



11.12 | 20

# Detaljregulering E39 Ytre ringvei

Planinitiativ

---

Oppdragsnummer:	5206182
Oppdragsnavn:	Detaljregulering E39 Ytre ringvei
Dokumentnummer:	NV42E39VK-RAP-PLN-0004
Dokumentnavn:	Planinitiativ

Versjonsoversikt

Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
e02	11.12.2020	For godkjenning hos myndigheter	HelSoe	KriRe	TeFaa
b01	07.12.2020	Kommentar hos eksterne parter	HelSoe	KriRe	TeFaa

## INNHold

1	INNLEDNING.....	4
1.1	Forslagsstiller .....	4
1.2	Plannavn .....	4
2	FORMÅLET MED PLANEN .....	5
3	PLANOMRÅDET .....	6
3.1	Forslag til planavgrensning .....	6
3.2	Dagens arealbruk .....	6
3.3	Eiendomsforhold .....	7
4	PLANLAGTE TILTAK.....	8
4.1	Veianlegg .....	8
4.2	Anleggsområde .....	9
4.3	Massehåndtering.....	9
5	FUNKSJONELLE OG MILJØMESSIGE KVALITETER.....	10
5.1	Ytre miljø.....	10
5.2	CEEQUAL.....	10
6	FORHOLDET TIL PLANER OG RETNINGSLINJER .....	11
6.1	Kommuneplan .....	11
6.2	Kommunedelplaner.....	11
6.3	Reguleringsplaner .....	13
7	VESENTLIGE INTERESSER SOM BERØRES.....	14
8	SAMFUNNSSIKKERHET – RISIKO OG SÅRBARHET .....	15
9	VURDERING AV FORSKRIFT OM KONSEKVENsutREDNINGER.....	16
10	UTREDNINGSARBEID.....	17
10.1	Siling av alternativer.....	17
11	PROSESSER FOR SAMARBEID OG MEDVIRKNING .....	18
11.1	Offentlige etater og andre interesser som skal varsles om planoppstart.....	18
11.2	Medvirkning og planprosess.....	19
11.3	Informasjonsflyt og kommunikasjon med allmenheten .....	20
12	FREMDRIFT.....	22

## 1 INNLEDNING

### 1.1 Forslagsstiller

Forslagsstiller for planarbeidet er Nye Veier. Norconsult er engasjert som rådgiver for planarbeidet.

Kontaktperson for Nye Veier er: Thomas Kaaløy Jensen, 900 66 525,  
[thomas.kaaloy.jensen@nyeveier.no](mailto:thomas.kaaloy.jensen@nyeveier.no)

Kontaktperson for Norconsult er: Terje Faanes, 951 52 257, [terje.faanes@norconsult.com](mailto:terje.faanes@norconsult.com)

### 1.2 Plannavn

Det foreslås følgende plannavn: «Detaljregulering E39 Ytre ringvei.»

## 2 FORMÅLET MED PLANEN

Hensikten med planarbeidet er å etablere Ytre ringvei i Kristiansand mellom Vige og Grauthelleren. Ytre ringvei skal bygges for å bidra til at transportkorridoren blir mer effektiv og mindre sårbar og for å avlaste dagens hovedveisystem gjennom Kristiansand sentrum. Ytre ringvei er hovedgrepet i konseptvalgutredningen av Samferdselspakke 2 for Kristiansandsregionen, som ble vedtatt i juli 2012. Planarbeidet bygger videre på vedtatt kommunedelplan for Ytre ringvei, som ble vedtatt i 2016.

Nye Veier prioriterer å bygge veier med bakgrunn i 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.

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

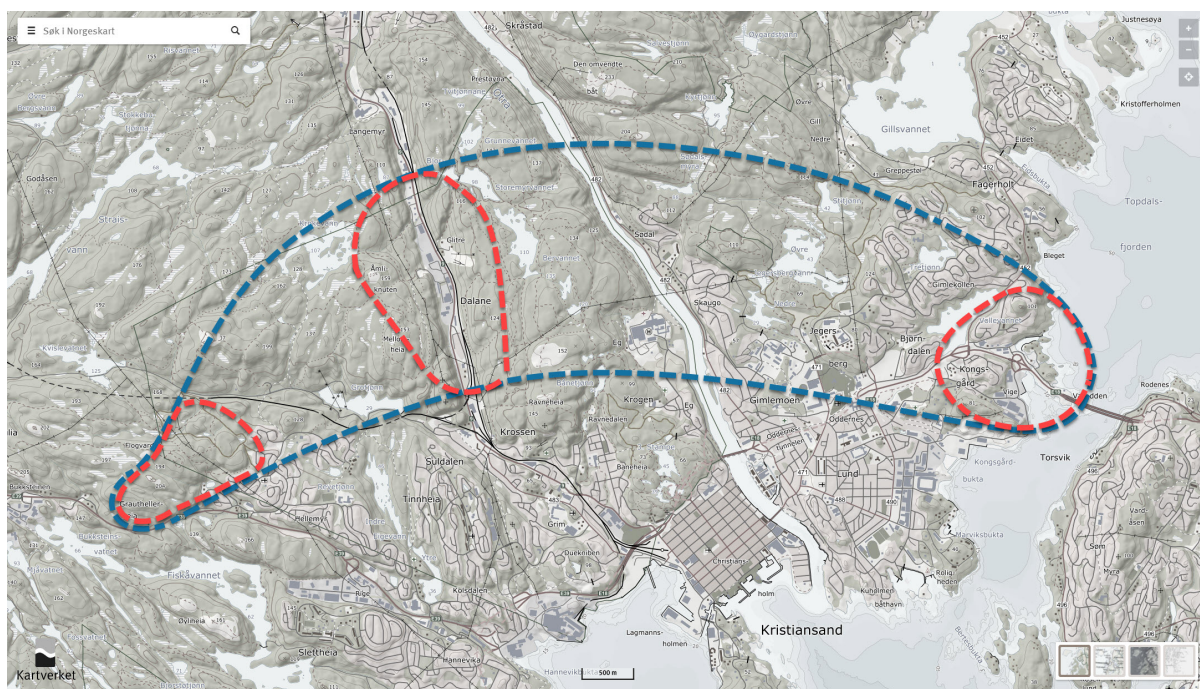
I prinsippet bygger løsningsutviklingen i denne fasen på vedtatt kommunedelplan. Den viser kryss ved Vige, kryss med rv. 9 i Dalane og kryss med Grauthelleren. Mellom kryssene ligger Ytre ringvei i tunnel. Den største endringen fra kommunedelplanen er at det nå jobbes med en løsning der Ytre ringvei krysser under Otra i tunnel, mens kommunedelplanen viste kryssing av Otra på bru over elva og fv. 482 like nord for Sødal. Det skal også vurderes endrede kryssløsninger for kryss ved Vige og kryss med Grauthelleren.



### 3 PLANOMRÅDET

#### 3.1 Forslag til planavgrensning

En foreløpig planavgrensning er vist i figur 3-1. Den blå stiplede linjen tilsvarer planavgrensningen og inneholder per nå flere traséalternativer. De røde stiplede linjene viser områder der Ytre ringvei skal påkobles kryss med E18 i Vige, rv. 9 i Dalane og fremtidig kryss med E39 ved Grauthelleren.



Figur 3-1: Foreløpig planavgrensning. Blå stiplet linje viser ytre planavgrensning, før det er foretatt silingsarbeid. Røde stiplede linjer viser hvor Ytre ringvei skal kobles på kryss ved Vige, Dalane og Grauthelleren. Kartkilde: Norgeskart.

Det skal foretas silingsarbeid av alternativer i forbindelse med utarbeidelse av forslag til planprogram. I planprogrammet er det planlagt at én foretrukket trasé og kryssløsninger skal ligge til grunn for videre reguleringsplanarbeid. Planens avgrensning vil derfor reduseres vesentlig før varsel om oppstart og høring / offentlig ettersyn av forslag til planprogram.

Nye Veier vil ha dialog med Kristiansand kommune om fastsetting av planavgrensning i det videre arbeidet med reguleringsplanen.

#### 3.2 Dagens arealbruk

Planområdet strekker seg fra Vige i øst til Grauthelleren i vest. Den nye veien vil stort sett gå i tunnel, med unntak av kryssområdene ved E18 Vige, rv. 9 og E39 i vest ved Grauthelleren. Over planlagt tunnel er store deler av arealene skogkledte, fra øst mot vest: Jegersberg,

Bymarka og Vestmarka. Skogområdene er bynære og nokså mye brukt i friluftssammenheng.

I Vigje er det store næringsområder på begge sider av E18. Det er også småbåthavn nord for E18. Sør for dagens E18 er betydelige arealer avsatt til havneformål som forutsetter utfylling i sjø.

Vest for planlagt tunnelpåhugg i retning Otra vil traseen krysse under en del bebygde arealer på Vollåsen/Kongsgård, Gimlekollen/Jegersberg og Sødal/Eg.

Der planlagt trasé krysser Dalane er området preget av mye næringsbebyggelse og stedvis noe boligbebyggelse. I det smale dalføret finner vi også Sørlandsbanen og rv. 9.

Lengst vest i planområdet, mot krysset ved Grauthelleren, vil traseen ligge i forholdvis kort avstand til boligbebyggelsen på Fidjemoen.

### **3.3 Eiendomsforhold**

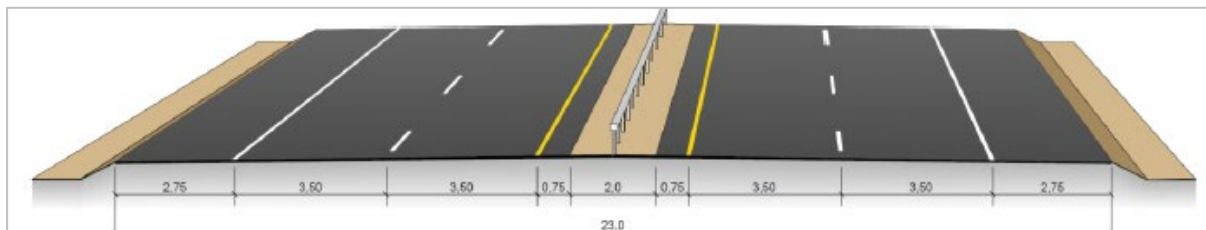
En liste over alle berørte grunneiere vil utarbeides i forbindelse med varsling av planoppstart og høring / offentlig ettersyn av planprogram, i dialog med Kristiansand kommune. Alle berørte grunneiere innenfor planområdet vil bli tilskrevet ved oppstart.

Områder hvor det skal etableres tunnelpåslag vil legge beslag på areal over bakken og her vil vedtatt plan være grunnlag for innløsning av eiendommer.

## 4 PLANLAGTE TILTAK

### 4.1 Veianlegg

E39 Ytre ringvei skal bygges som 4-felts motorvei. Planlagt fartsgrense på mesteparten av strekningen vil være 110 km/t. Anlegget vil bli dimensjonert med utgangspunkt i dimensjoneringsklasse H3, i henhold til Statens vegvesens håndbok N100.



Figur 4-1: Normalprofil for 4-felts motorvei, dimensjoneringsklasse H3. Kilde: Statens vegvesens håndbok N100.

Veianlegget skal opparbeides med tilkobling til E18 i Vige, rv. 9 i Dalane og E39 på Grauthelleren. Strekningen langs sannsynlige traseer mellom Vige og Grauthelleren er i størrelsesorden 9-11 km lang. Av hensyn til stedlig topografi og bebyggelse forutsettes mesteparten av veianlegget opparbeidet i tunnel i berg. For toløps tunneler er det krav om nødutganger med gangbare tverrforbindelser mellom tunnellopene med innbyrdes avstand på 250 meter.

Krysset i Vige skal utformes på en måte som sikrer effektiv og trafikksikker tilkobling mellom E18 og fremtidig Ytre ringvei. Det skal være mulig å komme seg til og fra Ytre ringvei i begge kjøreretninger på E18 i Vige. Kryssområdet skal i tillegg utformes med rasjonell tilkomst til og fra lokalveiene Vige havnevei, Narviga og Varen. Videre vil krysset planlegges på en måte som opprettholder ferdselen på dagens E18, sykkelekspressveien og berørt lokalveisystem gjennom hele anleggsfasen.

Ved Otra planlegges det at veien skal krysse under elva i tunnel. Hvor dypt under elva den må krysse vil i første rekke avhenge av geologiske forhold. Det er igangsatt prosesser for å innhente økt kunnskap om bergkvalitet og grunnforhold ved aktuelle krysningssteder.

Ved Dalane vil det bli utredet kryss i dagsone og i tunnel. Etablering av kryss i tunnel krever innvilget fravikssøknad fra Vegdirektoratet. Det er igangsatt innledende arbeid med tanke på en eventuell fravikssøknad. Hvor i Dalane kobling mellom Ytre ringvei og rv. 9 skal opparbeides vil bli undersøkt og evaluert i prosjektets silingsfase.

På Grauthelleren skal veianlegget kobles sammen med ny E39 som for tiden er under bygging i forbindelse med prosjektet Kristiansand Vest – Mandal Øst.



## 4.2 Anleggsområde

Det må forventes at anleggsområdet vil få en større arealmessig utstrekning i anleggsfasen enn hva det ferdig opparbeidede veitiltaket vil få i driftsfasen. Riggområder tilpasses valgt løsning for trasé og en tenkt gjennomføring av anlegget. Det blir i stor grad tatt høyde for logistikk og gjennomføringsstrategi. Riggområder tilpasses grunnforhold og geoteknisk vurdering.

Adkomst til riggområder vil tilpasses eksisterende veinett og koordineres med berørt veimyndighet for omforente løsninger. Anleggsgjennomføringen kan innebære midlertidige omkjøringer for den ordinære trafikken. Det prosjekteres likevel for at det i størst grad skal kunne opprettholdes trafikksikker og universelt utformet adkomst til etablert bebyggelse i tilknytning til riggområder. Det vil forsøkes å oppnå midlertidige løsninger for anleggsveier og annen infrastruktur som kan inngå i permanente løsninger, der dette er mulig.

## 4.3 Massehåndtering

Etableringen av tunnelsystemet vil generere et forholdsvis stort masseoverskudd, i størrelsesordenen 2 mill. m<sup>3</sup> faste steinmasser. For opparbeidelse av veien vil det bli lagt til rette for mest mulig lokal bruk av massene og begrenset massetransport så langt det er mulig. Det vil bli forsøkt funnet løsninger som legger til rette for en smidig og hensiktsmessig logistikk for den interne massetransporten. Transport, mellomagring og foredling av masser til bruk i anlegget vil legge beslag på arealer i anleggsfasen utover veitiltakets permanente fotavtrykk.

Det kan bli aktuelt å bruke overskuddsmasser utenfor planområdet, i andre utbyggingsområder med behov for masser.

## 5 FUNKSJONELLE OG MILJØMESSIGE KVALITETER

### 5.1 Ytre miljø

I forbindelse med planarbeidet utarbeides det et miljøprogram i henhold til NS 3466. Miljøprogrammet skal vurdere ulike miljøtemaer og deres betydning i prosjektet, sette miljømål og foreslå videre arbeid som kan minimere belastningen på miljø. Miljømål vil hovedsakelig bli hentet fra relevante forskrifter og andre styringsdokumenter.

Et miljøoppfølgingsprogram utarbeides for tiltaket som detaljreguleres. I denne fasen vil også nødvendige søknader identifiseres. Søknadene kan kreve supplerende undersøkelser og dette vil være beskrevet i planprogrammet og som eget notat. Eksempler på undersøkelser er vannprøver, biologiske undersøkelser og sedimentprøver, m.m.

### 5.2 CEEQUAL

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

CEEQUAL står for «The Civil Engineering Environmental Quality Assessment and Awards Scheme» og er en miljøsertifiseringsordning/metodikk for bærekraftsregnskap i anleggsprosjekter. CEEQUAL skal være en integrert del av reguleringsplanprosessen for Ytre ringvei, samt i prosjekterings- og anleggsfasen.

## 6 FORHOLDET TIL PLANER OG RETNINGSLINJER

### 6.1 Kommuneplan

#### 6.1.1 Kommuneplanens samfunnsdel 2020-2030

Reguleringsplanarbeidet for Ytre ringvei i Kristiansand er med på å oppfylle to av målene i Kristiansand kommunes arealstrategi:

- Pkt 1: «*Redusere transportbehovet gjennom samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, med vekt på mobilitet til fots, sykkel og med kollektivtransport.*»
- Pkt. 10: «*Videreutvikle Kristiansand som regionalt transportknutepunkt for havn, fly, tog og veiinfrastruktur, som bidrar til både effektiv, sikker og mer miljøvennlig transport.*»

#### 6.1.2 Kommuneplanens arealdel 2011-2022

Kommuneplanens areadel for tidligere Kristiansand kommune er eldre enn kommunedelplan for Ytre ringvei og har derfor ikke forutsetningene for kommunedelplanen liggende inne. Arealdelen til kommuneplanen er under revisjon. Det bør tas hensyn til planene for Ytre ringvei i den forestående rulleringen av kommuneplanens arealdel.

### 6.2 Kommunedelplaner

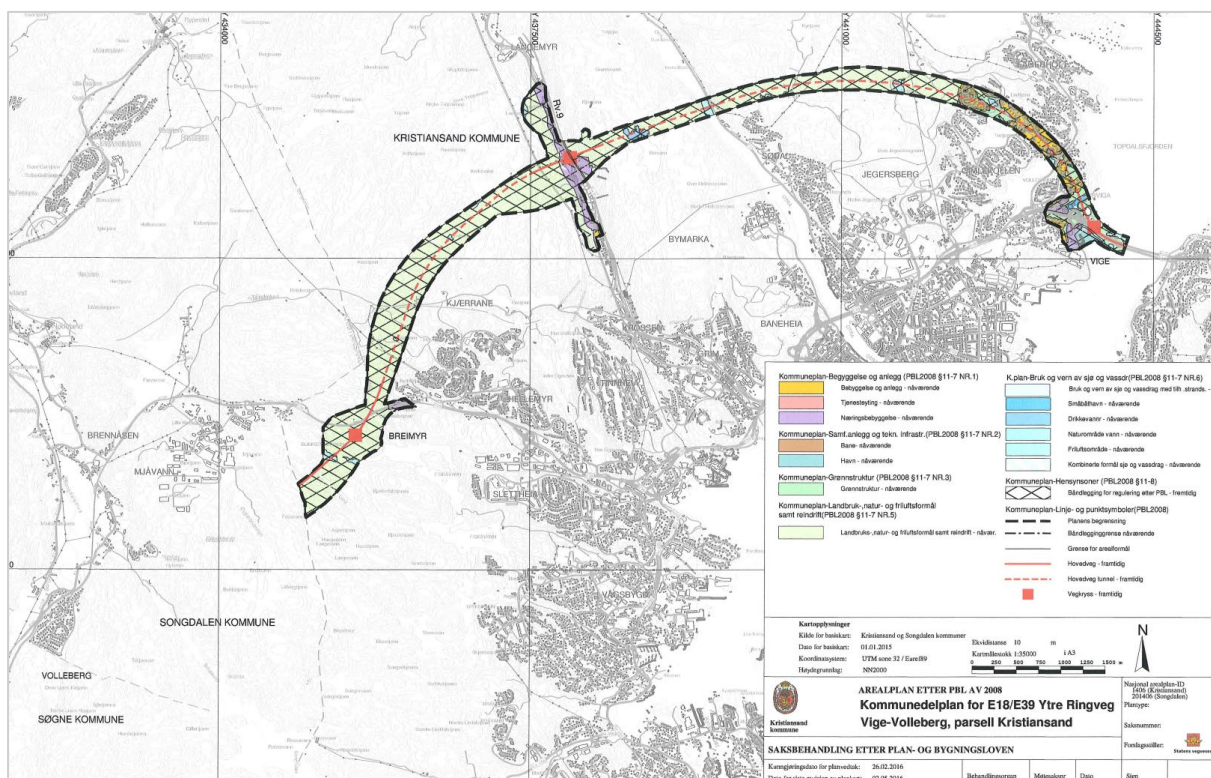
#### 6.2.1 Kommunedelplan for E18/E39 Ytre ringveg, Vige - Volleberg

Kommunedelplan for E18/E39 Ytre ringveg, Vige - Volleberg ble vedtatt i 26.02.2016 av Kommunal og moderniseringsdepartementet, etter at det kom innsigelse til kommunenes planvedtak fra Statens vegvesen og Fylkesmannen i Vest-Agder.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet vedtok følgende linjer på de tre delstrekningene i kommunedelplanen:

- Vige - rv. 9: Alternativ 3
- Rv. 9 - Breimyr: Alternativ G2
- Breimyr – Volleberg: Et justert alternativ G2 fra meklingen med kryssing av Rossevannbekken i bro på strekningen.

Plankartet i figur 6-1 viser to av delstrekningene i kommunedelplanen: Vige - rv. 9 og rv. 9 - Breimyr. I reguleringsplanarbeidet omtales Breimyr i det videre som Grauthelleren.



Figur 6-1: Plankart for kommunedelplanen E18/E39, parsell Kristiansand. Denne parsellen tilsvare delstrekningene Vigje - rv. 9 og rv. 9 - Breimyr. Kilde: Kristiansand kommunes digitale planarkiv.

I bestemmelsene til kommunedelplanen er det fastsatt krav om at det skal utarbeides reguleringsplan og at endelig arealbeslag og optimalisering skal besluttes i reguleringsplanen. I tillegg er det bestemmelser om hva som skal avklares og tema som skal belyses i reguleringsplanen. Her er nevnt bl.a. nødvendig miljøoppfølging og miljøovervåking, herunder støy, luftkvalitet, utslipp til vann og avfallhåndtering. Videre skal det avklares omlegging av turveier og stier, avgrensning og istandsetting av anleggsområder og massedeponier, samt hensynet til naturmiljøforekomster og kulturminner.

I forbindelse med departementets vedtak av planen ble det lagt til en bestemmelse om støy for dagsonene ved Grauthelleren.

### 6.2.2 Kommunedelplan for sykkelekspressveg i Kristiansand

Reguleringsarbeidet vil berøre planen for sykkelekspressveien ved kryssområdet i Vigje (vedtatt 16.09.2015).

### 6.2.3 Kommunedelplan for havneområde nord Kongsgård - Vigje

Kommunedelplan for havneområdet ved Kongsgård - Vigje (vedtatt 10.04.2019) er tilgrensende planavgrensningen ved Varoddbrua, hvor Ytre ringvei skal kobles på eksisterende E18.

### 6.3 Reguleringsplaner

Av planer reguleringsplanarbeidet vil komme i berøring med nevnes:

- Reguleringsplan for E39 Kristiansand vest - Søgne øst (vedtatt 21.06.2017) ved nytt kryss på Grauthelleren
- Reguleringsplan for E18 ny Varoddbru (vedtatt 21.03.2012) ved Varoddbrua på Vige
- Reguleringsplan for Kongsgård/Vige havn og industriområde veiforbindelse til E18 (vedtatt 16.09.1998)

Andre reguleringsplaner planarbeidet kommer i berøring eller konflikt med vil vurderes nærmere ved utarbeidelse av forslag til planprogram. Den foreløpige planavgrensningen er vid og vil innskrenkes når siling av traseer er foretatt og forslag til planprogram sendes på høring / offentlig ettersyn. Se kapittel 3.1 og 4.

## 7 VESENTLIGE INTERESSER SOM BERØRES

Ytre ringvei vil være positivt for den regionale og lokale utviklingen. Den nye ringveien vil gi en forutsigbarhet i reisetid, redusere kostnadene for næringslivet og tilrettelegge for vekst og et utvidet bo- og arbeidsmarked. Med store deler av strekningen mellom Vige og Grauthelleren som foreslås lagt i tunnel kan en spare verdifulle områder for natur- og nærmiljø. Mindre gjennomgangstrafikk og tungtrafikk gjennom Kristiansand sentrum vil kunne gi positiv virkning på byliv og lokalklima, støyforhold og luftforurensning langs dagens vei.

I tillegg er Ytre ringvei et positivt tiltak med tanke på beredskap. I dagens situasjon er omkjøringsmulighetene begrenset til lokalveinettet. Lokalveinettet er lite egnet for de store trafikkmengdene som i dag går på E18 og E39 gjennom Kristiansand.

Det vil imidlertid også være interesser som berøres negativt. I dagsonene vil det bli nødvendig å erverve grunn til veianlegget, som innebærer at eksisterende bygningsmasse må rives. De største ervervene er knyttet til næringsområder i Vige og Dalane, men det kan også bli nødvendig å innløse noen boliger.

I forbindelse med anleggsgjennomføringen vil nærmiljøet omkring dagsonene for Ytre ringvei berøres av anleggstrafikk, støy og støv, midlertidig omlegging av veier og eventuelle gang- og sykkelforbindelser og lagring av masser. I planarbeidet vil Nye Veier søke løsninger som minimerer ulempene for tredjepart i anleggsfasen.



## 8 SAMFUNNSSIKKERHET – RISIKO OG SÅRBARHET

Det vil i reguleringsplanarbeidet bli utarbeidet en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) i samsvar med kravene i plan- og bygningsloven § 4-3. Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap sin veileder «Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging» utgave 2017 og hovedprinsippene i «NS5814:2008 Krav til risikovurderinger» vil bli lagt til grunn for utarbeidelsen.

Analysen skal vise alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealet er egnet til utbyggingsformålet, og eventuelle endringer i risiko og sårbarhet som følge av planlagt utbygging. Det vil være naturlig å skille mellom uønskede hendelser for permanent drift og i anleggsfasen. Gjennom analysen vil det bli identifisert og vurdert aktuelle hendelser innenfor følgende overordnede tema:

- Naturbaserte farer (skred, flom, stormflo, overvann herunder framtidige klimaendringer etc.)
- Virksomhetsbaserte farer (ulykker, brann, transportulykker, farlig gods etc.)
- Eksisterende infrastruktur (VA, strøm, e-kom)
- Sårbare objekt
- Tilsikta handlinger (terror, sabotasje etc.)

ROS-analysen skal på reguleringsplannivå identifisere, beskrive og vurdere reell fare i forhold til fastsatte sikkerhetskrav og dekke det areal som planen omfatter.

## 9 VURDERING AV FORSKRIFT OM KONSEKVENsutREDNINGER

I henhold til forskrift om konsekvensutredninger § 6 bokstav b skal reguleringsplaner som omfattes av tiltak i forskriftens vedlegg I alltid konsekvensutredes og ha planprogram. Unntak fra dette er dersom det konkrete tiltaket er konsekvensutredet i en tidligere plan og der reguleringsplanen er i samsvar med denne tidligere planen.

En gjennomgang av tiltakene i forskriftens vedlegg I viser at tiltaket det skal reguleres for faller inn under punkt nr. 7 b): «Motorveier og andre avkjørselsfrie veier som er forbeholdt motorisert trafikk», c): «Anlegg av ny vei med minst fire kjørefelt eller utbedring og/eller utvidelse av en eksisterende vei som har to kjørefelt slik at den får minst fire kjørefelt, dersom en slik vei har en lengde på minst 10 km.», og e) «Andre vei- og jernbanetiltak med investeringskostnader på mer enn 750 millioner kr.»

Vedtatt kommunedelplan for E18/E39 Ytre ringveg, Vige - Volleberg vil i all hovedsak ligge til grunn for detaljreguleringsarbeidet. Kommunedelplanen inneholder konsekvensutredning av ny ringvei. Vurdering av om det er krav til konsekvensutredning eller ikke i dette planarbeidet beror på om konsekvensutredningen i kommunedelplanen er dekkende for reguleringsplanen. I reguleringsplanarbeidet skal det foretas siling av alternative veilinjer og kryssløsninger. Resultatet av silingen vil legges til grunn for vurdering om det krav om konsekvensutredning eller ikke. Alle veilinjer og kryssområder som skal siles ligger innenfor det geografiske området som ble konsekvensutredet i kommunedelplanen.

Det vurderes per dags dato at konsekvensutredningen for kommunedelplanen mest sannsynlig vil være dekkende for tiltakene i reguleringsplanen. Nye Veier ønsker at vurdering om krav til konsekvensutredning tas opp som særskilt tema i oppstartsmøte med Kristiansand kommune.

## 10 UTREDNINGSARBEID

### 10.1 Siling av alternativer

I innledende fase av planarbeidet vil mulige traseer mellom Vige og Grauthelleren bli identifisert og gjort til gjenstand for vurdering. Det vil bli utarbeidet en silingsrapport som evaluerer aktuelle utbyggingsalternativer. Evalueringen vil bygge på anerkjent silingsmetodikk nedfelt i Statens vegvesens håndbok V712.

I silingsrapporten vil det bli spesifisert hvilke silingskriterier de aktuelle utbyggingsalternativene er evaluert mot, slik at rapportens konklusjoner og anbefalinger skal være etterprøvbare. Det er et mål at silingsarbeidet skal konkludere med ett foretrukket utbyggingsalternativ. Det innarbeides i forslaget til planprogram som legges ut til høring og offentlig ettersyn samtidig med varsel om oppstart av planarbeidet. Basert på fastsatt planprogram vil det så bli gjennomført samfunnsøkonomisk analyse i tråd med konsekvensutredningsmetodikk fra håndbok V712 for det foretrukne utbyggingsalternativet. Basert på konsekvensanalysen vil veiltaket så bli detaljert ut som grunnlag for utarbeidelse av reguleringsplan.

Som ledd i silings- og utredningsarbeidet vil det også bli sett på mulige kryssløsninger i Vige, Dalane og tilkobling til krysset som for tiden er under bygging på Grauthelleren.

## 11 PROSESSER FOR SAMARBEID OG MEDVIRKNING

### 11.1 Offentlige etater og andre interesser som skal varsles om planoppstart

Nedenfor er identifiserte offentlige etater og interessegrupper i forbindelse med prosjektet for Ytre ringvei i Kristiansand listet opp. Listen er ikke uttømmende og kan bli justert.

Adresseliste i forbindelse med varsling av planoppstart og høring / offentlig ettersyn av planprogram fastsettes i samarbeid med Kristiansand kommune.

#### Offentlige etater:

- 
- |   |  |
|---|--|
| - Fylkesmannen / Statsforvalteren i Agder                 | - Norsk Maritimt Museum                      |
| - Agder fylkeskommune                                     | - Agder politidistrikt                       |
| - Norges vassdrags- og energidirektorat, Region sør (NVE) | - Kristiansandsregionen brann og redning IKS |
| - Kystverket  | - Rådet for funksjonshemmede                 |
| - Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB)   | - Eldrerådet                                 |
| - Fiskeridirektoratet, Region sør                         | - Kommuneoverlegen                           |
| - Statnett  | - Ungdommens Bystyre                         |
| - Statens vegvesen, Vegdirektoratet                       | - Barn og unges representant i kommunen      |
| - Bane NOR  | - Sørlandet Sykehus Kristiansand             |
| - Mattilsynet   | - Universitetet i Agder                      |
| - Direktoratet for mineralforvaltning                     | - Vennesla kommune                           |
|   | - Agder Kollektivtrafikk AS (AKT)            |

#### Organisasjoner, lag og foreninger:

- 
- |  |   |
|--|---|
| - Kristiansand Havn KF   | - Autoflip Norge AS (Vige)                              |
| - Kristiansand Næringselskap AS                                      | - Optimera Proffsenter Kristiansand                     |
| - Næringsforeningen i Kristiansandsregionen                          | - Optimera industri Kristiansand                        |
| - Naturvernforbundet i Kristiansand                                  | - Meny Albert (Vige)                                    |
| - Norges Lastebileier Forbund  | - Schindler AS (Vige)                                   |
| - Logistikk- og transportindustriens landsforeningen                 | - Toyota Material Handling Norway avdeling Kristiansand |
| - NHO Agder  | - Motek – Kristiansand                                  |
| - Telenor  | - Kjells Markiser Agder / Rogaland                      |
| - Agder Energi Nett AS   | - Narviga 5 AS (Vige)                                   |
| - Agder Energi Varme AS  | - Solar Norge avdeling Kristiansand                     |
| - Norges Handicapforbund Agder                                       | - Msale AS  |
| - Fortidsminneforeningen avdeling Agder                              | - Loomis Norge avd. Kristiansand                        |
| - Syklistenes Landsforening  | - Nos AS Næromsorg sør                                  |
| - Norges Automobilforbund (NAF)                                      | - Norengros Gustav Pedersen AS                          |
| - Trygg Trafikk  | - Avfall Sør  |
| - Velforeninger i geografisk tilknytning til planområdet og tiltaket | - Polewall AS (Vige)                                    |
| - Shell Vige   | - Securitas AS (Vige)                                   |
| - Grauthelleren ST1  | - Norcem (Vige)   |

Grunneiere og naboer:

- Alle grunneiere og naboer som vil bli direkte berørt av planen vil bli varslet.

## 11.2 Medvirkning og planprosess

Detaljreguleringsarbeidet skal bygge på vedtatt kommunedelplan for Ytre ringvei. Medvirkningsarbeidet i denne planprosessen vil hovedsakelig bestå av informasjon, varsling, høring og dialog. Det vil være mindre aktuelt med arenaer for aktiv deltakelse i utforming av løsninger, ettersom dette er gjennomført i forbindelse med komunedelplanen.

Nye Veier ønsker å sikre at de riktige interessentene skal få informasjonen de trenger til rett tid, samt å kunne få innspill som vil forbedre reguleringsplanforslaget innenfor rammene av vedtatt kommunedelplan. Det vil også være stort fokus på å forankre planen hos myndigheter underveis, for å sikre en effektiv planprosess.

Den første formelle medvirkningen vil bli gjennomført når det varsles planoppstart og planprogrammet sendes på høring / legges ut til offentlig ettersyn. Dette skal etter planen skje i 2. kvartal i 2021. Deretter vil det være høringsrunder / offentlig ettersyn etter 1. gangsbehandling av planforslag. Dette vil etter planen skje i 3. og 4. kvartal 2021. Se fremdriftsplan i kapittel 13 for utfyllende informasjon om fremdrift.

I tillegg til varsling ønsker Nye Veier å legge til rette for flere arena for både informasjonflyt ut og innspill inn. Tabellen under beskriver arenaer for medvirkning og hvordan de er tenkt brukt.

<i>Arena</i>	<i>Beskrivelse</i>
<i>Planmyndighetsmøter</i>	Møtene inkluderer minimum oppstartsmøte, møte om planprogram, merknadsbehandling og kart- og bestemmelsesmøte. Formålet er å avklare både planfaglige og juridiske spørsmål, samt diskutere foreslåtte tiltak. Tidspunkt og behov for øvrige møter fastsettes i samråd med Kristiansand kommune.
<i>Ekstern samarbeidsgruppe</i>	Møter med statlige og regionale myndigheter. Formålet er å ta opp og få innspill på problemstillinger som omhandler myndighetsområdene til deltakerne, slik at man kan få faglige innspill til planen underveis. Det vil være jevnlig møter med ekstern samarbeidsgruppe.
<i>Særmøter/ orienteringsmøter</i>	Møter med enkelte aktører (myndigheter/institusjoner/ organisasjoner etc.) hvor det tas opp aktuelle tema.

<i>Åpne folkemøter</i>	Digitale møter åpne for alle, som avholdes i starten av planarbeid og under offentlig ettersyn / høring. Formålet er presentasjon av prosjektet samt tydeliggjøre mulighet for innspill og fremgangsmøte for dette. Det vil også legges til rette for dialogmøter som erstatter åpne kontordager – dette er et digitalt tilbud hvor lag, foreninger og organisasjoner kan få informasjon rettet mot deres interesser, fremme spørsmål, samt komme med informasjon de mener er verdifull for planarbeidet.
<i>Varsling og offentlig ettersyn</i>	Det skal varsles planoppstart og reguleringsplandokumenter skal legges ut på offentlig ettersyn. Berørte parter skal varsles gjennom brev og det skal annonseres i aviser og på kommunens nettside. Alle merknader og innspill som kommer inn skal kommenteres og svares ut i planforslag.
<i>Medvirkningsportal</i>	En nettbasert løsning hvor allmenheten kan komme med kommentarer, spørsmål og innspill. Medvirkningsportalen vil være åpen under hele planperioden og vil være tilgjengelig gjennom hjemmesiden til prosjektet E39 Ytre ringvei.

### 11.2.1 Barn og unge

Detaljreguleringsarbeidet for Ytre ringvei er ikke i direkte konflikt med kjente interesser for barn og unge. Nye Veier ønsker likevel å legge spesielt til rette for å nå ut med informasjon rettet mot barn og unge. Det er tenkt et dialogmøte med Ungdommens Bystyre for å informere om planarbeidet, de digitale ressursene (prosjektnettside og medvirkningsportal), samt de åpne folkemøtene og høringsperioder. Dette tenkes gjort i forkant av høringsperioder for planprogram og reguleringsplanforslag.

Det planlegges også å utarbeide informasjonsfilm som virkemiddel i arbeidet med kommunikasjon av planen. Det er planlagt å få distribuert film i sosiale medier og kanaler som følges av unge i Kristiansand.

### 11.2.2 Grunneiere

Nye Veier ønsker å ha en tett dialog med grunneiere om hvordan man skal få til tilfredsstillende løsninger for både prosjektet og grunneiere.

### 11.3 Informasjonsflyt og kommunikasjon med allmenheten

Koronapandemien og smittevern hensyn får innvirkning på ekstern planprosess og kommunikasjon med allmenheten. Nye Veier har gode systemer og verktøy som gjør at en kan få gjennomført en fullgod ekstern planprosess på en heldigital plattform, dersom nødvendig. Nye Veier ønsker å aktivt benytte Teams, digital medvirkningsportal, utvikling av hjemmeside for prosjektet og eventuelt andre digitale plattformer som Zoom og Mural for å gjennomføre medvirkningsmøter. Med økende smitte og innstramning av tiltak høsten 2020



planlegges det kun for digitale møter per desember 2020. Det vil imidlertid gjøres fortløpende vurderinger av behov og gjennomførbarhet av fysiske møter.

Før jul 2020 vil en egen prosjektnettside for Ytre ringvei publiseres (ytreringvei.no). Nettsiden vil være hovedkanal for informasjon og oppdateres jevnlig gjennom hele planprosessen. Via nettsiden vil det åpnes for å komme med innspill til planarbeidet underveis i en digital medvirkningsportal. Nye Veiers erfaring er at man med slike digitale kanaler når bredere ut og får flere innspill enn med tradisjonelle allmøter. Medvirkningsportalen vil vise det planlagte veitiltaket, plankart, og lar brukere se innkomne innspill, samt komme med nye innspill, mulighet for å laste opp bilder eller dokumenter. Innspill kan også geografisk stedfestes til kart.

## 12 FREMDRIFT

Tabellen nedenfor viser en fremdriftsplan for planarbeidet. Fremdriften kan bli forskjøvet iløpet av planprosessen.

Figur 12-1: Tentativ fremdriftsplan for reguleringsplanarbeidet.

Aktiviteter	2021				2022	
	1. kvartal	2. kvartal	3. kvartal	4. kvartal	1. kvartal	2. kvartal
Oppstartsmøte reguleringsplanarbeid						
Varsling planoppstart og planprogram på høring / offentlig ettersyn						
Dialogmøter Nye Veier og Kristiansand kommune						
Medvirknings- og samarbeidsprosesser						
Fastsetting av planprogram						
1. gangs behandling planforslag						
Høring / offentlig ettersyn planforslag						
2. gangs behandling planforslag						
Vedtak av planforslag						