

Rekkefølge

1. Kvinesdal småbåtforening
2. Naturvernforbundet
3. Norges lastebilforbund avd. Agder
4. Herad bygdelag v/Leif J. Kristiansen
5. Flekkefjord SV
6. FNF Agder

Epost datert 21.03.2022

I et møte med Kvinesdal Kommune i dag, ble det nevnt at "Nye veier" var interessert i innspill angående ekstern interesse for lagring bruk av overskytende fjellmasse.

Kvinesdal Småbåtforening vil sannsynligvis ha behov for masse i forbindelse med utfylling av molo i båthavna på Feda.

Er du riktig kontaktperson i denne sammenheng?

Mvh

Vidar Kristensen

Kvinesdal småbåtforening



Sweco Norge AS
v/Espen Motzfeldt Drange
Fantoftvegen 14P
5072 Bergen

Prosjektnr. 115510: E39 Lyngdal vest – Kvinesdal

Naturvernforbundet i Agder er med i nettverket FNF-Agder og står derfor bak og viser til den uttalelsen som FNF-Agder har sendt inn til planene for ny trase fra Lyngdal vest (Røyskår) til kommunegrense med Flekkefjord. Vi vil supplere uttalelsen med ytterligere kulepunkter som må utredes i tillegg til dem som FNF-Agder innleder sin uttalelse med.

- Det samlede arealforbruket for motorveien fra Røyskår til kommunegrensa med Flekkefjord må fremkomme da målt mellom lede-/viltgjerdene (tiltak som vil bli iverksatt etter selve veiarbeidene) – altså utover det som omfatter selve veiformålet. Dette arealet må så vurderes mot og om det er forenelig med det FNs naturpanel innstendig ber alle land om; å redusere forbruket av natur og dermed ødeleggelse av leve- og vokseområder for biologisk mangfold.
- Arealforbruket må så vurderes mot naturmangfoldlovens § 10 om samlet belastning og § 8 om hvordan den planlagte veimaskinen vil påvirke alt dyreliv i de berørte og tilstøtende områdene. Vi minner her om at nye undersøkelser for biologiske mangfold må gjennomføres og inngå i de pålegg naturmangfoldloven her har.
- Det er et uttalt mål å redusere bruk av privatbil inn til store bysentra – regjeringen Solberg og dagens regjering:
https://www.regjeringen.no/contentassets/fbbe488db37d4a79a7826db3c5110da3/22_34797-6-ny-normal-for-kollektivtransporten-17680901_1_0.pdf . Vi viser så til overordnede mål fra Nye Veier jfr følgende avisannonse, sommeren 2020:

KONNJURNEER

28.07

VARSEL OM VEDTATT PLAN

Reguleringsplan for E39 Herdal - Røyskår

Nye Veier skal bygge framtidens løsning for transport av folk og varer mellom Kristiansand og Ålgård.

En firefelts motorvei vil halvere reisetiden på strekningen. Nye E39 med fire kjørefelt, midtdeler og separerte retninger gjør reisen sikrere og tryggere. Nå er det utarbeidet forslag til reguleringsplan for nye E39 mellom Herdal og Røyskår i Lyngdal kommune. Strekningen er ti kilometer. Store deler av traseen er i tunell. Det planlegges toplanskryss ved Herdal og ved Røyskår. Ved begge kryss legges det til rette for bussholdeplasser og parkeringsplass. Planen regulerer også arealer til sideveier, massehåndtering, næringsarealer og midlertidige anleggsområder.

Andreas (8):
Når jeg tar lappen kan jeg kjøre trygt fra Ålgård til Kristiansand på en og halv time.

N NyeVeier

LYNGDAL KOMMUNE

Fakta om nye E39 fra Kristiansand til Ålgård

- Krytter Norge sammen
- Halverer reisetiden
- Fire kjørefelt
- 110 km/t
- Midtdeler og separerte retninger gir sikrere vei og færre dødsulykker

Klageadgang

I samsvar med Plan- og bygningsloven § 12-12 har Lyngdal kommune i møte 18.6.2020 fattet følgende vedtak:

Med hjemmel i Plan- og bygningslovens §12-12 vedtas detaljreguleringsplan for E39 Herdal-Røyskår, PlanID 201905. Vedtaket ble fattet med endringer etter 1. gangs behandling.

Se www.nyeveier.no for spesifisering av endringene. Plandokumentene er tilgjengelige på www.nyeveier.no

Kommunestyrets vedtak kan påklages fylkesmannen i Agder innen tre uker etter at vedtaket er kunngjort jf. Forvaltningslovens kap. IV. Klage fremsettes skriftlig og sendes:

Lyngdal kommune,
postboks 353,
4577 Lyngdal

Eller på e-post til:
post@lyngdal.kommune.no

Å binde sammen og se Kristiansands- og Sandnesregionen som ett arbeidsområde er, etter Naturvernforbundets oppfatning, ikke forenelig med mål og å redusere privatbiltrafikken inn til bysentra. Det bør utredes om og i tilfellet hvordan disse målene er forenelig.

- Vi viser så til uttalelser fra ledende politikere fra regjeringspartiene. Adresseavisen meldte søndag 27.03. at Jonas Gahr Støre varsler kutt i samferdsels- og byggeprosjekter som følge av krigen i Ukraina. Statsministeren mener tida er inne for å gå ærlig og åpent gjennom store samferdselsprosjekter. Leder for transport- og kommunikasjonskomiteen på Stortinget, Erling Sande har kommet med tilsvarende uttalelser m.a. i «Debatten» NRK 1 22.03. og parlamentarisk leder i Sp Marit Arnstad har kommet med liknende signaler. I uttalelser fra Sande gjelder det konkret å vurdere og redusere hastighet på veier til 90 km/t, noe Nederland har gjennomført etter sterke henstillinger fra IEA. Naturvernforbundet ber om at redusert fart til 90 km/t blir vurdert innen reguleringsområdet for derved å imøtekomme IEAs sterke oppfordring og ledende medlemmer fra regjeringspartiene om å vurdere store samferdselsprosjekter på nytt i lys av den internasjonale krisa – herunder også ikke minst den siste

fremlagte rapporten fra FNs klimapanel. Det bør så framkomme hvilke endringer i planarbeidet en slik hastighetsreduksjon kan få.

Naturvernforbundet legger i tillegg ved et notat om ny vei fra Røyskår (Lyngdal) mot Ålgård der vi slutter oss til veimyndighetenes valg av framtidsrettet og trafiksikker riksvei fra Lyngdal fram til høsten 2014 da fagmyndighetenes klare anbefaling ble overstyrt politisk med Frps gjennomslag i regjering og Storting med å bygge firefeltsmotorveier med fart 110 km/t.

Med hilsen Peder Johan Pedersen, fylkesleder

Monsøya 44

4644 Søgne

Miljøvennlig E39 fra Røyskår!

Å bygge ny motorvei i ny trasé er gigantisk sløsing med penger og natur. Tilbakestille utbyggingen av E39 fra Lyngdal vest til det som veimyndighetene tidligere (fram til 2014) anså som den mest trafikksikre og framtidsrettede veien til Ålgård; å bygge på dagens trase med 2/3 felt, midtdeler og fart 90km/t.»

Arbeider med ny E39 - 4 felts motorvei er påbegynt i Lyngdal ved Herdalen og Røyskår. Videre fra Røyskår foreligger ikke reguleringsplan for ny E39, og dette arbeidet skal nå påbegynnes av SWECO første med høring av planprogram og finsilingsrapport for så mot slutten av dette året å begynne arbeidet med reguleringsplan. Planarbeidet skal omfatte en helt ny trase fra Røyskår gjennom Lyngdal og Kvinesdal fram til kommunegrensa til Flekkefjord og vil ikke inkludere den delen av E39 som ble åpnet i 2006 med ny bro over Fedafjorden og 7 tunneller til en kostnad av nær 1,3 milliarder. Denne veistrekningen skal så bli lokalvei. Det forestående planarbeidet skal følge opp et trasevalg som regjeringen fastsatte i mars 2021.



Arealforvaltning er tillagt kommunene med ansvar for plan og bygningsloven, og vi vil oppfordrer lokalpolitikere til å bruke denne muligheten til å sikre en bærekraftig og miljøvennlig utbygging av E39 fra Lyngdal vest. Vi vil spesielt peke på følgende:

- Høylandsdalen – Fra Røyskår forutsettes at ny E39 føres gjennom Høylandsdalen med åpen dagløsning. Dette er en løsning som vi innstendig ber dere om å stoppe. Det er to alternative muligheter, enten ved tunell eller å bruke dagens E39 som ikke berører Høylandsdalen.

Høylandsdalen er i dag et eventyrlandskap av nasjonal verdi. Her har tiden i stor grad fått stå stille. Derfor og fordi dalen har så varierte naturtyper – edelløvskog, myrer, våtmark, gammelt kulturlandskap er artsrikdommen stor og verdifull. Dalen fremstår som en bortgjømt naturskatt med leveområder for arter som kongeørn, hubro, og bever, hekkeområder for storlom, trane, enkeltbekkasin, spillplass for orrfugl, god ørretbestand i vannene. I denne delen av Lyngdal er landets større trekkveier for hjort - vår og høst. En åpen dagløsning med 4 felts motorvei gjennom denne naturskatten vil fungere som en «Berlinmur» for alle dyr fra hjort og elg til gaupe, grevling, bever og amfibier og ødelegge deres leveområder og naturlige trekkveier for all framtid. Ingen har rett til å ødelegge så rike naturverdier, aller minst når det finnes alternativer.

Eksemplene på artsrikdommen i denne dalen er godt kjent lokalt, men det fremkommer ikke godt i den statlige konsekvensutredningen for nytt trasevalg. Det er viktig at det i den videre planprosessen ikke bare støtter seg til eksisterende kunnskap, men at det også gjøres nye undersøkelser i felt særlig med henblikk på å avdekke ytterligere naturverdier, både botaniske og zoologiske i Høylandsdalen og ellers i området for planarbeidet.

- For delstrekning 05 mot kommunegrensa til Flekkefjord er det store inngrepsfrie naturområder som blir berørt når planen legger opp til åpen dagsone i dette naturterrenget. Store utmarksområder vil bli beslaglagt, og veien kommer til å lage helt uakseptable barrierevirkninger for økologiske funksjoner (dyreliv) og friluftsliv. For hele strekningen er det registrert et stort antall naturtyper, verdifulle leveområder for arter og andre forekomster med høy verdi for naturmangfold. Alle kryssalternativene påvirker i stor grad registrerte naturverdier, og har stort konfliktpotensial for naturmangfold. Det er viktig at det i den videre planprosessen ikke bare støtter seg til eksisterende kunnskap, men at det også gjøres nye undersøkelser i felt med tanke på å avdekke ytterligere naturverdier, både botaniske og zoologiske.
- Vi viser så til hva ledende politikere i regjeringspartiene (statsminister Støre, leder av Stortingets transport- og kommunikasjonskomite Erling Sande og parlamentarisk leder Marit Arnstad) nylig har uttalt og tatt til orde for med bakgrunn i den internasjonale, svært uoversiktlige situasjonen som følge av krigen i Ukraina. De har uttalt nødvendigheten av å gå «ærlig og åpent gjennom store samferdsels- og byggeprosjektet», mellom annet med kutt i store veiprosjekter og hastighetsreduksjon til 90 km/t.

Beskjeden til oss alle om å gjøre nye valg, kommer igjen fra FN. Den 28. februar i år ble en ny klimarapport lansert, skrevet av over 700 eksperter fra 90 land med påfølgende innstendige oppfordringen fra FNs generalsekretær Guterres om å gjøre radikale endringer i forbruk og livsstil, en snuoperasjon for klima, natur og arts mangfold.

Norge forpliktet seg til å kutte sine klimagassutslipp med 50-55 % innen 2030 for at målene i Paris-avtalen skal nås, og 2021 – 2030 er utpekt til FNs tiår for restaurering av natur. Det er ikke lenger nok å bevare natur, vi må i tillegg restaurere det som er ødelagt - også i Norge. Dette legger føringer for all arealbruk, og viser også til viktige verdivalg når det gjelder hvordan vi skal bygge våre samfunn på en måte som er bærekraftig også for kommende generasjoner. Begge krisene må løses i sammenheng. Vi kan ikke forstå hvordan Norge skal klare å nå sine forpliktelser hvis man fortsetter med så store naturødeleggende prosjekter som det medfører å gjennomføre utbygging av firefelts høyhastighets motorvei når områder som de på delstrekning 01 og 05 blir nedbygd og fragmentert.

I 2006 ble en ny strekning av E39 i Lyngdal og Kvinesdal med 7 tunneller og ny bro over Fedafjorden åpnet til en kostnad på nær 1,3 milliarder. Det var en ferdigstilt del av veimyndighetenes plan for ny E39 fram til Ålgård, en plan som var gjeldende fram til høsten 2014 med 2-3 felt, midtdeler og fart 90 km/t. Dagens trafikktegninger samsvarer med det som Vegdirektoratet da la til grunn – ca 5000 døgnpasseringer (ådt) fra Lyngdal og nærmere 6000 fra Egersund mot Ålgård. Vegdirektoratet legger til grunn minst 12000 ådt for 4 felts motorvei med fart 110 km/t.

Noen ganger må vi tilbake i tid for å finne gode løsninger på dagens og framtidens utfordringer. IEA peker på redusert fart som et tiltak for å kutte klimagassutslipp, noe Nederland har gjort. Vegdirektoratet er også tydelig på at 2-3 felts vei med fart 90 km/t er mer trafikksikker enn å bygge 4 feltsvei med fart 110 km/t. Vegdirektoratet viser også til at det er vesentlig rimeligere og gir bedre samfunnsøkonomi.

Ved å velge rimeligere løsninger kan de sparte pengene brukes til å utbedre mer av det veinettet vi har, og i tillegg blir det mindre bompenger.

E39 må i framtida stort sett gå der den er i dag, ikke bare vest i Lyngdal, men videre over Fedafjorden og fram gjennom Rogaland til

Ålgård. Vi har ingen rett til å forbruke naturkapitalen uten omtanke for hva vi etterlater oss, og som i vindkraftsaken må vi gi våre politikere klar beskjed. Å bygge ny motorvei i ny trasé er gigantisk sløsing med penger og natur.

Samtidig som vi retter denne henstillingen til dere lokalpolitikere i de berørte kommunene, vil Naturvernforbundet sentralt ta kontakt med stortingspolitikere og regjeringen (kommunal- og distriktsdepartementet) for å tilbakestille utbyggingen av E39 fra Lyngdal vest til det som veimyndighetene tidligere anså som den mest trafikksikre og framtidsrettede veien til Ålgård; å bygge på dagens trase med 2/3 felt, midtdeler og fart 90km/t.

Med hilsen Naturvernforbundet i Agder v Peder Johan Pedersen (leder) og Rune Sævre (nestleder)

Uttalelser etter varsel oppstart av reguleringsplanarbeid

Plannavn: E39 Lyngdal vest - Kvinesdal

Arealplanid: Lyngdal: 4225 202107 | Kvinesdal: 4227 2021001

Frist for innspill: 19.04.2022

Altinnreferanse: AR477529237



Svar fra mottatte parter:

Navn:

NORGES LASTEBILEIER-FORBUND AVD. AGDER

Telefon:

90773207

Epost:

rr@lastebil.no

Uttalelse

Kristiansand, 01.03.2022 HØRING E39 LYNGDAL VEST – KVINESDALNLF Agder og Rogaland har følgende innspill til E39 Lyngdal vest - Kvinesdal. Det er kortere transporttid som er viktigste faktorer for oss som igjen betyr reduserte utslipp i form av redusert drivstoff og reduserte tidskostnader. NLF Agder og Rogaland mener følgende innspill er viktig for en fremtidsrettet, miljøvennlig og trafiksikker vei:- Veien må bygges slik at den blir kortest mulig i avstand og samtidig tar de nødvendige miljøhensyn.- Dagens vei må ha fri ferdsel i byggeperioden.- Minst mulig stigninger da dette er krevende for energiforbruk / CO2 utslipp- Minst mulig kurvaturer- Hele strekningen må være 4-felt- At prosjektet gjennomføres helhetlig- At prosjektet gjennomføres på så kort tid som mulig- Det må tenkes lade / fylleinfrastruktur på strekningen. Strøm og hydrogen fyllestasjon må opprettes. Det må være viktig at man i forhold til døgnhvileplasser tenker E39 fra Oslo til Stavanger som et prosjekt. Døgnhvileplassene må bygges ut tidsmessig ifht framtidens behov for både service og energikilder. 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

VESTERHUS ALF KÅRE

40093246

Alf.kaare.ves@gmail.com

Uttalelse

.

MODALSLI SVERRE

Uttalelse

Støy og trafikkproblemer..avskjermet,? Avkjørsel til bebyggelse.

Epost datert 07.04.2022

Herad bygdelag mener at tilkomst til E39 fra Farsund og østre del av Kvinesdal må skje på Opofta. Vi mener at infrastrukturen ikke må bli mindre effektiv ved bygging av ny firefelts vei, noe som vil være tilfelle hvis man må kjøre 1,5 mil ekstra dersom man skal inn på den nye motorveien.

Dersom det vil være nødvendig å stenge motorveien vil det muligens være mer hensiktsmessig å benytte eksisterende E39 fra Opofta til omkjøring , enn å slippe trafikken ned mot Liknes på gamleveien over Kvinesheia som i dag.

Hilsen

Leif J. Kristiansen, leder Herad bygdelag

Medvirkningsportalen 15.03.2022

Innspill til Ny E39, Lyngdal-Ålgård

Som kjent er vi inne i det grønne skiftet. Men vi har også en naturkrise, dvs at nedbygging av natur må reduseres. Flekkefjord SV er enig i at dagens E39 fra Lyngdal til Ålgård ikke holder dagens krav til miljøet, framkommelighet og trafiksikkerhet. Målet må derfor være å bygge en vei som for minst mulig inngrep i eksisterende bebyggelse og natur gir best mulig sikkerhet, framkommelighet og lavest mulig CO2 utslipp og forurensing.

Strekningen er en del av Stamveien fra hovedstaden til Stavanger, og er strekningen med lavest trafikk og trafikkprognoser. Den må derfor bygges som 3-feltsvei med midtdeler og ved mest mulig gjenbruk av eksisterende strekninger.

Miljømessig er det optimalt med 90-100 km/t med minst mulig stigninger. En 3-feltsvei med vekslende 1- og to felt vil gi en vei som er like sikker, nesten like rask og mye mer miljøvennlig enn en 4-feltsvei.

Området omkring Fedafjorden med sine moderne tunneler må gjenbrukes. Flekkefjord SV mener også at traseen med kryss på Flikka er den beste fordi en mye større del av veien vil gå i tunnel og vi vil unngå å ødelegge Gausdalbygda og store kultur- og naturområder i Kvinesdal og Gyland. Vi er også kritisk til den enorme brua over Sira, like ved den unike Bakke bru. Her bør veien legges ved eksisterende veibru ved Siraelvas utløp i Lundevannet.

Flekkefjord SV

Leder Steinar Dyrli



Aust-Agder Turistforening



DNT Sør



Naturvernforbundet
i Agder



NJFF
Aust-Agder



NJFF
Vest-Agder

Sweco Norge AS
v/Espen Motzfeldt Drange
Fantoftvegen 14P
5072 Bergen

Kristiansand, 19.04.2022

Dette brevet sendes på vegne av 4H Agder, Agder botaniske forening, DNT Sør, Naturvernforbundet i Agder, Norges jeger- og fiskerforbund Aust-Agder, Norges jeger- og fiskerforbund Vest-Agder, Norsk zoologisk forening Sørlandsavdelingen

Prosjektnr. 115510: E39 Lyngdal vest - Kvinesdal

Uttalelse fra FNF Agder

Forum for natur og friluftsliv Agder (FNF Agder) er et samarbeidsnettverk for natur- og friluftslivsorganisasjoner i Agder og har som hovedformål å ivareta naturmangfoldet og friluftslivet i området. FNF Agder viser til brev fra Nye Veier AS, med varsel om at planprogram for E39 Lyngdal vest – Kvinesdal er lagt ut på høring. Vi har følgende merknader til planprogrammet:

- FNF Agder mener behovet for en 4-felts høyhastighets motorvei har endret seg siden planene for stamveitbyggingen mellom Oslo og Stavanger startet
- Viktige nasjonale og regionale føringer og retningslinjer, også for naturmangfold og friluftsliv, må legges til grunn og inkluderes i planarbeidet
- For at kunnskapen som frivillige organisasjoner besitter skal komme til nytte, er det viktig å invitere dem til å delta i planprosessen før planer kommer på høring. Folkemøter og åpne kontordager må legges til ettermiddag/kveld. Høringsperioder må legges utenom sommerferien.
- Det er viktig at den nye E39 bygges med passeringpunkter for turløyper og veier
- Det er viktig at det fortsatt gjøres undersøkelser i felt med tanke på å avdekke ytterligere naturverdier, både botaniske og zoologiske
- Vannforekomster må beskyttes mot forringelse i anleggs- og driftsfasen. Kryssingen av vassdrag må bli gjort på en slik måte at det fører til minst mulig naturinngrep. Opp- og nedvandring av anadrome og katadrome arter må kartlegges og sikres.
- For naturverdier og friluftslivsinteresser framstår fortsatt utbedring av eksisterende veistrekning med redusert hastighet som det beste alternativet. FNF Agder mener derfor at gjenbruksalternativet fortsatt må inkluderes i videre planprogram og konsekvensutredninger.



Samarbeidsnettverk mellom natur- og friluftslivsorganisasjoner
agder@fnf-nett.no | Postboks 101, 4662 Kristiansand S | 91 81 64 71
organisasjonsnummer 914 046 831 | www.fnf-nett.no/agder

- Forbruk av natur er ikke gratis, og de økosystemtjenestene vi mister ved utbygging må tas med i regnestykket
- Tapt nytteverdi for allerede utbygd E39 og kostnader til fortsatt drift og vedlikehold av de delene som eventuelt ikke blir gjenbrukt, må inkluderes i de samfunnsøkonomiske utregningene
- Det må utredes hvilke avbøtende tiltak man kan igangsette for å redusere de konsekvensene som en ny veiutbygging medfører. Videre må det kompenseres for de friluftslivsområdene og naturverdiene som blir skadelidende eller går tapt.
- Nye Veier må få en oversikt over bruken av gammel og ny vei på allerede utbygde strekninger mellom Oslo og Stavanger, før arbeid med nye strekninger igangsettes.
- Kartlegging av CO₂-utslipp fra alle berørte myrer, ikke bare kartlegging av myr som naturtype, må gjennomføres. Videre bør det lages en konkret oversikt for kompenserende og avbøtende tiltak for myrområder som ødelegges.

Bakgrunn

Formålet med planarbeidet er å lage detaljreguleringsplan for framtidig E39 mellom Lyngdal vest og Kvinesdal på strekningen fra Røyskår til kommunegrensen mot Flekkefjord. Målet med planarbeidet er å finne den veikorridoren som har mest nytte for samfunnet. Vedlagt planprogrammet er en finsilingsrapport som vurderer konfliktpotensialet for prissatte og ikke-prissatte verdier for de aktuelle veilinjene, og en sammenstilling av en anbefalt gjennomgående linje.

Anbefalt gjennomgående linje for ny E39 jf. finsilingsrapporten er linje 5 Frøytland. Denne linjen går fra Røyskår på vestsiden av dalen forbi Høyland, videre parallelt med dagens E39 til Ytre Tjomslandsvann, for deretter å følge linje 5 i dagens E39-trasé til Vatlandstunnelen. Vatlandstunnelen gjenbrukes med oppgradering til motorveistandard, samtidig som det bygges et nytt parallelt tunnellop. På Oppofte følger den anbefalte traséen også linje 5, uten kryss, og uten oppgradering av Dragedalen. Linjen går fra Oppofte i tunnel, mot anbefalt kryssing av Fedafjorden med ny bro mot Skarpnes, og videre i tunnel mot etablering av et nytt toplanskryss, anbefalt på Frøytland. Linjen fortsetter med bru over Frøitlandsfossen, og fortsetter mot Meland og kommunegrensen. Kryss på Frøytland er rangert foran kryss på Birkeland for ikke-prissatte verdier.

Generelt

FNF Agder er svært positive til at planprogrammet legger opp til gjenbruk av deler av dagens E39 øst for Fedafjorden, der anbefalt linje benytter seg av 5,3 km gjenbruk. Dette er i tråd med FNF sitt ønske om at man i prosjektet unngår at unødvendig store natur- og friluftslivverdier går tapt gjennom ytterligere ødeleggelse og fragmentering av naturområder. Linjer som ligger i samme trase som eksisterende vei gir mindre konsekvenser for de ikke prissatte fagene og klimagassutslipp, enn linjer med dagsone i naturterreng.

Det framgår av planprogrammet at det er gjennomført kartlegginger av biologisk mangfold og økologiske funksjoner innenfor planområdet i prosjektperioden, inkludert kartlegging av naturtyper og arter, ferskvannøkologi, hjortevilttrekk og rovfugl-forekomster. Det er bra at anbefalt linjer er forsøkt å legges utenom områder der det er påvist naturmangfold med særlig sårbarhet/verdi. Nye Veier forsikret i folkemøter mars 2022 at arbeidet med kartlegging og optimalisering vil fortsette videre i neste fase ved utarbeidelse av konsekvensutredning og forslag til detaljregulering. Dette er i tråd med hva FNF Agder ønsker, og vi er svært fornøyde med at anbefalt linje benytter seg av dagens Vatlandstunnel, slik at det viktige vilttrekket i området blir bevart slik det er i dag.

På delstrekning 01 og 05 vil anbefalt linje føre til at store utmarksområder blir beslaglagt, og skape store barrierevirkninger for økologiske funksjoner, friluftsliv og rekreasjon. Vi viser til vår høringsuttalelse til oppstart av planarbeidet, der vi mener behovet for en 4-felts høyhastighetsmotorvei har endret seg siden planene for stamvegutbyggingen mellom Oslo og Stavanger startet. Vi mener fortsatt at behovet for mobilitetsløsninger er i betydelig forandring, da teknologisk utvikling, klimaproblematikk og endrede brukervaner er i stor endring. Det er blitt mer oppmerksomhet rundt tilrettelegging for redusert bilbruk, planlegging for aktiv forflytning til fots og på sykkel, og ikke minst, et mye større engasjement og forståelse rundt klima- og naturkrisen og at endringer må skje nå. Norge forpliktet seg til å kutte sine klimagassutslipp med 50-55 % innen 2030 for at målene i Paris-avtalen skal nås, og 2021 – 2030 er utpekt til FNs tiår for restaurering av natur. Det er ikke lenger nok å bevare natur, vi må i tillegg restaurere det som er ødelagt - også i Norge. Dette legger føringer for all arealbruk, og viser også til viktige verdivalg når det gjelder hvordan vi skal bygge våre samfunn på en måte som er bærekraftig også for kommende generasjoner. Begge krisene må løses i sammenheng. Vi kan ikke forstå hvordan Norge skal klare å nå sine forpliktelser hvis man fortsetter med så store naturødeleggende prosjekter som det medfører å gjennomføre utbygging av firefelts høyhastighets motorvei når områder som de på delstrekning 01 og 05 blir nedbygd og fragmentert. For naturverdier og friluftslivinteresser framstår fortsatt utbedring av eksisterende veistrekning i 2-3 felt og 80-90 km/t som det klart beste alternativet. FNF Agder mener derfor det er nødvendig med videre utvikling av alternativer til veitransport, og at gjenbruk av dagens veinett fortsatt må utredes som et alternativ og være med videre i konsekvensutredningene.

Byggingen av E39 mellom Lyngdal vest og Kvinesdal er bare en av store utbygginger i Agder. Vi har også utbyggingen av flere andre delstrekninger av E39, E18-utbyggingen, planer om og pågående utbygging av vindkraftverk, planer om kraftkrevende industri som batterifabrikker og datalagrings sentere, utbygging av store hyttefelt, oppgradering av strømmnett osv. Alt dette krever areal, og dette bør sees i sammenheng når man skal vurdere belastningen av enkelte utbygginger. Vi ber derfor om at man strekker seg langt i å legge til rette for løsninger som kan kompensere og virke avbøtende på konsekvensene planen har for naturmangfold og friluftsliv.

Overordnede føringer

I kapittel 2. listes nasjonale, regionale og lokale planer og føringer som er med å danne rammer og forutsetninger for planarbeidet opp. Da planarbeidet i stor grad påvirker naturverdier, friluftslivsverdier og jordvern mener FNF Agder at også følgende overordnede føringer og retningslinjer må inkluderes i planprogrammet:

- [Stortingsmelding om friluftsliv](#) og [handlingsprogrammet](#)
- [Stortingsmelding om naturmangfold](#)
- FNs tiår for naturrestaurering
- [Regional vannforvaltningsplan 2022-2027](#)
- [Regionplan Lister 2030](#)

Planprosess og medvirkning

For FNF Agder er det viktig at det føres en inkluderende prosess som sikrer medvirkning og faglige vurderinger i beslutninger som har betydning for natur- og friluftslivsinteresser i de berørte områdene. Det er betydelig kunnskap som besittes i frivillige organisasjoner lokalt og regionalt, og det er derfor viktig å involvere disse til å delta i planprosesser, ikke bare via åpne folkemøter, men også ved å ta direkte kontakt med dem og invitere dem inn før planer kommer på høring.

De aller fleste i natur- og friluftslivsorganisasjonene arbeider med aktiviteter og på frivillig basis. De har annet arbeid eller skole på dagtid. Folkemøter og åpne kontordager må derfor legges til ettermiddag/kveld. Høringsperioder må ikke legges til sommerferien.

Dagens situasjon

Friluftsliv

Det er viktig at den nye E39 bygges med passeringspunkter for turløyper og veier. Det er store utmarksområder med viktige friluftslivsområder i regionen. Flere områder er tilrettelagt for fotturer, topturer og andre aktiviteter. Vi viser til vår høringsuttalelse til oppstart av planarbeidet for E39 Lyngdal vest – Kvinesdal, der vi beskriver viktige friluftslivsverdier i området.

Naturmangfold

Vi viser til vår tidligere høringsuttalelse til oppstart av planarbeidet, der vi beskriver viktige naturverdier i området. Vi mener at disse ikke blir godt nok ivaretatt for de strekningene som ikke benytter seg av gjenbruk av dagens E39.

For delstrekning 05 mot kommunegrensa er det store inngrepsfrie naturområder som blir berørt når planen legger opp til åpen dagsone i dette naturterrenget. Store utmarksområder vil bli beslaglagt, og veien kommer til å lage store barrierevirkninger for økologiske funksjoner, friluftsliv og rekreasjon. For hele strekningen er det registrert et stort antall naturtyper, verdifulle leveområder for arter og andre forekomster med høy verdi for naturmangfold. Alle kryssalternativene påvirker i stor grad registrerte naturverdier, og har stort konfliktpotensial for naturmangfold. Det er viktig at man i den videre planprosessen ikke bare støtter seg til eksisterende kunnskap, men at det også gjøres nye undersøkelser i felt med tanke på å avdekke ytterligere naturverdier, både botaniske og zoologiske.

Det er bra at Nye Veier har hentet inn ny kunnskap om viltpassasjene i deler av planområdet. Vi oppfordrer til at det også videre i prosessen legges opp til aktiv medvirkning fra lokale interesseorganisasjoner underveis i planprosessen slik at faunapassasjer legges på de beste stedene for viltet.

Planområdet berører flere vannforekomster som vil bli påvirket både gjennom de fysiske inngrepene ved veiutbygging, og gjennom tilførsler som påvirker den kjemiske vannkvaliteten i drifts og anleggsfasen. De fleste vannforekomstene i planområdet har i dag kun en moderat miljøtilstand, og veiutbygging vil kunne redusere miljøtilstanden ytterligere og gjøre det enda vanskeligere å nå vannforvaltningsmålet om god miljøtilstand. Kryssingen av vassdrag må bli gjort på en slik måte at det blir gjort minst mulig naturinngrep, og slik at elvene ikke blir tilført forurensning fra vegen. Opp- og nedvadringer av anadrome og katadrome arter må kartlegges og sikres.

Anbefaling av gjennomgående linje

FNF Agder er fornøyd med valg av linje 5 for de delene som gjenbrukes, eller ligger parallelt med, dagens E39. Vi viser til vår høringsuttalelse til oppstart av planarbeidet der vi ønsker at mest mulig av eksisterende E39 skal gjenbrukes dersom ny E39 må bygges. Dagens vei har allerede ført til store naturinngrep som vanskelig kan tilbakeføres. For naturverdier og friluftsinnteresser framstår fortsatt utbedring av eksisterende veistrekning i 2-3 felt og 80-90 km/t som det beste alternativet. FNF Agder mener derfor at gjenbruksalternativet fortsatt må inkluderes i videre planprogram og konsekvensutredninger.

Vi er klar over at Nye Veier AS sitt oppdrag er å bygge vei med lav kostnad. Dette mener vi også må gjelde lav kostnad for ikke-prissatte verdier. Forbruk av natur er ikke gratis, og de økosystemtjenestene vi mister ved en slik utbygging blir sjeldent tatt med i regnestykket. Vi mener at de ikke-prissatte verdiene må vektes høyt i vurderingen når man skal velge linje.

Konsekvensutredninger

I vår høringsuttalelse til oppstart av planarbeidet, ba vi om at det måtte gjøres grundige utredninger rundt naturverdier og friluftsliv i forbindelse med den videre planleggingen. Mye av dette er blitt gjort. Vi mener fortsatt at i tillegg til konsekvensutredninger, så må det utredes hvilke avbøtende tiltak man kan igangsette for å redusere de konsekvensene som en ny veiutbygging medfører. Videre må det kompenseres for de friluftslivsområdene og naturverdiene som blir skadelidende eller går tapt. Areal er ikke en ubegrenset ressurs, og ødeleggelse av naturområder er ikke gratis.

Prissatte konsekvenser

Trafikale konsekvenser

Vi ber om at tapt nytteverdi for dagens E39 og kostnader til fortsatt drift og vedlikehold av de delene som eventuelt ikke blir gjenbrukt, må inkluderes i de samfunnsøkonomiske utregningene. Videre ber vi om at Nye Veier gjør en analyse av trafikken på allerede utbygde strekninger av E18/E39 mellom Oslo og Stavanger. Flere oppslag i media kan tyde på at lokale foretrekker å benytte seg av gamleveien. Vi ser det derfor som viktig og riktig at Nye Veier kartlegger trafikkmønsteret på gammel vs. Ny vei på allerede utbygde strekninger, at dette inkluderes i planarbeidet og er på plass før arbeid med nye strekninger igangsettes.

Klimagassutslipp

Klimagassutslipp skal være en del av analysen for prissatte konsekvenser. Som Nye Veier skriver vil klimagassutslippet variere som følge av arealbeslag, og det vil i neste planfase bli sett på justeringsmuligheter for linjene for å redusere det totale klimagassutslippet. Det er bra at planprogrammet vil prøve å unngå inngrep i myrer. En [rapport fra NTNU](#) viser at drenert myr og torvmark har et årlig utslipp som tilsvarer 10 prosent av de totale utslippene i Norge. Hver myr i planområdet kan ha ulik dybde og derfor også ulikt utslipp av CO₂. Det er derfor viktig å få kartlagt CO₂-utslippene fra alle berørte myrer, ikke bare myrer som naturtyper.

Når det gjelder myrer mener vi at det bør lages en konkret oversikt for kompensierende og avbøtende tiltak for myrområder som ødelegges, og at denne må inn i detaljplanen.

Vennlig hilsen

Forum for natur og friluftsliv Agder



Camilla Moseid
Koordinator
FNF Agder

Kopi til:

Statsforvalteren i Agder, Agder fylkeskommune, Lyngdal kommune, Kvinesdal kommune