

# SONGDALEN KOMMUNE

## Møtebok

<b>Avgjort av:</b>		<b>Arkiv:</b> K1-143, K2-Q10, K3-&30 <b>Objekt:</b>	<b>Arkivsaknr.:</b> 2004000133 -2
SAKS			
<b>Styre, utvalg, komité m.m.</b>	<b>Møted</b>		
Formannskapet	02.02.2		
Kommunestyret	16.02.2		
<b>Saksansv.:</b> Thor Skjevraak			

### Kommunedelplan E-39 Gartnerløkka - Klepland - behandling av forslag

#### Dokumentliste:

Nr	T	Dok.dato	Avsender/Mottaker	Tittel
1	U	13.01.2004	Fylkesmannen i Vest Agder; Fylkesmannen i Vest Agder; Vest Agder fylkeskommune	Utsending av kommunedelplan E -39 Hannevikdalen - Klepland (parsell 2)
3	I	24.01.2005	Songdalen landbruksråd v/Trond Stupstad	Uttalelse kommunedelplan E-39 Gartnerløkka - Klepland

#### Aktuelle lover, forskrifter, avtaler m.m.:

#### Bakgrunn for saken:

Forslag til kommunedelplan for strekningen Gartnerløkka – Klepland, parsell II, lå ute til offentlig ettersyn i perioden 04.12.03 – 02.02.04. Dette planforslaget omhandlet alle alternativene N-,S- og J-alternativene . Parsell II omfatter strekningen Hannevikdalen – Klepland.

I tillegg ble det utarbeidet en rapport for alternativet S 3 som lå ute til høring i perioden 08.12.04 – 08.01.05.

#### Saksutredning:

Nedenfor gjengis kort de aktuelle traséene som omfattes av kommunedelplanen:

N1: Ny trasé fra Fidjemoen til Rosseland. Fjelltunneler avbrutt av korte partier i dagen. Fra Rosseland utvidelse videre vestover til Klepland. Fullt kryss ved Rosseland og Fidjemoen. Lengste tunnel er 1,5 km.

N1 lav: Samme trasé som N1, men uten dagsone i Ospelia. Lengste tunnel 1,8 km. Tunnelløsning ved Ospelia er for å ta hensyn til en bygdeborg.

N2: Ny trasé fra Fidjemoen til Rosseland. Fjelltunneler avbrutt av korte partier i dagen. Fra Rosseland høybru og utvidelse av E-39 videre vestover til Klepland. Kryss med vestvendte ramper ved Rosseland og fullt kryss ved Fidjemoen. Lengste tunnel 1,5 km.

S1: Ny trasé fra Fidjemoen til Klepland. Fjelltunneler og korte strekninger i dagen. Kryss med vestvendte ramper ved Klepland og fullt kryss ved Fidjemoen. Lengste tunnel ca 4,3 km.

S2: Ny trasé fra Fidjemoen til Volleberg. Fjelltunneler og korte strekninger i dagen. Utvidelse av eksisterende E-39 videre vestover til Klepland. Kryss med vestvendte ramper ved Volleberg og fullt kryss på Fidjemoen. Lengste tunnel ca. 2,9 km.

J: Kombinerer søndre trasé ved Fidjemoen og nordre alternativ N1 ved Rosseland. Lengste tunnel ca. 3,3 km.

### S3 og J2 – alternativ som har kommet som følge av høringsrunden:

S 3: I løpet av høringsrunden ble det kjent at Fylkesmannens miljøvernavdeling ville fremme innsigelse til S1. I kjølvannet av dette kom det i løpet av sommeren opp et nytt alternativ til løsning gjennom Volleberg. Dette forslaget vurderte Vegvesenet som så interessant at de gjennomførte en fullstendig utredning av alternativet. Dette har blitt omtalt som S3 og en suppleringsrapport i forhold til opprinnelig kommunedelplan ble utarbeidet. Denne har ligget ute til offentlig ettersyn i perioden 08.12.04 – 08.01.05. Alternativet S3 omtales grundigere nedenfor.

J2: Etter initiativ fra Fylkesmannen i Vest Agder – miljøvernavdelingen, ble det anmodet om å se på muligheten av å kombinere deler av tunnelloesningene for N- og S-alternativene for å tilgodese friluftinteressene i området Bukksteinsvann/Fiskåvann. Det er blitt utarbeidet en tilleggsutredning av denne kombinasjonen som omtales J2.

I tillegg vises det til sammenstillingen for de ulike alternativene slik den er gjengitt lenger fram i saksframlegget. Her angis alle trasélengder, tunnellengder, anleggskostnader og øvrige prissatte – og ikke prissatte konsekvenser.

For øvrig vises alle traseene på vedlagt oversiktskart og fotomontasjer.

### **Behandling av konsekvensutredning, (KU):**

Parallelt med at kommunedelplanen lå ute til offentlig ettersyn, gjorde også konsekvensutredningen det. Konsekvensutredning skal beskrive hvilke konsekvenser et tiltak vil få for naturressurser, miljø og samfunn (pbl kap. VII b), mens en kommunedelplan er et plandokument etter § 20-4.

Siden disse planprosessene gikk parallelt, var det først og fremst KU-rapporten som beskrev alternativene med ord og bilder. Kommunedelplandokumentet var i hovedsak kart i målestokk 1:11000.

Kommunestyret uttalte seg til hvorvidt utredningsplikten etter kap. VII b var oppfylt i henhold til tidligere godkjent utredningsprogram i sak nr. 003/04 gjennom følgende vedtak:

”1.

*Songdalen kommune mener vegvesenets forslag til konsekvensutredning for strekningen Gartnerløkka – Klepland er mangelfull i henhold til godkjent utredningsprogram og plan – og bygningslovens bestemmelser.*

2.

*Konsekvensutredningen er mangelfull med hensyn til støy/støv/skitt PM10 (se uttalelse fra kommunelege og barn- og unges talsperson) og lokal forurensning i bolig og skolebygg. Dette gjelder både forurensning og spesielt gjelder det kostnadsberegning av avbøtende tiltak.*

3.

*Det kommer ikke frem av konsekvensutredningen at der må bygges ny bro over Songdalselva uavhengig av traséalternativ, da nåværende bro på dagens E-39 er underdimensjonert og er en vannpropp under flom.*

*Broen ligger på et sted hvor elva svinger med den fare for utgraving som dette medfører.*

4.

*Det bør utredes om alternativ S1 kan få utløp nærmere Songdalen kommune. Dette for å gjøre tunnallengden kortere.”*

Rutinen ved behandling av konsekvensutredninger er at ansvarlig myndighet avgjør hvorvidt utredningsplikten er å anse som oppfylt. Ansvarlig myndighet i dette tilfellet er Vegdirektoratet. I forbindelse med høringen kom det i alt inn 40 uttalelser til utredningen, fordelt på berørte parter i Kristiansand og Songdalen kommune. Uttalelsene som ble sendt fra parter i Songdalen er vedlagt saken.

Vegdirektoratet har i sitt sluttdokument, datert 19.05.04, konkludert med at utredningsplikten er oppfylt. Sluttdokumentet er også vedlagt saken.

#### **Politisk behandling i andre kommuner og på fylkesnivå:**

Kommunestyret i Søgne behandlet saken den 09.09.04. De gikk der inn for S2 som trasévalg.

Fylkestinget i Vest Agder har i møte 20.04.04 gått inn for S2.

Fylkeslandbruksstyret behandlet saken 17.03.04 og understreket den negative betydningen for landbruket på Rosseland ved å legge en ny veg over jordene. Fylkeslandbruksstyret anbefaler at S1 eller S2 velges.

Det er viktig å understreke at da de ovennevnte gjorde sine vedtak, så var ikke S3 med som eget alternativ.

Byutviklingsstyret i Kristiansand behandler saken 27.01.05. Utfallet er i skrivende stund ikke kjent. Formannskapet skal behandle saken 02.02.- og bystyret 16.02.05 – altså akkurat de samme datoene som formannskaps- og kommunestyrebehandlingen i Songdalen.

#### **Om finansiering, forholdet til nasjonal transportplan og mulig byggestart:**

Songdalen gjorde sammen med de andre Knutepunkt Sørlandet – kommunene og vest Agder fylkeskommune våren 2003 (k-saksnr. 026/03) et prinsippvedtak i forbindelse med behandlingen av Nasjonal Transportplan 2006-2015 om etablering av en delvis lokalfinansiert samferdselspakke for regionen. Denne pakken er nevnt i NTP, men det er ikke lagt inn økonomiske midler til denne. Vegvesenet har skissert en framdrift med sikte på iverksetting av ny samferdselspakke etter at dagens bompengerperiode avsluttes i 2007:

-i løpet av vinteren –05 skal aktuelle kommunestyre og fylkestinget gjøre prinsippvedtak om tilslutning til, hovedinnhold, takster, plassering og varighet av ny pakke

-høsten –05 vedtar ATP-utvalget en endelig søknad om bompengepakke som i neste omgang skal vedtas av kommunene.

-i 2006 utarbeides Stortingsproposisjon om samferdselspakke for Kristiansandsregionen med sikte på behandling i Stortinget våren 2007.

Det er uttalt som en overordnet målsetting at det blir 4-felts veg til Mandal innen ca. 2030. Som nevnt ovenfor er det ikke satt av penger til byggestart før 2015. I det materiellet som presenteres for kommunene om kort tid (første strekpunkt ovenfor) skisseres det sammenhenger mellom finansieringsgrunnlag og mulig byggestart. Litt enkelt kan en si at dess mer lokal finansiering som kan reises dess mer blir det å bygge for og dess før kan bygging starte. Uansett skal parsell 1 fra gartnerløkka til Hannevikdalen ferdigstilles før det begynnes på parsell 2.

### **Supplerende alternativ/tilleggsutredninger:**

Etter at kommunedelplanen og konsekvensutredningen lå ute til ettersyn, kom det flere innspill som gjorde at Vegvesenet fant det nødvendig å gjøre enkelte tilleggsutredninger:

Flere høringsparter, deriblant Songdalen kommune, påpekte at utredningene omkring støy på Volleberg virket mangelfulle. Det ble utarbeidet egne støyutredninger for fortsettelse av dagens løsning, N1/N2 og S2. Disse foreligger i egen rapport. I anledning presentasjonen ble alle beboere på Volleberg invitert til åpent kontor på Rådhuset der resultatene ble presentert. Dette var i mai 2004.

I tillegg er altså både S3 og J2, nevnt ovenfor, resultat av høringsprosessen.

### **Støy:**

Det er utarbeidet egen utredning om støy som viser støysituasjonen ved framskrivning av dagens situasjon, bygging av ny veg uten støyskjerming og bygging av ny veg med støyskjerming.

### **Vurdering:**

Det er i forbindelse med behandlingen av kommunedelplanen at kommunen gjør sitt valg av linjeføring for framtidig E-39 gjennom kommunen. Det er med andre ord en svært viktig sak som vil ha stor betydning for Songdalen. For alle traseene foreslås det tunnelloøsning fra Shellstasjonene på Fidjane og til Rosseland eller Volleberg. Med andre ord vil det uansett bli betydelig tunnel gjennom kommunen. Alternativene avviker ellers en god del i kostnader. Et minst like viktig alternativ er de lokale virkningene - tunnelmunning på Rosseland kontra på Volleberg.

I KU - rapporten kommer Vegvesenet med sin anbefaling til løsning. Fra Fidjane til Klepland vurderer de alternativene N1-lav, J og S2 på lik linje. De fraråder S1.

### Konsekvenser av nordre korridor (N-alternativene):

N1: lengde 8040 m, tunnellengde 3190 m, lengste tunnel 1590 m, to hele toplanskryss.

N2: lengde 8100 m, tunnellengde 3125 m, lengste tunnel 1525 m, ett helt og ett halvt toplanskryss.

Oversiktskart og fotoillustrasjoner viser forskjellen på N1 og N2.

N2 kommer ut i dagen på Brennåsen mellom skolen og KIWI/Hydro Texaco ganske høyt oppe og foreslått å gå videre i høybru utover mot Rosselandssletta. Denne er vist på det vedlegget det står s. 37 (sidetallsnummerering fra KU-rapport). Vegvesenet sammenligner N2 og S2 som teknisk sett relativt like (tilnærmet like mye tunnel, samme kryssløsning og relativt lik kostnad). De anbefaler S2 foran N2 fordi denne bidrar til å :

- skjerme nærmiljøet på Rosseland i større grad.
- økte muligheter for bolig- og næringsutvikling på Rosseland
- beslaglegge mindre dyrka mark
- høyere NN/K-verdi

I oversiktskartet som presenteres i suppleringsrapporten til S3 (vedlagt) har Vegvesenet unnlatt å ta med N2. Dette er et tydelig signal om at Vegvesenet ikke betrakter N2 som noe aktuelt alternativ. Kommunelegen har i sin uttalelse sterkt frarådet N2.

*Rådmannen betrakter også N2 som et uaktuelt forslag og omtaler ikke det videre i saksframlegget.*

N1 kommer ut i dagen innunder fjellet ved boligeiendommen Rosselandsvn. 31 og fortsetter videre vestover mellom Rosseland skole og gården til Jan Egil Johnsen og går så videre over jordene sydvest for Rosseland skole. Denne løsningen er skissert i fotovedlegget merket s. 35 Fra Rosseland til Fidjemoen er det flere tunnelstrekninger på hhv. 1520 m, 700 m og 900 m bare avbrutt av bru over eksisterende E-39 vest for avkjøring til Mjåvann og en kort dagsone i Ospelia ovenfor Bukksteinsdalen. I Ospelia er det registrert en bygdeborg. Det er derfor utarbeidet en variant med sammenhengende tunnel fra Mjåvann til Fidjemoen. Denne løsningen omtales som N1 – lav og er i alt på 8.040 meter med en samlet tunnallengde på ca. 3.300 meter.

Dersom N1 velges, vil dette alternativet gi en fullstendig kryssløsning på Rosseland. Dette vil være en fordel med tanke på betjening av trafikken mot Nodeland og med tanke på utvikling av næringsområdet på Rosseland

Ulempene vil først og fremst være støyplager for alle beboerne rimelig nær vegen på hele strekningen fra tunnelmunningen ved Rosseland til kommunegrensa mot Søgne.

N1 vil også beslaglegge landbruksareal, men kanskje vel så viktig; splitte opp et sammenhengende jordbruksområde. Vegvesenet har i KU-rapporten vist at selve arealtapet i stor grad kan kompenseres ved at nåværende E-39 over Rosselandssletta kan tilbakeføres til jordbruksareal

#### Konsekvenser av søndre korridor, (S-alternativene):

I forbindelse med høringsrunden i perioden des. 03 – feb. 04 var det to alternativ som ble omtalt og beskrevet; S1 og S2.

S1: Dette alternativet ble utredet på initiativ fra Songdalen kommune. Det var en del av vedtaket kommunen gjorde i forbindelse med behandlingen av melding om konsekvensutredning og forslag til utredningsprogram.

Alternativet er rett og slett en tunnelloøsning på 4,3 km fra Fidjane til grensa mot Søgne. Vegvesenet frarådet dette alternativet i sin sammenstilling av alternativene i KU-rapporten. Fylkesmannens miljøvern avdeling signaliserte i forbindelse med behandlingen av KU at de ville fremme innsigelse til løsningen ved behandlingen av kommunedelplanen fordi bygging av ny bru ville komme i konflikt med hensynet til elva som en følge av at dette er varig verna vassdrag.

Fordelen med å velge S1 er at en ville vært kvitt alle de ulempene som følger av en stamveg gjennom bebygde områder.

Ulempen ved å velge løsningen ville være det motsatte – at kommunen ville gå glipp av de muligheter som finnes f. eks. i forbindelse næringsutvikling.

*Siden Vegvesenet fraråder og fylkesmannen varsler innsigelse til S1, mener rådmannen ut fra en samlet vurdering at S1 er uaktuelt å gå videre med for Songdalen kommune.*

S2: Dette er tunnelloøsningen fra Grauthelleren til Volleberg slik den går fram av fotovedlegg s. 40.

Tunnelen blir rundt 3.000 meter lang. Fra munningen og videre vestover til grensa mot Søgne skal vegen gå i dagen i en utvidelse (4-felts) av dagens trasé. Vegvesenet forutsetter omfattende støyskjerming langs bebyggelsen.

Vegvesenet rangerer S2 og N2 relativt likt fordi det er tilnærmet like mye tunnel, samme kryssløsning og relativt lik kostnad. S2 vurderes imidlertid som best bl.a. fordi:

- nærmiljøet på Rosseland skjermes i større grad
- dette gir økte muligheter for utvikling av bolig og næring på Rosseland
- mindre beslag av dyrka mark
- bedre NN/K-verdi

Når S1 og S2 sammenlignes, skriver Vegvesenet:

- S1 gir vesentlig mer tunnel, 1,3 km, og en enkelt tunnel på 4,3 km
- stor konflikt med naturmiljøet i forhold til kryssing av Søgneelva
- S1 gir bedre nærmiljø på Volleberg
- S1 gir betydelig høyere anleggs- og verdlikeholdskostnader
- S1 gir ingen mulighet for etappevis utbygging

I følge vegvesenet gir N1-lav i forhold til S2:

- bedre transportkvalitet ved at mer trafikk overføres til ny E-39
- mulighet for etappeavslutning på Rosseland
- økt beslag av dyrka mark
- større belastning for skole og nærmiljø på Rosseland
- bedre nærmiljø i deler av Brennåsen
- bedre forhold for friluftslivet ved at områdene ved Bukksteinsvannet ikke berøres
- bedre eksponering av næringsvirksomhet på Rosseland
- høyere anleggskostnader på grunn av fullt kryss hvis prosjektet avsluttes som for S2.

#### Konsekvenser av kombinasjonsløsningene, J-alternativene:

Alternativ J følger N1 vestfra til Rosseland med samme hovedløsning for kryss og tunnelinnslag. Deretter dreies linjen rett østover og kommer ut ved Bukksteinsvannet og følger S-alternativene videre østover.

J gir muligheten for en eller annen gang i framtiden å kunne etablere adkomst til Mjåvann industriområde fra tunnelen dersom dette skulle bli aktuelt. Det har også vært antydning mulige planer om boligutvikling på arealene mellom Bukksteinsvann og Mjåvann (kommunen har i skrivende stund ingenting skriftlig om disse planene). Skal dette la seg gjøre, betinger det at ny E-39 enten bli J eller en S-løsning.

Ved å bygge J unngår en hele problematikken rundt bygdeborga i Ospelia.

J2:

J2 oppstod i kjølvannet av høringsrunden til KU og kommunedelplanene. Det var bl.a. Vest Agder fylkeskommune og fylkesmannens miljøvernavdeling som ønsket at det ble sett nærmere på en løsning som kombinerte N-korridoren nærmest Kristiansand med S-2. Bakgrunnen for ønsket om å utrede dette alternativet, var hensynet til friluftinteressene rundt Bukksteinsvann og Rosselandsområdet. Poenget med hele J2 er å unngå dagsonen (brua) mellom Fiskåvann og Bukksteinsvann (bildemontasje merket s. 39 viser denne). J2 vil bli mer kostbart enn S2 pga mer tunnel. Derav følger også et dårligere NN/K-forhold. Vegvesenet holder på å tilleggsutrede disse forholdene, men i skrivende stund foreligger ingen tall.

J2 har omtrent samme kostnad som N1-lav fordi en ikke bygger den fullstendige kryssløsningen på Rosseland.

Fra Fidjemoen er J2 og N1 identiske. På strekningen mellom Fidjemoen og brua som krysser E-39 ved Mjåvann, er J2 og N1-lav identiske. Derifra svinger J2 sørover til den treffer tunnellopet til S2. Dette går fram av vedlagte kart.

Tabellen nedenfor viser en del data for J2 sammenlignet med S2 og N1-lav.

Alternativ	N1-lav	S2	J2
Lengde (meter)	8.040	7.550	8.090
Herav tunnel	3.415	3.348	4.440
Lengste tunnel	1.825	2.953	2.615

Som kartet viser er J2 et alternativ som går mye mer i krok og er lengre enn de andre løsningene. For gjennomreisende, ikke minst fra Søgne, som må bruke denne vegen daglig, vil dette oppleves som en betydelig større ulempe enn for en tilfeldig fjerntrafikant som kun passerer en gang i blant. Når start- og endepunktet for S2 og J2 blir det samme, men J2 vil oppleves som både dårligere og dyrere, virker saken klar.

*Rådmannen mener J2 vil medføre en ulempe i forhold til både N1-lav og S2 og utelukker derfor denne løsningen i det videre saksframlegget.*

Tabellen nedenfor viser en sammenligning av N1-lav og J:

Alternativ	N1-lav	J
Anleggskostnad	1.013 mill	1.015
Lengde	8.040	7.940
Herav tunnel	3.415	3.660

Som det går fram av tabellen er N1-lav og J ganske likeverdige for Songdalen. Rådmannen vil likevel peke på en forskjell. Ved å bygge J vil tunnelen gå under Mjåvann industriområde. Dette vil være interessant i forhold til om det på et eller annet tidspunkt i framtiden blir aktuelt med avkjørsel fra E-39 til Mjåvann via tunnel. Ved å gå for N1-lav vil denne muligheten utelukkes.

*Rådmannen utelukker N1-lav i forhold til J i det videre saksframlegget.*

S3:

Dette alternativet dukket opp i etterkant av høringsrunden til kommunedelplanen og KU. Vegvesenet fant dette alternativet såpass interessant at de valgte å utrede det like fullstendig som de andre alternativene.

S3 er langt på veg en variant av S2, men det forutsetter at mer av vegen forbi Volleberg skal gå i tunnel/kulvert.

S3 foreslås i samme tunnellop som S2, men like sør for Kolekniben dreier tunnelen sørover og gjør en bue før den kommer ut ved Volleberg bedehus. Herifra foreslås vegen lagt i kulvert under begge kryssingene av Vollevegen før den går inn i en ny tunnel under bebyggelsen i Lindevegen og Bregnevegen. Tunnelen foreslås å komme ut i dagen ved bedriften Grønt Fokus. Videre mot grensa til Søgne forutsettes vegen lagt i dagen i en utvidelse av dagens trasé på samme måte som for de andre alternativene.

Bygging av S3 vil bety at det kun er boligene fra Grønt Fokus og vestover som i det hele tatt vil høre noe til vegtrafikken. Hvis vi forutsetter at det skal utføres samme støyskjerming for denne strekningen som det vil bli gjort dersom S2 bygges, er det fire boliger som vil få utvendig støy i intervallet 60 – 65 dBA. Som en sammenligning kan det nevnes at framskriving dagens trafikk på dagens veg i 2025 for det samme området viser at 10 boliger vil ha støy i intervallet 60 – 65 dBA og 5 boliger i intervallet 65 – 70 dBA.

Noen nøkkeltall for S3:

Anleggskostnader: 1.162 mill. kr.

Lengde: 7.580 m

Herav tunnel: 4.010 m

Lengste tunnel: 3.590 m

### Sammenstilling og sammenligning:

I Vegvesenets tabell som gjengis nedenfor er de vurderte konsekvenser for alle aktuelle alternativ på parsell 2 sammenstilt. Tabellen er gjengitt fra utredningen om S3 og som det går fram er N2 utelatt.

For prissatte konsekvenser er oppgitte tall i mill. kr og gjelder differanse i forhold til 0-alternativet, omregnet til nåverdi i 2010. Positive tall betyr at tiltaket gir samfunnsøkonomiske gevinster, mens negative tall viser at tiltaket gir merkostnader.

De ikke prissatte konsekvensene er plassert på en skala fra meget stor positiv konsekvens (++++) til meget stor negativ konsekvens (----). Når tiltaket har liten eller ingen konsekvens sett i forhold til 0-alternativet, er det angitt med 0.

(Prissatte konsekvenser er inkudert alt. G, strekn. Hannevikdalen – Fidjemoen):

Tema	N1-lav	S1	S2	S3	J
Lengde	8040 (m)	7505	7550	7580	7940
Herav tunnel	3.415	4.690	3.348	4010	3660
Lengste tunnel	1.825	4.295	2.953	3.590	3.265
Tidskostnad	491 (mill)	494	506	507	456
Kjøretøyskostnad	- 64	- 48	- 41	- 48	- 82
Ulykkeskostnad	155	136	134	142	139
Miljøkostnad	0	5	0	1	1
anleggskostnad	1.106	1.210	1.079	1.162	1.094
Drifts- og vedlikeholdskostn	- 97	- 156	- 108	- 130	- 102
Netto nytte (NN)	- 828	- 1.007	- 790	- 909	- 886
NN/K	<b>- 0,92</b>	<b>- 0,97</b>	<b>- 0,89</b>	<b>- 0,93</b>	<b>- 0,99</b>
Nærmiljø	---	+	-	+	--
Friluftsliv	+	--	--	--	-
Naturmiljø	-	--	-	-	--



Kulturminner – og miljø	--	----	0	0	--
Landskapsbilde	---	---	--	0	---
Landbruk etc.	-	0	0	0	-
Geo- /vannressurser	0	0	0	0	0
Barn og unge	-	++	+	+	-
Transportkvalitet	++++	+++	+++	+++	++++
Kollektivtransport	++	++	++	++	++
Sykkefrikens framkommelighet	++	+	+	++	++
Bolig- og næringsutvikling	++	+	+	+	++
Anleggsperioden	--	-	-	-	--
Deponier og overskudd	++	++	++	++	+
Regionale/lokale virkninger	+++	++	++	++	+++

### **Vegvesenets anbefaling av løsning:**

På grunnlag av høringsrunden og etter at N2 (høybrualternativet) er forkastet og etter at S3 er tatt med i vurderingen, uttaler Statens vegvesen følgende:

*”Statens vegvesen fastholder sine tidligere anbefalinger på parsell 2. I tillegg framstår S3 som godt både med hensyn til prissatte og ikke-prissatte konsekvenser. Alternativ J2 gir en del miljømessige fordeler, men kan ikke anbefales på grunn av veg- og tunnallengden, som gir høye kostnader og lav nytteverdi.*

*Anbefalingen blir følgende:*

- Alternativ G vedtas på strekningen Hannevikdalen – Fidjane*
- Alternativ N1-lav, J, S2 eller S3 kan vedtas på strekningen Fidjane – Kleppland*
- Alternativ S1 frarådes”*

### **Rådmannens forslag til valg av løsning:**

#### Innkomne merknader:

Valg av framtidig trasé for E-39 gjennom kommunen er i stor grad et strategisk valg. Uansett hva kommunen velger av nordre eller søndre korridor, er det sannsynlig at noen vil føle glede og lettelse over det valget som gjøres, mens andre vil gjøre det motsatte.

Vedlagt er kopi av høringsuttalelsene som kom inn i forhold til Songdalen kommune. De fleste høringsuttalelsene ble gitt til KU, men er i stor grad en kommentar til de ulike alternativene. I forbindelse med den første høringen mottok Songdalen uttalelser fra:

**Songdalen kommune – barnas talsperson:** Anbefaler S1 – fraråder N og J

**Songdalen kommune – kommunelegen:** Anbefaler S1, S2 som nest best, fraråder N og J

**Songdalen landbruksråd:** Anbefaler primært S1 i noe justert utgave, sekundært S2

**Rosseland oppvekstsenter – samarbeidsutvalget:** Fraråder N og J. Ingen innvendinger til S

**Beboerne i Nesvegen og Rosselandsvegen:** Aksepterer kun S1

**NVE – region sør:** Mener S1 er en betydelig bedre løsning enn S2

**Fylkeslandbruksstyret i Vest Agder:** se ovenfor

**Vest Agder fylkeskommune:** se ovenfor

**Fylkesmannen i Vest Agder:** Anbefaler N1. Varsler innsigelse til S1 dersom det gjøres vedtak om denne traseen ved behandling av kommunedelplanen.

**Syklistenes landsforening i Vest Agder:** Påpeker at utredningen ikke omtaler tilrettelegging for økt sykkelbruk

Det er også her viktig å understreke at da kommunen mottok de ovennevnte uttalelsene var ikke S3 med som eget alternativ.

I den andre høringsrunden som kun går på S3 har vi mottatt uttalelser fra:

**Beboerne i Nesvegen og Rosselandsvegen:** Av de fire alternativene N1-lav, J, S2 og S3 kan de kun godta S3.

**Rosseland kristelige forening:** Ingen merknader til at S3 velges

**Vest Agder fylkeskommune:** Fastholder sin tidligere anbefaling vedr. S2, men dersom kommunen vil gå for S3 vil de ikke motsette seg dette.

#### Nordre korridor:

Etter rådmannens vurdering er fordelene med nordre korridor med tunnelmunning på Rosseland at den gir best mulighet for utvikling av næringsarealene her. Dessuten kan det også argumenteres for at nordre korridor vil knytte avkjørselen fra E-39 sterkere til Nodeland – med andre ord vil den lokale virkningen av veien bli tydeligere.

I kommunens strategi for næringsareal forutsettes det at det er det Mjåvann som skal være motoren blant næringsområdene.

Et næringsområde på Rosseland vil uansett ha begrensede muligheter til ekspansjon i forhold til elva og i forhold til fjellet på innsiden av Rosseland. NVE sitt flomsonekart viser at en vesentlig del av området vil måtte heves før det kan bebygges med de ekstrakostnader dette vil gi.

I forbindelse med at kommunedelplanen var ute til ettersyn, mottok ikke kommunen noen merknader fra næringsdrivende på Rosseland. I et intervju med Budstikka 04.08.04 er imidlertid innehaveren av Agder Bobil og Caravan og innehaveren av Hydro Texaco tydelige på at kun N-1 lav eller J vil ivareta deres interesser. Nordre korridor vil gjøre Rosseland til et lokalt knutepunkt.

Sist men ikke minst vil nordre korridor være den mest negative i forhold til jordbruksarealet. Det er en nasjonal målsetting at nedbyggingen av dyrket mark skal halveres allerede innen 2010. Skal Songdalen leve opp til denne ambisjonen tilsier det at en ikke går inn for å velge

nordre korridor. I dag drives en del av det dyrkede arealet av en av landsdelens største løkdyrkere. Denne gården er også heltidsarbeidsplass for en familie. De dyrker løk og potet på arealene og driver også eget gårdsutvalg på Rosseland.

Eieren av gnr. 75/6, Jan Egil Johnsen, driver i dag med utleie av stallplass samt har andres hester gående på beite hos seg. Han har også etablert et utvalg av hesteutstyr på gården. Han ønsker å utvide hestevirksomheten sin. I den anledning ønsker han å bygge en hall på rundt 2.500 kvm mellom gården sin og Rosseland skole – dvs. der nordre korridor er planlagt å gå. Velges nordre korridor vil altså denne etableringen utelukkes.

Det er to muligheter igjen når det gjelder valg av nordre korridor; N1-lav og J. Prismessig er disse to tilnærmet likeverdige, rundt 1 mrd. Lengde og tunnallengde er også temmelig sammenfallende. J er likevel både noe billigere og noe kortere. Rådmannen vil framheve J som best egnet av de to. Denne vil muliggjøre adkomst til et utvidet Mjåvann industriområde. Selv om dette ikke er aktuelt i dag, kan forholdene endre seg. Songdalen kommune har også hørt om at det skal være langsiktige planer med tanke på å utvikle området mellom Mjåvann og Buksteinsvann til boliger. Skal dette bli en realitet, betinger det at J velges. Det må understrekes at kommunen ikke har mottatt konkrete planer eller skisser for en slik utbygging.

*Rådmannen betrakter J som den aktuelle nordlige løsningen.*

#### Søndre korridor:

Velges nordlig løsning vil det som nevnt åpne for muligheten for næringsutvikling på Rosseland, men dette vil føre til at virkningen for nærmiljøet fra Rosseland til Volleberg i forhold til støy og svevestøv blir betydelig.

Det har vært et sterkt engasjement blant beboerne på Rosseland, og ikke minst på Volleberg, for at ny veg legges slik at den er til minst mulig forringelse for bomiljøet – dvs. at mest mulig av vegen legges i tunnel.

S1 ble utredet som en følge av egen merknad om dette fra Songdalen kommune i forbindelse med at kommunen uttalte seg til utredningsprogrammet i forkant av KU. S1 fører all trafikk gjennom kommunen i tunnel. Vegvesenet fraråder dette alternativet – mest på grunn av pris. Fylkesmannens miljøvernaveidning har fremmet innsigelse til det på grunn av elvekryssingen.

S2 er tunnel som kommer ut i dagen rett før Volleberg (bilde merket s 40). Trafikken forbi Volleberg vil gå i dagen, men Vegvesenet forutsetter omfattende støyisolering. S2 er det alternativet som både Søgne kommune og Vest Agder fylkeskommune har anbefalt. Siden S2 ble frarådet av Vegvesenet samt at Fylkesmannen fremmet innsigelse, ble det betraktet som en mindre aktuell løsning enn i utgangspunktet. I kjølvannet av høringsrunden, var det derfor at S3 dukket opp som en mulighet. Vegvesenet fant S3 som såpass interessant at de laget en tilleggsutredning, tidligere omtalt. Støy for beboerne på Volleberg som følge av S3 vil være langt mindre enn om de andre alternativene velges (se under beskrivelsen av S3 ovenfor). I forhold til S2 blir S3 ca. 80 mill kr dyrere. I suppleringsrapporten anslås byggekostnaden til 1.162 mill. I forbindelse med bygging av kulvertene er det tre hus som må innløses, men de kan forhåpentligvis føres opp igjen på samme tomta.

S3 ble sendt på høring i des. 04 til regionale myndigheter og representanter for lokalt berørte. Da høringsfristen var over, hadde kommunen mottatt innspill fra:

Beboerne i Nesveien og Rosselandsveien, Rosseland kristelige forening og Vest Agder fylkeskommune.

Uttalelsene er vedlagt saken og gjengitt ovenfor.

*Rådmannen betrakter S3 som den aktuelle løsningen for søndre korridor fordi denne ivaretar hensynet til bomiljø på Volleberg bedre enn S3.*

### **Innsigelse til J2:**

Rådmannen foreslår å femme innsigelse dersom Kristiansand kommune vedtar alternativet J2. Det er først og fremst fordi denne løsningen vil fordyre hele prosjektet betydelig og dermed redusere muligheten for å gjennomføre bygging av E-39 og satsing på myke tiltak i vår kommune.

Miljøverndepartementets rundskriv T-5/95 gir nabokommuner anledning til å reise innsigelse. Etter Songdalens vurdering vil realisering av J2 kunne bety at den overodnede målsettingen om ny fire-felts E-39 til Kleppland vil kunne forsinkes i forhold til opprinnelig framdriftsplan.

### **Ny lokalveg fra vest dersom S3 velges:**

Denne løsningen gir to muligheter når det gjelder lokalveg mot Nodeland, enten at dagens E-39 blir lokalveg eller at Rosselandsvegen blir det. I forbindelse med de andre S-alternativene har Vegvesenet utredet muligheten for å tilbakeføre dagens trasé over Rosselandsletta til jordbruksareal. Denne muligheten vil gi en gevinst i form av mer dyrket areal, men ulempen vil være at all lokaltrafikk retning Nodeland da må gå gjennom bebyggelsen på Rosseland. Rådmannen mener derfor at dagens E-39 må fungere som lokalveg fra vest dersom S3 velges.

### **Kommunens lokale og regionale ansvar:**

Kommunen må velge den løsningen de oppfatter som mest framtidsrettet og til størst fordel for egne innbyggere. Samtidig er det også viktig å ha det regionale perspektivet som bakteppe. De midler som vil være tilgjengelige på strekningen mellom Gartnerløkka og Kleppland vil overveiende sannsynlig være knappe. Skal alle kommunene i regionen velge de dyreste løsningene i forhold til selve vegen blir det minimalt igjen til såkalte myke tiltak, blant annet gang – og sykkelveger og andre trafikksikkerhetstiltak.

Rådmannen mener dette forholdet også bør være med når Songdalen gjør sitt valg.

Etter å ha beskrevet alle de opprinnelige alternativene og eliminert bort undervegs, er det igjen to alternativ, S3 og J.

Rådmannen mener saken til syvende og sist koker ned til om Songdalen ønsker tunnelutløp og kryssløsning på Rosseland eller om det bør være et poeng at mest mulig av vegen legges i tunnel gjennom kommunen for på den måten å være minst mulig til sjenanse, først og fremst i forhold til støy og støv. Videre mener rådmannen på grunnlag av det som er nevnt ovenfor at J er det beste nordlige alternativet og S3 det beste av de søndre.

Spørsmålet blir hva det er viktigst å vektlegge i et langsiktig perspektiv. Da kommunen behandlet forslag til utredningsprogram til KU, ba Songdalen særskilt om at regionale konsekvenser av korridorene ble utredet. Kommunen ønsket at planprosessen kunne bidra til å avklare virkningene av å legge til rette for kryssløsning på Rosseland kontra gjennomføring i tunnel for det meste av strekningen gjennom kommunen. Rådmannen opplever nok at det ikke har vært så enkelt å få entydige svar på dette. Det skyldes nok ganske enkelt at det ikke finnes entydige svar.

S3 er det alternativet som tar mest hensyn til bomiljø og eventuelt landbruksareal. Søndre korridor støttes også av flertallet av høringsuttalelsene.

J betyr at det kan åpnes for større utvikling av næringsområdet på Rosseland samt at dagsonen gjennom kommunen blir betydelig lenger.

Hva vil følgene av disse alternativene være på lang sikt?

Hvilket veivalg vil føre til at kommunen eksponeres mer enn i dag?

Hvilket veivalg vil føre til at kommunen havner mer i bakevja enn i dag?

Hva vil konsekvensene være av mer eller mindre eksponering i framtiden?

Hva ønsker Songdalen kommune å legge vekt på i framtiden ut fra det en tror vil bli situasjonen i framtiden?

Rådmannen mener at J og S3 representerer hver sine fordeler og ulemper – de representerer hvert sitt veivalg - bokstavelig talt!

### **Konklusjon:**

Rådmannen mener det blir en ren politisk avveining å velge enten J eller S3. Rådmannen fremmer derfor en delt innstilling der det voteres over J opp mot S3.

### **Ros til Vegvesenet:**

Når politikerne skal velge framtidig trasé for en Europaveg, er det nok umulig å gjøre alle til lags. Det vil alltid være saklig uenighet i vegspørsmål.

Dersom en hever blikket over dette forholdet, vil rådmannen helt på tampen av saksframlegget berømme Vegvesenet for jobben de har gjort så langt i denne planprosessen. Alle skriftlige dokument har vært av høy kvalitet og representantene fra Vegvesenet har stilt opp ved alle arrangement der de har vært ønsket (flere enn de obligatoriske folkemøtene). Rådmannen sitt inntrykk er at informasjonen til publikum har vært svært bra og at det har vært en forutsigbar planprosess så langt.

### **Vedlegg:**

-oversiktskart utgitt av Statens Vegvesen

-arrangerte bilder fra Ku-rapporten og S3 rapporten som viser virkningen av de ulike traseene

-sluttdokument konsekvensutredning, brev fra Statens Vegvesen, datert 19.05.04

-mottatte høringsuttalelser

### **Utrykte vedlegg:**

-E-39 Gartnerløkka – Kleppland – konsekvensutredning, Statens vegvesen nov. 2003

-forslag til kommunedelplan for E-39 Hannevikdalen – Kleppland, Statens Vegvesen nov. 2003

-E-39 Gartnerløkka – Kleppland, suppleringsrapport for parsell 2, Statens Vegvesen nov. 2004

-Godkjent KU for E-39 Gartnerløkka – Kleppland – oversendelse av dokumenter, brev fra Statens vegvesen, datert 03.06.04

-E-39 Gartnerløkka – Kleppland, alternativ kombinasjon av N- og S-korridor – alternativ J2, brev fra Statens vegvesen, datert 09.02.04

-Oversendelse av tilleggsutredninger knyttet til E-39 søndre korridor på strekningen Fidjemoen – Bukksteinsvann, brev fra Statens vegvesen, datert 05.04.04

-Kommunedelplan E-39 Gartnerløkka – Kleppland – varsel om innsigelse, brev fra Statens Vegvesen til Kristiansand kommune, datert 20.12.04

-E-39 Gartnerløkka – Kleppland, støyskjerming ved Rosseland og Volleberg, april 2004

**RÅDMANNEN FORESLÅR AT FORMANNSKAPET VOTERER OVER FØLGENDE INNSTILLINGER SOM GÅR VIDERE TIL KOMMUNESTYRET:**

**Innstilling I:**

1. Kommunestyret går inn for at S 3 velges som framtidig trasé for E-39 gjennom kommunen.
2. Dersom S3 velges, forutsetter kommunestyret at dagens E-39 over Rosselandssletta blir lokalvegen fra vest.
3. Dersom S3 velges, forutsetter kommunestyret at Vegvesenet utfører tilstrekkelig støyskjerming (minst på det nivå som går fram av Vegvesenets tilleggsrapport utført våren 2004) for de boligene i kommunen som omfattes av støysoneberegningene.
4. Kommunestyret fremmer innsigelse til løsningen J2 dersom bystyret i Kr. Sand vedtar denne.
5. Kommunestyret forutsetter at ekstrakostnader i forbindelse med eventuell bygging av tunnel i Kristiansand istedenfor bru ikke fører til at framføring av E-39 gjennom Songdalen forsinkes eller at Songdalens andel til gang- og sykkelveger, kollektivtiltak og øvrige myke tiltak reduseres.

**Innstilling II:**

1. Kommunestyret går inn for at J velges som framtidig trasé for E-39 gjennom kommunen.
2. Dersom J velges forutsetter kommunestyret at det utføres tilstrekkelig støyskjerming (minst på nivå med det som går fram av Vegvesenets tilleggsrapport utført våren 2004) for de boligene som omfattes av støysoneberegningene.
3. Kommunestyret fremmer innsigelse til løsningen J2 dersom bystyret i Kr. Sand vedtar denne
4. Kommunestyret forutsetter at ekstrakostnader i forbindelse med eventuell bygging av tunnel i Kristiansand i stedet for bru ikke fører til at framføring av E-39 gjennom Songdalen forsinkes eller at Songdalens andel til gang – og sykkelveger, kollektivtiltak og øvrige myke tiltak reduseres.

## **02.02.2005 FORMANNSKAPET**

Johnny Greibesland la fram følgende tillegg i alt.I pkt.

6. Kommunestyret forutsetter at der utføres god støyskjerming på dagsonen mellom Bukksteinsvann og Fiskåvann, for best mulig å ivareta friluftslivets interesser.

Prøvevotering:

Alternativ votering mellom innstillingens Alt. I og Alt. II

Alt. I fikk 5 stemmer (Greibesland, Hjemlestad, Haugland, Jakobsen, Birkenes)

AltII fikk 2 stemmer (Olsen, Kristensen)

Realitetsvotering:

Alternativ votering mellom innstillingens Alt. I og Alt. II

Alt. I ble enstemmig innstilling

Alt. II fikk 0 stemmer

Johnny Greibeslands tilleggsforslag til Alt. I pkt. 6 ble enstemmig innstilling

### **FS-020/05 BER KOMMUNESTYRET FATTE FØLGENDE**

#### **VEDTAK:**

##### **Innstilling I:**

1.

Kommunestyret går inn for at S 3 velges som framtidig trasé for E-39 gjennom kommunen.

2.

Dersom S3 velges, forutsetter kommunestyret at dagens E-39 over Rosselandssletta blir lokalvegen fra vest.

3.

Dersom S3 velges, forutsetter kommunestyret at Vegvesenet utfører tilstrekkelig støyskjerming (minst på det nivå som går fram av Vegvesenets tilleggsrapport utført våren 2004) for de boligene i kommunen som omfattes av støysoneberegningene.

4.

Kommunestyret varsler innsigelse til løsningen J2 dersom bystyret i Kr. Sand vedtar denne.

5.

Kommunestyret forutsetter at ekstrakostnader i forbindelse med eventuell bygging av tunnel i Kristiansand istedenfor bru ikke fører til at framføring av E-39 gjennom Songdalen forsinkes eller at Songdalens andel til gang- og sykkelveger, kollektivtiltak og øvrige myke tiltak reduseres.

6. Kommunestyret forutsetter at der utføres god støyskjerming på dagsonen mellom Bukksteinsvann og Fiskåvann, for best mulig å ivareta friluftslivets interesser.

## **16.02.2005 KOMMUNESTYRET**

Votering:

Enstemmig vedtatt

### **KS-007/05 VEDTAK:**

#### **Innstilling I:**

1. Kommunestyret går inn for at S 3 velges som framtidig trasé for E-39 gjennom kommunen.
2. Dersom S3 velges, forutsetter kommunestyret at dagens E-39 over Rosselandssletta blir lokalvegen fra vest.
3. Dersom S3 velges, forutsetter kommunestyret at Vegvesenet utfører tilstrekkelig støyskjerming (minst på det nivå som går fram av Vegvesenets tilleggsrapport utført våren 2004) for de boligene i kommunen som omfattes av støysoneberegningene.
4. Kommunestyret varsler innsigelse til løsningen J2 dersom bystyret i Kr. Sand vedtar denne.
5. Kommunestyret forutsetter at ekstrakostnader i forbindelse med eventuell bygging av tunnel i Kristiansand istedenfor bru ikke fører til at framføring av E-39 gjennom Songdalen forsinkes eller at Songdalens andel til gang- og sykkelveger, kollektivtiltak og øvrige myke tiltak reduseres.
6. Kommunestyret forutsetter at der utføres god støyskjerming på dagsonen mellom Bukksteinsvann og Fiskåvann, for best mulig å ivareta friluftslivets interesser.