

Forum for natur og friluftsliv Agder
Postboks 101
4662 Kristiansand
(e-post: agder@fnf-nett.no)

Kristiansand, 24.06.16

Statens vegvesen Region Sør
Postboks 723 Stoa
4808 Arendal
(e-post: firmapost-sor@vegvesen.no)

Høringsuttalelse til kommunedelplan med konsekvensutredning E39 Vigeland-Lyngdal vest

Vi takker for muligheten til å gi innspill til forslaget til kommunedelplan med konsekvensutredning, og for utvidet høringsfrist. Vi har følgende kommentarer;

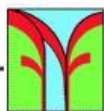
Sammendrag

Vegutbyggingen vil føre til store inngrep og negative konsekvenser for naturmangfold og friluftsliv i planområdet. Ved en så stor utbygging, blir den samlede belastningen stor. Vegstrekningen er en av flere delstrekninger mellom Kristiansand og Stavanger der en svært liten del følger dagens E39. Nye E39 skal i tillegg ha en vegstandard som fører til barriereeffekt og fragmentering. Derfor ber vi om at det legges vekt på ikke-prissatte konsekvenser som naturmangfold og friluftsliv ved valg av veialternativ, og at man strekker seg langt i å tilpasse seg terreng og legge til rette løsninger som kan virke avbøtende på konsekvensene for naturmangfold og friluftsliv.

Delstrekning 1 Fardal-Lene

Denne delstrekningen er felles for alle veialternativer, og følger i begynnelsen dagens E39 før den dreier nordvest inn i Eikeråsheia og ut ovenfor Lene. Strekningen berører flere lokaliteter som er viktige for naturmangfold. Den delen av korridoren som legges utenom dagens E39 vil stort sett ligge i tunnel, men viktige lokaliteter for naturmangfold og friluftsliv blir berørt på de åpne strekkene. For de forskjellige ikke-prissatte konsekvensene ønsker vi å kommentere;

- **Friluftsliv:** Ny veg over den sørlige delen av Bjellandsvannet må ikke ødelegge for adkomst til friluftslivsområdene ved Bjellandsvannet og Eikeråsheia, og turvegen langs vestsiden av Bjellandsvannet må bevares. Veggen vil føre til økt støy i det regionalt svært viktige friluftslivsområdet, og avbøtende tiltak som støydemping må prioriteres for å redusere de negative konsekvensene.
- **Hjortevilt:** Vilttrekkene 103 og 104 er allerede berørt av dagens E39, og her er det tilrettelagt med viltunderganger. Konsekvensutredningen konkluderer med at en utvidelse av veien og med samme type undergang kun gir en marginal forverring. Finnes det noen undersøkelser om hjortevilt bruker disse undergangene i dag, eller er dagens E39 allerede en barriere for



hjortevilt som ønsker å krysse her? I så fall bør man se på andre løsninger som gjør det mulig for hjortevilt å krysse der registrerte trekk er.

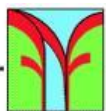
- Vannmiljø, fisk og andre ferskvannsarter: Tiltak må settes inn for å hindre at avrenning fra veg og fyllinger ikke forringer gyte- og oppvekstområder i de berørte lokalitetene Tarvannet, Fardalsbekken og utløpsbekken fra Bjellandsvann, spesielt i anleggsfasen, men også i driftsfasen.

Delstrekning 2 Lene-Jovann syd

På denne delstrekningen er det utarbeidet tre mulige korridorer med to mulige plasseringer av kryss. Alle korridorer planlegges lagt i dagen fram til området rundt Fårefjellet, der vegen går inn i tunnel.

For de forskjellige ikke-prissatte konsekvensene ønsker vi å kommentere;

- Friluftsliv: Den mest verdifulle lokaliteten for friluftsliv er i følge konsekvensutredningen området rundt Jovann, som betegnes som et markaområde. Både rød og grønn korridor på denne strekningen vil føre til større inngrep i dette området enn lilla korridor. Litleåna er også av verdi for friluftsliv. Avbøtende tiltak som støydemping må prioriteres for å redusere de negative konsekvensene.
- Naturtyper: Lokalitet med gammel fattig edelløvskog på Flaten vil bli berørt uansett om det blir kryss på Flaten eller ikke. Men med kryssløsning på Flaten vil ny lokalveg føre til store inngrep i svartorskogen ved Gulltjønn. Konsekvensutredningen konkluderer med at dette er en sjelden velutviklet flommarkskog i regionen, og vi ber om at man må finne en annen løsning for lokalveg dersom man velger et veialternativ med kryss på Flaten, slik at denne lokaliteten kan få stå i fred. Ved Herdal er det en lokalitet med gammel fattig edellauvskog i mosaikk med gammel lavlands-blandingsskog. Kjerneområdet i nordøst blir berørt av grønn korridor i den viktigste delen, mens rød korridor vil dele viktige deler i to og fører til fragmentering. Lilla korridor med kryss på Herland vil være det beste alternativet for de mest verdifulle naturtypelokalitetene.
- Hjortevilt: Vilttrekket 203 Grubbevannet nord og sør er det viktigste vilttrekket som berøres på strekningen. Dette trekket regnes for å ha regional verdi som knytter de kystnære beitene på halvøya mellom Rosfjorden og Grønsfjorden sammen med innlandsbeiter (Temarapport naturmangfold s.96). Alle alternativene vil bli en større barriere enn dagens E39 allerede er. Her må det settes inn avbøtende tiltak slik at hjortevilt kan følge dagens trekk, som en eller annen velfungerende løsning for viltpassering slik at trekk blir mulig, og at man ikke isolerer en gruppe individer på halvøya.
- Vannmiljø, fisk og andre ferskvannsarter: Alle alternativer vil berøre Herdalsbekken og Litleåna, men i varierende grad. Avrenning med finpartikler vil være negativt for gyte- og oppvekstområder for fisk, og endring av flomløp og endring i kantsoner kan gi negative konsekvenser på grunn av habitatendring for flere organismer. Litleåna er et anadromt vassdrag med elvemusling, og renner ut i Lygna (Lyngdalselva), som er et vernet vassdrag. Tiltak for å hindre avrenning må settes inn, samtidig som man minimerer inngrep i selve vannveiene.



Delstrekning 3 Jovann syd- Vallandsdalen

På denne delstrekningen er det utarbeidet to mulige korridorer. Lilla korridor kommer ut av tunnel ved Skiljetjønn og krysser mellom Skiljetjønn og Londalstjønn i bro. Så går den inn i ny tunnel, kommer ut nord for Kvelland, krysser Lygna i en ca 85 meter høy bro, før ny tunnel til øst for Vallandsdalen. Grønn korridor vil få en dagstrekning nord for Preststemmen mellom to tunneler, og vil krysse Lygna i en ca 80 meter høy bro sør for Kvelland før ny tunnel til Vallandsdalen, som kommer ut omtrent på samme sted som lilla korridor.

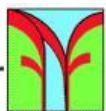
For de forskjellige ikke-prissatte konsekvensene ønsker vi å kommentere;

- Friluftsliv: Den mest verdifulle lokaliteten for friluftsliv er i følge konsekvensutredningen området rundt Jovann, som betegnes som et markaområde. Både lilla og grønn korridor på denne strekningen vil føre til inngrep. Lilla korridor vil passere gjennom området på bro som muliggjør å bevare turveiene i området. Grønn korridor vil virke som en barriere med en visuelt forstyrrende skjæring. Begge korridorer vil medføre støy i et verdifullt område for nærfriluftsliv. Avbøtende tiltak som støydemping må prioriteres for å redusere de negative konsekvensene.
- Naturtyper: Både lilla og grønn korridor vil berøre stor og variert edelløvskog på vestsiden av Lygna ved Kvelland. Lilla korridor vil berøre lokaliteten nord for Kvellandsfossen naturreservat, mens grønn korridor vil berøre en større del sør for naturreservatet. Konsekvensutredningen slår fast at anleggsfasen vil avgjøre hvor stor negativ konsekvens inngrepet vil få. Uansett er dette svært negativt for lokalitetene. Her må man ta store hensyn i anleggsfasen, spesielt dersom man velger grønn korridor slik at man bevarer mest mulig av det rike plantelivet på lokaliteten. Ved Vatland nord vil lokaliteten 51 med svartorskog bli ødelagt. Som avbøtende tiltak kan man spare svartorskog ved andre berørte lokaliteter, som for eksempel ved Gulltjønn.
- Hjortevilt: Vilttrekket 206 nord for Kvellandsfossen naturreservat vurderes til å ha liten verdi i konsekvensutredningen, men er det eneste registrerte trekket inn i lokaliteten. Lilla korridor vil komme i konflikt med dette trekket rett ved tunnelpåslaget, og det bør sees på om man ikke kan få en løsning som gjør det mulig for hjortevilt å passere her slik at man kan opprettholde trekket inn til lokaliteten.
- Vannmiljø, fisk og andre ferskvannsarter: For alle vegalternativer skal Lygna krysses på anadrom strekning med mellom 50 og 80 meter høy bro, og det forventes liten negativ konsekvens her. Det forutsetter at det tas forhåndsregler i anleggsfasen.

Delstrekning 4 Vallandsdalen-Vatlandstunnelen

På denne delstrekningen møtes grønn og lilla korridor i kryss på Røyskår. Møska og dagens E39 krysses i en 25 m høy bru og fortsetter opp dalen mot Høyland. Dreier så vest, og møter dagens E39 ved Iddelandsvannet og følger denne fram til Vatlandstunnelen. For de forskjellige ikke-prissatte konsekvensene ønsker vi å kommentere;

- Hjortevilt: Kryssløsningen på Røyskår vil bli en barriere for vilttrekk 207 over mot Åmland, og medfører beitetape. Konsekvensutredningen vurderer inngrepet så omfattende at det blir vanskelig å opprettholde trekket. Kan man flytte dette krysset noe, eller i det minste utforme en eller annen mulighet for passasje for hjortevilt? Veggen vil også bli en barriere for vilttrekk



212 fra Hellevannet mot Høyland. Her må det lages en miljøtunnel på stedet der villtrekket er slik at man kan ivareta dette trekket.

Delstrekning 5 Jovann syd-Vatlandstunnelen

Det er kun rød korridor som utgjør denne delstrekningen. Den vil krysse Lygna i en 50 m høy bru sør for Kvelland, før den går inn i ny tunnel som kommer ut ved Skoland. Møska vil krysses i en 15 m høy bru, og kryssløsning vil ligge rett nord for Skoland. Veggen vil så gå inn i ny tunnel som kommer ut ved Åmland i Dragedalen, og ny veg vil ligge i dagen oppover Dragedalen til vest for bebyggelsen på Tjomsland før en ny tunnel som fører til dagens E39. Her vil ny veg følge den eksisterende fram til Vatlandstunnelen. For de forskjellige ikke-prissatte konsekvensene ønsker vi å kommentere;

- Naturtypelokaliteter: Korridoren vil føre til store inngrep i viktige lokaliteter med stor verdi, for eksempel Skolandsvann øst med rik edellauvskog og rik barskog, og Møskedal øst med gammel rik edelløvskog med lind. Konsekvensutredningen slår fast at tiltaket vi føre til stor til meget stor negativ konsekvens, og derfor bør denne korridoren unngås.
- Hjortevilt: Veggen vil være en barriere for trekkene 212, 213 og 214, og man må legge inn en mulighet for hjortevilt til å passere på minst en av disse trekkrutene, fortrinnsvis 212 som vurderes til å ha større verdi enn de to andre.
- Vannmiljø, fisk og andre ferskvannarter: Lygna krysses på anadrom strekning med 50 m høy bro, og det forventes liten negativ konsekvens her. Det samme gjelder kryssingen av Møska. Det forutsetter at det tas forhåndsregler i anleggsfasen. Begge vassdragene er viktige for anadrome arter, samt ål, og avrenning av sedimenter kan få store negative konsekvenser. Veggen vil føre til store inngrep i Skurvåna som må legges om sørvest for Store Hægeland. Denne bekken er også viktig som gyteområde for laks og sjøørret, og derfor må man her hindre at sedimenter ødelegger gyteområdene, samtidig som man opparbeider nye gyteområder der bekken legges om. Det er risiko for å ikke nå miljømål iht.vannforskriften.

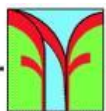
Anbefalt veialternativ

Statens vegvesen anbefaler alternativ 9 som følger felles korridor fra Fardal til Lene, lilla korridor fra Lene til Jovann syd med kryssløsning Herdal, grønn korridor fra Jovann syd til Vallandsdalen, og lilla korridor fra Vallandsdalen til Vatlandstunnelen.

Dette veialternativet med kryssløsning på Herdal, vil skåne den viktige naturtypelokaliteten ved Gulltjønn, men ødelegge deler av grenda Herdal. Videre vil dette veialternativet føre til at sørlig del av naturtypelokalitet på Kvelland vest blir delt i to og fragmentert. Kryss på Røyskår vil være svært vanskelig for registrert villtrekk mot Åmland. Det anbefalte veialternativet er rangert som nummer 3 for naturmangfold og som nummer 5 for friluftsliv.

Andre veialternativer, som 5,6,8 og 12 vil bli godtatt av Statens vegvesen dersom man heller velger en av dem. For naturmangfold er alternativ 8 rangert som det beste, mens for friluftsliv er alternativ 12 det beste.

Uansett alternativ vil vegutbyggingen føre til negative konsekvenser på grunn av nye inngrep i områder som ikke har vært berørt av den eksisterende E39. Viktige verdier er undersøkt, verdsatt og man har vurdert grad av konsekvens. Prisgitte og ikke-prisgitte verdier er satt opp mot hverandre, og man har landet på det alternativet som har den laveste prislappen. Våre interesser ligger på naturmangfold og friluftsliv, men vi ser at også andre verdier vil være viktige for valget som tas.



Vegen vil berøre enkeltpersoner og familier som mister hjemmet sitt, og flere grender står i fare for å endres for alltid.

Konklusjon

Vegutbyggingen vil føre til store inngrep og negative konsekvenser for naturmangfold og friluftsliv i planområdet. Ved en så stor utbygging, blir den samlede belastningen på naturmangfold og friluftsliv stor. Nye E39 skal i tillegg ha en vegstandard som fører til barriereeffekt og fragmentering. Derfor ber vi om at det legges vekt på ikke-prissatte konsekvenser som naturmangfold og friluftsliv ved valg av veialternativ, og at man strekker seg langt i å tilpasse seg terreng og legge til rette løsninger som kan virke avbøtende på konsekvensene for naturmangfold og friluftsliv. Vi ønsker et veialternativ som unngår at naturtypelokalitetene ved Gulltjønn, Kvelland og Møskedalen blir ødelagt, og som fører til minst mulig støy rundt friluftslivsområdene rundt Jovann, og at vilttrekk i størst mulig grad vil ivaretas på sitt naturlige sted. Anbefalt veialternativ 9, sammen med alternativ 5, 6 og 8 som er de andre alternativene vegvesenet kan gå med på, er også veialternativ vi kan akseptere dersom det settes fokus på å gjennomføre de nevnte tiltak.

Forum for natur og friluftsliv Agder

Camilla Moseid

Koordinator

for organisasjonene:

4H Vest-Agder

Agder botaniske forening

Naturvernforbundet Vest-Agder

NJFF Aust-Agder

Norsk zoologisk forening Sørlandsavdelingen