



Mottakere:

E39LK@sweco.no

post@lyngdal.kommune.no

post@kvinesdal.kommune.no

Kristiansand, 17.12.2023

Dette brevet sendes på vegne av Agder botaniske forening, Aust-Agder Turistforening, Birdlife Vest-Agder, DNT Sør, Naturvernforbundet i Agder, Norges jeger- og fiskerforbund Aust-Agder, Norges jeger- og fiskerforbund Vest-Agder, Norsk zoologisk forening Sørlandsavdelingen, Skogselskapet i Agder, Sørlandets krets av Norsk speiderforbund.

Høringsuttalelse - forslag til reguleringsplan for E39 Lyngdal vest - Kvinesdal

Offentlig ettersyn

Bakgrunn

Planforslaget for detaljreguleringen av E39 gjennom Lyngdal og Kvinesdal kommuner, som er ute til offentlig ettersyn, har som hovedhensikt å forbedre veisystemet. Vi forstår bl.a. at en oppgradert E39 ansees som nødvendig for å forbedre trafikksikkerhet og mobilitet, og at dette planforslaget er en del av en større plan for å øke effektivitet og tilkoblingsmuligheter i regionen.

I Agder stiller dette veiprojektet seg inn i en rekke av flere store prosjekter som krever betydelige arealer. Det inkluderer planer for energikrevende industri som batterifabrikker, datasentre, områder til sol-, vind- og vannkraftutbygginger, oppgraderinger av strømnnettverket, utvikling av hytteområder og et generelt press på strandsonen, for å nevne noe. Det anbefales derfor sterkt at det i denne prosessen legges betydelig vekt på løsninger som kan kompensere og minske de negative konsekvensene for naturmangfoldet og friluftslivet.

Planens rekkevidde og fragmentering

Planene for E39 strekker seg lagt ut over området for denne reguleringen. Vi stiller spørsmål ved tilnærmingen med å dele prosjekter inn i mindre, isolerte seksjoner for regulering og offentlige høringer, fordi det kan føre til en fragmentert forståelse av de samlede effektene. Dette gjør det utfordrende å se rekkevidden av prosjektet og dets innvirkning som helhet. E39 representerer betydelige utfordringer for biologisk mangfold og rekreasjonsområder, spesielt når E39 planlegges med en standard som utvilsomt vil være en barriere for naturlige habitater.

Vi i [Forum for natur og friluftsliv Agder](#) representerer flere natur- og friluftslivsorganisasjoner, og oppfordrer til en helhetlig vurdering for å unngå fragmentering av landskapet og økosystemet.



Konsekvenser og tiltak

Plandokumentene beskriver store konsekvenser for naturen i begge kommunene. Det innebærer bl.a. omfattende graving og sprengningsarbeid, fundamentering, spunting og grunnforsterkning, som vil ha betydelige effekter på det lokale landskapet og økologien. Vi mener det er viktig å minimalisere slike inngrep, og vi foreslår på generelt grunnlag at alternative traseer som reduserer inngrepet i uberørte naturområder må utredes og vurderes, og i større grad velges.

Vi ser at det er gjort vurderinger som reflekterer kompleksiteten i beslutningsprosesser, hvor bl.a. miljøverdier, lønnsomhet, teknisk gjennomførbarhet og offentlig deltakelse alle er involvert. Men hva avgjørelser avhenger av, kan være ganske uklart i noen tilfeller. Det kan svekke etterprøvbareheten.

Tunnel som alternativ

Tunnelalternativer bør vurderes mer grundig, tross høye kostnader, for å redusere miljøpåvirkningen. Spesielt rundt Tjomslandsbekken og Hålandsbekken i Lyngdal, hvor vi finner at planene vil medføre særlige store inngrep. Selv om vi finner vurderinger rundt alternative løsninger som vil kunne unngå inngrepene i vannforekomstene Tjomslandsbekken og Hålandsbekken, skrinlegges de likevel av forslagsstiller som mener disse alternativene ville medføre uforholdsmessig store kostnader.

Til sammenligning er for eksempel den 21 kilometer lange Refstiheitunnelen, og i tillegg Øyetunnelen, en del av prosjektet i Kvinesdal. Begrunnelsen for disse går i hovedsak på effektiv styring av sprengningsmasser med masselagring av stein på Frøytland. Bl.a. reduseres transportlengden, noe som er både kostnadseffektivt og reduserer miljøpåvirkningen. I tillegg er Refstiheitunnelen sett i sammenheng med såkalte terrengutfordringer. Med tunnelbyggingen fra Frøytland mot fjorden kan prosjektet tidlig forberede byggingen av en ny bru over Fedafjorden, slik vi forstår det, og på den måten bidrar tunnelen også til en mer sammenhengende utvikling.

Vi er usikre på om beslutningsprosessen for tunnelbygging vurderer flere faktorer enn kun prisnivå, byggefordeler og tidsrammer. Derfor ønsker vi en grundigere forklaring på dette aspektet. Spesielt er vi opptatt av området rundt Tjomslandsbekken og Hålandsbekken i Lyngdal, hvor vi oppfatter at det ville vært hensiktsmessig å konstruere en tunnel for å minimere miljøpåvirkningen.

Omlagging av bekker

Planforslaget inkluderer omfattende omlagging av bekker. Både Hålandsbekken og Rørdalsbekken nevnes som eksempler på bekker som skal legges om på en måte som muliggjør ålevandring og fiskevandring. Dette er kritisk for å bevare det lokale økosystemet og biologisk mangfold. I området fra Ytre Tjomslandsvann til Vatlandstunnelen, og i tillegg rundt Steggan, planlegges også flere bekkeomlegginger, hvor disse er regulert under spesifikke bestemmelsesområder som vi oppfatter skal kunne beskytte vannmiljøet og bl.a. forhindre forurensning fra sprengstein.

I Kvinesdal planlegges omlagging av bekker på Frøytland, og i området nordvest for Fedafjorden og rundt Indretjønn, som vil bli berørt av veikryssinger og langsgående inngrep. Dette vil endre de naturlige vannveiene og kan ha betydelige miljømessige konsekvenser. Vi understreker behovet for nøye hensyn til miljøet i disse sårbare områdene og viktigheten av å redusere skadevirkningene på vannmiljøet under E39-utbyggingen.

Reetablering av vegetasjon

Et sentralt tiltak etter E39-utbyggingen er reetableringen av den opprinnelige vegetasjonen i områder berørt av anleggsarbeidet. Dette er avgjørende for å bevare naturlige habitater, støtte økosystemet og fremme biologisk mangfold. Særlig i områder med irreversible terrenginngrep, er det essensielt å iverksette kompensierende tiltak som planting av lokal flora og gjenoppretting av våtmarker. Disse tiltakene sikter mot å skape nye eller forbedrede naturområder, motvirke

habitatfragmentering og redusere den langvarige miljøpåvirkningen. For å sikre at reetableringen er vellykket, bør tiltakene planlegges og utføres i samarbeid med miljøeksperter og lokalbefolkningen, og tilpasses lokale økologiske forhold. Dette bidrar ikke bare til naturmangfoldet, men også til å bevare landskapets estetiske verdi.

Ødeleggelse av naturbeitemarker og naturtypelokalitet

Det er beskrevet at prosjektet vil medføre ødeleggelse av flere tidligere naturbeitemarker, som ligger rundt jordbruksområdene, og en mindre naturtypelokalitet av flomskogsmark ved Framstø. Naturbeitemarker og flomskogsmarker er viktige for biologisk mangfold. De tilbyr unike habitater for en rekke plante- og dyrearter. Ødeleggelsen av disse naturtypene kan derfor ha negative konsekvenser for det lokale økosystemet, spesielt for arter som er avhengige av de spesifikke miljøene. Planen inkluderer allerede noen skadereduserende tiltak. Kan vi implementere flere?

Skadereduserende tiltak for jordbruksområder

Det er utviklet en matjordplan med forslag til løsninger for flytting og reetablering av jordbruksareal berørt av veiutbyggingen. Denne planen inkluderer overordnede prinsipper for håndtering av matjord i anleggsperioden. Vi ser at det blir viktig å vurdere om disse tiltakene er tilstrekkelige for å kompensere for det potensielt store tapet av produktiv jordbruksjord.

Fauna- og viltoverganger

For å beskytte dyrelivet og opprettholde økologiske korridorer, er det viktig med effektive fauna- og viltoverganger. Vi ser at det foreslås flere konkrete tiltak som tillater kryssing over eller under veien. Disse over- eller undergangene skal hjelpe dyr med å krysse E39 sikkert og bidra til å bevare deres naturlige vandringsmønstre, og redusere risikoen for dyrepåkjørslar. De bidrar også til å opprettholde sammenkoblingen av habitater som ellers ville blitt fragmentert av veien. Det er viktig både for dyrelivets velferd, men også for å opprettholde det biologiske mangfoldet og økosystemet i området.

Vi ser at det noen steder planlegges for løsninger med oppfylling av terreng for å skape slake, viltvennlige passasjer. Vi ser at det med denne løsningen også er tenkt tatt hensyn til friluftsliv, hvor noen områder er tilpasset for å bevare opplevelsesverdien av urørt natur for mennesker.

Friluftsliv

Hensynet til friluftsliv oppfattes som et element som har fått oppmerksomhet i planleggingsfasen. I Lyngdal ser vi eksemplet med at det er lagt til rette for fauna- og viltoverganger i Høylandsdalen, som ikke bare tjener dyrelivet, men også støtter lokale friluftaktiviteter ved å bevare naturlige trekkveier og landskapets attraktivitet. Videre har et aktivt lokalmiljø i Kvinesdal bidratt til merking av flere stier, spesielt i områder med tilknytning til friluftsliv, noe som understreker et felles engasjement for å opprettholde og fremme tilgang til naturområder for rekreasjonsbruk. I Kvinesdal er det også lagt opp til å etablere nye parkeringsmuligheter nær turstier. Dette er tiltak som viser en bevisst tilnærming for å integrere hensynet til friluftsliv i utviklingen, på en måte som bidrar til at områdets rekreasjonsverdi og tilgjengelighet kan opprettholdes og, hvor mulig, forbedres. Vi heier på dette.

Gjenbruk av eksisterende veiarealer

Planforslaget viser allerede en bevisst tilnærming til å minimere både miljøbelastning og arealbeslag, ved å legge vekt på gjenbruk av eksisterende veiarealer. I Lyngdal planlegges det for at nye veilinjer delvis vil følge eksisterende veitraseer, inkludert oppgradering av Vatlandstunnelen, for å bidra til lavere klimagassutslipp både i anleggsfasen og i arealbeslag. Omkring 3 kilometer av den eksisterende E39-traseen gjennom Kvinesdal skal også gjenbrukes. Denne strategien med gjenbruk støtter vi sterkt, siden den er både kostnadseffektiv og miljøvennlig, og vi vil oppfordre til å fortsette å prioritere slike løsninger i prosjektets videre utvikling.

Miljøkonsekvenser

For å beskytte både naturmiljøet og lokalsamfunnet må planen inneholde tiltak for å redusere støy, støv og lysforurensning, og sikre luftkvalitet, og redusere klimagassutslipp, siden disse kan ha betydelige negative konsekvenser. Støy fra anleggsarbeid og senere trafikk kan forstyrre dyreliv og mennesker, mens støv kan påvirke luftkvaliteten og folkehelsen. Lysforurensning kan forstyrre naturlige døgnrytmer hos både dyr og mennesker, og påvirke økosystemer negativt. Det krever nøye håndtering, på en måte som minimerer den negative påvirkningen. Særlig viktig er det å undersøke om de foreslåtte tiltakene faktisk vil være effektive i å adressere disse utfordringene. Kompenserende tiltak kan være støyskjerm eller -voller, bruk av støvdempende metoder under bygging, og begrensning av belysning for å redusere lysforurensning. I denne sammenheng er det også relevant å ønske mer tunell.

Involvering og medvirkning

Som samarbeidsforum for frivillige organisasjoner som er opptatt av natur og friluftslivsinteresser, vil vi understreke viktigheten av å involvere frivillige organisasjoner i planprosessen. Deres kunnskap og innsikt er uvurderlig for å håndtere konsekvenser av prosjektet og bør inkluderes i både planlegging og gjennomføring, og i etterkant for kartlegging og overvåking av miljøendringer.

Vi mener det er viktig å ta inn over seg at selv om det er gjort omfattende utredninger og planer for skadereduserende tiltak, er det alltid en utfordring å fullt ut forutse og håndtere alle konsekvensene av et så omfattende prosjekt som E39-utbyggingen. Derfor kan det være nødvendig å fortsette å overvåke og justere tiltakene gjennom hele prosjektets varighet for å sikre at miljømessige og samfunnsmessige interesser blir ivaretatt. Frivillige organisasjonene representerer et sterkt engasjement som det står stor respekt av, og som det er behov for å inkludere i prosjekter som dette som i stor grad berører natur- og friluftslivsinteresser.

Vi forventer at våre innspill blir nøye vurdert i det videre arbeidet med E39-prosjektet, og ser frem til å se en plan som både forbedrer infrastrukturen og ivaretar verdifulle natur- og friluftsområder i både Lyngdal kommune og Kvinesdal kommune.

Vennlig hilsen

Forum for natur og friluftsliv Agder
Carina Reiersen Ausdal, Koordinator

Kopi til Agder fylkeskommune og Statsforvalteren i Agder

Møteprotokoll

Kvinesdal Ungdomsråd

Dato: 27.11.2023 kl. 18:00

Sted: Rådhuset

Til stede på møtet:

Medlemmer Adriana, Henriette,
Serene, Nicholas,
Elias, Simon og Ole
Martin

Protokollfører:

Leah Henriette Rafoss

Til stede fra administrasjonen

Leah Henriette Rafoss

KVINESDAL, 28.11.2023

Sonja Marie Eiesland

Leder i utvalg

SAKSKART	
Saker til behandling	
1.	Valg av representanter til Fylkestinget 2024 – Simon og Ole Martin
2.	<p>Saksfremlegg: Detaljregulering E39 Lyngdal vest Kvinesdal Medvirkning med ungdomsråd.</p> <p>Vi vil vite hva dere tenker om ny E39 gjennom Lyngdal og Kvinesdal</p> <p>1. Hva må vi tenke på når vi planlegger den nye veien? - Nødstopplummer, god skiltning, sikkerhet, autovern, lys,</p> <p>2. Er det noen temaer som er viktige for dere? - Viltpassasje, effektiv veiarbeid</p> <p>3. Er det noen områder dere bruker i dag som er viktige for dere? Hvorfor er disse viktige? - Netland og sønner (søpla) Renovasjon. Søpla er viktig for å kunne gjenvinne og kaste forsvarlig.</p> <p>4. Hva vil det si for dere at vi bygger en ny vei her? - Det betyr mye, bedre tilgjengelighet, raskere</p> <p>5. Hvordan ønsker dere at veien og området skal se ut om 50 år i deres kommune? - Fint, godt vedlikeholdt, fikser på veien når det oppstår skader</p> <p>6. Er det noe dere lurer på om prosjektet eller er det andre ting dere vil si til oss? - Når er veien ferdig? Hvorfor går den ikke igjennom Kvinesdal, vi ønsker en interessant og unik vei, inkludere kunst i veiutbyggingen, graffiti kunst i tunnelåpningen (buen), kult lys i tunnelen (eks. Stavanger)</p>

Merknader på valg av E39 trase Lyngdal vest - Kvinesdal

Viser til kunngjøring om offentlig ettersyn av forslag til detaljregulering for E39 Lyngdal vest-Kvinesdal, med frist 17.12.23. Naturvernforbundet takker for utsatt frist til 2012. <https://www.nyeveier.no/prosjekter/e39/e39-lyngdal-vest-kvinesdal/>

Det foreslåtte trasevalget er ikke i tråd med regjeringens uttalte politikk for motorveitbygging, og bidrar ikke til at Norge forholder seg verken til klimaavtalen eller naturavtalen. Planene for E39 Lyngdal vest–Kvinesdal er allerede utdaterte før høringsfristen.

I pressemelding nr 84/23 av 26.09.2023 fra regjeringen endrer man veinormalen for å spare miljøet, noe som innebærer smalere veier, gjenbruk av eksisterende veier og færre naturinngrep. Det skal ikke lenger være en fartsgrense på 110 kilometer i timen på alle nye firefeltsveier, og endringene vil resultere i flere nye veier med to og tre felt, og noen nye firefeltsveier som er smalere. Endringen vil og innebære at det kan bygges to-/trefeltsveier flere steder der det i dag er krav til firefeltsvei, dvs. to-/trefeltsvei opp til ÅDT 15 000. Trafikktallene man legger til grunn for nye veiprojekter, er fortsatt den forventede trafikkmengde 20 år etter at veien åpnes.

Endring av trase Lyngdal Vest – Kvinesdal til gjenbruk av eksisterende trase med utbedringer vil være en oppfølging av regjeringens annonserte politikk i praksis! Mandatet som Nye Veier har / oppfatter å ha, er å lage en 4 felts motorvei. Når dette mandatet ikke lengre er i tråd med endret veinormal (Ref. Pressemelding | Nr: 84/23) forventer vi at Nye Veier selv eller pålegges å gå tilbake på dette 4 felts motorveikravet når det ikke lenger er regjeringens uttalte politikk.

Ny vei for høy hastighet vil gi store arealinngrep med konsekvenser for natur og klima, store utslipp fra bygging, økt energiforbruk fra privatbilene og økt trafikkomfang som følge av kortere reisetid med bil. Planene for E39 Lyngdal vest–Kvinesdal strider med vedtatt konseptvalgutredning for strekningen Søgne–Ålgård, som konkluderte med at E39 mellom Vigeland og Ålgård skal bli en 2/3-feltsvei. I tillegg har vi den siste tida fått nye rammer å forholde oss til, etter vedtaket om statlig plan for veikorridoren.

Den internasjonale naturavtalen fra desember 2022 har tydelige mål for arealbruken. Signaler fra Samferdselsdepartementet gjennom oppdragsbrev til transportvirksomhetene, inkludert Nye Veier, sier at vi neppe kan forvente de pengesummene til samferdsel som inneværende NTP viser. Og vi har fått en revidert veinormal som åpner for mer bruk av to-/trefeltsvei og også lavere fartsgrenser på firefeltsveier, for å redusere kostnadene og redusere omfanget av inngrep i natur og klimagassutslipp. Regjeringens dokument «Klimastatus og -plan» viser også at Norge har store klimagassutslipp fra arealnedbygging og ligger langt unna forpliktelsene i klimaavtalen med EU. En realisering av planforslaget for den 24 km lange motorveien vil bidra til et utslipp på hele 365161 tonn CO₂ ifølge utredningen.

27. oktober i år la det regjeringsoppnevnte Klimautvalget 2050 fram sin enstemmige utredning. Utvalget anbefaler blant annet at «eksisterende infrastruktur utnyttes og vedlikeholdes fremfor utbygging av ny infrastruktur» og «det legges mindre vekt på å legge til rette for høy hastighet i veisystemet, det vil begrense samlet energibruk og ha positive ringvirkninger på arealbruk». Og ikke minst anbefaler utvalget at «det innføres et krav om «prosjektvask» for vedtatte samferdselsprosjekter som ikke er gjennomført, slik at nedbygging av karbonrike områder og verdifull natur begrenses vesentlig».

Den foreliggende planen for E39 mellom Lyngdal og Ålgård bør åpenbart bli gjenstand for «prosjektvask». Naturvernforbundet mener at den valgte traseen, med ny vei i helt ny trasé mellom Fidjeland øst for Fedafjorden og Tronvik ved fylkesgrensa mellom Agder og Rogaland må forkastes. Isteden må det velges en løsning som innebærer at dagens vei i hovedsak brukes og utbedres.

En enklere løsning som sparer penger, vil være et godt trafikksikkerhetstiltak. Da frigjør vi penger som gjør at en større del av veinettet kan sikres. Det er ikke 4 felt og høy fartsgrense som redder liv. Det er det midtrekkverket som gjør. Naturvernforbundet reagerer derfor på hvordan Nye Veier stadig fremstiller trafikksikkerheten ved veiutbygging utelukkende ved å promotere høyhastighetsvei som eneste løsningen.

Ny vei i helt ny trasé vil bli en enormt overdimensjonert vei. Trafikken på dagens E39 forsvaret ikke bygging av 4-felts motorvei. Mellom Feda og Flekkefjord viser tellepunktet en trafikk på om lag 7650 kjøretøy i døgnet. Nord for Flekkefjord er tallet om lag 6200. Når veien i tillegg, etter de foreliggende planene, skal legges langt utenom Flekkefjord, vil trafikkmengden på ny vei bli vesentlig lavere, da en god del av trafikken på dagens E39 skal til eller fra

Flekkefjord. Dagens veinormal sier at to-/trefeltsvei kan bygges for trafikkmengder opp til 15 000 kjøretøy i døgnet. Trafikken på planlagt E39 er i år 2052 beregnet til ca. ÅDT 11 500. DVS. at man ikke engang 30 år frem i tid kommer opp til minimumsterskel for 110 km.

Det er direkte uforsvarlig at trafikkprognosene som ligger til grunn for planene, er basert på framskrivninger som etter retningslinjer fra Finansdepartementet sier at «eksisterende politikk» skal legges til grunn. Som administrerende direktør i Transportøkonomisk institutt sier det i et intervju i «Energi og Klima» 2. oktober 2023: «– Det som skjærer seg helt fundamentalt, er at tiltakene man foreslår i NTP, er basert på en fremskrivning av en historisk utvikling av ulike transportformer. Helt uavhengig av hva man ønsker seg.»

Planlegging etter slike prognoser bidrar til at vi tilrettelegger for feil utvikling, og det påvirker også beregningene av samfunnsøkonomisk lønnsomhet i form av å gi større lønnsomhet enn om vi lykkes med å begrense bilbruken.

Å utbedre dagens E39 i tråd med viktige mål for samfunnet vil gi betydelige redusert arealinngrep og lavere klimagassutslipp. Siden en del av trafikken på den aktuelle strekningen skal til og fra Flekkefjord, vil en økt trafiksikkerhetsstandard på dagens vei slå positivt ut også for denne trafikken. Det er også verd å minne om at tungtransporten uansett ikke får kjøre fortere enn 80 km/t.

Naturvernforbundet har ikke et eksakt svar på hvordan E39 bør utbedres. Fra Røyskår vil vi på det sterkeste motsette oss at en åpen veiløsning føres gjennom Høylandsdalen som har særdeles rike natur- og kulturlandskapsverdier jfr utredningen. Dagens vei fra Handeland til Feda er fra 2006 og holder god standard. Vi minner også om at prosjektet fra 2006 med ny bro over Fedafjorden og 7 tunneller kostet ca 1,3 milliarder. Naturvernforbundet mener at det er mange partier på dagens E39 videre vestover fra eksisterende bro over Fedafjorden som trenger utbedring. Det være seg breddeutvidelser og kryssanretninger for å få på plass midtrekkverk eller nye tunneler, tunnellop eller rømningsveier der det måtte være nødvendig. Den reviderte veinormalen sammen med mulighetene for å søke fravik gir en fleksibilitet til å velge løsninger som er gode for både natur, klima, trafiksikkerhet og bompengenivå. Lavere kostnader vil også øke realismen for at det faktisk vil skje noe med E39.

Naturvernforbundet har nær 1800 medlemmer i Agder. Vi ser på plan- og bygningsloven som den kanskje viktigste naturloven vi har fordi den styrer

arealbruken. Den er tillagt kommunene og ukentlig fattes det vedtak rundt om i landet med store konsekvenser for landskap og arts mangfold, og da er overdimensjonerte motorveier av de mest ødeleggende prosjektene.

Når det gjelder ny E39 i Agder har vi engasjert oss i planene fra Kristiansand til Lyngdal sentrum fordi vi ser hvor dramatisk dette veiprojektet blir for natur- og kulturlandskap noe helt annet enn de planene Statens vegvesen arbeidet med for E39 fra Mandal mot vest før Frp i Solbergregjeringen fra 2013 fikk gjennomslag for storstilt motorveiutbygging i landet med fart 110 km/t, 4 felt og opprettelsen av Nye Veier. Alle er berørt av ulykkene som har vært på E39 i Agder og ønsker en trafiksikker vei, men en vei med redusert fart, midtdeler og 2/3 felt har ifølge flere rapporter fra forskningsmiljøer like stor, for ikke å si større trafiksikkerhet enn 4 felt med fart 110 km/t. Naturvernforbundet reagerer derfor når Nye Veier stadig fremhever trafiksikkerhet ved slike fartsdrevne motorveier og ikke nyanserer dette spørsmålet.

Naturvernforbundet fikk store forventninger til regjeringen da Barth Eide underskrev Naturavtalen i Montreal i desember i fjor og miljøministeren uttalte: «Nå er det naturens tur, og vi skal følge opp hjemme». Nå i september sto statsrådene Nygård og Barth Eide frem på «Dagsnytt 18» og argumenterte sterkt mot utbygging av 4-felts motorveier. Statsrådenes argumentasjon var uten forbehold og tilnærmet lik det Naturvernforbundet står for med uttalelser som: *«Regjeringen vil bygge smalere motorveier med redusert fart [...] Det skal stilles strengere krav til å utløse 4 - felts vei [...] Gjenbruk av eksisterende veibane skal benyttes med opprusting for 2/3 felt med midtrekkverk [...] Veikapasiteten skal gjenspeile trafikkgrunnlaget [...] Det kan bygges mer vei der det i dag er dårlig kapasitet og stor ulykkesfare»*. Statsrådenes begrunnelse for å dra i bremsen var for å spare natur, kulturlandskap, penger og for å sikre en trygg og framtidsrettet vei. Slik vi tolker budskapet deres, har regjeringen innsett alvoret i naturkrisene og vil la dette alvoret få konsekvenser for et så viktig og arealinngripende samfunnsproblem som veibygging er.

Kort tid etter regjeringens nyhet på «Dagsnytt 18» om å nedskalere dimensjonene på motorveier, uttalte imidlertid Nye Veier ved Asbjørn Heierås følgende: *«Dette påvirker ikke veiutbyggingen i Agder og det blir 110 km/t og 4-felt i Agder»*. Nye Veier undergraver med dette regjeringens forespeilede veipolitikk og etterlater spørsmålet: Er det regjeringen eller et privat utbyggingsselskap som skal bestemme veipolitikken i Agder? Alt tyder på at Nye Veier ikke har til hensikt å tilpasse seg regjeringens motorveistrategi noe dette utkastet til arealplan vest i Agder viser.

Naturvernforbundet viser også til regjeringens tydelige signaler om at allerede planlagte veiprojekter må revurderes. Vi har imidlertid ikke registrert at dette skal få konsekvenser med nedskalering av E39 i Agder. Framlegget til reguleringsplan for Lyngdal vest – Kvinesdal og Heierås uttalelser viser at Nye Veier forutsetter og legger til grunn at den 17 mil lange strekningen fra Kristiansand til Ålgård skal bygges med en helt ny trasé, hvor intakt, verdifull og uerstattelig natur og kulturlandskap blir ødelagt med tilførselsveier, kryss, veiskuldre og viltstengsler. Dette er ikke forenelig med hva de globale miljøkrisene krever av oss og hva regjeringen med all tydelighet har fortalt oss.

Vi forventer at regjeringens klare uttalelser i «Dagsnytt 18» får konsekvenser for det veiprojektet vi her er invitert til å ha merknader til.

Samferdselsdepartementet ved statsråd Nygård utgjør Nye Veiers generalforsamling og har slik sett myndighet over selskapet. Vi regner derfor med at motorveitbygging i Agder (E18 og E39) nedskaleres til det regjeringen har gitt oss klare forventninger om; størst mulig gjenbruk av eksisterende vei, og å nedskalere stamveitbyggingen til 2/3 felt med midtdeler og redusert fart. Naturvernforbundet ber om at de klare statlige signalene om motorveibyging blir fulgt opp av Nye Veier nå for denne aktuelle strekningen.

Nye Veier later til ikke å ville forholde seg til de klare signalene overordnende myndigheter har framsatt flere ganger når selskapet vil fortsette med denne gigantiske motorveibygingen vi har vært vitne til i Søgne, øst i Lindesnes og sentralt i Lyngdal. Nye Veier må snarest følge opp det våre myndigheter ber oss om; å bremse ned på firefelts motorveibyging for høy fart, noe ikke minst også FNs klimapanel og globale miljø- og klimaorganisasjoner ber oss innstendig om, og å ta mer hensyn til natur, miljø og klima. Nye Veier og andre aktører bruker argumentet om bedring av trafikksikkerheten. Dette er uredelig. Det mest trafikksikre ville vært redusert fart med midtdeler og ikke minst å oppruste Sørlandsbanen og få overført trafikk, både personer og gods, til jernbanen. Eksisterende trase for både bil og tog må brukes og opprustes.

I forrige høringsrunde ba Statsforvalteren i Agder Nye Veier utrede flere alternativer enn foreslått (nå valgt) trase. Deres kommentar var da: *Foreløpig vurdering er at skissert linje vil kunne være i konflikt med nasjonale interesser tilknyttet naturmangfold og jordvern. Målsetningen om at skade på økologiske verdier skal begrenses så langt det er mulig er sammenfallende med Statsforvalterens oppfatning om at det bør være et grunnleggende mål for store infrastrukturprosjekter at negativ påvirkning på viktige naturverdier skal unngås.*

Konklusjon

Den aktuelle strekningen med de forslag som Nye Veier her har fått konsekvensutredet, berøre nasjonale interesser som biologisk mangfold (både naturtyper og artsmangfold) og jordvern i et omfang av nasjonal betydning. Blir planforslaget med dens hovedtrekk realisert, vil det åpenbart vært i strid med naturmangfoldlovens § 10 fordi summen av de ødeleggelsene en slik veiutbygging vil føre til, vil gi et nasjonalt tap av natur- og kulturlandskap. Det kan Naturvernforbundet ikke akseptere.

Planen bør legges bort og et nytt planforslag utarbeides med bakgrunn i de føringene for nedskalert motorveiutbygging som regjeringen har gitt klare signaler om: i hovedsak å bygge på eksisterende veitrase gjennom utbedring med 2/ 3 felt og midtdeler slik at ikke natur av nasjonal verdi blir ødelagt.

Med hilsen Peder Johan Pedersen, fylkesleder



Naturvernforbundet
i Agder

Teateret, Kongensgate 2, Kristiansand

agder@naturvernforbundet.no telefon 45605646