



Mottakere:

E39LK@sweco.no

post@lyngdal.kommune.no

post@kvinesdal.kommune.no

Kristiansand, 17.12.2023

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

## Høringsuttalelse - forslag til reguleringsplan for E39 Lyngdal vest - Kvinesdal

### Offentlig ettersyn

#### Bakgrunn

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

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

#### Planens rekkevidde og fragmentering

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

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



## **Konsekvenser og tiltak**

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

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

### Tunnel som alternativ

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

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

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

### Omlegging av bekker

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

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

### Reetablering av vegetasjon

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

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

#### Ødeleggelse av naturbeitemarker og naturtypelokalitet

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

#### Skadereduserende tiltak for jordbruksområder

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

#### Fauna- og viltoverganger

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

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

#### Friluftsliv

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

#### Gjenbruk av eksisterende veiarealer

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

### Miljøkonsekvenser

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

### **Involvering og medvirkning**

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

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

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

Vennlig hilsen

**Forum for natur og friluftsliv Agder**  
Carina Reiersen Ausdal, Koordinator

Kopi til Agder fylkeskommune og Statsforvalteren i Agder