



DET KONGELIGE KOMMUNAL-
OG MODERNISERINGSDEPARTEMENT

Statsråden

Fylkesmannen i Aust- og Vest-Agder
Postboks 513 Lundsiden
4605 KRISTIANSAND S

Deres ref.
2014/3264

Vår ref.
15/5112-44

Dato
26.02.2016

Innsigelser til kommunedelplan for E18-E39, Ytre ringveg, strekningen Vige - Volleberg i Kristiansand og Songdalen kommuner

Kommunal- og moderniseringsdepartementet viser til oversendelse fra Fylkesmannen i Vest-Agder datert 10. november 2015. Saken er oversendt for behandling etter plan- og bygningsloven § 11-16. Det foreligger innsigelse fra Statens vegvesen til Kristiansand og Songdalen kommuner sine vedtak av kommunedelplanen for E18/E39, Ytre ringveg, Vige – Volleberg med linjene K3 fra Vige til Rv.9, deretter G2 fra Rv.9 til Breimyr, og deretter G1 fra Breimyr til Volleberg.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet finner ut fra en samlet vurdering at kommunedelplanen for E18/E39, Ytre ringveg, Vige – Volleberg vedtas med følgende linjer på de tre delstrekningene: Alternativ K3 fra Vige til Rv.9, alternativ G2 fra Rv.9 til Breimyr, og justert alternativ G2 fra meklingen med kryssing av Rossevannsbekken i bro på strekningen fra Breimyr til Volleberg.

For dagsonene ved Breimyr, i Vågsbygdmarka og ved Rossevannsbekken skal det gjennomføres støyskjermingstiltak med et noe høyere ambisjonsnivå enn forutsatt i støyberegningene. Tiltakene skal i tillegg til støyskjermer omfatte terrengbehandling og justering av traséen i terrenget.

Ved Rossevannsbekken skal endelig plassering av kryssingspunktet fastsettes i arbeidet med reguleringsplan. Plasseringen skal velges ut fra en avveining mellom hva som ivaretar kulturminnene, friluftslivsområdene, drikkevannet og boligbebyggelsen best.

Departementet åpner for at kommunen og fylkeskommunen selv kan planlegge og bekoste en ny adkomstveg til Mjåvann industriområde fra Breimyr. Endelig utforming fastsettes i reguleringsplan.

Bakgrunn for saken

Statens vegvesen region sør har i samarbeid med Kristiansand og Songdalen kommuner utarbeidet kommunedelplan med konsekvensutredning for E18/E39 - ny ytre ringveg på strekningen Vige - Volleberg. Planarbeidet er basert på at «Konseptvalgutredningen for Samferdselspakke 2 for Kristiansandsregionen» avklarte at en ytre ringveg skal bygges rundt Kristiansand for å avlaste E18/E39, som nå går gjennom Kristiansand sentrum. Ringvegen er ett av flere tiltak som er anbefalt gjennomført i regjeringens vedtak av konseptvalgutredningen 9. juli 2012.

I april 2014 ble det bestemt at ny E18/E39 skal planlegges sammenhengende fra Vige i Kristiansand kommune til Volleberg i Songdalen kommune. Vegen planlegges som en firefelts veg med midtdeler og hastighet 110 km/t. På grunn av terrengforhold og konflikt med dagens arealbruk i byområdet, vil vegen ha lange strekninger med tunnel og kortere dagsoner med kryss mot øvrig vegnett. Kommunedelplanen med tilhørende konsekvensutredning er utarbeidet i henhold til planprogram vedtatt av kommunestyret i Songdalen kommune 22. oktober 2014 og av bystyret i Kristiansand kommune 3. desember 2014. Det er i planarbeidet utredet flere alternative løsninger for E18/E39 på strekningen Vige - Volleberg.

E18/E39 som en ny ytre ringveg rundt Kristiansand er et svært stort prosjekt med kostnadsramme på ca. 8,3 mrd. kr. Det er krevende i forhold til naturinngrep og arealkonflikter i byområdet. Ny E18/E39 rundt Kristiansand vil generelt være positivt for regional og lokal utvikling. Vegen gir en forutsigbarhet i reisetid, reduserer kostnadene for næringslivet, og tilrettelegger for vekst og et utvidet bo- og arbeidsmarked.

Ringvegen vil i utgangspunktet krysse alle de sentrale bymarkområdene rundt Kristiansand bykjerne. Alle disse områdene er i Regional plan for idrett og friluftsliv i Vest-Agder gitt status som svært viktige regionale friluftslivsområder. Den regionale arealplanen for Kristiansandsregionen fra 2011 legger til grunn at befolkningen i regionen skal vokse med 50.000 innbyggere, eller ca. 40 %, fram mot 2040.

Det har vært betydelig folkelig og politisk engasjement i saken i begge de berørte kommunene, med mye mediedekning og offentlig debatt. Statens vegvesen sitt anbefalte forslag medfører at flere boligområder og de aller mest verdifulle friluftslivsområdene blir skjermet mot inngrep. Alternativet anbefalt av Statens vegvesen medfører at ca. 70 prosent av parsellens lengde regnet fra Vige i Kristiansand til Volleberg i Songdalen, foreslås lagt i tunnel av hensyn til natur- og nærmiljø.

Kristiansand og Songdalen kommuner vedtok å legge saken ut på høring i to alternativer for alle delstrekningene. På strekningen Vige – kryss med Rv.9 var alternativene K3 og K4 med forskjellige innslagspunkt for tunnelen ved Vige. På strekningen kryss Rv.9 – kryss på Breimyr var alternativene G2 med tunnel under postvegen og G1 med bro over postvegen. På strekningen Breimyr – Volleberg var alternativene G1 med lang tunnel gjennom Vågsbygdmarka og tunnel under eller bro over Rossevannsbekken, og G2 med kort tunnel gjennom Vågsbygdmarka og bro over Rossevannsbekken.

Fylkesmannen i Vest-Agder deltar i forsøket med samordning av statlige innsigelser. Fylkesmannen sendte i brev av 15. juli 2015 en samordnet uttalelse til planforslaget, basert på mottatte uttalelser fra Statens vegvesen region sør i brev av 3. juli 2015 og Fylkesmannens miljøvernnavdeling i brev av 15. juli 2015. De to sektormyndighetene reiste motstridende innsigelser. Fylkesmannen fant ikke grunn til å avskjære noen av dem og oversendte derfor følgende innsigelser til kommunene:

Fra Statens vegvesen region sør til:

- korridor G2 fra Rv.9 til Breimyr, løsningen med lang tunnel under postvegen ved Kjerrane
- korridor G1 fra Breimyr til Volleberg, løsningen med lang tunnel i Vågsbygdmarka
- korridor G1 fra Breimyr til Volleberg, løsningen med tunnel under Rossevannsbekken

Fra Fylkesmannens miljøvernnavdeling til:

- korridor G1 fra Rv.9 til Breimyr, løsningen med daglinje i området ved Kjerrane og bro over postvegen
- korridor G2 fra Breimyr til Volleberg, løsningen med lang daglinje i Vågsbygdmarka
- daglinje i området ved Rossevannsbekken, valg av bro over Rossevannsbekken både ved korridor G1 og G2

Fylkestinget i Vest-Agder vedtok i møte 16. juni 2015:

Fylkeskommunen vil etter en samlet vurdering der det er lagt vekt på ikke-prissatte konsekvenser for friluftslivet, nærmiljø, landskap og bomiljø anbefale at følgende korridor/alternativer legges til grunn for det videre planarbeidet: Alternativ K3 velges på strekningen Vige til Rv.9, grønn korridor 2 (alternativ G2) på strekningen Rv.9 til Breimyrkrysset og grønn korridor 1 (alternativ G1) fra Breimyrkrysset til Volleberg. Grønn korridor 1 (alternativ G1) fra Rv.9 til Breimyrkrysset og grønn korridor 2 (alternativ G2) fra Breimyrkrysset til Volleberg frarådes.

Fylkestinget vedtok å ikke fremme innsigelser, men fremmet sine anbefalinger som faglige råd.

Mekling i saken ble avholdt 7. og 12. oktober 2015. Det ble ikke oppnådd enighet i meklingen, og ingen av innsigelsene ble trukket.

Songdalen kommunestyre behandlet planen 28. oktober 2015 og vedtok følgende om traséalternativene:

2. *Kommunestyret fastholder at trasé G1 med tunnel under Rossevannsbekken og lang tunnel gjennom Vågsbygdmarka vedtas for kommunedelplan Ytre ringveg E18 Vige - E39 Volleberg.*
3. *Innsigelsen fra Fylkesmannens miljøvernnavdeling imøtekommes. Innsigelsen fra Statens vegvesen er ikke løst.*

Kristiansand bystyre behandlet planen 4. november 2015 og vedtok følgende om traséalternativene:

Formannskapetets vedtak av 23.09.2015 opprettholdes. Statens vegvesen (SVV) har innsigelse til pkt. 2.a.ii og 2.a.iii. Fylkesmannens miljøvernnavdeling har fortsatt innsigelse til SVVs anbefalte og justerte løsning.

2.a. Korridor for E18/E39 Ytre ringveg Vige-Volleberg vedtas med følgende delstrekninger:

- i. Korridor K3 Vige-Rv.9 vedtas i henhold til Statens vegvesens anbefaling.*
- ii. Korridor Grønn 2 Rv.9-Breimyr, med tunnel under Gamle postveg ved Kjerrane.*
- iii. Kristiansand kommune støtter Songdalen kommune, Fylkesmannens miljøvernnavdeling og Vest-Agder fylkeskommune om at korridor Grønn 1 Breimyr-Volleberg vedtas.*

Kommunene har dermed vedtatt planen med alternativ K3 fra Vige til Rv.9, deretter G2 fra Rv.9 til Breimyr, og videre G1 fra Breimyr til Volleberg med tunnel under Rossevannsbekken.

Fylkesmannen i Vest-Agder legger i oversendelsesbrevet av 10. november 2015 stor vekt på hensynet til lokaldemokratiet og at planen er vedtatt av to kommunestyre etter omfattende prosesser. Fylkesmannen vektlegger fylkestingets syn og at saken gjelder viktige friluftslivs-områder. Fylkesmannen viser til at befolkningsframskrivningene anslår at Kristiansands-regionen vil vokse med 50.000 innbyggere, eller ca. 40 %, fram mot 2040. De aktuelle berørte friluftslivsområdene som til dels allerede er mye brukt, vil derfor ventelig ha en økende betydning for folkehelsen i framtiden. Fylkesmannen viser også til at innsigelsene fra Statens vegvesen i all hovedsak er begrunnet med kostnadshensyn og at sikkerhetsaspektet ikke er avgjørende i denne saken.

Etter en grundig gjennomgang av alle sider ved alternativene konkluderer fylkesmannen med å anbefale at innsigelsene fra Statens vegvesen region sør ikke tas til følge.

Dersom departementet finner å ville ta innsigelsene delvis til følge, anbefaler fylkesmannen sekundært en løsning tilsvarende den som ble drøftet i slutten av meklingen, dvs. kryssing i tunnel ved Kjerrane og videre en nordlig linje gjennom Vågsbygdmarka med kort tunnel gjennom Mjåvannsheia og kryssing av Rossevannsbekken i dagen.

Fylkesmannen understreker at kryssing i dagen på Kjerrane vil være konfliktfylt.

Nærmere om de enkelte delområdene

Kjerrane er et punkt på midtstrekket mellom Rv.9 og Breimyr. Ringvegen vil her krysse på tvers av en relativt trang dal, hvor jernbanen, postvegen (Gamle Mandalsveg/Vestlandske hovedveg) og hovedvannledningen ligger. Kjerrane er et utfartssted med sportskapell, start- og målområde for idrett og et knutepunkt for løypenettet i området.

Kristiansand kommunes planvedtak er her alternativ G2, som innebærer kryssing i tunnel. Statens vegvesen har innsigelse til dette, og ønsker alternativ G1 med kryssing i ca. 300 meter dagsone med bro over jernbanen og postvegen. Fylkesmannens miljøvernnavdeling har innsigelse til alternativ G1. Samlet tunnellengde blir ved alternativ G2 på 3,3 km fra Rv.9 til Breimyr, med et lavbrekk i tunnelen noe vest for Kjerrane. Ved alternativ G1 blir det en

jevnere stigning, og to tunneler på henholdsvis 1,9 km og 1,0 km med en 300 meter dagsone mellom.

Kostnadsforskjellen mellom alternativ G1 og G2 på denne delstrekningen er 70-90 mill. kr.

Vågsbygdmarka er det vestligste av de regionale friluftslivsområdene rundt Kristiansand, og strekker seg fra bydelene Hellemyr og Vågsbygd til nabokommunene Songdalen og Søgne. Dette er turområde for en betydelig del av befolkningen i Kristiansand og Songdalen, med et godt etablert stinett. Ringvegen vil skjære gjennom den nordlige delen av området, og medføre arealbeslag, landskapsinngrep og støy i kjerneområdet av Vågsbygdmarka. Terrenget er kupert, og det er flere større og mindre vann i området. Det er registrert flere lokaliteter med regionalt viktig biologisk mangfold i området. På nordsiden av traséen i Songdalen kommune ligger det store næringsområdet Mjåvann industriområde.

Kommunenes planvedtak er alternativ G1, som innebærer lang tunnel med inngang i Mjåvannsheia. Tunnelstrekningen er ca. 2,1 km fram til Rossevannsbekken, og ca. 3,8 km totalt fram til Volleberg ved kryssing i tunnel under Rossevannsbekken. Statens vegvesen har innsigelse til alternativ G1, og ønsker G2 med en kortere tunnel på ca. 1,1 km fram til Rossevannsbekken. Dagsonen fra Breimyrkrysset og fram til tunnelåpningen blir da ca. 2 km, mot ca. 1 km i alternativ G1. Fylkesmannens miljøvernnavdeling har innsigelse til G2.

Merkostnaden ved alternativ G1 framfor G2 på denne strekningen er ca. 230 mill. kr, og dette er hovedargumentet bak innsigelsen fra Statens vegvesen. Det er også geoteknisk usikkerhet i byggefasen for deler av den lange tunnelen. Begge kommunene og fylkesmannens miljøvern-avdeling viser til områdets verdi som friluftslivsområde og til viktig naturmangfold. Det ble ved meklingen diskutert en alternativ løsning, som ikke koster mer enn alternativ G2 og har flere fordeler. Alle partene har gitt innspill på at dersom alternativ G1 med lang tunnel legges bort, godtar de at det justerte alternativet av G2 legges til grunn gjennom Vågsbygdmarka.

Det justerte G2-alternativet innebærer at en følger G1 fram mot Mjåvannsheia, men tar en kort 250 meter tunnel. Deretter blir det ca. 590 meter dagsone fram til Fossvann og en tunnel på ca. 1,1 km fram til Rossevannsbekken, kryssing av Rossevannsbekken på bro i dagen ca. 300 meter og tunnel på ca. 1,4 km videre til Volleberg. Her er det diskutert muligheter for å forskyve krysningspunktet over Rossevannsbekken sørover, slik at denne kommer lengre vekk fra bebyggelsen. Dette vil påvirke hvor lang dagsonen blir, og det er ikke konkludert med hva som totalt sett er gunstigst.

Rossevannsbekken er det vestligste konfliktområdet, mellom Breimyrkrysset og Volleberg. Dette er en innfallsport til turområdene fra Songdalen. Rossevann er en langstrakt innsjø i skogområdet sør og vest for Vågsbygdmarka, og ligger i både Kristiansand, Søgne og Songdalen kommuner. Innsjøen er en viktig regional drikkevannskilde, og fylkesmannen mener sikring av vannet mot forurensning må være et absolutt krav. Ringvegen krysser vannet ved utløpet mot nordvest, med boligfeltet Kolekniben på nordsiden av veien. Det er viktige kulturminner fra både første og andre verdenskrig nær eller i kryssingen. Fylkesmannen påpeker at bekken er fiskeførende, og er sammen med tilhørende registrerte naturtype sumpskog av regional verdi. Det er også registrert en lokalitet av store gamle trær med regional verdi som kan bli berørt.

Songdalen kommunes planvedtak er alternativ G1 med kryssing i tunnel under Rossevannsbekken. Statens vegvesen har innsigelse til alternativ G1 her, og ønsker alternativ G2 med kryssing i ca. 300-400 meter dagsone med bro over Rossevannsbekken. Fylkesmannens miljøvernavdeling har innsigelse til alternativ G2.

Fylkesmannen har pekt på at en tunnel i dette området må bygges i åpen grop, noe som medfører at fordelene ved tunnel framfor bro for kulturminner og naturmiljø isolert sett ikke er like klare her som på Kjerrane. Tunnelalternativet gir langt mindre støy for boligene på Kolekniben og for friluftslivet.

Samlet tunnallengde blir ved alternativ G1 3,8 km fra Mjåvannsheia vest for Breimyrkrysset til Volleberg, med et lavbrekk ved Rossevang. Ved alternativ G2 blir det en jevnere stigning og to tunneler på henholdsvis 1,1 km og 1,5 km, med en 300-400 meter dagsone mellom. Merkostnaden ved å bygge en løsmassetunnel under bekken er isolert sett 90 mill. kroner. Tekniske forhold medfører imidlertid at kryssing i tunnel under Rossevannsbekken bare kan bygges i kombinasjon med lang tunnel i Vågsbygdmarka. Kostnadene for tunnel under Rossevannsbekken må derfor inkludere lang tunnel på østsiden (230 mill. kr). Kombinasjonen lang tunnel og så kryssing i dagen over bekken vil være teknisk mulig, men dette har ikke vært omtalt i meklingen og fylkesmannen vurderer dette som lite aktuelt.

Befaring og møte i saken ble avholdt 6. januar 2016. Tilstede var representanter fra Kristiansand kommune, Songdalen kommune, flere velforeninger og interessegrupper (lag/organisasjoner), Fylkesmannen i Aust- og Vest-Agder, Vest-Agder fylkeskommune, Klima- og miljødepartementet, Miljødirektoratet, Helse- og omsorgsdepartementet, Samferdselsdepartementet, Vegdirektoratet, Statens vegvesen region sør og Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

Samferdselsdepartementet har i sitt første høringsbrev av 25. januar 2016 lagt vekt på at området ved Kjerrane er et bynært friluftslivsområde. I lys av det anbefaler Samferdselsdepartementet at traséen på strekningen Rv.9 – Breimyr blir lagt i lang tunnel under Gamle Mandalsveg/postvegen ved Kjerrane og at innsigelsen fra Statens vegvesen ikke blir tatt til følge. Denne anbefalingen er endret i brev av 4. februar 2016.

For strekningen Breimyr – Volleberg legger Samferdselsdepartementet vekt på at alternativ trasé satt fram under meklingen, reduserer inngrepene i Vågsbygdmarka og isolert sett er gunstigere enn opprinnelig trasé for alternativ G2. Samferdselsdepartementet anbefaler at denne løsningen blir valgt. Når det gjelder ønsket fra kommunene om å ta inn en ny adkomstveg til Mjåvann industriområde, konkluderer Samferdselsdepartementet med at dette ikke er et tiltak som kan tas inn i E18/E39-prosjektet som kompensasjon for ulempene ved lang dagsone gjennom Vågsbygdmarka. En tilknytning av en slik ny adkomstveg til motorvegkrysset på Breimyr anses heller ikke ønskelig. Blanding av lokalveg- og hovedvegtrafikk kompliserer trafikkbildet og blir betraktet som en systemfeil Statens vegvesen vil unngå i nye anlegg.

Når det gjelder området ved Rossevannsbekken følger det av Samferdselsdepartementets anbefaling av justert alternativ G2 at bekken må krysses i bro. Samferdselsdepartementet har ingen merknader til at denne broen eventuelt blir trukket 100 meter sørover for å begrense trafikkstøyen for boligfeltet Kolekniben.

Oppsummert er Samferdselsdepartementets anbefaling for strekningen Breimyr – Volleberg at det justerte alternativ G2 legges til grunn og at innsigelsen fra Statens vegvesen dermed i hovedsak blir tatt til følge.

Samferdselsdepartementet har i nytt brev av 4. februar 2016 meddelt at deres tilrådning om tunnel under Gamle Mandalsveg ved Kjerrane i brevet av 25. januar 2016 ved en inkurie var blitt feil.

Samferdselsdepartementet viser til ulempene Statens vegvesen påpeker ved lang tunnel, og kostnadsforskjellen. De tilrår på den bakgrunn at Statens vegvesens alternativ med to kortere tunneler legges til grunn i det videre arbeidet ved Kjerrane.

Klima- og miljødepartementet har i sitt brev av 28. januar 2016 lagt vekt på at området ved Kjerrane er et viktig nærfriluftslivsområde til en av landets største byer, og at en firefelts motorveg med bro vil fjerne opplevelsen av stillhet i dette området. Departementet mener det ikke er teknisk mulig å fjerne støyen ved ordinær støyskjerming på broen, og at det dermed er sannsynlig at området vil bli mindre brukt til friluftsliv dersom det ikke velges en tunnelløsning. En løsning med veg og bro i dagen framfor tunnel vil i tillegg til støy prege landskapsbildet og gjøre et relativt stort område mindre attraktivt for friluftsliv. Etter Klima- og miljødepartementets samlede vurdering er de negative påvirkningen på Kjerraneområdet så store, og friluftslivsverdiene av en slik viktighet, at merkostnaden for tunnel på strekningen Rv.9 – Breimyr er akseptabel.

Klima- og miljødepartementet viser for strekningen Breimyr - Volleberg til meklingsforslaget om å flytte traséen for alternativ G2 ca. 250 meter nærmere det eksisterende industriområdet ved Mjåvann. Det pekes på at alternativ G1 med lang tunnel i området Breimyr/Mjåvann til Volleberg er kalkulert til å koste ca. 320 millioner kroner mer enn det justerte alternativ G2, med to korte tunneler og bro over Rossevannsbekken. Departementet mener at justert alternativ G2 kan aksepteres fordi den berørte delen av Vågsbygdmarka blir minst brukt. Klima- og miljødepartementet viser til at det må innarbeides avbøtende støyskjermingstiltak, landskapstilpasning, viltkorridor og tilrettelegging av nye stier m.m. i kommende reguleringsplan.

Oppsummert er Klima- og miljødepartementets anbefaling for strekningen Rv.9 – Breimyr at alternativ G2 legges til grunn, og at innsigelsen fra Fylkesmannen i Vest-Agder tas til følge. For strekningen Breimyr – Volleberg anbefaler de at det justerte alternativ G2 legges til grunn, og at innsigelsen fra Fylkesmannen i Vest-Agder ikke tas til følge. Med utgangspunkt i at det var uklart hvilken verneverdi kulturminnene fra første og andre verdenskrig langs Rossevannsbekken har, ba Klima- og miljødepartementet Riksantikvaren om å gi en tilleggsuttalelse.

Riksantikvaren har i uttalelse av 3. februar 2016 innhentet informasjon fra lokale kilder, som kjenner krigshistorien og krigens kulturminner i Vest-Agder svært godt. I følge kilden er forsvarsstillingene langs Rossevannsbekken en vesentlig del av landforsvaret vest for Kristiansand. Både under første og annen verdenskrig ble dette dalføret sett på som strategisk viktig. Det opplyses om at de to tyske bunkerne er av en sjelden type. Det er 10-12 slike bunkere bevart i hele Europa, av disse finnes tre i Norge, to av dem langs Rossevannsbekken, og en i Nord-Norge.

Riksantikvarens vurdering er at dette er et interessant miljø. Det inneholder forsvarsanlegg fra både første og andre verdenskrig, og den strategiske plasseringen i landskapet er fremdeles lesbar. Forsvarsanleggene langs Rossevannsbekken er derfor etter Riksantikvarens vurdering verdifulle kulturminner av nasjonal interesse som bør bevares. Tiltak i området bør legges slik at de i minst mulig grad kommer i konflikt med disse viktige kulturminnene.

Klima- og miljødepartementet har vurdert Riksantikvarens uttalelse i forbindelse med oversendelsen den 3. februar 2016, og holder fast ved sine vurderinger og anbefaling i brev datert den 28. januar 2016. Klima- og miljødepartementet mener de interessene som Riksantikvaren trekker fram muligens kan tas hensyn til også ved en utbygging i dagen, og gir derfor ikke grunnlag for å anbefale tunnel.

Helse- og omsorgsdepartementet har i sitt brev av 4. februar 2016 vist til de helsehensyn som foreligger ved vurdering av støy, friluftslivsområder og luftforurensning.

Helse- og omsorgsdepartementet viser til at kommunedelplaner blant annet skal fremme befolkningens helse og at det er uheldig om det blir aktuelt med etterfølgende inngrep for å rette på helseplager som følge av en utbygging. Helse- og omsorgsdepartementet mener derfor det er viktig at helsehensyn tillegges tilstrekkelig vekt i vurderingen av innsigelsessaken og den endelige utarbeidelsen av kommunedelplanen.

Helse- og omsorgsdepartementet viser til at fylkesmannen i sin oversendelse påpeker at de aktuelle friluftslivsområdene allerede i dag er mye brukt, og vil ha økende betydning for folkehelsen i fremtiden. Enkel tilgang til friluftslivsområder er av stor betydning for folkehelsen, og friluftsliv er for mange en kilde til økt trivsel, naturopplevelse og miljøforandring. Helse- og omsorgsdepartementet mener det er viktig at inngrep i friluftslivs-områdene ikke blir mer omfattende enn nødvendig, og at støyskjerming og andre avbøtende tiltak som omtalt i saksfremlegget bør vurderes.

Helse- og omsorgsdepartementet omtaler at også luftforurensning er en viktig faktor som må tas med i vurderingen. Luftforurensning på visse nivåer kan medføre helseskader, og særlig vil økt forurensning over tid ha helsemessige konsekvenser.

Helse- og omsorgsdepartementet er positiv til at både Kristiansand og Songdalen kommune vektlegger folkehelseperspektiv og miljøhensyn i sin behandling av kommunedelplanen. Det bør legges vekt på lokalbefolkningens ønske om å bevare stille og verdifulle friluftslivs-områder. Selv om det er betydelige merkostnader ved alternativene med lengre tunneler, må det påpekes at veivalget som nå gjøres vil gjelde for lang tid og dermed er av stor betydning for lokalbefolkningens helse i fremtiden. For å sikre ivaretagelse av folkehelsehensynet bør det planlegges godt slik at helse- og miljøhensyn følges opp både i anleggsperioden og etter gjennomført tiltak.

Kommunal- og moderniseringsdepartementets vurdering

Kommunal- og moderniseringsdepartementet viser til de grundige vurderingene som er mottatt fra fylkesmannen og involverte departementer med underliggende enheter. Her framkommer det at det er flere viktige hensyn og interesser som må veies opp mot hverandre.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet mener det er faglig grunnlag for å vekte delstrekningene ulikt om en ser på de naturkvaliteter, friluftsliv- og kulturminneinteresser og kostnader det dreier seg om. Det faglige grunnlaget for valg av traséer, med relativ verdisetting og rangering av ulike forekomster og områder er dermed ikke omstridt. Ut fra et folkehelseperspektiv har alle de lokale aktører primært anbefalt tunnel på samtlige av de omstridte delstrekningene. Departementene trekker inn flere andre forhold de mener må vektlegges og veies opp mot nytten i et folkehelseperspektiv. De konkluderer ut fra det ulikt for delstrekningene.

Alle de gjenværende konfliktområdene er i eller i randsonen til markaområder som i Regional plan for idrett og friluftsliv i Vest-Agder benevnes som svært viktige regionale friluftslivs-områder. Kommunal- og moderniseringsdepartementet legger vekt på dette. Det er likevel viktig å nyansere bildet ut fra hvorvidt delstrekningen berører inngangsporter til viktige turmål og mye brukte markaområder, eller om de er i randsonen og mindre brukt. Antall potensielle brukere må også vektlegges. Dette må veies opp mot merkostnadene og de framtidige drifts- og sikkerhetsulempen valg av tunnel medfører.

For Kjerraneområdet mener departementet at det må legges vekt på at området er inngangsporten til viktige markaområder for mange innbyggere. En tunnelløsning vil skjerme nærfriluftslivsområdet for 6000-7000 mennesker, med viktige turmål som Gråmannen og sportskapellet. Kjerraneområdet er start- og målområde for idrett og et knutepunkt for løypenettet i området. En dagløsning med bro vil påvirke landskapsbildet rundt den gamle postvegen negativt og vil være vanskelig å støyskerme. Postvegen er et viktig kulturminne i seg selv og inngår i barnevandringsvegen. Grusvegen gjør også området tilgjengelig for store brukergrupper som vanskelig kan bruke andre deler av marka. Merkostnadene ved å velge en tunnel framfor dagløsningen er for Kjerraneområdet anslått til 70-90 millioner kroner. Departementet mener ut fra en helhetlig vurdering at de negative virkningene for folkehelse- og friluftslivsverdiene i Kjerraneområdet er så store at merkostnaden for tunnel på strekningen Rv.9 – Breimyr kan forsvares. Kommunal- og moderniseringsdepartementet konkluderer derfor med at alternativ G2 med sammenhengende tunnel skal legges til grunn for det videre planarbeidet på strekningen Rv.9 – Breimyr.

For Vågsbygdmarka utgjør krysset ved Breimyr en vesentlig ulempe. Vågsbygdmarka er friluftslivsområde for noen av de største boligområdene i Kristiansand, men de ligger i hovedsak på øst- og sørsiden av markaområdet, lengst vekk fra framtidig E18/E39. Ved Breimyr der avstanden mellom boligområdene og vegtraséen er minst, har alle alternativene dagløsning på grunn av krysset som må etableres med eksisterende E39. Alternativ G1 (lang tunnel) som er vedtatt av kommunene er lettere å støyskerme mot viktige friluftslivsområder rundt Fiskåvannet enn det opprinnelige alternativ G2 (kort tunnel). Den justerte løsningen av alternativ G2, som partene kom fram til under meklingen, gir mulighet for de samme løsningene som alternativ G1 på strekningen ved Breimyr og fram til Mjåvannsheia. Forskjellen mellom alternativ G1 (lang tunnel) og justert alternativ G2 gjelder dermed en dagstrekning på i underkant av 600 meter i området ved Fossevann, Mjåvannet og Øygardsvannene. Dette er helt i ytterkant av markaområdet og nær opp til Mjåvann industriområde.

Øygårdsvannene er vurdert som et mulig massedeponi med direkte tilknytning til de godkjente utvidelsene av Mjåvann industriområde. Dagsonen vil kunne gi trafikkstøy i det som i dag er stille områder av Vågsbygdmarka, men samtidig gjør terrenget det mulig å skjerme effektivt mot en stor del av støyen. Dette forutsetter at det gjøres noen flere tiltak enn det som er lagt til grunn i støyberegningene, som å supplere støyskjermene med terrengbearbeiding. Forskjellen i kostnad mellom alternativ G1 (lang tunnel) og det justerte alternativ G2 er anslått til ca. 230 millioner kroner. Etter Kommunal- og moderniseringsdepartementets vurdering vil ikke nytten ved alternativ G1 forsvare en så betydelig merkostnad. Her legges det til grunn at støyskjermingstiltak, landskapstilpasning, opprettholdelse av vilttrekk og tilrettelegging av nye stier vil gi større samlet nytte for strekningen til en lavere kostnad.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet konkluderer derfor med at det justerte alternativ G2 med kort tunnel gjennom Mjåvannsheia skal legges til grunn for det videre planarbeidet på strekningen Breimyr - Rossevannsbekken. Det skal i arbeidet med reguleringsplanen sikres en best mulig plassering av traséen i terrenget og avbøtende tiltak knyttet til støy og terrenginngrep.

Ved Rossevannsbekken er det bare mulig å unngå kryssing i dagen ved å etablere en lang tunnel gjennom Vågsbygdmarka. Merverdiene ved å velge alternativ G1 (lang tunnel) framfor justert alternativ G2 er etter departementets vurdering ikke store nok til å velge dette alternativet.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet legger vekt på verdiene som blir berørt rundt Rossevannsbekken, men i og med at en tunnel i dette området må bygges i åpen grop er fordelene ved tunnel framfor bro svært begrenset for kulturminner og naturmiljø. Det bor til sammen i overkant av 1000 mennesker i Kolekniben og Vollebergområdet, og området langs Rossevannsbekken er dermed innfallsport og nærfriluftslivsområde for et mer begrenset antall mennesker. Daglinjen for E18/E39 vil krysse dalen i bro. Med riktig plassering og støyskjermingstiltak ut over det som er lagt til grunn i støyberegningene, vil vegtraséen ha begrenset konsekvens for bekkedalen og verdiene i denne. Merkostnadene for en løsmassetunnel under Rossevannsbekken er beregnet til ca. 90 millioner kroner, men vil være avhengig av en kombinasjon med alternativ G1 (lang tunnel) gjennom Vågsbygdmarka som er anslått å koste ca. 230 millioner kroner.

Det justerte alternativ G2 fra meklingsrundene er ikke like gjennomarbeidet som de to alternativene som var ute på offentlig ettersyn. Det har vært diskutert om det for å øke avstanden til de i underkant av 50 boligene ved Kolekniben skal vurderes å flytte kryssingen ca. 100 meter lengre mot sør og nærmere Rossevann. En slik løsning kan gi noe mindre støy ved boligene, men kan øke lengden på dagsonen og dermed øke støyen i friluftslivsområdene rundt Rossevann, samt øke faren for forurensning av drikkevannskilden. Kommunal- og moderniseringsdepartementet mener det er innenfor handlingsrommet i neste planfase å se på slike justeringer, men det må i så fall gjøres en grundig avveining mellom de ulike interessene. Ut fra en helhetsvurdering kan departementet ikke se at nytten ved å unngå bro over Rossevannsbekken og 600 meter dagsone i Vågsbygdmarka kan forsvare en så betydelig merkostnad som valg av alternativ G1 (lang tunnel) innebærer.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet konkluderer med at det justerte alternativ G2 med kort tunnel gjennom Mjåvannsheia og kryssing i bro over Rossevannsbekken skal legges til grunn for det videre planarbeidet på strekningen Rossevannsbekken - Volleberg. Det skal i arbeidet med reguleringsplanen legges vekt på en best mulig plassering av traséen i terrenget og terrengbearbeiding slik at konsekvensene av inngrepene for kulturminnene og naturmiljøet blir minst mulig. Rossevann skal sikres som drikkevannskilde og støyulempene for friluftslivsområdene og boligene på Kolekniben må ikke bli mer omfattende enn nødvendig. Det skal gjennomføres støyskjerming og andre avbøtende tiltak utover det som er lagt til grunn i støyberegningene, slik at de avbøtende tiltakene står i rimelig forhold til de verdiene som berøres og den besparelsen som oppnås ved ikke å bygge tunnel. Endelig plassering av krysningspunktet og omfanget av de avbøtende tiltakene fastsettes som del av arbeidet med reguleringsplan.

Mjåvannet industriområde og muligheten for å etablere en adkomstveg parallelt med ny E18/E39 trasé ble tatt opp fra Songdalen kommune som del av meklingen, og ble støttet av Kristiansand kommune.

Statens vegvesen har i sitt innspill til Samferdselsdepartementet frarådd en slik adkomstveg uavhengig av hvem som planlegger og bekoster den. Samferdselsdepartementet peker i sin anbefaling på at en tilknytning av en slik ny adkomstveg til motorvegkrysset på Breimyr ikke er ønskelig. Blanding av lokalveg- og hovedvegtrafikk kompliserer trafikkbildet og blir betraktet som en systemfeil Statens vegvesen vil unngå i nye anlegg.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet mener det i dette tilfellet er så store regionale interesser knyttet til en slik adkomstveg at det bør tillates avvik fra Statens vegvesen sin hovedregel. Departementet åpner derfor for at kommunene og fylkeskommunen selv kan planlegge og bekoste en ny adkomstveg til Mjåvann industriområde fra Breimyr. Endelig utforming fastsettes i reguleringsplan. Departementet ser det som positivt om kommunene og fylkeskommunen kan få til en avtale med Nye veier AS om en samtidig planlegging og bygging av E18/E39 og en ny adkomstveg. Det forutsettes at en slik avtale ikke på noen måter forsinker, fordyrer eller vanskeliggjør gjennomføringen av E18/E39.

Vedtak

I medhold av plan- og bygningsloven § 11-16 godkjenner Kommunal- og moderniseringsdepartementet kommunedelplanen for E18/E39, Ytre ringveg, Vige – Volleberg med følgende linjer på de tre delstrekningene; Alternativ K3 fra Vige til Rv.9, alternativ G2 fra Rv.9 til Breimyr, og justert alternativ G2 fra meklingen med kryssing av Rossevannsbekken i bro på strekningen fra Breimyr til Volleberg.

For dagsonene ved Breimyr, i Vågsbygdmarka og ved Rossevannsbekken skal det gjennomføres støyskjermingstiltak med et noe høyere ambisjonsnivå enn forutsatt i støyberegningene, ved at det i tillegg til støyskjermer velges best mulig plassering av traséen i terrenget og gjennomføres terrengbearbeiding.

Ved Rossevannsbekken skal endelig plassering av kryssingspunktet fastsettes i arbeidet med reguleringsplan. Plasseringen skal velges ut fra en avveining mellom hva som ivaretar kulturminnene, friluftslivsområdene, drikkevannet og boligbebyggelsen best.

Kristiansand og Songdalen kommuner er orientert om departementets vedtak ved kopi av dette brevet.

Med hilsen



Jan Tore Sanner

Samferdselsdepartementet	Postboks 8010 Dep	0030	OSLO
Klima- og miljødepartementet	Postboks 8013 Dep	0030	OSLO
Helse- og omsorgsdepartementet	Postboks 8011 Dep	0030	OSLO
Statens vegvesen Vegdirektoratet	Postboks 8142 Dep	0033	OSLO
Folkehelseinstituttet	Postboks 4404 Nydalen	0403	OSLO
Kristiansand kommune	Postboks 417 Lund	4604	KRISTIANSAND S
Vest-Agder fylkeskommune	Postboks 517 Lundsiden	4605	KRISTIANSAND S
Nye veier AS	Tangen 76	4608	KRISTIANSAND
Songdalen kommune	Postboks 53	4685	NODELAND
Miljødirektoratet	Postboks 5672 Sluppen	7485	TRONDHEIM