



# Kopi av innkomne høringsuttalelser

Lindesnes

Høring og offentlig ettersyn

Detaljregulering E39 Mandal-Lyngdal øst

---

## Oversikt over innkomne høringsuttalelser

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

Nr	Avsender	Dato
<b>Myndigheter</b>		
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
<b>Organisasjoner, lag, foreninger og politiske partier</b>		
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
<b>Grunneiere, privatpersoner og næringsliv</b>		
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 Hellenen	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



**AGDER**  
fylkeskommune

NYE VEIER AS  
Tangen 76  
4608 KRISTIANSAND S

Dato: 22.12.2021  
Vår ref: 20/26351-74  
Deres ref:  
Saksbeh.: Diderik Cappelen

Lindesnes kommune - Detaljregulering E39 Mandalselva - Lindesnes vest -  
Oversendelse av saksutskrift

Fylkesutvalget behandlet ovennevnte regulerings sak i møte 21.12.2121 som sak 170/21

Vedlagt oversendes særutskrift fra fylkesutvalgets behandling.

Med vennlig hilsen

Diderik Cappelen  
rådgiver

*Brevet er godkjent elektronisk.*

**Mottakere:** LINDESNES KOMMUNE  
NYE VEIER AS

**Kopi til:** STATSFORVALTEREN I AGDER  
LYNGDAL KOMMUNE  
MATTILSYNET  
STATENS VEGVESEN REGION SØR KRISTIANSAND TRAFIKKSTASJON  
NORGES VASSDRAGS- OG ENERGIDIREKTORAT (NVE) REGION SØR

---

**Besøksadresse:**

**Telefon:**

**Org.nr.:**

921 707 134

**Postadresse:**

Postboks 788 Stoa, 4809 Arendal

**E-post:**

**Nettsted:**

Web



## SÆRUTSKRIFT

Arkivsak-dok. 20/26351-65  
Saksbehandler Diderik Cappelen

Lindesnes kommune - Detaljregulering for ny E39 Mandalselva -  
Lindesnes vest - Offentlig ettersyn

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Fylkesutvalget	21.12.2021	170/21

**Fylkesutvalget har behandlet saken i møte 21.12.2021 sak 170/21**

### Møtebehandling

Fylkesordfører og administrasjonen orienterte om saken.

**Representant Mirell Høyer-Berntsen (SV) fremmet tilleggsforslag:**

Nytt tilleggspunkt 6:

*Fylkesutvalget ber om at det skal legges inn alternativ med lang tunnel med tilpassede innslagspunkt i Skreheia for å sikre alternativet for å unngå forurensning av drikkevannskilden Moslandsvann.*

Nytt tilleggspunkt 7:

*Fylkesutvalget ber om at det legges inn viltovergang i området mellom Mandalselva og Nede Undal. F.eks ved Nordskogen.*

Nytt tilleggspunkt 8:

*Fylkesutvalget ber om at det må gjøres en del justeringer og tilpasninger for å bevare viktige sammenhengende naturressurser i området ved Vråheia.*

**Representant Andreas Arff (FrP) fremmet endringsforslag – følgende punkter foreslås fjernet:**

***Pkt. 2 Fylkesutvalget har følgende merknader og kommentarer til planforslaget:***

*a) Fylkesutvalget ser det som uheldig at målet om betydelig reduksjon av klimagassutslipp (hhv. 40 og 75% i anleggs- og driftsfasen) i forhold til kommunedelplanen, ikke er nådd. Det er derfor svært viktig at det i den videre prosessen arbeides for å redusere klimagassutslippene. Dette gjelder særlig reduksjon av klimagassutslipp knyttet til arealbeslag, spesielt myr.*

b) Bestemmelsene knyttet til viltpassasjer må bearbeides noe nærmere.

e) Planen må korrigeres hva gjelder en del veitekniske forhold.

**Pkt. 5** Tiltakshaver og kommunen bes om å nyttiggjøre seg de øvrige merknadene og kommentarene som fremkommer i saksutredningen.

### **Votering**

Fylkeskommunedirektørens forslag punkt 1 vedtatt med 8 mot 3 stemmer (MDG, SV, V).

Ved alternativ votering punkt 2 mellom fylkeskommunedirektørens forslag og forslag fremmet av FrP, ble fylkeskommunedirektørens forslag vedtatt med 10 mot 1 stemme (FrP).

Fylkeskommunedirektørens forslag punkt 3 og 4 enstemmig vedtatt.

Ved alternativ votering punkt 5 mellom fylkeskommunedirektørens forslag og forslag fremmet av FrP, ble fylkeskommunedirektørens forslag vedtatt med 10 mot 1 stemme (FrP).

Det ble punktvis votering over forslagene fra SV:

Forslaget om punkt 6 fikk 3 stemmer (Ap, MDG, SV) og falt

Forslaget om punkt 7 fikk 2 stemmer (MDG, SV) og falt

Forslaget om punkt 8 fikk 2 stemmer (MDG, SV) og falt.

### **Fylkesutvalget - vedtak**

Pkt. 1

Fylkesutvalget er positiv til at det nå er lagt frem detaljregulering for den aktuelle etappen. Ny stamvei vil få stor positiv betydning for regional utvikling, fremkommelighet og trafikksikkerhet.

Planmaterialet vurderes som grundig og faglig godt utført, og Nye Veier AS gis ros for å ha gjennomført en god planprosess.

Pkt. 2

Fylkesutvalget har følgende merknader og kommentarer til planforslaget:

- a) Fylkesutvalget ser det som uheldig at målet om betydelig reduksjon av klimagassutslipp (hhv. 40 og 75% i anleggs- og driftsfasen) i forhold til kommunedelplanen, ikke er nådd. Det er derfor svært viktig at det i den videre prosessen arbeides for å redusere klimagassutslippene. Dette gjelder særlig reduksjon av klimagassutslipp knyttet til arealbeslag, spesielt myr.
- b) Bestemmelsene knyttet til viltpassasjer må bearbeides noe nærmere.
- c) Det forutsettes at det vil bli tatt særlig hensyn til barn og unge i anleggsfasen.
- d) Det må legges vekt på god landskapspleie.
- e) Planen må korrigeres hva gjelder en del veitekniske forhold.

Pkt. 3

Fylkesutvalget er positiv til at detaljreguleringen også omfatter kryss Stiland 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. Fylkeskommunen vil sammen med Lindesnes kommune utarbeide kommunedelplan for ny Fv. 460 til Reme, og det forventes at nytt kryss og tilførselsvei til Udland bygges ut og bekostes som del av stamveianlegget.

Pkt. 4

Fylkesutvalget mener at tunnelene på ny E39 må tilrettelegges for toveistrafikk for å unngå unødvendige omkjøringer på dagens E39. Dagens E39 vil etter omklassifisering få redusert driftsstandard og omkjøring om Lenefjorden vil kunne gi særlige utfordringer på vinterføre.

Pkt. 5

Tiltakshaver og kommunen bes om å nyttiggjøre seg de øvrige merknadene og kommentarene som fremkommer i saksutredningen.

---

# Lindesnes kommune - Detaljregulering for ny E39 Mandalselva - Lindesnes vest - Offentlig ettersyn

## Fylkeskommunedirektørens forslag til vedtak

### Pkt. 1

Fylkesutvalget er positiv til at det nå er lagt frem detaljregulering for den aktuelle etappen. Ny stamvei vil få stor positiv betydning for regional utvikling, fremkommelighet og trafikksikkerhet.

Planmaterialet vurderes som grundig og faglig godt utført, og Nye Veier AS gis ros for å ha gjennomført en god planprosess.

### Pkt. 2

Fylkesutvalget har følgende merknader og kommentarer til planforslaget:

- a) Fylkesutvalget ser det som uheldig at målet om betydelig reduksjon av klimagassutslipp (hhv. 40 og 75% i anleggs- og driftsfasen) i forhold til kommunedelplanen, ikke er nådd. Det er derfor svært viktig at det i den videre prosessen arbeides for å redusere klimagassutslippene. Dette gjelder særlig reduksjon av klimagassutslipp knyttet til arealbeslag, spesielt myr.
- b) Bestemmelsene knyttet til viltpassasjer må bearbeides noe nærmere.
- c) Det forutsettes at det vil bli tatt særlig hensyn til barn og unge i anleggsfasen.
- d) Det må legges vekt på god landskapspleie.
- e) Planen må korrigeres hva gjelder en del veitekniske forhold.

### Pkt. 3

Fylkesutvalget er positiv til at detaljreguleringen også omfatter kryss Stiland 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. Fylkeskommunen vil sammen med Lindesnes kommune utarbeide kommunedelplan for ny Fv. 460 til Reme, og det forventes at nytt kryss og tilførselsvei til Udland bygges ut og bekostes som del av stamveianlegget.

### Pkt. 4

Fylkesutvalget mener at tunnelene på ny E39 må tilrettelegges for toveistrafikk for å unngå unødvendige omkjøringer på dagens E39. Dagens E39 vil etter omklassifisering få redusert driftsstandard og omkjøring om Lenefjorden vil kunne gi særlige utfordringer på vinterføre.

### Pkt. 5

Tiltakshaver og kommunen bes om å nyttiggjøre seg de øvrige merknadene og kommentarene som fremkommer i saksutredningen.



**Vedlegg**

Lindesnes kommune - 1.gangsbehandling detaljregulering for E39 Mandalskrysset -  
Lyngdal grense - Saksfremstilling

Lindesnes kommune - 1.gangsbehandling detaljregulering for E39 Mandalskrysset -  
Lyngdal grense - Saksprotokoll

E39\_ML\_Lindesnes\_Optimaliseringsnotat

E39\_ML\_Klimabudsjett

E39ML-Plankart-Lindesnes-OE-R0001-0026

E39ML-Reguleringsbestemmelser-Lindesnes-OE

E39ML-Planbeskrivelse-Lindesnes-OE

E39\_ML\_Eстетisk-oppfølgingsplan

For øvrige bakgrunnsdokumenter og visualiseringer vises til Nye Veiers hjemmeside der det blant annet finnes en animasjonsfilm av hele veianlegget. [E39 Mandal - Lyngdal øst](#)

## Sammendrag

Forslag til detaljregulering for ny E39 på strekningen Mandalselva – Lindesnes vest er lagt ut til offentlig ettersyn. Veien planlegges som firefelts motorvei med fartsgrense 110 km/t. Detaljreguleringen er basert på områderegulering vedtatt i 2020. Fylkeskommunedirektøren mener at det fremlagte planforslaget i det vesentlige ivaretar fylkeskommunens interesser på en god måte. Målsetningen om reduksjon av klimagassutslipp med hhv. 40 og 75% i anleggs- og driftsfasen er imidlertid ikke nådd. Det er derfor svært viktig at det i den videre prosessen arbeides for at klimagassutslippene kan reduseres. Dette gjelder særlig reduksjon av klimagassutslipp knyttet til arealbeslag og myr. Fylkeskommunedirektøren mener ut over dette at planen må bearbeides noe nærmere hva gjelder vilt og samferdselstekniske forhold.

Detaljreguleringen omfatter, i tillegg til kryss på Blørstad, kryss på Stiland med tilførselsvei til Udland. Fylkeskommunedirektøren forventer at også dette krysset med tilførselsvei bygges ut som del av stamveianlegget. Fylkeskommunen vil i løpet av kort tid sette i gang arbeid med kommunedelplan for ny vei til Reme.

## Saksopplysninger

Lindesnes kommune v/utvalg for drift og forvaltning vedtok i møte 19.10.2021 å legge forslag til detaljregulering for ny E39 på strekningen Mandalselva – Lindesnes vest ut til offentlig ettersyn. Nye Veier AS har i ekspedisjon av 5.11.2021 oversendt saken til høring.



Kart som viser «hovedstrekningen» Mandalselva (Lindland) – Lyngdal øst (Herdal). Den aktuelle etappen er markert med blå stiplede linje. Etappen i Lyngdal som tidligere er behandlet, er vist med grønn stiplede linje. Kryss Stiland med tilførselsvei til Udland er vist skjematisk (Kartgrunnlag: Nye Veier AS, påtegninger av AFK)

Fylkesutvalget behandlet oppstart av planarbeidet i møte 2.02.2021 som sak 18/21. Følgende vedtak ble fattet:

### Pkt. 1

*Fylkesutvalget ser det som positivt at det nå er satt i gang arbeid med detaljregulering for ny firefelts stamvei på den aktuelle strekningen. Planarbeidet bør gis god fremdrift slik at anleggsstart kan skje så snart som mulig. Hensynet til fremdrift må imidlertid ikke gå på bekostning av en god planprosess.*

**Pkt. 2**

Det forutsettes at de overordnede rammene slik de er fastlagt i områdereguleringen videreføres i detaljreguleringen. Fylkesutvalget vil spesielt be om at følgende forhold blir ivare tatt i den videre prosessen:

- a) Optimalisering av veianlegget med sikte på 40 % reduksjon i klimagassutslipp målt i CO2 ekvivalente verdier i byggefase og 75 % reduksjon i driftsfase (i forhold til tidligere vedtatte kommunedelplaner gjennom Lindesnes kommune).
- b) Fleksible og fremtidsrettede løsninger for kollektivtrafikk og pendlerparkering i kryssene
- c) Drikkevannsressursene nord for Mandal by samt Tarvannet
- d) Gode krysningsmuligheter for hjortevilt
- e) Landskapsestetikk
- f) Friluftsliv
- g) Gode ordninger for gjenbruk av matjord som blir berørt av veianlegget
- h) Kulturmiljøinteressene i området
- i) Interessene til de lokale ungdomsrådene i Lyngdal og Lindesnes.

**Pkt. 3**

Fylkesutvalget er positiv til at detaljreguleringen også omfatter kryss Stiland/Heddan med tilførselsvei til Udland. Et kryss med ny tilførselsvei vil legge til rette for at det senere kan bygges ny vei fra Udland til Reme. Et bedre veisystem i dette området vil ha store regionale effekter. Fylkesutvalget ber om at nytt kryss og tilførselsvei til Udland bygges ut og bekostes som del av stamveianlegget. Fylkeskommunen vil sammen med kommunen jobbe for at ny vei videre til Reme får statlig finansiering og kan realiseres.

**Pkt. 4**

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

**Pkt. 5**

Det vises forøvrig til nærmere opplysninger og kommentarer i saksfremlegget.

Fylkesutvalget legger til grunn at det gode samarbeidet i planprosessen fortsetter og at fylkeskommunen tas med på råd i det videre planarbeidet. Innspillene gitt i denne saken vil da kunne bli konkretisert nærmere

Oppstartsmeldingen omfattet hele strekningen Mandalselva - Lyngdal øst (Herdal). Etappen gjennom Lyngdal kommune ble imidlertid behandlet av fylkesutvalget tidligere i år (fylkesutvalget sak 99/21 møte 31.08.2021), Denne etappen vil bli lagt frem for sluttbehandling i kommunestyret i Lyngdal 16.12.2021.

<b>Noen nøkkeltall/-opplysninger</b>	
Lengde ny vei	Ca. 20 km (Hele strekningen Mandalselva - Herdal er ca. 25 km)
Estimert total byggekostnad	Ca. 6,7 mrd. (Gjelder hele strekningen Mandalselva – Herdal)
Standard	4-felts motorvei med fartsgrense 110 km/t. Planen muliggjør bygging av såkalt smal 4-felt motorvei.

Kryss	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Blørstad</u> med tilførselsvei til Tredal ved Vigeland (sentrum i tidligere Lindesnes kommune). Dette krysset og tilførselsvei bygges ut i regi av Nye Veier AS som del av stamveianlegget.</li> <li>• <u>Stiland (tidl. kalt Heddan)</u> med tilførselsvei til dagens E39 på Udland. Dette krysset og tilførselsvei detaljreguleres, men Nye Veier AS er ikke innstilt på å bygge dette, med mindre det i regi av andre måtte bli bygget ny vei mellom Udland og Reme.</li> </ul>
Større broer	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mandalselva</li> <li>• Audnadalen</li> </ul>
Tunneler	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eikeråsheitunnelen (total lengde ca. 3040 meter hvorav ca. 840 meter i Lindesnes)</li> <li>• Vråheiatunnelen (ca. 700 meter)</li> <li>• Skreheiatunnelen (ca. 230 meter)</li> </ul>
Viltpassasjer (hjortevilt)	Planforslaget omfatter i alt 12 passasjer for hjortevilt.
Fulldyrket areal som beslaglegges permanent	81,6 daa. All matjord vil bli tatt vare på og gjenbrukes til landbruksproduksjon. Det er mulig å reetablere ca. 35 daa. nytt jordbruksareal innenfor planområdet.

Som nevnt ovenfor, omfatter reguleringsplanen også et vestre kryss ved Stiland med tilførselsvei til Udland. Nye Veier AS er imidlertid ikke innstilt på å bygge ut dette med mindre det måtte bli etablert ny veiforbindelse til Spangereid. Lindesnes kommune og Agder fylkeskommune har begge bevilget to millioner kroner til utarbeidelse av kommunedelplan for denne veiforbindelsen. Veien er ikke finansiert og er avhengig av statlige midler for å kunne realiseres.

Fylkeskommunen vil forestå kommunedelplanprosessen, og det er satt i gang arbeid med etablering av prosjektorganisering. Arbeidet med selve kommunedelplanen er gitt prioritet, og vil ventelig bli satt i gang tidlig 2022.

Det har i reguleringsplanprosessen vært avholdt møter i ekstern samarbeidsgruppe, samt særmøter med enkelte av fylkeskommunens fagavdelinger.

Høringsfristen for detaljreguleringen er satt til 18.12.2021, men fylkeskommunen er gitt utsatt frist til å kunne behandle saken i fylkesutvalgets møte 21.12.2021.

## Vurderinger

Fylkeskommunedirektøren er positiv til at det nå er lagt frem forslag til reguleringsplan for den aktuelle etappen. Ny stamvei vil få stor positiv betydning for regional utvikling, trafikksikkerhet og fremkommelighet.

Fylkeskommunedirektøren vil gi Nye Veier AS ros for å ha gjennomført et god planprosess og det bemerkes samtidig at det fremlagte planmaterialet er grundig og faglig godt utført.

De overordnede rammene for veianlegget er fastlagt i gjeldende områderegulering. Hensikten med detaljreguleringen er å fastlegge nærmere detaljer, samt å ytterligere optimalisere anlegget.

Det er utarbeidet en egen fagrapport («Optimaliseringsnotat») der det redegjøres nærmere for en del ulike alternativer som har vært spesielt vurdert i forbindelse med optimaliseringsfasen.

Saken vil bli gjennomgått og drøftet i henhold til de interesser som vil være av særlig betydning for fylkeskommunen på denne etappen, jf. også fylkesutvalgets innspill til oppstart av planarbeidet.

- Optimalisering i forhold til områdereguleringen
- Klima
- Regionale samferdselsinteresser
- Vilt
- Vannforvaltning
- Hensynet til barn og unge
- Landskap
- Jordvern
- Friluftsliv
- Kulturmiljø

#### Optimalisering av veianlegget

Det har i detaljreguleringsfasen vært arbeidet for å optimalisere veianlegget med hensyn til mange tema som landskap, vilt, barriereeffekt, vannforvaltning, naturmangfold og kostnader. Fire delområder har vært gjenstand for særlige utredninger (jf. Optimaliseringsrapporten):

- Djubedalen (fylling/bro)
- Skreheia (tunnellengde)
- Grundelandsvann (fylling bro)
- Skofte- og Audnadalen (fylling/bro)

For hvert delområde er det vurdert ulike alternativer, blant annet lengde på broer og tunneler. Det er gjennomgående konkludert med at de betydelige kostnadsøkningene knyttet til lange broer og tunneler, ikke står i forhold til de positive virkningene for ikke-prissatte konsekvenser.

Fylkeskommunedirektøren har forståelse for konklusjonene i rapporten. Selv om de dyrere alternativene vil være fordelaktige for enkelte hensyn, ser fylkeskommunedirektøren at det er nødvendig å holde det totale kostnadsnivået nede. De nødvendige hensynene knyttet til ikke-prissatte konsekvenser som f.eks. vannforvaltning, er likevel ivaretatt i de foreslåtte løsningene.

#### Klima

Detaljreguleringen er basert på områderegulering vedtatt våren 2020. Områdereguleringen fremmet av Nye Veier AS, legger opp til en veilinje noe lenger inne i landet enn kommunedelplanen, som ble utarbeidet av Statens vegvesen. Nye Veier AS hadde som målsetning at man i den nye indre linjen skulle redusere klimagassutslipp med 40% i anleggsfasen og 75% i driftsfasen i forhold til kommunedelplanen. Her var måloppnåelsen dårlig ettersom beregningene da områdeplanen ble lagt frem, viste at utslipp fra områdereguleringen og kommunedelplanen i realiteten var like store.

En viktig del av detaljreguleringen har følgelig vært å optimalisere veianlegget med sikte på reduksjon av klimagassutslipp. Målet om 40%/75% reduksjon av klimagassutslipp er ellers tatt inn i bestemmelsene til områdereguleringen, og ble også spilt inn da fylkesutvalget behandlet oppstart av planarbeidet.

Det har som del av detaljreguleringen blitt gjennomført oppdaterte klimagassberegninger for veiprojektet. Klimagassberegningen sammenligner detaljreguleringen med tidligere vedtatt kommunedelplan (KDP).

Resultat samlet	tonn CO2e		% forskjell	Detaljreguleringen andel av totale utslipp
	KDP	Detaljreguleringen		
Byggefase A1-A5	152 156	112 330	-26 %	25 %
Driftsfasen B1-B5	54 647	55 924	2 %	12 %
Arealbruksendring LULUCF	164 916	288 031	75 %	63 %
SUM totalt	371 719	456 284	23 %	100 %

Sammenstilling CO2 utslipp for hele livsløpet til veien – inkludert tilførselsvei og kryss Udland (Kilde: Nye Veier AS – Klimabudsjett tabell 4-4)

Beregningene viser at detaljreguleringen kommer bedre ut enn kommunedelplanen i byggefasen. Klimagassutslipp i driftsfasen er i realiteten like. Den store forskjellen er knyttet til arealbruksbeslag der detaljreguleringen kommer vesentlig dårligere ut enn kommunedelplanen. En del av dette skyldes større beslag av myr.

Totalt er utslipp av CO2e i detaljreguleringen 23% høyere enn i kommunedelplanen.

Dette er langt unna målsetningen om en reduksjon på henholdsvis 40% og 75% i anleggs- og driftsfasen. Beregning av klimagassutslipp for arealbeslag kan være beheftet med usikkerhet både i positiv og negativ retning. Det bemerkes i positiv forstand at Nye Veier AS i sin beregning har lagt til grunn 2,1 meter dybde på myrer, mens det «normalt» opereres med kun 1 meter.

Klimaberegningene viser uansett at det er utfordringer knyttet til klimagassutslipp.

Klimarapporten konkluderer bl.a. med følgende:

*Som tiltak må det sees på alle muligheter som finnes for å minimere volum myr som blir drenert, både når det gjelder myr som blir gravd ut i linjen (masseutskiftning) og tiltak for å stoppe dreneringen (punktering av myr) utenfor linjen. Ifm. undersøkelsene av myrene er det identifisert et par myrer/områder som står for en stor andel av det totale volumet myr som berøres, det anbefales derfor i første rekke å se nærmere på gode avbøtende tiltak for disse myrene. Dette dreier seg om komplekse systemer og det anbefales at det i prosjektet videre settes spesielt søkelys på myr. På grunn av den relativt store usikkerheten kombinert med de potensielt høye utslippene, er det også sterkt anbefalt å redusere usikkerheten ved å fremskaffe et mer nøyaktig datagrunnlag når veien skal detaljprosjekteres. Det er også vesentlig større utslipp fra skogbeslag i detaljreguleringen (45 % høyere klimagassutslipp) enn for KDP, så her bør det også vurderes om det er mulig å finne avbøtende tiltak, som å revegetere så store deler av arealbeslaget som mulig*

Fylkeskommunedirektøren forutsetter at anbefalingene fra klimarapporten følges opp i den videre prosessen.

Enkelte forhold vil være mest naturlig å følge opp i detaljprosjekteringen og i anbuds- og anleggsfasen. Av hensyn til størst mulig grad av forutsigbarhet bør det imidlertid vurderes å fastlegge en del forhold allerede i reguleringsplanen.

I bestemmelsene (§ 2.3.6.f) er det inntatt et eksplisitt krav om at det skal etableres en tett konstruksjon for å unngå at myra ved Roseheitjønna dreneres. Dette er en viktig og konkret bestemmelse. Ut over dette er det inntatt en generell bestemmelse (§ 1.3.2.e) om at *Der vegtiltaket medfører inngrep i myr skal det gjennomføres tiltak for å begrense hydrologiske endringer*. Dette er en god intensjon, men bestemmelsen bør om mulig gjøres mer forpliktende og konkret. Det bør også vurderes nøye om det kan innføres konkrete bestemmelser til særlig utsatte myrlokaliteter i likhet med det som gjelder for Roseheitjønna.

Det er også viktig at selve anleggsmiljøet settes så smalt som mulig. I planbeskrivelsen (side 47/48 heter det:

*De midlertidige bygge- og anleggsområdene er arealer som er nødvendige for gjennomføring av anlegget. Hovedsakelig er det vurdert at 50 meter fra arealer som er foreslått regulert til formålet «annen veggrunn» er tilstrekkelig med plass til gjennomføring av anlegget, og for etablering av eventuelle avbøtende tiltak. Stedvis er dette redusert til 10 meter der topografien vanskeliggjør etablering av anleggsområder.*

Det legges til grunn at det i reguleringsprosessen er lagt vekt på ikke å gjøre anleggsmiljøet større enn nødvendig. Fylkeskommunedirektøren har også forståelse for at det må legges til rette for at anleggsarbeidene kan foregå på en rasjonell måte.

Sett i lys av at en stor del av de høye klimagassutslippene er knyttet til arealbeslag, mener imidlertid fylkeskommunedirektøren at bredden på anleggsmiljøet bør kvalitetssikres og om mulig reduseres før reguleringsplanen vedtas.

Det bør inntas bestemmelser om at fyllinger og annet så langt mulig skal revegeteres med skog og det bør inntas bestemmelser om tykkelse på jord- og humuslag på fyllingene.

## Samferdsel

I begge kryssene er det i tråd med fylkeskommunens innspill innregulert holdeplasser for kollektivtrafikk samt pendlerparkering med hhv. 50 og 30 parkeringsplasser i Blørstadkrysset og Stilandskrysset. Det er også satt av plass til sykkelparkering, og ladestasjoner for elektrisk bil og elektrisk sykkel. Fylkeskommunens tidligere råd om overdekket sykkelparkering er imidlertid ikke tatt med. Fylkeskommunedirektøren vil fastholde og gjenta dette rådet.



Tilførselsvei mot Tredal

Pendlerparkering med bussholdeplasser langs tilførselsveien.

Bussholdeplass på ramper

Visualisering Blørstadkrysset sett mot syd (Kilde: Nye Veier AS)

Det etableres gang- og sykkelforbindelse mellom Blørstadkrysset og Tredal – dels som ny fullverdig gang- og sykkelvei, og dels ved bruk av eksisterende lokalveisystem. Dette vurderes som en tilfredsstillende løsning, og er ellers i samsvar med fylkeskommunens tidligere innspill.

Fylkeskommunen ba ved oppstart av planarbeidet om at omkjøringsløsninger ved hendelser på ny E39 ble beskrevet.

I fagrapport *Trafikk og trafikksikkerhet* opplyses at det ved planlagte stenginger, vedlikehold eller andre hendelser på ny E39, er to mulige løsninger for omkjøring:

- To-veis trafikk i samme kjørebane
- Omkjøring via eksisterende E39

Nye Veier AS ønsker primært omkjøring via eksisterende E39. Dette av hensyn til betydelige kostnader knyttet til variabel skilting m.m. Planen tar imidlertid høyde for at toveis trafikk kan gjennomføres på ny E39 (vekslingsstrekninger m.m.). Reguleringsplanen er følgelig ikke til hinder for toveistrafikk i tunnelene. Det legges opp til at endelig løsning velges i neste fase.

Dagens E39 ble 21.10.2021 godkjent for tømmertransport og modulvogntog klasse 1 og 2. Det er dermed ingen formelle hindre for at dagens vei kan benyttes som



omkjøring. Fylkeskommunedirektøren mener imidlertid at det likevel bør stilles krav om at tunnelene skal tilrettelegges for toveistrafikk. Fylkeskommunedirektøren er klar over at dette medfører en del ekstrakostnader blant annet knyttet til skilting, men dette bør kunne forsvares når en tar i betraktning utfordringene knyttet til omkjøring via dagens vei i Lenefjorden. Særlig gjelder dette dersom veien må benyttes til omkjøring i perioder med glatt vinterføre. Det vises her at dagens E39 etter omklassifisering vil få redusert driftsstandard. Det er ønskelig med en nærmere dialog med Nye Veier AS om dette forholdet.

Veitekniske merknader/kommentarer:

- Trafikkdeler for gang- og sykkelvei langs Fv. 455 (Marnarveien) snevres inn ved Stemmen kulvert. Det forutsettes at løsningen vurderes mot *Rekkverkhandboka* (V160).
- Tilførselsvei mellom Blørstad og Tredal: Atkomst til BAA1 er ikke vist i planen. Byggegrense mot tilførselsvei mangler. Regulert frisikt 9x120 meter og 3x120 meter er ikke i samsvar med N100.
- Fv. 4002 (Gjervoldstadveien) x kommunal vei (Hagelandsveien). Den kommunale veien deles i to og munner ut i to kryss på fylkesveien. Ingen av kryssene oppfyller gjeldende krav i N100 (geometri/frisikt), og de bør i reguleringsplanen samles til ett kryss, tilnærmet vinkelrett på fylkesveien.
- Generelt mangler det frisikt i planen for mange avkjørsler og kryss. Dette må innarbeides før sluttbehandling av planen.
- Det forutsettes at kurvaturen i alle kulverter for fylkesveier tilfredsstillende krav til modulvogntog/tømmertransport. Tiltakshaver bes kvalitetssikre dette før planen vedtas.

### Vannforvaltning og fisk

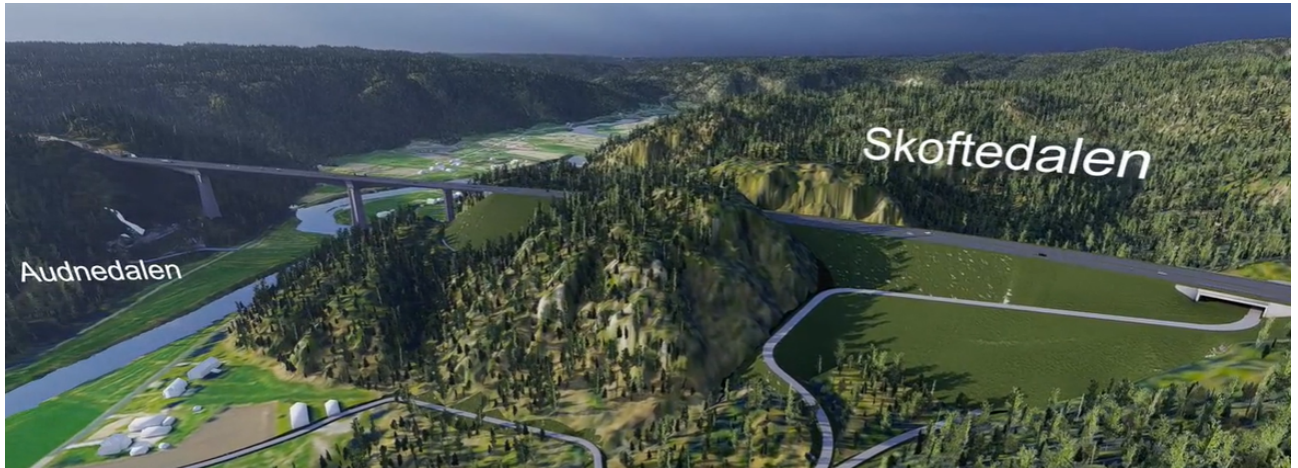
Planbestemmelsene og miljøoppfølgingsplanen gir overordnede føringer som sikrer hensynet til innlandsfisk. Fylkeskommunedirektøren minner om at fysiske tiltak i vassdrag, uavhengig av utredninger gjort i planprosessen, må avklares etter ulike særlovverk. Det er avgjørende at nødvendige tillatelser innhentes i god tid før anleggsstart. Fylkeskommunen er myndighet for forskrift om fysiske tiltak i vassdrag i de tilfellene ikke-anadrom laksefisk berøres. Det oppfordres til videre dialog både med Statsforvalteren og fylkeskommunens fagavdeling med hensyn til dette, og det vises for øvrig til tidligere avholdte møter om tema vannmiljø.

Vurderingene etter vannressurslovens §12 anses å være tilfredsstillende på dette stadiet.

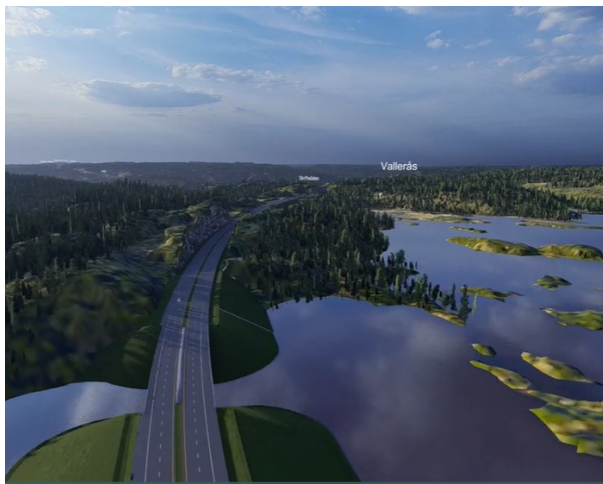
Ny E39 krysser nedslagsfeltet til Mandals drikkevannsforsyning. Det er gjort omfattende utredninger og grep for å eliminere risikoen for forurensning av drikkevannsressursene. Slik fylkeskommunedirektøren vurderer saken, er hensynet til drikkevannsressursene ivaretatt i det fremlagte planforslaget.

### Landskap

En betydelig del av veien på denne etappen går i dagsone. Det å anlegge fire-felts motorvei i kupert Sørlandsnatur er i utgangspunktet utfordrende og stiller særlige krav til god planlegging. Hensynet til landskap må også veies mot kostnader, jf. det som er sagt under avsnittet om *optimalisering*.



Parti ved Audnedalen/Skofteidalen. Postveien med viltpassasje i fyllingen helt til høyre (Kilde Nye Veier A/S)



Parti ved Grundelandsvannet (Kilde: Nye Veier A/S) Bro over Mandalselva (Kilde: Nye Veier A/S)

Fylkeskommunedirektøren mener etter en samlet vurdering at man i det fremlagte planforslaget har lagt opp til en rimelig balanse mellom kostnader og landskapshensyn.

Nye Veier AS har også utarbeidet en estetisk oppfølgingsplan som gir gode føringer for videre detaljprosjektering og anleggsarbeid.

Fylkeskommunedirektøren mener imidlertid at planforslaget bør kvalitetssikres og bearbeides for noen forhold (noe av dette vil være sammenfallende med kommentarene til *klima*):

- Bredden på anleggsbeltet bør kvalitetssikres med sikte på mulig reduksjon.
- Det bør inntas i bestemmelsene at større fyllinger og lignende skal revegeteres med skog. Det bør stilles konkrete krav om tykkelse på jord- og humuslag. Dette for å sikre rask revegetering.
- Farge på fjellsikringsnett i skjæringer bør tilpasses stedlige forhold. Dette kan eventuelt inntas i estetisk oppfølgingsplan.

Broen over Audna vil bli et stort og synlig inngrep. Broen, med høyde over dalen på omtrent 100 meter, vil samtidig bli et spektakulært landemerke som vil representere ingeniørkunst på høyt nivå. Det bør vurderes å legge til rette for en enkel «rasteplass» (f.eks. ved en av fylkesveiene i Audnedalen) med informasjon om broen der interesserte kan følge byggeprosessen. Der er ønskelig med en nærmere dialog med Nye Veier AS om dette.

#### Jordvern

Som nevnt i saksopplysningene (nøkkeltall), legger reguleringsplanen permanent beslag på 81,6 daa. fulldyrket jord. I tillegg legges beslag på hhv. 21,5 og 39,2 daa. overflatedyrket jord og innmarksbeite.

*Det opplyses at «Matjord som berøres av veiltaket kan reetableres som erstatningsarealer på permanente masselager for eksempel ved Nedre Undal, Stigland og Blørstad. Matjord som av ulike grunner ikke flyttes til permanente masselager, kan benyttes til jordforbedrende tiltak på eksisterende jordbruksarealer i midlertidig anleggsbelte, eventuelt på jordbruksarealer med behov for økt toppdekke innenfor eller i tilknytning til tiltaket.»*

Det er gitt bestemmelser om at all fulldyrket og overflatedyrket jord berørt av veiutbyggingen skal gjenbrukes til jordbruksproduksjon, i eller utenfor planområdet. Utførelse skal følge godkjent matjordplan.

Etter fylkeskommunedirektørens mening er hensynet til jordvern tilfredsstillende ivaretatt i planforslaget.

#### Barn og unges interesser

Det er ifølge tidligere gjennomført barnetråkkregistrering, ingen områder som er aktivt i bruk av barn og unge innenfor planområdet. Det er heller ikke nærføring til skoler

eller barnehager. Det er imidlertid registrert en del områder utenfor planområdet som brukes av barn og unge. Disse vil bli indirekte berørt i anleggsfasen.

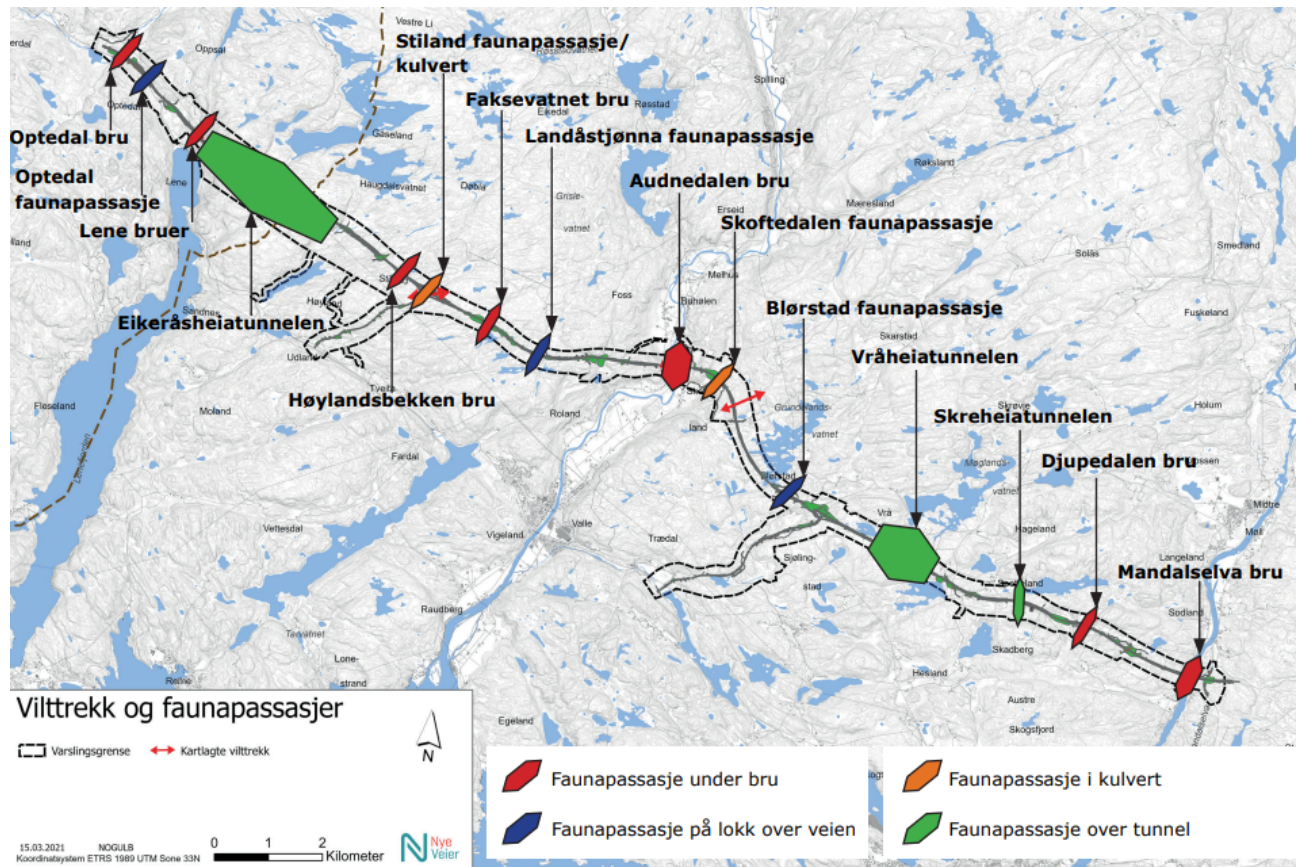
Fylkesutvalget ba ved melding om planoppstart, etter forslag fra ungdommens representant i utvalget, spesifikt om å hensynta interessene til de lokale ungdomsrådene. Det kommer frem av kommentar til fylkeskommunens innspill at det er gjennomført et større medvirkningsopplegg med Vigeland ungdomsskole og Nyplass barneskole, samt tett dialog med Barne- og ungdomsrådet, hvor informasjonsfilm er laget.

Fylkeskommunedirektøren har etter dette ingen spesielle merknader til planen når det gjelder barn og unges interesser, men det forutsettes at barn og unges interesser, herunder trafikksikkerhet, hensyntas særlig i anleggsfasen.

### Vilt

Det er gode bestander av hjortevilt i planområdet, og flere vilttrekk som krysser den nye veien. Det er foretatt omfattende kartlegging av viltets bevegelser, og detaljreguleringen følger i stor grad opp anbefalingene fra kartleggingen.

På strekningen fra Mandalselva til Eikeråsheitunnelen er det foreslått 12 passasjemuligheter for hjortevilt. Avstand mellom passasjene er i snitt ca. 2 km. Dette er i samsvar med fylkeskommunens tidligere innspill.



Kart som viser faunapassasjer for hjortevilt på strekningen. Det er etter krav fra Lindesnes kommune lagt inn ytterligere en passasje mellom Mandalselva og Djupedalen bru. (Kilde: Nye Veier AS)

Seks av viltpassasjene ivaretas innenfor dagens (naturlige) trekktraséer for vilt og seks etableres som nye passasjer. En del av de nye viltpassasjene er flerbrukspassasjer, hvor viltpassasje og eksempelvis vei eller turvei følger samme over- eller undergang.

Etter fylkeskommunedirektørens mening foreligger det et godt kunnskapsgrunnlag knyttet til hjorteviltets trekk på den aktuelle strekningen og viltets trekkmuligheter vurderes i all hovedsak å være godt ivaretatt i det fremlagte planforslaget.

Det anbefales imidlertid at bestemmelsene presiseres og kvalitetssikres på en del punkter:

- Over Skreheiatunnelen bør det vurderes å sette begrensninger for hogst og andre inngrep som sikrer området eller en trase av området som viltpassasje.
- I bestemmelsene (§ 2.4.4 h) som gjelder viltlokk står at *Passasjeflate for hjortevilt skal så langt det er mulig ha minimum bredde på 40 meter*. For viltlokket ved Landåstjern fremgår det at lokket har bredde 40 meter. Effektiv passasjeflate kan dermed ikke bli 40 meter. Fortrinnsvis bør bredden på viltovergangen økes med 10 meter. Alternativt må bestemmelsen endres slik at den reelt stemmer med faktisk bredde. Det anbefales at viltoverganger skal ha en effektiv passasjebredde mellom eventuelle støyvoller og gjerder på minimum 40 meter og et bredde/lengdeforhold på minimum 0,8.
- I bestemmelsene (§ 2.4.4 h) bør det presiseres at dybde på jordlag skal følge krav i SVV håndbok N200.
- I stedet for å tilrettelegge for viltpassasje ved Grundelandsvatn, foreslås å etablere viltlokk ved Blørstad. Dette ser ut til å være en god løsning for vilttrekket som ligger høyere i terrenget enn først antatt. Dersom mulig bør det uansett vurderes tekniske løsninger ved broen (arrondering av terrenget under broen o.a.) slik at vilt kan passere også her.
- Ved eventuell bygging av Stilandskrysset vil viltpassasjen, og dermed vilttrekket her, falle bort. Det blir dermed enda viktigere at viltpassasjene under bro ved henholdsvis Store Fakse vann og Høylandsbekken får god funksjonalitet.

Det vurderes som positivt at det i bestemmelsene er satt krav om at viltets bruk av faunapassasjene skal overvåkes av fagkyndig fem år inn i driftsfasen, og at avbøtende tiltak i form av justeringer av vegetasjon og terreng på faunapassasjene og tilleggende arealer, skal iverksettes dersom overvåkningsdataene tilsier det.

### Friluftsliv

Etter fylkeskommunedirektørens mening er friluftinteressene i området ivaretatt på en god måte og gir ikke grunnlag for spesielle merknader.

### Kulturmiljø

Forholdet til automatisk fredete kulturminner ble i utgangspunktet avklart ved behandling av områdereguleringen. Området for detaljreguleringen er imidlertid utvidet enkelte steder og det er da avdekket i alt fem automatisk fredete kulturminner hvorav tre skal bevares og to søkes frigitt. Det er igangsatt frigivelsesprosess for de

to sistnevnte og fylkeskommunen vil fatte vedtak om frigivelse innen høringsfristens utløp. Bestemmelsenes § 4.2.2 må korrigeres i tråd med det som måtte bli satt som vilkår for frigivelsen. Fylkeskommunens behandling av saken etter kulturminnelovens bestemmelser gjøres administrativt, jf. gjeldende delegeringsreglement.

Hensynet til nyere tids kulturmiljø ble avklart i forbindelse med behandling av områdereguleringen, og føringene her er videreført i detaljreguleringen. Fylkeskommunedirektøren har ingen spesielle merknader til planen på dette punktet, men det bør tas inn krav om at det skal gjennomføres fotodokumentering før det foretas riving av eldre bygninger og inngrep i kulturlandskap. Dokumentasjonen oversendes fylkeskommunen som regional vernemyndighet.

## Regionplan Agder 2030

Et stort og komplekst prosjekt som ny fire-felts motorvei gir omfattende samfunnsmessige konsekvenser knyttet til regional verdiskapning, bosetning, natur- og kulturmiljø med mer, og berører en rekke tema omtalt i Regionplan Agder 2030. Ny stamvei vil støtte opp under enkelte målsetninger, og samtidig utfordre andre målsetninger i regionplanen.

I Regionplan Agder 2030 heter det følgende:

*Det er etablert miljøvennlige, effektive, sikre og universelt utformete mobilitetsløsninger.*

Som del av Veien til målet er det tatt inn følgende:

*Realisere utbygging av E18 og E39 med firefelts motorveistandard gjennom hele regionen.*

Andre mål i Regionplan Agder 2030 som er relevante for saken er:

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

### Økonomiske konsekvenser

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

I den grad det måtte bli aktuelt å bygge nytt kryss på Stiland med tilførselsvei til Udland, legges til grunn at dette inngår som del av stamveianlegget.

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

Kristiansand, 26.11.2021

Tine Sundtoft  
fylkeskommunedirektør

Kenneth Andresen  
fylkesdirektør Analyse og plan

22.desember.2021





Lindesnes kommune

Nordre Heddeland 26  
4534 MARNARDAL

Saksbehandler, innvalgstelefon

Bjørn Loland, 38 17 62 23

## Samordning av statlige innsigelser - detaljregulering for E39 Mandal - Lyngdal øst

Vi viser til oversendelse fra SWECO AS, datert 05.11.2021, med vedtak fra Lindesnes kommune for høring av forslag til detaljregulering for E39 Mandal – Lyngdal øst.

### Om samordning av statlige innsigelser

Samordning av statlige innsigelser er innført som en permanent ordning fra 2018, jf. brev fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) av 22.12.17. Ordningen innebærer at Statsforvalteren får et utvidet samordningsansvar for innsigelser fremmet av andre statlige myndigheter. Statsforvalteren skal motta disse innsigelsene, og foreta en samlet vurdering av dem. Statsforvalteren er gitt kompetanse til å avskjære innsigelser på gitte betingelser. Formålet med ordningen er å sikre en effektiv og målrettet behandling av plansaker og et bedre samarbeid mellom kommunene og statlige myndigheter. Det er også et mål at ordningen skal bidra til å styrke kvaliteten og gjennomførbarheten av kommunale planer.

### Innsigelser

Statsforvalteren har mottatt følgende innsigelse til planforslaget fra NVE gjennom oversendelse av 21.12.2021:

«NVE har innsigelse (jf. pbl § 5-4) til planen.

Grunnlaget for innsigelsen er at 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.»

Viser til vedlagte brev fra NVE av 21.12.2021, hvor innsigelsen begrunnes nærmere. Det er angitt hvordan innsigelsen kan løses. NVE gir her også andre faglig uttalelser knyttet til planforslaget.

### Statsforvalterens vurdering

Statsforvalteren har vurdert oversendte innsigelse fra NVE ut i fra samordningsoppdraget som er gitt oss fra KMD.



Etter Statsforvalterens vurdering er innsigelsen relevant og saklig begrunnet. Statsforvalteren har kommet til at innsigelsen kan fremmes for kommunen.

Statsforvalteren har selv innsigelse til planen for lignende forhold som beskrives i innsigelse fra NVE.

Statsforvalteren står til disposisjon for partene dersom det er ønskelig.

Med hilsen

Knut Berg  
Fung. statsforvalter

Ingunn Løvdal  
Miljøverndirektør

*Dokumentet er elektronisk godkjent*

Kopi til:

Nye Veier AS

SWECO NORGE AS

Norges vassdrags- og  
energidirektorat

Statens vegvesen

Agder fylkeskommune

Mattilsynet, Region Sør og Vest

Kjøita 6

Potboks 80 Skøyen

Postboks 5091, Majorstuen

Postboks 1010 Nordre Ål

Postboks 788 Stoa

Postboks 383

4630

0212

0301

2605

4809

2381

KRISTIANSAND S

OSLO

OSLO

LILLEHAMMER

ARENDAL

BRUMUNDDAL



SWECO NORGE AS

Postboks 80 Skøyen  
0212 OSLO

Saksbehandler, innvalgstelefon

Bjørn Loland, 38 17 62 23

## Høringsuttalelse med innsigelse til offentlig ettersyn av detaljregulering for E39 Mandal - Lyngdal øst i Lindesnes kommune

Vi viser til oversendelse datert 05.11.2021 fra SWECO AS med vedtak fra Lindesnes kommune om å legge forslag til detaljregulering for E39 Mandal – Lyngdal øst i Lindesnes kommune ut til offentlig ettersyn.

**Statsforvalteren mener forslaget ikke er i tråd med nasjonale føringer for ivaretagelse av vannmiljø og nasjonale laksevassdrag, og fremmer med hjemmel i plan- og bygningsloven § 5-4, innsigelse til følgende forhold i planen:**

**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.**

### Bakgrunn

Formålet med planen er å legge til rette for ny E39 mellom det nye Mandalskrysset og Eikeråsheiatunnelen i Lyngdal kommune, samt to tilførselsveier fra henholdsvis Tredal til Stiland og Udland til Blørstad. Strekingen planlegges som 4-felts motorvei med fartsgrense 110 km/t.

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

### Innspill fra Statsforvalteren

Vi viser til Statsforvalterens uttalelse i forbindelse med varsel om oppstart av planarbeidet, av 19.01.2021. Statsforvalteren var i dette brevet opptatt av at man i planarbeidet måtte følge opp



bestemmelser fra områdereguleringen, og spesielt ivaretagelse av tilstrekkelig med faunapassasjer og ivaretagelse av vannmiljø. Statsforvalteren ga også faglig råd om å søke løsninger som reduserer omdisponering av myr og andre karbonrike arealer.

### Mandalselva

Planforslaget hjemler en stor grad av fleksibilitet for hvilken måte ny bru på E39 skal krysse Mandalselva. I konsekvensutredning av overordnet plan ble det lagt til grunn at det ikke skulle utføres inngrep i Mandalselva. Eventuelle tiltak i Mandalselva, midlertidige fyllinger og etablering av brupillarer er dermed ikke konsekvensutredet. I bestemmelsene § 2.5.1 bokstav b er det angitt at det innenfor V2 og V3 kan etableres søyle for bru i Mandalselva. Bestemmelsen viser til at undersøkelser knyttet til hydrologi, forurensning og naturkartlegging av bunnforhold mm. må gjøres i forkant av plassering av søyle. Statsforvalteren vurderer imidlertid at disse undersøkelsene og utredningene må utføres på gjeldende plannivå og fremmer derfor innsigelse til planforslaget på grunn av manglende utredninger. For å løse innsigelsen må nødvendige undersøkelser og utredninger av vassdragsinngrep gjøres før vedtak av detaljreguleringen. Videre må disse utredningene også omfatte eventuelle midlertidige fyllinger og alle nødvendige arealbeslag i anleggsgjennomføringen.

Alternativt kan planforslaget omarbeides slik at det klart fremgår at det ikke skal gjøres inngrep i Mandalselva.

### Øvrige innspill vannmiljø

Statsforvalteren er positiv til at det går klart frem av bestemmelse 1.3.4 at plan for vannføring og prinsipper for fiskeføring skal være godkjent av ansvarlig myndighet før igangsetting av anleggsarbeidet. Statsforvalteren er også positiv til at bekkeomlegginger er sikret i plankart med hensynssoner og klare bestemmelser, i tråd med våre innspill til oppstart av planarbeidet.

Vedlagt planforslaget er et notat som angir mulige løsninger for bekkekrysninger og nye bekkeløp der dette er aktuelt. Dette notatet viser til en rekke anadrome strekninger som vil kunne berøres av hydrologiske endringer innenfor planens influensområde. I planbeskrivelsen er det angitt hvilke bekker som vurderes som meget sårbare for fysiske endringer, og det går fram at plan for disse bekkene skal omsøkes Statsforvalteren. Statsforvalteren ber også om å få kopi av søknad til fylkeskommunen, da valgte løsninger oppstrøms også kan ha påvirkning på anadrome strekninger nedstrøms.

### Overvannshåndtering

Det går fram av planbeskrivelsen at tunnelvann skal renses i lukkede anlegg inne i tunnelene og at overvann i dagsone ledes i rør til lokale løsninger og videre til nærmere angitte utslippspunkt. Videre går det fram at det skal utarbeides søknad om utslipp fra driftsfase til Statsforvalteren. Vi legger til grunn at planforslaget har sikret tilstrekkelige arealer for etablering av sedimentasjonsbasseng og overvannshåndtering i driftsfasen og anleggsfase.



### Massehåndtering

Overskuddsmasser fra veibyggingen skal i hovedsak benyttes til selve veiltaket. I tillegg er det lagt opp til fem permanente massedeponier på strekningen, som til sammen kan håndtere om lag 500 000 m<sup>3</sup> overskuddsmasser. Ett av disse massedeponiene, BAA3 ved Djubedalen, kommer i konflikt med registrert forekomst av naturtype rik edelløvsskog, en forekomst som blir betydelig påvirket av veiltaket og anleggsgjennomføringen. På bakgrunn av naturtypens verdi og påvirkning på lignende naturtyper andre steder på strekningen, vil Statsforvalteren gi faglig råd om å begrense omdisponering av denne forekomsten mest mulig og ta ut BAA3 fra planforslaget.

### Vilt/faunapassasjer

Etter vår vurdering foreligger et godt kunnskapsgrunnlag knyttet til hjorteviltets trekk gjennom området. Statsforvalteren er positiv til at det går fram av bestemmelse 4.1.4 at det skal sikres passasjemuligheter for mindre dyr i kulverter og rør under veganlegget.

Etter Statsforvalterens vurdering er føringer fra områdereguleringen og kunnskapsgrunnlaget knyttet til hjortevilt fulgt opp på en tilfredsstillende måte, men vi mener bestemmelsene til faunapassasjene bør presiseres noe:

- Bestemmelse om passasjeflate på viltoverganger (2.4.4 bokstav h) må sikre at effektiv passasjeflate 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 sambruk faunapassasje for storvilt og annet bruk.

### Naturtyper

Den valgte traseen har enkelte konfliktpunkter som berører naturtyper av regional interesse. Etter Statsforvalterens vurdering burde påvirkningsgrad og konsekvenser samt alternativvurderinger vært grundigere belyst i planbeskrivelsen, spesielt i områdene der planlagte permanente massedeponier kommer i konflikt med viktige forekomster av rik edelløvskog eksempelvis i Djubedalen, som nevnt i avsnitt om massehåndtering.

Ved Djubedalen er det valgt et alternativ med kort brokryssing, oppfylling av dalen og omlegging av bekk. Dette var ett av fire alternativer til løsning som ble vurdert, jf. planbeskrivelsen. Det framgår imidlertid at valg av annen løsning (lang eller mellomlang bro) kan gi muligheter til å bevare blant annet den rike edelløvslogen, men at begge disse alternativene er valgt bort fordi de anses å være for kostbare til at det kan veie opp den antatt økte kvaliteten av å bevare edelløvslogen.

Det går ikke tydelig fram av planbeskrivelsen i hvor stor grad naturtypelokaliteten med rik edelløvskog i Djubedalen blir negativt påvirket av valgt broløsning, med planlagt etablering av massedeponier i BAA2 og BAA3, samt omlegging av Heddlandsveien. Ut fra plankartet ser det imidlertid ut til at relativt store deler av lokaliteten vil gå tapt. Dette inntrykket forsterkes ved at det, slik vi kan se, verken er tatt inn hensynssone bevaring av naturmiljø eller bestemmelsesområde med begrensning på hogst verken for område BAA2 eller BAA3. Dersom deler av lokaliteten ikke blir



berørt av veianlegg og/eller massedeponi, må dette synliggjøres i plankartet. Hensynet til ivaretagelse av naturtypelokalitet med rik edelløvskog i Djubedalen, er etter vår vurdering ikke tilstrekkelig belyst og vurdert i detaljreguleringen. I denne sammenheng påpeker vi videre at effekten et tiltak har på naturmangfoldet, også skal gå fram av vurderingen av naturmangfoldloven § 8, jf. Klima- og Miljødepartementets veileder til Naturmangfoldloven kapittel II. Slik vi ser det, burde en grundigere gjennomgang av alternative løsninger for etablering av massedeponi i Djubedalen også inngått i vurderingen av de miljørettslige prinsippene etter naturmangfoldloven § 12. Følgelig vil vi av hensyn til naturtypen gi faglig råd om å vurdere løsning for kryssing av Djubedalen med lang bro og ta ut BAA3 av planforslaget.

Vedtatt områderegulering gir føringer for hvordan denne skal følges opp i forbindelse med pågående planprosess for utarbeidelse av detaljregulering på strekningen gjennom Lindesnes kommune. Det følger av reguleringsbestemmelsene 3.3.9, punkt c) at "I detaljreguleringen skal det foretas en kartlegging av naturtyper og biologisk mangfold innenfor området som blir berørt av veiltaket. Det skal gjøres vurderinger om i hvilken grad evt. funn blir berørt og konsekvensen av dette (...)". Ut fra de plandokumentene som nå er lagt ut til høring, kan vi ikke se at dette er fulgt opp knyttet til naturmangfold. Det ble gjennomført en supplerende kartlegging, også på denne strekningen, etter at høringsfristen for områdereguleringen var gått ut, men vi kan ikke se at resultatene fra denne er innarbeidet i detaljreguleringen. Det går videre fram av planbeskrivelsen at det er gjennomført supplerende kartlegginger og nyregistreringer i planområdet, blant annet av sopp i Monefjellan, men vi kan heller ikke se at disse er vedlagt eller omtalt konkret i planforslaget.

Reguleringsbestemmelsene i områdereguleringen stiller krav om at de miljørettslige prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8-12, skal gjøres i detaljreguleringen, jf. 3.3.9 punkt b). Vurderingene som fremgår av planbeskrivelsen vurderer Statsforvalteren som mangelfulle, jf. våre kommentarer knyttet til konsekvenser for edelløvskogslokaliteten i Djubedalen. Videre er det under prinsippet knyttet til samlet belastning, kun vurdert belastningen på registrerte lokaliteter med rik edelløvskog innenfor den aktuelle veistrekningen gjennom Lindesnes kommune. Vi minner om at vurderingen av prinsippet i § 9 om samlet belastning innebærer å gjøre en bredere vurdering, som etter vår vurdering, her vil inkludere sumvirkning for viktige naturtyper av regional og nasjonal betydning for hele den planlagte nye E39-traseen.

#### Klimagassutslipp og arealbruksendringer

Statsforvalteren ga ved innspill til oppstart av planarbeidet faglig råd om å begrense omdisponering av myr og andre karbonrike arealer, og vurdere alternativer for kryssing av myr. Videre ba Statsforvalteren om at det ble vurdert ulike former for etterbruk og utslippsreducerende tiltak fra utslipp av klimagasser fra omdisponert organisk materiale.

Statsforvalteren er enig med forslagsstiller om at det fremdeles er noe usikkerhet knyttet til utslippskoeffisientene for ulike arealbruksendringer. Samtidig er det grunn til å tro at beregningene gir en god indikasjon på utslipp og at beregningene gir et godt grunnlag for å sammenlikne ulike løsninger.



Klimagassberegningene viser at klimagassutslipp fra arealbruksendringer er betydelige og vil utgjøre om lag 63 % av de totale utslippene fra både byggefase og driftsfase og at klimagassutslippene knyttet til arealbruksendringer øker med 75 % sammenlignet med vedtatt kommunedelplan for strekningen. Notat om klimabudsjett viser at om lag 200 dekar myr ligger innenfor planforslaget, og at ytterligere 278 dekar ligger «oppstrøms» og kan ha risiko for å bli drenert som følge av veiltaket. Planbestemmelsene sikrer at det skal gjennomføres tiltak for å begrense hydrologiske endringer der vegtiltaket medfører inngrep i myr.

På bakgrunn av de betydelige klimagassutslippene knyttet til omdisponering av organisk materiale vil vi gi faglig råd om at 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.

Statsforvalteren vil for øvrig støtte Agder fylkeskommunes innspill om å begrense bredden på anleggsbeltet så mye som mulig.

### Landbruk

Planforslaget medfører et betydelig permanent og midlertidig arealbeslag av jordbruksarealer. Om lag 140 dekar vil permanent omdisponeres og om lag 90 dekar vil omfattes av midlertidige arealbeslag i anleggsfasen. I tillegg tilkommer et betydelig permanent beslag av arealer angitt som dyrkbar jord.

Statsforvalteren vurderer det høye omdisponeringstallet som uheldig. Statsforvalteren vil gi faglig råd om å i større grad unngå midlertidige bygge- og anleggsområder på dyrka jord. Eksempelvis ser vi at større jordbruksarealer berøres ved Unndal, vest for Blørstadkrysset, på Moen samt i Haugedal. Vi vil gi faglig råd om i størst mulig grad unngå store midlertidige bygge- og anleggsområder her.

I bestemmelsene er det sikret at all fulldyrka og overflatedyrka jord som berøres av veiutbyggingen skal gjenbrukes til jordbruksproduksjon, i eller utenfor planområdet og at håndtering av matjord skal følge godkjent matjordplan. Etter Statsforvalterens vurdering er den foreliggende matjordplanen noe knapp og generell, men de generelle prinsippene for jordflytting i matjordplanen er etter vår vurdering gode. Vi mener imidlertid at 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.
- Regnskap for planlagt disponering av overskuddsmatjord.

Videre vil vi gi 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.

For å unngå unødvendig skade på jordbruksarealer i anleggsfasen vil vi gi faglig råd om at matjordplanens føringer for dyrket mark i midlertidig anleggsområde sikres i bestemmelsene. Videre vil vi gi faglig råd om å vurdere mulighetene for å etablere innmarksbeite på områder med annen veggrunn – grøntareal – som ligger tilgrensende egnede landbruksområder.



### Beredskap

Statsforvalteren vil støtte Statens vegvesen og Agder fylkeskommunes faglige råd om at tunneler tilrettelegges for toveistrafikk slik at den nye veien også kan fungere som beredskapsvei ved hendelser på en veiretning. Statsforvalteren legger til grunn at funnene i Nye Veiers evalueringsrapport fra hendelsen på E18 tidligere i vinter følges opp der det er relevant for dette anlegget. Vi vil spesielt trekke fram behovet for å kunne snu trafikk på firefeltsvei, og vil anbefale å sikre tilstrekkelig med krysningspunkter mellom kjørefeltene og gode muligheter for å fjerne midtdeler ved behov.

Statsforvalteren savner vurderinger av konsekvenser for veianlegget ved utfall i kraftforsyning og elektronisk kommunikasjon (ekom) i ROS-analysen. Utfall i kraftforsyning og elektronisk kommunikasjon vil kunne få konsekvenser for de overvåkings- og varslingssystemene anlegget er avhengig av for å kunne driftes. Slike systemer faller gjerne ut når været er som verst og når det virkelig er behov for firefeltsveien for å få trafikken fram. Statsforvalteren ber om at dette vurderes før endelig vedtak av planen.

Med hilsen

Knut Berg (e.f.)  
Fung. statsforvalter

Ingunn Løvdal  
Miljøverndirektør

*Dokumentet er elektronisk godkjent*

Kopi til:

Norges vassdrags- og energidirektorat	Postboks 5091, Majorstuen	0301	OSLO
NYE VEIER AS	Kjøita 6	4630	KRISTIANSAND S
Lyngdal kommune	Postboks 353	4577	LYNGDAL
Agder fylkeskommune	Postboks 788 Stoa	4809	ARENDAL
Statens vegvesen	Postboks 1010 Nordre Ål	2605	LILLEHAMMER
Mattilsynet, Region Sør og Vest	Postboks 383	2381	BRUMUNDDAL



STATSFORVALTEREN I AGDER  
Postboks 788 Stoa  
4809 ARENDAL

**Vår dato:** 21.12.2021  
**Vår ref.:** 202016113-20  
**Deres ref.:**

## **NVEs innsigelse til offentlig ettersyn - Reguleringsplan for E39 Mandal - Lyngdal Øst - Lindesnes kommune og Lyngdal kommune**

NVE viser til oversendelse av høringsdokumenter datert 05.11.2021 og møte med Nye veier 10.12.2021. Detaljregulering for E39 Mandal – Lyngdal øst strekker seg ca. 25 kilometer fra Mandalselva i Lindesnes kommune til Herdal i Lyngdal kommune. Strekingen er en del av hovedveiforbindelsen E39 mellom Kristiansand og Ålgård

**NVE har innsigelse (jf. pbl § 5-4) til planen.**

**Grunnlaget for innsigelsen er at virkningene av tiltakene som planlegges på strekingen 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 strekingen over Mandalselva foreligge en beskrivelse av tiltakenes virkninger for vassdragsmiljø og fare for flom. Det må vurderes om en endret utforming på utfyllingen og kryssingen kan gi mindre negativ påvirkning av vassdraget. Ved en eventuell økt fare for flomskade må det gå tydelig frem hvilke verdier som blir berørt. Innsigelsen er forankret i [NVE veileder 2/2017](#) «Nasjonale og vesentlige regionale interesser innen NVEs saksområder i arealplanlegging».**

### **Om NVE**

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) er nasjonal sektormyndighet med innsigelseskompetanse innenfor saksområdene flom-, erosjons- og skredfare, allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann, og anlegg for energiproduksjon og framføring av elektrisk kraft. NVE har også ansvar for å bistå kommunene med å forebygge skader fra overvann gjennom kunnskap om avrenning i tettbygde strøk (urbanhydrologi). NVE gir råd og veiledning om hvordan nasjonale og vesentlige regionale interesser innen disse saksområdene skal tas hensyn til ved utarbeiding av arealplaner etter plan- og bygningsloven (pbl).

NVEs rolle som statlig myndighet for flom- og skredfare i tilknytning til arealplaner for samferdselsanlegg innebærer å gi råd og veiledning knyttet til faren, og se etter om faren blir utredet godt nok til å vurdere fare knyttet til omkringliggende områder. Kryssing av vannveier,



endrete terrengforhold med mer vil kunne medføre økt fare for omkringliggende områder. Vi forutsetter at sikkerheten og sikkerhetsnivået for selve vei- og baneanlegget ivaretas av samferdselsetatene i hht egne håndbøker og lignende.

I saker der samferdselsanlegg medfører tiltak i og ved vassdrag må virkninger av tiltak utredes og hensynet til vassdraget ivaretas. NVE mener samferdselsanleggene bør unngå utfylling i vann og vassdragsnære områder. Videre må vannveier krysses med bruer/kulverter/stikkrenner som har god nok kapasitet, slik at faren for flom, erosjon og skred ikke øker

### **Bakgrunn**

Prosjektet E39 Mandal – Lyngdal øst skal bidra til bedre framkommelighet for personer og gods, og det skal sikre god flyt av varer og tjenester i regionen. Prosjektet skal redusere transportulykker, klimagassutslipp, bedre miljøet for de som bor langs nåværende E39 og bedre grunnlaget for en positiv samfunnsutvikling. Planområdet ligger mellom Mandalskrysset i Lindesnes kommune og Herdalskrysset i Lyngdal kommune. Veien planlegges som nasjonal hovedvei (veiklasse H3) og skal bygges med fire felt og dimensjonerende fartsgrense 110 km/t. Strekningen for planlagt E39 utgjør totalt ca. 25 km. Veien er planlagt med en bredde på 23 meter, men detaljreguleringen åpner også for at veien kan bygges med en smalere bredde. Det planlegges ett kryss ved Blørstad og ett ved Stiland. Fra disse kryssene er det regulert tilførselsveier til nåværende E39 ved Tredal og Udland. Byggingen av tilførselsveien fra Stiland til Udland er ikke finansiert og inngår ikke som en del av Nye Veiers utbygging

Reguleringsplanen som nå ligger ute til offentlig ettersyn bygger på Områderegulering for E39 Mandal –Lyngdal øst, plan ID 201805 (Lyngdal kommune) og plan ID 201817 og 201818 (Lindesnes kommune) vedtatt 23.06.2020 og 23.04.2020 i henholdsvis Lyngdal og Lindesnes kommuner

### Tidligere prosess og innspill

NVE gav 13.06.2019 uttale til «Områderegulering for E39 Mandal-Lyngdal øst - Mandal, Lindesnes og Lyngdal kommuner» som lå ute til offentlig ettersyn. NVE gav også innspill til varsel om oppstart av denne reguleringsplanen 31.01.2021. Det har vært flere møter mellom NVE og Nye veier der NVEs fagområder har vært diskutert.

I både uttalelse, innspill og i fagmøter har NVE vært tydelige på at forholdene til vassdragene ikke var tilstrekkelig avklart under områdereguleringsplanprosessen, og gav klare innspill om hva som måtte utarbeides under den videre reguleringsplanprosessen. Mange av utredningene og selve planen kommer disse innspillene i møte. I planmaterialet foreligger et kunnskapsunderlag for NVEs behandling etter vannressursloven (07.07.2021). Dette grunnlaget gir oss en oversikt over områdene der det nye veianlegget vil komme i berøring med vassdragene. Det er imidlertid fortsatt noen forhold som gjenstår før vi kan samordne tiltakene mot vannressursloven.

Nye Veier skriver i planbeskrivelsen at anleggsgjennomføringen ved kryssing av Mandalselva vil kreve tillatelse etter annet miljølovverk i samråd med NVE og



Statsforvalteren. For NVE er detaljreguleringsplanen «siste nivå» der vi har en rolle når det er en plan etter plan- og bygningsloven. I en detaljregulering kan det *ikke* stilles krav om ytterligere detaljregulering for delområder.

Ved detaljregulering må eventuelle vassdragstiltak som kan medføre skade eller ulempe for allmenne interesser i vassdraget eller sjøen, fremgå tydelig. Detaljregulering må inneholde dokumentasjon tilsvarende en konsesjonssøknad, jmfør vannressursloven (vrl.) § 23. Dette inkluderer vurdering av alternativer og angivelse av avbøtende tiltak. Dersom detaljregulering innebærer vassdragstiltak som ikke ville fått konsesjon etter vannressursloven, vil NVE fremme innsigelse til detaljregulering. Dersom det i reguleringsplan tas tilstrekkelig hensyn til de interesser som vannressursloven skal ivareta, kan vassdragsmyndigheten i det enkelte tilfelle bestemme at det ikke er nødvendig med konsesjon og samordne tillatelse med planvedtak etter plan- og bygningsloven, jf. vrl. § 20 d). I de tilfeller avklaring mot vannressursloven gjøres i egen prosess, må konsesjonsspørsmålet være avklart før planen sendes til offentlig ettersyn.

I tråd med [NVE veileder 2/2017](#) «Nasjonale og vesentlige regionale interesser innen NVEs saksområder i arealplanlegging», vil manglende vurdering av forbud mot tiltak i områder langs vassdrag som har betydning for natur-, kulturmiljø- og friluftinteresser kunne medføre innsigelse. Likeledes er det innsigelsesgrunn dersom planen legger rette for tiltak i vassdrag eller grunnvann av et visst omfang, og planen har mangelfull beskrivelse eller vurdering av konsekvenser for miljø, allmenne interesser, sikkerhet og vassdragsteknikk i planbeskrivelse, konsekvensutredning, ROS-analyse eller etter bestemmelser i vannressursloven.

### **NVEs innsigelse:**

#### Mandalselva bru

Planlagt E39 krysser Mandalselva og Daleveien (fv. 4226) på bru. Brua planlegges med en lengde på 235 meter, bredde på 20 meter, og tre spenn. Frihøyden under brua ned til elva blir ca. 40 meter.

Den foreslåtte brua planlegges med søyler på hver side av elva. Søylene på østsiden er plassert på land, mens søylene på vestsiden er plassert i elvebredden. Plasseringer er gjort av hensyn til bruas lengde og balanse. Begge landkarene er plassert på berg. I anleggsfasen må det etableres en midlertidig fylling i elva på vestsiden for å gi tilstrekkelig anleggsområde for bygging av fundament og søyler. Fyllingen i elva kan ifølge planbeskrivelsen legges i elvebredden langs Daleveien uten at den kommer i konflikt med vann- og avløpsrørene i elva. Fyllingen kan begrenses til 20 meter fra elvebredden ut i elva.

Planen åpner også for bruløsninger med søyler ute i elva. Mandalselva vil bli direkte berørt i anleggsfasen ved etablering av midlertidig fylling på vestsiden og med brusøyler.

#### *Søyle i Mandalselva:*



Planen åpner for at det kan plasseres en søyle ute i Mandalselva. Det står i bestemmelse 2.5 Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone (pbl § 12-5 nr. 6)

*b) Innenfor V2 og V3 kan det etableres søyle for brua over Mandalselva. I forkant av plassering av søyle må følgende undersøkelser gjennomføres: hydrologiske og hydrauliske undersøkelser, forurensingskartlegging av sedimenter, undervannsarkeologiske registreringer og naturkartlegging av bunnforholdene.*

Slik vi leser planen ønskes det her å åpne for et tiltak som ikke er tilstrekkelig utredet. Vi kan ikke se at en søyle midt i elva er beskrevet i noen av plandokumentene. Hverken størrelse, plassering eller konsekvensene er vist i planen. Vi kan heller ikke se at det er drøftet hvordan en eventuell anleggsgjennomføring vil være og hvordan dette kan påvirke allmenne interesser i vassdraget. Vi ser videre at det i bestemmelsene er satt krav til videre undersøkelse. Dette er undersøkelser som må være avklart på dette plannivået for at vi kan samordne mot vannressursloven § 20 d).

Vi gjør i denne forbindelse også oppmerksom på reguleringsbestemmelse

*1.5 b) Det skal sikres at tredjepart ikke påføres økt flomfare som følge av vegtiltaket.*

En søyle i elven vil med stor sannsynlighet påvirke flomforholdene i elven. Vi kan derfor ikke se at denne løsningen kan gjennomføres i tråd med reguleringsbestemmelsene.

#### *Midlertidig utfylling i Mandalelva:*

Planen legger til rette for en midlertidig utfylling i Mandalelva for å etablere brusøyle på vestre elvebredden. Dette åpnes det for i bestemmelse 2.5 Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone (pbl § 12-5 nr. 6)

*c) Innenfor V3 kan det etableres midlertidig fylling i elva for å muliggjøre bygging av brua*

Det må gjøres en konkret vurdering/utredning om hvilke virkninger den midlertidige utfyllingen det her åpnes for vil kunne ha for vassdraget. Vil en innsnevring i flom kunne endre vannhastigheten? Eller vil det kunne gi økt flomvannstand for omkringliggende områder? Vil tiltaket kunne gi økt massetransport (på bunnen) og kan det eventuelt skade eller ødelegge viktige områder for fisk, elvemusling eller andre vannlevende organismer. Dette gjelder på tvers av hele elveløpet ved tiltaksområde og nedstrøms tiltaket hvor eventuell massetransport vil kunne sedimentere.

Utfyllingen og pilaren ute i elva slik det her legges til rette for, vil kunne ha konsekvenser for allmenne interesser. Mandalselva er Nasjonalt Laksevasdrag og dermed vil hensynet til anadrom fisk være spesielt viktig her. Formålet med nasjonale laksevasdrag og laksefjorder er å gi et utvalg på om lag 50 av de viktigste laksebestandene i Norge særlig beskyttelse. Laksebestandene som omfattes av ordningen skal beskyttes mot inngrep og aktiviteter i vassdragene, og i de nærliggende fjord- og kystområdene.

Utfyllingen i vassdraget er midlertidig, men NVE kan ikke se at utredninger av området med hensyn på hvilke verdier som eksisterer på stedet er godt nok utredet i planen.



Elvemusling er også en sårbar art som finnes i Mandalselva. Konsekvensene av tiltaket for arten må utredes i plan.

Ifølge vannressurslova (vrl) § 11 skal det langs bredden av vassdrag med årssikker vannføring opprettholdes et avgrensa naturlig vegetasjonsbelte som motvirker avrenning og gir leveområde for planter og dyr. Bredden på vegetasjonsbeltet kan fastsettes i reguleringsplanen. Dersom planen innebærer inngrep i vassdraget må det gjøres rede for om det er knyttet allmenne interesser til vassdraget, og hvordan inngrepet påvirker disse interessene. Eksempel på allmenne interesser er fiskens frie gang, allmenn ferdsel, naturvern, biologisk mangfold, vitenskapelig interesse, hensyn til kultur og landskap, jordvern, omsyn til flom og skred osv. Det bør også gjøres greie for eventuelle kompensierende tiltak for å redusere konsekvenser for allmenne interesser.

**Når det gjelder tiltakene i Mandalselva vurderer NVE at det er uklart hvilke verdier som konkret blir berørt og om tiltakene vil kunne gi negative virkninger for allmenne interesser. Det er også uklart om eventuelle avbøtende tiltak kan sikre at verdiene i vassdraget ikke reduseres. Vi viser til vannressursloven §§ 5, 8, 18 og 35 og til Byggteknisk forskrift (TEK17) §7-1. NVE har ikke tilstrekkelig grunnlag til å behandle tiltakene etter vannressursloven §§ 5,8 og 18 og en samordning av tillatelser til konsesjonspliktige vassdragstiltak i planen, jf. vannressursloven § 20 d). NVE har derfor innsigelse til reguleringsplanen for E39 Mandal – Lyngdal.**

### **NVEs faglige råd**

#### Hydrologi og flom

NVEs aktsomhetskart viser spesielt flomutsatte områder rundt Mandalselva, Moslandsvatnet, Ommundsvatnet, Blørstad, Tredal, Audnedalen, Steggedalen og Haugdal. Planlagt E39 er foreslått hovedsakelig på bruer over de største vassdragene som veianlegget krysser. Foreslått høyde på bruene skal gis tilstrekkelig kapasitet for å håndtere flom. Ifølge planen skal E39 ligge sikkert mot 200 års flom inkludert klimapåslag og påslag for sikkerhetsfaktor ved hydrologiske beregninger iht. NVEs retningslinjer for planlegging og utbygging i fareområder langs vassdrag.

Ifølge Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023 forventer regjeringen at vassdragenes potensiale for trygg avledning av overvann og naturbasert demping av flom, utnyttes.

ROS-analysen viser til flomproblem i Trædalsbekken, Trædalssletta og Hestehagen. Storbekken som har utløp fra Grundelandsvannet renner sammen med utløpet fra Fasselandsvannet i Trædalsbekken ved Trædalssletta. Arealene drenerer til Hestehagen hvor det er store flomproblemer og kommunen planlegger omfattende sikringstiltak. Kommunen bør være svært restriktiv med å redusere de naturlige fordryningsvolumene i nedbørfeltet ved å tillate utfylling i vassdrag eller areal som bidrar til flomdempning i en flomhendelse, dette gjelder for eksempel arealer på Trædalssletta. NVE viser til



bestemmelse 1.5 b) og legger til grunn at Nye Veier dokumenterer hvordan evt. fyllinger på fordrøyningsvolum skal avbøtes for å sikre at tredjepart ikke påføres økt flomfare. NVE erfarer at en slik dokumentasjon ofte krever ikke stasjonære beregninger. Vi gjør oppmerksom på reguleringsbestemmelse 1.5 b) *Det skal sikres at tredjepart ikke påføres økt flomfare som følge av vegtiltaket.*

#### NVEs faglige råd:

- NVE legger til grunn at Nye Veier dokumenterer at tredjepart ikke påføres økt flomfare før riktig løsning av bru/kulvert/stikkrenne velges, jf. TEK17 §7-1.

#### Generelle merknader til utfyllinger i og nært vassdrag

For de planlagte vassdragstiltakene som ikke er konsesjonspliktige etter vannressursloven foreligger det en generell aktsomhetsplikt for tiltak i vassdrag (jf. vrl. § 5), som innebærer at enhver skal opptre aktsomt slik at skade eller ulempe i vassdraget for allmenne eller private interesser unngås. Begrepet «allmenne interesser» omfatter et bredt spekter av interesser av samfunnsmessig betydning, herunder biologisk mangfold, fiske, flom- og erosjonsfare, kulturverdier, landskap og friluftsliv i tilknytning til vassdrag og grunnvann.

Dette gjelder både under og over vann. Under vann må det vurderes om det bør tildekkes med andre masser enn sprengstein/tunnelmasse (på land brukes alltid vekstmasser). Det må også vurderes om det bør etableres grunnområder selv om dette fører til at større deler av vannet påvirkes. Det må etableres naturlig vegetasjon langs vassdragene.

Det er veldig bra at det i estetikknotatet kap. 3.7 sies det at det skal brukes tilsvarende stein i omlagte bekker som det er der naturlig. Det er imidlertid uheldig at dette illustreres med bilder fra erosjonssikring med «naturlig avrundet stein» langs bekk. Her er steinen murt/plastret og gir et helt annet uttrykk enn det naturlige.

Fyllinger og deponier må avsluttes med varierende helning og ikke lages glatte. Legg gjerne inn større stein/blokker. Det er viktig å herme etter topografien i området (ref 3.5 i «estetikk-notat»).

#### NVEs faglige råd:

- Fyllinger må utformes slik at de i størst mulig grad gjenskaper de naturverdiene det fylles over.

#### Drikkevann- konsesjonsbehandling

Planlagt E39 vil berøre nedbørfeltet til Ommundsvatnet som i dag er suppleringskilde til Skadberg vannverk. Vannverket forsyner tidligere Mandal kommune (nå Lindesnes). Lindesnes kommune har sendt inn søknad til NVE om å gjøre endringer i dagens konsesjon for overføring til Skadbergvatnet, i tillegg til å etablere Moslandsvatnet som ny reservevannskilde. Vi gjør oppmerksom på at NVE ikke har ferdigbehandlet søknaden, og vi kan derfor ikke forskuttere utfallet.



Dersom denne løsningen er en forutsetning for planen, bør det i planen også være et alternativ som åpner for et alternativ der det finnes andre løsninger for å sikre drikkevannsforsyningen.

#### NVEs faglige råd:

- Vi gjør oppmerksom på at NVE ikke har ferdigbehandlet søknaden om konsesjon av drikkevann, og derfor ikke kan forskuttere utfallet.

#### Ras og skred

Forholdet til kvikkleire er vurdert etter NVE veileder 1/2019. Vi tar dette til etterretning.

#### Energianlegg

I henhold til bestemmelse 3.1.4 Faresone - Høyspenningsanlegg /inkl. Høyspentkabler) (H370) skal alle tiltak innenfor fareområde for høyspent varsles og godkjennes av linjeeier før igangsetting. Plan for håndtering av høyspentanlegg i anleggsfasen skal utarbeides i samarbeid med linjeeier. Vi tar dette til etterretning.

### **Oppsummering med NVEs innsigelse og faglige råd**

#### **NVEs innsigelse**

**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 virkninger for vassdragsmiljø og fare for flom. Det må vurderes om en endret utforming på utfyllingen og kryssingen kan gi mindre negativ påvirkning av vassdraget. Ved en eventuell økt fare for flomskade må det gå tydelig frem hvilke verdier som blir berørt.**

**Vi viser til vannressursloven §§ 5, 8, 18 og 35 og til Byggteknisk forskrift (TEK17) §7-1. NVE har ikke tilstrekkelig grunnlag til å behandle tiltakene etter vannressursloven §§ 5,8 og 18 og en samordning av tillatelser til konsesjonspliktige vassdragstiltak i planen, jf. vannressursloven § 20 d). Det må tydeliggjøres at fordelene ved tiltakene må være større enn ulempene.**

#### **NVEs faglige råd**

- **NVE legger til grunn at Nye Veier dokumenterer at tredjepart ikke påføres økt flomfare før riktig løsning av bru/kulvert/stikkrenne velges, jf. TEK17 §7-1.**
- **Fyllinger må utformes slik at de i størst mulig grad gjenskaper de naturverdiene det fylles over.**
- **Vi gjør oppmerksom på at NVE ikke har ferdigbehandlet søknaden om konsesjon av drikkevann, og derfor ikke kan forskuttere utfallet.**



### **Prosess videre**

Når det blir fremmet innsigelse til planen betyr det at dere ikke kan egengodkjenne planen med rettsvirkning før innsigelsen er løst. Dersom dere har spørsmål til innsigelsen eller til andre faglige råd i dette brevet ber vi om at dere tar kontakt.

Dersom dere velger å etterkomme våre innsigelsespunkt må dere endre planen slik som beskrevet ovenfor. Når dere har endret planframlegget, eventuelt på grunnlag av nye utredninger, sendes både plandokument og utredninger til oss. Dette materialet kan dere sende oss som vedlegg til et brev der dere ber oss om å trekke innsigelsen på grunnlag av endringer i planen/nye utredninger. Det er viktig at dere i oversendelsesbrevet beskriver hvilke endringer som er gjort i plandokumentene, og på hvilket grunnlag endringene er gjort.

Vi minner om at Statsforvalteren har fått myndighet til å samordne statlige innsigelser, og på visse vilkår avskjære disse.

Med hilsen

Øyvind Leirset  
seksjonssjef

Maria Westrum Solem  
senioringeniør

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

### **Mottakerliste:**

STATSFORVALTEREN I AGDER

### **Kopimottakerliste:**

LINDESNES KOMMUNE  
Nye Veier AS  
SVRS - Region Sør





## Statens vegvesen

NYE VEIER AS  
Kjøita 6  
4630 KRISTIANSAND S

Håkon Lohne

Behandlende enhet:  
Transport og samfunn

Saksbehandler/telefon:  
Glenn Solberg / 37019823

Vår referanse:  
20/81588-18

Deres referanse:

Vår dato:  
20.12.2021

### Ny E39 Mandal – Lyngdal øst – forslag til detaljreguleringsplan – offentlig ettersyn av planforslaget i Lindesnes kommune

Vi viser til brev fra Nye Veier AS den 5. november 2021.

Det vises til møte i utvalg for drift og forvaltning i Lindesnes kommune den 19. oktober 2021 der det ble vedtatt å legge forslag til reguleringsplan for E39 Mandal – Lyngdal øst ut på offentlig ettersyn. Dette gjelder den delen av strekningen som ligger i Lindesnes kommune.

Detaljreguleringen viderefører og optimaliserer løsninger gitt i vedtatt plan for strekningen. Områderegulering for E39 Mandal – Lyngdal øst som ble vedtatt i Lindesnes kommune 23.04.2020.

Ny E39 planlegges som nasjonal hovedvei (veiklasse H3) og skal bygges med fire felt og dimensjonerende fartsgrense 110 km/t. Planlagt bredde er på 23 meter, men detaljreguleringen åpner også for at veien kan bygges med en smalere bredde. Det planlegges ett kryss ved Blørstad og ett ved Stiland. Fra disse kryssene er det regulert tilførselsveier til nåværende E39 ved henholdsvis Tredal og Udland. Det opplyses at byggingen av tilførselsveien fra Stiland til Udland er ikke finansiert og inngår dermed ikke som en del av Nye Veiers utbygging. Tilførselsveiene dimensjoneres som nasjonale hovedveier (veiklasse H1). Veiene planlegges som 2-feltsveier med dimensjonerende fartsgrense 80 km/t.

Nåværende fylkesveier, lokalveier og landbruksveier som påvirkes av arbeidet med planlagt E39, skal bygges om og tilpasses den nye hovedveien.

I planbeskrivelsen står det at bygging av tilførselsveien til Udland forutsetter at Lindesnes kommune gjennomfører planarbeid og sikrer finansiering, som dekker utbygging av viderestrekning for fv. 460 til Sprangereid innen desember 2021.

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

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

Kontoradresse  
Langsævn 4  
4846 ARENDAL

Fakturaadresse  
Statens vegvesen  
Regnskap  
Postboks 702  
9815 Vadsø

Blørstadkrysset vil få kollektivholdeplasser for buss på rampene med gang- og sykkelveg i kulverten under hovedveien. Gang- og sykkelveien er planlagt med en bredde på 4,5 meter. Krysset kobles til den eksisterende Møglandsveien (kommunal vei) nord for planlagt E39, og til planlagt tilførselsvei mot Tredal i sør. Sør for søndre rundkjøring etableres det kollektivholdeplasser for buss. Videre er det planlagt en pendlerparkering med adkomst fra rundkjøringen sør for krysset. Det er satt av plass til sykkelparkering, og ladestasjoner for elektrisk bil og elektrisk sykkel.

Stilandskrysset er planlagt med samme fasiliteter som Blørstadkrysset, men dersom tilførselsveien til Udland ikke realiseres, vil krysset i sin helhet ikke bygges. Kulverten under planlagt E39, som er planlagt bygd som en del av E39, kan da etableres slik at villtrekket forsøkes opprettholdt gjennom kulverten.

Det er ikke planlagt ny gang- og sykkelveg langs den nye tilførselsveien mellom Tredal og Blørstad. Løsningen er i hovedsak å benytte Møglandsveien (kommunal vei) og Sjølingstadveien (fylkesvei) slik de er i dag. Disse vil bli avlastet med trafikk når den nye veien kommer. Men på deler av strekningen mellom Grimåsen og Tredal vil det etableres ny gang- og sykkelvei med bredde på 3,5 meter.

Når det gjelder anleggstrafikk og gjennomføring så opplyses det at anleggstrafikken i hovedsak vil gå i og langs ny veitrasé, og prosjektet kommer derfor i liten grad i konflikt med eksisterende veier med trafikk. Eksisterende veinett vil bli benyttet inn til anleggsområdet, men det skal ikke kjøres massetransport på de eksisterende veiene.

#### **Statens vegvesen har følgende merknader/innspill:**

Vi er positive til at Stilandskrysset med tilførselsvei til Udland er detaljregulert. Vi oppfordrer til at det jobbes sammen med kommunen og fylkeskommunen for å bli enige om bygging av denne løsningen. Da vil vi få mest mulig trafikk på ny E39 og mindre trafikk på dagens E39 som blir fylkesveg.

Dagens E39 er valgt som den primære omkjøringsvegen. Dette vil være svært utfordrende vinterstid med den standarden som er på deler av E39. Vi mener det **må** legges til rette for to veis trafikk i de nye tunnelene slik at en unngår situasjoner, spesielt på vinteren, med kaos på dagens E39 ved omkjøring.

Planlagte rundkjøringer, som f. eks ved Tredal på dagens E39, blir viktig å få bygget i en tilstrekkelig størrelse og med en utforming som gjør at det blir en god avbøying for trafikken. Dermed får en mest mulig trafikksikre løsninger på det nye vegnettet.

Et annet viktig moment er at det i alle kryss og avkjørsler sikres nødvendige frisisiktsoner i planen. Videre er det viktig at frisisiktsone opparbeides slik at de ulike trafikantene kan se hverandre i tide og på den måten unngå ulykker.

Av erfaring fra tidligere prosjekter vil vi minne om at skiltstørrelse 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 disse store skiltene både med tanke på bredde og høyde. På den måten unngår man å søke om fravik.

Vi ser frem til et videre godt samarbeid i arbeidet med detaljreguleringsplanen og videre inn i neste fase med prosjekteringen av ny E39.

Med hilsen

Erling Jonassen  
seksjonsleder

Solberg Glenn

*Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.*

Kopi

AGDER FYLKESKOMMUNE, Postboks 788 Stoa, 4809 ARENDAL  
LINDESNES KOMMUNE, Nordre Heddeland 26, 4534 MARNARDAL  
STATSFORVALTEREN I AGDER, Postboks 504, 4804 ARENDAL

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

Deres ref:  
Vår ref: 2018/203652  
Dato: 06.01.2022  
Org.nr: 985 399 077

Statens tilsyn for planter, fisk, dyr og næringsmidler



## UTTALELSE TIL FORSLAG TIL DETALJREGULERINGSPLAN FOR E39 MANDAL – LYNGDAL ØST I LINDESNES KOMMUNE

Vi viser til brev fra Nye Veier, datert 05.11.2021, vedr. offentlig ettersyn av forslag til detaljreguleringsplan for E39 Mandal - Lyngdal øst i Lindesnes kommune.

Mattilsynet er statlig sektormyndighet for områdene planter, fisk, dyr, mat og drikkevann. Som høringsinstans har Mattilsynet i oppgave å bidra til at planer ivaretar nasjonale og regionale interesser innenfor vårt forvaltningsområde. I tilknytning til detaljreguleringen er tema knyttet til drikkevannsforsyning og plantehelse særlig relevante.

Mattilsynet er gitt utsatt frist for uttalelse til 07.01.2022.

### MATTILSYNETS INNSPILL KNYTTET TIL DRIKKEVANNSFORSYNING.

Relevant regelverk og nasjonale føringer:

Mattilsynet forvalter drikkevannsforskriften (Forskrift om vannforsyning og drikkevann FOR-2016-12-22-1868). Forskriftens formål er å beskytte menneskers helse ved å stille krav om sikker levering av tilstrekkelige mengder helsemessig trygt drikkevann som er klart og uten fremtredende lukt, smak og farge.

I tilknytning til detaljreguleringen vil beskyttelse av eksisterende og framtidige drikkevannskilder, og ivaretagelse av god leveringssikkerhet for trygt og nok drikkevann til innbyggerne være viktige.

Sentrale bestemmelser i drikkevannsforskriften i tilknytning til detaljreguleringen er:

- *Det er forbudt å forurense drikkevann. Forbudet omfatter alle aktiviteter, fra vanntilsigsområdet til tappepunktene, som medfører fare for at drikkevannet blir forurenset. Med aktiviteter menes også friluftsliv og annen utøvelse av allemannsretten. Der det er fastsatt beskyttelsestiltak etter § 12 eller restriksjoner etter § 26, gjelder forbudet brudd på disse. I vanntilsigsområdene kan landbruksaktivitet foregå dersom det ikke forurenser drikkevannet eller medfører brudd på*

*beskyttelsestiltak etter § 12 eller restriksjoner etter § 26. (Jf. Drikkevannsforskriften § 4 Forurensning)*

- *Kommunen skal i samsvar med folkehelseloven kapittel 2 ta drikkevannshensyn når den utarbeider arealdelen av kommuneplanen og reguleringsplaner, samt når den gir tillatelser etter relevant regelverk. (Jf. Drikkevannsforskriften § 26 Kommunens plikter.)*
- *Kommunen skal i samarbeid med vannverkseieren vurdere behovet for restriksjoner for å beskytte råvannskilder og vanntilsigsområder. Dette gjelder også i forbindelse med planarbeid etter plan- og bygningsloven. (Jf. Drikkevannsforskriften § 26 Kommunens plikter)*

Vi viser også til:

Nasjonale mål for vann og helse, vedtatt av regjeringen 22. mai 2014.

- Nasjonale mål for vann og helse er utarbeidet på grunnlag av Norges ratifisering av WHO/UNECE Protocol on Water and Health. Denne har som mål å beskytte menneskers helse og velvære ved bedre vannforvaltning, herunder beskyttelse av vann og økosystemer, og ved å forebygge, kontrollere og redusere vannrelaterte sykdommer. De nasjonale målene er arbeidsmål for å ansvarliggjøre aktørene og oppnå bedre etterlevelse av regelverket, og gjennom det sikre trygt drikkevann og helse. En av målsetningene er at drikkevannskilder gjennom prosesser etter relevantregelverk skal beskyttes mot forurensninger slik at behovet for vannbehandling til drikkevann blir minst mulig.

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019 – 2023 (Datert 14. mai 2019)

- 2.3 Aktiv forvaltning av natur- og kulturminneverdier  
Det er viktig at vannforekomster som benyttes til vannforsyning beskyttes mot forurensning slik at brukerkonflikter kan unngås og at befolkningen er sikret tilstrekkelige mengder helsemessig trygt drikkevann. Sikring av drikkevannskilder og areal til infrastruktur for vann og avløp er en viktig del av kommunale planer.
- Regjeringens forventninger:  
Fylkeskommunene og kommunene tar hensyn til og beskytter drikkevannskilder i sin planlegging, slik at behovet for rensing ved produksjon av drikkevann reduseres.

### **Kommunal vannforsyning:**

Detaljreguleringsplanen legger til grunn en veilinje som berører nedbørfeltet til Skadeberg vannverk og Tarvannet vannverk i Lindesnes kommune. Det vil derfor være avgjørende for gjennomføring av veiprojektet at hverken anleggsfasen eller driftsfasen påvirker vannforsyningssystemene slik at de ikke er i stand til å levere trygt og nok drikkevann til abonnentene.

Det foreslås en omlegging av vannforsyningssystemet til Skadeberg vannverk, ved at Møglandsvann erstatter Ommundsvann som suppleringskilde for hovedvannkilden Skadebergvann. Det legges ny pumpeledning for overføring av vann fra Møglandsvann til eksisterende løsnings for tilførsel av suppleringsvann. I tillegg etableres Moslandsvann som reservevannkilde, med pumpeledning direkte til vannbehandlingsanlegget.

Mattilsynet oppfatter følgende forhold som sentrale for vår vurdering:

### **Råvannskvalitet Skadebergvann.**

I henhold til Lindesnes kommunes Temaplan for vann og avløp, datert 23.09.2021, er «*Skadbergvannet en humusfattig innsjø, og i motsetning til de fleste andre innsjøene på Sørlandet har ikke fargetallet utviklet seg negativt de senere år. Skadbergvann har ikke alene hatt tilstrekkelig kapasitet i tørre perioder. I dag er Ommundsvann en suppleringskilde, ved at vann pumpes herfra til Skadbergvannet. Vannkvaliteten i Ommundsvann er ikke like god som i Skadbergvann, men kombinasjonen har fungert godt.*»

Undersøkelser som ble utført i forbindelse med KU tilleggsetredning: Drikkevann (2019) viste at Møglandsvann hadde noe bedre bakteriologisk vannkvalitet enn Ommundsvann, men gjennomgående noe

høyere verdier for fargetall. De øvrige undersøkte fysisk/kjemisk parametere viste for begge vannene gjennomgående akseptable verdier som utgangspunkt for vannforsyningssystemets produksjon av drikkevann.

Vann fra suppleringskilden blandes med vann i Skadebergvann ved pumping til nedbørfeltet. I vannbehandlingsanlegget blir råvannet silt, filtrert og UV-bestrålt i produksjon av drikkevann. Det er ikke installert prosess for fargefjerning. Det vil derfor være avgjørende at endring av suppleringskilde ikke medfører vesentlig reduksjon av råvannskvaliteten i Skadebergvann. I denne sammenheng vil farge på råvannet være en aktuell viktig parameter.

Møglandsvann har et umiddelbart nedbørfelt som er mer utsatt for påvirkning fra annen aktivitet i tilknytning til bebyggelse, landbruksvirksomhet og veier enn Ommundsvanns. Vannkvaliteten i en vannforekomst vil nødvendigvis gjenspeile mikrobiologisk og fysisk/kjemiske innhold/forurensning i avrenning fra nedbørfeltet, inkludert parametere som er viktige for drikkevannsproduksjon. Møglandsvann drener til Ommundsvann. Et noe høyere fargetall i Møglandsvann enn i Ommundsvann kan bl.a. skyldes ulikheter av påvirkning fra annen aktivitet i nedbørfeltene.

Ved overføring vil vannkvaliteten i suppleringsvannet ha betydning for råvannskvaliteten i hovedkilden. Tilsvarende som for hovedkilden vil det være behov for å beskytte suppleringskilden mot mulig forurensning. Det vil derfor være viktig at kommunen fastsetter en hensynssone med relevante hensynssonebestemmelser som regulerer annen aktivitet i nedbørfeltet til Møglandsvann. Spesifikt for farge kan en negativ utvikling i Skadebergvann medføre behov for å etablere prosess for fargefjerning i vannbehandlingen.

En annen aktuell problemstillingen knyttet til suppleringskilden er forekomst av fiskearten sørv. Konsekvensen av sørv i en vannforekomst er bl.a. økt tilførsel av næringsstoffer og partikler (turbiditet). I en drikkevannskilde medfører dette risiko for redusert råvannskvalitet, som igjen kan utløse behov for mer omfattende vannbehandling.

Sørv er registrert i både Ommundsvann og Møglandsvann, men ikke i Skadebergvann, jf. notat fra Asplan Viak «Spredning av fiskearten sørv i drikkevann i Mandal kommune» (2019). Detaljreguleringsplanen viser til sannsynlighet for at sørv også kan forekomme i Skadebergvann. Endring av suppleringskilde vil i denne sammenheng derfor ikke representere noen vesentlig forandring av eksisterende situasjon. For å forebygge spredning av sørv til Skadebergvann vil det likevel være viktig at inntaket i Møglandsvann etableres med tilstrekkelige barrierer som hindrer sørv å følge med suppleringsvann ved overføring.

### **Råvannskapasitet Skadebergvann.**

Vurdering av råvannskapasiteten ved endring av suppleringskilde er behandlet i KU tilleggsutredning: Drikkevann (2019). Ifølge denne vil en løsning med Skadebergvann som hovedkilde og Møglandsvann som suppleringskilde dekke Skadeberg vannverks totale råvannsbehov. Dette gjelder for dagens vannforbruk og i en framskrevet situasjon for vannforbruket basert på prognoser for middels og høy befolkningsvekst i en 100-års periode. Utredningen viser til at totalt vannmagasin i Møglandsvann er høyere enn i Ommundsvann. Tiltaksplanen for kommunal vannforsyning viser til at ca. 20 % av råvannsforbruket ved vannverket i 2019 ble overført fra Ommundsvann.

Forutsatt konsesjon for nødvendig vannuttak fra Møglandsvann er Mattilsynets vurdering at råvannsbehovet for Skadeberg vannverk ivaretas ved omlegging av suppleringskilde fra Ommundsvann til Møglandsvann.

Etter Mattilsynets vurdering vil etablering av Moslandsvann som reservevannkilde med overføringsledning direkte til vannverket være et nødvendig tiltak for at vannverket skal kunne ivareta krav om leveringssikkerhet. Denne reservevannløsningen åpner i tillegg en mulighet for at denne kilden kan benyttes som en alternativ suppleringskilde. Dette forutsetter at vanntilførselen fra Moslandsvann etableres slik at vannet i en gitt situasjon også kan ledes til Skadebergvanns nedbørfelt. Reservevannkilden vil

da ikke utelukkende kunne gi råvann i en nødsituasjon ved bortfall av hovedkilden. Den kan også inngå i en løsning der vannverket, avhengig av situasjon og behov, kan styre tilgang på råvann til vannverket basert på alle de tre vannkildene i vannforsyningssystemet. En slik løsning vil bidra til økt total leveringsikkerhet i vannforsyningsystemet. Mattilsynet vil sterkt tilråde at en slik struktureringen etableres i forbindelse med prosjektet.

### **Råvannskvalitet og råvannskapasitet Tarvann.**

I henhold til Lindesnes kommunes Temaplan for vann og avløp, datert 23.09.2021, er råvannskilden Tarvann «en humusholdig innsjø. Kilden er stor og har tilstrekkelig kapasitet også i tørre perioder. Vannkvaliteten er stabil og god gjennom året, men nedbørsfeltet er en risiko da det er trafikkerte veier med tungtransport som grenser til Tarvann både i nord og sør»

Veilinje for ny E39 berører nordlige deler av nedbørfeltet for Tarvann, der den har nærføring til Fakse vann. Avrenning fra området vil isolert sett representere en mulig forurensningsrisiko for Tarvann. Ny E39 vil likevel ligge lenger fra Tarvann enn dagens E39. Eventuelle forurensningskomponenter i avrenningsvannet vil være gjenstand for nedbrytning, sedimentering, binding og fortykning ved vannets passasje gjennom nedbørfeltet. Sett i lys av nåværende veistruktur gjennom nedbørfeltet mener Mattilsynet at foreslått trasé for ny E39 vil være forsvarlig. Vår oppfatning er at faren for forurensende avrenning fra ny E39 ikke vil medføre noen økt risiko for råvannskvaliteten i Tarvann, snarere redusert.

Foreslått trasé for tilførselsveien mellom Stiland og Udland går i sin helhet gjennom nedbørfeltet til Tarvann. Tilsvarende betraktning som for ny E39 er relevant for tilførselsveien. Mattilsynets oppfatning er at den foreslåtte tilførselsveien vil være forsvarlig.

Mattilsynets vurdering er at omleggingen av E39 og etablering av tilførselsveien mellom Stiland og Udland heller ikke vil ha betydning for Tarvanns kapasitet til å levere tilstrekkelige mengder råvann til drikkevannsproduksjonen.

### **Forurensning av råvannskildene i anleggsfasen.**

Risiko for forurensende avrenning til råvannskildene vil være aktuell ved alle stadier av anleggsfasen, fra innledende fjerning av vegetasjon til ferdigstillelse av veibanen. Det vil derfor være avgjørende å sikre at anleggsgjennomføringen ikke medfører forurensning som resulterer i at vannkvaliteten blir uegnet som utgangspunkt for drikkevannproduksjon.

Aktuelle kilder til forurensning vil eksempelvis være avrenning av organisk innhold etter fjerning av vegetasjon/skog, partikulært materiale etter sprengningsarbeider, nitrogen fra sprengstoffrester og uhellsspill av drivstoff og oljeprodukter fra anleggsmaskiner. I tillegg kan forekomst av sulfidholdige bergarter i anleggsområdet være en problemstilling. Disse forurensningsfaktorene vil ha ulik negativ effekt på råvannskvaliteten både kort og noe lengre sikt.

Gjennom nedbørfeltet til **Moslandsvann** foreslås veien lagt i skjæringer og gjennom tunell i Skreheia. Etablering av skjæringer og driving av tunell vil selv om det skjer i/gjennom fjell kunne medføre forurensende avrenning til en vannforekomst. Dette som følge av at eventuelle sprekker i fjellet leder avrenning til vannforekomsten, uavhengig av overflatetopografien.

Veilinjen berører en liten del av nedbørfeltet til **Møglandsvann**, der veien går i Vråheiatunnelen. Ved anlegg av denne tunnelen vil derfor tilsvarende problemstilling for mulig forurensende avrenning som nevnt for Skreheiatunnelen være aktuell.

Foreslått traséer for ny E39 og tilførselsvei mellom Stiland og Udland gjennom nedbørfeltet til **Tarvann**, går i sin helhet i dagsone, i en kombinasjon av skjæringer og fyllinger.

«Tiltaksplan offentlig drikkevann» behandler aktuelle problemstillinger knyttet til forurensende avrenning til råvannskildene anleggsfasen og lister opp forebyggende tiltak for å forhindre forurensning, samt overvåkning av vannkvaliteten.

Mattilsynet oppfatter skisserte tiltak som dekkende for å begrense avrenning fra anleggsområdet, men vil foreslå at «bør» strykes eller erstattes med «må» i tiltaksbeskrivelsene «Avrenning fra driving av tunell bør ledes ut av nedbørsfeltet» og «Avrenning fra generelt anleggsarbeid bør ledes ut av nedbørsfeltet».

Det vil også være viktig at overvåkningsprogrammet for vannkvaliteten råvannskildene fastsettes med en frekvens for prøveuttak som sikrer at eventuell forurensning fra anlegget fanges opp tidlig nok til at avbøtende tiltak kan iverksettes.

### **Forurensning av råvannskildene i driftsfasen.**

Avrenning av forurensende veivann/vaskevann vil være en forurensningsfaktor i driftsfasen. Overvann fra vei inneholder en rekke forskjellige forurensninger. De viktigste er partikler (suspendert stoff), næringsalter, veisalt, tungmetaller, oljerester og organiske mikroforurensninger (PAH m. fl.). Disse vil ved utslipp til vann ha ulike effekter i resipienten. Suspendert stoff, tungmetaller, organiske miljøgifter og næringsalter vil kunne ha akkumulert effekt, m.a.o. slik at de negative konsekvensene vil framkomme over år. (Jf. Statens vegvesens rapporter nr. 295 – Vannbeskyttelse i vegplanlegging og vegbygging.) I tillegg til disse forurensningselementene har mikroplast fra vei- og dekkslitasje i senere tid blitt identifisert som en forurensningsfaktor fra vei til vannforekomster. Dagens kunnskap mhp. konsekvensene av mikroplast i drikkevann for mennesker er usikker.

Med forventede klimaprognoser med økning i nedbør vil vannforekomstene bli mer utsatt for avrenning med innhold av både biologiske, kjemiske og fysiske komponenter. Denne økningen vil på sikt kunne påvirke råvannskvaliteten i drikkevannskilder og potensielt resultere i konsekvenser for vannbehandlingen. Det må også tas med i vurderingen at framtidig klimautvikling, med mulighet for økt temperatur og mer vind, kan påvirke de hydrologiske forholdene i vannkilden. Forutsetningene for etablert sprangsjikt i vannkilden kan endres. Det kan medføre lengre og oftere perioder med sirkulasjon av vannmasser fra overflaten til dypere vannlag. Råvannsinntak under normalt sprangsjiktet vil ikke ha samme beskyttende effekt. Også i dette perspektivet vil det være viktig i størst mulig grad beskytte vannkildene mot forurensning.

Der veilinen berører nedbørsfeltene til drikkevannskildene viser «Tiltaksplan offentlig drikkevann» til tekniske løsninger i og langs veibanen for oppsamling, bortledning og rensing av veivann før utslipp til resipienter utenfor nedbørsfeltene.

Generelt vil funksjonen og effekten til slike løsninger avhenge av flere faktorer. Eksempelvis dersom pumper inngår, vil de være avhengig av strømforsyning. Ved ekstreme nedbørsmengder, som det forventes mer av i framtiden, vil funksjonen være helt avhengig av at totalkapasiteten ikke overskrides. Det vil derfor være gitte forutsetninger for at tekniske løsninger skal virke etter intensjonen til enhver tid, og derav vil de være heftet med en viss usikkerhet. Erfaringer fra liknende veiprosjekter i andre deler av landet har likevel vist at denne type løsninger har fungert tilfredsstillende.

Uavhengig av om veien anlegges på fylling, i skjæring eller gjennom tunnel vil det være vesentlig å hindre sprut av forurensende veivann til sideareal med avrenning til drikkevannskilder. Med hensyn på forurensningsrisiko er Mattilsynets vurdering er at det ikke noen vesentlig prinsipiell forskjell på om veien går i dype nok skjæringer til å hindre direkte forurensning av arealene utenfor veibanen eller går gjennom tunnel.

«Tiltaksplan offentlig drikkevann» behandler aktuelle problemstillinger knyttet til forurensende avrenning til råvannskildene i driftsfasen og lister opp forebyggende tiltak for å forhindre forurensning, samt overvåkning av vannkvaliteten.



Mattilsynet oppfatter skisserte tiltak som dekkende for å forhindre avrenning fra veien. I denne sammenhengen vil Mattilsynet likevel vise til beskrivelsen «*Ved nærmere detaljering av linja kan det ved behov være aktuelt å forsterke lav skjæring mot Hagelandstjønna med voll eller støyskjerm*». (Jf. «*Tiltaksplan offentlig drikkevann, 5.1 Moslandsvatn*».) Mattilsynet mener det vil være nødvendig at denne skjæringen etableres med stor nok høyde til å forhindre direkte vannsprut fra biltrafikk eller drift av veien til nedbørfeltet. Dette for å unngå forurensende avrenning til Moslandsvann.

Tilsvarende som for anleggsfasen vil være viktig at overvåkningsprogrammet for vannkvaliteten råvannskildene fastsettes med en frekvens for prøveuttak som sikrer at eventuell forurensing fra veien fanges opp tidlig nok til at avbøtende tiltak kan iverksettes.

### **Konklusjon:**

Etter Mattilsynets vurdering er hensynet til kommunal drikkevannsforsyning i det alt vesentlige ivaretatt gjennom planbeskrivelsen, reguleringsbestemmelser og underliggende temaplaner for detaljreguleringen. Mattilsynet forventer at våre innspill til enkelte punkter blir fulgt opp i det videre arbeidet.

### **Privat vannforsyning:**

Veilinjen går gjennom områder med privat drikkevannsforsyning.

Ved gjennomføring av veiprojektet må det sikres at den del av befolkningen som ikke er tilknyttet kommunal drikkevannsforsyning opprettholder tilgang på nok og trygt drikkevann både i anleggsfasen og i driftsfasen.

Dette innebærer at privat vannforsyning i planområdet må kartlegges, negative konsekvenser av anleggs- og driftsfasen utredes og avbøtende tiltak for å sikre drikkevannsforsyningen må identifiseres og fastsettes før gjennomføring av veiprojektet.

«Tiltaksplan for privat drikkevannsforsyning» behandler kartlegging av privat vannforsyning og vurdering av aktuelle problemstillinger knyttet til forurensende avrenning til brønner og kildene i anleggs- og driftsfase.

For flere av vannforsyningssystemene er det knyttet kommentarer som «*Disse brønnene bør ikke brukes til drikkevann i anleggsperioden*» og «*Det må gjøres en vurdering av hvordan denne brønnen skal erstattes*». Etter vår oppfatning vil det være vesentlig å avklare hvordan drikkevannstilgangen skal erstattes midlertidig eller på permanent basis før anleggsarbeidet igangsettes, jf. også rekkefølgebestemmelsene punkt 5.1

Tiltaksplanen viser til kartlegging av privat vannforsyning innenfor plangrensen og innen 200 meter utenfor forslag til veitrasé. Mattilsynet vil påpeke mulighet for at privat vannforsyning utenfor denne avstanden også kan bli påvirket av veiprojektet. Forurensende avrenning til en brønn/overflatekilde kan skje over relativt store avstander ved rask vanntransport via en bekk eller gjennom sprekker i fjell. Vi forutsetter derfor at dersom det påvises negativ påvirkning for private vannforsynings-systemer utenfor kartleggingsområdet, vil disse også bli ivaretatt.

### **Konklusjon:**

Etter Mattilsynets vurdering er hensynet til privat vannforsyning i det alt vesentlige ivaretatt gjennom planbeskrivelsen, reguleringsbestemmelser og underliggende temaplaner for detaljreguleringen. Mattilsynet forventer at våre innspill til enkelte punkter blir fulgt opp i det videre arbeidet.

## MATTILSYNETS INNSPILL KNYTTET TIL PLANTEHELSE.

Relevant regelverk:

Mattilsynet forvalter plantehelseforskriften (Forskrift om planter og tiltak mot planteskadegjørere FOR-2000-12-01-1333.) Forskriften har som formål bl.a. å hindre introduksjon og spredning av planteskadegjørere.

### **Planteskadegjørere.**

Veilinen berører landbrukseiendommer og det vil være aktuelt med flytting av jordmasser i anleggsgjennomføringen, herunder omdisponering av matjord.

Uønsket spredning av planteskadegjørere kan skje både med jordmasser som flyttes og med maskiner med rester av jord, frø og planter. Faren for spredning er størst fra områder med tidligere eller nåværende dyrka mark.

Alle som er ansvarlig for eller utfører bygge- og anleggsvirksomhet, har ansvar for å hindre at alvorlige planteskadegjørere spres fra en eiendom.

Matjordplanen viser til at matjord skal sjekkes for planteskadegjørere før den blandes med annen matjord og at flytting av matjord ikke skal gjennomføres før det er godkjent av Mattilsynet.

Miljøoppfølgingsplanen viser til krav om tiltaksplaner for hvordan totalentreprenør skal unngå spredning av eventuelle planteskadegjørende organismer og at det skal gjennomføres kartlegging av planteskadegjørende organismer på landbrukseiendommer før anleggsarbeid starter.

I denne sammenheng vil Mattilsynet i tillegg peke på spredningsfaren med anleggsmaskiner dersom disse brukes på arealer med forekomst av planteskadegjørere og seinere flyttes til andre områder. For slike situasjoner vil det derfor være viktig at det fastsettes krav om rutiner for reingjøring av anleggsmaskiner.

### **Konklusjon:**

Etter Mattilsynets vurdering er hensynet til å hindre spredning av planteskadegjørere i planområdet i det alt vesentlige ivaretatt gjennom planbeskrivelsen, reguleringsbestemmelser og underliggende temaplaner for detaljreguleringen. Mattilsynet forventer at våre innspill til enkelte punkter blir fulgt opp i det videre arbeidet.

Med hilsen

Nina Vehus  
Avdelingssjef  
Mattilsynet, Region Sør og Vest  
Avdeling Agder

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



**Direktoratet for mineralforvaltning**  
med Bergmesteren for Svalbard

SWECO Norge AS  
Postboks 80 Skøyen  
0212 OSLO

Dato: 15.12.2021  
Vår ref: 20/04043-7  
Deres ref:

## Uttalelse til forslag til detaljregulering for E39 Mandal – Lyngdal øst ut på høring og til offentlig ettersyn - Strekningen som ligger i Lindesnes kommune

### POST- OG BESØKSADRESSE

Ladebekken 50  
7066 Trondheim

**TELEFON** + 47 73 90 46 00

**E-POST** [post@dirmin.no](mailto:post@dirmin.no)

**WEB** [www.dirmin.no](http://www.dirmin.no)

**GIRO** 7694.05.05883

**SWIFT** DNBANOKK

**IBAN** NO5376940505883

**ORG\_NR.** NO 974 760 282

**SVALBARDKONTOR**

**TELEFON** +47 79 02 12 92

Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard (DMF) viser til ovennevnte sak, datert 5. november 2021.

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

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

### Om planen

Forslag til reguleringsplan for E39 Mandal – Lyngdal øst legges ut på høring og offentlig ettersyn. Dette gjelder strekningen som ligger i Lindesnes kommune.

### Uttalelse fra DMF

DMF ga uttalelser uten merknad til varsel om oppstart av planen 11.12.2020, samt høring og offentlig ettersyn av planen 09.07.2021. Det har ikke kommet til nye registreringer av mineralske ressurser eller bergrettigheter i området siden vår uttalelse. DMF har dermed ikke merknader til høring og offentlig ettersyn reguleringsplan for E39 Mandal – Lyngdal øst – Strekningen som ligger i Lindesnes kommune.

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



Vennlig hilsen

Dragana Beric Skjøstad  
seksjonssjef

Kristine Stenvik  
rådgiver

*Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer.*  
Saksbehandler: Kristine Stenvik

Mottakere:

Lindesnes kommune  
SWECO Norge AS

Nordre Heddeland 26,  
Postboks 80 Skøyen

4534 Marnardal  
0212 OSLO

## Høringsinnspill til detaljregulering ny E39 Mandal Øst – Herdalen

Nye Veier ved prosjektleder Håkon Lohne

SWECO v/ utbyggingssjef Vidar Stormark og rådgiver Karl Arne Hollingsholm

Kopi: Lindesnes kommune, v/rådmann og planavdelingen

Vedr.: Detaljplan for ny E-39 gjennom Lindesnes kommune fra Mandalselva til Herdalen.

*Merknadene gjelder vilt/fauna passasje på strekningen Mandalselva til Hageland.*

Viser til tidligere innspill fra Haddeland Jaktlag til utvalg for drift og forvaltning i Lindesnes kommune, samt høringsinnspill fra Mandal Vest hjortevilt vald v/Gunnar Helliesen og Holum Skogeigarlag v/Hans Stusvik.

Viser også til privat høringsinnspill fra Bent Johan Kjær og Gerd Solem.

Haddeland Jaktlag er sterkt bekymret for den frie bevegelse av hjortevilt på tvers av ny e-39 gjennom Lindesnes kommune på strekningen Mandalselva -Vrå. På denne strekningen ferdes svært mye hjort, elg og rådyr, og spesielt vil opprettholdelse av elge- og hjorte-bestanden på begge sider av veitraseen være en svært sårbar og kritisk ressurs som veiprosjekteringen må ta hensyn til.

Som lokalkjente jegere og jord- og skogbrukere kjenner vi både terreng og vilt tråkk svært godt! Vår samlede lange erfaring tilsier at det ferdes langt mer vilt langs disse strekkene enn det som er registret i tilfeldig utplasserte viltkamera og befaringer av innleide viltkasperter.

Vi er svært skeptiske til de konklusjoner NV/SWECO har trukket mhp effekten av de viltpassasjer som er foreslått.

**1: Skreheiattunnelen** legger ikke tilstrekkelig til rette for at vilt kan passere over tunnelen. Terreng er altfor bratt og koples ikke sammen med noen naturlig viltkorridor eller opparbeidet vilttråkk. Her må det derfor legges ned arbeid for å opparbeide nye viltkorridorer på begge sider av motorveien for at dette skal kunne fungere. Den beste løsning ville avgjort være lang tunnel.

**2. Djupedalen.** Her skal terreng heves 20 m og det legges opp til en multifunksjonell løsning med lokal vei, tur-vei, bekkefar og vilttråkk i samme passasje. Det kan nok fungere for tamme husdyr, men det er ingen skjulesteder i terreng som viltet naturlig vil benytte seg av for å føle trygghet for å passere. Dette må i så fall legges inn i prosjektet. Slik det er skissert nå, vil dyrene måtte gå over åpne lender eksponert for vei og bebyggelse på begge sider, og det vil føre til at viltet heller skygger unna og returner til der de kom fra.

**3. Undal.** Her gjelder samme argumentasjon som over. Det planlegges en multifunksjonsløsning, og terreng blir kunstig bygget om, her også med et inngjerdet filtreringsbasseng, som dyrene må vandre rundt før de finner passasjen, som de da skal dele med biler og annen menneskelig ferdsel.

NV argumenter med at dette blir en tilstrekkelig løsning som skal dekke hele Slettheia/Nordskogen og gjøre viltovergang her overflødig. De vil «legge til rette» for at passasjen blir stor nok. Dette er en SVÆRT UTYDELIG uttalelse, med STOR fare for å bli minimalisert. Det må en SVÆRT STOR forbedring på undergang/kulvert løsningen for at det skal fungere. Åpningen må utvides betydelig mot øst,

forbi filtreringsbassenget slik at dyrene kan passere uforstyrret på sørøst siden av bassenget, mens bil og gang passering skjer på nordvest siden av bassenget.

Når dette er sagt, kan det ikke understrekes nok at den beste løsningen er en viltovergang i Nordskogen/Slettheia, som kan legges der det likevel er planlagt høye skjæringer. Der vil det enkelt og rimelig kunne legges en bro over, som vil ha en langt lavere kostnad enn den det vises til ved Døle bru i argumentasjonen fra NV.

Haddeland jaktlag vil med dette innspillet utfordre NV/SWECO til å gå kritisk gjennom de planlagte viltpassasjer på nytt, og vurdere det opp mot oppdragsdokumentet som setter klare krav til å bevare naturmangfold og miljø.

Mandal 18.12.21

For Haddeland Jaktlag

Jan Henrik Rosland , leder

## **HOLUM OG MANDAL SKOGEIERLAG OG STORVALET MANDAL/LINDESNES**

Stusvik 41, 4516 Mandal

Sweco Norge AS v/Marius Fiskevold

Boks 80 Skøyen, 0212 Oslo

• epost: [E39ML@sweco.no](mailto:E39ML@sweco.no)

### **INNSPILL TIL DETALJREGULERING E-39 MANDAL-LYNGDAL**

Vi ønsker å støtte opp om og videreformidle innspill vi har fått av grunneier og jegere til detaljplanen for E-39 Mandalskrysset – Lyngdal.

#### ***TIDLIGERE INNSPILL TIL PLANEN***

*Ved gjennomføring av de tiltak som er nevnt over (Sveco rapport) vil mye være ivaretatt. Det er imidlertid noe usikkerhet hos grunneiere og rapport om enkelte vilttrekk over*

- ***Nordskogen:*** Det er svært langt fra Mandalelva til Djubedalen - som ikke får noen viltkryssninger. Det er et større skogsområde syd for traseen, med lite bebyggelse. Her er et kjent vilttrekk blant grunneiere og jegere som ikke synes ivaretatt i rapporten. Dette bør utredes nærmere og viltkryss sterkt vurderes.
- ***Gjennom Skreheia og Vråheia*** er det foretrukket å anlegge E-39 i tunnel, det vil ha flere positive effekter og vil bidra til trekkmuligheter for vilt. Vi har fått opplyst at det er to alternative tunneltraseer gjennom Vråheia. Om det sørligste alternativet benyttes, vil det sikre passasje for viltet langs Vråvannet, før viltet da kan krysse selve traseen via tunnel taket .
- ***Skoftedalen – Valleråsen,*** Her er det viktig å få til en god løsning da det fra vår side er et kjent trekk med mye dyr. Det er viktig at det søkes løsninger som ivaretar dette behovet.
- ***Store Faksevann/Svarttjern,*** dette er et kjent og viktig trekk for hjortevilt som skal syddover til Lindesneshalvøya. Her må det søkes en løsning som ivaretar dette, og som ikke nytt kryss på Udland vil ødelegge for.

***Det bør også vurderes om viltkryssene og deres plassering kan ivaretar både elg og hjort, da det hevdes at disse dyrene trekker gjennom terrenget forskjellig.***

[Velg dato]

Holum og Mandal skogeierlag og StorValet Mandal/Lindesnes  
**Hjortebestanden er i vekst og det er også tilfelle for elg. Etter en meget sterk beskatning og lite elg er det blant grunneiere og jegere et sterkt inntrykk av at bestanden er i vekst og må ivaretas i den videre planleggingen av E - 39**

## **SUPPLERENDE INNSPILL**

### **Nordskogen:**

**Her har det vært et ønske om en viltovergang, dette er i utlagt plan fra Nye Veier ivaretatt med en kombinert viltundergang/ vei til Undal. Det bør kvalitetssikres om topografi er slik at trekkene for fremtiden er gode. En romslig undergang er også viktig ved en slik kombinasjonsløsning. Om ikke disse aspektene ivaretas må det vurderes en overgang nærmere elva.**

### **Skreheia og Vråheia**

**Disse 2 tunnelene bør gi viltet gode muligheter for kryssing av traseen. Det stilles likevel spørsmål om de tilstøtende arealer over tunnelen er mulig å forsere for storvilt og om tunnelene er plassert slik at det blir naturlige vilttråkk over disse. Dette bør kvalitetssikres i det videre arbeidet. Evt tiltak må iverksettes. F. eks ved overganger ved tunnelinnslag.**

### **Blørstad**

**Svært positivt med planlagt viltovergang.**

### **Skofte dalen Valleråsen**

**Her er vi svært usikker på om den planlagte undergangen i Skofte dalen vil ivareta behovet pga utformingen og plassering høyt i fyllingen. Det er et viktig område i vilt og tur sammenheng og bør sikres med tiltak som vi er sikre på virker. Det er ønskelig å se på hvordan dette kan ivaretas på en bedre måte. Det bør vurderes om en overgang ved fjellskjæring øst for Skofte dalen. Dette bør utredes nærmere.**

**For Holum og Mandal skogeierlag og Storvaldet Lindesnes**

**Hans Seyffarth Stusvik og Konrad Grimestad (s)**

**Stusvik 41, 4516 Mandal**



Nye Veier AS  
4608 Kristiansand

Agder, 10. desember 2021

## **Vedr. Forslag til detaljregulering for E39 Mandal – Lyngdal øst. Deres brev datert 11. november 2021**

### **Bruk av jord i veiskråninger.**

Vi viser til ovennevnte områdereguleringsplan som ligger ute for innspill.

Jordvern Agder er en nystartet organisasjon i Agder, med tilknytning til den nasjonale organisasjonen Jordvern Norge.

Jordvern Agder har følgende formålsparagraf:

*Jordvern Agder er en partipolitisk uavhengig interesseorganisasjon.  
Jordvern Agder skal gjennom handling og målretta informasjonsarbeid mot media, politikere og opinionen søke å samle bred forståelse og støtte for nødvendigheten av et sterkt jordvern i Agder.  
I dette arbeidet er det viktig å understreke jordvernets betydning som en bred samfunnsak.  
Jordvern Agder krever at utbygging skal skje på andre arealer enn dyrka mark.*

Ved store veiprojekter som Kristiansand/Mandal har vi lagt merke til at praksis har vært at store mengder dyrket jord er planert ut i veiskråninger direkte på veifyllinger. Dette må være feil utnyttelse av en knapphetsressurs.

Kun 3% av Norges landareal er dyrket mark og bare 1% kan brukes til å dyrke matkorn. Resten av dyrket areal er best egnet for grasdyrking. Regjeringen har derfor vedtatt å innskjerpe jordvernet og styrke selvforsyningsgraden av mat. Det pålegger derfor alle samfunnsaktører å ta hensyn til dette i planleggingen. I den forbindelse arbeider Jordvern Norge med at det må utarbeides en egen forskrift for jordflytting.

I den forbindelse vil vi foreslå at:

1. Matjord og myrjord, undergrunns jord og skogsjord må lagres adskilt for videre bruk og at matjordene må ha et spesielt vern for bruk til kun videre matproduksjon.
2. Kostnaden med transport av jord må fordeles slik at det vil lønne seg å bruke denne til ny matproduksjon.

For å redusere bruken av jord på veifyllinger er det mange muligheter.

Et godt alternativ kan være å bruke flis fra skogsvirke til underlag. Det er normalt store mengder trevirke som ikke er brukbart til sagtømmer som passer godt og som er på veglinja. Undergrunns jord eller skogsjord kan brukes oppå. Det vil da passe meget godt å anlegge blomstereng som krever kun et tynt jordlag. Dette vil ta seg meget pent ut for veifarende og kreve lite vedlikehold. Det vil også være veldig positivt for bier og andre insekter. Kostnaden med blomstereng frø er veldig høy, men vi vil foreslå en egen frøblanding fra Felleskjøpet: «SPIRE Insektsvenn». Den har følgende innhold:

50% rødsvingel  
5% engkvein  
10% rødkløver

10% hvitkløver  
10% blodkløver  
15% honningurt

Denne blandingen koster bare i underkant av kr. 300 i såvare pr da. Hvis det er ønskelig med en større blomsterinnblanding kan også det vurderes.

Jeg har nær kontakt med Norsk Landbruksrådgivning Agder om dette og de vil gjerne bidra med mer fagkunnskap eller forskning for å finne gode løsninger både på bruk av jord og såvarer i forbindelse med veiskråninger.

Med hilsen

Jordvern Agder

Gunnar Hangeland, leder

C.C: Jordvern Norge v/Olaf Gjedrem

## HØRINGSINNSPILL TIL DETALGREGULERINGEN AV E39 Mandal- Lyngdal øst

### Lindesnes SV

Lindesnes SV ønsker å gi innspill til Nye Veiers (NV) planforslag for strekningen Mandalselva – Blørstad. Våre innspill handler først og fremst om forslagene knyttet til tunnel-løsningene i Skreheia og Vråheia og viltpassasjer, og konsekvenser disse vil ha for drikkevann, myrer, bebyggelse, land- og skogbruk, kulturlandskap, vilt og friluftsliv.

### Tunnel i Skreheia/drikkevann og

NVs forslag om kort tunnell med planlagte innslagspunkt i Skreheia gir oss en åpen veistrekning i nedslagsfeltet til Moslandsvann, som planlegges til å bli kommunens framtidige og avgjørende viktige suppleringsvannkilde. Etablering av ulike oppsamlingsløsninger for overflatevann kan ikke garantere for forurensning i nedbørsfeltet, en konklusjon rådmannen/vannfaglig ansvarlig også konkluderte med i sin vurdering til utvalg for Drift og Forvaltnings møte 19.10.21. Rådmannens anbefaling var klar, ut fra et føre var-prinsipp så bør det bygges lang tunnel i Skreheia.

02.12.21 behandlet kommunestyret Temaplan for vann og avløp i Lindesnes kommune. Her kommer det fram at vannforsyningen i kommunen er sårbar fordi alle vannforsyningssystemene mangler alternativ vannforsyning (redundans i vannforsyningen) ut over opplagret bassengvolum (36 timer). Det er bare Vigmostad vannforsyningssystem som har en tilstrekkelig reservevannkilde i Lindesnes i dag.

I planen utarbeidet av Rambøll heter det i Kap. 7.1.1 om Sadberg: «Situasjonen for dagens vannforsyning i Mandal er at Skadbergvannet har god kapasitet, men alene gir dette vannet ikke tilstrekkelige mengder råvann i tørre perioder. Det er derfor normalt at det suppleres med vann fra Ommundsvann sommerstid og i andre tørre perioder. Totalt sett har vannforsyningssystemet i dag god tilgang på råvann også i tørre perioder»

«Det er derimot ikke sikret at vannverket får tilstrekkelig kapasitet etter at byggingen av ny E-39 gjør at Ommundsvann faller ut som mulig suppleringskilde. Vannverket er i dag godkjent med eksisterende løsning for suppleringsvann. Det er ikke avklart hvordan vannforsyningssystemet skal få nødvendig suppleringsvann etter at Ommundsvannet faller ut som suppleringskilde. Dette omfatter en endring som kan være søknadspliktig til Mattilsynet, men dette er ikke avklart. De forskjellige løsningene som er forelagt, er heller ikke avklart med miljømyndighetene»

Videre om god vannkvalitet: «Råvannskvaliteten i Skadbergvann er svært god, og råvannet i Ommundsvann har i sommerhalvåret vært av en kvalitet vannbehandlingsanlegget kan håndtere. Vannforsyningssystemet leverer i dag vann med svært god kvalitet. Etter at

utbyggingen av ny E-39 er påbegynt, skal det i henhold til gjeldende planer benyttes suppleringsvann fra Møglandsvannet. Vannverket mangler vannbehandlingstrinn som sikrer godt vann i perioder der Møglandsvannet er råvannskilde»

Forslagene til nødvendig tiltak i temaplanen er mange og kostnadskrevenne.

Kort tunnel med foreslåtte innslagspunkt gir også en langt dårligere løsning mht. områdene rundt Skreheia : bebyggelse, landbruk, støy, viltpassering, kulturlandskap og friluftsområder, slik flere grunneiere har gitt innspill på gjennom hele planprosessen.

*På denne bakgrunnen oppfatter SV at lang tunnel med tilpassede innslagspunkt er det eneste sikre alternativet for å unngå forurensning av drikkevannskilden Moslandsvann og vern av bebyggelse og naturressurser i området - og som samlet sett gir den beste samfunnsøkonomiske løsningen.*

Viltpassasje mellom Djupedalen og Mandalselva

Utvalg for Drift og Forvaltning vedtok enstemmig 19.10.21 at det måtte etableres viltpassasje mellom Mandalselva og Djupedalen. Viltundergang i kulvert ved Nedre Undal slik NV foreslår, er en særdeles dårlig løsning. For det første er det ikke ønskelig med undergang. For det andre er det ikke ønskelig å etablere viltpassasje der det er annen aktivitet. For det tredje synes den tekniske løsningen med viltgjerde, sedimentbasseng og kulvert å være uheldig.

*SV oppfatter i likhet med grunneiere, jaktlag og Valdleder, at løsningen må være en viltovergang et sted mellom Mandalselva og Nedre Undal. Eksempelvis i Nordskogen.*

Tunnel i Vråheia/plassering av veistrekk på Vrå

NVs forslag til plassering av tunnel og veistrekk på Vrå gir oss en dårlig løsning mht. til natur og miljø. Tunnel i Vråheia bør forlenges noe og plasseres/trekkes lenger syd fra nordøst, slik at den bedre fanger opp muligheten for villtrekk. Dette er også et viktig tiltak for å hindre at ny E39 griper inn i viktige myrområder på Vrå og Vråvannet med sine gytebekker. Også her har grunneiere i området pekt på gode løsninger overfor NV.

*SV oppfatter at området i Vråheia representerer viktig naturverdier som må tas vare på. Det er små justeringer av veien i denne sammenhengen som må til - for å bevare viktige naturressurser i dette området bedre.*

For Lindesnes SV

Rune Engeset, lokallagsleder

Eva Hinlo, kommunestyrerepresentant

Fra: Mandal Vest Viltlag  
Gunnar Helliesen  
[gunnar.hellies@gmail.com](mailto:gunnar.hellies@gmail.com)  
40035270

Til: Sweco Norge AS  
v/ Marius Fiskevold  
[E39ML@sweco.no](mailto:E39ML@sweco.no)

Kopi til: Lindesnes Kommune og Agder fylkeskommune

[anne.kristine.lysestol@lindesnes.kommune.no](mailto:anne.kristine.lysestol@lindesnes.kommune.no)

[bard.andreas.lassen@agderfk.no](mailto:bard.andreas.lassen@agderfk.no)

## **Innspill E39 Mandal – Lyngdal øst. Fra Mandal Vest viltlag.**

### **Advarsel Stor Elgfare ved Blørstad krysset!**

Det er og har de siste 35 år vært en større tetthet av elg i området rundt Blørstad enn noen andre steder, langs den nye traséen for E 39 og E 18 gjennom hele Agder.

Erfaringer fra nytt kryss ved Tvedestrand viser at elgen har lett for å komme inn på tilførselsveier. (<https://www.nrk.no/sorlandet/vil-skremme-bort-elgen-med-nrk-p2-1.14786109>)

Når vi ser på veitraseen fra E18 og E39 fra Porsgrunn til Lyngdal, vil veien bli plassert høyere i terrenget og lenger inn i landet gjennom Lindesnes kommune enn noen andre plasser langs denne strekningen.

Dette betyr at veien går i større grad i urørt skogsterreng, som er kjernen for hjorteviltet.

Veien vil i utgangspunktet være en absolutt barriere for elg og hjort å passere.

Det er derfor svært viktig at det blir etablert tilstrekkelig med godt funksjonelle faunapassasjer i dette området.

- **Det bør plasseres en faunapassasje like øst for Blørstad krysset. Det bør sikres en god passasje for viltet langs Vråvannet bort til Vråheia.**
- **Passasjene må utformes slik at viltet, og da spesielt at elg vil ta de i bruk snarest mulig.**
- **Overgangene må etableres tidlig i anleggsfasen**
- **Overganger og tunnelinnslag må ha vuller og/eller støyskjerming mot veien**

- **Overgangene må beplantes og må fremstå som en grøntkorridor som viltet vil trekke langs**
- **Overgangene bør være bredere enn minimums anbefalinger**
- **Det må legges til rette til at viltet kan passere påkjørselsveien fra Tredal langs Storbekken ved Grimåsen**

#### **Sammenligning med lignende veitrase:**

Andelen sørlig terreng som blir avkuttet av veien i Lindesnes/Lyngdal området er fire ganger så stort som tilsvarende veiprojekt ved Bamle.

Tettheten av elg er om lag den samme ved Bamle som i området ved Blørstad. (Antall felte elg 1985-2020, Hjorteviltregisteret)

I området ved Bamle er det anlagt 10 faunapassasjer i løpet av en strekning på 16,3 km.

Langs en strekning på 25 km er det planlagt å være 11-12 faunapassasjer her i Lindesnesområdet. I tillegg er passasjene ved Bamble en del større og bredere, altså passasjer av større funksjonalitet for viltet.

**Tall som indikerer tetthet av elg langs aktuell strekning (og Bamle).** Ved å se på Felte elg i perioden 1985 – 2020, per km<sup>2</sup> (avrundet til hele tall).

Mandal Øst Viltlag	14
Haddeland	14
Blørstad	16
Skjølingstad	15
Austheia-Skarstad, Goksem	16
Roland, Ås, Stiland	14
Østbygda	5
Bamle	16

For Mandal Vest Viltlag

Gunnar Helliesen

Formann i Valdet; Mandal Vest Viltlag (Valdet for elg og hjort omkring og syd for traseen i gamle Mandal kommune).

Kilder:

Presentasjoner til Nye veier på nett av prosjektet. <https://e39mandal-lyngdal.no/>

<https://www.nyeveier.no/nyheter/nyheter/nye-e18-rugtvedt-dordal-slik-hensyntas-viltet/>

Hjorteviltregisteret: <https://hjorteviltregisteret.no/Statistikk> Har valgt Felte elg i 1985-2020 for aktuelle jaktområder. Og regnet ut antall felt pr. km<sup>2</sup> i denne perioden.

Opplysninger om areal fra Bestandsplaner og lokale jaktledere.

<https://www.nrk.no/sorlandet/vil-skremme-bort-elgen-med-nrk-p2-1.14786109>

<https://www.nrk.no/sorlandet/elg-pa-e18-1.15688137>

## Merknader til reguleringsplan for E39 – Lindesnes til Lyngdal

Vi viser til kunngjøring i Fædrelandsvennen med frist 18.12. for innspill til arealplanen. Disse merknaden er i hovedsak rettet til politikerne i Lindesnes fordi arealforvaltning er kommunenes ansvar og politikerne står fritt til å forkaste planforslaget for en ny indre trase eller endre den fremlagte for bedre miljøløsninger.

Naturvernforbundet i Agder anbefaler sterkt:

a)

å stoppe arbeidet for en ny 4 felts motorvei med fart 110 km /t i en helt ny, indre trase fra Lindesnes fram til Lyngdal med nærmest uvirkelige ødeleggelser av uerstattelig og ikke fornybart natur- og kulturlandskap alternativt

b) 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 også å få en god viltpassasje over bestående terreng.

Naturvernforbundet minner om de dramatiske miljøproblemene verden står overfor. Bygging av motorveier i Norge som ikke engang har trafikkgrunnlag for denne typen trafikkmaskiner, vil være å overse den innstendige oppfordringen verdens ledere gjennom FN har bedt alle land om: Å redusere utslipp av klimagasser, forbruket av natur og ødeleggelse av artsmangfold. I Norge har vi i høst fått framlagt ei ny rødliste (utrydningstruede arter - Miljødirektoratet) som forteller om en forverring av tilstanden i landet for en rekke arter. Den viktigste grunnen til at arter forsvinner eller blir sårbare med reduserte bestander, er i alle hovedsak ødeleggelse av leveområder. Det er konklusjonen fra FNs naturpanel og Miljødirektoratet.

Sabima foretar undersøkelser over hvordan landets kommuner arbeider med naturspørsmål. «Naturkampen» gir landets 356 kommuner en samlet poengsum basert på hvilke valg de har tatt og hvordan det går i kommunen med 13 utvalgte temaer som påvirker naturen.

<https://www.sabima.no/naturkampen-vurderingskriterier/>



I årets oversikt kommer Lindesnes og Lyngdal svært dårlig ut, blant de dårligste i landet. Det sammenfaller med det Naturvernforbundet også registrerer særlig knyttet til arealforbruk og fravær av oppmerksomhet om naturens sårbarhet og egenverdi.

Politikerne i Mandal, Lindesnes og Lyngdal vedtok enstemmig i 2015 to kommunedelplaner som Statens Vegvesen hadde utarbeidet for samme strekningen, mellom Mandal og Lyngdal, en ny E39 som i hovedsak følger eksisterende trase. Disse planene bør legges til grunn for en framtidrettet og trygg vei noe miljøutfordringene nå krever av oss og FNs ledende naturforskere. Dette vil være et virkelig «grønt skifte».

Nye verdier, ny innsikt og nye politiske signaler, gjør at den indre E-39-traseen mellom Lindesnes og Lyngdal bør underkastes en revurdering. Ett alternativ bør være en god, trafikktrygg to- og trefeltsvei med midtdeler i hovedsak langs eksisterende trasé, for å spare miljø, eiendom og økonomi.

Marsjordren fra Solbergregjeringa, med FrP som dirigent – om mest mulig firefeltsvei, raskest mulig bygd, til lavest mulig pris, er ikke lenger forsvarlig politikk. Det har vært en tvangstrøye som både Nye Veier og politikerne er i ferd med å kaste av seg, jfr. hva som skjer omkring utbyggingen av E18 mellom Tvedestrand og Kragerø, og nye signaler også fra NyeVeier for områdene Lyngdal / Kvinesdal. Det skal legges spesiell vekt på hensyn til natur, klima, samfunnsøkonomi, kostnader, bebyggelse samt trafikksikkerhet og fremkommelighet. Andre verdier skal legges til grunn noe som signalene i de nevnte eksemplene har tatt opp i seg. Det er godt nytt fordi det signaliserer at det videre arbeidet med E-18 / 39 på noen strekninger har fått en helt annen innretning.

Det som begrenser mulighetene til å oppfylle slike mål, er at politikerne ikke greier å forlate ideen om at strekningen må bygges som firefeltsvei når det finnes et svært godt alternativ.

*For at beslutningsgrunnlaget skal være best mulig og gi den videre prosessen et mest mulig demokratisk grunnlag, må politikerne kreve et alternativ med to- og trefeltsvei med midtdeler.*

Å utrede et slikt alternativ for en så lite trafikkert strekning, er ingen faglig fremmed tanke. Dette ble altså gjort i 2015 med 2 vedtatte kommunedelplaner for samme strekningen og enstemmig vedtatt av 3 kommunestyre. Når samfunnet skal bygge vei, må vi, for ikke å sløse med penger og natur,

dimensjonere veien etter trafikkgrunnlaget, det er en grunnleggende forutsetning. På den aktuelle strekningen er døgnpasseringene vesentlig under det som er veinormen nå, 12.000 biler i gjennomsnittlig døgntrafikk, såkalt ÅDT. 7500 øst for Lyngdal og 9500 øst for Vigeland – tall fra Nye Veier november 2021!

Kravet som utløser firefeltsvei, ble senket av Solberg-regjeringa i 2013 fra 15.000 ÅDT. Kravet om å bygge firefeltsvei for over 12.000 ÅDT er blant de laveste i Europa. Sverige og Finland ligger langt over, Tyskland på 25.000! Nye Veier forutsatte ved oppstart en stor trafikkvekst, men de politiske signalene nå, er såkalt nullvekst i biltrafikken av hensyn til økonomi, forbruk og miljø. Med en sammenhengende to- og trefeltsvei med midtdeler og 90 km/t fra Lindesnes til Lyngdal, i hovedsak langs eksisterende trasé («gjenbruksalternativet»), får vi en tipp topp vei, minst like sikker og like god å kjøre som en overdimensjonert firefeltsvei med 100 km/t ; god trafikkflyt, mer skånsom for miljøet, mer samfunnsøkonomisk og like rask for godstransport. Den revolusjonerende utviklingen av digitale løsninger for bilens kjøring og framveksten av elektroniske møter, vil endre, redusere trafikkbehovet, noe som er et politisk mål. Dette er en påstand, et postulat. Men den deles av mange fagfolk på vei, og det ville uansett være svært merkelig om politikerne i Lindesnes ikke er åpen for å be Nye Veier se på dette alternativet. Mesteparten av to- og trefeltsveien ligger der jo allerede, trenger utbedring, rett nok og i bunnen ligger to ferdig vedtatte kommunedelplaner.

Vi ber politikerne være sitt ansvar bevisst og bruke den makten kommunene har til å bestemme arealbruken, for den aktuelle strekningen til det Statens Vegvesen konkluderte med var den beste løsningen ( 2015).

Om politikerne i Lindesnes mot formodning ikke skulle følge Naturvernforbundets oppfordring, ber vi om at planforslaget endres med det rådmannen i Lindesnes ga faglige råd og innstilling om vedrørende tunnel gjennom Skreheia. For Moslandsvann er det skissert to alternative løsninger; kort eller lang tunnel i Skreheia. Kommunestyret i Lindesnes har tidligere vedtatt at E39 ikke skal berører nedbørsfeltet til Moslandsvannet. Dette ble fulgt opp av rådmannens innstilling til detaljreguleringsplanen, men ble nedstemt av utvalget for drift og forvaltning med minst mulig margin, 5 mot 4 stemmer! Det er kun lang tunnel som ikke berører nedbørsfeltet, og det bør kommunestyret gjøre noe med i endelig vedtak av detaljreguleringen.

Den må forlenges til 6-700 meter for derved å skjerme nedbørsfeltet til drikkevannskilden Moslandsvannet. På den måten vil det også bli en god viltovergang når viltet kan krysse motorveien på eksisterende terreng og ikke

ledes til en svært dårlig løsning gjennom en undergang, noe som er lite hensiktsmessig og svært dårlige løsninger. Når tunellen forlenges som her foreslått, vil det også medføre at den lokale melkebonden kan beholde dagens utmarksbeite samtidig med at denne løsningen gir turmuligheter over Skreheia og bevarer kulturminnene på Bjerland.

Med hilsen Peder Johan Pedersen, fylkesleder



**Naturvernforbundet**  
i Agder

Monsøya 44  
4644 Søgne

---

Fra: Jon Harald Rømteland <[jon.harald.romteland@gmail.com](mailto:jon.harald.romteland@gmail.com)>

Sendt: lørdag 18. desember 2021 19:15

Til: [E39ML@sweco.no](mailto:E39ML@sweco.no)

Kopi: Håkon Lohne <[haakon.lohne@nyeveier.no](mailto:haakon.lohne@nyeveier.no)>; Børge Støle <[borgestole78@gmail.com](mailto:borgestole78@gmail.com)>; Sven Egil Udland <[sveinud@hotmail.com](mailto:sveinud@hotmail.com)>; Veronica Kvelland <[verokvell@hotmail.com](mailto:verokvell@hotmail.com)>; Norleiv Fardal <[norfardal@gmail.com](mailto:norfardal@gmail.com)>; Jan Erik Eilertsen <[ereiler@online.no](mailto:ereiler@online.no)>; Einar Kristensen <[einarKristensen@gmail.com](mailto:einarKristensen@gmail.com)>; [steinarsalvesen55@gmail.com](mailto:steinarsalvesen55@gmail.com)

Emne: Innspill E39Mandal-Lyngdal øst. (3 vedlegg + en filmstubb)

Hei.

Vedlagt følger 4 vedlegg som viser Stensland-Sandnes jaktlag innspill til detaljplan for ny E39, datert 17.12.2021. Oversender også innspillet datert 15.01.2021 oversendt tidligere, samt beliggenhet av historiske trekkruiter for storvilt, som ble oppfordret sendt på nytt.

Som et lite apropos til det vi har fått høre, at det er dyrt å bygge viltpassasjer:

I august 2006 åpnet vi ny E39 over Kvinesheia.

Prosjektleder uttalte den dagen veien ble åpnet følgende:

*Om 20 år vil vi si at det dummeste vi gjorde for 20år siden, var å bygge tunneller med trafikk i begge kjøretretninger og kun ei malt stripe mellom kjørefeltene.*

Han fikk helt rett. D.v.s. at det tok ikke mer enn drøyt halvparten av tida han spådde, før vi innså at han kom til å få rett. Den gang sa politikerne at vi ikke hadde penger til mer.

Dersom Nye Veier nå skal spare penger på viltpassasjer, i forhold til det som er anbefalt i den omfattende viltrapporten, så er det et stort paradoks at det er penger det står på. Dersom Nye Veier avviker fra anbefalte løsninger fra det som eksperter er anbefalt, vil det gå ut over fauna, spesielt i de berørte områdene sør for den nye traséen. Men det vil også ha stor negativ betydning for Nye Veiers renommè:

Nedenfor viser utsnitt fra Nye Veiers hjemmeside

### ***CEEQUAL i E39 Mandal – Lyngdal øst***

***E39 Mandal-Lyngdal øst skal CEEQUAL sertifiseres for prosjekterings- og anleggsfasen (Design and Construction). Dette innebærer at de løsningene som prosjekteres skal ha et ekstra fokus på bærekraft sammenlignet med et vanlig prosjekt.***

Dersom Nye Veier/Sweco går på tvers av anbefalte løsninger i konsulentrapporten, vil det være meget bemerkelsesverdig. Å risikere at viltpassasjene blir underdimensjonert kan få alvorlige konsekvenser for de 14 jaktlagene på sørsiden av den nye E39, som har en naturgitt avgrensning av Audnaelva/bebyggelse i øst, og Lenefjorden i vest. Derfor vil vi med dette på det sterkeste anbefale at Sweco/Nye Veier følger opp de krav til dimensjoner av viltpassasjer slik de går fram av faunarapporten.

Dette kommer vi til å følge nøye med på i tiden som kommer.

Vennlig hilsen

Jon Harald Rømteland tel.9015 8070

(formann Stensland-Sandnes jaktlag)

 **Brunst-badegrop ved Svartetjødna.AVI**

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

Stensland 17.12.2021

## **Innspill viltpassasjer «E39 Mandal-Lyngdal øst»** -etter at detaljplan er fremlagt.

Det vises til møtet med Nye Veier/Sweco i åpen kontordag på Vigelandsstua den 24.november. Bl.a. viltpassasjer på strekningen Faksevann – Høyland ble nærmere vurdert. Det kom tydelig fram at Viltpassasjen ved Faksevann på langt nær har en utforming slik som anbefalt i Viltutredningen. Dette må rettes.

Likedan er viltpassasjen i området hvor den omstridte tilførselsveien til Udland starter, foreløpig planlagt for en bredde på 20m. (I planen kalt Stilandskrysset) Grunnen til den reduserte bredden, ble opplyst til å være at dersom der skulle komme en påkjørsel til Udland, ville 20m være tilstrekkelig. Viltutredningen viser at her bør der være en passasje med bredde på minimum 50m. Dette er det området hvor vi har registrert mest viltaktivitet på hele strekningen. Se vedlagte filmstubb fra 2018: [..\Brunst-badegrop ved Svartetjødna.AVI](#)

Se utdrag av viltrapporten i dette området, her gjengitt nedenfor:

***Området mellom Lonan og Store Faksevann er svært viktig trekkområde der det passerer et større antall dyr og der ny vei vil være en betydelig barriere for hjortevilt, andre pattedyr og utøvelse av jakt. Trekkene følger i stor grad terrenget og ved å utnytte de mulighetene dette gir, kan det lages gode faunapassasjer. Alternativer med og uten tilførselsvei er angitt.***

Skulle der mot all formodning komme en avkjørsel til Udland fra dette området, må overgang noen hundre meter lengre øst, nord for Stølevann, etableres slik som vist i Faunarapporten. Om en 20m bred passasje etableres slik som antydnet på folkemøtet i Vigelandsstua, må overgangen beskrevet ovenfor etableres nå.

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

Vennlig hilsen

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

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

Stensland 15.01.2021

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

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

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

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

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

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

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

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

Der hviler nå et stort ansvar på Sweco og Nye Veier i å finne andre løsninger for en eventuell tilførselsvei til Udland, enn fra området Svartetjødna. Konsekvensene av å redusere kvaliteten på storvilts passeringsmuligheter i forhold til anbefalte løsninger i fagrapporten, vil kunne ha store negative konsekvenser for viltet, og derved berøre svært mange grunneiere sør for den nye stamveien.

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

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

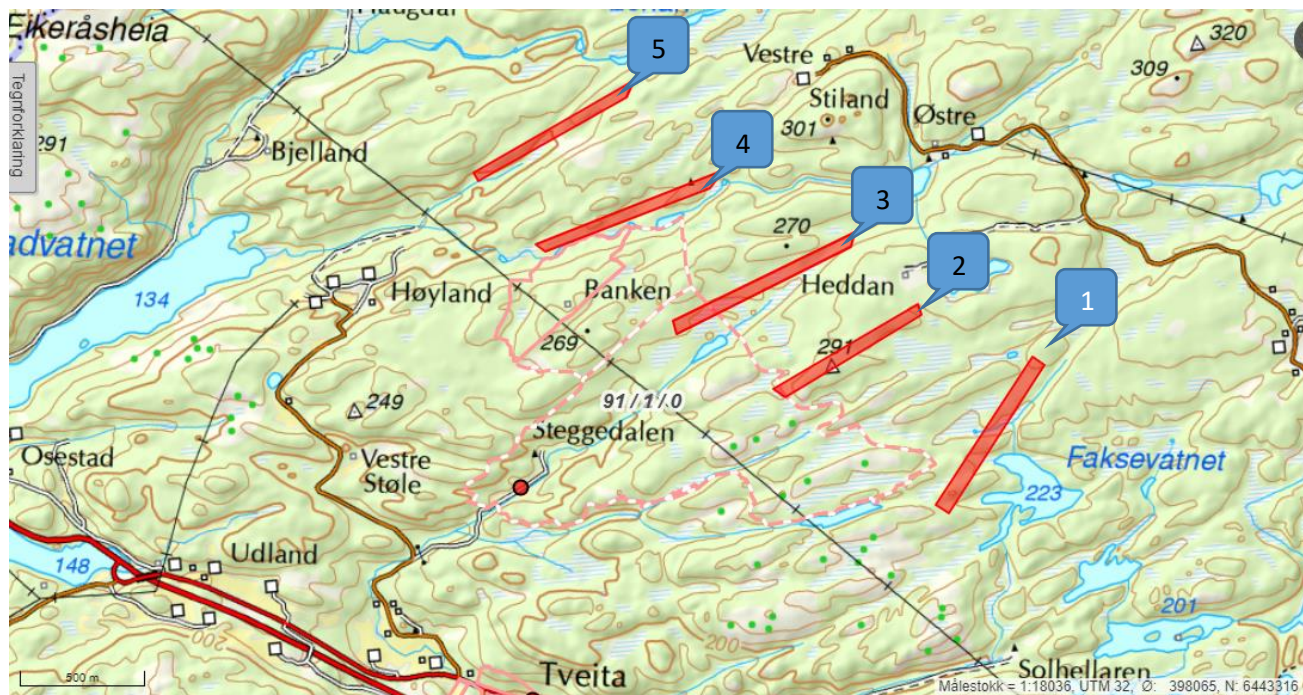
Om noe skulle være uklart, er det bare å ta kontakt.

Vennlig hilsen

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



# Historiske trekkruiter for storvilt



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

## **Behov for tiltak for de forskjellige trekkrutene:**

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

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

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

Styret i Stensland-Sandnes jaktlag v/Jon Harald Rømteland



# LINDESNES BARNE- OG UNGDOMSRÅD

## **Ungdomsrådet sin uttalelse til E39 Mandal – Lyngdal øst**

Ungdomsrådet er bekymret for hvordan drikkevannskildene er i varetatt og ber om at dette vurderes på nytt. Hvis det er tryggere å legge veien i tunell ønsker ungdomsrådet dette selv om det er en mer kostbar affære. Det er viktig å være fremtidsrettet og huske på at rent vann kanskje blir en enda mer knapp gode i fremtiden.

Ungdomsrådet er også opptatt av gode viltoverganger og sikring mot veien

På vegne av Ungdomsrådet i Lindesnes

Leder

Isak Emil Fladstad

---

Fra: Rolf Arne Holte <[rolf-arne@live.no](mailto:rolf-arne@live.no)>

Sendt: søndag 19. desember 2021 21:31

Til: [E39ML@sweco.no](mailto:E39ML@sweco.no)

Emne: Innspill til planforslaget for e39 Mandal-Lyngdal øst i Lindesnes kommune

Innspill til planforslaget e39 Mandal -Lyngdal øst i Lindesnes kommune fra Audna elva og til tunnel med Haugdal innsendt av viltvald vest Lindesnes

Vi i viltvald vest er godt fornøyd med at det blir lagt inn et vilt lokk på øversiden av Solhellerstemmen.

Med Bru ved Faksevann så bør viltpassasjen vektlegges da dette er et viktig krysningspunkt for hjorteviltet.

Siden ny e 39 skaper en barriere effekt for viltet selv med viltpassasjer så bør ikke adkomstveien fra Udland og opp til ny e39 bygges slik at den kulverten som blir bygget ved Stiland krysset kan fungere som en viltpassasje istedenfor ny adkomstvei til e39

Mvh

Rolf Arne Holte representant for viltvald vest Lindesnes

# Din E39

Nr.: 15

Navn: Viltvald Vest Lindesnes v/Rolf Arne Holte

Dato: 29.11.2021

## Innspill

Bru med Faksevatn bør ha lengst mulig spenn da dette området er et krysningssområde for hjortevilt. Spesielt området på vest siden er det mye kryssing av dyr.



---

Fra: Arne Kleiven <arnekleiven@gmail.com>  
Sendt: torsdag 9. desember 2021 15:03  
Til: E39ML@sweco.no  
Emne: Overskudd av matjord

Hei!  
Ved overskudd av matjord ønsker jeg å melde inn interesse for dette.  
Har gård med dyrka mark på Trædal.  
Gårdsnummer 331 bruksnr. 3. Denne gården blir berørt av tilførselsveien.  
Den dyrka marka har de laveste jordene og blir fortest oversvømt. Noe som ofte skjer. Kunne derfor hatt behov for å få påfyll av jord.

Mvh Arne Kleiven

## Vedr. detaljregulering av E39 Mandalselva – Skreheia.

En overordnet målsetting vedr. bygging av E39 er å finne gode løsninger som er til det beste for nålevende, og ikke minst for kommende slekter.

- 1 Forvaltningsansvar
- 2 Biologisk mangfold
- 3 Småvilt-/storviltjakt
- 4 Støytiltak
- 5 Adkomst til eiendom

### 1 Forvaltningsansvar :

Vi som er grunneiere i dette aktuelle området har et viktig forvaltningsansvar for nålevende og kommende generasjoner. Kritiske spørsmål utfordrer Nye Veier og politikere til ikke ensidig å gjøre kun økonomiske prioriteringer.

Bevaring av grønne områder vil være av stor betydning for fortsatt trivsel og sosial vekst både nå og i fremtiden. I avisen Lindesnes stod det i en artikkel at Lindesnes kommune kom nest nederst på listen om det å ta ansvar og å beskytte naturområder. Nå er det på høy tid at våre folkevalgte politikere våkner opp, tar ansvar og ikke stiller seg likegyldige til dette.

### 2 : Biologisk mangfold :

Områdene, og spesielt våtmarksområdene rundt Undalstjønna og Lilletjønna innehar viktige biotoper for bla libeller og vann-nymfer. Som nevnt i et tidligere innspill er det funnet hekkende jordugle i området rett ved Lilletjønna. Nye Veiers tenkte trase berører vann, myrer og våtmarksområder i dette området.

I et tidligere innspill har jeg også nevnt spillplass for storfugl på Stavsåsen. Det er marginalt med storfugl igjen i disse områdene, men for kort tid siden gjorde jeg sikre observasjoner av storfugl på Undalsheia, som ligger kort vei fra nevnte spillplass. AT Skog har lagt sterkere fokus på å skjerme og bevare spillplasser mot forstyrrelser og inngrep. Motorveien er planlagt nær opptil denne spillplassen. Før motorveien bygges, må det nødvendigvis foretas hogst i området. Fra spillplassen til planlagt motorvei bør det være minimum 300 m. Dette området må skjermes for inngrep som f.eks hogst, graving med mer.

Denne spillplassen må beskyttes.

### 3 : Småvilt-/storviltjakt :

Fra Mandalselva til Skreheia er det til nå bare planlagt 2 små vilt-underganger, en ved Nedre Undal og en ved Djupedal. Konsekvensutredningen for området gå klare føringer til bedre ordninger vedr. viltpassasjer. Våre politikere i Lindesnes kommune har stilt seg enstemmig bak en bedre løsning for passasjemuligheter for småvilt og storvilt i dette området.

Småvilt som rev, grevling, mår, hare med flere har vist seg å tilpasse seg ferdsel gjennom viltunderganger på en tilfredsstillende måte. Dette gjelder imidlertid ikke storvilt som elgen. Det er en kjent sak at ved andre og tilsvarende motorveiprosjekter er små viltunderganger lite benyttet av elg. Det skal store underganger til for å gi nok lysgjennomstrømming til at elgen vil benytte seg av disse. Vilt-undergangen på Nedre Undal er direkte feilplassert etter manges mening. Vi er kjent med at der er få registreringer her, noe som vi mener trolig skyldes feilplassering. Det er skuffende hvor lite interesse det har vært fra Nye Veier om lokal kunnskap vedr. dette. Dette til tross for at de gjentatte ganger har etterlyst dette

Under elgjakta fra Mandalselva til Spetland vil motorveien bli liggende i dagen slik Nye Veier har foreslått. En motorvei bygget i dagen vil skape en barriere-effekt som elgen må forholde seg til. I et tidligere innspill har jeg foreslått å legge en kort tunnel (på ca 250 m) gjennom Løeåsen. Denne tunnelen vil skape en naturlig viltpassasje for både småvilt og storvilt. Elgen bruker i dag naturlig nok begge sider av planlagt motorvei, og da spesielt i brunsttiden om høsten. En naturlig viltkorridor, som en tunnel her vil gi, vil ikke bare være viktig for viltet, men også for utøvelse av jakt, og spesielt for elgjakt. I mangel av lang tunnel ved Skreheia, bør det klart bygges tunnel her (Løeåsen). Mellom Kristiansand og Lillesand er det bygget mange og til dels små tunneller. På strekningen Mandalselva til Skreheia er det ikke planlagt noen så langt.

#### 4 Støytiltak :

Nye Veiers tenkte veilinje berører flere hus og hytter vedr. støy. I noen tilfeller er det skissert konkrete støytiltak, ved f.eks. krysning av Djupedalen, Laustø og Stiland. Flere av disse områdene ligger i gul sone, dvs. 55 – 60 dB. Ved Øvre Undal er veien tegnet inn 27,9 m fra kantlinje, det er ikke planlagt noen form for støydemping til tross for at det her er beregnet en støy på over 70 dB.

Dette er ikke akseptabelt!

#### 5 Adkomst til eiendom :

Nye Veier foreslår ny adkomst til Øvre Undal via Nedre Undal. Dette betyr at eiendommen blir delt i to. Krysning av vei til Øvre Undal er planlagt på en betydelig fylling som også beslaglegger dyrket mark. Den beslaglegger også en viktig veltplass for tømmer. 3 tinglyste hyttetomter har veirett og parkeringsrett ved avkjørsel til Laustøvollen. For å skjerme velteplass og dyrket mark er det nødvendig å flytte ny motorvei minimum 50 m lenger sør, som da må krysse dagens vei ved bro eller kulvert. En stenging av nåværende vei fra Kjær til Øvre Undal vil medføre en betydelig verdiforringelse av eiendommen både pga. adkomst til hus og eiendom, og fordi det også sterkt vil begrense muligheten til å få ut tømmer, ved, mm. fra skogen og eiendommen. Konsekvensene av å stenge veien til Øvre Undal må bli en ny velteplass for tømmer ved Østre Kjær. Det må også bygges en ny driftevei fra Østre kjær til min skog ved Torvmyra. Ved stenging av veien til Øvre Undal vil dette området ellers bli isolert og utilgjengelig. Eiendommen på gnr. 119/4 er tredelt. Den tredje teigen ligger ved Undalstjønna og Lilletjønna. Tidligere har tømmeret vært driftet ut og lagt på velteplass på Nedre Undal. Etter Nye Veiers forslag vil dette ikke nå lenger være mulig. Ny velteplass og lasteplass for tømmerbil må opprettes for å fortsatt kunne ta ut tømmer fra denne teig. Plassering av dette ved sedimentasjonsbassenget vil være en god løsning.

Gnr 119, bnr 4 og gnr 120 bnr 2 er slått sammen til en enhet.

Jeg kan ikke akseptere at eiendommen forringes pga. manglende løsninger mht bla. forringet infrastruktur, manglende støytiltak ved bolig, forringelse av drikkevannskilde og redusert adkomst til deler av eiendommen.

Arne Kvåle  
Emilies vei 8a  
4515 Mandal

---

Fra: Arne Landsverk <[arnelandsverk@icloud.com](mailto:arnelandsverk@icloud.com)>

Sendt: fredag 31. desember 2021 17:17

Til: Post <[post@nyeveier.no](mailto:post@nyeveier.no)>

Emne: Overskudd av matjord

Hei.

Lindesnes og Mandal småbruker lag har sent ut at vi må melde vår interesse i forhold til overskudd av matjord. Jeg er interesert i mest mulig jord og tipp plasser lager vi fort. Det er mye arealer her på Vestre-Håland som trenger jord.

MVH  
Arne Landsverk  
Mob 91364620  
Landsverk Drift  
Gjervolstasdveien 289  
4517 Mandal  
Gnr 55 Bnr 2



---

Fra: Bente Ellingsen <[benteelling@hotmail.com](mailto:benteelling@hotmail.com)>

Sendt: onsdag 15. desember 2021 12:02

Til: [E39ML@sweco.no](mailto:E39ML@sweco.no)

Emne: Støyutredning

Hei ! Vi ønsker å få tilsendt støyutredning i hht.T-14-42 på vår eiendom 338/9 (Mandalsveien 1959) i Lindesnes kommune

Mvh.Arvid Ellingsen

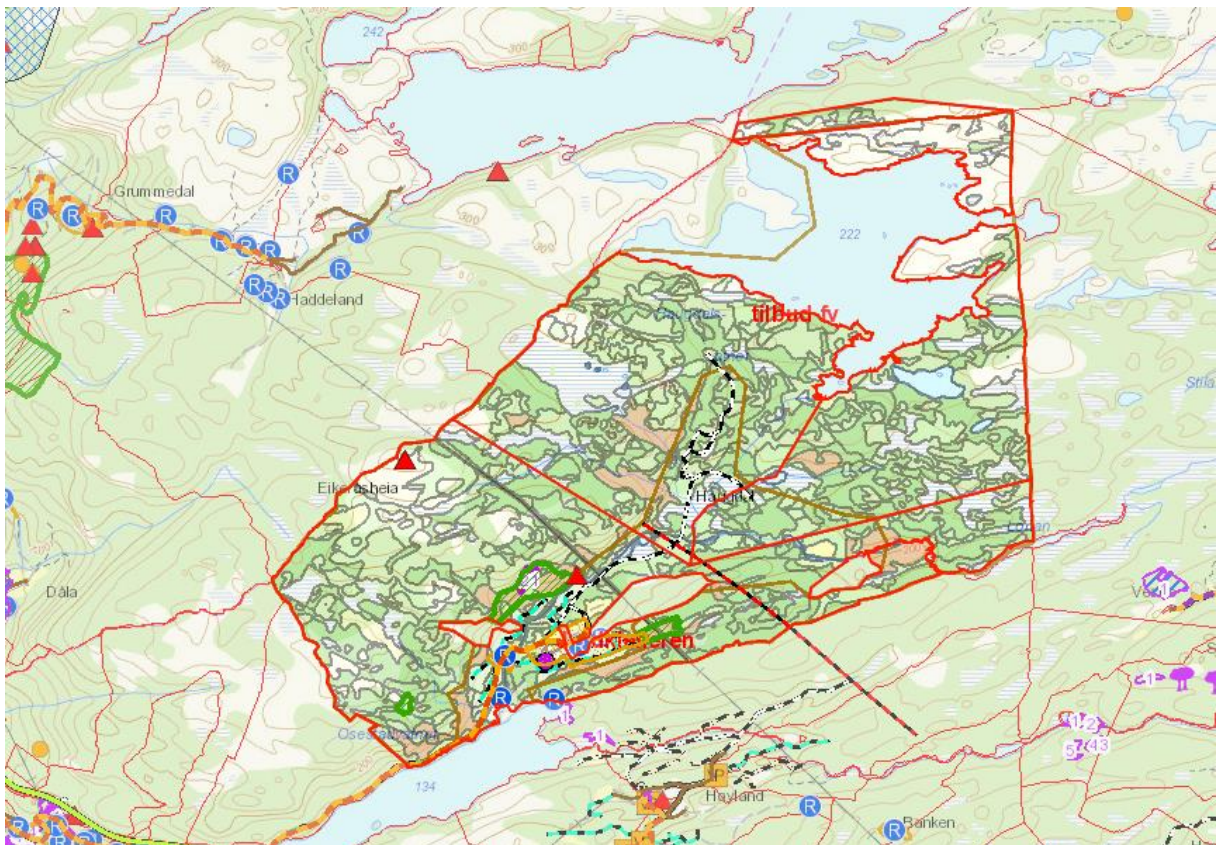
Nye Veier AS

Epost: E39ML@sweco.no

## Høringsuttalelse detaljregulering for E39 Mandal – Lyngdal øst

Viser til høringsbrev, datert 05.11.21, til forslag til detaljregulering for E39 Mandal-Lyngdal Øst

Gnr. 387 Bnr 1 Bjelland) og Gnr 388 Bnr 1, (Haugedal) i Lindesnes kommune, eid av Karsten Skovly, vil få eiendommen delt av ny trasee. Eiendommen har til nå vært på totalt 3440 daa, og på grunn av stort, sammenhengende areal godt arrondert i forhold til jakt. Det har vært tatt ut en del tømmer på eiendommen, og foryngelse av arealene har blitt satt noe på vent, med tanke på plassering av endelig trase



På vegne av skogeier vil vi komme med to merknader:

### Tilgjengelighet

Etter det vi oppfatter vil dagens vei langs Osestadvannet oppgraderes, og bli en viktig anleggsvei i byggefase. I planbeskrivelsen Figur 3-28, vises en vei parallell med E39 i østgående retning. Det er ikke ønskelig med dette som en permanent gjennomgangsvei. Dagens vei til Haugedall og Bjelland er bomvei. Det er heller ikke ønskelig med økt trafikkbelastning på denne veien, etter at byggetiden er over

### Erstatningsareal

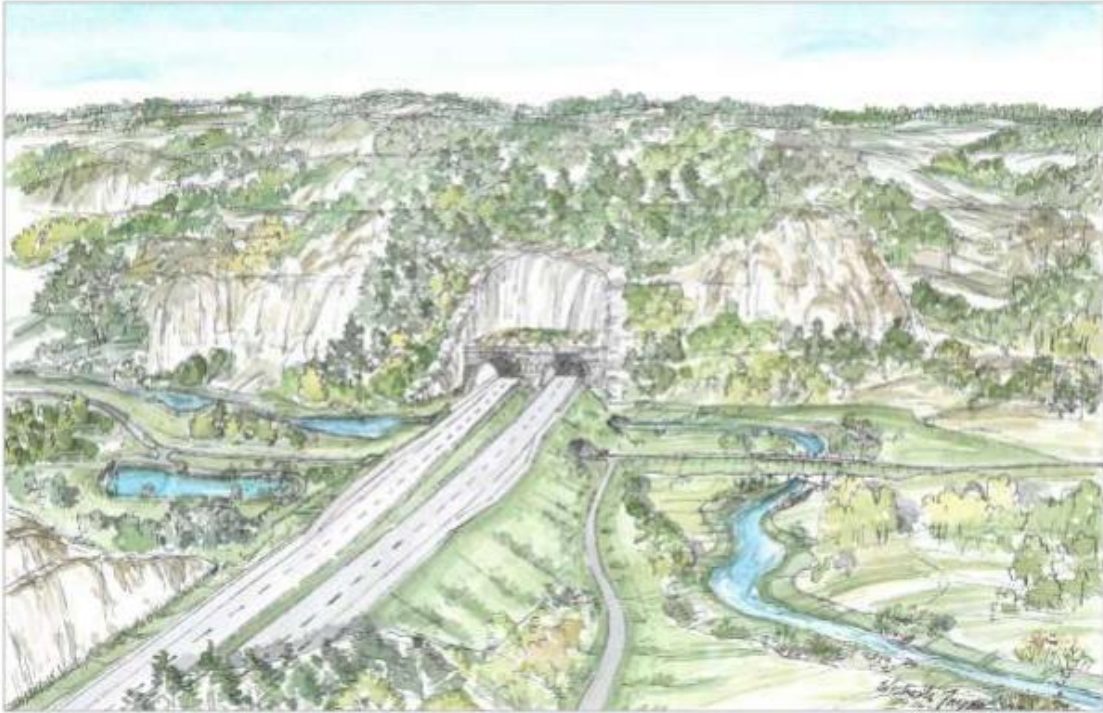
Det er ønskelig å få tilbud om erstatningsareal som en del av oppgjøret i forbindelse med grunnervrevet. Ut i fra grunneieres interesse bør erstaningsarealer være tilgrensende til dagens eiendom.

### Dyrka mark- opprettholdelse av dagens-samt mulig utvidelse:

Viser til til Epsost fra Karsten Skovly14/12. Som nevnt forventes det at eiendommens samla dyrka areal opprettholdes etter tiltaket er ferdig. De kan også være aktuelt å ta i mot overskudd av matjord, slik at eiendommens dyrka arealer kan økes. Vi går gjerne i dialog for å finne egnede arealer til dette.



Figur 3-27: Viser tiltakene på Breiheia og Haugdal. (Kilde: Sweco Norge)



Figur 3-28: Illustrasjon av Eikeråshei tunnelens østre tunnelmunning ved Haugdal, sett fra nordøst. (Illustrasjon: Wichada Treepoonpon, Sweco Norge)

På vegne av Karsten Skovly, grunneier i Lindesnes kommune.

Arne Eiken

Forvalter BedreSkog avtale Gnr 387 Bnr 1 Bjelland) og Gnr 388 Bnr 1, (Haugedal)

AT Skog SA

Nye Veier AS

Epost: E39ML@sweco.no

### Høringsuttalelse detaljregulering for E39 Mandal – Lyngdal øst

Viser til høringsbrev, datert 05.11.21, til forslag til detaljregulering for E39 Mandal-Lyngdal Øst

Gnr 331 Bnr 1, Trædal, i Lindesnes kommune, eid av Kjell Oskar Guldbrandsen, er sterkt berørt av tilførselsveien fra Blørstad-krysset

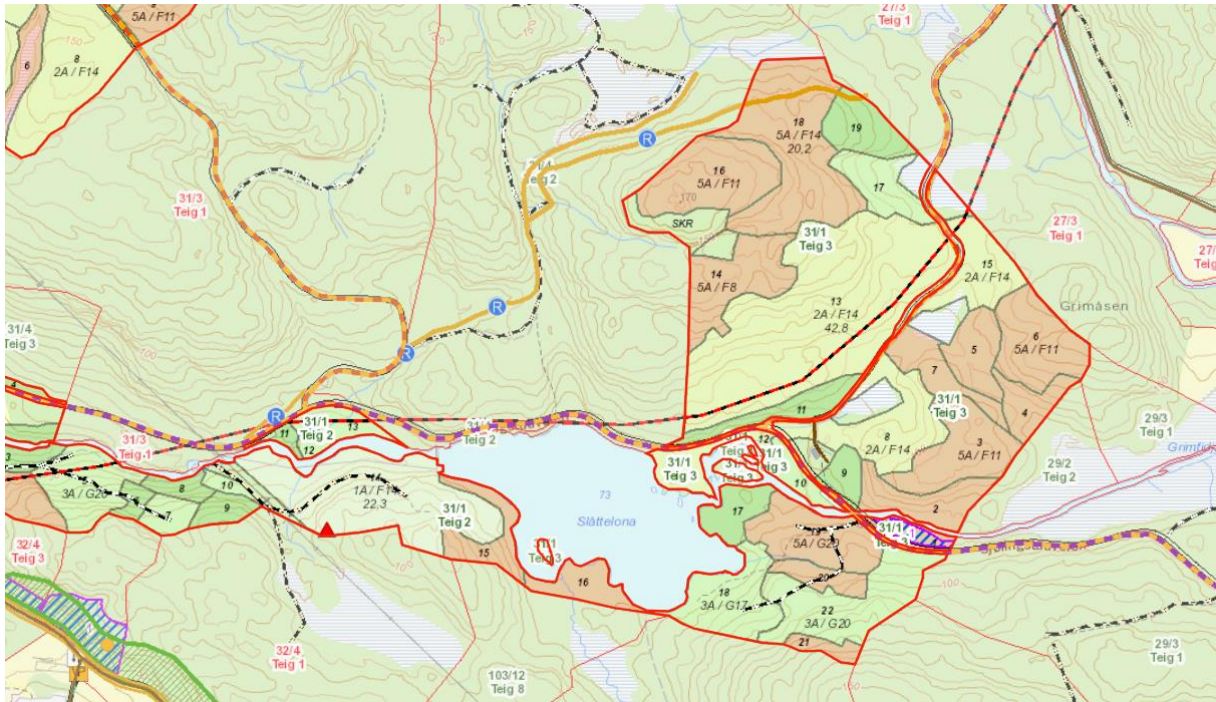
På vegne av skogeier vil vi komme med to merknader:

#### Tilgjengelighet

For skogeier er det viktig at en rasjonell adkomst til arealene i teig 2,(Bestand 1,6,7,8,9,10,14,15)- Vest for Slåttelona blir opprettholdt. Det samme vil gjelde de nordlige delene av teig 3.(Bestand 13,14,16,17,18,19) Ved ny tilførselsvei, antas det at det blir vanskelig å få tilkoblingspunkt mot denne, noe som vil gi lengre driftsvei for tømmer. Lengre driftevei for tømmer må kompenseres med at det etableres gode leggeplasser for tømmer, slik at rot-nettoen på aktuelle bestand ikke svekkes. (se kart)

#### Erstatningsareal for å opprettholde produksjonsevnen

Eiendommen 331/ framstår som meget godt skjøtta, og dette henger sammen med stor interesse for skogbruk og forvaltning av eiendommen. Berørte arealer er i stor grad hogstklasse 2, der alt er lagt til rette for produksjon av kvalitetstømmer. For skogeier kan det være aktuelt å få tilbud erstatningsarealer i området, og på denne måten opprettholde produksjonsevnen på eiendommen. Beregna produksjonsevne på eiendommen er iht. skogbruksplan fra 2013 satt til ca. 190 m<sup>3</sup>/år.



Kart Skogbruksplan 331-1 Lindesnes- Antatt senterlinje på ny tilførseltrasee er stipla i kartet.

På vegne av Kjell Oskar Gulbrandsen 331/1 Lindesnes kommune.

Arne Eiken

Forvalter BedreSkog avtale 333/1

AT Skog SA

---

Fra: Bent Johan Kjaer <[bent.kjaer@icloud.com](mailto:bent.kjaer@icloud.com)>

Sendt: lørdag 18. desember 2021 10:17

Til: [E39ML@sweco.no](mailto:E39ML@sweco.no)

Kopi: Anne Kristine Lysestøl <[anne.kristine.lysestol@lindesnes.kommune.no](mailto:anne.kristine.lysestol@lindesnes.kommune.no)>

Emne: Høring Detaljregulering ny E39 Mandal - Lyngdal

Vedlegger 4 notater til høring på Detaljregulering for ny E39 Mandal - Lyngdal.

Notatene inneholder synspunkter i forhold til

- Drikkevann
- Støy
- Faunapassasjer
- Djupedalen

Vi mener det må være støydemping som i stille område i friluftsområdet mellom Nedre Undal og Lauvstø.

Vi mener det må være lang tunnel i Skreheia av hensyn til å unngå nedbørsfeltet for drikkevannet Moslandsvann, i tråd med tidligere enstemmig kommunestyrevedtak og Rådmannens innstilling.

Vi mener det må bygges en viltovergang mellom Mandalselva og Nedre Undal (i Nordskogen).

Vi mener at behandling av vievann, avrenning og flom i Djupedalen ikke er godt nok dokumentert. Dessuten må flere veier oppgraderes til veiklasse 4 (minst).

Mvh

Bent Johan Kjær og Gerd Solem

Gnr 114 Bnr 1 & 2 Lindesnes kommune

# Detaljregulering Ny E39 fordeler, ulemper og tiltak for Kjerr, Gnr. 114 Lindesnes

## Sammendrag

- Det må ikke komme forurenset vann fra veien og ut på jordet, Liansmyra, ved Kjerr. Verken i anleggsfasen eller driftsfasen
- Veiene i Djupedalen må være minimum vkl 4 (#2\_L4).
- Det må etableres tilgang til min eiendom på sydsiden av Tollaksheia fra Djupedalen for å kunne hente ut tømmer.
- Vi ønsker dialog med Nye Veier om etablering av skogsbilvei nordover i Djupedalen.

## Fordeler:

- Vi ser ingen fordeler for gården Kjerr med den nye motorveien.

## Ulemper:

- Forurensning av ulik art oppstår som er negativt for folks helse
  - Betydelig økt støynivå i et område som til alle tider har vært svært stille. Dette påvirker helse og rekreasjon svært negativt, ref eget notat om støy.
  - Veistøv og annen forurensning fra motorveien hvor det hittil har vært ren natur er negativt for folk, flora og fauna.
  - Visuell forurensning med store endringer i landskapet. Skjæringer, bro og masselager i Djupedalen gjør at menneskers opplevelse av landskapet blir betydelig endret. Permanent masselager (40.200 m<sup>3</sup>) i Djupedalen medfører at Djupedalen blir totalt forandret.
  - Fare for forurensning fra veivann i bekkene i Djupedalen og fra Stigland. Disse bekkene har naturlig utløp på jordet i Kjerr. Dette får konsekvenser både for jordbruk og vassdraget videre ned til Mandalselva.
- Redusert tilgjengelighet
  - Motorveien deler gården i to. Dette gjør drift og tilgjengelighet vanskeligere.
  - Det er i dag tilgang til sydsiden av Tollaksheia over egen eiendom. Det blir umulig etter ny motorvei.
- Irreversibelt naturinngrep gir verdireduksjon
  - Den økonomien verdien blir kraftig redusert.
  - Verdien i forhold til rekreasjon blir kraftig redusert. Turstier blir ødelagt.
  - Veien treffer gården på det smaleste. Det betyr maksimal ulempe og minimal økonomisk erstatning.

## Fagrapport Hydrologi:

- Normalnedbørsperioden er nå 1991 – 2020 som gjelder fra 01.01.21., ref. NVE. Det må gjøres oppdaterte beregninger.
- Hvilken målestasjon er benyttet for nedbør i beregningene? Beregningene blir feil ved bruk av ikke relevant målestasjon. Det er som kjent betydelige forskjeller i nedbør fra kysten og inn på heia. Det er store lokale forskjeller og ofte vesentlig større nedbørsmengder på heia enn ute ved kysten.



- Det har vært flom flere ganger i planområdet (senest i 2017 og 2020). Styrregn er et stort problem. Høsten 2020 kom det opp mot 140 mm nedbør i en 2 timers periode med tilhørende oversvømmelse av jorde og vei. Slike nedbørstall finner vi ikke igjen i rapporten. Den nye veien vil dessuten eliminere jordsmonn som i dag fungerer som resipient og forverre forholdene.
- Det går ikke klart frem fra rapporten hvordan man skal hindre forurenset veivann fra strekningen Djupedalen – Bjerland å renne ut på jordene ved Kjerr. Ikke minst gjelder dette i anleggsperioden. Det står at vannet skal renses i sedimentbasseng på Nedre Undal. Men det er ikke naturlig fall fra Bjerland til Nedre Undal. Eventuelt vann som kommer ned til Kjerr/Liansmyra må ikke inneholde forurensning. Bekken på Liansmyra og rørene under Haddelandsveien må mest sannsynlig oppgraderes grunnet motorveien.

### Planrapporten:

- Veiene som etableres i Djupedalen må være minst vkl 4. Rådmannen påpeker også det i Planprogrammet.
- Vi forutsetter at stien som i dag går fra jordekanten og nordover Djupedalen reetableres ved arronderingen.
- Motorveien eliminerer den muligheten jeg har i dag for adkomst til eiendommen på sydsiden av Tollaksheia. Her står det mye hogstmoden skog. Nye Veier må etablere vei fra Djupedalen og frem til denne skogen.  
En slik vei vil også kunne fungere
  - som en del av omlagt turvei fra Nedre Undal mot Lauvstø/Mosland
  - som forbedret vilttrekket øst – vest.
- Det eksisterer et prosjekt med skogsbilvei nordover i Djupedalen til nordøstre enden av Tollakstjønn (prosjekt «Skallekryssveien» utarbeidet av Terje Asdal på oppdrag fra Skogbruksjefen). Prosjektet er eneste alternativ og sterkt støttet av Skogbruksjefen i Lindesnes for å få ut betydelig mengde skog i området Skallen og Undalsheia. Vi ønsker dialog med Nye Veier hvordan vi eventuelt sammen kan realisere dette prosjektet i anleggsperioden.
- Det går i dag en mye benyttet turvei (ref over) fra Lindlandsbommen (elva) via Undal, Kjerr, Mosland, Langeland og tilbake. Denne turen vil nå bli rasert på deler av strekningen. Turveien må reetableres der den krysser eller havner under motorveien.

### Matjord

Noe dyrket mark i randen av Liansmyra vil forsvinne ved permanent masselager i Djupedalen. Minst mulig dyrket mark må gå tapt ved arrondering av masselageret. Overskudd av matjord kan tilføres et jorde som for tiden ligger brakk i Østre Kjær og derved reetableres. Jordet ligger på vestsiden av veien til Øvre Undal. Videre er det dyrket mark som er litt for bratt for maskinslått på østsiden av veien. Dette kan eventuelt opparbeides og forbedres ved overskudd av masse/matjord.

### Avslutning

Torsdag 16.12.21 bestemte styret i Nye Veier å prioritere Ringveien i Kristiansand for utbygging. Strekningen er på 10 km hvorav 7 km er tunnel. Løsningen er samfunnsnyttig.

Høsten 2021 ble første spadestikk tatt på strekningen vestover fra Lyngdal. Strekningen er 10 km hvorav 7 km er tunnel. Løsningen er samfunnsnyttig.

4 km lang tunnel i Søgne er en del av strekningen Kristiansand – Mandal. Løsningen er samfunnsnyttig.

På strekningen Mandal Lyngdal er det to løsninger i forbindelse med drikkevannet til Mandal; kort eller lang tunnel i Skreheia. Lang tunnel i Skreheia gjør at veien unngår nedbørsfeltet til drikkevannet. Lang tunnel er noen få 100 m lenger enn kort tunnel. Lang tunnel er ifølge Nye Veier ikke samfunnsnyttig og vil eventuelt medføre at prosjektet havner lenger ned på prioriteringslista.

Hvor er logikken? Nå må kommunen som regulerende myndighet fastholde det enstemmige vedtaket fra tidligere og Rådmannens innstilling om at veien ikke skal berøre nedbørsfeltet.

Flere har tatt til orde for at «lang tunnel i Skreheia» bør ha østre innslag ved Nedre Undal. Det er ikke korrekt når NV i sin orientering til kommunestyret hevder at en lang tunnel ikke har andre kvaliteter enn å redde nedbørsfeltet til Moslandsvann.

Fordelene med tunnel fra Undal er kjempestore og er en kjempeide som løser alle problemer med:

- drikkevann
- utmarksbeite
- naturmangfold
- friluftsliv
- rekreasjon
- viltpassasje
- støy-, støv-, lys- og visuell forurensing
- kulturminner m.m.

Uten «lang tunnel fra Nedre Undal» står utfordringene i kø.

18.12.21

Bent Johan Kjær og Gerd Solem

Gnr 114 Bnr 1 & 2

## Detaljplan E39 og drikkevann

### Sammendrag

- **Kommunestyret i Lindesnes må stå ved tidligere enstemmige vedtak og Rådmannens innstilling om ikke å berøre nedslagsfeltet til Moslandsvannet og vedta lang tunnel i Skreheia.**
- **Lang tunnel med østre innslag ved Nedre Undal er en vesentlig bedre løsning som løser «alle» problemer i området.**
- **Omlegging av drikkevannsystemet vil føre til redusert kapasitet og kvalitet sammenlignet med dagens system (Ommundsvann og Homsvann tas ut).**
- **Omleggingen av drikkevannsystemet fører til et mer omfattende system og derved høyere kostnader for kundene.**

For 50 år siden besluttet fremsynte politikere i Mandal at området Skadbergvann – Ommundsvann – Møglandsvann – Moslandsvann med tilhørende nedbørsfelt skulle utgjøre byens fremtidige drikkevann.

Mandal har et særdeles godt drikkevann. Nå går de en usikker fremtid i møte. Detaljplanen for ny E39 skal vedtas før man kjenner de tekniske løsningene og investeringskostnadene for ny vannforsyning. Man vet heller ikke om den nye løsningen vil kreve investeringer i eksisterende anlegg for å opprettholde kvalitet og kvantitet. Økte driftskostnader vil slå direkte ut i økte vannavgifter. NV antydet i det digitale informasjonsmøtet at investeringskostnadene kunne dreie seg om 30 – 35 mill. kr. Andre vi har snakket med antyder vesentlig mer (50 mill. kr?). Antar vi at driftskostnadene blir 10% (eller mer) vil det føre til økte driftskostnader på 3 mill. kr. (eller mer). Anleggets kompleksitet har betydning for investeringssummen og størrelsen på fremtidige driftskostnader. Kommunen må be om et spesifisert regnskap for de totale kostnadene med omleggingen av vannforsyningen. Kommunen må også sikre seg at eventuelle tilleggsinvesteringer i eksisterende anlegg blir dekket av Nye Veier (ombygging av renseanlegg Skadberg).

I 2016 utredet Statens Vegvesen, SV, flere alternativ for ny motorvei forbi Mandal både innenfor og utenom drikkevannsområdet. SV valgte alternativet utenom nettopp for ikke å berøre drikkevannet. (Men også pga mindre stigning på veien og utfordrende vinterforhold på Skreheia.) Så ble selskapet Nye Veier, NV, etablert. De så på trasevalg på nytt. De kom også opp med alternativ både innenfor og utenom drikkevannsområdet. NV valgte et alternativ innenfor drikkevannsområdet fordi det hadde laveste investeringskostnad. Mattilsynet hadde innsigelse og Nye Veier måtte tenke nytt. Da eliminerte Nye Veier 30% av drikkevannsområdet (Ommundsvann og Homsvann), men lovet samtidig å bygge et utvidet forsyningsnett som inkluderte Møglandsvann og Moslandsvann (og Hagelandstjønnen).

Nye Veier/Sweco, NV/S, har en svært spesiell måte å beskrive drikkevannssituasjonen i Mandal før og etter tiltaket. Nedenfor er noen betraktninger fra oss.

Mandal har i dag et sikkert og godt drikkevannssystem. Skadbergvann, Ommundsvann, Homsvann, Møglandsvann, Moslandsvann og Hagelandstjønnen er per idag hensynssone drikkevann. Ommundsvann og Skadbergvann er i dag i bruk. Møglandsvann og Homsvann er

i indirekte bruk da bekken fra disse renner ned i Ommundsvann. Moslandsvann og Hagelandstjønnen er per i dag ikke en del av drikkevannssystemet, men likevel hensynsone drikkevann.

Mandal Vannverk disponerer altså per i dag alle disse vannene med tilhørende nedbørsfelt. Enhver endring av dette vil altså føre til et redusert system med tilhørende redusert kvantitet og kvalitet. 1/3 av nedbørsfeltet i det som i dag er definert som hensynsone drikkevann vil bli borte. Altså redusert kapasitet.

I Områdereguleringen for Mandal – Lyngdal øst heter det: 3.3.11.c): *Veiltaket og drikkevannssystemet skal utformes slik at drikkevannskvalitet og kapasitet for produksjon av drikkevann opprettholdes også for fremtidig befolkningsøkning.* Man skal ha en nokså spesiell tolkning av begrepet kapasitet om man tar bort 1/3 fra systemet og likevel fastholder at man opprettholder kapasiteten. Det er urovekkende at NV kan tillate seg dette uten store protester. Omleggingen fører ikke til et sikrere system. Konsekvensen er et mindre og mer sårbart system. Systemet blir dessuten mer komplekst med tilhørende høyere driftskostnader som Mandals befolkning må betale for (Vannverket er selvfinansiert).

Drikkevannsforskriften §4: *«Det er forbudt å forurense drikkevann. Forbudet omfatter alle aktiviteter fra vanntilsigsområdet til tappepunktene, som medfører fare for at drikkevannet blir forurenset.»* (vår understrekning). Når det gjelder Ommundsvann/Homsvann så er «løpet kjørt». Disse tas ut av drikkevannssystemet. Motorveien unngår Møglandsvann. For Moslandsvann er det skissert to alternative løsninger; kort eller lang tunnel i Skreheia. Kommunestyret har tidligere vedtatt at E39 ikke skal berøre nedbørsfeltet til Moslandsvannet. Dette ble fulgt opp av Rådmannens innstilling til Detaljreguleringsplanen, men ble nedstemt av Utvalget for Drift og Forvaltning med minst mulig margin, 5 mot 4 stemmer! Det er kun en løsning med lang tunnel som ikke berører nedbørsfeltet, men det alternativet er for øyeblikket ikke et krav fra kommunen. Det kan og bør kommunestyret gjøre noe med i det endelige vedtaket av Detaljreguleringen.

NVE er sentral i regulering av vassdrag og er konsesjonsgivende myndighet. Vil vannføringen i Moslandsbekken mot Mandalselva påvirkes? Vannstanden skal jo kunne senkes med 70 cm (fra hva?)? Moslandsvannet har utløp mot øst. De øvrige vannene har utløp vestover/sørover. Det kreves egen konsesjon for å overføre vann fra et vassdrag til et annet. Jeg forutsetter at NVE gir tillatelse til å «blande» disse to vassdragene. Jeg forutsetter også at NVE fastsetter reguleringsgrensene. Moslandsvannet har tidligere vært stemmet opp i forbindelse med Langeland mølle. Det må ryddes opp i gamle reguleringer samtidig.

Det kan også nevnes at Moslandsvann er et av vannene som kalkes i forbindelse med kvaliteten i Mandalselva. Hva betyr dette for kvaliteten?

Vi mener det er risikofyllt å vedta Detaljreguleringen nå når man vet så lite om den tekniske og økonomiske siden med det nye anlegget. Har man godkjennelse fra Mattilsynet og NVE? En ting er sikkert, Vannverket får høyere driftskostnader som et resultat av et større og mer komplisert anlegg. Innbyggerne må forvente høyere vannavgifter. Kun inflasjonsregulering av avgiftene slik det ble uttrykt ønske om i behandlingen av temaplan for vann og avløp kan man bare glemme.

Lang tunnel er det eneste alternativet som helt unngår nedbørsfeltet til Moslandsvann. Med lang tunnel unngår man også fare for at drikkevannet blir forurenset. Vi husker jo de «uhellene» som skjedde i Lohneli og ved Døle bru. Lang tunnel vil også medføre at den lokale melkebonden beholder dagens utmarksbeite. Lang tunnel gir også en vesentlig bedre viltpassasje og turmuligheter over Skreheia og vil bevare kulturminnene på Bjerland. Dessuten vil lang tunnel kunne få lavere stigning på E39 og mindre vinterproblemer. Hva skjedde ikke på ny E18 Arendal – Tvedestrand desember 2021!

## Temaplan Vann og Avløp

Kommunestyret diskuterte en rapport fra Rambøll i sitt møte 02.12.21. Hensikten med rapporten var å kartlegge hvilke utfordringer de tre gamle kommunene har på vann- og avløpsledninger og vann- og avløpsanlegg. Rådmannens innstilling var: «Formannskapet vedtar Lindesnes kommunes temaplan for vann og avløp datert 23.09.2021 som et overordnet styringsdokument innen vann- og avløp i Lindesnes kommune.»

Det som er interessant med denne rapporten i E39 - sammenheng står i kapittel 5.5.1.9, Ny E39, side 28.

*«..... vil det ikke være unormalt at Møglandsvannet står som eneste kilde. Møglandsvannet kan derfor ikke regnes som en reservevannskilde, men som suppleringskilde.»*

*«Vannbehandlingsanlegget (Skadberg, min presisering) har ikke vannbehandling som fjerner farge fra råvannet. Vannbehandlingsanlegget kan derfor ikke levere drikkevann i henhold til kravene i drikkevannsforskriften under normale forhold basert på råvann fra Møglandsvannet.»*

*«Videre er det større aktivitet i nedbørsfeltet til Møglandsvannet. Dersom Møglandsvannet skulle bli uegnet som drikkevannskilde, vil dermed vannverket mangle suppleringsvann. Kommunen vurderer derfor å også legge en ledning til Moslandsvannet. Dette vannet har i utgangspunktet bedre vannkvalitet, men påvirkes av utbyggingen av Ny E39. Selv om veivann da skal ledes ut av nedbørsfeltet, vil selve utbyggingen kunne påvirke vannkvaliteten.»*

Utsagnene i Temaplanen viser at kommunen må være bevisst på såvel forurensing av Moslandsvann og eventuelle ombygginger av eksisterende anlegg som et resultat av motorveien.

Kommunen må kreve lang tunnel i Skreheia for i det minste å eliminere faren for forurensing i Moslandsvann. Hvis ikke kommunen sørger for at de tekniske- og kostnadmessige utfordringene for drikkevannet håndteres av løsningen for ny drikkevannsløsning, dvs bekostes av Nye Veier, kan vannverkets kunder fort sitte igjen med svarteper og økte kostnader. Nye Veier må bekoste eventuelle tilleggsinvesteringer i eksisterende anlegg. I prinsippet bør også NV bekoste fremtidige økte driftskostnader som er en konsekvens av det nye utvidede anlegget (evt. neddiskontert).

## Avslutning

Torsdag 16.12.21 bestemte styret i Nye Veier å prioritere Ringveien i Kristiansand for utbygging. Strekningen er på 10 km hvorav 7 km er tunnel. Løsningen er samfunnsnyttig.

Høsten 2021 ble første spadetak tatt på strekningen vestover fra Lyngdal. Strekningen er 10 km hvorav 7 km er tunnel. Løsningen er samfunnsnyttig.

4 km lang tunnel i Søgne er en del av strekningen Kristiansand – Mandal. Løsningen er samfunnsnyttig.

På strekningen Mandal Lyngdal er det to løsninger i forbindelse med drikkevannet til Mandal; kort eller lang tunnel i Skreheia. Lang tunnel i Skreheia gjør at veien unngår nedbørsfeltet til drikkevannet. Lang tunnel er noen få 100 m lenger enn kort tunnel. Lang tunnel er ifølge Nye Veier ikke samfunnsnyttig og vil eventuelt medføre at prosjektet havner lenger ned på prioriteringslista.

Hvor er logikken? Nå må kommunen som regulerende myndighet fastholde det enstemmige vedtaket fra tidligere og Rådmannens innstilling om at veien ikke skal berøre nedbørsfeltet.

Flere har tatt til orde for at «lang tunnel i Skreheia» bør ha østre innslag ved Nedre Undal. Det er ikke korrekt når NV i sin orientering til kommunestyret hevder at en lang tunnel ikke har andre kvaliteter enn å redde nedbørsfeltet til Moslandsvann.

Fordelene med tunnel fra Undal er kjempestore og er en kjempeide som løser alle problemer med:

- drikkevann
- utmarksbeite
- naturmangfold
- friluftsliv
- rekreasjon
- viltpassasje
- støy-, støv- og visuell forurensing
- kulturminner m.m.

Uten «lang tunnel fra Nedre Undal» står utfordringene i kø.

Mandal 18.12.21

Bent Johan Kjær og Gerd Solem

Gnr 114 Bnr 1 & 2

## Detaljregulering ny E39 og faunapassasjer

**Viltpassasjen mellom Mandalselva og Djupedalen må være en viltovergang i Nordskogen, ikke i kulvert ved Nedre Undal.**

I forslaget til Detaljreguleringsplan hadde Nye Veier/Sweco, NV/S, følgende faunapassasjer øst for Vrå:

- Under broa over Mandalselva på østsiden av elva. Denne passasjen er helt irrelevant for vestsiden av elva.
- Under broa over Djupedalen som er multifunksjonell og i åpent terreng.
- Over kort tunnel i Skreheia som er krevende terrengmessig.
- Over tunnel i Vråheia som er krevende terrengmessig.

Både viltovergangene i Skreheia-tunnelen og over Vråheia-tunnelen er krevende terrengmessig og det må begge steder sannsynligvis arronderes for å få til en funksjonell overgang. Passasjen i Djupedalen er multifunksjonell (gående, kjørende, vilt), med åpent lende både nord og sør for brua og uakseptabelt for viltet.

19.10.21 vedtok Utvalg for Drift og Forvaltning enstemmig at det måtte etableres en viltpassasje mellom Mandalselva og Djupedalen. I Detaljplanen som nå er ute til høring har NV/S kombinert en viltundergang med kulverten til Nedre Undal. Denne kulverten er også multifunksjonell.

Den nye veien deler jaktområdet til Haddeland Jaktlag i to; nord og syd for veien. NV/S har hatt viltkamera stående ute på forskjellige steder i traseen. Tiden kameraene har stått ute - både lengde og når på året de stod ute - i tillegg til regularitet (virket, virket ikke) gjør at resultatene bare kan tillegges begrenset vekt. Jeg har deltatt i elgjakta i de siste 40 årene og brukt Nordskogen som soppområde og har sett mange dyr og registrert mange dyretrakk.

De to første kryssingene vest for elva, Nedre Undal og Djupedalen, vil begge være multifunksjonelle. Her vil trafikk av såvel tobente som motoriserte, sameksistere. I fagrapporten om Faunapassasjer frarådes å ha flere funksjoner sammen med viltpassasje. Begge steder er det dessuten åpent lende både nord og sør for kryssingene. Dette frarådes på det sterkeste i fagrapporten og av jaktlaget. Altså på ingen måte ideelt. En viltovergang i Nordskogen isteden for en undergang ved Nedre Undal vil være en vesentlig bedre løsning. Ifølge animasjonen av veien som viser flere skjæringer i Nordskogen bør det være muligheter for overgang. Vilttrekkene i Nordskogen og Djupedalen har vært kommunisert i kommentarer fra undertegnede og Jaktlaget helt fra Reguleringsplanen ble laget. Dette kravet kan derfor ikke komme som noen overraskelse.

Etter møtet i Utvalget 19.10.21 uttalte NV at en viltovergang fort kunne koste 40 – 50 mill kr. I et digitalt folkemøte ble NV spurt om denne summen også ville gjelde for en kryssing i kulvert ved Nedre Undal? Til det svarte NV benektende. 40 – 50 mill kr. relaterte seg til en viltovergang over Flegemyra mellom Døle bru og Mandalskrysset. Alle kryssinger er forskjellige i løsning og kostnad. NV uttalte at de i prosjektet Mandal – Lyngdal budsjetterte

med dette beløpet. Siden en viltovergang tydeligvis allerede ligger inne i budsjettet så er det jo bare å realisere denne i Nordskogen som foreslått fra Jaktlaget og undertegnede!

18.12.21

Bent Johan Kjær og Gerd Solem

Gnr 114 Bnr 1 & 2



## Detaljregulering ny E39 og støy

Området mellom Nedre Undal og Lauvstø er hensynssone friluftsområde og må defineres som stille område og støydempes i henhold til tabell 2 side 8 i T-1442/2016, dvs. 40 dB.

Det gjøres oppmerksom på feil i tabell 4.2, side 67. Adressene skal være Haddelandsveien 263 og 308, ikke Hagelandsveien.

I Planbeskrivelsen, side 10, står det at beregningsgrunnlaget i 2046 er ÅDT (årsdøgntrafikk, gjennomsnittlig antall kjøretøy per døgn) antatt å være 12.000. Tungtrafikk utgjør en stor andel (20%). Tungtrafikk gir mer støy enn persontrafikk. Det er dessuten kraftig stigning (4% økende til 5%) i området som øker støyen ytterligere. Er det hensyntatt i beregningene? ÅDT som gjennomsnitt kan ofte gi et feil inntrykk/utgangspunkt for det reelle støynivået over døgnet. Det er om sommeren og på dagtid man er mest utendørs, og det er også da trafikken og støyen er størst. Grunnlaget for støyberegninger må gjøres med en finere oppløsning og heller sommer – dagtid (inklusive stigning). Det må det finnes grunnlagsdata for.

Ved Undal, Kjerr, Lauvstø går motorveien gjennom et mye brukt tur og rekreasjonsområde. Turen fra Lindlandsbommen via Undal, Kjerr, Lauvstø, Mosland og tilbake via Langeland er beskrevet på UT.no og i flere lokale turbøker. Vi beskrev også turen i innspill til Reguleringsplanen. Turen er idyllisk og mye brukt. Området er merket som friluftsområde, Planbeskrivelsen s. 53/54. Av hensyn til natur, friluftsliv og rekreasjon må dette området betegnes som stille område, med tilhørende krav til lavere støygrense enn normalkravet. Undalstjønnna som ligger i samme område er en mye brukt lokal badeplass og må også behandles spesielt med lav støygrense.

Kap. 2.3 i T-1442/2016, Rekreasjonsområder og stille områder: *«Kommunen bør unngå å lokalisere nye støykilder slik at verdifulle rekreasjonsområder og stille områder forsvinner eller reduseres i omfang. Fravær av støy er en forutsetning for at friluftss- og rekreasjonsområder og kulturmiljø skal ha full verdi.»* Og videre: *«Kartlegging av rød og gul sone er et grunnlag som kommunen kan utnytte til kartlegging av eksisterende stille områder. I tettbebyggelse defineres stille områder som et avgrenset område (park, skog, kirkegårder og lignende), egnet til rekreasjonsaktivitet, hvor støynivået er under  $L_{den}$  50 dB. Utenfor tettbebyggelse som områder hvor støynivået er under  $L_{den}$  40 dB.»* Det aktuelle området (Nedre Undal – Lauvstø) er utenfor tettbyggede områder og definert som friluftsområde i Planbeskrivelsen side 53/54. Området har til alle tider vært et stille område. Nå er det på tide at området også kommer inn i ny Kommuneplan som stille område. Kommunen må beslutte støynivå på 40 dB seg slik at de ikke mister denne muligheten.

Nye Veier dimensjonerer støybegrensing etter T-1442/2016 og mener at tiltak bare skal settes inn om støyen ( $L_{den}$ ) overstiger 55 dB, tabell 1 side 5. Vi har hele tiden hevdet at området spesielt fra Nedre Undal til Lauvstø må defineres som stille område og da er kravet ( $L_{den}$ ) 40 dB, T-1442/2016 tabell 2 side 8. Allerede i vårt innspill til Reguleringsplanen hevdet vi dette overfor Nye Veier. Nye Veier protesterte selvfølgelig med begrunnelse i at

støynivået måtte avklares i Kommuneplanen før det kunne stilles krav til Detaljplanen. Rådmannens kommentar var da: «Når det gjelder muligheten for å stille krav om maksimal støy, så er Rådmannen og NV litt uenige. Dette var også et tema i detaljreguleringen for E39 Døle bru – Greibesland. På den annen side er det ikke naturlig i områdereguleringen å stille krav til maksimal støy. Dette må utredes i større detalj når plasseringen av veien er mer kjent i detalj. Det er derfor naturlig at dette vurderes i detaljreguleringen, og at krav om tiltak, evt. maksimale støynivå, gis der.»

Lindesnes kommune jobber med en ny Kommuneplan for den sammenslåtte kommunen. Nå er det svært viktig å passe på slik at man ikke forspiller sjansen til å opprettholde det aktuelle området som friluftsområde og stille område med støykrav ( $L_{den}$ ) på 40 dB, ikke 55 dB slik Nye Veier prosjekterer for. I stille områder utenfor tettbebygde strøk er kravet 40 dB, tabell 2 side 8 i T-1442/2016. Lavere støynivå må nå fastsettes i Detaljplanen! Husk hva som skjedde sist i forbindelse med Greibesland.

Området er i dag registrert som friluftsområde, Planbeskrivelse side 53. Ved å ikke sette krav til støy som for friluftsområde og stille område gir kommunen nå fra seg muligheten for all framtid og i den nye Kommuneplanen.

**Vi er skuffet over at Rådmannen i sin innstilling ikke drøfter lavere støynivå og gir sin støtte til stille område i et friluftsområde med dertil hørende støygrense.** Spesielt etter Rådmannens kommentar til Planforslaget. Det er nå kommunen har muligheten.

Krav til innendørs støygrense er vist i tabell 6 side 17 i T-1442/2016. Støykrav på dagtid er satt til 40 dB, kveld 35 dB og natt 30 dB. Våningshuset i Kjerr er gammelt med tynne håndstøpte vinduer. Her er det svært liten støydemping utenfra og inn og mellom rom og etasjer inne. På NV's hjemmesider står det at en rådgiver fra NV vil ta kontakt og befaring relatert til støy. På befaring vil de kartlegge blant annet vindustype, tykkelse på vegger, isolasjon og ventiler. Dette venter vi på. Jeg ser ikke bort fra at det til syvende og sist vil være kravet til innendørs støy som vil være bestemmende også for utendørs støydemping.

18.12.21

Bent Johan Kjær og Gerd Solem

Gnr 114 Bnr 1 & 2

Nye Veier ved grunnervversleder Eirik Gran og prosjektleder Håkon Lohne.

SWECO v/ rådgiver Karl Arne Hollingsholm

Kopi: Lindesnes kommune, v/rådmann Kyrre Jordbakke og planavdelingen v/ Anne Kristine Lysestøl

## **Detaljplan for e-39 gjennom Lindesnes kommune: Konsekvenser for gnr 115,1.**

Viser til tidligere diskusjoner i møter og korrespondanser vedrørende konsekvenser for vår eiendom og boforhold i Lauvstø, gnr 115,1, ved den planlagte byggingen av ny e-39.

Vi har, som vi tidligere har informert om, gjennom de siste 15 – 20 årene foretatt en omfattende og kostbar opprustning av hele boligmassen, og tilhørende hageareal, slik at både boligstandard, øvrige bygninger og alle uteområdene nå framstår i svært god og velpleid stand.

Vi var derfor uforberedt på at Nye Veier ville gå inn for en nordlig trase, og at ny e-39 ville bli lagt tvers gjennom eiendommen. Etter de innledende samtaler med Nye veier sensommer 2020 hadde vi fremdeles et lite håp om at veitraseen forbi eiendommen ble lagt om (via lang tunnel), slik at det kunne være forenlig med fortsatt å bo der og benytte eiendommen slik som opprinnelig tiltenkt.

Utviklingen i planprosessen har dessverre ikke gått vår vei.

De siste grafiske framstillinger vi har fått tilgang til i forbindelse med Nye Veiers ferdigstilling av detaljreguleringen, har tydelig vist at det ikke er mulig å bli boende på gården, på tross av forsikringer fra både prosjektleder Håkon Lohne og tidligere grunnervversleder Åge Rovik.

Det var først i høst, etter informasjon fra Eirik Gran, at det kom klart fram tilstrekkelig detaljer om hvordan veien er planlagt gjennom eiendommen, og der vi har fått se en tredimensjonal modell som viser at veibanen strekker seg i stor høyde gjennom hele den sydlige del av gårdstun og hage og kommer i høyde med soveromsvinduene i 2. etasje i boligen, og 7-8 meter over bakkenivå ved garasjen. Selve veikanten er tegnet inn knappe 10 m fra hjørnet på garasjebygningen, i en høyde på mer enn 6 m over grunnplanet. Avstand til låven er ca 25 m. Tilsvarende avstand til bolighus blir 60 m.

Vi ser av planskissen at hjørnet på garasjebygningen ligger innenfor den regulerte veiskulderen/veiens sikkerhetssone, og etter vår forståelse bli den dermed begravd i selve veiskulderen og skråfyllingen som følger i nordre veiflanke. Det skal også bygges en lokal tilførselsvei til Jarle Fredriksens eiendom gnr 112,2, som skal passere mellom garasje og låve og foran hønsehuset. Avstand mellom garasje og låve er 10 m, og begge bygninger ligger på samme plan og har døråpninger i samme nivå. Vi kan ikke forstå at det er mulig å bevare garasjen med en høydeforskjell på 6-7 m mellom driftsvei og motorvei fordi driftsveien nødvendigvis må heves over nåværende høyde. Dette vil imidlertid umuliggjøre bruk av de

nevnte driftsbygninger og også berøre bruk av hønsehuset som ligger like ved låvebygningen. Slik vi ser det, er ikke disse veiplanene forenlig med å beholde verken garasje, låve eller hønsehus. Dette er i overensstemmelse med det Rodahl/Lohne beskrev som et «worst case scenario» i det første møtet i august 2020.

Vi er også fortalt at det er planlagt inn både støyskjermer og viltgjerder, men vi kan ikke se hvordan dette er tenkt løst. Disse må nødvendigvis kreve både plass, og høyde, og ta ytterligere mer utsyn, slik at bolighuset vil bli liggende i en dyp og til dels skyggefull grop like nord for veien. Hele hageanlegget vårt vil forsvinne og utearealet vil ikke lenger kunne benyttes på grunn av støyforurensing. Det beregnede lydtrykk ute på 68 decibel, vil selv med støyskjerming vanskeliggjøre vanlig samtale. Uansett vil alle uteområder som tilhører eiendommen, og som representerer den vesentligste verdien som en idyllisk beliggende og fredfylt eiendom, være fullstendig rasert. Se også innspill om støy fra Bent Johan Kjær.

Med en 110 km/t motorvei på tvers i stor høyde gjennom hele det sørlige synsfelt, med jevn stigning på 4% og dermed tilhørende kontinuerlig støy og belysning dag og natt, i en avstand på kun 50-60 m fra boligen, er den eneste mulighet vi ser for oss at Nye Veier tilbyr innløsning av både bolighus og tilhørende gårdstun og driftsbygninger.

En vesentlig tilleggsfaktor for at dette er den eneste praktiske og realistiske løsning, er at alle bygningene er gamle, byggeår 1930-1950, og selv om de er gjennomgående oppusset og renoveret, har alle en gammel grunnkonstruksjon, spesielt med dårlig funderte kjellermurer og avstemming i forhold til underliggende grunn, og som derfor ikke vil tåle de rystelser som sprengninger i forbindelse med veibyggingen forutsetter. Kun et år før vi fikk melding om ny veitrase, hadde vi lagt ut ½ million i drenering og oppgradering av grunnmuren i våningshuset, som i utgangspunktet hadde svært enkel standard med betydelige svakheter og vannlekkasjer. Selv om den nå er reparert, vil den ikke tåle nye rystelser og sjokkbølger i forbindelse med sprengning av ny vei. Etter all sannsynlighet vil det føre til uopprettelig skade på både grunnkonstruksjon og reisverk, med skjeve dører og vinduer som resultat, og i beste fall medføre betydelige reparasjonskostnader.

For oss vil restverdien av eiendommen uansett bli fullstendig pulverisert.

Selv om Nye veier ved gjentatte anledninger har presisert at det er fullt mulig å bli boende på eiendommen, har andre vi har snakket med og som har både entreprenør og bygningskompetanse, på det sterkeste frarådet oss å beholde og forsøke å bevare bygningsmassen.

**Vi bor nå permanent i boligen med hjemmekontorløsning.** Vi kan ikke se at det vil være mulig å bli boende i huset under byggeperioden. Vi er avhengig av støyskjerming, stabil strømtilførsel og fungerende datalinjer for å kunne bo og arbeide hjemmefra.

Derfor forventer vi at Nye Veier straks tar initiativ til å starte en prosess med å utløse erstatning for tap av bolig, gårdstun og tilhørende bygningsmasse.



Mandal desember 2021

Britt Velsvik og Jan Henrik Rosland

Sweco Norge AS  
[e39ml@sweco.no](mailto:e39ml@sweco.no)  
Boks 80 Skøyen  
0212 Oslo

## **INNSPILL FOR OMRÅDEREGULERINGSPLAN FOR E39 MANDAL – LYNGDAL ØST**

Som grunneiere på Skofteland i Lindesnes kommune, gbnr/brnr 62/1-2-4-5 og 62/3 og nære naboer til nye E39. Vi ønsker å komme med et nytt innspill til utbyggingen.

Vi har satt opp noen punkter som vi vil si litt om:

1. Brønner og drikkevann
2. Vannledning
3. Anleggsvei
4. Skogsveien i Skoftedalen
5. Bekken
6. Matjord

### **1. Brønner og drikkevann**

Under anleggsperioden vil brønnene våre bli sterkt berørt. Derfor er det svært viktig at dere lager en plan, som dere kan presenter for oss på forhånd som viser hvordan dere vil løse vannforsyningen til husene og eiendommene våre både under og etter anleggsperioden.

### **2. Vannledning**

Vi forventer også at det blir lagt en plan for vannledning for sommervannet som brukes av oss på Øvre Skofteland. Den ligger åpent i terrenget fra et tjern som ligger opp forbi hvor den nye veien skal gå. Det må lages en plan som sier noe om hvordan denne vannledningen skal ligge i forhold til veien. Det må sikres slik at det er intakt både under anleggstiden og for ettertiden.

### **3. Anleggsvei**

Det ser ut som det er planlagt en anleggsvei fra RV 460, Audnedalsveien, og opp til Naudemyra/Skoftedalen. Dette blir vi i husnummer 281 og 285 sterkt berørt av da vi får veien rett utenfor husveggen. Det kommer til å bli mye støvplage for oss. Derfor vil vi kreve et fast dekke på veien for å minimalisere støvplagene.

### **4. Skogsveien i Skoftedalen**

En stor steinfylling vil hindre adkomsten vår til eiendommene våre i Skoftedalen. Derfor er det viktig at det blir laget en ny skogsvei fra kulverten og over bekken som renner fra Skoftedalen.

### **5. Bekken**

Om høsten kan det være store nedbørsmengder. Det ser ut som det er planlagt å legge bekken i en kulvert. Det er viktig at kulverten dimensjoneres stor nok. Er den underdimensjonert, og det kommer store regnmengder vil hele Skoftedalen oversvømmes.

## 6. Matjord

Matjord som må fjernes fra eiendommene våre ønsker vi at vi kan få brukt som jordforbedring andre steder på eiendommene.

Vi er veldig takknemlige for at vi blir på denne måten tatt med i prosessen, ved at vi kan komme med våre tanker omkring nye E39. Det er vi som kjenner områdene og vet hva konsekvensene av ny vei kan bli.

Vi ønsker tilbakemelding om at dette brevet er mottatt til skofteland@gmail.com . På forhånd takk!

Skofteland 17.12.2021

For grnr/brnr 362/1-2-4-5:

- Martha Brådland, Audnedalsveien 281, 4520 Lindesnes
- Ragnhild Dale og Per Krogsrud, Audnedalsveien 285, 4520 Lindesnes

For grnr/brnr 362/3:

- Anny Lise Skofteland, Audnedalsveien 297, 4520 Lindesnes, eier av 2/3
- Ivar G. Skofteland, Farmoveien 521, 4520 Lindesnes, eier av 1/3

## Slåttelona – støy ved badeplass.

**Det bør etableres støyskjerm/støyvoll langs tilførselsvei forbi Slåttelona.**

Slåttelona benyttes om sommeren som badeplass for hele Vigeland. Med det planforslaget som nå ligger til høring så vil mange av de gode kvalitetene ved dette rekreasjon/friluftsområdet forsvinne. I dag er Slåttelona et rolig område så å si uten trafikkstøy. Ved ny situasjon, med tilførselsvei og fartsgrense 80 km/t, vil trafikkstøyen bli plagsom. Terrengformasjon med høye fjellskjæringer mot øst vil også reflektere støy mot vannet.

Mener derfor det bør bygges støyvoll/skjermer mot Slåttelona slik at Vigelands befolkning fortsatt kan nyte et sommerbad uten kraftig trafikkstøy.

Slåttelona er også nevnt som badeplass i planbeskrivelsen pkt 4.8 *Barn og unges interesser*.



Mvh Geir Norum



Berørte grunneiere langs Storbekken  
Vestbygda 156  
4520 Lindesnes

Stensland 18.12.2021

## **Innspill «E39 Mandal-Lyngdal øst» ang. saltforurensning Svartetjødna-Udland** -etter at detaljplan er fremlagt for kommentarer.

En tilførselsvei til ny E39 mellom Udland og "Stiland" slik det står i sakspapirene, ligger parallelt og forholdsvis nær den lengste tilløpsbekken til Tarvannet. Dette vil i framtiden medføre øket saltforurensning til Tarvannet. Faren med å legge tilførselstrasèen mellom avkjørselkrysset der hvor dette er planlagt i dag, er at salting langs strekningen fra nord for Svartetjødna og fram til Udland, ca.2,5km, vil medføre en betydelig merbelastning m.h.p. saltforurensning. Dette vil med stor sannsynlighet føre til at gammel forurensning av tungmetaller inne i Fardalsbukta vil bli en trussel for fisk, dyr-og plantelivet i nordre del av Tarvannet og kvaliteten på fisken i dette vassdraget.

Forskningsresultater som Statens Vegvesen har gjort i vegnære innsjøer viser nemlig at forhøyet saltkonsentrasjon øker løseligheten til tungmetaller, slik at de får høyere konsentrasjoner i vannfasen og lettere blir tilgjengelig for planter og dyr. Forhøyet saltkonsentrasjon kan føre til bioakkumulering og oppkonsentrasjon av miljøgifter i planter, dyr og fisk som befinner seg i vassdraget. Alvorlig forurensning av tungmetaller er allerede konstatert ved sedimentprøvetaking ca. 200m fra dagens E39 ute i Tarvannet. Bunn sedimentprøver i Tarvannet langs nåværende E39 er ikke utført.

Derfor må der nå tas bunn sedimentprøver, 30-40m fra nåværende E39 i Tarvannet med en avstand av 50m fra Fardalsbukta og fram til enden av Giskedalskilen, d.v.s. i alt 11 prøvepunkter. Dette er råd som er gitt fra kyndig konsulent på området. Først da har man konstatert hvor mye Tarvannets nordre del er forurenset, og hvilken risiko man løper ved å ha en eventuell tilførseltrasè fra Udland, slik denne er planlagt i dag.

Det er viktig at sedimentprøvene som beskrevet ovenfor blir utført så snart som mulig, slik at ikke unødig tid og penger går tapt, både for tilførselsveien Svartetjødna-Udland slik den er plassert i dag og for alternativ for ny Spangereidvei.

Så må der tas nye prøver av fisk fra Fardalsbukta, for å se i hvilke grad tungmetaller har påvirket fisken m.h.p. matkvalitet. Dette ble av Fylkesmannen lovet utført i forkant av E39-utbyggingen opp Fardalsbakken. Da resultat av prøvene ble etterlyst, fikk vi i svar fra Fylkesmannen at dette egentlig var Statens Vegvesens ansvar. Ved forespørsel hos SVV, fikk vi opplyst at heller ikke de hadde utført dette. Derfor bekostet vi den gang prøvetaking i egen regi, noe som kostet oss kr.6500.- Men vi fikk konstatert at fisken havnet i kategori matkvalitet.

### **Berørt grunneier langs Storbekken**

Albert Gundersen  
Norleiv Fardal  
Reidar Støle  
Jon Harald Rømteland tel.9015 8070

Vestbygda 02.11.2018

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

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

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

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

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

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

Med hilsen

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

Reidar Støle

Norleiv Fardal

Albert Gundersen

Jon Harald Rømteland

## HANS S STUSVIK

Stusvik 41, 4516 Mandal

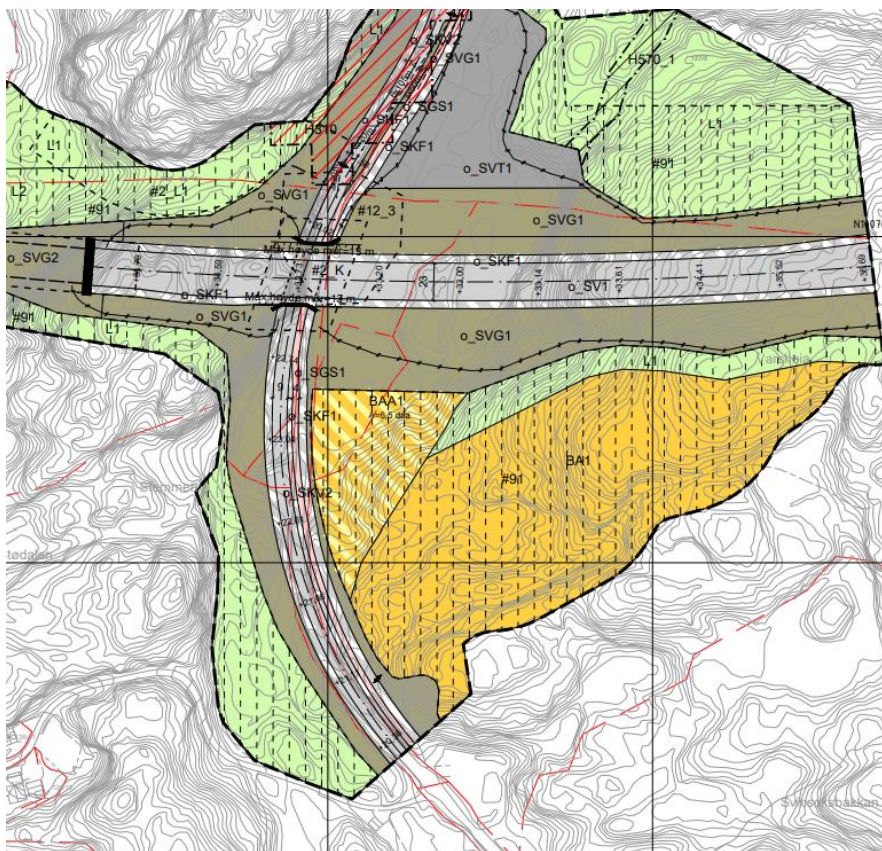
Sweco Norge AS v/Marius Fiskevold

Boks 80 Skøyen, 0212 Oslo

• epost: [E39ML@sweco.no](mailto:E39ML@sweco.no)

## TILLEGGSINNSPILL TIL PLANFORSLAG E-39 MANDALSKRYSSET – LYNGDAL ØST

Viser til utlagt planforslag, der jeg ønsker at planen blir noe mer presisert. Det gjelder Området i kart merket BAA1 og BA1:



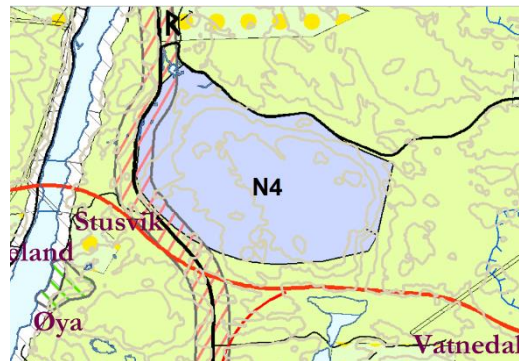
15.12.2021

Hans S Stusvik

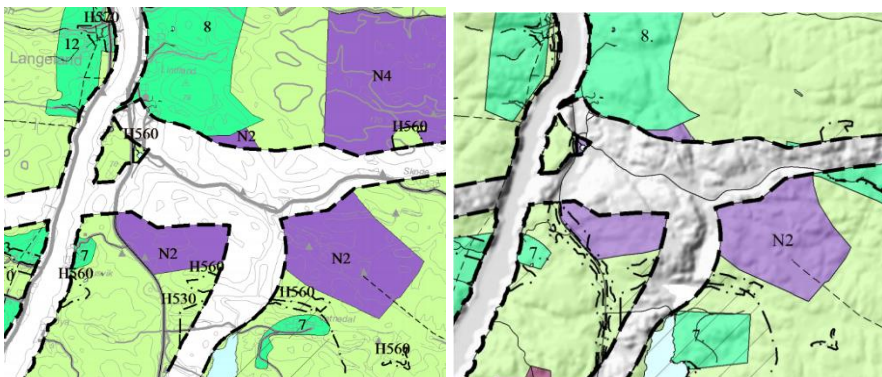
I Reguleringsbestemmelser -**Detalj regulering for E39 Mandal – Lyngdal** øst er det en feil i pkt 2.2.1.

Området BA1 er regulert til Næringsområde fra 1999, da benevnt som N4, siden til N2 før anlegget og midlertidig anleggsområde til E39 ble regulert over, og de plandokumenter dere henviser til. Det er derfor feil i pkt 2.2.2 a at dette er fra tidligere LNFR.

Se kart:



Kommuneplan fra 1999 og 2007



Kommuneplan fra 2007 frem til Nye Veier la veien og midlertidige anleggsområder over

Disse områdene er i kommuneplanen regulert til næringsområdet N2. Om områdene skal benyttes må de tilbakeføres i en gitt kotehøyde med stabile masser som kan benyttes til byggegrunn.

Ved en tilbakeføring, slik spesifisert i plandokumentene, vil dette påføre utbygger store ekstra utgifter med masseutskifting i etablering av næringsområdet.

**Hans Seyffarth Stusvik**

Stusvik 41, 4516 Mandal

Hans S Stusvik

Gjervoldstad, 17.12.21.

**INNSPILL E39 MANDAL VEST – HERDAL**

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

**Adresse: Gjervoldstadstadsveien 704, 4519 HOLUM**

Viser til tidligere innspill til reguleringsplanen datert 01.01.21, vedlegg 1. Det er ikke tatt hensyn til noen av disse innspillene i planleggingen. Når reguleringsplanen nå skal opp til andregangsbehandling ber jeg om at det blir vist større hensyn til de som blir kraftig berørt av ny E39. Min eiendom blir vesentlig redusert og bokvaliteten i anleggsperioden og i ettertid vil i tillegg bli ekstremt dårlig. Støymåling som er estimert viser at både bolig og uteområde vil ligge over anbefalte verdier. Se utklipp av rapport/ støykart, vedlegg 2.

I tillegg blir eiendommen delt i to av veien, vedlegg 3. Dette gjør at jeg mister betydelig med beite som i praksis ikke vil være praktisk mulig å benytte etter utbyggingen, da parsellen sør for E39 ikke vil kunne beites sammen med nordsiden. I tillegg er dette en mye brukt turveg. Ber derfor at det i forbindelsen med kulvert i Lonebekken minimum legges til rette for undergang slik at husdyr og turfolk kan passere.

Jordskifte bør også igangsettes og bekostes av Nye veier.

Når enkeltpersoner må avstå eiendom til offentlig formål mener jeg det er viktig at dette blir gjort på så hensynsfull måte som mulig. I forslaget som foreligger nå, er dette overhodet ikke hensynstatt og ulempene er unødvendig store.

Med vennlig hilsen

Jan Torbjørn Gabrielsen

## Vedlegg 1 – innspill sendt i første runde

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

Jeg ønsker at dere vurderer følgende i forbindelse med detaljregulering:

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

## Vedlegg 2 – Støymålinger

### 4 Beregninger for driftsfasen

Det er utarbeidet støysonekart for delstrekning Lindesnes (Mandalselva - Eikeråsheia) som viser utstrekning av støy i henhold til T-1442. Støysonekart er vist i vedlegg 1.

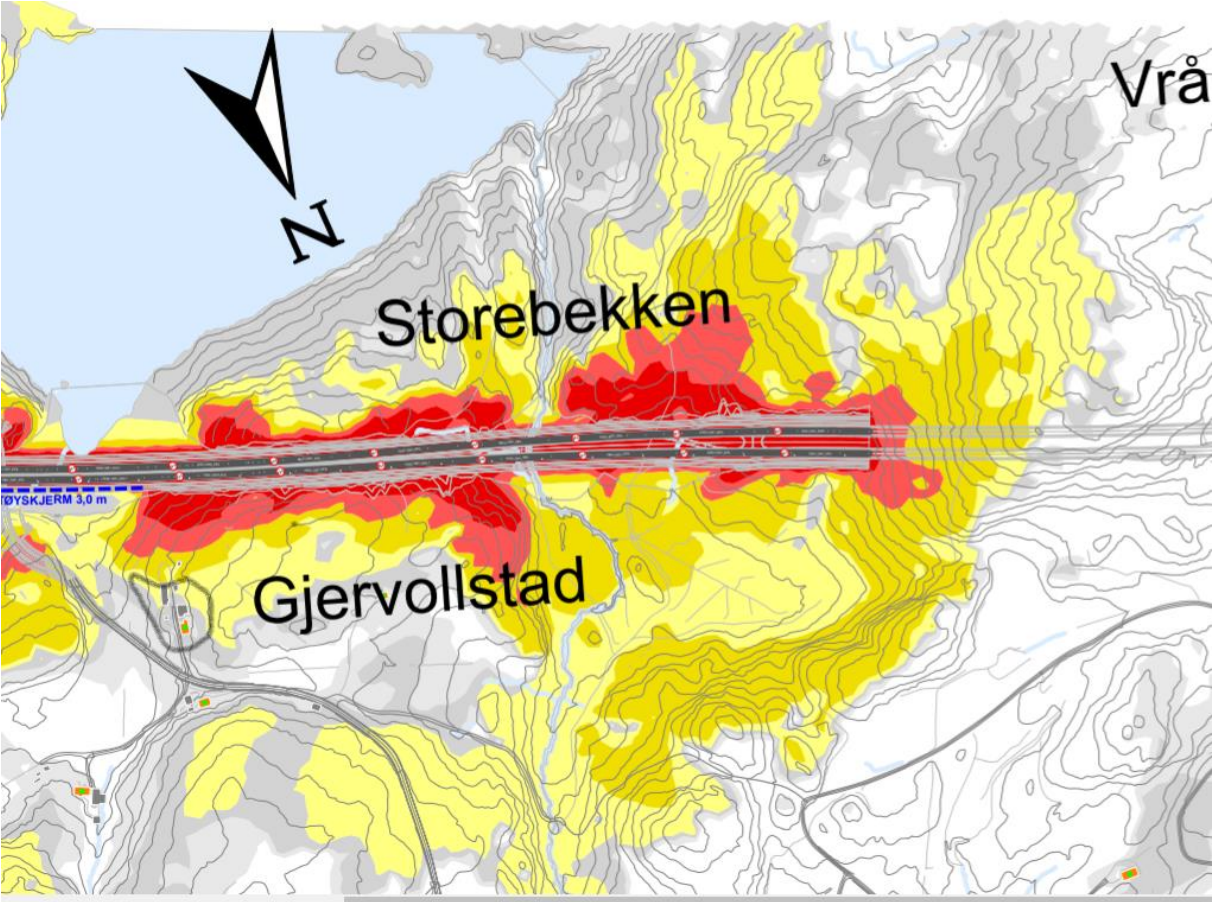
#### 4.1 Bygninger med støy over anbefalt grenseverdi

For den aktuelle delstrekningen er det bygninger med støyfølsom bruk som har støynivå på fasade som er over anbefalt grenseverdi.

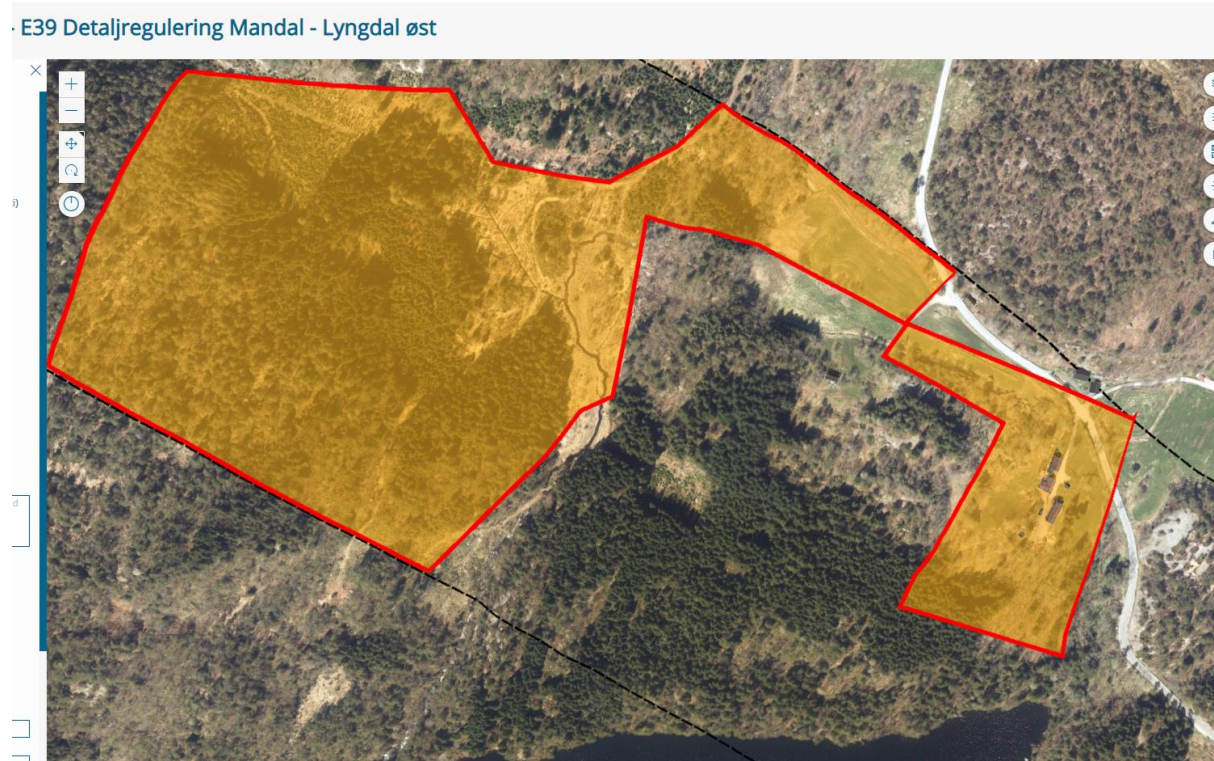
Tabell 7: Bygninger med støy over anbefalt grenseverdi

Adresse	Gnr/bnr	Støynivå L <sub>den</sub> [dB]	
		Uskjermet	Skjermet
Gjervoldstadveien 704, 4519 Holum	110/6	61	54
Gjervoldstadveien 707, 4519 Holum	110/11	58	49
Hagelandsveien 7, 4519 Holum	111/4	66	58
Haddelandsveien 297, 4517 Mandal	113/3	57	55
Haddelandsveien 298, 4517 Mandal	113/4	59	53
Hagelandsveien 308, 4517 Mandal	113/5	61	56
Hagelandsveien 263, 4517 Mandal	114/1	58	54
Haddelandsveien 275, 4517 Mandal	115/1	69	63
Nedre Undal 92, 4517 Mandal	119/1	59	59
Nedre Undal 100, 4517 Mandal	119/14	60	60
Øvre Undal 44, 4517 Mandal	119/4	64	64
Øvre Undal 56, 4517 Mandal	119/4	69	69
Nedre Undal 89, 4517 Mandal	119/8	60	60
Kårstølveien 187, 4520 Lindesnes	323/16	59	56
Kårstølveien 181, 4520 Lindesnes	323/18	59	56
Møglandsveien 1091, 4520 Lindesnes	327/7	56	55





### Vedlegg 3 – kartutsnitt over eiendommen



---

Fra: Karsten Skovly <karsten@skovlyeiendom.no>  
Sendt: tirsdag 14. desember 2021 20:30  
Til: E39ML@sweco.no  
Emne: Innspill til planforslag

Hei!

Viser til brev av 05.11.2021 fra Nye Veier.

Som eier av gnr.87 bnr. 1 i Lindesneskommune ønsker jeg benytte deres tilbud om overskudd av matjord.

Jeg har i dag 27 mål fulldyrket og 53 mål overflatedyrket. Hva som blir berørt på min eiendom er for meg usikkert.

I den anledning håper jeg vi sammen med noen av deres eksperter på landbruk kan hjelpe til å finne nye egnede områder til dyrket mark.

Håpet er jo å beholde så mye som mulig av dyrka mark på eiendommen.

Hører fra dere. På forhånd takk.

Mvh Karsten Skovly

---

Fra: Jan Harald Lohne <[jhlohne@frisurf.no](mailto:jhlohne@frisurf.no)>

Sendt: lørdag 18. desember 2021 11:17

Til: [E39ML@sweco.no](mailto:E39ML@sweco.no)

Emne: Tilbakemelding om overskudd av matjord vedr. prosjekt E39 Mandal-Lyngdal øst.

Til Nye Veier AS ved prosjektleder Håkon Lohne.

Viser til samtale med deg på Vigelandsstua 24.11. 21. Der rådet du oss til å gi en tilbakemelding dersom vi var interessert i prosjektets overskudd av matjord. Vi har flere bruk i nærområdet (Vallemoen og Homme) til utbyggingstraseen som har behov for tilføring av matjord. Vi driver med melk-og kjøttproduksjon. Tilkomsten til aktuelle arealer er langs fylkesvei.

Vi håper på et positivt svar.

Med vennlig hilsen

Lillian og Jan Harald Lohne.

2. innspill til detaljregulering av ny E39 Mandalselva – Lyngdal.  
- gjelder traseen hvor den passerer Øvre Undal.

Vi har nå sett de nye oppdaterte kartskissene fra Nye Veier, der veilinjen fortsatt passerer Øvre Undal på en 4,3 m høy fylling, 15 m sør for gårdstunet.

Veilinjen er også inntegnet i en kurve mot hus og gårdstun akkurat hvor den passerer disse.

Det er god plass i terrenget til å legge veien lenger syd og dermed unngå denne delvise raseringen av et flere hundre år gammelt bosted og et for flere kjært barndomshjem.

Man vil ved å legge veilinjen lenger syd også kunne rette ut veien noe.

Det kan ikke og bør ikke være slik at veien skal kunne legges over eller tett innpå hus og bebyggelse bare fordi her evt. skulle være spesielt gunstige grunnforhold.

Ved å forflytte veien 50 – 100 m lenger syd vil dette bety mye for bebyggelsen og kulturmiljøet på Øvre Undal. Dette vil også som tidligere nevnt, gi en noe rettere veitrase' akkurat her.

Vi er tre brødre som i første innspillsrunde i detaljreguleringen, foreslo å legge veien i tunnel eller skjæring gjennom Løåsen. Dette vil gi en avstand til bebyggelse på Øvre Undal på minst 100 m, og man vil da kunne legge veien på fast fjell og dermed også slippe en 700 – 800 m lang og skjemmende veifylling i dalføret fra Nedre Undal og opp til Øvre Undal, - hvor denne fyllingen etter NVs planforslag her fortsatt er 4,3 m høy. Vi har i våre innspill argumentert med å hindre rasering av gammel bebyggelse og kulturmiljø og dermed også redusere behov for innløsning og erstatninger, samt beholde et viktig vilt-trekk i området.

Dette forslag ser vi fortsatt på som det beste og mest skånsomme for Nedre og Øvre Undal både hva gjelder bebyggelse og kulturmiljø, - og da også gi mulighet for en viktig viltpassasje i dette området.

Med Nye Veiers forslåtte trase vil støyen ved bolighus på Øvre Undal overstige 70 dB, samtidig som man sier at støyskjerming ikke vil ha noen vesentlig effekt. Dette er helt uakseptabelt !

Veien kan med fordel legges lenger syd, og dermed gi større avstand til vårt kjære barndomshjem på Øvre Undal. Da vil støyen også kunne reduseres til et akseptabelt nivå også her.

Nye Veier har nå planlagt å legge nye E39 på en stor fylling over eksisterende adkomstvei til Øvre Undal, uten å etablere kulvert eller undergang her. I stedet forelås det å opparbeide ny vei fra Nedre Undal. Dette burde være dårlig økonomi både for veiprojektet, og i særdeleshet også mht. inngrep i natur, kulturmiljø og dyrket mark. Nettopp her hvor ny adkomstvei til Øvre Undal er foreslått, går Gamle Kirkevei fra Spetland til kirken i Holum. Dette er en gammel og vel påkostet vei fra den tid transporten til kirke gikk til fots eller med hest. Denne veien er nå av Nye Veier foreslått som delvis underlag for ny adkomstvei til Øvre Undal, og den vil selvsagt med Nye Veiers forslag bli fullstendig rasert og ødelagt for all fremtid.

Denne foreslåtte nye adkomstvei vil utvilsomt også legge beslag på x antall nye m<sup>2</sup> med dyrket mark. Vi ber derfor om at Lindesnes kommune vil støtte oss i å få beholde eksisterende vei til Øvre Undal ved at ny E39 legges i en kort bro over eksisterende vei, evt. at der etableres kulvert gjennom veifyllingen der ny E39 krysser dagens vei til Øvre Undal.

Det kan også her nevnes at vi er tre søsken som har tinglyst veirett til våre hyttetomter i utkanten av Laustøvollen.

Vedlegg : Tunnel/skjæring gjennom Løåsen, NVs foreslåtte trase', NVs forslåtte passering, NVs eget støykart, Kulturmiljø.

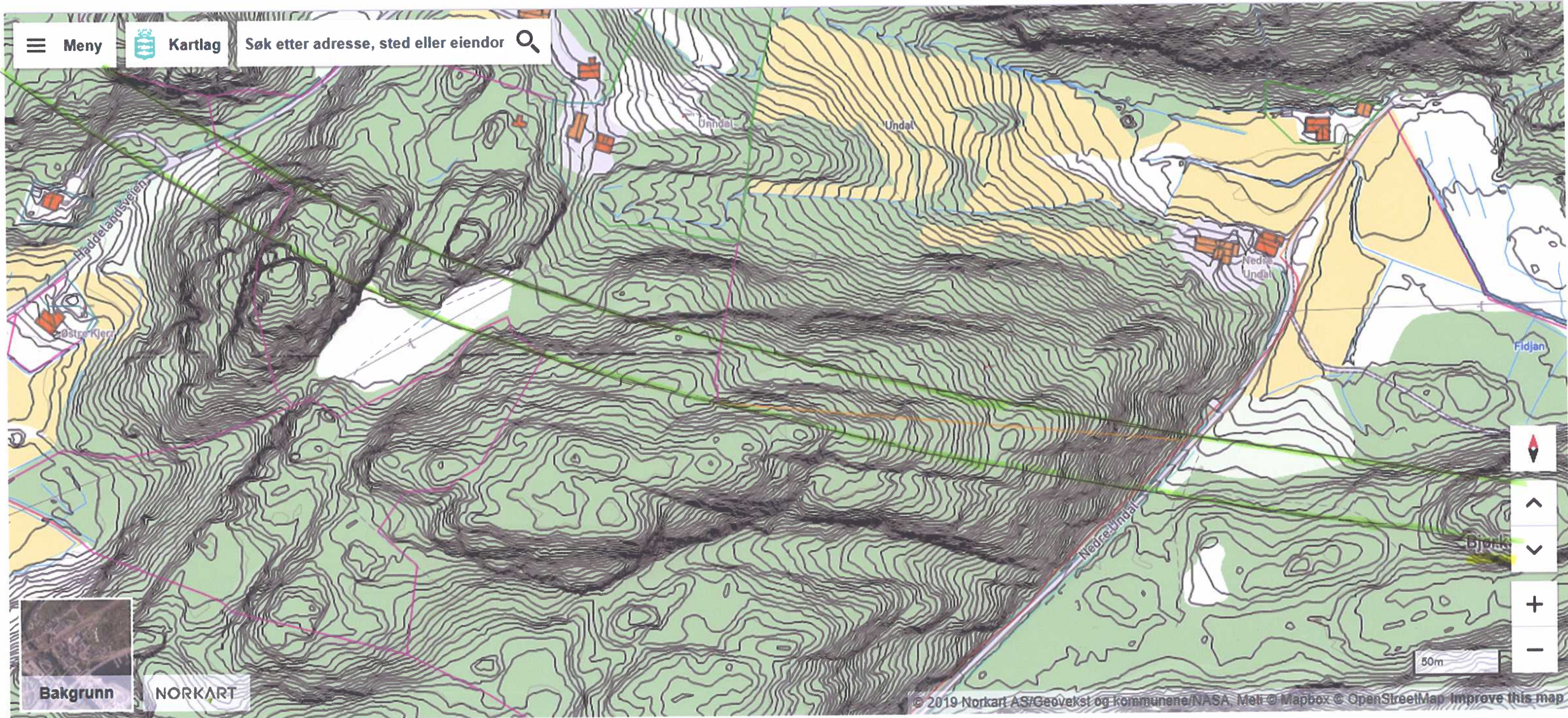
Mvh.

☰ Meny



Kartlag

Søk etter adresse, sted eller eiendor 🔍



Bakgrunn

NORKART

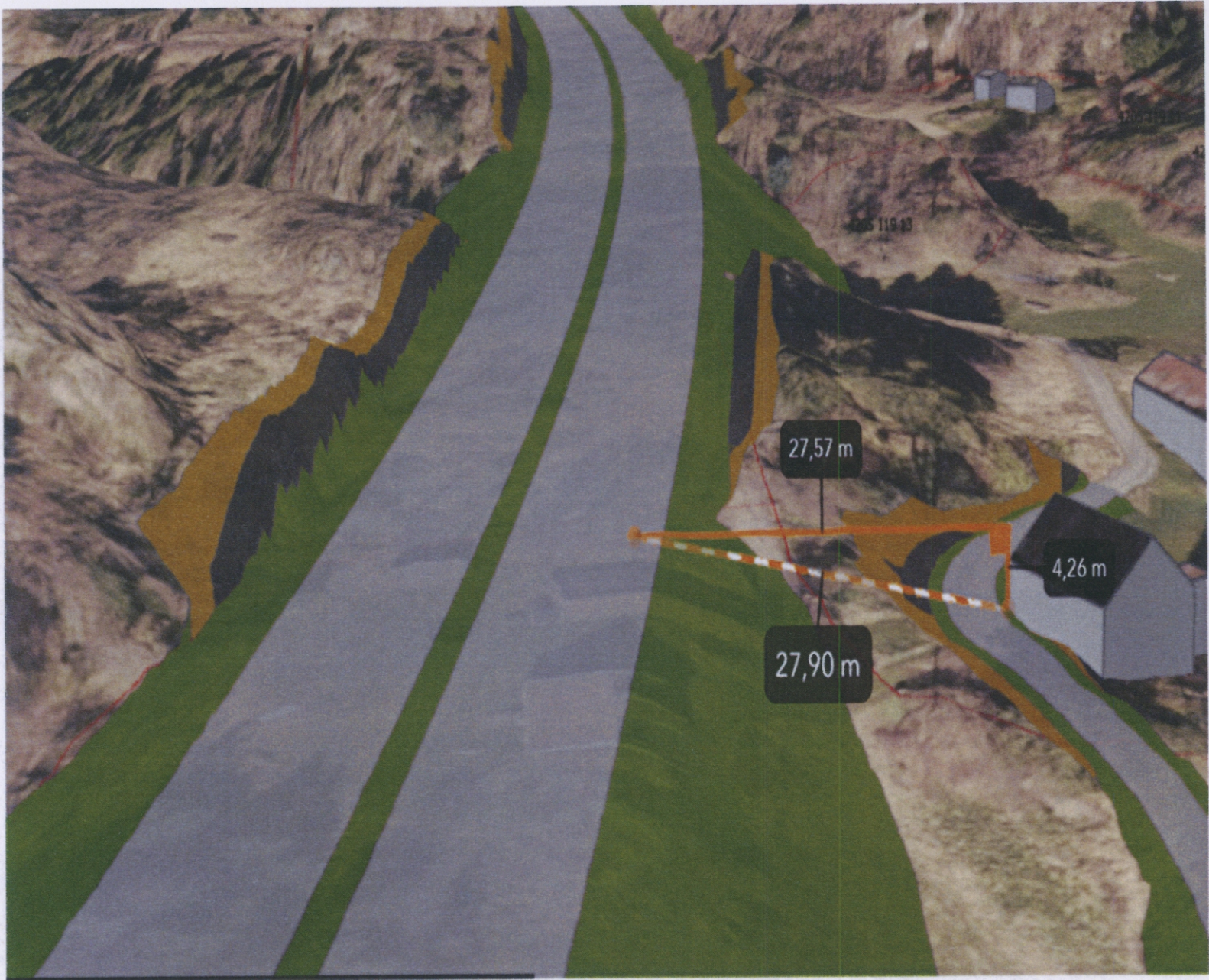
Navigation controls: a compass icon, a north arrow, and zoom in (+) and zoom out (-) buttons.



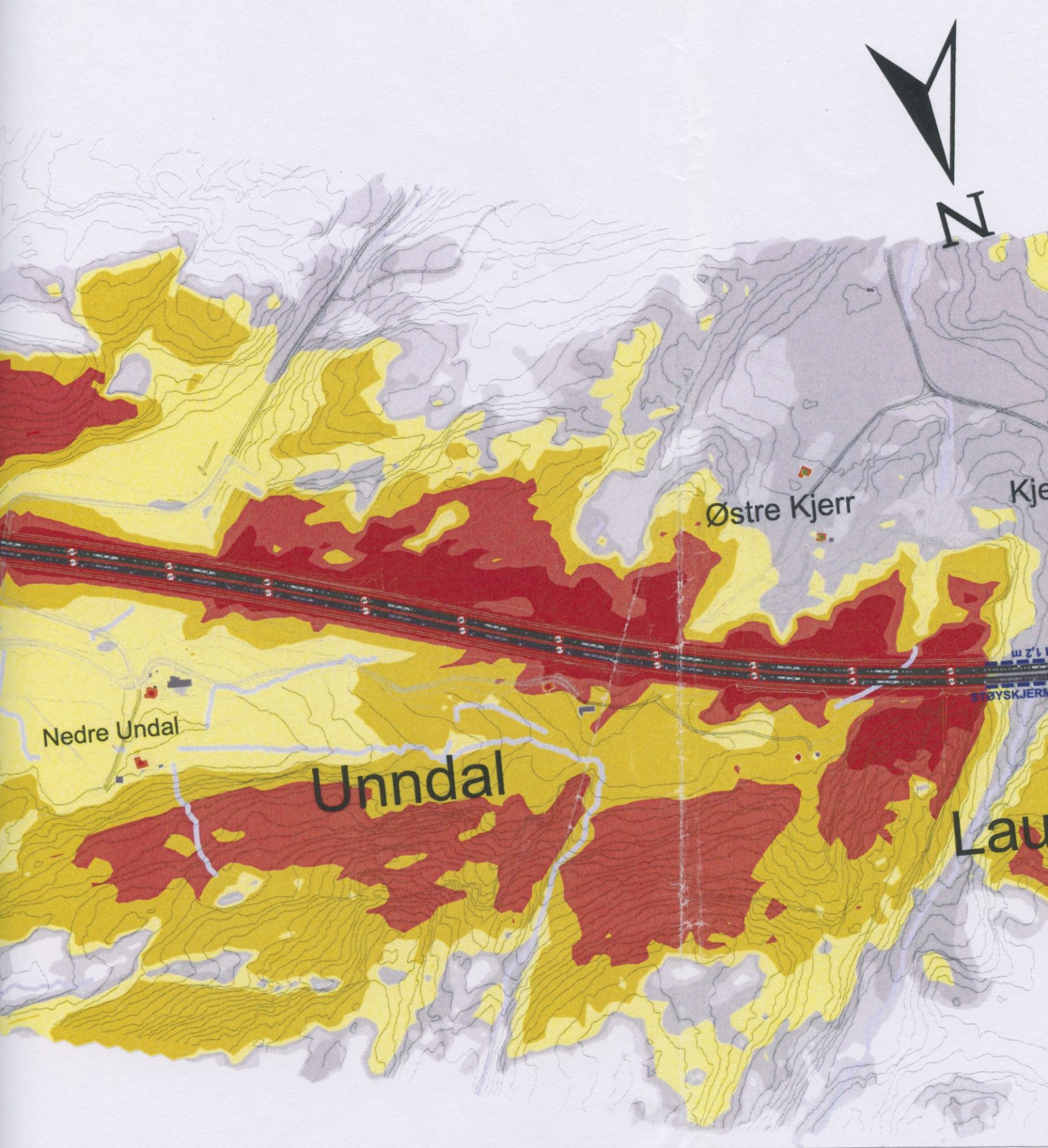
Djubedalen

Unndal

Bediglus på Øvre Unndal







Støysoner h=1.50 m  
 Rutenett: 10.00 x 10.00 m  
 Indikator: Lden

Ekvidistanse koter: 5 m

- Under 45 dB
- 45 - 50 dB
- 50 - 55 dB
- 55 - 60 dB
- 60 - 65 dB
- 65 - 70 dB
- Over 70 dB

Målestokk A3 1:6000

- Lokale støytiltak skal vurderes
- Ingen lokale støytiltak

---

Fra: Olav Tredal <olav@tredal.no>  
Sendt: søndag 7. november 2021 10:26  
Til: E39ML@sweco.no  
Kopi: anne.kristine.lysestol@lindesnes.kommune.no  
Emne: E39Mandal-Lyngdal øst

Innspill til planforslaget i Lindesnes

På grunn av plagen med trafikkstøy på Tredal flyttet vi til Blørstad for 11 år siden. Vi bygde nytt bolighus og redskapshus og vi trives utrolig godt i denne fredelige grenda

Nå får vi tilførselsveien foran gården og hovedveien bak

På Blørstad har det vært bosetting i mange hundre år men alle som bor her nå ser mørkt på utsiktene til fortsatt å kunne bo her

Vi håper derfor det blir lagt stor vekt på støyskjerming på de strekningene som berører gården. Det vil bedre muligheten for fortsatt å kunne bo på Blørstad

Mvh  
Olav Terje Tredal

Sendt fra min iPad

---

Fra: Olav Tredal <olav@tredal.no>  
Sendt: søndag 19. desember 2021 10:44  
Til: E39ML@sweco.no  
Emne: Overskuddsmasse

Hei  
Jeg så at man kunne melde interesse for jord Vi har behov for påfyll på en del av dyrket mark som ligger lavt på vår eiendom på Blørstad. Gnr 327 bnr 1. Lindesnes Mvh Olav Tredal

Sendt fra min iPad

---

-----Opprinnelig melding-----

Fra: Olav Tredal <olav@tredal.no>

Sendt: onsdag 29. desember 2021 08:13

Til: E39ML@sweco.no

Emne: Tilførselsvei Tredal

Hei

Fra Tredal og til Valleheia opp Skiftingsheiaveien er det ganske mye trafikk av traktorer Det er svært viktig at det blir mulig å kjøre omtrent som nå og altså ikke om nåværende E39 og på den nye tilførselsveien. Dette blir jo en betydelig omvei og man hindrer trafikken og sliter på veidekket når man kjører med kjettinger Håper dette kan løses ved at Krysset ved Skiftingsheia får avkjørsel også mot sykkelveien på sydsiden Mvh Olav Tredal

Sendt fra min iPad

---

Fra: Kirstine Fuskeland <[Kirstine.Fuskeland@lindesnes.kommune.no](mailto:Kirstine.Fuskeland@lindesnes.kommune.no)>

Sendt: onsdag 5. januar 2022 12:29

Til: Fiskevold, Marius <[Marius.Fiskevold@sweco.no](mailto:Marius.Fiskevold@sweco.no)>

Emne: Videreformidler interesse for jord

Hei

Videreformidler en henvendelse fra Ove Hesland som driver ammekuproduksjon på 57/2 i Lindesnes. Han er interessert i overskuddsjord fra E39-utbyggingen.

Med hilsen

Kirstine Fuskeland

Jordbrukssjef, Teknisk forvaltning

Mobil: 951 00 324



LINDESNES  
KOMMUNE

Sentralbord: +47 38 25 70 00

E-post: [post@lindesnes.kommune.no](mailto:post@lindesnes.kommune.no)

[www.lindesnes.kommune.no](http://www.lindesnes.kommune.no)

Roar Hellenen  
Haddelandsveien 191  
4517 Mandal

Sweco Norge AS  
v/Marius Fiskevold  
Postboks 80 Skøyen  
0212 Oslo

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

Undertegnede er eier av gnr. 121, Haddeland bnr. 4 og 5 i Lindesnes kommune. På gårdsbruket drives aktiv jordbruksdrift med 50 vinterfóra sauer samt skogbruk.

Jeg har følgende innspill:

A) Faunapassasjer. Det er nå lagt opp til to faunapassasjer i Haddeland jaktlag sitt område, den ene ved Djupedalen (ca. 2,15 km vest for Mandalselva) og den andre ved Nedre Undal (ca.1,1 km vest for Mandalselva). Den siste kom med etter at «Utvalg for drift og forvaltning» i Lindesnes kommune i sitt møte 19.10.21 gjorde følgende enstemmige vedtak: «Det legges inn en viltpassasje mellom Djupedalen og Mandalselva». Dette har Nye Veier imøtekommet på den måten at kulverten gjennom veifyllingen på E39 ved Nedre Undal, nå ikke bare skal bringe lokalveien Nedre Undal gjennom veifyllinga, men også fungere som faunapassasje.

Ved Nedre Undal blir det en massiv veifylling med høyde på opptil 32 meter over eksisterende terreng. Det etableres med andre ord omtrent ei ny hei. For at kulverten ikke skal bli for lang (Veifyllinga for ny E39 blir ca.150 meter bred i bunnen der lokalveien går i dag), er kulverten plassert høyt i fyllinga. Dermed må lokalveien stige betydelig for å kunne nå opp til kulverten. Lokalveien legges derfor stigende østover langs fyllinga, for så å svinge til venstre gjennom kulverten for deretter å gå vestover nedad fyllinga til Nedre Undal.

Og - denne kulverten høyt plassert i fyllinga må viltet kunne finne om kulverten skal kunne fungere som faunapassasje. En kikk på plankartet viser at det vil bli svært vanskelig for viltet å komme fram til kulverten. Et innegjerdet rensebasseng på nordsida av veifyllingsfoten gjør det ytterligere vanskelig for viltet å finne fram. Det er betydelig stigning fra rensebassenget der viltet må passere og opp til kulverten. Samtidig blir kulverten beliggende temmelig nær bebyggelse og jorder på Nedre Undal.

Det er derfor spørsmål om kulverten ved Nedre Undal vil kunne fungere som en reell mulighet for viltet.

På åpen dag på Vigelandsstua 24.11.21 der Nye Veier inviterte til informasjon om reguleringsplanarbeidet, fikk jeg opplyst at kulverten ved Nedre Undal tenkes trukket lengre

østover enn den er tegnet inn på plankartet, samtidig som den rigges for å tilfredsstille kravene til faunapassasjer. Dette er uten tvil positivt, for lengre øst vil det bli bedre forhold for å få en reell mulighet til å få en funksjonell faunapassasje.

En langt bedre løsning ville være et eget «viltlokk» lengre øst. Her er det skogsmark på begge sider av veien. Firefeltsveien blir dessuten liggende tungt i terrenget, dvs. at den skytes ned i terrenget, og et «lokk» ville kunne gå fra toppen av veiskjæringen på den ene sida av veien til toppen av veiskjæringa på den andre veisida.

Faunapassasjer som skal dekke mange behov, så som lokalvei og turvei samt faunapassasje, blir selvfølgelig mindre optimalt for viltet.

Det må dessuten nevnes at faunapassasjen ved Djupedalen også er tenkt å dekke mange behov, bla. lokalvei til Ytre Lauvstø.

Dermed er begge de to foreslåtte faunapassasjene i Haddeland jaktlags område faunapassasjer som skal dekke mange formål. Nye Veier er nødt til å føre fram lokalveier begge disse to stedene all den tid de to lokalveiene blir krysset av den foreslåtte veilinja for ny E39. Derfor kan det stilles spørsmål om hvor mye hensyn det egentlig er tatt til viltet. Det synes som andre hensyn har blitt bestemmende for hvor viltet skal kunne passere i framtida.

Fra faunapassasjen ved Djupedalen er det ca. 1,4 km vestover til den foreslåtte 200 m lange tunnelen ved Skreheia. Dermed blir det fra Skreheia ca. 3,5 km til Mandalselva. På denne strekningen hadde Nye Veier kun planlagt faunapassasjen ved Djupedalen. Derfor er det svært positivt at «Utvalg for drift og forvaltning» vedtok at det skal legges inn en faunapassasje mellom Djupedalen og Mandalselva.

Nye Veier har i sine saksfremstillinger tidligere påpekt at det ikke ble fanget opp nok vilt på kameraene i området, noe som dermed ikke gav grunnlag for faunapassasje øst for Nedre Undal.

Som medlem i Haddeland jaktlag gjennom en årrekke har jeg erfart at Nordskogen (Området mellom Nedre Undal og Mandalselva) er svært viktig for viltet. Den viktigste vandringsmuligheten nord-sør er i Nordskogen.

Det bør derfor legges mye innsats i å få en så funksjonell faunapassasje som mulig øst for Nedre Undal. Det må kvalitetssikres at kulverten ved Nedre Undal blir reelt brukbar for viltet. Eget «lokk» lengre øst bør nøye vurderes som alternativ.

B) Undertegnede driver all dyrka mark på de to brukene, gnr 119, bnr.1 og gnr. 119, bnr.2, på Nedre Undal. Det er viktig at veitilgangen til Nedre Undal opprettholdes under hele anleggsperioden. På bnr. 2 ser inntegnet veilinje ut til å gå rett gjennom inngjerdet innmarksbeite. Jeg ber om at Nye Veier gjennom dialog avklarer hvordan driftsvanskene søkes løst. Det er også ønskelig at massedeponiet på gnr. 119, bnr 2 hvor det skal etableres jordbruksareal til slutt, kun får ubetydelig sidefall i kjøreretningen, slik at jorda greit lar seg drive med dagens maskiner.

C) Snuplass for tømmerbil. Ved Reinhardt Nøstdahls hus på Nedre Undal er det anlagt snuplass for tømmerbil. Denne snuplassen er anlagt for å kunne snu med tømmerbil med henger. Snuplassen benyttes av begge brukene på nedregarden, de to brukene på Øvre Undal (eiendommenes skogteiger ved Undalstjønna) samt bnr. 4 og 5 på Haddeland. Det er viktig at kulverten under planlagt E39 dimensjoneres slik at selv de lengste tømmertransportene greit kan passere kulverten. Det må hensyntas at kurvene inn og ut av kulverten er utformet slik at passasje går problemfritt.

D) Overskudd av matjord. Det er svært framtidsrettet at det nå stilles krav til gjenbruk av dyrket mark ved veiutbygginger. I brevet som grunneiere i området har mottatt fra Nye Veier i forbindelse med reguleringsplanen, opplyses det om at utbygginga vil gi overskudd av matjord og at Nye Veier er interessert i å registrere behov fra gårdsbruk i området. På vår gård på Haddeland drives det kontinuerlig med nydyrking/forbedring av tidligere dyrket mark, og tilgang til jordbruksjord vil være til stor nytte. Jeg legger ved et kart som viser to steder som har stort behov for jordtilførsel. I tillegg er det en rekke andre steder på gården her hvor ekstra matjord ville være kjærkomment. Dette kan formidles ved behov.

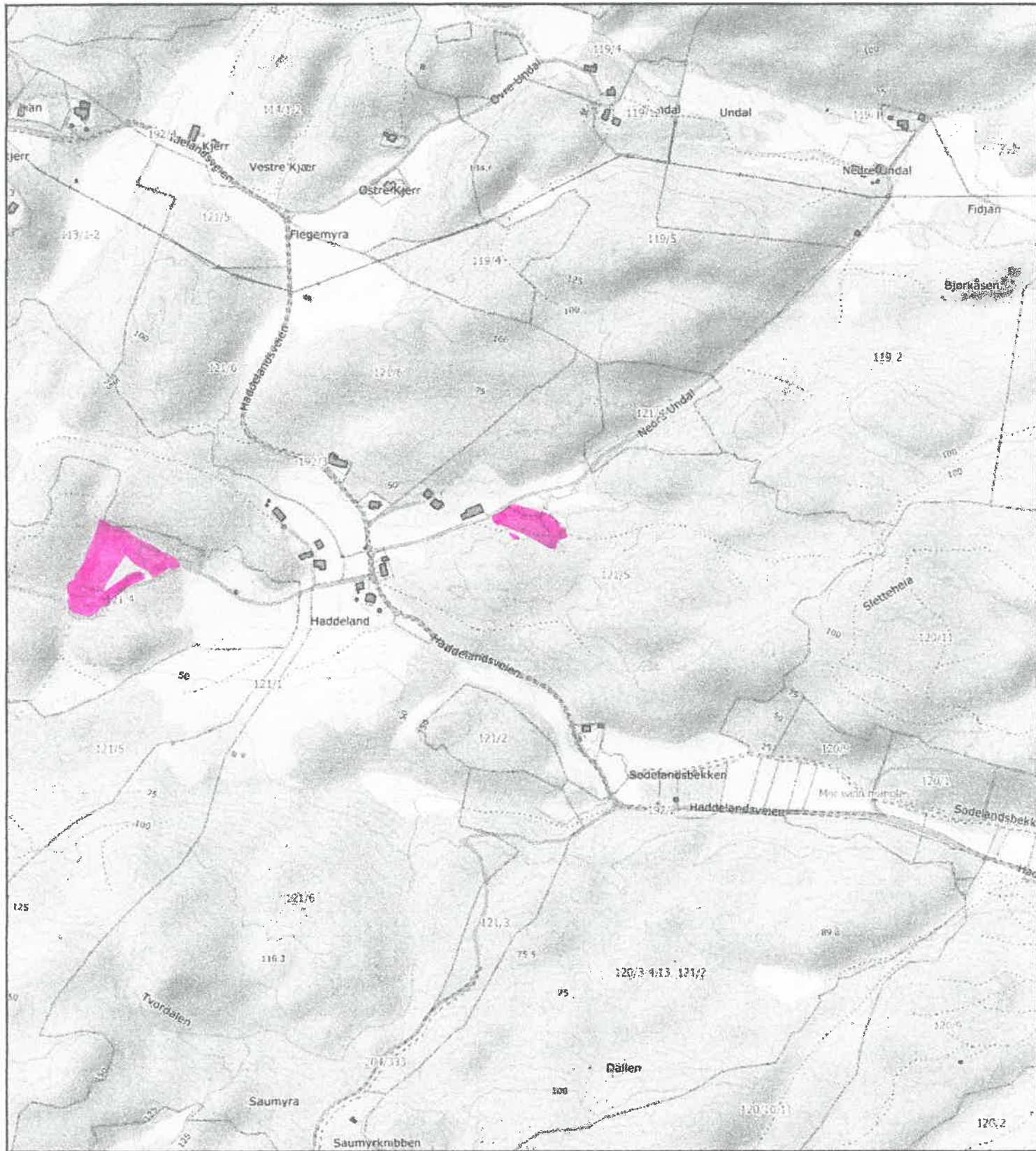
E) Tilleggsarealer: Undertegnede er kjent med at Nye Veier har innløst arealer for å kunne realisere veiplanene. Jeg er svært interessert i å komme i betraktning ved salg av arealer som Nye Veier ikke finner hensiktsmessig å beholde etter gjennomført veiutbygging. Arealene ønskes for å styrke grunnlaget for aktiv jord- og skogbruksdrift.

Mandal 15.12.21.

Vennlig hilsen

*Roar Hellenen*  
Roar Hellenen





0 50 100 150m  
 Målestokk 1: 7500 ved A4 utskrift  
 Utskriftsdato: 15.12.2021 15:23  
 Eiendomsdata verifisert: 15.12.2021 15:11



Arealer som har behov for ekstra  
 matjord, på gnr. 121, bnr. 4 og 5.

---

Fra: Rolf Arne Holte <rolf-arne@live.no>  
Sendt: mandag 29. november 2021 23:24  
Til: E39ML@sweco.no  
Emne: Litt spørsmål angående ny e 39 Mandal og til Lyngdal

Oppfølgingsflagg: Følg opp  
Status for flagg: Fullført

Hei  
Jeg rakk ikke innom kontordagen på Vigelandstua Så det jeg lurer på er:  
Hvor bredt kommer det til å bli hugget i korridoren for veilinjen?  
Eller hugger dere automatisk helle bredden på korridoren?  
Kommer Stilandsvegen og Farmoveien fra Vigeland og til Foss til å bli utbedret før byggestart av ny e39?

Mvh  
Rolf Arne Holte

Sendt fra [E-post](#) for Windows

---

Fra: Rune Lian <[rulian@online.no](mailto:rulian@online.no)>  
Sendt: søndag 9. januar 2022 21:06  
Til: [E39ML@sweco.no](mailto:E39ML@sweco.no)  
Emne: Gamle Postveien

Hei  
Vil be om at det etableres autovern opp Gamle Postveien, 4520 Lindesnes, når tilførselsveien til Blørstad blir bygget.

Vi har nemlig kjørt utfor den bratte bakken 3 ganger siste 2 år.

Mvh  
Rune Lian

Sendt fra [E-post](#) for Windows

---

Fra: Steinar Møll <s-moell@online.no>  
Sendt: onsdag 15. desember 2021 17:03  
Til: E39ML@sweco.no  
Emne: Innspill til planforslaget for E39 Mandal - Lyngdal øst

Hei!

Plandokumentene tilhørende planforslaget er omfattende og dekker et svært vidt spekter av fagtema. Dette innspillet er knyttet til fagtema støy.

Jeg har også tidligere vært i kontakt med dere og etterspurt utdypende opplysninger omkring forutsetninger lagt til grunn for gjennomførte støyberegninger og støysonekart vist i fagrapport støy, spesielt mht. støy fra bruene.

Planbeskrivelsen beskriver planområdet som hovedsakelig bestående av utmarksarealer med spredt bebyggelse i form av små grender, eneboliger, gårdstun og hytter. Støymessig så betyr dette at området i svært liten eller ingen grad tidligere har vært utsatt for veitrafikkstøy. All erfaring tilsier at i slike områder så vil selv støynivåer betydelig under de anbefalte grenseverdier i T-1442 oppleves som en kraftig forverring av støyforholdene. I en situasjon der en vei skal anlegges i en ny og relativt romslig korridor, så har utbygger i mange tilfeller gode muligheter for å begrense støyulempene også utover nevnte anbefalte støygrenser, eksempelvis gjennom veiens plassering i både horisontal- og vertikalplan, bearbeidelse/utforming av sideareal m.v. Jeg håper utbygger utnytter dette potensialet slik at framtidig støyplage, der det ligger til rette for det, reduseres også utover støyretningslinjens ambisjonsnivå.

Det fremstår foreløpig som usikkert hvilken bruløsning som vil bli valgt for eksempelvis kryssing av Mandalselva. Veitrafikkstøy fra slike kryssinger vil ha en svært begrenset markdempning, og derfor potensielt kunne påvirke områder i svært stor avstand fra selve brukonstruksjonen. I den videre plan- og prosjekteringsprosessen ønsker jeg derfor å oppfordre utbygger til å vektlegge støytemaet tungt ved valg av bruløsning med tilhørende brurekkverk, slik at støyutbredelsen fra den betydelige støykilden en vei med ÅDT 15 000, hele 25% tungandel og skiltet hastighet 110 km/t utgjør, reduseres så langt det er praktisk mulig.

Mvh.  
Steinar Møll  
Daleveien 416  
4517 Mandal

---

Fra: steinar salvesen <[steinarsalvesen55@gmail.com](mailto:steinarsalvesen55@gmail.com)>

Sendt: lørdag 18. desember 2021 18:37

Til: [E39ML@sweco.no](mailto:E39ML@sweco.no)

Emne: Innspill til planforslaget i Lindesnes.

Plan for tilførselsvei til Udland som angår våre eiendommer 391/1 og 392/2.

I planen krysser tilførselsveien vår nåværende "skogsvei". For at vi for fremtiden skal kunne ha tilgang til vår skog her, må det bygges en kulvert, krav traktorvei, vektklasse 7.

Har hatt kontakt med skogetaten i kommunen.

Denne delen av skogen er den mest tilgjengelige og "lettdrevne". Her blir både sag- og vedtømmer slepkjørt ned til oppsamlingsplass i Steggedalen.

I 2021 er det blitt slepkjørt ca.100 m3 med sag- og vedtømmer. Det er veldig viktig at denne tilgjengeligheten fortsetter.

Viltпасасjer.

Det er viktig at det blir fulgt opp med størrelse i følge "faunarapporten".

Dette gjelder spesielt ved Svartetjønn, som var en av de beste plassene i rapporten.

I dette området har grunneier også registrert mye dyr på viltkamera, mest hjort

Forurensning.

Synes det er rart å legge en del av traseen så nær Svartetjønn, og bekken, som litt lenger nede er den største og mest fiskerike gytebekken til Tarevannet.

Tenker også på faren for forurensning av bekken.

Vi er negative til hele prosjektet ang. tilførselsvei. Syns det er mer enn nok at 4 feltsveien krysser eiendommene, med de ulemper dette medfører.

Vi imøteser deres svar, og forventer at dette innspillet blir tatt til følge.

Med hilsen

Steinar Salvesen

---

Fra: Terje Fredriksen <tmaxxterje@gmail.com>  
Sendt: søndag 19. desember 2021 00:01  
Til: E39ML@sweco.no  
Emne: Innspill til detaljreguleringsplan for ny E39, Mandal-Lyngdal.

I forbindelse med planene om ny E39, strekningen Mandalselva-Lyngdal, vil vi komme med noen innspill i forbindelse med tunnel gjennom Skreheia.  
For å unngå stort tap av de beste beiteområder, jakt og rekreasjonsområder og tilgang til skogsdrift, vil vi sterkt anbefale bygging av lang tunnel i Skreheia.

Vi håper på god informasjon underveis og forebygging/tilrettelegging av god bo og livskvalitet.

Mvh  
Terje Fredriksen og  
Janicke Vestheim Sørensen

Haddelandsveien 308  
Gnr 113 Bnr 5

## Innspill Støyskjerming - Vallerås

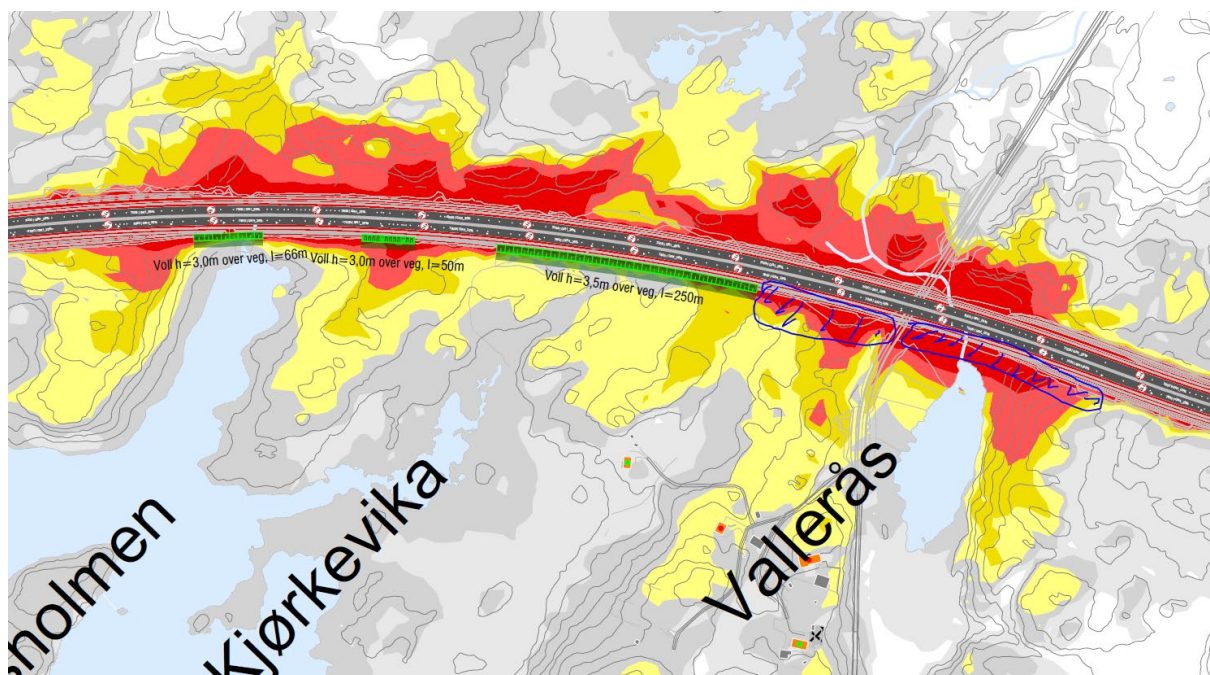
**Det må reguleres inn støyvoller langs ny E39 forbi Vallerås og helt inn mot Roshei.**

Vallerås er i dag et fredelig sted uten trafikkstøy. Ny E39 vil utgjøre en stor forandring for stedet og mange av bokkvalitetene vil forringes betraktelig. Håper derfor Nye Veier vil være med på å gjøre forholdene best mulig for bebyggelsen og uteområdene i Vallerås.

Ifølge støyrapporten tilhørende reguleringsplanen så vil det være behov for lokale støyskjermins tiltak på Kårstølsveien 187. **Vi mener at støytiltakene heller må gjøres langs veien. Det vil også være i tråd med anbefalingene i T1442 pkt 7.1.3 side 116. I tillegg vil uteområdene også bli skjermet noe som vil være positivt for bokkvaliteten.**

Det er prosjektert støyvoller/skjermer fra og med brua over Grundelandsvannet i øst og vestover mot Vallerås. Men støyvollene stopper når man nærmer seg bebyggelsen. I en strekning på ca 50 – 100 meter på hver side av fylkesveibroa er det helt åpent opp mot Vallerås/Kårstølveien 187. Vi mener det kan bygges en sammenhengende voll fra der prosjektert voll er avsluttet, under/inn mot fylkesveibroa og helt inn mot Roshei. For å få best mulig effekt ser vi for oss at vollen kan bygges med samme høyde som fylkesveibroa.

Vi frykter også at støy utbredelsen når trafikken kommer inn/ut av den høye skjæringa i Roshei kan sammenlignes med tunnelmunninger jfr. pkt 3.4 i fagrapport støy. Dette må også tas med i vurderingene.





**Veilys:**



Hvordan er veilysene forbi Vallerås tenkt plassert/utformet? Dersom det blir ensidig belysning ber vi om at masten kommer på nordsiden av veien slik lysene vendes vekk fra Vallerås.

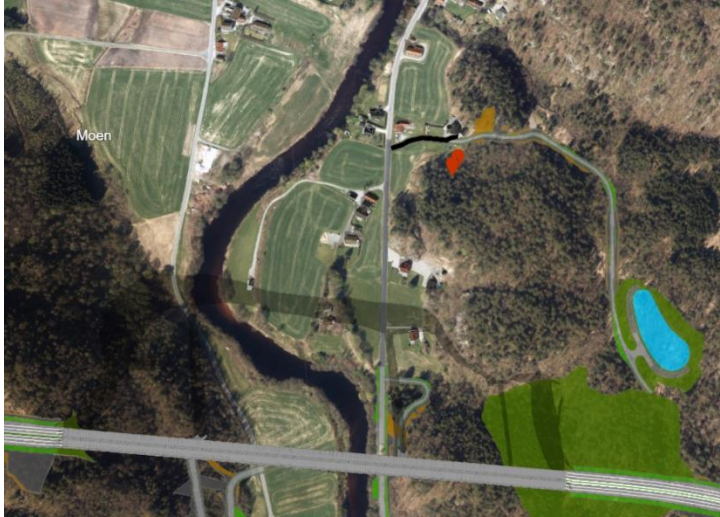

Mvh Tove og Osmund Norum







# Din E39



Private/grunneiere				
Nr.	Navn	Dato	Innspill	Utklipp/område
22	Bendik Nikolaisen	15.12.2021	Driftsvei sør for E39 sin veitrasé, må forlenges videre vestover på denne eiendommen (109/2/0). Dagens trasé går i den kommende E39 og ender opp med en stikkvei til myrene som er planlagt dyrket i forbindelse med gårdens driftsplan.	
		15.12.2021	Ønske om overskuddsmasse. Jeg ønsker overskuddsmasse til oppfylling av myr som vist med punkt på kartet. Dette er myrer som er med i gårdens driftsplan for oppdyrking.	

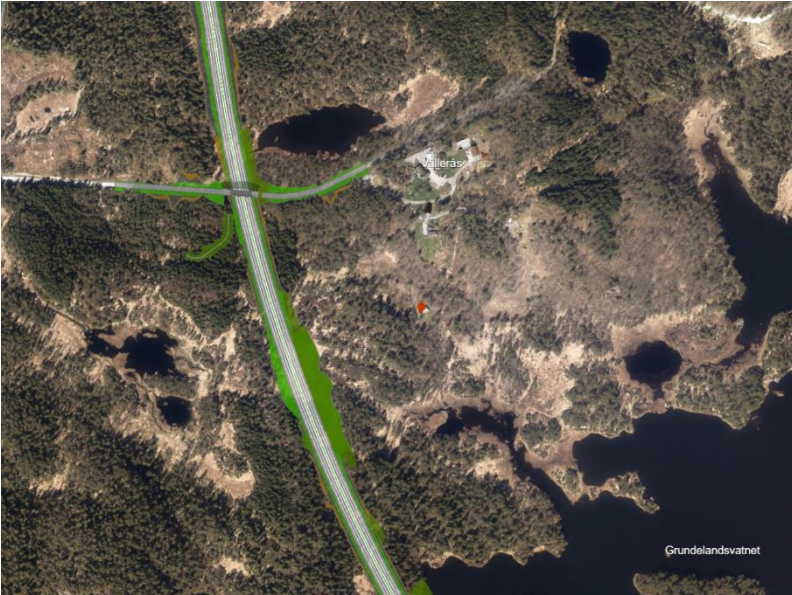
27	Gjermund Handeland	15.12.2021	<p>Ved Faksevannet er det tegnet inn en kulvert og diverse driftsveier. Driftsveien sør for korridoren må strekkes så langt i begge retninger at grunneier kan komme til alle arealer på sydsiden. Må egentlig bygges helt mot viltlokket ved Landåstjønna. Driftsveien som går under Faksevann bro må bygges fram til eksisterende traktorvei. Kulverten må også være så stor at hogstmaskiner og lastbærere kan kjøre igjennom. Faksevannet bro bør strekkes noe lenger hvis det skal bli plass til både driftsvei og en god faunapassasje.</p>	
		17.12.2021	Er interessert i overskuddsmasse	


29	Hans Olav Skretting	11.11.2021	<p>Dette er en vei som benyttes av husstand for innkjørsel og lek. Den må også krysses for å komme til lekeapparater. En anleggsvei må legges parallelt et stykke fra den opprinnelige innkjørselsveien, helst på andre siden av plen og lekeområde. Om ikke denne flyttes er risikoen for å bli påkjørt i anleggsperioden høy.</p>	
		24.11.2021	<p>Det vil med fordel være mulig å utvide planområdet for å kunne legge anleggsveien lengst mulig vekk fra bebyggelse og heller ikke mellom bebyggelse og lekeområdet. En vei langs fjellet opp mot lasteplass vil øke sikkerheten betraktelig for både barn og voksne.</p>	

29	Hans Olav Skretting	29.11.2021	<p>Planområdet kan med fordel utvides slik at en anleggsvei kan legges helt inntil fjellet. Dette vil øke trafikksikkerheten for barn og voksne som bruker eksisterende vei og bruker lekeområdet på andre siden av eksisterende vei.</p>	
32	Jarl- Ivar Bendixen	11.12.2021	<p>Audnedalsveien har nylig fått ny asfalt, men veigrunnen er elendig. Rystelser i hus som ligger langs veien er merkbare når tungtrafikken passerer, og vi er bekymret for at den økte tungtrafikken i anleggsperiode vil påvirke husstander negativt med påfølgende skader på bygg og grunn. Det er mye leire i området, og vi kjenner på rystelser i grunnen når det sprenges på grustaket til Sørlandspukk. Beboere er bekymret for den økte belastningen som vil forekomme i form av anleggsarbeider og sprengninger.</p>	

32	Jarl- Ivar Bendixen	11.12.2021	<p>Skofteland har mange unge barn i skolealder, og dem må det tas hensyn til under hele anleggsperioden. Skolebussen stopper to plasser langs veien for på-/avstigning, men veien er smal og uoversiktlig med mange blindsoner, samt farten er høy gjennom bebyggelsen. Veilys og infrastruktur for myke trafikanter mellom husstander bør etableres for å sikre beboere samt barn og unge som ferdes langs fylkesveien.</p>	
		11.12.2021	<p>Anleggsvei opp til Skoftedalen vil skape store påkjenninger for berørte naboer i form av støy og støv. Dagens vei er mye benyttet av barn og unge som sykler og leker, da den er oversiktlig og lite trafikkbelastet. Vi frykter at barn og unge blir satt til side for en massiv utbygging over mange år. For å redusere påkjenninger ønsker vi som beboere at: - Anleggstrafikk går inn til veilinje fra Kårstølsveien, bak Heståsen. Dette vil redusere anleggstrafikken betraktelig for beboelse langs Audnedalsveien. -Anleggsveier i nærheten av bebyggelse må asfalteres for å unngå unødvendig støy og støv fra maskiner og tungtrafikk.</p>	

32	Jarl- Ivar Bendixen	15.12.2021	<p>Området mellom foreslått anleggsvei og enebolig er nedbørsfelt for grunnvannsbrønn. En anleggsvei her vil ha direkte påvirkning på drikkevann og kvaliteten. Terrenget har naturlig fall fra vei mot enebolig. Brønn merket med punkt.</p>	
33	Jostein Hageland pva. Johan Toralv Hageland	14.12.2021	<p>Ny Europavei krysser gårdsveien mellom Hageland og Kleivan og deler med dette gården i to deler. Det må lages over/undergang på Europaveien slik at det sikres direkte adkomst mellom Hageland og Kleivan. Denne over/undergangen foreslås lagt på samme plass som dagens vei ligger.</p>	

36	Marit Sletten	16.12.2021	<p>Minimumshøyde på støyvoller må økes med 2 meter forbi Vallerås og ut til Grundlandsvannet til minimum 4,5 og 5 meter</p> <p>Minimumshøyde på støyskjerming over Grundlandsvannet må økes med minst 2 meter til minimum 3 meter.</p> <p>Friluftsområdene rundt og med Grundlandsvannet, må ihensyntas særskilt med tanke på støy- og lysforurensing. Dette må gjøres gjennom planbestemmelsene med dokumentasjonskrav og rekkefølgekrav til gjennomføring av tiltak.</p> <p>Det er for få viltoverganger som er sikret gjennom reguleringsplanen mellom Grundlandsvannet og Skoftedalen. Det må reguleres viltovergang ved Rossheikjødna. Dette kan gjøres enten som egen viltbru eller at det etableres tunnel for nytt veianlegg.</p> <p>Det må på plankartet reguleres egen adkomst (vegformål) til Vallerås. I planforslaget er dette kun regulert som annen veggrunn grøntareal og LNF med bestemmelsesområde midlertidig rigg og anleggsområde. Bygging av avkjørselen må også sikres med rekkefølgekrav om at denne senest skal være etablert før hovedveganlegget tas i bruk.</p>	
----	---------------	------------	---	---

46	Thom Foss	16.12.2021	<p>Viser til samtale på kontordag 24 november. Spørsmål til planforslaget med kulvert Høylandsveien, blir denne traktorvegen oppgradert til bilveg frem til eksisterende bilveg og snuplass for lastebil innafor kulverten? Dersom ikke vil en kulvert på 5 ganger 5 m bli for liten for lastbærer med lass.</p> <p>Vedr evt overskuddsmasser i prosjektet er vi positive å se på arealer som kan være aktuelle for dette.</p>	 An aerial photograph of a rural landscape with a road project overlaid. The road is shown in light green and runs diagonally from the top-left to the bottom-right. A section of the road is highlighted in red and yellow, indicating a specific area of interest. Three labels are visible: 'Haugdøl' at the top, 'Studemyra' in the middle, and 'Skandekrysset' at the bottom right. The terrain is a mix of green fields and brownish soil.
----	-----------	------------	--	---