

NOTAT N01 - MERKNADSDOKUMENT LYNGDAL KOMMUNE

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

Dato: 18.05.2021

Forord

Den 4. desember 2020 varslet Nye Veier oppstart av planarbeidet med reguleringsplan for E39 Mandal-Lyngdal øst, i tråd med plan- og bygningsloven §§ 12-1 og 12-8. Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for bygging av ny, trafiksikker og fremtidsrettet E39 i tråd med områderegulering, som ble vedtatt 23.04.20 i Lindesnes og 26.03.20 i Lyngdal kommuner. Høringsperioden gikk fra 4. desember 2020 til 20. januar 2021. 11. januar ble det avholdt digitalt informasjonsmøte om prosjektet.

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

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

Det kom inn 8 innspill fra private og grunneiere, i tillegg til 11 høringsinnspill fra offentlige myndigheter og 3 innspill fra regionale organisasjoner. Kopi av uttalelsene i sin helhet fremgår av eget dokument. Merknadsdokumentet inneholder i tillegg informasjon om digitalt folkemøte avholdt 11. februar 2021, digitalt grunneiermøte 3. mars 2021 og medvirkningsopplegg med barn og unge mellom 3. og 17. mars 2021. Merknadsdokumentet publiseres på nettsiden til prosjektet og vil følge saken frem til politisk førstegangsbehandling i juni 2021.

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

Oslo, mai 2021

Innholdsfortegnelse

Forord.....	1
1 Innledning	3
2 Sammendrag av høringsuttalelser med kommentar fra Nye Veier	5
2.1.1 Myndigheter.....	6
2.1.2 Organisasjoner, lag, foreninger og politiske partier	24
2.1.3 Grunneiere, privatpersoner og næringsliv.....	28
3 Beskrivelse av ytterligere medvirkning.....	33
3.1 Digitalt folkemøte 11. januar 2021	33
3.2 Dialog med grunneiere	33
3.3 Medvirkning med barn og unge.....	33
4 Vedlegg	34

1 Innledning

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

- via medvirkningsportalen, Din E39 (prosjektnettsiden)
- via prosjektets egen mailkonto
- via brev til Sweco

Knyttet til den delen av strekningen som ligger i Lyngdal kommune kom det inn:

- 11 innspill fra offentlige myndigheter som omhandler hele strekningen (begge kommuner)
- 3 innspill fra regionale organisasjoner som omhandler hele strekningen (begge kommuner)
- 8 høringsinnspill fra privatpersoner og grunneiere knyttet til Lyngdal

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

- Oppfylle kravene i områdeplanen
- Reduksjon i klimagassutslipp
- Løsning for kryssing av myr
- Begrense landskapsinngrep og viktigheten av landskapsrommet ved Lenefjorden
- Forlengelse av tunnel ved Lenefjorden
- Viltkryssinger og krav til utforming av disse
- Dokumentasjon og gode løsninger for påvirkning av kulturminner
- Gode løsninger for drikkevannsforekomster og viktige vassdrag
- Løsninger hvis stenging/ulykker på ny E39. Slukkevann tunnel og omkjøringsløsninger.
- Støyreducerende tiltak
- Fokus på å minimere nedbygging av matjord
- Gode tiltak for adkomster, skogsveier, leggeplasser for tømmer, flytting/etablering av jord, plassering av deponier og viltgjerder.
- Tilrettelegging for gode kjøreforhold med døgnhvileplasser og små hvileplasser

Sentrale temaer i innspillene fra grunneiere og privatpersoner er:

- Informasjon om drikkevannsforsyninger fra bekker, plassering av brønner og bekymring for forurensning av disse
- Støy, støv og andre negative ulemper med nærføring til bebyggelse
- Viktige gårds- og driftsadkomster
- Viktigheten av å opprettholde vilttrekk ved Lene/Oftedal
- Lengde på tunnel mellom Haugdal og Lene
- Viktigheten av å bevare kultur-, friluftsliv- og landbruksområder
- Løsninger for kryssing av områdene Flaten og Oftedal
- Utvikling av næringsområde på Vottebakken
- Informasjon til eldre som ikke er delaktige på digitale medier

Din E39

Prosjektet har benyttet seg av medvirkningsportalen Din 39 for å ta imot innspill. DinE39 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 samt legge ved bilder og dokumenter. 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 høringsinnspill. De er her oppsummert og svart ut av forslagsstiller. Alle innspill fra myndigheter er i sin helhet tatt med i denne oversikten, dette til tross for at hele eller deler av enkelte innspill ikke omhandler Lyngdal kommune. Dette er gjort for å gi begge de berørte kommunene en full og god oversikt over disse innspillene. Det samme er ikke gjort for innspill sendt inn fra lag/organisasjoner/foreninger eller private/grunneiere. Her er kun de innspillene som angår Lyngdal kommune tatt med.

Nr	Avsender	Dato
Myndigheter		
1	Statsforvalteren i Agder	19.01.2021
2	Agder fylkeskommune	03.02.2021
3	Statens vegvesen	20.01.2021
4	Brannvesenet Sør IKS	22.12.2020
5	Norges vassdrag- og energidirektorat (NVE)	31.01.2021
6	Direktoratet for mineralforvaltning	15.12.2020
7	Mattilsynet	20.01.2021
8	Den norske kirke, Agder og Telemark bispedømmeråd	18.12.2020
9	Kystverket	11.01.2021
10	Agder Energi Nett AS (AEN)	18.01.2021
11	Fiskeridirektoratet v/ forvaltningsseksjonen i region sør	05.01.2021
Organisasjoner, lag, foreninger og politiske partier		
12	Agder Bondelag	15.01.2021
13	Elever ved Lyngdal ungdomsskole	13.03.2021
14	Naturvernforbundet i Agder	20.01.2021
15	Norsk lastebileierforbund Agder og Rogaland	18.01.2021
Grunneiere, privatpersoner og næringsliv		
16	Jan Olav Lundal (Din E39)	13.01.2021
17	Jarleiv Stålesen	05.12.2020
18	Jon-Sverre og Berit Salamonsen	20.01.2021
19	Kjell Arve Vidringstad (Din E39)	13.01.2021
20	Kjell og Nina Kniven	20.01.2021
21	Lindland Eiendom AS	20.01.2021
22	Nils Konrad	12.01.2021
23	Tore Hanssen	20.01.2021

2.1.1 Myndigheter

Nr. 1	Statsforvalteren i Agder	Nye Veiers kommentar
	<p>Avsender har følgende innspill:</p> <ol style="list-style-type: none"> Bestemmelser: Statsforvalteren (SF) legger til grunn at bestemmelser knyttet til dyrket mark, kartlegging av vegetasjon og hensyn til drikkevann fra områdereguleringen for E39 Mandal – Lyngdal øst følges opp i det videre arbeidet. Faunapassasjer: SF viser til rapport fra viltpassasjer og forventer at funnene fra rapporten legges til grunn ved planlegging av faunapassasjer for storvilt. Etter SF sin foreløpige vurdering vil et antall faunapassasjer med slik utforming som rapporten viser være tilstrekkelig for å dempe den økologiske barriereeffekten den nye veien vil kunne ha. SF legger til grunn at disse anbefalingene følges opp i det videre planarbeidet jf. områdereguleringens bestemmelser § 3.3.9 bokstav a og d, og at valgte løsninger for faunapassasjer kommer klart frem i plankart og bestemmelser. Vannveier: SF legger til grunn at områdereguleringens bestemmelse § 3.3.12 om vann, vannveier og myr følges opp i planarbeidet og at eventuell påvirkning og avbøtende og skadereduserende tiltak fremgår av planbeskrivelse eller i vedlegg, samt sikres i plankart og bestemmelser. Avsender ber om at det kommer frem i plankart og bestemmelser hvor nye løp for elver og bekker som berøres av veiltiltaket i anleggsfasen skal håndteres i tråd med bestemmelse 2.4 bokstav f. Anbefaler at det fremgår av bestemmelser at kryssing av mindre vannveier i kulvert under veianlegget også skal utformes slik at de gir vandringsmulighet for mindre dyr. 	<ol style="list-style-type: none"> Planforslaget følger opp dette gjennom utarbeidelse av matjordplan og miljøoppfølgingsplan (MOP) gjeldene kartlegging av vegetasjon og hensyn til drikkevann. Her fremgår detaljert kartlegging av og påvirkningen på disse forholdene som konsekvens av tiltaket. Faunapassasjenes plassering og utforming er utarbeidet på bakgrunn av funn og anbefalinger i utarbeidet viltrapport. Minimumskrav til viltpassasjer er ivaretatt i bestemmelsene i tråd med håndbok V134 Veier og dyreliv og N200. I Lyngdal legges det opp til én faunapassasje som strekker seg over både nåværende og planlagt E39, nordvest for Flaten. Viltlokket ivaretar trekkfunksjonen med sin bredde og med en god påkobling til terrenget i begge ender. I tillegg er tiltaket utformet slik at viltet kan passere under bru ved Oftedal og Lene. Eikeråsheitunnelen er også i planforslaget forlenget med 500 meter for blant annet å ivareta naturområdene mellom Lene og Eikeråsheia. Faunapassasjene kommer klart frem av plankart og er ivaretatt i bestemmelser. Bestemmelse § 3.3.12 i områdereguleringen følges opp i miljøoppfølgingsplan (MOP) og beskrives i planbeskrivelsen. I planbeskrivelsen og MOPen fremgår beskrivelse av vannveier og myr, påvirkning på disse samt avbøtende og skadereduserende tiltak. Her fremgår også vurderinger av vannforskrifte § 12. Omlegginger av bekker (permanente og midlertidige) er sikret med bestemmelsesområde #2. Eksisterende vannveier som skal ivaretas er vist i plankartet og sikret med hensynssone H560 <i>bevaring av naturmiljø</i>, eller H740 <i>båndlegging etter annet lovverk</i> med tilhørende bestemmelser for krav og hensyn. Det er ingen

<p>4. Myr: Med hensyn til klimagassutslipp vil SF gi faglig råd om at det i detaljreguleringen søkes løsninger som reduserer omdisponeringen av myr og andre karbonrike arealer og at man i det videre planarbeider grundig undersøker muligheter for kryssing av myrer med alternative metoder. SF ber om at det vurderes ulike former for etterbruk og utslippsreducerende tiltak fra utslipp av klimagasser fra omdisponert organisk materiale.</p> <p>5. NiN – naturtyperegistrering: SF anbefaler at det sjekkes om det foreligger NiN-naturtyperegistreringer som har relevans for planarbeidet. SF kan kontaktes om tilgang til dataene.</p> <p>6. Ekstra punkter: Ber om at det særlig vurderes og gjøres rede for følgende i det videre arbeidet:</p> <ul style="list-style-type: none">- Klima- og energiplanlegging, jf. pbl. §3-1 første ledd bokstav g) Se bl.a. Miljødirektoratets veileder: https://www.miljodirektoratet.no/myndigheter/arealplanlegging/miljohensyn-i-arealplanlegging/klima/klimagassutslipp/- Folkehelse, jf. lov om folkehelsearbeid §4.- Støy, se retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2016).- Luftkvalitet, se retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging(T-1520/2012).- Estetisk utforming/landskapsestetikk, jf. pbl. §1-1 femteledd.- Universell utforming, jf. pbl. § 1-1femteledd.	<p>kulverter i den delen av prosjektet som ligger i Lyngdal kommune hvor utforming for vandringsmuligheter for mindre dyr er aktuelt.</p> <p>4. Tiltaket berører noen mindre myrområder på Flaten, ved Optedal og Lene. Prosjektet har jobbet å minimere masseutskiftning av myrområder. Det er utført klimagassberegninger for å beregne effektene og ifm. at prosjektet CEEQUAL-sertifiseres har klimagassutslipp hatt et sentralt fokus gjennom optimaliseringen av tiltaket. I hovedsak vil håndtering av disse myrområdene bestå av masseutskiftning. For å minimere klimaavtrykket vil det være viktig å grave minst mulig i myrer og hindre at myrer tørker ut. Se Planbeskrivelsen kap. 3.6 og 4.10, Miljøoppfølgingsplanen (MOP) og klimabudsjettet for detaljer rundt mulige løsninger for håndtering av myr. I bestemmelsene er det sikret at tiltak for å begrense hydrologiske endringer i myr skal iverksettes, og at vegetasjonsbelte langs myrområder skal ivaretas så langt det er mulig. Tiltak skal fremkomme av entreprenørs miljøplan.</p> <p>5. Prosjektet har sjekket at det ikke foreligger NiN-naturtyperegistreringer innenfor planområdet.</p> <p>6. Klima- og energiplanleggingen i prosjektet fremgår av klimabudsjettet, miljøoppfølgingsplanen (MOP) og prosjektets CEEQUAL-sertifisering. Virkningene for folkehelse knyttet til støy, luftkvalitet og friluftsliv/by- og bygdeliv ble vurdert i områdeplanens konsekvensutredning (KU) og det er ikke funnet vesentlige virkninger for folkehelsen utover dette, se planbeskrivelsen kap. 7.4. Planforslaget legger til rette for å oppfylle kravene i gjeldene regelverk knyttet til temaene. På bakgrunn av gjennomførte støyberegninger legger planforslaget opp til innløsning av fire husstander på Flaten. Det er også vurdert at seks husstander på Flaten og Optedal bør vurderes for lokale støyskjermingstiltak, da de overskrider anbefalt grenseverdi. Utover dette er tiltaket vurdert til å ikke gi</p>
---	---

<ul style="list-style-type: none"> - Barn og unges interesser, jf. pbl. § 1-1femte ledd og rundskriv om barn og planleggingT-2/2008. - Risiko- og sårbarhetsanalyse. Resultatet fra analysen skal innarbeides i plan og bestemmelser, jf. pbl. §4-3. Veilederen «Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging – metode for risiko- og sårbarhetsanalyse i planleggingen» (DSB/2017) anbefales. Klimaendringer/klimatilpasning skal også belyses i ROS-analysen, se i denne sammenheng bl.a. www.klimatilpasning.no. - Prinsippene i naturmangfoldloven §§8 til 12, jf. §7. - Vannforskriften §12. 	<p>endret støysituasjon for ytterligere bebyggelse. Etter gjennomførte beregninger er det likeledes vurdert at tiltaket ikke vil medføre økt luftforurensning for eksisterende bebyggelse i Lyngdal. Se planbeskrivelsen kap. 4.7 ang. støyforhold og luftkvalitet. Prosjektet har utarbeidet en estetisk oppfølgingsplan for utforming og landskapsestetikk. Denne vil gi anbefalinger for utarbeidelse av detaljprosjekteringen (neste fase).</p> <p>Universell utforming er ivaretatt i planforslaget ved at prosjektet har fulgt krav som fremgår av Håndbok V129 der det er relevant iht. tiltaket.</p> <p>Barn og unges interesser er ivaretatt i planforslaget gjennom et større medvirkningsopplegg med Lyngdal ungdomsskole hvor informasjonsfilm er laget.</p> <p>ROS-analysen er innarbeidet i plankart og bestemmelser og bygger på ROS-analysen fra områdeplanen.</p> <p>I Miljøoppfølgingsplanen fremgår vurderingen av nml. §§ 8-12 og vannforskriften § 12. Vurderingene fremkommer også i planbeskrivelsen og anbefalingene er fastsatt i plankart og bestemmelser.</p>
---	---

Nr. 2	Agder fylkeskommune, saksprotokoll Fylkesutvalget	Nye Veiers kommentar
	<p>Fylkesutvalget i Agder fylkeskommune vedtok følgende 2. februar 2021 (PS18/21):</p> <p>Lindesnes og Lyngdal kommune – detaljregulering ny E39 Mandal-Lyngdal øst. Oppstart av planarbeid.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pkt. 1: Fylkesutvalget ser det som positivt at det nå er satt i gang arbeid med detaljregulering for ny firefelts stamvei på den aktuelle strekningen. Planarbeidet bør gis god fremdrift slik at anleggsstart kan skje så snart som mulig. Hensynet til fremdrift må imidlertid ikke gå på bekostning av en god planprosess. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Nye veier legger opp til en god fremdrift iht. planlagt utbyggingsperiode på strekningen og tilstøtende strekninger, samt en god planprosess i tett dialog med aktørene i ekstern samarbeidsgruppe.

<p>2. Pkt. 2: Det forutsettes at de overordnede rammene slik de er fastlagt i områdereguleringen videreføres i detaljreguleringen. Fylkesutvalget vil spesielt be om at følgende forhold blir ivaretatt i den videre prosessen:</p> <ul style="list-style-type: none">- Optimalisering av veianlegget med sikte på 40 % reduksjon i klimagassutslipp målt i CO2 ekvivalente verdier i byggefase og 75 % reduksjon i driftsfase (i forhold til tidligere vedtatte kommunedelplaner gjennom Lindesnes kommune).- Fleksible og fremtidsrettede løsninger for kollektivtrafikk og pendlerparkering i kryssene- Drikkevannsressursene nord for Mandal by samt Tarvannet- Gode krysningsmuligheter for hjortevilt- Landskapsestetikk- Friluftsliv- Gode ordninger for gjenbruk av matjord som blir berørt av veianlegget- Kulturmiljøinteressene i området- Interesse til de lokale ungdomsrådene i Lyngdal og Lindesnes. <p>3. Pkt. 3: Fylkesutvalget er positiv til at detaljreguleringen også omfatter kryss Stiland/Heddand med tilførselsvei til Udland. Et kryss med ny tilførselsvei vil legge til rette for at det senere kan bygges ny vei fra Udland til Reme. Et bedre veisystem i dette området vil ha store regionale effekter. Fylkesutvalget ber om at nytt kryss og tilførselsvei til Udland bygges ut og bekostes som del av stamveianlegget. Fylkeskommunen vil sammen med kommunen jobbe for at ny vei videre til Reme får statlig finansiering og kan realiseres.</p> <p>4. Pkt. 4: Det må i planarbeidet beskrives hvordan omkjøring skal skje dersom hele eller deler av den nye stamveien stenges. Dagens E39 har store utfordringer med fremkommelighet i deler av vinterhalvåret, og vinterdriftsklassen vil bli redusert dersom fylkeskommunen overtar veien.</p>	<p>2. De overordnede rammene fastsatt i områdeplanen gjeldene Lyngdal kommune er fulgt opp i detaljreguleringen. Avklaringer knyttet til opplistede forhold, relevant for Lyngdal kommune, er fulgt opp i tett dialog med Agder fylkeskommune og Lyngdal kommune, og beskrives i planforslaget med tilhørende utredninger og underlag, jf. svar på høringsinnspill fra Statsforvalteren punkt 2 og 6. Barn og unges interesser er ivaretatt i planforslaget gjennom et større medvirkningsopplegg med Lyngdal ungdomsskole og tett dialog med Barne- og ungdomsrådet, hvor informasjonsfilm er laget. For svar på punktene gjeldene pendlerparkering og drikkevannsressurser nord for Mandal, se merknadsdokument for Lindesnes.</p> <p>3. Innspillet omhandler ikke forhold i den delen av planen som ligger i Lyngdal kommune. Innspillet svares ut i merknadsdokument for Lindesnes kommune.</p> <p>4. Nåværende E39 søkes omklassifisert til fylkesvei og vil da få en lokal funksjon. Forslaget til omklassifisering skal på høring til de ulike veieierne. Ved planlagte stengninger/vedlikehold eller hendelser på planlagt E39 vil omkjøring via nåværende E39 være den primære løsningen. Nåværende E39 er, ifølge Statens Vegvesens <i>vegliste for tømmertransport</i>, godkjent for</p>
---	---

<p>5. Pkt. 5: Det vises for øvrig til nærmere opplysninger og kommentarer i saksfremlegget. Fylkesutvalget legger til grunn at det gode samarbeidet i planprosessen fortsetter og at fylkeskommunen tas med på råd i det videre planarbeidet. Innspillene gitt i denne saken vil da kunne bli konkretisert nærmere.</p> <p>Vurderinger, Agder fylkeskommune har gjort følgende vurderinger av planarbeidet: Fylkesrådmannen gikk nærmere inn på følgende forhold i saksutredningen som det spesielt bør fokuseres på i detaljreguleringen:</p> <p>6. Klima: Det legges til grunn at det i arbeidet med detaljreguleringen legges stor vekt på å optimalisere veiprojektet når det gjelder klimagassutslipp. Fylkesrådmannen mener at ambisjonene i bestemmelsene til områdereguleringen i Lindesnes kommune (§ 3.3.1) også bør legges til grunn for den delen av planen som ligger i Lyngdal kommune. Viktig at det legges vekt på å redusere omfanget av massetransport. Nye Veier har uttalt at man tar sikte på å utstyre pendlerparkeringsplasser i kryssområder med lademulighet. Dette vurderes som svært positivt.</p> <p>7. Samferdsel: - Fylkesrådmannen er i utgangspunktet positiv til en smalere 4-felts motorvei. - Begge kryss må tilrettelegges for etablering av kollektivknutepunkt med tilhørende parkerings- og sykkeloppstillingsplasser for bussreisende. Viktig med utforming som tar sikte på enklest mulig av- og påkjørsel med buss, både ekspressbuss, regionale og lokale</p>	<p>modulvogntog 1 og 2. All trafikk kan dermed benytte denne veien som omkjøringsvei. Se planbeskrivelsen kap. 4 i planbeskrivelsen.</p> <p>5. I møter med ekstern samarbeidsgruppe og i egne særmøter er avklaringer samkjørt med Agder fylkeskommune og Lyngdal kommune.</p> <p>6. Klima: Klima- og energiplanleggingen i prosjektet fremgår av klimabudsjettet, miljøoppfølgingsplanen (MOP) og prosjektets CEEQUAL-sertifisering. Prosjektet har gjennom hele prosjektperioden sett på optimaliseringer av tiltaket når det gjelder reduksjon av klimagassutslipp på hele strekningen, både i Lyngdal og Lindesnes. Det planlegges ikke for kryssområder eller lademuligheter på den delen av strekningen som ligger i Lyngdal. Se merknadsdokument for Lindesnes for dette.</p> <p>7. Samferdsel: Planforslaget gir mulighet for å anlegge en smalere 4-felts motorvei. For øvrig omhandler innspillet hovedsakelig skær som gjelder Lindesnes kommune. Innspillet svares ut i merknadsdokument for Lindesnes kommune.</p>
---	---

<p>ruter. Det må reguleres holdeplass på begge sider av tilførselsveien ved ekspressbuss/regionale bussruter på avkjøringsrampene.</p> <ul style="list-style-type: none">- Blørstad: Det må reguleres innfartsparkering med ca. 50 plasser og 20 plasser for langtidsparkering av sykler. Det er følgende må-krav til utformingen:<ul style="list-style-type: none">○ Sykkelparkeringen må ha takoverbygning og mulighet til å låse syklene.○ Det må reguleres bussventeskur ved bussholdeplassene.○ Det forutsettes at bussholdeplasser samt forbindelsen mellom holdeplassene og innfartsparkeringen utformes etter prinsippene om universell utforming.○ Leskurene må være standardisert og ha mål som muliggjør innmontering av sanntidsdisplay og infotavle. Det må legges trekkerør for strøm til belysning og sanntidsdisplay og tilrettelegges for strømtilkobling. Leskurene må dimensjoneres for påregnelig antall brukere fra dag èn, med mulighet for evt. Utvidelse.○ Fylkeskommunen ønsker å bli tatt med på råd for konkret utforming av kollektivløsninger.○ Det bør vurderes om deler av dagens lokalveinettet kan inngå som en del av gang/sykkelløsningen mellom Blørstad og Tredal.- Kryss Stiland/Heddan: Det er svært ønskelig at dette krysset med tilførselsvei bygges ut nå og som del av stamveinettet. Fylkesrådmannen mener at det blir vanskelig å etablere dette i ettertid dersom det på et senere tidspunkt måtte bli aktuelt å bygge ny vei til Reme. Ny vei til Reme/Spangereid er sterkt ønsket av hjørnesteinsbedriften GE Healthcare og vil også ha betydning for bosetning samt reiselivs-og turistdestinasjonene på Lindesneshalvøya. Lindesnes kommune har gitt denne veistrekningen høyeste prioritet bl.a. i innspill til fylkeskommunens handlingsprogram for fylkesveier. Kryss Stiland/Heddan med tilførselsvei til Udland er en forutsetning for etablering av et nytt	
--	--

<p>næringsområde ved Udland som ligger inne i kommuneplanen for Lindesnes. Kryss Stiland med tilførselsvei til Udland vil også være gunstig for en mest mulig effektiv og fleksibel avvikling av kollektivtrafikken langs E39.</p> <p>- Detaljreguleringen må legge til rette for mulig etablering av kollektivløsninger i Stilandkrysset etter samme prinsipp som i Blørstadkrysset. Det må legges til rette for bygging av ca. 30 parkeringsplasser for pendlere.</p> <p>8. Forholdet til dagens E39 mm: Alle tunnelene på ny E39 må tilrettelegges for toveistrafikk i ett tunnellopp. Dette for å sikre at trafikken på E39 i minst mulig grad må benytte sideveinett ved hendelser på hovedveien.</p> <p>Fylkesrådmannen forutsetter at begge tilførselsveiene med tilhørende kryss tilrettelegges for modulvogntog.</p> <p>9. Jordvern: Det forutsettes at føringene gitt i områdereguleringen for reetablering av jordbruksressursene som går tapt, blir fulgt opp i detaljreguleringen, både i Lindesnes og Lyngdal.</p> <p>10. Vannforvaltning og innlandsfisk: Forholdet til drikkevannsføremster er formelt avklart i forbindelse med detaljreguleringen. Det legges til grunn at de overordnede føringene i områdereguleringen vil bli nærmere konkretisert og optimalisert i detaljreguleringen.</p> <p>Det bør unngås å forringe vannforekomster. Dersom det blir aktuelt å nedklassifisere vannforekomst(er) minner fylkeskommunen om at dette skal meldes inn til Agder fylkeskommune som er vannregionmyndighet.</p>	<p>8. Forhold til dagens E39 mm: Eikeråsheiattunnelen som kommer ut ved Lene planlegges for to adskilte løp, et i hver kjøreretning, samt to felt i hvert løp. Innspill gjeldene tilførselsveiene og tilrettelegging for modulvogntog svares ut i merknadsdokument for Lindesnes.</p> <p>9. Jordvern: Reetablering av jordbruksressursene som går tapt er kartlagt, utredet og omtalt i matjordplanen. Matjordsplanens anbefalinger er innarbeidet i planforslaget.</p> <p>10. Vannforvaltning og innlandsfisk: Det er gjennomført en kartlegging av private drikkevannsføremster som berøres av tiltaket i Lyngdal. Planforslaget i Lyngdal legger til grunn de overordnede føringene i områdereguleringen. Avbøtende tiltak og oppfølging av vannkvalitet gjennom tiltaksovervåkning skal sikre at en nedklassifisering ikke er nødvendig. Dersom det gjennom arbeidet med søknader om utslippstillatelser for anleggsfasen eller driftsfasen likevel skulle oppstå tvil om en klarer å unngå en nedklassifisering til dårligere økologisk tilstand, vil Vannregionmyndigheten bli orientert umiddelbart.</p>
---	---

<p>Det forventes at detaljreguleringen vil bygge videre på bestemmelse som ivaretar fisk og vannmiljø som er gitt i vedtatt områderegulering.</p> <p>11. Friluftsliv: I områdereguleringen er de viktige områdene for friluftsliv vist med hensynssoner. Detaljreguleringen bør sørge for avbøtende tiltak som støyskjerming, god landskapstilpasning og gode passeringmuligheter for turgåere. Turparkeringsplasser, omlegging og eventuelt nyetablering av turstier.</p> <p>12. Kulturmiljø: I områdene hvor planområdet er utvidet, vil den videre prosessen med arkeologiske registreringer avklare om det vil bli behov for å gi dispensasjon fra eventuelle automatisk fredede kulturminner. Informerer om at dispensasjonsmyndigheten hva gjelder automatisk fredete kulturminner ligger hos fylkeskommunen.</p> <p>Det forutsettes at alle hensynssoner H570 kulturmiljø i gjeldende områderegulering videreføres. Bestemmelsene til H570 bør konkretiseres. Fylkeskommunens kulturminneavdeling ønsker i den forbindelse å bli rådført før planen sendes på offentlig ettersyn.</p> <p>Det er eldre tundannelser på følgende steder: Undal (Nedre og Øvre), Vrå, Blørstad, Trædal, Flaten, Herdal. Omliggende kulturlandskap vitner om at jordbruksdriften kan spores lengre bakover i tid enn til den bebyggelsen som står der i dag. Dette gjelder i særlig grad på Blørstad. Dette kulturmiljøet er spesielt</p>	<p>Tiltakets påvirkning på vannforekomster er beskrevet i planbeskrivelsen og miljøoppfølgingsplanen. Anadrome vannmiljø er sikret i plankart med hensynssoner med tilhørende bestemmelser.</p> <p>11. Friluftsliv: Eikerasheiatunnelen er nå forlenget og hensynssonen for friluftsliv i kommuneplan og områderegulering blir derfor ikke berørt. Tilgang til utmark nord og sør for planlagt E39 sikres av forbindelser fra nåværende E39 via Opsalsveien (fv. 4062) og Flaten (veien). Haddelandsveien blir ikke påvirket av tiltaket. Samtidig ivaretar planforslaget fiskeinteressene i Litleåna og turstien langs Storvassbekken hvor tiltaket går i bru.</p> <p>12. Kulturmiljø: Kulturmiljøer i Lyngdal er registrert og avklart i dialog med fylkeskommunen /fylkeskonservatoren og Kulturhistorisk museum. Alle hensynssoner H570 kulturmiljø i gjeldende områderegulering er videreført der kulturminner ikke er frigitt. Bestemmelsene knyttet til kulturmiljøer i Lyngdal er en videreføring av bestemmelsene i områdereguleringen og utformet på bakgrunn av dialog med fylkeskommunen. Eikeråsheiatunnelen er forlenget med 500 meter i planforslaget for blant annet å ivareta kulturmiljøverdiene i området. Hensynssonen fra områdereguleringen for området på Flaten ligger tilnærmet i sin helhet utenfor planområdet, og blir derfor ikke berørt. Flaten ligger på et platå og vil i den grad berøres lite av veiltaket. Det er ingen SEFRAK-bygninger i Lyngdal som blir direkte berørt av tiltaket. I plankartet er to SEFRAK-bygg markert med hensynssone (H570) for å ivareta disse i anleggsfasen.</p>
--	--

verdifullt, med flere bruk, og svært mange spor etter den intensive innmarks- og utmarkbruken på stedet. I reguleringsbestemmelsene må det innarbeides at alle SEFRAK-registrerte bygninger med omliggende jordfaste kulturminner og kulturlandskap skal fotodokumenteres og beskrives før eventuell riving eller inngrep.

13. Hjortevilt

Ut fra et samfunnsøkonomisk perspektiv mener fylkesrådmannen at en viltpassasje pr. 2 km bør kunne aksepteres som et utgangspunkt for planlegging av ny vei.

Mener at overganger og underganger fungerer bedre enn kulverter. Det er viktig det bygges nok og riktig type viltpassasjer på rett sted for at veiens barriereeffekt skal begrenses.

Fylkesrådmannen mener at følgende må ivaretas i detaljplanen:

- Alle faunapassasjer som er vist i områdereguleringene bør utformes som viltpassasjer for storvilt. Minimumskrav til utforming må fremgå av planbestemmelsene. Alle viltpassasjer må som et minimum utformes i tråd med kravene i Statens vegvesen sin håndbok N200.
- Det bør være minst 1 viltpassasje per 2 km, med mindre det kan dokumenteres at det ikke er behov for dette.
- Viltpassasjer bør primært etableres over tunell eller viltundergang under bro. Kulverter bør unngås så langt det er mulig. Eventuelle kulverter for vassdrag bør tilrettelegges med småviltpassasje.
- Viltpassasjer bør ikke kombineres med turveier, drifteveier eller annen tilrettelegging for menneskelig ferdsel og aktivitet.
- Det bør legges inn hensynssoner med bestemmelser som sikrer at det ikke skjer menneskelig aktivitet og tiltak som reduserer bruken ved alle viltpassasjer.
- Det bør stilles krav i reguleringsbestemmelsene til at viltets bruk av viltpassasjene skal overvåkes av fagkyndig 5 år inn i driftsfasen, slik at evt. avbøtende tiltak kan vurderes.

13. Hjortevilt: Se svar på punkt 2 i høringsinnspill fra Statsforvalteren. - Minimumskrav til viltpassasjer er ivaretatt i bestemmelsene i tråd med håndbok V134 Veier og dyreliv og N200. Nye Veier har hatt god dialog med fylkeskommunen, Statsforvalter og kommunene, samt lokale viltlag gjeldene plassering og utforming av viltkryssinger og viltgjerdet.

Viltpassasjer er ivaretatt i plankart med hensynssoner og bestemmelsesområder med tilhørende bestemmelser. Bestemmelsene ivaretar krav til bruk og utforming av viltpassasjene, samt overvåking av fagkyndig 5 år inn i driftsfasen. Viltpassasjene på den delen av strekningen som ligger i Lyngdal er ikke planlagt i kulvert, men under bru og over viltlokk. Viltpassasjene sikrer trekkrutene ved Lene og Opftedal. Det er planlagt for én kulvert på den delen av strekningen som ligger i Lyngdal kommune og denne er ikke for kryssing av vassdrag. Det er derfor ikke aktuelt med tilrettelegging for småviltpassasjer i kulvert.

Der viktige viltpassasjer er kartlagt og planlagt, er det sett særlig på hvordan disse kan sees i sammenheng med naturlige landskapsøkologiske elementer som krysser planlagt vei for å sikre en best mulig velfungerende korridor mot omgivelsene. Viktige faktorer her har vært hvordan terreng og vegetasjon spiller på lag med planlagte passasjer, hvor mye utmarksareal som passasjen åpner for bruk av på kystsiden av veien, kan passasjen kombineres med ivaretagelse av blå-grønn struktur. I dette arbeidet har bruk av blant annet 3D kart vært til stor nytte.

<ul style="list-style-type: none">- Det bør gjøres en samlet vurdering av viltpassasjenes samlede virkning på landskapsnivå. Det bør gjennomføres GIS-analyser ved hjelp av verktøy for simulering av økologisk flyt på landskapsnivå (for eksempel Circuitscape ESRI)- Tilrettelegging for velfungerende viltpassasjer ved Lene og Optedal er svært viktig med tanke på hjorteviltets trekk mot Lindesneshalvøya. I tillegg til allerede angitte faunapassasjer bør det og vurderes å legge til rette for villtrekk på tvers av tilførselsveien mot Tredal. <p>Oppfordrer Nye Veier AS til å invitere til spissede viltfaglige møter der Nye Veier As, fylkeskommunen, Statsforvalter og kommunene deltar. Inkluder lokale viltlag ved plassering og utforming av viltkryssinger og viltgjerder.</p> <p>14. Landskapsestetikk</p> <p>Det er viktig at det for hele korridoren legges opp til gode avbøtende tiltak hva gjelder landskapsestetikk og revevegetering. Det er særlig viktig med fokus på landskapsrommene ved Mandalselva, Audnadalen og området ved Lenefjorden.</p> <p>Forlengelse av tunellen ved Lenefjorden virker interessant og bør belyses nærmere i det videre planarbeidet.</p> <p>Viktig med gode avbøtende tiltak for landskap og nærmiljø.</p> <p>Det bør av hensyn til å begrense landskapsinngrep, arbeides for at anleggssonen begrenses så langt det er praktisk mulig.</p> <p>15. Videre prosess</p> <p>Viktig at hensynet til fremdrift ikke går på bekostning av en god planprosess. I dette ligger det at fylkeskommunen må gis anledning</p>	<p>14. Landskapsestetikk: I tråd med vedtakspunkt fra områdereguleringen (se kapittel 2.1.2) er det vurdert at tunnelen ved Lene, Eikeråsheiattunnelen, forlenges 500 meter vestover under Grummedal. Dette for å ivareta landskaps-, natur- og kulturmiljøverdiene. Prosjektet har i tillegg utarbeidet en estetisk oppfølgingsplan som beskriver planlagt utforming og landskapstilpasning.</p> <p>15. Videre prosess: Nye Veier legger opp til en planprosess som både gir høringsparter tilstrekkelig behandlingstid og samtidig imøtekomme byggestart for tilgrensende strekninger.</p>
---	--

<p>til kunne behandle saken politisk når planen legges ut på offentlig ettersyn.</p> <p>16. Viser til Regionplan Agder 2030, og trekker frem mål og føringer som har relevans for arbeidet:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ivaretagelse av landskap, naturmangfold, friluftsområder, landbruksområder, strandsonen og kulturmiljø for fremtidige generasjoner gjennom utvikling, bruk og vern. - Reduksjon av klimagassutslipp. - Kollektivtrafikk. I fremtidsbildet heter det at kollektivtilbudet er utvidet og tilpasset felles bo- og arbeidsmarkedet. 	<p>16. Regionplan Agder 2030 er tatt i betraktning i planforslaget, jf. planbeskrivelsen kap. 8.</p>
---	--

Nr. 3	Statens vegvesen	Nye Veiers kommentar
	<p>Avsender har følgende innspill:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Nasjonal Transportplan (NTP): SVV mener at samfunnsmålene for prosjektet er i tråd med målene i Nasjonal Transportplan 2018-2029 (Meld. St.33 2016-2017). 2. Trafikksikkerhet: Trafikksikkerhetsarbeidet må prioriteres høyt. NTP har som overordnet mål at ferdigbygget riksvegrute 3; Oslo – Kristiansand – Stavanger i 2050 skal være uten trafikkulykker med døde eller hardt skadde. SVV viser her til Forskrift om sikkerhetsforvaltning av veginfrastrukturen datert 28.10.2011. 3. Områderegulering: SVV hadde flere merknader og innsigelser til områdereguleringen. Innsigelsene ble imøtekommet og innarbeidet i områdereguleringen. SVV forutsetter at dette følges opp videre i detaljreguleringen slik at nødvendig infrastruktur med tilkoplingen til lokalvegnettet kommer på plass samtidig med den nye hovedvegen. Likeså løsninger for gang- og sykkeltrafikk, kollektivtrafikk og sideanlegg 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tas til orientering. 2. Trafikksikkerhet vektlegges høyt i planforslaget ved at planlagt E39 er i tråd med gjeldene krav og regelverk for utforming av veiltaket. Den delen av strekningen som ligger i Lyngdal har ingen kryss eller av- og påkjøringer. I tillegg sikrer planforslaget god sikt i adkomst til Flaten og Faunapassasjen er lagt over både nåværende og planlagt E39. Siktlinjer er også sikret i plankartet. 3. Planforslaget viderefører områdereguleringen.

<p>4. Tilførselsvei: Viser til tidligere innspill vedrørende tilførselsvei til Udland. Dersom krysset med tilførselsvei ikke etableres, vil trafikanter vestover etter deres vurdering, fremdeles bruke E39 fra Vigeland og frem til Herdalen fremfor å kjøre tilbake mot Tredal. Dette betyr en del trafikk på dagens E39 mellom Vigeland og Herdalen med til tider er store problemer i forhold til vinterdrift.</p> <p>5. Omkjøringsvei: SVV antar at dagens E39 skal fungere som omkjøringsvei når den nye veien er ferdig. Dette er ikke beskrevet i ROS-analysen og må beskrives i forbindelse med detaljreguleringen, både for anleggsfasen og for ferdig vei. Ber også om en beskrivelse om hvordan modulvogntog skal ivaretas.</p> <p>6. Omklassifisering av dagens E39: Omklassifisering bør gå samtidig med detaljreguleringen slik at disse forholdene er avklart når planen vedtas.</p> <p>7. Anleggsvei: Det er naturlig å se på behovet for anleggsveier, både midlertidige og permanente med avkjøring til riks- eller fylkesveinettet, slik at dette vurderes i arbeidet med detaljreguleringsplanen.</p>	<p>4. Innspillet omhandler ikke forhold i den delen av planen som ligger i Lyngdal kommune. Innspillet svares ut i merknadsdokument for Lindesnes kommune.</p> <p>5.-6. Nåværende E39 søkes omklassifisert til fylkesvei og vil da få en lokal funksjon. Forslaget til omklassifisering skal på høring til de ulike veieierne. Ved planlagte stengninger/vedlikehold eller hendelser på planlagt E39 vil omkjøring via nåværende E39 være den primære løsningen. Nåværende E39 er, ifølge Statens Vegvesens <i>vegliste for tømmertransport</i>, godkjent for modulvogntog 1 og 2. All trafikk kan dermed benytte denne veien som omkjøringsvei. Se planbeskrivelsen kap. 4 i planbeskrivelsen.</p> <p>7. Midlertidige anleggsveier fremgår av plankartet med tilhørende bestemmelser.</p>
--	--

Nr. 4	Brannvesenet Sør IKS	Nye Veiers kommentar
	<p>Avsender har følgende innspill:</p> <p>1. Brannvesenet er bedt om å kunne stille med tankbil for etablering av slokkevann i tunneler over 250 meter. Jfr. N500 skal det etableres uttak for slokkevann ved tunnelportal og innvendig i tunnelen med avstander som ikke overskrider 250 meter. Brannvesenet er i utgangspunktet positive til å stille med tankbiler, men er usikre på om dette skal være en ren kommunal oppgave. Brannvesenet skriver at dersom slokkevannet skal baseres på tankbiler fra brannvesenet betinger dette en avtale mellom Brannvesenet Sør og veieier.</p>	<p>1. Planforslaget ivaretar kravene i N500 gjeldene slukkevann i Eikeråsheiattunnelen (3 km) som kommer ut ved Lene. Slokkeinnsatsen baseres på bruk av mobilt slokkevann (vanntankvogner). I planforslaget foreslås det i tillegg å etablere et slokkevannsreservoar i tunnelen. Reservoaret tillates bygget innenfor formålene for bygging av ny vei. Vannmagasinet/ -bassenget vil samle opp «rent» drens-/ innlekkasjevann fra tunnelsålen og vil være med på å sikre raskere tilgang på vann til tankbilene.</p>

Nr. 5	Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE)	Nye Veiers kommentar
	<p>Avsender viser til tidligere uttalelse ved offentlig ettersyn av områderegulering og har følgende innspill:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Vassdragstiltak og allmenne interesser: Ved detaljregulering må eventuelle vassdragstiltak som kan medføre skade eller ulempe for allmenne interesser i vassdraget eller sjøen, fremgå tydelig. NVE skriver at Detaljreguleringen må inneholde dokumentasjon tilsvarende en konsesjonssøknad, Jf. vrl. § 23. Dette inkluderer vurdering av alternativer og angivelse av avbøtende tiltak. NVE presiserer at dersom detaljreguleringen innebærer vassdragstiltak som ikke ville fått konsesjon etter vrl., vil de fremme innsigelse til detaljreguleringen. Dersom avklaringen mot vannressursloven skal gjøres i en egen prosess, må konsesjonsspørsmålet være avklart før planen sendes til offentlig ettersyn. 2. Sikkerhet mot flom- og skredfare: NVE vil være særlig opptatt av at sikkerhet mot flom-, erosjon, og skredfare for 3. part er tilstrekkelig belyst og ivaretatt. Det må tas høyde for økt flomfare som følge av klimaendringer, jf. statlig planretningslinjer for klimatilpasning. NVE påpeker spesielt kjent flomfare for bebyggelse langs Kiddelsbekken (Vigeland). Tiltaket må ikke medføre økt avrenning til vassdraget ved ekstreme nedbørshendelser. 3. Anlegg for produksjon og overføring av elektrisk kraft: NVE trekker frem at det er angitt et behov for omlegging av overføringsanlegg for elektrisk kraft i områdereguleringens planbeskrivelse og at det ligger kraftverk og flere vanninntak for kraftverk innenfor planområdet. NVE informerer om at Konsesjonær må involveres i planarbeidet. Ved behov for endring av konsesjoner, må NVE involveres. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. I planforslaget fremgår det detaljerte beskrivelser av fysiske tiltak i vassdrag som følge av ny vei. Det er også gjennomført en sårbarhetsvurdering som del av Miljøoppfølgingsplanen. Fysiske tiltak i vassdrag er i planforslaget vurdert på bakgrunn av vassdragets miljøtilstand og de fysiske endringene som tiltaket medfører. Anbefalte avbøtende tiltak er sikret gjennom plankart med eget formål, bestemmelsesområder og hensynssoner med tilhørende bestemmelser. I planbeskrivelsens kap. 8 fremgår hvordan bestemmelsene i områdeplanen er fulgt opp med tanke på vassdrag. I egne særmøter er avklaringer knyttet til tiltaket samt konsesjonsbetingelser avklart med NVE, Statsforvalteren og Lyngdal kommune. 2. Prosjektet har gjennomført videre undersøkelser av skredfare på bakgrunn av allerede foreliggende dokumentasjon. Skredområdene i områdeplanen er justert på bakgrunn av arbeidet og sikret i plankart og bestemmelser. I bestemmelsene er det sikret at tiltak skal sikres mot flom inkludert klimapåslag og sikkerhetsfaktor. Tiltak knyttet til flom skal vurderes nærmere i detaljprosjekteringen. 3. I den delen av planen som ligger i Lyngdal kommune berører ikke tiltaket anlegg for produksjon og overføring av elektrisk kraft. Innspillet svares ut i merknadsdokument for Lindesnes kommune.

Nr. 6	Direktoratet for mineralforvaltning (DMF)	Nye Veiers kommentar
	<p>Avsender har følgende innspill:</p> <ol style="list-style-type: none"> DMF viser til sin uttalelse til områdereguleringen, datert 05.06.2019 og går ut ifra at KU til områdereguleringen videreføres. DMF har ingen merknader til detaljreguleringen. Dersom det i forbindelse med videre behandling av planen viser seg at noen av fagområdene til DMF kan bli berørt ber de om å få saken oversendt ved høring og offentlig ettersyn. <p>Tidligere innspill i områdereguleringen: Brev datert 05.06.2019 – Uttalelse – Høring og offentlig ettersyn av områderegulering for E39 Mandal – Lyngdal øst. Har ingen merknader til områdereguleringen, og stiller seg positive til at Nye Veier har fulgt deres merknad ved forrige runde i brev av 08.11.2018 og tatt med mineralske ressurser inn i KU. Likeså stiller de seg positive til det påstartede forskningsprosjektet i regi av Nye Veier som skal se på bruken av lokalstein i veibyggingen.</p>	<ol style="list-style-type: none"> Konsekvensutredningen i områdereguleringen videreføres. Her fremgår det at tiltaket i Lyngdal kommune ikke berører mineralske ressurser. Tas til orientering.
Nr. 7	Mattilsynet	Nye Veiers kommentar
	<p>Avsender har følgende innspill:</p> <ol style="list-style-type: none"> Mattilsynet har ingen nye innspill utover høringsuttalelsen til områdereguleringen av E39 Mandal – Lyngdal øst. Viser til brev datert 14.06.2019. Sikring av Mandal vannverks forutsetninger for levering av nok og trygt drikkevann til enhver tid er en forutsetning for gjennomføring av dette veiprojektet. <p>Tidligere innspill i områdereguleringen: Brev datert 14.06.2019 Mattilsynet forutsetter at disse forholdene blir ivaretatt:</p>	<ol style="list-style-type: none"> Tas til orientering. -11. Innspillene omhandler ikke forhold i den delen av planen som ligger i Lyngdal kommune. Innspillet svares ut i merknadsdokument for Lindesnes kommune.

<ol style="list-style-type: none">3. For å sikre vannforsyningen under anleggsperioden må omlegging av vannforsyningssystemet i Mandal kommune være gjennomført før anleggsarbeid kan starte i områder som har konsekvenser for vannforsyningen.4. Mandal kommune (Lindesnes) må innhente nødvendige konsesjoner for vannuttak fra Møglandsvann og reguleringsbestemmelser må sikre at kapasitet for uttak av suppleringsvann til enhver tid dekker vannforsyningsystemets behov.5. Suppleringsvann fra Møglandsvann overføres til overflaten av Skadebergvann, og ikke direkte til vannbehandlingsanlegget.6. Det må fastsettes beskyttelsesbestemmelser for Møglandsvann, herunder aktiviteter i nedbørfeltet.7. Konsekvensen av forekomst av sørv i Møglandsvann må undersøkes og det må vurderes om råvannskvaliteten i Møglandsvann og dermed Skadbergvann på sikt vil kunne bli negativt påvirket8. Moslandsvann må inkluderes som reservekilde/suppleringskilde i Mandal kommunes totale vannforsyningsystem. Rettigheter til vannuttak må innhentes og råvannskvaliteten må sikres mot potensiell forurensing. Tunnelløsning for veien må vurderes for de delstrekninger der direkte avrenning til nedbørfeltet kan skje.9. Det må fastsettes beskyttelsesbestemmelser for Moslandsvann, herunder aktiviteter i nedbørfeltet.10. Vannledning fra reservekilden Moslandsvann bør legges direkte til vannbehandlingsanlegget for å etablere et mest mulig robust og leveringssikkert vannforsyningsystem.11. Hensynet til drikkevannskilden Tarvannet må ivaretas.12. Eksisterende vannledningsnett må kartlegges nøye i detaljreguleringsarbeidet og relevante avbøtende tiltak må fastsettes.13. Detaljplanlegging kartlegger privat vannforsyning, utreder konsekvenser av veiutbyggingen og sikrer tiltak som trykker	<p>12.-13. Detaljert kartlegging av vannledningsnett/vannforsyning (privat og offentlig) er gjennomført samt konsekvenser og avbøtende tiltak som konsekvens av tiltaket fremgår av miljøoppfølgingsplanen (MOP).</p>
---	---

<p>vannforsyning til den del av befolkningen som ikke er tilknyttet offentlig drikkevannsforsyning.</p> <p>14. Grunnvannsreservoar må utredes som framtidig drikkevannsressurs og i tilknytning til videre deljreguleringsarbeid undersøkes nærmere.</p> <p>15. Faren for spredning av planteskadegjørere og uønskede arter må tas hensyn til i videre detaljreguleringsarbeid.</p>	<p>14. I dialog med Lyngdal kommune er ikke prosjektet kjent med noen grunnvannsreservoarer som berøres av tiltaket og som ønskes utnyttet.</p> <p>15. Planforslaget ivaretar faren for spredning av planteskadegjørere og uønskede arter. Dette fremgår av bestemmelsene og miljøoppfølgingsplanen (MOP).</p>
---	--

Nr. 8	Den norske kirke v/Agder og Telemark bispedømmeråd	Nye Veiers kommentar
	<p>Avsender har følgende innspill:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kirker og gravplasser: Det er kun området ved Sodeland oppover Mandalselva er det som nevneverdig påvirker kirker eller gravplasser langs traseene. De viser til tidligere uttalelser til planarbeidet (19/02277-7) samt tidligere uttalelser om fremtidig gravplassareal ved Støa og Øya ivaretas i det videre arbeidet. Avsender viser til T1442/2012 for støykrav ved gravplass og eventuelle avbøtende tiltak. 2. Ny E39 Mandal-Lyngdal øst vil passere Holum og Valle kirker i Lindesnes, som begge er automatisk listeførte kirker. I forhold til kirkenes omgivelser er det to brospenn som vil være av interesse i forhold til de to kirkene og hvorvidt de vil kan være skjemmende i forhold til kirkene som kulturminner. Brospenn Lindland-Unndal vil trolig bli synlig fra Holum kirke, og Moneheia vil skjerme vestre side av brospennet. Brospenn nord for Valle kirke vil trolig skjules av Monefjell sett fra I kirken. 	<p>Innspillet omhandler ikke forhold i den delen av planen som ligger i Lyngdal kommune. Innspillet svares ut i merknadsdokument for Lindesnes kommune.</p>

Nr. 9	Kystverket	Nye Veiers kommentar
	<p>Avsender har følgende innspill:</p>	

<ol style="list-style-type: none"> 1. Korridoren for ny E39 krysser Mandalselva: Kystverket gjør oppmerksom på at Mandalselva trafikkeres av fritidsbåter og forventer at planarbeidet redegjør for eventuelle konsekvenser for ferdsel i elva. 2. Etablering av broer: Etablering av broer over elver og innsjøer som er farbare med fartøy fra sjøen krever tillatelse fra Kystverket iht. havne- og farvannsloven §14 tredje ledd. 3. Betydning for andre interessenter: Kystverket ber om å bli tilskrevet dersom planforslaget kan få betydning for interessene som de skal ivareta gjennom deres planmedvirkning og som sektormyndighet. 	<p>Innspillet omhandler ikke forhold i den delen av planen som ligger i Lyngdal kommune. Innspillet svares ut i merknadsdokument for Lindesnes kommune.</p>
---	---

Nr. 10	Agder Energi Nett AS (AEN)	Nye Veiers kommentar
	<p>Agder Energi Nett AS (AEN) har etter energiloven områdekonsesjon i Lyngdal og Lindesnes kommune. I tillegg har AEN anlegg som er etablert etter anleggskonsesjon innenfor kommunene (regionalnett).</p> <p>Avsender har følgende innspill:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Områdereguleringen: Det henvises til tidligere innspill til planarbeidet for områdereguleringen med tilhørende vedlegg om spesifikke anlegg i området. Her omtales avstandskrav, vilkår for høyspenningsanlegg i regionalnettet, samt spesifikasjoner for opptegning av høyspent i plankartet. 2. Konfliktpunkter: AEN har en rekke energianlegg som kommer i konflikt med planlagte traseer. Gjelder regionalnett, 22KV distribusjonsnett samt lavspent. Regionalnettlinjen må ha en luftlinjeløsning ved konfliktområdene ved Haugdal- Husefjell og 	<ol style="list-style-type: none"> 1. I plankartet er nåværende høyspentledninger markert med faresone høyspenningsanlegg H370. Omlagte høyspentledninger og transformatorstasjoner/nettstasjoner plassering av er ikke vist da nøyaktig plassering vil avklares i detaljprosjekteringen (neste fase). Som helhetsprisnipp vil all kryssende høyspent legges i bakken under planlagt E39. Plassering av transformatorstasjoner/nettstasjoner er knyttet opp til formålene <i>Annen veigrunn grøntareal (SVG) og Annen veigrunn tekniske anlegg (SVT)</i> i bestemmelsene. 2. Prosjektet har vært i dialog med AEN og avklaringer er fulgt opp i planforslaget. Løsninger knyttet til Haugdal-Husefjell og tilførselsveien besvares ut i merknadsdokument for Lindesnes kommune.

<p>ved tilførselsveiene. 22kV distribusjonsnettlinjer og lavspentlinjer ønskes ikke som luftlinjer over ny E39 eller under bruer. AEN ønsker eget særmøte der konfliktpunktene og mulige løsningsforslag gjennomgås før endelig forslag til reguleringsplan legges ut til ettersyn.</p> <p>3. Nye anlegg: Det må avklares hvordan nye anlegg i planområdet skal fornyes med elektrisk strøm. Må avklares i hvilken grad eksisterende ledninger/kabler eventuelt kan benyttes, om nye ledninger/kabler må legges og om det er behov for ny(e) nettstasjon(er). I planbestemmelsene må det tas inn punkt der det gis tillatelse til å sette opp nettanlegg for forsyning av veianlegget samt annen forsyning i tilknytning til veianlegget, slik som nye næringsareal i tilknytning til kryssløsninger.</p> <p>4. Nye traséer: Det må gis rettigheter med minst like gode vilkår i den nye traséen som det AEN har til de eksisterende traséer. Normalt er dette stedsvarige (evigvarende) bruksrettigheter.</p>	<p>3. Avklaringer ble gjort i møte nevnt i punkt 2 og er fulgt opp i bestemmelsene. Effektbehov, nøyaktige plasseringer og behov for tilknytninger vil avklares i detaljprosjekteringen (neste fase).</p> <p>4. Tas til orientering.</p>
--	--

Nr. 11	Fiskeridirektoratet v/ forvaltningsseksjonen i region sør	Nye Veiers kommentar
	<p>Avsender har følgende innspill:</p> <p>1. Fiskeridirektoratet region sør ser ikke at en detaljregulering for E39 Mandal – Lyngdal øst i den forelagte trasé vil medføre konsekvenser for de interesser direktoratet skal ivareta i planleggingen. Fiskeridirektoratet region sør har ingen merknader til planarbeidet.</p>	<p>1. Tas til orientering.</p>

2.1.2 Organisasjoner, lag, foreninger og politiske partier

Nr. 12	Agder Bondelag	Nye Veiers kommentar
	<p>Avsender har følgende innspill:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Matjord: Det forventes at det prioriteres å minimere nedbyggingen av matjord, i tråd med nasjonale føringer. Der matjord må vike, midlertidig eller permanent, må matjorden tas vare på og anvendes lik at den fortsatt kan nyttes i landbruksproduksjon. 2. Matjordplan: Det anbefales å utarbeide en samlet «matjordplan» lik den som er utarbeidet for prosjektet for ny E39 i Mandal. Planlagt anvendelse av matjorda må gjøres i nært samarbeid med berørte grunneiere/naboer på en faglig forsvarlig måte, og i god dialog med kommunens landbruksforvaltning 3. Avbøtende tiltak: I detaljplanleggingen bør det ligge godt til rette for å finne gode avbøtende tiltak i dialog med berørte grunneiere. Eksempler er adkomst, skogsveiløsninger, leggeplasser for tømmer, flytting/etablering av jord, plassering av midlertidige eller permanente deponier, plassering av viltgjerder, evt. makeskifter osv. 4. Grunneierkontrakt, innløsning og erstatning: Det forventes at utbygger opptres åpent og ryddig ovenfor berørte grunneiere og at planen omtaler hvordan innløsning, erstatningsspørsmål og avbøtende tiltak tenkes gjennomført. 	<p>1.-2. Prosjektet har utarbeidet en matjordplan som beskriver beslaget av og påvirkningen på landbruksareal samt avbøtende tiltak. Avbøtende tiltak er sikret i plankart og bestemmelser og beskrives i planbeskrivelsen kap. 4.6.</p> <p>3.-4. Gjennom feltarbeid og grunneiermøter (felles og en-til-en dialog) har prosjektet optimalisert tiltaket for å finne beste løsning. Prosjektets grunnergiverne har gjennomført flere møter med berørte grunneiere og startet prosessen med innløsning og erstatning der det er aktuelt. Planforslaget sikrer avbøtende tiltak i konsekvensutredningen i plankartet med tilhørende bestemmelser. Enkelte detaljer vil måtte avklares i forbindelse med detaljprosjekteringen (neste fase).</p>

Nr. 13	Elever ved Lyngdal ungdomsskole	Nye Veiers kommentar
	<p>Det ble gjennomført et medvirkningsopplegg ved Lyngdal ungdomsskole hvor elevene svarte følgende:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Hva er viktig for dere når den nye veien skal bygges? Hvorfor er dette viktig for dere? Viktig at det blir en motorvei og ikke bare en liten vei. Da kan trafikken flyte bedre, og vi kan holde høyere hastighet. Komme oss forte frem. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Formålet med prosjektet er å planlegge en bedre og mer trafiksikker vei, som knytter sørlandsbyene tettere sammen.

<p>2. Tror dere den nye veien vil påvirke hverdagen deres? Elevene tror den vil påvirke dem i og med at de kommer seg fortere frem. Kanskje vi får McDonalds langs veien.</p> <p>3. Er det noe i området som dere liker godt og som dere er redde skal forsvinne når den nye veien kommer? Noen elever kjenner noen på Flaten. De synes det er trist at noen må miste hjemme sitt for en ny vei.</p> <p>4. Er det noe positivt/bra med å bygge ny vei akkurat her? Fint at det ikke er så mye bebyggelse.</p> <p>5. Er det noe dere lurte på om prosjektet eller er det andre ting dere vil si til oss? Når skal veien være ferdig?</p> <p>Se kap. 3.3 for mer informasjon om medvirkningsopplegget.</p>	<p>2. Nye Veier jobber for at ny E39 skal bli så god og trafiksikker som mulig samt bedre fremkommeligheten i sørlandsregionen. Nye Veier har ingen påvirkning på om det vil anlegges McDonalds langs veien.</p> <p>3. Det er fire hus som må rives på grunn av ny vei i Lyngdal. Nye Veier har gjort avtaler med eierne og kjøpt disse eiendommene.</p> <p>4. I planforslaget er de negative konsekvensene for bebyggelsen i området begrenset så mye som mulig gjennom god informasjon og dialog med beboere, støyskjermingstiltak og gode løsninger for å bevare vassdrag, matjord og naturlandskap.</p> <p>5. Etter planen skal ny E39 stå ferdig i 2026.</p>
--	---

Nr. 14	Naturvernforbundet	Nye Veiers kommentar
	<p>Avsender har følgende innspill:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Behovet for 4-felts vei: Avsender ber om at det fremlegges oppdaterte tall og fremtidsprognoser for trafikkmengden mellom Mandal og Lyngdal for det veibehovet dette da vil løse. 2. Klimagassutslipp: Avsender ber om at det må utarbeides et samlet overslag over klimagassutslipp fra bygging av motorveien og ødeleggelse av og inngrep i natur for den 26 km lange strekningen. Dette må nedfelles i bestemmelse for reguleringsplanen som et rekkefølgekrav. Avsender viser til naturmangfoldloven §12. 3. Biologisk mangfold: Krever detaljerte undersøkelser for biologisk mangfold og nevner her for eksempel bever, amfibier, hønsfugl, 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 4-felts vei er en del av bestillingen fra Samferdselsdepartementet. Det var et premiss i vedtatt områderegulering og legges videre til grunn i detaljreguleringen. 2. Prosjektet har kontinuerlig gjennom hele prosjektet sett på løsninger for å redusere klimagassutslippet. Prosjektet har jobbet mye med å se på den mest optimale balansen mellom klimagassreduksjon, og lengde og type konstruksjoner som avbøtende tiltak. Klima- og energiplanleggingen i prosjektet fremgår av klimabudsjettet, miljøoppfølgingsplanen (MOP) og prosjektets CEEQUAL-sertifisering. Dette fremgår også av planbeskrivelsen hvor vurderingen av nml. § 12 inngår. Se kap. 4.10, 9.2 og 9.3. 3. Prosjektet har gjennomført detaljerte undersøkelser av biologisk mangfold og vurdert konsekvensene av veiltaket. Vurderingene

<p>spetter og rovfugl og hvordan deres tilstedeværelse i det aktuelle reguleringsområdet vil løses før terrengarbeider igangsettes. Det er en fare for at hele Lindesneshalvøya fra Mandalselva til Herdalen kan bli avstengt for hjortevilt, og andre viltlevende arter som naturlig trekker over reguleringsområdet. Det kan føre til isolasjon av vilt og være genetisk sett svært uheldig.</p> <p>4. Rekkefølgebestemmelser: Reguleringsbestemmelsene må suppleres med rekkefølgekrav om at det skal utarbeides en detaljplan over de tiltak som iverksettes etter kartleggingsarbeidet. Dette for å sikre at veiprosjektet ikke bidrar til tap eller forringelse av vilt. Det pekes spesielt på at der det er særlig viktige vilttrekk må det naturlige terrenget fortsatt kunne benyttes av viltet, og da må fremføring av motorveien underordner seg viltets behov og føres under med tunnelløsning eller som sekundær løsning ved at bro med «naturlig terreng» bygges opp og føres over veibanen.</p> <p>5. Konkrete anbefalinger: Avsender har følgende konkrete anbefalinger øst i planområdet:</p> <ul style="list-style-type: none">- Anbefaler det sydlige alternativet for tunnel gjennom Vråheia.- Anbefaler tunell gjennom Skreheia, mellom Spettland og Hageland.- Opplyser om et mindre vassdrag – Vråvannet via Blørstad som en del av Audnavassdraget. Dette er svært fiskerikt.- Myrområde mellom Gjervoldstad og Vrå som det ikke må gjøres inngrep i.- En løsning nord med bro over Skoftedalen og tunell ved Valleråsen, vil være det som ivaretar trekkveiene for hjortevilt best.- Avsender er tilfreds med tunell i Lyngdal med utløp nord for Lene. De ber imidlertid om at tunnelen videreføres til toppen av Lenebakken og derfra følge dagens E39 mot Opladal/Herdalen.- Viktig å beholde naturlig vegetasjon.	<p>fremgår av konsekvensutredningen (KU) tilhørende områdeplanen og miljøoppfølgingsplanen (MOP). I Lyngdal er det i planforslaget sikret tre passasjer for hjortevilt, under ny bru på Optedal, faunapassasje ved Flaten og under ny bru ovenfor Lene. Det er gjennomført en kartlegging av trekkruiter med viltkameraer. På bakgrunn av dette er det utarbeidet en fagrapport som er lagt til grunn for plassering og utforming av faunapassasjer. Amfibier vil bli sjekket ut vha. miljø-DNA for aktuelle fisketomme vann/pytter. Ifm. arbeidet er det også gjort registreringer av andre arter som hønsfugl, bever, rovfugl og andre arter i traseen.</p> <p>4. Dette planforslaget er en detaljregulering hvor de detaljerte tiltakene fremgår. I planforslaget inngår bestemmelser knyttet til faunapassasjene med tiliggende areal, for å sikre at de utformes på en hensiktsmessig måte. For faunapassasjen ved Optedal fremgår det bestemmelser om at det skal utarbeides en overvåkningsplan der viltets bruk skal overvåkes fem år inn i driftsfasen.</p> <p>5. Underpunkt 1-5 omhandler ikke forhold i den delen av planen som ligger i Lyngdal kommune. Innspillet svares ut i merknadsdokument for Lindesnes kommune. Eikeråsheiatunnelen med utløp ved Lene er etter anbefaling i områdeplanen forlenget med 500 meter vestover, under Grummedal. Det er i planforslaget lagt inn fellesbestemmelser om ivaretagelse av eksisterende vegetasjon, samt naturlig revegetering med stedege arter og rene masser, der det er nødvendig.</p>
--	---

Naturvernforbundet har lagt ved «Notat om ny E39 frå Mandal vest og Det grønne skiftet.»	
--	--

Nr. 15	Norsk lastebileierforbund Agder og Rogaland	Nye Veiers kommentar
<p>Avsende har følgende innspill:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Trasévalg: Miljø, trafikkisikkerhet og tidskostnader er noen av de viktigste elementene i et trasévalg. 2. Kortere transporttid og avstand: Foretrekker den traséen som på best mulig vis oppfyller deres krav: <ul style="list-style-type: none"> - kortest i avstand - mest mulig jomfruelig terreng for å ha fri ferdsel i byggeperioden - minst mulig stigninger - minst mulig kurvatur - hele strekningen må være 4-felts - prosjektet gjennomføres helhetlig - prosjektet gjennomføres på så kort tid som mulig. 3. Døgnhvileplasser: Trekker fram at det er viktig å tenke på strekningen Oslo – Stavanger som ett prosjekt med hensyn til døgnhvileplasser. Det må være nok døgnhvileplasser, nære byer og havner, deretter hver andre time. Døgnhvileplassene må være bygget for fremtidens behov for både service og energikilder. 4. Små hvileplasser: I tillegg til disse døgnhvileplassene bør det komme små hvileplasser i nærheten av avkjørsler slik at lokale bedrifter får mulighet til å følge lovpålagte kjøre- og hviletidsbestemmelser. 		<ol style="list-style-type: none"> 1. I denne fasen har Nye Veier jobbet med å optimalisere trasévalget vedtatt i områdeplanen. I optimaliseringsarbeidet har miljø og kostnader vært sentrale faktorer. Trafikkisikkerhet har vært sentralt i utarbeidelse av tiltaket og da en mer trafikkisikker E39 er en av hovedårsakene til prosjektet. Se svar på punkt 2 i høringsinnspill fra Statens vegvesen for mer informasjon om trafikkisikkerhet på strekningen i Lyngdal. 2. Forholdene som listes opp ligger til grunn for planforslaget som legges frem til politisk behandling, jf. punkt 1. <p>3.-4. Det er ikke planlagt døgnhvileplasser eller små hvileplasser på strekningen som dette prosjektet planlegger. Det er en døgnhvileplass på Vigeland i dag og det er i prosjektet vurdert å anbefale at det skiltes til denne fra Blørstadkrysset.</p>

2.1.3 Grunneiere, privatpersoner og næringsliv

Nr 16	Jan Olav Lundal (Din E39)	Nye Veiers kommentar
<p>Avsender har følgende innspill:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Drikkevann: Informerer om at bekken fra Grubbevann til Lene er drikkevannskilde for flere hus på Lene (Mandalsveien 670 og 672) og at prosjektet må finne en permanent og midlertidig løsning i anleggsperioden for dette vannet. 2. Driftsveg: Påpeker at traktorvegen på østsiden av bekken, fra Grubbevann til Lene, er den eneste adkomsten til eiendommene på nordsiden av planlagt trasé. Dette inkludert avsenders eiendom gnr/bnr. 195/4. Mener det er nødvendig at denne vegen blir ivaretatt som drifts- og turveg. 		<ol style="list-style-type: none"> 1. Prosjektet har gjennomført et kartleggingsarbeid av alle private drikkevannsforsyninger innenfor planområdet og det er laget en oversikt over hvordan disse berøres og tiltak for å sikre disse. Se planbeskrivelsen kap. 4.6. Alt veivann håndteres i henhold til forskriftskrav. Det planlegges for et sedimentasjonsbasseng for rensing av overflatevann fra planlagt E39, som hindrer forurensning av vassdraget. Storvassbekken er i tillegg sikret med hensynssone i plankartet med tilhørende bestemmelser om tiltak for å hindre forurensning og at vannforsyningen opprettholdelse både i anleggsperioden og etter at veien er ferdig bygget. 2. Prosjektet planlegger at E39 skal gå i bru over dalføret ovenfor Lene. Bruløsningen hensyntar Storvassbekken og opprettholder krysningsmuligheter for folk og vilt. Krav til utforming av passasjen er sikret i bestemmelsene og med hensynssone i plankartet.

Nr 17	Jarleiv Stålesen	Nye Veiers kommentar
<p>Avsender har følgende innspill:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Vilt: Informerer om et viktig villtrekk for elg og hjort over dagens E39 mellom Lene og Oftedal, ca. 20 m sør for Lenebakken. Fremhever at villtrekkveien er den eneste tilfredsstillende koblingen mellom sør og nord for E39. Mener derfor det er viktig at ny E39 legges i tunnel i dette området. Mener det ikke er sannsynlig at viltet vil la seg lede vestover under en evt. bro over det åpne området ved Oftedal. Avsender ytrer bekymring for genetisk isolering av horteviltet på Austadhalvøya som følge av ny E39. 		<ol style="list-style-type: none"> 1. Det er gjennomført en kartlegging av trekkruiter med viltkameraer. På bakgrunn av dette er det utarbeidet en fagrapport som er lagt til grunn for plassering og utforming av faunapassasjer. På bakgrunn av viltkartleggingen legger tiltaket opp til en viltovergang nordvest for Flaten, i tillegg til at viltet kan passere under bru ved Oftedal og Lene. Se svar på punkt 2 i høringsinnspill fra Statsforvalteren.

Nr 18	Jon-Sverre og Berit Salamonsen	Nye Veiers kommentar
	<p>Avsender har følgende innspill:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Avsender bor i Grummedal og er fornøyd med at tunnel fra Haugdal til Lene blir forlenget med 500m. 2. Tunnel til Oftedal: Henviser til tidligere innsendt innspill ifm. områdereguleringen, med et forslag om sammenhengende tunnelløsning (4, 4 km lang) fra Haugdal til Oftedal (illustrasjon/kart vedlagt i merknaden). Påpeker følgende fordeler med løsningen: <ul style="list-style-type: none"> - Ingen bro, fylling eller kulvert fra Lene til Grubbevann - Ivaretar viktige vilttrekk, ingen viltgjerder - Ivaretar Lyngdal kommunes fremtidige utviklingsmuligheter - Slipper å flytte høyspent - Lite grunnerverv, allerede innløste boliger på Flaten kan selges med merverdi, ingen nye delinger av landskapet. - Det har blitt foretatt grundige undersøkelser mellom Flaten og Lene – videre kostnader ved omregulering til andre formål vil bli begrenset. - Reduserer konsekvenser for landskapsbilde, friluftsliv/by og bygdeliv, kulturarv, naturressurser og naturmangfold. 3. Bolig/næring: Mener at området Flaten – Lene som fremtidig bolig-/næringsområde har langt større verdi enn merkostnader ved tunnel fra Haugdal til Oftedal. Fremtidig tomteverdi (bolig/næring) bør minst kunne settes til 500 mill. kr. 4. Kulturområder: Påpeker at kulturlandskapet, friluftsområdene og landbruket i disse områdene må ses på som en etterspurt ressurs i fremtiden. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tas til orientering. 2. Alternativet er vurdert, men ikke valgt på grunn av høye kostnader, økte driftskostnader, økt Co2-utslipp, usikker anleggsgjennomføring og usikker gjennomførbarhet i svakhetssonen der bekken mellom Grubbevann og Lene renner. 3. Området er avsatt til vei i gjeldende regulerings- og kommuneplan. 4. Planlagt E39 er lagt lavere i terrenget enn i områdereguleringen. Omfanget av terrenginngrep er dermed redusert. Se også svar på punkt 14 i høringsinnspill fra Agder fylkeskommune.
Nr 19	Kjell Arve Vidringstad (Din E39)	Nye Veiers kommentar
	<p>Avsender eier gården Gullknuden gnr/bnr. 202/1 som ligger utenfor planområdet, og har følgende innspill:</p>	

<p>1. Adkomstvei til egen eiendom: Hevder at adkomsten til skogen for denne eiendommen forsvinner på bakgrunn av vedtatt detaljregulering for E39 Herdal-Røysgård. Påpeker at det dermed må tilrettelegges for ny skogsbilveg med lasteplass i detaljregulering for Mandal-Lyngdal øst.</p>	<p>1. Planforslaget ivaretar adkomst til Gullknuden med en utbedring av veien fra Vollan/Opsalsveien og til eiendommen. Se plankart for planlagt løsning for adkomst.</p>
---	---

Nr 20	Kjell og Nina Kniven	Nye Veiers kommentar
	<p>Avsender har følgende innspill:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Tunnel: Ønsker at ny E39 går i tunnel under Flaten, med utløp ved Oftedal. Mener at Nye Veier da slipper: <ul style="list-style-type: none"> - å lage en undergang som befolkningen på Flaten trenger bort til gammel E39 - å etablere viltovergang på toppen av Lehnesbakken - problematikken med at ny og gammel E39 krysses ved Lehnesbakken/Oftedal 2. Opplyser om at <ul style="list-style-type: none"> - det ligger en stor og våt myr, på fremsiden av Flaten 81 og 83. - alle eiendommene på Flaten har private brønner. - gammel gangveg fra Flaten til Lehne må ivaretas. - det er et yrende dyreliv med rådyr, hjort og hekkende ugler i dette området. 3. Eldre og digitale medier: Stiller spørsmål om hvordan eldre blir ivare tatt, og henviser til eldre nabo, hvis eiendom blir kraftig berørt, som ikke har mulighet til å følge med på digitale medier. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Alternativet er vurdert, men ikke valgt på grunn av høye kostnader, økte driftskostnader, økt Co2-utslipp, usikker anleggsgjennomføring og usikker gjennomførbarhet i svakhetssonen der bekken mellom Grubbevann og Lene renner. 2. Prosjektet har gjennomført et kartleggingsarbeid av alle private drikkevannsforsyninger innenfor planområdet og det er laget en oversikt over hvordan disse berøres og tiltak for å sikre disse. Se planbeskrivelsen kap. 4.6. Nye Veier takker for opplysning om myrområder på Flaten. Alle myrer innenfor planområdet er kartlagt og prosjektet har utarbeidet en miljøoppfølgingsplan hvor behandling av myrområder fremgår. Se kap. 3.6 i planbeskrivelsen. Planforslaget legger opp til en bru nord for Lene, hvor det vil være mulig å passere til fots mellom Lene og Flaten. Dyrelivet på flaten og Lene er kartlagt og prosjektet har utarbeidet et planforslag som ivaretar dette. 3. I tråd med plan- og bygningslovens krav til medvirkning har Nye Veier varslet berørte grunneiere per post og publisert annonse i avisene Lister, Fedrelandsvennen og Lindesnes. Bruken av digitale kommunikasjonsplattformer er et supplement for å nå ut flere.

<p>4. Støy: Ytrer bekymring for støy, støv og andre ulemper fra ny vei.</p>	<p>Nye Veier imøteser gjerne henvendelse per telefon ved spørsmål eller uklarheter.</p> <p>4. Støy blir ivaretatt etter retningslinjer gitt i veilederen T-1442/2016, tabell 3. Støy, luftkvalitet og friluftsliv/by- og bygdsliv ble vurdert i områdeplanens konsekvensutredning (KU), se planbeskrivelsen kap. 7.4. Planforslaget legger til rette for å oppfylle kravene i gjeldene regelverk knyttet til temaene.</p>
---	---

Nr 21	Lindland Eiendom AS	Nye Veiers kommentar
<p>Avsenders innspill gjelder området Vottebakken som ligger rett før Knuten, lengst vest i planområdet (se vedlagt kart). Avsender har følgende innspill:</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Næringsutvikling: Ønsker dette område utviklet til næringsareal. Området er benevnt S1 i kommuneplanen fra 03.09.15, og deles i to av ny E39. Minner om viktigheten av at området som blir liggende på nordsiden av ny E39 sikres adkomst. Primært ønskes adkomst via rundkjøring i Herdalskrysset, sekundært ønskes adkomst via gammel E39 og Optedalsveien. 2. Midlertidig anleggsområde: Påpeker at adkomsten til Vottebakken-området også vil sikre adkomst til Gullknuten. Ønsker å vurdere løsninger sammen med Nye Veier, da områder avsatt til midlertidige riggområder kan brukes som næringsarealer etter ferdigstillelse. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Regulering av næringsområdet og tilhørende atkomst er utenfor Nye Veiers oppgave. 2. Planforslaget legger til rette for at utbedring av veien fra Vollan kan benyttes som adkomst til eiendommen Gullknuten. Dette er imidlertid en vei med enkel standard og stigningsforhold som ikke nødvendigvis er akseptabelt for adkomst til et næringsområde. Nye Veier imøteser nærmere dialog rundt disse tema.

Nr 22	Nils Konrad	Nye Veiers kommentar
<p>Avsender bor på Lene, eiendom med gnr/bnr. 195/8, og har følgende innspill:</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Drikkevann: Stiller spørsmål til hvordan prosjektet skal sikre opprettholdelse av deres og naboenes vannforsyning fra 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Prosjektet har gjennomført et kartleggingsarbeid av alle private drikkevannsforsyninger innenfor planområdet og det er laget en oversikt over hvordan disse berøres og tiltak for å sikre disse. Se

<p>nærliggende bekk. Ytrer bekymring for forurensning av drikkevann under anleggsarbeidene.</p>	<p>planbeskrivelsen kap. 4.6. Alt veivann håndteres i henhold til forskriftskrav. Det planlegges for et sedimentasjonsbasseng for rensing av overflatevann fra planlagt E39, som hindrer forurensning av vassdraget. Stovassbekken er i tillegg sikret med hensynssone i plankartet med tilhørende bestemmelser om tiltak for å hindre forurensning og at vannforsyningen opprettholdelse både i anleggsperioden og etter at veien er ferdig bygget.</p>
---	--

Nr 23	Tore Hanssen	Nye Veiers kommentar
	<p>Avsender har følgende innspill:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Støy: hevder at veien kommer forholdsvis nær eksisterende bebyggelse, og påpeker viktigheten av støyreducerende tiltak for å begrense støyplager mest mulig. 2. Vannforskyning: avsender (adr. Mandalsveien 637) har en robust vannforsyning til egen bolig i form av brønn, som ligger innenfor varslingsgrensen ved Lene. Viktig at denne ikke påvirkes negativt. Kan kontaktes for nøyaktig plassering. 3. Forurensning av vassdrag: viktig at det utføres nødvendige tiltak for å hindre forurensning av gytebekk av partikler og annen forurensning. Viktig at slike masser ikke følger bekken og sedimenterer i utløpet ved fjorden. Avsender har båthus ved bekkeutløpet og ønsker ikke mudring i båthuset. 4. Fiberutbygging: stiller spørsmål om muligheter for fiberutbygging under anleggsperioden. 5. Avsender henviser til tidligere innsendt innspill med følgende punkter: <ul style="list-style-type: none"> - Eier eiendommene 195/2 og 203/1,2,6,7: hevder at eiendommene er sammenslåtte jordbrukseiendommer som ikke kan deles. - Mener at ny vei vil ødelegge eksisterende og fremtidige boligområder langs kysten - Påpeker viktigheten av friluftsliv og turmuligheter i området. 	<p>Nye Veiers kommentar</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. I planforslaget fremgår gjennomføre støyberegninger som følge av tiltaket. Det er ingen boliger innenfor rød støysone, men det er vurdert at lokale støyskjermingstiltak skal vurderes for seks husstander på Flaten og Optedal. Støy blir ivaretatt etter retningslinjer gitt i veilederen T-1442/2016, tabell 3. Se kap. 4.7 i planbeskrivelsen. 2. Nye Veier takker for informasjonen. Prosjektet har gjennomført et kartleggingsarbeid av alle private drikkevannsforsyninger innenfor planområdet og det er laget en oversikt over hvordan disse berøres og tiltak for å sikre disse. Se planbeskrivelsen kap. 4.6. 3. Alt veivann håndteres i henhold til forskriftskrav. Veivann renses i sedimentasjonsbasseng som bygges tilhørende ny vei, før det slippes ut til resipient. 4. Spørsmål knyttet til fiberutbygging er ikke en del av denne detaljreguleringen. 5. Området er avsatt til vei i gjeldende regulerings- og kommuneplan. Veiens barrierevirkning vil bli redusert blant annet gjennom terrengtilpasning ved Flaten, bro ved Lene og viltlokk øverst i Lenebakken Prosjektet har sikret tilkomster til eiendommer som deles og grunnerververe i Nye Veier vil jobbe med å finne de beste løsningene for grunneier i den videre planleggingen.

<ul style="list-style-type: none">- Oftedal-Lene er hovedtrekk for hjortedyr, viktig at dette skånes.- Viktig gytebekk for sjøørret mellom Mandalsveien 637 og båthus på vestsiden, innerst i fjorden.- Avsender har eiendom ved Kvarthusvann nord for Lene, tilgang til denne eiendommen er viktig.	Boligområdene ved Lenefjorden vil ikke direkte berøres av tiltaket, da området ligger utenfor planområdet. Planforslaget har utarbeidet gode løsninger for å sikre trekkruiter for hjortevilt og viktige gytebekker. Se kap. 3 og 4 i planbeskrivelsen for mer detaljer rundt dette.
--	--

3 Beskrivelse av ytterligere medvirkning

3.1 Digitalt folkemøte 11. januar 2021

I forbindelse med høringsperioden avholdt Nye Veier og Sweco digitalt folkemøte 11. januar 2021. Det ble brukt Teams Live Event og lenke til møtet ble publisert godt synlig på prosjektnettsidens forside i god tid før møtet. Hensikten med møtet var å informere om prosjektet og linjevalg, høringsperioden og muligheten for å sende inn innspill samt gunnervervsprosessen, videre medvirkning og fremdrift. I løpet av sendingen ble det registrert 135 unike lyttere og det kom inn 17 spørsmål og kommentarer. Spørsmålene ble lest opp og besvart underveis i sendingen. Opptak fra folkemøtet er publisert på prosjektnettsiden, e39mandal-lyngdal.no.

3.2 Dialog med grunneiere

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

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

3.3 Medvirkning med barn og unge

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

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

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

Se innspill 13 for elevenes tilbakemelding, tanker og synspunkter til prosjektet, samt Nye veiers svar på disse. For innspillene fra elevene i Lindesnes kommune, se merknadsdokument for Lindesnes.

4 Vedlegg

- PDF med kopi av alle innkomne høringsuttalelser - Lyngdal