

NOTAT NO2 - MERKNADSDOKUMENT LINDESNES KOMMUNE

Høring og offentlig ettersyn - detaljregulering for nye E39 Mandal – Lyngdal øst

Dato: 24.05.2022

Forord

Med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-10 vedtok utvalg for drift og forvaltning i Lindesnes kommune, den 19. oktober 2021, å legge forslag til reguleringsplan for E39 Mandal – Lyngdal øst ut på høring og til offentlig ettersyn. Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for bygging av ny, trafikk sikker og fremtidsrettet E39 i tråd med områderegulering som ble vedtatt 23.04.2020 i Lindesnes og 26.03.2020 i Lyngdal kommuner, og detaljreguleringen viderefører og optimaliserer løsninger og formål gitt i denne. Høring og offentlig ettersyn startet den 06.11.2021, og frist for å sende innspill var 18.12.2021.

Dette merknadsdokumentet oppsummerer og besvarer alle innkomne innspill som er sendt inn i forbindelse med høring og offentlig ettersyn av planforslaget for delstrekningen gjennom Lindesnes kommune. Innspillene er sortert i følgende kategorier:

- Statlige og regionale myndigheter
- Organisasjoner, lag, foreninger og politiske partier
- Grunneiere, privatpersoner og næringsliv

Under høring og offentlig ettersyn kom det inn 32 innspill fra private og grunneiere, i tillegg til 6 høringsinnspill fra offentlige myndigheter og 9 innspill fra statlige og regionale organisasjoner. Kopi av uttalelsene i sin helhet fremgår av egne dokumenter. Dokumentene knyttet til merknadsbehandlingen publiseres på prosjektnettsiden www.e39mandal-lyngdal.no, og vil følge saken frem til politisk 2. gangsbehandling.

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

Oslo, mai 2022

Innholdsfortegnelse

| | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| NOTAT NO2 - MERKNADSDOKUMENT LINDESNES KOMMUNE | 1 |
| Høring og offentlig ettersyn - detaljregulering for nye E39 Mandal – Lyngdal øst | 1 |
| Forord..... | 1 |
| 1 Innledning | 3 |
| 2 Sammendrag av høringsuttalelser med kommentar fra Nye Veier | 5 |
| 3 Beskrivelse av ytterligere medvirkning..... | 7 |
| 3.1 Digitalt informasjonsmøte 17. november 2021..... | 36 |
| 3.2 Åpen kontordag 24. november 2021 | 36 |
| 3.3 Dialog med grunneiere | 37 |
| 3.4 Medvirkning med barn og unge..... | 37 |
| 4 Vedlegg | 38 |

1 Innledning

Høring og offentlig ettersyn av forslag til detaljreguleringsplan ble kunngjort i avisene Lister, Fædrelandsvennen og Lindesnes avis, samt nettsidene til Lindesnes kommune, Nye Veier og prosjektets nettside, den 06.11.2021. En sentral del av kunngjøringen var å informere om digitalt informasjonsmøte, åpen kontordag og muligheten for å medvirke i planarbeidet, spesielt gjennom medvirkningsportalen Din E39. Offentlige myndigheter og berørte grunneiere ble også varslet per brev.

Innbyggerne kunne sende inn høringsinnspill på følgende måter:

- via medvirkningsportalen, Din E39 (Prosjektnettsiden)
- via prosjektets egen mailadresse: e39@sweco.no
- via brev til Sweco

Følgende innspill ble mottatt under høring og offentlig ettersyn av planforslaget for strekningen som går gjennom Lindesnes kommune:

- 6 høringsinnspill fra offentlige myndigheter
- 9 høringsinnspill fra regionale organisasjoner
- 32 høringsinnspill fra privatpersoner og grunneiere

Sentrale temaer som ble tatt opp i høringsinnspillene fra statlige og regionale myndigheter og organisasjoner:

- Drikkevannskilder og nedslagsfelt
- Plassering og utforming av viltpassasjer
- Ivaretagelse av friluftsinnteresser
- Utnyttelse av overskudd av matjord
- Valg av lang eller kort tunnel gjennom Skreheia
- Forslagets påvirkning på natur- og kulturlandskap
- Klima- og miljøproblematikk
- Dimensjonering mht. trafikkgrunnlag

Sentrale temaer som ble tatt opp av grunneiere og privatpersoner:

- Støytiltak ved Blørstad, Øvre Undal, Nedre Undal, Slåttelona, Valleråsen, Grundlandsvannet og broen over Mandalsevla
- Interesse for overskudd av matjord
- Bevaring av friluftsliv- og rekreasjonsområder, dyrka mark, beiteområder og våtmarksområder
- Oppdeling av skogteiger
- Skogsbilveger- og driftsveger med hensyn på videre drift av jord- og skogbruksarealer
- Biologisk mangfold og vannmiljø ved Stavåsen, Undalstjønna, Litletjønna, Svartetjønn og Tarvatnet
- Plassering og utforming av viltpassasjer
- Forurensing i form av støv, støy og avrenning fra ny E39, anleggsveger og tilførselsveger
- Hensyn til drikkevannskilder, nedslagsfelt og private brønner
- Barn og unges ferdsel
- Økning av trafikk på sideveger og tilførselsveger under og etter gjennomføring
- Dimensjonering av sideveger og kulverter
- Valg av kort eller lang tunnel gjennom Skreheia

Din E39

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

2 Sammendrag av høringsuttalelser med kommentar fra Nye Veier

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

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

| Nr. | Avsender | Dato |
|-------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|------------------------|
| Myndigheter | | |
| 1 | Agder fylkeskommune | 22.12.2021 |
| 2 | Statsforvalteren i Agder | 23.12.2021 |
| 3 | Norges vassdrag- og energidirektorat (NVE) | 21.12.2021 |
| 4 | Statens vegvesen | 20.12.2021 |
| 5 | Mattilsynet | 06.01.2022 |
| 6 | Direktoratet for mineralforvaltning | 15.12.2021 |
| Organisasjoner, lag, foreninger og politiske partier | | |
| 7 | Haddeland Jaktlag | 18.12.2021 |
| 8 | Holum og Mandal skogeierlag | 06.12.2021 |
| 9 | Jordvern Agder | 10.12.2021 |
| 10 | Lindesnes SV | 18.12.2021 |
| 11 | Mandal Vest Viltlag | 16.12.2021 |
| 12 | Naturvernforbundet i Agder | 18.12.2021 |
| 13 | Stensland-Sandnes jaktlag | 17.12.2021 |
| 14 | Ungdomsrådet i Lindesnes | 30.11.2021 |
| 15 | Viltvald Vest Lindesnes v/ Rolf Arne Holte (Din E39) | 29.11.2021 |
| Grunneiere, privatpersoner og næringsliv | | |
| 16 | Arne Kleiven | 09.12.2021 |
| 17 | Arne Kvåle | 15.12.2021 |
| 18 | Arne Landsverk | 31.12.2021 |
| 19 | Arvid Ellingsen | 15.12.2021, 17.12.2021 |
| 20 | AT Skog SA pva. Karsen Skovly | 17.12.2021 |
| 21 | AT Skog SA pva. Kjell Oskar Guldbrandsen | 17.12.2021 |

| | | |
|----|-------------------------------------------------------|------------------------------------|
| 22 | Bendik Nikolaisen (Din E39) | 15.12.2021 |
| 23 | Bent Johan Kjær og Gerd Solem | 18.12.2021 |
| 24 | Britt Velsvik og Jan Henrik Rosland | 17.12.2021 |
| 25 | Brådland, Dale, Krogsrud og Skofteland | 17.12.2021 |
| 26 | Geir Norum | 12.12.2021 |
| 27 | Gjermund Handeland (Din E39) | 15.12.2021, 17.12.2021 |
| 28 | Gundersen, Fardal, Støle og Rømteland | 18.12.2021 |
| 29 | Hans Olav Skretting (Din E39) | 11.11.2021, 24.11.2021, 29.11.2021 |
| 30 | Hans Stusvik | 15.12.2021 |
| 31 | Jan Thorbjørn Gabrielsen | 17.12.2021 |
| 32 | Jarl-Ivar Bendixen (Din E39) | 11.12.2021, 15.11.2021 |
| 33 | Jostein Hageland pva. Johan Toralv Hageland (Din E39) | 14.12.2021 |
| 34 | Karsten Skovly | 14.12.2021 |
| 35 | Lillian og Jan Harald Lohne | 18.12.2021 |
| 36 | Marit Sletten (Din E39) | 16.12.2021 |
| 37 | Odd G. Kvåle, Asbjørn Kvåle og Anna Tregde | 18.12.2021 |
| 38 | Olav Tredal | 07.11.2021, 19.12.2021, 29.12.2021 |
| 39 | Ove Hesland | 05.01.2022 |
| 40 | Roar Hellen | 15.12.2021 |
| 41 | Rolf Arne Holte | 29.11.2021 |
| 42 | Rune Lian | 09.01.2022 |
| 43 | Steinar Møll | 15.12.2021 |
| 44 | Steinar Salvesen | 18.12.2021 |
| 45 | Terje Fredriksen og Janicke Vestheim Sørensen | 19.12.2021 |
| 46 | Thom Foss (Din E39) | 16.12.2021 |
| 47 | Tove og Osmund Norum | 17.12.2021 |

| Nr. | | Innsender | Dato | Oppsummering av innspill | Svar fra Nye Veier |
|-----|-----|---------------------|------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1 | 1-1 | Agder fylkeskommune | 22.12.2021 | Fylkeskommunedirektøren mener at det fremlagte planforslaget ivaretar fylkeskommunens interesser på en god måte. Positiv til at et er lagt frem et forslag for den aktuelle etappen, og hevder at Nye Veier har gjennomført en god planprosess. Planmaterialet er grundig og faglig godt utført. | Innspillet tas til orientering. |
| | 1-2 | Agder fylkeskommune | | Fylkesutvalget ser på det som uheldig at målet om betydelig reduksjon av klimagassutslipp i forhold til KDP ikke er nådd. Fylkeskommunedirektøren forutsetter at det i den videre prosessen arbeides for å redusere klimagassutslippene, og at anbefalinger fra fremlagt klimarapport følges opp. Gjelder særlig ift. arealbeslag, spesielt myr. | Det vil arbeides videre med å redusere klimagassutslippet i neste fase. Mål om reduksjon av klimagassutslipp vil bli en del av anbudskonkurransen med entreprenør. |
| | 1-3 | Agder fylkeskommune | | Det foreslås at bestemmelse § 1.3.2 e, som sier <i>Der vegtiltaket medfører inngrep i myr skal det gjennomføres tiltak for å begrense hydrologiske endringer, gjøres mer forpliktende og konkret. Det bør også vurderes om det kan innføres konkrete bestemmelser til særlig utsatte myrlokalteter i likhet med det som gjelder for Roseheijtønna, hvor eksempelvis § 2.3.6 f stiller eksplisitt krav om tett konstruksjon for å unngå drenering av myra.</i> | Gjennom myrkartleggingen i prosjektet, har Nye Veier dannet seg et godt bilde av myrene som berøres. Denne bestemmelsen ble lagt inn ved førstegangsbehandling, og forholdene er ivarettatt. |
| | 1-4 | Agder fylkeskommune | | Sett i lys av at en stor del av de høye klimagassutslippene er knyttet til arealbeslag, mener fylkeskommunedirektøren at bredden på anleggsbeltet bør kvalitetssikres og om mulig reduseres før reguleringsplanen vedtas. | Anleggsbeltet ble før 1.gangsbehandling gjennomgått og kvalitetssikret slik at arealbeslaget skulle bli minst mulig. Flexibiliteten i planforslaget gir rom for reduksjon i arealbeslaget i neste fase. |
| | 1-5 | Agder fylkeskommune | | Det bør tas inn bestemmelser om at fyllinger og annet så langt som mulig revegeteres med skog, og bestemmelser om tykkelse på jord- og humuslag på fyllingene. | Innspillet tas til orientering. Prinsippet om naturlig revegetering er sikret i bestemmelsene 1.2.2 og 1.3.2 b) samt i estetisk oppfølgingsplan. |
| | 1-6 | Agder fylkeskommune | | Mener at viltets trekkmuligheter er godt ivarettatt i det fremlagte planforslaget, og stiller seg positive til at faunapassasjer skal overvåkes av fagkyndige fem år inn i driftsfasen. Anbefaler imidlertid at bestemmelsene presiseres og kvalitetssikres for noen punkter. | Innspillet tas til orientering. Se svar til pkt. 1-7 til og med 1-11. |
| | 1-7 | Agder fylkeskommune | | Over Skreheiatunnelen bør det vurderes å sette begrensninger for hogst og andre inngrep som sikrer området eller en trase av området som viltpassasje. | Naturlig terrengoverflate bevares over tunneltaket. I likhet med områdene over de øvrige tunnelene er det vurdert at dette er tilstrekkelig for å ivareta funksjonen som faunapassasje. Planbestemmelsenes 4.3 c sikrer krav til reetablering av opprinnelig terreng og vegetasjon dersom dette berøres. |

| | | | | |
|------|---------------------|--|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1-8 | Agder fylkeskommune | | Bestemmelse § 2.4.4 h sier at <i>Passasjeflate for hjortevilt skal så langt det er mulig ha minimum bredde på 40 meter.</i> Viltlokket ved Landåstjern har bredde 40 meter, så effektiv passasjeflate kan ikke bli tilsvarende. Viltovergangen bør økes med 10 meter eller bestemmelse § 2.4.4 h endres. | Bestemmelsene er justert i tråd med innspillet. Dimensjonene på viltlokkene beskrives i bestemmelsene. |
| 1-9 | Agder fylkeskommune | | I bestemmelsene (§ 2.4.4 h) bør det presiseres at dybde på jordlag skal følge krav i SVVs håndbok N200. | Det sikres en minste jorddybde på viltoverganger på 0,6 meter i bestemmelsene. |
| 1-10 | Agder fylkeskommune | | Det foreslås å etablere viltlokk ved Blørstad istedenfor viltpassasje ved Grundelandsvatn, da dette ser ut til å være en god løsning for vilttrekket som ligger høyere i terrenget enn først antatt. Det bør uansett vurderes tekniske løsninger ved broen som gjør at vilt kan passere også her. | Planforslaget inneholder en faunapassasje vest for Blørstadkrysset. Passasjen utformes som et lokk over E39 og planlegges med en bredde på 50 meter. Terrenget på lokket utformes med voller langs ytterkantene ut mot veien under. Viltgjerde settes på toppen av vollene og føres innover terrenget på hver side. Ved Grundelandsvatnet planlegges det å flate ut fyllingen i strandsonen slik at mennesker og dyr kan passere under broen. |
| 1-11 | Agder fylkeskommune | | Ved eventuell bygging av Stilandskrysset vil viltpassasjen bortfalle. Det blir derfor viktigere at viltpassasjene ved Store Faksevann og Høylandsbekken har god funksjonalitet. | Under Faksevatnet bru vil det tilrettelegges for en faunapassasje langs et bekkeløp. Under og sør for brua vil hogst begrenses. Under Høylandsbekken bru vil det tilrettelegges for en faunapassasje langs Høylandsbekken. Mest mulig av eksisterende vegetasjon i området beholdes. Nedstrøms brua er det satt begrensninger på hogst. Dette vil sikre faunapassasjens økologiske funksjon. |
| 1-12 | Agder fylkeskommune | | Det forutsettes at det vil bli tatt særlig hensyn til barn og unge i anleggsfasen, spesielt knyttet til trafiksikkerhet. | Ved gjennomføring av anleggsarbeid skal sikkerhet i forhold til tredjeperson og ytre miljø stå i fokus. Det skal iverksettes trafiksikringstiltak for å ivareta sikkerheten til alle trafikanter, også gående og syklende. |
| 1-13 | Agder fylkeskommune | | Det må legges vekt på god landskapspleie. | Innspillet tas til orientering. Se svar til pkt. 1-15. |
| 1-14 | Agder fylkeskommune | | Mener planforslaget har lagt opp til en rimelig balanse mellom kostnader og landskaphensyn, men ber om at planforslaget bør kvalitetssikres og bearbeides for noen forhold. Noe er sammenfallende med kommentarer til klima, hhv. bredde på anleggsbelte og bestemmelser om revegetering med skog. Foreslår også at farge på fjellsikringsnett tilpasses stedlige forhold, og at dette eventuelt kan inntas i estetisk oppfølgingsplan. | Se svar til pkt. 1-4 og 1-5. Farge på fjellsikringsnett må vurderes av totalentreprenør sammen med tekniske krav til fjellsikring. |

| | | | | |
|------|---------------------|--|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1-15 | Agder fylkeskommune | | Broen over Audna vil bli et stort og synlig inngrep, men samtidig et spektakulært landemerke. Foreslår å legge til rette for en enkel "rasteplass" med informasjon om broen der interesserte kan følge byggeprosessen. Ønskes dialog med Nye Veier om dette. | Innspillet tas til følge. Vil følges opp med dialog med Agder fylkeskommune. |
| 1-16 | Agder fylkeskommune | | Positiv til at detaljreguleringen også omfatter kryss Stiland med tilførselsvei til Udland. Dette vil legge til rette for at det senere kan bygges ny vei fra Udland til Reme. Agder FK og Lindesnes kommune vil utarbeide KDP for ny Fv. 460 til Reme, og det forventes at nytt kryss og tilførselsveg til Udland bygges ut og bekostes som del av stamveianlegget. | Innspillet tas til orientering. |
| 1-17 | Agder fylkeskommune | | Tunneler må tilrettelegges for toveistrafikk for å unngå unødvendige omkjøringer på dagens E39. Etter omklassifisering vil dagens E39 få redusert driftsstandard og omkjøring vil kunne gi særlig utfordringer på vinterføre. Ønsker nærmere dialog med Nye Veier om dette forholdet. | Detaljreguleringen ivaretar muligheten for toveistrafikk i hvert tunnellopp. Det er ikke anledning til å fastsette bestemmelser som regulerer hvordan trafikken skal avvikles. Omkjøringskonseptet gjøres etter kost-nytte vurderinger og sees i sammenheng med øvrige strekninger. Motorveier er «utstyrt» iht. trafikkberedskapsklasse TBK1A. Muliggjør enkelt å «avlaste» motorveiene og benytte evt. omkjøringsveier. I tillegg er motorveiene utstyrt med videoovervåking. |
| 1-18 | Agder fylkeskommune | | Fylkeskommunens tidligere råd om overdekket sykkelparkering ved kryssene er ikke tatt med. Fylkeskommunedirektøren vil fastholde og gjenta dette rådet. | Innspillet tas til følge. Det henvises til justert bestemmelse § 2.3.8. |
| 1-19 | Agder fylkeskommune | | Planen må korrigeres: Trafikkdeler for gang- og sykkelveg langs fv. 455 (Marnarveien) snevres inn ved Stemmen kulvert. Forutsettes at løsningen vurderes mot Rekkverkhåndboka V160. | Innspillet tas til orientering. V160 er en veileder og stiller ikke krav. Løsningen er vurdert i henhold til N101 og derfor er det valgt å sette opp rekkverk. |
| 1-20 | Agder fylkeskommune | | Tilførselsveg mellom Blørstad og Tredal: Atkomst til BAA1 er ikke vist, byggegrense mot tilførselsveg mangler, og regulert frisikt 9x120m og 3x120m er ikke samsvar med N100. | Områder regulert til BAA1 legger til rette for permanent masselagring og nydyrkningsareal. Byggegrenser og atkomstpil anses derfor ikke som nødvendig. Frisikt er justert i henhold til N100. |
| 1-21 | Agder fylkeskommune | | Fv. 4002 (Gjervoldstadveien) x Hagelandsveien - Sistnevnte deles i to og munner ut i to kryss på fylkesvegen. Ingen av kryssene oppfyller krav i N100 (geometri/frisikt), og de bør samles i ett kryss, tilnærmet vinkelrett på fylkesvegen. | Det antas ikke som nødvendig å justere kurvaturen i krysset. Det påpekes at krysset er tegnet opp slik det er bygget og godkjent, og det gjøres ingen nye endringer. Nye Veier viderefører eksisterende situasjon. |
| 1-22 | Agder fylkeskommune | | Mangler frisikt i planen for mange avkjørsler og kryss. Dette må innarbeides. | Plankartet er justert. Dimensjonerende frisktlinjer i rundkjøringene er vist. |

| | | | | |
|------|---------------------|--|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1-23 | Agder fylkeskommune | | Forutsetter at kurvatur i alle kulverter for fylkesveger tilfredsstillende krav til modulvogntog/tømmertransport. Bør kvalitetssikres før vedtak av planen. | Fylkesveiens funksjon er bevart ved å etablere krysningspunkter under ny E39. Ingen av krysningspunktene er prosjektert med dårligere forhold enn eksisterende situasjon. Det er dagens situasjon som er utfordrende for å tillate ferdsel med modulvogntog på fylkesveinettet. |
| 1-24 | Agder fylkeskommune | | Forutsetter at nødvendige tiltak for kollektivtrafikk med tilhørende parkeringsplasser i Blørstadkrysset bygges og bekostes som en del av veiprojektet. | Bestemmelsene er justert i tråd med innspillet. Se bestemmelsene pkt. 2.3.8. Kollektivholdeplasser, leskur og park&ride vil være en del av veitiltaket. |
| 1-25 | Agder fylkeskommune | | Henviser til bestemmelser og matjordplan og påpeker at hensynet til jordvern er tilfredsstillende ivaretatt i planforslaget. | Innspillet tas til orientering. |
| 1-26 | Agder fylkeskommune | | Mener at friluftinteressene i området er ivaretatt på en god måte. | Innspillet tas til orientering. |
| 1-27 | Agder fylkeskommune | | Minner om at fysiske tiltak i vassdrag, uavhengig av utredninger gjort i planprosessen, må avklares etter ulike særlovverk, og at nødvendige tillatelser innhentes i god tid før anleggsstart. Fylkeskommunen er myndighet for forskrift om fysiske tiltak i vassdrag hvor ikke-anadrom laksefisk berøres. Oppfordrer til videre dialog med Statsforvalter og fylkeskommunen mht. til dette. | Innspillet tas til orientering. |
| 1-28 | Agder fylkeskommune | | Bestemmelse § 4.2.2 må korrigeres i tråd med vilkår som måtte bli satt for frigivelse av de to automatisk fredede kulturminnene som er søkt frigitt. | Bestemmelsene er justert i tråd med innspillet. I bestemmelsene er § 4.2.2 b) erstattet med 1.3.1 c). |
| 1-29 | Agder fylkeskommune | | Det bør tas inn krav om at det skal gjennomføres fotodokumentering før det foretas riving av eldre bygninger og inngrep i kulturlandskap. Dokumentasjon oversendes fylkeskommunen som regional vernemyndighet. | Fotodokumentering er sikret i bestemmelsene 1.3.1 b). |
| 1-30 | Agder fylkeskommune | | Påpeker at det er gjort omfattende utredninger og grep for å eliminere risikoen for forurensning av drikkevannsressursene. Fylkeskommunedirektøren vurderer at hensynet til drikkevannsressursene er ivaretatt i det fremlagte planforslaget. | Innspillet tas til orientering. |

| | | | | | |
|---|-----|--------------------------|------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2 | 2-1 | Statsforvalteren i Agder | 23.12.2021 | Statsforvalteren mener forslaget ikke er i tråd med nasjonale føringer for ivaretagelse av vannmiljø og nasjonale laksevasdrag, og fremmer innsigelse på bakgrunn av manglende utredning av løsning for kryssing av Mandalselva. For å løse innsigelsen må konkrete løsninger for kryssing av Mandalselva utredes tilstrekkelig, alternativt må planforslaget sikre en løsning som ikke medfører inngrep i Mandalselva. | Planforslaget utelater muligheten for å plassere bropilarer midt i Mandalselva. Dette reduserer utstrekningen på midlertidig fylling i Mandalselva vesentlig. Flomsituasjonen i Mandalselva med og uten midlertidig fylling er kartlagt og simulert. Modelleringen viser at den midlertidige fyllingen endrer flomsituasjonen marginalt. Nye Veier henviser til notat som svarer ut innsigelsen. |
| | 2-2 | Statsforvalteren i Agder | | Positive til at bestemmelsene sikrer at plan for vannføring og prinsipper for fiskeføring skal være godkjent av ansvarlig myndighet før igangsetting av arbeid. Ber om å få kopi av søknad til fylkeskommunen om fysiske tiltak i vassdrag, da valgte løsninger oppstrøms også kan ha påvirkning på anadrome strekninger nedstrøms. | Søknad om fysiske tiltak i vassdrag vil sendes SF i god tid før anleggsstart. |
| | 2-3 | Statsforvalteren i Agder | | Legger til grunn at planforslaget har sikret tilstrekkelige arealer for etablering av sedimentasjonsbasseng og overvannshåndtering i driftsfasen og anleggsfase. | Det er i planforslaget sikret tilstrekkelig areal for etablering av sedimentasjonsbasseng og overvannshåndtering i driftsfasen og anleggsfasen. Kart og bestemmelser legger til rette for etablering av sedimentasjonsbasseng innenfor området merket med o_SVT1, jf. § 2.3.5 a). |
| | 2-4 | Statsforvalteren i Agder | | Påpeker at det foreligger et godt kunnskapsgrunnlag knyttet til hjorteviltets trekk gjennom området og at føringer fra områdereguleringen er fulgt opp på en tilfredsstillende måte. Mener dog at bestemmelsene til faunapassasjene bør presisere noe. § 2.4.4 h må sikre at effektiv passasjefalte blir minimum 40 meter. Det må sikres en minste jorddybde på viltoverganger på 0,6 meter. Det må sikres en minste åpenhetsindeks over 1,5 for kulverter med planlagt sambrukfaunapassasje for storvilt og annet bruk. | Bestemmelsene er justert i tråd med innspillet. Det sikres en minste jorddybde på viltoverganger på 0,6 meter i bestemmelsene, § 4.1.6. Dimensjonene på viltlokkene beskrives i bestemmelsene. Nye Veier har imøtekommet innspillet fra SF gjeldende åpenhetsindeks, og mener at dette er ivare tatt. Det henvises til notat som svarer ut faglige råd, kap. 2.3.1.3. |

| | | | | |
|-----|--------------------------|--|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2-5 | Statsforvalteren i Agder | | <p>Viser til plassering av massedeponiet BAA3 samt valg av kort bro over Djubedalen. Hensynet til ivaretagelse av naturtypelokalitet med rik edelløvsskog, eksempelvis i Djubedalen, er etter Statsforvalters mening ikke tilstrekkelig belyst og vurdert, og påpeker at effekten et tiltak har på naturmangfoldet skal gå fram av vurderingen av NML § 8. Gir faglig råd om å vurdere løsning for kryssing av Djubedalen med lang bro, ta ut BAA3, og begrense omdisponering av edelløvsskog. Skriver videre at de ikke kan se at områdereguleringens bestemmelse § 3.3.9 c er fulgt opp, og etterlyser dokumentasjon fra gjennomførte supplerende kartleggingen og nyregistreringer. Mener også at vurdering av NML § 8-12 i planbeskrivelsen er mangelfull.</p> | <p>I notat som svarer ut faglige råd, henvises det til optimaliseringsnotatet som har fulgt høringsrunden. I optimaliseringsnotatet er det vurdert fire ulike alternativer for kryssing av Djubedalen. Her er det vurdert at valgt alternativ ivaretar villtrekk og gir bekk i dagen, men innebærer en reduksjon i arealet av naturtypen ift. alternativet med lang bru.</p> <p>For å imøtekomme innspillet, er midlertidig rigg- og anleggsområde tatt ut av plankartet der denne tidligere berørte naturverdien rik edelløvsskog, slik det henvises til.</p> <p>Nye Veier henviser til notat som svarer ut faglige råd.</p> |
| 2-6 | Statsforvalteren i Agder | | <p>På bakgrunn av de betydelige klimagassutslippene knyttet til omdisponering av organisk materiale gis faglig råd om at det legges inn en fellesbestemmelse om at man ved håndtering og deponering av organisk materiale skal søke å begrense omdanning og utslipp av klimagasser så mye som mulig. Støtter Agder fylkeskommunes innspill om å begrense bredde på anleggsbeltet så mye som mulig.</p> | <p>Ivaretas i Miljøoppfølgingsplan (MOP) som videreutvikles i neste fase.</p> <p>Fleksibiliteten i planforslaget gir rom for reduksjon i normalprofilen og kan dermed gi mindre arealbeslag i neste fase.</p> |
| 2-7 | Statsforvalteren i Agder | | <p>Det høye omdisponeringstallet er uheldig, og gir faglig råd om å i større grad unngå midlertidig bygge- og anleggsområder på dyrka jord. Spesielt ved Unndal, vest for Blørstadkrysset, på Moen og Haugedal.</p> | <p>Fleksibiliteten i planforslaget gir rom for reduksjon i arealbeslaget i neste fase.</p> |
| 2-8 | Statsforvalteren i Agder | | <p>Mener noen grunnleggende arbeider som skal gjøres i en matjordplan ikke er utført og gir faglig råd om at dette rettes før godkjenning av matjordplanen; jordfaglig kartlegging av avgiverarealer og potensielle mottaksareal, og regnskap for planlagt omdisponering av overskuddsmatjord. Gir videre faglig råd om at det klart går fram av matjordplanen at arbeidet med jordflytting skal ledes av personer med relevant fagkompetanse på jordflytting, og at det stilles krav om etterundersøkelser og dokumentasjon på kvaliteten på nyetablerte og forbedrede jordbruksarealer. Det gis også faglig råd om at matjordplanens føringer for dyrket mark i midlertidige anleggsområder sikres i bestemmelsene for å unngå unødvendig skade på jordbruksarealer, og å vurdere mulighet for etablering av innmarksbeite på områder avsatt annen veggrunn - grønt som grenser til egnede landbruksområder.</p> | <p>Matjordplanen oppdateres i tråd med faglige råd, og i samarbeid med Lindesnes kommune. Det har kommet inn innspill i høringsfasen fra lokale grunneiere når det gjelder ønsker om mottak av matjord. Dette er innarbeidet i revidert matjordplan. Det er lagt inn føringer om at matjorden kartlegges med tanke på jordtype og planteskadegjørere før anleggsstart, og krav om at riktig fagkompetanse følger opp det konkrete arbeidet knyttet til jordflyttingen.</p> <p>I rekkefølgebestemmelsene, § 5.1 g) er det lagt til at matjordplanen skal godkjennes av kommunen før anleggsstart.</p> <p>Nye Veier viser til notat som svarer ut faglige råd.</p> |

| | | | | | |
|---|------|--------------------------------------------|------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | 2-9 | Statsforvalteren i Agder | | Støtter Statens vegvesens og Agder fylkeskommunes faglige råd om at tunneler tilrettelegges for toveistrafikk. Trekker også frem behovet for å kunne snu trafikk på firefeltsveg, og anbefaler å sikre tilstrekkelig med krysningpunkter mellom kjørefeltene og mulighet for å fjerne midtdeler ved behov. | <p>Detaljreguleringen ivaretar muligheten for toveistrafikk i hvert tunnellopp. Det er ikke anledning til å fastsette bestemmelser som regulerer hvordan trafikken skal avvikles. Omkjøringskonseptet gjøres etter kost-nytte vurderinger og sees i sammenheng med øvrige strekninger.</p> <p>Det etableres nødåpninger i midtrekkverket iht. krav i SVVs håndbøker/regelverk (disse kan benyttes i en krisesituasjon).</p> <p>Motorveier er «utstyrt» iht. trafikkberedskapsklasse TBK1A. Muliggjør enkelt å «avlaste» motorveiene og benytte evt. omkjøringsveier. I tillegg er motorveiene utstyrt med videoovervåking.</p> |
| | 2-10 | Statsforvalteren i Agder | | Savner vurdering av konsekvenser for veganlegget ved utfall i kraftforsyning og elektronisk kommunikasjon i ROS-analysen. Utfall vil kunne få konsekvenser for de overvåknings- og varslingssystemene anlegget er avhengig av for å kunne driftes. Systemene kan også falle som følge av vær. | <p>Det er krav til redundans for kraftforsyning og elektronisk kommunikasjon (fiber), dvs. sannsynligheten er svært liten for utfall.</p> <p>Krav til at det gjennomføres risikovurdering av både elforsyning og ekom.</p> <p>Redundans høyspent gjelder i N601 frem til juni 21, fra 22, gjelder N601 og NEK600.</p> |
| 3 | 3-1 | Norges vassdrag- og energidirektorat (NVE) | 21.12.2021 | NVE har innsigelse til reguleringsplanen fordi virkningene av tiltakene som planlegges på strekningen over Mandalselva ikke er godt nok vurdert og ivaretatt i planen. Tiltaket vil kunne være konsesjonspliktig etter vannressursloven, §§ 8 og 35. For å løse innsigelsen må det for strekningen over Mandalselva foreligge en beskrivelse av tiltakenes virkning for vassdragsmiljø og fare for flom. Det må vurderes om en endret utforming på utfyllingen og krysningen kan gi mindre negativ påvirkning av vassdraget. Ved eventuell økt fare for flomskade må det gå tydelig fram hvilke verdier som blir berørt. | <p>Plankart og bestemmelser justeres slik at det ikke tillates brufundament midt i Mandalselva.</p> <p>Den midlertidige fyllingens størrelse har vært vurdert og størrelsen er redusert. Alternative lokaliseringer av bruplassering har blitt vurdert. På grunn av nærheten til Mandalskrysset og stiv linjeføring som følger av 110 km/t som er dimensjoneringsgrunnlaget, finnes det i praksis ikke alternative krysningpunkter. Veiens plassering er i tillegg tilpasset de omkringliggende kolleformasjonene både øst og vest for Mandalselva.</p> <p>Nye Veier viser til notat som beskriver innsigelsen.</p> |

| | | | | | |
|---|-----|--------------------------------------------|------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | 3-2 | Norges vassdrag- og energidirektorat (NVE) | | Viser til ROS-analysens kapittel om flom ved Trædalsbekken, Trædalssletta og Hestehagen. NVE legger til grunn at Nye Veier dokumenterer at tredjepart ikke påføres økt flomfare. Viser til bestemmelse 1.5 b) og legger til grunn at Nye Veier dokumenterer hvordan evt. fyllinger på fordrøyningsvolum skal avbøtes før riktig løsning av bru/kulvert/stikkrenne velges, jf. TEK17 § 7-1. | Den hydrologiske rapporten konkluderer med at kulverten som ligger i planforslaget ivaretar eventuell 200-års flom med klimapåslag slik at tredjepart ikke påføres økt flomfare. |
| | 3-3 | Norges vassdrag- og energidirektorat (NVE) | | Påpeker at fyllinger og deponier må avsluttes med varierende helning og ikke lages glatte. Legg gjerne inn større stein/blokker. Mener det er viktig å herme etter topografien i området. Fyllinger må utformes slik at de i størst mulig grad gjenskaper de naturverdiene det fylles over. | Innspillet tas til orientering. Ivaretas i Estetisk oppfølgingsplan som videreutvikles i neste fase. |
| | 3-4 | Norges vassdrag- og energidirektorat (NVE) | | Gjør oppmerksom på at NVE ikke har ferdigbehandlet søknaden om konsesjon av drikkevann, og derfor ikke kan forskuttere utfallet. | Innspillet tas til orientering. |
| 4 | 4-1 | Statens vegvesen | 20.12.2021 | Positiv til at Stilandskrysset med tilførselsveg til Udland er detaljregulert, og oppfordrer til at det jobbes sammen med kommunen og fylkeskommunen for å bli enig om bygging. Da vil det bli mest mulig trafikk på ny E39 og mindre trafikk på dagens E39. | Innspillet tas til orientering. |
| | 4-2 | Statens vegvesen | | Dagens E39 er valgt som den primære omkjøringsvegen, og det vil bli svært utfordrende på vinterstid med den standarden som er på deler av vegen. Mener derfor det må legges til rette for to-veis trafikk i de nye tunnelene for å unngå situasjoner med kaos på dagens E39 ved omkjøring. | Detaljreguleringen ivaretar muligheten for toveistrafikk i hvert tunnellopp. Det er ikke anledning til å fastsette bestemmelser som regulerer hvordan trafikken skal avvikles. Omkjøringskonseptet gjøres etter kost-nytte vurderinger og sees i sammenheng med øvrige strekninger. Motorveier er «utstyrt» iht. trafikkberedskapsklasse TBK1A. Muliggjør enkelt å «avlaste» motorveiene og benytte evt. omkjøringsveier. I tillegg er motorveiene utstyrt med videoovervåking. Det planlegges ikke for stegning i vinterhalvåret. |
| | 4-3 | Statens vegvesen | | Det er viktig at rundkjøringer, eks. ved Tredal på dagens E39, blir bygget med tilstrekkelig størrelse og med utforming som gjør at den blir en god avbøying for trafikken slik at det blir mest mulig trafikksikre løsninger på nytt vegnett. | Innspillet tas til orientering. Den planlagte rundkjøringen ivaretar Statens vegvesens håndbokkrav. |
| | 4-4 | Statens vegvesen | | Viktig at planen sikrer nødvendige frisiktsoner i alle kryss og avkjørsler. Videre at frisiktsonene opparbeides slik at ulike trafikanter kan se hverandre i tide for å unngå ulykker. | Frisikt er justert i henhold til N100 og sikret i plankartet. |
| | 4-5 | Statens vegvesen | | Minner om at skiltsørrelse og plassering av skilt er viktig å ha med seg tidlig i prosjekteringen. Spesielt viktig er at det sprenges nok i tunnelene slik at det blir plass til de store skiltene. På den måten unngås søknad om fravik. | Innspillet tas til orientering. |

| | | | | | |
|---|-----|-------------|------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 5 | 5-1 | Mattilsynet | 06.01.2022 | Den foreslåtte veglinja vil berøre nedbørsfeltet til Skadeberg og Tarvannet. Mattilsynet henviser til foreslått løsning for omlegging av vannforsyningsystemet, og har vurdert at hensynet til kommunal drikkevannsforsyning i det vesentlige er ivaretatt. Det forventes at innspill knyttet til omleggingen blir fulgt opp. Se pkt. 5-2 til 5-5. | Innspillet tas til orientering. |
| | 5-2 | Mattilsynet | | Endring av suppleringskilde må ikke medføre vesentlig reduksjon av råvannskvaliteten i Skadebergvann, og ny suppleringskilde må beskyttes mot mulig forurensning. Det er viktig at kommunen fastsetter hensynssone med bestemmelser som regulerer annen aktivitet i nedbørsfeltet til Møglandsvann. Det må også etableres tilstrekkelige barrierer som hindrer sørv i å følge med suppleringsvannet. | I plankartet er det lagt inn hensynssone H110 - Nedslagsfelt drikkevann. Sikringssonen er tilknyttet nedslagsfelt for Moslandsvatnet, Møglandsvatnet og Tarvatnet for å forhindre aktivitet eller fysiske inngrep som kan medføre fare for forurensning. Det skal etableres tilstrekkelige barrierer som hindrer sørv i å følge med suppleringsvannet. Det henvises til bestemmelse 3.1.1 a). |
| | 5-3 | Mattilsynet | | Forutsatt konsesjon for nødvendig vannuttak fra Møglandsvann, er Mattilsynets vurdering at råvannsbehovet for Skadeberg vannverk ivaretas ved omlegging av suppleringskilde fra Ommundsvann til Møglandsvann. Mattilsynet vurderer at råvannsbehovet for Skadeberg vannverk ivaretas ved ny løsning, men vil sterkt tilråde en løsning hvor vann fra ny reservevannkilde (Moslandsvann) kan ledes til Skadebergvanns nedbørsfelt. På den måten kan vannverket styre tilgang på råvann basert på alle tre vannkilder, og øke leveringssikkerheten ytterligere. | Sweco har på vegne av Lindesnes kommune sendt inn konsesjonssøknad til NVE. I konsesjonssøknaden søkes det om å bruke Moslandsvatnet som ny reservevannkilde, hvorpå drikkevann skal overføres direkte fra Moslandsvatnet til Skadeberg vannverk. |
| | 5-4 | Mattilsynet | | Det vil være avgjørende at anleggsgjennomføringen ikke medfører forurensning som resulterer i at vannkvaliteten blir uegnet som utgangspunkt for drikkevannsproduksjon. Mattilsynet oppfatter at tiltak som skissert i "Tiltaksplan offentlig drikkevann" er dekkende, men foreslår at "bør" erstattes med "må" i tiltaksbeskrivelsen. Overvåkningsprogrammet må også fastsettes med en frekvens for prøveuttak som sikrer at eventuell forurensning fanges opp så tidlig som mulig slik at avbøtende tiltak kan iverksettes. | Innspillet tas til følge. Hensynet til drikkevann vil bli ivaretatt i anleggsperioden. Se bestemmelse 5.1.c). |

| | | | | | |
|---|-----|-------------------------------------|------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | 5-5 | Mattilsynet | | Påpeker at det vil være vesentlig å forhindre sprut av forurenset veivann til sidearealer med avrenning til drikkevannskilder. Med hensyn på forurensningsrisiko er det vurdert at det ikke er noen vesentlig prinsipiell forskjell på om vegen går i dype nok skjæringer til å hindre direkte forurensning av arealene utenfor vegbanen eller om vegen går gjennom tunnel. For å unngå forurensning til Moslandsvann må skjæring mot Hagelandstjønna etableres med stor nok høyde til å forhindre direkte vannsprut fra biltrafikk eller drift av vegen til nedbørsfelt. | Innspillet tas til følge. Veien er prosjektert slik at forurenset veivann ikke vil nå drikkevannskildene. |
| | 5-6 | Mattilsynet | | Viser til kommentarer i tilknytning til kartlagte brønner. Etter Mattilsynets oppfatning vil det være vesentlig å avklare hvordan drikkevannstilgangen for de som har privat vannforsyning skal erstattes midlertidig eller på permanent basis før anleggsarbeid igangsettes. I tillegg påpekes at forurensende avrenning til en brønn/overflatekilde kan skje over relativt store avstander via bekker eller sprekk i fjell, og derfor kan også brønner utenfor 200 meter fra vegtraséen bli påvirket. Det forutsettes at brønner utenfor kartleggingsområdet blir ivaretatt dersom det påvises negative påvirkninger. Etter Mattilsynets oppfatning er hensynet til privat vannforsyning i det vesentlige ivaretatt, men forventer at innspill blir fulgt opp. | Det er utarbeidet en tiltaksplan hvor kartlagte brønner beskrives. Brønnene som påvirkes av planforslaget skal overvåkes med vannprøver før, under og etter anleggsgjennomføringen. Der private drikkevannsforsyninger blir berørt av det nye veiltaket, vil Nye Veier sørge for å ivareta sikker vannforsyning. Se bestemmelsene § 5.1 a). |
| | 5-7 | Mattilsynet | | Påpeker spredningsfaren for planteskadegjørende organismer med anleggsmaskiner når de flyttes mellom ulike området, og det vil være viktig med fastsatte krav om rutiner for rengjøring av maskinene. Mattilsynets vurdering er at hensynet til å hindre spredning av planteskadegjørere i det vesentlig er ivaretatt, men forventer at innspill blir fulgt opp. | Innspillet tas til følge. Dette vil ivaretas i videreutviklingen av MOPen. Det henvises også til § 1.3.3 b) som sikrer at matjorden skal sjekkes for planteskadegjørere før den blandes med annen matjord. |
| 6 | 6-1 | Direktoratet for Mineralforvaltning | 15.12.2021 | DMF har ingen merknader til høring og offentlig ettersyn. | Innspillet tas til orientering. |

| | | | | | |
|---|-----|-------------------|------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 7 | 7-1 | Haddeland Jaktlag | 18.12.2021 | Bekymret for fri bevegelse av vilt mellom Mandalselva og Vrå. Etter deres erfaring ferdes det langt mer vilt enn hva som er registrert på viltkamera og befaringer. | <p>Nye Veier har gjennomført en omfattende viltkartlegging langs den planlagte veien. Kartleggingen er dokumentert i egen rapport. Planforslaget inneholder faunapassasjer som er lokalisert i forhold til funnene i kartleggingen.</p> <p>Det er planlagt 5 muligheter for vilt å passere mellom Mandalselva og Vrå for å ivareta større vilttrekk i området. Dette er under bru ved Mandalselva og Djupedalen, i kulvert ved Nedre Undal og over tunnel ved Skreheia og Vråheia. Vilttrekket ved Djupedalen ivaretas under ny bru. Øvrige nevnte passasjer ivaretar eksisterende passasjemulighet i kulvert, under bru eller over tunnel. Mellom Mandalselva og Skreheia er det ca. 1km mellom tilrettelagte viltpassasjer. Mellom Skreheia og Vrå er det ca. 2km mellom tilrettelagte viltpassasjer. Nye Veier anser at viltet er godt ivarettatt i området.</p> |
| | 7-2 | Haddeland Jaktlag | | Skriver at Skreiheiatunnelen ikke tilstrekkelig legger til rette for at vilt kan passere over tunnelen på grunn av bratt terreng og manglende kobling til naturlig viltkorridor/vilttråkk. Det må derfor legges ned mer arbeid i å opparbeide nye viltkorridoderer på hver side av veggen. Mener lang tunnel ville vært den beste løsningen. | <p>Nye Veier har gjennomført en omfattende viltkartlegging langs den planlagte veien. Kartleggingen er dokumentert i egen rapport. Planforslaget inneholder faunapassasjer som er lokalisert i forhold til funnene i kartleggingen.</p> <p>Ved Skreiheiatunnelen legges det opp til en god passasjemulighet for vilt i området. Over tunnelen er det planlagt med et større passasjeareal. Nye Veier kan fastslå at det delvis er bratt terreng, ca. midt over tunnelen. Viltet vil dog ha god mulighet til å passere over tunnelen i både øst og vest.</p> |
| | 7-3 | Haddeland Jaktlag | | Mener at terrenghevingen på 20 meter og etablering multifunksjonell løsning ved Djupedalen fører til at vilt ikke vil benytte seg av viltpassasjen på grunn av de åpne områdene og eksponering for veg og bebyggelse. | På bakgrunn av tverrfaglige vurderinger, har Nye Veier lagt opp til en så god viltpassasje under brua ved Djubedalen som mulig. Der bekken legges om, er frihøyden under brua er omlag 13m. Det er satt begrensninger på hogst, og det skal revegeteres og beplantes med stedegen vegetasjon langs passasjen, for å sikre faunapassasjens økologiske funksjon. |
| | 7-4 | Haddeland Jaktlag | | Er kritisk til den multifunksjonelle krysningen ved Undal av samme grunn som ved Djupedalen, samt filteringsbassenget og terrenginngrep som vil gjøre området kunstig. Mener kryssningen ikke er planlagt stor nok til å dekke Slettheia/Nordskogen, og at det må utvides i øst slik at vilt kan passere sørøst for bassenget og annen ferdsel kan foregå nordvest. Foreslår også å benytte de høye skjæringene til etablering av viltovergang/bro. | Utvalg for drift og forvaltning i Lindesnes kommune vedtok ved 1. gangsbehandling at det skulle legges inn en viltpassasje mellom Mandalselva og Djubedalen. Viltpassasjen ble lagt inn i plankartet med bestemmelsesområde #2_K ved Nedre Undal, i kulvert. Nye Veier har fremfor 2. gangsbehandlingen i Lindesnes kommune detaljert ut viltpassasjen i plankartet. Passasjen planlegges som en kombinert løsning, med viltpassasje og adkomstvei til Nedre Undal, med en bredde på ca. 15 meter. Viltgjerdet justeres for å optimalisere tilgjengeligheten. Med en tilrettelagt viltpassasje, som beskrevet, ivaretas kryssende hjortevilt mellom Mandalselva og Djupedalen. |

| | | | | | |
|---|-----|-----------------------------|------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 8 | 8-1 | Holum og Mandal skogeierlag | 06.12.2021 | Viltundergang ved Nordskogen - Ber om at topografi kvalitetssikres for at trekkene er gode også i fremtiden. Påpeker viktighet av at undergangen er romslig fordi den skal fungere som kombinasjonsløsning. | Nye Veier påpeker at topografien i området er kvalitetssikret når det gjelder vilttrekk. Utvalg for drift og forvaltning i Lindesnes kommune vedtok ved 1. gangsbehandling at det skulle legges inn en viltpassasje mellom Mandalselva og Djubedalen. Viltpassasjen ble lagt inn i plankartet med bestemmelsesområde #2_K ved Nedre Undal, i kulvert. Nye Veier har fremfor 2. gangsbehandlingen i Lindesnes kommune detaljert ut viltpassasjen i plankartet. Passasjen planlegges som en kombinert løsning, med viltpassasje og adkomstvei til Nedre Undal, med en bredde på ca. 15 meter. Viltgjerder justeres for å optimalisere tilgjengeligheten. Med en tilrettelagt viltpassasje, som beskrevet, ivaretas kryssende hjortevilt mellom Mandalselva og Djupedalen. |
| | 8-2 | Holum og Mandal skogeierlag | | Tunnelene ved Skreheia og Vråheia som viltovergang - Stiller spørsmål til om tilstøtende arealer gjør det mulig for storvilt å forsere og om tunnelene er plassert slik at det blir naturlige viltråkk. | Det er utredet flere og lengre tunneler, både i områderegeringsfasen og i denne fasen. I planbeskrivelsen kapittel 9 fremkommer alternative løsninger som har blitt vurdert i planprosessen, med begrunnelse for hvorfor de er forkastet. Vilttrekkene som planlegges over de to tunnelene er eksisterende vilttrekk i dag. Disse vil ivaretas gjennom planforslaget. |
| | 8-3 | Holum og Mandal skogeierlag | | Undergang ved Skoftedalen, Valleråsen - Usikker på om utforming og plassering av undergangen ved Skoftedalen vil ivareta hensynet til vilt og friluftsliv. Ber om at det vurderes en overgang ved fjellskjæringen øst for Skoftedal for å ivareta dette bedre. | Faunapassasjen i Skoftedalen er planlagt som en kulvert under planlagt E39. En eksisterende tursti (postvei) til Gamle Skoftelandskleivene legges om gjennom den samme kulverten, hvor postveien også vil fungere som landbruksvei. Kulverten planlegges med en lengde på 35 meter, bredde på 25 meter og høyde på 5 meter under fyllingen. Dimensjonene skal sikre at faunapassasjens naturlige funksjon ivaretas, og at driftskjøretøy kan passere gjennom kulverten på landbruksveien. |
| 9 | 9-1 | Jordvern Agder | 10.12.2021 | Ved store vegprosjekter som Kristiansand/Mandal har Jordvern Agder lagt merke til at praksisen har vært at store mengder dyrket jord er planert ut i vegskråninger direkte på vegfyllinger, og mener at dette må være feil utnyttelse av en knapphetsressurs. | Nye Veier påpeker at matjord er en verdifull ressurs og skal fortsatt brukes til matjordproduksjon. Det er ikke praksis at slik jordtype skal benyttes på veiskråninger. |

| | | | | | |
|----|------|----------------|------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | 9-2 | Jordvern Agder | | <p>Påpeker at kun 3% av Norges areal er dyrket mark, hvor bare 1% kan brukes til å dyrke matkorn og resterende er best egnet til grasdyrking. Regjeringen har derfor vedtatt å innskjerpe jordvernet og styrke selvforsyningsgraden av mat. Det pålegger derfor alle samfunnsaktører å ta hensyn til dette. I den forbindelse arbeider Jordvern Norge med at det må utarbeides en egen forskrift for jordflytting. Derfor foreslås det at matjord, myrjord og skogsjord må lagres adskilt og at matjord må ha et spesielt vern for bruk til kun videre matproduksjon. Videre foreslås det at kostnaden med transport må fordeles slik at det vil lønne seg å bruke den til ny matproduksjon.</p> | <p>Det henvises til Nasjonal transportplan (NTP) 2022-2033 som viser at jordvern er en nasjonal interesse som Nye Veier skal hensynta i retningslinjer og i det videre arbeidet. Nye Veier har utarbeidet en strategi som legger føringer for hvordan hensynet til jordbruksarealer skal håndteres i prosjektet. Bestemmelsene sikrer at all matjord skal gjenbrukes til landbruksproduksjon. Det er også utarbeidet egen matjordplan som sier hvordan dette konkret skal gjennomføres.</p> |
| | 9-3 | Jordvern Agder | | <p>For å redusere bruken av jord på vegfyllinger foreslås det at det eksempelvis kan benyttes flis fra skogvirke til underlag, og at undergrunnsjord eller skogsjord kan brukes oppå. Skriver videre at blomstereng vil passe godt. Dette vil kun kreve et tynt jordlag, og vil fremme estetisk kvalitet for veifarende og kreve lite vedlikehold, samt være positivt for bier og andre insekter.</p> | <p>Prinsippet om naturlig revegetering legges til grunn for vegetering av alle veiskråninger. Kun i bratte skråninger hvor erosjon kan være en fare, blir det brukt sprøytesåing. Prinsippet om naturlig revegetering er ikke til hinder for at det kan etableres blomstereng på enkelte spesielt utvalgte lokaliteter.</p> |
| 10 | 10-1 | Lindesnes SV | 18.12.2021 | <p>Viser til at kort tunnel ved Skreheia ikke kan garantere at nedbørsfeltet til Moslandsvann ikke blir forurensset, at kommunens vannforsyning allerede er sårbar på grunn av manglende redundans, og at ny E39 kan føre til kapasitetsmangel og dårligere vannkvalitet. I tillegg vil kort tunnel ha dårligere løsning mht. etablert bebyggelse, landbruk, støy, vilt, kulturlandskap og friluftsområder. På bakgrunn av dette oppfattes det at lang tunnel er det eneste sikre alternativet for å unngå forurensning av drikkevannskilden Moslandsvann, vern av bebyggelse av naturressurser, og som samlet gir den beste samfunnsøkonomiske løsningen.</p> | <p>Veien ligger i skjæring gjennom hele nedbørsfeltet. Det henvises til innspill fra Mattilsynet (se pkt. 5-1). Mattilsynet påpeker at den foreslåtte veglinja vil berøre nedbørsfeltet til Skadeberg og Tarvannet. Mattilsynet henviser til foreslått løsning for omlegging av vannforsyningssystemet, og har vurdert at hensynet til kommunal drikkevannsforsyning i det vesentlige er ivaretatt.</p> |

| | | | | | |
|-----------|-------------|----------------------------|------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | 10-2 | Lindesnes SV | | Kritisk til viltundergang mellom Djupedalen og Mandalselva fordi den legger opp til kombinasjonsløsning, og fordi tekniske løsninger for viltgjerde, sedimentbasseng og kulvert virker uheldig. Stiller seg bak grunneieres, jaktlags, og Valdleders vurdering om at det heller bør etableres en viltovergang mellom Mandalselva og Nedre Undal, eks. i Nordskogen. | Utvalg for drift og forvaltning i Lindesnes kommune vedtok ved 1. gangsbehandling at det skulle legges inn en viltpassasje mellom Mandalselva og Djubedalen. Viltpassasjen ble lagt inn i plankartet med bestemmelsesområde #2_K ved Nedre Undal, i kulvert. Nye Veier har fremfor 2. gangsbehandlingen i Lindesnes kommune detaljert ut viltpassasjen i plankartet. Passasjen planlegges som en kombinert løsning, med viltpassasje og adkomstvei til Nedre Undal, med en bredde på ca. 15 meter. Viltgjerder justeres for å optimalisere tilgjengeligheten. Med en tilrettelagt viltpassasje, som beskrevet, ivaretas kryssende hjortevilt mellom Mandalselva og Djupedalen. |
| | 10-3 | Lindesnes SV | | Oppfordrer til at tunnel ved Vråheia forlenges og legges lengre syd fra nordøst for å kunne legge til rette for bedre krysningsmuligheter for vilt, og hindre inngrep i myrområder på Vrå, samt Vråvannets gytebekker. | Vilttrekket som planlegges over Vråheiatunnelen er eksisterende vilttrekk i dag. Denne passasjemuligheten vil ivaretas gjennom planforslaget. Det legges i tillegg opp til en passasjemulighet for vilt ved Blørstadkrysset. Her planlegges en faunapassasje som viltlokk over ny E39. Lokket planlegges med en lengde på 50 meter. Terrenget på lokket utformes med voller langs ytterkantene ut mot veien under. Viltgjerde settes på toppen av vollene og føres innover terrenget på hver side. Prosjektet har i så stor grad som mulig forsøkt å optimalisere tiltaket med tanke på kryssing for dyr og mennesker, bevaring av friluftsliv, biologisk mangfold, drikkevann og sårbare vassdrag samt støy og luftforurensning for bebyggelsen. Ved optimalisering av veilinjen er det også tatt høyde for den beste plasseringen i landskapet. Se planbeskrivelsen for nærmere beskrivelse av tiltaket, virkninger av tiltaket og avbøtende tiltak. |
| 11 | 11-1 | Mandal Vest Viltlag | 16.12.2021 | Skriver at områdene rundt Blørstad har høyere tetthet av elg enn noen andre steder langs ny E39 og E18 gjennom Agder. Viser til erfaringer fra kryss ved Tvedestrand hvor elgen har lett for å komme seg på tilførselsveger. Videre skriver de at vegen vil gå høyere i terrenget enn eksempelvis E18 og E39 fra Porsgrunn til Lyngdal noe som i større grad vil berøre urørt skogsterreng og danne en barriere for hjortevilt. Det vil derfor være viktig at det etableres gode funksjonelle faunapassasjer i dette området. Faunapassasje bør anlegges så tidlig som mulig og plasseres øst for Blørstadkrysset med utforming som gjør at vilt kan benytte den tidligst mulig. Overganger og tunnelinnslag bør også ha voller/støyskjerming, vegeteres og ha tilstrekkelig størrelse. Ønsker også mulighet for viltkryssning ved Grimåsen. | Vest for Blørstadkrysset planlegges en faunapassasje som viltlokk over ny E39. Lokket planlegges med en lengde på 50 meter. Terrenget på lokket utformes med voller langs ytterkantene ut mot veien under. Viltgjerde settes på toppen av vollene og føres innover terrenget på hver side. Viltgjerdene planlegges 2 m høye og skal hindre hjortevilt å komme inn i vegsystemet. |

| | | | | | |
|-----------|-------------|----------------------------|------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | 11-2 | Mandal Vest Viltlag | | Viser til hvordan hensynet til vilt er løst ved Bamble, og statistikk for felte elg langs strekningen for ny E39 og Bamble. | Innspillet tas til orientering. Se svar til pkt. 11-1. |
| 12 | 12-1 | Naturvernforbundet i Agder | 18.12.2021 | Anbefaler å stoppe arbeidet med E39, som de mener vil få nærmest uvirkelige ødeleggelser av uerstattelig og ikke-fornybar natur- og kulturlandskap, eller å gjøre vesentlige endringer i planforslaget gjennom å kreve lang tunnel i Skreheia for å eliminere faren for Moslandsvann som drikkevannsreservoar til Mandal og for da å få en god viltpassasje over bestående terreng. Ber politikerne i Lindesnes om å legge til rette for lang tunnel gjennom Skreheia for å ivareta hensynet til drikkevann, naturmangfold, landbruk, firluftliv og kulturminner. | Det er utredet flere og lengre tunneler, både i områdereguleringfasen og i denne fasen. I planbeskrivelsen kapittel 9 fremkommer alternative løsninger som har blitt vurdert i planprosessen, med begrunnelse for hvorfor de er forkastet. |
| | 12-2 | Naturvernforbundet i Agder | | Mener forslaget ikke imøtekommer FNs naturpanel og Miljødirektoratet hva angår klima- og miljøproblematikk, og at føringer gitt av tidligere regjering ikke lengre er forsvarlig politikk. Viser videre til resultater fra "Naturkampen" hvor Lindesnes og Lyngdal kommer dårlig ut, og oppfordrer til at tidligere kommunedelplan som er utarbeidet av Statens vegvesen legges til grunn. | Nye Veiers politiske bestilling er å tilrettelegge for firefelts motorvei med fartsgrense 110 km/t. Kommunedelplanene fra 2015 var også planlagt med en firefelts motorveistandard. I områdereguleringfasen ble kommunedelplanene vurdert mot ny korridor som nå ligger vedtatt. Utredningene viste at områdereguleringen samlet sett var best. |
| | 12-3 | Naturvernforbundet i Agder | | Mener trafikkgrunnlaget og framtidig trafikkvekst ikke forsvarer en "overdimensjonert" firefeltsveg, og oppfordrer politikerne til å kreve et alternativ med to- og tredeltveg med midtdeler. | Se svar til pkt. 12-2. Det er ikke anledning til å bygge 2/3 felt på strekningen da dimensjonerende trafikkmengde overstiger 12000 ÅDT. |
| 13 | 13-1 | Stensland-Sandnes jaktlag | 17.12.2021 | Påpeker at viltpassasjen ved Faksevann ikke har en utforming som anbefalt i viltutredningen, og ber om at dette må rettes. | Eksisterende vilttrekk ved Faksevatn planlegges lagt om under ny bru. Faksevatnet bru planlegges med en lengde på 80 meter. Frihøyde under brua ned til myra vil være ca. 27 meter. Under brua videreføres en eksisterende faunapassasje, en landbruksvei og et bekkeløp. Kantsone og vegetasjon langs bekken under brua skal ivaretas. Under og sør for brua skal hogst begrenses for å sikre faunapassasjens økologiske funksjon. Viltkartleggingen som fremkommer av faunarapporten er en av flere utredninger tilhørende planforslaget. Plassering og utforming av de valgte passasjene i planforslaget er foreslått ut ifra en totalvurdering som Nye Veier har gjort i prosjektet. |

| | | | | | |
|-----------|-------------|---------------------------|------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | 13-2 | Stensland-Sandnes jaktlag | | Mener at bredden på 20 meter for viltpassasjen ved Stilandskrysset er for lite, og at denne bør ha bredde på minst 50 meter iht. viltutredningen. Skriver at dette er et område hvor jaktlaget har registrert mest viltaktivitet på hele strekningen. | De foreslåtte faunapassasjene vil bidra til at viktige vilttrekk ivaretas. Det er foreslått utformingskrav for å sikre at passasjene får en funksjonen som reduserer barriereeffekten. Vilttrekket nord for Svartetjønn blir berørt av tiltaket dersom Stilandskrysset etableres. Etableres ikke krysset, vil kulvert under ny E39 ivareta vilttrekket. Det henvises for øvrig til viltpassasje ved Faksevatn og Høylandsbekken som vil ivareta vilttrekkene i området. |
| | 13-3 | Stensland-Sandnes jaktlag | | Dersom det skulle komme en avkjørsel til Udland, mellom Lonan og Store Faksevatn, må overgang noen hundre meter øst, nord for Stølevann, etableres som angitt i faunarapporten. Om en 20 meter bred passasje etableres som antydnet på åpen kontordag på Vigelandsstua, må den etableres nå. Viser til utdrag fra viltrapporten. | Dersom tilførselsveien blir realisert, vil ikke planen ivareta en viltpassasje her. Faunapassasjene ved Faksevatn og Høylandsbekken vil ivareta trekkene i området, og mellom disse passasjene er det 1,7 km. Passasjen det henvises til vil bli en tilleggspassasje dersom tilførselsveien ikke realiseres. Eksisterende vilttrekk ved Faksevatn planlegges lagt om under ny bru. Faksevatnet bru planlegges med en lengde på 80 meter, og frihøyde under brua ned til myra vil være 27 meter. Under brua videreføres en eksisterende faunapassasje, en landbruksvei og et bekkeløp. Under og sør for brua skal hogst begrenses for å sikre faunapassasjens økologiske funksjon. |
| 14 | 14-1 | Ungdomsrådet i Lindesnes | 30.11.2021 | Bekymret for hvordan drikkevannskilder er ivaretatt og ber om at dette vurderes på nytt. Påpeker at tilgang til rent vann kan bli enda viktigere i fremtiden. | Alle tiltak skal ivareta kravene til helsemessig trygt drikkevann etter Forskrift om vannforsyning og drikkevann. Nye Veier må forholde seg til alle lover og regler som omfatter forurensning av drikkevann, og har gjennomført en omfattende kartlegging av nedslagsfeltet til Mandals drikkevannsforsyning. Det er gjort omfattende utredninger og grep for å eliminere risikoen for forurensning av drikkevannet. Dette skal ivaretas ved utbygging av den nye veien. |
| | 14-2 | Ungdomsrådet i Lindesnes | | Ungdomsrådet er også opptatt av gode viltoverganger og sikring mot vegen. | Nye Veier har gjennomført en omfattende viltkartlegging langs den planlagte veien. Kartleggingen er dokumentert i egen rapport. Planforslaget inneholder faunapassasjer som er lokalisert i forhold til funnene i kartleggingen. Det legges til rette for gode viltpassasjer på strekningen gjennom Lindesnes. Det planlegges i alt 12 passasjer under bruer, gjennom kulverter og over tunneler. Veien vil også inngjerdes med 2 m høye viltgjerder som skal hindre hjortevilt å komme inn i vegsystemet. |

| | | | | | |
|----|------|--------------------------------------------------|------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 15 | 15-1 | Viltvald Vest Lindesnes v/ Rolf Arne Holte | 29.11.2021 | Ønsker at bru ved Faksevann har lengst mulig spenn av hensyn til viltkrysning. | Eksisterende vilttrekk ved Faksevatn planlegges lagt om under ny bru. Faksevatnet bru planlegges med en lengde på 80 meter. Frihøyde under brua ned til myra vil være 27 meter. Under brua videreføres en eksisterende faunapassasje, en landbruksvei og et bekkeløp. Under og sør for brua skal hogst begrenses for å sikre faunapassasjens økologiske funksjon. |
| 16 | 16-1 | Arne Kleiven | 09.12.2021 | Melder interesse for overskudd av matjord til hans landbrukseieendom ved Trædal med gbnr. 331/3. Opplyser at dyrkamarka er utsatt for oversvømmelse, og kunne derfor hatt behov for påfyll av jord. | Innspill mottatt, aktuelle områder blir behandlet i matjordplanen. |
| 17 | 17-1 | Arne Kvåle | 15.12.2021 | Skriver at bevaring av grønne områder vil være av stor betydning for fortsatt trivsel og sosial vekst nå og i fremtiden. Viser til artikkel om at Lindesnes kom nest nederst på listen om det å ta ansvar for å beskytte naturområder. Oppfordrer folkevalgte til å ta ansvar og ikke stille seg likegyldig til dette. | Nye Veiers politiske bestilling er å tilrettelegge for firefelts motorvei med fartsgrense 110 km/t. Med bakgrunn i bestillingen, har Nye Veier jobbet for å bevare friluftsliv, landskap og grønne områder som vil berøres av det planlagte veiltaket. |
| | 17-2 | Arne Kvåle | | Viser til viktig biologisk mangfold ved Undalstjønna og Lilletjønna, og at ny E39 vil berøre vann, myrer og våtmarksområder. Spillplass for storfugl ved Stavsåsen må skjermes og bevares mot forstyrrelser og inngrep. Mener at det bør være minimum 300 meter mellom spillplassen og E39, og dette området skjermes fra inngrep, graving o.l. | Det planlagte veiltaket berører ikke Stavåsen. Også det midlertidige anleggsbeltet er trukket sør for toppen av åsen. Selv om spillplassen ikke berøres direkte, kan det være en fare for at plassen forsvinner som en konsekvens av tiltaket. Å trekke tiltaket 300 meter sørover ville innebære å planlegge veien i en helt ny utredningskorridor som ikke har vært varslet i denne planprosessen. |
| | 17-3 | Arne Kvåle | | Kritisk til om størrelse og plassering av viltundergang ved Nedre Undal/Djupedalen ivaretar hensynet til storvilt, og da spesielt for elg. Etterlyser bruk av lokalkunnskap. Foreslår etablering av kort tunnel på 250 meter gjennom Løeåsen for å ivareta storvilt og jakt. | Utvalg for drift og forvaltning i Lindesnes kommune vedtok ved 1. gangsbehandling at det skulle legges inn en viltpassasje mellom Mandalselva og Djupedalen. Viltpassasjen ble lagt inn i plankartet med bestemmelsesområde #2_K ved Nedre Undal, i kulvert. Nye Veier har fremfor 2. gangsbehandlingen i Lindesnes kommune detaljert ut viltpassasjen i plankartet. Passasjen planlegges som en kombinert løsning, med viltpassasje og adkomstvei til Nedre Undal, med en bredde på ca. 15 meter. Viltgjerder justeres for å optimalisere tilgjengeligheten. Med en tilrettelagt viltpassasje, som beskrevet, ivaretas kryssende hjortevilt mellom Mandalselva og Djupedalen. |
| | 17-4 | Arne Kvåle | | Etterlyser støytiltak ved Øvre Undal, og viser til beregnet støy på over 70 dB. | I bestemmelsene tilhørende planforslaget, § 1.4.4 er det sikret at det vil gjøres tiltak der støy overskrider grenseverdier. |

| | | | | | |
|----|------|--------------------------------|------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | 17-5 | Arne Kvåle | | Ny adkomst fra Øvre Undal, via Nedre Undal, er planlagt med en betydelig fylling som vil legge beslag på dyrket mark og velteplass for tømmer. Det foreslås å flytte motorveg minimum 50 meter lengre sør, og krysse dagens veg ved bro eller kulvert. | Prosjektet har i så stor grad som mulig forsøkt å optimalisere tiltaket best mulig med tanke på kryssing for dyr og mennesker, bevaring av friluftsliv, biologisk mangfold, drikkevann og sårbare vassdrag samt støy og luftforurensning for bebyggelsen. Ved optimalisering av veilinen er det også tatt høyde for den beste plasseringen i landskapet. Se planbeskrivelsen for nærmere beskrivelse av tiltaket, virkninger av tiltaket og avbøtende tiltak. |
| | 17-6 | Arne Kvåle | | Stenging av nåværende veg fra Kjær til Øvre Undal vil medføre betydelig verdiforringelse av eiendommen pga. adkomstmulighet og begrensnig av mulighet for uttak av tømmer. Ber om ny velteplass for tømmer ved Østre Kjær, og ny driftsveg fra Østre Kjær til sin skogteig ved Torvmyra. | Nye Veier påpeker at eiendommen fremdeles vil ha adkomstmuligheter til skogdrift som i dag. Se svar til pkt. 17-7 vedr. velteplass for tømmer. |
| | 17-7 | Arne Kvåle | | For å få ut tømmer fra eiendommen gbnr. 119/4 ved Undalstjønna og Lilletjønna, ønskes etablering av ny veltplass og lasteplass ved sedimentasjonsbassenget. | Nye Veier har justert bestemmelse § 4.1.7 a), og lagt til at det kan anlegges velteplasser og snuplasser innenfor bestemmelsesområder markert med #2_L. |
| | 17-8 | Arne Kvåle | | Eiendommene gbnr. 119/4 og gbnr. 120/2 er slått sammen. Akspeterer ikke forringelse av eiendommen pga. forringet infrastruktur og drikkevannskilde, manglende støytiltak ved bolig, og redusert atkomst til deler av eiendommen. | Gnr/bnr 120/2 vil ikke berøres av det nye veitiltaket. Gnr/bnr 119/4 blir direkte berørt av det nye veitiltaket. Utgangspunktet for grunnvervet er vedtatt reguleringsplan. Erstatning for grunnvervet, herunder eventuelle makeskifte-/erstatningsarealer, må avklares gjennom det ordinære grunnvervet når planen er vedtatt. Makeskifte vil kun være aktuelt dersom det finnes aktuelle arealer, samt gjennom minnelig avtale med grunneier. |
| 18 | 18-1 | Arne Landsverk | 31.12.2021 | Melder interesse for overskudd av jord til sin eiendom på Vestre-Håland. | Innspill mottatt, aktuelle områder blir behandlet i matjordplanen. |
| 19 | 19-1 | Arvid Ellingsen | 15.12.2021 | Ønsker å få tilsendt støyutredning for sin eiendom gbnr. 338/9, Mandalsveien 1959. | Etter høring og offentlig ettersyn har Nye Veier oppdatert støyrapporten. Det er informert om at denne finnes på prosjektnettsiden www.e39mandal-lyngdal.no . Plankartet sikrer områder hvor det gjøres støytiltak. I bestemmelsene tilhørende planforslaget, § 1.4.4 er det sikret at det vil gjøres tiltak der støy overskrider grenseverdier. |
| | 19-2 | Arvid Ellingsen | 17.12.2021 | Ønsker støytiltak i forbindelse med rundkjøring ved Torland. | Støyberegninger viser at det ikke er behov for støytiltak i området mellom tilførselsvei og eksisterende E39. Støyberegninger vises i støyrapporten tilhørende planforslaget. |
| 20 | 20-1 | AT Skog SA pva. Karsten Skovly | 17.12.2021 | Ønsker ikke at dagens veg langs Osestadvannet, som oppfattes å skal oppgraderes og benyttes som anleggsveg, skal bli en permanent gjennomgangsveg. Dagens veg til Haugedal og Bjelland er bomvei, og det er ikke ønskelig med økt trafikkbelastning. | Ved Storepytten på Haugdal legges Haudalsveien (traktorvei) om og føres i kulvert under planlagt E39. Veien vil dimensjoneres som landbruksbilvei (veiklasse 3) med 4 meter veibredde, etter Landbruksdirektoratets håndbok av 2016. Denne veien vil bli benyttet som anleggsvei for å kunne bygge planlagt E39. Anleggsveien vil ikke gå over tunet på Bjelland. |

| | | | | | |
|-----------|-------------|--------------------------------------------|------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | 20-2 | AT Skog SA pva. Karsten Skovly | | Ber om at det blir tilbudt erstatningsarealer som en del av oppgjøret i forbindelse med grunnnerverv, og dette bør helst være arealer som er tilgrensende sine eiendommer. | Utgangspunktet for grunnnerverv er vedtatt reguleringsplan. Erstatning for grunnnervervet, herunder eventuelle makeskifte-/erstatningsarealer, må avklares gjennom det ordinære grunnnervervet når planen er vedtatt. Makeskifte vil kun være aktuelt dersom det finnes aktuelle arealer, samt gjennom minnelig avtale med grunneier. |
| | 20-3 | AT Skog SA pva. Karsten Skovly | | Forventer at eiendommens samlede areal av dyrka mark opprettholdes etter at tiltaket er ferdigstilt. Ønsker overskudd av matjord og dialog om oppdyrking av nye arealer. | Innspill mottatt, aktuelle områder blir behandlet i matjordplanen. |
| 21 | 21-1 | AT Skog SA pva. Kjell Oskar Gulbrandsen | 17.12.2021 | Viktig at det blir opprettholdt rasjonell og praktisk adkomst til skogsteigene som blir oppdelt som følge av ny tilførselsveg ved Slåttelona. Lengre driftsveger ønskes kompensert med leggeplasser for tømmer. | Nye Veier har justert bestemmelse § 4.1.7 a), og lagt til at det kan anlegges velteplasser og snuplasser innenfor bestemmelsesområder markert med #2_L. Driftsveier vil bli håndtert i grunnnervervsprosessen. |
| | 21-2 | AT Skog SA pva. Kjell Oskar Gulbrandsen | | Ønsker å få tilbudt erstatningsarealer for å kunne opprettholde produksjonsevnen på eiendommen. | Utgangspunktet for grunnnerverv er vedtatt reguleringsplan. Erstatning for grunnnervervet, herunder eventuelle makeskifte-/erstatningsarealer, må avklares gjennom det ordinære grunnnervervet når planen er vedtatt. Makeskifte vil kun være aktuelt dersom det finnes aktuelle arealer, samt gjennom minnelig avtale med grunneier. |
| 22 | 22-1 | Bendik Nikolaisen | 15.12.2021 | Avsender har markert egen driftsveg på sydsiden av Vråvatnet og det nye veitiltaket. Ber om at driftsveg langs ny E39, på gnr/bnr 109/2 forlenges videre vestover. Dagens driftsveg ender ved en stikkvei til myr som er planlagt dyrket iht. gårdens driftsplan. | Driftsveier vil bli håndtert i grunnnervervsprosessen. Nye Veier har justert bestemmelse § 4.1.7 a), og lagt til at det kan anlegges velteplasser og snuplasser innenfor bestemmelsesområder markert med #2_L. |
| | 22-2 | Bendik Nikolaisen | | Ønsker overskuddsmasser til oppfylling av myr som ligger øst for Blørstadkrysset. Myrene er med i gårdens driftsplan for oppdyrking. | Innspill mottatt, aktuelle områder blir behandlet i matjordplanen. |
| 23 | 23-1 | Bent Johan Kjær og Gerd Solem | 18.12.2021 | Påpeker negative konsekvenser og ulemper for hans eiendom i form av forurensning (støv, støy, vann fra veggen), landskapspåvirkning, tilgjengelighet mellom oppdelte teiger, verdiforringelse og friluftsliv. Ser ingen fordeler med tiltaket. | Prosjektet har i så stor grad som mulig forsøkt å optimalisere tiltaket best mulig med tanke på kryssing for dyr og mennesker, bevaring av friluftsliv, biologisk mangfold, drikkevann og sårbare vassdrag samt støy og luftforurensning for bebyggelsen. Ved optimalisering av veilinjen er det også tatt høyde for den beste plasseringen i landskapet. Se planbeskrivelsen for nærmere beskrivelse av tiltaket, virkninger av tiltaket og avbøtende tiltak. |

| | | | | |
|------|-------------------------------|--|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 23-2 | Bent Johan Kjær og Gerd Solem | | Forventer at jordet, Liansmyra ved Kjerr, ikke blir utsatt for forurenset vann fra vegen under eller etter gjennomføring. Kritisk til innholdet og vurderinger gjort i fagrapport for hydrologi, og mener beregninger må oppdateres. Etterlyser tydeligere tiltak til hvordan utløp av forurenset vann til jordene skal forhindres. | Nye Veier anser det ikke som nødvendig å oppdatere fagrapport hydrologi. I forbindelse med riggområdene skal det etableres et behandlingsanlegg for driftsvann fra anleggsvirksomheten. Anlegget skal bestå av en renseenhet og har til hensikt å rense vannet slik at det kan slippes ut til resipientene Mandalselva og Audna. For ytterligere informasjon om anleggsområder og miljøhensyn, se planbeskrivelsen kap. 3.13.3 samt Fagrapport anleggsgjennomføring og MOP (Miljøoppfølgingplan) som ligger vedlagt planforslaget. |
| 23-3 | Bent Johan Kjær og Gerd Solem | | Peker på at veger i Djupedalen må være minimum vegklasse 4. | Haddelandsveien frem til Lauvstøl er kommunal vei, og omlegges under Djubedalen bru. Veien opparbeides med samme bredde og standard som eksisterende vei på den aktuelle strekningen. Veien beskrevet i bestemmelse § 4.1.7 a), #2_L, gjelder fra avkjøring ved kommunal vei, som tilknyttes eksisterende driftsvei. |
| 23-4 | Bent Johan Kjær og Gerd Solem | | Ber om at det etableres tilgang til hans eiendom på sørsiden av Tollaksheia fra Djupedalen for bruk i forbindelse med skogsdrift. | Ved Dupedalen planlegges kryssing av ny E39 under bru. Haddelandsveien til Lauvstøl omlegges under den nye brua og vil opparbeides med samme bredde og standard som eksisterende vei på den aktuelle strekningen. |
| 23-5 | Bent Johan Kjær og Gerd Solem | | Forutsetter at stien som går fra jordekanten og nordover Djupedalen reetableres ved arronderingen. Ber også om at turvegen som går fra Lindlandsbommen via Undal, Kjerr, Mosland, Langeland og tilbake, reetableres der den krysser eller havner under ny E39. | Forbindelser mellom friluft- og nærturområder ivaretas med bru ved Djupedalen. |
| 23-6 | Bent Johan Kjær og Gerd Solem | | Ønsker dialog med Nye Veier om etablering av skogsbilveg nordover i Djupedalen til nordøstre ende av Tollakstjønn, da det er et pågående prosjekt for å få til dette. | Innspillet tas til orientering. |
| 23-7 | Bent Johan Kjær og Gerd Solem | | Som følge av at etablering av masselager i Djupedalen vil føre til permanent tap av dyrka mark, foreslås det å tilføre overskudd av matjord til Østre Kjær/Øvre Undal for reetablering av jorde. | Innspill mottatt, aktuelle områder blir behandlet i matjordplanen. |
| 23-8 | Bent Johan Kjær og Gerd Solem | | Bekymret for at planforslaget ikke ivaretar hensynet til drikkevann og nedslagsfelt, og frykter forurensning av drikkevannet og at kapasitet og kvalitet reduseres. Mener at lang tunnel i Skreheia er det eneste alternativet hvor man unngår å berøre hensynet til drikkevann, og at lang tunnel også vil løse problemer tilknyttet utmarksbeite, naturmangfold, friluftsliv, vilt, kulturminner, landskap og støv og støy. | Det er utredet flere og lengre tunneler, både i områderegeringsfasen og i denne fasen. I planbeskrivelsen kapittel 9 fremkommer alternative løsninger som har blitt vurdert i planprosessen, med begrunnelse for hvorfor de er forkastet. |

| | | | | | |
|-----------|--------------|-----------------------------------------------|------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | 23-9 | Bent Johan Kjær og Gerd Solem | | Henviser til viltpassasje mellom Mandalselva og Djupedalen og mener at det må være en viltovergang i Nordskogen, og ikke en kulvert ved Nedre Undal. Peker på at fagrappporten fraråder multifunksjonelle løsninger for viltpassasjer. Påstår at det allerede er budsjettet for en viltovergang. | Utvalg for drift og forvaltning i Lindesnes kommune vedtok ved 1. gangsbehandling at det skulle legges inn en viltpassasje mellom Mandalselva og Djubedalen. Viltpassasjen ble lagt inn i plankartet med bestemmelsesområde #2_K ved Nedre Undal, i kulvert. Nye Veier har fremfor 2. gangsbehandlingen i Lindesnes kommune detaljert ut viltpassasjen i plankartet. Passasjen planlegges som en kombinert løsning, med viltpassasje og adkomstvei til Nedre Undal, med en bredde på ca. 15 meter. Viltgjerder justeres for å optimalisere tilgjengeligheten. Med en tilrettelagt viltpassasje, som beskrevet, ivaretas kryssende hjortevilt mellom Mandalselva og Djupedalen. |
| | 23-10 | Bent Johan Kjær og Gerd Solem | | Gjør oppmerksom på feil i planbeskrivelsens tabell 4.2, side 67, hvor adressen skal være Haddelandsveien 263 og 308, og ikke Hagelandsveien. | Dette er rettet opp i planbeskrivelsen. |
| | 23-11 | Bent Johan Kjær og Gerd Solem | | Kristisk til beregningsmetoden og resultatene av støyrapporten. Skriver videre at området mellom Nedre Undal og Lauvstø er merket med hensynssone friluftsområde og påstår at det skal defineres som et stille område og må støydempes deretter i henhold til T-1442 tabell 2, som sier maks 40 dB. | Nye Veier benytter standard metode for å beregne støy. Det er lagt inn noe mer støyskjerming innenfor deler av området som det vises til i innspillet, for å redusere støyen ytterligere. Det vises til justert plankart og revidert støyrapport. Det er ikke regulert inn hensynssone friluftsområde i kommuneplanens arealdel eller i denne reguleringsplanen, mellom Nedre Undal og Lauvstøl. Kommunen har ikke definert stille område innenfor påpekt areal. |
| 24 | 24-1 | Britt Velsvik og Jan Henrik Rosland | 17.12.2021 | Ønsker dialog med Nye Veier vedrørende erstatning da avsender blir direkte berørt. Ber Nye Veier om å ta initiativ til å starte prosessen. | Nye Veier AS vil ta kontakt med avsender for å starte prosessen. |
| 25 | 25-1 | Brådland, Dale, Krogsrud og Skofteland | 17.12.2021 | Ber om å få presentert en plan for hvordan vannforsyning fra de berørte brønnene vil hensyntas under og etter anleggsperioden. | Det er utarbeidet en tiltaksplan hvor kartlagte brønner beskrives. Brønnene som påvirkes av planforslaget skal overvåkes med vannprøver før, under og etter anleggsgjennomføringen. Der private drikkevannsforsyninger blir berørt av det nye veiltaket, vil Nye Veier sørge for å ivareta sikker vannforsyning. Tiltaksplanen ligger som et vedlegg til planforslaget i Lindesnes, og finnes på prosjektnettsiden www.39mandal-lyngdal.no . |
| | 25-2 | Brådland, Dale, Krogsrud og Skofteland | | Forventer at vannledningen som benyttes ved sommertid hensyntas, og at det lages en plan som viser hvordan den skal ligge i forhold til veggen. | Se svar til pkt. 25-1. |
| | 25-3 | Brådland, Dale, Krogsrud og Skofteland | | Krever fast dekke på anleggsveg fra Rv. 460 til Neudemyra/Skoftedalen for å begrense støvplager for berørt bebyggelse, henholdsvis Audnedalsveien 281 og 285 . | Anleggsveien er planlagt benyttet til transport i anleggets start- og sluttfase. Tiltak mot støvplager vil bli vurdert i anleggsfasen. |

| | | | | | |
|-----------|-------------|----------------------------------------------|------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | 25-4 | Brådland, Dale, Krogsrud og Skofteland | | Ber om ny skogsvei fra kulvert og over bekken som renner fra Skoftedal på grunn av at den store steinfyllingen vil hindre adkomst til eiendommene. | Driftsvei på nordsiden av den planlagte kulverten under E39 og ned i Skoftedal er en del av planforslaget. |
| | 25-5 | Brådland, Dale, Krogsrud og Skofteland | | Påpeker at kulvert i tilknytning til bekken som går til Skoftedal må dimensjoneres stor nok for å unngå oversvømmelse. | Planlagt E39 passerer Skoftedal på en større fylling. Bombekken i bunnen av dalen legges om i en kulvert på 215 meter gjennom fyllingen. Bekken er markert i plankartet med #2_Bekk, gjennom fyllingen. Nye Veier har gjennomført hydrologiske beregninger, og tiltaket skal utformes slik at naturlige flomveier bevares og risikoen for overvannsfloer reduseres. |
| | 25-6 | Brådland, Dale, Krogsrud og Skofteland | | Ønsker at matjord som fjernes kan benyttes som jordforbedring andre steder på deres eiendommer. | Innspill mottatt, aktuelle områder blir behandlet i matjordplanen. |
| 26 | 26-1 | Geir Norum | 17.12.2021 | Slåttelona benyttes om sommeren som badeplass for hele Vigeland. For å ivareta badeplassens kvaliteter og barn og unges interesser bes det om at det etableres støyskjerming. | Det planlegges i utgangspunktet ikke for støytillat ved Slåttelona. Området ligger utenfor støyutsatte områder. |
| 27 | 27-1 | Gjermund Handeland | 17.12.2021 | Avsender har markert et område ved Faksevatn i Din E39. Henviser til kulvert og diverse driftsveier, og mener at driftsveien sør for planlagt E39 må strekkes så langt i begge retninger at grunneieren kan komme til alle arealer på sydsiden. Mener at det bør bygges driftsvei fra kulvert og bort til faunapassasjen ved Landåstjønn. Påpeker at driftsveien som går under Faksevatn bru må bygges frem til eksisterende traktorvei. Kulverten må være stor nok til at hogstmaskiner kan kjøre gjennom. | Kulverten ved Faksevatn planlegges med en lengde på 35 meter, bredde på 5 meter og høyde på 5 meter. Veiene dimensjoneres som traktorveier (veiklasse 7) med 3,5 meter veibredde, etter Landbruksdirektoratets håndbok av 2016. |
| | 27-2 | Gjermund Handeland | | Anbefaler at bro ved Faksevatn bør strekkes for å få plass til driftsveg og faunapassasje. | Eksisterende vilttrekk ved Faksevatn planlegges lagt om under ny bru. Faksevatnet bru planlegges med en lengde på 80 meter. Frihøyde under brua ned til myra vil være 27 meter. Under brua videreføres en eksisterende faunapassasje, en landbruksvei og et bekkeløp. Under og sør for brua skal hogst begrenses for å sikre faunapassasjens økologiske funksjon. |
| | 27-3 | Gjermund Handeland | | Melder interesse for overskuddsmasser. | Innspill mottatt, aktuelle områder blir behandlet i matjordplanen. |
| 28 | 28-1 | Gundersen, Fardal, Støle og Rømteland | 18.12.2021 | Frykter at tilførselsveg til ny E39 mellom Udland og Stiland fører til økt saltforurensning av Tarvannet. Skriver videre at det kan medføre stor sannsynlighet for at gammel forurensning av tungmetaller i Fardalsbukta kan bli en trussel for fisk, dyr- og planteliv i nordre del av Tarvannet. Det må derfor tas bunnsedimentprøver for å konstatere hvor mye Tarvannet er forurenset, og hvilke konsekvenser tilførselsvegen vil få. Oppfordere til at dette gjøres så fort som mulig. | Planforslaget berører en marginal del av nedslagsfeltet til Tarvatnet. Veivann ivaretas langs tilførselsveien og føres vestover mot Udlandsvatnet. Risikoen for forurensning anses for svært liten. Ved bygging av ny tilførselsvei, vil trafikkmengden på eksisterende E39 reduseres. Dette vil totalt sett føre til mindre veivann i nærliggende bekker. ROS-analysen påpeker at situasjonen for drikkevannet blir bedre siden planforslaget fører mye av dagens trafikk vekk fra strandsonen til Tarvannet. |

| | | | | | |
|----|-------------|---------------------------------------|--------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | 28-2 | Gundersen, Fardal, Støle og Rømteland | | Ber om at det tas nye prøver av fisk fra Fardalsbukta for å se om tungmetaller har påvirket fisken mhp. matkvalitet. | Se svar til pkt. 28-2 |
| 29 | 29-1 | Hans Olav Skretting | 11.11.2021 | Stikkvei fra Audnedalsveien benyttes som adkomst og til lek for Audnedalsveien 365. På andre siden av vegen er det etablert lekeapparater. Mener at anleggsveg må legges unna for å redusere risiko for påkjørsler i anleggsperioden. | Ved gjennomføring av anleggsarbeid skal sikkerhet i forhold til tredjeperson og ytre miljø stå i fokus. Det skal iverksettes trafikkisikringstiltak for å ivareta sikkerheten til alle trafikanter, også gående og syklende. Ytre miljø er fagområdet ved siden av helse og sikkerhet som har høyest prioritet under anleggsarbeid. |
| | 29-2 | Hans Olav Skretting | 24.11.2021 29.11.2021 | Viser til innspill levert 11.11.2021. For å økte trafikkisikkerheten foreslås det å utvide planområdet slik at anleggsvegen kan legges lengre unna bebyggelsen og lekeapparatene. | Se svar til pkt. 29-1. |
| 30 | 30-1 | Hans Stusvik | 15.12.2022 | Skriver at det er feil i bestemmelse §§ 2.2.1 og 2.2.2 a fordi han mener områdene BAA1 og BA1 i dag er avsatt næringsområde N2 i KPA. Videre at dersom områdene skal benyttes må de tilbakeføres i gitt kotehøyde med stabile masser som egner seg til byggegrunn, og at en tilbakeføring iht. plandokumentne vil påføre utbygger store kostnader i tilknytning til masseutskifting ved etablering av næringsområde. | Planforslaget legger kun til grunn midlertidig bruk av arealer. Dette innebærer ikke opparbeidelse av næringsområdet. Planforslaget vil heller ikke legge hindringer for senere utnytting i henhold til kommuneplanen, etter at ny E39 er etablert. |
| 31 | 31-1 | Jan Torbjørn Gabrielsen | 17.12.2021 | Viser til innspill 01.01.2021, og at ingen av disse er hensyntatt. Ber om at det tas større hensyn til de berørte. Innspillene som ble sendt ved varsel om oppstart omfatter i stor grad de samme som er sendt inn ved høring og offentlig ettersyn, og omhandler innløsning, støy, adkomst til egen eiendom og ønske om matjord. | Innspill vedrørende ønske om matjord er mottatt, aktuelle områder blir behandlet i matjordplanen. Se svar til pkt. 31-2 til 31-4. |
| | 31-2 | Jan Torbjørn Gabrielsen | | Skriver at hans eiendom blir vesentlig berørt og at bokvaliteten under og etter gjennomføring vil bli ekstremt dårlig. Viser til utklipp av støyrapport som viser at boligen og uteområdet vil ligge over anbefalte grenseverdier for støy. | I bestemmelsene tilhørende planforslaget, § 1.4.4 er det sikret at det vil gjøres tiltak der støy overskrider grenseverdier. |
| | 31-3 | Jan Torbjørn Gabrielsen | | Vegen vil dele eiendommen i to, som resulterer i et betydelig bortfall av beiteområder fordi de to parsellene som ligger igjen etter gjennomføring ikke kan benyttes sammen. Det er også en mye brukt turveg i området, og ber derfor om at det legges til rette for undergang for husdyr og personer i forbindelse med kulvert ved Lonebekken. | På Breimyra ved Gjervollstad omlages Gjervoldstadveien (fv. 4002) i kulvert under planlagt E39. Veien planlegges omlagt med en veibredde på 5,5 meter, lengde 60 meter og høyde 5 meter. Kulverten er markert med #2_K i plankartet. For tilkomst til eiendommen 110/5 er det tilrettelagt for etablering av driftsveg på sydsiden av ny E39 i fylling/skjæring. Se plankartet og område markert med #2_L8. Se for øvrig planbeskrivelsen kap. 3.2.6 for ytterligere informasjon. |

| | | | | | |
|-----------|-------------|-------------------------|------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | 31-4 | Jan Torbjørn Gabrielsen | | Jordskifte bør igangsettes og bekostes av Nye Veier. Mener videre at grunneiere som må avstå grunn ikke er hensyntatt og at ulempene er unødvendig store. | Utgangspunktet for grunnerverv er vedtatt reguleringsplan. Erstatning for grunnervervet, herunder eventuelle makeskifte-/erstatningsarealer, må avklares gjennom det ordinære grunnervervet når planen er vedtatt. Makeskifte vil kun være aktuelt dersom det finnes aktuelle arealer, samt gjennom minnelig avtale med grunneier. Per nå er det ikke tilgjengelige arealer for makeskifte i innsenders område. Nye Veier AS vil ikke igangsette jordskifte. |
| 32 | 32-1 | Jarl-Ivar Bendixen | 11.12.2021 | Rystelser som følge av trafikk langs Audnedalsveien er allerede merkbart i dag på grunn av dårlige grunnforhold. Er derfor bekymret for at økt tungtrafikk under under anleggsperioden vil kunne føre til skader på bygg og grunn. | Eksisterende veinett vil bli benyttet inn til anleggsområdet. Det vil kunne være behov for å oppgradere disse veiene for å gjøre det mulig for tunge anleggskjøretøy å bruke dem. På disse veiene skal det ikke kjøres massetransport. For øvrig vil anleggstrafikken hovedsakelig gå i og langs ny veitrasé, og prosjektet kommer derfor i liten grad i konflikt med eksisterende veier med trafikk. |
| | 32-2 | Jarl-Ivar Bendixen | | Påpeker at det er viktig å ta vare på barn og unge på Skofteland under anleggsperioden. Det er to busstopp langs vegen, men vegen er smal, uoversiktlig, og biler holder høy fart. Foreslår å etablere tiltak som sikrer trygg ferdesel for myke trafikanter i anleggsperioden. | Ved gjennomføring av anleggsarbeid skal sikkerhet i forhold til tredjeperson og ytre miljø stå i fokus. Det skal iverksettes trafikksikringstiltak for å ivareta sikkerheten til alle trafikanter, også gående og syklende. Ytre miljø er fagområdet ved siden av helse og sikkerhet som har høyest prioritet under anleggsarbeid. |
| | 32-3 | Jarl-Ivar Bendixen | | Frykter at anleggsveg fra Skofteland til Skoftedalen fører til store påkjenninger for beboere i form av støy og støv, og at hensynet til barn og unge som benytter områdene til sykkel og lek vil bli tilsidesatt. Foreslår at anleggsvegen legges fra Kårstølsveien, på baksiden av Heståsen da dette vil redusere anleggstrafikken langs Audnedalsveien betraktelig. Påpeker også at asfaltering av anleggveier langs bebyggelse vil redusere støv- og støypilager. | Ved gjennomføring av anleggsarbeid skal sikkerhet i forhold til tredjeperson og ytre miljø stå i fokus. Det skal iverksettes trafikksikringstiltak for å ivareta sikkerheten til alle trafikanter, også gående og syklende. Ytre miljø er fagområdet ved siden av helse og sikkerhet som har høyest prioritet under anleggsarbeid. |
| | 32-4 | Jarl-Ivar Bendixen | 15.01.2021 | Mellom Audnedalsveien og anleggsvei fra Skofteland ligger nedbørsfelt for grunnvannsbrønn. Anleggsveg vil ha direkte påvirkning på drikkevann og vannkvalitet på grunn av det naturlige fallet fra anleggsvegen. | Det er utarbeidet en tiltaksplan hvor kartlagte brønner beskrives. Brønnene som påvirkes av planforslaget skal overvåkes med vannprøver før, under og etter anleggsgjennomføringen. Der private drikkevannsforsyninger blir berørt av det nye veitiltaket, vil Nye Veier sørge for å ivareta sikker vannforsyning. Nye Veier vil hindre forurensning fra veien ved at alt veivannet i driftsfasen renses før det renner videre ut i naturen. |

| | | | | | |
|----|------|---------------------------------------------------|------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 33 | 33-1 | Jostein Hageland pva. Johan Toralv Hageland | 14.12.2021 | På grunn av at ny E39 krysser gårdsveg mellom Hageland og Kleivan, og deler gården i to, bes det om etablering av over-/undergang for å direkte adkomst mellom teigene. Foreslås plassert ved dagens gårdsveg. | Nye Veier legger til rette for kryssing av ny E39 gjennom kulvert langs Hagelandsveien da dette er en mer hensiktsmessig plassering enn det som foreslås i innspillet. Kulverten er markert i plankartet med #2_K. Nye veier vil ta kontakt med berørte grunneiere og gjennomføre befaring og møter for å se på de konkrete forholdene for berørte eiendommer. Mer informasjon finnes på https://www.nyeveier.no/for-grunneiere/ . |
| 34 | 34-1 | Karsten Skovly | 14.12.2021 | Ønsker å benytte seg av tilbudet om overskudd av matjord til sin eiendom, gbnr. 87/1. Er usikker på hvor mye av hans eiendom som blir berørt, men håper å finne nye arealer som er egnet til jordbruk i samarbeid med Nye Veier. | Innspill mottatt, aktuelle områder blir behandlet i matjordplanen. |
| 35 | 35-1 | Lillian og Jan Harald Lohne | 18.12.2021 | Melder interesse om overskudd av matjord til sine bruk ved Vallermoen og Homme. | Innspill mottatt, aktuelle områder blir behandlet i matjordplanen. |
| 36 | 36-1 | Marit Sletten | 16.12.2021 | Ønsker at støyvoller økes med 2 meter ved Vallerås, og økes til minimum 4,5 og 5 meter ved Grundlandsvannet. Ber om at minimumshøyde på støyskjerming over Grundlandsvannet økes med minst 2 meter, til minst 3 meter. | Nye Veier har revidert Fagrappport Støy. For å skjerme boliger på Vallerås er det foreslått en støyvoll på østsiden av veien, med en høyde på ca. 3 meter over senterlinje. I bestemmelsene tilhørende planforslaget, § 1.4.4 er det sikret at det vil gjøres tiltak der støy overskrider grenseverdier. |
| | 36-2 | Marit Sletten | | Ønsker at friluftsområdene ved Grundlandsvannet hensyntas med tanke på støy- og lysforurensning, og at dette sikres i bestemmelsene ved dokumentasjons- og rekkefølgekrav. | Se svar til pkt. 36-1. |
| | 36-3 | Marit Sletten | | Peker på at få viltoverganger er sikret mellom Grundlandsvannet og Skoftedalen, og at det må reguleres viltovergang (viltbru eller vei i tunnel) ved Rossheikjødna. | Nye Veier har gjennomført en omfattende viltkartlegging langs den planlagte veien. Kartleggingen er dokumentert i egen rapport. Planforslaget inneholder faunapassasjer som er lokalisert i forhold til funnene i kartleggingen. Det planlegges for viltpassasje ved Skoftedalen. Faunapassasjen i Skoftedalen er planlagt som en kulvert under ny E39, parallelt med en postvei (tursti). Kulverten dimensjoneres for å sikre faunapassasjens naturlige funksjon. Passasjemuligheten er godt tilrettelagt, og vil ivaretatt trekket ved Vallerås. Plassering og utforming av de valgte passasjene i planforslaget er foreslått ut ifra en totalvurdering som Nye Veier har gjort i prosjektet. |
| | 36-4 | Marit Sletten | | Ber om at det reguleres adkomst til Vallerås, og at det sikres rekkefølgekrav om at den skal være etablert før ny E39 tas i bruk. | Plankartet er justert. Kårstølveien vil heves slik at det blir enklere å komme seg til eiendommene. Nye Veier justerer plankartet og sikrer adkomst til bebyggelsen på Vallerås. I plankartet er det lagt inn en avkjørselspil og siktsoner. |

| | | | | | |
|----|------|--------------------------------------------|------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 37 | 37-1 | Odd G. Kvåle, Asbjørn Kvåle og Anna Tregde | 18.12.2021 | Ber om at ny E39 legges lengre syd ved Øvre Undal slik at den berører bebyggelsen i mindre grad, og at flytting på 50-100 meter vil bety mye for bebyggelsen og kulturmiljøet. | Prosjektet har i så stor grad som mulig forsøkt å optimalisere tiltaket best mulig med tanke på kryssing for dyr og mennesker, bevaring av friluftsliv, biologisk mangfold, drikkevann og sårbare vassdrag samt støy og luftforurensning for bebyggelsen. Ved optimalisering av veilinen er det også tatt høyde for den beste plasseringen i landskapet. Se planbeskrivelsen for nærmere beskrivelse av tiltaket, virkninger av tiltaket og avbøtende tiltak. Prosjektet har konkludert med at det ikke er hensiktsmessig å legge linja lenger syd pga. kollene. |
| | 37-2 | Odd G. Kvåle, Asbjørn Kvåle og Anna Tregde | | Viser til tidligere innspill til planarbeidet, og mener fortsatt at å legge vegen i tunnel eller skjæring gjennom Løåsen er et bedre alternativ. | Se svar til pkt. 37-1. |
| | 37-3 | Odd G. Kvåle, Asbjørn Kvåle og Anna Tregde | | Viser til at støy ved bolighus på Øvre Undal vil overstige 70 db, og at støyskjerming ikke vil ha noen vesentlig effekt. Skriver at støy vil kunne reduseres til et akseptabelt nivå ved å flytte vegen lengre sør. | I bestemmelsene tilhørende planforslaget, § 1.4.4 er det sikret at det vil gjøres tiltak der støy overskrider grenseverdier. |
| | 37-4 | Odd G. Kvåle, Asbjørn Kvåle og Anna Tregde | | Kritisk til ny adkomstløsning til Øvre Undal med tanke på økonomi, og inngrep i natur, kulturmiljø og dyrket mark. Ønsker å beholde eksisterende adkomstveg, og at det etableres bro over eksisterende veg og kulvert gjennom fylling. | Adkomst til Øvre Undal, på nordsiden av ny E39, planlegges via ny adkomst gjennom kulvert ved Nedre Undal. Det er i plankartet regulert kjørevei markert med o_SVK2 til Øvre Undal. Prosjektet har i så stor grad som mulig forsøkt å samle adkomster der dette er mulig. Veien vil bli liggende i fyllingsfoten og vil dermed ikke medføre noen ekstra kostnader. |
| 38 | 38-1 | Olav Tredal | 07.11.2021 | Får tilførselsveg foran gården og ny E39 bak gården, og håper derfor det blir lagt stor vekt på støyskjerming for gården på Blørstad. | Grenseverdier for støy har blitt vurdert nøye. Gården vil bli liggende utenfor støyverdier som utløser krav om tiltak. |
| | 38-2 | Olav Tredal | 19.12.2021 | Melder interesser for overskudd av matjord til eiendommen gbnr. 327/1. | Innspill mottatt, aktuelle områder blir behandlet i matjordplanen. |
| | 38-3 | Olav Tredal | 29.12.2021 | Skriver at det er mye traktortrafikk fra Tredal og til Vallhella ved bruk av Skiftingsheiaveien. Håper at denne ruten kan benyttes omtrent som i dag, slik at man slipper å måtte bruke eksisterende E39 og ny tilførselsveg. Foreslår etablering av avkjørsel på sydsiden av G/S-vegen ved krysset på Skiftingsheia. | Ny tilførselsvei mellom Blørstadkrysset og eksisterende E39 legger til rette for at ruten mellom Tredal og Skiftingsheiaveien kan benyttes av traktorer. Skiftingsheiaveien vil bli liggende som i dag, men adkomsten inn på ny tilførselsvei vil bli lagt om. Se plankartet for detaljert løsning. |
| 39 | 39-1 | Ove Hesland | 05.01.2022 | Melder interesse for jord til eiendommen gbnr. 57/2. | Innspill mottatt, aktuelle områder blir behandlet i matjordplanen. |

| | | | | | |
|----|------|-----------------|------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 40 | 40-1 | Roar Helleren | 15.12.2021 | Stiller spørsmål til om kulvertene ved Nedre Undal vil kunne fungere som en reell mulighet for viltkrysning mtp. kulvertens plassering, utforming og tekniske installasjoner. Foreslår etablering av viltlokk lengre øst, fordi det her er skogsmark på begge sider av veien og for å unngå at begge faunapassasjene i området skal være kombinasjonsløsninger som skal tjene flere formål. Skriver at hans erfaringer ikke sammenfaller med tellinger gjort på viltkamera, og at den viktigste vandringsmuligheten for vilt er i Nordskogen. | Utvalg for drift og forvaltning i Lindesnes kommune vedtok ved 1. gangsbehandling at det skulle legges inn en viltpassasje mellom Mandalselva og Djubedalen. Viltpassasjen ble lagt inn i plankartet med bestemmelsesområde #2_K ved Nedre Undal, i kulvert. Nye Veier har fremfor 2. gangsbehandlingen i Lindesnes kommune detaljert ut viltpassasjen i plankartet. Passasjen planlegges som en kombinert løsning, med viltpassasje og adkomstvei til Nedre Undal, med en bredde på ca. 15 meter. Viltgjerdet justeres for å optimalisere tilgjengeligheten. Med en tilrettelagt viltpassasje, som beskrevet, ivaretas kryssende hjortevilt mellom Mandalselva og Djupedalen. |
| | 40-2 | Roar Helleren | | Påpeker at det er viktig at vegtilgang til Nedre Undal opprettholdes under anleggsperioden, og ber om avklaring på hvordan driftsvanskene på eiendommene gbnr. 119/1 og 119/2 skal løses. | Dagens tilkomst til Øvre Undal fra vest (Flegemyra) endres, og det etableres ny tilkomst fra Nedre Undal (øst). Ny tilkomst skal være på plass før den gamle veien stenges. Veien ved Nedre Undal vil også legges om gjennom kulvert ved Bjørkåsen. Eksisterende vei holdes åpen frem til trafikken kan flyttes inn i kulverten. |
| | 40-3 | Roar Helleren | | Ønsker at massedeponi på gbnr. 119/2, som i framtiden skal omdisponeres til dyrka mark, får ubetydelig sidefall mht. framtidig landbruksdrift. | Innspillet tas til orientering. Det henvises til bestemmelsene § 2.2.2 c) som fastsetter helningsgrad. |
| | 40-4 | Roar Helleren | | Viser til snuplass for tømmerbil ved Nedre Undal, og ber om at kulvert og tilhørende veger dimensjoneres for at selv de lengste tømmertransportene kan passere problemfritt. | Kulvert ved Undal planlegges med dimensjon og utforming i henhold til V134 – Veger og dyreliv. Kulverten dimensjoneres med 36 m lengde, 18 m bredde og 5 m høyde. |
| | 40-5 | Roar Helleren | | Melder interesse for tilføring av overskudd av matjord til sin gård på Haddeland. Områdene er markert på vedlagt kart. | Innspill mottatt, aktuelle områder blir behandlet i matjordplanen. |
| | 40-6 | Roar Helleren | | Melder interesse for arealer som Nye Veier ikke finner hensiktsmessig å beholde etter gjennomført veiutbygging, som ønskes for å styrke grunnlaget for aktiv jord- og skogbruksdrift. | Utgangspunktet for grunnerverv er vedtatt reguleringsplan. Erstatning for grunnervervet, herunder eventuelle makeskifte-/erstatningsarealer, må avklares gjennom det ordinære grunnervervet når planen er vedtatt. Makeskifte vil kun være aktuelt dersom det finnes aktuelle arealer, samt gjennom minnelig avtale med grunneier. |
| 41 | 41-1 | Rolf Arne Holte | 29.11.2021 | Lurer på hvor bredt beltet for avskoging blir. | Anleggsbeltet er gjennomgått og kvalitetssikret for å redusere et eventuelt arealbeslag. Normalt avskoges areal innenfor midlertidig bygge- og anleggsområde, markert med #91 i plankartet. |
| | 41-2 | Rolf Arne Holte | | Stiller spørsmål ved om Stilandsvegen og Farmoveien mellom Vigeland og Foss blir utbedret før byggestart. | Farmoveien blir liggende som i dag. Stilandsvegen legges i kulvert under ny E39. Veistandaren skal ikke utbedres, kun opprettholdes. |

| | | | | | |
|----|------|-----------------------------------------------|------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 42 | 42-1 | Rune Lian | 09.01.2022 | Opplyser om at de har kjørt utfor den bratte bakken ved Gamle Postveien, 4520 Lindesnes, tre ganger de siste to årene, og ber om at det etableres autovern her når tilførselsvegen til Blørstad blir bygget. | Gamle Postveien legges under ny tilførselsvei i kulvert ved Tredal. Planforslaget omfatter kun den delen av veien der Gamle Postvei legges under ny tilførselsvei. Autovern langs resterende del av Gamle Postvei er ikke en del av denne reguleringsplanen. |
| 43 | 43-1 | Steinar Møll | 15.12.2021 | Ber om at det tas hensyn til den relative økningen av støy i forhold til dagens situasjon, og at støytiltak ikke kun baserer seg på grenseverdier gitt i T-1442. I områder som historisk har vært uberørt av støy vil tiltakets støymessige påvirkning være ekstreme, og ønsker derfor at det ses på tiltak som kan bedre forholdene utover støykravene. | Nye Veier har vurdert støytiltak i henhold til gjeldene retningslinjer i T-1442. |
| | 43-2 | Steinar Møll | | Oppfordrer til å vektlegge hensynet til støy ved valg av bruløsning over Mandalselva og i den videre prosjekteringen. | Se svar til pkt. 43-1. |
| 44 | 44-1 | Steinar Salvesen | 18.12.2021 | Den planlagte tilførselsvegen til Udland krysser skogsbilveg, og ønsker derfor at det etableres kulvert for å sikre tilgjengeligheten til videre skogsdrift ved eiendommene gbnr. 391/1 og 392/2. | Det henvises til dialog på Åpen kontordag på Vigelandsstua i forbindelse med høring og offentlig ettersyn. Nye Veiers grunnerverver har vært i kontakt med grunneier vedrørende problemstillingen. Aktuelle tiltak vil vurderes i neste fase. |
| | 44-2 | Steinar Salvesen | | Påpeker viktigheten av viltpassasjers størrelser etableres i henhold til "Faunarapporten", og at dette gjelder spesielt ved Svartetjønn hvor grunneier har observert mange dyr på viltkamera. | Nye Veier har gjennomført en omfattende viltkartlegging langs den planlagte veien. Kartleggingen er dokumentert i egen rapport. Planforslaget inneholder faunapassasjer som er lokalisert i forhold til funnene i kartleggingen. De foreslåtte faunapassasjene vil bidra til at viktige vilttrekk ivaretas. Det er foreslått utformingskrav for å sikre at passasjene får en funksjon som reduserer barriereeffekten. Vilttrekket nord for Svartetjønn blir berørt av tiltaket dersom Stilandskrysset etableres. Etableres ikke krysset, vil kulvert under planlagt E39 ivareta vilttrekket. |
| | 44-3 | Steinar Salvesen | | Bekymret for forurensning av Svartetjønn, Tarvatn og tilhørende bekker, og skriver at bekken i tilknytning til Tarevannet er den mest fiskerike gytebekken. | Storebekken som renner ned Steggedalen og ut i Tarvatnet, er en viktig anadrom bekketrekning. Den planlagte tilførselsveien vil krysse bekken i bru, og bekken vil ikke bli direkte berørt. Svartetjønn med nedstrøms vassdrag mot Tarvatnet er vurdert etter vannforskriften § 12. Planforslaget berører en marginal del av nedslagsfeltet til Tarvatnet. Veivann ivaretas langs tilførselsveien og føres vestover mot Udlandsvatnet. Risikoen for forurensning anses for svært liten. |
| 45 | 45-1 | Terje Fredriksen og Janicke Vestheim Sørensen | 19.12.2021 | Anbefaler bygging av lang tunnel ved Skreheia for å unngå tap av beite-, jakt- og rekreasjonsområder, og for å få tilgang for skogsdrift. | Det er utredet flere og lengre tunneler, både i områdereguleringfasen og i denne fasen. I planbeskrivelsen kapittel 9 fremkommer alternative løsninger som har blitt vurdert i planprosessen, med begrunnelse for hvorfor de er forkastet. Dette omfatter blant annet alternativet med lang tunnel forbi Skreheia. |

| | | | | | |
|----|------|----------------------|------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 46 | 46-1 | Thom Foss | 16.12.2021 | Lurer på om traktorvegen (Høylandsvegen), som vil krysse E39 i kulvert ved Studemyra, vil bli oppgradert til bilveg. Hvis ikke vil kulvert på 5 x 5 meter bli for liten for lastbærer med lass. | Driftsveien langs Høylandsvegen krysser under ny E39 i kulvert. Planbestemmelsene § 2.3.3 e) sikrer at kulverten skal etableres med minimum fem meter bredde og fem meter høyde. |
| | 46-2 | Thom Foss | | Viser interesse for overskuddsmasser. | Innspill mottatt, aktuelle områder blir behandlet i matjordplanen. |
| 47 | 47-1 | Tove og Osmund Norum | 17.12.2021 | Ber om at det etableres støyvoller langs ny E39, forbi Vallerås og til Roshei. Viser til støyrappport og skriver at det vil være behov for støyskjermingstiltak for Kårstølsveien 187 og at disse må gjøres langs vegen i tråd med anbefalinger gitt i T-1442 pkt. 7.1.3. Ønsker videre at støyvoller/støyskjerming fra Grundelandsvatn bygges videre østover, helt inn til Roshei, og med samme høyde som fylkesvegbroa. | Nye Veier har revidert Fagrapport Støy. For å skjerme boliger på Vallerås er det foreslått en støyvoll på østsiden av veien, med en høyde på ca. 3 meter over senterlinje. I bestemmelsene tilhørende planforslaget, § 1.4.4 er det sikret at det vil gjøres tiltak der støy overskrider grenseverdier. |
| | 47-2 | Tove og Osmund Norum | | Lurer på hvordan veglys forbi Vallerås er tenkt plassert/utformet, og ber om at master etableres på nordsiden av vegen dersom det legges om til ensidig belysning. | Det skal etableres belyningsanlegg langs planlagt E39 og i kryssområdene etter gjeldende normaler (håndbok N100) og veileder (håndbok V124) for veibelysning. Selve belyningskonseptet vurderes og prosjekteres i detaljprosjekteringen når entreprenør er på plass. |

3 Beskrivelse av ytterligere medvirkning

3.1 Digitalt informasjonsmøte 17. november 2021

I forbindelse med høring og offentlig ettersyn avholdt Nye Veier og Sweco et digitalt folkemøte den 17. november 2021. Det ble brukt Teams Live Event, og lenke til møtet ble publisert på prosjektnettsidens forside i god tid i forkant av møtet. Møtet ble også varslet som en del av kunngjøringen. Hensikten med møtet var å gi en presentasjon av planforslaget, og informere om den videre prosessen og muligheten for å medvirke og komme med innspill til planforslaget. I løpet av sendingen ble det registrert 25 ulike lyttere og det kom inn 13 spørsmål og kommentarer. Møtet la opp til toveis kommunikasjon, og spørsmålene ble lest opp og besvart underveis i sendingen.

Opptak fra informasjonsmøtet ble publisert på prosjektnettsiden www.e39mandal-lyndal.no, og det er registrert 118 brukere (per 11.01.2022) som har sett opptaket.

Spørsmålene som kom inn under møtet handlet om:

- Gang- og sykkelveg til Blørstad
- Støytiltak ved Blørstad, Grundelanedsvannet, Hovstøl, Bakken, Trædal og Vallerås
- Viltpassasje fra Audnaelva
- Våtmarksområde ved Blørstadtjernet
- Viltpassasje ved Nedre Undal
- Drikkevann Mandal

3.2 Åpen kontordag 24. november 2021

Som en del av høring og offentlig ettersyn av planforslaget ble det invitert til og avholdt åpen kontordag på Vigelandsstua. Informasjon og invitasjon til den åpne kontordagen var en del av kunngjøringen om høring og offentlig ettersyn. På den åpne kontordagen stilte representanter fra Nye Veier og Sweco, og her fikk alle som måtte ønske muligheten til å stille spørsmål om prosjektet.

I løpet av dagen var det omtrent 60 personer innom, og de var hovedsakelig opptatt av:

- Støyskjerming
- Kryssingsmuligheter for landbruksmaskiner
- Tilføring av matjord
- Brønner
- Plassering av anleggsveger

- Vilttrekk og faunapassasjer
- Friluftsliv
- Dimensjoner på kulverter
- Forurensing av vassdrag og brønner

3.3 Dialog med grunneiere

Gjennom prosjektperioden har Nye Veier hatt tett dialog med berørte grunneiere. På folkemøtet og åpen kontordag har det kommet inn innspill og spørsmål fra grunneierne. Hva som vil være grunnlag for erverv og erstatning må tas gjennom det ordinære grunnervet når reguleringsplanen er vedtatt. Det er reguleringsplanen som gir Nye Veier rettigheter til å gjennomføre en slik grunnervvprosess. Etter plan- og bygningsloven §§ 15-2 og 15-3 skal krav om erstatning eller straks innløsning være fremsatt innen tre år etter vedtak av reguleringsplan. Nye veier vil ta kontakt med berørte grunneiere og gjennomføre befaring og møter for å se på de konkrete forholdene på berørte eiendommer. Mer informasjon finnes på <https://www.nyeveier.no/for-grunneiere/>. Grunneiere som har forhold de ønsker å ta opp, eller problemstillinger de ønsker belyst, oppfordres til å ta kontakt med Nye Veier.

3.4 Medvirkning med barn og unge

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

I forbindelse med høring og offentlig ettersyn i Lindesnes ønsket Nye Veier å involvere samt få innspill fra Ungdomsrådet i Lindesnes, som representanter for barn og unge i Lindesnes kommune. I forkant av behandlingen i Ungdomsrådet, utarbeidet Nye Veier et forenklet saksfremlegg som ble sendt over til barne- og ungdomskoordinator i Lindesnes kommune. Saken ble behandlet den 30.11.2021. Innspillet fra Ungdomsrådet ligger i sin helhet under dokumentet *Kopi av innkomne høringsuttalelser – Høring og offentlig ettersyn – Lindesnes* som ligger vedlagt. Se innspill nr. 14 for å lese Ungdomsrådet i Lindesnes uttalelse til prosjektet.

I oversendelsen til Ungdomsrådet var informasjon om prosjektet, prosessen og arbeidsmetode. Nye Veier ga i tillegg følgende spørsmål som utgangspunkt for Ungdomsrådets innspill:

1. Hva må vi tenke på når vi planlegger den nye veien?
2. Er det noen temaer som er viktige for dere?
3. Er det noen områder dere bruker i dag som er viktige for dere? Hvorfor er disse viktige?
4. Hva vil det si for dere at vi bygger ny vei her?
5. Er det noe dere lurer på om prosjektet eller er det andre ting dere vil si til oss?

4 Vedlegg

- PDF med kopi av alle innkomne høringsuttalelser til høring og offentlig ettersyn – Lindesnes