



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