

16.09 | 21

Detaljregulering E39 Ytre ringvei

Planprogram

Fastsatt i by- og stedsutviklingsutvalget, Kristiansand kommune, 16.09.2021

| | |
|---------------|-----------------------------------|
| Oppdragsnr: | 5206182 |
| Oppdragsnavn: | Detaljregulering E39 Ytre ringvei |
| Dokument nr: | NV42E39VK-PLA-RAP-0005 |
| Filnavn: | Planprogram |

Revisjonsoversikt

| Revisjon | Dato | Revisjon gjelder | Utarbeidet av | Kontrollert av | Godkjent av |
|----------|------------|--|------------------|----------------|-------------|
| e09 | 16.09.2021 | For godkjenning hos myndigheter | HelSoe | SarOee | TeFaa |
| e08 | 23.08.2021 | For godkjenning hos myndigheter | HelSoe | KriRe | TeFaa |
| e07 | 02.07.2021 | For godkjenning hos myndigheter | HelSoe | SarOee | TeFaa |
| d06 | 29.06.2021 | For godkjenning hos oppdragsgiver | HelSoe | KriRe | TeFaa |
| e05 | 16.04.2021 | For godkjenning hos myndigheter | SarOee | KriRe | TeFaa |
| d04 | 15.04.2021 | For godkjenning hos oppdragsgiver | SarOee | KriRe | TeFaa |
| d03 | 13.04.2021 | For gjennomgang hos Kristiansand kommune | HelSoe | KriRe | TeFaa |
| c02 | 19.03.2021 | For gjennomgåelse | HelSoe/ EIDny | KriRe | TeFaa |
| b01 | 12.03.2021 | Kommentar hos eksterne parter | HelSoe/ EIDny | KriRe | TeFaa |

FORORD

Nye Veier AS er tiltakshaver og skal i samarbeid med Norconsult AS utarbeide detaljregulering for ny firefelts E39 fra Vige til Grauthelleren i Kristiansand kommune. Hensikten med planarbeidet er å etablere Ytre ringvei i Kristiansand mellom Vige og Grauthelleren. Foreliggende planprogram er første ledd i utarbeidelsen av detaljreguleringen for E39 Ytre ringvei.

Formålet med planprogrammet er å redegjøre for:

- bakgrunnen og formålet med planarbeidet
- planprosess og medvirkning
- rammer og føringer for planarbeidet
- beskrivelse av planområdet
- planlagt tiltak
- omfanget av planarbeidet og utredninger

Planprosessen tar sikte på god informasjonsformidling og medvirkning fra offentlige instanser, relevante interesseorganisasjoner og aktører i området.

Planoppstart og høring av planprogram ble kunngjort 19. april 2021. Merknadsperioden var på 6 uker og frist for å komme med merknader var 31. mai 2021. Det kom inn totalt 85 merknader. Dette planprogrammet er oppdatert i etterkant av høringsperioden som følge av enkelte av merknadene og andre justeringer som er vurdert nødvendig.

Planprogrammet ble fastsatt av by- og stedsutviklingsvalget i Kristiansand kommune i møte 16. september 2021 i saknr. 192/21.

By- og stedsutviklingsutvalgets vedtak:

By og stedsutviklingsutvalget fastsetter planprogram for detaljregulering, E 39 – Ytre Ringvei, sist datert 23.08.2021.

Eventuelle negative konsekvenser for boligområdet på Dalane, herunder støy, anleggsfase og barn og unges interesser, skal synliggjøres i konsekvensutredningen av planforslaget.

I det videre arbeidet med detaljreguleringen skal det gjøres en grundig vurdering av tiltakets påvirkning på lekeplass i Dalane. Det skal videre vises til nødvendige tilpasninger i planen dersom det viser seg at kvaliteten på lekeplassen forringes. Tiltakets virkninger på trafikale forhold også utenfor planens avgrensning skal vises og begrunne

Informasjon om planarbeidet er tilgjengelig på internett på følgende nettsider:

Kristiansand kommune: <https://www.kristiansand.kommune.no/>

Nye Veier AS: <https://www.nyeveier.no/>

Prosjektnettside: <https://ytringvei.no/>

Kontaktpersoner i forbindelse med planarbeidet:

Sara Sabelstrøm Øen
Rådgiver plan
tlf. 930 35 966

Thomas Kaaløy Jensen
Planprosessleder
tlf. 900 66 525

INNHOOLD

| | |
|---|----|
| FORORD | 3 |
| 1 INNLEDNING | 7 |
| 1.1 Bakgrunn for planarbeidet | 7 |
| 1.2 Hvilke utfordringer som skal løses | 7 |
| 1.3 Mål for planarbeidet | 8 |
| 1.4 Forslagsstiller | 8 |
| 1.5 Planprogram og konsekvensutredningsplikt | 9 |
| 2 OVERORDNEDE FØRINGER | 11 |
| 2.1 Nasjonale og statlige planer og føringer | 11 |
| 2.2 Regionale planer og føringer | 11 |
| 2.3 Kommunale planer og føringer | 11 |
| 2.4 Kommunedelplaner | 11 |
| 2.5 Reguleringsplaner | 11 |
| 2.6 Andre kommunale føringer | 12 |
| 2.7 Hvordan E39 Ytre ringvei vil bygge opp under strategiske planer | 12 |
| 3 PLANPROSESS OG MEDVIRKNING | 14 |
| 3.1 Planprosess | 14 |
| 4 DAGENS SITUASJON I PLANOMRÅDET | 16 |
| 4.1 Varslingsgrense | 16 |
| 4.2 Trafikksystemet | 17 |
| 4.3 Arealbruk | 17 |
| 4.4 Befolkning | 18 |
| 4.5 Landskap | 18 |
| 4.6 Kulturarv | 18 |
| 4.7 Friluftsliv | 18 |
| 4.8 Naturmangfold | 19 |
| 4.9 Naturressurser | 19 |
| 4.10 Grunnforhold | 19 |
| 5 LØSNINGSUTVIKLING | 20 |
| 5.1 Forholdet mellom kommunedelplan for Ytre ringvei og reguleringsplanarbeidet | 20 |
| 5.2 Oppsummering av løsningsutvikling | 21 |
| 6 UTREDNINGSPROGRAM | 25 |
| 6.1 Metodikk | 25 |
| 6.2 Prissatte konsekvenser | 26 |
| 6.3 Ikke-prissatte konsekvenser | 27 |
| 6.4 ROS-analyse | 28 |
| 6.5 Øvrige temaer som behandles | 29 |

| | | |
|-----|--|----|
| 7 | MILJØOPPFØLGING..... | 32 |
| 7.1 | Bærekraft..... | 32 |
| 7.2 | Miljøprogram med miljøoppfølgingsplan..... | 32 |
| 7.3 | Vannmiljø..... | 32 |
| 8 | APPENDIX (I) – BÆREKRAFTSVURDERINGER KNYTTET TIL CEEQUAL-MANUALEN..... | 34 |
| 9 | VEDLEGG | 35 |

1 INNLEDNING

1.1 Bakgrunn for planarbeidet

Ved etablering av Nye Veier i 2016 fikk de ansvaret for videre arbeid med Ytre ringvei. Nye Veier prioriterer sine prosjekter blant annet på bakgrunn av samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Vedtatt kommunedelplan for «E18/E39 Ytre ringveg, Vige – Volleberg», har en trasé mellom Vige og Grauthelleren som hittil ikke er prioritert på grunn av lav samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Ytre ringvei skal bygges for at transportkorridoren mellom Vige og Grauthelleren skal bli mer effektiv og mindre sårbar, samt for å avlaste dagens hovedveisystem gjennom Kristiansand sentrum. Ytre ringvei er hovedgrepet i konseptvalgutredningen (KVU) av Samferdselspakke 2 for Kristiansandsregionen, som ble vedtatt i juli 2012. I 2016 ble det vedtatt kommunedelplan med konsekvensutredning for Ytre ringvei.

I detaljreguleringsplanen skal Nye Veier optimalisere løsningene fra kommunedelplanen, blant annet med tanke på å redusere utbyggingskostnader og bedre samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Målet er å få tiltaket prioritert for utbygging.

1.2 Hvilke utfordringer som skal løses

Nasjonal transportkorridor 3 fra Oslo til Stavanger går i dag gjennom sentrale deler av Kristiansand. På E18/E39 gjennom Kristiansand er det i dag kø i rushtiden, særlig om ettermiddagen. Dagens ÅDT er på mellom 40 000 og 50 000. Varierende veibredde (3-4 felt) og tett med kryss medfører redusert kapasitet. Veinettet er sårbart slik at små hendelser skaper køer som rammer transportsystemet i lang tid. Omkjøringsmulighetene er ikke tilfredsstillende.

Europaveisystemet gjennom Kristiansand er svært sårbart for hendelser. Det gjelder gjennomgående næringstransport, lokaltrafikk og kollektivtrafikken. Uten tiltak er det ventet at situasjonen blir betydelig verre fremover. Kristiansand har mål om nullvekst for den lokale persontransporten. Men selv om nullvekstmålet nås vil økende gjennomgangstrafikk og næringstransport medføre at trafikken øker. Beregninger viser at 20-30 % av dagens trafikk på E18/E39 skal forbi Kristiansand.

1.3 Mål for planarbeidet

1.3.1 Samfunnsmål

1. Sikre forutsigbar og robust veitilknytning gjennom Agder:

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.

2. Knytte aktuelle arbeidsmarkeder i regionen tettere sammen:

Ringveien vil bidra til å knytte bo- og arbeidsmarkeder i regionen tettere sammen.

1.3.2 Effektmål

1. Redusert kødannelse og -kjøretid:

Det vil ligge betydelig økt samfunnsnytte i å få løst opp flere flaskehalsar som skaper betydelige køer spesielt morgen og ettermiddag. Samtidig vil kjøretiden reduseres betraktelig både for lokaltrafikken inn til byen, og den delen av trafikken som skal forbi Kristiansand.

2. Bedre forhold for gjennomgangstrafikken ved å skille lokaltrafikk og regional/nasjonal trafikk gjennom Kristiansand:

Vil slå positivt ut for den lokale privat-, nærings- og kollektivtrafikken ved at opp mot 30 % av dagens trafikk på strekningen skal forbi Kristiansand og dermed kan rutes utenom sentrum. Dette vil frigjøre mye kapasitet på det lokale veinettet. En Ytre ringvei vil også bidra til positive miljøeffekter som å redusere støy og svevestøv i sentrale områder.

1.3.3 Resultatmål

- Planarbeidet skal lede frem til løsninger som har positiv netto nytte per investert krone (NN/K).
- Planarbeidet skal fokusere på bærekraftige løsninger. I en CEEQUAL-vurdering skal planforslaget oppnå minst 60 % av poengsummen for strategi- og designfasen. Dette verifiseres gjennom en uavhengig 3. part.
- Masseoverskuddet fra prosjektet skal benyttes til samfunnsnyttige formål.
- Arealinngrep i dagsonene skal ikke gå vesentlig utover dagsonearealene fra kommunedelplanen.

1.4 Forslagsstiller

Nye Veier AS er forslagsstiller for E39 Ytre ringvei og utarbeider detaljreguleringen.

1.5 Planprogram og konsekvensutredningsplikt

Planarbeidet er vurdert opp mot forskrift om konsekvensutredninger (KU-forskriften).

KU-forskriften § 6 b) fastsetter at reguleringsplaner som omfattes av tiltak i forskriftens vedlegg I alltid konsekvensutredes og ha planprogram eller melding. Unntaket er dersom det konkrete tiltaket er konsekvensutredet i tidligere plan og der reguleringsplanen er i samsvar med denne planen.

Vedlegg I omfatter følgende aktuelle tiltak:

- Motorveier og andre avkjørselsfrie veier som er forbeholdt motorisert trafikk (pkt. 7 b).
- Anlegg av ny vei med minst fire kjørefelt (pkt. 7 c).
- Andre vei- og jernbanetiltak med investeringskostnader på mer enn 750 millioner kr (pkt. 7 e).

Vurdering § 6 b):

Reguleringsplanarbeidet baserer seg på vedtatt kommunedelplan med konsekvensutredning for E18/E39 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 det skal arbeides med i reguleringsplanarbeidet avviker noe fra det som ble vedtatt i kommunedelplanen. Se beskrivelse i kapittel 1.1. Konsekvensutredningen i kommunedelplanen er imidlertid dekkende for et større areal enn vedtatt korridor på plankartet.

Avvikene fra kommunedelplanen medfører at det må utføres supplerende konsekvensutredning for planlagte tiltak som omfattes av KU-forskriftens vedlegg I. Vesentlige deler av konsekvensutredningen fra kommunedelplanen vil kunne 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. Påvirkningen som følge av tiltakene må oppdateres.

På bakgrunn av dette er det vurdert at reguleringsplanarbeidet utløser krav til konsekvensutredning etter § 6 b).

KU-forskriften § 8 a) fastsetter at reguleringsplaner som omfattes av tiltak i forskriftens vedlegg II skal konsekvensutredes, men ikke ha planprogram eller melding, dersom de kan få vesentlig virkning for miljø eller samfunn etter § 10. Unntaket er også her knyttet til at det konkrete tiltaket er konsekvensutredet i tidligere plan og der reguleringsplanen er i samsvar med denne tidligere planen.

Vedlegg II omfatter følgende aktuelle tiltak:

- Deponier for masse på land og i sjø større enn 50 dekar eller 50 000 m³ masse (pkt. 11 k).

I henhold til KU-forskriftens § 10 skal det i vurderingen av om planen vil få vesentlig virkninger for miljø eller samfunn ses på egenskapene ved planen, lokaliseringen og påvirkningen på omgivelsene, samt egenskapene ved virkningene, som intensitet, kompleksitet, mulighet for reversering, m.m.

Vurdering § 8 a):

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 m³ masse. Massehåndtering ble ikke konsekvensutredet i forbindelse med kommunedelplanen.

Planen omfatter arealer for masselagring av overskuddsmasser, og det vurderes derfor at planarbeidet utløser krav om konsekvensutredning etter § 8 a), jf. § 10.

2 OVERORDNEDE FØRINGER

2.1 Nasjonale og statlige planer og føringer

- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019–2023
- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014)
- Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen (2011)
- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2018)
- Rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag (T–1078, 1994)
- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (1995)
- Rundskriv T–2/08 Om barn og planlegging
- T–1520 Retningslinje for behandling av luftkvalitet i planleggingen (2012)
- T–1442 Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (2021)
- Meld. St. 20 (2020–2021) Nasjonal transportplan 2022–2033

2.2 Regionale planer og føringer

- Regionplan Agder 2030 – attraktiv, samskapende og bærekraftig
- Regional plan for Kristiansandsregionen 2020–2050
- Sykkelstrategi for Kristiansandsregionen 2010–2017
- Fylkesstrategi for arbeid med universell utforming i Vest–Agder 2012–2015
- Plan for kollektivtransporten i Vest-Agder 2015–2020
- Regional plan for vannforvaltning for Agder vannregion 2016–2021

2.3 Kommunale planer og føringer

- Kommuneplanens samfunnsdel og overordnet arealstrategi 2020–2030
- Kommuneplanens arealdel 2011–2022
- Kristiansand kommune Utfordringsbilde (2020)
- Kulturminnevernplan Kristiansand kommune (1990)

2.4 Kommunedelplaner

- Kommunedelplan for E18/E39 Ytre ringveg, Vige–Volleberg
- Kommunedelplan for havneområde nord, Kongsgård–Vige
- Kommunedelplan for sykkeleक्सpressvei i Kristiansand

2.5 Reguleringsplaner

- Detaljreguleringsplan for E39 Kristiansand vest–Søgne øst
- Kongsgård/Vige–felt B5 (2010)
- Kongsgård/Vige–felt B3 (2008)
- Narviga deler av småbåthavn med kanal (2007)

- Reguleringsplan båthavn Narviga (1968)
- Kongsgård/Vige Havne- og industriområde (2005)
- E18 Ny Varoddbru (2012)
- Rv. 9 Setesdalsveien, Dalane–Ytre Strai (2002)
- Baneheia, Eg skog og del av Grimskog (1979)

2.6 Andre kommunale føringer

- Havnestrukturvedtaket, 13.04.2013
- «Grønnstrukturutredningen – verddivurdering av kommunens nære grønnområder», Kristiansand kommune, 21.06.1995

2.7 Hvordan E39 Ytre ringvei vil bygge opp under strategiske planer

Etablering av ny ringvei utenom sentrum vil bidra positivt til å nå ambisjonene i Kommuneplanens samfunnsdel 2020–2030 om et mer attraktivt sentrum med fokus på gode byrom. Gjennom å satse på en trasé som hovedsakelig går i tunnel bygger Nye Veier opp under delmålet «Kristiansand tar vare på naturen og sikrer naturmangfoldet og kulturlandskapet», ved å skjerme store natur- og rekreasjonsområder fra inngrep. I tillegg vil en bedre og mer effektiv vei bygge opp under et av hovedmålene; «Skapende og kompetent Kristiansand – regionhovedstad og drivkraft i regionen», ved å knytte tettere bånd med nabokommuner, åpne opp et større arbeidsmarked for pendlere og sikre en god teknisk infrastruktur for fremtiden. Også i Kommuneplanens arealdel 2011–2022 legges det vekt på at Kristiansand deler både bo- og arbeidsmarked med omkringliggende kommuner.

*«Bedre infrastruktur og kommunikasjon gjør arbeidsmarkedet større og mer robust»
(side 11 i Kommuneplanens arealdel 2011–2022).*

Det påpekes i samme plan at det er økende trafikk på E18. Med økende trafikk er det enda viktigere å få denne trafikken ut fra byen og hindre kø hvor biler går lenge på tomgang. En ny Ytre ringvei utenom sentrumsområdene vil også kunne bidra til å oppruste bymiljøet og gjøre det mer attraktivt å sykle i de bynære områdene.

I Regionplan Agder 2030 er det under målet «Det er etablert miljøvennlige, effektive, sikre og universelt utformete mobilitetsløsninger» pekt på realisering av utbygging av E18 og E39 med firefelts motorveistandard gjennom hele regionen som en av tiltakene for å oppnå dette. I tillegg pekes det på å styrke trafiksikkerhet til skolebarn. Etersom tiltaket i hovedsak går i tunnel er det ikke aktuelt å etablere nye gang- og sykkelveier langs traseen, men eksisterende løsninger for sykkel og gange skal ikke forringes. For eksempel skal gang- og sykkelbru i Dalane ivaretas for å sikre en planskilt krysning fra boligområdet og ned mot Krossen skole og sentrum. Det skal også sikres gode løsninger med ny sykkelekspressvei langs Varoddbrua.

Traseen i detaljreguleringen for E39 Ytre ringvei vil avvike fra vedtatt kommunedelplan for E18/E39 Ytre ringveg, Vige–Volleberg. Begrunnelser for dette, samt gjennomgang av vurderte traseer kan leses mer om i slingsnotatet, samt i kapittel 5.

Det legges i planarbeidet for E39 Ytre ringvei opp til en tett dialog med Kristiansand Havn for å sikre at kommunedelplan for havneområde nord, Kongsgård–Vige og Ytre ringvei kan realiseres uavhengig av hverandre, samtidig som man ser på mulige synergier mellom de to planene.

Varslingsgrensen for E39 Ytre ringvei ligger innenfor vannområde Otra. I regionalt tiltaksprogram for vannregion Agder 2016–2021 påpekes det at miljøtilstanden i vannområdet i stor grad er preget av at landsdelen i flere tiår har vært utsatt for sur nedbør. Videre står det også at «Det er en del forurensningssituasjoner som må utbedres i vannområdet. Etter flere tiltak og lang overvåkning i Kristiansandsfjorden trengs en utredning for å lage en plan for mest hensiktsmessige tiltak for videre utbedring. Kristiansand kommune har satt i gang et større prosjekt for å minimere bidrag fra avløpssystem i byen. Det er økt fokus på forurensning fra overvann fra vei og tettbygd strøk» (side 21). Det vil i detaljreguleringen av E39 Ytre ringvei gjøres utredninger om hvilke konsekvenser tiltaket vil kunne ha både på vassdrag og i sjø, og hvilke avbøtende tiltak som evt. må iverksettes. Se kapittel 7.3 Vannmiljø for utfyllende informasjon.

Det er et pågående arbeid med Regional plan for vannforvaltning for Agder vannregion 2022–2027. Planen var på høring frem til 17. juni 2021.

3 PLANPROSESS OG MEDVIRKNING

3.1 Planprosess

Planprogrammet markerer starten på planarbeidet, og er den første av to høringsfaser som skal gjennomføres før man har en vedtatt detaljregulering. Hensikten med planprogrammet er å informere om planarbeidet, avklare premisser og identifisere utredningsbehov knyttet til planen. Ettersom reguleringsplanen baserer seg på en kommunedelplan med konsekvensutredning er kunnskapsgrunnlaget i området godt. Planen fremmes som detaljregulering med konsekvensutredning.

Planprogrammet ble lagt på høring og på offentlig ettersyn samtidig med varsel om oppstart av reguleringsarbeidet den 19. april 2021. Det kom inn 85 høringsinnspill totalt. Høringsinnspillene til både planprogrammet og planoppstart er oppsummert og kommentert, og følger som eget vedlegg. Planprogrammet ble fastsatt av by- og stedsutviklingsutvalget i Kristiansand kommune 16. september 2021 i saknr. 192/21.

Etter at planforslaget er endelig utarbeidet, vil det bli sendt på høring og lagt ut til offentlig ettersyn med frist for uttale minimum i 6 uker. Myndigheter, grunneiere, lag og foreninger samt andre interessenter varsles via Altinn og kunngjøring i aviser. Innkomne merknader til planforslaget vurderes og justeringer innarbeides før planen sendes til politisk behandling i Kristiansand kommune. Planforslaget vedtas endelig av bystyret i Kristiansand kommune.

3.1.1 Medvirkning

Nye Veier og planmyndighetene ønsker å gi god informasjon om planarbeidet, slik at alle berørte parter får innsikt i planprosessen, i foreslåtte løsninger og virkninger av disse. Nye Veier har som forslagsstiller hovedansvaret for utarbeidelsen av reguleringsplanen og vil sammen med Kristiansand kommune stå som hovedansvarlig for informasjon om planarbeidet.

Medvirkningsarbeidet vil i stor grad omhandle informasjon og dialog. Det er ønskelig å benytte seg av eksisterende arenaer for medvirkning mot offentlige myndigheter, lokale politikere og næringsliv. Ekstern samarbeidsgruppe med offentlige og regionale myndigheter vil få orientering og relevante dokumenter til gjennomlesning samt oppdateres på fremdrift. Det er også ønskelig å benytte kontaktgruppe mellom politikere, Nye veier og Statens vegvesen for å gi orientering i forkant av fastsettelse av planprogram og ved offentlig ettersyn av planforslag.

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. Filmen, sammen med tilrettelagt informasjon om prosjektet og informasjon om åpent folkemøte, vil sendes til elevråd på skoler i nærheten av planområdet.

I forbindelse med varsel om oppstart og høring av planprogram ble det holdt åpent digitalt folkemøte samt dialogmøter og særmøter med grunneiere og naboer. Det var dessverre noen utfordringer med å få til dialog med de oppmøtte gjennom digitale løsninger. Ved

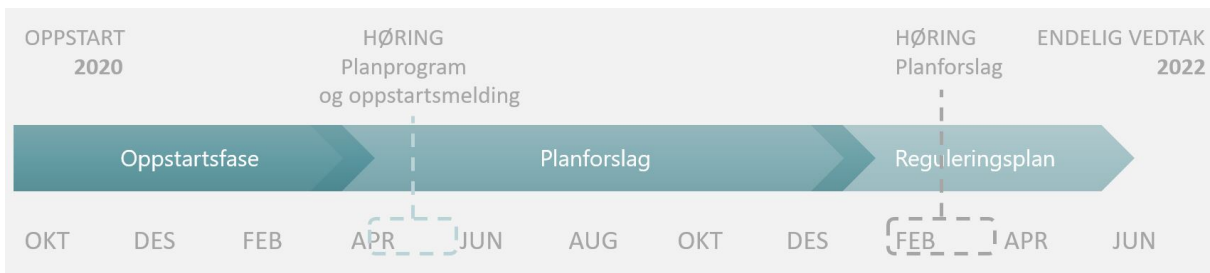
høring av planforslaget vil det igjen arrangeres åpne folkemøter, åpen kontordag, dialogmøter og særsmøter etter behov. Det vil vurderes nærmere om det er mulig å avholde fysiske folkemøter o.l. med tanke på smittevernhensyn.

3.1.2 Digital medvirkning

Det er opprettet en egen nettside for prosjektet: www.ytreringvei.no. Gjennom denne nettsiden vil offentligheten få oppdateringer i form av nyheter, medvirkningsarbeid, ofte stilte spørsmål og svar, fremdrift og viktige datoer, samt kontaktinformasjon til prosjektgruppa og lenke til nettløsning for innbyggerdialog. Denne siden vil fungere som en informasjonsportal hvor innbyggere og andre interessenter kan oppdatere seg på alt som skjer i prosjektet, samt hvor vi er i planprosessen. Gjennom innbyggerdialog kan besøkende også geografisk stedfeste innspill til planmateriale på høring.

3.1.3 Fremdriftsplan

I forbindelse med varsel om oppstart av planarbeidet våren 2021 kom det inn innspill Nye Veier ønsker å sjekke ut nærmere. Med bakgrunn i dette tas det sikte på å legge forslag til reguleringsplan ut til offentlig ettersyn vinteren 2022 og vedtak kan forventes i løpet av første halvår 2022. Tidsplanen legger til grunn at alt går som planlagt, og at det ikke kommer innsigelser til planen.



Figur 1: Fremdriftsplan.

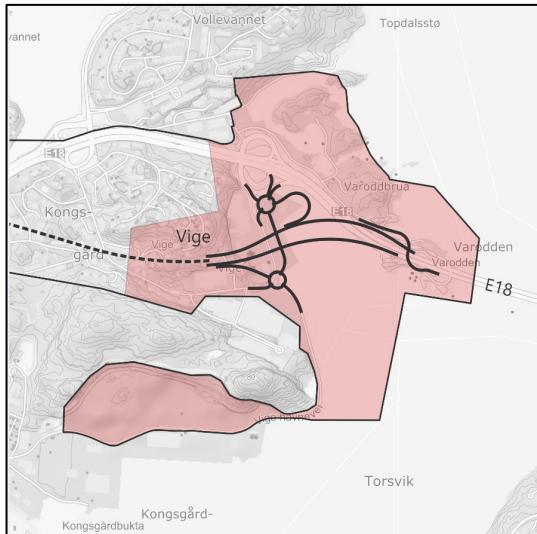
4 DAGENS SITUASJON I PLANOMRÅDET

4.1 Varslingsgrense

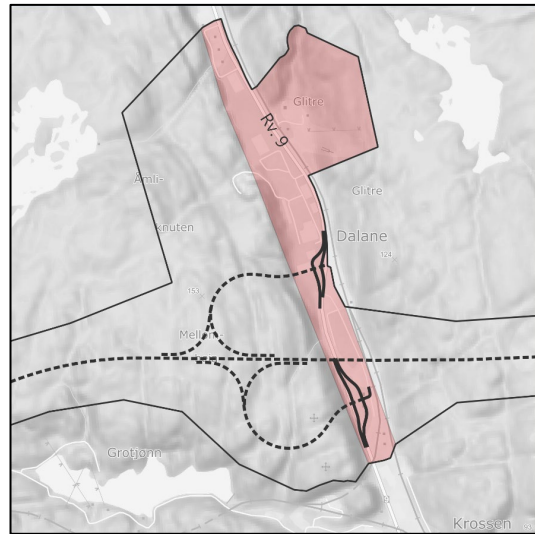
Varslingsgrensen strekker seg fra Vige i øst til Grauthelleren i vest. Varslingsområdet er utformet slik at det representerer maksimalt arealbehov for reguleringsplanen basert på gjeldende kunnskap og usikkerheter knyttet til anleggets utforming på det tidspunktet oppstart ble varslet. Varslingsområdet skal dekke arealbehov for veianlegg, rigg- og anleggsområde og arealer for massedisponering.



Figur 2: Varslingsgrense (sort yttergrense) for reguleringsarbeidet. Sort stiplet linje viser veitrasé i tunnel. Områder markert med rødt viser der tiltaket vil berøre over bakken.



Figur 3: Varslingsgrense – detalj kryss i Vige.



Figur 4: Varslingsgrense – detalj kryss i Dalane.

4.2 Trafikksystemet

E18 og E39 går mellom Oslo og Stavanger og passerer Kristiansand. Den er en del av stamveirute 3 og transeuroperisk transportnett. Daglig passerer det mellom 40 000 og 50 000 kjøretøy på strekningen E18/E39 Vige–Kolsdalen. Det er tidvis køproblematikk i rushtrafikken både øst og vest for Kristiansand på dette veinettet.

Dagens E18 mellom Vige og Gartnerløkka har i hovedsak fire gjennomgående kjørefelt med fartsgrense som varierer mellom 60 og 80 km/t. E18/E39 fra Gartnerløkka til høybrua (Vesterbrua) har tre felt, to i østgående og ett i vestgående retning. Fram til Kartheikrysset er E39 utbygd med fire felt, med unntak av Vågsbygdporten hvor det kun er ett felt. Fra kryss ved Rige og vestover er det tofelts vei.

Det er kollektivfelt på deler av E18 og E39, men mye av kollektivtrafikken går i blandet trafikk. Kollektivtrafikken opplever de samme framkommelighetsproblemene som øvrig trafikk. Omkjøringsmulighetene gjennom Kristiansand er begrenset til lokalveinettet. Dette er lite egnet til omkjøringsvei for store trafikkmengder som i dag går på E18/E39. Hvis det skjer en hendelse på E18/E39 i planområdet som medfører at veien må stenges, må trafikken dirigeres gjennom lokalveinettet. Spesielt sårbare punkter er Varoddbrua, Baneheitunnelen, Vesterveibrua og forbi Duekniben, som medfører at trafikk må dirigeres via Kvadraturen og boligområdene på Grim og Tinnheia.

4.3 Arealbruk

I Vige er store arealer avsatt til havneformål og det ligger næringsområder på begge sider av E18. Virksomhetene er avhengig av tilknytning til hovedveinettet. Det er også småbåthavn i området. Gjennom Krossen og Dalane går rv. 9 og jernbanesporene mellom Kristiansand og

Oslo (Sørlandsbanen). En del areal er benyttet til jernbanerelatert virksomhet. På begge sider av rv. 9 er det lokalisert ulike former for industrivirksomhet. Agder kollektivtrafikk har garasjeanlegg, verksted og ladestasjon for sine busser på Dalane. Prosjektet er i berøring med boligområder både i Vige og på Dalane og Glitre.

Ved Breimyr/Grauthelleren er områdene preget av samferdselsområder for eksisterende E39 og det er bensinstasjoner på begge sider av denne. Boligområdene på Fidjemoen ligger nær planområdet.

4.4 Befolkning

Kristiansand kommune har pr. 4. kvartal 2020 112 588 innbyggere. De fleste av disse bor i Kristiansand by. Andelen personer som pendler til jobb i annen kommune er 8 522 personer, mens det er 15 240 personer som pendler inn til jobb i kommunen.

Frem mot 2050 (dimensjonerende år) er det en forventet befolkningsøkning på ca. 18 % dersom man forutsetter at utviklingen følger Statistisk sentralbyrå (SSB) sitt MMMM-alternativ. MMMM-alternativet betegnes som SSBs hovedalternativ og er basert på et mellomnivå i forutsetningene fruktbarhet, levealder, innenlandsk flytting og innvandring.

4.5 Landskap

Varslingsområdet ligger innenfor landskapsregion 1 Skagerrakkysten (i henhold til Nasjonalt referansesystem for landskap av NIJOS). Typisk for landskapet er kysten som består av lave øyer, holmer og skjær der landarealene oppstykket av kiler og små fjorder. Landarealene innenfor kystlinjen består av heilandskap med topper og skogsområder og mindre dalformasjoner i nord-/sørgående retning. Bebyggelsen er preget av å ligge i nærområdet til Kristiansand og er en blanding av bolig- fritids- og næringsbebyggelse.

4.6 Kulturarv

Varslingsområdet er bynært, og det er mye nyere bebyggelse og anlegg. Store deler av kulturlandskapet er bygd ned. På Vige er det et maritimt kulturlandskap. I influensområdet til varslingsområdet på Vige, er det bevarte automatisk fredede kulturminner med et aldersspenn fra steinalder til jernalder, samt minner fra nyere tid. I Dalane er det et eldre gårdsmiljø, jernbane, samt damanlegg og nedlagt hoppbakke og alpinanlegg. Ved Krossen ligger det et jernbanemiljø med noe kulturhistorisk verdi.

4.7 Friluftsliv

Store deler av varslingsområdet består av naturområder. Arealene benyttes mye av lokalbefolkningen og er sikret som offentlige friluftsområder. De viktigste turområdene er Jegersberg, Baneheia/Bymarka og ved Kjerrane. Vestlandske hovedvei (Postvegen) er sammenhengende i Jegersberg og fra Krossen og vestover forbi Kjerrane til E39 ved Farvannet. I varslingsområdet er det etablerte boligområder ved Vige, Kongsgård,

Jegersberg, Dalane og Fidjemoen. Flere av boligområdene ligger i nærhet til grønne områder som benyttes til turområder, lek og annen utendørs opphold. E18, E39 og rv. 9 skaper delvis barrierer mellom bolig- og friluftsområdene. Enkelte boliger er utsatt for veistøy.

4.8 Naturmangfold

Varslingsområdet inkluderer større skogsområder hvor veien blir lagt i tunnel. Dagsoner begrenser seg til Vige, Dalane og Grauthelleren. Influensområdet for både veitiltak og områder for massehåndtering, vil hovedsakelig være begrenset til dagsone/kryssområdene i Vige, Dalane og Grauthelleren. Disse områder er i stor grad utbygd eller planlagt utbygd, men det er registrert viktig skog ved Glitre og tiltaket vil berøre Grimsbekken i Dalane og sjøareal i Vige.

4.9 Naturressurser

Innenfor varslingsområdet er det få registrerte naturressurser. Det begrenser seg til noen mindre teiger med jordbruksareal i Dalane ved Glitre og ved et gartneri. Det er ikke registrert viktige vannressurser, mineralressurser eller fiskeriressurser innenfor influensområdet. Det er vurdert at tiltak i Glitreområdet ikke vil påvirke kildevannet hvor Christiansands Bryggeri henter sitt råvann fra. Det er stor avstand fra grunnvannsforkomsten til planlagte veitiltak. Det er vurdert at en eventuell redusert vannkvalitet i Grimsbekken som følge av veitiltakene ikke vil påvirke kilden.

4.10 Grunnforhold

Varslingsområdet er preget av høydedrag og forsenkninger. I dalsøkkene og i Vigebukta er det løsmasser over berg. Varslingsområdet ligger delvis under marin grense og grunnen består av sensitiv leire og fyllmasser i Vigebukta, elve- og bekkeavsetning og fyllmasser over kvikkleire ved Otra og breelavsetning ved Dalane og Kjerrane. Det er gjennom tiden utfyllt en del i området ved Vigebukta. Det forventes derfor et varierende topplag med fyllmasser i områdene nærmest land. Under fyllmassene er det et tykt lag med bløt leire.

Grunnundersøkelsene ved vestsiden av elva (Eg-området) indikerer et topplag bestående av sand og silt over leire og kvikkleire. Det er påvist kvikkleire i hele sykehusområdet. Nedenfor sykehuset er det tidligere utført tiltak som motfylling og erosjonssikring. Ved østsiden av elva (Sødal-området) viser tidligere utførte grunnundersøkelser et topplag med sand og grus over leire og antatt kvikkleire. Under leiren/kvikkleiren er det et lag med morene over berg. Mektigheten av de forskjellige lagene varierer, og noen steder er det mer lagdelt med flere lag av sand og leire.

Berggrunnen i planområdet består hovedsakelig av gneis og granitt i veksling. Det forventes partier med migmatitt, marmor, biotittgranitt, granittisk gneis og øyegneis. Disse partiene forventes å komme spesielt øst for Dalane. Gneis-bergarter kan være syredannende i dette området. Tunnelen vil krysse flere større og mindre svakhetssoner og stedvis ha liten bergoverdekning.

5 LØSNINGSUTVIKLING

I tidlig fase av planarbeidet er flere kryss- og tunnelalternativ vurdert. Det er utarbeidet et silingsnotat som beskriver løsningsutviklingen og hvilke valg som er tatt underveis. Notatet er vedlagt planprogrammet. Kapittel 5.2 gir en oppsummering.

5.1 Forholdet mellom kommunedelplan for Ytre ringvei og reguleringsplanarbeidet

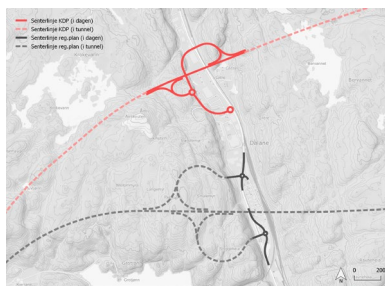
Løsningsutviklingen i denne fasen bygger i prinsippet på vedtatt kommunedelplan. Den viser kryss ved Vige, kryss med rv. 9 i Dalane og kryss ved Grauthelleren. Mellom kryssene ligger Ytre ringvei i tunnel. Hovedendringen fra kommunedelplanen er:

- Ytre ringvei krysser under Otra i tunnel, mens kommunedelplanen viser kryssing av Otra på bru.
- Ved Vige starter tunnelen sør for eksisterende E18, mens kommunedelplanen viser en tunnel som starter nord for E18.
- Hovedkrysset med rv. 9 i Dalane bygges i berg, med rampetunneler opp til rv. 9.

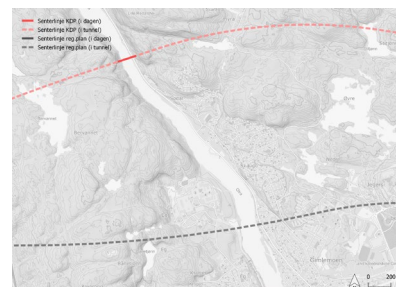
Figur 5–7 viser forskjellen mellom vedtatt kommunedelplan for Ytre ringvei og løsningen det jobbes videre med i reguleringsplanarbeidet. Rød linje viser trasé fra kommunedelplanen. Sort linje viser linje som det arbeides med i reguleringsplanarbeidet.



Figur 5: Kryssløsning Vige.



Figur 6: Kryssløsning Dalane.



Figur 7: Kryssing Otra.

Mens kjøreavstanden mellom Vige og Grauthelleren i kommunedelplanen var 10,7 km lang, er nåværende løsning i reguleringsplanarbeidet ca. 1,5 km kortere (9,2 km). Med 110 km/t fartsgrense på mesteparten av strekningen i stedet for kommunedelplanens 100 km/t, representerer dette en besparelse i kjøretid på godt over 1 minutt for reisende mellom Vige og Grauthelleren. Videre vil plassering av kryss sør i Dalane i stedet for nord i Dalane innebære ytterligere ca. 0,5–1 minutt besparelse for de fleste trafikanter som skal til eller fra Kristiansand by, via rv. 9 og ringveien.

Mens kommunedelplanens dagløsning i Vige, med bro over Narviga, ville ha medført et middels til stort konfliktpotensial for de fleste ikke-prissatte fagtema, er kryssløsningen på sørsiden av E18 i herværende reguleringsarbeid mer skånsom. Se tabell 4-5 i silingsnotatet. Det samme er langt på vei tilfelle også når kryss i dagen nord i Dalane og kryss berg sør i Dalane sammenlignes. Se tabell 5-10 i silingsnotatet.

5.2 Oppsummering av løsningsutvikling

5.2.1 Verdiøkingsprosess

Det er gjennomført flere verdianalyser av Ytre ringvei med tanke på å redusere investeringskostnaden og øke samfunnsnyttene. I verdiøkingsprosessen ble det søkt ganske fritt etter aktuelle veikorridorer, også løsninger med endepunkter utenfor vedtatt kommunedelplan. Samtidig så man på løsninger for å optimalisere den vedtatte kommunedelplanen.

Resultatet fra verdianalysene viste at det var potensial for å vurdere en mer samfunnsøkonomisk lønnsom veikorridor enn vedtatt kommunedelplan, men en fant ikke grunnlag for å endre på endepunktene til Ytre ringvei. Kryssområdene fra kommunedelplanen ble beholdt, det vil si at det skal etableres kryss i Vige, med rv. 9 i Dalane og ved Grauthelleren.

Det er resultatet fra verdiøkingsprosessene som ligger til grunn for oppstart av arbeidet med detaljreguleringsplanen.

5.2.2 Kriterier for valg

I silingsprosessen er det fokusert på hva som skiller den ene løsningen fra den andre, ikke på totalvirkningen av alternativene. Hensikten med silingsprosessen har derfor vært å komme frem til hvilken løsning som samlet sett vil være den beste for prosjektet.

Kriteriene for valg av tunneltrasé og kryssløsning har vært:

- Investeringskostnader
- Trafikantnytte
- Trafikale virkninger
- Ikke prissatte fagtema, som f.eks. naturmangfold, friluftsliv, kulturarv, o.l.
- Trafikksikkerhet
- Anleggsgjennomføring
- Klimagassutslipp

5.2.3 Resultat fra innledende siling

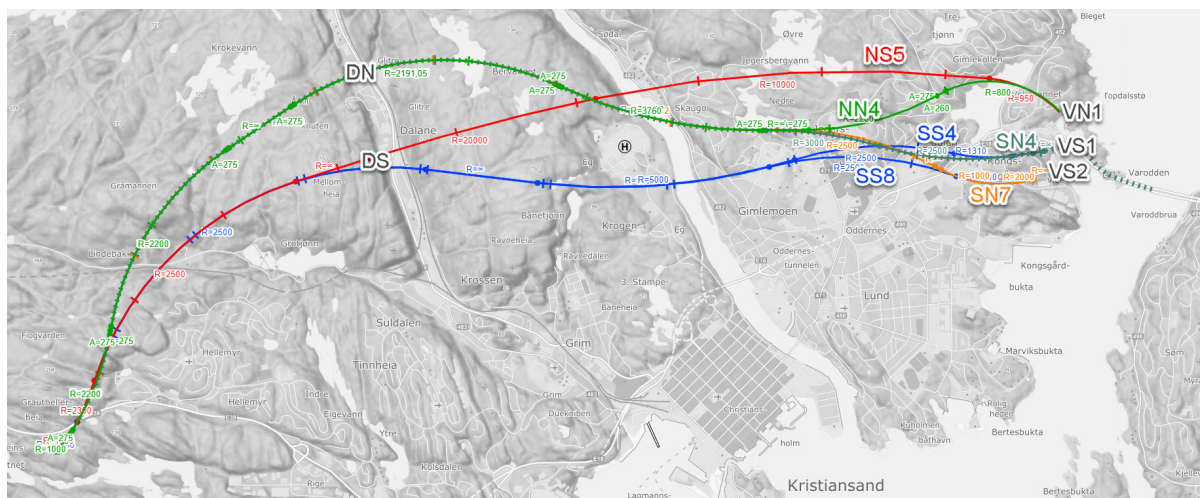
Arbeidet startet med kreative alternativsøk med mål om å forenkle kryssområdene ved Vige og i Dalane. Ideene ble vurdert og etterfulgt av påfølgende grovsiling.

Totalt har 5–10 krysskonsepter vært oppe til vurdering i Vige. Etter en innledende silingsrunde ble 3 av 7 krysskonsepter vurdert som fortsatt aktuelle for utbygging (kryssløsning VN1, VS1 og VS2). Disse ble i sin tur modellert opp og kostnadsberegnet før valget av kryssløsning i Vige ble foretatt. I vurderingen kom alternativ VS2 best ut.

Tilsvarende har en rekke konsepter for kryss i dagen og løsninger for kryss i tunnel blitt skissert og vurdert i Dalane. Til finalen kom et alternativ med kryss i dagen, nord i Dalane

(DN), og et alternativ med kryss i berg, sør i Dalane (DS). Av disse to ble alternativ DS vurdert som det beste.

For å knytte sammen kryssalternativene i Vige, Dalane og Grauthelleren er det utarbeidet flere tunneltraseer. Plasseringen er styrt av blant annet geometriske, geologiske og geotekniske hensyn. Felles for alle tunnelalternativene er at de er lagt i tunnel under Otra. Alternativene som knyttes til kryss DN, nord i Dalane, er lagt med maksimal stigning 5 % opp til dagsonen. Alternativene som knyttes til kryss DS, sør i Dalane, krysser dalen i tunnel, og ligger med slakere stigning.



Figur 8: Oversiktsfigur over alternative tunneltraseer og tilhørende kryssløsninger som er omtalt og vurdert i silingsnotatet. For kryssløsninger indikerer bokstav V Vige og D Dalane. N står for nord og S for sør. For tunneltraseene (veilinjene) indikerer første bokstav om tunnelpåhugg er sør (S) eller nord (N) for E18 i Vige, mens andre bokstav beskriver plassering av kryss i Dalane. I tillegg er det brukt løpenummer for å skille alternativer fra hverandre. Alternativ NN4, SN4 og SN7 betinger kryss nord i Dalane. Alternativ NS5, SS4 og SS8 er kompatible med kryss sør i Dalane.

5.2.4 Valg av alternativ

Tunnelalternativ SS8 med kryssalternativ VS2 i Vige og DS (kryss i berg) i Dalane legges til grunn i det videre arbeidet med detaljreguleringen for E39 Ytre ringvei.

Kryssalternativ VS2 i Vige rangeres som best med tanke på både grov kostnadsberegning av de kostnadsdrivende elementene, de ikke-prissatte fagtema og trafikksikkerhet. Dette alternativet gir i tillegg kortest tunneltrasé.

Valg av tunnelalternativ og kryss i Dalane ble gjennomført som en sammenligning og rangering av de to tunnelalternativene SN7 og SS8 (kryss i berg) for å identifisere den beste traseen (og dermed kryssløsning i Dalane). Oppsummert er det alternativ SS8 og dermed kryssalternativ DS i Dalane som rangeres som best i forhold til kriteriene.

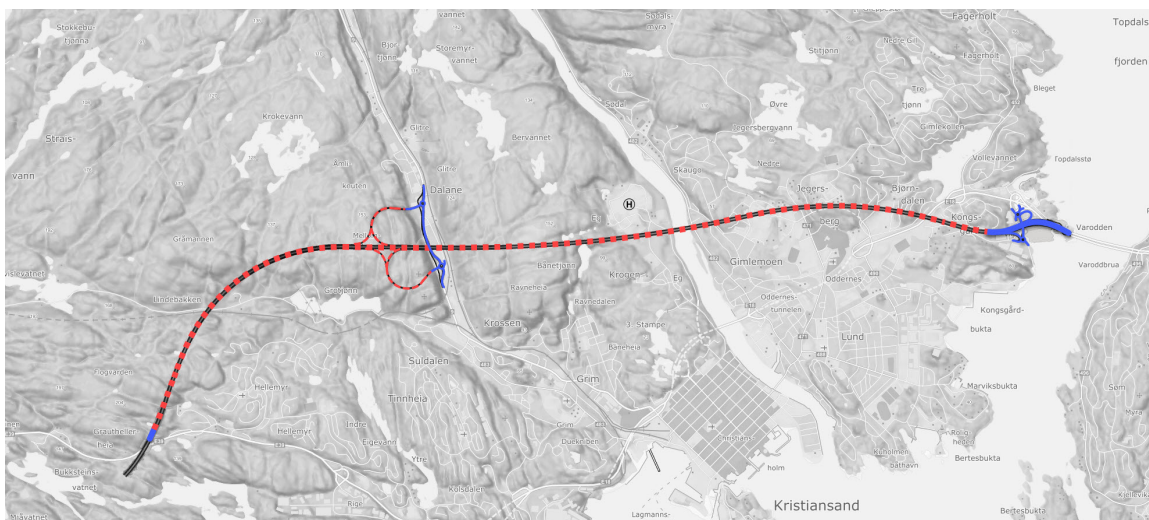
Både kryssalternativ DS og DN i Dalane krever fravikssøknad for krav i vegnormal. Det er gitt tillatelse til fravik fra vegnormal for kryssalternativ DS (kryss i berg) av Vegdirektoratet.

Med tanke på investeringskostnadene er det kort oppsummert lite som skiller tunnelalternativene, men SS8 har marginalt lavere investeringskostnad enn SN7. Det antas også at SS8 har et større potensial for kostnadsreduksjoner enn hva tilfellet er for SN7.

En gjennomgang av trafikale effekter av alternativene viste en marginal differanse mellom traseene. SS8 gir marginalt høyere trafikantnytte, men på grunn av høyere kostnader, først og fremst knyttet til drift og vedlikehold, gir SN7 høyest netto nytte og netto nytte per budsjettkrone. Totalt sett skiller det lite mellom alternativene og på grunn av usikkerhet i beregningene rangeres alternativene derfor som like gode.

Med tanke på ikke-prissatte tema fremstår SS8 å være det foretrukne alternativet. I vurderingen av anleggsgjennomføring er konklusjonen at begge tunnelalternativer er gode og gjennomførbare.

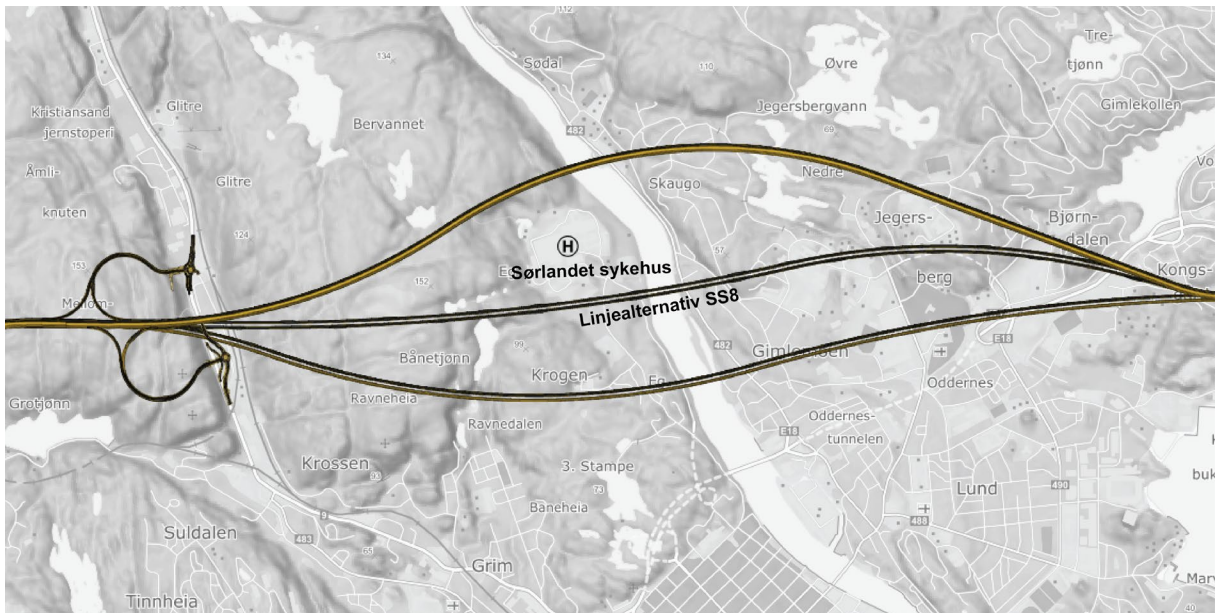
Gjennomført analyse av klimagassutslipp i anleggsfasen viser at det er små differanser mellom tunnelalternativene, men SS8 har et lavere forbruk av diesel i denne fasen. I tillegg er tunneltraseen i alternativ SS8 kortere, og dette vil redusere klimagassutslipp knyttet til driving av tunnel og forbruk av materialer. SS8 fremstår som den beste løsningen (forbeholdt at massene kjøres til Vige).



Figur 9: Kartskisse for alternativ SS8. Basert på vurderingene i dette dokumentet 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.

5.2.5 Kryssing av Otra

I etterkant av varsel av planoppstart og at planprogrammet var på høring/offentlig ettersyn våren 2021 er det arbeidet videre med optimalisering av veilinjen. Det er blant annet sett på traseen under Sørlandet sykehus. Det er undersøkt alternative veitraseer for tunnelen, som ikke krysser under sykehusområdet. De alternative tunneltraseene er vist i figur 10. Alle alternativene er vei i tunnel som krysser under Otra.



Figur 10: Kartskisse som viser alternative veilinjene for kryssinger under Otra. De alternative veilinjene er utarbeidet i etterkant av at planprogrammet var ute på høring/offentlig ettersyn, pga. hensynet til Sørlandet sykehus.

I det videre planarbeidet vil optimalisering av veillinjen fortsette. Dersom det blir besluttet at det er mest hensiktsmessig å endre veillinjen forbi Sørlandet sykehus vil planavgrænsningen utvides og varsel sendes til berørte for mulighet til uttalelse.

5.2.6 Jernbanetilknytning til fremtidig havn i Kongsgård/Vige

Det vises til de overordnede vurderingene av jernbanetilknytning som ble gjort i forbindelse med kommunedelplanen for havneområde nord, Kongsgård–Vige. Jernbanetraseen er ikke vist i plankartet, men muligheten er ivarettatt i bestemmelsene til kommunedelplanen som omhandler ny vei gjennom Ringåsen. Nye Veier har mottatt informasjon om mulig plassering og høyde for fremtidig jernbanetrase i tunnel. Basert på denne informasjonen er det konkludert med at en eventuell fremtidig kryssing mellom Ytre ringvei og jernbanetunnel skal være mulig.

6 UTREDNINGSPROGRAM

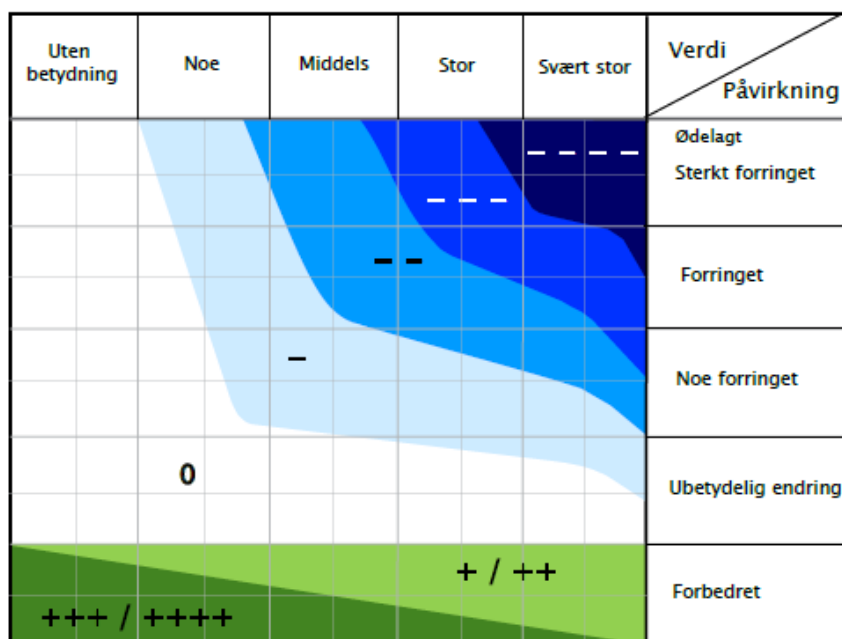
Kristiansand kommune vedtok i 2016 kommunedelplanen for E18/E39 Ytre ringvei. Et stort planområde ble den gang kartlagt for landskaps-, kulturminne-, friluftsliv-, nærmiljø- og naturressursverdier, og 7 ulike traseer ble konsekvensutredet. Veitraseen som nå skal utredes ligger innenfor det tidligere utredningsområdet, men sammenfaller ikke helt med vedtatt korridor. Videre kan det være kommet ny informasjon siden forrige utredning.

6.1 Metodikk

Konsekvensutredningen vil utarbeides etter metodikken i Statens vegvesens håndbok V712. For tema som ikke inngår i V712 i kapittel 6.5 vurderes virkninger og egenskaper.

Påvirkningen et tiltak har på en gitt verdi gir en konsekvens. For å si noe om påvirkning er det nødvendig å avklare hva som er referansealternativet, også kalt 0-alternativet. Det vil si hvilken veisituasjon man vil ha i forventet åpningsår for prosjektet, dersom prosjektet ikke blir bygget. Referansesituasjon er den forventede situasjon som resultat av andre planer, primært arealplaner som er vedtatt og hvor konsekvensene allerede er vurdert og godkjent. Hvorvidt slike planer er realisert på et gitt tidspunkt er imidlertid ikke alltid tilfellet. For dette prosjektet er reguleringsplanene i kapittel 2.5 lagt til grunn for referansesituasjonen.

Som datagrunnlag benyttes eksisterende kunnskap fra gjeldende kommunedelplan for E39 Ytre ringvei. I tillegg innhentes oppdaterte data fra relevante databaser, og det vil gjennomføres befaringer for flere fag, bl.a. for fagtemaene naturmiljø, kulturmiljø, friluftsliv, by- og bygdeliv og landskapsbilde.



Figur 11: Konsekvensvifta. Konsekvensen for et delområde fremkommer ved å sammenligne grad av verdi i x-aksen med grad av påvirkning i y-aksen. De to skalaene er glidende.

Det er planer for havneutvidelse ved Vige som er nedfelt i en reguleringsplan for et begrenset område og en kommunedelplan for et større område. Selv om ikke fremtiden for havnen er avklart vil konsekvensvurderingene legges til grunn godkjent reguleringsplan for havn i Vige i referansesituasjonen. Grensesnitt mellom planene vil bli gjennomgått i planbeskrivelsen.

Vedtatt kommunedelplan for Ytre ringvei inneholder andre konsekvenser enn det alternativet som nå blir utredet i reguleringsplanforslaget. Endring i konsekvenser vil bli presentert i planbeskrivelsen, men vil ikke legges til grunn som referansealternativ.

I tillegg til konsekvenser av selve tiltaket vurderes konsekvenser i anleggsfasen og skadereduserende tiltak.

6.2 Prissatte konsekvenser

Nye Veier har som mål å utvikle prosjekter med størst mulig samfunnsøkonomisk lønnsomhet. For å vurdere prissatte konsekvenser, beregnes disse samlet i en nytte- og kostnadsanalyse ved bruk av beregningsprogrammet EFFEKT. For å kontrollere resultatenes robusthet ved endringer av sentrale forutsetninger vil det bli gjennomført ulike følsomhetsanalyser av de prissatte konsekvensene. I tillegg vil konsekvensutredningen av prissatte temaer gå særlig inn på følgende temaer:

- støy
- luftkvalitet
- klimagassutslipp i driftsfasen

6.2.1 Støy

Det skal gjennomføres støyberegninger og støyvurderinger iht. gjeldende utgave av Retningslinje for beregning av støy i arealplanleggingen T-1442/2021. 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. 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.

6.2.2 Luftforurensning

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.

Det vil på et overordnet nivå bli gjort vurderinger av hvordan fremtidig havnevirksomhet i Kongsgård/Vige vil påvirke lokal luftkvalitet. Det tas utgangspunkt i tidligere utarbeidede utredninger for havnevirksomheten.

6.2.3 Klimagass

Det skal utarbeides et klimagassbudsjett for anleggs- og driftsfase på regulert strekning. Beregningen blir gjort med Nye Veiers og NIRAS' verktøy NV-GHG.

Det vil bli satt søkelys på å minimere klimagassutslipp gjennom planleggingen. Det vil bli gjennomført prosesser for å sikre at klimagasshensyn blir ivaretatt, jf. kapittel 7.

6.3 Ikke-prissatte konsekvenser

Verdivurderinger som er gjort i kommunedelplanen for E18/E39 Ytre ringvei og andre vedtatte planer innenfor varslingsområdet, benyttes som utgangspunkt for konsekvensutredningen. Der det er nødvendig foretas supplerende utredninger tilpasset dette reguleringsarbeidet.

Formålet med analysen er å frambringe kunnskap om undersøkelsesområdet og virkninger av tiltaket. Etter Statens vegvesens håndbok V712, utredes konsekvenser for de fem fagtemaene:

- Landskapsbilde
- Friluftsliv/by- og bygdeliv (tidligere nærmiljø og friluftsliv)
- Naturmangfold
- Kulturarv (tidligere kulturminner og kulturmiljø)
- Naturressurser

6.3.1 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. I utredningen drøftes forhold som omfatter landskapsbildet ved enkeltområder som; nærføring til elv og bekker, randsoner, kulturminner m.m.

Forslag til forebyggende og avbøtende tiltak i anleggs- og driftsfase skal kort beskrives.

Det skal utarbeides en estetisk oppfølgingsplan, basert på Nye Veiers Estetisk veileder, med ulike utformingsprinsipp inklusive arkitektonisk utforming av tunnelportaler, bruer, mm. Den estetiske oppfølgingsplanen skal også inneholde prinsipper for istandsetting av arealer som er berørt av anlegget, i tillegg til utforming av arealene som inngår i reguleringsplanen.

6.3.2 Friluftsliv/by- og bygdeliv

Fagtemaet skal belyse tiltakets virkninger for brukerne av utredningsområdet. Temaet vil i denne utredningen omfatte friluftsområder, allment tilgjengelige utearealer i bebygde områder, 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 kort beskrives.

6.3.3 Naturmangfold

I konsekvensvurderingen vil verdi, påvirkning og konsekvenser for naturmangfold utredes. Forslag til avbøtende tiltak i anleggs- og driftsfasen vil bli beskrevet. Eksisterende kunnskap fra KDP og oppdatert informasjon for aktuelle databaser vil i tillegg til befaring av områdene, legges til grunn for verdivurdering. Etter befaring vil det vurderes hvorvidt det vil være behov for ytterligere kartlegging av naturverdier. 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.

6.3.4 Kulturarv

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

Kulturminnelovens undersøkelsesplikt (§ 9) for automatisk fredede kulturminner skal være oppfylt før sluttbehandling av reguleringsplanen. Kulturminnemyndighetene foretar en vurdering av potensialet for funn av automatisk fredede kulturminner innenfor planområdet og behovet for registreringsundersøkelser i form av overflatebefaringer i forbindelse med planprosessen. Reguleringsplanen skal redegjøre for konsekvenser for kulturarv, og det skal spesielt fokuseres på avbøtende tiltak. Vurderingen skal også omfatte anleggsperioden. Tema omhandles i planbeskrivelsen.

6.3.5 Naturressurser

I dette prosjektet begrenser naturressursene i området 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.

6.4 ROS-analyse

Det skal utarbeides en egen ROS-analyse (risiko- og sårbarhetsanalyse) i samsvar med krav i plan- og bygningsloven § 4-3. Analysen skal i hovedsak følge metode beskrevet i

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) sitt temahefte «Samfunnssikkerhet i arealplanlegging, april 2017».

ROS-analysen skal identifisere, beskrive og vurdere reell fare i forhold til fastsatte sikkerhetskrav og dekke det areal som planen omfatter og influerer på. Arbeidsmetodikk og analyse tilpasses planområdet og tiltakets kompleksitet. Analysen er i hovedsak avgrenset til vurdering av ferdig løsning. Dersom det eventuelt er spesielle forhold knyttet til anleggsfasen som avdekkes i fareidentifikasjonen og som vurderes å ha betydning for samfunnssikkerhet (samfunnet/tredje part), håndteres også disse i analysen.

Risikoreduserende tiltak kan ha betydning både for planens bestemmelser og prosjekterte løsninger.

Risiko i tunneler

Tunnelsikkerhetsforskriften stiller også krav til egen risikovurdering for tunneler med lengde over 500 meter. Det planlegges bygget en tunnel på strekningen, med lengde på i underkant av 9 km. Det skal for alle tunneler lengre enn 500 m utarbeides egen risikoanalyse i samsvar med Veileder for risikoanalyse av vegtunneler (Vegdirektoratet, VD). Analysen skal gi innspill til sikkerhetstiltak og/eller tilleggsutstyr for å oppnå det sikkerhetsnivået som kreves etter VD håndbok N500. Risikoanalysen skal omhandle mulige trafikkulykker, branner og andre uønskede hendelser, det vil si alle forhold som tydelig berører sikkerheten for trafikantene i tunnelen, og som vil kunne inntreffe i løpet av brukstiden. Det skal tas hensyn til type hendelse og størrelsesorden av de mulige konsekvensene.

6.5 Øvrige temaer som behandles

6.5.1 Grunnforhold, geologi, geoteknikk og hydrogeologi

I forbindelse med planarbeidet gjennomføres det en rekke grunnundersøkelser med tanke på bergets beliggenhet, kvalitet på berg og løsmasser. I tillegg gjennomføres hydrogeologiske undersøkelser for å vurdere faren for grunnvannssenkning og innlekkasje i tunnelen. Dette utføres i områder som vurderes viktige å kartlegge av hensyn til sikkerhet for drift og anleggsgjennomføring. Det skal utarbeides egne fagrapporter der utfyllende sammendrag innarbeides i planbeskrivelsen.

6.5.2 Hydrologi

Der tiltaket krysser elver og bekker skal det gjøres vurderinger knyttet til vannføring og flom. Forslag til forebyggende og avbøtende tiltak i anleggs- og driftsfase skal kort beskrives. Anlegget plasseres slik at høyvann ikke fører til oversvømmelse av kjørebanen.

6.5.3 Trafikale forhold, fremkommelighet og kollektivtrafikk

Tiltakets virkninger for trafikale forhold og fremkommelighet skal belyses i planmaterialet og omtales i planbeskrivelsen.

Virkninger for kollektivtrafikk som følge ny situasjon skal vurderes.

6.5.4 Konstruksjoner

Forprosjekt for konstruksjoner utarbeides og vil inneholde forslag til utforming av konstruksjonene iht. Nye Veiers formingsveileder og gjeldende prosjekteringsregelverk. Det tilstrebes å finne løsninger som ivaretar bærekraft og miljø, samt interessene fra øvrige tema på en best mulig måte. Det vil generelt legges til rette for at totalentreprenører senere i byggeplanfasen kan komme med løsninger som passer deres utførelse bedre, så fremt disse løsninger ivaretar de samme interessene på lik linje som forprosjektet – eller bedre.

Nødvendig areal for permanent – og midlertidig beslag vil fremkomme av plankart med tilhørende bestemmelser.

6.5.5 Teknisk infrastruktur

Overordnet VA-plan med kart og beskrivelse utarbeides. Eksisterende rør- og ledningsnett i grunnen skal hensyntas og nødvendige omlegginger og utskiftninger beskrives. Hvordan brannvannsdekning, håndtering av vaskevann i tunneler og avrenning fra veiareal blir ivaretatt vil bli beskrevet. Konfliktpunkter vil bli synliggjort.

Nødvendig areal for ny teknisk infrastruktur og eventuelle omlegginger vil fremkomme av plankart med tilhørende bestemmelser.

Planbeskrivelsen skal omhandle og beskrive behov for omlegging av eksisterende kraftlinjer og kabler som kommer i konflikt med tiltaket og hvordan man forsyner tunneler og annen tekniske installasjoner som ligger tiltaket. Behov i anleggsfasen skal også fremkomme.

6.5.6 Forurensning i grunnen

Det skal gjennomføres en kartlegging av historikk på berørte eiendommer for å avdekke eventuell mistanke om forurensning på eiendommen. Kartleggingen omfatter blant annet mulige kilder og mulig spredning av forurensning. I områder der det er begrunnet mistanke om forurenset grunn vil det vurderes om det skal gjennomføres en innledende miljøteknisk undersøkelse.

6.5.7 Utfylling i sjø

Det skal utarbeides tilstrekkelig grunnlag til å utarbeide søknad om tiltak i sjø i forbindelse med utfylling for veiltiltaket 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.

6.5.8 Massehåndtering, riggområder og anleggsgjennomføring

Foreløpige beregninger viser at det vil være et masseoverskudd på strekningen ved bygging av gjennomgående tunnel på strekningen Vige-Grauthelleren. Veien kobles til rv. 9 i Dalane med kryss i berg.

I planarbeidet vil det være behov for å finne gode arealer for massehåndtering. I vedtatte kommunedelplan fra 2016 er det pekt på deponi for overskuddsmasse i havneområdet i Vige og ved Glitre/Storheia ved rv. 9. Glitre og havneområdet i Vige vil vurderes i det videre planarbeidet som mulige arealer for håndtering av overskuddsmasser.

I tillegg til Glitre og havneområdene i Vige vurderer Nye Veier følgende andre alternativer for håndtering av overskuddsmasser fra Ytre ringvei-prosjektet:

- Bidrag med masser i andre regionale planlagte prosjekter med massebehov.
- Tilrettelegging for eksport av masser til utlandet.
- Transport av overskuddsmasser til foredlings- og distribusjonsanlegg i regionen.
- Transport av overskuddsmasser til eksisterende eller nye landdeponier nært prosjektområdet.
- Kombinasjon av de overnevnte alternativene.

Det vil det også være behov for midlertidige områder for riggområde, knusing, masselagring, m.m. Det legges i størst mulig grad opp til at veianlegget kan bygges med stein fra tunnelen. Videre vil det være behov for arealer til håndtering av overskuddsmasser. Av hensyn til bærekraft og kostnader vil det være gunstig at massene får en samfunnsnyttig anvendelse, og at de benyttes på steder nært tunnelen.

Innenfor varslingsområdet er det tatt med arealer på Glitre og Ringknuten som kan ivareta behovet for massehåndtering. Disse arealene ligger i kort kjøreavstand fra tiltaket.

Avhengig av konsept for anleggsgjennomføring, tunneldriving og angrepspunkter vil de ulike alternativene for massehåndtering være mer eller mindre egnet. Egnethet vil bli vurdert opp mot bærekraft blant annet transportavstander og gjenbruksmuligheter.

Gjennomgang av behovet for masselagring, og å finne nødvendige arealer til massehåndtering skal gjøres i planleggingsfasen. 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.

I plankartet vil det bli avsatt midlertidige anlegg-, rigg og deponiområder, med tilhørende bestemmelser.

7 MILJØOPPFØLGING

7.1 Bærekraft

Nye Veier har bærekraftsmål om å redusere klimagassutslipp og miljøavtrykk. For å sikre overordnede mål for bærekraft, energi og klima skal prosjektet E39 Ytre ringvei sertifiseres i tråd med CEEQUAL.

CEEQUAL er en miljøsertifiseringsordning/metodikk for bærekraftsregnskap i anleggsprosjekter. CEEQUAL skal være en integrert del av reguleringsplanprosessen for Ytre ringvei, samt i prosjekterings- og anleggsfasen.

7.2 Miljøprogram med miljøoppfølgingsplan

I forbindelse med planarbeidet utarbeides det et miljøoppfølgingsprogram i henhold til NS 3466. 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.

Det skal beskrives tiltak for å unngå, begrense, istandsette, og eventuelt kompensere for vesentlige skadevirkninger for miljø og samfunn i bygge- og driftsfasen. Avbøtende tiltak for naturmiljø, forurensning og ressursbruk skal konkretiseres. Tiltakene skal utvikles i tverrfaglig samarbeid mellom fagdisiplinene og miljøansvarlige, og med nødvendig bistand og innspill fra fagmyndigheter og kommuner. I denne fasen vil også nødvendige lovkrav og søknader identifiseres.

7.3 Vannmiljø

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

Videre utredningsbehov for vannmiljø er (listen er ikke uttømmende):

- Resipientvurdering med vurdering av nødvendig miljøoppfølging og miljøovervåking, både for byggeperioden og etter av tiltaket er gjennomført.
- Detaljering av hvilke deler av veistrekningen det er nødvendig med rensing av overvann og tunnelvann, samt vurdering og detaljering av tilstrekkelig areal for etablering av rensetiltak. Rensetiltak skal tilpasses vannforekomstenes sårbarhet.
- Samlede påvirkninger fra anleggsfasen og driftsfasen, som kan påvirke fysiske forhold, vanntemperatur eller kjemiske forhold i vannforekomstene, skal vurderes, samt nødvendige avbøtende tiltak. Hvis tiltaket forventes å forringe miljøtilstanden i vannforekomsten, eller gjøre det vanskelig å nå miljømålet, så skal planen vurderes etter vannforskriften § 12.
- Det skal utarbeides tilstrekkelig grunnlag til å utarbeide søknad om utslippstillatelse for Statsforvalteren i henhold til forurensningsloven.
- Foreslått korridor krysser bekken i Dalane. Bekken er allerede preget av menneskelig påvirkning og har ingen registrerte sårbare arter, men det er lite tilgjengelig

informasjon. Det skal derfor gjennomføres forundersøkelser av bekken i området som kan bli påvirket av veianlegget. Hensikten er å dokumentere nå-tilstand i vannforekomsten.

8 APPENDIX (I) – BÆREKRAFTSVURDERINGER KNYTTET TIL CEEQUAL-MANUALEN

I tabell 8-1 oppsummeres fagrapportens arbeid med økonomisk / miljømessig / sosial bærekraft i henhold til relevante krav i CEEQUAL-manualen.

Tabell 8-1: Bærekraftsvurderinger knyttet til CEEQUAL-manualen.

| <i>Krav i CEEQUAL-manualen</i> | <i>Relevant avsnitt med dokumentasjon i dette dokument</i> | <i>Kommentar</i> |
|---|--|--|
| 1.2.5 “Environmental and social aspects assessment” | Kapittel 6 og 7 | Planprogrammet legger føringer for å utrede og vurdere prosjektets virkninger på miljø og samfunn. |
| 1.2.8 «Appropriate mechanisms have been put in place to manage the project’s environmental and social risks, impacts and opportunities” | Kapittel 6 og 7 | Planprogrammet omtaler at det skal utarbeides en konsekvensutredning, risiko- og sårbarhetsanalyse og miljøoppfølgingsprogram. |
| 3.1.2 «Further community consultation» | Kapittel 3 | Redegjørelse for planlagt medvirkningsopplegg. |

9 VEDLEGG

- Planprogram - vedlegg 1 - Merknadsbehandling planoppstart og planprogram
- Planprogram - vedlegg 2 - Merknader til planoppstart og planprogram
- Silingsnotat for valg av tunnelalternativ og kryssalternativ Vige og Dalane