

Nye Veier

# ► Reguleringsplan for ny E39 Herdal-Røyskår

Virkningsnotat

Tema: Kulturarv

Oppdragsnr.: 5193185 Dokumentnr.: NO-REGPLAN-007 Versjon: e02 Dato: 2020-03-20



**Oppdragsgiver:** Nye Veier  
**Oppdragsgivers kontaktperson:** Thomas Kaaløy Jensen  
**Rådgiver:** Norconsult AS, Valkendorfs gate 6, NO-5012 Bergen  
**Oppdragsleder:** Terje Faanes  
**Fagansvarlig:** Ole-Magne Nøttveit  
**Andre nøkkelpersoner:** Heidi Handeland

| e02     | 2020-03-20 | Grunnlagsdokument til reguleringsplan | olnot      | hehan          | tefaa    |
|---------|------------|---------------------------------------|------------|----------------|----------|
| b01     | 2020-02-19 | Fagkontrollert                        | olnot      | hehan          | tefaa    |
| Versjon | Dato       | Beskrivelse                           | Utarbeidet | Fagkontrollert | Godkjent |

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult AS. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

## Innhold

|          |   |           |
|----------|---|-----------|
| <b>1</b> | <b>Bakgrunn for virkningsvurdering</b>          | <b>4</b>  |
| <b>2</b> | <b>Kortfattet beskrivelse av tiltaket</b>       | <b>4</b>  |
| <b>3</b> | <b>Metode og datagrunnlag</b>                   | <b>5</b>  |
| <b>4</b> | <b>Dagens situasjon</b>                         | <b>5</b>  |
| <b>5</b> | <b>Virkningsvurdering strekningsvis</b>         | <b>6</b>  |
| 6.1      | Kryss Herdal                                    | 6         |
| 6.1.1    | <i>Hovedfunn fra KU</i>                         | 6         |
| 6.1.2    | <i>Virkningsvurdering</i>                       | 9         |
| 6.2      | Lygna bru med tilførselsveger                   | 10        |
| 6.2.1    | <i>Hovedfunn fra KDP KU</i>                     | 10        |
| 6.2.2    | <i>Virkningsvurdering</i>                       | 12        |
| 6.3      | Strekning Vatlandsdalen – kryss Røyskår         | 12        |
| 6.3.1    | <i>Hovedfunn fra KDP KU</i>                     | 12        |
| 6.3.2    | <i>Virkningsvurdering</i>                       | 14        |
| <b>7</b> | <b>Samlet vurdering</b>                         | <b>14</b> |
| <b>8</b> | <b>Anleggsfasen</b>                             | <b>15</b> |
| <b>9</b> | <b>Avbøtende tiltak og innspill til YM-plan</b> | <b>15</b> |
|          | <b>Kilder</b>                                   | <b>15</b> |

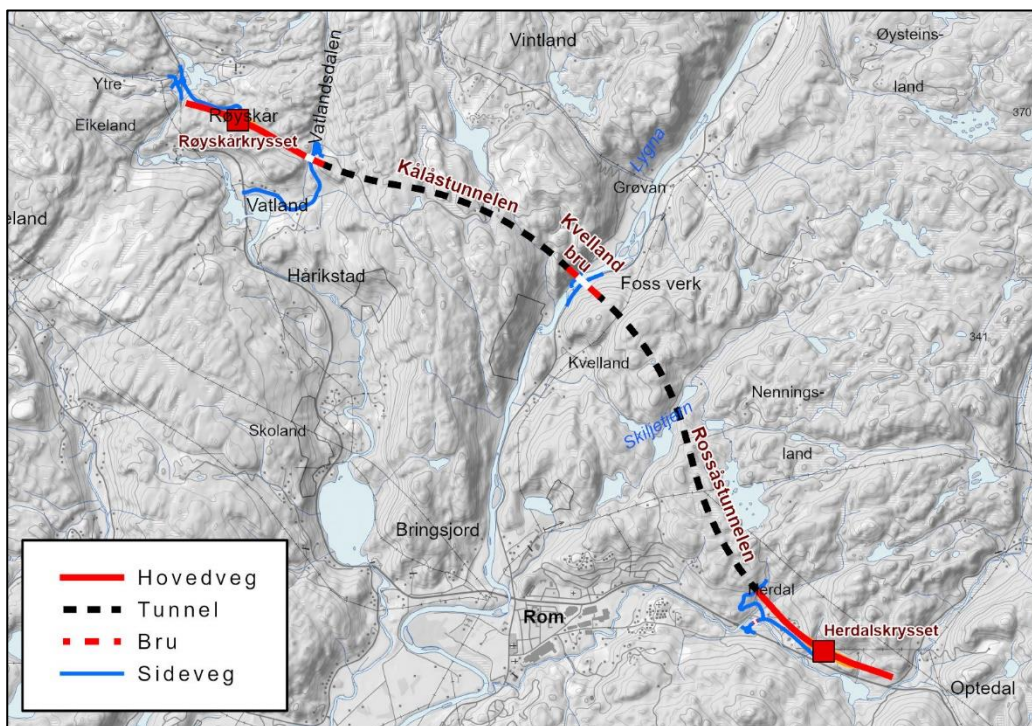


## 1 Bakgrunn for virkningsvurdering

Dette notatet er en kvalitativ vurdering av virkningene av tiltaket som ligger til grunn for reguleringsplanen sammenliknet med vurderingene som er gjort i KDP E39 Fardal – Vatlandstunnelen (2016), eventuelt områdereguleringsplan (ORP) for E39 Mandal – Lyngdal øst, der denne overlapper KDP.

## 2 Kortfattet beskrivelse av tiltaket

Reguleringsplan for E39 Herdal Røyskår skal legge til rette for bygging ny E39 forbi Lyngdal fra et punkt like vest for dagens kryss mellom E39 og Fv 4062 Opsalveien til området der dagens E39 møter lokalvegen Vestre Høylandsvei like vest for Røyskårvatn ca 9 km vest for Rom. Veggen planlegges som firefelts veg dimensjonert for fartsgrense 120 km/t. Det skal etableres to kryss, Herdalskrysset i øst og Røyskårkrysset i vest. For store deler av strekningen skal E39 legges i to tunneler, Rossåstunnelen mellom Herdal og Lygna og Kålastunnelen mellom Lygna og Vintlandsveien sør for Røyskår. Mellom disse tunnelene skal ny E39 gå i en høy bru, Kvelland bru, over Lygna like nord for dagens Grøvan bru mellom Kvelland og Foss verk.



Figur 2-1: Oversiktskart over tiltaket

Kryssområdene etableres som toplanskryss med alle svingebevegelser og tilførselsveg til eksisterende vegnett, dagens E39. Ved kryssene skal det etableres innfartsparkering kollektivtilbud og gang-sykkeltilførsel langs tilførselsvegen.

Reguleringsplanen legger også opp til å bruke overskuddsmasser til landskapstilpasning, nytt jordbruksareal og hensyn til vilt m.m. Derfor legger reguleringsplanen opp til etablering av større fyllinger i dalføret nord for Rossåstunnelen sitt østre tunnelpåkugg der det legges opp til mulig nydyrkingsareal og langs dagsonen mellom Vintlandsveien og Røyskårkrysset der reguleringsplanen krever landskapsforming med sikte på å ivareta viltets mulighet for å trekke på tvers av tiltaket.

Reguleringsplanen legger opp til at det kan etableres et tverrslag i Rossåsen tunnel mot Foss verk der det kan etableres et midlertidig rigg-, anleggs- og deponiområde. Slike midlertidige anleggsområder og anleggsveier forutsettes tilbakeført og beplantet der disse ligger i LNF områder. Ved Foss verk og Herdal er det noen slike arealer som har næringsformål som etterbruk.

For mer omfattende beskrivelse av tiltaket henvises det til planbeskrivelsen eller fagrapport for veg.

På grunn av tiltakets utforming er virkningsvurderingen delt i tre områder:

- Herdal,
- Lygna og Foss verk
- Vatlandsdalen til Røyskår

### 3 Metode og datagrunnlag

Kulturarv er utredet etter Statens vegvesens håndbok V712 – Konsekvensutredning i KDP og ORP. Kort forklart innebærer metoden å verdisette delområder eller kulturmiljøer etter veiledende kriterier i håndboken, både generelle og fagspesifikke. Deretter blir tiltakets omfang eller påvirkning vurdert for de ulike delområdene. Sammenstilt i håndbokens konsekvensmatrise gir dette en konsekvens for et tiltak, eller ulike alternativer av et tiltak.

Utredning for KDP ble utført i 2016. Håndboken ble revidert i 2018, blant annet ble en ny verdiklasse innført, mens «halve» karakterer i verdi- og konsekvenssetting ikke lenger benyttes. ORP ble fullført i 2019, men med egne tilpasninger av metoden. For området som her behandles er det delt inn i både kulturmiljø og kulturlandskap. Konsekvens er imidlertid angitt på delområdenivå, tilpasset prosjektets fem delstrekninger. Påvirkning og konsekvens for de enkelte delområdene innenfor disse landskapene er ikke angitt i videre detalj.

En virkningsvurdering basert på direkte sammenligning med de to planene er derfor vanskelig å gjennomføre på en konsistent måte.

Imidlertid er kunnskapsgrunnlaget fra disse to utredningene vurdert som tilstrekkelig for å vurdere virkningene av tiltaket, men på grunn av de metodiske forskjellene nevnt over må denne vurderingen nødvendigvis være noe basert på faglig skjønn.

Vest-Agder fylkeskommune har i løpet av 2019 gjennomført arkeologiske registreringer fra øst til og med Lygna. Det foreligger altså ikke nye arkeologiske registreringer for strekningen Vatlandsdalen – Kryss Røyskår. Funnpotensialet i dette området vurderes generelt å være lavt, enkelte steder middels.

### 4 Dagens situasjon

Lyngdal er en tradisjonell landbrukskommune, planområdet går imidlertid utenom de eldste og beste jordbruksområdene. Berørte gårder er gjerne ryddet relativt sent, og svarer da til 16-1700 tallets beskrivelser av tungvunnen jord i skattelistene. Innenfor planområdet er det funn fra steinalder, og fra jernalderen da jordbruket var etablert. Hellere har de vært brukt i alle perioder av forhistorien. Sør i planområdet er det en rekke spor av ferdsel, fra jernalderens hulveger via de eldste postvegene fra 1600-tallet og utviklingen opp til moderne tid. Generelt finner man flest og eldst kulturminner sør i planområdet med de beste jordbruksområdene, og færre i nordre del av planområdet som er mer marginalt.

## 5 Virkningsvurdering strekningsvis

### 6.1 Kryss Herdal

#### 6.1.1 Hovedfunn fra KU

For delstrekningen Optedal bro til Herdal (Kryss Herdal) tas det utgangspunkt i KU ORP.

«Landskapet er preget av jordbruksdrift og dagens E39. Det er registrert ulike tidsfaser av eldre veifar gjennom hele område. De registrerte tunmiljøene ligger både i dalbunnen og i dalsidene. Det er også registrert flere hellere. Kulturlandskapet har kulturmiljø som er tydelig forbundet med eldre veifar, og har bevart lesbarhet og helhetlig kontekst med stor regional betydning.»

I vurdering av konsekvens skrives det at alternativet mellom Optedal bro og Herdal vil fysisk skade Postveien (KM62), og skade kulturmiljøene på Raunesteinslia (KM64) og Herdal (KM65). Alternativet er vurdert til stor negativ konsekvens (- - -), men dette gjelder samlet for en lengre strekning, fra Lene i øst.

KU ORP tar høyde for at det kan anlegges kryss langs hovedlinjen, men behandler ikke konkrete plasseringer.

KU KDP påpeker imidlertid at plassering av kryss på Herdal eller Flaten er avgjørende for utmåling av konsekvens. Ved kryss på Herdal er linjen vurdert til stor negativ konsekvens (- - -). KDP KU har for øvrig noenlunde sammenfallende verdiområder, men med noe annen avgrensning. Her er Herdal bru skilt ut som eget miljø, ikke inkludert med bebyggelsen på Herdal.

Skadeforebyggende tiltak er kort beskrevet på et generelt nivå, og ikke for noen av de her nevnte delområdene.

Tabell 5-1 Kulturmiljø som vist i Fagrapport kulturarv, KU ORP (noe forkortet)

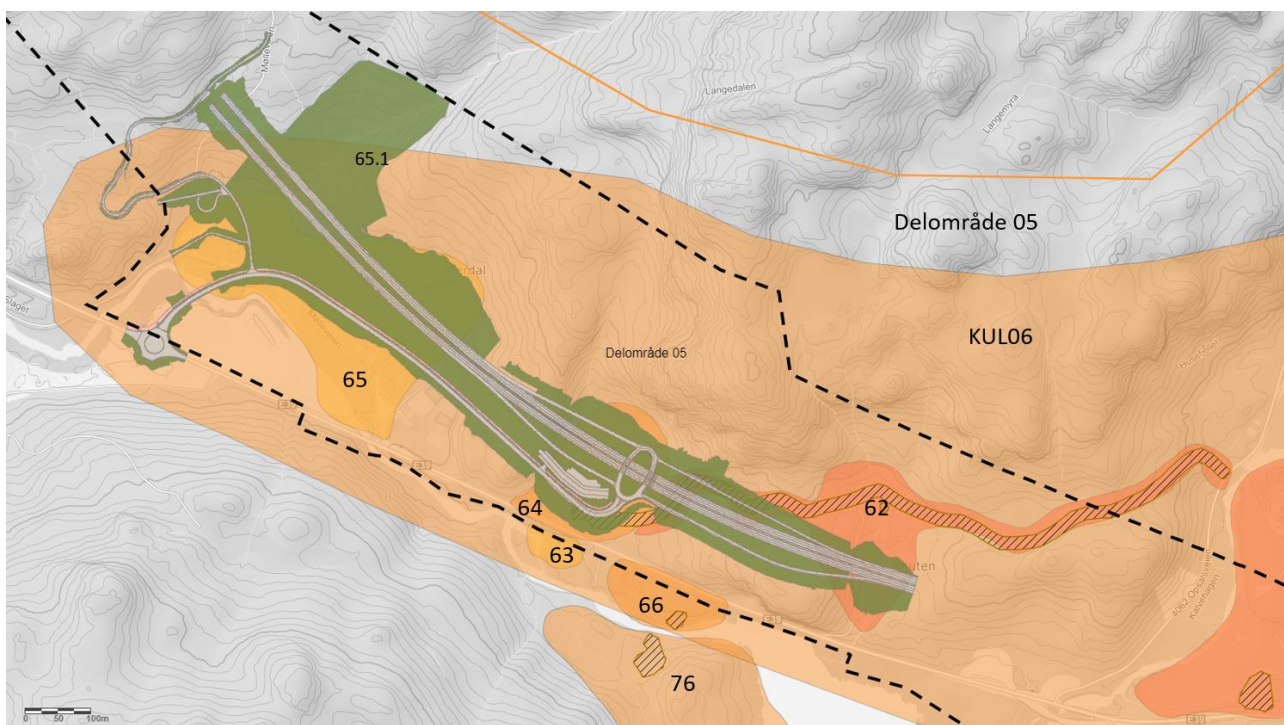
| Kulturmiljø | Navn           | Verdibegrunnelse  | Verdi                       |
|-------------|----------------|---|-----------------------------|
| 62          | Postveien      | Postveien som ridevei, 1653-1793, trolig eldre hulveg. Gjennom tunet på gården Knuden, med rester av en kavelbru er fredet (ID 244274). Miljøet har regional/nasjonal kulturhistorisk verdi.<br>ID 3434: Vandrerute/& hulvei. Fredet.<br>ID 13198: Mulig gravhaug. Uavklart vernestatus.    | Stor                        |
| 63          | Herdal mølle   | Teknisk-/industrielt minne. Mølla var i drift fra 1890- til 1940-årene. Tuften er fremdeles synlig.<br>ID 117957: Teknisk/ industrielt minne, tuft etter mølle. Ikke fredet.  | Noe                         |
| 64          | Raunesteinslia | Tunmiljø. Gårdstun der en av bygningene er datert andre halvdel av 1800-tallet. Her ender veitraséen for Postveien (KM62). Tidligere lå det også en runestein i lia ovenfor tunet med tradisjoner bundet til Olavsmysten.<br>ID 3434: Vandrerute/hulvei. Fredet.                            | Middels                     |
| 65          | Herdal         | Tunmiljø/ grend der to av bygningene er datert eldre enn 1850 og et datert andre halvdel av 1800-tallet. Miljøet har regional kunnskaps-, opplevelses- og bruksverdi. De eldste bygningene har også arkitekturhistorisk egenverdi.<br>ID 117960: Steinhvelvsbro/veianlegg i bruk 1850-1932. | Middels i tekst, noe i kart |

|                   |                         |   |                              |
|-------------------|-------------------------|---|------------------------------|
|                   |                         | 65.1: Bjørn-Helleren. Bosetnings/ aktivitetsområde, heller. Ligger i utmarka nær tunet på Herdal (KM65) Helleren er nyregistrert i § 9-registreringene i 2018. ID 244393 ikke fredet  | Noe                          |
| 66                | Støyden                 | Veianlegg og heller på neset/utløpet til Gulltjørn. Miljøet har stor tidsdybde. Selv om veien har moderne datering, følger den trolig et eldre veifar. ID 178532: Veianlegg. Postveien som kjørevei i bruk 1832-1977. Ikke fredet. ID 244278: Nyregistrert heller etter § 9-registreringene i 2018. Datert til steinalder. Automatisk freda.  | Noe                          |
| 76                | Gullsletta              | Bosetnings-/aktivitetsområde. Her er gjort nyregistrering av automatisk fredet bosetningsområde i 2018, både heller og en rekke kullgroper. Det er også gjort registreringer av ikke-fredete dyrkingsspor ID 222545, 222544   | Stor i tekst, middels i kart |
| Kulturlandskap 06 | KUL06                   | Kulturlandskapet har kulturmiljø som er tydelig forbundet med eldre veifar, og har bevart lesbarhet og helhetlig kontekst med stor regional betydning.  | Middels                      |
| Delområde 05      | Fra Lenefjorden til Rom | Delområdet strekker seg fra fjorden og opp til Optedal før den skrår nedover igjen til Lyngdal. Del-området er preget av et stort spekter av kulturmiljø med en lang rekke kulturminnearter fra steinalder frem til nyere tid. Tunområdene har til dels stor tidsdybde og representerer både storgårder, grender og mer marginale småbruk. Til tross for påvirkning av moderne infrastruktur og bebyggelse er kulturmiljøene godt lesbare og har bevart sin kontekst og sammenheng til hverandre. | Middels                      |





Figur 5-1 Kryss Herdal med kulturminner markert. Fredede kulturminner er markert med brun farge, andre kulturminner med lys rosa



Figur 5-2 Kryss Herdal med verdiområder fra KU ORP, Fagrapport kulturarv



## 6.1.2 Virkningsvurdering

Fra sørøst (ny bro over Optedal), er den største konflikten knyttet til fredet del av postvegen (ID 3434). Den gamle postgården Gullknuden er en sentral del av dette kulturmiljøet. Den vestligste delen av Postvegen vil bli ødelagt, og miljøet rundt Gullknuden vil få svært sterk barrierevirkning av veganlegget, men sentrale verdier vil bli bevart. For Gullknuden fremstår regulert løsning som svakt forbedret fra områdereguleringsplan siden veglinje og kryss er skjøvet noe sørover, men må i hovedtrekk vurderes som lik virkning. (I reguleringsarbeidet har det vært oppe flere løsninger som ville hatt verre virkning for Gullknuden). Dette gir noe bedre muligheter for avbøtende tiltak for dette miljøet.

Selve rundkjøringen så godt som dekker kulturmiljø 64, Raunesteinslia, hvor bevart del av postvegen (ID 85711) ender. Dette kulturlandskapet med en rekke steingarder vil bli ødelagt. Nåværende løsning dekker mer av arealet enn løsning i områdeplan, og fremstår som mer negativ enn ORP, men er likevel ikke vesensforskjellig. Også denne løsningen ville splitte opp miljøet på en slik måte at det ville vært ødelagt, selv om en da trolig kunne beholdt en bygning.

Kulturmiljø 65, Herdal, vil i stor grad bli ødelagt. Området er vurdert til lav eller middels verdi. Nåværende løsning dekker mer av arealet enn løsning i områdeplan, men er heller ikke vesensforskjellig fra ORP. Konflikte med dette området er ikke vurdert i ORP utover å skrive at det vil skades. Herdal bro, et viktig enkeltlement i dette miljøet, vil imidlertid bli bevart

Løsningen vil ha større nærhet til miljøene sør for dagens E39 (KM63, KM 66, KM 76) uten at disse blir direkte berørt. Dette vurderes ikke ha vesentlig virkning.

Samlet sett er planlagt tiltak i mer direkte konflikt med delområdene Herdal og Raunesteinslia. Dette er imidlertid ikke utslagsgivende, siden miljøene likevel vil bli så sterkt reduserte av tiltak av denne størrelsen.

Planlagt tiltak vil ikke ha vesentlig forskjell fra konsekvens angitt i tidligere utredninger (stor negativ).

Med tanke på skadeforebyggende tiltak bør det legges vekt på terrengbearbeiding og beplantning hvor veien vil gå på fylling nedenfor Gullknuden. Herdal bro er et viktig, men på mange måter selvstendig element i kulturmiljøet på Herdal.



Figur 5-3 Knuden, eller Gullknuden. Sentrale verdier vil bli bevart, men miljøet blir sterkt redusert med veganlegg i forkant



Figur 5-4 Til venstre den gamle postvegen (ID 3434) vest for Gullknuden. til høyre Herdal bro

## 6.2 Lygna bru med tilførselsveger

### 6.2.1 Hovedfunn fra KDP KU

For delstrekningen Lygna bru tas det utgangspunkt i KDP KU. Denne påpeker flere kulturmiljøer rundt Lygna i dette området.

Tabell 5-2 Kulturmiljø som vist i KDP KU, Temarapport Kulturmiljø

| Kulturmiljø | Navn           | Verdibegrunnelse  | Verdi             |
|-------------|----------------|---|-------------------|
| 31          | Lyngdalsveien  | Vegminner, representativt og vanlig forekommende  | Liten til middels |
| 33          | Kvelland       | Gårdsmiljø, sjeldent, gamle bygninger   | Stor              |
| 52          | Eigelandsdalen | Ødegårdsanlegg, vanlig forekommende (Kulturmiljøet er markert ved siden av kulturminnene) | Liten             |
| 53          | Grimshammer    | Gårdsmiljø, vanlig forekommende   | Liten             |
| 54          | Lille Hægeland | Gårdsmiljø, vanlig forekommende   | Liten             |

KDP KU vurderer at ingen av miljøene blir berørt.





## 6.2.2 Virkningsvurdering

Som vurdert i KDP KU blir ingen av lokalitetene berørt av bru her. KDP KU tar ikke hensyn til indirekte konsekvens gjennom visuell påvirkning som kan redusere historisk lesbarhet av kulturmiljøene. Ny bru vil slik sett påvirke miljø 53 Grimshammer og miljø 31, Lyngdalsveien, men bare i liten grad. Dette er miljøer vurdert til lave verdier, og den visuelle påvirkningen vurderes å være lite viktig, ubetydelig for Grimshammars del.

Det vil også være noe negativ visuell påvirkning for den nylig påviste steinalderboplassen ved den tilrettelagte fiskeplassen ved Lygna. Denne boplassen har svært lav opplevelsesverdi og historisk lesbarhet, og påvirkning fra ny bro vil derfor være ubetydelig.

Det er få skadebegrensende tiltak å gjennomføre her, utover å sikre at kulturminneverdiene forblir urørte.



Figur 5-7 Lokalitet fra steinalder påvist i 2019, like til høyre for tilrettelagt veg i bildet. Moderne tiltak innenfor området gjør at det er lite igjen av det opprinnelige landskapet

## 6.3 Strekning Vatlandsdalen – kryss Røyskår

### 6.3.1 Hovedfunn fra KDP KU

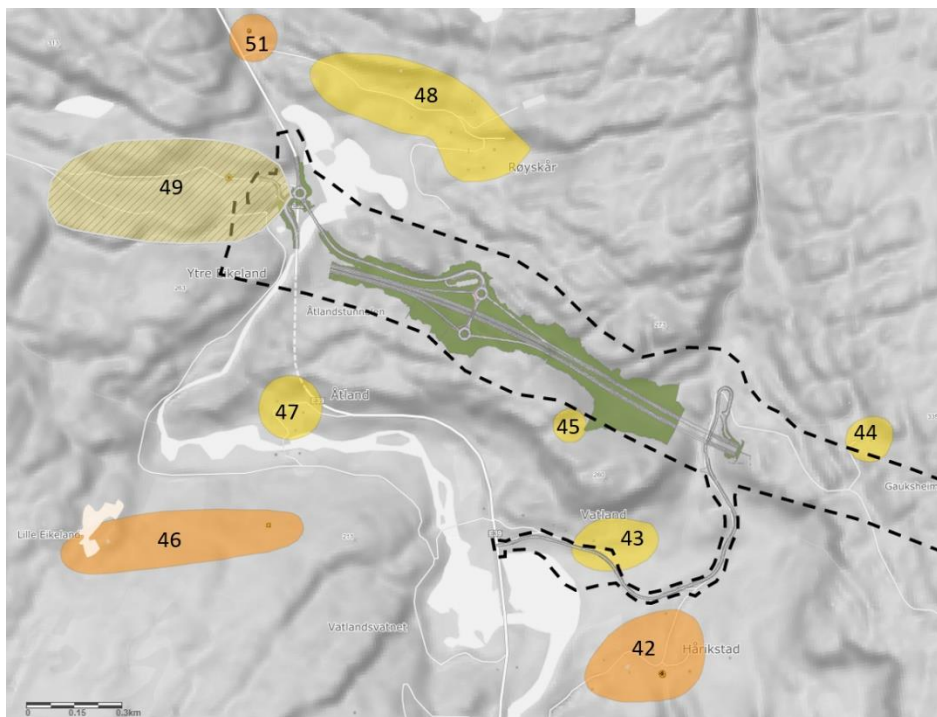
For delstrekningen Vatlandstunnelen – kryss Røyskår tas det utgangspunkt i KDP KU. Denne påpeker flere kulturmiljøer i området.



Tabell 5-3 Kulturmiljø som vist i KDP KU, Temarapport Kulturmiljø

| Kulturmiljø | Navn            |  | Verdi             |
|-------------|-----------------|--|-------------------|
| 42          | Hårgstad        | Gårdsmiljø og gravhaug. Representativt, autentisk, tidsdybde   | Middels           |
| 43          | Vatland         | Gårdsmiljø<br>Vanlig forekommende  | Liten             |
| 44          | Gauksheim       | Gårdsmiljø<br>Vanlig forekommende, til nedfalls  | Liten             |
| 45          | Utkårstien      | Heller<br>Vanlig forekommende  | Liten             |
| 46          | Lille Eikeland  | Ødegårdsanlegg<br>Representativt, fredet   | Middels           |
| 47          | Åtland          | Gårdsmiljø<br>Vanlig forekommende, ombygd/modernisert  | Liten             |
| 48          | Røyskår         | Gårdsmiljø Vanlig forekommende   | Liten             |
| 49          | Vestre Eikeland | Gårdsmiljø og heller og steinhellebru<br>Representativt, inneholder bygninger av kulturhistorisk betydning. Helleren er vanlig forekommende. | Liten /middels nb |
| 51          | Mjåvann         | Fangstplass<br>Representativ og sjelden  | Middels           |

Kun delområde 49 vurderes berørt, og det mest da av strekningen Røyskår – Vatlandstunnelen, med middels negativ konsekvens. Dette tiltaket slutter ved krysset og konflikten med dette kulturmiljøet vil komme i en senere byggefase.



Figur 5-8 Strekning Vatlandsdalen – kryss Røyskår, samt kulturmiljøverdier fra KDP KU Temarapport Kulturmiljø

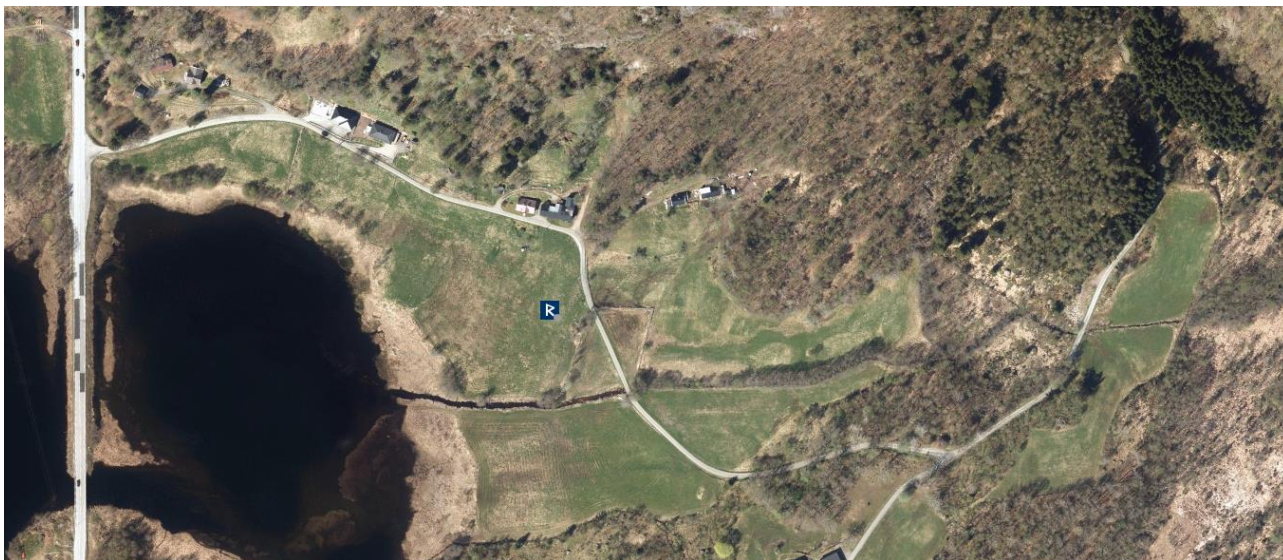
### 6.3.2 Virkningsvurdering

Som vurdert i KDP KU blir ingen av lokalitetene berørt av tiltaket på denne strekningen, utover delområde 49. Imidlertid vil disse konsekvensene komme i en senere byggefase, nå skal tiltaket stoppe ved påkobling til dagens E39. Dette påvirker delområde 49 i bare liten grad.

Tiltaket innebærer også utbedring av tilførselsveg gjennom delområde 43, Vatland. Den nye veggen vil få nærføring til Nykkehauen. Dette er et kulturminne med uavklart vernestatus. Hvis det viser seg at dette er en gravhaug vil tiltaket ha en noe negativ virkning. Det er også andre kulturelementer i dette miljøet, som steingarder og kantsatt bekk.

KU tar ikke hensyn til indirekte konsekvens gjennom visuell påvirkning som kan redusere historisk lesbarhet av kulturmiljøene. Tiltaket vil være synlig fra delområde 48, et vanlig forekommende gårdsmiljø. Dette er miljøer med lave verdier, og den visuelle påvirkningen vurderes å være mindre viktig. En større veg gjennom miljø 43 Vatland vil også være en uheldig virkning for bygningsmiljøet her.

Det er få skadebegrensende tiltak å gjennomføre her, utover å sikre at kulturminneverdiene forblir urørte.



Figur 5-9 Vatland, uavklart gravhaug markert

## 7 Samlet vurdering

I tidligere vurderinger er tiltaket vurdert til stor negativ konsekvens ved kryss Herdal. Dette vurderes ikke endret slik tiltaket nå er planlagt. Det planlagte tiltaket er noe verre for enkelte miljø av lavere verdi, ved Raunesteinslia og Herdal. Dette utjevnes til dels ved noe bedre tilpasning til området med høyest verdi, den automatisk fredede postvegen og miljøet ved Gullknuden gård.

Ved Lygna bru og strekningen Vatlandsdalen og Kryss Røyskår medfører tiltaket noe visuell forstyrrelse for enkelte miljøer av lavere verdi. Dette er ikke vurdert i KDP KU, og kan slik sett ikke sies å være en forverring.

Vegen er nå vurdert på et mer detaljert nivå enn i tidligere overordnede konsekvensutredninger. Dermed har det latt seg gjøre å påvise mer spesifikke konflikter. Disse endrer imidlertid ikke konsekvensgrad fra tidligere vurderinger, og anses ikke være en forverring.

## 8 Anleggsfasen

Generelt vil anleggsfase medføre støy, støv og visuell forstyrrelse som kan redusere historisk lesbarhet av kulturminner og kulturmiljø midlertidig.

Hvis anleggsfase medfører arealkonflikt med kulturminner, vil dette som regel medføre permanent skade og må regnes som negativ konsekvens av tiltaket også utover anleggsfase.

Innenfor planområdet bør automatisk fredete kulturminner, eventuelt også kulturminner med uavklart vernestatus markeres og sikres fysisk, som ved inngjerding.

## 9 Avbøtende tiltak og innspill til YM-plan

Innenfor planområdet bør automatisk fredete kulturminner, eventuelt også kulturminner med uavklart vernestatus markeres og sikres fysisk, som ved inngjerding.

Avbøtende tiltak foran Gullknuden vil være å begrense barrierevirkningen fra veganlegget mest mulig. Deler av veganlegget vil skjules av skjæring, resterende veg ligger på fylling hvor man bør legge vekt på god terrengtilpasning og beplantning med stedegen vegetasjon. Om dette ikke støyskjermes bør i alle fall vegetasjonen kunne minske opplevelsen av trafikk fra tunet.

Herdal bro er et viktig, men på mange måter selvstendig element i kulturmiljøet på Herdal. Det jordbruksstilnyttede bygningsmiljøet og kulturlandskapet vil her gå tapt, men det kan tilrettelegges rundt broen slik at en her vil kunne lese landskapets samferdselshistoriske utvikling.

Nykkehaugen på Vatland bør avklares ettersom denne er markert som uavklart i Askeladden. Hvis denne viser seg å være et reelt kulturminne bør den sikres i anleggsfase, og tilførselsvegen som vil gå nord og øst om haugen bør tilpasses best mulig. Tilførselsvegen er et mindre tiltak enn selve E39, og har dermed bedre muligheter for tilpasning. Kulturmiljøet på Vatland har steingarder og kantsatt bekkefar. Slike elementer bør i størst mulig grad søkes bevart.

## Kilder

Nye veier 2019: KU Fagrapport: Kulturarv. Områderegulering med konsekvensutredning for E39 Mandal – Lyngdal øst

Statens vegvesen 2016: Temarapport Kulturmiljø. E39 Vigeland – Lyngdal vest. Kommunedelplan med konsekvensutredning

Riksantikvarens kartdatabase, Askeladden <https://askeladden.ra.no/>