

Detaljregulering E39 Ytre ringvei

Planprogram – vedlegg 2
Merknader til planoppstart og høring planprogram

Oppdragsnr:	5206182
Oppdragsnavn:	Detaljregulering E39 Ytre ringvei
Dokument nr.:	NV4239VK-PLA-RAP-0005
Filnavn	Planprogram - vedlegg 2 - Merknader til planoppstart og høring planprogram

Revisjonsoversikt

Revisjon	Dato	Revisjon gjelder	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
e02	02.07.2021	For godkjenning hos myndigheter	HelSoe	SarOee	TeFaa
d01	29.06.2021	For godkjenning hos oppdragsgiver	HelSoe	EIDny	TeFaa

Innhold

A. Offentlige instanser	6
A.1 Statsforvalteren i Agder (27.05.2021).....	6
A.2 Statens vegvesen (31.05.2021)	9
A.3 Agder fylkeskommune (fylkesutvalget 08.06.2021).....	12
A.4 Norges vassdrags- og energidirektorat (02.06.2021).....	25
A.5 Mattilsynet (31.05.2021)	29
A.6 Bane NOR (20.05.2021)	31
A.7 Fiskeridirektoratet region sør (27.04.2021).....	34
A.8 Statsbygg (05.05.2021)	37
A.9 Agder og Telemark bispedømme (26.05.2021)	38
A.10 Kristiansand kirkelig fellesråd (27.05.2021)	40
A.11 Kystverket (31.05.2021)	42
A.12 Direktoratet for mineralforvaltning (31.05.2021).....	46
A.13 Avinor (31.05.2021).....	47
A.14 Sørlandet Sykehus HF (27.05.2021)	50
B. Næringsorganisasjoner og bedrifter	52
B.1 Sørlandets Europakontor AS (05.05.2021).....	52
B.2 Norcem AS (19.05.2021)	53
B.3 Kristiansand Næringssselskap AS (20.05.2021)	56
B.4 Ring Eiendom AS (19.05.2021)	60
B.5 Kristiansand Havn (20.05.2021).....	62
B.6 Dalaneveien 37 AS (25.05.2021)	65
B.7 Vigeveien 25 AS (25.05.2021)	66
B.8 Bjarne Johansen Bildemontering AS (28.05.2021).....	74
B.9 St1 Norge AS (28.05.2021).....	75
B.10 Asbjørnsen Holding AS (31.05.2021)	78
B.11 Byggmo Eiendom AS (31.05.2021)	79
B.12 WSP (representerer Frampeik AS m. fl) (27.05.2021).....	95
C. Interesseorganisasjoner, beboergrupper og velforeninger	96
C.1 Christianssands Byselskab (29.04.2021)	96
C.2 Kongsgård II Velforening (19.05.2021).....	97
C.3 Otra Laxefiskelag (21.05.2021).....	100
C.4 Christianssand klatreklubb (27.05.2021)	101
C.5 Kongsgård 1/Vige Velforening (28.05.2021).....	106
C.6 Dalane Velforening (30.05.2021)	108
C.7 Dalane Borettslag (28.05.2021)	123
C.8 Fidjemoen Velforening (28.05.2021)	131
C.9 Elgstien Velforening (31.05.2021).....	135
C.10 Fremtiden i våre hender (31.05.2021).....	137
C.11 Studentorganisasjonen i Agder (31.05.2021).....	138

C.12	Randesund bydelsråd og Aksjonsgruppen NEI til Container- og Industrihavn i Kongsgård/Vige (31.05.2021)	139
C.13	Seniorrådet i Kristiansand kommune (31.05.2021)	146
C.14	Gimlevang velforening (31.05.2021)	147

D. Grunneiere, naboer, andre interessenter.....149

D.1	Stig Andre Kalleklev (19.04.2021).....	149
D.2	Gjørn Johnsen Salmonsens (19.04.2021).....	151
D.3	Odd Von Porat Fiane (19.04.2021)	153
D.4	Arne Johan Eriksen (19.04.2021).....	155
D.5	Arvid Rosseland (19.04.2021).....	157
D.6	Jørn Olav Rud (21.04.2021).....	159
D.7	Steffen Borgar Løvdahl (26.04.2021)	161
D.8	Per Klepsland (28.04.2021)	163
D.9	Benedikte Løvdahl Nilsen (29.04.2021).....	164
D.10	Anette Skeime (30.04.2021).....	166
D.11	Tor Olve Mørch (10.05.2021)	168
D.12	Kåre Haugeland (11.05.2021 og 28.05.2021)	170
D.13	Marianne Sjuls (12.05.2021)	172
D.14	Mai Thanh Tam Thi (18.05.2021)	174
D.15	Norman Ugland (18.05.2021)	175
D.16	Eirik Hodnemyr (19.05.2021).....	176
D.17	Teodor Gunnar Rafoss (20.05.2021)	177
D.18	Pavel Omelchenko (20.05.2021)	178
D.19	Espen Lomeland (24.05.2021)	179
D.20	Gunn Aageland Hervold (24.05.2021)	181
D.21	Bjarne Larsen (24.05.2021).....	183
D.22	Tove Hauge (27.05.2021)	184
D.23	Tom Erik Pedersen (25.05.2021).....	185
D.24	Bård Torjussen (26.05.2021).....	186
D.25	Arne Birger Sjursø m.fl. (26.05.2021)	196
D.26	Dagfinn og Bodil Berntsen (26.05.2021)	197
D.27	Eva Gunhild Rødli (27.05.2021)	200
D.28	Unni Berge og Osmund Olsen (27.05.2021)	202
D.29	Kari Skår Dahl og Jan Erik Mandelid (29.05.2021).....	203
D.30	Øivind Monsen Nyvoll (29.05.2021).....	204
D.31	Elisabeth Bryn (30.05.2021).....	205
D.32	Nina Børrestad og Ole Morten Helland (30.05.2021)	210
D.33	Oda Rønholt Nilsen (30.05.2021)	219
D.34	Anne Karin og Sigmund Ro (31.05.2021)	221
D.35	Trond Torjussen (31.05.2021).....	222
D.36	Asbjørn og Martha Torjussen (28.05.2021).....	224
D.37	Ellen Marie Næss Hald (31.05.2021).....	229
D.38	Thomas Eikeland Fiskå (31.05.2021)	231

D.39	Eli-Marie Danbolt Drange (31.05.2021)	233
D.40	Rune Torjussen (31.05.2021).....	235
D.41	Thor Kristian Hanisch (31.05.2021)	242
D.42	Ola Dahl (31.05.2021).....	243
D.43	Silje Hauge m. fl (31.05.2021).....	245
D.44	Idar Støwer (31.05.2021)	247
D.45	Kine Ljosdal (31.05.2021)	248

E. Appendix (i) – Bærekraftsvurderinger knyttet til CEEQUAL-manualen252



Nye Veier AS

Tangen 76
4608 KRISTIANSAND S

Saksbehandler, innvalgstelefon

Bjørn Loland, 38 17 62 23

Innspill til varsel om oppstart av planarbeid og forslag til planprogram for detaljregulering for E39 Ytre Ringvei i Kristiansand kommune

Vi viser til brev fra Nye Veier AS, med varsel om oppstart av detaljregulering for E39 Ytre Ringvei i Kristiansand kommune.

Bakgrunn

Formålet med planarbeidet er å legge til rette for bygging av 8 km firefelts motorvei med fartsgrense 110 km/t rundt Kristiansand sentrum. E39 Ytre Ringvei skal avlaste dagens hovedveisystem gjennom Kristiansand sentrum og bidra til et mer effektivt og mindre sårbart stamveinett mellom Østlandet og Vestlandet.

Planarbeidet bygger på kommunedelplan for Ytre Ringvei, vedtatt i 2016, og er del av KVU for samferdselspakke 2 for Kristiansandsregionen, vedtatt i 2012.

Innspill fra Statsforvalteren

Det foreliggende planarbeidet avviker noe fra vedtatt kommunedelplan. Vedlagt oppstartsvarselet foreligger et silingsnotat, hvor flere linjer har blitt vurdert. Tunnelalternativ SS8, med kryssalternativ VS2 i Vige og DS (kryss i berg) ved Dalane har blitt lagt til grunn for det videre planarbeidet.

Statsforvalteren er foreløpig positiv til flere av de skisserte løsningene i planprogrammet, herunder flytting av kryssområde og tunnelpåhogg fra Narviga til Vige og tunnel under Otra med kryss i fjell ved Dalane, som etter vår foreløpige vurdering vil ha mindre konsekvenser for landskap, friluftsliv og naturmangfold enn løsningene fra vedtatt kommunedelplan.

Ved å legge kryssområdet i Vige vil noe areal avsatt til havneformål reguleres til veiformål. Løsningen vil kreve noe utfylling innerst i Vigebukta, men sparer Narviga, som var avsatt til veiformål i kommunedelplanen. Vi ber om at område avsatt til naturområde i kommunedelplan for havneområde nord søkes videreført i reguleringsplanen, samt at det sikres vanngjennomstrømming fra Vigebukta til Narviga.



I foreliggende løsning går tunnelen videre fra Vige, under Otra, og videre under Dalane, med kryss i fjell. Det blir dermed ikke behov for bro over Otra. Ved Dalane vil deler av veiltaket krysse Grimsbekken. Vi ber om at kompensierende eller avbøtende tiltak for eventuelle inngrep i Grimsbekken innarbeides i plandokumentene. Vi minner om at tiltak i vassdrag er søknadspliktig etter forskrift om fysiske tiltak i vassdrag.

Ved Grauthelleren er store deler av planområdet allerede regulert i reguleringsplan for E39 Kristiansand Vest – Søgne Øst. Vi forutsetter at områdene avsatt med hensynssone naturmangfold videreføres i planarbeidet.

Massedisponering

Det er forventet at byggingen av Ytre Ringvei vil genere et masseoverskudd på mellom 2,5 og 3 mill. m³. Av planprogrammet og planavgrensning går det frem at masseoverskuddet er tenkt disponert ved Glitre og i Vige-bukta, samt at det vil kunne vurderes andre områder for massedisponering i løpet av planarbeidet.

Vige

I kommunedelplan for Havneområde Nord - Kongsgård-Vige - ble utredningene knyttet til vannmiljø vurdert til å være tilfredsstillende for plannivået. Statsforvalteren legger til grunn at en i det videre planarbeidet utfører en fullstendig utredning og vurdering av planens virkninger etter vannforskriften § 12, herunder påvirkning på vannforekomster utenfor planområdet.

Statsforvalteren ber om at denne delen av planarbeidet blir tilstrekkelig detaljert til at vi kan ta stilling til de samlede tiltakene. Herunder må det klart fremgå valgte løsninger, f.eks. pelet kaifront med begrenset behov for fyllingsfot i sjøområdene, eller utfylling med lang og slak fyllingsfot, og eventuelle behov for stabiliserende mot-fyllinger.

Statsforvalteren er kjent med at det er startet arbeid med konsekvensanalyse av utfylling av fremtidige havnearealer i Kongsgård-Vige. Slik Statsforvalteren har forstått, vil dette arbeidet foregå uavhengig av konsekvensutredning av Ytre Ringvei. Etter vår vurdering hører denne analysen og det aktuelle planarbeidet uløselig sammen, da mesteparten av tunnelmassene er planlagt disponert i Vige. Det følger også av planprogrammets kapittel 1.5 at massehåndtering ikke ble konsekvensutredet i arbeidet med kommunedelplanen, og at tiltaket vil overskride grensen for konsekvensutredning av deponier for masse på land og i sjø (50 000m³) med god margin. Vi vurderer det slik at konsekvensutredning av massedisponering følgerlig må gjøres i forbindelse med det aktuelle planarbeidet.

Statsforvalteren finner det derfor relevant å påpeke at utredning av konsekvenser av massedisponering må inneholde detaljerte beskrivelser av hvordan en slik disponering skal gjøres, samt hvilke konsekvenser dette vil ha for planens influensområde. Herunder konsekvenser for mulig endret vanngjennomstrømming og mulige endringer av hydrologiske og økologiske forhold videre inn i Topdalsfjorden. Forhold vi ber om at klart fremkommer av denne analysen er: salinitetsprofiler, tidevannspåvirkning, profiler av bunntopografi, mulige endringer i sirkulasjonsdyp og salinitet, oksygen i bunnvann og sirkulasjon/utskifting av denne, samt estuarine blandsone-effekter og mulige effekter på aluminium og tilstandsformer til denne.

Glitre

I forbindelse med KDP for Ytre Ringvei ble det kartlagt en edelløvsskogslokalitet med utforming almlindskog av lokal verdi ved Glitre. Siden kartleggingen i 2013 har ulike former for edelløvsskog havnet på rødlisten for naturtyper som sårbare. Alm (*Ulmus glabra*) har blitt kategorisert som sårbar



på rødlisten for arter fra 2015, og er i forslag til ny rødliste 2021 foreløpig blitt vurdert som sterkt truet. På bakgrunn av endret status både for naturtypen og forekommende arter ber vi om at lokaliteten kartlegges på nytt etter dagens gjeldende metodikk, [Miljødirektoratets instruks for kartlegging av terrestriske naturtyper](#).

Det går videre frem av planprogrammet at Glitre vurderes som massehåndteringsområde da det vil kunne gi kortere byggetid og lavere byggekostnader, på grunn av korte transportavstander for masse fra tunneldriving og at tunnelen på denne måten kan drives fra to sider samtidig. Avhengig av resultatene fra konsekvensanalyse for massedisponering på Vige, vil vi gi råd om at området som reguleres til massedeponi ved Glitre avgrenses ytterligere. Vi ber om at det klart fremkommer besparelser knyttet til bruk av området til massehåndtering og at dette veies mot forekommende naturverdier og de verdiene området har for friluftslivet og som adkomst til Baneheia.

Støy

Etablering av Ytre Ringvei vil ha vesentlige ringvirkninger på det interne veisystemet i Kristiansand, og det forventes bl.a. endret trafikkbilde på Rv. 9, samt redusert trafikk gjennom Kristiansand sentrum. Vi ber om at det gjøres støyanalyser for de veiavsnitt som vil kunne få et vesentlig endret trafikkbilde og at eventuelle rekkefølgekrav knyttet til støysikring av påvirkete områder innarbeides i bestemmelsene.

Med hilsen

Thomas C. Kiland-Langeland (e.f.)
fung. miljøverndirektør

Bjørn Loland
seniorrådgiver
Miljøvernavdelingen

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

Kystverket

Agder fylkeskommune

Kristiansand kommune

Fiskeridirektoratet

Norges vassdrags- og
energidirektorat

Statens vegvesen

Postboks 1502

Postboks 788 Stoa

Postboks 4

Postboks 185 Sentrum

Postboks 5091, Majorstuen

Postboks 1010 Nordre Ål

6025 ÅLESUND

4809 ARENDAL

4685 NODELAND

5804 BERGEN

0301 OSLO

2605 LILLEHAMMER



Statens vegvesen

NYE VEIER AS
Tangen 76
4608 KRISTIANSAND S

Behandlende enhet:
Transport og samfunn

Saksbehandler/telefon:
Glenn Solberg / 37019823

Vår referanse:
21/76603-2

Deres referanse:

Vår dato:
31.05.2021

Melding om oppstart av planarbeid for detaljregulering E39 Ytre ringvei i Kristiansand kommune– Plan ID: 1580

Vi viser til oversendelse den 19. april 2021.

Nye Veier AS har igangsatt arbeid med detaljregulering for E39 Ytre ringvei på strekingen Vige–Grauthelleren i Kristiansand kommune. Veien vil koble seg på rv. 9 ved Dalane. Forslag til planprogram er samtidig sendt ut på offentlig ettersyn.

Formålet med planen er å bygge en firefelts motorvei med fartsgrense 110 km/t rundt Kristiansand sentrum. E39 Ytre ringvei skal bidra til at transportkorridoren blir mer effektiv og mindre sårbar, og for å avlaste dagens hovedveisystem gjennom Kristiansand sentrum. Store deler av strekningen for Ytre ringvei vil ligge i tunnel. Ny ringvei vil gjøre at gjennomgangstrafikken kan rutes om utenom sentrum. Dette vil frigjøre kapasitet på det lokale veinettet, og bidra til positive miljøeffekter som å redusere støy og svevestøv i sentrale områder.

Det foreligger vedtatt kommunedelplan for E39 Ytre ringvei, utarbeidet av Statens vegvesen i 2016. Nye Veier har overtatt prosjektet, og har som mål å øke den samfunnsøkonomiske lønnsomheten, samt trafiksikkerheten på veien. Målet er å få tiltaket prioritert for utbygging.

I prinsippet bygger denne fasen på vedtatt kommunedelplan. Planen vil vise kryss ved Vige, kryss med rv. 9 i Dalane og kryss med Grauthelleren. Mellom kryssene er Ytre ringvei planlagt 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 vurderes endrede kryssløsninger for kryss

Postadresse
Statens vegvesen
Transport og samfunn
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Langsævn 4
4846 ARENDAL

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Postboks 702
9815 Vadsø

ved Vige og kryss med Grauthelleren. En annen stor endring er at ved Vige starter tunnelen sør for eksisterende E18, mens kommunedelplanen viste en tunnel som starter nord for E18.

Statens vegvesens rolle i planleggingen

Statens vegvesen har ansvar for at føringer i Nasjonal transportplan (NTP), Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, vegnormalene og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringer blir ivaretatt i planleggingen. Statens vegvesens samfunnsoppdrag er «å utvikle og tilrettelegge for et effektivt, tilgjengelig, sikkert, og miljøvennlig transportsystem».

Vi uttaler oss som forvalter av riksveg på vegne av staten, og som statlig fagmyndighet med sektoransvar innenfor vegtransport. Statens vegvesen sitt sektoransvar for vegnettet betyr at Statens vegvesen har et overordnet ansvar for at trafiksikkerhet, klima og miljøhensyn og helhetlig bypolitikk ivaretas i alle planforslag som berører samferdsel. Dette gir oss rett til å stille krav til både statlige, fylkeskommunale og kommunale vegger, gater og løsninger for gående og syklende.

Innspill til planen

Vi ser av varselet og planprogrammet at mye av det som faller inn under vårt ansvarsområde er tenkt ivaretatt i detaljreguleringen. Det står at krysset i Vige skal utformes på en måte som sikrer effektiv og trafiksikker 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 tilkomst til og fra lokalveiene Vige havnevei, Narviga og Varen. Videre vil krysset planlegges på en måte som opprettholder trafikken på dagens E18, sykkelekspressveien og berørt lokalveisystem gjennom hele anleggsfasen.

Den siste setningen er svært viktig i det videre planarbeidet. E18 har en høy ÅDT og det er videre mange syklistene på sykkelekspressveien inn til byen. Det er derfor viktig at anleggsfasen får fokus i det videre arbeidet med tanke på gode løsninger for trafikkavviklingen, trafiksikkerheten og løsninger for kollektiv og de myke trafikantene.

Det vil også være viktig å se på kapasitetsproblem og utfordringer i krysset på Vige der fire felt Ytre ringveg skal flettes sammen med fire felt på eksisterende E18 i retning ut fra byen.

Rv. 9 vil få endring ved at to nye tunnelløp fra kryss i berg skal koples på dagens veg ved Dalane. Nye kryss på rv. 9 vil endre på trafikkmengden/fordelingen i forhold til i dag. For mange bilister kan dette bli den raskeste vegen til sentrum. Det må derfor vurderes om det er behov for tiltak i form av bedre vegkapasitet på rv. 9. Det samme gjelder nord for det nye krysset på rv. 9. Trafikk fra Venneslaområdet vil sannsynligvis velge å kjøre rv. 9 i istedenfor alternativt fylkesvegnett. Trafikkmengden på rv. 9 nord for krysset kan med dette øke mye. Gang- og sykkeltrafikken må ivaretas på strekningen.

På Grauthelleren skal Ytre ringvei kobles sammen med ny E39 som for tiden er under bygging i forbindelse med prosjektet Kristiansand Vest – Mandal Øst. Nye veier har da

mulighet til å koordinere og gjøre nødvendige tilpasninger her da anlegget ikke er ferdig bygget.

Ut over dette har vi ikke flere vesentlige merknader til oppstartsmeldingen og forslag til planprogram.

Transport sør – Transportforvaltning sør1

Med hilsen

Erling Jonassen
seksjonsleder

Solberg Glenn

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi

AGDER FYLKESKOMMUNE, Postboks 788 Stoa, 4809 ARENDAL

STATSFORVALTEREN I AGDER, Postboks 504, 4804 ARENDAL



NYE VEIER AS
Tangen 76
4608 KRISTIANSAND S

Dato: 11.06.2021
Vår ref: 20/29356-10
Deres ref:
Saksbeh.: Inger Egeland

Kristiansand kommune – innspill til oppstart av planarbeid og høring av planprogram – for detaljregulering E39 Ytre ringvei (1580)

Vi viser til oversendelse datert 19.04.2021

Våre innspill til medling om oppstart og høring av planprogram for E39 Ytre Ringvei ble behandlet i fylkesutvalget 08.06.2021.

Vedlagt følger saksfremstilling og protokoll.

Med hilsen

Ingvild Nina Skjong
avdelingsleder
Plan

Inger Egeland
rådgiver

Brevet er godkjent elektronisk.

Kopi til: STATSFORVALTEREN I AGDER
KRISTIANSAND KOMMUNE
STATENS VEGVESEN /v STATENS VEGVESEN Transport og samfunn



SÆRUTSKRIFT

Arkivsak-dok. 20/29356-16
Saksbehandler Inger Egeland

Kristiansand kommune - E39 Ytre Ringvei, melding om oppstart detaljregulering og høring av planprogram

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Fylkesutvalget	08.06.2021	82/21

Fylkesutvalget har behandlet saken i møte 08.06.2021 sak 82/21

Votering

Det var 10 representanter til stede under voteringen.

Fylkeskommunedirektørens forslag vedtatt med 9 mot 1 stemme (MDG).

Fylkesutvalget - vedtak

1. Fylkesutvalget er positive til at det igangsettes detaljregulering for strekningen E39 Ytre ringvei fra Vige til Grauthelleren i Kristiansand kommune.
2. Fylkesutvalget ser det som positivt at det er vurdert alternative løsninger for å optimalisere veilinen, redusere byggekostnadene og øke den samfunnsøkonomiske lønnsomheten
3. Fylkesutvalget ber om at samfunnsnyttig bruk og plassering av overskuddsmasser nøye vurderes i det videre planarbeidet.
4. Fylkesutvalget oppfordrer Nye Veier AS til å vurdere planskilt kryssing for gang- og sykkelveien i kryssene mot riksvei 9 ved Dalane.
5. Fylkesutvalget forutsetter at veitunnelen ikke kommer i konflikt med mulig fremtidig jernbanetunnel fra Langemyr til ny havn på Kongsgård/Vige.
6. Fylkesutvalget ber om at øvrige planfaglige innspill innarbeides i planen

Kristiansand kommune - E39 Ytre ringvei. Melding om oppstart av detaljregulering og høring av planprogram.

Fylkeskommunedirektørens forslag til vedtak

1. Fylkesutvalget er positive til at det igangsettes detaljregulering for strekningen E39 Ytre ringvei fra Vige til Grauthelleren i Kristiansand kommune.
2. Fylkesutvalget ser det som positivt at det er vurdert alternative løsninger for å optimalisere veilinjen, redusere byggekostnadene og øke den samfunnsøkonomiske lønnsomheten
3. Fylkesutvalget ber om at samfunnsnyttig bruk og plassering av overskuddsmasser nøye vurderes i det videre planarbeidet.
4. Fylkesutvalget oppfordrer Nye Veier AS til å vurdere planskilt kryssing for gang- og sykkelveien i kryssene mot riksvei 9 ved Dalane.
5. Fylkesutvalget forutsetter at veitunnelen ikke kommer i konflikt med mulig fremtidig jernbanetunnel fra Langemyr til ny havn på Kongsgård/Vige.
6. Fylkesutvalget ber om at øvrige planfaglige innspill innarbeides i planen

Vedlegg

Forslag til planprogram

Kart med planavgrensning

Planinitiativ

Silingsnotat

Referat fra oppstartsmøte Kristiansand kommune

Sammendrag

Nye Veier AS har i oversendelse datert 19.04.2021 meldt oppstart av detaljregulering og høring av planprogram for E39 Ytre ringvei mellom Vige og Grauthelleren i Kristiansand kommune. Høringsfristen er satt til 31.05.2021. Agder fylkeskommunen har fått utsatt frist til 11.06.2021 for behandling i fylkesutvalget.

E39 Ytre ringvei planlegges som firefelts motorvei med fartsgrense 110 km/t. Strekningen er ca 10 km lang og hoveddelen av strekningen ligger i tunnel. Veien skal kobles med kryss til E18 ved Vige, til riksvei 9 ved Dalane og E39 ved Grauthelleren.

Gjeldende kommunedelplan for strekningen E18/E39 Ytre ringvei Vige - Volleberg ble vedtatt 26.02.2016.

Nye Veier AS har før oppstartsvarslet vurdert flere mulige alternative løsninger for strekningen, også utenfor vedtatt korridor. Hovedformålet med dette arbeidet har vært å optimalisere veilinjen, redusere byggekostnadene og øke den samfunnsøkonomiske lønnsomheten.

Hoveddelen av det nye forslaget til trase og kryss ligger sør for vedtatt kommunedelplan.

Endringen gir redusert lengde, og redusert bruk av konstruksjoner ved å legge veien i tunnel under Otra, i stedet for bro over elva.



Fig.1. Kartet viser plangrense for gjeldende kommunedelplan lengst nord, og forslag til ny plangrense syd for gjeldende plan (Kilde: Nye Veier as / Norconsult).

Saksopplysninger

Formålet med planarbeidet er å etablere Ytre ringvei utenfor Kristiansand sentrum.

Europaveisystemet gjennom Kristiansand er i dag svært sårbart, og etablering av Ytre ringvei vil gi en effektiv transportkorridor og avlastning for dagens hovedveisystem.

Det er beregnet at ca. 30% av trafikken gjennom Kristiansand er gjennomgangstrafikk som vil overføres til Ytre ringvei.

I tidlig fase av planarbeidet gjennomførte Nye Veier AS en verdianalyse av en rekke alternative løsninger. Formålet med dette arbeidet var å redusere investeringskostnadene og øke samfunnsnyttien av tiltaket. Resultatet av dette arbeidet er bakgrunnen for oppstart av detaljreguleringen. Målet er et veianlegg som kan prioriteres for bygging.

Nye Veier AS har utarbeidet et silingsnotat datert 19.04.2021 som viser alle alternativene som er vurdert. Nye Veier AS ønsker å gå videre med veilinje SS8, som vist på kartskissen nedenfor.

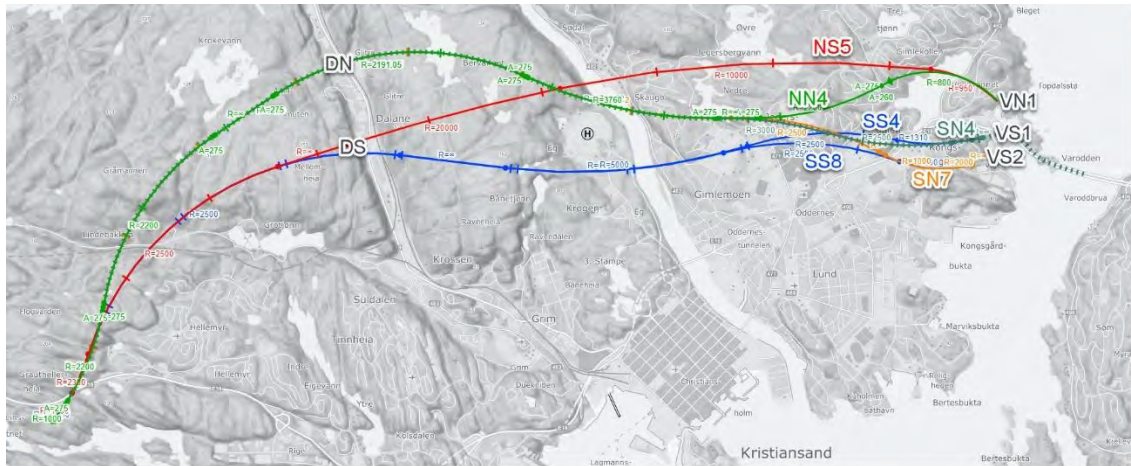


Fig. 2. Kartet viser alternative traseer som er vurdert, SS8 ble valgt. (Kilde: Silingsnotat fra Nye Veier as/ Norconsult)

Det er vurdert flere alternative kryssløsninger på Vige og Dalane, og skissen nedenfor viser alternativene det er valgt å gå videre med.

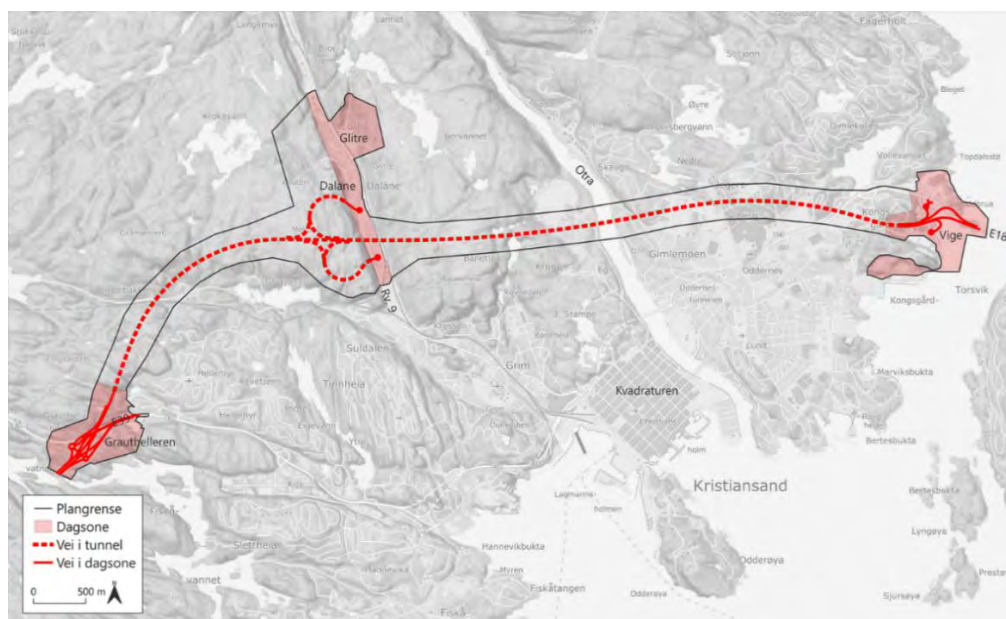


Fig. 3. Kartet viser nytt planområde med nye kryss (Kilde: Nye Veier as/ Norconsult)

Oppsummert er hovedendringene fra vedtatt kommunedelplan:

- Ytre ringvei krysser under Otra i tunnel - kommunedelplanen viser kryssing med bro over elva.
- Krysset ved Vige foreslås lagt sør for E18 - kommunedelplanen viser kryss nord for E18 (over Narviga).
- Krysset ved Dalane legges inne i fjell med ramper ned til riksvei 9.
- Krysset ved Grauthelleren er under bygging og Ytre ringvei vil kobles til dette som vist i kommunedelplanen

Nye Veier As har fått godkjent fravikssøknad for etablering av tunnel over fire km. Foreslått tunnel blir ca 8,5 km lang. Det nye forslaget til trase og kryss skal konsekvensutredes.

Det er utført omfattende grunnundersøkelser for å stadfeste at forslått løsning er realiserbar.

Kryssområdene

Nye kryssområder er vurdert. Alternativene beskrevet nedenfor har kommet best ut vurdert etter kriteriene:

- Investeringskostnader
- Ikke prissatte fagtema
- Trafikksikkerhet
- Anleggsgjennomføring
- Klimagassutslipp i anleggsfasen

E18 Vige:

Ytre ringvei kobles til E18 med kryss delvis på fylling over Vigebukta. Det skal etableres av- og påkjøringsramper med rundkjøringer mot dagens veisystem. Det ble vurdert sju alternative kryssløsninger, hvor tre ble detaljert og konkret vurdert.

Krysset som vises på skissen nedenfor er av Nye veier AS vurdert som det beste alternativet. Vurderingene er beskrevet i vedlagt silingsnotat. Kryssforslaget vil gi mindre konflikter for landskap, naturmangfold, kultur, naturressurser og friluftsliv, by og bygdeliv. Løsningen kommer også best ut når både kostnader, ikke prissatte fagtemaer og trafikksikkerhet vurderes.

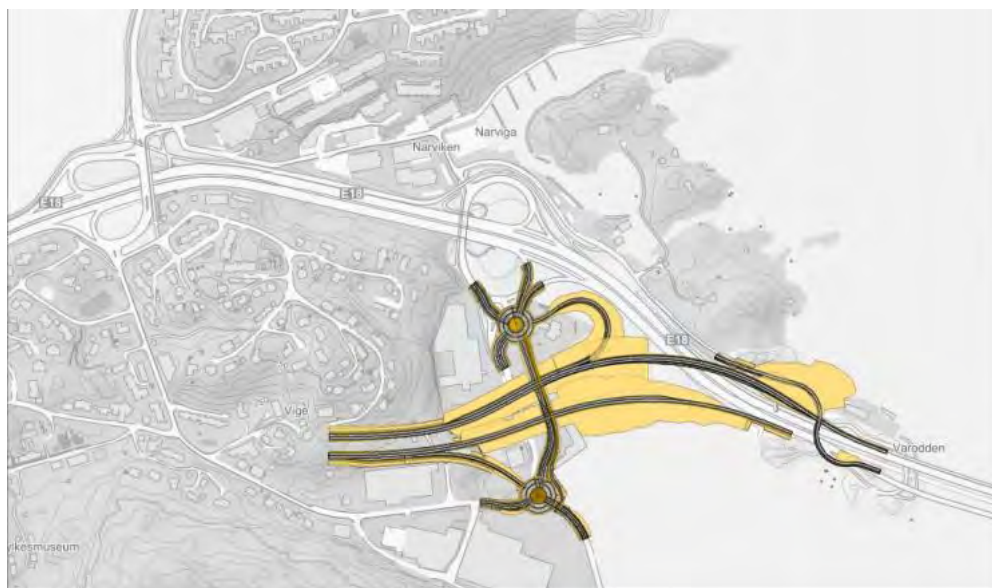


Fig. 4. Skisse av forslag til nytt kryss ved Vige (Kilde: Nye Veier AS / Norconsult, Silingsnotat)

Rv 9 Dalane:

Området ved Dalane har en smal dalbunn og mesteparten av krysset foreslås derfor plassert inne i fjell. Terrenginngrepene vil dermed bli mindre enn kryssløsningen som ble foreslått i kommunedelplanen.

Det skal etableres to rundkjøringer som knytter Ytre ringvei til riksvei 9.

Rundkjøringen i syd vil berøre gartneriet, og i nord vil rundkjøringen berøre næringsbebyggelsen. Dagens vei mellom de nye rundkjøringene skal oppgraderes til firefelts vei.

Nye Veier AS har fått godkjent fravik fra veinormalen for kryss i tunnel og etablering av rundkjøringer på riksvei 9



Fig. 5. På kartet viser rød farge veianlegg i fjell, blå farge viser vei i dagen (Kilde: Silingsnotat, Nye Veier AS / Norconsult).



Fig. 6. Kartet viser kryssforslaget på riksvei 9 ved Dalane (kilde: Nye veier as / Nordconsult).

E39 Grauthelleren:



Fig. 7. Kartet viser påkobling til E39 ved Grauthelleren. Rød farge viser veianlegg i fjell, blå farge viser vei i dagen (Kilde: Silingsnotat, Nye Veier AS / Norconsult).

Ved Grauthelleren vil Ytre ringvei i hovedtrekk ligge som vist i gjeldende kommunedelplan. Veien vil kobles til krysset som nå er under bygging i forbindelse med strekningen Kristiansand vest – Mandal øst. Krysset ligger sør for dagens E39

Overskuddsmasser

En av utfordringene ved tiltaket er store mengder overskuddsmasse, ca 2,5 – 3 millioner m³ stein. Nye Veier AS ønsker bærekraftige løsninger, og vil legge vekt på å bruke massene til samfunnsnyttige formål. To alternative plasseringer – Ringknoten og Glitre – som er beskrevet i gjeldende kommunedelplan skal vurderes videre og konsekvensutredes.

Ringknoten:

Området har god kapasitet og kan fungere som mellomlager for overskuddsmassene.

Formålet er at det nye havneanlegget på Kongsgård/Vige skal kunne nyttiggjøre seg overskuddsmassene. Nye Veier AS og Norkonsult samarbeider tett med Kristiansand Havn, Kristiansand næringsselskap og Kristiansand kommune for å vurdere løsninger.

Glitre:

Lagring eller mellomlagring her vil kunne gi mulighet for å drive tunnelene fra både Dalane- og Vige siden. Dette ville kunne gi kortere byggetid og mindre transport i anlegget, og mindre CO₂ utslipp i byggetiden. Om Glitre blir aktuell skal det bygges midlertidig anleggsvei over riksvei 9 og jernbanen.

Vurderinger

Fylkeskommunedirektøren er positiv til at det er startet detaljregulering av strekningen.

Utbygging av E18 og E39 med firefelts motorveistandard gjennom hele regionen er et av målene i regionplan Agder 2030. Prosjektet har overordnede mål om reduksjon av utbyggingskostnader og reduksjon i klimagassutslipp, både i anleggsfasen og driftsfasen.

Oversendt planprogram viser hvilke utredninger som skal gjennomføres.

Fylkeskommunens interesser i planarbeidet er i hovedsak:

- Bruk av overskuddsmasser
- Løsning for myke trafikanter
- Fremtidig jernbanespor fra Langemyr til Vige
- Friluftsliv, herunder barn- og unges interesser
- Klima
- Kollektivtrafikk
- Vannforvaltning og innlandsfisk
- Kulturminne og kulturmiljø

Overskuddsmasser

Som beskrevet i saksfremstillingen er en av utfordringen ved tiltaket store mengder overskuddsmasse, ca 2,5 – 3 millioner kubikkmeter stein. To alternative plasseringer som er foreslått i gjeldende kommunedelplan skal videre vurderes og konsekvensutredes.

Fylkeskommunedirektøren ber om at bruk og plassering av overskuddsmassene blir grundig vurdert i det videre planarbeidet.

Gående og syklende i kryssområdene

Skisser av forslag til omlegging av gang- og sykkelveien i kryssområdene på Dalane viser kryssing i plan. Det er ikke beregnet høy trafikk på av- og påkjøringsrampene til og fra riksvei 9, kryssing i plan er derfor innenfor hva veinormalene tillater.

Ytre ringvei skal fungere som omkjøringsvei for trafikken gjennom Kristiansand. Det betyr at av- og på kjøringsrampene enkelte ganger kan få økt trafikk. Gang- og sykkelveien ligger langs en av hovedinnfartsårene til Kristiansand og har potensiale for økt bruk av sykkel. Gang- og sykkelveien er også en del av nasjonal sykkelrute 3. Fylkeskommunedirektøren vil derfor oppfordre Nye Veier AS til å vurdere planskilt kryssing for gang- og sykkelveien i kryssene mot riksvei 9 på Dalane - eksempelvis med undergang under veiene.

Jernbanelinje Langemyr – ny havn Kongsgård/Vige

I forbindelse med detaljregulering av ny havn på Kongsgård/Vige ble en skisse av mulig jernbanespor fra godsterminalen på Langemyr til Vige vist. I møte med ekstern samarbeidsgruppe 19.05.2021 mente Nye Veier AS at det ikke ser ut til å bli konflikt mellom eventuell jernbanetunnel og ny veitunnel. Fylkeskommunedirektøren ber om at det i planprogrammet tas inn et punkt om vurdering av eventuell konflikt mellom ny veitunnelen og fremtidig mulig jernbanelinje.

Friluftsliv, by- og bygdeliv, herunder barn- og unges interesser:

Innenfor planområdet finnes det en rekke turveier og turstier som er adkomst til store friluftsområder. Planprogrammet viser at disse temaene utredes.

Fylkeskommunedirektøren forutsetter at plassering av overskuddsmasser ikke lagres slik at det stenger, eller forhindrer allmennhetens tilgang til tursti og turveinettet. Om

overskuddsmasser - midlertidig eller permanent, må lagres ved inngang til turvei- eller turstinettet, må det utredes avbøtende tiltak.

Fylkeskommunedirektøren ser det som positivt at terrenginngrepene på Dalane blir mindre når forslått kryssløsning legges inn i fjellet.

Barn og unge

Det fremgår av planprogrammet hvordan medvirkning fra barn og unge skal organiseres.

Fylkeskommunedirektøren er positive til at det er laget en informasjonsfilm om prosjektet, spesielt rettet mot barn og unge. Filmen skal blant annet sendes til elevrådene på skoler i nærheten av planområdet.

Nordre rundkjørings påkobling til riksvei 9 på Dalane vil ligge nær grøntområdet og lekeareal for boligområdet. Fylkeskommunedirektøren vil minne om viktigheten av at dette området blir ivaretatt, og at eventuell bruk av areal må erstattes med tilsvarende areal.

Klima

Fylkeskommunedirektøren er positiv til bærekraftsmålene om reduserte klimautslipp og miljøavtrykk for tiltaket. Nye Veier AS har høye ambisjoner, og tiltaket skal sertifiseres i tråd med CEEQUAL (metodikk for bærekraftsregnskap i anleggsprosjekter).

Trafikale forhold, fremkommelighet og kollektivtrafikk

I det videre planarbeidet skal konsekvensene for kollektivtrafikken av den nye situasjonen utredes. Kollektivtrafikken har en viktig rolle i utviklingen av Agder, og det er viktig å legge til rette for effektive, fleksible og fremtidsrettede løsninger.

Ytre ringvei vil bedre tilgjengeligheten til bussanlegget på Dalane, og vil være en viktig beredskapsvei for kollektivtrafikken ved hendelser på dagens europaveg gjennom Kristiansand. Det vil være viktig at kryssene på Dalane gis en god utforming.

Fylkeskommunedirektøren imøteser nærmere dialog og samarbeid med Agder kollektivtrafikk AS og Nye Veier AS i det videre arbeidet med utforming av kryssløsningene, eventuelle holdeplasser og en god og effektiv kobling til det eksisterende bussanlegget på Dalane.

Vannforvaltning og innlandsfisk

Forslag til planprogram viser at hensyn til vannmiljø skal ivaretas. Den regionale vannforvaltningsplanen for Agder vannregion er en viktig regional plan som skal sikre en helhetlig og bærekraftig forvaltning av vannressursene, og skal legges til grunn for planlegging. Fylkeskommunedirektøren ber om at denne inkluderes i listen over *regionale planer og føringer* i planprogrammet.

Innlandsfisk:

Nordre del av Grimsbekken ligger innenfor planområdet. Det er ørret i Grimsbekken, men vi kjenner ikke til bekkens beskaffenhet for fisk her. Grimsbekken er svært belastet av menneskelig påvirkning, hovedsakelig ved eutrofiering og fysiske inngrep. Det er derfor sannsynlig at ørret har begrensede gytemuligheter og at toveis fiskevandring ikke er ivaretatt flere steder i bekkesystemet. Dersom det er potensielle gyteområder i planområdet er disse svært viktige å ivareta. Eventuelle gyteområder her kan også sørge for rekruttering av ørret nedstrøms, der det er svært dårlige gyteforhold.

Grimsbekken kan ha en funksjon for ål, som er rødlistet. Dette kan være tilfellet dersom det er vandringsmulighet for ål helt opp til Dalaneområdet og videre til vannene øst og vest for riksvei 9.

Fylkeskommunedirektøren minner om at fysiske tiltak i vassdrag som kan medføre fare for forringelse av produksjonsmulighetene for fisk eller andre ferskvannsorganismer er søknadspliktig etter forskrift om fysiske tiltak i vassdrag. Fylkeskommunen er myndighet etter forskriften der det ikke forekommer anadrome laksefisk (laks, sjøørret).

Kulturminner og kulturmiljø:

Innenfor planområdet er det eldre bygningsmiljøer på Glitre (gnr/bnr 151/410 og 151/399) og på Vige (gnr/bnr 46/2/3 og 46/36). Innenfor gnr/bnr 151/404 på Glitre ligger Storheia hoppbakke som var i bruk mellom 1934 – 1980.

På Dalane er det et stort sammenhengende miljø av arbeiderboliger med stor verneverdi.

Fylkeskommunedirektøren ønsker primært at disse miljøene bevares. Veiltaket vil kunne ha innvirkning på miljøene og fylkeskommunedirektøren ber om at miljøene dokumenteres med fotografier, enkel oppmåling og beskrivelse i det videre planarbeidet. Det er spesielt viktig om noen av disse planlegges revet.

Jernbaneverkstedet like sør for der planområdet krysser riksvei 9 har høy kulturminneverdi og veiltaket bør trekkes lengst mulig unna dette.

Kulturminnelovens undersøkelsesplikt ivaretas i områdene som er markert som dagsoner. Uttalelse fra kulturminnevernavdelingen er sendt til Nye Veier AS. Saken er også sendt til Norsk Maritimt Museum for uttalelse.

Regionplan Agder 2030

Tiltaket er blant annet i tråd med regionplanens mål om:

- Realisere utbygging av E18/E39 med 4-felts motorveistandard gjennom hele regionen.
- Etablere sammenhengende transportkorridorer for hele Agder, med effektive knutepunkt for person- og gods transport.
- Knytte bo- og arbeidsmarkedet i regionen sterkere sammen.

Økonomiske konsekvenser

Planarbeidet gir i seg selv ingen økonomiske konsekvenser for Agder fylkeskommune. Bygging av E39 Ytre ringvei skal finansieres med statlige midler og bompenger.

Fylkeskommunedirektøren legger til grunn at E18 og E39 gjennom Kristiansand samt riksvei 9 beholdes som en del av europaveinettet.

Konklusjon

Fylkeskommunedirektøren er positiv til oppstart av planarbeid for E39 Ytre ringvei. Europaveisystemet gjennom Kristiansand er i dag svært sårbart. Etablering veien vil gi en effektiv transportkorridor, og avlastning for dagens hovedveisystem gjennom Kristiansand.

Kristiansand, 25.05.2021

Tine Sundtoft
fylkeskommunedirektør

Kenneth Andresen
fylkesdirektør Analyse og plan

10.juni.2021

Nye Veier AS
Tangen 76
4608 KRISTIANSAND S

Vår dato: 02.06.2021
Vår ref.: 202106382-6
Arkiv: 323
Deres dato: 19.04.2021
Deres ref.: TKJ

Saksbehandler:
Heidi Mathea Henriksen
22959759/hmh@nve.no

NVEs innspill til varsel om oppstart og høring av planprogram - Reguleringsplan for E39 Ytre ringvei – Kristiansand Kommune

Vi viser til brev av 19.04.2021 med varsel om oppstart av planarbeid og høring av planprogram for E39 Ytre ringvei i Kristiansand. Vi viser også til våre innspill til kommunedelplanen for E39 Ytre ringvei og til dialog i møter ved oppstart av planarbeidet.

Formålet med planarbeidet er å bygge en firefeltsmotorvei med fartsgrense 110 km/t rundt Kristiansand sentrum. E39 Ytre ringvei skal bidra til at transportkorridoren blir mer effektiv og mindre sårbar, samt avlaste dagens hovedveisystem gjennom Kristiansand sentrum.

Om NVE

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) er nasjonal sektormyndighet med innsigelseskompetanse innenfor saksområdene flom-, erosjons- og skredfare, allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann, og anlegg for energiproduksjon og framføring av elektrisk kraft. NVE har også ansvar for å bistå kommunene med å forebygge skader fra overvann gjennom kunnskap om avrenning i tettbygde strøk (urbanhydrologi). NVE gir råd og veiledning om hvordan nasjonale og vesentlige regionale interesser innen disse saksområdene skal tas hensyn til ved utarbeiding av arealplaner etter plan- og bygningsloven (pbl). Forslagstiller har ansvar for at disse interessene blir vurdert i planarbeidet.

NVEs rolle i arealplansaker for samferdselsanlegg

NVEs rolle som statlig myndighet for flom- og skredfare i tilknytning til arealplaner for samferdselsanlegg innebærer å gi råd og veiledning knyttet til faren, og se etter om faren blir utredet godt nok til å vurdere fare knyttet til omkringliggende omgivelser. Avskjæring av vannveier, endrete terrengforhold med mer vil kunne medføre økt fare for omkringliggende områder. Sikkerheten og sikkerhetsnivået for selve vei- og baneanlegget forutsetter vi at samferdselsetatene ivaretar i hht egne håndbøker og lignende.

I saker der samferdselsanlegg medfører tiltak i og ved vassdrag må virkninger av tiltak utredes og hensynet til vassdraget ivaretas. NVE mener samferdselsanleggene bør unngå utfylling i vann og vassdragsnære områder. Videre må vannveier krysses med god nok kapasitet, slik at faren for flom, erosjon og skred ikke øker.

E-post: nve@nve.no, Postboks 5091, Majorstuen, 0301 OSLO, Telefon: 22 95 95 95, Internett: www.nve.no

Org.nr.: NO 970 205 039 MVA Bankkonto: 7694 05 08971

Hovedkontor

Middelthunsgate 29
Postboks 5091, Majorstuen
0301 OSLO

Region Midt-Norge

Abels gate 9
7030 TRONDHEIM

Region Nord

Kongens gate 52-54
Capitolgården
8514 NARVIK

Region Sør

Anton Jenssensgate 7
Postboks 2124
3103 TØNSBERG

Region Vest

Naustdalsvegen. 1B
6800 FØRDE

Region Øst

Vangsveien 73
Postboks 4223
2307 HAMAR

NVEs innspill til planarbeidet

Nye Veier og NVE hadde et eget møte ved oppstart av planarbeidet der vi gikk gjennom våre tema. Vi viser til referatet fra møtet 25.11.2020 og ber om at innspillene gitt der tas med videre.

Store deler av traseen for ny ringvei rundt Kristiansand vil gå i tunnel. Det er dagsoner ved Vige, Dalane og Grauthelleren.

Vassdragsmiljø

Det er i utgangspunktet positivt for vassdragene at veien i hovedsak skal gå i tunnel. Utfordringene kan være senkning av grunnvannstanden og innlekkasje av vann i tunnelene. Det er derfor viktig at det i planarbeidet vurderes om det er fare for drenering av grunnvannet. I planprogrammet går det frem at det skal gjøres grunnundersøkelser med tanke på bergets beliggenhet, kvalitet på berg og løsmasser i tillegg til hydrogeologiske undersøkelser. Det er positivt.

Det går frem av planprogrammet at prosjektet vil gi stort masseoverskudd. Det er viktig å planlegge slik at ikke overskuddsmasser legges i raviner, bekkedaler og vassdrag. Virkninger av slike utfyllinger i vann og vassdrag må vurderes opp mot vannressurslovens bestemmelser, §§ 5, 8, 18, 43a og 45. I møtet mellom Nye veier og NVE 25.11.2020 ble også problemstillingen knyttet til utfylling ved Vige og påvirkning av Topdalsfjorden tatt opp som en problemstilling.

I dialog med Nye veier har vi flere ganger spurt etter tunneldrivemetode. Vi forstår at dette er noe som avklares senere i prosessen, men vi har erfaring med at endring av drivemetode kan medføre at områder for massedeposering også må endres. Ulik drivemetode vil gi ulike fraksjoner og dermed også ulike muligheter for gjenbruk. NVE gir derfor et innspill om at det må vurderes hvordan massehåndteringen skal foregå med ulike aktuelle drivemetoder. NVE mener at massehåndteringen må løses som en del av reguleringsplanen.

Ved høring av planen må tiltakene som berører vassdrag og grunnvann, både i byggefasen og permanent fase, beskrives og virkningene av tiltakene må vurderes. Vi ber om dette sammenstilles som en del av plandokumentene.

Dersom planarbeidet skal legge til rette for vassdragstiltak som kan være til nevneverdig skade eller ulempe for noen allmenne interesser i vassdraget, vil NVE vurdere planforslaget opp mot bestemmelsene i vannressursloven (konsesjonspliktsvurdering). Når reguleringsplan omfatter de hensyn som vannressursloven skal ivareta, kan reguleringsplan erstatte konsesjon etter vannressursloven. NVE kan da bestemme at det ikke er krav om ytterligere behandling etter vannressursloven, se vannressursloven § 20 d), om samordning av tillatelser. Vassdragstiltaket må være godt beskrevet, potensiell skade/ulempe for allmenne interesser i vassdraget må være godt belyst og ivaretatt – både når det gjelder teknisk løsning og lokalisering/plassering av tiltaket. For ytterligere informasjon, se [NVEs veileder 1/2021 Vannressursloven og NVEs behandling av vassdrags- og grunnvannstiltak](#).

Fare for flom og overvann

Endringer i terrenget vil gi endringer i avrenning og vannhåndtering. Som en del av planen må det vurderes om tiltakene kan medføre økt fare for flom og vassdragsrelatert fare for omkringliggende områder.

Fare for skred

Av planprogrammet går det fram at det gjøres geotekniske utredninger og vurderinger i planområdet. Det er påvist områder med kvikkleire og sprøbruddmateriale i planområdet. Ved utfylling i sjø er det særlig viktig at sikkerhet mot skred vurderes og ivaretas i planmaterialet. Grunnforholdene må også kartlegges i områder der det planlegges massehåndtering. Både permanente og midlertidige anlegg må vurderes. Det må gå frem av planmaterialet at tiltakene som planlegges ikke medfører økt fare for omkringliggende områder. Vi viser til [NVEs veileder 1/2019 Sikkerhet mot kvikkleireskred](#). I denne nye veilederen er det en økt bevissthet knyttet til fare for skred i strandsonen.

Ved kartlegging av nye faresoner for kvikkleireskred ber vi om disse meldes inn via vår innmeldingsløsning slik at faresonene blir tilgjengelig på det offentlige kartgrunnet, se nettsiden [Innmelding av faresoner](#).

NVEs veiledning

Vi anbefaler at dere bruker våre internettsider for arealplanlegging. Her er informasjonen og veiledningen lagt opp etter plannivå, <https://www.nve.no/arealplanlegging/>.

På NVEs internettsider finner dere koblinger til veiledere og verktøy. Det ligger også mye arealinformasjon på NVEs kartløsninger. NVE har laget en [Kartbasert veileder for reguleringsplan](#) som leder dere gjennom alle våre fagområder og gir dere verktøy og innspill til hvordan våre tema skal ivaretas i reguleringsplanen. Vi anbefaler at dere går gjennom denne kartbaserte veilederen og bruker den i planarbeidet.

Vi viser også til [NVEs veileder 2/2017 Nasjonale og vesentlige regionale interesser innen NVEs saksområder i arealplanlegging](#). I plandokumentene må det gå tydelig fram hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen.

Alle relevante fagutredninger innen NVEs saksområder må være vedlagt planer som sendes på høring til NVE.

Dere kan ta kontakt med NVE dersom det er behov for konkret bistand i saken.

Med hilsen

Ann-Kristin Larsen
Fung.seksjonssjef

Heidi Mathea Henriksen
senioringeniør

Dokumentet sendes uten underskrift. Det er godkjent i henhold til interne rutiner.



Kopi til:

KRISTIANSAND KOMMUNE
STATSFORVALTEREN I AGDER

Nye veier
Kjøita 6
4630 KRISTIANSAND S

Deres ref:
Vår ref: 2021/87367
Dato: 31.05.2021
Org.nr: 985 399 077

Statens tilsyn for planter, fisk, dyr og næringsmidler



INNSPILL VARSEL OM OPPSTART PLANARBEID OG HØRING AV FORSLAG TIL PLANPROGRAM FOR E39 YTRE RINGVEI KRISTIANSAND

Vi viser til brev fra Nye veier, datert 19.april 2021, angående detaljregulering for E39 Ytre ringvei i Kristiansand med varsel om oppstart av planarbeid og høring av forslag til planprogram.

Formålet med planarbeidet er å bygge en firefelts motorvei med fartsgrense 110 km/t rundt Kristiansand sentrum, strekning Vige- Grauthelleren i Kristiansand kommune.

Mattilsynet er sektormyndighet for å ivareta nasjonale og regionale bestemmelser og føringer i plansaker som berører Mattilsynets forvaltningsområde. I tilknytning til planarbeidet er tema knyttet til drikkevannsforsyning og plantehelse særlig relevante.

Drikkevannsforsyning

Mattilsynet forvalter drikkevannsforskriften (forskrift om vannforsyning og drikkevann FOR-2016-12-22-1868). Vårt ansvarsområde i forhold til planarbeid er knyttet til beskyttelse av eksisterende og framtidige drikkevannskilder og leveringssikkerhet for trygt og nok drikkevann til innbyggerne. Generelt må en føre-var tilnærming legges til grunn for beskyttelse av drikkevannskilder, på kort og lang sikt.

Mattilsynets innspill til planene knyttet til drikkevannsforsyning:

Ifølge planprogrammet er det ikke registrert vannressurser i varslingsområdet. Mattilsynet er heller ikke kjent med forhold som tilsier at planområdet kan medføre konflikt med nåværende eller kjent framtidig planlagt kommunale vannforsyningssystem. Unntaket kan være mulighet for skade på eksisterende vannledningsnett. Det er derfor viktig at oppdaterte kart over ledningsnettet og oversikt på aktuelle sårbarheter er tilgjengelig for vurderinger i videre planprosess. I referat fra oppstartsmøte står det at det er noen hovedanlegg i området og at ingeniørvesenet skal melde fra om hvilke deler av distribusjonssystemet til drikkevannsforsyningen som er i varslingsområdet. I planprogrammet i kap 6.5.5 Teknisk infrastruktur står det: "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". Vi vurderer ut fra dette at problemstillingen er ivaretatt og har ingen ytterligere kommentar til dette temaet.

I den grad privat vannforsyning kan bli berørt av planen, er dette et tema som må tas hensyn til i det videre planarbeidet. Privat vannforsyning kan benytte grunnvannsbrønner eller overflatevann som vannkilde. En eller flere husstander kan være knyttet til disse vannforsyningssystemene. For å trygge vannforsyningen til den del av befolkningen som ikke er tilknyttet offentlig drikkevannsforsyning, er det viktig å kartlegge eventuell privat vannforsyning og inkludere mulig negativ påvirkning på disse i videre planarbeid.

Plantehelse

I tilknytning til plantehelse er Mattilsynets ansvarsområde å forhindre spredning av planteskadegjørere som kan ha alvorlige samfunnsøkonomiske konsekvenser (jf. Forskrift om planter og tiltak mot planteskadegjørere, FOR-2000-12-01-1333).

Mattilsynets innspill til planene knyttet til plantehelse:

I planprogrammet står det at det kun er noen mindre jordbruksareal innenfor varslingsområdet som blir berørt. Dette gjelder noen mindre teiger med jordbruksareal i Dalane og ved et gartneri.

Uønsket spredning av planteskadegjørere kan skje både med jordmasser som flyttes og med maskiner med rester av jord, frø og planter. Faren for spredning er størst fra områder med tidligere eller nåværende dyrka mark.

Alle som er ansvarlig for eller utfører bygge- og anleggsvirksomhet, har ansvar for å hindre at alvorlige planteskadegjørere spres fra en eiendom.

Det er derfor viktig at denne problemstillingen tas hensyn til i videre planarbeid. Berørte områder må utredes og det må eventuelt fastsettes bestemmelser for reingjøring av maskiner som benyttes i anleggsfasen og for flytting/deponering av jordmasser som påvises å inneholde planteskadegjørere.

Informasjon om denne tematikken finnes på:

[Risiko for spredning av planteskadegjørere og floghavre i forbindelse med anleggsarbeid | Mattilsynet](#)

Med hilsen
Nina Merete Vehus
Avdelingssjef
Mattilsynet Avdeling Agder

*Dette dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.
Dokumenter som må ha signatur blir i tillegg sendt i papirversjon.*

NORCONSULT AS
Postboks 626
1303 SANDVIKA

Dato: 20.05.2021
Saksref: 202104029-2
Deres ref.: 2020 5832
Side: 1 / 3

Vår saksbehandler: Maarten Nandrup Stallemo
Telefon:
Mobil: +47 91627176
E-post: Maarten.Nandrup.Stallemo@banenor.no

Kristiansand kommune - Varsel om oppstart av reguleringsarbeid - Detaljregulering E39 Ytre ringvei - PlanID 1580 - Bane NORs uttalelse

Viser til oversendelse 19.04.21 om varsel om oppstart av arbeid med detaljregulering for E39 ytre ringvei.

Bane NOR har gitt innspill til planarbeidet i møte med Nye Veger 24.03.21 og 19.05.21.

Ved varsel om oppstart har vi disse merknadene:

Jernbanens arealbehov:

Bane NORs arealer med infrastruktur og tekniske anlegg må avsettes til baneformål. Dersom det velges kryssløsning Dalane Nord må det avsettes tilstrekkelig plass mellom eksisterende spor og eventuell bro Pilar for ny vegbro som sikrer tilstrekkelig areal til å etablere ett ekstra spor på østsiden av eksisterende spor.

På Dalane har Bane NOR anlegg for pukk med silo og spor. Dersom kryssløsning for Dalane sør kommer i konflikt med dette anlegget må konsekvensene beskrives i planforslaget. Ut over dette gjør vi oppmerksom på at vi har et GSMR anlegg i heia nord for omformerer på Krossen.

Minste avstand til broer eller lignende:

Det må sikres god avstand fra tunnelportaler, brupilarer og andre planlagte konstruksjoner i nærheten av jernbanens infrastruktur. Avstand fra sporets midtlinje til søyle/landkar på eventuelle brukonstruksjoner skal være min. 4 m. Normal frihøyde mellom skinneoverkant og underkant bru er 7,6 m dersom senterlinje bru er lokalisert der kontaktledningen ligger lavest (midtveis mellom kontaktledningsmaster). Frihøyde mellom jernbanen og underkant av vegbro har vært til vurdering tidligere i planprosessen i samarbeid mellom Bane NOR og ekstern konsulent. Vi viser til tidligere korrespondanse og avklaringer med hensyn til dette emnet. Alle tekniske planer med kryssing eller nærføring av/mot jernbanen må framlegges Bane NOR. Dette må sikres i planbestemmelser.

Minste avstand til veg, sti:

Minsteavstand mellom jernbanesporets midtlinje og vegkant må ikke være nærmere enn 9 meter for veger med motorisert ferdsel og 5 meter for veger som ikke skal ha motorisert ferdsel. I tillegg kommer eventuell høydeforskjell dersom vegen blir liggende høyere enn jernbanen. Disse minsteavstandene er satt med utgangspunkt i sikkerhetsrisiko knyttet til en mulig utforkjøring og hensyn til snøopplag og sporrensing fra jernbanen.

Byggegrenser mot jernbanen:

Vi ser at deler av tiltaket er innenfor 30 meter fra nærmeste spors midtlinje og vil i den forbindelse minne om at det her må innhentes tillatelse fra Bane NOR før oppføring av bygning, anlegg, utgraving eller oppfylling med videre. Dette er med hjemmel i Jernbaneloven §10 og gjelder uavhengig av reguleringsplan eller annen byggegrense.

Gjerder:

Det må påregnes krav til oppsetting av gjerder mellom jernbanen og andre arealformål der hvor dette ikke finnes fra før, eller der hvor endret arealbruk medfører endret behov for sikkerhet. Gjerde skal alltid vurderes i områder hvor mulig ulovlig ferdsel på jernbanelinjen utgjør en spesiell risiko og belastning. Krav til gjerde må fremgå av planbestemmelsene.

Planoverganger:

Ved Glitre er det en eksisterende planovergang. I oversendelsen nevnes det mulig massedeponi på Glitre. Bane NOR ønsker ikke økt trafikk over eksisterende planovergang. Dette gjelder også i anleggsfasen. I møte 19.05.21 fremgår det mulighet for etablering av intern anleggsvei som ikke betinger kryssing av jernbanen for å nå eventuelt massedeponi. Med hensyn til våre interesser vil dette være den foretrukne løsningen. Vi ber om å bli kontaktet for nærmere detaljer rundt dette i løpet av planprosessen.

I reguleringsplan for Rv. 9 Setesdalsveien er det regulert en planskilt kryssing av jernbanen mellom Rv. 9 og adkomst til turområdet fra Glitre. Dette er ved gnr/bnr 151/393. Dersom planarbeidet velger å gå videre med kryssløsning Dalane Nord antar vi at ny reguleringsplan vil erstatte gjeldende plan innenfor dette området. Vi ser det som hensiktsmessig at planskilt kryssing videreføres i ny reguleringsplan og ber om at dette innarbeides i planforslaget.

Risiko- og sårbarhetsanalyser:

Det må dokumenteres at planlagte tiltak ikke får negative konsekvenser for jernbanen. ROS-analysen må omhandle sikkerhetsforhold relatert til jernbanens stabilitet og konstruksjon, togtrafikk, kryssing av jernbanelinjen og ferdsel i jernbanesporet, samt andre jernbanerelaterte temaer.

Arealbruk og terrenginngrep som kan påvirke jernbaneanlegg:

Vest for Grotjønn foreslås det at ny vei krysser under jernbanen i tunell. Der veien krysser må avstand mellom tunneltak og jernbanen fremlegges Bane NOR i løpet av planprosessen. Det samme gjelder for geologiske rapporter som viser fjellets beskaffenhet. Vi registrerer at dette er dekket i forslag til planprogram punkt 6.5.1.

Endret arealbruk kan øke faren for flom-, erosjon- og skredskader. Det er viktig at tiltakshaver sørger for at det blir gitt tilstrekkelig fagkyndig beskrivelse hvor det fremgår om jernbanen kan bli utsatt for skader.

Nærføring til jernbanen:

Vi gjør oppmerksom på at anleggsarbeider som berører jernbanen må tilpasses korte opphold i togtrafikken. Dersom tiltak er avhengig av perioder med stopp i togtrafikken, må arbeidet legges til perioder hvor Bane NOR har planlagt sportilgang og arbeider på samme strekning. Det er ikke aktuelt å stenge en strekning utelukkende på basis av eksterne behov. Infrastruktureltiltak som betinger endringer i fastlagt ruteplan, må sees i sammenheng slik at flere totalbrudd av kort varighet unngås. Videre gjelder det forholdsregler ved arbeider som påvirker togtrafikken, herunder frister for innmelding av tiltak. Det vil være hensiktsmessig for tiltakshaver å sette seg inn i dette tidlig i prosessen.

Fredede eller bevaringsverdige bygninger og jernbaneanlegg:

I silingsnotatet omtales kulturarv på side 42. Her nevnes blant annet jernbanens anlegg på Krossen samt tidligere arbeiderboliger til jernbanen. Bane NOR har ikke spesielle merknader til varsel om oppstart med hensyn til dette emnet.

Veiledning:

Ut over dette ønsker vi å gjøre oppmerksom på at våre krav til planlegging i nærheten av jernbane finnes i Bane NORs veileder for nasjonale interesser i arealplanlegging <https://www.banenor.no/Om-oss/sikkerhet2/Veileder-for-god-planlegging/> samt i vårt tekniske regelverk <https://trv.banenor.no/wiki/Forside>

Bane NOR forventer at forslagstillere setter seg inn i dette materialet før de utarbeider forslag til reguleringsplan.

Hvis det er behov for samråd med Bane NOR (jf. vår veileder) eller helt konkrete spørsmål der det er behov for avklaring, ber vi om at det tas kontakt med saksbehandler så tidlig som mulig.

Med vennlig hilsen

Ragnhild Lien
sjef Planforvaltning
Bane, Drift og teknologi

Maarten Nandrup Stallemo
senioringeniør

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes uten signatur

Mottakere:

NORCONSULT AS

Kopi:

KRISTIANSAND KOMMUNE



Nye Veier AS
Att:
Kjøita 6
4630 KRISTIANSAND S

Tilbakemelding - Kristiansand kommune - Detaljregulering for E39 Ytre ringvei - Varsel om oppstart av planarbeid og høring av forslag til planprogram

Vi viser til sak mottatt her vedrørende ovennevnte.

Fiskeridirektoratets ansvar og medvirkning

Fiskeridirektoratet er myndighetenes rådgivende og utøvende organ innen fiskeri- og havbruksforvaltning i Norge. Fiskeridirektoratets regioner skal ivareta disse interessene i det regionale og lokale planarbeidet. Reguleringsmyndigheten er forpliktet etter plan- og bygningsloven å legge til rette for medvirkning, mens Fiskeridirektoratets regionkontorer er forpliktet til å delta.

Innspill fra Fiskeridirektoratet region sør

Fiskeridirektoratet region sør kan ikke se at det framlagte forslag til planprogram for detaljregulering av E39 Ytre ringvei i Kristiansand kommune vil medføre konsekvenser for de interesser direktoratet skal ivareta i planleggingen. Det fremsettes derfor ingen merknader til planarbeidet.

Med hilsen

Erik Ludvigsen
seksjonssjef

Leif Erik Egaas

førsteinspektør

Brevet er godkjent elektronisk og sendes uten håndskreven underskrift.



Mottakerliste:

Nye Veier AS

Kjøita 6

4630

KRISTIANSAND S

Kopi til:

Fiskerlaget Sør

Stenersgata 2

0184 OSLO

Kystverket Sørøst

Postboks 1502

6025 ÅLESUND

Statsforvalteren i Agder

Postboks 504

4804 ARENDAL



NYE VEIER AS

Tangen 76
4608 KRISTIANSAND S

DATO
05.05.2021

DERES DATO

REFERANSE
2021/1563-3

DERES REFERANSE

SAKSBEHANDLER
Mari Magnus, Rådgivnings- og tidligfaseavdelingen

Oppstart av planarbeid- detaljregulering E39 Ytre ringvei- Uttalelse

Vi viser til varsel om oppstart og høring av planprogram for E39, ytre ringvei. Statsbygg berøres av planarbeidet som grunneier av Universitetet i Agder (UiA), campus Kristiansand. UiA er vår leietager.

Varslet planområde og planlagt trasè ligger i tunnel under UiA, og vår *foreløpige* vurdering er at planarbeid og tiltak i liten grad gir konsekvenser for UiA eller Statsbygg. UiA ønsker bærekraftige energiløsninger og på sikt kan det være aktuelt å etablere energibrønner på campus Kristiansand. Vi ønsker derfor at mulighet for dette blir hensyntatt i planforslaget. Dersom planarbeid og tiltak vil legge begrensninger på framtidige tiltak i grunnen på Statsbyggs eiendom ber vi om å komme i tidlig dialog om hva dette innebærer. Statsbygg har for øvrig ingen kommentarer til forslag til planprogram, og vi støtter foreslåtte utredningstemaer.

Tiltaket er av stor regional betydning, og vil sikre forutsigbar og robust veitilknytning gjennom Agder og knytte arbeidsmarkeder i regionen tettere sammen. Samtidig ser vi at tiltaket vil innebære et stort massoverskudd og at anleggsperioden vil berøre mange. Vi ønsker å holdes orientert om planarbeidet og vurderinger av konsekvenser, og særskilt om forhold som berører oss og UiAs virksomhet.

Utover ovenstående har vi ingen kommentarer til varsel om oppstart, men vil komme med utfyllende kommentarer senere dersom vi anser at våre interesser berøres.

Med hilsen
Nina Ødegaard
avdelingsdirektør

Mari Magnus
seniorarkitekt

Dette dokumentet er elektronisk godkjent.



Ny Veier AS

Dato: 26.05.2021

Vår ref: 21/01616-2

Deres ref:

Detaljregulering for E39 Ytre ringvei i Kristiansand – innspill til varsel om oppstart av planarbeid/høring av forslag til planprogram

Vi viser til brev med varsel om oppstart av planarbeid og høring av detaljregulering for E39 Ytre ringvei.

Planlagt tunnel vil passere 4-500 meter fra Oddernes kirke. Oddernes kirke er bygget ca 1100 i stein og er fredet. Det er viktig at fare for rystninger grunnet sprengningsarbeid vil kunne lage skader på mur. Her må også tidligere utspredninger av tunneler og eventuelle tidligere rystelser/skader fra dette tas i betraktning. Oddernestunnellens Østre del ligger under 200 meter fra kirken. Ny tunnel vil til dels ligge i samme avstand fra kirken som eksisterende tunnel gjennom Prestheia fra Bjørnebakken til UIA.

Det er Riksantikvaren som etter Kulturminneloven forvalter fredede kirkene som kulturminner. Fylkeskommunen uttaler seg i forhold til kirkens omgivelser etter delegasjonsreglement fra 01.05.13 og Rundskriv -06/20 - kirkerundskrivet, mens biskopen uttaler seg om kirker etter Kirkeordning for Den norske kirke og kirkerundskrivet. Det etter 01.01.21 statsforvalteren i Vestfold og Telemark som uttaler seg om gravplasser.

Siden vegtraséen for det meste føres i tunnel, vil den visuelt ikke ha noen betydning for noen av kirkene eller kirkestedene den passerer. Det er imidlertid viktig at eventuelle virkninger knyttet til grunnvannsforhold og rystelser utredes tilstrekkelig for Oddernes kirke, kirkested og gravplass. Bl.a. at det gjøres beregninger i forhold til om mulige rystelser fra sprengning kan forårsake sprekker i mur. Hellemyr kirke vil i luftlinje ligge 350-400 meter fra tunneltrasé.

Med vennlig hilsen

Aslak Wegge
Stiftsdirektør

Geir Myre
rådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur.

Kopi til:
Riksantikvaren
Statsforvalteren i Vestfold og Telemark
Agder fylkeskommune

Pb. 8196 Dep
Postboks 2076
Postboks 788 Stoa

0034 OSLO
3103 TØNSBERG
4809 ARENDAL

Kristiansand kirkelige fellesråd

Postboks 417 Lund

4604

KRISTIANSAND S

Mottakere:
Ny Veier AS

Uttalelse til oppstart av reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse til arbeidet med reguleringsplanen. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med og danner grunnlag for planforslaget som senere skal behandles av kommunen.

Uttalelsen gjelder

Navn på reguleringsplan:

Planident:

Kommune:

Forslagsstiller er

Navn:

Organisasjonsnummer:

Kontaktperson:

Plankonsulent er

Navn:

Organisasjonsnummer:

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid er mottatt av

Navn:

Telefonnummer:

E-post:

Du kan skrive din uttalelse til reguleringsplanarbeidet i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Viser til uttalelse fra Agder og Telemark bispedømmeråd og gir vår tilslutning til deres uttalelse og sier at det er viktig at eventuelle virkninger knyttet til grunnvannsforhold og rystelser utredes tilstrekkelig for Oddernes kirke, kirkested og gravplass. Bl.a. at det gjøres beregninger i forhold til om mulige rystelser fra sprenging kan forårsake sprekker i mur. Hellemyr kirke vil i luftlinje ligge 350-400 meter fra tunneltrasé.

Signert av

HANS ERIK RUUD på vegne av KRISTIANSAND KIRKELIG
FELLESRÅD

27.05.2021

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

27.05.2021 09:38:16 AR431381020

27.05.2021 09:38:16 AR431381020



KYSTVERKET

NYE VEIER AS
Kjøita 6
4630 KRISTIANSAND S

Deres ref.:	Vår ref	Arkiv nr	Saksbehandler	Dato
	2021/5149-3		Tanya Boye Worsley	31.05.2021

Svar - oppstart av planarbeid og høring av planprogram - Detaljregulering E39 Ytre ringvei rundt Kristiansand sentrum - Kristiansand kommune - Agder fylke

Vi viser til oversendelse av 19. april 2021 vedrørende oppstart av arbeid med detaljregulering for E39 Ytre ringvei på strekningen Vige-Grauthelleren i Kristiansand kommune, og høring av forslag til planprogram.

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for å bygge en firefelts motorvei med fartsgrense 110 km/t rundt Kristiansand sentrum. Planområdet utgjør omlag 4400 daa og strekker seg fra Grauthelleren i vest til Vige i øst. Det varslede planområdet omfatter arealbehov for veianlegg, rigg- og anleggsområde og arealer for deponering av masser.

Planarbeidet bygger på vedtatt kommunedelplan for Ytre ringvei og skal optimalisere løsninger fra kommunedelplanen, blant annet med tanke på å redusere utbyggingskostnader og bedre samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Grunnlaget for Kystverkets engasjement i planarbeidet

Kystverket er en nasjonal etat for kystforvaltning, sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning. Kystverket ligger under Samferdselsdepartementet.

Kystverket tar ansvar for sjøveien og produserer viktige fellesgoder for samfunnet. Det overordnede målet for den nasjonale transportpolitikken er et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippsamfunnet. Videre er det et nasjonalt mål å flytte godstransport fra vei til sjø/bane. Samferdselsdepartementet har gitt Kystverket i oppdrag å bidra til å utvikle et helhetlig transportsystem.

Et velfungerende sjøtransportssystem bestående av farleder, havner og havneterminaler er svært viktig for persontransport og næringsutvikling langs kysten.

Innspill fra Kystverket

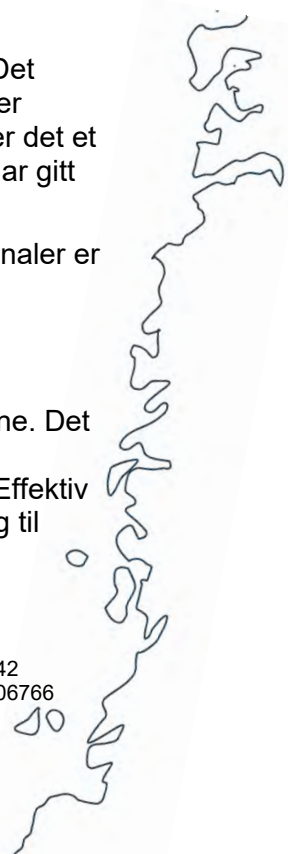
Veitilknytning

Det er et nasjonalt mål at en større andel av godstransporten skjer på sjø og jernbane. Det er etablert havne- og næringsarealer i Kongsgård og Vige, og kommunens arealplanlegging legger til rette for at havnevirksomheten i dette området skal øke. Effektiv og tilgjengelig sjøtransport er avhengig av arealtilgang, infrastruktur og god tilkobling til

Sentral postadresse: Kystverket, postboks 1502,
6025 ÅLESUND

Telefon: 07847
E-post: post@kystverket.no
Internett: <https://kystverket.no>

Org.Nr.: 874783242
Bankgiro: 7694 05 06766



hovedveinett. Kystverket forutsetter at veianlegget utformes slik at havne- og næringsarealer i Kongsgård/Vige sikres god tilkomst til hovedveinettet og god trafikkavvikling. Dette gjelder også under anleggsperioden. **Dersom planforslaget ikke ivaretar dette, vil Kystverket vurdere å fremme innsigelse til planforslaget ut i fra hensynet til effektiv og tilgjengelig sjøtransport.**

Silingsrapport og endret veiløsning i Vige

Planarbeidet bygger på kommunedelplan for E18/E39 Ytre ringvei som angir en korridor for ny vei og plassering av kryss. Som en innledende del av planarbeidet er det vurdert flere kryss- og tunnelalternativ på strekningen, og det er gjennomført en silingsprosess som danner grunnlag for Nye Veiers valg av veitrase for detaljregulering. I den forbindelse er det blant annet sett på alternative løsninger i Vige med mål om å redusere investeringskostnader og øke prosjektets samfunnsøkonomiske lønnsomhet. Som følge av dette arbeidet foreslår Nye Veier en annen veiløsning i Vige enn det kommunedelplanen angir. Mens kommunedelplanen angir at kryss og tunnelåpning etableres nord for E18, vil Nye Veier at en løsning med kryss og tunnelåpning sør for E18 (alternativ VS2) legges til grunn for detaljreguleringsplanen. Endringen er begrunnet med at løsningen rangeres som best i forhold til grov kostnadsberegning, ikke-prissatte fagtema og trafiksikkerhet.

Veiløsningen i Vige som er lagt til grunn for detaljreguleringsplanen, vil permanent beslaglegge havne- og næringsarealer i Vige. Dette vil medføre at eksisterende virksomheter og funksjoner enten må flyttes, noe som kan skape press på tilgjengelig havnearealer og kaifronter, eller opphøre. Etter Kystverkets vurdering er dette en stor endring fra kommunedelplanen og vi stiller spørsmål til hvorvidt utarbeidet silingsrapport gir tilstrekkelig grunnlag for å ta stilling til dette. Vi er ikke kjent med om det vil være mulig å re-lokalisere berørte virksomheter og havnefasiliteter. Etter vår oppfatning er dette noe som må vurderes før det kan tas stilling til endret veiløsning. Kystverket forventer at det gjøres rede for hvilke konsekvenser endret veiløsning vil kunne få for eksisterende og fremtidig havne- og næringsvirksomhet i Vige, og at det tas hensyn til etablert og planlagt havne- og næringsvirksomhet i det videre planarbeidet. **Kystverket vil vurdere å fremme innsigelse til planforslaget dersom det kommer i konflikt med effektiv havnevirksomhet.**

Massehåndtering og deponering av masser

Etablering av tunnel på strekningen Vige-Grauthelleren vil trolig medføre et masseoverskudd, og det er behov for å finne arealer til massehåndtering og deponering. Ringknuten er tatt med i varslingsområdet med tanke på areal til massehåndtering og sjøarealer i Vige er tatt med tanke på deponering av masser.

Areal avsatt til massehåndtering ved Ringknuten vil beslaglegge havnearealer, og kan også være uheldig med tanke på støy- og støvplager. **Dersom det legges til rette for massehåndtering ved Ringknuten, vil Kystverket vurdere å fremme innsigelse til planforslaget ut i fra hensynet til effektiv havnevirksomhet.**

Andre merknader

Vi registrerer at planprogrammet legger opp til at Otra krysses med tunnel i stedet for bro, som er løsningen kommunedelplanen angir. Dersom det likevel blir aktuelt å vurdere brokryssing, forutsetter vi at en ny bro planlegges med minst like stor seilingshøyde som eksisterende broer over Otra. Vi minner om at etablering av broer innenfor havne- og farvannslovens virkeområde krever tillatelse av Kystverket, jf. havne- og farvannsloven § 14 tredje ledd, bokstav d.

Kystverket forventer at etablering av Ytre ringvei ikke er til hinder for fremtidig jernbanetilknytning til havneområdet i Kongsgård.

Kystverket forutsetter at planarbeidet skjer i samråd med Kristiansand Havn KF.

Med hilsen

Jan Morten Hansen
avdelingsleder

Tanya Boye Worsley
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Eksterne kopimottakere:

Kristiansand Havn KF	Postboks 114	4662	KRISTIANSAND S
Kristiansand kommune	Postboks 4		NODELAND
Fiskeridirektoratet	Postboks 185 Sentrum	5804	BERGEN
Statsforvalteren i Agder	Postboks 504	4804	ARENDAL
NORCONSULT AS	Postboks 626	1303	SANDVIKA



Direktoratet for mineralforvaltning
med Bergmesteren for Svalbard

Nye Veier AS
Tangen 76
4608 KRISTIANSAND S

Dato: 31.05.2021
Vår ref: 21/04234-2
Deres ref:

Uttalelse til varsel om oppstart av planarbeid og høring av forslag til planprogram - detaljregulering for E39 Ytre ringvei i Kristiansand kommune

POST- OG BESØKSADRESSE

Ladebekken 50
7066 Trondheim

TELEFON + 47 73 90 46 00

E-POST post@dirmin.no

WEB www.dirmin.no

GIRO 7694.05.05883

SWIFT DNBANOKK

IBAN NO5376940505883

ORG_NR. NO 974 760 282

SVALBARDKONTOR

TELEFON +47 79 02 12 92

Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard (DMF) viser til ovennevnte sak, datert 19. april 2021.

DMF er statens sentrale fagmyndighet ved forvaltning og utnyttning av mineralske ressurser, og skal bidra til størst mulig samlet verdiskaping basert på en forsvarlig og bærekraftig utvinning og bearbeiding av mineraler. Vi forvalter lov om erverv og utvinning av mineralske ressurser (mineralloven), og har i tillegg et særlig ansvar for at mineralressurser blir ivaretatt i saker etter plan- og bygningsloven.

Sentrale mål i mineralforvaltningen er å sikre tilgangen til mineralressursene i framtida og å hindre at viktige forekomster båndlegges av arealbruk som utelukker framtidig utnyttelse.

Om planen

Hensikten med planarbeidet er å tilrettelegge for mer effektiv og mindre sårbar trafikkorridor for E39 Ytre ringvei på strekningen Vige – Dalane – Grauthelleren i Kristiansand kommune. Det foreligger en vedtatt kommunedelplan med konsekvensutredning for prosjektet Ytre ringvei fra 2016 som ble utført av Statens vegvesen Sør og senere overført til Nye Veier.

Uttalelse fra DMF

Mineralske ressurser er en ikke-fornybar naturressurser som kun kan tas ut der de naturlig forekommer.

Forekomst Ringknoten

DMF registrerer at planområdet berører pukkforekomsten Ringknoten som er vurdert til å ha nasjonal betydning ifølge databasen til Norges geologiske undersøkelse¹. Det har vært drevet masseuttak i den samme forekomsten som ble avsluttet og sikret i 2019. Arealet er satt av til havneområde for Kongsgård og Vige i kommunedelplan

¹ NGU Ringknoten/Kongsgårdbukta:

http://aps.ngu.no/pls/oradb/grus_GP_Omrade_fakta_KS.Main?p_objid=101944&p_spraak=N

Nye Veier AS
Tangen 76
4608 KRISTIANSAND S

Vår ref.
19/01312-25

Vår dato:
31.05.2021

Deres ref.

Deres dato:
28.04.2021

Vår saksbehandler:
Einar K Merli - 976 51 687

Kristiansand kommune - Detaljreguleringsplan E39 Ytre Ringvei - Plan ID 1580 - Varsel om oppstart - Uttalelse fra Avinor

Vi viser til Deres brev av 19.04.2021, mottatt 28.04.2021, vedrørende varsel om oppstart av arbeid med detaljreguleringsplan E39 Ytre Ringvei, plan ID 1580.

1. Innledning

Luffartstilsynet har den 05.12.2017 med hjemmel i § 1 i Forskrift om sertifisering av flyplasser mv. datert 25.08.2015, jf. artikkel 6 i EU-forordning nr. 139/2014, sertifisert Kristiansand lufthavn Kjevik. Etter søknad fra Avinor endret Luffartstilsynet den 12.09.2019 sertifiseringsbasisen (CB) for lufthavnen til CS-ADR-DSN utgave 4.

Samferdselsdepartementet har 08.11.2011 vedtatt en formell restriksjonsplan for lufthavnen etter luffartsloven § 7-13 tredje ledd.

Planområdet ligger ca. 4,0 – 12,2 km vest-sørvest for landingsterskel til bane 03 (fra sørvest) ved Kristiansand lufthavn.

2. Høyderestriksjonsflater/hinderflater i restriksjonsplanen for Kristiansand lufthavn Kjevik

Det er kun dagområdet ved Vige som er berørt av restriksjonsplanen for Kristiansand lufthavn. Det aktuelle dagområdet ligger innenfor følgende høyderestriksjonsflater/hinderflater i restriksjonsplanen for lufthavnen, jf. EASA-krav CS ADR-DSN.J.480, om hinderflater og begrensning av hinder, gjeldende fra 08.12.2017, samt § 3 i vedtatt restriksjonsplan:

- Innflygingsflaten til bane 03 (fra sørvest), jf. EASA-krav CS ADR-DSN.H.425.
- Utflygingsflaten fra bane 21 (mot sørvest), jf. EASA-krav CS ADR-DSN.H.435.
- Horisontalflaten, jf. EASA-krav CS ADR-DSN.H.420.
- Den koniske flaten, jf. EASA-krav CS ADR-DSN.H.415.

Restriksjonshøyden ved dagområdet på Vige ligger på kote 62,5 – 110 meter over havet (moh), med strengest restriksjoner nærmest lufthavnen. Siden E18 ved Vige ligger på ca. kote 4 – 10 moh, antar vi de planlagte tiltakene ikke vil berøre hinderflatene i restriksjonsplanen for Kristiansand lufthavn.

Avinor ber om at følgende bestemmelse tas inn i detaljreguleringsplanen:

Restriksjonsplanen for Kristiansand lufthavn

Ved dagområdet på Vige må det ikke etableres bygg, påbygg, anlegg eller konstruksjoner i strid med høyderestriksjonsflatene i restriksjonsplanen for Kristiansand lufthavn.

Det stilles krav om at alle byggekraner som skal operere ved Vige, skal være utstyrt med faste røde hinderlys i henhold til gjeldende regelverk.

Dersom det skal benyttes byggekraner over kote 62,5 meter over havet ved Vige, må tiltakshaver på forhånd søke Kristiansand lufthavn om godkjenning av kranbruken.

Tiltakshaver skal før byggekraner kan tas i bruk, ha på plass nødvendig prosedyre med varslingsrutiner for direkte kontakt mellom kontrolltårnet ved Kristiansand lufthavn og ansvarlig kranfører. Tiltakshaver er ansvarlig for å gjennomføre en eventuell risikoanalyse for bruk av byggekraner i samarbeid med Kristiansand lufthavn. Kommunen kan ikke gi igangsettingstillatelse for bruk av kraner over kote 62,5 meter over havet før det foreligger godkjenning fra Avinor.

Avinors kontaktperson ved Kristiansand lufthavn i forbindelse med risikoanalyse for bruk av byggekran er: Magne Ryggetangen, tlf. 67 03 04 02 / 913 27 170
eller e-post: Magne.Ryggetangen@avinor.no

Når det gjelder oppstilling og bruk av kraner, vises til følgende regelverk for rapportering, registrering og merking av luftfartshinder:
<https://luftfartstilynet.no/aktorer/flysikkerhet/luftfartshinder-oppstilling-og-bruk-av-kraner/>

3. Varslingsrutiner ved sprengningsarbeider i anleggsperioden

Avinor ber om at følgende bestemmelse tas inn i detaljreguleringsplanen:

Sprengningsarbeider - Varsling

Tiltakshaver skal av hensyn til flysikkerheten ved alle sprengningsarbeider på forhånd varsle Avinor Kristiansand lufthavn v/kontrolltårnet i henhold til egen varslingsrutine.

4. Byggerestriksjoner for flynavigasjonsanlegg

Veiprosjektet er vurdert nedenfor med hensyn til byggerestriksjonskrav (BRA-krav) for flynavigasjonsanleggene ved lufthavnen, jf. § 6 i Forskrift om kommunikasjons-, navigasjons- og overvåkingstjeneste, BSL G 6-1 av 27.06.2011.

Det er ingen navigasjonsanlegg eller andre installasjoner som vil bli berørt av dagsonen ved Vige da terrenghøyden der for ny ringvei vil bli minimal.

5. Farlig eller villedende belysning

Det er av stor betydning for Avinor at det ikke etableres farlig eller villedende belysning ved innflygingen til bane 03 (fra sørvest), jf. EASA-krav AMC1 ADR.OPS.B.075 Safeguarding of aerodromes (a) og (d) og EU-regulativ nr. 139/2014, artikkel 9(c).

Det er særlig lys som på grunn av intensitet, utforming eller farge, som kan medføre en fare for flysikkerheten eller være villedende ved at de forhindrer eller vanskeliggjør riktig tolkning av flyplassbelysningen. Reklameskilt bør prosjekteres med dempere. Det er avgjørende at belysningen rettes mest mulig ned mot bakken. Dette gjelder også for anleggsmaskiner/lastebiler, kraner og bruk av flomlys i anleggsperioden.

Dersom det kommer inn klager fra piloter i forbindelse med innflyging, vil Avinor kunne kreve at lysbruken endres.

Avinor ber om at følgende bestemmelse tas inn i detaljreguleringsplanen:

Farlig eller villedende belysning

Av hensyn til sikkerheten for lufttrafikken ved Kristiansand lufthavn skal det utarbeides en belysningsplan for dagområdet på Vige som oversendes Avinor for vurdering og godkjenning. Belysningsplanen må også omhandle anleggsperioden.

Kontaktperson hos Avinor i forbindelse med spørsmål knyttet til belysningsplan er:

Jan Andersen, tlf. 469 14 098

eller e-post: Jan.Andersen@avinor.no

6. Flystøysoner

Til orientering er planområdet ikke berørt av gjeldende flystøysoner for Kristiansand lufthavn.

7. Avsluttende merknader

Dersom overnevnte bestemmelser med hjemmel i gjeldende regelverk for sivil luftfart ikke innarbeides i detaljreguleringsplanen, vil Avinor vurdere å gjøre bruk av ytterligere tiltak i forbindelse med høring av planen.

Med vennlig hilsen

Avinor AS

Einar K Merli
Arealplanlegger
Konsept, plan og utforming

Dokumentet er godkjent elektronisk.

Kopi: Kristiansand Kommune, Statsforvalteren i Agder

Fra: Ståle Skuterud <Stale.Skuterud@sshf.no>

Sendt: torsdag 27. mai 2021 11:25

Til: Post <post@nyeveier.no>

Kopi: Per W Torgersen <Per.W.Torgersen@sshf.no>

Emne: 20/11416 - Varsel om oppstart av planarbeid og høring av forslag til planprogram - Detaljregulering E39 Ytre Ringvei , deres ref. 2020 5832

Viser til varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid for ny E39 Ytre Ringvei, deres ref. 2020 5832.

Sykehuset har deltatt i 2 møter med representanter for Nye Veier. Et særmøte 10. mai og et ROS møte 21.mai. Sykehuset har i disse møtene allerede fremmet innspill til planarbeidet som helt eller delvis repeteres her.

Sykehusets sensibilitet for støy og rystelser i anleggsperioden.

Sykehusets bygninger varierer i alder og beskaffenhet. De eldste byggene er fra 1880, bygget etter datidens byggeskikk, grunnmurer i hugget stein. De mest moderne er konvensjonelle pælede bygninger. Bygg, og ikke minst aktiviteten i byggene, er sensible for støy og rystelser. Aktiviteten, også akutte undersøkelser og operasjoner, pågår hele døgnet og kan ikke innstilles. Sykehuset har en mengde spesialutstyr til diagnostikk og behandling som må være i funksjon til enhver tid. Eksempler på dette er PCI, CT, MR, lasere, strålemaskiner, dataservere, gassrør og gasslagre. I forbindelse med et slikt omfattende tiltak i grunnen, må det påregnes restriksjoner med hensyn på rystelser, vibrasjoner og støy. Tiltaket vil bli svært nær det nye psykiatriske sykehusbygget, under oppføring nå, syd på sykehusomtten. Vi forutsetter at rystelsesmålinger foretas i nødvendig omfang.

Grunnforhold, kvikkleire.

Området over tunellene er klassifisert som kvikkleiresoner. Sykehuset er bekymret for hvilke konsekvenser rystelser fra anleggsarbeidet vil påføre kvikkleireforekomsten under sykehusbebyggelsen. Dette forhold må påaktes særskilt.

Dambrudd, Baneheia

Både Agder Fylkeskommune og Kristiansand kommune eier dammer i Baneheia. Sykehuset er kjent med utførte flomberegninger ved dambrudd som indikerer flomnivå mer enn 100 ganger større enn alminnelig 1000 års flomberegning for nedbør. Dette vil potensielt ha svært betydelige konsekvenser for flere av sykehusbyggene.

Fremtidig utvikling av sykehusområdet

Sykehuset er opptatt av at tunellene ikke gir begrensninger for egen utvikling av sykehusområdet.

Trafikale forhold etter ferdigstilt ytre ringvei

Ambulansetjenestens utrykningsmønster vil kunne påvirkes. Også adkomst for ambulanspersonell i forbindelse med ulykker må planlegges godt. Begge deler bør skje i samarbeid med Sykehusets prehospital miljø.

Vennlig hilsen

Ståle Skuterud

seksjonsleder

Teknologi og E-Helse, Eiendomsseksjonen | SSHF |

Telefon: +47 38074103 | **Mobil:** +47 90630838 | **E-post:** stale.skuterud@sshf.no |

Internett: <http://www.sshf.no/>

Brev: postmottak@sshf.no

Uttalelse til oppstart av reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse til arbeidet med reguleringsplanen. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med og danner grunnlag for planforslaget som senere skal behandles av kommunen.

Uttalelsen gjelder

Navn på reguleringsplan:

Planident:

Kommune:

Forslagsstiller er

Navn:

Organisasjonsnummer:

Kontaktperson:

Plankonsulent er

Navn:

Organisasjonsnummer:

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid er mottatt av

Navn:

Telefonnummer:

E-post:

Du kan skrive din uttalelse til reguleringsplanarbeidet i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Signert av

STIG MARTHINSEN på vegne av SØRLANDETS EUROPAKONTOR
AS

05.05.2021

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

05.05.2021 09:32:35 AR428527879

05.05.2021 09:32:35 AR428527879

nyeveier@ytretningvei.no
Sara.Maria.Sabelstrom.Oen@norconsult.com
hans.munksgaard@nyeveier.no

Trondheim 19.05.2021

MERKNAD.
E 39 YTRE RINGVEI. VARSEL OM PLANOPPSTART, FORSLAG TIL
PLANPROGRAM

Denne merknaden er på vegne av Norcem AS.
Jeg viser også til Teams møte 18.05.2021.

1. Om Norcems siloanlegg.

Norcem har et siloanlegg for sement i Vige havnevei 20, gnr 47 bnr 60 i Kristiansand kommune.

Anlegget har vært drevet av Norcem siden 1992. Det er et viktig og veldrevet anlegg med stor kapasitet for levering av sement til viktige byggeprosjekter i hele Agder, og tidvis også utover dette området.

2. Om lossing til siloanlegget.

Norcems skip legger til kai, sement losses gjennom rør i kulvert frem til siloene hvor sementen lagres. Lossing av sement fra skip som kan legge til kai i umiddelbar nærhet, er en ubetinget nødvendighet for siloanlegget. Uten tilliggende kai for lossing av sement har ikke anlegget noen funksjon. Derfor har Norcem sikret kai tilkomst for sine skip med tinglyst erklæring på eiendommene.

3. Om utkjøring av sement fra siloanlegget.

Bulkbiler opp til 25 lange og med krav til stor svingradius, laster sement fra silo for utkjøring til Norcems kunder. Kjørebane for bulkbiler til/fra silo skjer nødvendigvis også over Norcems naboeiendommer/tilliggende areal. Derfor har Norcem sikret sin atkomst over naboeiendommer med tinglyst erklæring på disse eiendommene.

4. Om utfylling av Vigebukta. Norcem som rettighetshaver.

Norcems sementskip legger til kai som ligger på gnr 47 bnr 13 og 23.
Norcem har en tinglyst rett til bruk av kai. Rettigheten er vederlagsfri og ubegrenset i omfang og tid.

En utfylling som hindrer Norcems skip å legge til kai vil være i strid med Norcems tinglyste rett.

5. Om nytt veganlegg. Norcem som rettighetshaver.

Norcem har inn- og utkjøring for sine bulkbiler også over naboeiendommer. Det er helt nødvendig for å kunne laste bulkbilene. For nødvendig inn- og utkjøring har Norcem tinglyste rettigheter over naboeiendommene gnr 47 bnr 13, 23, 28, samt gnr 42 bnr 203.

I den grad et nytt veganlegg med riggområde vil hindre nødvendig kjøreareal for Norcems bulkbiler, så vil dette være i strid med Norcems tinglyste rett.



Norcem ser frem til en dialog hvor planarbeidet og tiltak hensyntar Norcems situasjon.

Med vennlig hilsen

Carl Fredrik Hestbek



Til

Norconsult v/Sara Sabelstrøm Øen

Postboks 626

1303 Sandvika

Kopi: Hans.Munksgaard@asplanviak.no; tryggve.nielsen@st1.com

Deres ref.:

Vår ref: JOL

Kristiansand, 20.05.2021

Innspill til detaljregulering for E39 ytre ringvei i Kristiansand

Det vies til tidligere dialog og sist elektronisk møte med Hans Munksgaard 7. mai 2021.

Av dialogen den siste tiden forstår vi at Nye veier ønsker å endre trace fra dagens regulerte nordlige trace til en trace som går lenger syd. Endringen vil påvirke Shellstasjonen i Vige.

Det vises også til egen uttalelse fra St1 Norge AS (Shell) datert 19.5.2021.

Kristiansand næringssselskap AS (KNAS) støtter arbeidet med å gjøre endringer i tracevalg slik at veien blir mer kostnadseffektiv og billigere å bygge. Slik sett støtter vi de foreslåtte endringene.

Vi er innforstått med at endringene vil påvirke enkelte av våre tomter, og legger til grunn økonomisk kompensasjon som følge av dette. Vi ber også om å bli holdt løpende orientert slik at vi kan orientere berørte leietakere om konsekvensene.

Samtidig ber vi om at hensynet til veitrafikkstasjonen til Shell blir ivaretatt slik at det også i fremtiden kan tilbys slike veitrafikktjenester til trafikantene i Vige. St1 Norge AS har i sin uttalelse foreslått konkrete løsninger som ivaretar deres, og dermed også veitrafikantenes, behov. Det vises til disse forslagene.

Vi ser frem til videre dialog om forholdet.

Med vennlig hilsen
Kristiansand Næringssselskap AS



Jan Omli Larsen
Adm. dir

Uttalelse til oppstart av reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse til arbeidet med reguleringsplanen. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med og danner grunnlag for planforslaget som senere skal behandles av kommunen.

Uttalelsen gjelder

Navn på reguleringsplan:

Planident:

Kommune:

Forslagsstiller er

Navn:

Organisasjonsnummer:

Kontaktperson:

Plankonsulent er

Navn:

Organisasjonsnummer:

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid er mottatt av

Navn:

Telefonnummer:

E-post:

Du kan skrive din uttalelse til reguleringsplanarbeidet i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Signert av

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

21.05.2021 10:38:53 AR430644988

21.05.2021 10:38:53 AR430644988

Filvedlegg:

Innspill Ytre Ringvei E-39.pdf

Nye Veier
Kjøita 6
4630 Kristiansand

Innspill i forbindelse med detaljregulering av ny E39- Ytre Ringvei.

19.05.2021

Silingsnotatets punkt 6 Massehåndtering:

Punktet beskriver et forventet totalt masseoverskudd på 2,5- 3 millioner anbrakt m³ og vektlegger løsninger som kan bruke massene til samfunnsnyttige formål. Minst mulig transport, omlasting etc.

I punkt 6.1 blir bla. Ringknuten sett på som et aktuelt område for deponering av overskuddsmasser.

Ringknuten Pukkverk AS hadde fra 1967 til 2017 sin bergverksdrift på det aktuelle området i Kongsgård. Pukkverket har i alle år vært en solid leverandør av pukk, veigrus, strøsingel, jernbaneballast, betongtilslag, byggeråstoff etc. til Kristiansandsregionen.

Ringknuten Pukkverk har i alle år vært det eneste stasjonære pukkverket i Kristiansand med opparbeidet infrastruktur. Øvrige konkurrerende pukkverk i regionen er mobile/ midlertidige.

Det ble søkt om forlengelse av drift i området, men denne ble ikke innvilget av Kristiansand kommune grunnet regulering/ etablering av ny havn på det aktuelle området.

I 2017 måtte hele pukkverksdriften i Kongsgård flyttes til ny lokasjon ca. 10 km lengre øst til kommunegrensen mellom Kristiansand og Lillesand. Bedriften investerte betydelige summer for å etablere driften på en ny lokasjon. Den nye lokasjonen har reserver for drift i >60 år.

At det i forbindelse med ny E39 planlegges å deponere overskuddsmasser i bla. Kongsgård for videresalg til samfunnsnyttige formål/ salg i markedet vil være særdeles ødeleggende for Ringknuten Pukkverk AS sin videre drift/ levedyktighet.

Det vil overhodet ikke være mulig å overleve eller konkurrere med et nytt/ konkurrerende utsalg på Ringknuten Pukkverks tidligere beliggenhet med tilgang på billige steinmasser.

I gjennomsnitt selges det årlig fra Ringknuten Pukkverk AS ca. 230 000- 250 000 tonn ferdig produkt i Kristiansand. De beskrevne overskuddsmassene fra E 39 er estimert til 2,5 til 3 millioner anbrakte m³. Dette tilsvarer ca. 4 700 000 – 5 700 000 tonn pukk og grus.

Derfor ser Ringknuten Pukkverk svært negativt på detaljreguleringens punkter som omhandler håndtering av overskuddsmasser og ber at dette hensyntas i videre behandling.

En utfylling av områdene i sjøen rundt Vige og fremtidig havn vil hindre at overskuddsmassene omsettes i lokalmarkedet og vil ikke være ødeleggende for Ringknuten Pukkverk.



Ringknuten Pukkverk AS
Vallesverdveien 940
4636 Kristiansand

E-post: karsten@ringknten.no
Telefon: 38 17 91 00
Mobil: 909 12 788

A handwritten signature in blue ink that reads "Karsten Reme". The signature is written in a cursive style and is positioned above a horizontal line.

Karsten Reme
Daglig leder

Arkivsak-dok. 2021020485-1
Saksbehandler Odd-Leif Berg

Telefon: +47 38 00 60 00
Telefax: +47 38 02 70 99
Bankgiro: 3000.07.02184

Saksgang
Kristiansand Havn havnestyret / IKS

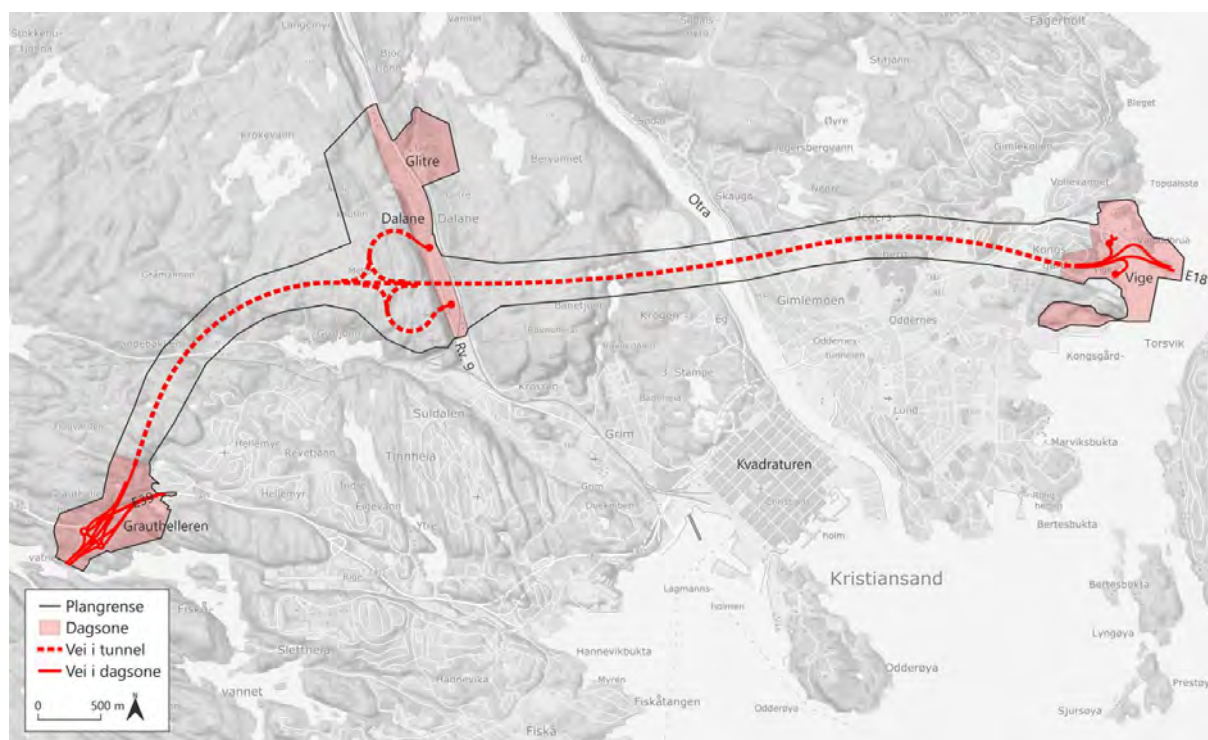
Møtedato
20.05.2021

Døgnvakt:
Telefon: +47 38 00 60 10
Telefax: +47 38 00 60 23

Detaljregulering E 39 Ytre Ringvei

Innledning.

Nye veier har lagt Planprogram for Ytre Ringveg ut på høring. Det har vært god dialog mellom Nye veier og KRS Havn i forhold til dette – men, forslaget som legges ut innlemmer arealet mellom Vige Havneveg og fjellstuppen til mellomdeponi for utsprengte masser, som skal benyttes i Havneavsnitt Nord, se skissen under.



Formålet med planprogrammet er å redegjøre for:

- Planprosess og medvirkning.
- Rammer og føringer for planarbeidet.
- Beskrivelse av planområdet.
- Planlagte tiltak.
- Omfanget av planarbeidet og utredninger

Fakta.

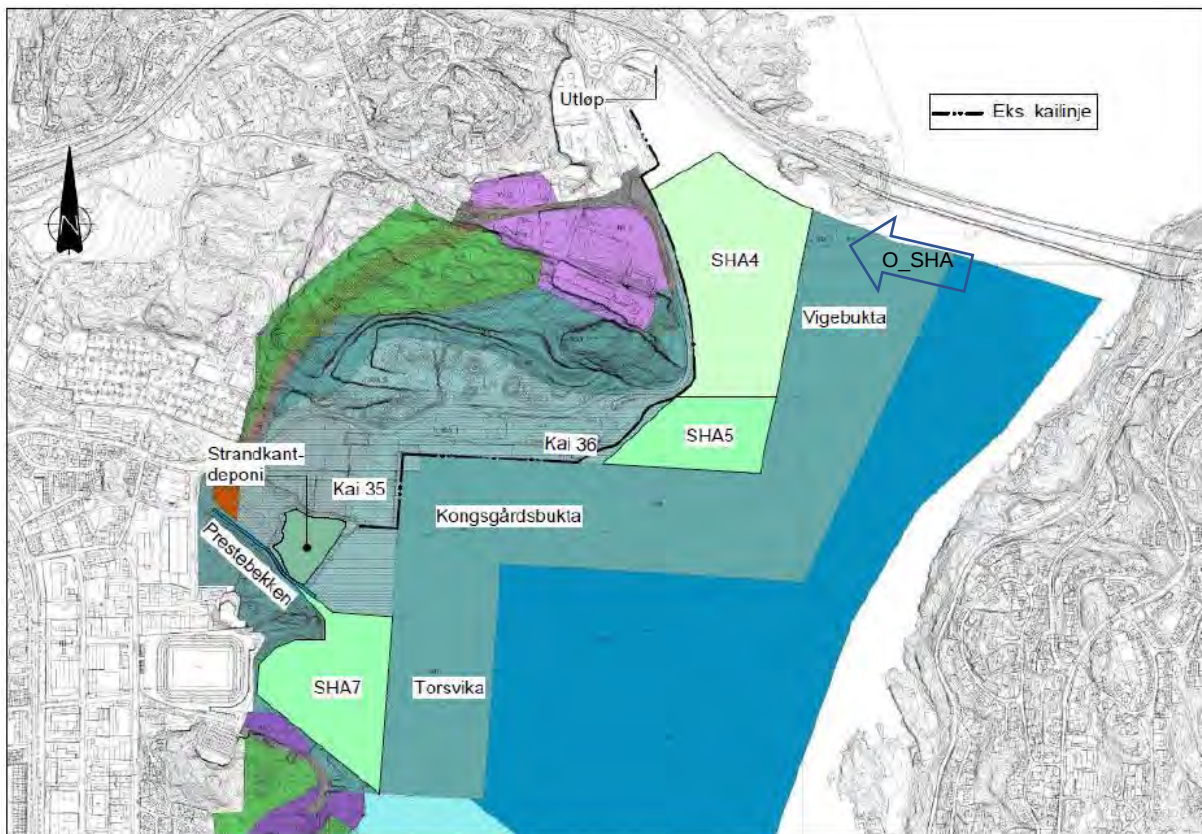
- Varslingsbrev av 19.04.2021 fra Nye veier. <https://www.ytreringvei.no/>
- Planprogram, se linken: <https://norconsult.wrep.it/ONq9mIknQEkr8RcF/6/sec/1>
Høringsfrist er 31.05.2021. Planprogrammet ligger også ved.

Havnedirektørens vurdering.

Kristiansand Havn har behov for mye masser i Havneavsnitt Nord. Bruk av overskuddsmassene fra Ytre Ringveg til dette formålet er svært viktig, også ut fra en samfunnsnyttig vurdering.

KRS Havn har gjennom forhandlingene signalisert at vi ikke ønsker å regulere mellomarealet i Kongsgård til deponi. Det er en mulighet å ha dette som et reserveareal dersom uttaket av masser kommer forut for tillatelse til utfylling i sjøen, eller dersom uttakstakten overskrider mulig fyllingstakt p.g.a. poretrykksbegrensninger (geoteknikk) – men, havnas syn er at dette kan håndteres gjennom avtale mellom partene med mindre det er offentligrettslige forhold (myndighetsvedtak) som krever dette.

For øvrig er havnedirektøren av den oppfatning at innlemming av område o_SHA 4 og o_SHA 6 (hjørnet mot Varodden) kan inngå i planområdet for å avklare plankravet for utfylling i disse områdene.



Figur 1-1: Regulerte områder SHA4, SHA5 og SHA7 (Utklipp fra kommunedelplan, Kristiansand Kommune, 27.03.2019)

Forslag til vedtak

Havnestyret er enig i havnedirektørens vurdering, og legger til grunn at mellomdeponiet om mulig skal håndteres gjennom avtale.

Halvard Aglen
Havnedirektør

Odd-Leif Berg
Plan- og utviklingssjef

From: Per Helge Gumpen <per.helge.gumpen@gumpen.no>
Sent: 25. mai 2021 19:49
To: nyeveier@ytreringvei.no
Cc: Per Helge Gumpen
Subject: E39 Ytre Ringvei - Innspill ved varsel om oppstart

Dalaneveien 37 as er et eiendomsselskap med tilknytning til Gumpens Auto as. Eiendomsmassen benyttes hovedsakelig som verksted og til bilpleie av våre nye og brukte biler for Gumpens Auto Vest as. Denne lokasjonen er viktig for selskapet da eiendommen har gode parkeringsmuligheter og muligheter for lagring av biler. Anlegget sysselsetter ca 10 årsverk og har en betydelig aktivitet.

I tilsendt materiale er det blitt presentert to ulike løsninger øvre rundkjøring. Den ene går lengre nord og går gjennom nabo eiendommen til Bjarne Johansen. Denne løsningen ser også ut til å påvirke vår eiendom sterkt. For oss vil det være vanskelig å finne alternativ plassering i nærheten av Gumpens Auto Vest as som har nødvendig teknisk infrastruktur for vår virksomhet. Følgelig vil denne løsningen bety betydelige kostnader, samt fare for arbeidsplasser.

I dialogmøte 18. mai 21 ble en annen løsning presentert hvor rundkjøringen ble skjøvet mot sør (nærmere sentrum). Denne vil slik vi ser det ikke påvirke vår eiendom og er følgelig for oss en vesentlig bedre løsning. Vi vil derfor sterkt anmode om at man velger en løsning som denne. Dette vil spare viktige næringsarealer og trygge arbeidsplassene i området.

Vi håper at vår tilbakemelding blir tatt til følge.

Vennlig hilsen
For Dalaneveien 37 as

Per Helge Gumpen
Gumpens Auto as
Tlf: +47 900 23 318

WIGEMYR & CO

Advokatfirma

Nye Veier AS
Kjøita 6
4630 Kristiansand S

Deres ref.:

Vår ref.: 155910/25139/
E-mail: gard.erik.garlie@wigemyr.no

Kristiansand, 25.05.2021

MERKNADER TIL VARSEL OM OPPSTART AV REGULERINGSARBEID – DETALJREGULERING E39 YTRE RINGVEI

Det vises til varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid – Detaljregulering E39 Ytre Ringvei. Det er gitt frist til 31. mai 2021 for merknader til oppstartsvarselet.

Undertegnede bistår Vigeveien 25 AS, eier av eiendommene gnr. 47 bnr. 64, 12, 47 og 48, Vige Havnevei 36 i Kristiansand.

Detaljreguleringsplanen for E39 Ytre Ringvei innebærer et trasévalg som direkte berører Vigeveien 25 AS sine eiendommer. Veien vil ha en dagsone med skjæring i bakkant av eiendommene.

At eiendommene vil bli berørt av den planlagte trasé er blitt bekreftet i informasjonsmøte den 3. mai 2021 med Nye Veier AS.

I hvilken grad og på hvilken måte den planlagte trasé vil berøre eiendommene fremstår imidlertid som usikkert.

Vigeveien 25 AS har i ca. 15 år forsøkt å utvikle eiendommene, men har blitt hindret av bygge- og deleforbud og arealplaner som ikke er gjennomført. Det foreligger konkrete byggeplaner for et nytt nærings- og lagerbygg. Det er søkt om bygging, men tiltaket ble ikke godkjent av kommunen fordi det har vært usikkerhet rundt trasévalget for E18/E39 Ytre Ringvei.

Vigeveien 25 AS har behov for forutsigbarhet, både med hensyn til drift og utviklingsmuligheter. Spørsmålet for Vigeveien 25 AS sin del er om veitraséen ødelegger for deres drift og utvikling av eiendommene eller om det er mulig å tilpasse detaljreguleringsplanen slik at den er forenelig med fortsatt drift og byggeplanene for eiendommene.

Det er viktig at følgende hensyntas i det videre arbeidet med detaljreguleringsplanen:

- Atkomst til eiendommene må sikres både i en anleggsperiode og for fremtiden. Likeså må parkeringsmuligheter sikres. Det må være mulig å holde i gang virksomhet på eiendommene i anleggsperioden. Eventuelle implikasjoner for å holde i gang nåværende virksomhet på eiendommene i anleggsperioden må avklares.



PARTNERE

Adv. Helge Wigemyr (H)
Adv. Yngve Andersen (H)
Adv. Kai Knudsen (H)
Adv. Johan F. Gjesdahl
Adv. Bjørgulv Rygnestad
Adv. Solveig Løhaugen
Adv. Erik Ottemo
Adv. Inger Johansen
Adv. Thor-Erik Andersen
Adv. Nils Anders Grønås
Adv. Anne Sundøy
Adv. Gard Erik Garlie
Adv. Johan G. Bernander

ANSATT ADVOKAT

Adv. Rune Alsted Amundsen

ADVOKATFULLMEKTIG

Åsmund Mjåland

(H) Møterett for Høyesterett

MEDLEM AV

Den Norske Advokatforening

ADVOKATFIRMA

WIGEMYR & CO DA
Vestre Strandgate 23
Postboks 716
4666 Kristiansand

T +47 38 17 87 10
F +47 38 02 04 58
E post@wigemyr.no
W wigemyr.no

Org. nr.: 977 049 997 MVA

- Byggegrenser og avstander fra vei/sikringszone til eiendomsgrense og planlagt bygg på eiendommene må avklares. Videre må det avklares om det er mulig å oppføre det planlagte bygg (størrelse/volum og høyder) på eiendommene og hvordan eiendommene eventuelt kan utnyttes hensyntatt planlagt veitrasé. Så langt mulig må byggegrenser og avstander tilpasses slik at det ikke går utover muligheten for å realisere planlagte byggetiltak på eiendommene. Skisser av det planlagte bygg ligger vedlagt.
- Det må klarlegges i hvilken grad planlagt veitrasé eventuelt medfører endrede krav til bygget som planlegges oppført på eiendommene.
- For Vigeveien 25 AS er det viktig, av hensyn til virksomheten i bygget, at det er mulig å komme rundt bygget med kjøretøy.
- Det er planlagt å spreng seg ned i terrenget på eiendommene for en bedre utnyttelse av planlagt bygg. Det må vurderes om sprengning på eiendommene kan skje i sammenheng med sprengningsarbeider i tilknytning til veitraséen.
- Det må foretas støyberegninger og utføres støyskjerming slik at støy i minst mulig grad påvirker virksomheten på eiendommene.
- Dersom detaljreguleringsplanen og tiltenkt trasé slik den nå foreligger ikke er forenelig med Vigeveien 25 AS utbyggingsplaner må det vurderes å innlemme eiendommene i detaljreguleringen slik at det tilrettelegges for utbygging.
- Det forutsettes at Nye Veier AS som regulant avklarer de forhold som gjelder eiendommene med Statens Vegvesen og kommunen.

Vigeveien 25 AS og undertegnede ber om å bli holdt orientert om den videre reguleringsprosess og hvordan detaljreguleringen vil bli tilpasset virksomheten og planlagt utbygging av Vigeveien 25 AS sine eiendommer.

Både min klient og jeg er tilgjengelig til enhver tid for å drøfte problemstillinger og tilpasninger i planleggingen.

Dette brev er også sendt per e-post til post@nyeveier.no

Med vennlig hilsen
Advokatfirma Wigemyr & Co DA



Gard Erik Garlie
Advokat

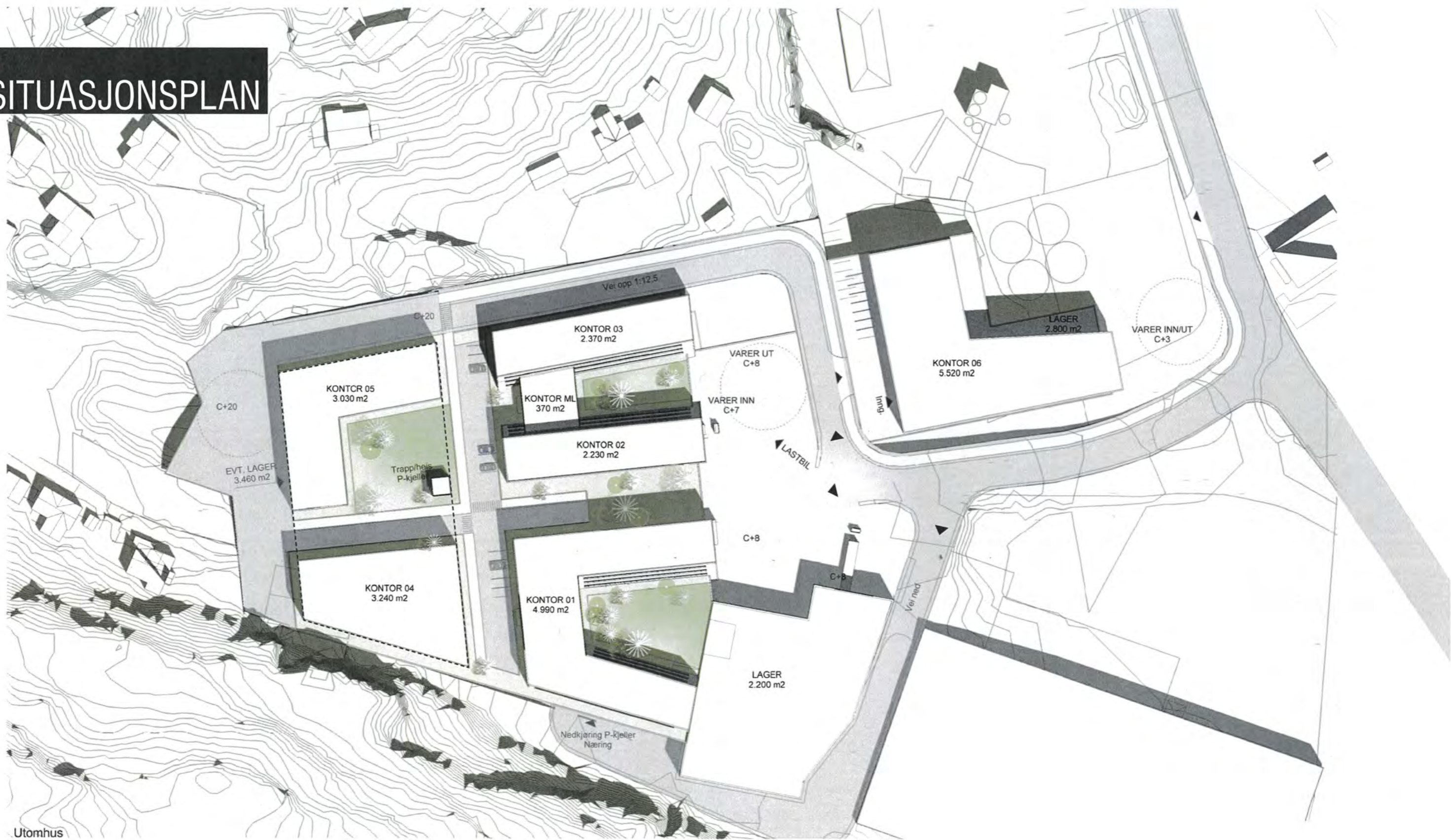
Vedlegg: Skisser bygg Vige Havnevei 36

Kopi: Klient per e-post

SKISSEFORSLAG - VIGEVEIEN



SITUASJONSPLAN



Utomhus
1 : 500

Situasjonen

Vige er i dag et industri og handelsområde med vel etablerte aktører. For området Vige forventes store forandringer i den nærmeste fremtid. Etablering av nye havnearealer vil gjøre området mere attraktivt for etablering av nye virksomheter samtidig som eksisterende virksomheter kan forsterke sitt fotfeste. Nær tilknytning til havn og

havnerelatert virksomhet vil styrke områdets beliggenhet. Allerede i dag ligger området fint til rette i forhold til E18, kort avstand til sentrum og god eksponering til omgivelsene både til sjø og vei. Med ny planlagt omkjøringsvei utenfor sentrum vil området også knytte seg direkte til det sentrale vegnettet både i øst- og vestgående retning.

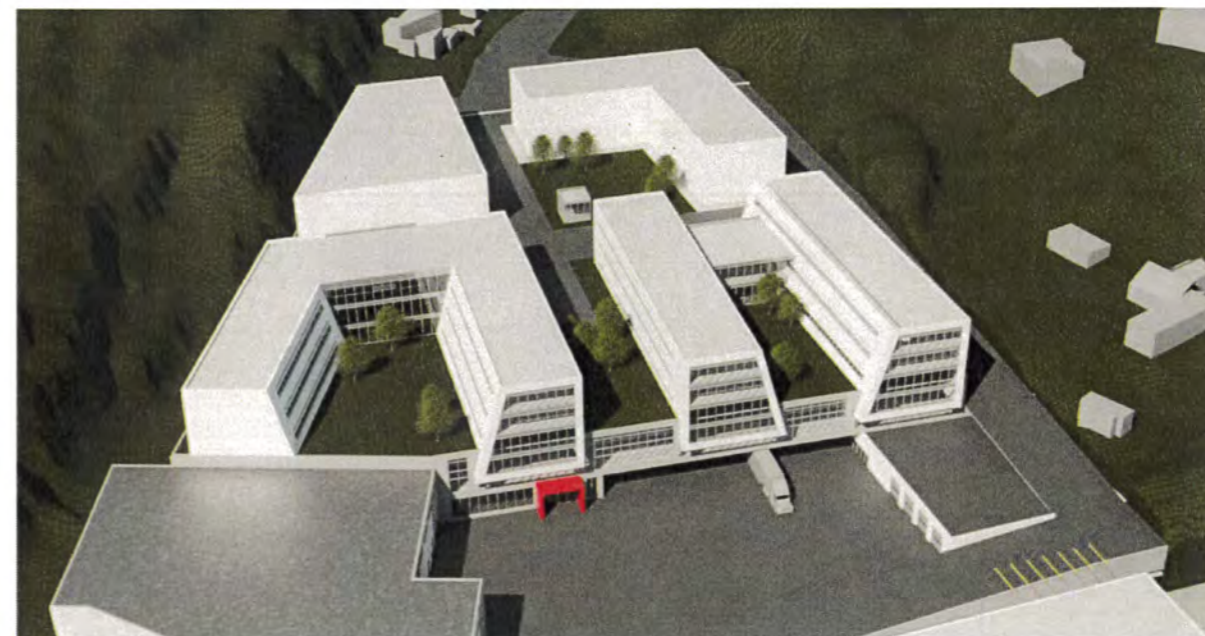
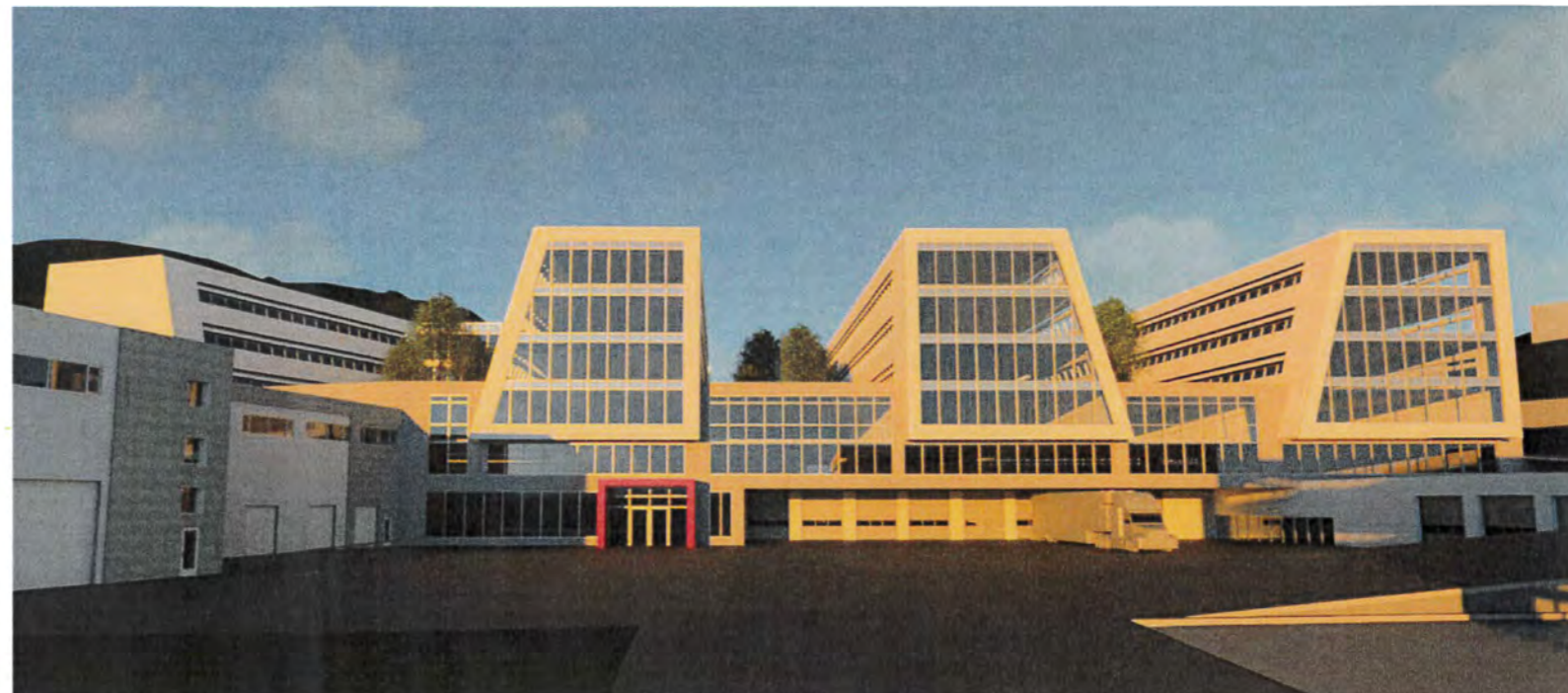
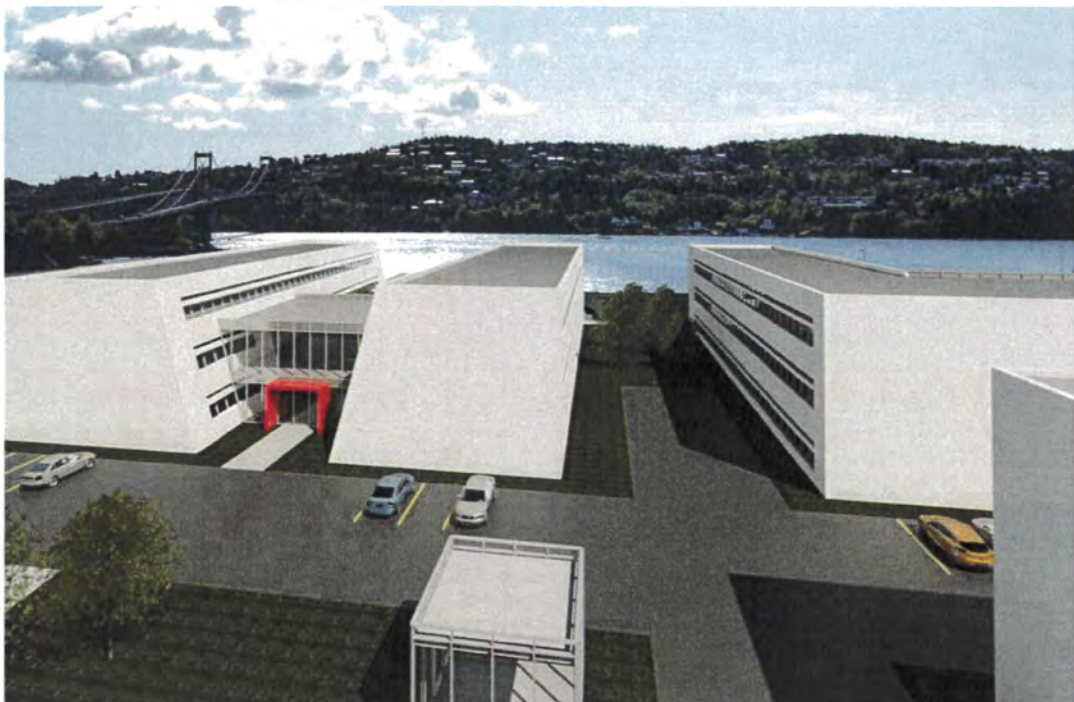
Dagens næringsvirksomhet

I dag er større og mindre firmaer allerede etablert i området.

Heriblant Nor Engros der har ytre ønske om fortsatt å være plassert i dette område, men har behov for større utvidelser av sine arealer. I dag leier firmaet lager i ulike lokaler rundt i Kristiansand og dagens

lokaler er tungdrevet med flere gulvnivåer. Nord Engros har et klart ønske om å samle sine lagerfunksjoner til et sted og på ett nivå i ett volum. Hvis de skal se en fremtid på Vige er målet 10-15.000 kvm lager på samme nivå.

VISUALISERINGER



Forslag til utnyttelse

Basis Arkitekter er engasjert for at se på løsningsforslag for områdene B1 og B2 i reguleringsplan for Vige. Vi har sett særskilt på løsninger som vill tilgodese Nor Engros, men som også vil kunne tilfredsstille flere aktørers behov. Dette for å styrke Vige som et attraktivt område for etablering av virksomheter med et variert og sammensatt næring.

Forslaget viser et stort lager, som kobles sammen med eksisterende lager for Nor Engros. Hele lageret ligger på samme nivå, kote +8,0. Dette gir en effektiv

og fleksibel håndtering av varer inn og ut. I forkant er det pakkeler og med god uteplass for å kunne manøvrere store lastbiler. Nor Engros får inngangsparti til forretning og kontorlokaler herfra mens adkomsten til de øvrige næringslokaler skjer via vei mot tomtegrense i nord. Nye vei rundt bebyggelsen er dimensjonert i forhold til industri og logistikk områder, hvilket gjør at det også kan etableres mindre logistikk lokaler på lokket. Gang-/sykkelsti separeres fra den tunge trafikken.

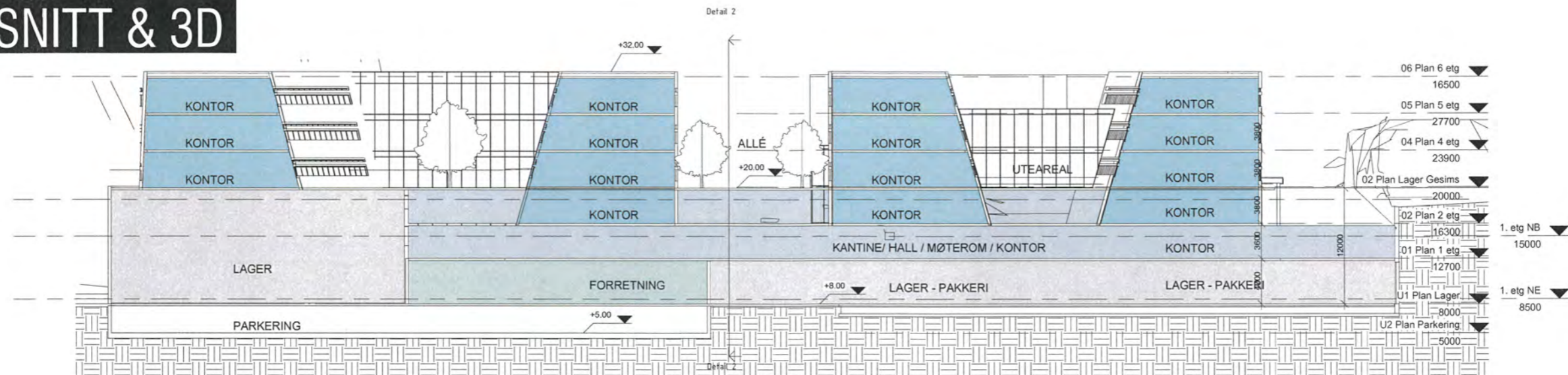
På lokket over lageret er skissert kontorbygg i 3 etasjer. Disse er utformet ut fra visjonene om gode lysforhold, utsikt og uterom. Kontorene er strukturert med mulighet for stor fleksibilitet og henvender seg til mange forskjellige typer næringsvirksomhet.

Mellom byggene etableres en enkel veistruktur, som gjør det enkelt for kunder å navigere i området, samtidig med at det skapes gode uteområder. Den nåværende akse som eksisterende vei skaper, er opprettholdt, det gir en fin linje mot sjøen og medfører

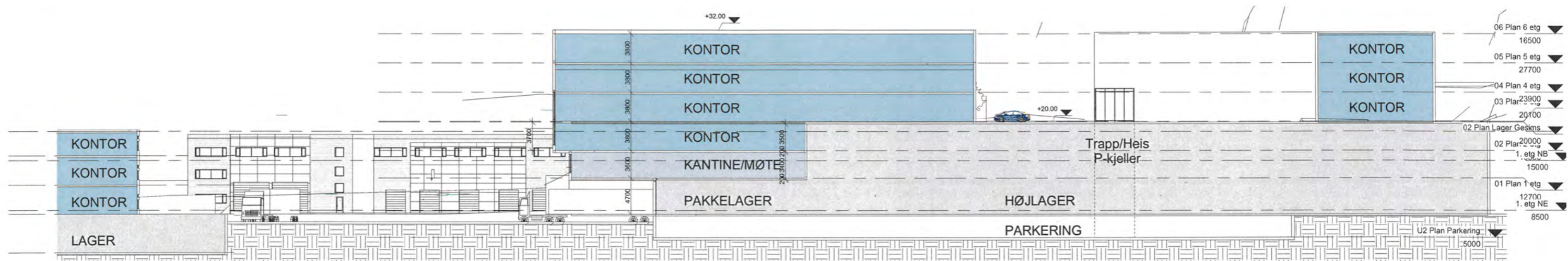
at boligene bak får utsyn til sjøen. I tillegg plasseres p-kjeller under lager, som er forbeholdt de som skal jobbe her.

Forslaget er utarbeidet med forutsetning om at ny vei til havn i Kongsgård og videre til Marviksletta legges utenom dette området. For å kunne etablere et sammenhengende lager på 10-15.000 kvm, på et nivå, er det nødvendig å inkludere dagens veitrasé, Vige havnevei, slik at hele arealet for de to tomtene kan sammenkobles.

SNITT & 3D



Tverrsnitt A-A
1 : 250



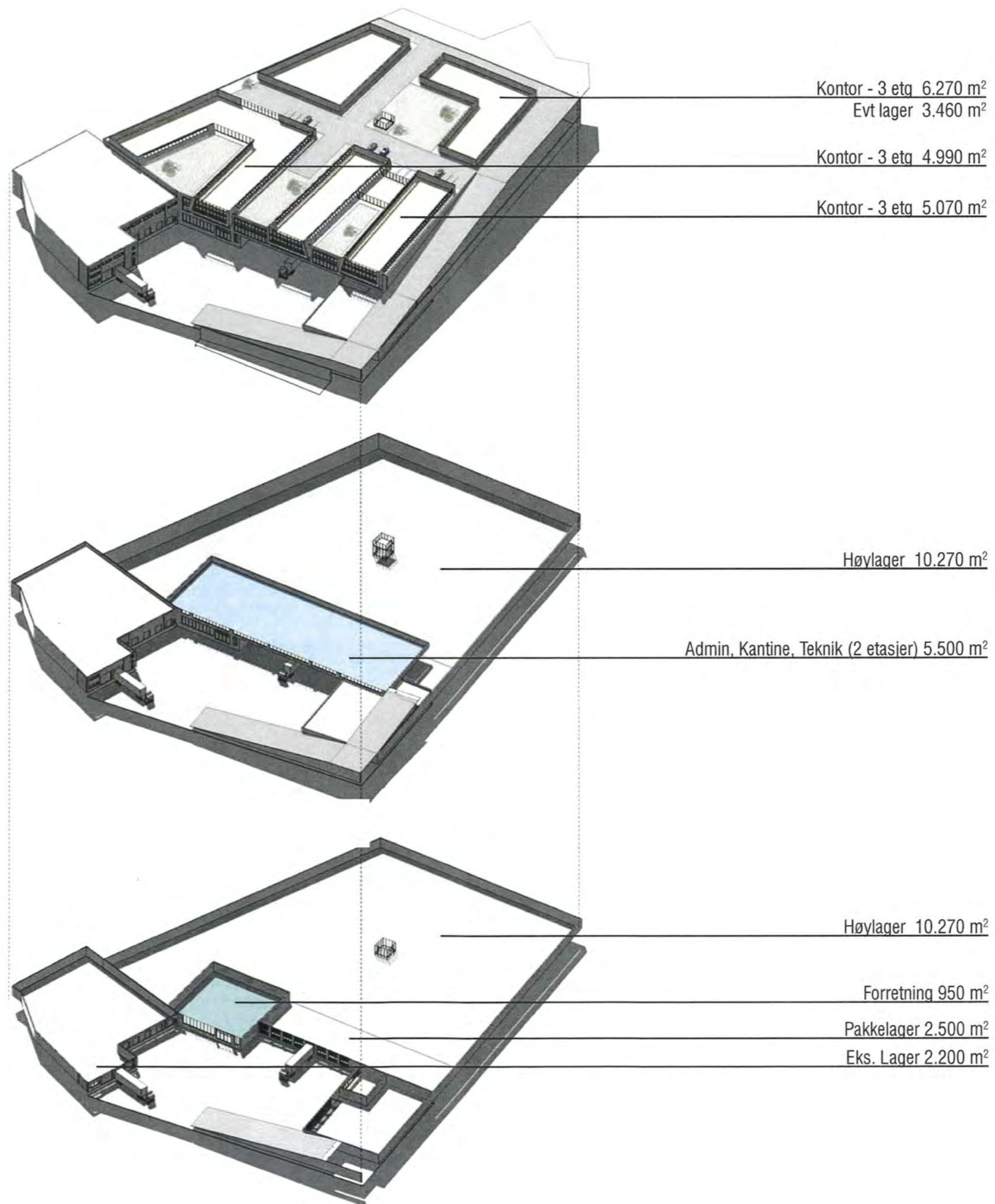
Lengdesnitt 1-1
1 : 250



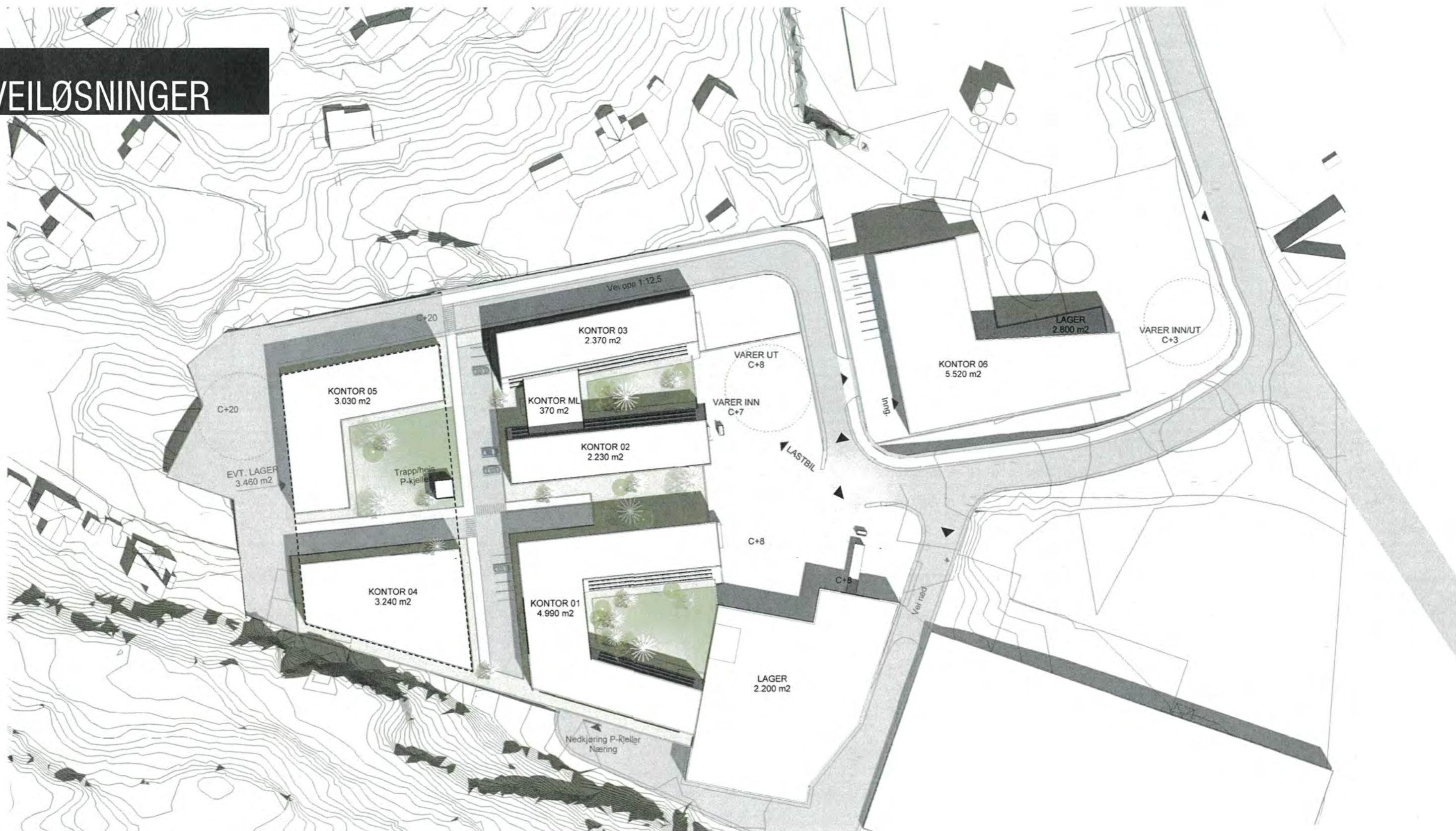
Skisseforslag for B1 & B2

Vi mener forslaget viser muligheter til å kunne løse fremtidige stabs- og lagerfunksjoner for havnerelatert virksomhet, offshore-, logistikk- og sjørelatert virksomhet. Området er godt egnet for dette med sin sentrale beliggenhet til havn og vei.

VOLUM & AREAL



VEILØSNINGER



Veiløsninger

Kristiansand kommune har fått utarbeidet syv forslag for veiløsning til ny havn i Kongsgård og videre forbindelse til Marviksletta. Av disse berører tre av forslagene, alternativ A, B1 og B2, felt B1 og B2 i reguleringsplan for Vige som vårt løsningsforslag omhandler. Disse vegtraseene ligger omtrent i dagens veitrasse.

For å kunne utvikle Vige som et samlet næringsområde, og spesielt felt B1 og B2, mener vi det er viktig at en velger veiløsninger som ikke hindrer denne utviklingen. For at Nor Engros skal kunne utvikle sin virksomhet er det nødvendig å se disse feltene under ett. Etter vår vurdering av de ulike veialternativene mener vi 01 og 02 åpner foren slik utvikling for felt B1 og B2. Dette anses også som rimeligere alternativ.

From: noreply@ytreringvei.no
Sent: 28. mai 2021 18:52
To: nyeveier@ytreringvei.no
Subject: Registrert innspill via InnbyggerDialog for E39 Ytre Ringvei

Følgende er registrert:

Hei. Vi driver en bil-demonteringsbedrift og bil-bergingsbedrift på Dalaneveien 35. Vi selger og sender brukte bildeler over hele landet. I den forbindelse så må vi ha stående mange kondemnerte biler på tomta for å ha en minimum tilgang på brukte deler. Vi har avtale med forsikringsselskaper om å hente inn kondemnerte biler og de må stå til saken er ferdig behandlet. Vi har avtale med Viking Falck og NAF og inntauing for parkeringsselskapet og politiet. Vi trenger tomtas støtte som den er i dag.

Avsender:
Terje Myrene
terje@bjarnejohansen.no
95202920



Norconsult v/ Sara Sabelstrøm Øen
Postboks 626
1303 Sandvika

St1 Norge AS
Postboks 1154 Sentrum
N-0107 Oslo
Drammensveien 134
N-0277 Oslo
Sentralbord: 22 66 50 00
www.shell.no | www.st1.eu

Oslo, 28.mai 2021

Innspill - Detaljregulering for E39 Ytre ringvei i Kristiansand

Det vises til mottatt varsel om igangsatt arbeid med detaljregulering for E39 Ytre ringvei på strekningen Vige-Grauthelleren i Kristiansand kommune.

St1 Norge AS er hjemmelshaver og driver Shell biliststasjoner ved Gnr 46 Bnr 47 (**Shell Vige**), samt Gnr 14 Bnr 1588 (**Shell Fidjane Øst**) og Gnr 14 Bnr 1611 (**Shell Fidjane Vest**). Slik det fremkommer av varselet, i tillegg til telefonsamtale med Hans Munksgaard i Asplan Viak 7.mai 2021, vil alle stasjonene, om enn i ulik grad, bli berørt av detaljreguleringen. Viser også til eget møte med Asbjørn Heieraas og Magne Bye i Nye Veier 21.mai 2021.

Dette merknadsbrevet konsentrerer seg hovedsakelig om Shell Vige, da vi ser at det er denne stasjonen som vil bli sterkest påvirket.

Shell Fidjane Øst / Vest

De to stasjonene våre ved Fidjane / Grauthelleren vil bli berørt i begrenset grad. St1 ber om at det under anleggsfasen tas hensyn til at dagens adkomst til Shell Fidjane Øst og Vest beholdes slik den er i dag. Vi gjør også oppmerksom på at vi har strenge interne retningslinjer for levering av drivstoff, noe som bl.a. innebærer at tankbiler ikke får rygge. Tank- og tungtransportbiler trenger av viss svingradius for manøvrering inn, ut og rundt på stasjonen.

Shell Vige



Nye Veier har valgt å fremme kryssalternativ VS2 i Vige for videre detaljering og regulering. Krysskonseptet går ut på at ny Ytre ringvei gafler av fra eksisterende E18 og går inn i tunnel sør for E18 etter å ha krysset over Vigebukta på fylling. Det vil her være behov for utfylling i Vige.

Denne løsningen innebærer at Shell Vige ikke lenger kan eksistere i sin nåværende form. I tillegg til bortfallet av denne stasjonen, vurderes det til at 1/3 av kundegrunnlaget ved nevnte Shell Fidjane Øst / Vest vil falle bort som følge av ny veiløsning ved Grauthelleren siden begge stasjoner blir lokalstasjoner, og mister gjennomfartstrafikken langs E39 gjennom Kristiansand. Dessuten driver St1 Norge Shell Gartnerløkka som ligger i det nordvestre hjørnet av Kvadraturen. Denne stasjonen er vedtatt lagt ned høsten 2021 som følge av veiløsning for E18 gjennom Kristiansand.

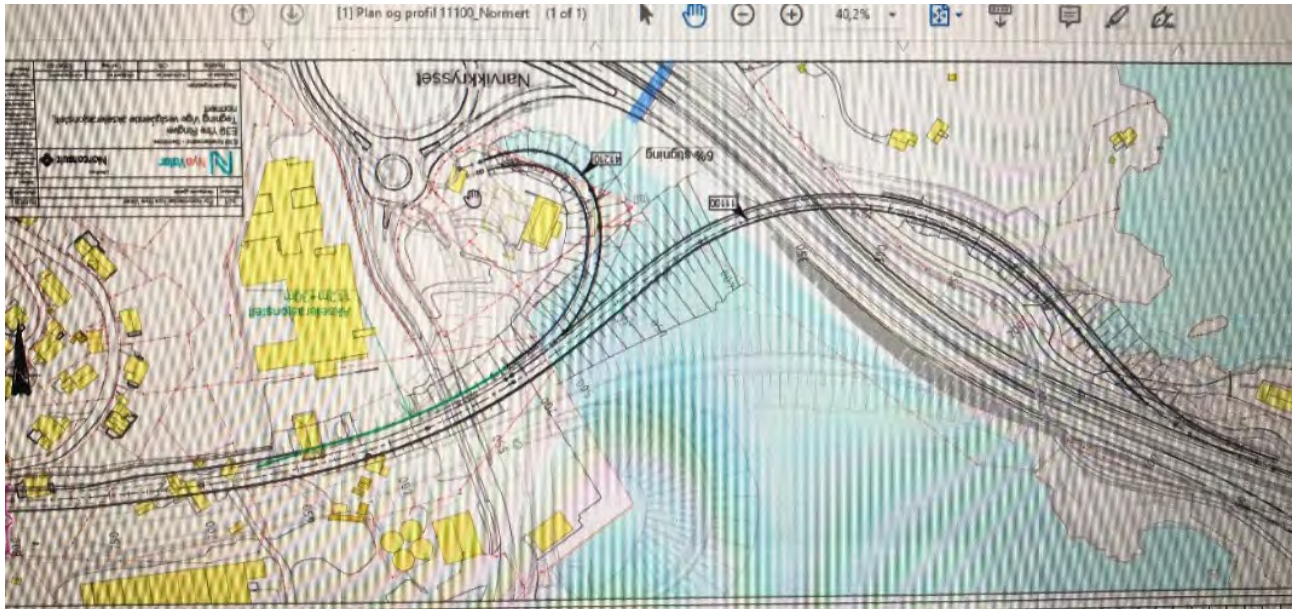
Alle disse planene får dramatiske konsekvenser, både for våre bilistkunder og ikke minst våre langtransportørkunder. Det vil også få negativ påvirkning for rundt 50 av våre ansatte.

For St1 var det utfordrende at Nye Veier utlyste konkurranse for Lohnelier og Mandalskrysset før det hadde blitt konkludert med at Shell Vige må fraflyttes. Hadde vi hatt denne kunnskapen, ville det i stor grad ha påvirket vår interesse i konkurransene. Vi har med det som nå blitt kjent fått et sterk redusert nettverk for spesielt tungtrafikken på E39/E18.

Med bakgrunn i dette ønsker St1 Norge AS at det tilrettelegges for en løsning med re-etablering av Shell Vige i nærområdet. Det forventes fra vår side at Nye Veier også legger til rette for en slik løsning.

Det er arealer rundt Vige som bør være velegnet som erstatningstomt. Utover det oppfordrer vi Nye Veier til å revurdere beliggenheten til lokalvei som knytter de to nye rundkjøringene sammen.

Primært ønsker vi en løsning med en utvidelse av tomt med Gnr 46 Bnr 47 ved å fylle opp kanalen. Denne løsningen vil minimalisere utfordringer for kunder ved inn- og utkjøring til stasjonen, samt man kan beholde en del av eksisterende infrastruktur. Dette vil også være den beste løsningen for å beholde stasjonens synlighet for veifarende. I denne sammenhengen viser vi også til møte med bla. Sara Sabelstrøm Øen og prosjekteringsteamet 25.mai 2021, hvor det ble fremlagt et alternativ med forflytting av påkjøringsrampe noe østover. I et slikt alternativ må vår vaskehall flyttes noe sørover.



Sekundært ønsker vi en løsning med tomt tilknyttet det nye veisystemet i Vigebukta. Vi antar at omlegging av hele veisystemet vil generere nye tomter som kan bli aktuelle til en slik løsning.

Vi ber om at dette hensyntas i arbeidet med reguleringsplanen, og vi ønsker å bli direkte involvert i denne prosessen.

Vi ser frem til videre dialog om saken.

Med vennlig hilsen,

Tryggve Nielsen
Utleiesjef
St1 Norge AS

From: Paal Bernhard Asbjørnsen <pba@a-asbjornsen.no>
Sent: 31. mai 2021 10:40
To: nyeveier@ytringvei.no
Subject: Synspunkter og innspill til planarbeidet for ringvei mellom Vige og Grauthelleren

Hei,

Undertegnede representerer Asbjørnsen Holding AS som er helt eller delvis eier av følgende eiendommer på Vige:

Asbjørnsen Eiendom AS Vige Havnevei 64-72 (100%)
Abas Invest AS, Vige Havnevei 78 og 90 (50%)
Vias AS, Vige Havnevei 58 (50%)
Vige Atrium AS, Vige Havnevei 4-10 (20%)

Asbjørnsen Eiendom AS har 3 leietakere, Umoe Advanced Composit (UAC), Securitas AS og Loomis AS.

UAC har ca 20 trailere til og fra eiendommen pr uke. Noen har max tillatt vekt.
Securitas AS har 15 vekterbiler med uttrykning 0-30 ganger pr døgn (natt og dag).
Loomis AS driver med pengetransport og har overvåket kjøremønstre. Hver gang kjøremønsteret endres skal Politi og vaktentral involveres.

Abas Invest AS har flere leietakere, men det er Avfall Sør AS og Optimera AS som bruker gateplan foran bygget.

Avfall Sør leier ca 30 parkeringsplasser foran bygget på sjøsiden av Vige Havnevei 90.
Optimera AS bruker samme avkjøring til denne parkeringsplassen for gjennomkjøring til sitt utelager området, og bruker så utkjøringen på andre siden av uteområdet. Dette for å unngå trafikkork.

Vias AS har en leietaker, G. Pedersen AS.

Her har de både butikk og distriktslager med jevnlig trafikk av både tunge og lette biler.

Vige Atrium AS

Her kommer innspill og synspunkter direkte fra selskapet, men viktig at av og påkjøring til selskapets eiendom opprettholdes gjennom hele anleggsperioden.

Generellt:

Det er 2-300 ansatte som har sitt daglige virke i byggene vi representerer, så det er viktig at det tas ekstra hensyn til myke trafikanter både i anleggsperioden og etter endt prosjekt.

Eventyrlig hilsen

Paal B. Asbjørnsen

A | ASBJØRNSEN

Skippergata 97

4614 Kristiansand

Mobil 00 47 90 15 44 45

pba@a-asbjornsen.no



Uttalelse til oppstart av reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse til arbeidet med reguleringsplanen. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med og danner grunnlag for planforslaget som senere skal behandles av kommunen.

Uttalelsen gjelder

Navn på reguleringsplan:
Planident:
Kommune:

Forslagsstiller er

Navn:
Organisasjonsnummer:
Kontaktperson:

Plankonsulent er

Navn:
Organisasjonsnummer:

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid er mottatt av

Navn:
Telefonnummer:
E-post:

Du kan skrive din uttalelse til reguleringsplanarbeidet i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Vi viser til uttalelse gitt i form av vedlegg "Byggmo Eiendom uttalelse reguleringsarbeid Nye Veier"

Mvh
Øyvind Arnesen
Konsernsjef LTL AS

Signert av

ØYVIND ARNESEN på vegne av BYGGMO EIENDOM AS

31.05.2021

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

31.05.2021 16:35:06 AR432158598

31.05.2021 16:35:06 AR432158598

Filvedlegg:

Byggmo Eiendom uttalelse reguleringsarbeid Nye Veier.pdf

«Uttalelse til oppstart av reguleringsplanarbeid - Detaljregulering E39 Ytre ringvei»

Uttalelser fra Byggmo Eiendom AS på vegne av Byggmo Eiendom AS og LTL AS (morselskap)

- Eiendom 42/510 Vige Havnevei 4-6-8-10
 - Berører Vigeveien Eiendom AS (eier første etasje) 100 % eiet av LTL AS
 - Berører Vige Atrium AS (eier 3.-5. etasje - kontorblokker) 30 % eiet av Byggmo Eiendom AS
- Eiendom 47/54 Vige Havnevei 84
 - Berører Byggmo Eiendom AS 100 % eiet av Byggmo Eiendom AS
- Eiendom 47/67 Vige Havnevei 78 og 90
 - Berører Abas Invest AS 50% eiet av Byggmo Eiendom AS

Kristiansand 30.5.2020
Øyvind Arnesen
Konsernsjef LTL AS
Styreleder Byggmo Eiendom AS

Juridiske forhold

- LTL AS eier 100 % av Byggmo Eiendom AS
- LTL AS eier 100 % av Vigeveien Eiendom AS (Vige Havnevei 4-6-8-10)
- Byggmo Eiendom AS eier 30 % av Vige Atrium AS (Vige Havnevei 4-6-8-10)
- Byggmo Eiendom AS eier 100% eiendommen 47/54 (Vige Havnevei 84)
- Byggmo Eiendom AS eier 50 % av Abas Invest AS (Vige Havnevei 78 og 90)

Kommentarer til foreslått løsning

- Innledningsvis er vi overrasket over valget av veitrase ved Vige. De signaler vi har fanget opp gjennom de senere år har tilsagt av veisystemet ville ligge på nordsiden av E18 ved Vige
- Vi ser at dette får potensielt betydelige negative konsekvenser for våre eiendommer i Vige – som vi kort vil redegjøre for.
- Samtidig er vi positive til ny veiløsning for Kristiansand og ønsker så langt mulig å være en konstruktiv bidragsyter til å få realisert dette veiprojektet
- Vi håper med dette innspillet og videre dialog og samarbeid at man kan få til løsninger i Vige som optimaliserer så langt mulig for begge parter og reduserer så langt mulig negative konsekvenser.
- Fra vår side er det særlig viktig at
 - normal drift opprettholdes for leietakere i anleggsperioden med minimerte ulemper knyttet til blant annet
 - Støy
 - Forurensing
 - Ferdsel til eiendommene
 - Det sikres optimale løsninger for Vige eiendommene gitt ny veistruktur
 - Mest mulig avstand mellom bygg og veistruktur
 - Gode innkjøringstraseer til Vige havnevei 4-6-8-10, Vige Havnevei 84 og Vige Havnevei 78/90



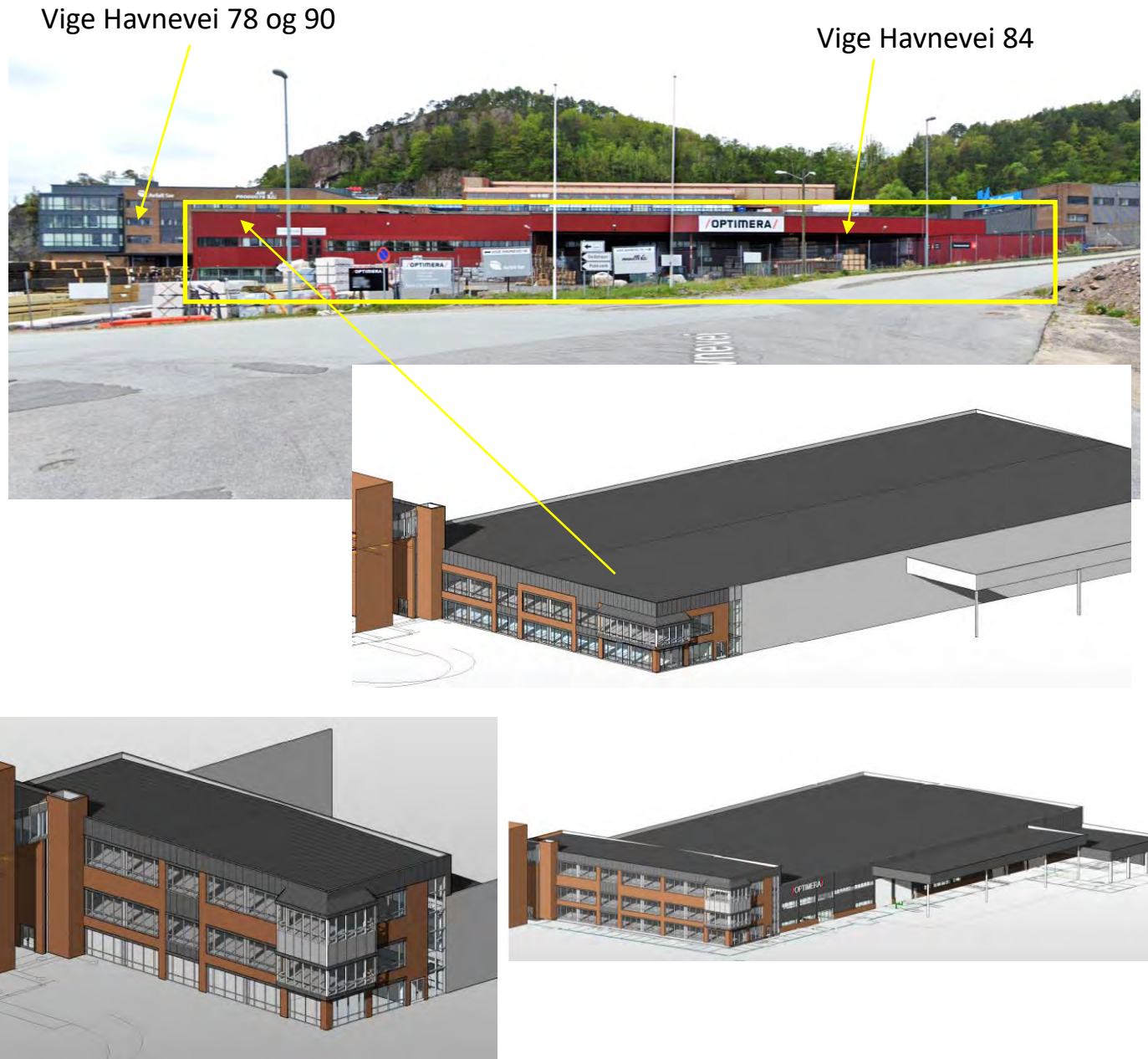
Konsekvenser

- Konsekvenser for Vige Havnevei 4-6-8-10
- Vige Havnevei 4-6-8-10 eies av to selskaper. **Første etasje**, hvor Optimera Proff har lager og engrosvirksomhet, eies av Vigeveien Eiendom AS og utgjør ca. 3.000 kvm.
- **Kontorblokkene (3./4./5. etasje) samt underjordisk garasjeanlegg/kjeller** eies av Vige Atrium AS. er på 4.400 kvm (177 parkeringsplasser).
- For Vigeveien Eiendom AS (første etasje) kan situasjonen bli dramatisk. Hele dette arealet (ca. 3.000 kvm) skal legges ut for leie i andre halvår 2022. Dette henger sammen med at Optimeras Proffvirksomhet relokiseres mot slutten av andre kvartal 2022 som følge av behov for større plass.
- Det er nærliggende å forvente at det nå blir meget utfordrende å få på plass en ny leietaker når man vet at det ligger flere år med anleggsvirksomhet foran en. Risikoen er betydelig for at dette arealet blir stående tomt i flere år som en konsekvens av veiprojektet. Vigeveien Eiendom har forvaltning og utleie av dette arealet som sin eneste virksomhet og det påløper store faste løpende drifts- og kapitalkostnader (ca. MNOK 2,5 millioner per år) knyttet til anlegget. Det vises til Brønnøysundregistrene for regnskap som vises omfanget av eventuelle tapte leieinntekter.
- For Vige Atrium AS er situasjonen tilsvarende vanskelig. For tiden har vi ca. 1.500 kvm kontor som skal leies ut. Å få nye leietakere i dagens situasjon med forventning om flere år med anleggsvirksomhet, støy og forurensning er svært utfordrende. Realisering av ytterligere 7000 kvm antas nå ikke realiserbart på veldig mange år.
- Garasjeanlegget med 177 parkeringsplasser leies ut både til parkeringsformål og båtopplag. Nedkjørsel i enden av bygget mot sør



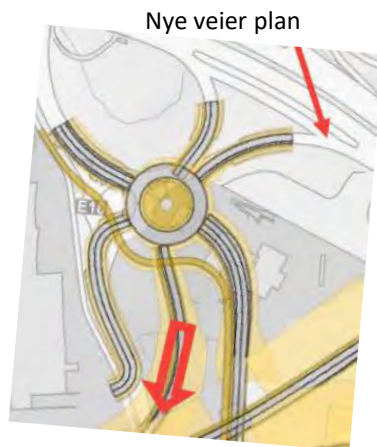
Konsekvenser

- Konsekvenser for Vige Havnevei 84
- Vige Havnevei 84 eies av Byggmo Eiendom AS
- Dette anlegget skal totalrehabiliteres for Optimera Proff (som holder til i Vige havnevei 4-6-8-10) med ferdigstillelse ca. februar 2022.
- Eksisterende lagervirksomhet flytter til et nybygg
- Det er særdeles viktig at det sikres god ferdsel til dette bygget. Det er store kjøretøy med varer inn og veldig mange håndverkerbiler med tilhenger som vil hente varer her.
- Samtidig skal det bygges 1.000 til 2.000 kvm nye kontorer for utleie i form av rehabilitering av andre etasje og eventuell påbygging av en tredje etasje
- Veiprosjektet har allerede nå vanskeliggjort prosessen rundt kontorutbyggingen, som skal være ferdig første kvartal 2022. Vi anser risikoen nå for å være meget høy for at dette arealet blir vanskelig å leie ut i anleggsperioden og må derfor vurdere om utbyggingen må skaleres ned – med det tap dette medfører for selskapet.
- Konsekvenser for Vige Havnevei 78/90
- Risikoen er også her at ledig areal nå blir vanskelig å leie ut

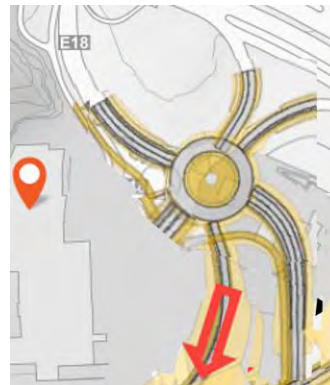


Innspill til tiltak

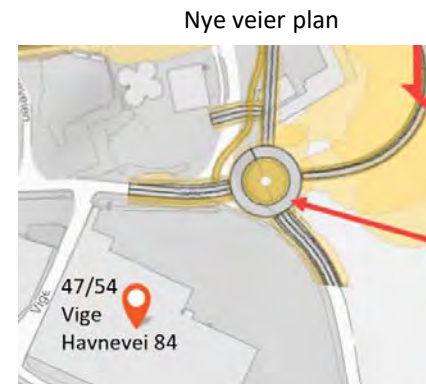
1. Rundkjøring nærmest dagens E18 flyttes noen meter mot øst (så langt som mulig) for å øke avstanden til eiendom 42/510 og dermed redusere så langt mulig ulemper ved økt trafikk (støy og forurensning)
2. Avkjørsel fra rundkjøring til eiendom 42/510 er av Nye Veier foreslått å gå i en krapp og unaturlig sving inn på eksisterende lokalvei. Det foreslås å forenkle dette kraftig ved at eksisterende lokalvei mellom bygget og påkjøringsvei til E18 fjernes i sin helhet. Området kan så planeres til ferdsel i forbindelse med eiendommen. Dette vil blant annet gi langt bedre manøvreringsmuligheter for større kjøretøy (Alternativ A i det etterfølgende)
3. Hvis dette ikke er mulig bes innkjøringsvei til 42/510 legges om slik at man får en rettere vei og opplever større avstand til veisystemet (illustrert i alternativ B)



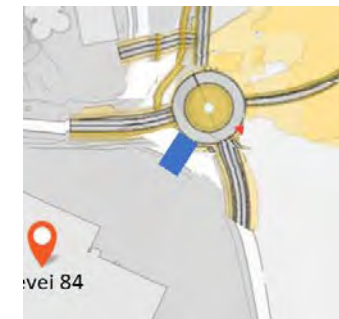
Forslag til løsning for 42/510



4. Lokal vei mellom de to rundkjøringene trekkes noe lenger mot øst (så langt mulig)
5. Rundkjøring ved Vige Havnevei 84 (47/54) trekkes bort fra eiendomsgrensen retning øst/nord-øst for å få best mulig avkjøring til Vige Havnevei 84 fra rundkjøringen (se alternativ A for illustrasjon).

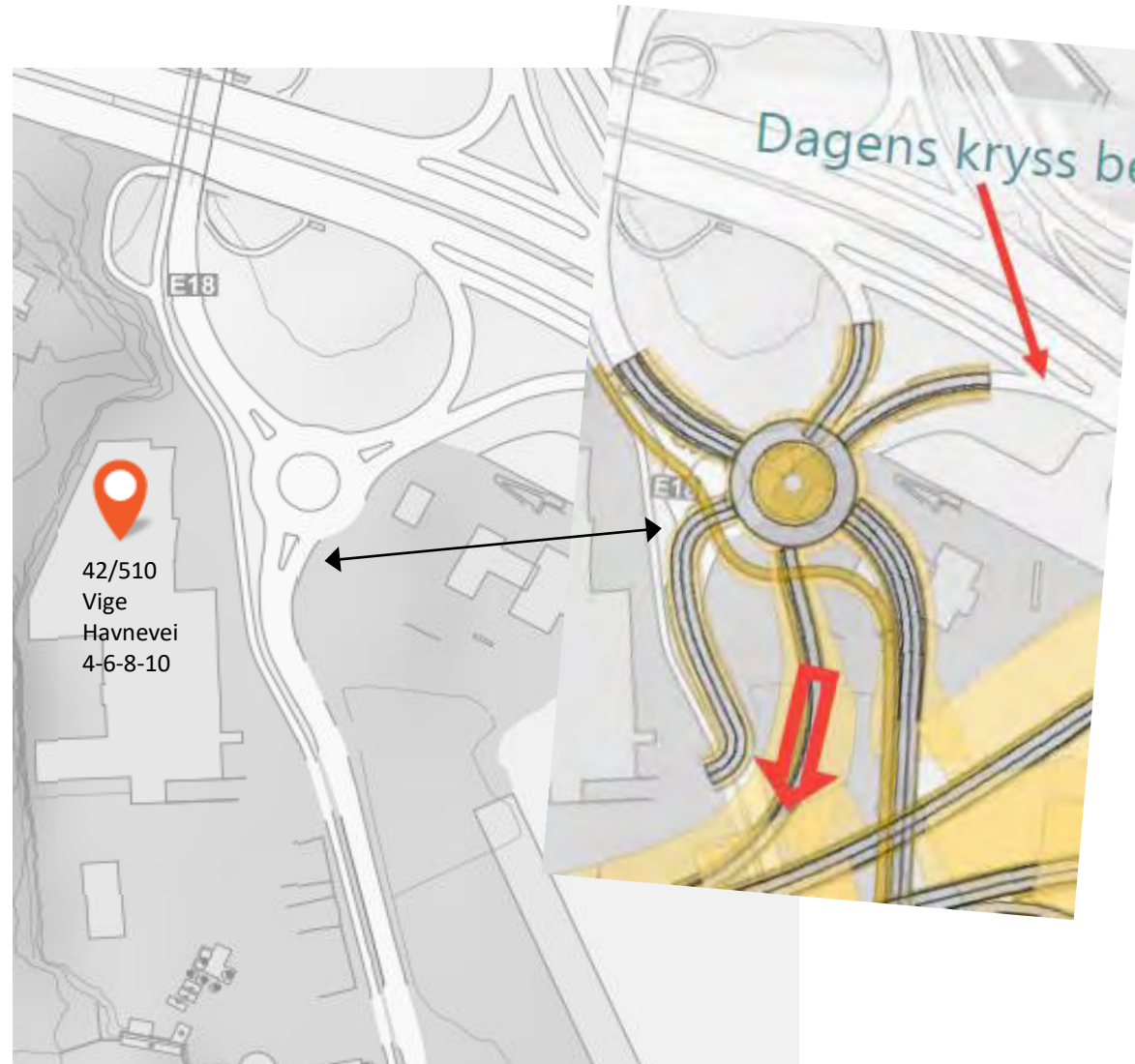


Forslag til løsning for 42/510



6. Eksisterende innkjørsel til Vige Havnevei 78 og 90 opprettholdes som i dag
7. I anleggsperioden legges en midlertidig anleggsvei på utsiden av eksisterende vei mot Ringknuten / Kongsgård fra krysset uten for Vige Havnevei 84 og langs sjøen forbi Vige Havnevei 78 og 90. Se illustrasjon siste side

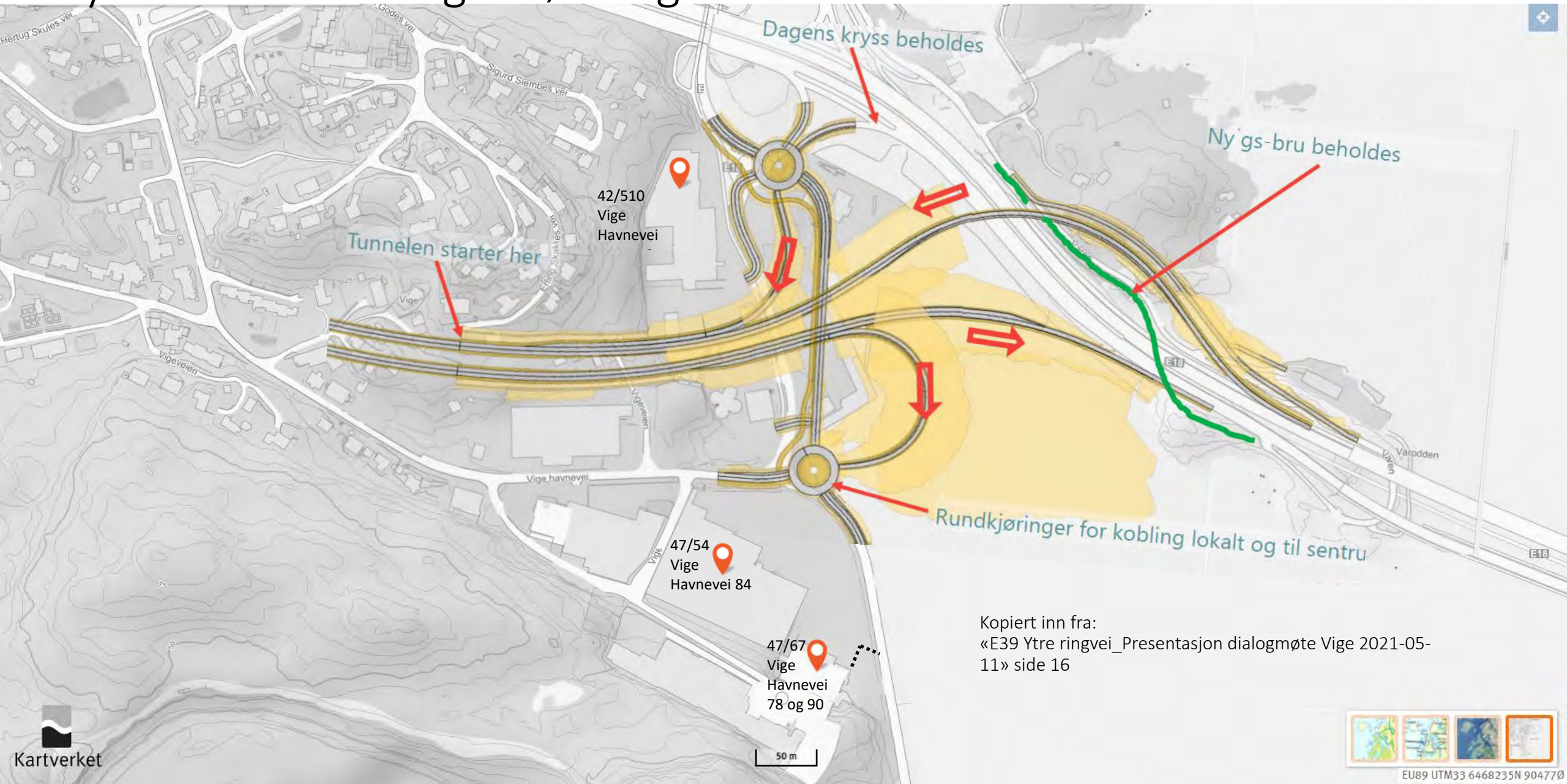
Tema 1: Bedre innkjøringsløsning til 42/510 samt avstand fra bygget til rundkjøring med økt trafikkbelastning/støy og forurensning



Tema 2: Sikre gode og separate innkjøringer til 47/54 og 47/67

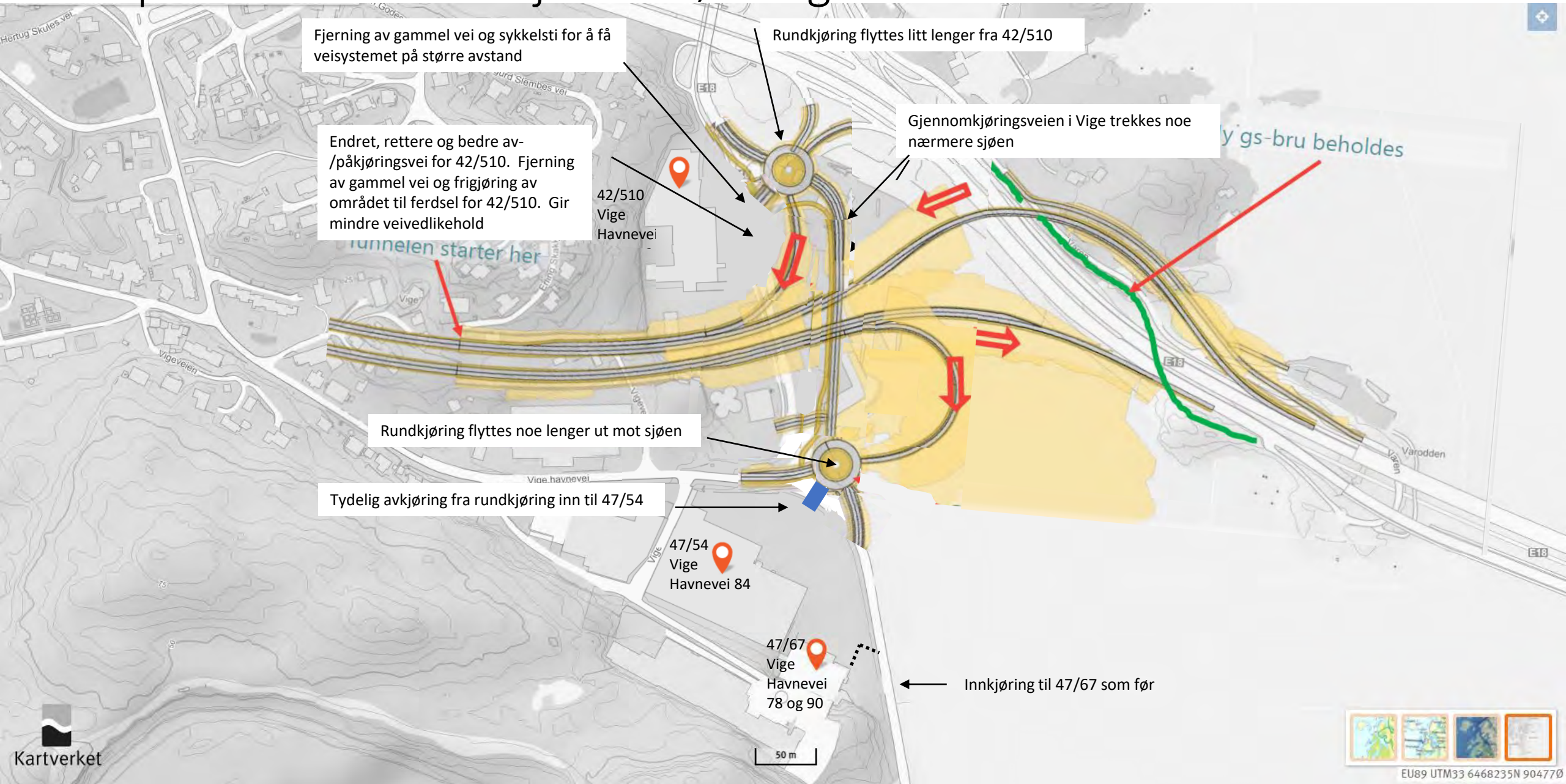


Nye Veier AS forslag til løsning



Kopiert inn fra:
«E39 Ytre ringvei_Presentasjon dialogmøte Vige 2021-05-11» side 16

Innspill: Alternativ A til justert løsning



Fjerning av gammel vei og sykkelsti for å få veisystemet på større avstand

Rundkjøring flyttes litt lenger fra 42/510

Gjennomkjøringsveien i Vige trekkes noe nærmere sjøen

Endret, rettere og bedre av-/påkjøringsvei for 42/510. Fjerning av gammel vei og frigjøring av området til ferdsel for 42/510. Gir mindre veivedlikehold

42/510
Vige
Havnevei

Rundkjøring flyttes noe lenger ut mot sjøen

Tydlig avkjøring fra rundkjøring inn til 47/54

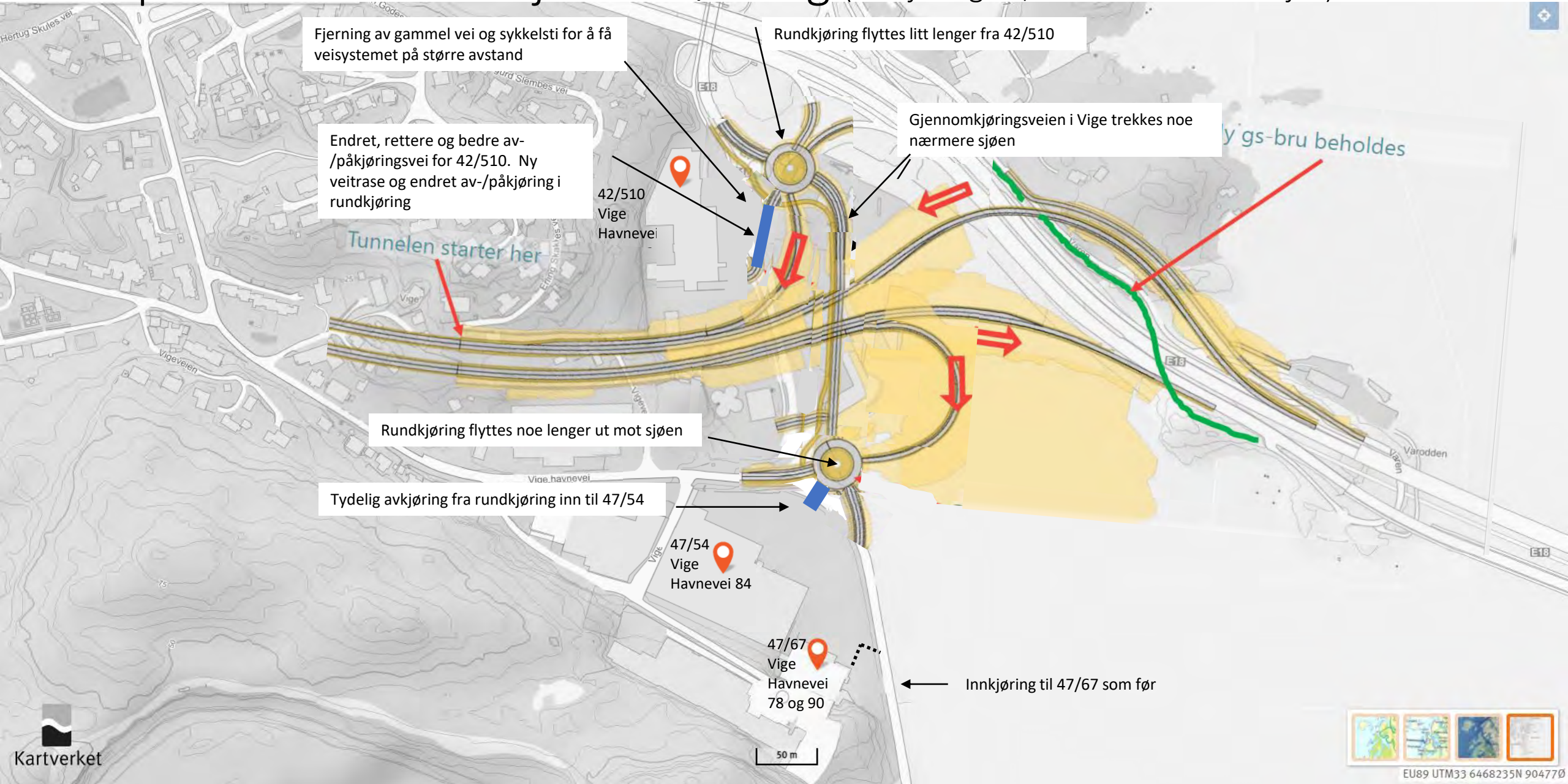
47/54
Vige
Havnevei 84

47/67
Vige
Havnevei
78 og 90

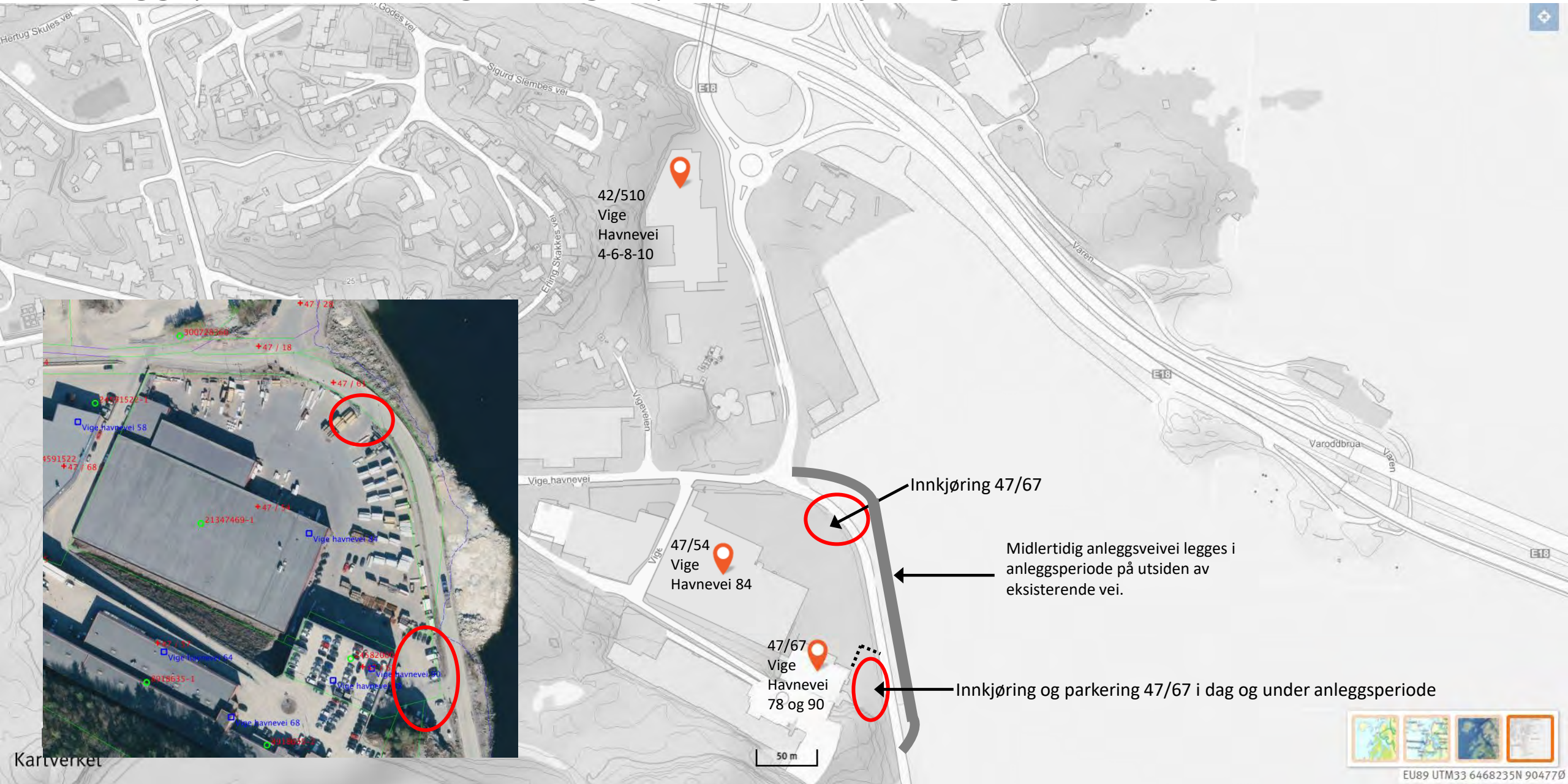
Innkjøring til 47/67 som før

Byggs-bru beholdes

Innspill: Alternativ B til justert løsning (innkjøring 42/510 er eneste forskjell)



Anleggsperiode: Sikre gode og separate innkjøringer til 47/54 og 47/67





Merknad – Ytre Ringvei E39

Til:	Nye Veier
Fra:	WSP Norge AS på vegne av grunneiere ved Grauthelleren <ul style="list-style-type: none">- Gnr/bnr 14/45, Frampeik AS (Jardar Myklebust)- Gnr/bnr 14/44, Jarle Tjelland, Frode Sørli m.fl.
Dato:	27.05.2021
Saksref.:	Detaljregulering for E39 Ytre Ringvei i Kristiansand – varsel om oppstart av planarbeid og høring av forslag til planprogram

Bakgrunn

Nye Veier varslet 19.04.2021 om oppstart av Ytre Ringvei E39.

Orientering

Vi orienterer om at vi har et pågående planarbeid ved Grauthelleren. Området ligger mellom gamle E39, ny E39 og Bukksteinsvannet, nær tidligere kommunegrense mellom Kristiansand og Songdalen (viser til kartvedlegg på side 2).

Vi planlegger å omgjøre området til næringsformål i tilknytting til ny E-39, som vil bli et viktig knutepunkt for Kristiansand kommune og Sørlandet.

På grunn av behov for mer klimavennlige løsninger i samfunnet og endring i handlemønster til forbrukere, er det tanker om å utvikle området med:

- Energistasjon, for å betjene behovet når europaveien legges om.
- Biogass- fyllestasjon.
- Veiservice og reparasjon, særlig rettet mot biogass- og el-kjøretøy.
- Logistikk- og lagerfunksjoner for bedrifter med behov for nærhet til overordnet veinett (ikke handel og besøkintensive virksomheter).

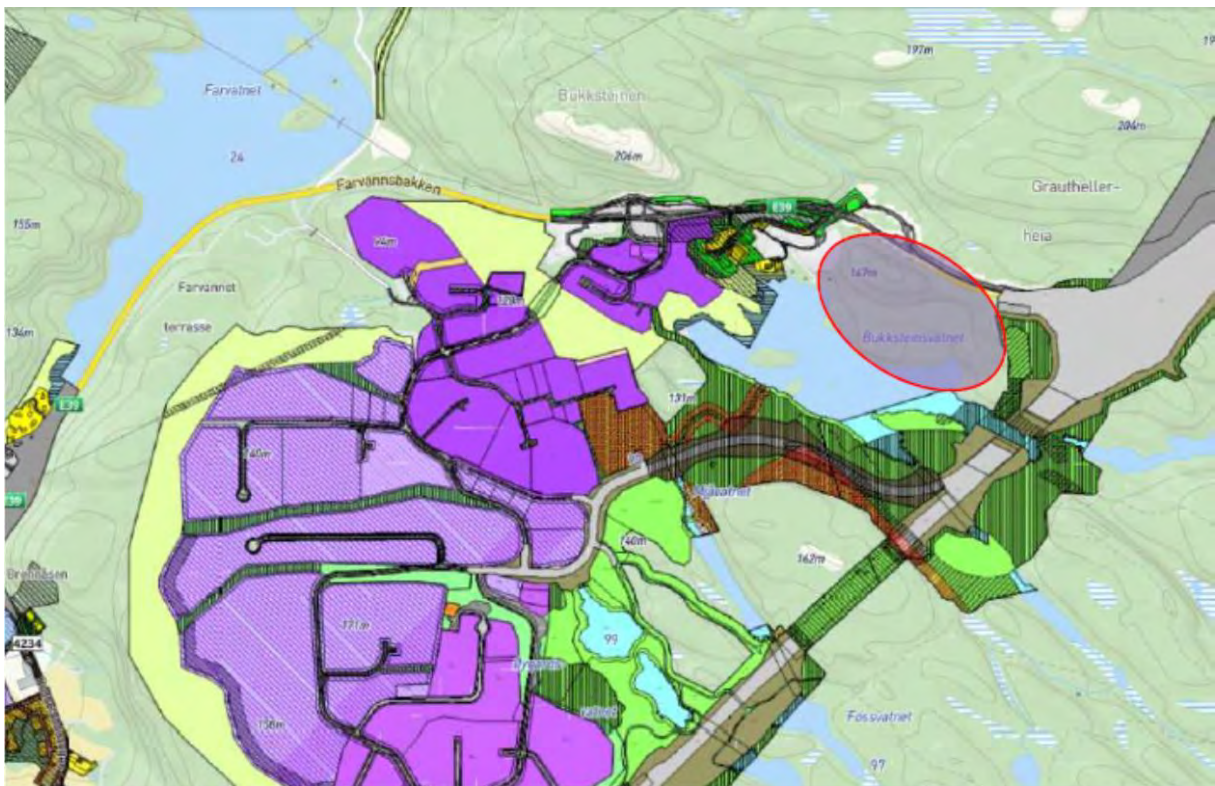
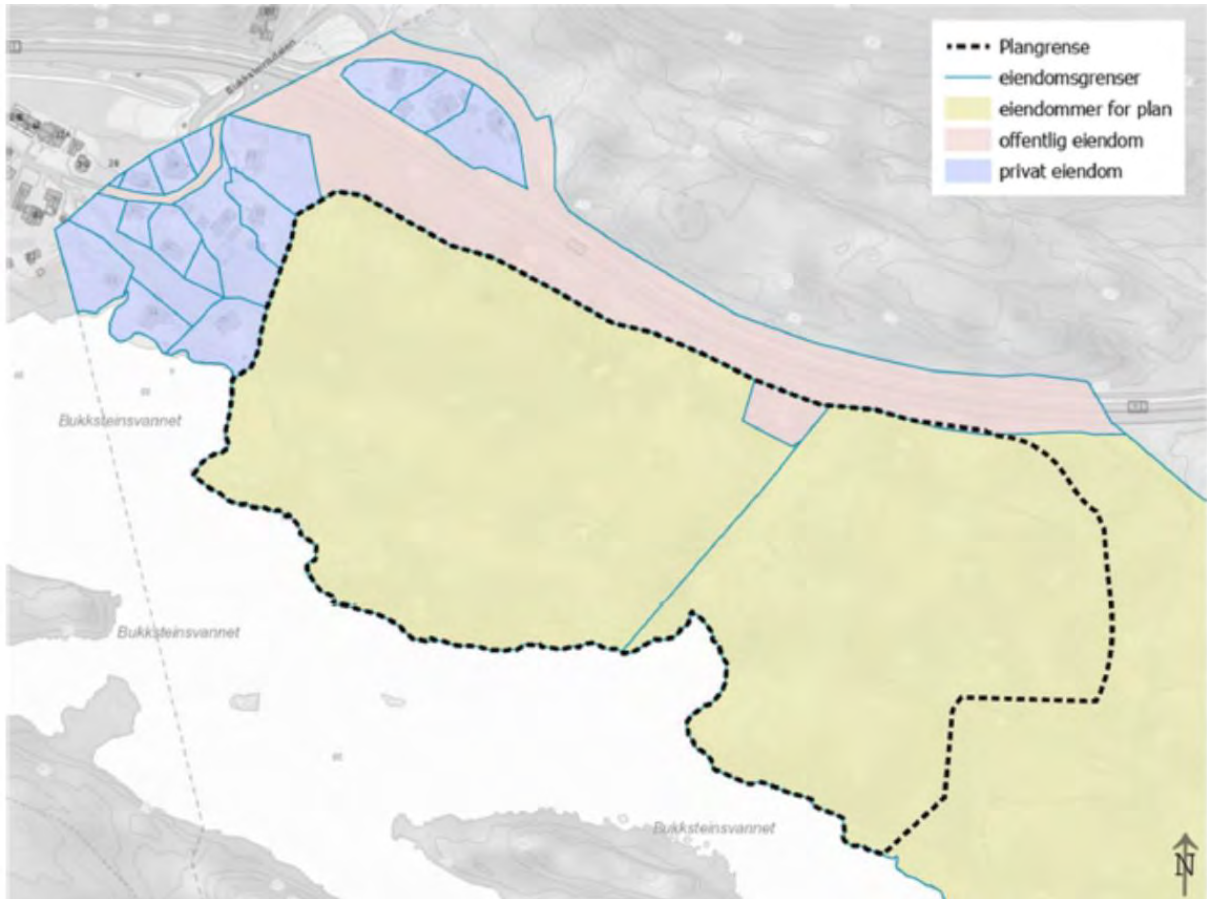
Dette området kan bli en viktig brikke i «Electric Region Agder» og Nye Veiers ambisjoner om «EL39». (<https://www.nyeveier.no/nyheter/nyheter/elektrifiserer-e39-kristiansand-algard/>)

Et slikt viktig knutepunkt kan også benyttes til trailerstop, beredskap og andre funksjoner for veiservice. Dette kan være et nyttig behov, tett på en lengre tunnel, slik som det planlegges for.

Formålet med denne merknaden er å orientere om pågående utviklingsarbeid ved Grauthelleren, og muligheter for god dialog videre.

Mvh

Maria Steinstø v/ WSP Norge AS





STIFTET 1830

CHRISTIANS SANDS BYSELSKAB

Kronprinsensgate 59
4614 Kristiansand
E-post: post@byselskabet.no
Web: byselskabet.no
Org.nr. 988 973 564

Nye Veier AS
Kjøita 6
4630 Kristiansand
E-post nyeveier@ytringsvei.no

Kristiansand 29.04.21

Uttalelse

Varsel om oppstart av arbeidet med detaljregulering av E39 ytre ringvei og forslag til planprogram i Kristiansand kommune

Christianssands Byselskab har som formål å arbeide for vern av kulturhistoriske og verneverdige verdier i Kristiansand, skape forståelse for byens og bydelenes historiske egenart samt bidra til bevaring av fysiske miljø, bygninger, viktige grøntområder, natur og vegetasjon.

Med dette som utgangspunkt er vi meget fornøyd med valget av trase for omkjøringsveien. Å legge det meste av veien i tunnel vil bety at sentralt beliggende og meget viktige naturområder blir spart for inngrep. Viktige deler av bymarka og friluftslivet blir ikke berørt.

Det kan imidlertid dessverre diskuteres om de foreslåtte tre kryssene gir tilfredsstillende adkomst til sentralsykehuset. Kontakten til denne viktige landsdelsfunksjonen må med dette skje gjennom det sentrale byområdet. Det forutsettes at denne problemstillingen tas med i konsekvensutredningen og faglige avveininger. Det beste ville selvfølgelig være om dette kan løses med eget kryss i tunnelen og adkomst videre under bakken til Eg.

Tiltak over bakken vil skje i forbindelse med kryssløsningene og tunnelmassers plassering ved Vige, Dalane/Glitre og Grauthelleren. Nødvendige landskapshensyn og visuelle konsekvenser må da ivaretas. Ved Dalane/Glitre foreligger det kulturminneinteresser i form av gårdsmiljø, hoppbakke og damanlegg. Kulturminnevernplanen av 1990 har klassifisert noen av bygningene her som kulturminner av lokal karakter, del av et verdifullt miljø eller som på annen måte har kulturhistorisk interesse.

Med vennlig hilsen

For Christianssands Byselskab

Harald Sødal
Leder

E-postadresse harald.sodal@gmail.com

Telefon 41516807

Kongsgård II

Nye Veier

Kr.sand 19. mai -2021

Kommentar på prosess ytre ringvei, område Vige og Narviga.

I forbindelse med utbygging av ytre ringvei er vurdering av kryssalternativer i Vige av stor interesse for oss beboere på Kongsgård II. Noen av de vurderte alternativene vil få stor konsekvens for vårt nærområde. Vi ser at kryssalternativ VS2 er valgt som det mest egnede alternativet. Dette mener vi er et riktig valg basert på verdien som området båthavna/Narviga/Topdalstø har opp mot området Vige.

I vurderingen som er gjort rundt de ulike alternativene mener vi at det har blitt lagt for lite vekt på hvor stor betydning område Narviga/Topdalstø har. Vi vil derfor belyse hvilken bruk og ferdsel som foregår til daglig her for å vise hvilken verdi området har for oss som bor her.

Fra Halvdan Svartes vei og ned til Topdalstø går det en sti. Denne stien er flittig i bruk av beboere i området for tilgang til badestrand, tur og generell tilgang til sjøen/båthavna. Stien blir også brukt av beboere i blokka Narviga 15. Kryssalternativ VN1 og til dels også VS1 vil komme til å berøre denne stien og den vil ikke være like trygg for barn å benytte. Disse alternativene vil også ødelegge opplevelsen av dette friområdet som tross alt er noe av det eneste vi har her lokalt. På Kongsgård II har vi et ganske stort antall eldreboliger. Disse beboerne er storbrukere av området og har i en del tilfeller ikke mulighet til å komme til andre steder og derfor avhengig av lokalt tilknyttet friluftsområde. Utallige turer blir gjort rundt båthavna og opp omtalte sti både av unge og eldre. Ved en utbygning vil denne turen fortone seg som å spasere langsmed E18 med tilhørende trafikkmaskin og området vil dermed være ødelagt for den slags bruk.

Vi håper at dere tar dette med i betraktningen rundt trasevalg og valg av kryssalternativer.

Mvh

Kongsgård II velforening

Uttalelse til oppstart av reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse til arbeidet med reguleringsplanen. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med og danner grunnlag for planforslaget som senere skal behandles av kommunen.

Uttalelsen gjelder

Navn på reguleringsplan: Detaljregulering E39 Ytre ringvei
Planident: 1580
Kommune: Kristiansand

Forslagsstiller er

Navn: Nye Veier
Organisasjonsnummer: 962392687
Kontaktperson: Thomas Kaaløy Jensen

Plankonsulent er

Navn:
Organisasjonsnummer:

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid er mottatt av

Navn: OTRA LAXEFISKELAG
Telefonnummer: +4795781572
E-post: kultotra@gmail.no

Du kan skrive din uttalelse til reguleringsplanarbeidet i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Otra laksefiskelag har mottatt plan om ny vei under Otra.

Uttalelse

Kultiveringsutvalget ved Otra laksefiskelag har vurdert planene og arbeidet.

Først ønsker vi å takke for at vi har fått en anledning til å uttale oss i saken. Dette kan påvirke den anadrome strekningen til Otra. Derfor er det viktig at det gjøres på en mest mulig skånsom måte for fisken.

Bekker og bekkelukkinger

I området hvor veien er planlagt å krysse Otra, har vi gjort tiltak i en liten bekk (Egsbekken) som har anadrom fisk. Vi ønsker at det tas hensyn til denne bekken og at den gjenoprettes dersom det gjøres midlertidig tiltak i byggeprosessen. Skulle det gjøres tiltak som åpner lukkede bekkevassdrag i byggeprosessen ønsker vi at det gjøres en innsats for at disse opprettholdes som åpne vassdraget ved avsluttende arbeid.

Oppvekstområder for ungfisk

Området som veien krysser Otra på er et viktig oppvekstområde for anadrom fisk. Rapporter viser at de lavere deler av Otra huser mer ungfisk enn i de høyere deler av elva. Derfor er det viktig at alle tiltak i byggeprosess og ved fullendt arbeid ikke er til hinder for at ungfisk kan bruke området som skjul. Det er viktig at det rettes fokus på dette.

Fremmede arter

Det er dokumentert gjedde i Grotjønn. Det er viktig at arbeidsprosessen ikke medføre spredning av fremmede arter. Det kan få store konsekvenser for Otra.

Otra laksefiskelag har rapporter om hvordan elvebunnen ser ut, ungfiskundersøkelser og kartlegging av habitat på den aktuelle strekningen dere ønsker å gjøre tiltak.

Skulle noe være uklart må dere gjerne ta kontakt med oss.

Mvh.

Kultiveringsutvalget v/ Otra laxefiskelag
Kultotra@gmail.com

Signert av

JOSTEIN MOSBY på vegne av OTRA LAXEFISKELAG

21.05.2021

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

21.05.2021 12:15:44 AR430671378

21.05.2021 12:15:44 AR430671378

Uttalelse til oppstart av reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse til arbeidet med reguleringsplanen. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med og danner grunnlag for planforslaget som senere skal behandles av kommunen.

Uttalelsen gjelder

Navn på reguleringsplan:

Planident:

Kommune:

Forslagsstiller er

Navn:

Organisasjonsnummer:

Kontaktperson:

Plankonsulent er

Navn:

Organisasjonsnummer:

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid er mottatt av

Navn:

Telefonnummer:

E-post:

Du kan skrive din uttalelse til reguleringsplanarbeidet i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Christianssand Klatreklubb takker for muligheten til å gi innspill til planprogrammet for Ytre ringvei og har følgende merknader;

Dalane
I planprogrammet for Ytre ringvei planlegges det for et stort massedeponi på Glitre. Dette massedeponiet kan være i konflikt med klatrefeltet Storheia på Glitre. Så langt

Christianssand klatreklubb (CKK) kjenner til foreligger det ikke detaljerte planer for hvordan massedeponiet skal utformes, men Storheia klatrefelt ligger innenfor planområdet slik det er vist i planprogrammet. Se vedlagt skjermdump. Storheia klatrefeltet er beskrevet i klatreføreren Sørlandet rock, CKK, 2015. I planprogrammet er klatrefeltet ikke nevnt under "friluftsliv, by- og bygdeliv". En delvis eller fullstendig nedfylling av området vil ødelegge for klatringen. Storheia er et av de største og meste varierte klatrefeltene rundt Kristiansand. Det gjør feltet populært og viktig i regionen. Her er det klatring for alle, uavhengig av ferdighetsnivå, og alder. Feltet brukes av klatrere hele året, men aktiviteten er størst i sommersesongen, mars til november. CKK bruker jevnlig Storheia til "klubbklatring" og kursaktivitet. Feltet er et av de mer barnevennlige i Kristiansands området med lett adkomst langs gruset vei og med plane området uten høye skrenter nedenfor klatreveggen. Storheia er flittig i bruk av barnefamilier på nærtur.

CKK ønsker at Storheia klatrefelt hensyntas ved utforming og gjennomføring av Ytre ringvei prosjektet. I prosjektperioden er det viktig at det legges opp til adkomsten til klatrefeltet og bymarka for øvrig holdes åpen. Eventuell oppfylling på Glitre må begrenses og arronderes på en slik måte at klatreveggen i sin helhet bevares og skjermes. Det må legges til rette for adkomst og parkering også etter tiltaket er gjennomført.

I dialogmøte for grunneiere og naboer ved Dalane 18. mai ble det nevnt fra Nye Veier at det kan bli aktuelt med bearbeiding av steinmasser for salg fra deponiet på Dalane i framtida. Dersom dette skulle bli aktuelt bør det reguleres slik at adkomsten til klatrefeltet og bymarka opprettholdes.

Grauthelleren/Hellemyr

Planområdet dekker delvis en klatrevegg og ligger svært nær hovedklatreveggen på Hellemyr. I det aktuelle området er ny vei forslått lagt i tunnel, så det antas at Ytre ringvei prosjektet ikke har påvirkning på klatrefeltene på Hellemyr. Vi ber likevel om at området der klatrefeltene ligger bevares dersom det skulle bli endringer i planen. Hellemyr klatrefeltet er beskrevet i klatreføreren Sørlandet rock, CKK, 2015.

CKK stiller gjerne på befaring om dette er ønskelig.

Henviser også til våre tidligere høringsinnspill i forrige fase (vedlagt) og den dialogen vi da hadde med Statens vegvesen.

Mvh

Christianssand Klatreklubb (CKK)
v/Tonje Hellenes
Styreleder

Signert av

TONJE HELLENES på vegne av CHRISTIANSSAND KLATREKLUBB 27.05.2021

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

Filvedlegg:

E18_E39 Ytre ringveg innspill fra CKK.pdf

Statens vegvesen Region sør
Serviceboks 723
4808 Arendal

26. juli 2015

Christianssand Klatreklubb
c/o Lars Erik V. Omland
Bergtoras vei 52
4633 Kristiansand

E18/E39 Ytre ringveg – innspill fra Christianssand Klatreklubb (CKK)

CKK ønsker med dette å fremme våre innspill til kommunedelplan for "E18/E39 Ytre ringveg" som ble lagt ut til offentlig ettersyn 2. juni 2015. Vi viser for øvrig til CKKs uttalelse av 11. september 2014 angående den foreslåtte E18-traséen, befaring med Statens Vegvesen til klatreveggen i Storheia 10. november 2014, samt dialog med Statens Vegvesen ved flere tilfeller.

Motorvei vs klatring

CKK er en klatreklubb i Kristiansand med om lag 400-500 medlemmer. Klubben ble stiftet i 1990 og har i år 25-årsjubileum. CKK er stolt over å ha mange flotte klatrefelt lett tilgjengelig, ofte ikke lenger enn en sykkeltur unna. Opp gjennom årene er det lagt ned et betydelig antall arbeidstimer og ressurser for å finne, rydde, pusse og tilrettelegge for lett og hard klatring, for store og små. Klatrefeltene er for oss "våre idrettsanlegg" (slik Idda, Aquarama, Spicheren m.fl. er det for andre). CKK er nå svært bekymret for at flere av klatrefeltene "våre", deriblant noen av de beste og mest brukte, blir ødelagt eller får forringet kvalitet som følge av den nye veien som planlegges.

CKK berøres konkret av den planlagte veien ved at flere klatrefelt befinner seg i eller nær den anbefalte korridor 3 (K3) – klatrefeltene er markert i vedlagte kartutsnitt. Vi er mest bekymret for hva som skjer med klatrefeltet **Storheia** (ved Dalane/Jernstøperiet) der det etter planen skal legges et stort kryss i forbindelse med den planlagte veien. Storheia er et av de mest populære klatrefeltene og brukes av både barn og voksne, både lokale og tilreisende fra andre steder, til og med fra Danmark og Tyskland. Vi er glad for å registrere at våre innspill angående klatrefeltet ved Storheia/Glitre er tatt med blant annet i vurderingen av de ikke-prissatte konsekvensene av veien. Vi oppfatter at det er vilje til å bevare klatrefeltet ved Storheia/Glitre og ber om at alle nødvendige tiltak gjennomføres for å ta vare på og opprettholde kvaliteten på dette flotte og populære klatrefeltet.

K3 ser i tillegg ut til å kunne berøre klatrefeltene ved **Oddersjaa**, primært ved at forventet støy fra veien vil forringe naturopplevelsen, og **Pumpeverket** (på vestsiden av Otra der det planlegges tunnelinnslag for K3), ved at det forventes at veien vil kunne ødelegge klatrefeltet ved at den går tvers gjennom klatreveggen. Klatrefeltene på **Hellemyr** og **Volleberg** ligger også i eller nær K3, men ser ut til å bli bevart som følge av

at det planlegges tunnel som ikke ødelegger eller forringer disse klatrefeltene. Andre korridorer som har vært oppe til diskusjon har imidlertid sett ut til å spesielt berøre klatrefeltene på Hellemyr/Bydalen, blant ved at det har vært planer om tunnelinnslag midt i en av de flotteste, høye veggene.

I tillegg må vi også, selv om det ikke direkte er en del av denne høringen, fremme vår bekymring for **Tangoveggen**, litt nord for Tangvall i Søgne, som ser ut til å berøres i svært alvorlig grad av veiplanene videre vestover på strekket E39 Volleberg-Døle bru. CKK har dessverre her ikke fanget opp denne trusselen tidlig nok, og registrerer at prosessen er kommet forbi høringsfasen. Tangoveggen er en av de flotteste og mest spektakulære klatreveggene på hele Sørlandet. Nå sommerstid kommer det klatrere langveisfra for å klatre på denne klippen. Det vil være et stort tap om dette klatrefeltet blir ødelagt. CKK ber innstendig om at det tas hensyn til klatreveggen i den videre prosessen og i detaljplanleggingen, for eksempel ved å legge veien noen meter nord for klatreveggen, og ikke tvers gjennom veggen.

CKK ber om at det i den videre detaljplanleggingen av veien tas hensyn til klatrefeltene slik at de ikke ødelegges og berøres i minst mulig grad, slik at disse bratte gledene bevares for nåværende og kommende klatrere.

Motorvei vs natur

Vi ser av høringsuttalelsene fra høsten 2014 at klatrere bare er en av mange grupper som berøres av den planlagte veien. De ulike medlemmene i CKK har alle politiske farger, ulike posisjoner i yrkesliv og samfunn - og helt sikker mange ulike meninger om bygging av motorvei. En eventuell beslutning om å bygge vei vil uansett få store konsekvenser for fremtiden, som ikke lar seg reversere. Asfalt, betong og ikke minst enorme mengder fyllmasse vil forandre landskapet i Kristiansand og i Songdalen permanent. Felles for medlemmene i CKK er et ønske om å ferdes i og ta vare på naturen på en slik måte at senere generasjoner også kan ha glede av friluftslivet.

CKK ønsker som en friluftsansjon at mest mulig natur bevares. Om veien bygges, ber vi om at alternativene med mest mulig tunnel (under Vågsbygdskogen og ved Hellemyr/Gråmannen), og minst mulig negativ påvirkning på naturen, tas med i de videre vurderingene, og håper det velges en mest mulig skånsom utbygging som ivaretar naturområdene til kommende generasjoner.

Om ønskelig bidrar vi gjerne med mer informasjon eller stiller opp om det er aktuelt med en befaring av klatrefeltene for å kunne vise nøyaktig hvor de ligger og for å kunne bidra til å finne løsninger for veivalg som bevarer klatrefeltene.

Med vennlig hilsen
Christianssand Klatreklubb (CKK)
v/Lars Erik V. Omland
Styreleder

Nye Veier
Kjøita 6
4630 Kristiansand

Kommentarer til varsel om oppstart av reguleringsarbeid – E39 Ytre ringvei

Viser til varsel om oppstart av reguleringsarbeid for E39 Ytre Ringvei datert 19.04.2021, der forslagstiller er Nye Veier.

Innledende:

Det er 514 innbyggere i Kongsgård 1/Vige Vel og området har økende boligfortetting og stor tilflytting av barnefamilier. Velforeningen tar opp, samordner og gjennomfører tiltak til beste for beboerne og for velområdet. Vi ønsker at alle beboere skal oppleve god bokvalitet, derfor jobber vi med forskjønnelse og tilrettelegging av parker og rekreasjonsområder. Det vil også innebære å ta stilling til nye tiltak og anleggsvirksomhet i nærhet- eller tilknyttet Kongsgård1/Vige området.

Vi har fulgt med på kommunens plan for E18/E39 Ytre ringvei innenfor de rammer og tillatelser som er gitt i vedtatt kommunedelplan. Dette har medført at flere av våre beboere blir rammet direkte eller indirekte. Beboere rammes ulikt fra tiltak til tiltak. Uavhengig av valg av trase vil hele området kunne være skadelidende.

Velforeningen har følgende kommentarer:

1. Finnes det grunnlag for innsigelse iht pbl §11-8 om båndleggingens tidsbegrensing?
Hvilken avstand er beregnet som hensynssone rundt boligene?
2. Finnes det grunnlag for innsigelse iht pbl §11-17 om endring av kommunedelplan?
Velforeningen mener at de to kommunedelplanene for Ytre-ringvei og Kongsgård Vige havn vil føre til omfattende endringer. Når planene berører hverandre, må de sees i sammenheng.
3. Viser til varselsbrev om overordnede føringer for utredning av støy datert 2016.
 - a. Vi ønsker at dato for retningslinjene endres, slik at retningslinjer som blir revidert inkluderes i planbestemmelser, retningslinjer for støy i arealplanleggingen (T-1442). Velforeningen ønsker at bokvaliteten for berørte beboere blir ivaretatt.
 - b. Kart for støysone- og luftkvalitet er ikke oppdatert i kommunedelplan, slik det ellers har blitt utarbeidet. Det vises til forskrift om konsekvensutredninger for planer etter PBL 2020.
 - c. I anleggs- og driftsfasen ber vi om en utredning av sum-støy fra eksisterende og planlagte anlegg og virksomheter. Vi ber om at det utføres som intervallmåling med minimum 3 intervaller på 8 timer. Beboere lever her hele døgnet og opplever totalbelastningen.
4. Viser til varselsbrev om bestemmelser, der det vises til overordnede føringer for utredning av luftkvalitet datert 2012.
 - a. Velforeningen er bekymret for luftkvaliteten for området da det ikke er utarbeidet en fullstendig oversikt for fallende luftkvalitet for området som er berørt. Dette gjelder plassering av Ytre Ringvei på Vige og kommunens plan for Kongsgård-Vige Havn. Vi ønsker at det utarbeides en spredingsmodell for å se hvor det er mest nedfall av forurensning.

5. Snuplass i enden av Erling Skakkes vei blir berørt av tiltaket. Vi ønsker at denne muligheten blir opprettholdt.
6. Velforeningen vet hvor skoen trykker og ønsker å være en naturlig del i planleggingen av kompensierende tiltak. Vi ønsker spesielt å se på muligheten for å utbedre veier, rekreasjonsområder, parker, gangstier, støyvoller, belysning og liknende. Det er viktig å opprettholde bokvaliteten for hele bydelen Kongsgård 1 / Vige. Slik at de som blir boende ikke blir skadelidende.
7. Rekkefølgebestemmelse på kompensierende tiltak bør inkluderes i videre planprosess og vedtas i bestemmelsene før utbygging kan igangsettes.
8. Det foreligger en overordnet reguleringsplan som gjelder mindre utvidelser på eksisterende boliger på Kongsgård 1/Vige. Velforeningen ønsker å beholde eksisterende reguleringsplan for området.
9. Velforeningen er bekymret for sikkerheten rundt anleggsområdet i anleggsperioden. Vi imøteser en plan for sikring av tiltak i anleggsfasen og under drift av Ytre Ringvei.

Avsluttende kommentarer:

Vi i Kongsgård 1/Vige Vel ønsker at kommunen og Nye Veier kommer oss i møte, slik at våre beboere opplever en følelse av å bli hørt med sine bekymringer for tiltaket. Vi er redd for de negative konsekvensene som kan oppstå, da dette noe mangelfullt, ikke kom frem på åpent dialogmøte den 11. mai -21 med tiltakshaver Nye Veier.

Kongsgård 1/Vige vel ønsker å være med i planleggingen. Dette gjelder både før, underveis og etter.

Hilsen styret i Kongsgård 1/Vige Vel.

Styret: Ann Kristin Reitan
Thomas Eikeland Fiskå
Vibeke Tangen Koefoed
Bård Torjussen

Uttalelse til oppstart av reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse til arbeidet med reguleringsplanen. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med og danner grunnlag for planforslaget som senere skal behandles av kommunen.

Uttalelsen gjelder

Navn på reguleringsplan:

Planident:

Kommune:

Forslagsstiller er

Navn:

Organisasjonsnummer:

Kontaktperson:

Plankonsulent er

Navn:

Organisasjonsnummer:

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid er mottatt av

Navn:

Telefonnummer:

E-post:

Du kan skrive din uttalelse til reguleringsplanarbeidet i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Signert av

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

30.05.2021 11:10:00 AR431830598

30.05.2021 11:10:00 AR431830598

Filvedlegg:

Innsigelser til valg av trase.pdf

Forord

Dalane er et bosted for 124 mennesker som kan sammenlignes med en liten landsby. Omslynget av 6 sett med jernbanespor og en riksvei. For oss som bor her ser vi på Dalane som et trivelig sted med hager og plass for både høns og duer. Stort var sjokket da det for en drøy måned siden dukket opp en melding om at «Nye veiers underjordiske tunneler ville passere under oss, med utløp på begge sider av Dalane, og kobling til to rundkjøringer.

VI HAR FRA DAG EN VÆRT KLARE PÅ AT VI MED ALLE TILGJENGELIGE MIDLER VIL ARBEIDE MOT DENNE PLANEN OM Å FÅ DETTE SÅ TETT PÅ VÅRT BOLIGOMRÅDE.

Velforeningen har vært enig i Statens Vegvesens planer fra 2015 om å legge korridor nord for Dalane. Kallt «korridor K.3». Vi fikk sågar gjennomslag for rundkjøring i vårt kryss på grunn av større trafikk.

Frustrasjonen er ikke blitt mindre etter å ha vært gjennom informasjonsmøter. Å kalle planene med tunnelåpninger på området for «**relativt små**», er en hån mot beboerne. Å bli fratatt deler av en stor kommunal lekeplass, er lovstridig. Vi har arealer med dyrkbar mark som eksproprieres. Eldre, muligens bevaringsverdige, gårdsbruk blir revet. Byantikvaren har innsigelser mot inngrep nær bygninger som er bevaringsverdige. Dalaneveien er vår sykkel- og skolevei for mange barn. Vi undres hvordan veien vil bli i en anleggsperiode. Og sist, men ikke minst, en ting var imidlertid klart på vårt informasjonsmøte med Nye Veier: Det ble ikke gitt kompensasjon for enkelte boligeieres tap ved et eventuelt salg etter dette inngrepet.



Innsigelser på valg av trasé

Vi viser til “Detaljregulering E39 Ytre ringveg, forslag til program 19.04.2021” hvor valget står mellom å legge traséen i et ubebodd industriområde, eller i umiddelbar nærhet av et boligfelt med skolevei og lekeplass. Det er lite som skiller disse to traséene med tanke på investeringskostnader, kun marginale forhold under “ikke-prisatte tema”.

I “Silingsnotatet” punkt 7.2 argumenteres det med at “ikke-prisatte tema” er grunnen til valg av trasé SS8:

7.2 Valg av tunnelalternativ og kryssløsning i Dalane

Valg av tunnelalternativ og kryss i Dalane ble gjennomført som en sammenligning og rangering av de to tunnelalternativene SN7 (kryss i dagen) og SS8 (kryss i berg) for å identifisere den beste traséen (og dermed kryssløsning i Dalane).

Med tanke på investeringskostnadene er det kort oppsummert lite som skiller tunnelalternativene, men SS8 har marginalt mindre 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 traséene. Oppsummert for prissatte konsekvenser er det totalt sett veldig små forskjeller mellom tunnelalternativene. SS8 gir marginalt høyere trafikanntytte, 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-prisatte tema fremstår SS8 å være det foretrukne alternativet.

Det fremstår som helt uforståelig at SS8 vil være det beste alternativet med tanke på “ikke prissatte tema”. Valget står mellom å legge traséen i et ubebodd industriområde (SN7) og en trasé lagt i et befolkningstett område med lekeplass og skolevei (SS8). Det tas i konklusjonen ikke i betraktning at SS8 vil være til sjenanse for menneskers bomiljø i uoverskuelig framtid.

I "Detaljregulering E39 Ytre ringveg" står det følgende om kriterier for valg av trasé:

5.1.2 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
- Reduserte kostnader for trafikantene
- Trafikale virkninger
- Ikke prissatte fagtema, som f.eks. naturmangfold, friluftsliv, kulturarv, o.l.
- Trafikksikkerhet
- Anleggsgjennomføring
- Klimagassutslipp

I "Silingsnotatet" står følgende kriterier:

Følgende kriterier er lagt til grunn i vurdering av kryss- og tunnelalternativene:

- Investeringskostnad.
- Prissatte konsekvenser (investeringskostnad, netto nytte og netto nytte per budsjettkrone).
- Ikke-prissatte fagtema (konfliktpotensialvurdering).
- Trafikksikkerhet.
- Anleggsgjennomføring.
- Klimagassutslipp i anleggsfasen.

De to aktuelle traséene er: SN7 med kryss DN og SS8 med kryss DS. Den vesentlige forskjellen mellom disse to traséene er at mellom rundkjøringene beskrevet i SS8 med kryss DS, befinner det seg et boligområde med 124 beboere. Vi kan ikke se at planarbeidet har hatt fokus på denne problemstillingen, ut i fra kriteriene som er valgt vil dette falle inn under:

- Ikke prissatte fagtema, som naturmangfold, friluftsliv, kulturarv
- Ikke prissatte fagtema (konfliktpotensial vurdering)

Innsigelse 1

Det faktum at bomiljø, samt barn- og unges oppvekstvilkår, ikke står nevnt i kriterielisten antas å ha en sammenheng med at Nye Veier normalt ikke bygger to av- og påkjøringsramper, to tunneler og to rundkjøringer i et boligstrøk med skolevei. Vi mener derfor at konklusjonen rundt valg av trasé SS8 er gjort på ufullstendig grunnlag.

I "Statens Vegvesen's håndbok V712 Konsekvensanalyser" står det i kapittel 6.5:

Gjennom Rikspolitiske retningslinjer for barn og unges interesser i planleggingen (se www.lovdata.no) skal barn og unge sikres gode oppvekstvilkår og gis mulighet til å utvikle ferdigheter i friluftsliv. Konsekvenser for barn og unges interesser skal vurderes og beskrives i ethvert planarbeid.

Retningslinjene gir følgende føringer:

- Arealer som skal brukes av barn og unge skal være sikret mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare.
- I nærmiljøet skal det finnes arealer hvor barn kan utfolde seg og skape sitt eget lekemiljø.
- Kommunen skal sørge for at det skaffes fullverdig erstatningsareal ved omdisponering av areal som barn bruker uavhengig av reguleringsstatus dersom slike områder bygges ned. Et slikt krav kan overføres til utbygger.

Innsigelse 2

Vi kan ikke se at konsekvenser for barn og unges interesse er vurdert og beskrevet i planverket som er lagt frem. Planene i SS8 med kryss DS som omhandler skolevei, kan vi heller ikke se er tatt med i vurderingen.

Den sørlige enden i forslaget SS8 DS omhandler å fjerne et privat grøntområde, dette er det eneste grønne område langs hele skoleveien, i V712 står det:

Bevaring og utvikling av parker, grønnsstrukturer, turveger og grønne områder i byene og tettstedene er avgjørende for å nå regjeringens mål om å øke antall aktive i friluftsliv. Å skape grønne korridorer for ferdsel fra bebygde områder og inn i naturområdene rundt byene og tettstedene, er viktige grep for å øke bruken av bymarkene. Lett tilgang til friluftslivsområder både innenfor og utenfor byer og tettsteder er avgjørende for å opprettholde og øke friluftslivsdeltakelsen, og gang-, sykkel- og turvegsystemet må sees i sammenheng med helhetlig steds- og nærmiljøutvikling. Utvikling og ivaretagelse av stier og turveger i alle naturområder er avgjørende for en høy deltakelse i friluftsliv, og er svært viktig for friluftslivets "infrastruktur".

Stortingsmeldingen om friluftsliv (St.meld 18, 2015-2016 "Friluftsliv – Natur som kilde til helse og livskvalitet") skal bidra til at enda flere driver med friluftsliv jevnlig, og dermed får oppleve friluftsliv som en kilde til bedre helse og høyere livskvalitet. Med naturopplevelse menes i tillegg til det naturgitte, også opplevelse av kulturminner i natur, og spor i landskapet fra tidligere og nye tiders bruk. Opplevelser knyttet til bynatur, som gatealléer og grønne promenader, er inkludert i begrepet friluftsliv.

Innsigelse 3

Det private grøntområdet er del av den eneste grønne promenaden på Dalane, å bytte ut dette med en rundkjøring for ytre ringvei bryter med prinsippene i St.melding 18.2015-2016

Den Nordlige enden i forslaget SS8 DS omhandler det å etablere en rundkjøring i umiddelbar nærhet av boligfeltets eneste lekeplass, i V712 står det:

Retningslinjene gir følgende føringer:

- Arealer som skal brukes av barn og unge skal være sikret mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare.
- I nærmiljøet skal det finnes arealer hvor barn kan utfolde seg og skape sitt eget lekemiljø.
- Kommunen skal sørge for at det skaffes fullverdig erstatningsareal ved omdisponering av areal som barn bruker uavhengig av reguleringsstatus dersom slike områder bygges ned. Et slikt krav kan overføres til utbygger.

Innsigelse 4

Å øke trafikkmengden i nær tilknytning til lekeplassen vil å anses som brudd på disse prinsippene, da dette vil medføre økt eksponering av støy og svevestøv.

I forslaget kommer det frem at nordre del av Dalaneveien vil bli stengt og det vil åpnes en sørlig rute.

Innsigelse 5

Endring av denne veien vil medføre tungtrafikk gjennom nabolaget. I nordre del av Dalaneveien har Bane Nor et pukkanlegg for vedlikehold av Sørlandsbanen. Ved å endre veien vil tungtrafikken med pukk til og fra anlegget måtte gå gjennom boligfeltet. Dette vil være til fare for barn og unge, samt skape støy og trafikkfarlige situasjoner i nabolaget.

Det er planlagt en over 11 kilometer lang tunnel, med to av 4 tunnelåpninger på Dalane. Det er ca 400 meter mellom rundkjøringene omtalt i forslag SS8 DS, på disse 400 meterne bor det 124 personer. Det vil medføre at 124 personer har bolig mindre enn 200 meter til en av rundkjøringene. Det må beregnes en byggeperiode med bruk av tungt utstyr. Området er omkranset av fjell som gjør at lyder slår tilbake i dalsøkket. I V712 står det:

Støy utredes som prissatt konsekvens. I tema friluftsliv / by- og bygdsliv utredes hvilken påvirkning støy har på menneskers bruk og opplevelse av by- og friluftslivsområder.

Innsigelse 6

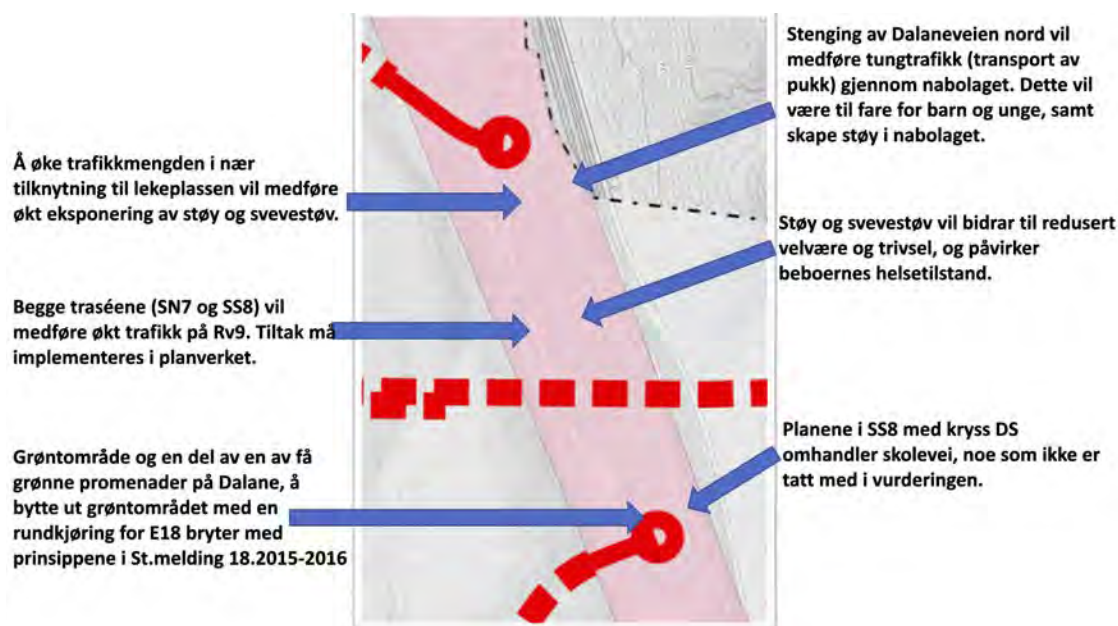
Vi mener støy og svevestøv som trafikken vil utsette beboerne for, ikke er utredet godt nok. Dette vil bidra til redusert velvære og trivsel, det vil påvirke beboernes helsetilstand. Videre må støy for beboerne på Dalane sees som en helhet og ikke bit for bit. Per nå er det andre etablerte støykilder som går ut over folkehelsen. ([eksempel fra et soverom i Dalaneveien 8, Natt til onsdag 26 mai klokken 00.52](#) trykk på lenken). Målingen viser 71,1 desibel.

I "Silingsnotatet" side 43 står det følgende vurdering om problemstilling DN / DS:

DN er i konflikt med utfartsområdet fra Glitre til turløypene i bymarka og den etablerte bebyggelsen på Glitre, men vil ikke gjøre direkte inngrep i selve turløypene da veien går i tunnel under bymarka. Konfliktpotensialet vurderes til middels.

DS ligger nær boligbebyggelsen på Dalane. Den nye veien skal gå i tunnel under dalføret og det er bare rundkjøringene for av- og påkjøringsveier for ny vei som vil vises i dalføret. Dette medfører at alternativet vil gi mindre inngrep og mindre visuelle virkninger. Konfliktpotensialet vurderes som mindre enn for DN.

Vi ber om at følgende punkter blir vurdert og tatt hensyn til:



Nye Veier skriver at det er økonomisk marginale forskjeller mellom SN7 med kryss DN og SS8 med kryss DS, det argumenteres med at "ikke-prisatte tema" er grunnen til valg av trasé SS8. Vi forventer at Nye Veier vil se at det faktisk utgjør en stor forskjell, sett i sammenheng med konsekvensene for barn og unge i nærområdet, samt støbelastning og svevestøv for beboerne. Den nye trafikkbelastningen vil komme i tillegg til allerede etablert støyende infrastruktur.

SN7 med kryss DN, har ingen bebyggelse eller skolevei og vil være et klart bedre valg ut fra rikspolitiske retningslinjer.

I "Silingsnotatet" side 32 er det satt opp en tabell over fremtidig trafikk på de forskjellige traséne:

Tabell 5-2: Trafikk på utvalgte punkter langs eksisterende E39 og Ytre ringvei. ADT 2050.

Punkt	Referanse	SS8		SN7	
	Eks. E18/E39	Eks. E18/E39	YR	Eks. E18/E39	YR
1	37 900	44 000		43 800	
2	37 900	22 600	26 500	23 800	26 600
3	40 900	22 600	26 500	24 000	26 600
4	70 100	51 300	21 800	51 700	20 900
5	69 800	49 500	26 300	49 600	26 500
6	66 000	47 000	26 300	47 000	26 500
7	66 200	69 600		69 600	

Vi har bedt nye veier om den empiriske bakgrunn for disse tallene, for å informere øvrige velforeninger og formannskapet om planlagte endringer i kjøremønsteret for Grim bydel 2. Juni 2021. 21. mai 2021 fikk vi per epost følgende svar fra Nye Veier:

“ ... foreløpige beregninger basert på gitte forutsetninger, der alle forutsetninger ikke er forankret og kvalitetssikret. På den bakgrunn er det ikke ønskelig for oss at disse tallene brukes utad, og formidles som «sannheter» i forhold til den delen av planfasen vi er inne i nå. De må derfor brukes med stor varsomhet, da de kan bli endret når planarbeidet er kommet lengre.”

18. mai 2021 på dialogmøte ble de samme tallene presentert som fakta i nye veiers informasjon til beboere på Dalane.

Innsigelse 7

Faktum er at boligfeltet skal omkranses av en helt ny avkjøring for E39/E18 nord for Kristiansand sentrum, med direkte tilknytning til danskebåten, hvor *“alle forutsetninger ikke er forankret og kvalitetssikret”*, Dette bør anses som uansvarlig.

Anmodning om rettelser av alvorlige faktafeil i silingsnotat E39 Ytre ringveg.

Ved gjennomgang av [silingsdokument](#) E39 Ytre ringveg, er det funnet flere faktafeil og mangler som vi ønsker rettet da dette er grunnleggende informasjon til befolkning og folkevalgte, dette er endringer som bryter med Statens Vegvesen [plan 1406 - Planbeskrivelse Region sør E18/ E39 Ytre ringveg Vige–Volleberg Kristiansand og Songdal 08.05.2015](#)

[Silingsdokument](#) Side 39:

5.3.4 Ikke-prissatte fagterna

Landskapsbilde

Dalane er ikke, som navnet skulle tilsi, flere, men derimot ett markert daldrag i nord-sørretning. Dalbunnen er både fra naturens side, men også godt hjulpet av utbygging, helt flat. Denne ligger på ca. 25 m.o.h, mens sammenhengende, bratte og skogkledde dalsider på begge sider strekker seg opp til åsrygger 50-100 meter over dalbunnen. Dalen er bygget ut med næringstomter der store bygg og åpne asfalterte flater preger bildet.

Vi kan ikke se at boligområdet på Dalane er tatt med i beskrivelsen. **“Dalen er bygget ut med næringstomter der store bygg og åpne asfaltplater preger bildet”** Dette er direkte misvisende, og omhandler kun trasé SN7. Trase SS8 har faktorer som lekeplass, skolevei, og boligområdet som er viktige forhold i **“ikke-prissatte fagtemaer”**, vi ber om at dette føres inn.



Vi er videre ikke enige i beskrivelsen “åsrygger 50-100 meter” over dalbunnen. Ser vi på kartet er det en bratt stigning til ca 125 meters høyde på begge sider. Vi savner også en beskrivelse av dalens bredde i Trase SS8.

[Silingsdokument](#) Side 42:

Kulturarv

Innenfor planområdet/dalføret er det ikke påvist automatisk fredede kulturminner, men det er påvist verdier knyttet til gårdsmiljø, jernbane og verneverdige objekter som damanlegg og hoppbakke. Jernbanemiljøet i sør, Krossen, er oppført på Jernbaneverkets (Bane NOR) verneliste fra 2015, et ensartet boligområde nord for dette kan ha noe kulturhistorisk verdi, som arbeiderboliger til jernbanen, kanskje også jernverket fra 1949. Status for Bane NORs verneplan er litt uklar, men verdiene er trolig noe høyere sør i dalføret.

Vi informerer om følgende vurdering gjort av Byantikvaren ved Kristiansand Kommune:
[Dalane boligområde og dets kulturhistoriske verdi. FVN 6 mai 2021](#) Vi ber om at “kan ha” til “har kulturhistorisk verdi” etter Byantikvarens vurdering.

[Silingsdokument](#) Side 43:

Vi kan ikke se at det etablerte boligområde på Dalane blir nevnt: **“Det ligger etablerte boligområder på Strai, nord for planområdet og på Krossen, sør for planområdet”**
dette er direkte misvisende:

.....
: Friluftsliv, by- og bygdeliv
: Innenfor planområdet/dalføret går det gang-/sykkelvei langs rv. 9 som knytter områdene nord
: for Kristiansand sammen med Kristiansand by. Denne er mye i bruk av arbeids- og
: fritidsreisende. Selve dalbunnen er preget av samferdselsanlegg
: og varierende næringsbebyggelse av ulik dato. Sørlandsbanen krysser området og er
: innfartsåren for reisende med tog mellom Oslo og Kristiansand. Det ligger etablerte
: boligområder på Strai, nord for planområdet og på Krossen, sør for planområdet.
:

Vi ber om at det godt etablerte boligområdet på Dalane innlemmes i dokumentet.

Vi ber om at dette blir rettet slik at beslutninger tas på korrekt faktagrunnlag. Vi mener at disse faktafeil fører til en uriktig konklusjon i den samlede vurderingen, og ber derfor om en ny gjennomgang av “Ikke-prissatte tema”. Nye Veier står her i fare for å alvorlig feil informere befolkningen og de folkevalgte i Kristiansand som skal ta stilling til skadeomfanget ved etablering av E39 Ytre ringvei.

Vi ønsker videre at det føres inn dalens bredde og høyde, da Trasè DS har som intensjon å legge 2 av 4 tunnelåpninger med 580 meters mellomrom tilknyttet en 11 460 meter lang motorveitunnel i en trangt dalsøkk med stillestående luft i et boligområde.

Vi viser til [V712](#) Side 98:

Beregning av lokal luftforurensning og eksponering.

“Beregningene skal brukes som grunnlag for en helhetlig vurdering av forurensningssituasjonen i ulike alternativer, og være en del av beslutningsgrunnlaget for valg av alternativ. Denne vurderingen bør gjøres uavhengig av hvordan prissettingen gjennomføres”

I plan [1406 - Planbeskrivelse Region sør E18/ E39 Ytre ringveg Vige–Volleberg Kristiansand og Songdal 08.05.2015 Side 207](#) står det følgende:

For boligområdet på Dalane er svart korridor dårligst, lilla korridor nest dårligst og rød, blå, grønn 1 og grønn 2 minst dårlig. De negative konsekvensene for bomiljøet på Dalane er svært store. Det er tidligere nevnt at boligområdet får ulemper, men her oppsummeres og utfylles situasjonen:

Boligområdet er allerede belastet av jernbanen i øst som i tillegg til normal togtrafikk med person- og godstog også har sidespor for oppstilling av godstog. I nord og vest går rv. 9 og i nord ligger et næringsområde. Boligfeltet ligger i et trangt daldrag og har i utgangspunktet dårlige solforhold.

Svart korridor innebærer at det kommer en firefelts motorvegbru 150 meter nord for de nærmeste bolighusene og mindre enn 100 meter fra området lekeplass. I tillegg kommer det en mindre, men lavere bru rett nord for denne. Dette kommer til å skape en voldsom visuell barriere og være en kilde til støy og forurensning.

Vest for feltet vil det bli en av- og påkjøringsrampe som blir liggende inntil 100 meter fra bolighusene og klore seg fast i dalsiden i vest. I tillegg til trafikkbelastningen vil landskapet endres fra en skogkledd dalside til en vegkonstruksjon med høye murer og skjæringer.

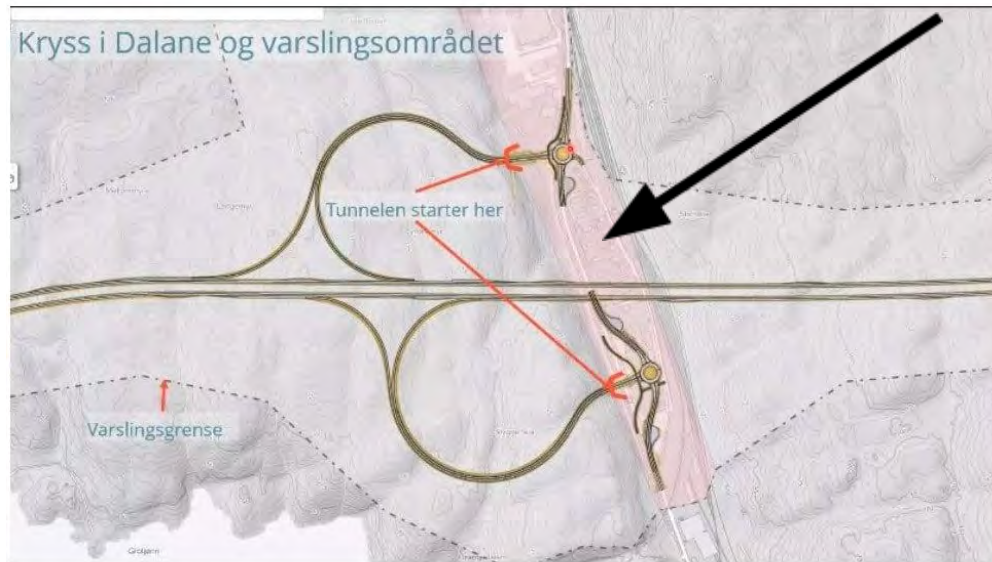
Boligfeltet blir altså rammet inn av infrastrukturanlegg på alle kanter.

For lilla og svart korridor vil de negative konsekvensene for bomiljøet på Dalane så store at det må vurderes om området fortsatt blir egnet som boligområde.

Selv om denne vurderingen omhandler kryss i dag og ikke kryss i fjell mener vi at konklusjonen står seg: "Boligfeltet blir altså rammet inn av infrastrukturanlegg på alle kanter".

Konklusjon

Boligfelt



Nye Veier viser at følgende konsekvenser ikke er tatt med i vurderingene rundt valg av trasé SS8:

- Barn og unges interesser
- Fjerning av grønn allé langs skolevei
- Støy som vil bli påført beboerne i byggeprosess
- Økt trafikkbelastning i Dalaneveien (trafikk til og fra pukkverk)
- Støy og svevestøv som konsekvens av å ligge mellom to rundkjøringer tilknyttet ytre ringvei
- Støy og svevestøv som konsekvens av å ligge mellom 2 av 4 tunnelåpninger, på en over 11 kilometer lang tunnel, i en 125 meter bred dal.

Planen til Nye Veiers inneholder alvorlige faktafeil, og bryter med konklusjonen til Statens Vegvesen.

“Boligfeltet blir altså rammet inn av infrastrukturanlegg på alle kanter” - Statens Vegvesen
Dette vil bidra til å redusere beboernes velvære og trivsel, og ikke fremme oppvekstvilkårene for barn som vokser opp på Dalane i uoverskuelig fremtid.

Med Vennlig Hilsen

**Tor Magnussen
Dalane Velforening**

**Håkon Reinertsen
Dalane Velforening**

Uttalelse til oppstart av reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse til arbeidet med reguleringsplanen. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med og danner grunnlag for planforslaget som senere skal behandles av kommunen.

Uttalelsen gjelder

Navn på reguleringsplan:

Planident:

Kommune:

Forslagsstiller er

Navn:

Organisasjonsnummer:

Kontaktperson:

Plankonsulent er

Navn:

Organisasjonsnummer:

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid er mottatt av

Navn:

Telefonnummer:

E-post:

Du kan skrive din uttalelse til reguleringsplanarbeidet i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Signert av

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

30.05.2021 12:00:18 AR431834958

Filvedlegg:

Innsigelse_ny_ringvei_Dalane_borettslagpdf.pdf

Forretningsadresse:
v/Sørlandet Boligbyggelag
Rådhusgata 14
4611 KRISTIANSAND

Uttalelser og innsigelse fra Dalane Borettslag på varslet planarbeid for E39 Ytre ringvei (1580) og foreslått trasevalg.

I tilsendt planinitiativ 3.2 «Dagens arealbruk» står det at planlagt trase krysser Dalane i område preget av mye næringbebyggelse og noe boligbebyggelse. Dette mener vi er misvisende da enkelte deler har en høy konsentrasjon av boliger innenfor et lite geografisk område, og andre deler hovedsaklig består av nærings bebyggelse med svært begrenset boligbebyggelse.

Dalane boligområde fraregnet gartneriet består av litt i overkant av 20 boligbygg som hovedsaklig består av 4-manns boliger, på et område dersom fratrukket gartneri og grøntareal i nord belegger et areal på ca 2,3 dekar.

Et trasevalg jamfør SS8/DS som vil plassere tunneløp rett under Dalane boligområde, hvorpå rundkjøring for av- og påkjørsel plasseres i hver ende av boligfeltet innenfor dagens grøntområder og vil føre til en kraftig reduksjon på boligområdets direkte tilgang til grøntarealer og samlet areal forøvrig, har en helt annen påvirkning hva planinitiativ tilsier.

Dette blir heller ikke spesifisert ytterligere i «Silingsnotatene» (side 43) som kun omtaler DS som «nær boligbebyggelsen på Dalane», og at påvirkning for området vil gi «mindre inngrep».

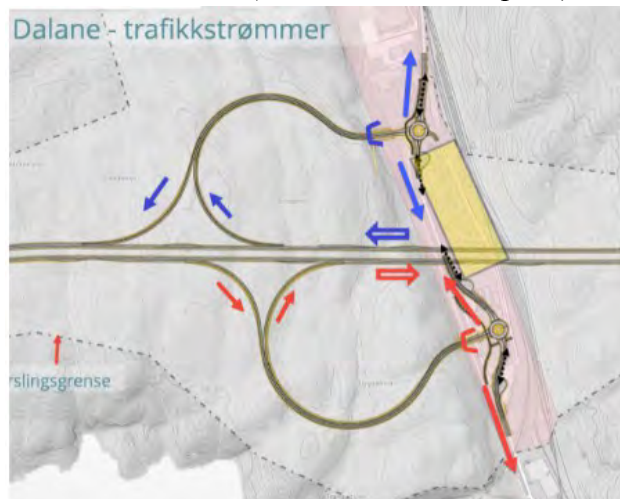
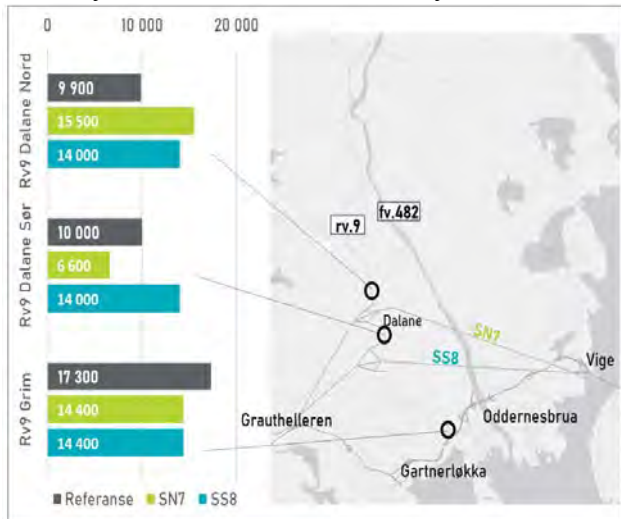
Tabell 5.5 i «Silingsnotatene» viser videre at trase SS8/DS vil gi en økning i trafikk på ca 40% i forhold til dagens tall, riktignok frem i tid, og tatt i betraktning plassering i forhold til boligbebyggelse, vil dette med stor sannsynlighet ha en direkte negativ påvirkning på støy- og luft forurensning for beboere i boligområdet også på et kortsiktig tidsperspektiv.

Basert siste tegninger som ble presentert på nabomøtet 18. Mai viser at nordre rundkjøring er trukket umiddelbar nærhet ti boligfeltet og grenser direkte mot grøntareal/lekeplass i nord hvor f.eks 3D skisse på side 43 i «Silingsnotatene» har plassert denne ca 100m lengre nord, videre sørlige rundkjøring er flyttet i retning mot boligbebyggelsen sammenlignet med hva som er presentert i Silingsnotatene. Dette vil i praksis at boligbebyggelsen blir avsperrert på alle sider med rundkjøringer i nord og sør, Rv9 i vest og jernbane i øst.

Støymålinger langs Rv 9 fra Statens Vegvesen basert på data fra 2016 viser at Dalane boligområde med sin nærhet til Rv9 allerede ligger i et støyutsatt område, dette i kombinasjon med støy fra jernbane fra motsatt side, sannsynliggjør at nivået i dag trolig allerede ligger rundt øvre grense for lovlige grenseverdier dersom ikke høyere. Økning av trafikk jamfør trasevalg SS8/DS samt plassering av rundkjøring tett mot boligbebyggelse vil da med stor sannsynlig allerede på kort sikt føre til at lovlige grenseverdier overstiges. Det foreligger ingen data/beregninger som viser hva den forventede økning av trafikkbelastning vil bli over kort tid for strekket av Rv9 som en direkte konsekvens av plasseringene av rundkjøringene ved SS8/DS, grunnet et endret trafikkmønster.

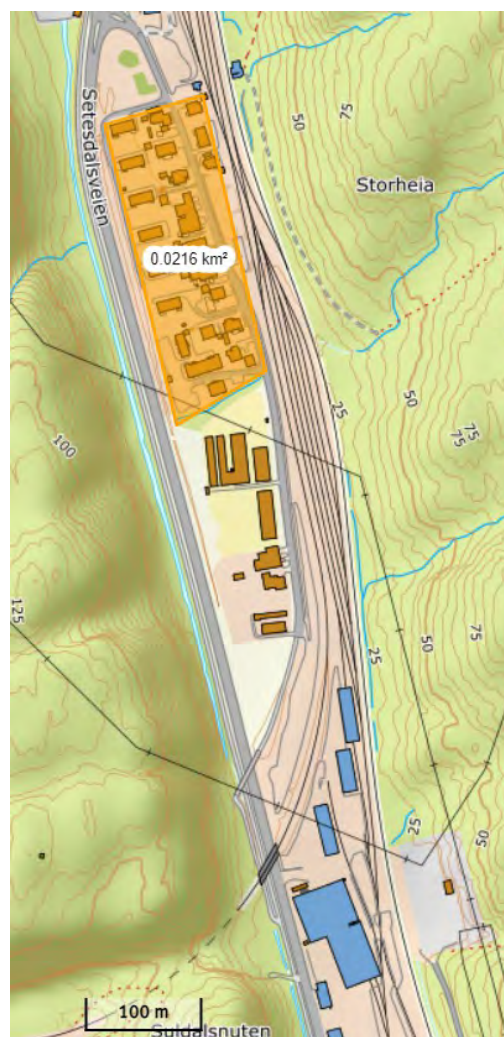
Innsigelse 1: Trasevalg ved Dalane SS8/DS og plassering av rundkjøringer jamfør presentasjon på nabomøte 18. Mai gjenspeiler ikke beskrivelse i Planinitiativ eller Stillingsnotat om hvilke områder som blir direkte berørt med tanke på «Ikke-prissatte fag tema» under «Friluftsliv, by- og bygdeliv» og setter konfliktpotensiale til «Noe konfliktpotensial», hvor dette burde vært satt til «Stort konfliktpotensial» ettersom dette er lagt så tett opp mot en høy konsentrasjon av boligbebyggelse.

Vedlagt figur 5.5 fra «Silingsnotater» om trafikkbelastning og figur fra nabomøte med påtegnede fulle trafikkstrømmer, inkludert trafikk Rv 9 mot Kristiansand Sentrum (markert med sorte piler)



Figur 5-5: Trafikk på utvalgte punkter langs rv. 9. ÅDT 2050.

Støykart fra Statens Vegvesen for Rv9 ved Dalane beregningsdata 30.09.2016 (t.h)
 (url: <https://vegvesen.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=805f97e2d6694f45beca4b7a7c59acec>)
 kartutsnitt for Dalane Boligområde som viser areal (t.v)



Kristiansand kommune Plan 1406 sier følgende om prissatte konsekvenser
«De prissatte konsekvensene beregnes på grunnlag av kvantifiserte endringer som er verdsatt i kroner. Beregningen av de prissatte konsekvensene bygger på utredninger om samfunnets betalingsvillighet. Prissetting i samfunnsøkonomiske analyser følger Finansdepartementets veileder i samfunnsøkonomiske analyser /24/. I følge denne skal en ressurs verdsettes til verdien ved beste alternative anvendelse; dette kalles alternativverdiprinsippet. Når det gjelder goder det ikke eksisterer markeder for, som fritid og fravær av støy, luftforurensning og støv, finnes det ulike teknikker for å fastsette folks betalingsvillighet.»

Fra Finansdepartementets veileder i samfunnsøkonomiske analyser

(https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/fin/vedlegg/okstyring/rundskriv/faste/r_109_2014.pdf)

«6.1.3 Avledede kalkulasjonspriser Det er ikke mulig å direkte observere markedspriser for alle virkninger av et tiltak. Dette gjelder for eksempel miljøverdier, helseverdier og tidsverdier. For at nytte eller kostnad av slike virkninger ikke skal utelates, kan disse inkluderes gjennom estimerte betalingsvilligheter, eller gjennom rangering av tiltak ved bruk av ulike helsemål. Verdien av enkelte goder som ikke kan observeres i markedet som verdien av tid, verdien av et statistisk liv og verdsetting av miljøgoder er nærmere spesifisert under.»

«6.1.6 Verdien av miljøgoder Kalkulasjonspriser som er avledet av VSL og som bygger på verdsetting av helse- og dødelighetsendringer, kombinert med kunnskap om dose-responsammenhenger mellom utslipp, konsentrasjonsnivåer og helsevirkninger, skal realprisjusteres i takt med veksten i BNP per innbygger i siste tilgjengelige Perspektivmelding fra Finansdepartementet. Disse kalkulasjonsprisene bør også justeres for anslag på utviklingen i helsevirkningen av miljøskaden over tid. Faktorer som påvirker berørte miljøgoders framtidige knapphet og betydning bør presenteres og drøftes i samfunnsøkonomiske analyser, uavhengig av om kalkulasjonspriser er tilgjengelige og brukes.»

«10.1 Fordelingsvirkninger

Nytte-kostnadsanalyser skal være basert på beregning av uveid betalingsvillighet. Det skal ikke foretas fordelingsvektning i selve analysen.

Der det er relevant, skal det gis tilleggsinformasjon om fordelingsvirkninger av tiltaket.

Fordelingsvirkninger for særlig berørte grupper og områder, herunder eventuelle interessekonflikter, skal kartlegges og omtales på en måte som gir beslutningstakeren grunnlag for å ta hensyn til dette i vurderingen av ulike alternativ. Det skal redegjøres for hvordan ulike mål om fordeling og interessekonflikter kan påvirke hvorvidt det er ønskelig å gjennomføre tiltaket.»

Innsigelse 2: Luftforurensning er eneste av miljøgoder som er inkludert i kalkulasjon av prissatte konsekvenser, og støy og støv er ikke inkludert uten at dette spesifiseres hvorfor disse er ekskludert. Vi mener at dersom disse også blir inkludert i kalkulasjon vil trase i Dalene jamfør SS8/DS komme mye dårligere ut sett opp mot SN7/DN, ettersom dette er et område som allerede er belastet av støy og støv fra nåværende trafikk fra Rv9.

Jamfør Lov om planlegging og byggesaksbehandling § 4-2 skal det "For regionale planer og kommuneplaner med retningslinjer eller rammer for framtidig utbygging og for reguleringsplaner som kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn, skal planbeskrivelsen gi en særskilt vurdering og beskrivelse – konsekvensutredning – av planens virkninger for miljø og samfunn.

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

Referat fra oppstartsmøte Kristiansand kommune sier at "Planen utløser krav om konsekvensutredning for de områder/temaer som ikke er utredet tidligere jf. Plan- og bygningsloven."

Konklusjon fra Nye veiers «Forslag til planprogram» 1.5 er at "Vurdering av om det er krav til konsekvensutredning etter § 6 b) beror på om konsekvensutredningen i kommunedelplanen er dekkende for reguleringsplanen. Noe som tilsier at det ikke vil bli gjennomført ytterligere konsekvensutredning for kryssing av Ytre Ringvei ved riksvei 9 slik vi forstår det.

Kristiansand kommune Plan 1406 med konsekvensutredning det henvises til understreker i 3.4 siste avsnitt at : "For lokal støy og luftforurensning er analyseområdet begrenset til å gjelde endringer i støy- og luftforholdene der Ytre ringveg fysisk berører områder. Det vil si at det ikke er utført lokale støy og luftberegninger for hele vegnettet som får en endring i trafikkmengdene som følge av Ytre ringveg. Det er imidlertid foretatt en verbal vurdering av om områder som får en vesentlige endringer i trafikkmengdene som følge av Ytre ringveg vil merke endringer i støy- eller luftforholdene."

Ettersom foreslått trasevalg i Dalane jamfør SS8/DS plasserer rundkjøring med tilhørende av og påkjøring i tett nærhet til Dalane boligområde vil dette gi en økt trafikkbelastning på Rv9 mellom rundkjøringene vis-a-vis boligområdet, dette har aldri blitt konsekvensutredet.

Innsigelse 3: Det må med bakgrunn i ovennevnte gjennomføres ny konsekvensutredning før videre behandling reguleringsplanarbeid da vi mener dette bryter med «Lov om planlegging og byggesaksbehandling §4.2 andre avsnitt.

Vi ber også at ved ny konsekvensutredning foretas faktiske støy og luftkvalitet målinger i Dalane Boligområde for dagens trafikk på Rv9 slik at man får et riktig grunnlag å kunne beregne konsekvens av en økt trafikkbelastning som følge av plassering av kryss mellom Ytre Ringvei og Rv9, da rene teoretiske modeller ikke vil gjengi den faktiske økte belastningen ved trase SS8/DS. Dersom det menes at tilstrekkelig konsekvensutredning har blitt gjennomført, at sak fremlegges for Fylkesmannen for vurdering jamfør «Veileder til retningslinje T-1442» 6-3 «Bruk av innsigelse» ettersom vi mener at dette faller under «at støyvurderinger i plansak mangler eller er svært mangelfulle.»

(<https://www.miljodirektoratet.no/globalassets/publikasjoner/m128/m128.pdf>)

Innsigelse på selve prosessen:

Informasjon som har blitt delt rundt SS8/DS har vært mangelfulle i mange tilfeller (f.eks dagens faktiske støynivå på Rv 9, eller en kortsiktig beregnet trafikkbelastning på Rv 9 på grunn endret kjøremønster) eller avvikende informasjon (f.eks plassering av nordre rundkjøring som viser ulik plassering i «Silingsnotatene» i forhold til hva som ble presentert i nabomøtet 18. Mai). Støy og støv er ikke tatt med i de prissatte konsekvensene uten forklaring på hvorfor disse har blitt ekskludert.

Totalt sett vil vi påstå dette har vært en svært uoversiktlig prosess, hvor det kan virke som at man allerede har kommet frem til konklusjon basert på kun økonomiske premisser, og hvorpå alle andre elementer i etterkant har blitt tilpasset for å gjøre det mer «fordøyelig».

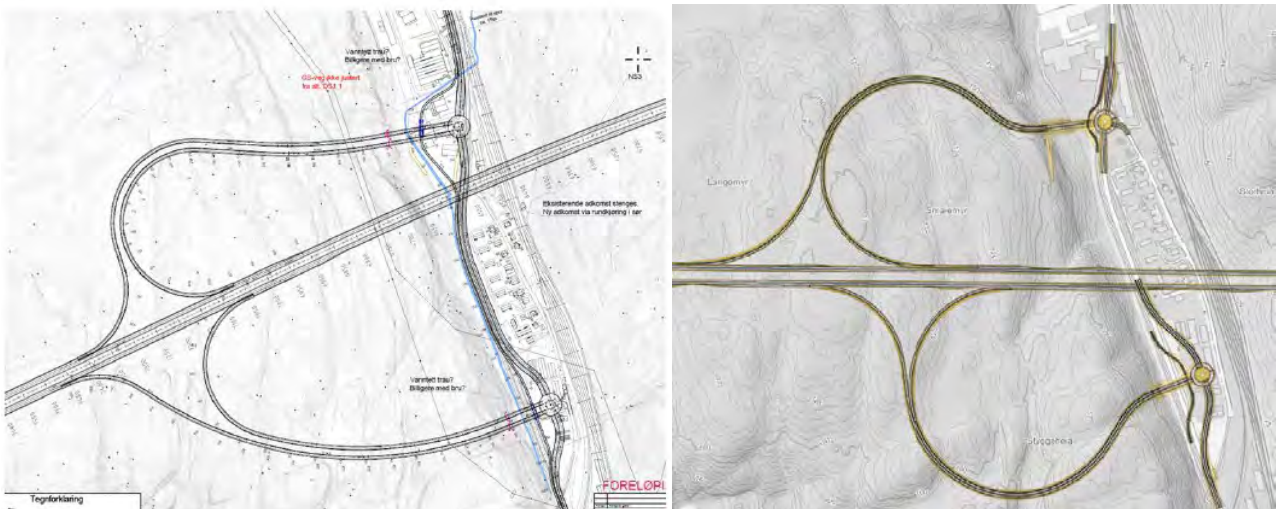
Ved å tilbakeholde eller fremstille informasjon på en vanskelig og uoversiktlig måte, så lager man en høy terskel for at de berørte faktisk se hva som blir konsekvensene og kan komme med innspill som blir tatt til følge.

Plan- og bygningsloven - § 1-1, 4 avsnitt sier "Planlegging og vedtak skal sikre åpenhet, forutsigbarhet og medvirkning for alle berørte interesser og myndigheter.

Det skal legges vekt på langsiktige løsninger, og konsekvenser for miljø og samfunn skal beskrives. Vi mener at planlegging og informasjon som er delt så langt ikke har sikret åpenhet.

Bilde av forslag rundkjøring jamfør Silingsnotat (figur 3.3) t.h og bilde i presentasjon nabomøte 18. Mai (s43) t.v som plasserer nordre rundkjøring ca 100m lengre sør.

Dalane Sør (DS)



Fra Kristiansand kommune Plan 1406 (t.v) og utredninger på prissatte konsekvens i Silingsdokument (t.h)

3.4 Prissatte konsekvenser

De prissatte konsekvensene beregnes på grunnlag av kvantifiserte endringer som er verdsett i kroner. Beregningen av de prissatte konsekvensene bygger på utredninger om samfunnets betalingsvillighet. Prissetting i samfunnsøkonomiske analyser følger Finansdepartementets veileder i samfunnsøkonomiske analyser /24/. I følge denne skal en ressurs verdsettes til verdien ved beste alternative anvendelse; dette kalles alternativverdiprinsippet. Når det gjelder goder det ikke eksisterer markeder for, som fritid og fravær av støy, luftforurensning og støv, finnes det ulike teknikker for å fastsette folks betalingsvillighet.

Tabell 5-3: Sammenstilling av prissatte konsekvenser i kroner.

Komponent	
Trafikantnytte	
Sum Trafikantnytte	
Kostnader	
Inntekter	
Overføringer	
Sum Operatører	
Investeringer	
Drift og vedlikehold	
Skatte- og avgiftskostnader	
Sum Det offentlige	
Ulykker	
Luftforurensning	
Restverdi	
Skattekostnad	
Sum Samfunnet for øvrig	
Netto nytte (NN)	
NN per budsjettkrone (NNB)	

NOTE: På grunn av avrunding kan man

Innspill dersom trase SS8/DS med kryss ved Dalane Boligområde blir vedtatt til tross for innsigelser

Dersom det skulle konkluderes med at kryss ved Dalane Boligområde jamfør SS8/DS er det beste alternativet tross innsigelser, ber vi om at støy og støv tiltak som blir gjennomført i forbindelse med bygging av ny ringvei med tilhørende kryss og rundkjøringer også tar for seg utbedring av nåværende voll mot Rv9 for å redusere støy og støv, ettersom plassering av kryss i hver ende vil gi en økt trafikkbelastning på strekket av Rv 9 mellom rundkjøringene for av- og påkjørsel grunnet endret trafikkmønster også på kort sikt.

På vegne av Dalane Borettslag

Styreleder Mette Bonde

Uttalelse til oppstart av reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse til arbeidet med reguleringsplanen. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med og danner grunnlag for planforslaget som senere skal behandles av kommunen.

Uttalelsen gjelder

Navn på reguleringsplan:

Planident:

Kommune:

Forslagsstiller er

Navn:

Organisasjonsnummer:

Kontaktperson:

Plankonsulent er

Navn:

Organisasjonsnummer:

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid er mottatt av

Navn:

Telefonnummer:

E-post:

Du kan skrive din uttalelse til reguleringsplanarbeidet i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Signert av

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

Filvedlegg:

Uttalelse til oppstart detaljregulering ringvei.pdf

Nye Veier

Kristiansand

Kristiansand 28.05.2021

Uttalelse til oppstart av detaljregulering Ringvei Kristiansand.

Vi på Fidjemoen er glad for at ringveien nå er trukket inn i en dyp skjæring i heia, og ikke som i de første forslagene, over vannet og tvers gjennom boligområdet vårt.

På møtene vi var i forrige runde, ble vi forsikret om at vi ikke ville se og nesten ikke høre noe til Ringveien.

I luftlinje er det likevel ikke mange meter fra tunellinngangen slik den er planlagt hittil, til de nærmeste husene nede ved Bydalstjønna. Det føles ikke trygt at det skal sprenges og bygges ut vei og tunell i denne målestokken, så nær husene våre, og at det bare skal være en smal skjæring igjen mellom veien og boligområdet vårt. Vi skulle derfor gjerne sett at tunellinngangen ble trukket både lengre inn i heia og nærmere krysset.

Vi er tolv-tretten familier i tillegg til en del av de fremtidige boligene som er planlagt i blokkbebyggelse ned mot vannet på motsatt side av veien, som fort kan få bokvaliteten betydelig forringet av Ringveien.

Vi frykter også at naturen med de bratte bergsidene rundt vannet skal skjemmes av en synlig skjæring i bakkant av veien.

Vi håper at dere kan ta hensyn til dette i den videre planleggingen.

Med vennlig hilsen

For Fidjemoen Velforening



Marianne Bustamante

Høringsuttalelse Ytre Ringvei E39 – varsel om oppstart av regulering

Det er svært uheldig og inngir manglende tillitt når bygging av Ytre Ringvei og utfylling av masser også gjøres til en havneflyttingssak når dere setter som premiss for bygging av Ytre Ringvei at massene må dumpes i fjorden for at veien skal bli bygd. Det må foretas økonomiske beregninger på hva det koster å frakte massene andre steder – til havna i sentrum f.eks hvor det skal fylles ut (forstå det den som kan – men nå kan det faktisk fylles ut der – det kunne det ikke tidligere av så mange årsaker når det var forslag om å legge havna der).

Det at det dessverre også er samme konsultentselskap involvert begge stedene er svært uheldig og samsvarer IKKE med at politikerne har bedt om en uavhengig, ekstern og grundig utredning av konsekvensene for marint liv i fjorden med store utfyllinger i terskelfjorden. Det inngir slett ikke tillitt for oss som er svært bekymret for fjorden og ønsker å ha den så uberørt som mulig. Det må derfor også utredes ikke bare hvordan resultatet vil bli når alt er ferdig, men også underveis i byggeperioden som er over lang tid og som vil forstyrre livet i fjorden på så mange måter.

Her slås to store saker sammen til en, og det er svært uheldig og gir grobunn for store frustrasjoner og manglende tillitt til prosessene. Det gir stor uro at kommunen ikke viser vilje til å utrede betydelig, men bare godt nok.....

De planene som nå foreligger og som det sto om i avisen er helt annerledes enn det vi er blitt forespeilet før. Det fremstår med så store endringer at det bør vedtaksfestes på nytt med nødvendige utredninger.

Det har vist seg at støy bærer svært godt over Topdalsfjorden til Sømlandet da Sømlandet blir som et amfi med store plager med støy. Å flytte Ytre Ringvei mot Kongsgård/Vige vil gi store deler av Søm mer støy. Vi har ikke sett kart over målinger og vi mener at man må registrere sumstøy – altså alle støykilder og ta hensyn til det når man nå skal bygge ny vei. På nasjonalt nivå snakkes det om behov for reduksjon av støy, og i kommunens tidligere areal/kommuneplan har det vært fokus på rent vann og stille områder for kvalitet i boområder og en by for alle!

Støy i anleggsperioden som vil pågå over flere år MÅ også hensyntas og det må legges begrensninger på arbeid som gir støy, spesielt natt og helg. Tømming av masse gir mye impulsstøy – det vet vi som har vært nabo til pukkverket i mange år. Dette må hensyntas hvis det skal fylles ut.

Vei og anleggsarbeid gir mye støv og forurensing. Ny vei vil gi mer trafikk og anleggsarbeid – og forurensing som må utredes og settes i sammenheng med

havna og de andre forurensningskildene som er i området da Lund og Søm er store boområder og i kommunen snakker man om å få ned svevestøvet, og derfor også skal gi piggdekkavgift fordi det er behov for reduksjon i svevestøv. Er det vurdert å legge Ytre Ringvei ennå lenger inn i «landet» med avkjøring rundt dyreparken og over Tveit? Fremfor å beholde Varoddbroene som flaskehalsen da Linjord på et folkemøte estimerte trafikken til å ville strupes over Varoddbroa da det allerede var for mye trafikk selv med den utbygningen det har vært med ny Varoddbro. Likevel skal det inn masse lastebiler til havna, ikke bare i byggeperioden – men i den industrihavna de sier at det ikke er..... Dette må ses i sammenheng og forankres i helhetlige planer.

Med hilsen

Elgstien Velforening

Styret v/leder Svein Inge Lundemoen

Uttalelse til planprogram for Ytre Ringvei

Framtiden i våre hender Kristiansand mener primært at Ytre Ringvei ikke skal bygges. Hovedbegrunnelsen vår er at bygging av denne motorveien vil føre til markert økte klimagassutslipp. Selve byggeprosjektet og økt biltrafikk i Kristiansand totalt sett vil være de største driverne for økte utslipp. I tillegg kommer nedbygging av landskap og natur. Prosjektet er dessuten ikke samfunnsøkonomisk lønnsomt.

I planprogrammet mener FIVH Kristiansand at det må stilles følgende krav hva som skal utredes i planprogrammet for en evt. motorvei – Ytre Ringvei.

Krav om å utarbeide klimaregnskap

- I planprogrammet må det utredes hvor store utslippene selve veiarbeidene vil utgjøre.
- Det må utarbeides et arealregnskap som viser hvor mye skog, myr og andre naturtyper som forsvinner. Og det må gjøres beregninger av de klimagass-effektene dette vil gi. Tilsvarende for evt tap av areal til deponering av masse.
- Det er en kjensgjerning at utbygging av veikapasitet medfører økt trafikk. Det samme gjelder kortere reisetid. I planprogrammet må det derfor gjøres beregninger av trafikkveksten Ytre Ringvei vil medføre (personbiler, nyttetransport). Høyere hastighet vil også medføre økt drivstoff-forbruk. Det må beregnes klimagassutslipp på bakgrunn av disse faktorene.

Utredning av konsekvenser for Otra og vann i Bymarka

Faren for lekkasje fra Otra og vann i Bymarka må utredes. I en slik utredning må det også inngå kartlegging og beregning av hvordan veiprojektet kan påvirke grunnvannsspeilet generelt.

Bruk av utsprengte masser

Gjennomføring av en evt. Ytre Ringvei vil medføre utsprenging av enorme steinmengder. I planprogrammet må det gjøres rede for hvilke formål steinmassene skal brukes til. Og det må utredes hvilke negative konsekvenser deponeringen kan ha for miljøet, slik som lekkasjer av kjemiske stoffer i steinmassene til vassdrag, og negative effekter for landskap, natur og friluftaktiviteter.

Hilsen Framtiden i våre hender lokallag Kristiansand

Deres ref:
Vår ref.: Linda Leirpoll

31.05.21, Kristiansand

Høyringsvar til Detaljregulering E39 Ytre ringvei

Høyringsvar til Kristiansand kommune er gjeve av Studentorganisasjonen i Agder (STA). I den forbindelse ynskjer STA å takke for mogelegheita til å svare på høyringa.

STA vil komme med innspel til følgande:

STA synast dette er eit spennande og viktig prosjekt, spesielt med tanke på at ein kan avlaste trafikken gjennom sentrum. For studentane er det viktig med miljøaspektet, og vi håpar at ein vel grønne løysningar gjennom prosessane. Under *punkt 4.3 massehåndtering* til dømes, er det viktig med god sikring av massen, og at mest mogeleg blir utnytta til andre formål. Mange studentar er også opptekne av å kunne bruke sykkelen, og vi håpar at ein finne løysningar som gjer at sykkelekspressveien blir minst mogeleg berørt.

Under *punkt 11.2.1, barn og unge*, bør ein også inkludere Studentrådet i kommunen. Studentrådet er nyetablert i år, og er også ei viktig stemme å få inn på høyringslistene.

Elles er det alltid behov for praksisplassar, bachelorprosjekt, feltarbeid osv. hos studentane ved UiA. Vi har mange dyktig og lærevillige studentar hos oss, så om det er noko arbeid som samfunnsplanleggjarar, ingeniørar m.fl. kan bidra med, så er ressursane her!

Med vennleg helsing

*Olea Norset
Leder
Studentorganisasjonen i Agder (STA)*

Uttalelse til oppstart av reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse til arbeidet med reguleringsplanen. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med og danner grunnlag for planforslaget som senere skal behandles av kommunen.

Uttalelsen gjelder

Navn på reguleringsplan:

Planident:

Kommune:

Forslagsstiller er

Navn:

Organisasjonsnummer:

Kontaktperson:

Plankonsulent er

Navn:

Organisasjonsnummer:

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid er mottatt av

Navn:

Telefonnummer:

E-post:

Du kan skrive din uttalelse til reguleringsplanarbeidet i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Vedlagte høringsuttalelse i PDF-format er en felles innsendelse på vegne av Randesund bydelsråd og aksjonsgruppen Nei til Container- og Industrihavn i Kongsgård/Vige. Denne aksjonsgruppen er satt sammen av velforeninger og beboere på nord-, øst, og sydsiden av Topdalsfjorden.

Signert av

ANNE-KRISTIN ØYULVSTAD KRZYZOWSKI på vegne av
RANDESUND BYDELSRÅD

31.05.2021

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

31.05.2021 23:11:46 AR432249103

31.05.2021 23:11:46 AR432249103

Filvedlegg:

Høringsinnspill Ytre Ringvei 310521.pdf

Innspill med kommentarer til varsel om oppstart av reguleringsarbeid –

E39 Ytre Ringvei

Vi viser til varsel om oppstart av reguleringsarbeid for E39 Ytre Ringvei med hjemmel i plan og bygningsloven § 12-8 og 12-9. I den forbindelse ønsker vi å informere om at det utløser krav til konsekvensutredning etter forskrift om konsekvensutredninger § 6 b) og 8 a).

1. Tiltaket strider mot pbl, § 11-17

I varslingsbrevet om oppstart av planer, vises det til at planen bygger på vedtak fra kommunedelplan datert 2016 for samme område. Imidlertid er planomfang og utforming nå i stor grad endret og ikke i tråd med retningslinjer for endring i Kommunedelplan for Kongsgård/Vige Havneavsnitt Nord. Derfor mener vi at endring av vedtatte kommunedelplan må gjennomføres før tiltaksplan kan utformes.

2. Utfylling av masse i Topdalsfjorden

I lys av EU'S Vanndirektiv 2000/60/ EC og Vannforskriften, skal Topdalsfjorden oppnå forbedret kvalitet innen 2033. Den kommende konsekvensutredning inngir ikke tillit til måloppnåelse. Den foreslåtte massive tømningen av fyllmasse fra hele tunnelstrekket på 8,5 km skal rett i Topdalsfjorden, og tømningen vil foregå over flere år. Hvis disse prosjektene godkjennes, vil det oppleves slik at det kommer steinstøv i fjorden året rundt i en periode på kanskje mer enn 5 år. Det vil kunne slå ut flere generasjoner med planter og dyr. Og kan også påvirke tilstøtende vannforekomster mht liv og vannkjemi. Ifølge EUs Vanndirektiv er det ikke anledning til å trekke andre vannforekomster ned under "god" tilstand. Hvordan fjorden i denne anleggsperioden vil fungere er et meget usikkert eksperiment. Derfor mener vi det er av avgjørende betydning at frittstående kompetansemiljøer også må vurdere konsekvensene av tømning i anleggstiden, dvs. vurdere skadevirkningene av hele utfyllingstiden i de årene massen skal tømmes i denne sårbare fjorden. Vi mener at en utredning som kun tar for seg «før og ferdig tilstand» er for lite detaljert mht eventuelle skadevirkninger i anleggsfase.

Tiltaket, i anleggsperioden og ferdigstilt, må også utredes grundig iht Naturmangfoldloven. Topdalsfjorden indre er en ekstrem terskelfjord med utfordrende vannkjemi. Når det gjelder vannutskiftning i dypområdene er det snakk om mange måneder, opp mot 10-18 mnd i deler av fjordsystemet (NIVA 1986). NIVA foretok en kartlegging av Topdalsfjorden indre i 2003. Undersøkelsen var initiert av Fylkesmannen og inngikk i kartlegging av flere fjordsystem i fylket. Der uttrykkes det at «skal man snu den negative utviklingen i dypvannet, er det derfor mest aktuelt å iverksette tiltak som kan øke vannutskiftningen i Topdalsfjorden og Ålefjærfjorden- og dermed øke tilførselen av oksygen», sitat slutt. Det betyr at i tillegg til eventuelle endringer i vannutskiftning og salinitet (saltinnhold), vil en økning av forurensningskilder inkl endring av konsentrasjon kunne påvirke fjordsystemet ytterligere negativt. Fjorden var historisk fiskerik og har viktige gyte og oppvekstområder for bla en truet torskebestand, og er dessuten laks og sjøørretførende med sin forbindelse til Tovdalselva og sidevassdrag. Det må avklares med stor grad av sikkerhet at en innsnevring av utløpet ikke reduserer vannutskiftningen.

3. Tilstøtende vannforekomster

Sidevassdragene ved Gillsvann og spesielt Drangsvann, innehar Kristiansands viktigste gyte og oppvekstområder for sjøørret, foruten elvene. Drangsvanna har et rikt biologisk mangfold, men en svært utfordrende vannkjemi og området er særdeles utsatt for ytre påvirkninger. Hvorfor er ikke disse svært viktige ovennevnte sidevassdragene nevnt i utredningen? Fjordens fremtidige utfordringer forsterkes ytterligere ved at det skal bygges ny vei til Kjevik og i Rona-Benestad vil det pågå boligutbygging i mange år. Hvordan blir samlet belastning på dette området?

Hvorfor den planlagte utredningen kun ser på den ferdige utbygde havnen fremstår derfor problematisk. Det er flere rapporter hvor det vises til betydelige utfordringer med bunnforholdene i havneområdet og rapporter uttrykker behov for supplerende undersøkelser. Med det lange tidsperspektiv og det enorme utfyllingsvolum forbundet til utbyggingen, må konsekvensutredningen også si noe om faremomentene og konsekvenser av forurensning til det indre fjordsystem med dets sidevassdrag, (bl.a. Ålefjærfjorden) - og tilkjennegitt helhetlig bevissthet om andre utbyggingsaktiviteter. Vi savner en samlet plan fra kommunen og Statsforvalteren for Topdalsfjorden med sidevassdrag, som nettopp uttrykker nevnte forhold. Jfr EUs Vannforskrift som definerer miljømål for vann.

4. Støyforurensing

Ifølge Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442) skal det foreligge støysonekart, som skal være oppdatert og basert på vedtatt kommunedelplan. Støysonekart skal også ta med nye anlegg og virksomheter som er vedtatt, dette for å kartlegge sumstøy og hensynssoner. Miljødirektoratet holder på å endre på Retningslinje for støy i arealplanleggingen (T-1442) for å gjøre dagens retningslinjer tydeligere mht føringer for konsekvensutredninger og økt forutsigbarhet i plansaker. Støyforurensingen er belastende for beboere som berøres av tiltaket på begge sider av fjorden, og det etterlyses fra statlig hold klare mål og tiltak før reguleringsarbeid settes i gang. Det bør i bestemmelsene lene seg mot den beste løsningen for støyreduksjon.

Når vi nå har en vedtatt plan for Kongsgård/ Vige Havn med industri/lager og kontorbygning, og det i ettertid kommer en endring av kommunedelplan som overlapper eksisterende kommunedelplan, må ordlyden i forutsetninger ved utredelse hensynta dette. Dette for å få et overordnet bilde av arealplanleggingen, der summen av ulempene tiltakene er samordnet slik at korrekte vurderinger av tiltak er mer forutsigbart for berørte naboer. Det er nærliggende å tro at tiltaket til Nye Veier skaper mulighet for dispensasjon fra bestemmelsene i vedtak som gjelder for Kongsgård/Vige Havn. Vi krever at tiltakene skal vurderes med summen av reell belastning, og at det ikke skal lede til «smutthull» for en dispensasjon fra bestemmelsene som gjelder Kongsgård/Vige Havn. Dette skal automatisk føre til en endring av eksisterende kommunedelplan, av den enkle grunn av at summen av ulempene som følger tiltakene skal vektet riktig. Det må tas inn i bestemmelser i kommuneplan og reguleringsplan slik at tiltak for å redusere støy blir juridisk bindende.

Vi stiller spørsmål ved hvordan Nye Veier med sin manglende utredning ikke har tatt stilling til utfordringer med støy fra andre planlagte virksomheter slik retningslinjene viser til. Vi er bekymret for at rapporten levert av Rambøll vedrørende drift på tiltenkt havn i Kongsgård-Vige danner et for snevert oversiktsbilde for utvikling av støy da den kun omhandler årsmiddeldøgn. Rapporten viser total støy fordelt på døgnet. Vi er bekymret for at støykartet også er misvisende i forhold til hvor sterk støyen er forventet å bli, og ikke ha inkludert støy for vei, industri (drift) og havn (drift og impuls støy) samlet sett, slik det refereres til i veilederen fra miljødirektoratet.

5. Luftforurensing

Veileder om konsekvensutredning for planer etter plan- og bygningsloven - regjeringen.no (endring av) Ytre Ringvei og Kongsgård/Vige havn: Vi reagerer på det faktum at planprogrammet per nå ikke inneholder noen plan om å utrede luftforurensingen ytterligere. Nye planer for Kongsgård-Vige havn og Ytre Ringvei er blitt utredet hver for seg, uten at disse planene skal kunne påvirke hverandre. Det er opplagt at den samlede luftforurensingen av disse to prosjektene må utredes, inkludert konsekvenser fra svevestøv og nitrogendioksid. I Kommunedelplan for havneområde Nord Kongsgård/Vige er det nevnt en usikkerhet rundt disse vurderingene, som er gjort kun på et overordnet nivå og gjelder for luftkvaliteten generelt. Mertrafikken som genereres fra Ytre Ringvei må ses i sammenheng med havneutbyggingen av Kongsgård – Vige. Vi krever at det gjennomføres en spredningsmodell hvor det tas høyde for avstand til vei, lokalklimatiske forhold, oppdaterte trafikk tall og utslippsfaktorer, antall innbyggere i nærheten mm. I vurderingene som er gjort for Kommunedelplan for havneområde Nord Kongsgård/Vige er det kun tatt høyde for utslipp fra selve skipene og fra veitrafikken. For en mer eksakt vurdering av hvor mye trafikken vil bidra med sammenlignet med dagens situasjon, bør det gjennomføres stedsspesifikk spredningsmodellering. Det bør utarbeides en ny kommunedelplan som omhandler en sammenslåing av planene for Ytre Ringvei og Kongsgård/Vige havn. Hvordan blir utfordringsbildet hvis begge tiltakene slås sammen slik at man ser de reelle konsekvensene? Virkningene på liv og helse kan føre til omfattende helseskader, og svevestøveksposering kan forverre en rekke luftveissykdommer og gi økt risiko for hjerteinfarkt.

I kommunedelplanen for Kongsgård/Vige er det plassert tunnel i enden av Vige Havnevei. Den kommer da i tillegg til tunnelene som er inkludert i planprogrammet fra Nye Veier, og er beregnet for ca. 7.000 biler pr. døgn ifølge trafikkanalysen som følger vedtaket. Dette skal hensyntas i beregningen for konsekvensutredning. Dersom kommunedelplan for Kongsgård-Vige ikke lenger ville ha innbefattet containerhavn, ville det 3. tunnellopet også ha blitt overflødig og man kunne kanskje ha funnet en alternativ løsning for tunnellopene til Ytre Ringvei som kunne ha skånet flere boliger og mennesker i dette tettbebygde området.

6. Alternativ plan for håndtering av fyllmassen

Miljøkartleggingen av Topdalsfjorden igangsettes nå i disse dager. Utfallet av denne er høyst usikkert og det er ingen garanti for at fjordens gjenværende tåleevne vil være tilstrekkelig til å tåle konsekvensene av disse fyllmassene. Derfor er det nødvendig med alternative løsninger for plassering av tunnelmasse. Det bør derfor også vurderes å kunne plassere disse massene ved f.eks KMV. Det er et kjent faktum at vannmassene i Byfjorden blir skiftet ut i løpet av 1-2 uker, mens tilsvarende tall for Topdalsfjorden er 12-18 måneder. Eventuelle skadevirkninger vil derfor kunne være tilsvarende mindre ved utfylling i Byfjorden. Tilgangen på et så stort fyllmassevolum som 3-5 millioner m³ representerer, vil kunne realisere behovet som en mulig containerhavn ved KMV-området har. Dersom det lot seg gjøre å få gjennomført disse utfyllingene ved KMV i stedet for i Topdalsfjorden og dermed funnet en havneløsning i sentrum, ville man ha oppnådd å frigjøre området i Kommunedelplan for Havneavsnitt Nord Kongsgård/Vige, slik at summen av belastninger for planområdet til Ytre Ringvei i Vige ville ha blitt et helt annet scenario enn den nåværende planen representerer. Både når det gjelder miljømessige konsekvenser og ikke minst konsekvenser for folkehelse. Vi mener at det må utredes en plan for tømning av fyllmassen i området Kolsdalsbukta-KMV samt en kostnadsoversikt for frakt av denne fyllmassen fra anleggsområdet for Ytre Ringvei. En naturlig tilkomst ville være fra Langemyr via tog (ifølge CargoNet er det kun ca 1 km jernbanespor som mangler for å ha dobbeltspor på strekningen Langemyr-KMV). En slik løsning vil gavne miljøet, så vel marint miljø i Topdalsfjorden, bomiljø og folkehelse.

7. Alternative trasevalg

Vi savner alternative trasevalg i planprogrammet som omfatter en løsning for Vige med avkjøringsramper i tunnel tilsvarende den løsningen som beskrives for Dalane. Vi reagerer på at de fleste næringsbygg på Vige er bevart mens mange familieboliger må betale en høy pris ved dette trasevalget. Hvorfor ikke skåne omgivelsene ved å la veien gå inn i store fjellmassiver nærmere Europaveien/Shell?

Oppsummering

Disse planene skaper en presedens for Kongsgård/Vige Havn, da totaloversikten og summen av konsekvenser fra disse store prosjektene ikke er kartlagt. Det er nødvendig å gjennomføre en grundig vurdering av utredningsomfanget i planbestemmelsene og rekkefølgekrav. Det har vært altfor mange beslutninger i Kristiansand Kommune som har blitt behandlet stykkevis og delt. Vi mener helt klart at Kommunedelplan for Havneavsnitt Nord Kongsgård/Vige og Ytre Ringvei må utredes på nytt sett i lys av de nye muligheter som nå foreligger. Vi forutsetter at ingen endelige beslutninger foretas før det er avklart hva som skal skje med tunnelmassene. Nye Veier må altså fremlegge en plan for bruken av massene som en del av reguleringsarbeidet. Hvis det er tenkt at massene skal brukes i Kongsgårdsbukta må konsekvensutredningen som utføres, foreligge og vise hvilken betydning en slik utfylling vil ha for det marine liv i fjorden, både under og etter anleggsfasen.

Ideelt sett mener vi at tunnelmassene bør brukes for å fylle ut i Vestre Havn til ny containerhavn i KMV-området. Ved utfyllingsområdet utenfor Kolsdalsodden er det fast fjellbunn ut mot Binesboen, og med rikelig tilgang av steinmasse fra Ringveien til disposisjon kan dette gjøre en utbygging her langt billigere. Ved å frakte steinmassene med tog til vannkanten, slipper man også å kjøre steinmassene gjennom boligområder, eller måtte bruke kostbar omlasting til skip for å få flyttet steinmassene til riktig sted. Det viktige for denne løsningen er at man konsentrerer industri og næringsvirksomheter i et område som allerede er industri- og næringsrettet. De områder som allerede er utfyllt i Kongsgård – Vige kan da omreguleres til park-/ boligformål og selges til svært gode priser. Og de negative konsekvensene som Ytre Ringvei får for dette tett befolkede området kan minimeres.

Kristiansand, 31.05.21

Randesund bydelsråd

(sign.)

Anne-Kristin Øyulvstad Krzywowski
Leder



RANDESUND
bydelsråd

fil det beste for hele Randesund

Aksjonsgruppen Nei til Container- og
Industrihavn i Kongsgård-Vige

(sign.)

Knut Sand
Talsperson



**NEI til container-og
industrihavn i Kongsgård-Vige,
Kristiansand**

Detaljregulering for E39 Ytre ringvei i Kristiansand – Varsel om oppstart av planarbeid og høring av forslag til planprogram

Med hjemmel i plan – og bygningsloven §§ 12-8 og 12-9 varsles det med dette at Nye Veier AS har igangsatt arbeid med detaljregulering for E39 Ytre ringvei på strekningen Vige – Grauthelleren i Kristiansand kommune. Veien vil koble seg på rv.9 ved Dalane.

Reguleringsarbeidet utløser krav til konsekvensutredning etter forskrift om konsekvensutredning §§ 6 b) og 8 a), og i den forbindelse sendes forslag til planprogram på høring og offentlig ettersyn samtidig med varsel om planoppstart. Nye Veier ønsker å høre innspill eller merknad som kan være relevant for prosjektet innen 31. mai 2021

Seniorrådet i Kristiansand viser til en god og informativ orientering fra Nye Veier som gjelder Detaljregulering E39 ytre ringvei i Kristiansand – Varsel om oppstart av planarbeid og høring av forslag til planprogram i møte den 31.5.2021

Seniorrådet har på dette tidspunkt ingen merknad til det fremlagte høringsutkastet for Detaljregulering E39 Ytre ringvei i Kristiansand - Varsel om oppstart av planarbeid og høring av forslag til planprogram

Uttalelse til oppstart av reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse til arbeidet med reguleringsplanen. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med og danner grunnlag for planforslaget som senere skal behandles av kommunen.

Uttalelsen gjelder

Navn på reguleringsplan:

Planident:

Kommune:

Forslagsstiller er

Navn:

Organisasjonsnummer:

Kontaktperson:

Plankonsulent er

Navn:

Organisasjonsnummer:

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid er mottatt av

Navn:

Telefonnummer:

E-post:

Du kan skrive din uttalelse til reguleringsplanarbeidet i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Som leder av Gimlevang velforening har jeg mottatt flere henvendelser fra beboere på Gimlevang. Det sies i filmen av vi ikke vil merke dette noe særlig (bare bedre luftkvalitet og mindre trafikk). Dette er det flere av oss på Gimlevang som er skeptiske til.

Vi er klar over at tunellen skal gå langt under jorda (og Otra), men er likevel spørrende til grunnforhold og om dette vil merkes for oss som bor her.

Vennlig hilsen

Dag Sverre Jølstad
På vegne av Gimlevang velforening.

Signert av

DAG SVERRE JØLSTAD på vegne av JØLSTAD DAG SVERRE

31.05.2021

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

31.05.2021 23:24:39 AR432251742

Uttalelse til oppstart av reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse til arbeidet med reguleringsplanen. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med og danner grunnlag for planforslaget som senere skal behandles av kommunen.

Uttalelsen gjelder

Navn på reguleringsplan:

Planident:

Kommune:

Forslagsstiller er

Navn:

Organisasjonsnummer:

Kontaktperson:

Plankonsulent er

Navn:

Organisasjonsnummer:

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid er mottatt av

Navn:

Telefonnummer:

E-post:

Du kan skrive din uttalelse til reguleringsplanarbeidet i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Signert av

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

19.04.2021 09:19:56 AR425730009

19.04.2021 09:19:56 AR425730009

Uttalelse til oppstart av reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse til arbeidet med reguleringsplanen. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med og danner grunnlag for planforslaget som senere skal behandles av kommunen.

Uttalelsen gjelder

Navn på reguleringsplan:

Planident:

Kommune:

Forslagsstiller er

Navn:

Organisasjonsnummer:

Kontaktperson:

Plankonsulent er

Navn:

Organisasjonsnummer:

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid er mottatt av

Navn:

Telefonnummer:

E-post:

Du kan skrive din uttalelse til reguleringsplanarbeidet i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Vil gjør oppmerksom på at eiendommen vår også må inngå i støy reduserende tiltak
Mvh Gjøran jSalmonsens

Signert av

GJØRAN JOHNSEN SALMONSEN på vegne av SALMONSEN
GJØRAN JOHNSEN

19.04.2021

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

19.04.2021 09:36:19 AR425734885

19.04.2021 09:36:19 AR425734885

Uttalelse til oppstart av reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse til arbeidet med reguleringsplanen. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med og danner grunnlag for planforslaget som senere skal behandles av kommunen.

Uttalelsen gjelder

Navn på reguleringsplan:

Planident:

Kommune:

Forslagsstiller er

Navn:

Organisasjonsnummer:

Kontaktperson:

Plankonsulent er

Navn:

Organisasjonsnummer:

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid er mottatt av

Navn:

Telefonnummer:

E-post:

Du kan skrive din uttalelse til reguleringsplanarbeidet i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Adressen Kokleheia 6 ligger på fjell. Tunnelarbeidet under eiendommen vil kunne forårsake setningsskader i bygninger. Det er derfor vesentlig at befaring og dokumentasjon på bygninger tilhørende Kokleheia 6, blir utferdiget før anleggsarbeidene påbegynnes

Signert av

ODD VON PORAT FIANE på vegne av FIANE ODD VON PORAT

19.04.2021

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

19.04.2021 10:52:30 AR425758636

19.04.2021 10:52:30 AR425758636

Uttalelse til oppstart av reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse til arbeidet med reguleringsplanen. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med og danner grunnlag for planforslaget som senere skal behandles av kommunen.

Uttalelsen gjelder

Navn på reguleringsplan:

Planident:

Kommune:

Forslagsstiller er

Navn:

Organisasjonsnummer:

Kontaktperson:

Plankonsulent er

Navn:

Organisasjonsnummer:

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid er mottatt av

Navn:

Telefonnummer:

E-post:

Du kan skrive din uttalelse til reguleringsplanarbeidet i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Hvordan vil dette berøre båthavna i Narviga og får man tilbud fra Kristiansand Kommune om annen båt plass ???

Signert av

ARNE JOHAN ERIKSEN på vegne av ERIKSEN ARNE JOHAN

19.04.2021

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

19.04.2021 14:48:47 AR425827139

19.04.2021 14:48:47 AR425827139

Uttalelse til oppstart av reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse til arbeidet med reguleringsplanen. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med og danner grunnlag for planforslaget som senere skal behandles av kommunen.

Uttalelsen gjelder

Navn på reguleringsplan:

Planident:

Kommune:

Forslagsstiller er

Navn:

Organisasjonsnummer:

Kontaktperson:

Plankonsulent er

Navn:

Organisasjonsnummer:

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid er mottatt av

Navn:

Telefonnummer:

E-post:

Du kan skrive din uttalelse til reguleringsplanarbeidet i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Det er på høy tid at ringveien blir bygget slik at vi nå kan bli litt skjermet for unødig trafikkstøy spesielt fra tungtransport langt over det som bør være tillat når det gjelder trafikkstøy.

Signert av

ARVID ROSSELAND på vegne av ROSSELAND ARVID

19.04.2021

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

19.04.2021 22:13:46 AR425879220

19.04.2021 22:13:46 AR425879220

Uttalelse til oppstart av reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse til arbeidet med reguleringsplanen. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med og danner grunnlag for planforslaget som senere skal behandles av kommunen.

Uttalelsen gjelder

Navn på reguleringsplan:

Planident:

Kommune:

Forslagsstiller er

Navn:

Organisasjonsnummer:

Kontaktperson:

Plankonsulent er

Navn:

Organisasjonsnummer:

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid er mottatt av

Navn:

Telefonnummer:

E-post:

Du kan skrive din uttalelse til reguleringsplanarbeidet i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Hei. I forbindelse med bygging av ny E39 ønsker jeg at dere tar med ny støyskjerming langs med sletta ved dalane boligfelt, rett før industri området ved Bjarne Johansen. Det vil jo bli økt trafikk ved en ny utfartsåre, og det er allerede mye støy fra setesdalsveien, samt en veldig gammel og dårlig støyskjerming. Håper og ber om at dere tar det til etterretning. Masse lykke til og ha en kjempefin dag:) hilsen Jørn rud

Signert av

JØRN OLAV RUD på vegne av RUD JØRN OLAV

21.04.2021

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

21.04.2021 10:56:18 AR426138893

21.04.2021 10:56:18 AR426138893

Uttalelse til oppstart av reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse til arbeidet med reguleringsplanen. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med og danner grunnlag for planforslaget som senere skal behandles av kommunen.

Uttalelsen gjelder

Navn på reguleringsplan:

Planident:

Kommune:

Forslagsstiller er

Navn:

Organisasjonsnummer:

Kontaktperson:

Plankonsulent er

Navn:

Organisasjonsnummer:

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid er mottatt av

Navn:

Telefonnummer:

E-post:

Du kan skrive din uttalelse til reguleringsplanarbeidet i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Eiendom Bjørndalsheia 11 (45/52) har energibrønn som energikilde. Brønnen ble boret da eiendommen ble bebygd i 2008. Brønnen er ca. 150-180 m dyp, og er væskefylt. Dersom den blir tørr (sprekker i fjell/berg o.l.) mister den sin funksjon, og kan ikke lengre benyttes som energikilde.

Av mottatt kart fremgår det at avsatt plangrense kommer i konflikt med Bjørndalsheia 11, men

det fremgår ikke tydelig nok av kart om vei i tunnel kommer i konflikt med Bjørndalsheia 11, som kan resultere i at energibrønn kan gå tapt - tørr brønn.

Det anmodes om at vei i tunnel anlegges med tilstrekkelig sikkerhetsavstand til energibrønn tilhørende Bjørndalsheia 11, slik at denne ikke går tapt. Motsatt må Nye Veier holdes erstatningsansvarlig hvis brønnen blir tørr - går tapt ved etablering av vei i tunnel som konflikterer med energibrønn, eller at det ikke er tilstrekkelig sikkerhetsavstand mellom energibrønn og planlagt vei i tunnel - sprekkeformasjoner i fjell/berg som resulterer i tørr brønn.

Det imøteses tilbakemelding fra Nye Veier.

Signert av

STEFFEN BORGAR LØVDAHL på vegne av LØVDAHL STEFFEN
BORGAR

26.04.2021

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

26.04.2021 19:47:50 AR426900786

26.04.2021 19:47:50 AR426900786

Fra: Per Klepsland <klepslan@online.no>
Sendt: 28. april 2021 16:12
Til: nyeveier@ytringringvei.no
Emne: Jernbane til Kongsgård Vige

Jernbane til Kongsgård Vige

I 2019 vedtok Kristiansand kommune at byens havneanlegg skulle lokaliseres til Kongsgård Vige. Det har også vært intensjonen at byens haneanlegg skulle ha mulighet for direkte opplasting på både tog og vogntog. Som kjent er det ennå ikke utredet noen jernbane til Kongsgård Vige, og i påvente av dette bør prosjektering av E39 Ytre ringvei ta høyde for at en tunnel mellom Vige og Grauthelleren ikke begrenser mulighetene for en jernbanetrase i tunnel - fortrinnsvis i fjell fra havna i Kongsgård Vige i retning Vennesla eller eventuelt i en litt mer nordøstlig retning. Det mest nærliggende er at jernbane krysser over E39 Ytre ringvei siden veien skal krysse under Otra i tunnel.

Se for øvrig ideskisse oversendt Kristiansand Kommune:

«Godshavn, godstransport og annen transport - forslag til løsninger», Per Klepsland, 23.04 2019, sak: 201716102-3

mvh.
Per Klepsland
Sandmoveien 14
2020 Skedsmokorset

Uttalelse til oppstart av reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse til arbeidet med reguleringsplanen. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med og danner grunnlag for planforslaget som senere skal behandles av kommunen.

Uttalelsen gjelder

Navn på reguleringsplan:

Planident:

Kommune:

Forslagsstiller er

Navn:

Organisasjonsnummer:

Kontaktperson:

Plankonsulent er

Navn:

Organisasjonsnummer:

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid er mottatt av

Navn:

Telefonnummer:

E-post:

Du kan skrive din uttalelse til reguleringsplanarbeidet i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Eiendom Bjørndalsheia 32A (45/175) har energibrønn som energikilde. Brønnen ble boret da eiendommen ble bebygd i 2012. Brønnen er ca. 150-180 m dyp, og er væskefylt. Dersom den blir tørr (sprekker i fjell/berg o.l.) mister den sin funksjon, og kan ikke lengre benyttes som energikilde. Av mottatt kart fremgår det at avsatt plangrense kommer i konflikt med Bjørndalsheia 32A, men det fremgår ikke tydelig nok av kart om vei i tunnel kommer i konflikt med Bjørndalsheia 32A, som kan resultere i at energibrønn kan gå tapt - tørr brønn.

Det anmodes om at vei i tunnel anlegges med tilstrekkelig sikkerhetsavstand til energibrønn tilhørende Bjørndalsheia 32A, slik at denne ikke går tapt. Motsatt må Nye Veier holdes erstatningsansvarlig hvis brønnen blir tørr - går tapt ved etablering av vei i tunnel som konflikterer med energibrønn, eller at det ikke er tilstrekkelig sikkerhetsavstand mellom energibrønn og planlagt vei i tunnel - sprekkeformasjoner i fjell/berg som resulterer i tørr brønn.

Det imøteses tilbakemelding fra Nye Veier

Signert av

BENEDIKTE LØVDAHL NILSEN på vegne av NILSEN BENEDIKTE
LØVDAHL

29.04.2021

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

29.04.2021 11:20:38 AR427419235

29.04.2021 11:20:38 AR427419235

Uttalelse til oppstart av reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse til arbeidet med reguleringsplanen. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med og danner grunnlag for planforslaget som senere skal behandles av kommunen.

Uttalelsen gjelder

Navn på reguleringsplan:

Planident:

Kommune:

Forslagsstiller er

Navn:

Organisasjonsnummer:

Kontaktperson:

Plankonsulent er

Navn:

Organisasjonsnummer:

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid er mottatt av

Navn:

Telefonnummer:

E-post:

Du kan skrive din uttalelse til reguleringsplanarbeidet i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Hei

Jeg vil gjerne at det skal avklares så fort som mulig.
Jeg vil selge, men nå er jeg litt låst her i påvente av svar

mvh

Signert av

ANETTE SKEIME på vegne av SKEIME ANETTE

30.04.2021

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

30.04.2021 22:44:53 AR427842816

Uttalelse til oppstart av reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse til arbeidet med reguleringsplanen. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med og danner grunnlag for planforslaget som senere skal behandles av kommunen.

Uttalelsen gjelder

Navn på reguleringsplan: Detaljregulering E39 Ytre ringvei
Planident: 1580
Kommune: Kristiansand

Forslagsstiller er

Navn: Nye Veier
Organisasjonsnummer: 962392687
Kontaktperson: Thomas Kaaløy Jensen

Plankonsulent er

Navn:
Organisasjonsnummer:

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid er mottatt av

Navn: MØRCH TOR OLVE
Telefonnummer: 95004600
E-post: tor-olve@kamstal.no

Du kan skrive din uttalelse til reguleringsplanarbeidet i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Ved evt. oppstart av arbeider, vil det bli hensyntatt tilgang til eiendommer i hele bygge perioden?. Vil det utføres tiltak for støy og støv?. Vil det bli døgn drift i anleggsperioden? Vil det etableres riggområdet på vige? Er den foreslåtte traseen endelig? Vil vann tunnel under dagens E18 opprettholdes?. Skal fyllmasse fra tunnel fylles i vigebukta? Evt hvor langt ut mtp. Tunnel fra båthavn?
Tor Olve Mørch

Signert av

TOR OLVE MØRCH på vegne av MØRCH TOR OLVE

10.05.2021

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

10.05.2021 18:22:00 AR429362129

10.05.2021 18:22:00 AR429362129

Fra: noreply@ytreringvei.no
Sendt: 11. mai 2021 21:03
Til: nyeveier@ytreringvei.no
Emne: Registrert innspill via InnbyggerDialog for E39 Ytre Ringvei

Følgende er registrert:

Beboer i Erling Skakkes vei 10. Vi har store bekymringer ang støy, forringelse av utsikt, vibrasjoner, verditap av eiendom og alt annet som følger med en slik utbygging. Det ser også ut som eiendommen vår ligger i dagsonen, så skal huset vårt rives? Hvordan skal vi kompenseres for dette??

Avsender:
Kåre Haugeland
kaarehaugeland@hotmail.com
41620176

Fra: Kåre Haugeland <kaare@twinthunder.no>
Sendt: 28. mai 2021 20:42
Til: nyeveier@ytringvei.no
Emne: E39 Ytre ringvei, innspill/spørsmål. Emne: innløsning av boliger på Vige

Hei.

Vi bor i Erling Skakkes vei 10 på Vige, og bygging og drift av ny vei påvirker oss og vårt nabolag i stor grad. Det har vært snakk om at boliger nærmere enn 100m vil innløses, og jeg lurer på om det er hold i disse påstandene.

Vi Startet et stort prosjekt i hagen vår i fjor, og det er planlagt å fortsette i år, samtidig som vi hadde planer om å fornye fasaden og uteområdene. Nå vet vi ikke hva vi skal gjøre, hvis uteområdene våre blir preget av støy og støv, og risiko for at boligen vår blir innløst av kommunen.

Som dere sikkert skjønner, har vi mye og tenke på, og alle planene legges foreløpig på is. Det føles som om livene blir satt ett år på pause, i usikkerheten om hvordan nabolaget vårt blir, om vi må flytte.

Vi vil gjerne ha en snarlig beskjed om fremtiden til boligen vår. Vi ligger søvnløse og venter.

Mvh Kåre Haugeland

Uttalelse til oppstart av reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse til arbeidet med reguleringsplanen. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med og danner grunnlag for planforslaget som senere skal behandles av kommunen.

Uttalelsen gjelder

Navn på reguleringsplan:

Planident:

Kommune:

Forslagsstiller er

Navn:

Organisasjonsnummer:

Kontaktperson:

Plankonsulent er

Navn:

Organisasjonsnummer:

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid er mottatt av

Navn:

Telefonnummer:

E-post:

Du kan skrive din uttalelse til reguleringsplanarbeidet i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Som beboer i området Kongsgård/Vige har jeg følgende uttalelser til planarbeidet:

Området Kongsgård1/Vige er i vekst, og med et pågående generasjonsskifte. Mange nyetablerte barnefamilier bor i området. Jeg ser av kartet at noen må flytte fra sine boliger for at tunnellen skal kunne bygges, og at andre får tunellåpning og vei svært nærme eget hus/hage, uten at det fremgår hvilke hus dette gjelder. Fra tidligere er mange plaget med støy fra E18, og

denne belastningen vil øke med ny foreslått veitrase. Videre skrives det at: "kryssløsningene er likevel ikke vesentlig ulike med tanke på samfunnsøkonomi.", slik at jeg merker meg at det ikke vil få store økonomiske konsekvenser av å IKKE ha tunnellingangen ved Vige.

Jeg ser videre at det nevnes som en fordel at det også skal bygges havn i nærheten, og at området er preget av indistruell bebyggelse. At det skal bygges havn, er i seg selv en stor belastning for beboerne som bor på Kongsgård1/Vige. At man i tillegg skal bygge vei som kommer så tett på bebyggelse er en svært stor belastning for beboerne. Her vil man få forurensning (både miljømessig og støymessig) fra to steder (både havn og bilvei) + at man får et enda mer indistruelt preg på sitt nabolag. I tillegg ligger området Kongsgård 1/Vige i innflygningen til Kjevik som igjen gir en del støy. Totalbelastningen av lyd- og miljøforurensning for boligområdet Kongsgård/Vige blir med dette forslaget alt for stort.

Signert av

MARIANNE SJULS på vegne av SJULS MARIANNE

12.05.2021

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

12.05.2021 16:05:51 AR429716337

12.05.2021 16:05:51 AR429716337

Uttalelser etter varsel oppstart av reguleringsplanarbeid

Plannavn: Detaljregulering E39 Ytre ringvei

Arealplanid: 1580

Frist for innspill: 31.05.2021

Altinnreferanse: AR425724409



Svar fra mottatte parter:

Navn:

MAI THANH TAM THI

Telefon:

90214469

Epost:

muctim71@hotmail.com

Uttalelse

Jeg er meget misfornøyd med planen. Dalane er et rolig sted der blant annet barn og voksne, samt eldre trives godt i nabolaget slik som det er nå. Å fikse på veien vil medføre mye støy og trafikk, noe vi er lite interessert i. I tillegg vil det ødelegge det fine landskapet som vi prøver å bevare.

Fra: Norman Ugland <norman.ugland@outlook.com>
Sendt: 18. mai 2021 16:59
Til: nyeveier@ytringvei.no
Emne: E39 ytre ringvei

Har dere vurdert korridoren Vige- Hannevika? Mener å huske at ordføreren hadde et slikt forslag. Det er mye trafikk fra Vågsbygd som kjører rett østover, selv jeg gjør det alltid. Tror at andelen som ville brukt dette alternativet ville vært ca 50-100% høyere enn dagens forslag. Da vil jeg anta at den løsningen vil være økonomisk mer lønnsom. Antar at dere har vurdert dette. Hvorfor har dere utelatt dette forslaget?

Mvh
Norman Ugland

Sendt fra [E-post](#) for Windows 10

nyeveier@ytringringvei.no

Fra: noreply@ytringringvei.no
Sendt: 19. mai 2021 14:12
Til: nyeveier@ytringringvei.no
Emne: Registrert innspill via InnbyggerDialog for E39 Ytre Ringvei

Følgende er registrert:

Savner kryssløsning med Fv405. Kunne vært ideelt for å koble Gimle, Universitetet, deler av Lund og Sødal på ringveien.

Avsender:
Eirik Hodnemyr
eirik@hodnemyr.no
97569885

Fra: Teodor Gunnar Rafoss <tg.rafoss@gmail.com>
Sendt: 20. mai 2021 12:34
Til: nyeveier@ytringvei.no
Emne: Synspunkter.

Hallo til Den det angår. - Thomas Kaaløy Jensen.

Jeg har, i hele mitt yrkesaktive liv;(ingeniør: kvalitetssikring fly,maskin og tunge kjøretøy). Fremtidsrettet og kvalitet. Ser på planer om RINGVEI UTENOM KRISTIANSAND med stor interesse. (utbygging an Gartnerløkka bør ikke gjennomføres). Pga svevestøv. Jeg har tidligere foreslått at den nye E-18 - E- 39 bør starte, kobles, ved enden (Vestre Vallesverd - Dyreparken) E-18 østfra, bak Kjevik og ende opp, som Dere beskriver, i området ved Grauthelleren, eller om mulig enda lenger Vest.

Jeg, som, ivrer for: Forvaltning, Miljø & Natur, undres over hvorfor denne E-39 traseen, mot Mandal, legges til kysten, med fjorder og brede dalfører. Litt lenger, mot Nord, kunne mange "naturinngrep" (tilkomstveier for anlegget) vært spart. Allikevel; ser at når alt står ferdig og naturen reparerer seg selv igjen, BLIR DET ET PRAKTANLEGG.

Med vennlig hilsen Gunnar Rafoss, Søgne.

(ut fra erfaring, kan tunell under Gartnerløkka, føre til same utfordringene vi, pr i dag, har med Oslofjordtunellen)

nyeveier@ytreringvei.no

From: noreply@ytreringvei.no
Sent: 20. mai 2021 19:35
To: nyeveier@ytreringvei.no
Subject: Registrert innspill via InnbyggerDialog for E39 Ytre Ringvei

Følgende er registrert:

Hei! Ifm. flytting av containerhavna til Vige har det vært nevnt at en ny jernbaneforbindelse til Dalane vil koste for mye. Men vil ikke det nå være gunstigere hvis man bygger en kombinert bil-/togtunnell?

Avsender:
Pavel Omelchenko
pavlik22@mail.ru

Uttalelse til oppstart av reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse til arbeidet med reguleringsplanen. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med og danner grunnlag for planforslaget som senere skal behandles av kommunen.

Uttalelsen gjelder

Navn på reguleringsplan:

Planident:

Kommune:

Forslagsstiller er

Navn:

Organisasjonsnummer:

Kontaktperson:

Plankonsulent er

Navn:

Organisasjonsnummer:

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid er mottatt av

Navn:

Telefonnummer:

E-post:

Du kan skrive din uttalelse til reguleringsplanarbeidet i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Protest på reguleringsplanarbeid.
Slik det fremkommer nå, vil jeg bruke min rett til å protestere. Vi er en familie på 11. Barna er i alder 2-23 år. Slik planen nå er, vil veien ødelegge hjemmet vårt, i form av plassering, forurensning og støy. Verdiforringelsen på boligen vil også være betydelig. For vår del vil saken muligens stille seg anderledes hvis det legges et beplantet lokk på veien fra dagens E18 til innløpet av tunnel.

Signert av

ESPEN LOMELAND på vegne av LOMELAND ESPEN

24.05.2021

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

24.05.2021 09:02:50 AR430847665

24.05.2021 09:02:50 AR430847665

Uttalelse til oppstart av reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse til arbeidet med reguleringsplanen. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med og danner grunnlag for planforslaget som senere skal behandles av kommunen.

Uttalelsen gjelder

Navn på reguleringsplan:

Planident:

Kommune:

Forslagsstiller er

Navn:

Organisasjonsnummer:

Kontaktperson:

Plankonsulent er

Navn:

Organisasjonsnummer:

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid er mottatt av

Navn:

Telefonnummer:

E-post:

Du kan skrive din uttalelse til reguleringsplanarbeidet i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Lokalvalget 2019 fikk politiske konsekvenser for planer i Kristiansand, disse må også Nye Veier forholde seg til. Vi som bor på Vige har bedt ledende politikere i Kristiansand følge opp følgende spørsmål til Nye Veier:

- Hvordan kan trasevalg/nytteverdi overprøve politiske beslutninger om havn?
- Hvordan kan trasevalg basere seg på store masser i Topdalsfjorden - noe som har ukjente miljømessige konsekvenser?

- Hvorfor ikke skåne omgivelsene/førsteintrykket og la veien gå inn i store fjellmassiver nærme Europaveien, f.eks. ved Optimera Vige?

- Hvorfor er de fleste næringsbygg Vige bevart mens mange familieboliger betaler en høy pris?
- Hvorfor ingen alternative trasevalg med f.eks. avkjøringsramper i tunnel også på Vige?
- Hvorfor ikke tatt høyde for kjente kartlegginger av støy og grøntområder fra havneprosess?
- Hvorfor kjenner ikke Nye Veier til planlagt vei fra Lund/Marvika i samme området som tunnelåpning nå foreligger?

Ønsker Nye Veier å etterlate seg en rasert fasade/førsteintrykk av Kristiansand- Øst?
Planene ville være lettere å ha en dialog rundt dersom forsøk på å bevare grøntområder og oppvekstvilkår på Vige var med i starten av prosessen.

Spørsmålene ønsker familiene på Vige å få svar på før oppstart reguleringsplan.

Vennlig hilsen
Gunn Agedal Hervold

Signert av

GUNN AAGEDAL HERVOLD på vegne av HERVOLD GUNN AAGEDAL 24.05.2021

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

24.05.2021 13:08:22 AR430863395

24.05.2021 13:08:22 AR430863395

nyeveier@ytreringvei.no

From: noreply@ytreringvei.no
Sent: 24. mai 2021 11:47
To: nyeveier@ytreringvei.no
Subject: Registrert innspill via InnbyggerDialog for E39 Ytre Ringvei

Følgende er registrert:

Det henstilles til utbygger om så raskt som mulig avklare hvor dagsonen har sine grenser. Det er ønskelig med tidlig avklaring.

Avbøtende tiltak for støy må beskrives / analyseres.

Avsender:
Bjarne Larsen
bjarne.larsen@online.no
90619919

Tove Hauge

Oslo 27.6 2021

19.04.2021 Ekebergv. 217,

1162 Oslo

Grunneier av g.nr. 46, b.nr. 18, Kristiansand; Varen/ Vigeområdet

e-post: tove.sundholmen@gmail.com mobil: 92484242

Nye Veier AS, nyeveier@ytringvei.no

Norconsult v/Sara Sabelstrøm Øen

Postboks 626

1303 Sandvika

HØRINGSVAR ANG. DETALJREGULERING FOR E39 YTRE RINGVEI I KRISTIANSAND – VARSEL OM OPPSTART AV PLANARBEID OG HØRING AV FORSLAG TIL PLANPROGRAM

Jeg har som grunneier av Varen 35 i Kristiansand kommune, mottatt brev datert 19.04.2021 fra Nye Veier AS og vil uttale følgende når det gjelder Vige-området:

- 1) Nye Veier foreslår en kryssløsning i Vige - alternativ **VS2** som ny trasse skal ligge på sørsiden av dagens vei /E18. Jeg støtter dette alternativet som vil gi betydelig mindre inngrep på nordsiden av Varen-området og kystlandskapet enn de andre to alternativene. Det fremføres gode argumenter for valg av **VS2**, som begrenser inngrepene i Varens naturlandskap og bebyggelse ved at aktiviteten samles i Vige der det er havn og industri fra før.
Alternativ VS2 støttes derfor, og jeg anbefaler at man ikke går videre med de to andre alternativene.
- 2) Grensen for området det varsles planarbeid for i reguleringsplanen for Vige-området, er for stor. Det vises til s.15, 4.1 Varslingsgrense og fig.2. **Denne varslingsgrensen må flyttes lengre sør, og området må gjøres mindre, da dette virker unødig stort.**

Det vil ikke gi mening å velge en kryssløsning som begrenser inngrepene i det naturlige kystlandskapet på Varen og deretter bruke områdene til lagring av masser, anleggsrigg og liknende! Derfor er det viktig at planavgrensningen reduseres.

Med vennlig hilsen

Tove Hauge

From: noreply@ytreringvei.no
Sent: 25. mai 2021 19:47
To: nyeveier@ytreringvei.no
Subject: Registrert innspill via InnbyggerDialog for E39 Ytre Ringvei

Følgende er registrert:

Vi er ønsker en mer konkret oversikt, og en dato for når vi må tenke på en eventuell flytteprosess.
Når vil dere komme for en verdivurdering på boligen?
Er det muligheter for å trekke tunellmunningen ut og skjerme støy og støv for Erling Skakkesvei?
Vi synes det er trist at dette boligområdet skal bli ødelagt til fordel for økt belastning og mer tungtrafikk.

Avsender:
Tom Erik Pedersen
Pedersen0808@gmail.com
90068348

Uttalelse til oppstart av reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse til arbeidet med reguleringsplanen. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med og danner grunnlag for planforslaget som senere skal behandles av kommunen.

Uttalelsen gjelder

Navn på reguleringsplan:

Planident:

Kommune:

Forslagsstiller er

Navn:

Organisasjonsnummer:

Kontaktperson:

Plankonsulent er

Navn:

Organisasjonsnummer:

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid er mottatt av

Navn:

Telefonnummer:

E-post:

Du kan skrive din uttalelse til reguleringsplanarbeidet i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Signert av

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

26.05.2021 15:01:18 AR431264947

26.05.2021 15:01:18 AR431264947

Filvedlegg:

Uttalelse til oppstart av reguleringsarbeid Ytre Ringvei 26.05 2021.pdf

Nye Veier
Kjøita 6
4630 Kristiansand

Innspill med kommentarer til varsel om oppstart av reguleringsarbeid – E39 Ytre ringvei

Bakgrunn:

Viser til varsel om oppstart av reguleringsarbeid for E39 Ytre Ringvei med hjemmel i plan og bygningsloven § 12-8 og 12-9. Informerer at det utløser krav til konsekvensutredning etter forskrift om konsekvensutredninger § 6 b) og 8 a), og sender forslag til planprogram på høring og offentlig ettersyn. Avslutningsvis i innledningen informeres det om at planarbeidet er avklart med Kristiansand kommune og at planen utarbeides i samsvar med plan og bygningsloven § 12-3. Det vises til formål for planarbeidet og at Nye Veier har overtatt prosjektet med vedtatt kommunedelplan for E39 Ytre Ringvei, utarbeidet av Statens vegvesen i 2016.

Innledende:

Vi blir direkte påvirket av endring på Ytre ringvei, der vei og tunell åpning kommer på utsiden av huset vårt. Ser også at det kommer frem grunnlag til å reise innsigelser ved tiltaket.

Innsigelse:

Endringer på eksisterende kommunedelplan er etter vår oppfatning ikke å tråd med nasjonale retningslinjer og forskrift om konsekvensutredning. Initiativet må derfor anses som at det er gjenstander til innsigelse som bør reises:

1. Tiltaket strider mot pbl, §11-8 fjerde avsnitt, punkt d) om båndleggingens tidsbegrensning.
 - a. Det er ifølge statsforvalteren i agder ikke søkt forlengelse til departementet.
2. Tiltaket strider mot pbl, § 11-17 som gjelder endring av kommunedelplan for Ytre ringvei.
 - a. I varslingsbrevet om oppstart av planer, vises det til at nye veier bygger på utredelser og underlag som er bygget på tidligere vedtatt kommunedelplan fra 2016, selv om inngrepet og utforming er vesentlig endret. De negative konsekvensene for boliger i området er meget mangelfullt kartlagt, og er ikke i tråd med retningslinjene for utforming av en endring i kommunedelplan.
3. Tiltaket strider mot pbl, § 11-17 som fører til endring av kommunedelplan for KG/Vige Havn.
 - a. I varslingsbrevet om oppstart av planer, vises det til at nye veier overlapper kommunedelplan for Kongsgård/Vige Havn vedtatt i 2020. Tiltaket øker dermed de negative konsekvensene for boliger i området og er ikke i tråd med retningslinjene som gjelder endring av en kommunedelplan.
4. Tiltaket strider mot Veglova § 29 om byggegrense på min. 50m (målt i luftstrek).
 - a. Da boligområdet blir negativt påvirket av tiltaket, som gjelder endring av Ytre Ringvei. Det er vesentlige gode grunner til å øke avstand til bebyggelse, en byggegrense som øker fra 50m til 100m for å minimere de negative konsekvensene tiltaket har på boligområdet berørt av tiltaket.
 - b. Krav til avstand (byggegrense) bør inn i planbestemmelsene til kommunedelplan.

Bekymret for støy og luftforurensing:

Ifølge nasjonale retningslinjer for støy T-1442 skal det foreligge støysonekart, denne skal alltid være oppdatert og basert på vedtatt kommunedelplan. Støysonekart skal også ta med nye anlegg og virksomheter som er vedtatt, dette for å kartlegge sumstøy, hensynssone med kommentarer på evt tiltak. Ifølge varsel og ordlyden om at den bygger på eksisterende kart og anleggsdata, oppdatert støykart og hensynssone mangler og gir grunnlag for innsigelse.

Det er også viktig å presisere at Miljødirektoratet holder på å endre på retningslinje for støy i arealplanleggingen (T-1442). Formålet med revisjonen er å gjøre dagens retningslinje tydeligere med tanke føringer for utredning og økt forutsigbarhet med en mer samordnet forvaltningspraksis. Her nevnes det også målet om å støyreduksjon ikke er oppnådd og at de ser på behov for endringer i retningslinjer som brukes i arealplanleggingen.

Viser til artikkel på klima og miljødirektoratets hjemmeside¹

Det er nærliggende å tro at kommunen ønsker dette innlemmet i planleggingen av ytre ringvei, og bør gjelde i utredelser av støy (sumstøy) og hensynssoner.

Når vi nå har en vedtatt plan for Kongsgård/ Vige Havn med industri/lager og kontorbygning, og det i ettertid kommer med en endring av kommunedelplan som overlapper eksisterende kommunedelplaner/ reguleringsplaner, må ordlyden i retningslinjene og forutsetninger ved utredelse endres fra «bør» til «skal». Dette for å få et overordnet bilde over arealplanleggingen, der summen av ulempene tiltakene har er samordnet slik at korrekte vurderinger av tiltak er mer forutsigbart for berørte naboer, og at det er nærliggende å tro at tiltaket til nye veier skaper mulighet for dispensasjon fra bestemmelsene i vedtak som gjelder for Kongsgård/Vige Havn. Min påstand er at tiltakene skal deles opp, og at det ikke skal muliggjøre en dispensasjon fra bestemmelsene som gjelder Kongsgård/Vige Havn. Dette skal automatisk føre til en endring av eksisterende kommunedelplan, av den enkle grunn av at summen av ulempene som følger tiltakene skal vektet riktig.

Det må tas inn i bestemmelser i kommuneplan og reguleringsplan slik at tiltak for å redusere støy blir juridisk bindende. Retningslinjene er et minstekrav, og det etterstrebes med å tilfredsstille dette kravet. Det er belastende for beboere som berøres av tiltaket, og det etterlyses klare mål og tiltak før reguleringsarbeid settes i gang. Det bør i bestemmelsene lene seg mot den beste løsningen for støyreduksjon. I planinitiativet vises det til overordnede føringer som reguleringsarbeider bygges videre på. Disse føringene er på god og vondt utdaterte retningslinjer der Miljødirektoratet har tatt tema opp på dagsorden. Den store endringen som har kommet i retningslinjene er bokvalitet og miljø rundt eksisterende og nye virksomheter (summen av støy). Det bør stilles krav til at endringer som er til fordel for eksisterende beboere ivaretas i kommunedelplan og reguleringsplan. De må på ingen måte låses til utdaterte retningslinjer eller gis dispensasjoner fra kravene som er til ulempe for eksisterende beboere.

Ifølge veiledende prosjektering manualer til Statens veivesen (veidirektoratet) er støy og luftforurensing i og rundt en tunnelåpning på det høyeste. Kategorien og beliggenhet på vei og tunnel tilsier at det ikke er mulig å bo innenfor 50m, da det også er tekniske installasjoner, som for eks. belysning på hovedveien, og støy og vibrasjoner fra ventilasjon i tunnel som kommer til å blåse som stiv kuling ut av tunnelene.

¹ [Støy – lydforureining - regjeringen.no](http://stoy-lydforureining-regjeringen.no)

Støy, (endring av) ytre ringvei og Kongsgård-Vige havn:

Sammendraget fra rapport levert av Rambøll vedr drift på tiltenkt havn i Kongsgård-Vige danner for lite oversiktsbilde for utvikling av støy da den kun omhandler årsmiddeldøgn, ønsker at støykartet illustrerer lav-middel-høy aktivitetsdøgn). Dvs. at rapporten viser total støy fordelt på døgnet (illustrasjon og rapport beskriver ikke hvordan støykartet har sine begrensninger). Jeg er redd støykartet også er misledende i forhold til hyppighet, varigheten og hvor kraftig støyen er forventet å bli, og ikke ha medtatt støy for vei, industri (drift) og havn (drift og impuls støy) samlet sett, slik det refereres til i veilederen fra miljødirektoratet.

Utdrag i retningslinje T-1442, 6.3 Bruk av innsigelse:

«Vesentlige avvik fra T-1442 Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging kan gi grunnlag for innsigelse når:

- Støysonekart ikke er innarbeidet i kommuneplan/kommunedelplan på egnet måte.
- Det åpnes for bebyggelse i rød støysone uten at dette er behandlet og begrunnet på en forsvarlig måte i kommunedelplanen.
- Støyfaglig utredning i reguleringsplaner mangler eller er svært mangelfulle.
- Grenseverdiene for støy overskrides for planlagt arealbruk uten at avbøtende tiltak er tilstrekkelig innarbeidet i planen.
- Planlagt arealbruk avviker fra anbefalingene i retningslinjen uten at årsakene til avviket er grunnlagt og tilstrekkelig dokumentert.
- Planlagt arealbruk er i strid med retningslinjene og Fylkesmannen ikke finner at begrunnelsen for avviket kan forsvare avvikets omfang.

Veilederen om konsekvensutredninger 2020², krever at kommuneplanens arealdel skal konsekvens utredes etter forskriften dersom arealbruken endres i forhold til tidligere kommuneplan. Det innebærer at vesentlige forhold med beslutningsrelevans i kommuneplanen skal belyses.

For støy vil dette være forhold som må belyses:

- Er planen i tråd med eller i strid med retningslinjene T-1442.
- Hvilke avviksområder for støy er avsatt i kommuneplanen, og hvilke krav til avbøtende tiltak er satt for slike områder, samt evt. plankrav.
- Er andre utbyggingsområder (utenfor avviksområdene) berørt av støy, og hvordan skal dette håndteres.
- Er det foreslått ny støyende virksomhet eller vesentlige endringer av eksisterende støyende virksomhet.
- Er det foreslått nye stille områder, og hvilke konsekvenser vil det ha for arealbruk nær områdene.
- I tillegg gjelder forskrift om konsekvensutredninger og for kommunedelplaner dersom de omfatter utbyggingsformål, samt reguleringsplaner dersom de omfatter konsekvensutredning pliktig tiltak.

Det stilles undrende til hvordan Nye veier med sin manglende utredning ikke har tatt stilling til utfordringer med støy fra andre planlagte virksomheter slik retningslinjene viser til.

Sammendraget hentet fra rapport levert av Rambøll vedrørende drift på tiltenkt havn i Kongsgård-Vige danner for lite oversiktsbilde for utvikling av støy da den kun omhandler årsmiddeldøgn, ønsker at støykartet illustrerer lav-middel-høy aktivitetsdøgn. Rapporten viser total støy fordelt på døgnet (illustrasjon og rapport beskriver ikke hvordan støykartet har sine begrensninger). Jeg er redd støykartet også er misledende i forhold til hyppighet, varigheten og hvor kraftig støyen er forventet å bli, og ikke ha medtatt støy for vei, industri (drift) og havn (drift og impuls støy) samlet sett, slik det refereres til i veilederen fra miljødirektoratet.

² [Veileder om konsekvensutredning for planer etter plan- og bygningsloven - regjeringen.no](https://www.regjeringen.no/no/veileder-om-konsekvensutredning-for-planer-etter-plan-og-bygningsloven)

Luftforurensing, (endring av) ytre ringvei og Kongsgård-Vige havn:

Det stilles undrende til hvordan tiltaket får klarsignal fra kommunen til å gå videre med planen uten å utrede luftforurensingen ytterligere. Nye planer for Kongsgård-Vige havn og Nye Ytre ringvei er blitt utredet hver for seg, uten at disse planen skal kunne påvirke hverandre. I virkeligheten vet vi at dette bildet ikke stemmer, håper og tror at kommunen ser dette selv.

I varslingsbrevet kommer det frem at tunnelen som er planlagt mellom Vige-Grauthelleren blir opp til 9 km lang og beregnet for 110 km/t. Dette blir ifølge nasjonale retningslinjer for prosjektering av tunneler, en av de mest krevende tunnelene som beregnes, og at svevestøv og nitrogendioksid er på det høyeste ved enden av tunnellopet (kjøreretning). Dvs. at beboende ved enden av tunnelen vil oppleve en vesentlig økning av luftforurensing eller at ved montering av ventilerende base stasjoner (bakkenivå) langs tunnel fører til økt lokal luftforurensing der disse blir montert.

- Hvilke tiltak kan tenkes for de som bor innenfor 50m byggegrensen (100m byggegrense er anbefalt i nasjonale retningslinjer)? Dette fremkommer ikke i planen som Nye veier har satt i gang, og som burde kommenteres med nødvendige avbøtende tiltak.

Bekymring for utfallet ved å ha hovedvei så nær Kongsgård-Vige Havn er også nevnt i rapport om luftforurensing i kommunedelplanen, vedtatt i 2020.

«9: Oppsummering.»

«Flytting av kontainerhavna fra Vestre havn til Kongsgård – Vige vil medføre noe økt luftforurensning sammenlignet med dagens situasjon. Økningen vil konsentreres i området nord for havneområdet, mellom Kongsgårdbukta og avkjørsel fra E18. Økningen skyldes i hovedsak økt tungtrafikkandel, men også utslipp fra skipstrafikken vil bidra til økt luftforurensning.»

«Generelt vil en framtidig trafikkøkning på hovedvegnettet som vist i rapporten til Rambøll, utløse behov for en nærmere vurdering av luftkvaliteten i Kristiansand. Som det fremgår av rapporten, vil det på deler av E18 nord for havneområdet Kongsgård – Vige være en trafikkbelastning tilsvarende 89.000 kjøretøy/døgn i år 2045. Selv om de generelle utslippene fra kjøretøyene blir lavere i fremtiden, vil veitrafikken fortsatt bidra med slitasje og oppvirvling av partikler fra veibanen. Dette antas å medvirke til vesentlig økning av luftforurensningen i de områdene som i dag ligger innenfor gul sone og som utløser krav til revidering av lufisonekartet.»

«10: Usikkerhet.»

«Vurderingene er gjort på et overordnet nivå og gjelder for luftkvaliteten generelt. Mertrafikken som genereres i forbindelse med utbyggingen av Kongsgård – Vige, vil for enkelte veinære boliger og annet følsomt arealbruk kunne oppleve en forverring av luftkvaliteten. For en nærmere vurdering av dette bør det gjennomføres en spredningsmodellering hvor det tas høyde for blant annet avstand til vei, lokalklimatiske forhold, oppdaterte trafikk tall og utslippsfaktorer mv. I vurderingene er det kun tatt høyde for utslipp fra selve skipene og fra veitrafikken. Det er ikke lagt til grunn utslipp fra andre havneaktiviteter som eks. lasting/lossing mv. For mer eksakt vurdering av hvor mye trafikken vil bidra med sammenlignet med dagens situasjon, bør det gjennomføres stedsspesifikk spredningsmodellering.»

Utdrag fra Cowi; rapport for kommunen om luftkvaliteten ved flytting av havneanlegget til Vige-Kongsgård.

Luftforurensing er et tema som ikke like mye er blitt diskutert, slik som støy er blitt, men disse utfordringene følger hverandre da det blir for mange berørte naboer vanskelig å forstå.

Svevestøv (PM₁₀) er en fellesbetegnelse på små partikler som kan holde seg svevende i luften over lang tid. Partiklene kan stamme fra blant annet industriutslipp og biltrafikk. Hovedkilden til svevestøv er asfaltstøv som virvles opp fra veibanen.

Virkninger på liv og helse:

- *Det finnes ingen ufarlig nedre størrelsesgrense for svevestøv; helseskadene øker med økende konsentrasjon. Verdier over 35 mikrogram regnes som uakseptabelt, ifølge vedtatte norske luftkvalitetskriterier.*
- *Svevestøveksposering kan bidra til å forverre en rekke luftveissykdommer som kronisk obstruktiv lungesykdom (KOLS), astma og lungekreft.*
- *I tillegg viser en rekke befolkningsundersøkelser fra hele verden viser en assosiasjon mellom nivåer av svevestøv i uteluft og sykkelighet og dødelighet i befolkningen.*
- *Svevestøveksposering ser også ut til å kunne gi høyt blodtrykk, forstyrrelser i hjerterytmen og økt risiko for hjerteinfarkt.*
- *På verdensbasis regner man med at bortimot 800 000 mennesker årlig mister livet som følge av for høye svevestøvnivåer i uteluften. De fleste akutte dødsfall forårsaket av svevestøveksposering ser ut til å skyldes effekter på hjerte-karsystemet.*

Nitrogendioksid (NO₂) er en gass som kan gi luftveisproblemer. Hovedkilden til NO₂ er eksos fra biltrafikken. Diesebiler slipper ut betydelig mer NO₂ enn bensinbiler.

Virkninger på liv og helse:

- *Nitrogendioksid svekker lungefunksjonen og øker følsomheten for allergiske reaksjoner, samt øker muligheten for infeksjoner ved høye konsentrasjoner.*
- *Eksperimentelle undersøkelser med mennesker har vist at høye nivåer nitrogendioksid har en effekt uavhengig av andre luftforurensningskomponenter. Det er bare under spesielle luftforurensningsepisoder at folk blir utsatt for slike nivåer. Imidlertid har kun relativt friske personer deltatt i undersøkelsene, det kan derfor finnes individer som reagerer ved vesentlig lavere konsentrasjoner. Astmatikere kan få nedsatt lungefunksjon ved eksponering for ca 200 µg/m³ nitrogendioksid eller høyere, mens friske personer får redusert sin lungefunksjon først ved konsentrasjoner langt over 1 000 µg/m³.*
- *I dyreforsøk (10 mg/m³) og forsøk med mennesker ved konsentrasjoner over 1 mg/m³ har man funnet at nitrogendioksid kan svekke forsvarsevnen mot luftveisinfeksjoner.*

Kortfattet og generell definisjon utredet av regjeringen og miljødirektoratet.

Kristiansand kommune tar dette tema opp i sin egen rapport (Kristiansand kommune, utfordringsbilde 2020³). Der det på bestilling fra kommunen er utført målinger av luftforurensing på utvalgt strekning. Her kom det frem at nivåene ble alt for store og går over krav til verdier. Vi som bor på Vige (eller andre steder) kan ikke under noen omstendigheter bli forulempet med ekstreme mengder med støy og svevestøv under utbyggingen og ved drift. Utfordringsbildet er for stort og u håndterlig besert på underlag sendt av Nye Veier. Spredningsmodellering med alle scenarioer bør utbedres før varsel om oppstart av reguleringsarbeid, og burde blitt vurdert med en kommunedelplan som omhandler en sammenslåing av planene for ytre ringvei og Kongsgård-Vige havn.

Hvordan blir da bildet hvis begge tiltakene slås sammen slik at vi kan se hele utfordringsbildet? Vil en rekkefølgebestemmelse kunne utlikne utslippene?

Minstekrav til utredning av støy og luftforurensingsbildet bør være:

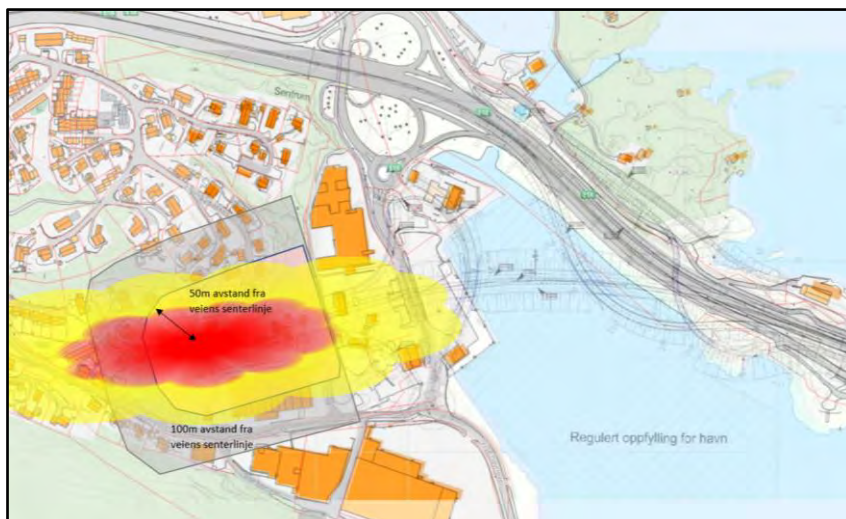
1. Under utbygging. (lav-middel-høy-aktivitetsdøgn).
2. Drift av Ytre ringvei og Kongsgård/Vige havn (lav-middel-høy-aktivitetsdøgn).

³ [kristiansand-kommune-utfordringbilde-2020-versjon-til-kommuneplanen--oppdaterte-befolkningsprognoser.pdf](#)

Eksisterende bebyggelse/reguleringsplaner/kommunedelplaner:

Vårt hus i Erling Skakkes 16A vei ligger helt inntil tiltenkt vei og tunnelåpning. Huset er en del av en reguleringsplan som ble godkjent og vedtatt i -08/09 som består av en 2-mannsbolig med tilhørende garasje og en ekstra bolig som ble innregulert til boligformål i tillegg til eksisterende bolig.

- Tiltaket kolliderer med eksisterende reguleringsplan og må utredes på nytt. Kostnader med dette må dekkes av tiltakshaver.
- Tiltaket kolliderer med eksisterende infrastruktur og tilkomst til tomtene, dette gjelder veinett, strøm, vann og klok/overvann/spillvann. Veien blir som følge av tiltaket påvirket i den grad at sikkerheten ikke er ivaretatt av beboere som er tilknyttet denne veien.
 - Store deler av infrastrukturen frem til boligene blir rammet i den grad at dette blir fjernet ved tiltaket, det må inn i bestemmelsene en prioritert rekkefølge der beboere ikke blir forulempet de negative konsekvensene ved utbygging.
- Sikringsgjerde og avstand til veilinje blir et tema der vi har opplevd gjenstander som blir tatt av vinden, sikring for at gjenstander ikke faller ned på veilinjen faller på tiltakshaver.
 - Et sikringsgjerde mot kjørebane eller tomt er å anse ikke tilfredsstillende rent sikkerhetsmessig. Ferdsløse for transport, parkering, barnelek og sikring for fall mot eller gjenstander mot Ytre ringvei må vurderes.
- Verditap på bolig grunnet tiltakets omfang og fremkommelighet til bolig, store deler av husets fasade mot ny tiltenkt veilinje er oppholdsrom/soverom.
 - Kartlegging av grunnmur og annet på privat tomt skal være utredet og holder under overvåking ved sprengningsarbeider. Det bør ligge en intensjonsavtale for arbeider som er gjeldende ved evt skade som kommer frem av sprengningsarbeider. Dette må ned i bestemmelsene.
- Støy- og luftforurensingskart med tilhørende tiltaksplan ved utbygging og bruk er fullstendig uteblitt og bes utredes før vedtak.
 - På linje med eksisterende kommunedelplan, foreligger det utredning av støy og forurensing. Her må det stilles krav til parallell konsekvensutredning slik det har vært utført på tidligere kommunedelplan.



Illustrasjon på luftforurensing Ytre ringvei ved Vige tunnel bygget på dagens kartdata for kommunen. Rød og gul sone skal indikere grense nivå på Nitrogendioksid (NO_2) og Svevestøv (PM_{10}).

- På grunnlag av andre tilsvarende problemstillinger og utfordringsbildet med å holde seg innenfor minste kravene i retningslinjene utredet av regjeringen, ber vi om kart på hvilke boliger som blir berørt av tiltaket, og som blir gjenstand for innløsning.
 - I og med at tiltaket er nært forestående, bes det at det kan komme til innløsning allerede ved oppstart av reguleringsarbeid, eller etter at endring av kommunedelplan er vedtatt.
- I kommunedelplanen for Kongsgård-Vige er det plassert tunnel i enden av Vige Havnevei. Den kommer da i tillegg til tunnelene som er medtatt tiltaket til Nye veier, og er beregnet for ca. 7.000 biler pr. døgn ifølge trafikkanalysen som følger vedtaket. Dette har vi ikke blitt informert om i en tidligere fase og er noe som skal hensyntas i beregningen for konsekvensutredning.
- Vår bolig blir en del av flere boliger som blir gjenstand for innløsning. Stedet er i dag en familie tun bestående totalt 4 boliger med familiebånd. Et eldre ektepar bolig fra begynnelsen av 1900 tallet, 3 sønner med egne boliger og tilhørende familie. Dette bes tas med i vurderingen ved innløsning av boliger.
- Frykter at tiltaket skaper presedens for Kongsgård/Vige Havn, da det i plandokumentene innebærer grundig utredning i planbestemmelsene og rekkefølgekrav.
- Kongsgård/Vige Havn kan ikke få avbøtende tiltak med å fylle på med masser for å kompensere for tiltaket til Ytre ringvei, slik at fjorden stupes mer igjen.
- Rekkefølgebestemmelse på avbøtende tiltak bør inkluderes i videre planprosess og vedtas i bestemmelsene før utbygging kan igangsettes.

Avsluttende kommentarer:

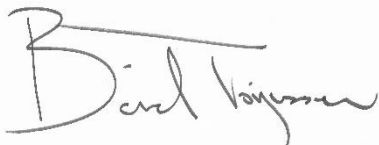
Vi ønsker at kommunen og Nye Veier kommer oss i møte, slik at vi opplever en følelse av å bli hørt med våre bekymringer for tiltaket. Vi er redd for de negative konsekvensene som kan oppstå ved å flette kommunedelplaner sammen, da dette noe mangelfullt, ikke kom frem på åpent dialogmøte den 11. mai -21 med tiltakshaver Nye veier.

Det ser ut som hensynet til berørte naboer er blitt vesentlig tilsidesatt til fordel for store tiltak. Oversikten på tiltaket i nærhet til eksisterende kommunedelplan blir helt fordreid, der grunnleggende arbeid med å inkludere tiltakene er en bevisst handling.

Det er for meg helt klart at Kongsgård-Vige Havn og Ytre ringvei må utredes på nytt.

Med hilsen:
Bård Torjussen
Anette Hansen Myren

btorju@hotmail.no
Mob. 40 72 60 02



Tromøy, 25. mai 2021-05-25

Nye Veier

Uttalelse vedrørende ny omkjøringsvei rundt Kristiansand fra gnr 46/16

Vi ønsker å komme med en foreløpig uttalelse i saken i hovedsak basert på ett av de mottatte dokumenter kalt silingsnotat med tilhørende grove kartutsnitt. Vår hytte 46/16 ligger ytterst ute mot Varoddbrua og uttalelsen avgrenses til kryssalternativene i Vige. Det er ikke vegforbindelse helt frem til hytta, men vi har fått øremerket og skiltet 3 parkeringsplasser i en lomme i tilknytning til vegen til ytre Varen - omtrent der sykkelstien krysser over E-18. Rettigheten er beskrevet i en erklæring undertegnet av statens vegvesen 20.04.2016. Dette skjedde i forbindelse med bygging av ny Varoddbru.

Så vidt vi kan se vil hytta vår ikke bli direkte berørt i noen av de 3 alternativene som er beskrevet og rangert innbyrdes etter noen utvalgte temaer. Men vi ser at avhengig av alternativ kan mer støy, forringet utsikt og vanskelig parkering bli uønskede konsekvenser. Tilgang /veg til hytta må også sikres. Men forholdene er usikre da det er vanskelig å vite hvordan ting blir i praksis med utgangspunkt i enkle kartskisser. Overordnet synes alternativ VS2 å være en god løsning. Denne løsningen er imidlertid ikke den beste sett fra vårt ståsted selv om det skulle vise seg at parkeringen kan løses tilfredsstillende. Her vil en stor inntegnet fylling/skjæring mot sør være sterkt uønsket. I følge fig 4.3 i silingsnotatet blir hele bukta syd for hytta fylt igjen (gul farget). Et deponi av denne størrelse blir svært skjæmmende og kan i tillegg muligens forurense badevannet vårt,

Etter vår oppfatning er bebyggelsen inklusive fastboende og hytter i området ikke behandlet grundig nok - så langt. Tema konsekvenser for eksisterende bebyggelse foreslås derfor utredet som en del av det videre planarbeidet.

Vi er tilfreds med at planforslaget skal sendes på høring igjen når detaljene er bedre avklart. Konsekvensene for hytta vår vil da ventelig kunne ses klarere, ei hytte som har vært i familiens eie i nærmere 70 år.

Med hilsen
Arne Birger Sjursø (911 03 393)
Liv Sjursø Benestad
Agnete Klovland

Dagfinn Berntsen
Erling Skakkes vei 14
4633 Kristiansand

26.5.2021

Nye Veier
Kjøita 6
4630 Kristiansand

Innsigelser med kommentarer til varsel om oppstart av reguleringsarbeid – E 39 Ytre ringvei.

Innsigelsen omfatter følgende:

- **Informasjon**
- **Kommunikasjon**
- **Erling Skakkes vei 14 g.nr 47, b.nr 29 egen utskilt tomt.**
- **Erling Skakkes vei 13 g.nr 47, b.nr 34 – nåværende bopel.**
- **Støyplager**
- **Støvplager**
- **Ødelagt bomiljø**
- **Eventuell innløsning**

Informasjon:

Eier og hustru av bopel er 85 år gamle. De har ikke PC eller andre elektroniske hjelpemidler. Dokumentet er derfor skrevet av deres datter Ellen Brath Østreng og deres svigersønn Tom Østreng på vegne av Dagfinn og Bodil Brath Berntsen.

Informasjon sendt som ett rundskriv standardisert med likt innhold kan neppe sies å være nok med tanke på Dagfinn og Bodil sin alder og mangel på kunnskap i bruk av elektroniske verktøy. De hadde derfor ingen mulighet til å delta personlig i noen av de foreslåtte møtene.

Vi mener derfor at nødvendig informasjon ikke er gitt.

Det er heller ikke mulig for legfolk å sette seg inn i konsekvensene av veivalg ved å lese seg opp på dokumenter som ligger på Kristiansand kommune eller Nye Veier

Mye av det som står om Vige omfatter «utbygging av havn» og svært lite om aktuell løsning.

Kommunikasjon:

Kommunikasjon forutsetter at begge parter kan delta i kommunikasjonen. Så har ikke skjedd i dette tilfelle. Man burde her i tillegg til personlig brev både purret på manglende svar, samt tatt kontakt på telefon.

Løsningen som foreslås er særdeles inngripende ovenfor et ektepar på 85 år.

Vi kan ikke akseptere at et profesjonelt selskap som Nye Veier skal være opptretter så arrogant ovenfor beboere som i dette tilfelle. Man kan overhodet ikke forvente av «vanlige» mennesker kan sette seg inn i paragrafer og lovregler.

Erling Skakkes vei 13:

Huset er satt opp av Dagfinn og er Ellen sitt barndomshjem. Haven og huset er på mange måter det som gjør at de synes det er ok å leve som i dag, og de klarer til tross for alder det meste selv. Det å måtte flytte grunnet ny vei vil være en påkjenning de vil få store utfordringer med.

Erling Skakkes vei 14:

Dette er en egen utskilt tomt på nedsiden av Erling Skakkes vei. Tomten er godkjent for å bygge nytt hus. Påtenkt salg er helt urealistisk dersom foreslått plan for ny vei gjennomføres. Takst for tomt ble tatt for noen år siden og var da taksert til c a 1.5. millioner kroner.

Veivalg

Vi kan ikke med vår beste vilje forstå at det alternativ som foreslås er det beste hensyn tatt til eiendommer som blir berørt, samt ødeleggelse av et av de eldre og populære bo områder i Kristiansand. Det er meget mulig at dere kan dokumentere at ønsket løsning er best sett ut i fra ren økonomi, men i en tid der miljø teller mer og mer bør dette vie langt tyngre.

Støy

Under byggeperioden vil det oppstå støy som etter all sannsynlighet er langt over det tillatte i mye av perioden.

Etter byggeperioden vil støv fra en 4 felts motorvei gjøre livet meget vanskelig for alle berørte.

Etter forsøksvis å ha lest rapportene fra Rambøll som stort sett omfattet ny havn forstår vi ikke hvordan dataene derifra kan legges til grunn for beregninger. Det bør foretas nye målinger før beslutning tas.

Det er endringer i foreslått avstand fra tunell løp til bebodde. Ser ikke ut som dette er ivaretatt.

Støv

Støv fra biltrafikken vil gjøre det meget vanskelig å kunne sitte ute. Plener og haver for øvrig vil bli vanskelig å holde vedlike.

Også dette punktet har få om noen undersøkelser etter dagens praksis, og vi vil hevde at nødvendige kontroller er gjennomført.

Bomiljø

En gjennomføring av prosjektet som planlagt vil ødelegge et bo miljø som er trygt og godt i byen. I de siste har det flyttet inn flere unge familier. Det vil være uheldig å bryte opp alt dette for en ny fire felts vei som klart kan legges i andre traseer med mindre konsekvenser.

Konklusjoner:

- **Vi** mener at hverken informasjon eller kommunikasjon har vært tilfredsstillende ovenfor Dagfinn og Bodil
- Vi ber om et personlig møte enten i Erling Skakkes Vei 13, eller på kontor i Kristiansand på en av følgende dato: 3 eller 4.6 eller 16 eller 17.6. Da vil familien være til stede.
- Dersom prosjektet likevel gjennomføres i sin nåværende form kreves innløsning i h t takst før beslutning om veiutbygging både for Erling skakkes vei 13 og 14

Oslo, 26.5.2021

På vegne av Dagfinn og Bodil Berntsen

Ellen Brath Østreng

Mine foreldre nås skriftlig på angitt adresse.

Vennligst kontakt undertegnede på telefon 99300235 eller på ellen_oe@yahoo.no

-

Uttalelse til oppstart av reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse til arbeidet med reguleringsplanen. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med og danner grunnlag for planforslaget som senere skal behandles av kommunen.

Uttalelsen gjelder

Navn på reguleringsplan: Detaljregulering E39 Ytre ringvei
Planident: 1580
Kommune: Kristiansand

Forslagsstiller er

Navn: Nye Veier
Organisasjonsnummer: 962392687
Kontaktperson: Thomas Kaaløy Jensen

Plankonsulent er

Navn:
Organisasjonsnummer:

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid er mottatt av

Navn: RØDLI EVA GUNHILD
Telefonnummer: +4791106320
E-post: eva.rodli@gmail.com

Du kan skrive din uttalelse til reguleringsplanarbeidet i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Hei
Håper det blir bygget denne ringveien! Dere får sikkert nok av klager fra dem som er mest berørt av dette. Jeg må si jeg gleder meg til veien kommer og det blir stillere i mitt nabolag. Mage naboer blir skånet langs hele dagens vei, mot noen få som er misfornøyde. Stå på :-)

Signert av

EVA GUNHILD RØDLI på vegne av RØDLI EVA GUNHILD

27.05.2021

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

27.05.2021 14:22:33 AR431478152

27.05.2021 14:22:33 AR431478152

From: Unni Berge Olsen <unnibo@hotmail.com>
Sent: 27. mai 2021 19:46
To: nyeveier@ytringvei.no
Subject: Innsigelse om oppstart av planarbeid for Ytre Ringvei

Hei,

Vi vil med dette komme med en innsigelse på planene for Ytre Ringvei.

Vi i Erling Skakkes vei 9 (Gnr 42, Bnr100) vil bli direkte berørt av dette prosjektet, både under byggefasen og etter ferdigstillelse. Både veien og tunnelåpningen vil komme så nærme huset at det vil bli uutholdelig å bo her videre, både med tanke på støy, støv og sprengningsarbeidet i bygningsperioden som vil vare over flere år. Hverken hage eller veranda vil kunne være i bruk i tidsrommet 07-19 (som ble opplyst på folkemøtet at var en vanlig arbeidsdag for tunnelarbeid). Det er strenge krav til støy og støv i et boligområde, så dette forventer vi blir hensyntatt. Inngangen til tunnelen er i de første planene tegnet inn i bunnen av bakken/gata vår, som ikke bare vil støye, men vi vil også miste gode naboer vi har hatt gjennom mange år.

Dette vil også bli en veldig verdiforringelse for vår bolig - vi er 79 og 73 år gamle, og det har ligget i kortene lenge at vi skulle flytte i leilighet i løpet av de neste 2-3 årene. Et salg av huset i denne perioden vil være helt umulig, og planene med ringveien gjør at vi blir veldig bekymret for leilighetskjøp, helse og pensjonisttilværelsen videre.

På tegningene vist på folkemøtet 19.mai var det skissert hvordan støyskjerming fungerer - da viste det seg at hus som ligger på en høyde i forhold til selve støyskjermen ikke har nytte av dette da lyden bærer over. Vårt hus ligger slik til. Dette gjør også at bekymringene for hvordan livet her videre vil bli, øker enda mer.

Dette med sprengningsarbeid i nærområdet har vi vært gjennom tidligere, da det ble sprengt ut i Vige Havnevei til utvidelse av sementanlegget (Unicon) og Montér-bygget. Vi bor i et murhus, og huset fikk den gang store skader i grunnmuren, bilder ramlet ned fra veggene og glass knuste i skapet. Grunnmuren måtte utbedres i lang tid etterpå (som vi attpåtil måtte bruke vår forsikring på, da utbygger fraskrev seg alt ansvar), men om grunnmuren vil tåle ei runde til med sprengning tviler vi på da styrken aldri ble den samme.

Vi har med andre ord veldig dårlig erfaring med slikt arbeid, og vårt største ønske er å slippe å måtte oppleve dette igjen på våre gamle dager.

På bakgrunn av argumentene over, ønsker vi at huset vårt kommer inn under planene for grunnerverv og blir løst inn.

Med vennlig hilsen

Unni Berge Olsen og Osmund Olsen

Kari Skår Dahl
Jan Erik Mandelid
Erling Skakkesvei 7
4633 Kristiansand

Nye Veier
Kjøita 6
4630 Kristiansand

Innspill til varsel om oppstart av planprogram for E 39- Ytre ringvei

Vi er bekymret for ytterligere støy- og luftforurensing i vårt bomiljø.

I dag er vi jevnlig plaget av impulsstøy fra nattarbeid i Kristiansand Havn, Vige, samt veiarbeidet som har pågått nattestid ved bygging av ny bro. Jeg vil anslå at disse har påvirket nattesøvnen vår omtrent 5 netter/måned. Russetiden er nettopp ferdig gjennomført, og disse mai-helgene er det mye støy da russeren stopper ved bensinstasjonen i Vige. I tillegg er det noen tilfeller av sementbiler som må fjerne størket sement hvor dette arbeidet har til tider blitt lagt til ugunstige tidspunkt for oss naboer.

Den overnevnte impulsstøyen kommer i tillegg til den jevne duren fra E18 og flytrafikken.

Fremdeles går trafikken i 50 km/t over Varoddbroa, denne skal nok snart øke, og det er for øyeblikket få flyankomster/-avganger på grunn av pandemien.

Vi ønsker at det blir tatt støymålinger når et mer normalisert støybilde etableres. Mange av husene i dette området er fra 60-tallet, og derfor ikke skjermet mot støy inne slik som moderne hus kanskje er det. Sommerstid luftes det med åpne vinduer, noe som ikke vil være gjennomførbart med høyere støynivå.

Slik vi har forstått det, så er de gjeldende støymålinger for dette prosjektet gjennomført andre steder (Sigurd Slembe's vei) enn her hvor støyen kommer til å bli sterkest ved det nye alternativet. Vi ønsker derfor at nye støymålinger blir gjennomført der hvor støyen vil bli mest utfordrende dersom dette forslaget blir vedtatt.

Vår bolig har ett mål opparbeidet tomt som vi bruker til rekreasjon og selvforsyning av mat og husdyrhold. Dette er vi redd for at vil bli forringet med motorveien så nærme. Vi har rådyr i hagen, og med tunnelinnslaget vil kanskje disse sitt område bli mye mindre.

Vi engasjerte oss i kampen mot å få containerhavn til Vige, og håper at innspillene som kom mot bygging av havna blir hørt også i dette arbeidet.

Til slutt vil jeg oppfordre til tett beboerdialog, og særlig inkludere og ivareta de eldre i området som ikke klarer det teknologiske som digitalt dialogmøte og å selv finne informasjon på nett. Flere av husene er bebodd av mennesker som har bånd til stedet fra området ble utbygget, hvilket gir et sterkt emosjonelt bånd til eiendommen.

nyeveier@ytreringvei.no

From: Øivind Nyvoll <o.nyvoll@mac.com>
Sent: 29. mai 2021 17:58
To: nyeveier@ytreringvei.no
Subject: Ytre Ringvei

Ingen trasé må vedtas før resultatet fra den marine undersøkelsen av Topdalsfjorden foreligger og er kvalitetssikret, dersom dumping av steinmasser i fjorden må foretas!

Øivind Monsen Nyvoll

**ELISABETH BRYN
ERLING SKAKKES VEI 2
4633 KRISTIANSAND**

**NYE VEIER
KJØITA 6
4630 KRISTIANSAND**

Kongsgård 1, 30.05.21

Innsigelse til varsel om oppstart av reguleringsarbeid – E39 Ytre ringvei

Viser til varsel om oppstart av reguleringsarbeid for E39 Ytre Ringvei datert 19.04.2021, der forslagsstiller er Nye Veier. Frist for innspill er 31.5.21, og min innsigelse er rettidig.

Nye veier varsler oppstart med hjemmel i plan og bygningsloven § 12-8 og 12- 9. Dere informerer om at arbeid med regulering utløser krav til konsekvensutredning etter forskrift om konsekvensutredninger § 6 b) og 8 a), og sender forslag til planprogram på høring og offentlig ettersyn. Dere informerer også om at planarbeidet er avklart med Kristiansand kommune og at planen utarbeides i samsvar med plan og bygningsloven § 12-3, og at Nye Veier har overtatt prosjektet med vedtatt kommunedelplan for E39 Ytre Ringvei, utarbeidet av Statens vegvesen i 2016.

Denne veitraseen er helt ny for oss, og den kom derfor som et sjokk på vårt boligområde. Min adresse blir i sterk grad direkte påvirket av den nye veitraseen, da min bolig ligger under 100 meter fra tuneller og rundkjøringer, med firefelts motorveg og selvfølgelig mye trafikk som medfører ikke bare mere støy enn vi har fra før, men også mye luftforurensing som jeg frykter ikke kan la seg korrigere, med det resultat at her blir ubeboelig.

INNSIGELSER:

Veiprosjektet ligger utenfor den allerede vedtatte kommunedelplan.

1. Tiltaket strider mot pbl, §11-8 fjerde avsnitt, punkt d) om båndleggingens tidsbegrensning. a. Det er ifølge statsforvalteren i agder ikke søkt forlengelse til departementet.

2. Tiltaket strider mot pbl, § 11-17 som gjelder endring av kommunedelplan.

a. I varslingsbrevet om oppstart av planer, vises det til at nye veier bygger på utredelser og underlag som er bygget på tidligere vedtatt kommunedelplan fra 2016, selv om inngrepet og utforming er vesentlig endret. De negative konsekvensene for boliger i området innlemmet i «båndleggingssonen» er uoversiktlige og meget mangelfullt, dette er ikke i tråd med retningslinjene for utforming av en kommunedelplan.

3. Tiltaket strider mot Veglova § 29 om byggegrense på min. 50m (målt i luftstrek).

- Da det eksisterende boligområdet blir negativt påvirket av tiltaket, som gjelder endring av Ytre Ringvei, det vesentlige gode grunner til å øke avstand til bebyggelse (byggegrense) fra 50m til 100m for å minimere de negative konsekvensene tiltaket har på boligområdet berørt av tiltaket.
- Krav til avstand (byggegrense) bør inn i planbestemmelsene til kommunedelplan som nå er under endring.

INNSIGELSER STØY:

Ifølge nasjonale retningslinjer for støy T-1442 skal det foreligge støysonekart, denne skal alltid være oppdatert og basert på vedtatt kommunedelplan. Støysonekart skal også ta med nye anlegg og virksomheter som er vedtatt, dette for å kartlegge sumstøy, hensynssone med kommentarer på evt tiltak. Ifølge varsel og ordlyden om at den bygger på eksisterende kart og anleggsdata, så mangler oppdatert støykart, noe som gir grunnlag for innsigelse.

Jeg presiserer at Miljødirektoratet holder på å endre på retningslinje for støy i arealplanleggingen (T-1442). Formålet med revisjonen er å gjøre dagens retningslinje tydeligere med tanke føringer for utredning og økt forutsigbarhet med en mer samordnet forvaltningspraksis. Her nevnes det også målet om å støyreduksjon ikke er oppnådd og at de ser på behov for endringer i retningslinjer som brukes i arealplanleggingen.

«Vesentlige avvik fra T-1442 Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging kan gi grunnlag for innsigelse når:

- Støysonekart ikke er innarbeidet i kommuneplan/kommunedelplan på egnet måte.
- Det åpnes for bebyggelse i rød støysone uten at dette er behandlet og begrunnet på en forsvarlig måte i kommunedelplanen.
- Støyfaglig utredning i reguleringsplaner mangler eller er svært mangelfulle.
- Grenseverdiene for støy overskrides for planlagt arealbruk uten at avbøtende tiltak er tilstrekkelig innarbeidet i planen.
- Planlagt arealbruk avviker fra anbefalingene i retningslinjen uten at årsakene til avviket er grunnlagt og tilstrekkelig dokumentert.
- Planlagt arealbruk er i strid med retningslinjene og Fylkesmannen ikke finner at begrunnelsen for avviket kan forsvare avvikets omfang.
Konsekvensutredninger for planer etter plan- og bygningsloven 2020:
Forskrift om konsekvensutredninger krever at kommuneplanens arealdel skal konsekvens utredes etter forskriften dersom arealbruken endres i forhold til tidligere kommuneplan. Det innebærer at vesentlige forhold med beslutningsrelevans i kommuneplanen skal belyses.

INNSIGELSER LUFTFORURENSING:

Både støy og luftforurensing må sees i sammenheng med andre planer og eksisterende støy og luftforurensing. I Vige havn er det ikke landstrøm, og skip som ligger til kai der over døgn pr år, putrer eksos kontinuerlig, i tillegg til støy. Det eksisterende må summeres i nye planer.

Tunnelen som er planlagt mellom Vige-Grauthelleren blir opp til 9 km lang og er beregnet for en fartsgrense på 110 km/t. Dette blir ifølge nasjonale retningslinjer for tunneler, den nest (mest) høyeste og kravstore tunnelen som er beregnet prosjektert.

I nasjonale retningslinjer for tunneler fremkommer det at svevestøv og CO₂ er på det høyeste ved enden av tunnellopet (kjøreretning), eventuelt med vifter for å dra den forurensende luften til enden av åpningen (kjøreretning). Dvs. at boligområdet Vige/Kongsgård1 som ligger ved enden av tunnelen, vil oppleve en vesentlig økning av luftforurensing (svevestøv og NO₂).

Svevestøv er en fellesbetegnelse på små partikler som kan holde seg svevende i luften over lang tid. Hovedkilden til svevestøv er asfaltstøv som virvles opp fra veibanen, også av el-biltrafikk.

Virkninger på liv og helse:

- Det finnes ingen ufarlig nedre størrelsesgrense for svevestøv; helseskadene øker med økende konsentrasjon. Verdier over 35 mikrogram regnes som uakseptabelt, ifølge vedtatte norske luftkvalitetskriterier.
- Svevestøveksponering kan bidra til å forverre en rekke luftveissykdommer som kronisk obstruktiv lungesykdom (KOLS), astma og lungekreft.
- I tillegg viser en rekke befolkningsundersøkelser fra hele verden viser en assosiasjon mellom nivåer av svevestøv i uteluft og sykkelighet og dødelighet i befolkningen.
- Svevestøveksponering ser også ut til å kunne gi høyt blodtrykk, forstyrrelser i hjerterytmen og økt risiko for hjerteinfarkt.
- På verdensbasis regner man med at bortimot 800 000 mennesker årlig mister livet som følge av for høye svevestøvnivåer i uteluften. De fleste akutte dødsfall forårsaket av svevestøveksponering ser ut til å skyldes effekter på hjerte-karsystemet.

Nitrogendioksid (NO₂) er en gass som kan gi luftveisproblemer. Hovedkilden til NO₂ er eksos fra biltrafikken. Diesebiler slipper ut betydelig mer NO₂ enn bensinbiler.

Virkninger på liv og helse:

- Nitrogendioksid svekker lungefunksjonen og øker følsomheten for allergiske reaksjoner, samt øker muligheten for infeksjoner ved høye konsentrasjoner.
- Eksperimentelle undersøkelser med mennesker har vist at høye nivåer nitrogendioksid har en effekt uavhengig av andre luftforurensningskomponenter. Det er bare under spesielle luftforurensningsepisoder at folk blir utsatt for slike nivåer. Imidlertid har kun relativt friske personer deltatt i undersøkelsene, det kan derfor finnes individer som reagerer ved vesentlig lavere konsentrasjoner. Astmatikere kan få nedsatt lungefunksjon ved eksponering for ca 200 µg/m³ nitrogendioksid eller høyere, mens friske personer får redusert sin lungefunksjon først ved konsentrasjoner langt over 1 000 µg/m³.
- I dyreforsøk (10 mg/m³) og forsøk med mennesker ved konsentrasjoner over 1 mg/m³ har man funnet at nitrogendioksid kan svekke forsvarsevnen mot luftveisinfeksjoner.

AVSLUTNING:

Viser avslutningsvis til at verditapet på min bolig blir enormt grunnet tiltakets omfang, og store deler av husets boligrom mot ny tiltenkt veilinje er stue, kjøkken, to soverom, kjellerstue og bad. I nasjonale retningslinjer er det anbefalt 100 meter byggegrense, og disse retningslinjene må derfor også følges av Nye Veier i dette enormt store prosjektet. Min bolig ligger innafor 100 meter, men slik jeg ser det, blir den ikke beboelig uten såpass store bygningsmessige interne og eksterne inngrep og endringer, at min bolig må innløses.

Mvh Elisabeth Bryn

Uttalelse til oppstart av reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse til arbeidet med reguleringsplanen. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med og danner grunnlag for planforslaget som senere skal behandles av kommunen.

Uttalelsen gjelder

Navn på reguleringsplan:

Planident:

Kommune:

Forslagsstiller er

Navn:

Organisasjonsnummer:

Kontaktperson:

Plankonsulent er

Navn:

Organisasjonsnummer:

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid er mottatt av

Navn:

Telefonnummer:

E-post:

Du kan skrive din uttalelse til reguleringsplanarbeidet i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Jeg er sterkt i mot at man planlegger firefelts motorveg i to tunneller rett inn i et eksisterende boligfelt der det bor innbyggere i alle aldre, barn, ungdom, familier og eldre. Her vil vi få ekstremt mye luftforurensing, for eksos og partikler fra tunge kjøretøy og raske biler følger kjøreretningen, og går ut i vårt boligfelt. I tillegg til denne luftforurensingen av vårt boligmiljø, kommer støy fra hele tre tunellinnslag, tre rundkjøringer, ei bro over Varoddbroa, og et veinett uten sidestykke! Støyen kommer som tillegg til den store støyen vi har fra før, E18, flystøy og havnestøy. Her vil

bli ubeboelig med sumstøy og forurensing. Siste moment er utfyllingen av den sårbare Topdalsfjorden.. massen fra 9 km tunell skal dumpes i fjorden og gi grunnlag for dette veinettet samt havneanlegg i fjorden. Det er uforståelig at fornuftige menn av idag, med all tilgjengelig informasjon om protester fra folk rundt hele fjorden, kan overse faktagrunnlaget, og foreslå noe slikt. Vi tror derfor ikke de rette myndigheter og kloke hoder kan godkjenne så stor galskap.

Signert av

ELISABETH BRYN på vegne av BRYN ELISABETH

10.06.2021

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

10.06.2021 09:56:15 AR433970535

10.06.2021 09:56:15 AR433970535

Uttalelse til oppstart av reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse til arbeidet med reguleringsplanen. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med og danner grunnlag for planforslaget som senere skal behandles av kommunen.

Uttalelsen gjelder

Navn på reguleringsplan:

Planident:

Kommune:

Forslagsstiller er

Navn:

Organisasjonsnummer:

Kontaktperson:

Plankonsulent er

Navn:

Organisasjonsnummer:

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid er mottatt av

Navn:

Telefonnummer:

E-post:

Du kan skrive din uttalelse til reguleringsplanarbeidet i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Signert av

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

30.05.2021 14:47:48 AR431848734

30.05.2021 14:47:48 AR431848734

Filvedlegg:

Uttalelse til E39 Ytre Ringvei 30.05.2021.pdf

Til:
Nye Veier
post@nyeveier.no
Kjøita 6
4630 Kristiansand

Uttalelse vedr. varsel om oppstart av reguleringsplan Detaljregulering E39 Ytre ringvei Planid 1580 – saknr 20205832

Vi viser til mottatt varsel vedr. oppstart av reguleringsplanarbeid for over nevnte prosjekt. Vi er grunneiere til Vige Havnevei 32 (gnr 47/5 m.fl) og har følgende uttalelser til planene:

Generelt:

Plan- og bygningsloven stiller krav om at Kommuneplanens arealdel har utredet hvilke viktige hensyn som må ivaretas for planlagt arealbruk.

Den nye traséen som er foreslått er i praksis et nytt prosjekt som berører helt andre arealer, og som har store avvik fra de områdene og tema som er utredet i gjeldende plan.

Det er derfor åpenbart at det **må utredes og vedtas ny kommunedelplan for Ytre Ringvei** før arbeidet med reguleringsplan kan starte opp.

Temaer som er av stor samfunnsmessig betydning og som må utredes i ny kommunedelplan før arbeid med reguleringsplan for E39 Ytre ringvei kan ha oppstart, samt vår innsigelse til planene gis i det etterfølgende.

Forurensinger og Miljø:

I et halvt århundre har betongfabrikken i Vige sluppet betongslam, PCB og andre kjemikaler direkte ut i Vigebukta.

På grunn av de dårlige grunnforholdene der ny trasé krysser sjøen, vil en så vidt høy veifylling måtte fundamenteres på en annen måte enn f.eks et kaianlegg. Vanlige metoder er gjerne massefortrengning, masseutskiftning, mudring mv.

Slike arbeider vil medføre omrøring av stedlig forurensede masser, og gi skadelige utslipp til Topdalsfjorden. Det er i Vigebukta påvist bl.a. PCB, PAH, TBT, Bly i tiltaksklasse 4.



Dette forholdet er ikke vurdert i gjeldende kommunedelplan.

Erverv av Havnearealer i Vige

I over 20 år har Kristiansand Havn bedyret sitt behov for havnearealer. Nå som havnas arealbehov synes å være dokumentert, er det uforståelig at Nye Veier i det hele tatt kan gis anledning til å erverve en så stor del av indre havn i Vige.

Det er som nevnt påvist både PCB, PAH, TBT, Bly i tiltaksklasse 4 etter årelang drift på bl.a. betongfabrikken.

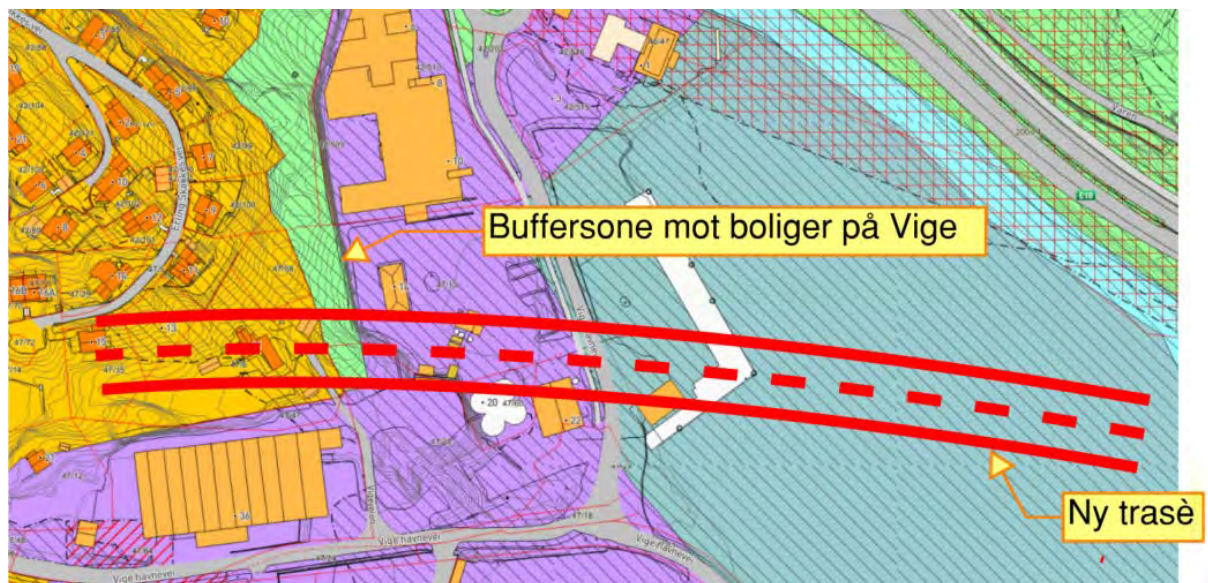
Kostnadene og vanskelighetsgraden med opprydding her er såpass vesentlig at både ansvar for, og prosess for opprydding er av samfunnsmessig betydning og bør utredes på et høyere plannivå.

Disse forhold er ikke vurdert i gjeldende kommunedelplan.

Buffersone mot boligene på Vige:

I gjeldende planer har bystyret vedtatt at det skal være en «buffersone» mellom boligene på Vige og havnearealene i Kongsgård/Vige.

I det varslede planforslaget vil en av konsekvensene være at «buffer» forsvinner. Hva vil dette bety for omgivelsene og hvem blir berørt er tema som bør utredes bredt på et høyere plannivå.



Forholdet er ikke vurdert i gjeldende kommunedelplan.

Kvikkleireforekomster:

Den nye traséen vil krysse under kvikkleireforekomstene på Kongsgårdjordene, Bjørndalsletta og på Eg. Disse kryssingene vil skje på nye steder.

Bl.a. er kvikkleireforekomsten på Eg blant de farligste og mest labile på Sørlandet med tanke på kvikkleireskred. Slike utredninger og konsekvensberegninger skulle vært utført av NGI og forelagt til blant andre NVE, og på grunn av de samfunnsmessige konsekvensene også DSB, før man idet hele tatt går i gang med reguleringsplanlegging.

Disse forholdene er ikke vurdert i gjeldende kommunedelplan.

Forholdet til Gården på Vige:

Gården på Vige ble etablert allerede i 1865, og er blant de siste privateide «småbruk» som er igjen i bynært område, 3,2 km fra Kristiansand sentrum.



Eiendommen har vært i vårt eie de siste 20 årene.

Gården har huset både høns og hest, den gir oss muligheter til å høste et mangfold av frukt og bær, blomster, skog (selvforsynt med ved), samt oppleve et unikt dyre- og fugleliv. I tillegg har vi et rådyrtråkk over jordene her.

Se også vedlagte bildeserie.

Nye planer medfører at det må foretas grunnerverv/innløsning på hele eller deler av våre eiendommer, noe som ikke er ønskelig. Vi er derfor uenige i den foreslåtte trasé.

Med vennlig hilsen

Nina Børrestad og Ole Morten Helland
Grunneiere

Kristiansand
30.05.2021

Vedlegg: Bilder fra Gården på Vige





Uttalelse til oppstart av reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse til arbeidet med reguleringsplanen. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med og danner grunnlag for planforslaget som senere skal behandles av kommunen.

Uttalelsen gjelder

Navn på reguleringsplan:

Planident:

Kommune:

Forslagsstiller er

Navn:

Organisasjonsnummer:

Kontaktperson:

Plankonsulent er

Navn:

Organisasjonsnummer:

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid er mottatt av

Navn:

Telefonnummer:

E-post:

Du kan skrive din uttalelse til reguleringsplanarbeidet i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Vi er bekymret for om arbeidet med å lage tunnelen, samt bruken av tunnelen når den er ferdigstilt, vil få konsekvenser for vår eiendom.

Signert av

ODA RØNHOLT NILSEN på vegne av NILSEN ODA RØNHOLT

30.05.2021

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

30.05.2021 19:22:28 AR431868020

30.05.2021 19:22:28 AR431868020

From: Sigmund Ro <sigmu-r@online.no>
Sent: 31. mai 2021 11:21
To: nyeveier@ytringvei.no
Subject: Ny ringvei

Nye Veier,

Undertegnede er gjort kjent med planene for ny ringvei gjennom Nye Veiers brev samt reportasje i Fædrelandsvennen av 25. mai 2021.

Vi bor i Erling Skakkes vei 12 i en enebolig som ligger i umiddelbar nærhet til den planlagte veien. Vår eiendom er en del av et nabolag som i praksis vil bli bortimot ubeboelig dersom dette prosjektet realiseres. Støy, støv og forurensing vil undergrave hele bomiljøet. Det foreligger ingen støymålinger eller utredninger, men det sier seg selv at å bo like innpå en slik firefelts motorvei vil føre til uholdbare helse- og trivselsmessige belastninger ikke bare for oss, men for et helt nabolag der det bor både eldre og barnefamilier. Allerede i dag er trafikkstøyen fra den nye Varoddbroa slik at vi må lukke soveromsvinduet ved leggetid. Hvordan det vil bli med en motorvei like under oss, kan enhver forestille seg. Å oppholde seg i en hage og på en veranda som vender ut mot den samme veien vil være like uholdbart.

Det føles brutalt og urimelig å få bomiljø og livskvalitet rasert på denne måten. Signalene de senere år har vært at ny ringvei vil bli lagt et helt annet sted. Vi har investert betydelige midler i å fornye og oppgradere vår eiendom. Skulle dette prosjektet bli gjennomført, ville verditapet gjøre det umulig for oss å få en tilsvarende bolig av samme standard et annet sted.

Vi vet at våre naboer deler dette synet, og vil derfor be Nye Veier skrinlegge forslaget om denne motorveien gjennom Kongsgård og Vige. Det står om bo- og livskvalitet for oss og et helt nabolag.

Anne Karin Ro
Sigmund Ro

Sendt fra min iPad

Uttalelse til oppstart av reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse til arbeidet med reguleringsplanen. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med og danner grunnlag for planforslaget som senere skal behandles av kommunen.

Uttalelsen gjelder

Navn på reguleringsplan:

Planident:

Kommune:

Forslagsstiller er

Navn:

Organisasjonsnummer:

Kontaktperson:

Plankonsulent er

Navn:

Organisasjonsnummer:

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid er mottatt av

Navn:

Telefonnummer:

E-post:

Du kan skrive din uttalelse til reguleringsplanarbeidet i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Hei. Jeg er veldig imot denne utbyggingen. Verdien på huset kommer til og synke drastisk da ingen vil kjøpe rett ved en motorvei. Og er bekymret for alt av svevestøv og gasser som kommer ut av tunellene. Er alt undersøkt og funnet ut av hvordan lydnivået vil bli her med tunneller og fly og båttrafikk på en gang?

Signert av

TROND TORJUSSEN på vegne av TORJUSSEN TROND

31.05.2021

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

31.05.2021 12:46:35 AR432057910

31.05.2021 12:46:35 AR432057910

Uttalelse til oppstart av reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse til arbeidet med reguleringsplanen. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med og danner grunnlag for planforslaget som senere skal behandles av kommunen.

Uttalelsen gjelder

Navn på reguleringsplan:

Planident:

Kommune:

Forslagsstiller er

Navn:

Organisasjonsnummer:

Kontaktperson:

Plankonsulent er

Navn:

Organisasjonsnummer:

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid er mottatt av

Navn:

Telefonnummer:

E-post:

Du kan skrive din uttalelse til reguleringsplanarbeidet i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Signert av

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

Filvedlegg:

Innspill til Nye veier 31.05.21.pdf

Asbjørn Torjussen
Martha Torjussen
Erling Skakkes vei 19
4633 Kristiansand

28.05.2021

Nye Veier
Kjøita 6
4630 Kristiansand

Innspill med kommentarer til varsel om oppstart av reguleringsarbeid – E39 Ytre ringvei

Bakgrunn:

Viser til varsel om oppstart av reguleringsarbeid for E39 Ytre Ringvei med hjemmel i plan og bygningsloven § 12-8 og 12-9. Informerer at det utløser krav til konsekvensutredning etter forskrift om konsekvensutredninger § 6 b) og 8 a), og sender forslag til planprogram på høring og offentlig ettersyn.

Innledende:

Vi blir direkte påvirket av endring på Ytre ringvei, der vei og tunell åpning tar opp store deler av vår tomt som er del av en reguleringsplan med egen boenhet. Vi er bekymret for tiltaket pga mangelfull informasjon om grunnerverv av tomtene våre. Vi kan ikke se at det er mulig å bo etter disse forholdene og anser at tomten og huset kommer til å bli spist opp av tiltaket. Huset i seg selv er fra 1900 tallet, og ble ombygd i slutten av 1990 tallet. Det er grunn til å tro at huset ikke tåler påkjenningene som følge av inngrep i terrenget med rystelser.

Tomten har blitt over tid regulert til boligformål, slik at våre sønner kunne etablere seg i området. Tomten har nå blitt et familietun med 3 sønner, 3 svigerdøtre og 8 barnebarn. Det er ønskelig å opprettholde nærheten til familien, og ønsker så fort som mulig en samtale med tiltakshaver hvis det kommer så langt.

Innsigelse:

Endringer på eksisterende kommunedelplan er etter vår oppfatning ikke å tråd med nasjonale retningslinjer og forskrift om konsekvensutredning. Initiativet må derfor anses som at det er gjenstander til innsigelse som bør reises:

1. Tiltaket strider mot pbl, §11-8 fjerde avsnitt, punkt d) om båndleggingens tidsbegrensning.
2. Tiltaket strider mot pbl, § 11-17 som gjelder endring av kommunedelplan for Ytre ringvei.
3. Tiltaket strider mot pbl, § 11-17 som fører til endring av kommunedelplan for KG/Vige Havn.
4. Tiltaket strider mot Veglova § 29 om byggegrense på min. 50m (målt i luftstrekk).

Bekymret for eksisterende bebyggelse/reguleringsplaner/kommunedelplaner:

- Tiltaket kolliderer med eksisterende reguleringsplan for våre tomter og må reguleres på nytt. Kostnader med dette må dekkes av tiltakshaver.
- Tiltaket kolliderer med eksisterende infrastruktur og tilkomst til tomtene, dette gjelder veinett, strøm, vann og klok/overvann/spillvann.
- Sikringsgjerdje og avstand til veilinje blir et tema der vi har opplevd gjenstander som blir tatt av vinden, sikring for at gjenstander ikke faller ned på veilinjen faller på tiltakshaver.
- Verditap på bolig grunnet tiltakets omfang, store deler av husets fasade mot ny tiltenkt veilinje er oppholdsrom/soverom.
 - Dokumentering og skader på tomt skal kompenseres.
 - Tiltak på bolig og inngrep på tomt skal kompenseres.
- Støy- og luftforurensingskart med tilhørende tiltaksplan ved utbygging og bruk er fullstendig uteblitt og bes utredes før vedtak.
 - Her må det stilles krav til parallell konsekvensutredning slik det har vært utført på tidligere kommunedelplan.
- På grunnlag av andre tilsvarende problemstillinger og utfordringsbildet med å holde seg innenfor minste kravene i retningslinjene utredet av regjeringen, ber vi om kart på hvilke boliger som blir berørt av tiltaket, og som blir gjenstand for innløsning.
 - I og med at tiltaket er nært forestående, bes det at det kan komme til innløsning allerede ved oppstart av reguleringsarbeid, eller etter at endring av kommunedelplan er vedtatt.
 - Dispensasjon fra kravene skal begrunnes og informeres.
- I kommunedelplanen for Kongsgård-Vige er det plassert tunnel i enden av Vige Havnevei.
 - Dette har vi ikke blitt informert om i en tidligere fase og er noe som skal hensyntas i beregningen for konsekvensutredning.
- Rekkefølgebestemmelse på avbøtende tiltak bør inkluderes i videre planprosess og vedtas i bestemmelsene før utbygging kan igangsettes.

Avsluttende kommentarer:

Vi er redd for de negative konsekvensene som kan oppstå ved å flette kommunedelplaner sammen, da dette noe mangelfullt, ikke kom frem på åpent dialogmøte den 11. mai -21 med tiltakshaver Nye veier.

Det ser ut som hensynet til berørte naboer er blitt vesentlig tilsidesatt til fordel for store tiltak.

Det er klart at Kongsgård-Vige Havn og Ytre ringvei må utredes sammen.

Med hilsen:
Asbjørn Torjussen
Martha Torjussen

Mail: a.torjussen@gmail.com
Mob: 402 33 328

Asbjørn Torjussen
Martha Torjussen

Uttalelse til oppstart av reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse til arbeidet med reguleringsplanen. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med og danner grunnlag for planforslaget som senere skal behandles av kommunen.

Uttalelsen gjelder

Navn på reguleringsplan:

Planident:

Kommune:

Forslagsstiller er

Navn:

Organisasjonsnummer:

Kontaktperson:

Plankonsulent er

Navn:

Organisasjonsnummer:

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid er mottatt av

Navn:

Telefonnummer:

E-post:

Du kan skrive din uttalelse til reguleringsplanarbeidet i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Utifra den informasjon vi har mottatt har vi problemer med å se på hvilken måte den foreslåtte tunnelen vil berøre vår eiendom herunder bla plassering i forhold til tunnelen. På generelt grunnlag vil vi motsette oss at traseen skal gå gjennom eller under etablerte boligstrøk.

Hvis planforslaget blir vedtatt tar vi forbehold om å kreve økonomisk kompensasjon hvis dette vil

forringe eiendommens verdi gjennom bla anleggsskader ,begrensning av rådighet på eiendommen eller andre forhold.

Signert av

ELLEN MARIE NÆSS HALD på vegne av HALD ELLEN MARIE NÆSS 31.05.2021

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

31.05.2021 17:15:11 AR432168680

31.05.2021 17:15:11 AR432168680

Uttalelse til oppstart av reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse til arbeidet med reguleringsplanen. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med og danner grunnlag for planforslaget som senere skal behandles av kommunen.

Uttalelsen gjelder

Navn på reguleringsplan:

Planident:

Kommune:

Forslagsstiller er

Navn:

Organisasjonsnummer:

Kontaktperson:

Plankonsulent er

Navn:

Organisasjonsnummer:

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid er mottatt av

Navn:

Telefonnummer:

E-post:

Du kan skrive din uttalelse til reguleringsplanarbeidet i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

Vi er en familie på fem som har bodd her i snart ti år. Vi har nå snart 40 barn bare i vår gate. Trafikken i området har økt og havneaktiviteten like så. Det er summen av alle belastning for vårt området som vi opplever som en stor belastning. Enten det er biltrafikk, havneaktivitet, tungtransport eller flytrafikk. Vårt område har fått alt.

Vi ser på ny ringvei som en mulighet til å se området som en helhet. Slik som at E18 i dag ikke

har noe som helst med støyskjerming mot oss på Kongsgård 1. Lyden slår rett opp mot husene som ligger 30-40 meter over veien. En vegg eller buet støyskjerm som hadde tatt for dekkstøy langs hele E18 og i de nye rundkjøring og avkjøringene på E39.

Vi håper også området blir gjennomtenkt med tanke på vannlinje og forskjønnelse. Slik at det ikke bare blir fylt ut som en stor gigantisk flate uten grøntarealer og vannlinje.

Vi håper å få støtte til balansert ventilasjon med luftfilter i vår bolig.

Nyere asfalt eller hyppig utskifting hadde også vært fint for å få ned støyen fra grov asfalt.

Vi håper også at det kan bli lokk over innskuddet til tunellen så langt ut som mulig slik at området blir vernet.

Blir fartsgrensen satt ned på E18 inn mot sentrum?
Hvor stor trafikkreduksjon ser vi for oss?

Jeg håper at ny Ytre Ringvei kan medføre at vårt nabolag ikke bare blir utnyttet og rasert, men faktisk kan få en kompensasjon og støyreduksjon som følge av nye krav og nye måter å beskytte oss mot støy på.

Signert av

THOMAS EIKELAND FISKÅ på vegne av FISKÅ THOMAS EIKELAND 31.05.2021

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

31.05.2021 17:37:40 AR432173757

31.05.2021 17:37:40 AR432173757

Uttalelse til oppstart av reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse til arbeidet med reguleringsplanen. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med og danner grunnlag for planforslaget som senere skal behandles av kommunen.

Uttalelsen gjelder

Navn på reguleringsplan:

Planident:

Kommune:

Forslagsstiller er

Navn:

Organisasjonsnummer:

Kontaktperson:

Plankonsulent er

Navn:

Organisasjonsnummer:

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid er mottatt av

Navn:

Telefonnummer:

E-post:

Du kan skrive din uttalelse til reguleringsplanarbeidet i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

I vedtatt kommunedelplan fra 2016 pekes det på Glitre som mulig sted for deponi av overskuddsmasse fra arbeidet med Ytre Ringvei. Dette forslaget hang sammen med planen om at ringveien ville gå i bro over Glitre og da likevel ville forringe området. I det videre arbeidet med Ytre Ringvei bør det gjennomføres en grundig konsekvensutredning av hvordan et deponi av overskuddsmasse vil kunne påvirke natur og miljø på Glitre. Som det påpekes i planprogrammet, er det et gammelt gårdsmiljø på Glitre med en unik natur, som også er

utgangspunkt for mange turstier på begge sider av riksvei 9. Området er unikt ved at det er god adkomst til turstier både i Bymarka og Bymoen opp mot Krokvann, og det er flittig brukt av turgåere. På Glitre er det også anlagt en populær klatrevegg. Dette turområdet vil bli sterkt forringet om det blir brukt til deponi for overskuddsmasse, og også om man vurderer alternativet med å la ringveien gå i bro med kryss i dagen over Dalane i Nord. Dette bro/kryss-alternativet vil ødelegge deler av fjellet opp mot Krokvann, og vil derfor påvirke turløypene som går langs de nederste fjellssidene. I tillegg, vil veien komme nærmere Krokvann slik at trafikkstøy og luftforurensing vil kunne forplante seg i større deler av naturområdet.

Signert av

ELI-MARIE DANBOLT DRANGE på vegne av DRANGE ELI-MARIE
DANBOLT

31.05.2021

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

31.05.2021 21:02:18 AR432218096

31.05.2021 21:02:18 AR432218096

Uttalelse til oppstart av reguleringsplanarbeid

Du kan bruke dette skjemaet til å sende inn en uttalelse til arbeidet med reguleringsplanen. Alle uttalelser blir sendt til forslagsstiller/plankonsulent, og er med og danner grunnlag for planforslaget som senere skal behandles av kommunen.

Uttalelsen gjelder

Navn på reguleringsplan:

Planident:

Kommune:

Forslagsstiller er

Navn:

Organisasjonsnummer:

Kontaktperson:

Plankonsulent er

Navn:

Organisasjonsnummer:

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid er mottatt av

Navn:

Telefonnummer:

E-post:

Du kan skrive din uttalelse til reguleringsplanarbeidet i tekstboksen under. Du kan også laste opp et vedlegg ved å trykke på 'Oversikt - skjema og vedlegg' øverst til venstre.

Dette skjemaet kan kun sendes inn én gang. Påbegynt skjema lagres automatisk.

Vi gjør oppmerksom på at uttalelsene kan bli offentliggjort som en del av den kommunale saksbehandlingen.

I tillegg til alle punkter som er oppført i brev.
Verdiforringelse av eiendom på generell basis som både på langsikt og kortsikt.
Kortsiktig da en usikkerhet rundt regulering og større vanskeligheter med å omsette bolig og eventuelt støy og anleggsvirksomhet under anleggsperiode. Langsikt da veistøy som reflekteres i områdets tilstøtende arealer.
Deter ønskelig å høre med kommunen hvoprdan verdiforringelse vil kompenseres i området da

noen mer berørt enn andre...samt valg om å investere i området med viten om at vei skulle komme på andre siden har for flere vært en veiende faktor.

Signert av

RUNE TORJUSSEN på vegne av TORJUSSEN RUNE

31.05.2021

Dette dokumentet er signert elektronisk og arkivert i Altinn.

31.05.2021 23:52:45 AR432257440

31.05.2021 23:52:45 AR432257440

Filvedlegg:

Høringsinnspill Ytre Ringvei 310521.pdf

Innspill med kommentarer til varsel om oppstart av reguleringsarbeid – E39 Ytre ringvei

Vi viser til varsel om oppstart av reguleringsarbeid for E39 Ytre Ringvei med hjemmel i plan og bygningsloven § 12-8 og 12-9. I den forbindelse ønsker vi å informere om at det utløser krav til konsekvensutredning etter forskrift om konsekvensutredninger § 6 b) og 8 a).

1. Tiltaket strider mot pbl, § 11-17 som gjelder endring av kommunedelplan for Ytre ringvei.

I varslingsbrevet om oppstart av planer, vises det til at planen bygger på vedtak fra kommunedelplan datert 2016 for samme område. Imidlertid er planomfang og utforming nå i stor grad endret og ikke i tråd med retningslinjer for endring i kommunedelplan. Derfor mener vi at endring av vedtatte kommunedelplan må gjennomføres før tiltaksplan kan utformes.

2. Utfylling av masse i Topdalsfjorden

I lys av EU'S vanddirektiv 2000/60/ EC og vannforeskriften, skal Topdalsfjorden oppnå forbedret kvalitet innen 2033. Den kommende konsekvensutredning inngir ikke tillit til måloppnåelse. Den foreslåtte massive tømningen av fyllmasse fra hele tunnelstrekket på 8,5 km skal rett i Topdalsfjorden, og vil foregå over flere år. Hvis disse prosjektene godkjennes å berøre Topdalsfjorden, vil det oppleves slik at det kommer steinstøv i fjorden året rundt i en periode på kanskje mer enn 5 år. Det vil kunne slå ut flere generasjoner med planter og dyr. Og kan også påvirke tilstøtende vannforekomster mtp liv og vannkjemi. Ifølge vanddirektivet, er det ikke anledning til å trekke andre vannforekomster ned under "god" tilstand. Og hvordan fjorden i denne anleggsperioden vil fungere er et meget usikkert eksperiment. Derfor mener vi det er av avgjørende betydning at Norconsult også må vurdere konsekvensene av tømning i anleggstiden, dvs. vurdere skadevirkningene av hele utfyllingstiden i de årene massen skal tømmes i denne sårbare fjorden. Vi mener at en utredning som kun tar for seg «før og ferdig tilstand» er for lite detaljert mtp eventuelle skadevirkninger i anleggsfase.

Tiltaket, i anleggsperioden og ferdigstilt, må også utredes grundig ihht Lov om naturmangfold. Topdalsfjorden indre er en ekstrem terskelfjord med utfordrende vannkjemi. Når det gjelder vannutskiftning i dypområdene er det snakk om mange måneder, opp mot 10-18 mnd i deler av fjordsystemet (NIVA 1986). NIVA foretok en kartlegging av Topdalsfjorden indre i 2003. Undersøkelsen var initiert av Fylkesmannen og inngikk i kartlegging av flere fjordsystem i fylket. Der uttrykkes det at «skal man snu den negative utviklingen i dypvannet, er det derfor mest aktuelt å iverksette tiltak som kan øke vannutskiftningen i Topdalsfjorden og Ålefjærfjorden- og dermed øke tilførselen av oksygen», sitat slutt. Det betyr at i tillegg til eventuelle endringer i vannutskiftning og salinitet, vil en økning av forurensningskilder inkl endring av konsentrasjon kunne påvirke fjordsystemet ytterligere negativt. Fjorden var historisk fiskerik og har viktige gyte og oppvekstområder for bla en truet torskebestand, og er dessuten laks og sjøørretførende med sin forbindelse til Tovdalselva og sidevassdrag. Det må avklares med stor grad av sikkerhet at en innsnevring av utløpet ikke reduserer vannutskiftningen.

3. Tilstøtende vannforekomster

Sidevassdragene ved Gillsvann og spesielt Drangsvann, innehar Kristiansands viktigste gyte og oppvekstområder for sjøørret, foruten elvene. Drangsvanna har et rikt biologisk mangfold, men en svært utfordrende vannkjemi og området er særdeles utsatt for ytre påvirkninger. Hvorfor er ikke de svært viktige ovennevnte sidevassdragene nevnt i utredningen? Fjordens fremtidige utfordringer forsterkes ytterligere ved at det skal bygges ny vei til Kjevik og i Rona-Benestad vil det pågå boligutbygging i mange år. Hvordan blir samlet belastning på dette området?

Hvorfor den planlagte utredningen kun ser på den ferdige utbygde havnen fremstår derfor problematisk. Det er flere rapporter hvor det vises til betydelige utfordringer med bunnforholdene i havneområdet og rapporter uttrykker behov for supplerende undersøkelser. Med det lange tidsperspektiv og det enorme utfyllingsvolum forbundet til utbyggingen, må konsekvensutredningen også si noe om faremomentene og konsekvenser av forurensning til det indre fjordsystem med dets sidevassdrag, (bl.a. Ålefjærfjorden) - og tilkjenegitt helhetlig bevissthet om andre utbyggingsaktiviteter. Vi savner en samlet plan fra kommunen og Statsforvalteren for Topdalsfjorden med sidevassdrag, som nettopp uttrykker nevnte forhold. Vil i den sammenheng minne om vannforskriften som definerer miljømål for vann.

4. Støyforurensing

Ifølge nasjonale retningslinjer for støy T-1442 skal det foreligge støysonekart, som skal være oppdatert og basert på vedtatt kommunedelplan. Støysonekart skal også ta med nye anlegg og virksomheter som er vedtatt, dette for å kartlegge sumstøy og hensynssoner. Miljødirektoratet holder på å endre på retningslinje for støy i arealplanleggingen (T-1442). Formålet med revisjonen er å gjøre dagens retningslinje tydeligere med tanke føringer for utredning og økt forutsigbarhet med en mer samordnet forvaltningspraksis. Retningslinjene er et minstekrav, og det etterstrebes med å tilfredsstille dette kravet. Det er belastende for beboere som berøres av tiltaket på begge sider av fjorden, og det etterlyses klare mål og tiltak før reguleringsarbeid settes i gang. Det bør i bestemmelsene lene seg mot den beste løsningen for støyreduksjon.

Når vi nå har en vedtatt plan for Kongsgård/ Vige Havn med industri/lager og kontorbygning, og det i ettertid kommer en endring av kommunedelplan som overlapper eksisterende kommunedelplaner/ reguleringsplaner, må ordlyden i retningslinjene og forutsetninger ved utredelse endres fra «bør» til «skal». Dette for å få et overordnet bilde over arealplanleggingen, der summen av ulempene tiltakene har er samordnet slik at korrekte vurderinger av tiltak er mer forutsigbart for berørte naboer, og at det er nærliggende å tro at tiltaket til nye veier skaper mulighet for dispensasjon fra bestemmelsene i vedtak som gjelder for Kongsgård/Vige Havn. Vi krever at tiltakene skal deles opp, og at det ikke skal muliggjøre en dispensasjon fra bestemmelsene som gjelder Kongsgård/Vige Havn. Dette skal automatisk føre til en endring av eksisterende kommunedelplan, av den enkle grunn av at summen av ulempene som følger tiltakene skal vektet riktig. Det må tas inn i bestemmelser i kommuneplan og reguleringsplan slik at tiltak for å redusere støy blir juridisk bindende.

Vi stiller oss undrende til hvordan Nye Veier med sin manglende utredning ikke har tatt stilling til utfordringer med støy fra andre planlagte virksomheter slik retningslinjene viser til. Vi er bekymret for at rapporten levert av Rambøll vedrørende drift på tiltenkt havn i Kongsgård-Vige danner for lite oversiktsbilde for utvikling av støy da den kun omhandler årsmiddeldøgn. Rapporten viser total støy fordelt på døgnet (illustrasjon og rapport beskriver ikke hvordan støykartet har sine begrensninger). Vi er bekymret for at støykartet også er misledende i forhold til hyppighet,

varigheten og hvor kraftig støyen er forventet å bli, og ikke ha medtatt støy for vei, industri (drift) og havn (drift og impuls støy) samlet sett, slik det refereres til i veilederen fra miljødirektoratet.

5. Luftforurensing

Veileder om konsekvensutredning for planer etter plan- og bygningsloven - regjeringen.no (endring av) Ytre Ringvei og Kongsgård-Vige havn: Vi reagerer på det faktum at planprogrammet per nå ikke inneholder noen plan om å utrede luftforurensingen ytterligere. Nye planer for Kongsgård-Vige havn og Nye Ytre ringvei er blitt utredet hver for seg, uten at disse planen skal kunne påvirke hverandre. Det er opplagt at den samlede luftforurensingen av disse to prosjektene må utredes, inkludert konsekvenser fra svevestøv og nitrogendioksid. I kommunedelplan for Kongsgård/Vige er det nevnt en usikkerhet rundt vurderingene, som er gjort kun på et overordnet nivå og gjelder for luftkvaliteten generelt. Mertrafikken som genereres fra Ytre Ringvei må ses i sammenheng med havneutbyggingen av Kongsgård – Vige. Vi krever at det gjennomføres en spredningsmodell hvor det tas høyde for avstand til vei, lokalklimatiske forhold, oppdaterte trafikk tall og utslippsfaktorer, antall innbyggere i nærheten mm. I vurderingene som er gjort for kommunedelplan Kongsgård-Vige er det kun tatt høyde for utslipp fra selve skipene og fra veitrafikken. For en mer eksakt vurdering av hvor mye trafikken vil bidra med sammenlignet med dagens situasjon, bør det gjennomføres stedsspesifikk spredningsmodellering. Det bør utarbeides en ny kommunedelplan som omhandler en sammenslåing av planene for ytre ringvei og Kongsgård-Vige havn. Hvordan blir utfordringsbildet hvis begge tiltakene slås sammen slik at man ser de reelle konsekvensene? Virkningene på liv og helse kan føre til omfattende helseskader, og svevestøveksponering kan forverre en rekke luftveissykdommer og gi økt risiko for hjerteinfarkt.

I kommunedelplanen for Kongsgård-Vige er det plassert tunnel i enden av Vige Havnevei. Den kommer da i tillegg til tunnelene som er inkludert i planprogrammet fra Nye veier, og er beregnet for ca. 7.000 biler pr. døgn ifølge trafikkanalysen som følger vedtaket. Dette skal hensyntas i beregningen for konsekvensutredning.

6. Alternativ plan for håndtering av fyllmassen

Miljøkartleggingen av Topdalsfjorden igangsettes nå i disse dager. Utfallet av denne er høyst usikkert og det er ingen garanti for at fjordens gjenværende tåleevne vil være tilstrekkelig til å tåle disse massene. Derfor er det nødvendig med alternative løsninger for plassering av tunnelmasse. Det bør derfor også vurderes å kunne plassere disse massene ved f.eks KMV. Det er et kjent faktum at vannmassene i byfjorden blir skiftet ut i løpet av 1-2 uker, mens tilsvarende tall for Topdalsfjorden er 12-18 måneder. Eventuelle skadevirkninger vil derfor kunne være tilsvarende mindre ved utfylling i Byfjorden. Tilgangen på et så stort fyllmassevolum som 3-5 millioner m³ representerer, vil kunne realisere behovet som en mulig containerhavn ved KMV-området har. Dersom det lot seg gjøre å få gjennomført disse utfyllingene, ville man ha oppnådd å frigjøre området i Kommunedelplan for Kongsgård-Vige, slik at summen av belastninger for planområdet til Ytre Ringvei i Vige ville ha blitt et helt annet scenario enn den nåværende planen representerer. Både når det gjelder miljømessige konsekvenser og ikke minst konsekvenser for folkehelse. Vi mener at det må utredes en plan for tømning av fyllmassen i området Kolsdalsbukta-KMV samt en kostnadsoversikt for frakt av denne fyllmassen fra anleggsområdet for Ytre Ringvei. En naturlig tilkomst ville være fra Langemyr via tog (ifølge CargoNet er det kun ca 1 km jernbanespor som mangler for å ha dobbeltspor på strekningen Langemyr-KMV). En slik løsning vil gavne miljøet, både når det gjelder Topdalsfjorden og også når det gjelder bomiljø og folkehelse. Dersom kommunedelplan for Kongsgård-Vige ikke lenger ville ha

innbefattet containerhavn, ville det 3. tunnellopet også ha blitt overflødig og man kunne kanskje ha funnet en alternativ løsning for tunnellopene til Ytre Ringvei som kunne ha skånet flere boliger i dette tettbebygde området.

7. Alternative trasevalg

Vi savner alternative trasevalg i planprogrammet som omfatter en løsning for Vige med avkjøringsramper i tunnel tilsvarende den løsningen som beskrives for Dalane. Vi reagerer på at de fleste næringsbygg på Vige er bevart mens mange familieboliger må betale en høy pris ved dette trasevalget. Hvorfor ikke skåne omgivelsene ved å la veien gå inn i store fjellmassiver nærme Europaveien/Shell?

Oppsummering

Disse planene skaper en presedens for Kongsgård/Vige Havn, da totaloversikten og summen av konsekvenser fra disse store prosjektene ikke er kartlagt. Det er nødvendig å gjennomføre en grundig vurdering av utredningsomfanget i planbestemmelsene og rekkefølgekrav. Det har vært altfor mange beslutninger i Kristiansand Kommune som har blitt behandlet stykkevis og delt. Vi mener helt klart at Kongsgård-Vige Havn og Ytre ringvei må utredes på nytt. Vi forutsetter at ingen endelige beslutninger foretas før det er avklart hva som skal skje med tunnelmassene. Nye Veier må altså fremlegge en plan for bruken av massene som en del av reguleringsarbeidet. Hvis det er tenkt at massene skal brukes i Kongsgårdsbukta må konsekvensutredningen som Norconsult har fått kontrakt på, foreligge og vise at en utfylling har ingen betydning for det marine liv i fjorden.

Ideelt sett mener vi at tunnelmassene bør brukes for å fylle ut i Vestre Havn til ny containerhavn i KMV-området. Ved utfyllingsområdet utenfor Kolsdalsodden er det fast fjellbunn ut mot Binesboen, og med rikelig tilgang av steinmasse fra Ringveien til disposisjon kan dette gjøre en utbygging her langt billigere. Ved å frakte steinmassene med tog til vannkanten, slipper man også å kjøre steinmassene gjennom boligområder, eller måtte bruke kostbar omlasting til skip for å få flyttet steinmassene til riktig sted. Det viktige for denne løsningen er at man konsentrerer industri og næringsvirksomheter i et område som allerede er industri- og næringsrettet. De områder som allerede er utfylt i Kongsgård – Vige kan da omreguleres til park-/ boligformål og selges til svært gode priser. Og konsekvensene som Ytre Ringvei får for dette tett befolkede området kan minimeres.

From: Thor Kristian Hanisch <thor.k.hanisch@gmail.com>
Sent: 31. mai 2021 23:13
To: nyeveier@ytreringvei.no
Subject: Innspill/spørsmål til plan for Ytre Ringvei

Hei,

Jeg har følgende innspill/spørsmål til plan for Ytre Ringvei:

Ang. planlagt fartsgrense Ytre Ringvei:

Hvilke endringer ville en fartsgrense på 90 km/t kunne medføre sammenlignet med den planlagte fartsgrensen på 110 km/t, med hensyn til:

1. Støynivå i tunnelen og støy fra tunnelåpningene
2. Ulykkesrisiko i (og inn/ut av) tunnelen
3. Forlenget kjøretid
4. Krav til dimensjonering av veibane/tunnelbredde
5. Kostnadsinnsparinger

Vennlig hilsen

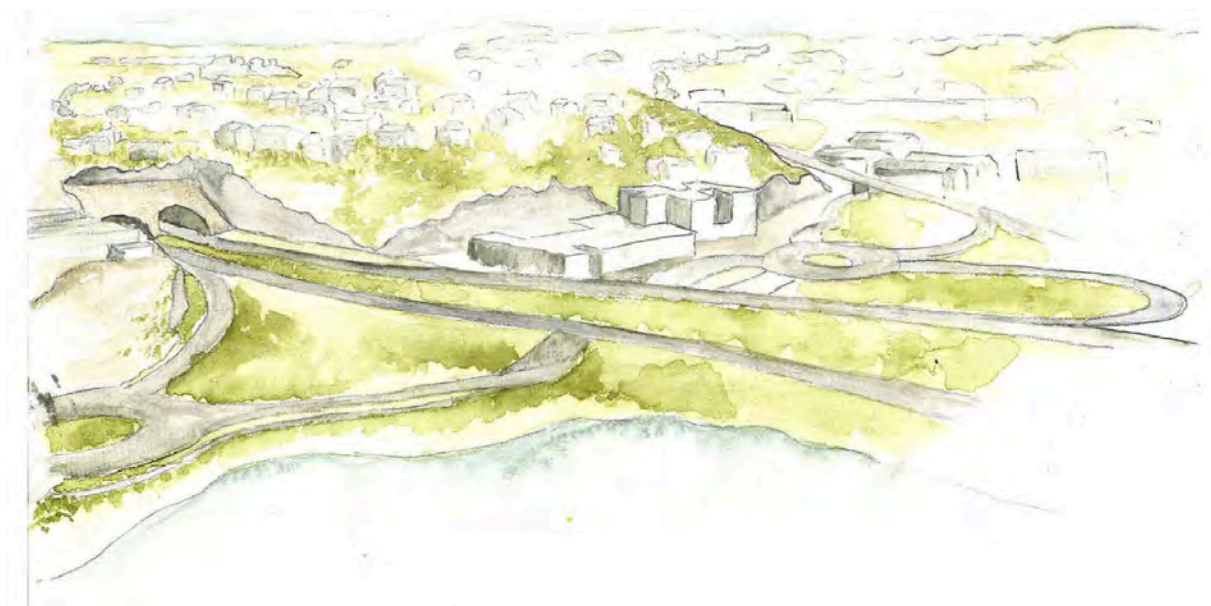
Thor Kristian Hanisch

Breimyrkollen 74, 4628 Kristiansand

tlf. 916 94 105

Merknader til Ytre ringvei

- * Varslingsdokumenter presenterer prosjektet. Her presenteres ny E18 illustrert som byens største park. Når det senere i prosessen fremkommer at det eksisterer relativt presise modeller fremstår som i beste fall som et forsøk på å grønne prosjektet, i værste fall på å vilde.



- * Dialogmøte som ble gjennomført med beboere (ved Vige) må ansees for å være monologmøte. Nye veier hadde regi på hva som ble sagt og hvilke spørsmål som ble svart ut og valgte å avslutte møtet før alle (og vel vitende om at det var gjenstående) spørsmål ble svart ut. De gjenstående spm ble valgt å svare ut til den enkelte spørsmålsstiller heller enn ved å gi et referat til møtedeltakerne på en transparent måte. Informasjonen som ble gitt kunne i mye større grad blitt sendt ut med varslingen, og så invitert til dialog istedenfor infomøte. Det senere åpne folkemøte ble annonsert som et møte for generell informasjon. Det er satt som forutsetning fra kommunen at det skal være bred medvikning av beboere, men medvirkningsprosessen som er gjennomført må ansees for å være en skinnprosess og kan ikke ansees for å følge de kommunale forutsetninger som ligger til grunn etter oppstartsmøte, viser til referat oppstartsmøte.
- * Det virker ikke som NV/norconsult i sitt arbeid har fått med seg at det er regulert inn ny vei/tunell fra Lund i samme området som varslet tunnelpåhugg. Nye veiers trase utelukker et par av de alternativ som foreligger for denne tunell. Det forutsettes at trase for ringveien ikke medfører at denne lokalvei blir dyttet lengre opp i dalen til sjenanse for beboere. Det forventes at bidraget fra de ytterlige 7000 biler som er beregnet i ny lokaltunell blir lagt til i beregninger for støy og forurensning.
- * Jernbaneforbindelse ny havn. Hvordan mulig/umuliggjør denne plan en (evt) fremtidig jernbanespor fra havna?
- * Luftforurensning. Ved å se på forurensning fra oddernestunellen ser man at her blir det vesentlig forverring for oss som bor i området hvor utløpet fra en tunell som er ca 10 ganger lengre enn Oddernestunellen skal komme. Det forventes at nye veier ikke bare presenterer at vårt nabolag blir rødt, men viser til hvor rødt (hvor langt over grenseverdier regner med) det vil være og hvordan man forholder seg til forurensningsforskriften og hvilke tiltak som gjøres for å sikre at grenseverdiene blir overholdt.
- * Støy - det forutsettes at man viser til veiens bidrag til det totale støybildet, ikke bare veiens bidrag isolert sett. Vi har idag mange kilder til støy, og det er nå en gang slik at det er totalstøy som sjenerer oss beboere. Nye veiers støykonsulenter er langt mer oppdatert på meg vedr.

metodikk som skal benyttes, og bør kunne legge til rette for å at veien tilfredsstillende fremtidige støykrav, selv om regjeringen kanskje ikke har vedtatt de ennå.

- * Det spilles inn forslag om trase med mindre fotavtrykk langs dagens E18 som ut fra silingsnotat ikke er vurdert. Legge om dagens E18 til hver side, og åpne for tunellportal i dagens E18 (sort). Alternativt legge en tunellportal på hver side av dagens E18 (blått). Det innebærer at man må løse inn minst 3-4 næringsbygg i Narviga, men Shell og Norcem må ikke løses inn. Da man kun har oppnådd 20 millioner i besparelse på de alternativene som er skissert mener jeg nye veier skylder seg selv å iallfall vurdere dette alternativet. En annen variant er og to spor i henholdsvis Kongsgård I og Kongsgård II dersom plangrensen er helligere enn veilinjer.



- * Felles for innspill om støy og luftforurensning forventes det at nye veier presenter totalstøy som grunnlag for valg av ny vei i tillegg til eget bidrag. Her har vi vei, vi har havn, vi har fly og vi har industri og vi skal bo her summen av støy.
- * I løpet av planprosessen virker det som løsning ved Varoddbroa er endret med ny gang og sykkelbro. Med grunnlag i forslag som vises på YouTube-video avsluttes ny sykkelbro med krappere sving. Her forventes det at nye veier/Norconsult hensyntar at man over Varoddbroa oppnår langt høyere hastigheter på sykkel enn på vanlige sykkelstier. Skal man oppnå en visjon om at ny vei reduserer biltrafikken og at man en dag får sykkelekspressvei forutsettes det at man her dimensjonerer gang og sykkelbro slik at den trolig siste oppgraderingen av sykkelnettet i Vige i overskuelig fremtid blir en oppgradering av sykkelveien istedenfor en stor fartbrems.

Planprogrammet mangler rammer for utredning av et realistisk nullalternativ

Planprogrammet mangler føringer om at det skal utarbeides et nullalternativ. Vi ber om planprogrammet også må inkludere dette. Trafikken på de mest belastede strekningene på dagens E18/E39 er i hovedsak lokal. Analysene som ble utført i forbindelse med kommunedelplanen for Ytre ringvei, anslo at så lite som 5000 kjøretøy/døgn er reiser over 10 mil. Det er derfor tvilsomt om Ytre ringvei er riktig bruk av så omfattende offentlige midler og bompenger. Reguleringsarbeidet kan vise at kostandene ved et omfattende tunnelanlegg er for store, konsekvensene er negative og nytten for liten. I så fall bør det være et realistisk alternativ å videreutvikle dagens E18/E39 for å prioritere kollektivtrafikken og sikre forutsigbar framkommelighet for næringstrafikk.

Planarbeidet bør ikke legge dimensjonering for 110 km/t til grunn

I silingsrapporten redegjøres det for at veianlegget dimensjoneres for 110 km/t. Denne føringen er med på å drive kostnadene opp. Dimensjonering for så høy fart gir bredere veianlegg, større kryss og lengre påkjøringsramper. Dimensjonering for så høy fart er lite egnet for veier i byområder og bidrar til unødvendig høye kostnader og inngrep. I planarbeidet legges det allerede opp til å søke Veidirektoratet om fravik fra vegnormalene for krysset i Dalane. Når Nye Veier skal forsøke å kutte kostnader, vil det være naturlig også å søke om fravik fra fartskravet. Vi ber om at planprogrammet legger en føring om at det skal utredes hvilke konsekvenser dimensjonering for lavere fart vil ha for kostnader og inngrep.

Andre mindre forslag til endringer

Punkt «4.8 naturmangfold» gir en mangelfull beskrivelse av Vige. Planprogrammet bør oppdateres med beskrivelser fra silingsrapporten.

Punkt «4.6 kulturarv»: Det er mer omfattende verdier innenfor planområdet enn det som beskrives i planprogrammet. Det bevarte kulturmiljøet på Varen med våningshus i laft og fjøs i bindingsverk, begge fra slutten av 1800-tallet, samt sjøbu fra første halvdel av 1800-tallet bør vektlegges. Det samme gjelder Krutthuset på Varodden, bygget på 1870-tallet.

Vennlig hilsen

Joakim Hauge

Silje Hauge

Morten Wasstøl

Trondheim 31.05.21

Til
Nye Veier AS
og
Kristiansand kommune

E18/ E39 Ytre Ringveg. Innspill til planprogram

Mitt utgangspunkt for å engasjere meg i denne saken, er de store negative miljøkonsekvensene som jeg har registrert i forbindelse med andre motorveiprojekt som Nye Veier AS står bak. I tillegg gjør det inntrykk når boligområdet jeg vokste opp i på 50 og 60-tallet, skal inngå i et stort veikryss på Dalane, delvis omgitt med 4-felts veier.

Det er krevende å finne ut av forutsetninger og konsekvenser som ligger til grunn for den valgte traseen, men vil påpeke noen punkter som jeg mener det er viktig å utrede i det videre planarbeidet.

Bakgrunn, formål med planen

Dette er ikke godt nok beskrevet i forhold til de enorme konsekvensene utbyggingen vil ha både økonomisk og miljømessig

- Det er uklart hvilke trafikkmengder/-prognoser som legges til grunn. Hva med nullvekstmålet i personbiltrafikken ?
- Hvis gjennomgangstrafikken utgjør 20-30% så virker dette anlegget fullstendig overdimensjonert
- Etter at Parisavtalen ble inngått foreligger det flere nasjonale mål og retningslinjer som ikke er nevnt i plangrunnlaget. Hvordan skal 0-vekst og en nedgang i klimagassutslippene oppnås (50-55% nedgang i vegsektoren) slik regjeringen har forpliktet seg til?

Utredningsprogram

I forslag til utredningsprogram fra Nye Veier er det bare klimagassutslipp i anleggsfasen som skal beregnes (prissatt konsekvens?).

Det må være en forutsetning at det også gjennomføres beregninger av utslippene fra biltrafikken som skal gå her. Vi vet at økt trafikk og økt hastighet gir økte utslipp. Det er ikke holdbart å bare vise til elektrifisering av bilparken (nullutslippskjøretøy). Selv om elbil-andelen øker for personbiler, vil tyngre kjøretøy ha diesel- eller bensinmotor i overskuelig framtid (Parisavtalen fram til 2030)

Håper med dette at prosjektet skrinlegges og at trafikkproblemene løses med bedre kollektivtransport og økt varetransport på jernbane.

Med hilsen

Idar Støwer
Medlem i Besteforeldrenes klimaaksjon

From: Kine Ljosdal <kine@ljosdal.com>
Sent: 31. mai 2021 20:22
To: nyeveier@ytringringvei.no
Subject: Innspill til planarbeid fra Dalaneveien 8
Attachments: Nytt opptak.m4a

Hei!

Etter avtale i dialogmøte med dere torsdag 27 mai sender vi i Dalaneveien 8 inn våre innspill til prosjektet.

Vi stiller oss bak innspillet fra Dalane velforening v/ Håkon Reinertsen, men vil i tillegg sende dere vårt innspill.

Vi har litt andre utfordringer enn de andre på Dalane siden vi bor helt kloss inntil jernbanen. Samlet støy fra vei, tunnel, rundkjøringer og jernbanelinjer kommer til å bli veldig høy. Det er allerede en punktvis støy fra jernbane som er målt til 75,1 desibel på en tilfeldig måling med app (det svenske arbetsmiljö appen) om natten 20 mai kl 01.49 når godstog går forbi. Dette er helseskadelig og vi er bekymret for at støyen fra tunnel, akselerasjon inn og ut fra rundkjøringer, ekko i dalen og generelt økt trafikk kommer til å gjøre det veldig vanskelig for oss å bo i huset vårt.

Vi kom på dialogmøtet inn på trafikkøkningen for boligområdet. Det er sagt at ÅDT(årlig døgntrafikk) er fremskrevet med en økning differanse på kun 2000 biler i forhold til situasjon uten kryss i 2050. Husker ikke helt tallene men tror det var 11000 uten kryss og 13000 med kryss. Vi stusset litt på at økningen var så liten men dere spesifiserte at trafikkøkningen gjaldt kun vegen mellom rundkjøringen. Trafikken i rundkjøringen og i portaler og inn til Kristiansand samt videre oppover rv9 vil være større. Det er viktig å få med at denne trafikken også vil være en del av trafikkbildet til Dalane!

Vi har også store utfordringer med risting og vibrasjoner i huset på grunn av togene. Hvordan vil tunnel under oss påvirke oss i tillegg?

Vi skulle gjerne sett at dere hadde hatt et nært samarbeid med Bane Nord i denne saken slik at alle aspekter blir ivaretatt og at Dalane kommer så godt ut av dette som mulig og en oppgradering fra det som har vært. Da tror jeg også flere på Dalane vil bli mer positive til planene deres og føler seg ivaretatt og sett.

Dalane er i utgangspunktet en plass hvor det er veldig liten status å bo og dermed er boligprisene lave fra før, dette kommer til å gjøre det verre for oss!

Vi kommer til å ta kontakt med kommunelegen i forbindelse med støynivået som vi allerede har.

Får vår del i Dalaneveien 8 tror vi det blir etter dagens planer vanskelig å skjerme oss fra støy uten ekstremt store tiltak. Tunnel og rundkjøringen i nord blir rett i støy- og synslinjen fra veranda og stue. Vårt hus og naboen nord for oss er de med balkong og stue rett mot rundkjøringen og

tunnelen. De fleste andre rundt oss har balkong sørover. Hvordan skjerme oss mot lyd når vi har veien som går i direkte linje fra stue og balkong til hovedvei og rundkjøringen?

Vi synes i alt at dette virker uutholdelig for oss og alle i Dalaneveien 8 ønsker helst at huset blir innløst hvis dette blir gjennomført

Hva med å innløse husene langs jernbanen for å lage et flott grøntområde der med støyskjerming for å forskjønne og oppgradere hele nabolaget?

Mvh

Beboerne i [Dalaneveien 8, Gbnr 4204-151/383](#)

Vedlegg:

-Lyddopptak av tog fra soverom KI 00.52, 26.05.21.

-Bilde med utsikt fra stue i 2 etg som viser nærhet til tunnel og rundkjøringi nord.



Last ned [Outlook for iOS](#)

E. Appendix (i) – Bærekraftsvurderinger knyttet til CEEQUAL-manualen

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

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

Krav i CEEQUAL-manualen	Relevant avsnitt med dokumentasjon i dette dokument	Kommentar
3.1.1 «Initial community consultation»	Kapittel A - D.	Kopi av hvilke innspill både offentlige instanser, private næringsinteressenter, beboergrupper, naboer og private hjemmelshavere har hatt til varsel om planoppstart og forslag til planprogram.
3.1.2 «Further community consultation»	Kapittel A - D.	Innspillene er gitt i tidlig fase, men flere av innspillene inneholder likevel konkrete forslag til løsninger som skal vurderes i det videre planarbeidet.
3.1.3 «Stakeholder consultation on effects during construction and operation»	Kapittel A - D.	Flere av innspillene inneholder konkrete opplysninger og spørsmål knyttet til hvordan bomiljø og næringsliv blir berørt av de planlagte tiltakene.
3.1.7 «Recording community comments»	Kapittel A - D.	Kopi av alle skriftlige innspill som har kommet til varsel om planoppstart og høring av planprogram. Innspillene er kategorisert etter type avsender og datert med når de er mottatt.