

Reguleringsplan for ny E39 Herdal – Røyskår

Innspill til oppstartsvarsel

I oktober ble det formelt varslet oppstart på detaljregulering for ny E39 mellom Herdal og Røyskår i Lyngdal kommune. I oppstartsvarselet ble det satt en frist for innspill til 01.12.2019. Prosjektet har mottatt 18 innspill

Følgende innspill er registrert

• Fylkesmannen i Agder	• Agder veitransport og Lyngdal næringspark
• Vest-Agder fylkeskommune	• Verven næringspark (Knut Foss)
• Statens vegvesen	• Lindland Maskin
• Mattilsynet	• Akotek (Andreas Orset)
• NVE	• Andreas Hægeland
• Norsk maritimt museum	• Ludvig Sådland
• Agder energi	• Jarleif Stålesen
• Lyngdal FrP	• Svein Herdal
• Norges lastebileierforbund (NLF)	• Tormod Gresaker



NYE VEIER AS
Att. Hovland Sissel Anita
Tangen 76
4608 KRISTIANSAND S

Saksbehandler, innvalgstelefon
Bjørn Loland, 38 17 62 23

Innspill til oppstart av planarbeid for detaljregulering for E39 Herdal - Røyskår i Lyngdal kommune

Vi viser til brev fra Norconsult AS, datert 17.10.2019, med varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid for detaljregulering for E39 Herdal – Røyskår i Lyngdal kommune.

Bakgrunn

Formålet med planarbeidet er å legge til rette for etablering av ny firefelts veg på en strekning på om lag 9 km mellom Lene og Røyskår i Lyngdal kommune. Det skal planlegges kryss ved Herdal og Røyskår.

Det foreligger vedtatt kommunedelplan for strekningen Fardal – Vatlandstunnelen og planarbeidet skal utarbeides i tråd med føringer fra denne.

Strekningen er del av Nasjonal transportkorridor 3 Oslo – Kristiansand – Stavanger. Planforslaget overlapper delvis med områderegulering for E39 Mandal – Lyngdal vest som nærmer seg sluttbehandling i de berørte kommunene. Videre østover fra Mandalskrysset er ny E39 i hovedsak ferdig detaljregulert. Strekningen videre fra Lyngdal vest til Ålgård i Rogaland gjennomføres som en statlig kommunedelplan i regi av Statens vegvesen, og ligger for tiden til offentlig ettersyn frem til 10.01.2020.

Innspill fra Fylkesmannen

Det fremgår av oppstartsvarselet at man i arbeidet med optimalisering av trasé i forslag til detaljregulering vil kunne avvike noe fra vedtatt kommunedelplan og områderegulering. Fylkesmannen vil være opptatt av at eventuelle virkninger for ikke-prissatte tema belyses i planbeskrivelsen og vurderes opp mot konsekvensene som er lagt til grunn i arbeidet med kommunedelplan for strekningen.

I planarbeidet skal det vurderes lang tunnel mellom krysset ved Herdal og bro over Lygna. Fylkesmannen er positiv til en slik løsning, som vil være positiv for friluftslivet med tanke på mulige



arealbrukskonflikter og støy fra veg i dagen ved Skiljetjern, samt eventuell problematikk rundt håndtering av Skiljetjern som reservedrikkevann i anleggsfase og driftsfase.

I eksterne samarbeidsmøter er det vist et alternativt krysningspunkt for bro over Lygna. Fylkesmannen er positiv til den forelagte løsningen, som i større grad vil kunne forskåne Grimshammerbekken og den nasjonalt viktige rasmark-lindeskogen ved Kvelland vest, enn veilinjen vist i gjeldende kommunedelplan.

Massedisponering

Store deler av traséen vil gå i tunnel. Tiltaket kan, avhengig av tekniske løsninger og grensesnitt mot naboparseller, gi et vesentlig overskudd av masser. Det fremgår av oppstartsvarselet at det samtidig som det varsles om oppstart av planarbeid, startes utredningsarbeid for ulike alternative areal for permanent lagring av overskuddsmasser.

Det fremgår av grunnlagsnotatet for konsekvensutredning av massedeponier at det er usikkert hvor stort behovet vil være for slike massedeponi, og at konsekvensutredningen for massedeponier skal baseres på «verst tenkelige tilfelle». En rekke av deponiområdene som foreslås ligger utenfor planområdet for detaljreguleringen. Fylkesmannen stiller spørsmål ved om dette er hensiktsmessig, eller om det varslede arealet bør utvides til å inkludere disse områdene. Planområdet kan eventuelt snevres inn igjen etter behov, før utlegging til offentlig ettersyn.

Det kan se ut til at flere av de foreslåtte områdene for etablering av massedeponier vil kunne komme i konflikt med registrerte naturtyper. Fylkesmannen vil gi råd om at eventuelle arealer for permanent lagring av overskuddsmasser ikke kommer i konflikt med naturverdier av nasjonal eller regional verdi slik de er beskrevet i [rundskriv T-2/16](#) fra KMD og KLD. Fylkesmannen mener det må gå tydelig fram av konsekvensutredningen i hvilken grad foreslåtte deponiområder kommer i berøring med registrerte naturtyper.

Der hvor overskuddsmasser skal lagres permanent, må utbygger sikre at det er avsatt tilstrekkelige arealer i reguleringsplanen til å kunne etablere tiltak for å forhindre skadelig avrenning til vassdrag i nærheten. Tiltakene må være tilpasset den aktuelle typen masser som skal lagres på den enkelte lokaliteten.

Overskuddsmasse skal håndteres i samsvar med føringene i faktaark M-1243/2018, sist revidert oktober 2019. Etter at faktaarket ble utarbeidet, har Miljødirektoratet startet et arbeid med å lage en egen forskrift som skal regulere dette fagområdet, slik at antallet saker til godkjenning kan reduseres. Frem til denne forskriften trer i kraft, ønsker ikke Miljødirektoratet å motta søknader om unntak fra bestemmelsene i forurensningsloven § 32 første ledd om disponering av jord- og steinmasser som ikke er forurenset, så fremt muligheter for gjenvinning er vurdert, disponeringen er avklart etter plan- og bygningsloven og disponeringen skjer på land.

Berggrunn som avgir sur avrenning er en utfordring på Sørlandet og har blitt påvist også under bygging av delstrekninger på E39. Fylkesmannen forutsetter at det gjøres en vurdering av berggrunnen i planområdet i planfasen, for å identifisere bergarter som kan gi skadelige effekter på naturmiljøet, enten i partikkelform eller gjennom sur avrenning fra utsprengte steinmasser.



Utbygger må i planarbeidet redegjøre for hvor, og hvordan eventuelle funn av problematiske bergarter skal håndteres slik at negative effekter for vannmiljøet ikke oppstår.

Vilt

Fylkesmannen er kjent med forekomster av sensitive arter innenfor planområdet, og ber om at det tas kontakt med Fylkesmannens miljøvernavdeling for dialog om hvordan disse kan hensyntas i det videre planarbeidet.

I møte med ekstern samarbeidsgruppe den 29.10.2019, ble det opplyst om at det er inngått samarbeid mellom Norconsult og viltfaglig konsulent for å finne optimal plassering for tilrettelagt viltkryssing ved Optedal. Alternativene er i kombinasjon med ny bru over Litlåna ved Optedal eller en viltovergang ved høybrekket. Fylkesmannen vil gi råd om at man ser disse vurderingene i sammenheng med eventuell disponering av overskuddsmasser, da det er pekt på flere aktuelle områder for permanent lagring av overskuddsmasser i området.

Fylkesmannen vil gi faglig råd om at bru over Vatlandsdalen utformes slik at det gir gode muligheter for at eksisterende vilttrekk gjennom området kan videreføres.

Naturtyper

Det går frem av oppstartsmeldingen at det ikke vil bli utarbeidet ny konsekvensutredning. For de delene av planområdet som avviker fra kommunedelplanen er det gjennomført supplerende naturtypekartlegginger. Når det gjelder naturtypelokalitetene, både de som er kartlagt i 2019 og de eksisterende lokalitetene, forventer Fylkesmannen at det i planbeskrivelsen gis en konkret beskrivelse av konsekvenser for naturtypelokalitetene ved valg av nøyaktig trasé og veiløsning, samt at forslag til plankart og bestemmelser er presise nok til at disse vurderingene gir tilstrekkelig forutsigbarhet. Fylkesmannen vil f.eks. fraråde at bestemmelsesområder for midlertidige rigg- og anleggsområder og hensynssoner for naturmangfold legges i kombinasjon.

Fylkesmannen mener for øvrig at det bør settes konkrete mål for veianleggets påvirkning på naturmangfoldet, og at dette innarbeides i planbeskrivelsen når detaljreguleringen legges ut på høring, jf. oppstartsmeldingen punkt 1.1 Mål for planarbeidet. Etter vår vurdering, bør det være et grunnleggende mål for prosjektet at man skal unngå negativ påvirkning på viktige naturverdier, og at eventuell negativ påvirkning skal avbøtes gjennom skadereduserende og/eller kompenserende tiltak. Vi viser til at arealendringer er en av de største påvirkningsfaktorene for natur i Norge i dag. I store infrastrukturprosjekter, som etablering av ny trase for E39 mellom Kristiansand og Ålgård, er det særlig viktig at planlegger har fokus på å hindre tap av biologisk mangfold, jf. Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019-2023.

Det oppmeldte planområdet for detaljregulering Herdal – Røyskår overlapper noe med pågående arbeid med områderegulering for ny E39 fra Mandal til Lyngdal øst. Slik Fylkesmannen har forstått det, kobles veglinja i aktuelle detaljregulering på veglinja fra områdereguleringen sør for Flaten, like nord for Lenefjorden. I dette området er det registrert flere verdifulle naturtyper med rik og gammel edelløvsskog som må tas hensyn til i det videre arbeidet med detaljreguleringen. Det følger av foreslåtte bestemmelser til den nevnte områdereguleringen at dalføret nord for Lenefjorden skal krysses med en konstruksjon som kombineres med faunapassasje, jf. punkt 5.2. Det kommer fram i konsekvensutredningen til kommunedelplanen at naturtypelokaliteten Lene NØ, vil kunne bli berørt



av en slik konstruksjon i sør. Naturtypelokaliteten er en gammel eikeskog av regional betydning (B-verdi). Fylkesmannen forventer at en slik konstruksjon utformes og plasseres på en slik måte at påvirkningen på naturtypen begrenses så mye som mulig.

Fylkesmannen forventer videre at vegens plassering og kurvatur innenfor den oppmeldte korridoren fra Herdal til Røyskår i første rekke planlegges på en slik måte at den unngår å komme i konflikt med registrerte naturtyper av regional eller nasjonal verdi (A og B-lokaliteter). Dersom dette likevel ikke skulle la seg løse, må valg av løsning begrunnes konkret i planbeskrivelsen, og det må fremgå hvilke alternative løsninger samt hvilke avbøtende tiltak som har blitt vurdert. Tilsvarende vurderinger må også gjøres for riggområder og veifyllinger, dersom disse legges i influensområdet til, eller i direkte berøring med viktige registrerte naturtyper. I denne sammenheng vil vi særlig fremheve lokaliteten Brendaheia, Lene (ID BN00037379), der en liten del av lokaliteten ligger innenfor oppmeldt planområde. Dette er en rik rasmarklindeskog med A-verdi som tidligere har vært en høstingsskog. Lokaliteten inneholder blant annet forekomster av grove og gamle styvingstrær av alm og lind og er en sjelden naturtype i Agder. Flere krevende arter som er knyttet til døde edelløvtrær er registrert innenfor lokaliteten, og den har et stort potensial for funn av rødlistearter knyttet til de gamle styvingstrærne. Fylkesmannen mener at denne lokaliteten ikke må berøres av den planlagte vegutbyggingen.

Fylkesmannen forutsetter at etablering av ny E 39 med kryss i Herdal fremdeles vil gi marginale inngrep og ubetydelig til liten konsekvens for naturtypelokaliteten «*Herdal*», jf. konsekvensutredningen for lilla korridor i kommunedelplanen for ny E39 på strekningen Fardal – Vatlandstunnelsen. Dersom en i reguleringsplanarbeidet ser at etablering av kryssområdet medfører ulemper for naturtypelokaliteten, må dette beskrives i planbeskrivelsen med tilhørende alternativvurderinger, jf. over.

Det fremgår av oppstartsmeldingen at det foreslåtte planområdet omfatter det maksimale arealbehovet for reguleringsplanen. Planområdet dekker behov for areal til veg, rigg- og anleggsområde samt områder for massedeponi. Slik Fylkesmannen har forstått det, er det noe usikkerhet knyttet til lokalisering av tunnel før kryssingen av Lygna. De to viktige naturtypene Grasåsen sør og Husefjellet nord er, etter det vi kan se, ikke omtalt i konsekvensutredningen for naturmangfold som er utarbeidet i forbindelse med kommunedeplanen. Vi antar dette skyldes at det planlegges tunnel på det aktuelle strekket. Dersom dette ikke er tilfellet, ber vi om at eventuelle konsekvenser for de to aktuelle naturtypene synliggjøres i planbeskrivelsen når detaljreguleringen legges ut på høring.

Vestsiden av Lygna er et av de rikeste og mest verdifulle skogområdene i Vest-Agder. Innenfor det oppmeldte planområdet er det registrert deler av en stor edelløvslokalitet med rasmarklindeskog av nasjonal verdi (Kvelland vest). Lokaliteten ligger i tilknytning til Kvellandsfossen naturreservat. Fylkesmannen forventer at det søkes aktivt etter løsninger for å unngå inngrep i denne naturtypelokaliteten, jf. tidligere nevnt løsning som ble presentert i ekstern samarbeidsgruppemøte. Dersom det konkluderes med at inngrep ikke kan unngås, må årsakene til dette med tilhørende kost-nytte-vurderinger for alternative løsninger fremgå av planbeskrivelsen, og avbøtende og kompenserende tiltak må forankres i bestemmelser.

Ved hogst av gamle løvtrær forutsetter vi at det blant annet legges opp til etablering av trekirkegårder som kompenserende tiltak, slik det har vært gjort på andre deler av E39-strekningen.



Vannmiljø

Bygging av ny E39 vil medføre at vannforekomster langs og nedstrøms veglinjen i varierende grad vil kunne bli negativt påvirket under både veiens anleggsfase og driftsfase.

Samlede negative påvirkninger fra anleggsfasen og driftsfasen som medfører at vannforekomster blir påvirket i et slikt omfang at miljømålene for vannforekomstene ikke kan nås eller tilstanden i vannforekomsten forringes, skal behandles etter vannforskriften § 12 i reguleringsplanfasen. Utbygger må derfor gi en utfyllende beskrivelse av hvilke vannforekomster som berøres og hva slags konsekvenser som forventes. Utbygger må også gi utfyllende beskrivelser av de vurderingene som er gjort i henhold til vannforskriftens § 12, annet ledd. Dette utredningskravet omfatter alle berørte vannforekomster, herunder små bekker, skogstjern, innsjøer og elver, som blir direkte berørt av vegtekniske anlegg eller avrenning knyttet til anleggs- og driftsfase på veganlegget i et slikt omfang at § 12 kommer til anvendelse. Det må videre sannsynliggjøres hvorvidt vannforekomstene som vurderes etter § 12 har verdier av regional interesse, eller om forekomsten kun har kvaliteter som vurderes som alminnelig lokalt og regionalt forekommende.

Fysiske tiltak som kan medføre fare for forringelse av produksjonsmulighetene for fisk eller andre ferskvannsorganismer må belyses gjennom reguleringsplanarbeidet, og senere godkjennes etter saksbehandling i henhold til forskrift om fysiske tiltak i vassdrag.

Fylkesmannen forutsetter at førkartlegging av miljøtilstanden langs veglinjen utføres i et tilstrekkelig omfang og på et så tidlig tidspunkt at kunnskapen som fremkommer i kartleggingen kan legges til grunn for endelig valg av linjeføring for traséen. Dette gir muligheter for å redusere ulemper knyttet til anleggs- og driftsfase i størst mulig grad. Slik kunnskap vil også være bakgrunnsdokumentasjon til nødvendige søknader om utslippstillatelse etter forurensningsloverket for både anleggs- og driftsfase. Vi minner i den forbindelse om at saksbehandlingstiden for utslippssøknader vil være i størrelsesorden 6-9 måneder, og en fastsatt utslippstillatelse må være på plass før anleggsarbeidet kan startes opp. Det forutsettes at valg av veglinje følges av en høy detaljeringsgrad for vurderinger knyttet til vannmiljø, hvor utfordringer knyttet til både anleggs- og driftsfasen for delstrekningen belyses.

I anleggets driftsfase vil det være fare for at avrenning av salt fra veibanen kan medføre stagnasjon av bunnvann, med påfølgende endring av sirkulasjonsmønster i vannforekomstene fra antatt dimiktisk til et annet sirkulasjonsmønster og eventuell sjiktning i vannmassene. Risiko for dette må belyses i planen. Plandokumentene må videre vise hvor avbøtende tiltak for å begrense forurensning knyttet til mikroplast, organiske miljøgifter og andre forbindelser fra veibane og tunnelvask kan etableres.

Konsekvenser knyttet til vannmiljø og vannlevende organismer bør sees i sammenheng, ettersom negative effekter på vannmiljøet også vil kunne påvirke biota negativt. For enkelte artsgrupper, som for eksempel fisk, er det også relevant å se på øvrige naturinngrep rundt vannforekomsten, da endring i vegetasjon rundt elver og bekker og hydromorfologiske endringer vil kunne påvirke temperaturforhold, næringstilgang og vannstand i vannforekomstene. For særlig følsomme arter, som for eksempel elvemusling (*Margaritifera margaritifera*) vil de negative effektene kunne oppstå langt unna anleggsområdet.



Fylkesmannen vil minne om at de spesielle økologiske forholdene i Lene-fjorden, med regelmessig sterk oppblomstring av kalkflagellaten *Emiliana huxleyi*, må hensyntas i planlegging av vannhåndtering og massedisponering i anleggsfase og driftsfase.

I anleggsfasen vil det være behov for avbøtende tiltak for å forhindre eller begrense forurensning til vann og vassdrag. Arealer som er nødvendige for etablering av ulike avbøtende tiltak må inngå i reguleringsplanen.

Støy og støv

Støv- og støyproblematikk knyttet til både anleggsfase og driftsfase med relevante avbøtende tiltak må beskrives i planen, herunder nærheten til støv- og luftforurensningsfølsom bebyggelse. Om nødvendig må det innarbeides bestemmelser i reguleringsplanen som angir rammer for når støvende arbeider kan pågå.

Klimagassutslipp

Fylkesmannen forventer at det i planarbeidet gjøres en vurdering av klimagassutslipp knyttet til arealbruksendringer, og at det søkes løsninger som gir minst mulig klimagassutslipp fra slike endringer, jf. Nasjonale forventninger til kommunal og regional planlegging 2019-2023.

Fylkesmannen vil i den anledning vise til [Metode for beregning av CO2-utslipp knyttet til arealbeslag ved vegbygging](#) utviklet for Statens vegvesen.

Klimatilpasning

Fylkesmannen vil gi faglig råd om at det legges til rette for naturbaserte løsninger for overvannshåndtering, samt at høye anslag for klimaframskrivninger legges til grunn i planlegging av konkrete løsninger, herunder økte anslag for styrtregn, i tråd med [Klimaprofil Agder av 2017](#) og [Klimapåslag for korttidsnedbør](#) av 2019, jf. statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning av 28.09.2018. Omdisponering av myrer og andre arealer som i dag bidrar til fordrøyning av overvann og styrtregn bør inngå i disse vurderingene. Fylkesmannen vil gi faglig råd om at det i denne sammenheng bør ses på synergieffekter mellom naturbasert overvannshåndtering og eventuell økologisk kompensasjon.

Hensynet til barn og unge

Fylkesmannen vil minne om at Nye Veier må tilrettelegge for barn og unges medvirkning til planen. Dette bør skje på et tidlig tidspunkt før planen ferdigstilles til høring for å gi en reell mulighet til å ivareta de innspill som måtte komme. Plan- og bygningsloven, RPR for barn og planlegging og Barnekonvensjonen pålegger at man skal høre barn i saker som angår dem. Det er ikke godt nok å gjøre dette gjennom organisasjoner, men det må tilrettelegges spesielt slik at barn kan forstå planen og de aktuelle tema som er aktuelt for dem. Det kan dreie seg om trafiksikkerhet, bruk av offentlig transport, bruk av friluftsområder mm.

I henhold til NTP 2018-2029 vil de store investeringstiltakene som ligger i transportplanen påvirke barn og unges reisemuligheter. Det er imidlertid særlig de mindre, lokale tiltakene som gang- og sykkelveger og utforming av holdeplasser og stasjoner, som har stor betydning for barns muligheter til å bevege seg trygt i nærmiljøet. Det vil derfor være viktig å få med barnas innspill i forhold til de krysningpunktene som legger opp til stoppesteder for lokal offentlig transport og til ekspressbussens stoppesteder. Det vil her være viktig at man også tilrettelegger for sykkelparkering og mopedparkering. Flere unge i dette området vil bruke offentlig transport til daglig for å komme



seg til videregående skole. Slik Fylkesmannen ser det vil det også være behov for trygg og sikker adkomst til krysset ved Herdal, sett i forhold til fremtidig utvikling av næringsarealer i området.

Sammenheng mellom forurensning og miljørettet helsevern

Forurensningsloven og folkehelseloven har krysningspunkter hva gjelder miljørettet helsevern. Det er derfor viktig at kommunes myndighet etter folkehelseloven blir involvert på et tidlig tidspunkt. I de områder hvor innbyggere kan bli utsatt for støy og støv enten i anleggsfase eller driftsfase bør det etter vår vurdering foretas en helsekonsekvensutredning. Det er allment kjent at trafikkstøy kan påvirke folks helse. I forbindelse med eventuell påvirkning av reservedrikkevannskilde i det aktuelle planområdet, vurderer vi også at det bør være en dialog med kommuneoverlege eller annen myndighetsutøver for å avklare hvilke hensyn som skal ivaretas.

Landbruk

Dyrka jord er en knapp ressurs og jordbruksarealene er også under sterkt press i form av nedbygging og omdisponering til andre formål. Det har derfor den senere tid foregått en stadig innskjerping av jordvern hensynet for å unngå omdisponering av dyrka jord. Stortinget vedtok den 08.12.2015 en nasjonal jordvernstrategi, «Innst. 56 S 2015-2016». I forbindelse med behandling av statsbudsjettet høsten 2018, Prop. 1 S (2018–2019), ble strategien revidert.

I regjeringens oppfølging av jordvernstrategien har landbruksministeren slått fast at viktige jordbruksareal er en nasjonal interesse, som skal tas hensyn til i den kommunale planleggingen, og videre at kommunene har en viktig rolle i å følge opp målet om at den årlige omdisponeringen av dyrka jord skal reduseres til under 4000 daa, jf. brev fra Landbruks- og matdepartementet den 08.03.2016. Dette går nå også fram av Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019–2023 av 14.5.2019.

I planarbeidet bør en derfor søke løsninger som fører til minst mulig tap av jordbruksarealer. Det bør legges opp til kompensasjonstiltak ved flytting av jord dersom det finnes muligheter for dette. Det er viktig at en beholder god tilgjengelighet til jord- og skogarealer. Det bør i planarbeidet være god dialog med jord- og skogeiere for å finne gode løsninger for driftsveier slik at det legges til rette for rasjonell drift av gjenværende jord- og skogarealer.

Med hilsen

Pia K. Hem Molaug (e.f.)
faggrupeleder Plan

Bjørn Loland
seniorrådgiver
Miljøvern avdelingen

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:



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

Postboks 383	2381	BRUMUNDDAL
Postboks 517 Lund	4605	KRISTIANSAND S
Postboks 5091, Majorstuen	0301	OSLO
Postboks 353	4577	LYNGDAL
Postboks 723 Stoa	4808	ARENDAL



Arkivsak-dok. 19/07113-12
Saksbehandler Diderik Cappelen

Saksgang Møtedato Saknr
Hovedutvalg for samferdsel, areal og miljø 20.11.2019 82/19

LYNGDAL KOMMUNE - MELDING OM OPPSTART AV DETALJREGULERING NY E39 HERDAL - RØYSGÅRD

Fylkesrådmannens forslag til vedtak

Pkt. 1

Fylkeskommunen ser det som positivt at det nå er igangsatt reguleringsplanarbeid for den aktuelle strekningen. Det er viktig at planarbeidet gis god fremdrift slik at byggestart for parsellen kan skje så snart som mulig.

Pkt. 2

Fylkeskommunen forutsetter at de overordnede rammene og føringene i gjeldende kommunedelplan følges opp i den videre detaljplanleggingen.

Pkt. 3

Det forutsettes at nødvendige tiltak for kollektivtrafikk i kryssene med tilhørende parkeringsplasser bygges og bekostes som en del av veiprojektet.

Pkt. 4

Det må etter fylkeskommunens mening innreguleres gang- og sykkelvei, innenfor planområdet, fra Herdalskrysset mot Rom.

Pkt.5

Det er av hensyn til drikkevannsførekosten og nærturområdene nord for Rom ønskelig at det legges opp til en sammenhengende tunnel i dette området.

Pkt. 6

Fylkeskommunen vil ut over dette spille inn følgende til det videre planarbeidet:

- Det må legges vekt på å komme frem til løsninger som i minst mulig grad bidrar til økte klimautslipp.
- Det bør vurderes å innregulere et veiserviceanlegg med mulighet for serveringstilbud i Herdalskrysset.
- Det er viktig at det legges opp til gode avbøtende tiltak knyttet til arealbevarende interesser som blir berørt av anlegget (vannforvaltning, støy, friluftsliv, vilt, kulturmiljø, landskapestetikk, og fisk).
- Ved omdisponering av dyrket mark må det sikres gode ordninger for å ta vare på matjord.

- Fylkeskommunen forutsetter at den nye motorveien med tilførselsveier utstyres med full belysning.
- Det forutsettes at alle kryss med tilførselsveier samt påkoblinger til eksisterende E39 tilrettelegges for modulvogntog.

Det vises forøvrig til opplysninger og kommentarer i saksfremlegget.

Pkt. 7

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

Vedlegg:

- Oppstartsmelding datert 17.10.2019

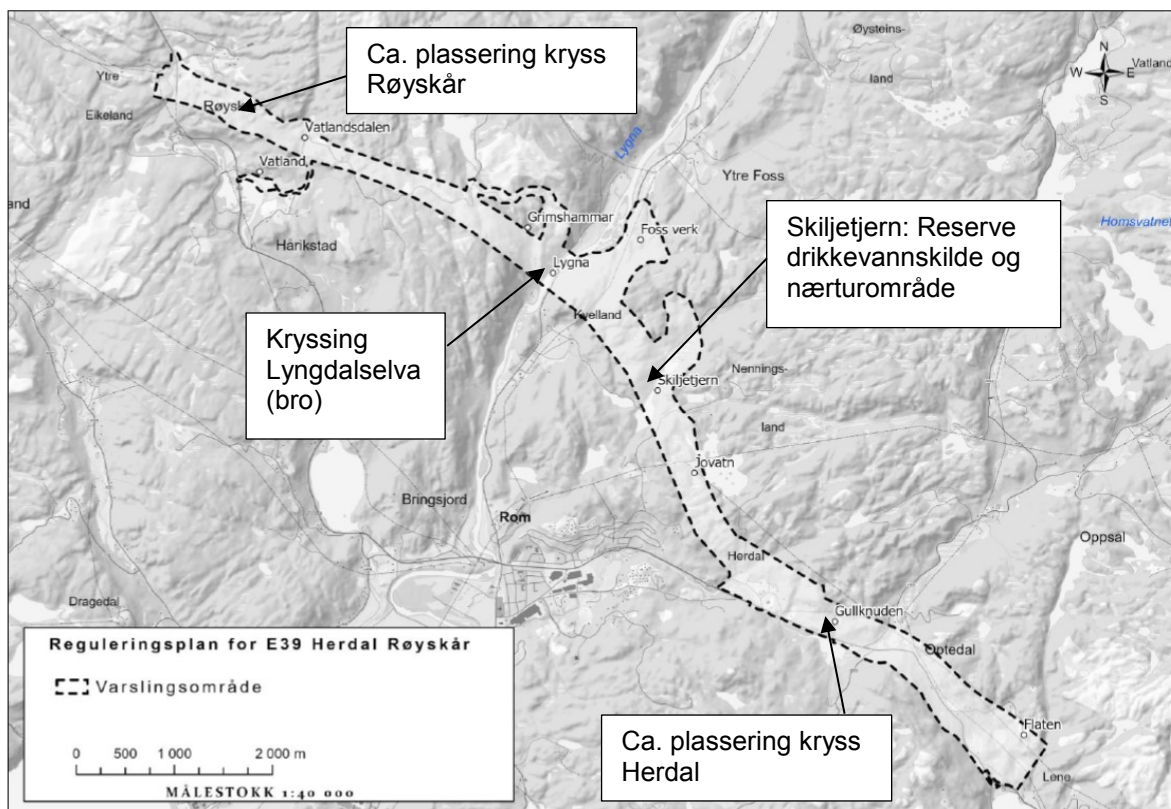
Gjeldende kommunedelplan med underlagsdokumenter finnes på denne lenken:

<https://www.vegvesen.no/Europaveg/e39vigelandlyngdal/kommunedelplan>

Saksopplysninger

Nye Veier A/S har i ekspedisjon av 17.10.2019 oversendt melding om oppstart av detaljregulering for ny 4-felts motorvei på strekningen Herdal–Røyskår i Lyngdal kommune.

De overordnede rammene for prosjektet er avklart i gjeldende kommunedelplan for *E39 Fardal-Vatlandstunnelen*, vedtatt av Lyngdal kommune 20. oktober 2016. Kartet nedenfor viser grensen for området som omfattes av reguleringsplanarbeidet.



Kart som viser avgrensning av planområdet (Kilde: Nye Veier A/S) Påtegninger utført av VAF

Kommunedelplanen viser i utgangspunktet kun en veikorridor med bredde ca. 2-300 meter samt plassering av kryss. I detaljreguleringen skal bl.a. følgende forhold fastlegges:

- Konkret trase for ny vei med tilhørende kryssløsninger, broer, tunneler m.m.
- Avbøtende tiltak knyttet til støy, landskapspleie, vilt, friluftsliv m.m.

Planområdet strekker seg fra Flaten i øst der planen vil bli koblet sammen med veikorridoren østfra. På Røyskår i vest vil reguleringsplanen ta høyde for videre 4-felts motorvei vestover mot Kvinesdal. Veien vil imidlertid som første byggetrinn bli koblet til dagens E39 over Kvinesheia.

En betydelig del av etappen som nå reguleres vil gå i tunnel, da bl.a. med unntak av en lengre dagsone forbi Herdalen. Lyngdalselva krysses i høy bro ved Kvelland.

Det har før formell oppstart av planarbeidet, vært avholdt møte i ekstern samarbeidsgruppe samt avholdt et eget møte angående ytre miljø.

Fylkeskommunen har ved behandling av andre parseller for ny E39 vært opptatt av at det legges ned trekkør for digital infrastruktur. Dette er nå nedfelt som standardkrav i revidert håndbok N200.

Frist for å komme med innspill til reguleringsplanarbeidet er satt til 1.12.2019.

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

Det arbeides parallelt med en egen plan for håndtering av overskuddsmasse. Fylkeskommunen vil eventuelt komme tilbake med en egen uttalelse til dette arbeidet.

Vurderinger

Fylkesrådmannen er tilfreds med at det nå er satt i gang detaljplanarbeid for den aktuelle strekingen. Det er viktig at planarbeidet gis god fremdrift slik at byggestart for parsellen kan skje så snart som mulig.

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

Saken vil bli nærmere gjennomgått etter det som vil være fylkeskommunens hovedinteresser i dette planarbeidet.

- Regional utvikling
- Klima
- Kollektivtrafikk
- Nærmiljø og friluftsliv

- Jordbruksinteresser
- Vannforvaltning
- Viltforvaltning
- Landskapshensyn
- Lyngdalselva som vernet vassdrag
- Kulturminner og kulturmiljø

Regional utvikling

For regional utvikling vil etablering av ny fire-felts stamvei i seg selv være av stor betydning for regional utvikling.

Ut over dette vil følgende ha særlig betydning for regional utvikling:

- Antall kryss og plassering av kryss
- Arealbruk i og omkring kryssene

I gjeldende kommunedelplan legges opp til etablering av kryss ved hhv. Herdal og Røyskår. Fylkesrådmannen forutsetter at dette følges opp i reguleringsplanen.

Det er i kommunedelplanen for ny E39 ikke tatt stilling til næringsutvikling i tilknytning/nærområdet til noen av kryssene. Spørsmålet om det faktisk skal tilrettelegges for næring ved kryss bør vurderes nærmere i forbindelse med ny Regionplan Lister 2030, samt i oppfølgende kommunal arealplanlegging.

Det bør imidlertid vurderes å innregulere et veiserviceanlegg i Herdalkrysset, da med mulighet for serveringstilbud.

Klima

Det er viktig at en i reguleringsplanarbeidet legger til rette for løsninger som innebærer minst mulig utslipp av CO₂. Fylkesrådmannen vil imidlertid bemerke at dette ikke bør gå på bekostning av etablering av lang tunnel nord for Rom, jf. saksutredningens punkt i om nærmiljø og friluftsliv.

Nedbygging av myr bør unngås.

Jordvern

Gjeldende kommunedelplan innebærer at dagens jordbruksarealer i Herdalen går tapt. Matjord bør tas vare på og om mulig brukes til reetablering av jordbruksareal. Det bør vurderes om planlagte massedeponier i og utenfor planområdet kan brukes til dette formålet.

Kollektivtrafikk

Bussskorrespondanse mellom lokale- og regionale ruter tenkes i hovedsak fortsatt lagt til Rom og Lyngdal sentrum. Det vil si at det ikke er behov for et eget kollektivknutepunkt i tilknytning til kryssene på Røyskår og i Herdalen.

Det forutsettes imidlertid at det bl.a. av hensyn til ekspressbusser, blir tilrettelagt med gode kollektivløsninger i begge kryssområdene med busstopp på ramper, inkludert

parkeringsplasser for busspassasjerer og "kompiskjøring". Det må etableres trygg infrastruktur for myke trafikanter mellom kollektivstopp og parkeringsområdet.

Krysset i Herdalen antas å bli det viktigste krysset for ekspressbusser og det er samtidig mulig at det kan bli noe omstigning mellom regionale og lokale busser. Krysset vil også kunne bli viktig i forbindelse med "kompiskjøring" for pendlere i retning Mandal/Kristiansand. Det er derfor viktig at det settes av et rommelig parkeringsareal der det fra starten etableres 50 parkeringsplasser med mulighet for utvidelse til ca. 100 plasser. Det må tilrettelegges for bygging av overdekkede sykkeloppstillingsplasser i krysset.

I krysset ved Røyskår forutsettes at det vil bli regulert et "standard" kryss med bussholdeplasser på rampene samt et visst antall parkeringsplasser. I første omgang må det etableres 25 plasser, med mulighet for å øke i ettertid. Det er viktig at dette også sikres i første byggetrinn for Røysgårdkrysset.

I *Fagrappport veg* i gjeldende kommunedelplan heter det at det tilførselsvei til krysset i Herdalen er planlagt med gang- og sykkelvei fra Rom. Fylkesrådmannen ser det som viktig at dette blir fulgt opp i reguleringsplanen.

Konkret mener fylkesrådmannen at det må reguleres inn gang- og sykkelvei fra krysset i Herdalen til kryss kommunal vei til Hagekleiva. Det forutsettes videre at det om nødvendig innreguleres trygg kryssing med dagens E39 ved innkjøringen til Hagekleiva. Det kan på sikt innreguleres gang- og sykkelvei helt til Rom gjennom det nye næringsområdet ved Litleåna i Herdalen.

Nærmiljø og friluftsliv

Store deler av den nå aktuelle etappen mellom Herdal og Røyskår vil gå i tunnel. Det er stort sett begrensede friluftslivsinteresser der veien går i dagen.

I detaljreguleringen bør det likevel sikres nødvendige kryssingspunkter og forbindelseslinjer for friluftsliv på tvers av veien

Gjeldende kommunedelplan muliggjør formelt en kort dagstrekning ved Skiljetjern nord for Rom. Dette området utgjør et viktig nærtur-/nærfri-luftsområde for beboere i området. Tiltakshaver opplyser at det vurderes å legge veien i en lang tunnel under Skiljetjern. Dette vil være svært positivt i forhold til ivaretagelse av friluftsliv- og nærmiljøinteressene i området og i tråd med fylkeskommunens råd i forbindelse med behandling av gjeldende kommunedelplan.

Dersom det likevel måtte bli aktuelt å legge opp til dagsone nord for Rom må det sikres gode passasjemuligheter og god støyskjerming mot friluftslivsområdene. Det bør videre stilles krav om avbøtende tiltak i form av etablering/reetablering og merking av turveier/turstier i området.

Det vil i reguleringsplanprosessen bli lagt opp til medvirkning i forhold til barn og unge. Barne- og ungdomsrettede organisasjoner som speidere og 4H bør da tas direkte med på råd ettersom disse kan ha nyttige innspill og opplysninger om bruken av utmarksområdene.

Vannforvaltning

Det minner om at Regional plan for vannforvaltning for vannregion Agder 2016-2021 skal legges til grunn for planlegging i vannregion Agder. jf. vannforskriften §29 siste ledd. Vannforvaltningsplanen skal sikre en mest mulig helhetlig beskyttelse og bærekraftig bruk av vannforekomstene. Ved nye tiltak i vann må det vurderes om vannforskriften §12 kommer til anvendelse. Det er kommunen som har ansvar for at denne vurderingen blir gjort.

Planområdet går gjennom nedbørsfeltet til Lyngdalselva (Lygna), som er vernet i verneplan III for vassdrag. Vernet innebærer at det ikke kan gis konsesjon til kraftutbygging, men verneverdiene i vernede vassdrag skal også søkes ivaretatt i forhold til andre inngrep enn kraftutbygging.

Det er flere vannforekomster innenfor planområdet. Det er på dette stadiet vanskelig å si i hvor stor grad hver enkelt vil bli berørt. Generelt for vannforekomstene er at sur nedbør er et problem. I kryssområdene Herdalen og Røyskår vil vannforekomstene Møska (024-435-R) og Litleåna (024-435-R) sannsynligvis bli berørt. Begge er gitt *svært dårlig* økologisk tilstand i vann-nett grunnet lav tetthet av laks, med utsatt frist for å nå miljømålene 2022-2027. Møska er igangsatt kalket i år og vil trolig få forbedring i tilstand som følge av dette. Litleåna har i tillegg til vannkjemi, utfordringer knyttet til fysiske inngrep.

Kryss Røyskår er oppstrøms anadrom strekning, mens Herdalen er i den anadrome strekningen. Laks og sjøørret er i vannforvaltningsplanen fremhevet som viktige biologiske kvalitetselementer.

Det er viktig at planarbeidet tar sikte på å minimere negativ påvirkning av vannforekomstene, både med tanke på fysiske inngrep og vannkjemi, herunder må det tas tilstrekkelig hensyn til vassdragenes omgivelser og kantvegetasjon.

Tiltak i eller langs vann- og vassdrag kan utløse søknadsplikt etter særlovverk, med forskjellige myndigheter avhengig av hvor i vassdraget tiltaket skjer. Det anbefales at det holdes en kontinuerlig dialog med aktuelle myndigheter.

Dagsonen ved Skiljetjern berører Lyngdal kommunes reserve drikkevannskilde. I likhet med hensynet til nærmiljø og friluftsliv, vil det også være en klar fordel for vannmiljøet om veien legges i en lang tunnel her.

Viltforvaltning

Ny E-39 med viltgjerder medfører betydelig oppdeling av leveområder for vilt. Samtidig kan ny vei få en barriereeffekt som gjør at vilt ikke lenger kan bevege seg fritt mellom leveområder nord og sør for veien. Spesielt større vilt som elg og hjort vil bli skadelidende dersom trekkmulighetene begrenses. Disse artene har relativt store leveområder og manglende trekkmuligheter vil kunne få negative konsekvenser for hjorteviltbestanden.

Ny kunnskap om hjorten på Sørlandet (Sørhjortprosjektet) viser eksempelvis at de fleste undersøkte hjortene oppholder seg i høyereliggende områder i innlandet om sommeren mens de trekker mot lavereliggende kystnære strøk om vinteren. Det vil være uheldig dersom ny vei blir en barriere som vanskeliggjør hjortens trekk mellom

disse områdene. Med bakgrunn i regionale mål om at hjortebestanden i Vest-Agder skal økes, bør nytt veianlegg utformes på en måte som legger til rette for dette.

Tilstrekkelig antall viltpassasjer med riktig plassering og utforming er nødvendig for å sikre viltet gode passasjemuligheter. Ny kunnskap viser at viltpassasjers plassering i landskapet (f.eks. ved naturlige ledelinjer og eksisterende hjortevilttrekk) synes å være den viktigste enkeltfaktoren som påvirker bruksfrekvensen.

Andre faktorer som påvirker funksjonaliteten til en faunapassasje er skjul/skogstruktur i direkte tilknytning til passasjen, utforming (bredde, høyde, lengde m.m.), menneskelig bruk, passasjens alder (tilvenning) og trafikkmengde/støy fra vei. Videre ser viltoverganger ut til å fungere noe bedre enn viltunderganger, og vesentlig bedre enn viltkulverter. Bruken av viltoverganger øker også med økende bredde, samtidig som at rene viltpassasjer fungerer vesentlig bedre enn flerbrukspassasjer (overgang/undergang kombinert med vei, turvei, driftevei).

Innenfor planområdet er det spesielt de eksisterende hjortevilttrekkene ved Optedal og Åtlandstunnelen som er vurdert som hjorteviltpassasjer av stor regional viktighet. I det videre planarbeidet er det særlig viktig at disse hjortevilttrekkene blir ivaretatt med gode løsninger for hjorteviltet. Ut fra dagens kunnskap om hjorteviltpassasjer mener fylkesrådmannen at passasjen ved Optedal må ivaretas ved at ny vei legges i tunell eller at det etableres en viltovergang med 40-50 meters bredde ved dagens trekk. Overgangen må forbeholdes vilt og ikke kombineres med turvei eller driftevei.

Også i området ved Røyskår og Åtlandstunnelen må det sikres gode passeringmuligheter for hjortevilt – fortrinnsvis som viltovergang. Ved alle viltpassasjer må det legges inn hensynssoner med bestemmelser som forbyr hogst, tiltak og aktivitet som reduserer passasjens funksjon. Det bør også stilles krav om overvåkning inn i driftsfasen slik at eventuelle avbøtende tiltak kan vurderes. For mindre kulverter må det sikres passasjemuligheter for småvilt. Videre må det i detaljreguleringsprosessen gjøres en samlet vurdering av viltpassasjenes samlede effekt og hvordan hjorteviltets trekkmuligheter blir ivaretatt. Det bør også vurderes avbøtende tiltak på eksisterende vei. Fylkeskommunen ønsker å bli tatt med i arbeidet med utforming av bestemmelser.

Landskap/Lyngdalselva som vernet vassdrag

Fylkesrådmannen ser det generelt som viktig at det legges opp til god landskapspleie langs traseen. Det bemerkes dessuten at hele veianlegget i realiteten vil bli liggende innenfor nedslagsfeltet til det vernede vassdraget Lyngdalselva med sideelver, noe som i seg selv stiller særlige krav til ivaretagelse av natur- og miljøinteressene som er knyttet til vassdraget.

Dette gjelder spesielt ved kryssingen av Lyngdalselva ved Kvelland samt kryssingen av Møska ved Røyskår.

Kulturminnevern

Det er igangsatt arkeologiske registreringer gjennom hele traséen fra Herdal til Røyskår. I løpet av høsten 2019 ble feltarbeid mellom Herdal og Lyngdalselva ferdigstilt. Resten av strekingen mellom Lyngdalselva og Røyskår skal registreres våren 2020.

Fylkeskonservatoren ble 14.10.2019 informert om at Nye Veier A/S ønsker å inkludere den nå foreliggende parsellen (Herdal–Røyskår) i prøveprosjektet som gjelder for den statlige planen mellom Lyngdal vest og Rogaland. (FoU-prosjektet «Arkeologi i veien?»)

Per dato er dette ikke avklart og saken behandles foreløpig videre etter "vanlige" prosedyrer. Dersom det blir en endring i løpet av vinteren vil fylkeskonservatoren tilpasse opplegget til de nye omstendighetene.

Registreringen og rapporten er forventet å bli ferdig i løpet av våren 2020, og sendes deretter til kommunen og Nye Veier A/S.

Nyere tids kulturminner: Som kompenserende tiltak bes om at SEFRAK-registrerte byggverk som må rives som følge av utbyggingen, dokumenteres (foto/oppmåling).

Andre forhold

- Det forutsettes at hele den nye motorveien gjennom fylket utstyres med full belysning, Dette gjelder også tilførselsveien.
- Det forutsettes at alle kryss med tilførselsveier og tilkobling til eksisterende E39 tilrettelegges for modulvogntog.
- Det legges til grunn at det vil være ønskelig fra Nye Veiers side å legge inn en viss fleksibilitet i reguleringsplanen slik at det kan være mulig med tilpasninger underveis uten å måtte gå veien om planendring eller dispensasjon. Fylkesrådmannen har forståelse for dette, men det er viktig at slik fleksibilitet ikke svekker og utydeliggjør gjennomføring av viktige avbøtende tiltak. Det er også viktig at tiltakshaver og kommunen har en omforent oppfatning av planens detaljnivå og fleksibilitet. Dette for å unngå uklarheter og unødig tids- og kostnadsbruk i ettertid.

Økonomiske konsekvenser

Planarbeidet gir i seg selv ingen økonomiske konsekvenser for fylkeskommunen.

Bygging av den nye stamveien dekkes av statlige midler og bompenger og vil heller ikke få direkte økonomiske konsekvenser for fylkeskommunen. Det forutsettes at nødvendige tiltak for kollektivtrafikk i kryssene med tilhørende parkeringsplasser bygges og bekostes som en del av veiprojektet.

Fylkeskommunen kan i ettertid få økte driftskostnader som følge av at dagens E39 omklassifiseres til fylkesvei. Etablering av ny vei kan også få konsekvenser for fylkeskommunens kostnader knyttet til drift av kollektivnettet. Dette er forhold som vil bli vurdert særskilt.

Kristiansand, 22. oktober 2019

Kenneth Andresen
regionalsjef

Diderik Cappelen
seksjonsleder



Statens vegvesen

Norconsult AS – Kristiansand
Henrik Wergelands gate 27
4612 KRISTIANSAND S

Behandlende enhet:
Region sør

Saksbehandler/telefon:
Steinar Ånesland / 38121525

Vår referanse:
19/257541-4

Deres referanse:

Vår dato:
29.11.2019

Innspill til varsel om oppstart av detaljreguleringsplan for ny E39 – strekningen Herdal – Røykskår i Lyngdal kommune

Vi viser til oversendt melding om oppstart, i mail av 17.10.2019.

Statens vegvesen har ansvar for å sørge for at føringer i Nasjonal transportplan (NTP), Statlig planretningslinje for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, vegnormaler, og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringer blir ivaretatt i planleggingen.

Vi uttaler oss som forvalter av riksveg på vegne av staten, forvalter av fylkesveger på vegne av fylkeskommunen, og som statlig fagmyndighet med sektoransvar innenfor vegtransport.

For varslet plan gir vi ikke innspill som vegeier for nye E39 – vi har rollen som eier/forvalter av tilstøtende sekundærvegnett.

Nye Veier varsler at reguleringsplanen er i samsvar med kommunedelplan for E39 Fardal – Vatlandstunnelen, vedtatt 20.10.2016. Statens vegvesen forutsetter at de overordnede føringene i kommunedelplanen følges opp i reguleringsarbeidet.

Som statlig fagmyndighet har Statens vegvesen bl.a. sektoransvar for kollektivtrafikk. Vi forutsetter at det tilrettelegges for kollektivtrafikk og innfartsparkering (inkludert sykkelparkering) i tilknytning til kryssområdene (Herdal og Røykskår). I «*Fagrapport veg*», til gjeldende kommunedelplan, er det omtalt at tilførselsveg til krysset i Herdalen er planlagt med gang-/sykkelveg fra Rom. Statens vegvesen legger til grunn at dette videreføres i reguleringsplanen.

For nye tilfartsveger vil vi ha fokus på kryssløsninger i tilkoblingspunktene til dagens E39.

Postadresse
Statens vegvesen
Region sør
Postboks 723 Stoa
4808 ARENDAL

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

Kontoradresse
Rigedalen 5
4626 KRISTIANSAND S

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Postboks 702
9815 Vadsø

Ny E39 dimensjoneres for modulvogntog. Ved behov for omkjøring må sekundærvegnettet også være dimensjonert for samme type vogntog. Nye Veier og Statens vegvesen har allerede dialog om temaet, og arbeidet vil måtte videreføres også for denne strekningen.

Deler av dagens E39 må omklassifiseres til fylkesveg. Nye Veier er gitt ansvar for omklassifisering av veger, om dette er nødvendig. Omfang og nødvendige tiltak må avklares i forbindelse med reguleringsplanarbeidet, i samsvar med NA-rundskriv 97/13.

Vegavdeling Agder – seksjon for planforvaltning og miljø
Med hilsen

Glenn Solberg
seksjonsleder

Ånesland Steinar

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi
LYNGDAL KOMMUNE, Postboks 353, 4577 LYNGDAL
Vest-Agder fylkeskommune, regionalavd.,

Norconsult Kristiansand
Henrik Wergelands gate 27
4612 KRISTIANSAND S

Deres ref:
Vår ref: 2019/234366
Dato: 28.11.2019
Org.nr: 985 399 077

Statens tilsyn for planter, fisk, dyr og næringsmidler



HØRINGSUTTAELSE TIL REGULERINGSPLAN FOR NY E39 HERDAL – RØYSKÅR, VARSEL OM OPPSTART

Det vises til Nye Veiers varsel om oppstart av arbeid med detaljreguleringsplan for ny E39 Herdal – Røyskår.

Av varsel om oppstart framkommer bl.a.:

- Lyngdal kommune er planmyndighet og oppstart av planarbeidet er avklart med Lyngdal kommune.
- Planarbeidet utføres av Nye Veier med Norconsult som utførende rådgiver.
- Reguleringsplanen er i samsvar med Kommunedelplan for E39 Fardal Vatlandstunnelen, vedtatt 20. oktober 2016.
- Tiltaket er vurdert tilfredsstillende utredet på overordnet plannivå og i samsvar med overordnet plan. Det utløser dermed ikke krav om ny konsekvensutredning.

MATTILSYNETS HØRINGSUTTAELSE TIL REGULERINGSPLAN FOR NY E39 HERDAL – RØYSKÅR, VARSEL OM OPPSTART

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

Vårt viktigste ansvarsområde i relasjon til reguleringsplanen er knyttet til beskyttelse av eksisterende og framtidige drikkevannskilder og leveringssikkerhet for trygt og nok drikkevann til innbyggerne. En god og sikker vannforsyning er kritisk viktig for samfunnet og er avgjørende for folks helse og for samfunnets sikkerhet. Generelt må en føre-var tilnærming legges til grunn for beskyttelse av drikkevannskilder, på kort og lang sikt.

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

DRIKKEVANNSHENSYN

Generelt grunnlag:

Mattilsynet viser til:

Forskrift om vannforsyning og drikkevann (Drikkevannsforskriften), (FOR-2016-12-22-1868).

Formålet med forskriften 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. (Jf. § 1 Formål)

Sentrale bestemmelser i drikkevannsforskriften i tilknytning til kommuneplanens arealdel 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. § 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. § 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)

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 relevant regelverk 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.

TRASÉ NY E39.

Anleggsvirksomhet og drift av en vei vil representere potensiell forurensingsrisiko til omgivelsene. Der eksisterende eller framtidige drikkevannskilder kan bli berørt må det vises spesiell aktsomhet.

I en anleggsfase vil avrenning og tilførsler av partikulært materiale til drikkevannskilden være en sentral problemstilling. I tillegg vil nitrogen fra sprengstoffrester, avrenning av organisk materiale etter fjerning av vegetasjon/skog og uhells spill av drivstoff og oljeprodukter fra anleggsmaskiner være aktuelle kilder til forurensning. Disse forurensningene vil ha ulik negativ effekt på råvannskvaliteten både kort og noe lengre sikt. Det forutsettes dessuten sikring mot at fyllmasser ikke består av sulfidholdige bergarter.

Avrenning av forurensende veivann er en sentral forurensningsfaktor i driftsfasen. Overvann fra vei inneholder en rekke forskjellige forurensninger. De viktigste er partikler (suspendert stoff), næringssalter, 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 næringssalter 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 potensiell forurensningskilde fra vei til vannforekomster. Dagens kunnskap mhp. konsekvensene av mikroplast i drikkevann for folkehelsen 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 vannkilder. Forutsetningene for etablert sprangsjikt kan endres. Det kan medføre lengre og oftere perioder med sirkulasjon av vannmasser fra overflaten til dypere vannlag. Også i dette perspektivet vil det være viktig i størst mulig grad beskytte vannkildene mot potensiell forurensning.

Den aktuelle traséen ny E39 går gjennom nedslagsfeltet til og dels over vannene Jovatnet, Skiljetjern og Preststemmen. Mattilsynet har fått opplyst at disse vannforekomstene ligger i et område Lyngdal kommune tidligere har klausulert med tanke på at vannene skal kunne inngå som råvannkilder i et mulig framtidig vannforsyningssystem for drikkevann.

Mattilsynet har videre fått opplyst at Lyngdal kommunale vannverk er i prosess for å bedre leveringssikkerheten for kommunens vannforsyningssystem. I denne sammenheng er det aktuelt å etablere en reservevannforsyning der Preststemmen vil være råvannskilde. Vann fra Jovatnet og Skiljetjern drenerer inn i Preststemmen. Samtlige av vannene vil derfor inngå som direkte eller indirekte vannkilder i en framtidig reservannforsyning.

Varsalet om oppstart viser til at reguleringsplanen er i samsvar med Kommunedelplan for E39 Fardal Vatlandstunnelen, vedtatt 20. oktober 2016, og at tiltaket er vurdert og i samsvar med overordnet plan. Dermed utløser det ikke krav om ny konsekvensutredning.

Planene om etablering av nevnte reservevannforsyning er av nyere dato. Mattilsynet kan ikke se at den relevante kommunedelplanen tar opp forholdet knyttet til trasé for ny E39 og etablering av reservevannforsyning som inkluderer Jovatnet, Skiljetjern og Preststemmen.

Mattilsynets vurdering er at den aktuelle traséen for ny E39 over eller gjennom nedslagsfeltet til disse vannkildene vil kunne ha potensielt store negative konsekvenser for en eventuell reservannforsyning og dermed leveringssikkerheten til Lyngdal kommunale vannverk i et framtidig perspektiv.

Mattilsynet forutsetter derfor at videre arbeid med detaljreguleringsplanen koordineres med planene Lyngdal kommunale vannverk har for etablering av reservevannforsyning. Ved konflikt mellom traséen for ny E39 og aktuelle planer for etablering reservevannforsyning forventer Mattilsynet at det foretas ytterligere utredning og konsekvensutredning med tanke på å beskytte de aktuelle vannkildene inkludert nedslagsfelt mot potensiell forurensing fra veien, både for anleggs- og driftsfase, og relevante mottiltak må eventuelt fastsettes.

Generelle forhold knyttet til vannforsyning.

Eksisterende vannforsyningssystem.

I detaljreguleringsarbeidet må det vies spesiell oppmerksomhet mot eksisterende vannledningsnett. Vannledningene vil kunne være utsatt for skader ved gravearbeid, sprengning, trykkbelastning under anleggsarbeid og ved utglidning eller ras av jord- og steinmasser.

Mattilsynet forutsetter at eksisterende vannledningsnett blir nøye kartlagt i detaljreguleringsarbeidet og at relevante avbøtende tiltak blir fastsatt.

Privat vannforsyning.

Basert på opplysninger fra SSB om folketall i kommunene og vannverkernes registrerte tall for antall abonnenter er det i størrelsesorden 1500 personer i Lyngdal kommune som har privat vannforsyning.

Den private vannforsyningen kan benytte grunnvannsbrønner eller overflatevann som vannkilde. En eller flere husstander kan være knyttet til disse vannforsyningssystemene.

Det er uklart hvor mange og i hvilken grad privat vannforsyning blir berørt av veitbyggingen.

Mattilsynet forutsetter at videre detaljplanlegging kartlegger privat vannforsyning, utreder konsekvenser av veitbyggingen og sikrer tiltak som trykker vannforsyning til den del av befolkningen som ikke er tilknyttet offentlig drikkevannsforsyning.

Grunnvannsreservoar.

Grunnvannskilder inngår ikke i dagens kommunale vannforsyningssystemer i planområdet. Eventuelle grunnvannskilder med god vanngiverevne og god vannkvalitet representerer likevel en drikkevannsressurs i et mer langsiktig perspektiv. Det er derfor av betydning at områder med antatt grunnvannspotensiale utredes og eventuelle avbøtende beskyttelsestiltak fastsettes for egnede grunnvannskilder.

Hensyn vedr. plantehelse

Matjord er en ressurs som det er ønskelig å ta vare på, og det vil være aktuelt å flytte jordmasser. I denne sammenheng er det viktig å forhindre spredning av planteskadegjørere og uønskede arter som kan ha alvorlige konsekvenser.

Uønsket spredning 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. Planteskadegjørere og ugras som har vesentlige samfunnsøkonomiske konsekvenser, er regulert i lov og forskrift. Iht. § 4 i forskrift om plantehelse er det forbudt å spre skadegjørere som er listet i forskriftens vedlegg 1 og 2.

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

Før igangsetting av anleggsarbeid må Mattilsynet kontaktes for å få informasjon om status for ulike skadegjørere, hvilke vilkår som gjelder og hvilke tiltak som må iverksettes.

Mattilsynet forutsetter derfor at faren for spredning av planteskadegjørere og uønskede arter tas hensyn til i videre detaljreguleringsarbeid. Berørte områder må utredes og det må eventuelt fastsettes bestemmelser for reingjøring av maskiner som benyttes i anleggsfasen og for flytting/deponering av jordmasser som påvises å inneholde planteskadegjørere og/eller uønskede arter.

Med hilsen

Nina Vehus
Avdelingssjef

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

Nye Veier AS
Tangen 76
4608 KRISTIANSAND S

Vår dato: 06.12.2019
Vår ref.: 201912175-5
Arkiv: 323
Deres dato: 17.10.2019
Deres ref.:

Saksbehandler:
Lars Ove Gidske

NVEs innspill - Varsel om oppstart - Detaljreguleringsplan for ny E39 Herdal og Røyskår - Lyngdal kommune

Viser til oversendelse 17.10.2019 med varsel om oppstart av arbeid med reguleringsplan for ny E39 Herdal-Røyskår. Viser også til møte i ekstern samarbeidsgruppa 29.10.2010 hvor NVE ga muntlige innspill. Vi beklager at dette skriftlige innspillet kommer etter fristen 1.12.2019.

Vassdragstiltak

Tiltaket innebærer vassdragstiltak. Vassdragstiltak må beskrives i planforslaget, og det må tydelig fremgå av plandokumentene dersom tiltaket kan være til nevneverdig skade eller ulempe for noen allmenne interesser i vassdraget eller sjøen. Planforslaget må ikke legge til rette for slike tiltak uten at det samtidig avklares hvorvidt tiltaket er gjennomførbart i overensstemmelse med [vannressursloven](#). Vedtak av reguleringsplan kan erstatte vedtak etter vannressursloven når planforslaget er tilstrekkelig opplyst, alternative lokaliseringer og tekniske løsninger vurdert, og avbøtende tiltak innarbeidet. [Lyngdalselva er omfattet av verneplan for vassdrag](#). Dette må vektlegges i vurderingene.

Tiltaket må dimensjoneres slik at 3. part ikke blir skadelidende ved flom eller ekstreme nedbørshendelser. [Statlig planretningslinje for klimatilpasning](#) må legges til grunn. Her vektlegges åpne og naturbaserte løsninger for håndtering av vannmengdene. Avvik fra dette må begrunnes særlig.

Energianlegg

Det må tas hensyn til drift, vedlikehold og eventuelle behov for videreutvikling av distribusjonsnett. NVE forutsetter at planarbeidet utarbeides i tett dialog med netteier, der planforslaget kan berøre disse interessene.

Vi viser for øvrig til vår veileder 2/2017 [Nasjonale og vesentlige regionale interesser innen NVEs saksområder i arealplanlegging \(-Grunnlag for innsigelse\)](#).

Videre prosess

NVEs saksbehandler kan kontaktes ved behov for drøfting og avklaringer knyttet til planarbeidet og NVEs myndighetsområder.

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

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

Hovedkontor
Middelthunsgate 29
Postboks 5091, Majorstuen
0301 OSLO

Region Midt-Norge
Abels gate 9
7030 TRONDHEIM

Region Nord
Kongens gate 52-54
Capitolgården
8514 NARVIK

Region Sør
Anton Jenssensgate 7
Postboks 2124
3103 TØNSBERG

Region Vest
Naustdalsvegen. 1B
6800 FØRDE

Region Øst
Vangsvieien 73
Postboks 4223
2307 HAMAR



Med hilsen

Anne Cathrine Sverdrup
regionsjef

Lars Ove Gidske
seniorrådgiver

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

Vedlegg:

Kopi til:

FYLKESMANNEN I AGDER
Lyngdal kommune
Vest-Agder fylkeskommune

Skoftealand Øystein

From: Morten Reitan <Morten.Reitan@marmuseum.no>

Sent: 5. desember 2019 19:03

To: 'postmottak@vaf.no' <postmottak@vaf.no>

Cc: Hovland Sissel Anita <Sissel.Anita.Hovland@norconsult.com>; 'Ghattas.Sayej@vaf.no' <Ghattas.Sayej@vaf.no>; E39hero@nyeveier.no

Subject: 19/00692-1 - 2019377 Varsel om oppstart av reguleringsplan Vest-Agder Lyngdal E39 Herdal-Røyskår

Vi viser til oversendt varsel om oppstart av detaljreguleringsplan for ny E39 Herdal-Røyskår.
Norsk maritimt museum har ingen merknad til oppstartsvarselet.

Vennlig hilsen
Norsk maritimt museum

Morten Reitan
Arkeolog
Telefon +47 952 17 065

www.marmuseum.no

**NORSK MARITIMT
MUSEUM**
Norwegian Maritime Museum



Med vennlig hilsen
Øystein Skoftealand
Gruppeleder plan
Tel: +47 92 28 26 38
oystein.skoftealand@norconsult.com

Norconsult AS, Postboks 1199, 5811 Bergen
Valkendorfsgt. 6, 5012 Bergen
Tel: +47 55 37 55 00 | Fax: +47 55 37 55 01
www.norconsult.no

Skofteland Øystein

Fra: Olsen, Helge <Helge.Olsen@ae.no>

Sendt: mandag 21. oktober 2019 12:55

Til: E39 Herdal-Røyskår <e39hero@nyeveier.no>

Kopi: Tesaker, Arild <Arild.Tesaker@ae.no>; Solberg, Knut Arnt <Knut.Arnt.Solberg@ae.no>; Skomedal, Thomas <Thomas.Skomedal@ae.no>; Aasen, Terje <Terje.Aasen@ae.no>; Lohne, Gunnar <Gunnar.Lohne@ae.no>

Emne: Innspill til Varsel om oppstart - Reguleringsplan for nye E39 Herdalen - Røyskår i Lyngdal Kommune

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

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

I god tid før utbygging må det avklares hvordan nye anlegg i planområdet skal forsynes med elektrisk strøm. Det må avklares i hvilken grad eksisterende ledninger/kabler eventuelt kan benyttes, om nye ledninger/kabler må legges og om det er behov for ny(e) nettstasjon(er).

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

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

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

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

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

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

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

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

Dette gjelder også lekeplass og andre parkanlegg.

Angående elektromagnetiske felt, se:

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

Skal det arbeides nærmere høyspentlinjer enn 30 meter må Agder Energi Nett kontaktes. Se vår hjemmeside for detaljer: <https://www.aenett.no/bygge-og-grave/arbeidnerlinjer-kabler/>

Brosjyre om "nær ved arbeid" kan lastes ned her: https://www.aenett.no/globalassets/publikasjoner/518450-v1-brosjyre_nar_ved_arbeid_4-siders.pdf

Generelle vilkår.

1. Anlegg etablert etter anleggskonsesjon (regionalnett)

1.1 Eksisterende høyspenninganlegg i regionalnettet

Vi vil gjøre oppmerksom på at det i planområdet er høyspenninganlegg som er del av vårt regionalnett og bygget etter anleggskonsesjon gitt av Norges Vassdrags- og Energidirektorat (NVE). Kraftledninger og kabelanlegg bygget

etter anleggskonsesjon er i hovedsak unntatt fra Plan- og bygningsloven, og for disse kan det derfor ikke vedtas planbestemmelser eller vilkår som del av reguleringsplan for andre tema.

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

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

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

1.2 For anlegg etablert etter anleggskonsesjon gjelder følgende Planlagt ny bebyggelse, eller andre tiltak, som kommer i konflikt med elektriske anlegg må følges særlig opp i det videre planarbeidet. Vi må oppstille en del vilkår for at eventuelle omlegginger av regionalnett skal kunne gjennomføres (se også pkt 3.3):

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

2. Anlegg etablert etter områdekonsesjon (distribusjonsnett)

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

2.1 Forholdet til eksisterende frittliggende nettstasjoner

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

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

2.2 Forholdet til eksisterende luftledninger og kabler i distribusjonsnettet

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

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

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

- Inntegning på plankart.

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

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

AENs ledninger er ikke innmålt og nøyaktigheten til traseer på oversendte kart vil være varierende. Bebyggelse eller andre installasjoner langs traseen må alltid planlegges ut ifra målinger i marka.

Med vennlig hilsen

Helge Olsen

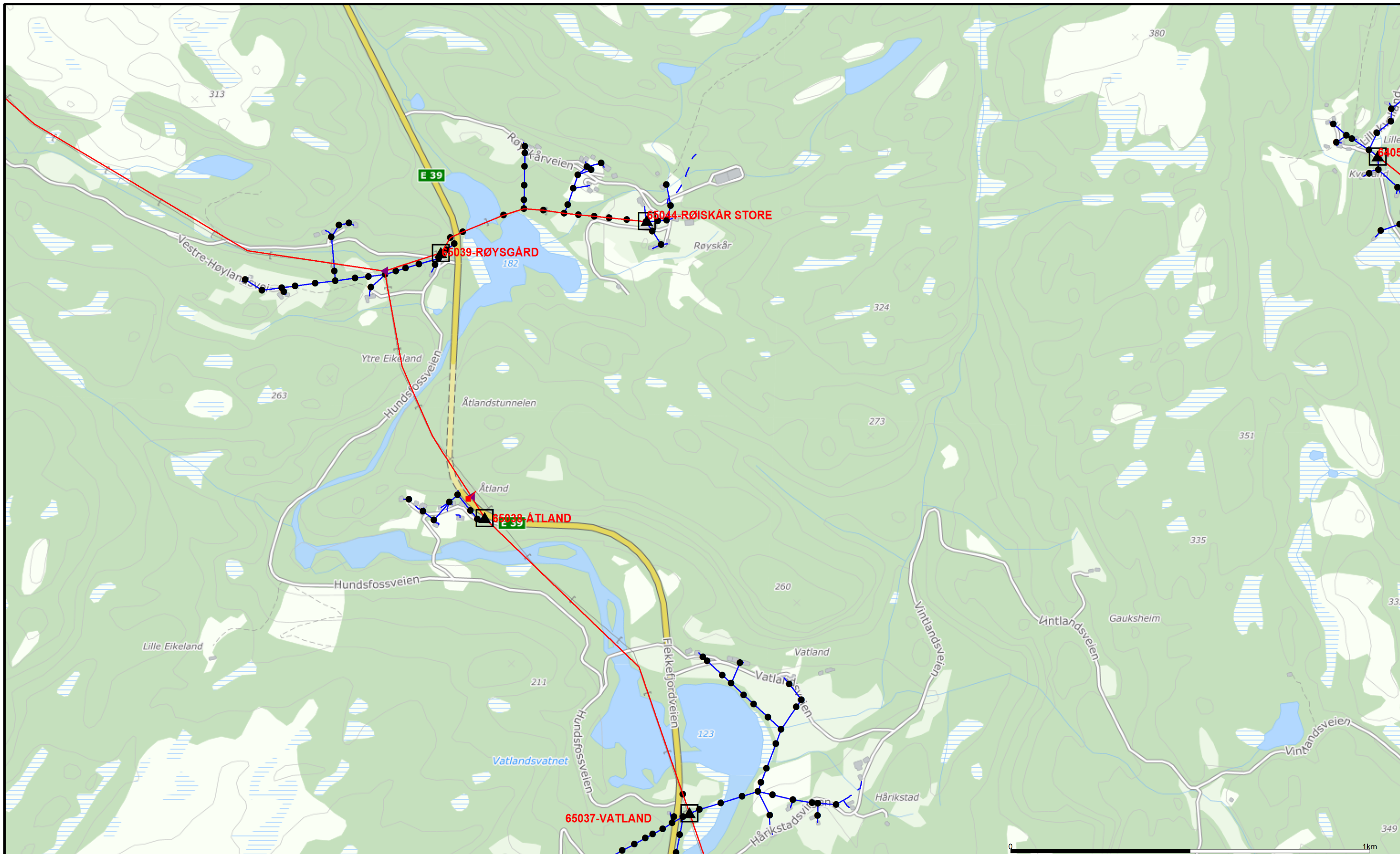
tlf: +47 38 60 77 42

Agder Energi Nett AS

Postboks 794 Stoa | 4809 Arendal

tlf: +47 38 60 70 00

www.aenett.no



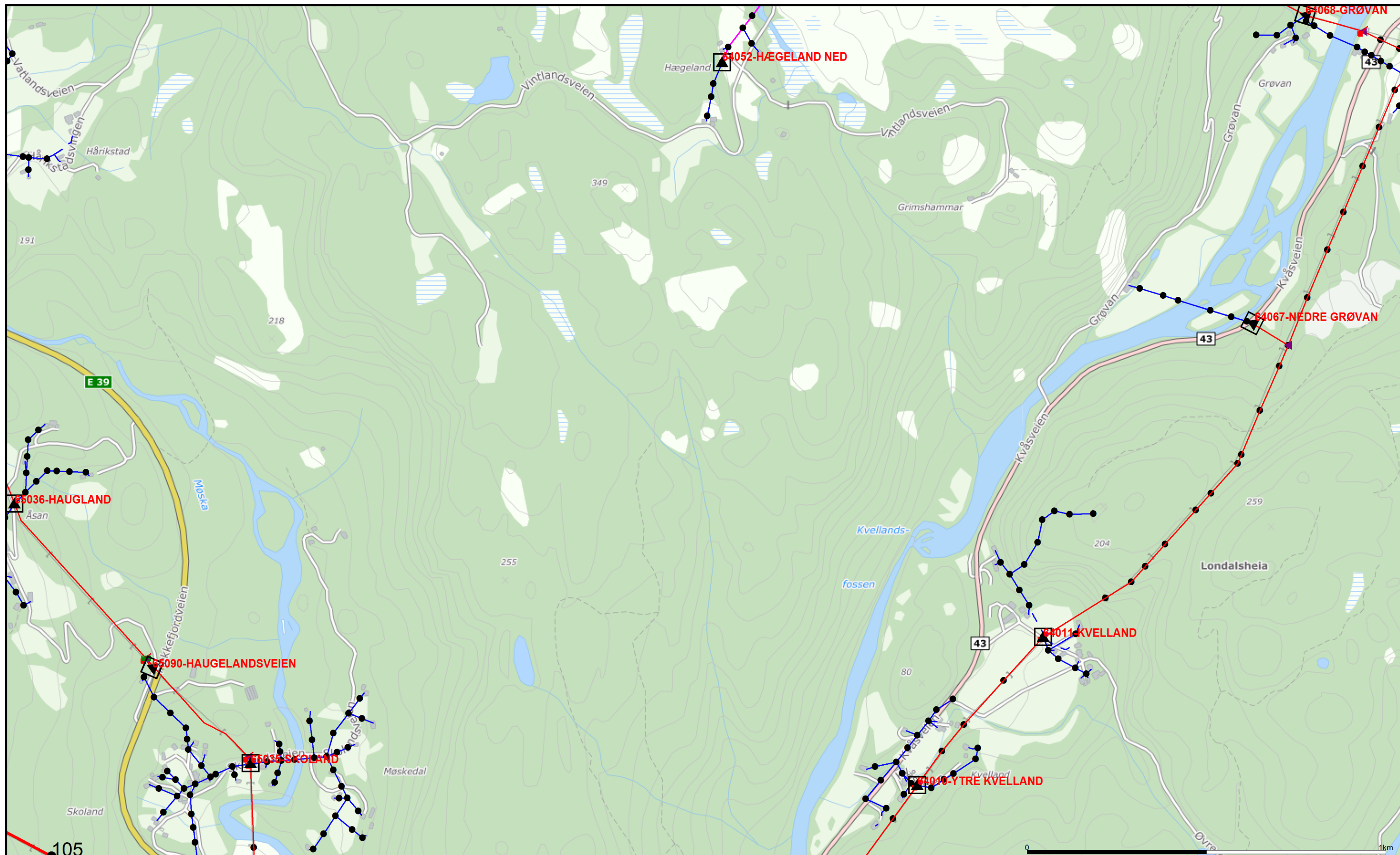
agder energi

Agder Energi Nett AS



Dato: 2019.10.21
 Sign: helols

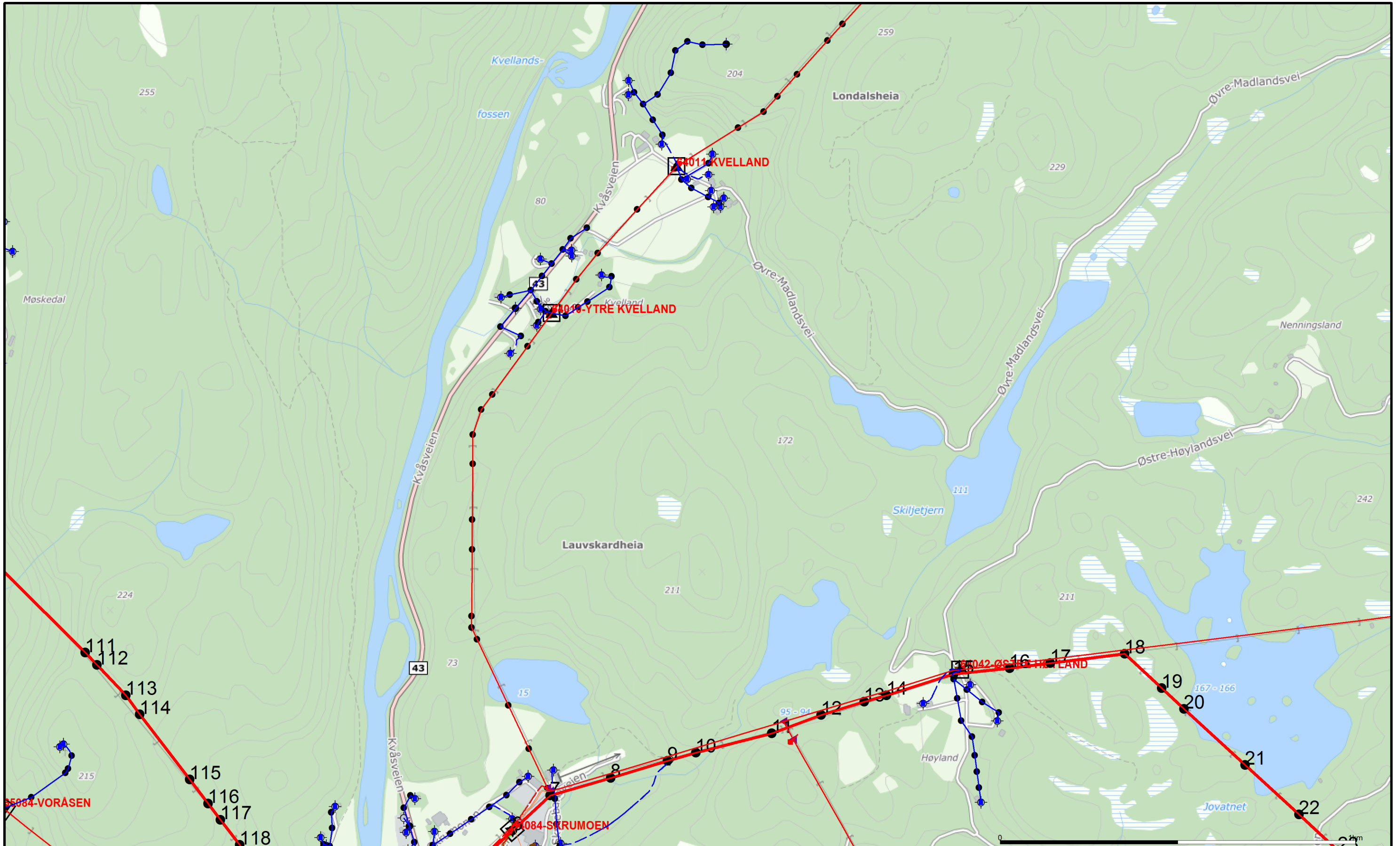


Målestokk
 1:10000



105

 Agder Energi Nett AS		 Målestokk 1:10000
Dato:	2019.10.21	
Sign:	helols	



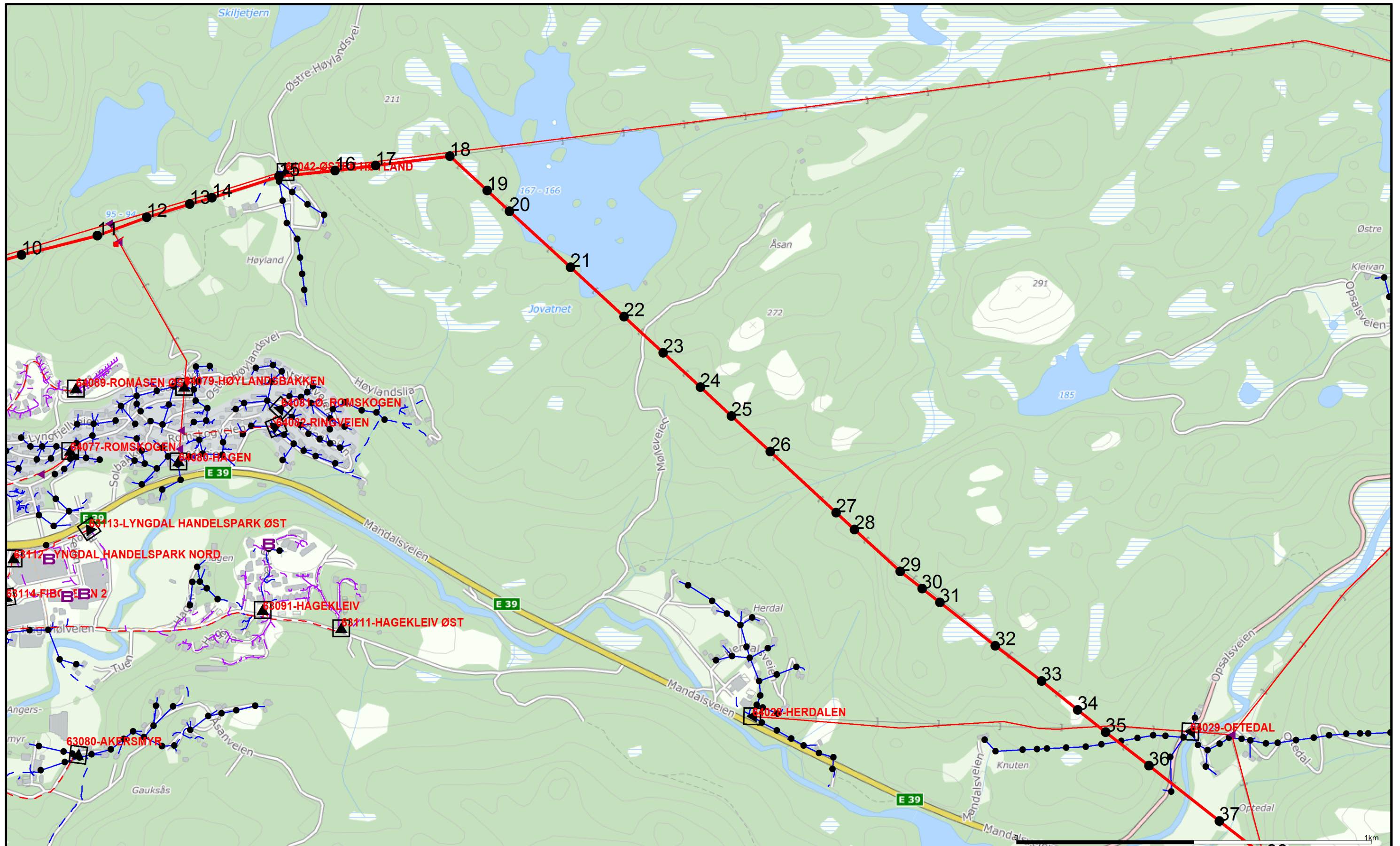
agder energi

Agder Energi Nett AS

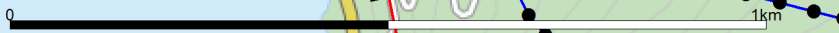
Dato: 2019.10.21
 Sign: helols



Målestokk
 1:10000



<p>agder energi Agder Energi Nett AS</p>		<p>Dato: 2019.10.21 Sign: helols</p>
<p>Målestokk 1:10000</p>		



 Agder Energi Nett AS		 N Målestokk 1:10000
Dato: 2019.10.21 Sign: helols		

Skofteland Øystein

From: Unni Nilsen <unninilsen@hotmail.com>
Sent: 19. november 2019 09:39
To: E39 Herdal-Røyskår
Subject: E39 Herdal-Røyskår

Innspill til varsel om oppstart av «Reguleringsplan for ny E39 Herdal – Røyskår».

Nye E39 vil bli et etterlengtet løft i det offentlige vegnettet mellom øst og vest. Vi mener det også er stort potensial for positive ringvirkninger for Lyngdal kommune og regionen for øvrig. Foreslått kryssløsning i Lyngdal øst vil bli et sentralt knutepunkt for videre ferdsel og transport til øvrige Listerkommuner, og vi ønsker derfor å legge til rette for dette best mulig. Vi ønsker at reguleringsplanen legger til rette for etablering av diverse servicetilbud som bensinstasjon, spisesteder og hvile-/rasteplass for tungtransport med nødvendige fasiliteter som dusj, toaletter og hvileparkering. Videre ønsker vi tilrettelagt for næring som krever større lagerhaller for viderefordeling av gods og varer, med god adkomst for store lastebiler.

Vi ønsker å legge til rette for at ny avkjørsel Lyngdal øst blir det naturlige stoppestedet for tungtransport og ordinær trafikk mellom øst og vest. Det er ikke ønskelig å legge til rette for næring som konkurrerer med dagens næring i Handesparken på Rom, slik at nye næringsarealer ikke må legge til rette for detaljhandel utover bensinstasjon/spisesteder.

MVH
Lyngdal FrP
v/gruppeleder
Unni Nilsen Husøy



NORGES LASTEBILEIER-FORBUND

E39hero@nyeveier.no

Kristiansand, 11.11.2019

REGULERINGSPLAN E39 HERDAL - RØYSKÅR

NLF Agder og Rogaland har følgende innspill til E39.

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

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

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

Det er viktig at man i forhold til døgnhvileplasser tenker E39 fra Oslo til Stavanger som et prosjekt. Det må nok døgnhvileplasser, gjerne så nær havner og byer som mulig. Deretter hver 2 time. Døgnhvileplassene må være bygd ut tidsmessig ifht framtidens behov for både service og energikilder. En mulighet er Herdalen, østligste avkjøringen til Lyngdal Det tett på dagens trase og krysset i Herdalen vil bli et hoved kryss for mesteparten av trafikken fra både Lyngdal, Farsund og Hægebostad.

Her snakker vi områder med store og solide bedrifter som i dag sender og mottar store mengder gods med lastebil som FIBO, Alloc, Nordic Door, Alcoa Aluminium Farsund og Aludyne (bildelfabrikken) Lyngdal og Farsund har også begge hver sine industrihavner hvor varer transporteres til/fra med lastebil.

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

Med vennlig hilsen
Norges Lastebileier-Forbund

Reidar Retterholt
Regionsjef Agder og Rogaland

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

- Lokal- og langtransport
- Thermotransport
- Distribusjon
- Spesialtransport
- Kranarbeid
- Aut. maskinentreprenør
- Massetransport
- Planeringsarbeider
- Gravingsarbeid
- Container utleie
- Truck utleie

Nye Veier AS
Att: Are Kristiansen

Dato:

Lyngdal, 29.11.2019

Avkjørsel på nye E-39, Herdalen i Lyngdal Kommune.

Viser til hyggelig orienteringsmøte torsdag 14 November 2019 i Lyngdal Kommune. Vi ble her orientert om ny E-39 med forslag om avkjørsel på vårt område (Agder Næringspark A/S) i Herdalen, Lyngdal.

Det som bekymrer oss er at om avkjøringen plasseres her, vil den gi en stigning på ca. 7% opp til nye E-39.

Dette er ikke akseptabelt for vogntog på vinterstid.

Viser her til bl.a. Timenesbakken i Kristiansand som i dag har 7% stigning og hvor vi ser store problemer for vogntog på vinterstid.

Vårt forslag vil derfor være å flytte avkjørselen helt vest på vårt område, slik at kryss kommer like øst for brua i starten av Herdalsletta.

Da vil stigningen kunne reduseres til ned mot 5%, som vil være en akseptabel stigning også på vinterføre.

Samtidig er det også viktig å få avkjørselen så nærme Lyngdal som mulig.

Da vil flere velge å bruke nye E-39 og Lyngdal vil kunne fortsette å videreutvikle seg som det største handelsområdet mellom Kristiansand og Ålgård/Sandnes.

Krysset vil således bli avkjørsel for godkjent næringsområde fra 2007, tilhørende Lyngdal Næringspark A/S.

Dette området er på ca. 100 dekar regulert, men kan utvides til 150 dekar.

Krysset vil også kunne bli ny avkjørsel for eksisterende boligfelt i Hagekleiva med ca. 200 boenheter, samt planlagt nytt boligområde i Bergsakerheia med inntil 1500 boenheter.

Videre er næringsområdet i Herdalen godkjent både for bensinstasjon og kafeteria.

I forbindelse med bygging av ny E-39, vil det være en god plass til riggområde på både nord og sørsiden av dagens E-39 i Herdalen.

- Lokal- og langtransport
- Thermotransport
- Distribusjon
- Spesialtransport
- Kranarbeid
- Aut. maskinentreprenør
- Massetransport
- Planeringsarbeider
- Gravingsarbeid
- Container utleie
- Truck utleie

Dato:

Videre bør det opplyses at Lyngdal, Farsund og Hægebostad har flere store og tunge industribedrifter, som i hovedsak benytter vogntog til varetransport.

Det vil derfor være et stort behov for døgnhvileplasser i Herdalen.

Det vil fra 01.01.2020 være ca. 22.000 innbyggere fordelt på disse 3 kommunene. Pendlere vil i stor grad benytte seg av busstilbudet på nye E-39, grunnet økte kostnader ved bruk av egen bil.

Vi ønsker derfor å lansere vårt område på nordsiden av dagens E-39 til dette formålet. Etter at arealene til avkjøringen er trukket vekk, vil det likevel være igjen ca. 25 dekar ledig areal.

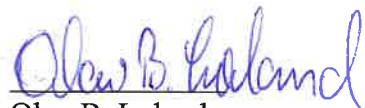
Vårt forslag er 50 døgnhvileplasser for vogntog (ca. 5 dekar) og 150 parkeringsplasser for pendlere, (Park&Ride, ca. 5 dekar).

Videre ser vi for oss en bussterminal (ca. 2 dekar).

Da vil det til slutt være igjen ca. 10-12 dekar, som kan brukes til Bensinstasjon, ladestasjon og kafeteria.

Håper at vårt forslag kan brukes i den videre planleggingen for ny E-39 med avkjørsel Herdalen i Lyngdal Kommune.

Vennlig hilsen



Olav B. Løland

Daglig Leder

Kopi:

Ordfører Jan Kristensen, Lyngdal Kommune

Plansjef Torhild Hessevik Eikeland, Lyngdal Kommune

Styreleder Tom Eikså, Lyngdal Næringspark A/S

Samferdselssjef Vidar Ose, Vest-Agder Fylkeskommune

Regionsjef Reidar Retterholt, NLF Agder og Rogaland

Terje Faanes, Norconsult A/S

Øystein Skofteland, Norconsult A/S

Skofteland Øystein

From: E39 Herdal-Røyskår <e39hero@nyeveier.no>
Sent: 27. november 2019 09:40
To: Skofteland Øystein
Subject: VS: Ang reguleringsplan E39 Herdal - Røysgård
Attachments: Verven Næringspark AS.pdf

Fra: post@fossdrift.no <post@fossdrift.no>
Sendt: lørdag 23. november 2019 11:06
Til: Terje Lauvik Bjorheim <terje.bjorheim@nyeveier.no>
Kopi: E39 Herdal-Røyskår <e39hero@nyeveier.no>; post@fossdrift.no
Emne: Ang reguleringsplan E39 Herdal - Røysgård

Jeg viser til tilsendt varsel om oppstart av detaljreguleringsplan og til møte vi hadde med to representanter fra Nye Veier 12/11-2019.

Foss Næringsutvikling AS med underliggende firmaer Foss Pukkverk AS, Foss Drift AS og Verven Næringspark AS har i flere år jobbet med å få klart et godkjent næringsområde på vårt område på Foss. Vi er nå kommet så langt at vi er i forhandling med mulige kjøpere.

Vi ser at avgrensing av planområdet på vedlagte kart tar med seg hele vårt næringsområde inn i planområde. Dette ser vi på som positivt, da vi ser at området kan komme til nytte under byggingen av veien. Samtidig så ser vi at vårt pågående arbeid med å klargjøre og selge tomter vil kunne bli låst fram til ting blir mer avklart.

Dette skjer på et veldig kritisk tidspunkt for oss, da vi er avhengig av å få solgt tomter for å få kontantstrøm for å kunne ta de store grunnkostnadene med framføring av strøm, legging av infrastruktur i bakken og etablering av kloakk. Hvis ikke vi kan gå videre med dette arbeidet nå, kan det bli vanskelig å holde våre ansatte i arbeid.

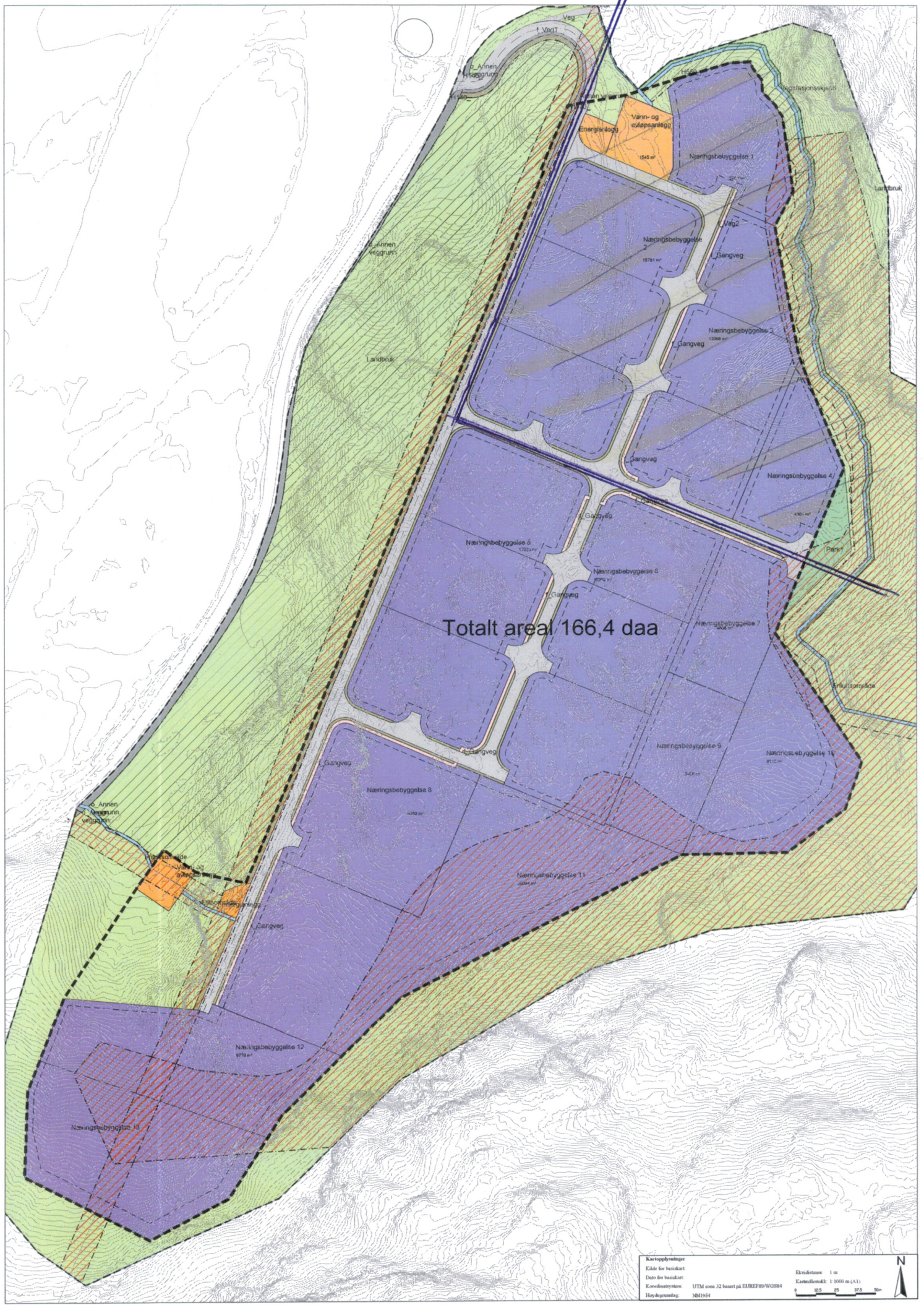
Som jeg innledet med er vi positive til å samarbeide med Nye Veier om området, og ønsker ikke på noen måte å stå i veien for det som skal skje. Det som vi holder på med kan gjerne bli et pluss for Nye Veier.

Vi foreslår å justere grensen for reguleringsplanen ned litt i nord slik som markert på vedlagte kart. Dette skal ikke legge noe begrensning på bruk og adkomst til det resterende arealet.

Mvh Knut Foss
95803659



VERVEN NÆRINGS-PARK AS



Totalt areal 166,4 daa

Kartopplysninger	Kartskala	Ekvidistanse 1 m
Kilde for bostedst	1:1000	Kartskala: 1:1000 m (A3)
Dato for bostedst	2015	
Koordinatystem	UTM zone 32 basert på EUREF89/WGS84	
Høydeprosjekt	N41954	



Til:

E39hero@nyeveier.no

Norconsult Kristiansand
Henrik Wergelands gate 27
4612 Kristiansand

Lyngdal, den 28.11.19

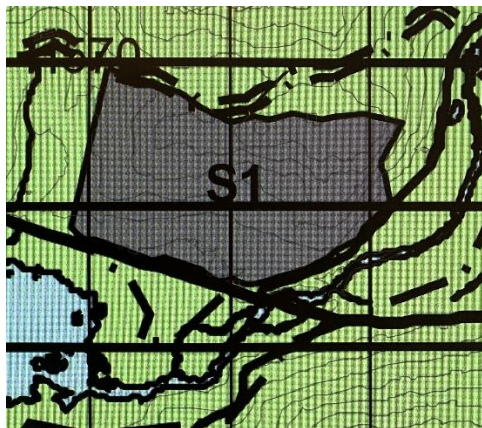
INNSPILL DETALJREGULERINGSPLAN FOR NY E39 HERDAL - RØYSKÅR

Viser til mottatt varsel om oppstart i forbindelse med detaljreguleringsplan for ny E-39 mellom Røyskår og Herdal i Lyngdal Kommune.

Våre virksomheter er i ulik grad berørt av overnevnte planer – da i særdeles område S1 Gullknuden / Vottebakken og Herdal Næringspark som også er aktuelt område for avkjørsel og «tilførselsvei».

Vi er svært glade for at man endelig er kommet i gang med detaljregulering av en trafiksikker stamvei gjennom regionen, men vi vil også påpeke viktigheten av at de nye veiene i størst mulig grad må tjene både nasjonale interesser og lokalsamfunnet som veien vil passere.

Sett i forhold til de viktige samfunnsinteresser som vi mener våre virksomheter representerer vil vi be om at planområdet for tilførselsvei til ny E39 ivaretar eksisterende virksomhet i Herdal Næringspark, samt det planlagte området for trafikkrelaterte tjenester ved Gullknuden. Vi tenker at sistnevnte område som fra vår side er planlagt med servicerelatert virksomhet i tilknytning til samferdsel og energi stasjon, også kan nyttes som kollektivknutepunkt, hvile/rasteplass og at dette til fordel for alle bør implementeres på en god måte i planen.



Lyngdal kommune har i dag ikke ledige næringsarealer for nye virksomheter, eller bedrifter som ekspanderer. Plankartet viser at ny E39 kommer til å gå gjennom det planlagte området S1.

Tilførselsveien vil også berøre Herdal Næringspark, konsekvensen av dette vil være reduksjon av eksisterende næringsarealer.

Våre planer for området S1 startet allerede tilbake i 2008, videre har arbeidet og planen for dette området blitt hensyntatt og fulgt kommune planprosessen frem til vedtatt kommuneplan.

Vår anmodning:

At det legges opp til en god dialog og inkludering i pågående planprosess. At området for tilførselsvei sør for ny E39 tilpasses slik at eksisterende nærings område i hovedsak ikke berøres, og at område S1 ivaretas/tilpasses ny trase med adkomst eventuelt kompenseres med tilsvarende areal med tilsvarende beliggenhet og tilknytning som vil tjene formålet og de virksomhetene som er planlagt etablert i dette området S1. Vi mener at det med grunnlag i overnevnte er særdeles viktig at tiltak i det omtalte området tilpasses slik at Herdal som Lyngdals fremtidige største kjerne området for næring og vekst i sin helhet ikke rammes og reduseres på en uheldig måte som en konsekvens av veien, heller tvert imot.

Uavhengig av detaljene i hoved traseen for ny E39, vil dagens E39 fra Herdal og vestover være svært velegnet som tilførselsvei for lokalsamfunnene i Lyngdal, Farsund og Hægebostad kommune. Samfunnsøkonomisk vil et slikt trasevalg være gunstig, da det betyr at sentrale næringsstrukturer og tett befolkede områder i Lyngdal ikke berøres unødig, samt at eksisterende investeringer bør ha en standard som er akseptabel for en slik vei.

Vi vil be Nye Veier og Lyngdal kommune om å ivareta våre innspill i planprosessen og bistå slik at områdene med eksisterende virksomheter, samt at pågående prosjekter kan videreføres som planlagt.

Vedlegg:

- Utdrag kommuneplan beskrivelse.
- Div. E-post korrespondanse.

Med vennlig hilsen

Roar Lindland

Roar Lindland

Fra: Håkon Lohne <haakon.lohne@nyeveier.no>
Sendt: torsdag 4. april 2019 10:44
Til: Roar Lindland
Emne: SV: Kommuneplan - Gullknuden

Hei

Takk. Jeg har drevet og nøstet litt i dette

I bestemmelsene til kommuneplanen står følgende: §3.10 Samferdsel 3.10.1 Området S1 Gullknuden/Vottebakken kan benyttes til veirelaterte servicefunksjoner.

Lyngdal kommune har vært oppmerksom på dette og derfor er LAA1 (grønn og hvitsripet) tatt helt bort til elva «Litjoni» (verna vassdrag). Området sør for dagens E39 er ikke tatt med da det kommer innenfor H740 – Verna vassdrag .

Og vi har i vår plan knyttet disse bestemmelsene er til LAA1.

LAA (5900) Ulike kombinerte hovedformål.

I områdene satt av til LAA tillates etablering av samferdselsanlegg, med tilhørende anlegg. I områdene satt av til LAA tillates etablering av kontrollplasser, rasteplasser og veiserviceanlegg med tilhørende anlegg. Innenfor området kan det etableres permanente deponi på egnede steder. Det er tillatt å bruke området satt av til LAA til midlertidig bygge- og anleggsområder, for å etablere veiltaket med tilhørende anlegg.

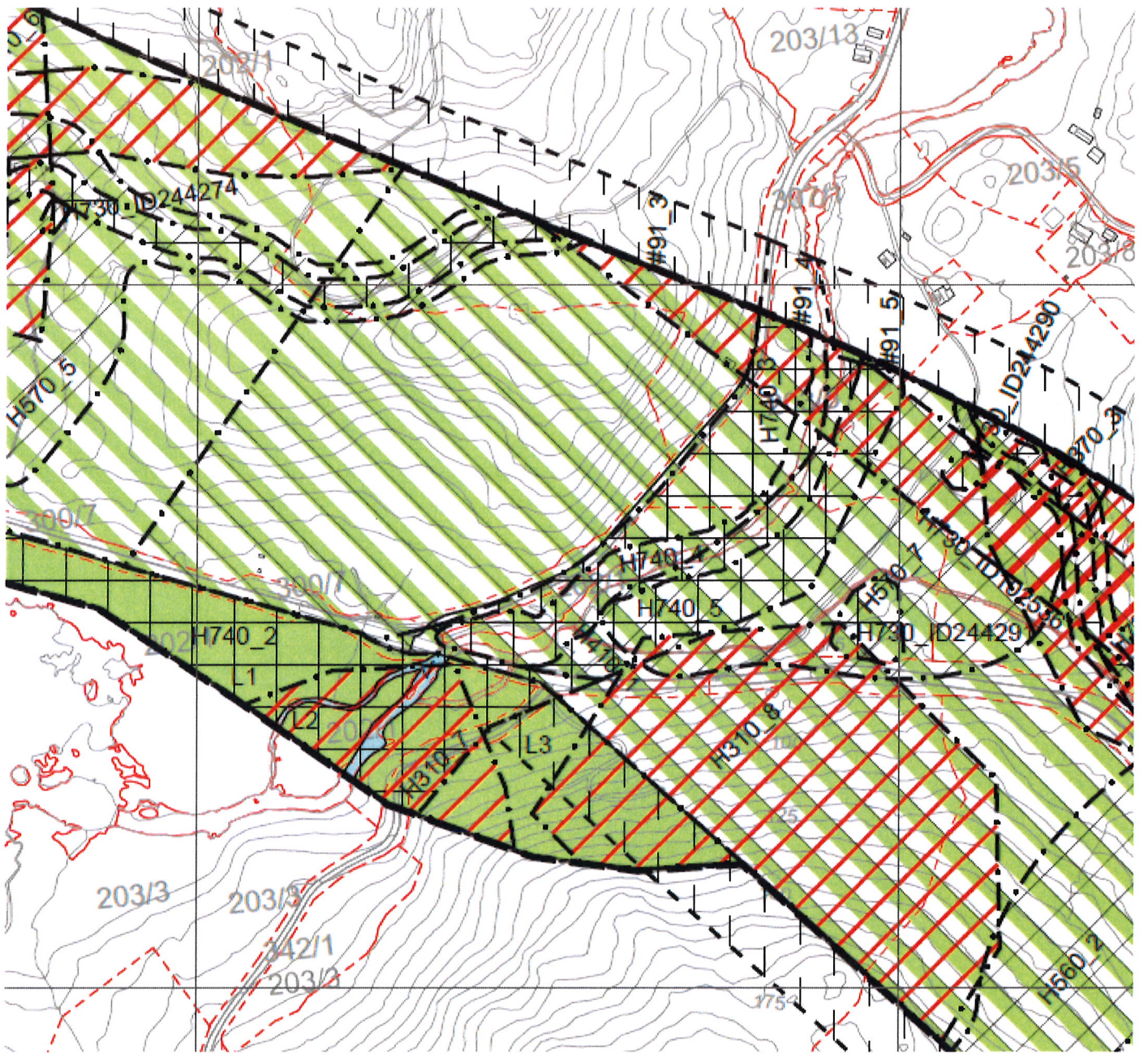
LAA1 (5900) er kombinert formål mellom; LNF (5100)/Samferdsel (2001)/ **Bebyggelse og anlegg (1001)**/ Bruk og vern av sjø og vassdrag (6001). I områder avsatt til kombinert formål LAA1 tillates etablering av samferdselsanlegg med tilhørende anlegg, industri/lager/kontor/næring gjennom detaljregulering, **tiltak i kategorien 1001 (Bebyggelse og anlegg)** er ikke konsekvensutredet.

Innenfor formålet LAA1 skal det settes av nok areal for kollektivholdeplass, kiss'n'ride og innfartsparkering.

Det blir litt teknisk dette, men kort oppsummert så ligger området «ditt» nå inne med muligheter for vider utvikling. Som du ser av bildet helt nederst i eposten her, så ligger vottebakken imidlertid litt kjelkete til i forhold til selve kryssplasseringen.. Dette er noe vi må se videre på i detaljreguleringen. Vi tar gjerne et møte ift til masser, men slik jeg vurderer det, så er det nok mest hensiktsmessig med et slikt møte etter at vi har kommet i gang med prosjekteringen i detaljreguleringsfasen. Vi er nå på et så overordnet nivå at det blir vanskelig å være konkrete.

Mvh

Håkon



N3 (S1) Gullknuden/Vottebakken**Gnr/bnr: 202/1****Areal: 130 daa****Planstatus: LNF****Ønsket arealformål: Næring**

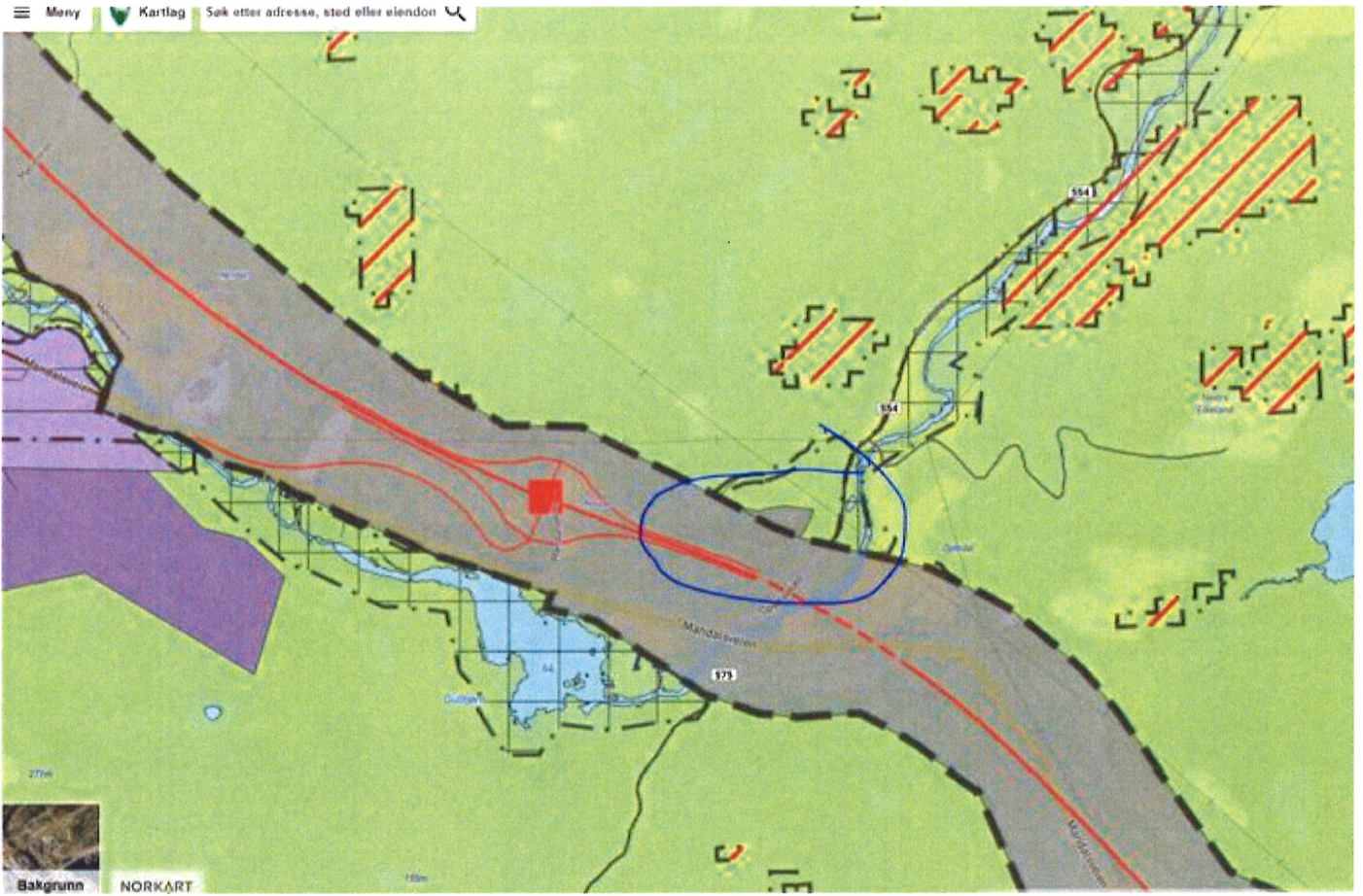
NB – benevnelse i plankartet er S1

Tema	Vurdering	Rangering
Naturverdier/biologisk mangfold/vannmiljø	Ingen kjente naturverdier	0
Jord og skogressurser	Særs høy og høy bonitet i område ned mot E39. Skogsområde er nylig hugget. Noe dyrket mark sør for E39.	-1
Landskap/grønnstruktur	Det er ikke bebyggd i området i dag, og en utbygging vil endre landskapsbildet noe.	0
Kulturminner/kulturmiljø	Den gamle postveien går nord i området. Ingen andre kjente kulturminner	-1
Friluftsliv/rekreasjon	Det er ikke kjent at området er viktig friluftsområde.	0
Forurensing/støy/andre miljøkonsekvenser	Fare for avrenning fra vegserviceanlegget i vassdraget som ender i Lygna.	-2
By- og tettstedsutvikling/nærmiljø	Etableringen er langt fra sentrum og bidrar ikke til tettstedsutvikling.	-2
Transport/kollektiv/trafikksikkerhet	Kollektivakse med E39.	3
Barn og unge/folkehelse/universell utforming	Det er en publikumsrettet næring og det forutsettes at det gjøres tilgjengelig for alle.	0
Risiko og sårbarhet	Ingen kjent risiko.	0

Samlet vurdering:

Totalt: -3. Anlegget er foreslått langt unna sentrum. Kommunen mener imidlertid at det er behov for et veiserviceanlegg og at en slik plassering som er foreslått er fremtidsrettet og god. Vegserviceanlegget etableres nært et vassdrag med utspring i Lygna. Det forutsettes at det gjøres tiltak for å minimere risikoen for avrenning i vassdraget.

Konklusjon: N3 (S1) inkluderes i plankartet, men med en avgrensning der arealet sør for E-39 beholdes som LNF. Det settes rekkefølgekrav i bestemmelsene ift til nytt trasévalg for E-39.



Vottebakken sett i forhold til foreløpig veggeometri for ny E39:



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

HÅKON LOHNE

Prosjektleder

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

Nye Veier AS | Svanedamsveien 10|4621Kristiansand

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

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

Fra: Roar Lindland <roar@lindland-maskin.no>

Sendt: torsdag 4. april 2019 10:30

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

Emne: Kommuneplan - Gullknuden

Hei Håkon,

Viser til telefonsamtale i går og sender over utsnitt av område vi pratet om fra gjeldene kommuneplan. Har du/ dere tid en dag hadde kanskje vært interessant og tatt ett møte vedr. dette område samt muligheter i forbindelse med masseoverskudd, gjenbruk mm.

Snakkes på onsdag,

Mvh. Roar Lindland

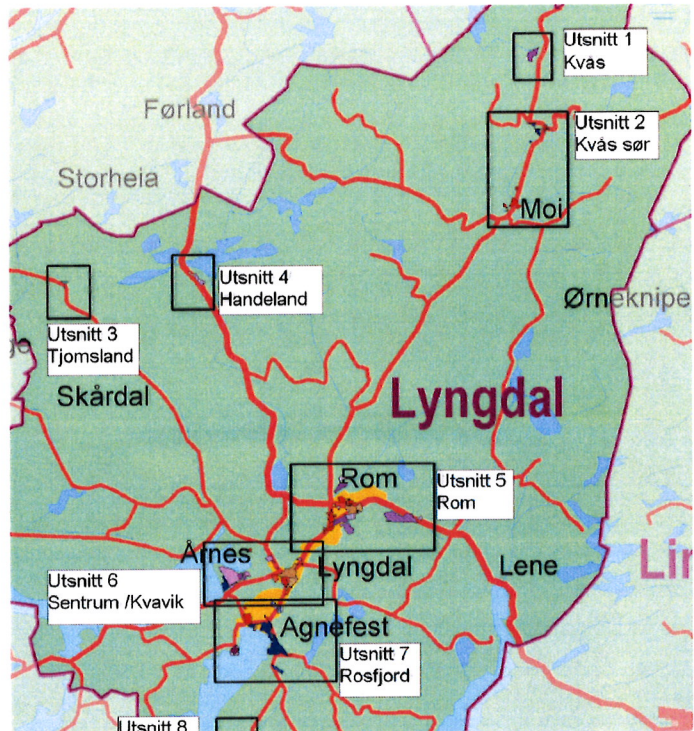
e) Næring

Lyngdal har opplevd vekst i befolkningen i flere år, og samtidig en vekst innenfor flere næringer. Denne veksten har ført til at det er press på flere næringsarealer. Kommunen ønsker å legge til rette for forutsigbarhet for næringslivet og ønsker derfor å sikre næringsområder for videre utvikling. Samtidig er det et mål å sikre større områder som kan ha et differensiert næringsliv. Flere aktuelle næringsområder har per idag status som LNF.

Kartet til venstre viser en oversikt over næringsarealer i dag. Et av de største områdene, Kvavik, er i hovedsak utbygd. Det er i denne kommuneplanen ikke lagt opp til utvidelse av dette arealet da det vil føre til store konflikter med landbruksinteresser og friluftinteresser.

Lyngdal er en kommune i vekst. Det vil derfor være behov for betydelige arealressurser for næringsutvikling de kommende årene. For å ivareta næringsinteressene ønsker kommunen å åpne for en større utvidelse av næringsarealene sør for E39 ved Rom. Dette er et strategisk grep som vil gjøre at kommunen vil ha betydelige arealressurser tilgjengelig. Samtidig vil det være behov for flere næringsområder og det åpnes derfor for næringsområder nær sjøen ved Holmsundet og et næringsområde mellom Alleen og Rom. Det siste gjøres for å styrke veksten mellom Alleen og Rom.

Kommunen har i planforslaget lagt til rette for utvidelse av masseuttak i R1 Akersmyr og R2 Moi i Kvås.



Utsnitt av oversikt over næringsarealer i kommunen.

Nye næringsområder i kommuneplanen:

- 1) N1 Foss ytre
- 2) N2 Agnefest
- 3) N5 Skrumoen
- 4) N6 Holmsundet/Agnefest
- 5) N8 Herdalen

Nye områder for råstoffutvinning i kommuneplanen:

- 1) R1 Akersmyr
- 2) R2 Moi

Nye områder for samferdsel/teknisk infrastruktur/veianlegg i kommuneplanen

- 1) S1 Gullknuden/Vottebakken

Nye kombinerte områder i kommuneplanen:

- 1) T/B Bjørkebakken (Knertenparken)

Skoftealand Øystein

From: E39 Herdal-Røyskår <e39hero@nyeveier.no>
Sent: 27. november 2019 09:40
To: Skoftealand Øystein
Subject: VS: Naboskap E39 Herdal - Røyskår

Fra: Anders Orset <anders.orset@akotek.no>
Sendt: torsdag 24. oktober 2019 10:14
Til: e39hr@norconsult.com; E39 Herdal-Røyskår <e39hero@nyeveier.no>
Emne: Naboskap E39 Herdal - Røyskår

Hei Are og Øystein!

Leste om E39 Herdal - Røyskår og er nysgjerrig på hvordan dere planlegger å håndtere naboer i byggeprosessen.

Alle ønsker vi godt naboskap i anleggsprosjektene, men av og til kan det være vanskelig å sette gode informasjonstiltak ut i praksis.

Akotek har i 3 år hjulpet 67 prosjekter med å oppnå den gode tonen mellom naboer som alle i bunn og grunn ønsker. Se for eksempel rv3og25blogg.skanska.no for eksempel på hvordan dette kan fungere i anleggsprosjekter. Akotek leverer blogg til Skanska på det prosjektet. Vi var også på Nye Veiers leverandørkonferanse 10. oktober hvor vi blant annet møtte Imi Vegge fra kommunikasjon.

Mange byggeprosjekter tar stor plass i lokalmiljøene og det oppstår fort gnisninger med publikum. Konfliktrådet og Huseiernes landsforbund behandler hvert år rundt 1000 nabokonflikter. Konfliktrådet mener man må ha dialog med naboen fra starten av og ta tak i problemene tidlig før de utvikler seg til et større problem eller konflikt. I tillegg kan god naboinformasjon begrense risiko for ulykker og tyveri.^[1]^[2]^[3]^[4]^[5]^[6]^[7]^[8]^[9]^[10]^[11]^[12]^[13]^[14]^[15]^[16]^[17]^[18]^[19]^[20]^[21]^[22]^[23]^[24]^[25]^[26]^[27]^[28]^[29]^[30]^[31]^[32]^[33]^[34]^[35]^[36]^[37]^[38]^[39]^[40]^[41]^[42]^[43]^[44]^[45]^[46]^[47]^[48]^[49]^[50]^[51]^[52]^[53]^[54]^[55]^[56]^[57]^[58]^[59]^[60]^[61]^[62]^[63]^[64]^[65]^[66]^[67]^[68]^[69]^[70]^[71]^[72]^[73]^[74]^[75]^[76]^[77]^[78]^[79]^[80]^[81]^[82]^[83]^[84]^[85]^[86]^[87]^[88]^[89]^[90]^[91]^[92]^[93]^[94]^[95]^[96]^[97]^[98]^[99]^[100]

Godt Naboskap er en webtjeneste som hjelper deg med dette. Løsningen hjelper utbyggere med nabokommunikasjon etter den formelle nabovarslingen, gir mulighet til å se om kommunikasjonen når frem og gjør det enkelt for naboer å ta kontakt.^[1]^[2]^[3]^[4]^[5]^[6]^[7]^[8]^[9]^[10]^[11]^[12]^[13]^[14]^[15]^[16]^[17]^[18]^[19]^[20]^[21]^[22]^[23]^[24]^[25]^[26]^[27]^[28]^[29]^[30]^[31]^[32]^[33]^[34]^[35]^[36]^[37]^[38]^[39]^[40]^[41]^[42]^[43]^[44]^[45]^[46]^[47]^[48]^[49]^[50]^[51]^[52]^[53]^[54]^[55]^[56]^[57]^[58]^[59]^[60]^[61]^[62]^[63]^[64]^[65]^[66]^[67]^[68]^[69]^[70]^[71]^[72]^[73]^[74]^[75]^[76]^[77]^[78]^[79]^[80]^[81]^[82]^[83]^[84]^[85]^[86]^[87]^[88]^[89]^[90]^[91]^[92]^[93]^[94]^[95]^[96]^[97]^[98]^[99]^[100]

Er dette av interesse for dere? Gi meg et hint, så sender jeg mer informasjon!

Med vennlig hilsen

Anders Orset
Gründer
Tlf: +47 98210798
E-post anders.orset@akotek.no
Akotek AS

Vil du ha Godt Naboskap på ditt byggeprosjekt? Les mer og bestill på godtnaboskap.no.



Skofteland Øystein

From: E39 Herdal-Røyskår <e39hero@nyeveier.no>
Sent: 13. november 2019 15:52
To: Skofteland Øystein
Cc: Are Kristiansen
Subject: VS: Reguleringsplan ny E39

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

Fra: Andreas Hægeland <sempai@hotmail.no>
Sendt: onsdag 13. november 2019 13:10
Til: E39 Herdal-Røyskår <e39hero@nyeveier.no>
Emne: Reguleringsplan ny E39

Hei, ser at tunnelen ifølge brevet jeg mottok fra dere går under bygningene mine. Vi har også en bort brønn på over 100m dybde. Vil byggingen av tunellen gi skader på bygningsmasse og brønn, samt gir dette restriksjoner vedrørende evt bygging av ny garasje med tanke på litt sprengning? Vennligst gi en tilbakemelding på dette, hilsen Andreas Hægeland går's og bruksnr 146/1.

Sendt fra min Huawei-mobiltelefon

Skofteland Øystein

Subject: FW: Ludvig Sådland Røyskår Lyngdal

From: Ludvig Sådland <ludvig@lindland-maskin.no>

Sent: 21. november 2019 07:58

To: Are Kristiansen <are.kristiansen@nyeveier.no>

Cc: Thomas Kaaløy Jensen <thomas.kaaloy.jensen@nyeveier.no>; Terje Lauvik Bjorheim <terje.bjorheim@nyeveier.no>

Subject: SV: Ludvig Sådland Røyskår Lyngdal

Hei Are

Takk for hyggelig samtale i går, sender over en screenshot av hvor trekkkruten til hjorteviltet går på vårt terreng:



Om det skulle være noe mer ta gjerne kontakt.

Mvh Ludvig Sådland
Anleggsleder
99373054



<http://www.visbrosjyre.no/LindlandMaskin/WebView/>

Fra: Are Kristiansen <are.kristiansen@nyeveier.no>

Sendt: onsdag 20. november 2019 10.12

Til: Ludvig Sådland <ludvig@lindland-maskin.no>

Kopi: Thomas Kaaløy Jensen <thomas.kaaloy.jensen@nyeveier.no>; Terje Lauvik Bjorheim <terje.bjorheim@nyeveier.no>

Emne: SV: Ludvig Sådland Røyskår Lyngdal

Hei Ludvig,

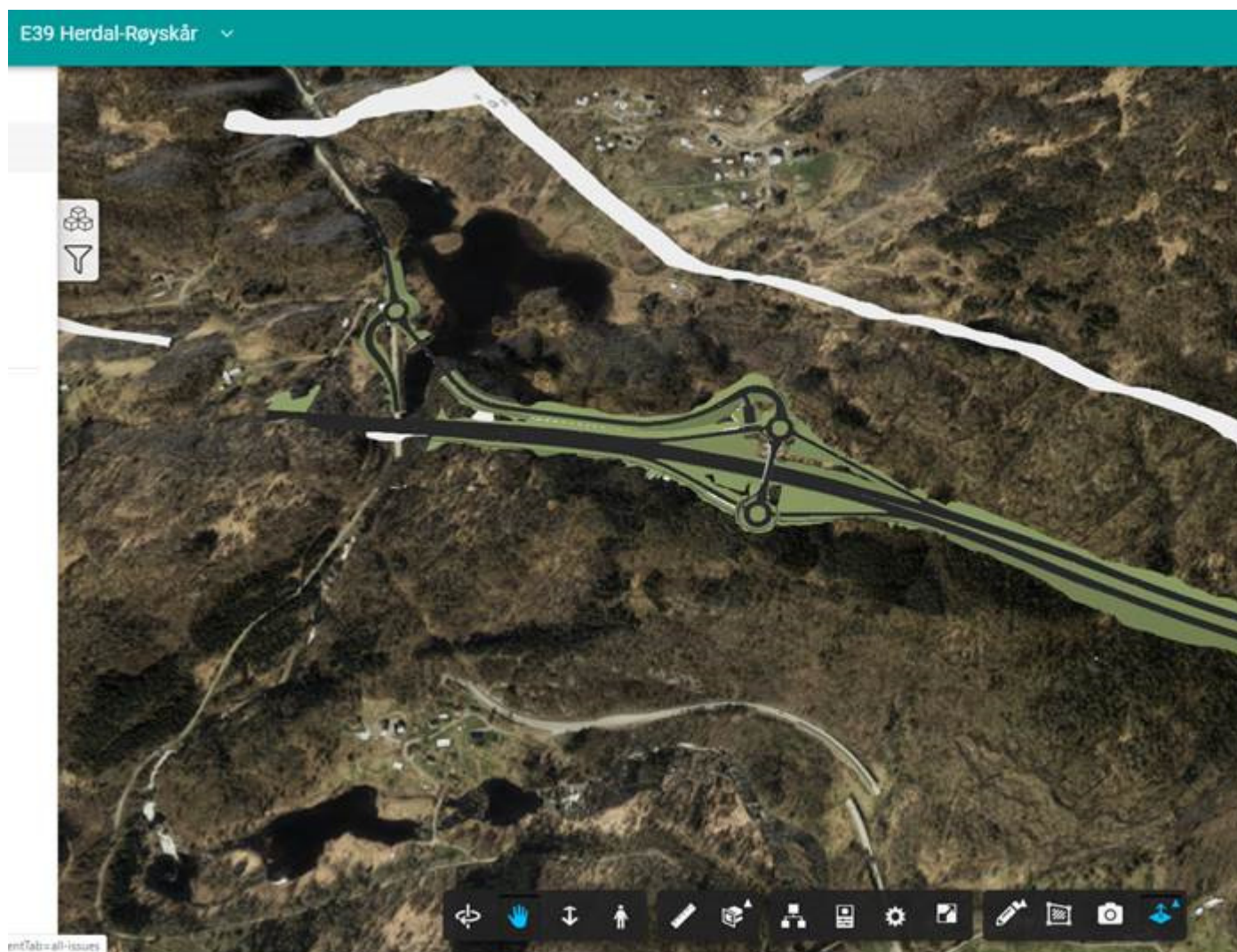
Jeg prøvde nettopp å ringe deg.

Vi har akkurat startet opp planleggingen og kan derfor ikke svare endelig på hvordan dette blir. Vi har fått utarbeidet en modell for strekningen, men du må være klar over at denne modellen forandres stadig etter hvert som vi får mer informasjon om grunnforhold, naturverdier og annet. Hva vi får av innspill underveis vil også påvirke dette.

Jeg har tatt en screenshot av modellen slik den ser ut akkurat nå (du må se bort fra det hvite feltet, jeg vet ikke hvorfor det dukker opp).

Veldig fint at du vil bidra med din lokalkunnskap.

Bare ring meg dersom det er noe vi bør vite, eller dersom det er noe du lurer på.





Fra: Ludvig Sådland <ludvig@lindland-maskin.no>
Sendt: mandag 18. november 2019 13:07
Til: Thomas Kaaløy Jensen <thomas.kaaloy.jensen@nyeveier.no>
Emne: Ludvig Sådland Røyskår Lyngdal

Hei Thomas

Fikk beskjed om at jeg kunne kontakte deg 😊

Jeg er grunneier på Røyskår i Lyngdal, eier da ut mot ny trase i Vatlandsdalen og var ikke tilgjengelig på infomøtet dere hadde i Lyngdal forleden.

Er det mulig å få oversendt noen tegninger på hvordan det skal løses i Vatlandsdalen/kryss Røyskår? Har bare fått oversendt en trase og er veldig spent på hvordan dette vil bli, hvor mye av min gård (gnr 131 bnr2 og 3) blir berørt mtp grunnerverv, støy utsikt ol.

Jeg er også jaktleder på vårt jaktlag og vi er flere som lurer på hvordan dette vil bli i fremtiden.

I tillegg jobber jeg med veibygging i det daglige og stiller gjerne på befaring og kan ordne med forskjellig lagringsområder/tiiplass for skrotmasse eller velteplass for tømmer om noe av dette skulle være ønskelig.

Hører fra deg.

Mvh Ludvig Sådland
Anleggsleder
99373054



<http://www.visbrosjyre.no/LindlandMaskin/WebView/>

Skofteland Øystein

From: E39 Herdal-Røyskår <e39hero@nyeveier.no>
Sent: 27. november 2019 09:40
To: Skofteland Øystein
Subject: VS: Reguleringsplan for E - 39 Herdal - Røysgård

Fra: Jarleiv <sbjorkes@broadpark.no>
Sendt: onsdag 23. oktober 2019 00:29
Til: E39 Herdal-Røyskår <e39hero@nyeveier.no>
Emne: Reguleringsplan for E - 39 Herdal - Røysgård

Hei !

Det går en svært viktig vilt trekkvei over dagens E – 39 på toppen av Lene – bakken mellom Lene og Oftedal. Krysningspunktet befinner seg ca. 20 meter sør - øst for toppen.

Denne vilt trekkveien er den **eneste** som på en tilfredsstillende måte forbinder elg – og hjortestammen sør for E – 39 mot Austad med elg – og hjortestammen nord for E – 39.

Vilt trekkveien er regionalt viktig, og det er svært viktig at fremtidig firefeltsvei gjennom aktuelt område blir lagt i tunnel. Det kan også være aktuelt å bygge miljøtunnel.

Selv om det skal bygges brospenn over det åpne området ved Oftedal, er det ikke sannsynlig at viltet vil la seg lede flere hundre meter vest – og nedover og over disse åpne områdene.

Dersom en i fremtiden ikke i stor grad skal risikere å genetisk isolere hjorteviltet på Austadhalvøya, mellom Rosfjorden og Lenefjorden/Grønsfjorden, må fremtidig firefeltsvei fortrinnsvis legges i tunnel - eventuelt må det bygges miljøtunnel - i området hvor vilt trekkveien befinner seg.

Med vennlig hilsen
Jarleiv Stålesen

Innspill til reguleringsplanen for ny E39 gjennom Lyngdal kommune.

Innsender er Svein Herdal, gnr. 200, bnr. 1, 2 og 3.

Sak 1: Matjordplan

- « 2: Avkjørsler
- « 3: Omlegging av Mølleveien
- « 4: Oppfyllingsarealer

Sak 1: Matjordplan

I flere kommuner som blir berørt av E39 utbygging er det utarbeidet en «matjordplan», en plan for disponering av matjord. Lyngdal kommune ser også at det er behov for en plan på hvordan matjord som må flyttes bør brukes på en best mulig måte.

Som grunneier som blir sterkt berørt av utbyggingen vil jeg understreke at det må være sterkt fokus på å opprettholde, eller erstatte det antall dekar dyrket mark som blir lagt under ny vei.

Sak 2: Avkjørsler fra gnr. 200, bnr. 1, 2 og 3 og ut på dagens E39

Det er i dag flg. avkjørsler:

Avkjørsel 1: Fra området mellom dagens E39 og Litleåna, felles avkjørsel med gnr. 202, bnr. 1

- « 2: Fra skogen og ut ved huset i Herdalslia gnr. 200, bnr. 17
- « 3: Fra skogen og ut i Herdalslia
- « 4: Fra Mølleveien, ut på Herdalsveien og videre ut på E39
- « 5: Fra Mølleveien og ut på E39 ved Slaget bro
- « 6: Fra Gullsletta og ut ved Herdalsbroa.

Når det gjelder avkjørsel 2 og 3, så blir begge disse blokkert av ny veitrase.

Det må bli avkjørsel fra dette området nord for kryssløsning på ny E39 og vestover inn til restarealer for gnr. 200, bnr. 1,2 og 3, samt for gnr. 200, bnr. 4. Det må tilrettelegges for velte plass med areal for snuplass for vogntog i dette området.

Mølleveien, som går til Lille Bjodland (Åsan), må justeres opp i forhold til ny veitrase og blir således avkjørsel fra restarealer på nordsiden av ny E39 og for de arealer som er naturlig skal høre til vestover.

Avkjørsel 6: Det er også en avkjørsel fra Gullsletta, området sør for Gulltjønn, som må ivaretas. I Gullsletta området er det flere grunneiere.

Vedlegg 1: Kart

Sak 3: Omlegging av Mølleveien

Som følge av de foreliggende planer om hvor påkjøringsrampe til ny E39 skal bli, så er det endringer som må gjøres på Mølleveien, nær avkjørsel fra Herdalsveien.

Ny tofelts vei fra dagens E39 til kryssløsning på ny E39 vil krysse Mølleveien. Denne kryssløsning går ikke fram av de skisser som foreligger. Mølleveien er i dag adkomstvei til store skogsområder, velte plass, gårds sag, lagringsplass, 2 gårdsbruk på Lille Bjodland (Åsan), og en hytte ved Jovann.

Vedlegg 2.1: Beskrivelse

- « 2.2: Kart, Møllevei fra Slaget
- « 2.3: Kart, Møllevei med kulvert

Sak 4: Oppfyllingsarealer

Tidligere innsendt innspill til planforslag, datert 11/6-19.

Vedlegg 3.1: Innspill

- « 3.2: Kart

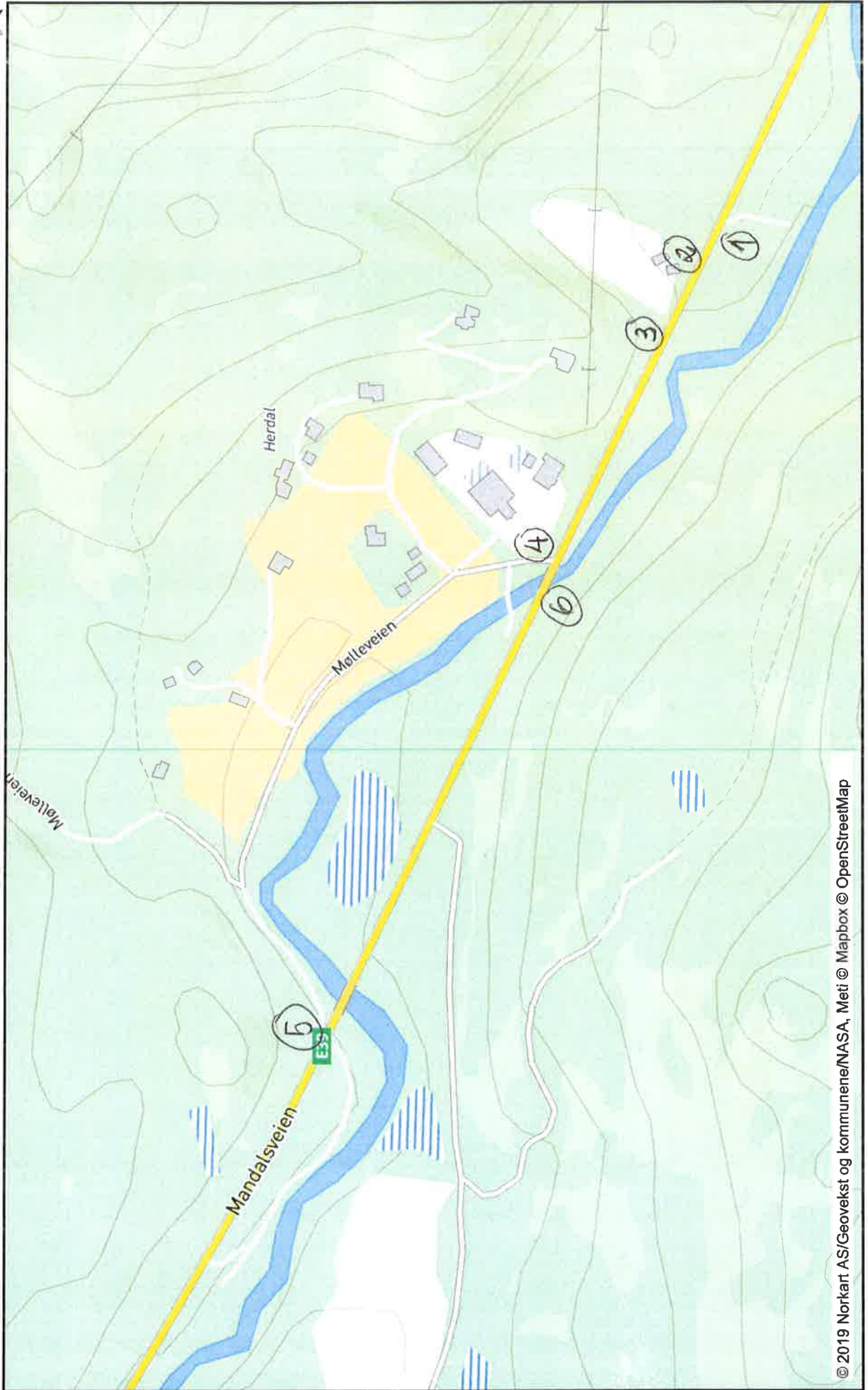


Utskrift fra Norkart AS kartklient

Dato: 29.11.2019

Målestokk: 1:5000

Koordinatsystem: UTM 32N



Omlagging av Møllevei

Som grunneiere på gnr. 200, bnr. 1, 2 og 3, gnr. 155, bnr. 3, gnr. 219, bnr. 1 og gnr. 219, bnr. 2 i Lyngdal kommune, har vi sett på 2 forslag i forbindelse med at ny E39 avskjærer dagens Møllevei, og dermed og avskjærer tilgangen til skog og eiendom.

Alt. 1: Ny Møllevei fra Slaget.

Dette alternativet vil ha avkjørsel fra dagens E39 på Slaget, opp på Langemyr og fra Langemyr videre opp som anvist på vedlagt kart. Veien vil treffe dagens Møllevei over tunnellinislag og det vil da ikke være behov for kulvert under veifylling.

Alternativet vil for eier av gnr. 200, bnr. 1, 2 og 3 åpne for å reetablere gårds sag og velteplass i enden av Langemyr på egen grunn.

Alt. 2: Møllevei som i dag, men med kulvert under ny E39.

Alternativ med Møllevei som i dag, helt opp til lille Bjodland (Åsan), med kulvert under fylling. Kulvert må være tilrettelagt for skogsdrift.

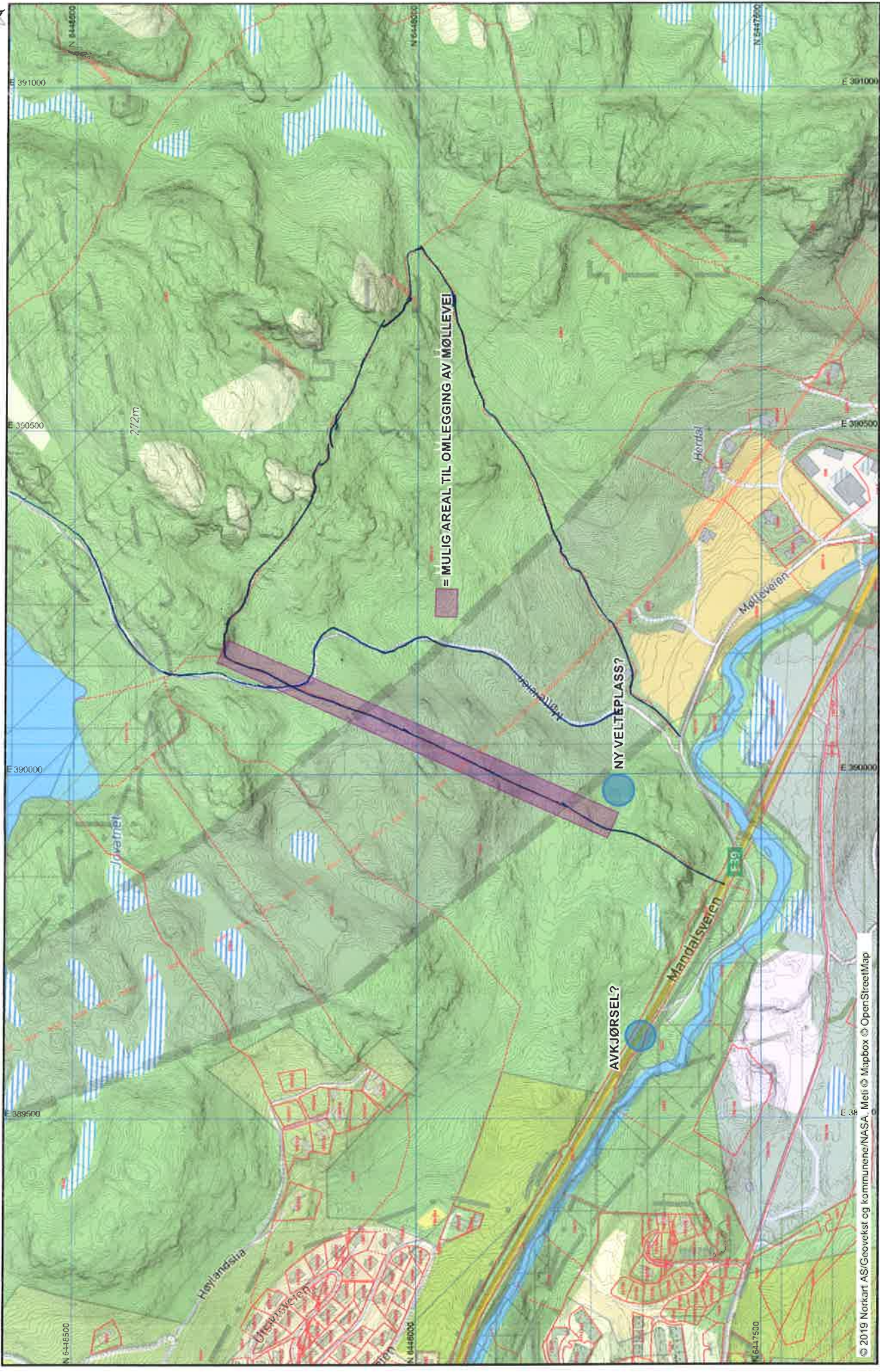
Vi er åpne for andre forslag som gjør at denne prosessen ikke ødelegger for oss og fremtidige generasjoner, og ønsker så tett dialog som mulig i reguleringsprosessen.

ALTERNATIV 1 MØLLEVEI/VELTEPLASS HERDAL

Dato: 16.10.2019

Målestokk: 1:5000

Koordinatsystem: UTM 32N



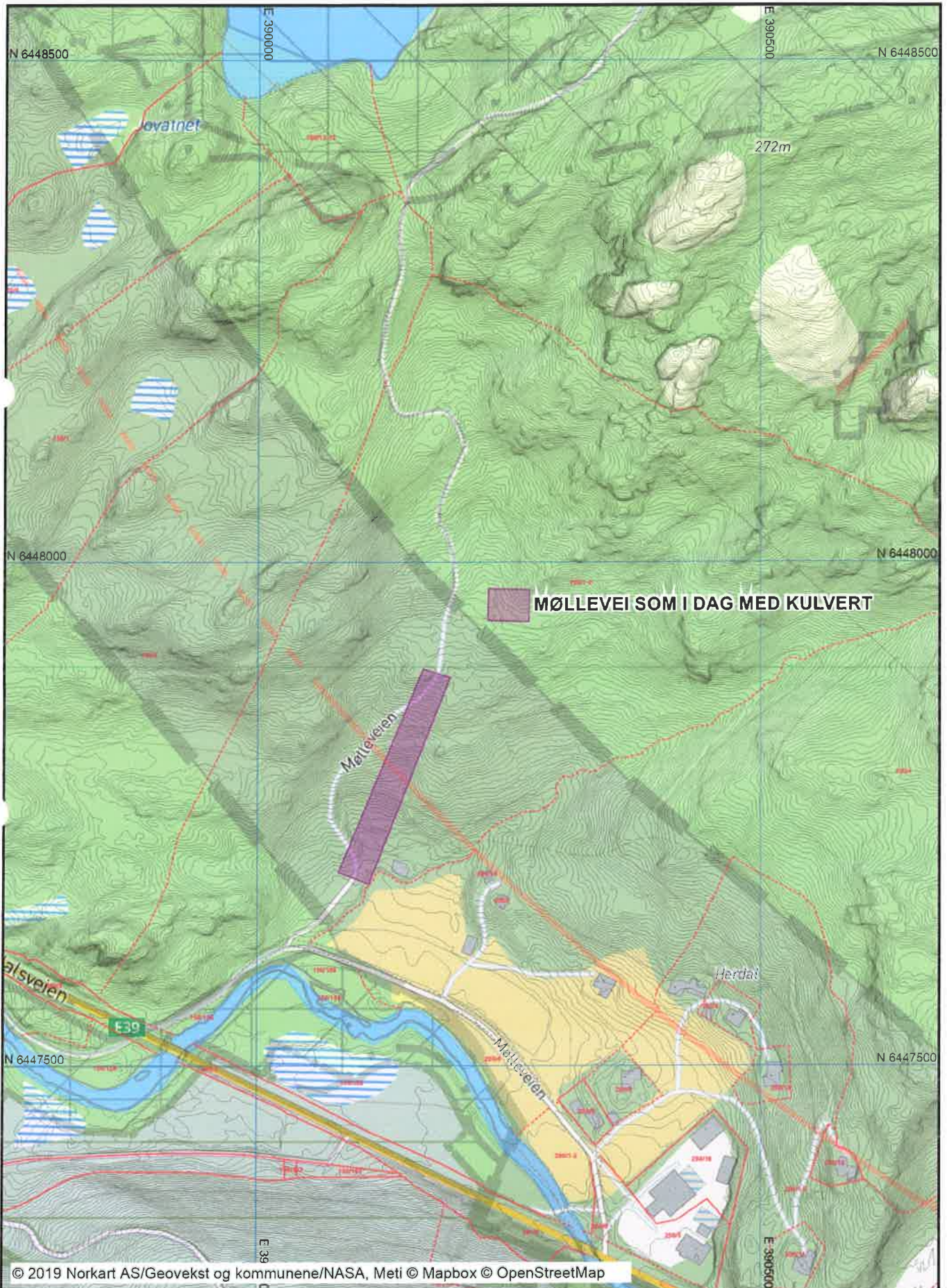


Møllevei som i dag, i kulvert under fylling.

Dato: 16.10.2019

Målestokk: 1:5000

Koordinatsystem: UTM 32N



Innspill til planforslag, Områderegulering for E39 Mandal – Lyngdal Øst.

Eier av gnr. 200, bnr. 1, 2 og 3, Svein Herdal, og eier av gnr. 155, bnr. 3 og gnr. 219, bnr. 2 (Lille Bjodland), Steffen Fidjeland har innspill som berører drift av de overnevnte eiendommer.

Slik veiplanen ser ut nå, så mister Svein Herdal både dyrket mark, velteplass (tømmerlagring, vedproduksjon, materialtørking osv.), område for sagbruk, lagring (redskaper, båter og campingvogner), ekstra garasjer og tilgang til skogen og skogsveiene. Sveins yngste datter Karina med ektemann Oddvar skal overta gården, og de har planer om dyrehold og skogdrift. Det er derfor nødvendig at områdene som blir ødelagt av veiutbygging erstattes med nye områder som har samme nytteverdi som dagens områder.

Steffen Fidjeland er en av Lyngdals største melkebønder. Lyngdal kommunes heller dårlige evne til å bevare dyrket mark har allerede gjort at Steffen har måttet gjøre større inngrep for å løse for problemet i fremtiden. Steffens plan er å utvide og modernisere driften i nær fremtid. Han har i dag skriftlig avtale om slått og stell på Svein's dyrket mark. Avtalen forlenges automatisk 10 år av gangen.

Den dyrkede marken blir i dag brukt som dyrefor til melkekyr, og skal også i fremtiden brukes som dyrefor eller beite. Det er svært viktig at dyrket mark som forsvinner i veiutbygging blir opparbeidet på nytt sted.

Velteplassen har vært brukt som fellesområde for de to gårdene i flere generasjoner. Det finnes ikke andre alternativer på de to gårdene der tømmerbiler har direkte tilgang til lagringsområdet. Området må derfor opparbeides et annet sted, og det må være tilgjengelig for tømmerbil. Det er heller ikke andre områder der det er plass nok til vedproduksjonsanlegget.

De to gårdene til Svein og Steffen har flere større områder som vil kunne brukes til utfylling av steinmasse fra tunellene i Herdal. Områdene har i dag ikke den store nytteverdien, men vil med igjenfylling kunne opparbeides og brukes både som ny velteplass, plass for sag- og vedproduksjonsanlegg, lagring eller fremtidig dyrket mark. Et av områdene har tilgang fra E39 og vil derfor være tilgjengelig for tømmerbil.

Både Svein og hans kone Else Marie, og Karina og Oddvar reetablerer seg på Steffens grunn da alle tomter på Sveins gård blir ødelagt av den nye veien. Det mulige nye velteplassområdet vil være tilgjengelig fra den nye driftsbygningen via intern gårdsvei.

Området vi kaller for «velteplassen» er samlingsplass for skogsveiene i området. Alt av tømmer kan derfor dras ned hit. Mølleveien går gjennom området, men området er så stort at alt av arbeid kan holde på uten at ferdsel på Mølleveien forhindres. Mølleveien går opp til de 2 brukene i Åsan og Lille Bjodland, og går gjennom de 2 brukene i Herdal. Det er altså 4 bruk på til sammen over 2000 mål som er avhengige av at ny Møllevei etableres.

Tidligere planer har vist Mølleveien lagt i kulvert under ny E39. Denne kulverten må ha en høyde og bredde som vil være stor nok for maskiner som brukes til hogst og framkjøring av skogsvirke. Vi ser at dette ikke er noe optimal løsning for oss som brukere av området. Vi har forslag som er mindre kostbart for utbygger og mer brukervennlig for oss i området. I tillegg vil ny Møllevei kunne knyttes til ny velteplass og løse problemene med opparbeidelse av nye områder for sag, vedproduksjon, lagring av tømmer og materialer osv.

Mulige områder for utfylling av tunellmasser, se vedlagt kart:

Område 1:

«Strandekniphåla» - I dette området kan det fylles ut slik at det kan bli et stort område til velteplass, område for plassering av saga, permanent vedproduksjonsanlegg, tørkeplass for ved, materialer o.a.

Område 2:

Utfylling av jordene mellom elva og ny E39 trase. Dersom Mølleveien likevel flyttes for å få en fornuftig vei opp til Åsan og Lille Bjodland, så er det ikke bruke for denne veistubben gjennom Herdal. (Kan Mølleveien for eksempel avsluttes med Portkongen?) Etter utfylling av sumpområdet mellom dagens E39 og elva er alle jordene langs elva oversvømt flere ganger i året. Utfylling av steinmasse vil løse problemet med overflatevann, og vil i tillegg kunne opparbeides til ny dyret mark uten vannproblemer. Elva kan gå i «kanal» gjennom Herdal.

Område 3:

På Lille Bjodland er det et tidligere dyrket område som i dag brukes til sauebeite. Arealet er anslagsvis 20 mål og vil kunne erstatte en del av det dyrkede arealet som vil gå tapt i forbindelse med traseen gjennom Herdal. Denne oppfylling vil krev at det anlegges ny vei til Åsan.

Område 4:

Arealer som ligger på nordsiden av Ny E 39, daler som krysses av ny vei.

Område 5:

Oppfylling av skogsareal i Herdalslia/Raunesteinslia, på nordsiden av dagens E 39.

Dersom det skulle være ønsket om flere nære områder å fylle ut, så har vi flere forslag som ligger i nærheten til allerede nevnte områder, og som med små grep kan gjøres tilgjengelig fra eventuelle allerede gjennfylte areal.

Forslag til ny adkomst til Åsan, Mølleveien og skogsveiene.

En ny adkomst fra Slaget, gjennom gnr. 155, bnr. 3, langs grensen med gnr. 200, bnr. 1 og 2, vil åpne opp for store muligheter i Åsan, ref. område 3. I tillegg vil veien kunne knyttes til allerede eksisterende skogsveier. Plan for skogsveier må løses underveis.

Hele Herdal blir ødelagt av den nye veien, og alle beboere flytter. Området som blir igjen nær ny veitrase som ikke kan brukes til oppdyrking eller skog, kan evt bli regulert til næring.

Lyngdal, 11.06.2019

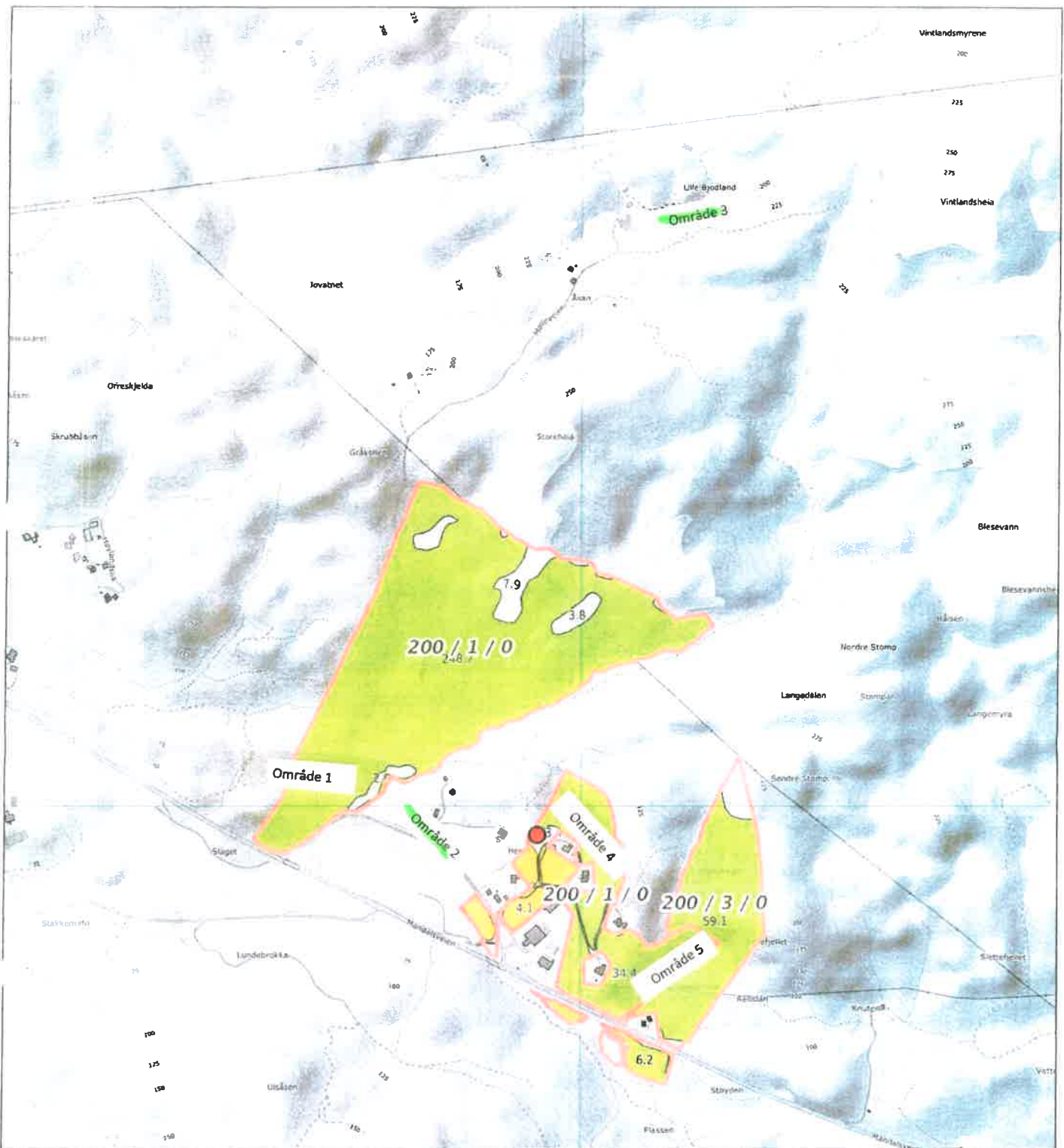


Steffen Fidjeland
Gnr. 155, bnr. 3 og
gnr. 219, bnr. 2(Lille Bjodland)



Svein Herdal
Gnr. 200, bnr. 1, 2 og 3

Vedlegg: Kart over området



0 100 200 300m
 Målestokk 1: 7500 ved A3 utskrift
 Utskriftsdato: 12.06.2019 08:49
 Eiendomsdata verifisert: 12.06.2019 08:47

Gårdskart 1032-200/1/0
 Tilknyttede grunneiendommer:
 200/1/0-200/3/0



Markslag (AR5) 7 klasser		AREALTALL (DEKAR)	
TEGNFORKLARING			
	Fulldyrka jord	13.4	
	Overflatedyrka jord	0.0	
	Innmarksbeite	0.4	13.8
	Produktiv skog	377.8	377.8
	Annet markslag	28.4	
	Bebyggd, samf., vann, bre	4.0	32.4
	Ikke klassifisert	0.0	0.0
	Sum	424.0	424.0

Kartet viser valgt type gårdskart for eiendommen man har søkt på. I tillegg vises bakgrunnskart for gjenkjenneelse. Arealstatistikken viser arealer i dekar for alle teiger på eiendommen. Det kan forekomme avrundingsforskjeller i arealltallene.

Ajourføringsbehov meldes til kommunen.

- Arealressursgrenser
- Eiendomsgrenser
- Driftssenterpunkt

Skofteland Øystein

Subject: FW: E39 Herdalen - Røyskår

Fra: Tor Gresaker <tgr@apluss-ms.no>

Sendt: mandag 2. desember 2019 11:25

Til: E39 Herdal-Røyskår <e39hero@nyeveier.no>

Emne: E39 Herdalen - Røyskår

Hei,

Jeg er grunneier på Røyskår, gårdsnummer 131 – bruksnummer 4 og gårdsnummer 135 – bruksnummer 11, og vil bli berørt av utbyggingen.

Jeg ønsker å gjøre min eiendom tilgjengelig for utbyggingen for deponi, etablering av service senter og lignende.

Ser for meg at det kan bli behov for å deponere masse i forbindelse med utbyggingen og da kan dere benytte min eiendom. Ser også for meg at det kan være behov for ett servicepunkt med bensin stasjon, ladestasjon og eventuelt industri for krysset som ett alternativ til anlegget i Herdalen for trafikk som kommer vestfra.

Tar gjerne del i planarbeidet om ønskelig.

Mvh
Tor Gresaker
Røyskårveien 10
4580 Lyngdal

Mob 977 19 577