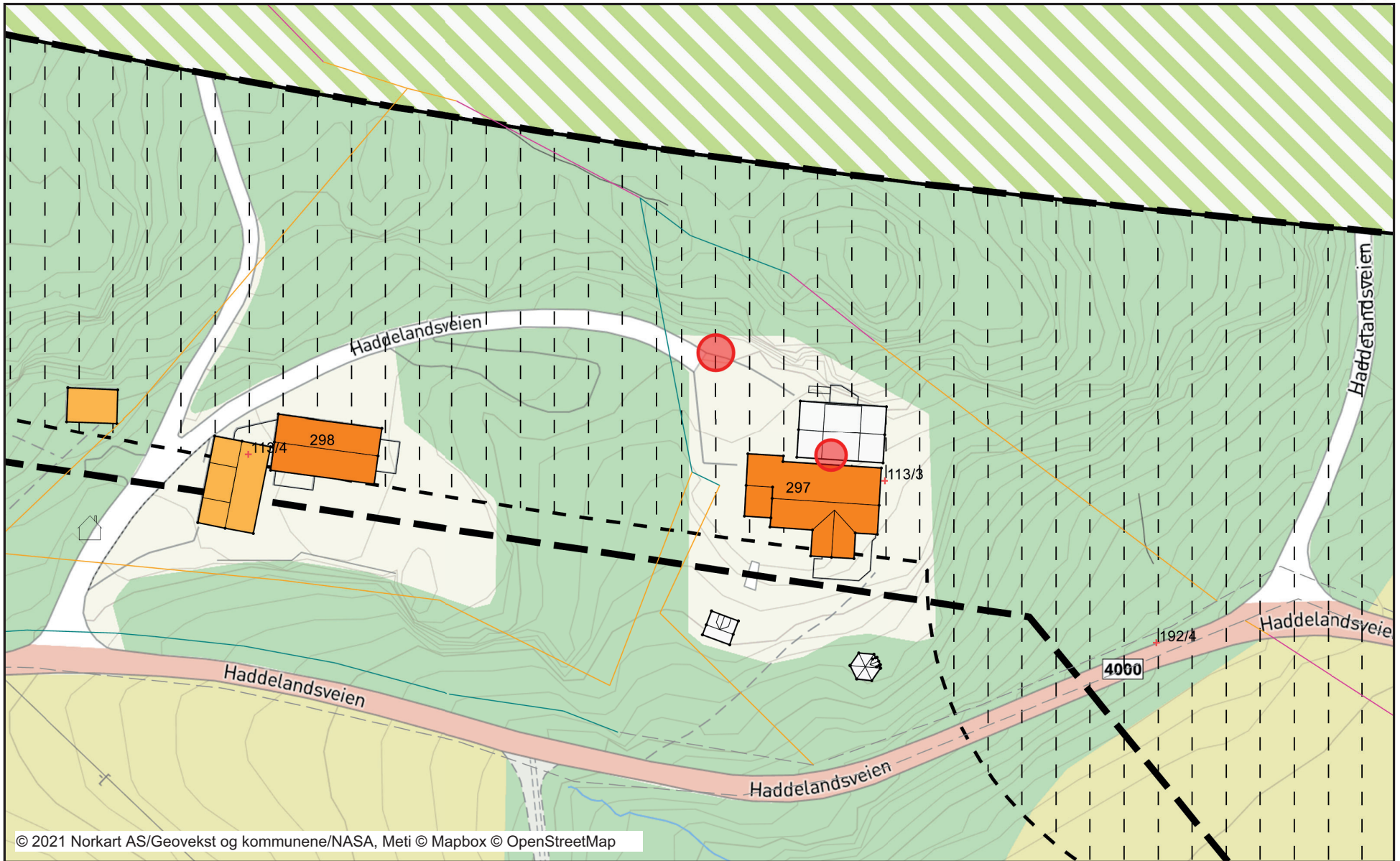


Markering av borehull - vannforsyning

Dato: 02.02.2021

Målestokk: 1:750

Koordinatsystem: UTM 32N



Tegnforklaring

Matrikkelkart		Bestemmelsegrense
Grunneiendom		Bestemmelsegrense midlertidig byg
Hjelpelinje veg		Reguleringsplan-Felles for PBL 1985
Hjelpelinje vannkant		Regulerings- og bebyggelsesplanomr
Grense <= 30 cm		Planens begrensning
Grense < 500 cm		Faresonegrense
Grense >= 500 cm		Formålsgrense
Matrikkel Tiltak (Avgjørelser i enkeltst.)	Abc	Påskriftfeltnavn
Godkj. Nybygg		
Godkj. Tilbygg		
Omriss Tiltak		
Eiendomsinformasjon		
Abc Gårds- og bruksnummer		
Bygninger		
Taksprang Bunn		
Bygning - Boligbygg		
Bygning - Andre bygg		
Annen bygning		
Bygning punkt		
Takriss		
Trapp inntil bygg, kant		
Veranda		
Bygningslinje		
Taksprang		
Mønelinje		
Låvebru		
Adresser		
Abc Adressepunkttekst		
Reguleringsplan- Landbruks-, natur c		
Vern av kulturninner og kulturmiljø		
LNFR-formål kombinert med andre :		
Reguleringsplan-Hensynsoner (PBL20		
Faresone - Ras- og skredfare		
Faresone - Høyspenningsanlegg (in		
Sikringsone - Nedslagsfelt drikkevan		
Sikringsone - Andre sikringssoner		
Angitthensynsone - Hensyn landskap		
Angitthensynsone - Bevaring kultur		
Båndlegging etter lov om kulturminn		
Reguleringsplan- Bestemmelseområ		
Bestemmelseområde- Midlertidig by		
Bestemmelseområde		
Reguleringsplan-Juridiske linjer og p		
Sikringsonegrense		
Angitthensyngrense		
Båndlegginggrense nåværende		

Innspill E39 Mandal-Lyngdal øst

Stensland 20.01.2021

Risiko for støyplager til vår hytte på gnr.392 bnr.1



Viser til innspill datert 3.11.2018, og ser nå at ny E39-trase kommer nærmere enn det dere har vist tidligere. I tillegg til det som er beskrevet i brevet den 3.11.2018 vil rampe til Udland og planfritt kryss med 2 rundkjøringer i dette område forsterke støyopplevelse fra hytta vår.

Jeg håper dere kan legge veien lengre nord, og bygges slik at støyen fra den nye E39 kan reduseres mest mulig mot hytta vår.

Håper at traseen fra Svartetjødna til Udland aldri vil bli bygd. Denne vil øke støyen mot hytta, og gjøre stor skade for viltet som har sine trekkruer på denne strekningen. Dette ble beskrevet nærmere i henvendelse i 2018.

Om påkjørselsrampe mellom Udland og Svartetjødna skulle bli aktuelt, bør der bygges i alle fall 2 sikre over-/underganger på de mest brukte trekkene.

Med hilsen

Norleiv M. Fardal tel.4527 1408

«E39 Mandal-Lyngdal øst»

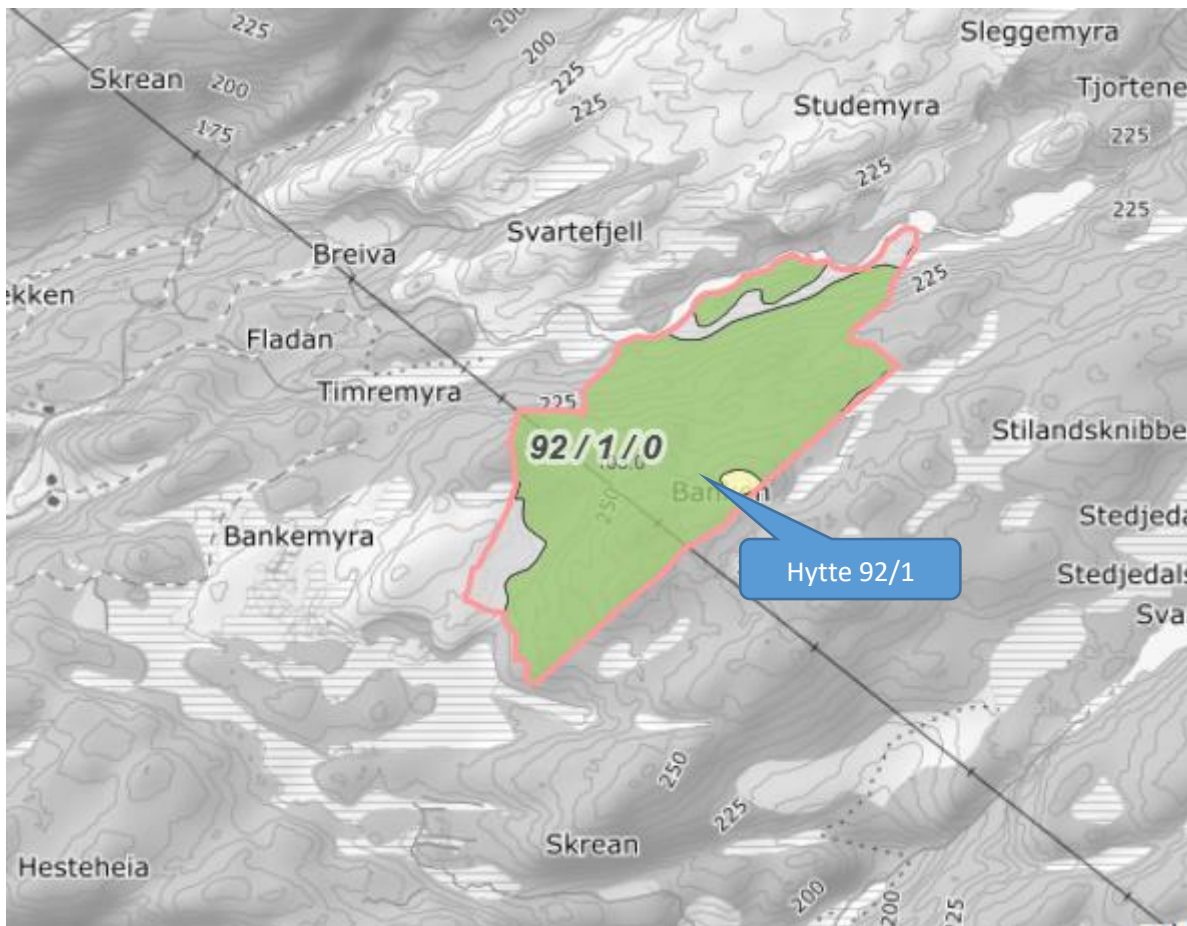
Steinsland 3.november 2018

Til Nye Veier AS

Uttalelse til trasè for ny E39 nord for Banken, gnr.92 bnr.1 i Lindesnes kommune.

På Banken har vi hytte som vi reiser til når vi skal bort fra trafikkstøy, og ønsker noen fredelige dager uten annet mas. Slik ny trasè er foreslått ser det ut for at det fort kan bli slutt på denne idyllen, dersom vi får en ny E39-trasè på norsiden.

Håper dere kan legge trasèen slik i terrenget at det blir minst mulig støy til det området som vi har hytta. (se skissen nedenfor)



Med hilsen

Norleiv Fardal tel. 4527 1408

E39 Mandal – Lyngdal øst

Innspill til detaljregulering av ny E39 - forbi Undal og Laustø.

Vi har med sjokk og vantro sett SWECO sitt forslag til veilinje over og gjennom Nedre Undal, Øvre Undal og Laustø.

Ved å velge denne veilinje vil disse gårdene i praksis bli rasert og forbli ubeboelige i eksisterende boliger i overskuelig fremtid.

Denne av SWECO foreslåtte veilinje harmonerer etter manges syn også dårlig med Nye Veiers gjentatte forsikringer om at man i størst mulig grad vil forsøke å unngå ødeleggelse av eksisterende bebyggelse og av dyrket mark.

Iflg bygdebok om Holum av Bjørn Slettan kan Undal ha blitt ryddet og bosatt så tidlig som rundt år 1000, dvs litt ute i Vikingtiden.

Kjær og Laustø er så i sin tur skilt ut fra Undal, etter at denne med tiden har blitt delt opp til Øvre - og Nedre Undal.

Mitt innspill går her ut på å legge veilinje litt lenger syd enn det animasjonsvideoen til Sweco/Nye Veier viser. Se vedlagt kartutsnitt med inntegnet forslag til en sydligere veitrase. Opptegnet trase har en bredde på nesten 40 m, noe som er litt i overkant etter hva jeg har forstått blir aktuelt, dvs at traseen kan justeres noe inn i forhold til den opptegnede.

Kartet er hentet fra NORKART og har en avstandsreferanse nederst til h. på 50 m.

Beskrivelse av sydlig trase forbi Undal, gjennom Løåsen :

Hvis man legger traseen over (evt. litt sør for) Bjørkåsen på Nedre Undal, noe som også er i hht. Swecos forslag, kan man etter å ha krysset veien inn til gården, gå inn i Løåsen like sør for bolig og uthus på Nedre Undal, enten ved en kort tunnel eller ved fjellskjæring.

Ved å bruke tunnel vil man da også få en viktig viltovergang i dette området. Navnet Elgveien, en sti som ligger i vestre kant av Løåsen og går ned til Haddeland, tyder på at her har vært elg fra gammel tid av.

Man vil så komme ut i NV-re kant av Løåsen for så å krysse en mindre (østre) del av Torvmyra og videre nord for knausen, Elefantfjellet, som ligger like øst/nord-øst for Vestre Kjær.

Man vil på denne måten kunne få en litt rettere og kortere vei og en trase som er langt lettere å kunne akseptere både for Nedre - og Øvre Undal sin del.

Man vil i tillegg unngå de enorme fyllingene forbi Nedre Undal som ellers ville legge gårdens bolighus i evig skygge, - og sist, men ikke minst vil man kunne unngå å presse folk fra gård og grunn, gårder som har vært i slektens eie i generasjoner og vært ryddet og bosatt siden vikingtid, og som antakelig kun har ligget øde en kort periode etter en kjent pandemi på midten av 13-hundretallet.

Ved å fortsette på en litt sydligere trase videre vestover vil også Laustø med sine sjeldne arkeologiske gravfunn og andre spor fra eldre romertid, relativt lett kunne spares/skånes ved å legge traseen et sted mellom Laustø og Lian.

Fylkeskonservatoren har ved direkte spørsmål antydnet at siden der er funnet både kokegroper og graver fra denne periode, er det stor sannsynlighet for at der også kan finnes bosetningsspor fra samme periode i området.

Man vil på denne måte også få fordelt på ulempene mht. nærhet til en 4-felts motorvei for de gårder og annen bebyggelse i det området som dette gjelder. Det er stor forskjell i å få en 4-felts motorvei gjennom tunet eller å få den samme motorvei på 100 - 200 m avstand fra hus og gårdstun.

Hvis man fortsetter videre vestover med en litt sydligere trase, vil man vil også lettere kunne få en større avstand til Moslandsvannet, og avrenning til dette burde kunne være langt enklere å forhindre.

Videre vestover har jeg ellers ingen sterke synspunkter bortsett fra at jeg synes det er positivt og forbilledlig at Sweco og Nye Veier vil forsøke å la veilinjene gå utenom bebyggelse og viktige arkeologiske funn.

Fordeler med en trase gjennom Løåsen :

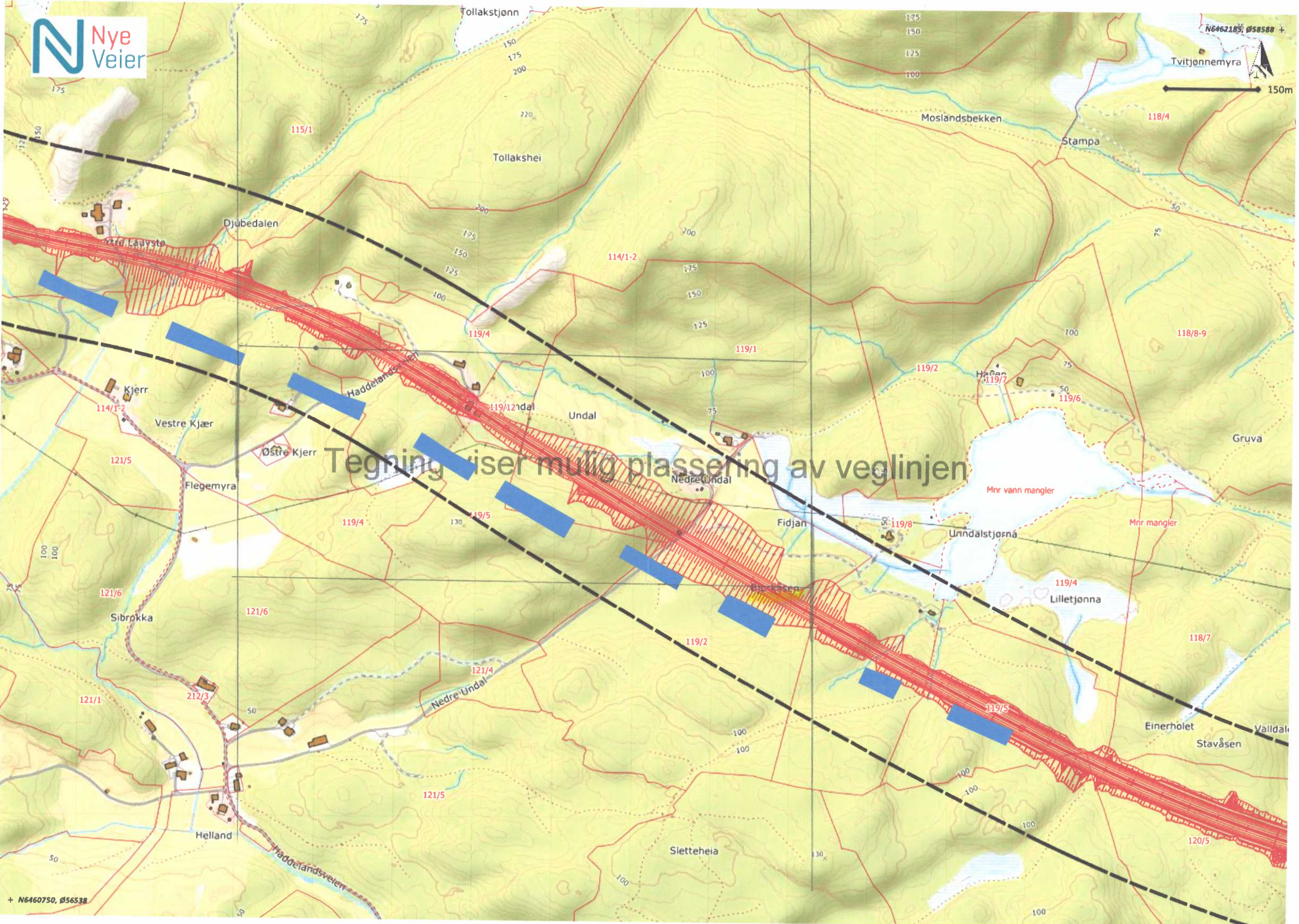
1. Det vil bli en litt rettere og litt kortere vei.
2. Man vil unngå å rasere eksisterende bebyggelse på Nedre Undal, Øvre Undal og Laustø.
3. Man vil redusere utgifter til erstatninger av hus, tun og dyrket mark.
4. Man vil spare utgifter til enorme fyllinger ved Nedre Undal.
5. Man vil slippe forflytning av matjord ved å unngå dyrket mark.
6. Man vil kunne unngå forsinkelser pga arkeologiske utgravinger i Laustø.
7. Man vil beholde vilt-trekket over Løåsen.
8. Man vil kunne bevare en gammel fredet kirkevei forbi Undal og Laustø.
9. Man vil kunne si at man i stor grad har forsøkt å unngå dyrket mark og eksisterende bebyggelse på Nedre - og Øvre Undal og Laustø.

Mvh. Odd G. Kvåle

Strengereidveien 65
4810 Eydehavn

Fhv. beboer på Øvre Undal
- og grunneier av g.nr 119, b.nr 9

Vedlegg : 2 kartkopi



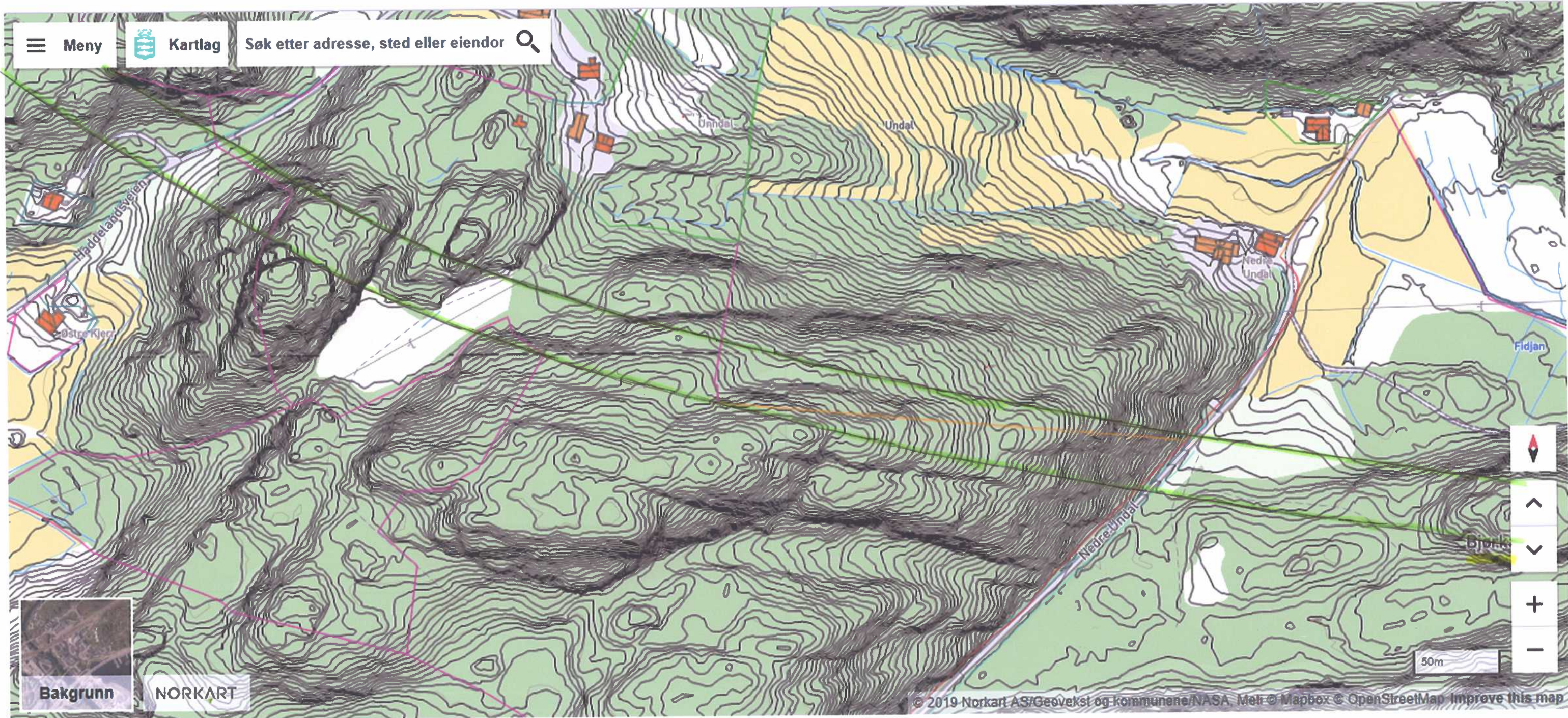
Tegning viser mulig plassering av veglinjen

☰ Meny



Kartlag

Søk etter adresse, sted eller eiendor 🔍



Bakgrunn

NORKART



© 2019 Norkart AS/Geovekst og kommunene/NASA, Mell © Mapbox © OpenStreetMap Improve this map

Sweco Norge AS
e39ml@sweco.no
Boks 80 Skøyen
0212 Oslo

INNSPILL FOR OMRÅDEREGULERINGSPLAN FOR E39 MANDAL – LYNGDAL ØST

Som grunneiere på Skofteland i Lindesnes kommune, gbnr/brnr 62/1-2-4-5 og 62/3 og nære naboer til nye E39 ønsker vi å komme med nye innspill angående

1. Steinfylling
2. Bru
3. Steinfylling og bru
4. Adkomstvei fra Bustad

1. Steinfylling

Produksjonslandskapet som er blitt høstet av i generasjoner vil bli helt undergravt av den planlagte steinfyllinga og viktig matjord forsvinner. Gbnr/brnr 62/1-2-4-5 med husdyrproduksjon.

Steinfyllinga vil dele skogseiendommene i to, både med tanke på skogsdrift og videre adkomst til eiendommene våre innenfor. Vi forsto det slik på det møtet den 13.jan at dersom det vart aktuelt med steinfylling så ville denne adkomsten til eiendommene og skogen kompenseres med kullvert. Vi er skeptiske til denne løsningen fordi vi forstår ikke hvordan dette skal ivaretas med tanke på vilt. Vi er svært skeptiske til at viltet vil bruke kullverten, spesielt når den skal deles med mennesker. Kanskje dere har tenkt å lage to kullverter, en for mennesker og en for dyr? Vet dere at dette vil fungere? Vi har ikke tro på dette.

Det går en gammel vei fra Øvre Skofteland og opp heia til Røyseland; «De gamle Skoftelandskleivene» eller «Postveien». Denne veien ble bygd i 1874 og var i bruk til 1972. Da ble den tilbakeført til grunneierne. Den blir nå brukt til gårds- og skogsdrift, turvei for fastboende og turister. Den er lagt inn hos fylkeskonservatoren som kulturminne. Vi mener denne veien ikke bør berøres; men fremstå slik den ligger i terrenget i dag.

Det renner en bekk gjennom dalen og heia innenfor, gjennom hele Skoftedalen. Dette er en bekk med fisk. Denne bekken renner ut i Audnaelva som er ei god lakselv. Nederste del av denne bekken er gyttested for sjøørret. Med ei stor steinfylling frykter vi at avrenning fra grusmassene vil bli så stor at den vil forurense både bekken og elva og dermed ørretyngelen som blir gytt her.

Vi er også svært bekymret for forurensing av brønnene våre. De ligger i området for steinfyllinga. og dette er vann vi bruker til husholdning (drikkevann) og til husdyra. I tillegg er vi helt avhengige av ei vannledning som ligger i ei «åpen» grøft og som frakter vann fra et tjern oppe i heia. Dette vannet er vi fire husstander som er helt avhengige av til vanning av dyrka mark og i hagane våre om somrene. Ved tørkesommer er det ikke nok vann i brønnene våre til både husholdning og vann til dyr og grøde. Da er vi veldig avhengige av dette tjernet som supplement til brønnene.

Vi forventer en permanent løsning slik at vi ikke står uten eller med forurenset vann verken under anleggstiden eller etterpå.

2. Bru

I utgangspunktet var det planlagt ei bru over Skoftedalen som vil få små konsekvenser for eiendommene våre. Ei total steinfylling vil som tidligere nevnt, stenge av og dele eiendommene våre i to samt hindre storvilt i å trekke innover skogene da vi ikke tror at en kullvert vil løse dette for dyra. Dette er et område med mye hjortetrekk, både fra vestsida av elva og opp i skogen. For å bevare både dyrs og menneskers adkomst til skogene våre samt bevaring av den gamle veien, vil ei bru over dalen være den beste løsningen.

3. Steinfylling og bru

Vi grunneier er opptatt av at naturen blir minst mulig berørt for at våre etterkommere skal kunne fortsette å bruke naturen til å hente ut tømmer/ved fra skogen og gå på jakt. En løsning med både bru og fylling vil både bekken, «Postveien», dyretråkka og generell adkomst til eiendommene våre bli ivaretatt. Vi har som tidligere nevnt, ikke tro på at viltet vil gå gjennom en minst 200 meter lang kullvert for å komme fra den ene siden av steinfyllinga til den andre! I hvert fall ikke om det skal være den samme som mennesker skal gå og kjøre med traktor andre bruksmaskiner gjennom.

4. Adkomstvei fra Bustad

Vi har forstått det slik at det er planlagt en adkomstvei fra Bustad og opp til anleggsområdet. Vi vil bare gjøre oppmerksom på at våre skogseierdommer og en lasteplass som vil bli berørt av denne veien.

Vi er veldig takknemlige for at vi blir på denne måten tatt med i prosessen, at vi kan komme med våre tanker og innspill omkring nye E39. Det er vi som kjenner områdene og vet hva konsekvensene av ny vei kan bli.

Vi ønsker tilbakemelding om at dette brevet er mottatt til skofteland@gmail.com . På forhånd takk!

Skofteland 17.01.2021

For grnr/brnr 62/1-2-4-5:

- Martha Bråddland, Audnedalsveien 281, 4520 Lindesnes
- Ragnhild Dale og Per Krogsrud, Audnedalsveien 285, 4520 Lindesnes

For grnr/brnr 62/3:

- Anny Lise Skofteland, Audnedalsveien 297, 4520 Lindesnes, eier 2/3
- for Marthine Skofteland, eier 1/3: Ivar G. Skofteland, Farmoveien 521, 4520 Lindesnes (fullmakt kan ettersendes dersom det er påkrevd)

Sweco Norge AS
e39ml@sweco.no
Boks 80 Skøyen
0212 Oslo

INNSPILL FOR OMRÅDEREGULERINGSPLAN FOR E39 MANDAL – LYNGDAL ØST

Som grunneiere på Skofteland i Lindesnes kommune, gbnr/brnr 62/1-2-4-5 og 62/3 og nære naboer til nye E39. Vi ønsker å komme med et nytt innspill til planlagt steinfylling ca 50 meter høy og ca 200 meter breid. Denne går over våre eiendommer, og ei dyrka mark mellom Valleråsen og Høgåsen (Skoftedalen). Denne steinfyllinga er et meget stort inngrep i naturen og vil bli synlig nedover dalen mot Vigeland. Steinfyllinga vil totalt stenge av et tur- og jaktområde som i dag er åpent.

Produksjonslandskapet som er blitt høstet av i generasjoner vil bli helt undergravt av den planlagte steinfyllinga og viktig matjord forsvinner. Gbnr/brnr 62/1-2-4-5 med husdyrproduksjon. Da vil denne teinfyllinga få store konsekvenser for drifta framover da vi vil miste ca 14 da dyrka mark.

Skogeiendommene våre vil bli delt i to med denne steinfyllinga både med tanke på skogsdrift og videre adkomst til eiendommene våre innenfor.

Det går en gammel vei fra Øvre Skofteland og opp heia til Røyselad; «Den gamle Skoftelandskleivene». Denne veien ble bygd i 1874 og var i bruk til 1972. Da ble den tilbakeført til grunneierne. Den blir nå brukt til gårds- og skogsdrift, turvei for fastboende og turister. Den er lagt inn hos fylkeskonservatoren som kulturminne. Vi mener denne veien må berøres minst mulig og fremstå slik den ligger i terrenget i dag.

I utgangspunktet var det planlagt ei bru over området som vil få små konsekvenser for oss. Ei total steinfylling vil som tidligere nevnt, stenge av og dele eiendommene våre i to samt hindre storvilt i å trekke innover skogene. Dette er et område med mye hjortetrek, både fra vestsida av elva og opp i skogen. For å bevare både dyretrek, adkomst til skogene våre og bevaring av den gamle veien, vil ei bru over dalen være mye bedre. Eventuelt delvis steinfylling slik at disse hensyna til naturen blir ivaretatt.

Det renner en bekk gjennom dalen/heia innenfor. Dette er en bekk med fisk som renner ut i Audnaelva, som er ei god lakselv. Med ei stor steinfylling frykter vi at avrenning fra grusmassene vil bli så stor at den vil forurense både bekken og elva.

Vi er svært bekymret for forurensing av brønnene våre. De ligger i området for steinfyllinga. og dette er vann vi bruker til husholdning (drikkevann) og til husdyra. I tillegg er vi helt avhengige av ei vannledning som ligger i ei «åpen» grøft og som frakter vann fra et tjern oppe i heia. Dette vannet er vi fire husstander som er helt avhengige av til vanning av dyrka mark og i hagane våre.

Vi grunneier er opptatt av at naturen blir minst mulig berørt for at våre etterkommere skal kunne fortsette å bruke naturen til fritid og lek i tillegg til å høste av naturen og forvalte verdien av mangfoldet den gir.

Vi er veldig takknemlige for at vi blir på denne måten tatt med i prosessen, ved at vi kan komme med våre tanker omkring nye E39. Det er vi som kjenner områdene og vet hva konsekvensene av ny vei kan bli.

Vi ønsker tilbakemelding om at dette brevet er mottatt til skofteland@gmail.com . På forhånd takk!

Skofteland 13.06.19

For grnr/brnr 62/1-2-4-5:

- Martha Brådlund, Audnedalsveien 281, 4520Lindesnes
- Ragnhild Dale og Per Krogsrud, Audnedalsveien 285, 4520 Lindesnes

For grnr/brnr 62/3:

- Anny Lise Skofteland, Audnedalsveien 297, 4520 Lindesnes, eier 2/3
- for Marthine Skofteland, eier 1/3: Ivar G. Skofteland, Farmoveien 521, 4520 Lindesnes (fullmakt kan ettersendes dersom det er påkrevd)

Som grunneiere på Skofteland i Lindesnes kommune gr.nr/br.nr 62/1-2-4-5 og gr.nr/br.nr 62/3, og nære naboer til ny E39 ønsker vi å komme med noen innspill til planlagt steinfylling på ca 60 m høy og 200 m brei. Denne er på vår eiendom og går over et dyrka jorde, kalt «Naudemyra». Denne går over dalføret mellom Valleråsen og mot Høgåsen. Ei så stor steinfylling er et stygt inngrep i naturen og lite pen å se på for mange i nærområdet. Den vil være synlig nedover dalen mot Vigeland, da den kan sees på lang avstand. Denne steinfyllinga er et stort inngrep i naturen, og vil bli en barriere for området mot nord-øst. I dette området var det i utgangspunktet planlagt ei bru over den dyrka marka, og den vil for oss grunneiere få svært få konsekvenser.

Produksjonslandskapet som det er blitt høstet av i generasjoner vil bli helt undergravd av den planlagte, store steinfyllinga; viktig matjord forsvinner. Da vi på gr.nr/br.nr 62/1-2-4-5 driver med husdyrproduksjon, kan det få store konsekvenser for driften framover da vi mister ca 14 dekar dyrka mark. Med ei bru kan denne marka fortsatt brukes til fôrproduksjon, det samme vil adgang til våre skogseiendommer heller ikke bli berørt. Dette er viktig med tanke på skogsdrift. Ved stor steinfylling vil området bli helt stengt for gjennomgang.

Det renner en bekk gjennom dette området som kommer fra dalen innenfor nord-øst, fra tjern og myrer i heiområdet ovenfor. Dette er en bekk med fisk, og er en gytebekk som renner ut i Audna-elva. Eiendommene våre grenser til Audna-elva som er en god lakseførende elv som vi har fiskerett til. Med en steinfylling frykter vi at avrenninga fra grusmassene vil bli for stor og forurense bekken og elva.

Vi har vannledning som ligger «åpen» i grøft ved siden av veien. Den kommer fra et tjern lenger oppe i heia. Vi er 4 husstander som er helt avhengige dette vannet til vanning av dyrka mark, vekster og hage. Vi har hver våre brønner til husholdning og driftsbygninger. Den ene brønnen til gr.nr/br.nr 62/1-2-4-5 ligger nedenfor «Naudemyra» og forsyner 2 husstander og driftsbygning med husdyrhold. Den andre brønnen er tilhørende gr.br/br.nr 62/3 ligger lenger mot vest og forsyner en husholdning med driftsbygning. Vi er svært bekymret for forurensning av drikkevannet vårt.

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.

Det går en gammel vei fra øvre Skofteland og opp heia til Røyseland; «De gamle Skoftelandskleivane». Denne veien ble bygd i 1874 og var i bruk fram til 1972. da ble den tilbakeført til grunneigerene. Veien går mellom bekken og skogkanten og blir nå mye brukt til gårds- og skogsdrift, turvei for fastboende og turister. Den er lagt inn hos fylkeskonservatoren i Vest-Agder som et kulturminne. Vi mener denne veien må berøres minst mulig, og viktig å framstå som den er ligger i terrenget.

Vi som grunneiere kan heller godta ei bru over dette området, som først planlagt. Ei stor steinfylling vil få store konsekvenser for oss, og det kan vi ikke godta.

Vi ønsker at dere ser på tidligere trassévalg, om de kan gjøre mindre skade.

Vi er opptatt av at generasjoner etter oss skal kunne fortsette å høste av naturen og forvalte verdien av mangfoldet den gir.

Vi ønsker tilbakemelding på at dere har mottatt dette brevet, til skofteland@gmail.com. På forhånd takk!

Skofteland 1.11.2018

For gr.br 62/1-2-4-5: Martha Brådland, Audnedalsveien 281, 4520 Lindesnes

Ragnhild Dale og Per Krogsrud, Audnedalsveien 285, 4520 Lindesnes

For gr.br 62/3: Anny Lise Skofteland, Audnedalsveien 297, 4520 Lindesnes, eier 2/3
for Marthine Skofteland, eier 1/3: Ivar G. Skofteland, Farmoveien 521,
4520 Lindesnes (fullmakt kan ettersendes dersom det er påkrevd)

Fra: Olav Tredal <olav@tredal.no>
Sendt: mandag 7. desember 2020 10:10
Til: E39ML@sweco.no
Emne: Dansaren

Hei

Nord for Blørstad ca ved 8950 m er det et kulturminne som kalles Dansaren. Dette var et samlingspunkt for gårdene rundt. Det er svært viktig at dette stedet blir bevart Ut fra terrenget ser det ut som det kan være mulig å bygge en kort tunell under der.

Da får man samtidig en viltovergang der hvor det er en mye brukt trekkvei Den gamle ferdselsveien mellom Blørstad og Grundeland blir også ivaretatt og det vil være mulig å komme inn til den del av Blørstadskogen som vil ligge nord for motorveien Mvh Olav Tredal Sendt fra min iPad

Fra: Olav Tredal <olav@tredal.no>
Sendt: tirsdag 19. januar 2021 22:54
Til: E39ML@sweco.no
Emne: Innspill til reguleringsplan E39

Hei
Vi flyttet til Blørstad for å komme bort fra trafikkstøy ved dagens E39. Nå får vi tilførselsveien foran oss og motorveien bak oss Vi håper inderlig at det kan lages god støyskjerming på begge disse veiene for Blørstadgården
Mvh Olav Tredal

Sendt fra min iPad

Roar Hellenen
Haddelandsveien 191
4517 Mandal

Sweco Norge AS
v/Marius Fiskevold
Postboks 80 Skøyen
0212 Oslo

Innspill til oppstart av planarbeidet med detaljreguleringsplan for ny E39 mellom Mandal og Lyngdal øst.

Undertegnede er eier av gnr. 121, Haddeland bnr. 4 og 5 i Lindesnes kommune. På gårdsbruket drives aktiv jordbruksdrift med 50 vinterfóra sauer samt skogbruk.

Jeg har følgende innspill:

A) På reguleringskart Mandal 1 som følger kunngjøring om oppstart av arbeid med reguleringsplan, ser jeg at deler av gnr. 5 kommer innenfor et område som er benevnt som «hensynssoner og bestemmelsesområder». Området er nærmere definert som #91 5. Jeg forstår det slik at dette er et område som defineres som «midlertidig bygge- og anleggsområde».

Det aktuelle området på bnr. 5 heter Flegemyra og er dyrket mark. Flegemyra er regelmessig grøftet, men jorda her er som navnet sier, myrjord. Den vil ikke fungere som midlertidig bygge- og anleggsområde uten at andre masser planeres utover dyrkamarka. Jeg ønsker ikke at andre masser (stein) legges utover området, da jeg frykter at stein vil trenge ned i den bløte myrjorda, og jeg er overbevist om at jorda etter en anleggsvirksomhet blir vanskelig å få tilbake i samme stand som den framstår i dag. Det må også forventes at grøftesystemet vil bli ødelagt om området tas i bruk som midlertidig bygge- og anleggsområde, og ny kostbar regelmessig drenering må da legges.

Samtidig er grensa for #91 5, i alle fall på Flegemyras vestre del, trukket rett over jordet. Dette mener jeg er litt underlig og fremstår noe tilfeldig.

Jeg ber derfor om at Flegemyra (Se vedlagte kart) på gnr. 121, bnr.5 fjernes fra #91 5.

B) Undertegnede driver all dyrka mark på de to brukene, gnr 119, bnr.1 og gnr. 119, bnr.2, på Nedre Undal. Det er viktig at veitilgangen til Nedre Undal opprettholdes under hele anleggsperioden, og selvsagt i tida etterpå også. På bnr. 2 ser inntegnet veilinje ut til å gå rett gjennom inngjerdet innmarksbeite. Jeg forventer at Nye Veier gjennom dialog avklarer hvordan driftsvanskene søkes løst.

C) Snuplass for tømmerbil. Ved Reinhardt Nøstdahls hus på Nedre Undal er det anlagt snuplass for tømmerbil. Denne snuplassen er anlagt for å kunne snu med tømmerbil med henger. Snuplassen benyttes av begge brukene på nedregarden, de to brukene på Øvre Undal (eiendommenes skogteiger ved Undalstjønna) samt bnr. 4 og 5 på Haddeland. Det er viktig at snuplassen kan benyttes i en byggeperiode, og også i tida etter bygging.

D) Faunapassasjer. Jeg har nøye lest rapporten fra Kurt Jerstad og Frode Løset ang. faunapassasjer på strekningen Mandalselva til Lyngdal øst og dermed merket meg antall registrerte dyr på strekningen og rapportens anbefalinger mht. faunapassasjer. Jeg finner det underlig at det ikke legges opp til faunapassasje mellom Nedre Undal og Mandalselva, nærmere bestemt i Nordskogen. Det står i rapporten at «Plasseringer av viltkameraene og befaringer har ikke gitt resultater som tilsier distinkte trekk som er mye brukt.» Vel, det ble på de to kameraene som var plassert i Nordskogen registrert 23 dyr (15 elg og 8 hjort) og 29 dyr (10 elg og 19 hjort). Det må også nevnes at på kameraet mellom Nedre Undal og Haddeland ble registrert 22 dyr (19 elg og 3 hjort). Undertegnede har deltatt på Haddeland jaktlag i en årrekke, og det er liten tvil om at Nordskogen er blant det aller beste elgterrenget jaktlaget disponerer.

Så må det også legges til at det i hele tidsperioden kameraene har vært i drift, har vært drevet anleggsarbeid med ny E39 like øst for Mandalselva. Dette har medført mye støy også på vestsida av elva, og dette igjen kan ha ført til at storvilt kan ha trukket seg unna området. Det er derfor sannsynlig at de registrerte observasjonene på kameraene i Nordskogen hadde vært enda høyere om det ikke hadde vært anleggsarbeid på østsida av Mandalselva.

Jeg ber om at Nye Veier tar en ny vurdering mht. faunapassasje mellom Nedre Undal og Mandalselva.

E) Turvei. Veien mellom Nedre Undal og Haddeland benyttes av mye turfolk. Mange går en rundtur fra Daleveien ved elva via Nedre Undal og Haddeland. Også folk fra Holum sentrum samt Mandal by benytter rundturen som rekreasjon. Det er viktig at en kulvert mellom Nedre Undal og Haddeland får belysning, siden kulverten må bli forholdsvis lang.

Mandal 17.01.20.

Vennlig hilsen

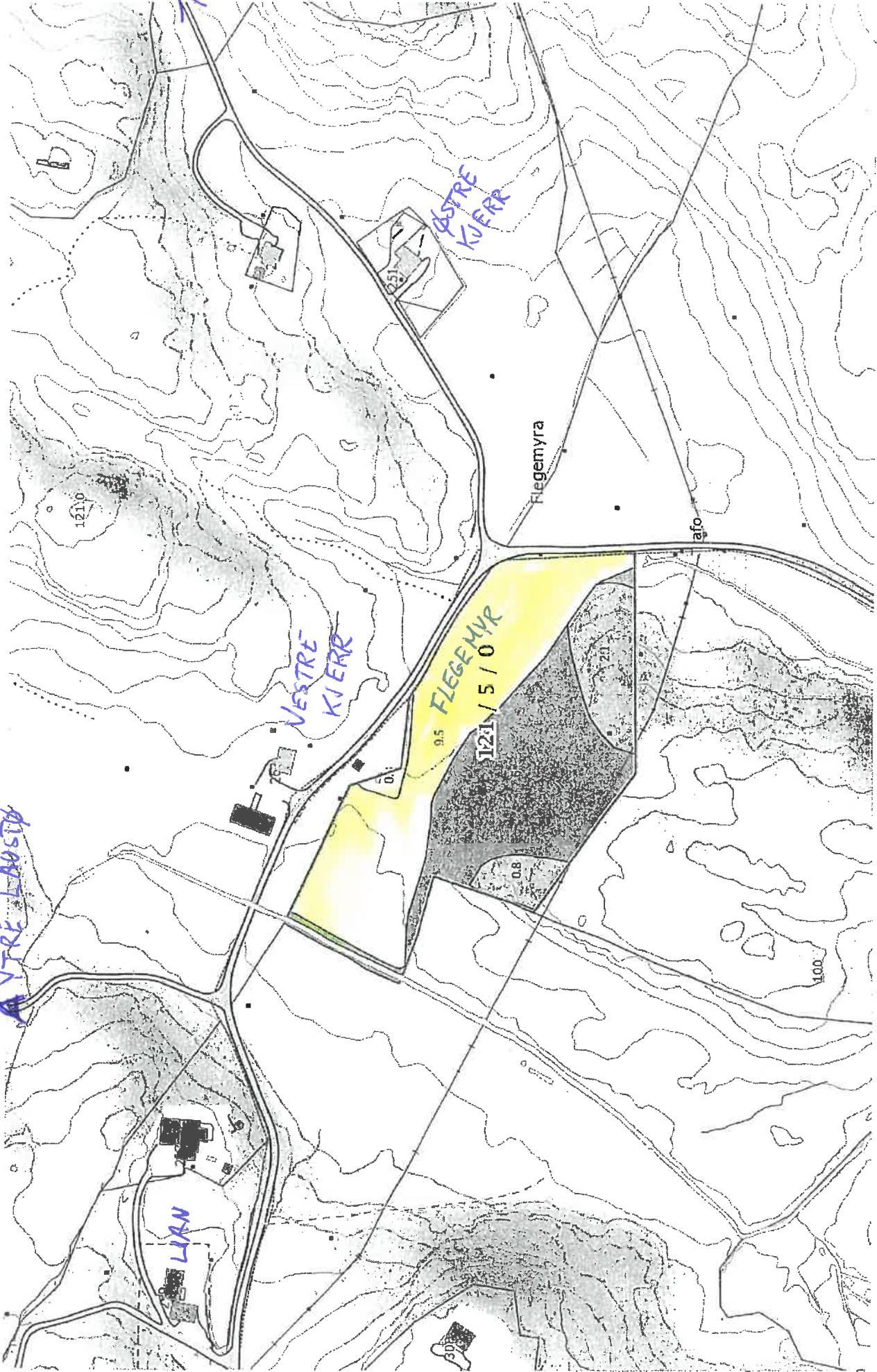
Roar Hellen

Roar Hellen

Landbrukseiendom 1002 - 121/5

Markslag (AR5) 13 klasser

A YTRE LAUSTØ



0 20 40 60m

Målestokk 1:2500 ved A4 liggende utskrift

skog+ landskap

Dato: 2014-09-30 09:42:31 - Side 1 av 1

Fra: Roar Sløgedal <roarslogedal@hotmail.com>

Sendt: onsdag 20. januar 2021 20:12

Til: Håkon Lohne <haakon.lohne@nyeveier.no>

Kopi: ragnar.slogedal@outlook.com

Emne: Vs: Trasevalg forbi Blørstad - innspill

Hei

Viser til underliggende epost samt samtale med Øyvind Rolfsen for noen dager siden.

Vi, flere av beboerne på Blørstad har tidligere sendt innspill til ny E39 forbi Blørstad.

Øyvind ble spurt om han kunne sende innspillene på nytt senest 20. januar.

Ettersom innspillet (i epost under) er fra 2018 og vi nå vet at det blir tunell gjennom Vråheia har vi oppdatert kartet slik

at starten av forslaget vårt er utgangen av den tunnelen, mens det tidligere var ved siden av Vrå.

Vi ønsker at veien legges på andre siden av Blørstad tjernet og videre passerer Grundelansvannet ved det smale sundet.

Vi mener dette er en rett og brukbar trase som både gir bedre kontrasving tilbake mot brua over Audnedalen og gjør at veien

kommer lenger bort fra Gårdstunet på Blørstad.

Kan du bringe innspillet inn til rett for slik at løsningen diskuteres, både som en løsning for brua over Audnedalen og for å skjerme Blørstad

fra umiddelbar nærhet til veien.

Mvh.

Roar Sløgedal

Også på vegne av Øyvind Rolfsen og Ragnar Sløgedal

T: 4812 0449

Vedlegg: Kart med påtegnet forslag til trase

>

Fra: Roar Sløgedal <roarslogedal@hotmail.com>
Sendt: mandag 24. september 2018 21:03
Til: haakon.lohne@nyeveier.no <haakon.lohne@nyeveier.no>
Kopi: Ragnar Sløgedal <treullfabrikken@epost.no>
Emne: Trasevalg forbi Blørstad

Hei

Har snakket med Øyvind Rolfsen og Ragnar Sløgedal som du hadde møte med på Blørstad.

Har oppsummert noe av det dere snakket om i et innspill til trasevalg fra noen av oss på Blørstad.

Vi tror at innspillene kan gi en marginalt bedre trase, både med tanke på enklere rimeligere bygging, kortere vei, og at den tar bedre hensyn

gårdtunene her på heia. Kan du videreformidle innspillene fra oss så argumentene kommer til de rette fora?

Hvordan ligger dere an nå? Det er noen uker siden sist noen av oss ringte. Har det vært bevegelse som gagnar en trase fremfor en annen?

Vurderes påkjørsel vest for Vigeland sterkere etter møte med Lindesnes politikere? Personlig er jeg uenig med dem og mener påkjørsel på denne siden av

Vigeland gir mye bedre adgang til Kristiansand, som er den desidert viktigste tilknytningen for vår region.

Mvh.

Roar Sløgedal

T: 4812 0449

Vedlegg: Kart med påtegnet trase fra møtet med Øyvind og Ragnar

Trase som krysser Grundelandsvatnet på sitt smaleste gjør at veien kommer lenger nord og man får slakere kontra-sving mot brua over audnedalen. Det er også et enklere terreng her enn dersom man går over Grundelandsvatnet lenger sør.

Trase bak Blørstadvatnet er rettere enn traseen nærmere Blørstad. Man kan holde på høyden man har fra Vråheia over eikelandsåsen og forsere Grundelandsvatnet i det smale sundet. En rettere trase med totalt mindre terreng å forsere enn traseer nærmere Blørstad, hvor det er bratt på begge sider av Grundelandsvatnet. Anlegget kommer lenger bort fra Gårdstunet på Blørstad som blir mye mindre skadelidende.

Kryss på Slettheia ligger utenfor bebygd område, på et flatt parti hvor det er enkelt og bygge. Krysset gir rask adgang fra Vigeland og østover, den veien flest mennesker skal, og som flere vil reise når veien tilgjengeliggjør arbeidsmarkedet i Kristiansand.

Dersom tilførselsveien legges opp på heia syd for Blørstad kan den begynne i kanten av Grimåsen og stige sakte og jevnt opp mot krysset på Slettheia. God byggegrunn og jevn stigning gir enkel bygging og lave byggekostnader. Ingen dyrket mark tas og grenda påvirkes mye mindre enn nærmere traseer.

Fra: Sørensen, Sylvi <Sylvi.Sorensen@vestagdermuseet.no>
Sendt: tirsdag 26. januar 2021 13:34
Til: E39ML@sweco.no
Kopi: Olsen, John
Emne: innspill E39 Mandal-Lyngdal øst

Hei

Jeg vil først beklage at innspillet kommer etter fristen. Jeg hadde dessverre ikke fått med meg det digitale informasjonsmøtet 11. januar. Vi har tidligere deltatt på informasjonsmøte, og har også hatt besøk av veimyndigheter her på museet i forbindelse med planlegging av veien og avkjøringsrampe.

Sjølingstad Uldvarefabrik ble etablert i 1894 og var i ordinær drift i 90 år. I dag er fabrikken en levende museumsfabrikk og fredet av Riksantikvaren. Vi produserer fortsatt ullvarer for salg på de gamle maskinene og har rundt 8500 besøkende gjester i året.

Jeg kan ikke finne noe detaljert kart over avkjøringsrampen, men slik jeg forstår det, kommer denne på Tredal. I og med at veien mot Blørstad er en smal grusvei, forstår jeg det slik at skiltingen blir rettet mot den asfalterte, og nåværende, adkomstveien, som er 3 km fra E39 i dag.

Vår bekymring er at bilister vil ta den korteste vei, og velge den smale, svingete grusveien. Er det tenkt oppgradering av denne? Hvis ikke, vil det være en fordel å skilte denne slik at lastebiler og busser ikke velger denne ruten.

Hvis dere kan sende meg et kart over området, ville det ha vært flott.
Ta gjerne kontakt hvis dette var uklart.

Vennlig hilsen

Sylvi Sørensen

Avdelingsleder // Sjølingstad Uldvarefabrik

Sjølingstadveien 297, 4513 Mandal

Tlf: +47 38 25 60 23 / mob: +47 41511707

vestagdermuseet.no

[Følg oss på Facebook](#)

Vi forteller din historie!

Fra: [thom foss](#)
Til: E39ML@sweco.no
Emne: innspill ny E39 Mandal/Lyngdal
Dato: mandag 18. januar 2021 13:20:27

Hei.

Viser til detaljregulering av ny E39 Mandal/Lyngdal og som grunneier av gård 89 b.nr 1,3 og 4 Høyland har jeg foreløpig disse innspill.

-Ny vei vil dele eiendommen i to er det viktig at atkomst til begge sider av veien sikres.

-Vedr vilttrekk vil jeg påpeke at det er mye mye vilt som beveger seg i området (tidvis sorte dyretråkk i området rundt "Breiheia/Skreak" midt i traseen til ny E39) som ikke er blitt dokumentert med kameraovervåking som avtalt, dette bekymrer meg da dette området også virker å være utelatt i rapporten om faunapassasjer. viltpassasje i dette området bør sikres over eller under ny E39.

-Når det gjelder endelig trasevalg henstilles det til at bebyggelsen på Høyland blir hensyntatt og skjermet så langt det lar seg gjøre da dette i dag er et veldig rolig område som nå blir endret for all fremtid.

Mvh

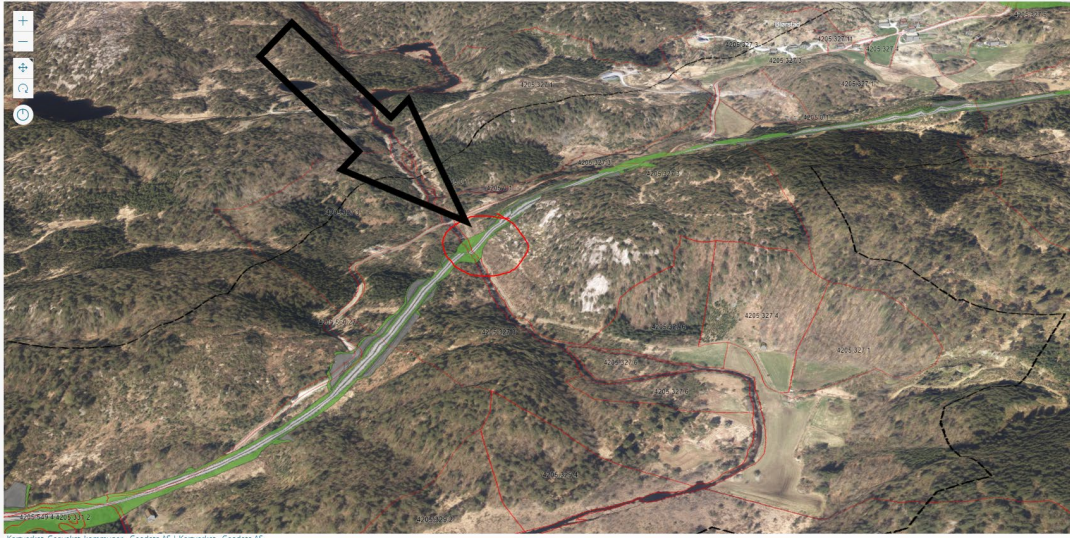
Thom Foss

Fra: Truls Ege
Til: romoel@veier.no
Kopi: romoel@veier.no
Emne: Medvirkning E39 område V8 og Romedal
Dato: onsdag 20. januar 2021 13:40:22
Vedlegg: jfms001.png
jfms002.png

Hei!
Ønsker å spille inn følgende opplysninger om tilkomststræser for hjortevilt og fiskevandring av anadrom fisk som vil bli berørt av ny E39.

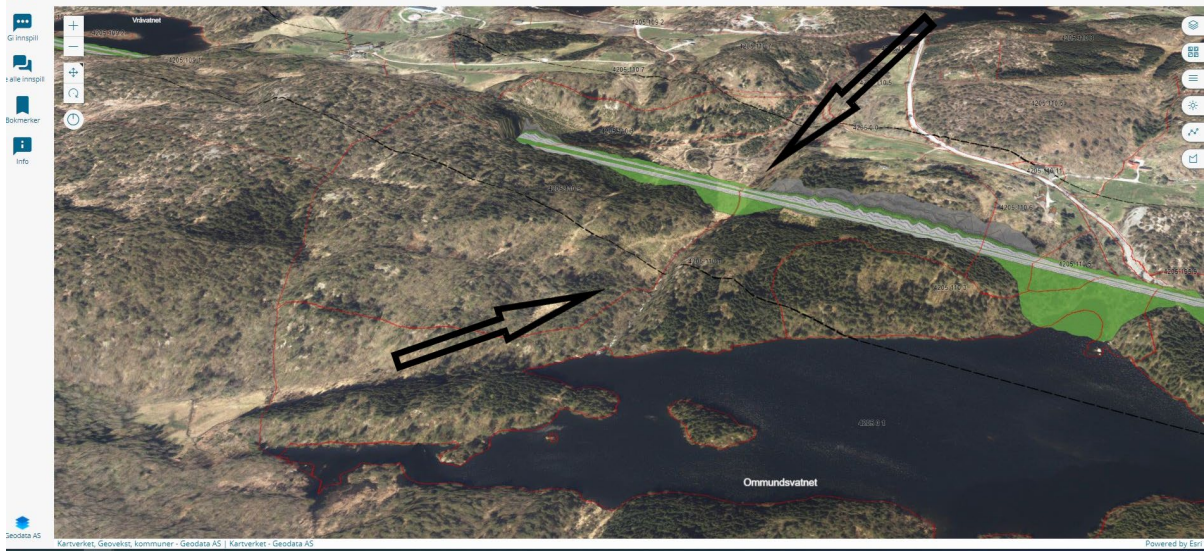
Jordene øst for Grimåsen er kanskje det hyppigst brukte beite, spesielt for hjort og rådyr, i området. En viltundergang eller bro ved Grimfjellebekken vil kunne være et naturlig krysningspunkt for hjortevilt som kan forhindre pågjerster på tilkomstveien. Pilen angir tilkomststræser for hjortevilt. Ved hundekjøtt i området så er motsatt vei den mest benyttede fluktruten.

Medvirkningsportal - E39 Detaljregulering Mandal - Lyngdal øst



På østenden av V8-tunnelen er det pr i dag tilsvarende hjortevilt-tråkk av både elg, hjort og rådyr, like der E39 krysser Storebekken. En viltundergang eller bro her vil også bli et naturlig krysnings punkt som kan forhindre pågjerster like før tunnelen. I tillegg er vi i gang med å bygge løketrapp i Spillingstadvassdraget, som på sikt skal gi anadrom fisk tilgang helt opp til Maglandsvannet. Siste strekk mellom Ommundsvannet og Maglandsvannet går opp Storebekken. Så det er viktig at det tas med i beregning når ny vei bygges. Både vilt-tråkket og Storebekken går i dalsåkket mellom pilene.

Medvirkningsportal - E39 Detaljregulering Mandal - Lyngdal øst



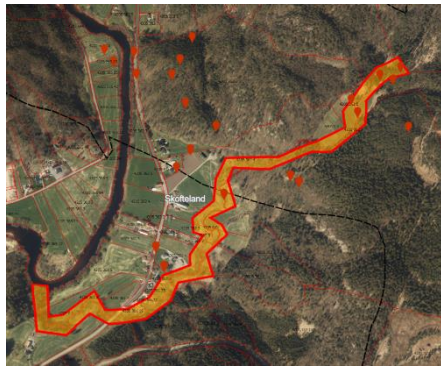


Mvh
Truls Ege
Tlf: 99695700
Romelalsveien 121
4513 Mandal

The information contained in this message may be CONFIDENTIAL and is intended for the addressee only. Any unauthorized use, dissemination of the information or copying of this message is prohibited. If you are not the addressee, please notify the sender immediately by return e-mail and delete this message.
Thank you


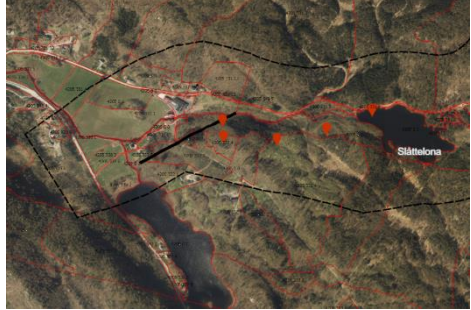
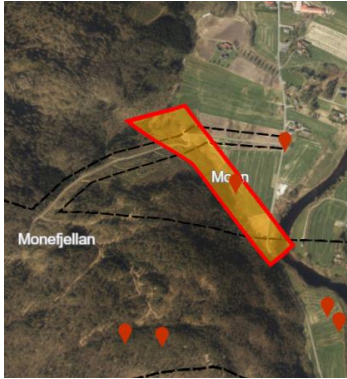
Innspill fra Din E39



Organisasjoner, lag, foreninger og politiske partier


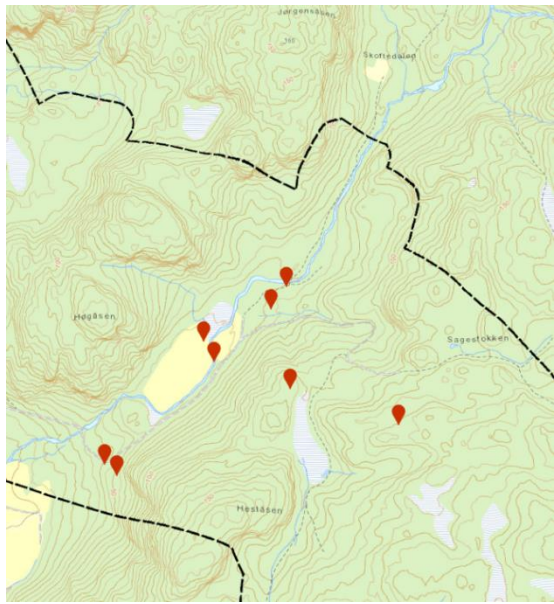
Nr.	Navn	Innspill	Dato	Utklipp fra Din E39
15	Lindesnes barne- og ungdomsråd v/ Johan Aatlo Holmesland	Vi vil gjerne påpeke viktigheten ved et rent drikkevann, for kommunens innbyggere, og ikke minst barn og unge. Vi vil også gjerne påpeke friluftsområdene som kan bli påvirket, og som barn og unge muligens benytter seg av. Eksempelvis Speideren. Litt usikker på om noen turstier og lignende blir påvirket, men bare noe vi ønsket å påpeke.	19.01.2021	
16	Lindesnes jeger og fiskeforening v/ Steinar Haaland	Vern av gytebekk. Denne bekken har en stor bestand av brunørret, og er en gytebekk for sjøørret og laks. Det er viktig at bekken vernes mot slam og fyllinger.	13.01.2021	

		Vern av gytebekk. Denne bekken har en stor bestand av brunørret, og er en gytebekk for sjørørret og laks. Det er viktig at bekken vernes mot slam og fyllinger. Nedre del av bekken på selve Skoftelandsflata er av spesiell interesse, da brunørret fra Audna trekker inn her når laksevandringa starter i elva.	13.01.2021	
24	Vallerås vel v/ Tove og Osmund Norum	Viser til de 4 alternativene som ble presentert ved Vallerås. Dersom planen er å bevare mest mulig av bomiljøet i Vallerås, så må det sydligste alternativet velges slik at E39 kommer lengst mulig vekk fra bebyggelsen. Det bør også legges inn støyvoller langs E39 slik at omgivelsen blir minst mulig berørt av trafikkstøy. Vollene vil også skjerme mot innsyn på veien. Det er også positivt at veien blir lagt lengst mulig vekk fra Grundelandsvannet. For oss som bor i Vallerås er det viktig å bevare bokvalitetene som stedet har; natur og rolige omgivelser. Støyvoller bør også etableres i tidlig fase slik at disse også kan ha en funksjon i anleggsfasen. Til info så benyttes tjernet som vannkilde for boligene i Vallerås.	20.01.2021	
25	Vestheia Jaktlag v/ Jostein Hageland	Det må reguleres inn et krysningsspunkt for vilt i dette området. Det er alt for stor avstand mellom de to andre krysningsspunktene i Djupedalen og på Vråheia.	20.01.2021	



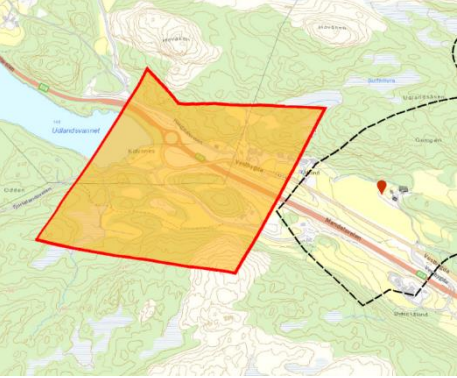
Grunneiere, privatpersoner og næringsliv


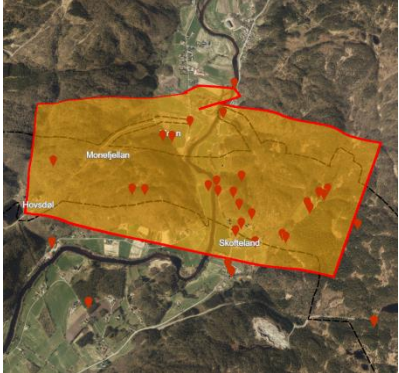
Nr.	Navn	Innspill	Dato	Utklipp fra Din E39
27	Albert Ragnar Gundersen	<p>Ser at forslaget til ny vei går over denne gårdens bebyggelse. Dette er ikke, sett fra vår side, greit.</p> <p>Gården er gammel, godt vedlikeholdt, med jordbruk/skogbruk, kulturhistorie, natur og miljø.</p> <p>For å ta vare på bebyggelsen og noe av gårdens særpreg, samt framtidig bruk, ønskes det at veilinja legges lenger nord og vest for husene.</p>	19.01.2021	
28	Arne Kleiven	<p>Innspillet er at veien bør legges mere mot øst i en skjæring slik at bebyggelsen i Trædalsbakken blir skjerma bedre.</p>	17.01.2021	
36	Dag Yngvar Vigmostad	<p>Det må tas hensyn til økt vannføring i Økslebekken ved omlegging av små bekker og div. på Monefjellet. Slik at det unngås stadige flommer og utrenning av masser langs bekken. Kan være et alternativ i steinsette hele bekken for å unngå dette.</p>	18.01.2021	

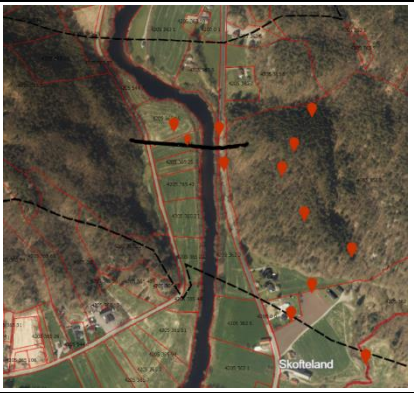

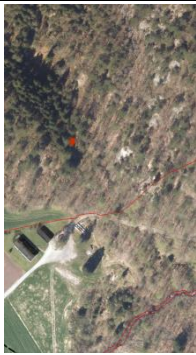
		<p>Viktig at brua over Audna blir dradd langt inn på fjellene på begge sider av dalen. Dette for å ikke få høye steinfyllinger ut mot den åpne dalen. De vil framstå som store vegger og stenge sollys for hus og eiendommer langt oppover dalen.</p>	18.01.2021	
39	Geir Berget	<p>Svartefjell rasteplass (sydgående trafikk)</p> <ul style="list-style-type: none"> -Naturlig rasteplass -Terrengtilpasset med god støyskjerming mot forbipasserende trafikk -Ladepunkter for EL-biler -ladepunkter og hvileplass EL-lastebiler <p>Vennlig hilsen Geir Berget</p>	03.01.2021	




		<p>Svartefjell rasteplass (nordgående trafikk)</p> <ul style="list-style-type: none"> -Naturlig rasteplass -Terrengtilpasset med god støyskjerming mot forbipasserende trafikk -Ladepunkter for EL-biler -ladepunkter og hvileplass EL-lastebiler <p>Vennlig hilsen Geir Berget</p>	03.01.2021	
41	Geir Norum	<p>Skofte dalen bør bevares mest mulig urørt med å bygge bro fremfor veifylling. Dalen et viktig tur- og rekreasjonsområde som benyttes flittig av befolkningen på Skofteland, Bustad, Buhølen, Melhus m.m. Det er også et område hvor mye vilt oppholder seg, spesielt hjorten. den beste løsningen vil være å trekke veien så langt nord som mulig for også at veien skal bli minst mulig synlig fra Audnedalen/Skofte dalen.</p>	18.01.2021	

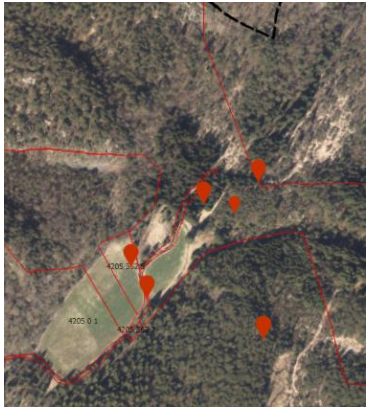


		<p>Tilførsel vei mot Vigeland: Ved Slottelona "Stemmen" er det 2 badeplasser som benyttes av innbyggerne på Vigeland. Veien må legges slik at at badeplassene ikke blir berørt samt at man får tilgang til disse etter at ny vei er etablert Badevannskvaliteten må også sikres.</p>	<p>18.01.2021</p>	
<p>45</p>	<p>Hans Olav Skretting</p>	<p>Fv460 er i dårlig stand og smal flere steder. Det bør tas hensyn til og utbedres i anleggsperioden slik at man kan spasere/sykle trygt sammen med trafikken og arbeidet. Samtidig sørge for at Fv460 blir i bedre stand etter arbeid er slutført slik at vi som bor i nærheten får noen "goder" etter anleggsperioden er over.</p>	<p>19.01.2021</p>	

48	Henning Helliesen, Terje Thorsen, Einar Linkjendal, Astrid Foss, Thom Arne Foss, Ole Henrik Foss	Som grunneiere på Monefjellan er vi opptatt av at vi får en ny adkomstvei fra Foss til arealet sør for ny E39 på Monefjellan. Ny E39 vil avskjære dette området for alle, både mennesker og vilt-trekk. Vi som grunneiere er avhengig av å få tilgang til skogen.	19.01.2021	
49	Ingrid Møll Kleiven	Slåttelona er et av Lindesnes mest benyttede badevann. Her er badetrafikk hele sommer fra morgen til kveld. Har merket av badeplassene.	17.01.2021	
50	Ingvald Tjemsland på vegne av Lindesnes Næringspark SU	Lindesnes Næringspark SU har avtale med grunneierne av Gnr 407 bnr 2 mfl. i Lindesnes kommune. Vi stiller oss positive til planen, og imøteser gjerne dialog rundt tilførselsvei til Spangereid, kryssløsning på Udland og ikke minst avkjøring fra nye E.39. Vi ønsker dialog med Nye Veier slik at vi kan få en helhetlig og tilpasset plan. Området har sentral beliggenhet mellom Kristiansand og Stavanger, og vil med sine 5-600 dekar gi plass til arealkrevende næringer, logistikk etc. som vil kunne gi mange arbeidsplasser i regionen. Vi kan bidra med riggplass, evt. sidetak. Ta gjerne kontakt med undertegnede på i-tj@online.no. For Lindesnes Næringspark SU Ingvald Tjemsland	19.01.2021	

51	Ivar Lindal	<p>Tilførselsvei Tredal: Lindesnes kommune og Nye Veier AS oppfordres på det sterkeste til å se på alternative traseer lengre øst for å skåne bomiljøet i den østre delen av Tredal. Dersom tilførselsveien legges i dalsøkket/bekkefaret på Tredal vil dette ha store og uopprettelige negative konsekvenser for de familier som er bosatt i området. Lindesnes kommune bør her legge noen føringer for tilførselsveien slik at den legges lengre øst, f.eks. i en skjæring i fjellet slik at østre del av Tredal bevares som et flott boligområde. Det finnes svært gode muligheter for å trekke veien lengre øst når man kommer ned til Tredalsbygda. Se skisse for alternativer på kartløsningen.</p> <p>Det vil trolig bli mer kostnadskrevende dersom veien legges i en skjæring i fjellet nede i Tredalsbygda, men denne merkostnaden bør kommunen sørge for at storsamfunnet tar - nettopp for å sikre bomiljøet for de nyetablerte barnefamiliene i området.</p> <p>Vi håper Nye veier AS og Lindesnes kommune løfter blikket og tenker langt frem og med det sørger for et godt bomiljø for boligene i den østre delen av Tredal.</p>	20.01.2021	
52	Jan Håkon Grisledal	<p>Gjelder E39 og anleggsveier på øst og vestsiden av Audnaelva. Jeg bor i Buhølen, jeg og familien bruker nærområdet mye til turer og er ivrig fritidsfisker. Ønsker bro over Skoftedalen, at det tas hensyn til anadrome gytebekkene på østsiden (Skofteland) og vestsiden av elva (2 bekker på nedre Foss). Mest mulig skånsomt for natur/turområdet. Hensyn for mye trafikanter siden FV brukes mye av mange og at alt gjøres så skånsomt som overhodet mulig for lokalbefolkningen både under byggeperioden og når veien er ferdig. Og evt endringer som blir gjort kan videreføres OM det er en gode for lokalbefolkningen (eventuelle nye broer, veier, kryss osv.). Gamle kleiven/postveien i Skoftedalen bør også tas vare på som kulturminne og turområdet.</p>	17.01.2021	

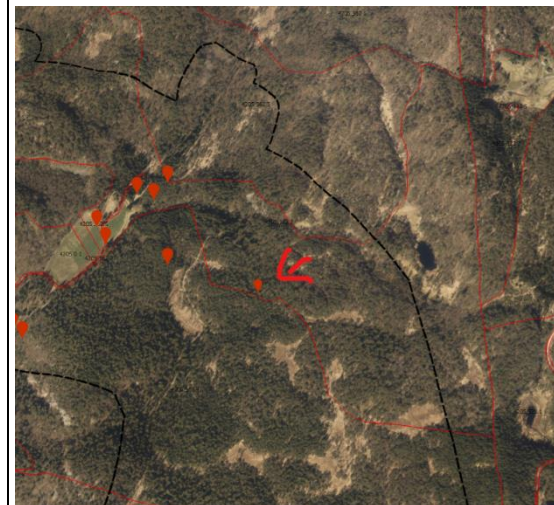
53	Jan P. Holmesland	Ønske om høy og tett fender på Audnedalsbrua for å skjerme mot støv og støy. Også mot snø/snøslaps. Dette pga. at vi blir boende nærme brua.	17.01.2021		
55	Jarl-Ivar Bendixen	Grunnvannsbrønn til boliger og gårdsbruk. Frykter forurensing av grunnvann, spesielt med tanke på avrenninger fra fylling i Skoftedalen.	15.01.2021		
		Grunnvannsbrønn til gårdsbruk. Frykter forurensing av brønn med tilsig fra fylling ved påløp til bru over Audna.	15.01.2021		

	<p>Grunnvannspeilet står høyt i bakken ved Skofteland, noe også grunnbøringsprøver har vist. Avrenninger fra fylling ved påkjøring til brua over Audna vil følge terrenget ned mot beboelse på Skofteland. Boliger er tildels plaget med for høyt grunnvann, og frykter at avrenninger fra ny E39 vil få negativ påvirkning av private drikkevannsressurser.</p>	<p>15.01.2021</p>	
	<p>Grunnvannsbrønn til bolig. Frykter for negativ påvirkning av drikkevannet med tanke på avrenninger fra ny E39 og fyllinger i området. Store mengder vann kommer ned fra området rundt planlagt trasse. Drikkevannsressurser må sikres gjennom bygg og driftsfase av ny E39.</p>	<p>15.01.2021</p>	
	<p>Suppleringsvann for private drikkevannsressurser ved 4 boliger på Skofteland. Privat vannledning går gjennom terrenget ved planlagt veilinje. Vannledningen er i bruk fra april/mai til sept./oktober og må kunne benyttes gjennom anleggs og driftsfasen.</p>	<p>15.01.2021</p>	

	<p>Fyllingen over Skoftedalen oppleves som en enorm barriere for folk og dyr. Flotte turområder blir liggende utilgjengelig, og gamle stier mellom Skofteland og Melhus blir vanskelig å bruke.</p>	<p>15.01.2021</p>	
	<p>Himmelstien opp til et fantastisk flott utsiktspunkt blir liggende tett inntil ny veilinje. Denne stien burde være tilgjengelig gjennom byggeperioden slik at skuelystne kan få et flott overblikk over det store anlegget. Flott rekreasjonsområde! Den går opp i terrenget fra Gamle Skoftelandskleivene ved Naudemyra.</p>	<p>15.01.2021</p>	
	<p>Flott rekreasjonsområde med muligheter for vintersol, bålbrenning og friluftsliv. Mye brukt av barnefamilie på tur.</p>	<p>15.01.2021</p>	

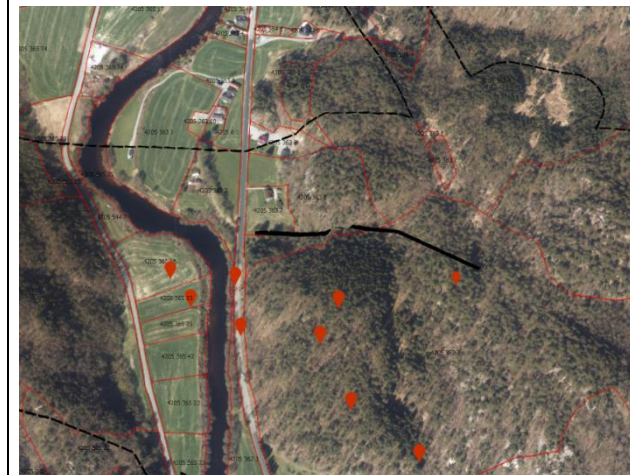
Denne høye skjæringen vil virke som en kraftig barriere for jakt og friluftsliv. Slike store synlige inngrep burde unngås, og muligheten for at folk og dyreliv kan bevege seg i området må ivaretas.

15.01.2021



Ved å flytte veilinje litt nord/vest over mot Bustad, så vil det få positive påvirkninger på tilsiget til grunnvannet på Skofteland. Dalføret ned mot Bustad og Audna kan benyttes til å rense avrenninger fra ny E39.

15.01.2021



Barn og unge samt deres lokalmiljø må tas hensyn til under hele bygg og anleggsfasen. Nye veier har skissert en anleggsvei fra Bustad og opp til området hvor brua over Audna skal bygges, samt fra Foss og opp mot Stiland.

Om det er slik at det blir etablert anleggsveier i disse områdene med avkjørsel fra FV460, og Faremoveien, så vil fylkesveien og Faremoveien også inngå og bli benyttet som midlertidig anleggsvei, da all anleggstrafikk må gå via disse.

Lokalbefolkning i området blir veldig sårbare, og barn og unges skolevei må sikres før anleggsarbeid kan starte.

Dagens skoleveier er smale, uoversiktlige med dårlig dekke og lange strekk uten noe form for belysning.

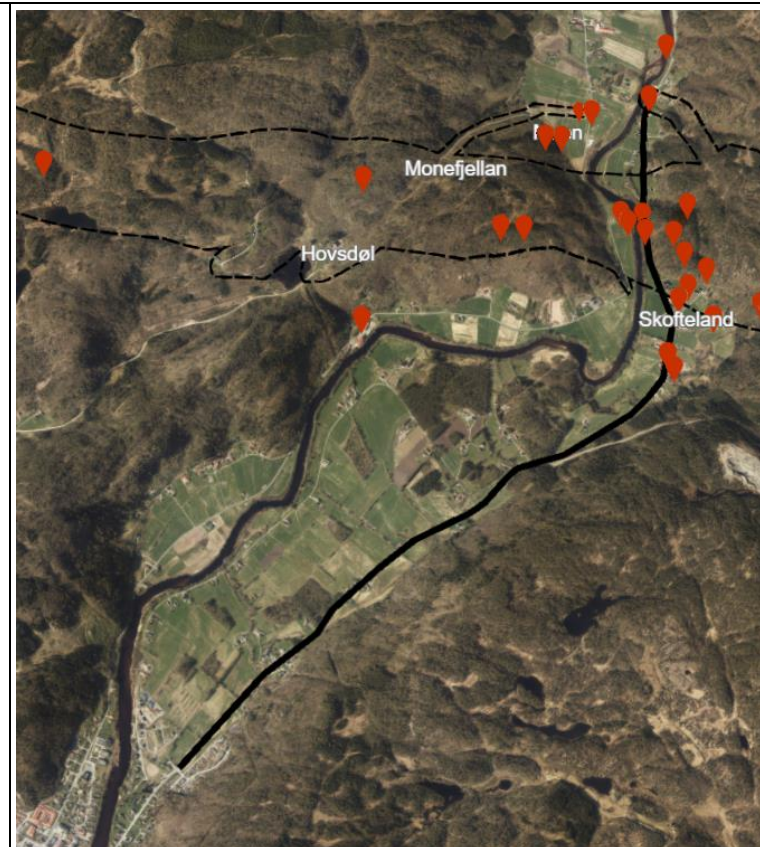
Statens vegvesen kjøpt på tidlig 90-tallet 4 meter bredde av eiendommer langs Audnedalsveien for å kunne etablere gang og sykkelsti. I over 30år har ikke dette blitt realisert, og kommunens syn på trafikksikring av strekningen har vært fravikende i alle år.

I de senere år har det blitt etablert mange barnefamilier i området rundt Skofteland, og barn og unge teller ca. 50% av befolkningen her.



Med bakgrunn i veiens tilstand og antall barn og unge, så har det i sept.2020 blitt sendt et privat forslag/søknad til Agder Fylkeskommune om ønsket redusert hastighet på strekningen gjennom bebyggelsen på Skofteland.

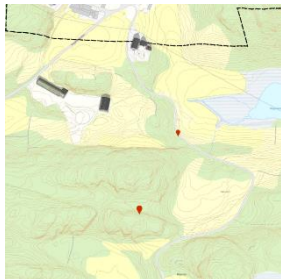


Fv 460 er i svært dårlig forfatning med tanke på bredde, uoversiktlige strekninger, høy hastighet gjennom Skofteland, og dårlig veiskulder helt fra Vigeland og oppover mot Buhølen. Veien og veigrunnen er ikke av en slik kvalitet at den klarer belastningen med økt trafikk av tunge kjøretøy.



15.01.2021





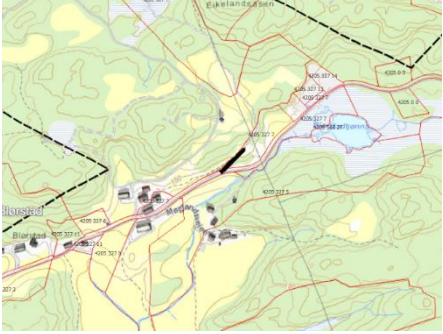

		<p>Skofteland ligger på et platå som er avsatt av breelv og hav, med store mengder leire i bakken. Bare en liten asfaltkjøt i veibanen pr.d.d fører til rystelser i huset når tungtrafikken passerer.</p> <p>Oktober 2017 ble E39 stengt pga. flomskader på brua ved Opsal-krysset i Lyngdal kommune. Omkjøringen ble da delvis gjennomført via FV460, med resultat i full stans gjennom Skofteland av tunge kjøretøy som hadde problemer med veiskulder og mulighet for å møtes. Dette førte til at store mengder av veiskulder måtte bygges opp på ny i området. Samtidig som denne trafikken pågikk var det nesten umulig for myke trafikanter å ferdes langs veien.</p> <p>Det er også mange etablerte turstier i området rundt Skofteland/Bustad som brukes til mosjon og rekreasjon. Under anleggsfase så vil mange av disse turstiene forsvinne og vanskelig kunne tilbakeføres. En av de flotteste turveiene som blir mye brukt er Gamle Skoftelandskleivene. Her vi trasse for ny E39 krysse og ødelegge deler av veien, så her må det tilbakeføres og etableres ny vei som fører den gamle veien sammen igjen etter at ny E39 er etablert. Det kan gjøres med bru over skjæring eller tunell istedenfor skjæring, samt nyetablering av turvei fra Naudemyra og opp til skjæring.</p> <p>Men det må tenkes at mange av disse mosjonistene i nærområdet vil trekke ut på FV under anleggsfasen og blir da ekstra sårbare med tanke på den økte trafikkbelastningen i området.</p> <p>Tiltak for utbedring av FV460 med tilrettelegging for myke trafikanter må inngå i prosjektet med ny E39. Her må barn og unges trafiksikkerhet og skolevei sikres, og utbedring må inn under punkt for rekkefølgebestemmelser, før anleggsstart så må utbedringer være på plass.</p> <p>Forslag med etablering av gang og sykkelvei med tekniske anlegg som vann, kloakk og belysning må vurderes som et avbøtende tiltak for de store inngrepene og økte trafikkbelastningen i anleggsfasen. Her kan f.eks. store mengder med stein fra anlegget benyttes til lokal utbygging av infrastruktur i områder som blir hardt belastet visuelt og trafikkmessig gjennom hele bygg og driftsfasen.</p>		
--	--	--	--	--

		Om en bruker overskuddsmasser fra veilinje til å bygge sykkelsti, så må det da kunne ses på som kortreist stein som virkelig gir nytte for seg!		
		Ny E39 vil medføre en betydelig barriere gjennom og mellom turområder, nærturterreng og bygder. Utmark i tilknytning til boliger og grender er ofte nærturterreng for oss som bor i området. Gamle Skoftelandskleivene med merke H570_7 med dens natur og kulturmiljø er av stor interesse for nærmiljøet. Fremkommelighet fra Skofteland opp "Gamle Skoftelandskleivene" bør ivaretas. Bru istedenfor fylling vil oppheve barriereeffekten og redusere den negative konsekvensen.	15.01.2021	
		Det går en kort, men flott tursti igjennom området. mye brukt for "å lufte hunden". Stien gir en kort, men god mosjonstur med nærhet til natur og skog, samtidig som en kommer seg litt vekk fra FV.	15.01.2021	
56	Johnny Birkeland	Hei. Er inntressert i å kunne mota en del masser fra vallerås. å lurar på om det kan ses på, min adresse er kårstølveien 439 og 435	13.01.2021	
59	Jonas E. Bue	Veien bør gå lengst unna bebyggelsen. Dvs. at veien her burde flyttes lengre Nord i traseen.	07.01.2021	

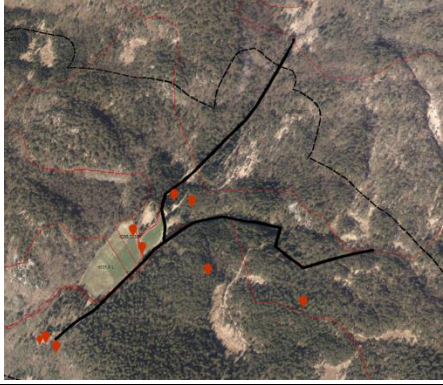


61	Jostein Hageland og Johan Toralv Hageland	<p>Ny Eurpoa vei krysser eksisterende vei og kulturbeite. I tillegg blir gården delt i 2. Det må sikres tilgang mellom delene av gården i form av vei samt sikre krysningspunkt for buskap.</p>	20.01.2021	
		<p>Ved å legge veien inkludert fylling så nært Hagelandstjønna, vil man risikoutsette tjønna for forurensning. Dette vil gå utover faunaen og landbruk. Videre så vil forurensning i denne tjønna renne ut i Moslandsvannet.</p> <p>En god løsning er å legge denne delen av veien i lang tunnel slik som vist på folkemøtet.</p>	20.01.2021	
63	Kjell Audun Strømme	Fiberkabel	18.01.2021	




64	Knut Sodeland	Fiberkabel	15.01.2021	
66	Liv Haddeland	Vil det bli forurensning i bekken som går til min brønn?	09.01.2021	


67	Marit Sletten	<p>Jeg henvender meg som hytteeier i Vallerås.</p> <p>Da jeg fikk hytte her ca 1980, var en motorvei det siste jeg tenkte kunne ramme oss. Nå innser jeg at dette er uunngåelig. Likevel vil jeg gjerne komme med et par innspill jeg mener det må tas hensyn til.</p> <p>Etter mange år på hytta, har vi observert at det går et viltråkk foran/rundt området vårt. Vi har sett mye rådyr, elg og hjort her. Vil det bli tatt tilstrekkelig hensyn til dette i planleggingen?</p> <p>Jeg er også opptatt av det jeg vil kalle et kulturminne, nemlig stemmen/demningen i enden av Grundlandsvannet. Blir det tatt hensyn til denne?</p> <p>Jeg ser det er fire alternativ til veien over Vallerås. Bl.a. går det ene forslaget rett over hele min eiendom. Uansett hvilket alternativ som blir valgt, vil veien fullstendig ødelegge bruksverdien av hytta. Vi tilbringer tiden der nettopp p.g.a. stillheten vi har her.</p> <p>Denne veien rammer meg og min familie i stor grad. I tillegg til hytta, som brukes av tre generasjoner, mister nevøen min huset sitt og min søster skogeiendommen rundt veien i Vallerås.</p> <p>Uansett tiltak som kan bli gjort for å hindre støy og andre negative konsekvenser med veien, vil stedet vårt være ødelagt.</p> <p>Derfor ønsker vi en innløsning av eiendommen, så vi kan få mulighet til å bygge ny hytte i området. I tillegg til å ha et rekreasjonssted for oss, trenger vi mulighet til å ivareta tilknytningen til familien min, og mitt barndomshjem Skogen.</p> <p>Jeg ønsker å inngå samtaler om innløsning.</p>	20.01.2021	
----	----------------------	--	------------	---

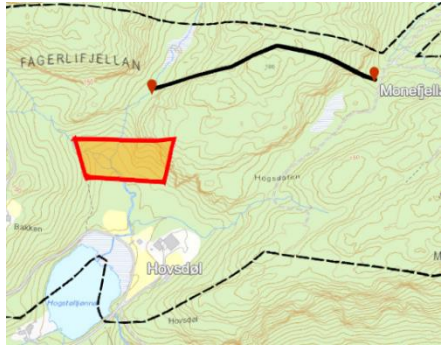
68	Miriam Skaar Stormark	<p>Jeg eier eiendommen Møglandsveien 969/967 med Gnr/Brnr 324/1,2,7 og 16 i hovedsak på østsiden av Grundelandsvannet. Småbruket har to fritidsboliger, en fra 1806 og en av nyere dato som familien benytter svært mye. Eiendommen ligger mot vannet og vender mot veikorridoren med kun vannet imellom. Vannet er flott å både bade og fiske i, og det går fine turstier gjennom eiendommen og områdene rundt som blir brukt av mange hele året. Vårt innspill er et ønske om at det etableres støyvoller mot vannet der ikke veien skjermes av naturlige fjellskjæringer. Dette gjelder både langs vestsiden av Grundelandsvannet dvs Kirkevika og nede ved demningen i syd. Dersom det er mulig ønsker vi at støyvollene etableres allerede tidlig i anleggsfasen.</p>	16.01.2021	
		<p>Jeg er eier av Møglandsveien 969/967 med Gnr/Brnr 324/1,2,7 og 16 ved Grundelandsvannet. Eiendommen har adkomst fra Møglandsveien ved Midtstøle men denne adkomsten er svært utsatt ved høy vannstand. Eiendommen har også en adkomst/veirett på en eksisterende driftsvei/skogsvei fra Blørstad (se strek i kart) som vi lenge har hatt planer om å utbedre sammen med naboeiendommene. Vårt innspill er at denne fortsatt kan legges om/under/over i forbindelse med Møglandsveien som også må krysse, eller på annen måte.</p>	16.01.2021	
69	Mona Stusvik Ellingsæther	<p>Ønsker å komme i dialog med Nye Veier og/eller Entreprenør om mulighet for at anleggsvei blir lagt slik at de kan bli liggende igjen og brukes til skogsdrift etter at anlegget er ferdig.</p>	17.01.2021	

74	Per Skofteland	<p>Ifm brua over Audnaelva, som vil bli ett landemerke, så er det ønskelig å få til ett utkikkspunkt helst på vestsiden av brua ved Monefjellan. Det kan være opparbeidelse av en parkeringsplass for ca 20 biler (og areal for bygging av kiosk etc på ett senere tidspunkt), ved det fjellet elva/broa i vestgående retning. Opparbeidelsen av av/på kjørsel kan være hvis det må etableres anleggsvei som kan etterpå gjøres om til enkel av/på kjørsel av hovedvei. Så kan det lages sti opp til topp av fjell for utsikt.</p> <p>Dere må også se om det er andre muligheter for å få til ett utkikkspunkt ifm med brua, en dette forslaget.</p>	20.01.2021	
77	Ronny Warmbrodt	<p>Bombekken som renner fra Skoftedalen gjennom Skofteland og krysser fylkesveien sør/ ved Audedalsveien 249 er en flomutsatt bekk som stiger fort. Endret vannføringsmønster i bekken ved raskere avrenning nord for fylkesveien vil få store konsekvenser for vannstanden i bekken. Flommene i 2015 og 2017 førte til skader i både Audnedalsveien 249(store) og 251(mindre, kun i 2015). Bekken er registrert som flomutsatt bekk av NVE. Kulvert(underføring) under fylkesveien er en av flaskehalsene for bekken og fører til enda høyere vannstand nord for veien. En fylling i Skoftedalen og evt. avrenning fra nye tilføreselsarealer til bekken på grunn av endring av terreng må konsekvensutredes. Bare litt %-vis større avrenningsflate eller hurtigere avrenning av områdene som tilfører bekken vann vil få store konsekvenser. Våtmark, jorder og myrer fungerer som buffer for vannmasser.</p>	13.01.2021	

		<p>Veien gjennom Skoftedalen fra Skofteland til Slettan og til Helleren og videre til Buøghølen er viktige tur og treningsveier for befolkningen på Skofteland. En bro er å foretrekke over Skoftedalen. En evt. fylling må utformes med gjennomkomst for vilt og befolkning slik at ikke tilgangen til områder nord for fyllingen blir utilgjengelig.</p>	13.01.2021		
		<p>Nye Lindesnes kommune har fjernet helårsskoleskiss fra Skofteland til Nyplass for 5.-7. trinn. Veien er smal og uoversiktlig for myke trafikanter allerede i dag. Anleggstrafikken kommer til å være et farlig moment for syklende barn. Vi oppfordrer at det kommer et rekkefølgekrav: sykkelsti før veibygging. Ellers må vi be om ingen anleggstrafikk i tidsrommet 8-9, 12.30-13 og 14.20-15.</p>	13.01.2021		
79	Steinar Haaland	<p>Det er bekymring rundt at anleggsveien kan komme i konflikt med hengebrua over Audna ved Bustad skolehus. Brua brukes i stor grad, da turgåere og mosjonister bruker løypa "rundt Foss" (3km) rundløype og "Opp dalen fra Vigeland" (8km). Det er svært viktig at denne hengebrua ikke blir berørt/ blokkert i forbindelse med anleggsperioden.</p>	13.01.2021		

		<p>For å spare beboelse og hengebrua på Bustad er det en god ide å "ofre" skolehuset på Bustad. Vellet i Buhølen disponerer bygget. Det står et gammelt handelslag i Buhølen, Audnedalsveien 439 som kunne ha tatt over for formålet. Byggene har stor historisk verdi for bygda, og det er viktig at vi har et samlingssted.</p>	13.01.2021	
80	Stian Engedal	<p>Tilførselsveien fra Blørstad til Tredal vil ha stor innvirkning på bomiljøet i området. Det vil også ha dramatisk påvirkning på husdyrhold og vilttrekk. Vi forventer derfor at tilførselsveien får viltgjerder. Dette for å unngå påkjørsler på tilførselsvei, og for å forhindre at dyr kommer seg inn på hovedtrase.</p>	20.01.2021	
		<p>Tilførselsvei bør legges lengst mulig mot øst. Dette for å bevare mest mulig av bomiljø og landbruksområdet på Tredal. Dette vil også være gunstig i forhold til støy.</p>	20.01.2021	

81	Sverre S Ellingsæther	<p>Lokalt vanskelige kjøreforhold. Har observert 3-5 utforkjøringer pr år siste 4 år.</p> <p>Det gjøres oppmerksom på at faktisk antall utforkjøringer er høyere enn det som er registret av Politiet, Bilbergere og lokalavis.</p> <p>En stor fylling og kulvert kan påvirke kjøreforholdene.</p>	17.01.2021		
		<p>Ettersom det ikke er vilkryssning mellom Mandalselva og Mandalskrysset håper vi det er mulig for vilt å krysse nord/sør under bru.</p> <p>Det er kjent vilttrekk mellom Mandalselva og der Mandalskrysset kommer.</p>	17.01.2021		

82	Terje Thorsen	<p>Like vest for bebyggelsen på Hovstøl planlegges det en stor fylling. Her går det en gammel delvis steinsatt driftsveg inn i Saurdalen, denne er ikke avmerket på kart. Dette er den eneste veien inn i området. Den gir adkomst til Saurdalen og skogen for Gnr. 365/8-9 og Gnr. 365/16 med flere. Er det en mulighet for å bevare denne?</p> <p>Dersom dette ikke er mulig, kan en alternativ veg nord i Hogsdalen over åsen til Saurdalen gi adkomst til dette området. Dette vil også ha positiv innvirkning på viltet og dyretrekk.</p>	19.01.2021	
84	Tone Reyes Synnes	<p>Mulig anleggsvei tett inntil bolig (under 10 m) hvor det bor små barn på Foss. Jeg er bekymret for både sikkerhet for barn og myke trafikanter og støy. Håper grunnforhold blir tatt på alvor med tanke på evt rasfare, flom osv. Kan grunnvannet i privat brønn forurennes av veiprosjektet?</p>	19.01.2021	