



Dato 30. august 2021  
Saksnr.: PLAN-20/05832-30  
Saksbehandler Jøran Syversen  
Godkjent av Eirik Heddeland Martens  
Venke Moe

**Saksgang**

By- og stedsutviklingsutvalget

**Møtedato**

16.09.2021

**1580 Detaljregulering, E 39 - Ytre Ringvei fastsettelse av planprogram.**

Forslag til vedtak:

[By- og stedsutviklingsutvalget fastsetter planprogram for detaljregulering, E 39 – Ytre Ringvei, sist datert 23.08.2021.](#)

**Sammendrag**

Lovverket stiller krav om konsekvensutredning (KU) ved utarbeiding av reguleringsplaner av en viss størrelse, kostnad eller formål. Hensikten er å sikre at hensynet til miljø og samfunn blir vurdert i planprosessen.

Et planprogram er en plan for hvordan reguleringsplanen skal lages, hva som skal utredes og hvordan prosessen skal legges opp.

Denne saken gjelder fastsetting av planprogram for reguleringsplan ny E 39 – Ytre Ringvei som gjelder strekningen fra Vige til Grauthelleren. Ny motorvei for E 18/E 39, Vige - Volleberg er konsekvensutredet i vedtatt kommunedelplan for Ytre Ringvei. Vedtatt kommunedelplan for «E 18/E 39 Ytre ringveg, Vige – Volleberg», har en trasé mellom Vige og Grauthelleren som hittil ikke er prioritert på grunn av lav samfunnsøkonomisk lønnsomhet. I detaljreguleringsplanen skal Nye Veier optimalisere løsningene fra kommunedelplanen, blant annet med tanke på å redusere utbyggingskostnader og bedre den samfunnsøkonomiske lønnsomheten. Målet er å få tiltaket prioritert for utbygging.

Veitraseen og kryssene det skal arbeides med i reguleringsplanarbeidet avviker noe fra det som ble vedtatt i kommunedelplanen. Avvikene fra kommunedelplanen medfører at det må utføres supplerende konsekvensutredning for planlagte tiltak som omfattes av KU-forskriften.



*Varslingsgrense (sort yttergrense) for reguleringsarbeidet. Sort stiptet linje viser veitrasé i tunnel. Områder markert med rødt viser der tiltaket vil berøre på eller over bakken.*

Ytre Ringvei vil gi bedre og mer forutsigbar fremkommelighet for både privat- og næringstrafikk. Ringveien vil skille lokal- og gjennomgangstrafikk slik at man får en betydelig forbedret hovedfartsåre under normal trafikkavvikling, i tillegg til alternativer og forbedret samfunnssikkerhet ved særskilte situasjoner, ulykker, vedlikehold, etc.

Målet med planprogrammet er å utarbeide et kunnskapsgrunnlag slik at konsekvensene av Ytre Ringvei blir tilstrekkelig opplyst for beslutningstagerne.

Sentrale problemstillinger er bl.a. dagsone i Vigje og på Dalane som berører boliger/boligområder i nærheten. Massehåndtering med et stort overskudd av steinmasser etter tunneldriving er også en sentral problemstilling som skal løses.

Plan- og bygningssjefens mener planprogrammet er dekkende for de forhold som Ytre Ringvei medfører av behov for å belyse. Planprogrammet anbefales fastsatt.

Venke Moe  
Plan- og bygningssjef  
Sign.

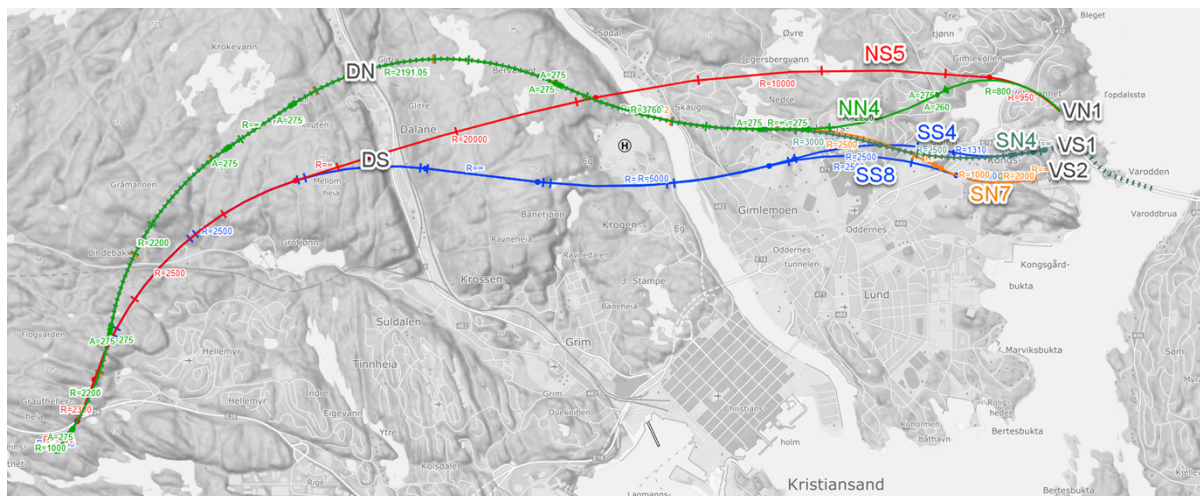
Eirik Heddeland Martens  
Planleder  
Sign.

*Dokumentet er elektronisk godkjent og har ingen signatur*

- Vedlegg**
- Planprogram, datert 23.08.2021
- Oppsummering av merknader, datert 02.07.2021
- Silingsnotat, datert 02.07.2021

## BAKGRUNN FOR SAKEN

Nye Veier AS er tiltakshaver og skal i samarbeid med Norconsult AS utarbeide detaljregulering for ny firefelts E 39 fra Vige til Grauthelleren i Kristiansand kommune. Hensikten med planarbeidet er å etablere Ytre Ringvei mellom Vige og Grauthelleren. Planprogrammet er første ledd i utarbeidelsen av detaljreguleringen for E 39 Ytre Ringvei.



Oversiktsfigur over alternative tunneltraseer og tilhørende kryssløsninger som er omtalt og vurdert i silingsnotatet.

Planforslaget starter i øst ved Vige etter Varoddbroa. Her går veien inn i tunnel og kommer ut i dagen ved Dalane. Den går så videre i tunnel og kommer ut i dagen ved Grauthelleren. I Grauthellerkrysset kobles ny E 39, som er under etablering og ny E 18 sammen. Traseen i detaljreguleringen for E 39 Ytre Ringvei avviker fra vedtatt kommunedelplan for E 18/E 39 Ytre Ringveg, Vige–Volleberg. Begrunnelser for dette, samt gjennomgang av vurderte traseer kan leses mer om i slingsnotatet (vedlegg 3), samt i kapittel 5 i planprogrammet.

Optimalisering av veitraseen har sett på muligheten av å øke samfunnsnytteten og det alternativet som nå skal konsekvensutredes har potensial til å være mer samfunnsøkonomisk lønnsom enn kommunedelplan alternativet.

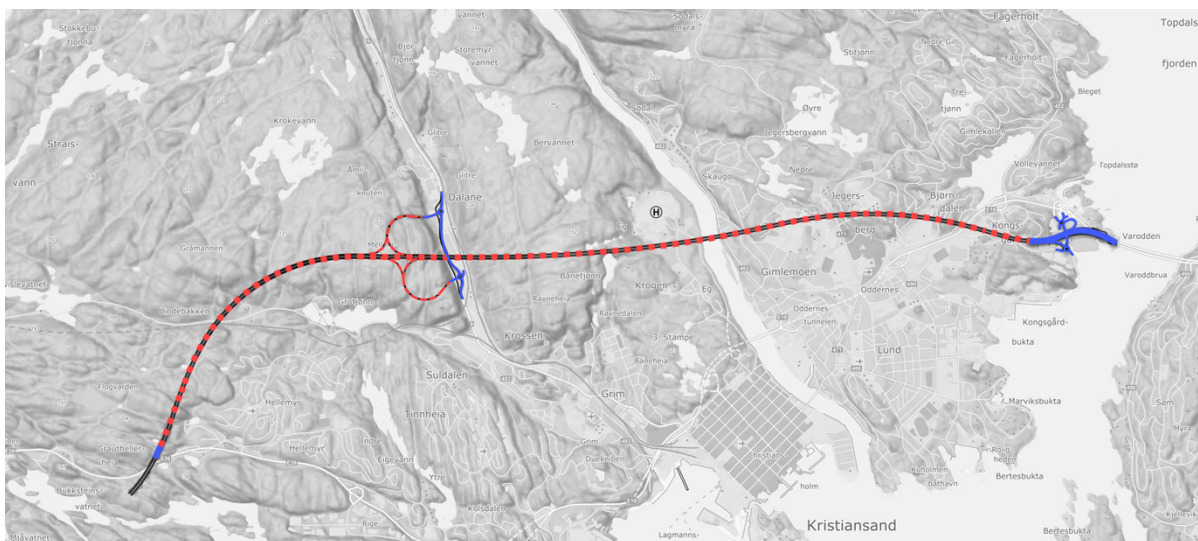
I prosessen forrut for traseevalget er det søkt etter løsninger med høy arealutnyttelse, tilstrekkelig kapasitet, lavere klimagassutslipp og begrensede negative virkninger for omgivelser og miljø. Bærekraft er en del av flere av kriteriene for valg.

### Planprogrammet

Målet med planprogrammet er å utarbeide et kunnskapsgrunnlag slik at konsekvensene av ny E 39, Ytre Ringvei blir tilstrekkelig opplyst for beslutningstagerne. Reguleringsplanarbeidet baserer seg på vedtatt kommunedelplan med konsekvensutredning for E 18/E 39 Ytre Ringveg Vige – Volleberg. Vurdering av om det er krav til konsekvensutredning etter § 6 b) beror på om konsekvensutredningen i kommunedelplanen er dekkende for reguleringsplanen.

Veitraseen og kryssene i reguleringsplanarbeidet avviker, som sagt, noe fra det som ble vedtatt i kommunedelplanen. Se beskrivelse i kapittel 1.1. i planprogrammet. Avvikene fra kommunedelplanen medfører at det må utføres supplerende konsekvensutredning for planlagte tiltak som omfattes av KU-forskriftens vedlegg I. Oppsummert betyr dette at konsekvensutredningen fra kommunedelplanen i alle hovedsaka kan videreføres, men utredningene må oppdateres slik at virkningene av justert veitrasé og kryssløsninger er tilstrekkelig vurdert. Utredningene som er knyttet til verdi og kunnskap om dagens situasjon kan i stor grad gjenbrukes. Det er påvirkningen som følger av tiltakene må oppdateres.

Ettersom Ytre Ringvei i stor grad blir liggende i tunnel, er det forventet at tiltaket genererer et stort masseoverskudd. Masseoverskuddet vil bli vesentlig større enn 50 000 m<sup>3</sup> masse. Massehåndtering ble ikke konsekvensutredet i forbindelse med kommunedelplanen. Ny reguleringsplan vil omfatte arealer for masselagring av overskuddsmasser, og det vurderes derfor at planarbeidet utløser krav om konsekvensutredning.



*Kartskisse for alternativ SS8. Basert på vurderingene har Nye Veier valgt å fremme dette alternativet for videre detaljering og regulering. Blå heltrukken linje viser veitrasé i dagen, mens stiplet rød linje illustrerer tunnel.*

De prissatte konsekvensene vil beregnes samlet i en nytte/kostnadsanalyse. I tillegg vil konsekvensutredningen av prissatte temaer gå særlig inn på:

### Støy

Støyberegningen skal vise effekten av støytiltakene. Hvilke eiendommer som skal vurderes med tanke på lokale støytiltak som lokal skjerming av uteplass og/eller fasadetiltak fastsettes. Støyforhold ved tunnelportaler skal hensyntas i beregningene. Samlet støy fra vei og fremtidig havnevirksomhet i Kongsgård/Vige vurderes på et overordnet nivå. Det tas utgangspunkt i tidligere utarbeidede støyberegninger for havnevirksomheten. Konsekvenser i anleggsperioden skal også beskrives.

### Luftkvalitet

Det skal gjennomføres vurderinger av lokal luftkvalitet. Retningslinjer for behandling av luftkvalitet i arealplanleggingen T-1520 skal legges til grunn i arbeidet. Luftkvaliteten ved tunnelåpninger skal vies spesiell oppmerksomhet og eventuelle avbøtende tiltak vurderes.

### Klimagassutslipp

Det skal utarbeides et klimagassbudsjett for anleggs- og driftsfase på regulert strekning. Det vil bli satt søkelys på å minimere klimagassutslipp gjennom planleggingen. En økning i biltrafikk med økt klimagassutslipp skal beskrives og veies opp mot samfunnsinteressene i planen.

Av de ikke prissatte konsekvensene vil de vurderingene som er gjort i kommunedelplan for E 18/E 39 Ytre Ringvei og andre vedtatte planer innen varslingsområdet benyttes som utgangspunkt for konsekvensutredningen. Supplerende utredninger skal foretas for følgende fagtemaer:

#### Landskapsbilde

Konsekvensutredningen skal beskrive landskapstype, overordnede karakteristiske trekk og visuelle kvaliteter. Det skal videre settes verdi på områder i influensområdet, påvirkning av inngrep skal vurderes, og konsekvens skal beskrives.

Friluftsliv/by – og bygdeliv (tidligere benevnt i håndbok som nærmiljø og friluftsliv)  
Fagtemaet skal belyse tiltakets virkninger for brukerne av utredningsområdet. Temaet vil i denne utredningen omfatte friluftsområder, utearealer i tettsteder som er allment tilgjengelige, og forbindelseslinjer for myke trafikanter som ikke dekkes av trafikkrapporten.

Verdi, omfang og konsekvenser for friluftsliv, by- og bygdeliv skal utredes. Forslag til forebyggende og avbøtende tiltak i anleggs- og driftsfase skal beskrives. Ferdselsforbindelser, sykkelruter og leke- og rekreasjonsområder er en del av registreringskategoriene. Konsekvenser for barn og unge vil beskrives særskilt i planbeskrivelsen til planforslaget

#### Naturmangfold

I konsekvensvurderingen vil verdi, påvirkning og konsekvenser for naturmangfold utredes. Forslag til avbøtende tiltak i anleggs- og driftsfasen vil bli beskrevet. Vurdering av vannkvalitet inngår i arbeidet med miljøoppfølgingsprogram (jf. kapittel 7.2) og vil inngå i kunnskapsgrunnlag for naturmangfold. Kompenserende tiltak vil kunne bli vurdert for å unngå redusert vannkvalitet som følge av tiltaket i området Vige/ Narviga og Grimsbekken. Det skal videre gjøres en vurdering etter naturmangfoldloven § 8-12 og vannforskriften § 12 relatert til sårbare arter og naturtyper.

#### Kulturarv (tidligere kulturminner og kulturmiljø)

Kulturarv skal beskrives og verdsettes. Påvirkningen av tiltaket og konsekvensen av det skal vurderes. Forslag til forebyggende og avbøtende tiltak i anleggs- og driftsfase skal kort beskrives.

#### Naturressurser

Naturressursene begrenser seg til mindre områder med jordbruksareal i Dalane og vannressurser. Planen skal beskrive eventuelle konsekvenser av berøring med jordbruksareal, overflatevann og grunnvannsressurser. Forslag til forebyggende og avbøtende tiltak i anleggs- og driftsfase skal kort beskrives.

Av øvrige temaer som skal behandles er bl.a.:

#### Utfylling i sjø

Det skal utarbeides tilstrekkelig grunnlag til å utarbeide søknad om tiltak i sjø i forbindelse med utfylling for veiltaket i Vige. Det skal blant annet gjennomføres en utredning i henhold til Miljødirektoratets veileder for håndtering av sediment (M-350), dette inkluderer prøvetaking av miljøgifter i sediment og kartlegging av naturmangfold.

#### Massehåndtering, riggområder og anleggsgjennomføring

Foreløpige beregninger viser at det vil være et stort masseoverskudd på strekningen ved bygging av gjennomgående tunnel på strekningen Vige-Grauthelleren. Veien kobles til rv. 9 i Dalane med kryss i berg. I vedtatte kommunedelplan fra 2016 er det pekt på deponi for overskuddsmasse i havneområdet i Vige og ved Glitre/Storheia ved rv. 9. I planarbeidet vil det være behov for å finne gode arealer for massehåndtering. I tillegg vil det også være behov for midlertidige områder for riggområde, knusing, masselagring, m.m. Gjennomgang av behovet for masselagring, og å finne nødvendige arealer til

deponier skal gjøres i planleggingsfasen og reguleres inn på plankartet. Arealene som massedeponiene berører vil bli konsekvensutredet på samme måte som andre deler av veien og berørte arealer i planforslaget, herunder landskap, naturmangfold, kulturminner, nærmiljø og friluftsliv m.m.

#### Miljøprogram med miljøoppfølgingsplan

I forbindelse med planarbeidet utarbeides det et miljøoppfølgingsprogram. Dokumentet skal vurdere ulike miljøtemaer og deres betydning i prosjektet, sette miljømål og foreslå videre arbeid som kan minimere belastningen på miljø. Miljømålene fastsettes som en del av en overordnet strategi, med spesifikke oppnåelser som senere skal innfris i anleggs- og driftsfase.

#### Vannmiljø

Vannmiljø omhandler miljøtilstand i vannforekomstene innenfor planområdet, og i influensområdet (nedstrøms planområdet).

#### **Høring**

Planprogrammet lå ute til offentlig ettersyn samtidig med melding om oppstart av planarbeid i perioden 19.04 – 31.05.2021. Det kom inn 85 merknader. Alle merknadene er kommentert i vedlegg 2 som følger saken.

#### Medvirkning

Planprogrammet markerer starten på planarbeidet, og er den første av to høringsfaser som skal gjennomføres før man har en vedtatt detaljregulering. Neste høringsfase er ved offentlig ettersyn av detaljreguleringsplanen. I høringsperioden for planprogrammet ble det avholdt tre dialogmøter for områdene Vige, Dalane og Grauthelleren. Disse ble annonsert i forkant og var åpne for alle som ønsket å delta. I tillegg ble det arrangert åpent folkemøte og åpen kontordag. Alle arrangementer ble avholdt digitalt i tråd med retningslinjer for smittevern hensyn for Covid-19. Det har også blitt gjennomført en rekke særmøter med berørte i løpet av høringsperioden, samt vært kontakt på e-post og telefon. Offentlige aktører har gjennom en ekstern samarbeidsgruppe blitt informert om planarbeidet og fått komme med innspill både i forkant og i løpet av høringsperioden.

Det vil i neste høringsfase arrangeres fysiske medvirkningsmøter med berørte parter, organisasjoner, velforeninger osv. hvis dette tillates. I tillegg vil det orienteres om planarbeidet i by- og stedsutviklingsutvalget, teknisk sektor, studentrådet i Kristiansand kommune og ungdommens bystyre i Kristiansand kommune i forbindelse med høringsperiodene. Det er også utarbeidet en informasjonsfilm rettet mot barn og unge.

Enkelte temaer har gått igjen i mange av merknadene på tvers av grupperingene. Disse hovedpunktene er listet opp tematisk under, med de viktigste momenter svart ut.

#### Grunnerverv

Vei tiltaket vil kunne ha negative konsekvenser for enkeltpersoner og familier og at en ønsker mer informasjon. Det er først ved vedtatt reguleringsplan at Nye Veier får endelig oversikt over hvordan de enkelte eiendommene berøres. Berørte grunneiere vil holdes informert. Dersom boligen blir så berørt at Nye Veier vurderer en innløsning i løpet av planprosessen, vil Nye Veier kontakte grunneiere direkte. Dersom eiendommer berøres fysisk av selve veianlegget vil grunneieren ha krav på erstatning. Det at en får veien nærmere, får støy, innsyn, anleggsvirksomhet, osv., som kan medføre en redusert markedsverdi/verdiforringelse, medfører som hovedregel ikke erstatning. Dette betraktes som alminnelige ulemper og rammer mange eiendommer både langs eksisterende veier og nye veier.

#### Støy

Støy er et av temaene som skal utredes i reguleringsplanarbeidet, etter støyretningslinjen T-1442/2021. Se planprogrammet kapittel 6.2.1 Støy. Samlet støy fra vei og fremtidig havnevirksomhet i Kongsgård/Vige vurderes på et overordnet nivå. Det tas utgangspunkt i tidligere utarbeidede støyberegninger for kommunedelplan for

havneområde nord, Kongsgård/Vige. Reguleringsplanen skal vise hvilke støyreduserende tiltak som skal gjennomføres i tilknytning til veien, slik som områdeskjermer og støyvoller. Støyberegningen skal vise effekten av støytiltakene. Hvilke eiendommer som skal vurderes med tanke på lokale støytiltak som lokal skjerming av uteplass og/eller fasadetiltak fastsettes i de samme utredningene. Konsekvenser av støyende virksomhet i anleggsperioden skal også vurderes og beskrives.

#### Luftforurensing

Det er flere innspill fra grunneiere, naboer og andre interessenter som etterlyser mer informasjon rundt luftforurensning og i hvilken grad man vil ta stilling til summen av både ny Ytre ringvei, dagens situasjon og andre fremtidige tiltak i området.

Det skal gjennomføres vurderinger av lokal luftkvalitet som del av reguleringsplanarbeidet. Se planprogrammet kapittel 6.2.2 Luftforurensing. Retningslinjer for behandling av luftkvalitet T-1520 skal legges til grunn. Luftkvaliteten ved tunnelåpninger skal vies spesiell oppmerksomhet og eventuelle avbøtende tiltak vurderes. Påvirkning fra fremtidig havnevirksomhet i Kongsgård/Vige vil bli vurdert.

#### Trafikk

Mange av grunneierne/borettslag og velforeninger er bekymret for økt trafikkbelastning nær eksisterende boligområder som følge av etablering av kryssområdene på Vige og Dalane. Det er også flere som påpeker at trafikksikkerheten og fremkommeligheten må ivaretas gjennom anleggsfasen, spesielt med tanke på barn og unge. Hvilke virkninger tiltaket har for trafikale forhold og fremkommelighet skal utredes i videre planarbeid. Se planprogrammet kapittel 6.5.3 Trafikale forhold, fremkommelighet og kollektivtrafikk. Fremtidig beregnet trafikksituasjon legges til grunn for beregninger av støy, klimautslipp og luftforurensing.

#### Rystelser/vibrasjoner

Under anleggsperioden vil enkelte eiendommer som ligger over tunnelen kunne oppleve rystelser som følge av tunneldrivingen. Det vil utarbeides grenseverdier for hvor store rystelser som tillates på den enkelte bygning. Salvestørrelser vil bli tilpasset grunnforhold og bebyggelse i det aktuelle området. Rystelsesmålere vil bli plassert ut for å holde kontroll på rystelsesnivået i driveperioden. Under drift vil beboere over tunnel normalt ikke merke noen rystelser eller vibrasjoner fra tunnelen.

#### Konsekvensutredningen generelt

Det er generelt mange som påpeker at de savner utredninger og mer informasjon om tiltakets påvirkning på natur og bomiljø. Selve konsekvensutredningen tilhører neste planfase, dvs. utarbeidelse av planforslaget, og en ferdig utredning vil følge planforslaget når planforslaget legges ut på høring/offentlig ettersyn.

#### Massehåndtering / utfylling i Vige

Spørsmål knyttet til massehåndtering generelt, og utfylling i Vige spesielt, har gått igjen i flere merknader. Det skal i forbindelse med planforslaget utarbeides en plan for driving av tunnelen, samt håndtering av overskuddsmasser. Det skal vurderes ulike løsninger og konsekvenser knyttet til disse løsningene skal komme frem i planforslaget.

Utfylling i Vige som er nødvendig for opparbeiding av veiltaket vil utredes og konsekvenser belyses i det videre planarbeidet.

Når det gjelder bruk av tunnelmasser i Topdalsfjorden, er foreløpige vurderinger at dette kan være en gunstig løsning med tanke på bærekraftig bruk av overskuddsmasser fra tunnelene. Det foreligger allerede vedtatte arealplaner for ny havn i Vige/Kongsgård-området, som trenger steinmasser for å kunne bli realisert. Nærheten til den østre munningen av Ytre Ringvei i Vige, gjør det gunstig for realiseringen av begge prosjekter å benytte tunnelstein til utfylling for havneformål. Imidlertid er ikke utfylling i havneområdet en premis for planarbeidet for Ytre Ringvei. Det jobbes med alternative løsninger, f.eks. etablering av knuseverk, eksport av kvalitetsstein til markeder i Europa eller landdeponi andre steder. Foreløpig er disse vurdert som dårligere løsninger både for havneprosjektet og for Ytre Ringvei-prosjektet i et kostnads- og bærekraftperspektiv.

### Forholdet til kommunedelplan Ytre Ringvei

Mange innspill omhandler forhold omkring detaljreguleringen og den vedtatte kommunedelplanen for Ytre ringvei. Det har kommet innspill som peker på at nytt konsept presentert i varsel om oppstart og planprogram medfører store endringer fra vedtatt kommunedelplan. Det stilles spørsmål til om silingsnotat gir nok grunnlag for å anbefale ønsket konsept.

Da Nye Veier tok over Ytre Ringvei-prosjektet startet man et optimaliseringsprosjekt og ytterligere grunnundersøkelser. Det ble slått fast at tidligere konklusjon i kommunedelplan for Ytre ringvei om at man ikke kan krysse under Otra var feilaktig. Ved å krysse under Otra kan hovedløpet for ringveien ligge i tunnel mellom Vige og Grauthelleren, noe som vil spare store naturområder for inngrep og føre til at færre vil oppleve konsekvenser knyttet til støv og luft.

Det er også viktig å finne en trasé som i størst mulig grad er samfunnsøkonomisk lønnsom. Det vil si en mest mulig effektiv trasé, hvor kostnadene av utbygging ikke overgår nytteverdien av veien. Det blir da viktig å finne en trasé som gjør at en får ledet mer trafikk ut av Kristiansand sentrum, samt en trasé som samlet sett er skånsomt både med tanke på natur, klima og nærmiljø. I de planlagte dagsonene vil også forutsetninger som omhandler geometri og veinormaler og trafikkavvikling under utbygging være førende for hvilke løsninger som kan foreslås. Det jobbes med å se på ulike løsninger, for å sikre en løsning som både er hensiktsmessig og skånsom.

Kommunedelplanen har et kryssområde i Vige, kort dagsone på bru over Otra, kryss i dagen ved bussgarasjene i Dalane og kryss ved Grauthelleren. Foreløpig løsningsforslag baserer seg på den vedtatte kommunedelplan for Ytre Ringvei. Forskjellen er at krysset i Vige ligger sør for eksisterende E 18, i stedet for nord for E 18, men i all hovedsak innenfor plangrensene for kommunedelplanen. Videre er det ingen dagsone ved Otra og i Dalane, bortsett fra to rundkjøringer som kobler krysset inne i tunnelen til rv. 9. Disse ligger sør for plangrensene for den vedtatte kommunedelplanen, og virkningen av dette løsningsforslaget skal utredes i planarbeidet. Ved Grauthelleren er det bare mindre justeringer av løsningen i kommunedelplanen.

### **Intern medvirkning**

Planprogrammet er gjennomgått i samarbeidsgruppe sentrum/øst og innspill herfra er innarbeidet i planforslaget.

### **PLAN OG BYGGS VURDERING AV PLANPROGRAMMET**

Realiseringen av Ytre Ringvei er en oppgave som er tilrettelagt for i vedtatt kommunedelplan og i kommuneplanens arealdel. I samfunnsdelen er det også fastsatt at man skal *«videreutvikle Kristiansand som regionalt transportknutepunkt for havn, fly, tog og veinfrastruktur, som bidrar til både effektiv, sikker og mer miljøvennlig transport.»* Ytre Ringvei vil bidra til realisering av delmål i samfunnsdelen.

Nye Veier har vært klare på at det er tunnelalternativet som unngår dagsone ved Eg sykehus som kan forsvares samfunnsøkonomisk, og det har vært søkelys på å finne kortest mulig trase mellom Vige og Grauthelleren. Gevinsten ved dette alternativet er bl.a. mindre inngrep som skåner naturen bl.a. i Vige ved Narviga og dagsonene ved Eg og ved Dalane. Høringsinnspillene fra overordna myndigheter støtter denne vurderingen og ser at dette gir mindre inngrep i bynære strøk.

Boligområdene ved Vige og Dalane er de som blir mest direkte berørt av de endringer i trase som er foreslått. Det er her det har kommet mest protester. Plan- og bygg mener dette er forståelig. De blir direkte berørt av den nye planen med nye veianlegg tett på boliger. Det må fokuseres på alternativer som kan gi mindre uheldige virkninger for den enkelte boligeier og evt. foreslå avbøtende tiltak og kompensierende løsninger som kan minske konfliktnivået, i den videre prosessen. Medvirkningen som er gjennomført med bl.a. beboere i berørte områder gir klart uttrykk for at det ønskes dialog og drøftelser av løsninger. Det er viktig med fokus på god dialog, og dette har vært krevende i tiden som har vært der digitale møter har vært hovedalternativet for



kommunikasjon. Samtidig er det vanskelig å unngå at noen blir berørt av et veiltak av et slikt omfang. Samlet sett mener plan- og bygg at traseen som nå skal utredes videre i reguleringsplanen er den klart beste.

Overskudd av tunnelmasser og utredninger om hvordan overskuddsmassen skal håndteres er et viktig tema i planprogrammet og i den videre konsekvensutredningen. Det er viktig med godt samarbeid med Kristiansand havn, statsforvalteren og kommunen om mulighet for utnyttelsen av steinmassene som kan gi en samfunnsøkonomisk gevinst. Samtidig vil utredningene som også skal gjøres for Kristiansand Havn sammenfalle og utfylle konsekvensutredningen for Ytre Ringvei. Alternativ bruk av steinmassene skal også belyses.

Plan og byggs anbefaler planprogrammet vedtatt.

Saksbehandler: Jøran Syversen, 24.08.2021