

REFERAT |KRS| Formannskapet (2011-2015) d. 27-05-2015

Mødedato Onsdag d. 27. maj 2015 kl. 09:00

Mødested Formannskapssalen

Indholdsfortegnelse

Godkjenning av protokoll fra formannskapetets møte 13.05.15.....	3
Donasjon av kunstgave til Kristiansand.....	5
Bosetting av flyktninger med bakgrunn i dagens flyktningkrise.....	8
Kommunedelplan E18/E39 Ytre ringveg Vige-Volleberg.....	18
Ansvarlig alkoholhåndtering Kristiansand - evaluering 2015.....	48

Sak 57/15: Godkjenning av protokoll fra formannskapets møte 13.05.15

Vedlegg

Protokoll Formannskapet 13.05.2015



Dato 20. mai 2015
Saksnr.: 201500008-48
Saksbehandler Anne Lise Holand Aabø

Saksgang
Formannskapet

Møtedato
27.05.2015

Godkjenning av protokoll fra formannskapets møte 13.05.15

Forslag til vedtak

[Formannskapet godkjenner protokoll fra formannskapets møte 13.05.15.](#)

Tor Sommerseth
Rådmann

Anne Lise Holand Aabø
Formannskapssekretær

Vedlegg:
Protokoll fra formannskapets møte 13.05.15

Sak 58/15: Donasjon av kunstgave til Kristiansand



Dato 19. mai 2015
Saksnr.: 201505745-1
Saksbehandler Tor Sommerseth

Saksgang
Formannskapet

Møtedato
27.05.2015

Donasjon av kunstgave til Kristiansand

Sammendrag

Investor Nicolai Tangen (født og oppvokst i Kristiansand) vurderer å gi en kunstgave til Kristiansand by. Samlingen omfatter mer enn 1000 verk og har en verdi anslått til om lag 150 mill kroner.

Samlingen er vurdert av Blomqvist Kunsthandel til å være «den største, bredeste, dypeste og viktigste samlingen i privat eie av norsk kunst fra tidsperioden 1930 – 1970.

Iniativet til å gi en slik gave til byen Kristiansand ble tatt av Nicolai Tangen gjennom en personlig henvendelse til ordfører Arvid Grundetjøn. Det er viktig i denne sammenheng å understreke at dette ikke er en gave til Kristiansand kommune, men til byen Kristiansand.

Før en slik donasjon kan realiseres er det imidlertid en rekke forhold som må avklares. Dette knytter seg til eierskap, fysisk plassering av samlingen, driftskonsept, samarbeid med andre aktører og fagmiljø som Sørlandet Kunstmuseum mv.

I forståelse med ordføreren og Nicolai Tangen, anbefaler rådmannen at det nedsettes en hurtigarbeidende arbeidsgruppe med mandat å forberede etablering av en egen stiftelse som overtar eierskapet til samlingen.

Når det gjelder plassering, har Nikolai Tangen antydnet at siloen med sitt naboskap til Kilden kan være en interessant plassering. Arbeidsgruppen bes vurdere dette alternativet, uten dermed å utelukke andre mulige plasseringer.

Rådmannen legger til grunn at arbeidsgruppen har løpende dialog med Nikolai Tangen selv.

Rådmannen anbefaler følgende sammensetning av arbeidsgruppen:

Arvid Grundekjøn	ordfører, og spesielt ønsket i arbeidsgruppen av Nicolai Tangen
John G Bernander	som representant for Nicolai Tangen
Representant	Sørlandet Kunstmuseum
Representant	Cultiva

Bentheim Baardsen	adm. direktør Kilden p.t., og spesielt ønsket i arbeidsgruppen av Nicolai Tangen
Ragnar Evensen	teknisk direktør Kristiansand kommune
Halvard Aglen	havnedirektør (grunneier Siloen)

Rådmannen anbefaler at Ordføreren leder gruppen. Arbeidsgruppen vurderer selv behovet for sekretærbistand, og rådmannen er innstilt på å stille nødvendig kapasitet til disposisjon i den grad dette er ønskelig.

Videre legges til grunn at gruppen kan utvide sin sammensetning i den grad denne finner det nødvendig og hensiktsmessig.

Forslag til vedtak

Formannskapet vil uttrykke sin takknemlighet overfor den generøse kunstgave det her er snakk om, og gir sin tilslutning til den foreslåtte sammensetning av arbeidsgruppen.

De konkrete forslag som måtte bli resultatet av gruppens arbeid, må for kommunens del behandles på vanlig måte i den grad kommunens ansvar og interesser er berørt.

Tor Sommerseth
Rådmann

Vedlegg:
Ingen

Sak 59/15: Bosetting av flyktninger med bakgrunn i dagens flyktningkrise

Vedlegg

Bosetting av flyktninger med bakgrunn i dagens flyktningkrise

KS Bosetting av flyktninger i 2015.pdf



Dato 13. mai 2015
Saksnr.: 201303798-17
Saksbehandler Andreas Stangenes / Elisabeth Engemyr

Saksgang
Formannskapet

Møtedato
27.05.2015

Bosetting av flyktninger med bakgrunn i dagens flyktningkrise

Sammendrag

Viser til brev fra statsråd i barne-, likestillings- og inkluderingsdepartementet (BLI) til alle landets ordførere av 23.04.2015, om tilbakemelding på antall flyktninger som kommunene kan bosette i løpet av 2015 og 2016, i tillegg til allerede vedtatte planer.

Brevet gjelder:

1. Flyktninger fra norske mottak på 5256 personer, hvorav 681 barn.
2. 2000 overføringsflyktninger i samarbeid med FN's høykommissær, hvorav 1500 fra Syria.

Ekstraordinær bosetting av Syria-flyktninger kommer i tillegg og er ikke beregnet i denne saken. Det foreligger ingen henvendelse fra sentrale myndigheter om en slik anmodning. Statsråden ber om en tilbakemelding fra kommunen innen 27. mai.

KS har videre sendt brev til landets ordførere/byrådsledere om å svare Statsråden så konkret som mulig på hvor mange flyktninger kommunen kan si ja til i 2015 og 2016 ut over allerede fattet vedtak, samt hvilke rammebetingelser fra statens side som er forutsetninger for dette.

IMDi vil også gå ut med en lenge planlagt tilleggs-anmodning om 2500 ekstra bosettinger i 2015.

Kristiansand kommune har langt på veg imøtekommet IMDi's tidligere anmodninger om bosetting. Sammenlignet med andre storbyer har Kristiansand, i forhold til befolkningsstørrelse, tatt imot flest flyktninger. Kommunen har videre en praksis hvor vedtak fattes uten forbehold. Det innebærer at kommunen bosetter de personene som IMDi forespeiler kommunen, uten å reservere seg i forhold til helse og andre ressurskrevende utfordringer, i tillegg til gjenforeninger utover vedtatt mottak. Tjenestene som er sentrale i forhold til bosetting er allerede under stort press. Rådmannen anbefaler at Kristiansand kommune vil medvirke i en nasjonal dugnad, men at dette forutsetter at også staten medvirker med ekstraordinære tilskudd som kan sikre en forsvarlig bosetting, tilfredsstillende offentlige tjenester og andre ytelser som kan medvirke til en god integrering i mottakskommunene.

Forslag til vedtak

Kristiansand kommune er innstilt på å medvirke til en nasjonal dugnad for å kunne løse den utfordringen som 5200 bostedsklare samt 2000 overføringsflyktninger innebærer angående bosetting og integrering i norske kommuner.

Kommunen forventer at staten stiller nødvendige økonomiske ressurser til disposisjon for å dekke kommunens ekstraordinære kostnader.

Bystyret vil ta stilling til i hvilket omfang kommunen vil medvirke når endelig anmodning fra IMDI foreligger og statens økonomiske medvirkning er endelig avklart.

Tor Sommerseth
Rådmann

Arild Rekve
Oppvekstdirektør

Wenche P. Dehli
Helse- og sosialdirektør

Vedlegg:

1. Bosetting av flykninger med bakgrunn i dagens flyktningkrise av 23.04.2015 fra BLI
2. Bosetting av flyktninger i 2015 fra KS

Bakgrunn for saken:

BLI og KS anmoder kommunene om å øke bosettingen av flykninger i kommunene i 2015 og 2016 på grunn av flyktningestrømmer særlig fra Midtøsten og Afrika som Europa nå opplever. Det sitter 5256 personer, hvorav 681 barn, i asylmottak som venter på bosetting. Mange sliter psykisk og fysisk på grunn av vanskelige opplevelser. I tillegg har regjeringen bestemt at de i 2015 skal motta i overkant av 2000 overføringsflyktninger i samarbeid med FN's høykommissær, hvorav 1500 fra Syria.

Kristiansand kommune er bedt om følgende ekstra bosetning:

- 1) 2015 – 43 flykninger fra norske mottak og 59 syria-flyktninger – 102 tilsammen
- 2) 2016 – 75 syria-flyktninger

I tillegg må det beregnes familiegjennforeninger. Forslaget om evt. ytterligere 10.000 ekstra Syria-flyktninger er ikke medregnet i denne saken.

Vi vil i saken påpeke de utfordringer som en slik ekstra bosetning vil medføre, men samtidig vise at vi har muligheter for økt bosetning dersom nødvendige ressurser stilles til disposisjon. På grunn av kort frist for saksutredning, anbefaler rådmannen at bystyret tar endelig stilling til kommunens medvirkning når anmodning fra IMDi foreligger.

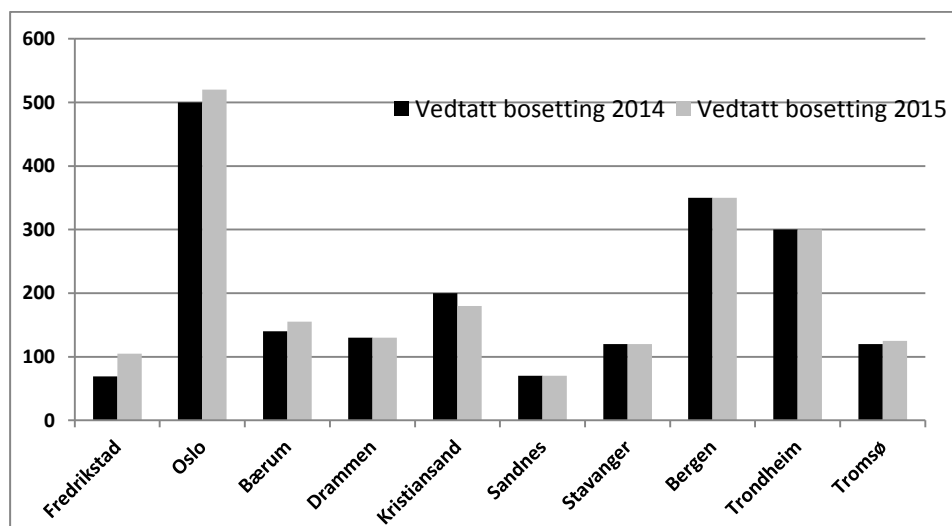
Kristiansand kommune har langt på veg imøtekommet IMDi's tidligere anmodninger om bosetting. Sammenlignet med andre storbyer har Kristiansand tatt imot flest flykninger. Kommunen har videre en praksis hvor vedtak fattes uten forbehold. Det innebærer at kommunen bosetter de personene som IMDi forespeiler kommunen, uten å reservere seg i forhold til helse og andre ressurskrevende utfordringer eller spørsmål om familiegjennforeninger.

Oversikt over kommunens bosetting og sammenligning med andre kommuner:

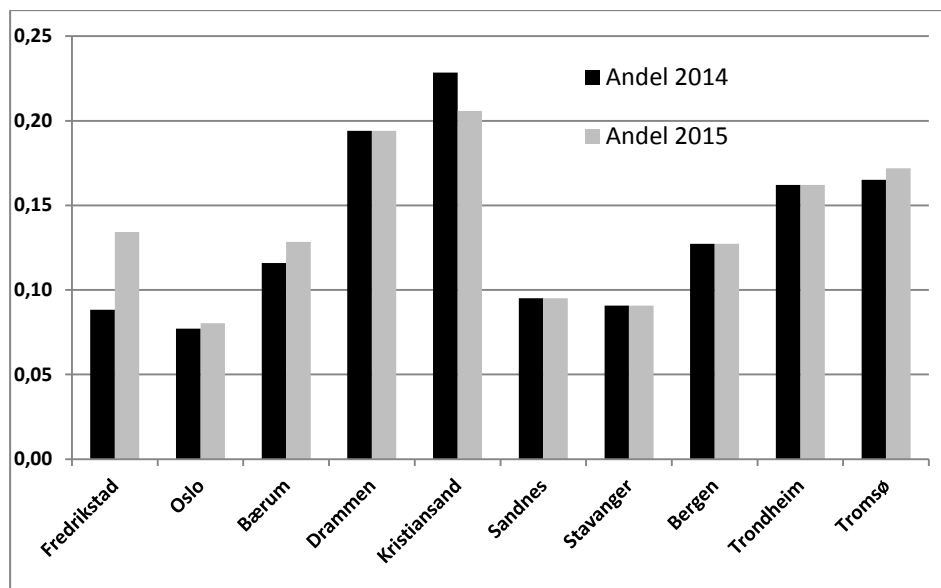
Figur 1. ASSS - kommunenes bosetting av flyktninger.

Kommune	Innbyggere Snitt 2006- 2012	Bosatte 2006 - 2012	% Andel av innbyggere	2013			2014		
				Innbyggere	Bosatt	% Andel av innbyggere	Innbyggere	Bosatt	% Andel av innbyggere
Kristiansand	81 145	960	1,18	85 983	200	0,23	87 446	280	0,32
Fredrikstad	73 042	379	0,52	77 591	48	0,06	78 159	69	0,09
Oslo	586 292	2 700	0,46	634 463	444	0,07	647 676	631	0,10
Bærum	111 072	571	0,51	118 588	91	0,08	120 685	131	0,11
Drammen	61 922	574	0,93	66 214	115	0,17	67 016	192	0,29
Sandnes	66 612	378	0,57	71 900	57	0,08	73 624	70	0,10
Stavanger	123 252	623	0,51	130 754	95	0,07	132 102	120	0,09
Bergen	256 285	1 531	0,60	271 949	314	0,12	275 112	425	0,15
Trondheim	170 711	1 525	0,89	182 035	249	0,14	184 960	359	0,19
Tromsø	66 909	617	0,92	71 590	105	0,15	72 681	120	0,17

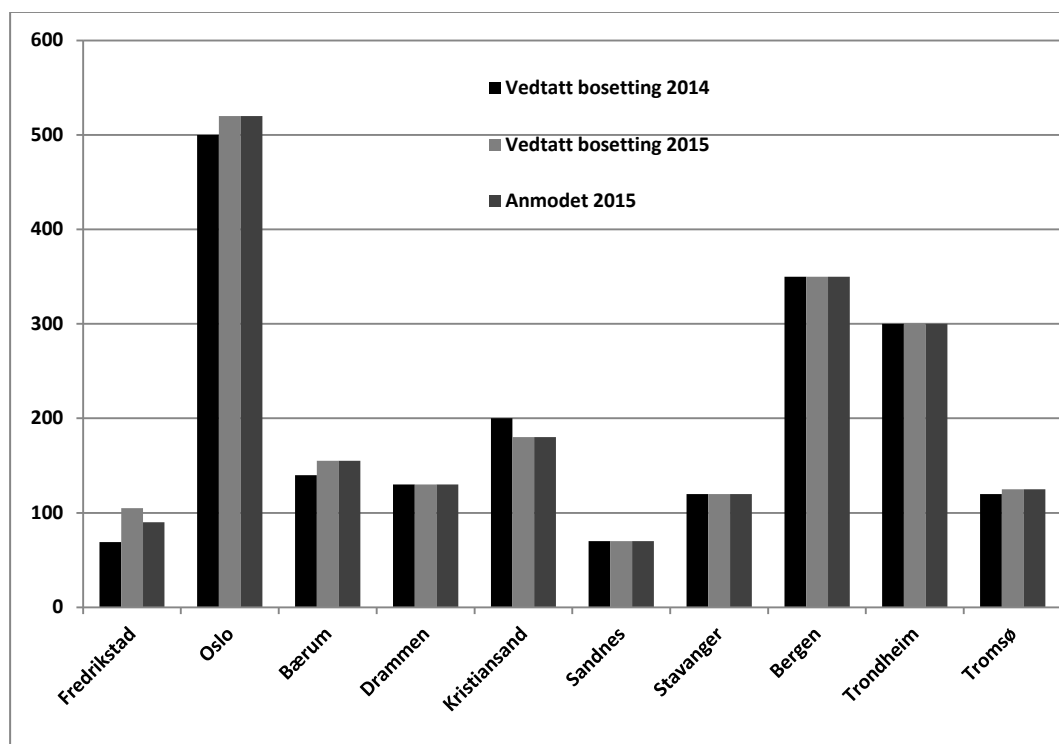
Figur 2. Vedtatt bosetting 2014 og 2015 i ASSS-kommuner.



Figur 3. Vedtatt bosetting 2014 og 2015 i ASSS-kommuner i andel av befolkning.



Figur 4: Vedtatt bosetting 2014 og 2015 i ASSS-kommuner og anmodet bosetting i 2015



Bosetting av flyktninger berører store deler av kommunens tjenestetilbud. De mest sentrale i denne sammenheng gjelder tjenester innen bolig, tolking, helse, ytelsesforvaltning, introduksjonsprogram, skole/barnehage og oppfølgingstjenester. Vi vil her omtale de mest berørte tjenestetilbudene. Tilbakemeldingene fra disse tjenestene er at de siste årenes bosetning har vært ressurskrevende og at det nå er viktig å styrke de utøvende tjenesteområdene. Dagens bemanning er dimensjonert for ca. 160 – 170 flyktninger årlig.

Bolig

Boligavdelingen har i dag et begrenset antall kommunale boliger som er tilgjengelige for tildeling til vanskeligstilte. Det er således ikke noe ekstra å hente ut av dagens «portefølje».

Vedtatt bosetting av 180 personer i 2015 skjer nærmest utelukkende ved hjelp av det private leiemarkedet. Boligavdelingen fremskaffer private utleieryttere som videreformidles til NAV Intro som igjen bistår med selve bosettingen (den som bosettes inngår en ordinær husleieavtale med privat utleier). Det må understrekes at kostnadene til private boliger er høyere enn for kommunale boliger. Kommunen har hatt økning i sosialhjelpsutgifter de siste årene. Våre beregninger viser at 48% av utgifter til økonomisk sosialhjelp går til å dekke husleie.

Allerede i dag er det til dels utfordrende å fremskaffe boliger for dette formål. Bosetting av opprinnelig antall (180 = 160 + 20 enslige mindreårige) er planlagt løst ved å leie på det private markedet.

Behovet for flere boliger, som følge av eventuell ekstra bosetting, kan vanskelig dekkes innenfor dagens private leiemarked alene. Boligavdelingen erfarer at dagens bosetting er nær grensen for hva som kan oppnås med hensyn til å fremskaffe private utleiere. Fremskaffelse av private utleieboliger, som bl.a. inkluderer befaring og «godkjennelse» av alle aktuelle utleieobjekter, er tidkrevende.

Både Boligavdelingen og Boligselskapet KF er av den oppfatning at fremskaffelse av boliger vil være den begrensende faktor med hensyn til ekstra bosetting. Det anbefales derfor at kommunen går til innkjøp av ekstra boligmasse for å løse utfordringen, fremfor å leie privat. Boligselskapet beregner gjennomsnittlig innkjøpspris pr. bolig til 2,5 mill. Kjøp av 40 boliger gir altså en samlet innkjøpskostnad på 100 mill. Utgifter pr. bolig pr år (renter, avskrivning og drift) beregnes til 160.500. Gjennomsnittlig inntekt pr bolig er beregnet til 81.000. Dette gir en gjennomsnittlig underdekning på 79.500,-. Det antas at husbankens tilskuddsordning vil gi 20% tilskudd.

Tolketjenester

Ekstra tolketjenester vil være påkrevd ved ekstra bosetting. Det er vanskelig nå å tallfeste hva ekstra bosetting vil medføre av ekstra ressursbehov, da dette er helt avhengig av hvilke språkkunnskaper som trengs, og til dels språket til de som skal bosettes. (Eks: Syrere snakker arabisk og kumanji (kurdere) . Eritreere snakker enten tegrinia eller amharisk. Somaliere – somalisk og eller arabisk.) Kommunen har en egen tolketjeneste. I tillegg kjøper NAV private tolketjenester.

Oppfølgingstjenester - helse

Traumer, fysiske og psykiske lidelser er utbredt i flyktninggruppene. Behov for psykisk helsehjelp hos flyktninger er generelt større enn i befolkningen ellers. De fleste psykiske lidelser hos flyktninger er relatert til belastninger før, under og etter flukt. Mange vil ha opplevd krigstraumer, forfølgelse, voldtekt og andre dramatiske og traumatiske hendelser.

Den oppfølging som gis flyktninger er svært viktig for å forebygge en kronisk traumatisering med påfølgende behov for langvarig oppfølging av hjelpeapparatet og det offentlige system. Behandlingen og oppfølgingen av traumene er avgjørende for at andre deler av integreringsprosessen - som skole og arbeidsrettet oppfølging – skal få god effekt. Det vil derfor være hensiktsmessig å gi denne gruppen en høy grad av hjelp og støtte i en tidlig fase i etableringen av et nytt liv i Norge. Det er viktig at gode psykologiske og psykiatriske undersøkelser gjennomføres i en tidlig fase. Det er kjent at mennesker i denne gruppen ofte går lenge uten å bli adekvat undersøkt og behandlet. Vi har stor pågang til disse tjenestene, og i samsvar med beregningsutvalget, ser vi at vi må bygge opp kapasitet og kompetanse på dette området.

Flykninger fra Syria er ofte preget av de overnevnte belastninger. Dersom kommunen vedtar å ta imot ytterligere flykninger spesielt fra Syria innebærer det behov for styrking av ressursene innen psykisk helse i kommunen. Dette gjelder psykologkompetanse i tillegg til psykiatrisk sykepleie og annet personell med psykisk helsekompetanse.

Da man må påregne også barn i flykninggruppen, og eventuelt barn som kommer på familiegjenforening, bør også tjenester rettet mot barn vurderes styrket. Disse barna vil ofte være preget av store belastninger i form av dramatiske og traumatiske opplevelser, inkludert langvarig adskillelse fra foreldre. Familiegjenforening bør på denne bakgrunn være et viktig innsatsområde i det forebyggende arbeidet. Det vil også være viktig å styrke helsesøstertjenesten, slik at man sikrer en god kartlegging av barna, samt kan avdekke behov for andre tjenester til disse barna.

Kommunens ressurser og kompetanse i forhold til migrasjon-, traume- og flyktningsproblematikk er ikke dimensjonert til et slikt mottak av flykninger. Personell som jobber med og tilbyr psykisk helsehjelp til denne gruppen bør jobbe i tett samarbeid med Gyldengården helsesenter som har spesialkompetanse, samt at de foretar 1. gangs undersøkelse av alle nyankomne flykninger.

NAV

NAV har ansvaret for all bosetting/boveiledning, introduksjonsprogrammet, koordinatortjenester, og økonomisk sosialhjelp. Dette innebærer at flykningene kommer direkte fra mottak, eller at de ankommer Kjevik direkte fra flykningeleirer.

Introduksjonsprogrammet starter vanligvis 2-3 måneder etter bosetting i kommunen. I denne perioden går brukerne igjennom et omfattende bosettingsløp som innbefatter bosetting, etablering og grunnleggende boveiledning. NAV/ KSS skal skreddersy et fullt program på 37,5 timer pr uke gjennom hele året, med unntak av 5 ukers ferie. Det vil være behov for økte ressurser til å håndtere dette kravet.

NAV ser at mange flykninger bruker lenger tid enn 3 år for å bli grunnleggende kvalifisert til deltakelse i arbeids- og samfunnsliv, og at integreringstilskuddets løpelengde på 5 år blir for kort. Kommunen mottok i 2014 69 Syria-flykninger og har tatt i mot 12 så langt i 2015.

Erfaringer viser at disse har store psykiske og traumatiske belastninger. I tillegg har de lite utdanning og språkkunnskaper, bortsett fra arabisk.

NAV opplever gjennom de siste års mottak av flykninger at den «nye» flykninggruppa er mere preget av lav/ingen utdanning, høy andel analfabetisme og traumer. På den bakgrunnen bør det sterkt vurderes å øke integreringstilskuddet fra 5 til 8 år. Det anbefales i den sammenheng også at det på sentralt hold vurderes å øke introduksjonsprogrammets maksimal lengde ved behov med 1 – 2 år utover dagens ordning.

Vi har mange flotte erfaringer om flykninger som kommer i arbeid og aktivitet. Men vi har også erfaring med at - for en del av disse menneskene - er veien til arbeid lengre enn 5 år. Her må det også tas høyde for at arbeidsløsheten i Kristiansand øker, noe som vil medføre at denne brukergruppa vil ha enda større problem med å komme inn på arbeidsmarkedet. Dette er en realitet som vi må ta inn over oss. Dersom de ikke har kommet i arbeid etter integreringsperiodens slutt vil de bli henvist til økonomisk sosialhjelp for å dekke sine livsoppholdsutgifter.

Kongsgård skolesenter (KSS)

Det er klart at en så stor økning i antall flyktninger som skal ha et tilbud om opplæring i 2015 og 2016 vil medføre konsekvenser for KSS. Denne forespørselen kommer i tillegg på et tidspunkt der normal kapasitet ved KSS allerede er sprengt.

Det har aldri vært flere deltakere som mottar norskopplæring ved skolesenteret (over 800). Antall deltakere i introduksjonsprogrammet er også det høyeste noen gang (380). Grunnen til det store antall deltakere er at 2014 hadde det høyeste antall bosettinger på 10 år (280 bosettinger). Vi ser også at mange av deltakerne ved senteret får forlenget tid i introduksjonsprogrammet til 3 år, slik at omløpshastigheten på deltakerne blir lav, noe som har ført til en opphopning av deltakere på senteret i 2015. KSS har derfor pt nådd maks kapasitet på antall introduksjonsdeltakere innenfor normal kapasitet. Det har derfor vært nødvendig å etablere et ekstratilbud til de sist ankomne deltakerne i introduksjonsprogrammet. Romkapasiteten er også maksimalt utnyttet. Utgifter til norskundervisning vil i all hovedsak dekkes av pr. capita-tilskuddet.

Noe som vil øke presset ytterligere på KSS til høsten, er at det i 2015 bare har blitt bosatt 30 av de 160 flyktningene som kommunen har forpliktet seg til. Det vil avhjelpe noe på situasjonen at 48 deltakere avslutter introprogrammet i juni. I tillegg vil ca. 60 deltakere som bare mottar norskopplæring, slutte denne våren. Erfaringsmessig vil det komme nye deltakere i løpet av sommeren og tidlig på høsten som vil erstatte disse. Et usikkerhetsmoment er hvordan nedgangen i oljebransjen og nedbemanning i oljefirmaene og hos underleverandørene til bransjen, vil påvirke antall betalings elever som får norskopplæring ved KSS.

Når det gjelder tilbudet om norskopplæring, kan KSS øke antall deltakere utover de 800 som får et tilbud nå. Men ikke uten at man utvider kapasiteten vesentlig. Romkapasiteten er utnyttet maksimalt, så den må økes, enten ved at det leies undervisningsrom andre steder, alternativt settes opp brakker tilsvarende de Internasjonal skole hadde i byggeperioden. Fire klasserom med plass til ca 25 deltakere vil kunne gi et tilbud til 200 deltakere, 100 på hver økt.

Svært grovt vil det koste fra 3 mill kr i etablering og 720.000 kr/år i leiekostnad for fire klasserom. Hvor brakkene eventuelt kan plasseres er en utfordring. I tillegg må det etableres kontorplasser til programrådgiverne ved KSS og NAV. Det må påregnes ca. 3 mnd. planlegging og oppførelse av brakkene. Alternativt bør det vurderes en ombygging/utvidelse av bygningsmassen på KSS der man ivaretar behovet for undervisnings- og kontorlokaler for skole og Introprogrammet. KSS kan pusse opp noe av eksisterende bygningsmasse til kontorer, men dette vil ikke gi plass til programrådgivere i NAV.

Som nevnt vil norskundervisninga kunne dekkes av per capita-tilskuddet. Det vil påbeløpe kostnader for å drifte del 2 av introduksjonsprogrammet. Det vil måtte etableres nye tilbud til de 100 ekstra flyktningene. Hvert tilbud koster ca 450.000 i lønn og det vil være behov 5 slike tilbud. I tillegg vil det komme utgifter til lokaler og utstyr. Det er vanskelig å anslå en sum for det vil være avhengig hva slags tilbud som må etableres. Kostnadene vil beløpe seg til noe tilsvarende som for brakkene som er beregnet over.

Med den flyktningssituasjonen vi står overfor nå og i årene framover, vil behovet for økt bemanning og økt areal til undervisningslokaler bli langvarig. Kommunen bør vurdere å utvikle en utvidelse av voksenopplæring. KSS og NAV er avhengig av et tett samarbeid for å lykkes med integreringsarbeidet og det er lite som tyder på en nedgang i antall flyktninger. Norskundervisningen er en del av den grunnleggende opplæringen som må være på plass

for at NAV sammen med brukerne skal lykkes i å få dem ut i arbeid. Svak/manglende språkferdigheter i norsk er en av de oppgitte hovedårsakene til langvarig mottak av sosialhjelp. Mange deltakerne vi tar i mot nå og de nærmeste årene vil forbli lenge i opplæring på grunn av ingen/svært lavt utdanningsnivå når de ankommer. Med den flyktnings situasjonen vi står overfor nå og i årene framover, vil behovet for økt bemanning og økt areal til undervisningslokaler bli langvarig.

Mottaksskolen – undervisningstilbud for elever mellom 6 -16 år.

Mottaksskolen er i samme situasjon som KSS. Elevtallet har aldri vært høyere, 140 elever vil være på plass i løpet av mai, og skolen er i utgangspunktet dimensjonert for maks 120. Nødløsninger er derfor tatt i bruk der som på KSS. Det vil bli overført få elever til grunnskolene i kommunen denne våren og tidlig på høsten. Erfaringer tilsier at det i tillegg vil komme både arbeidsinnvandrere og familiegjenforeninger i løpet av sommeren slik at effekten av de som slutter vil være lav. En økt kvote vil derfor medføre at også mottaksskolen vil ha behov for flere undervisningslokaler (2 til 3 klasserom) og økt bemanning både i forhold til lærere og merkantile ressurser.

Barnevern og helsetjenesten for barn og unge

Kristiansand kommune har på bakgrunn av anmodning fra IMDi vedtatt å bosette inntil 10 enslige mindreårige flyktninger i 2015. Disse kommer i tillegg til vår ordinære bosettinger av 10 enslige mindreårige flyktninger. Dette legger allerede et ekstra press på barneverntjenesten. Økt bosetting av familier med barn vil skape ekstra press på helsestasjons- og skolehelsetjenesten og barneverntjenesten. En økt bosetting av barn vil forutsette en betydelig ekstrainsats fra disse tjenestene for å imøtekomme barnas særskilte behov.

Oppsummering

Da ordfører mottok anmodningen fra BKI om en ekstra anmodning av flyktninger ble det nedsatt en bredt tverrsektoriell arbeidsgruppe som har kartlagt muligheter, begrensninger og skissert tiltak som må iverksettes for at denne ekstrabosettingen skal skje på en god måte. Dette gjelder både for flykningene og for ansatte som jobber med denne brukergruppen. På grunn av kort saksbehandlingstid er det ikke mulig å kunne gi eksakt kostnadsoverslag for de nødvendige tiltak. Til det trenger administrasjonen mer tid, men det må påregnes at kostandene vil bli betydelige.

Integreringstilskuddet utgjør kr. 742 200,- for enslige voksne flyktninger for 5 års perioden. For alle andre utgjør integreringstilskuddet kr. 696 200,- i 5 års perioden. Hvis vi anslår at vi mottar i snitt 700.000,- pr. flykning i 5 års perioden, så gir det i følge Beregningsutvalgets tall for 2013, et underskudd på 43.000 pr. flykning i 5 års perioden. Integreringstilskuddet vil ikke dekke de ekstrakostnadene som kommunen får ved økt mottak i den størrelsesorden som det her er snakk om.

Anbefaling

Vi ser behovet for å tømme mottakene og påbegynne integreringsløpene for de som sitter i mottakene og venter på å bli bosatt.

Administrasjonen er grunnleggende positiv til å ta imot ekstra bosettinger i forbindelse med Syria-krisen og til å tømme mottakene. Hovedutfordringene som må løses for å ta imot ekstra bosettinger er:

1. Boligmasse til å ta imot ekstra flyktninger.
2. Økte ressurser til fagstillinger.
3. Ekstra klasserom på Kongsgård Skolesenter og Mottaksskolen og flere lærere og merkantile ressurser.
4. Arealer til nye fagstillinger og dekning av administrative utgifter.

De økte behovene for arealer og bemanning går ut over integreringstilskuddets ramme. Kristiansand har gjennom mange år tatt imot en stor andel bosettinger hvert år i forhold til sin befolkning, og vi forutsetter at andre storbyer vil ta sin andel av de ekstra bosettingene. Vi ser at mange flyktninger trenger lange løp for å bli kvalifisert til norsk samfunns- og arbeidsliv. Deres utgangspunkt er langt dårligere enn introduksjonsprogrammene gir rom for å løse. Vi anbefaler at departementet vurderer å forlenge integreringstilskuddets lengde fra 5 til 8 år for å gjenspeile den tiden det faktisk tar å integrere flyktninger med lav skolegang, lite arbeidserfaring og fysiske og psykiske lidelser.

Videre anbefaler vi en utvidelse av introduksjonsprogrammets maksimaltid fra 3 inntil 5 år for å sikre grunnleggende norsk- og samfunnsferdigheter, samt legge et bedre grunnlag for arbeidsrettet oppfølging innen rammene av introduksjonsordningen.

De samlede utgifter viser et behov i størrelsesorden minimum 20 millioner kroner utover de kostnader som vil dekkes av integreringstilskudd og pr. capita-tilskudd til norsk- og samfunnsfag.

Sak 60/15: Kommunedelplan E18/E39 Ytre ringveg Vige-Volleberg

Vedlegg

Vedtak BYUTVI, 21052015, Sak 119/15, Kommunedelplan E18/E39 Ytre ringveg Vige-Volleberg

Oversendelsesbrev Ytre Ringveg Kristiansand 080515.pdf

Hovedrapport KU Ytre ringveg 8.5.2015-levert kommune.pdf

2015-05-06_Plankart_YtreRingveg_korridorK3_bestemmelser.pdf

2015-05-06_Plankart_YtreRingveg_korridorK4_bestemmelser.pdf



Dato 27. april 2015
Saksnr.: 201402822-29
Saksbehandler Jan Erik Lindjord

Saksgang
Byutviklingsstyret
Formannskapet

Møtedato
21.05.2015
27.05.2015

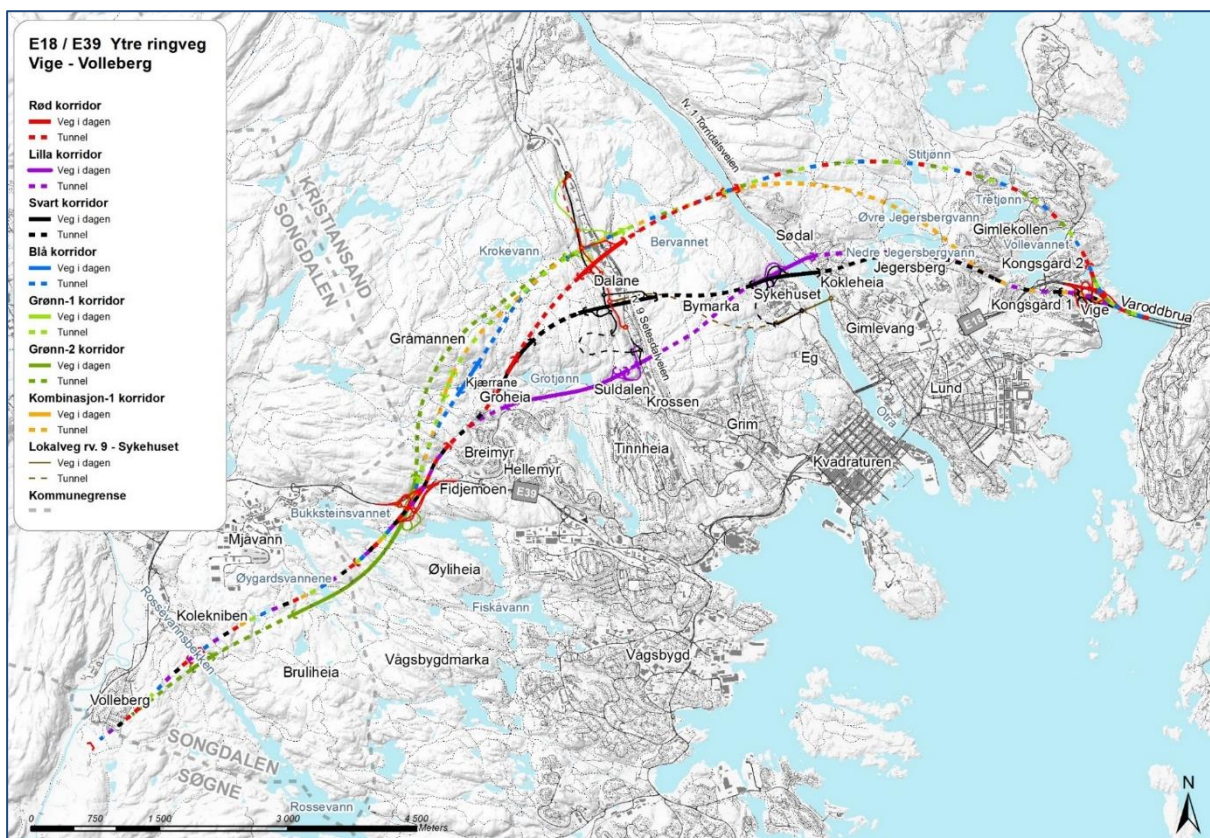
Kommunedelplan E18/E39 Ytre ringveg Vige-Volleberg

Sammendrag

Statens vegvesen (SVV) har utarbeidet forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning (KU) for E18/E39 Ytre ringveg Vige-Volleberg. Planarbeidet er gjennomført i henhold til planprogram fastsatt av bystyret 03.12.2014.

SVV har utredet KU for til sammen syv alternative traseer. Av disse er seks omtalt i planprogrammet og to er nye kombinasjonsalternativ. De syv traseene er benevnt Lilla, Svart, Rød, Blå, Grønn 1, Grønn 2, Komb 1. I tillegg er lokalvegtunell mellom Rv 9 og Eg utredet. Lokalvegtunellen kan kombineres med alle alternativene unntatt Lilla og Svart, eller bygges uavhengig av Ytre ringveg. Traseene er sammenlignet med et 0-alternativ. 0-alternativet forutsetter at E39 Gartnerløkka-Breimyr er bygget og at lokalvegbro over Otra til Eg er bygget, det er lagt inn et kollektivtilbud som benytter Egsbroen mens for øvrig er kollektivtilbudet som i dag. Tiltakene fra 0-alternativet inngår også som byens vegsystem i alle alternativene.

Figur A viser samtlige korridorer som er konsekvensutredet.



Figur A. Linjer som er utredet.

Ingen av korridorene har beregnet positiv netto nytte. Korridorene med høyest investeringskostnad har minst negative konsekvenser for ikke-prissatte virkninger. SVVs anbefaling innebærer et kompromiss mellom å minimere ikke-prissatte konsekvenser samtidig som investerings- og driftskostnadene begrenses.

SVVs anbefaling (sitat)

<<

- Det anbefales at tiltaket med bygging av E18/E39 Ytre ringveg fra Vige til Volleberg gjennomføres.
- Det anbefales ikke å bygge kryss nord for sykehuset. Kryss nord for sykehuset gir ikke et bedre trafikksystem, gir uønskede konsekvenser for både prissatte og ikke-prissatte tema, samtidig som det gir arealbegrensninger for framtidig sykehusutbygging. I forhold til beredskap for sykehuset er krysset ikke ønsket pga. nærføringen samtidig som hendelser på ringvegen med brann og gasser gir økt risiko for sykehuset.
- Det anbefales ikke å bygge veg etter lilla og svart korridor. Korridorene er utredet kun med ønske om å få til et kryss nær sykehuset, og når krysset utgår, ref. forrige punkt, er heller ikke korridoren ønsket. En veg forbi sykehuset uten kryss anbefales derfor ikke da denne har uønskede konsekvenser, spesielt knyttet til luftforurensing i sykehusområdet, nærføring til Sødal, Krossen, Grotjønn og Fidjemoen områdene. Kryssløsningen ved Rv.9 for både lilla og svart korridor er også i trafikkikkerhetsanalysen vurdert til å være dårlig.
- Det anbefales ikke å bygge lokalveg med tunnel fra rv. 9 til Sørlandets sykehus. Lokalvegen gir ikke de ønskede positive virkninger for ringvegen. Det ser ut som lokalvegen har mer betydning for trafikken på rv. 9 inn mot byen, og derfor bør vurderes opp mot andre tiltak i lokale tiltak, tilsvarende lokalvegbrua over Otra. For beredskap til sykehuset er denne lokalvegen ønsket men ikke nødvendig. Løsningen

er slik at denne kan bygges senere dersom utviklingen går i annen retning eller det kommer nye behov knyttet til f.eks. kollektiv løsninger. Areal til denne lokalvegen bør sikres i reguleringsplanen for sykehusområdet. På vestsiden av Baneheia mot rv. 9 kan vegen komme ut flere steder, og areal må sikres i kommende planer for området fra Krossen til Dalane.

Det anbefales å bygge bru over Postvegen (Gamle Mandalsveg/Vestlandske hovedveg) og Sørlandsbanen vest for Kjærrane. Dette gir en god vegkurvatur (jevn slak stigning i tunnel), redusert risiko i forhold til kryssing av jernbane og hovedvannforsyning til Kristiansand, samt 70-90 millioner kroner mindre med bru enn lang tunnel. Det er positivt med bru og en dagsone på ca. 300 meter. Man får da redusert tunnallengde og delt traséen opp i to ulike brannobjekt.

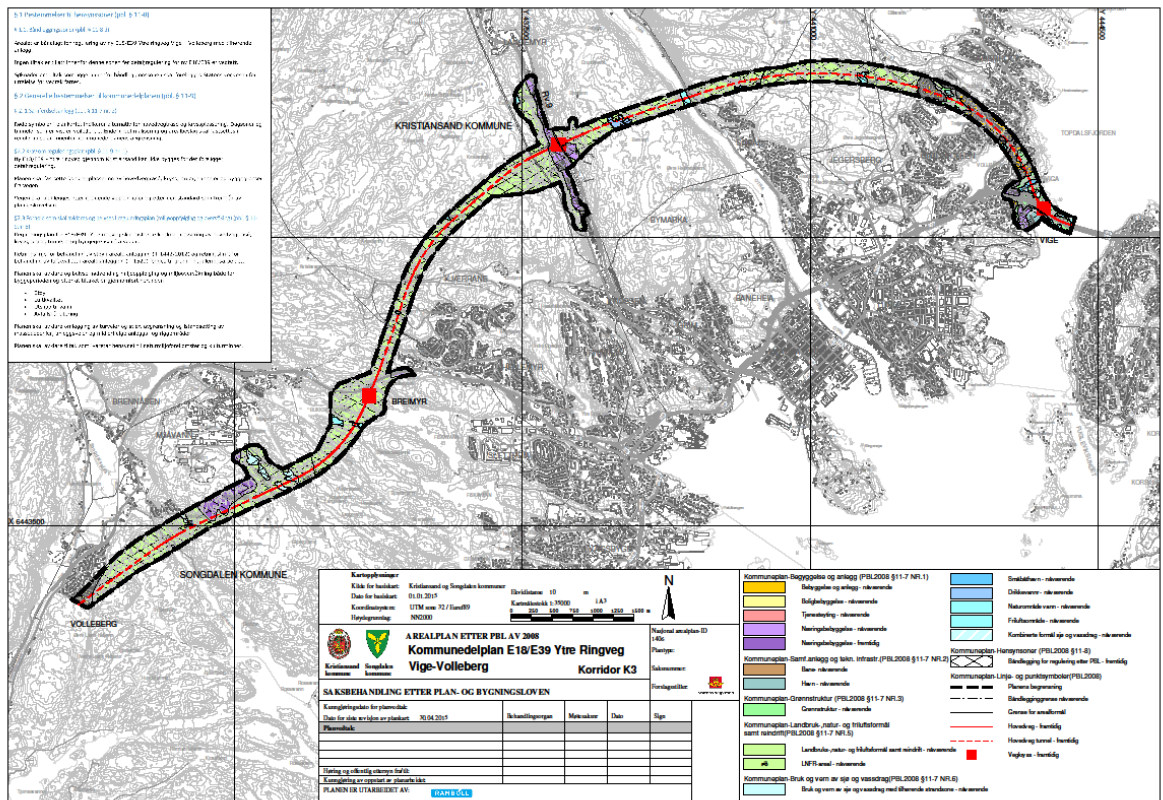
- Det anbefales at det bygges dagsone over Øygardsvannene og kort tunnel fram mot Rossevannsbekken. Dette gir besparelse på ca. 230 millioner kroner. Dette gir også en mulighet for å etablere tilkomst direkte fra kryss Breimyr til Mjåvann industriområde. Lang dagsone vil også gi rom for bedre rampeløsninger retning vest i Breimyrkrysset. Alternativet med lang tunell vil gi komplisert anleggsgjennomføring og høy risiko.
- Det anbefales å bygge bru over Rossevannsbekken. Selv med lang tunnel på østsiden vil en bru over bekken gi en bedre vertikalgeometri for ny veg. Tunnel under bekken vil gi dårligere vertikalkurvatur (større stigninger på vegen) og øke kostnadene med ca. 90 millioner kroner. Tunnel under Rossevannsbekken vil også medføre lang tunnel under Øygardsvannene. Den totale kostnadsforskjellen utgjør da 320 millioner kroner.

På bakgrunn av en total vurdering av prissatte- og ikke-prissatte konsekvenser, mulighetene for lokal og regional utvikling, grad av måloppnåelse og vurderinger knyttet til risiko og sårbarhet, samt medregnet ovenfor nevnte kulepunkt har Statens vegvesen følgende konklusjon:

- Korridor K3 anbefales

Det anbefales at Korridor K3 (grønn 1 fra Vige til Breimyr og grønn 2 fra Breimyr til Volleberg) vedtas og legges til grunn for videre planlegging av ny E18/E39 Ytre ringveg Vige – Volleberg.

Prosjektkostnaden for anbefalt korridor er 8 200 millioner kroner.



Figur 14. Plankart for anbefalt korridor K3.

- Korridor K4 kan aksepteres

Korridor K4 (K1 fra Vige-Otra, grønn 1 fra Otra-Breimyr, grønn 2 fra Breimyr-Volleberg) har lavbrekk i tunnel som betraktes som dårligere enn anbefalt løsning.

K4 tar flere boliger ved Vige (Kongsgård 1) enn K3.

Dersom K4 velges må det gjøres ytterligere utredninger av mulig jernbanetunnel fra Dalane til havn i Vige for ikke å få konflikt mellom veg og bane. Det må også gjøres ytterligere grunnundersøkelser ved Vollevannet, Bjørndalen og Jegersbergområdet.

K4 har ca. 255 millioner lavere kostnad enn anbefalt korridor, men har større risiko, usikkerhet og negative effekter for ikke-prissatte konsekvenser.

Prosjektkostnaden for akseptert korridor er 7 945 millioner kroner.

Rossevannsbekken gi en samlet lenger tunnel, tunnel med dårligere stigningsforhold og ca. 90 millioner kroner høyere kostnad.

Det er kun løsningen etter korridor grønn 1 hvor det er teknisk mulig å bygge tunnel under Rossevannsbekken.

- Det varsles innsigelse til lilla korridor

da denne er negativ for ikke-prissatte konsekvenser, det er ikke behov for kryss ved sykehuset, den har en dårligere geometri som krever skiltet hastighet på 80 km/t og et relativt dårlig kryss ved rv. 9. Trafikkhastigheten på ringvegen forventes å bli høyere enn 80 km/t da den er del av stamveg rute 3 og tilgrensede parseller har et høyere hastighetsnivå.

- Det varsles innsigelse til svart korridor

Det varsles innsigelse til svart korridor av samme grunn som for lilla korridor.

- Det varsles innsigelse til blå korridor

Blå korridor er negativ ved kryssing av Kjærrane. Den krysser Kjærrane på et ugunstig sted. Den har lang bru og er dyrere enn alle andre alternativer. Anbefalt korridorer i dette området er bedre.

- Det varsles innsigelse til grønn 2 korridor

Grønn 2 har dårligere kurvatur i tunnelen. Den har noe risiko ved bygging av vegen grunnet nærføring til jernbane og hovedvannforsyning til Kristiansand. Den er 70-90 millioner kroner dyrere enn bru. Med anbefalt løsning får man redusert tunnallengde og delt traséen opp i to ulike brannobjekt.

- Det varsles innsigelse til K1 korridor

Det varsles innsigelse til K1 som selvstendig korridor på grunn av strekningen Breimyr-Volleberg på grunn av lang tunnel under Øygardsvannene.

- Statens vegvesen anbefaler Planmyndighet å legge ut til offentlig ettersyn kommunedelplan for anbefalt og akseptert korridor»

Rådmannen mener SVV har utarbeidet et godt planforslag innenfor en krevende tidsramme. Planforslaget beskriver et tiltak av stor kompleksitet som berører mange kryssende hensyn og har potensielt svært store landskapsinngrep både nær eksisterende bebyggelse og i byens viktigste rekreasjonsområder. Det er derfor avgjørende at vedtak om trase for en Ytre ringveg baseres på det beste faglige grunnlaget. I utredningen har SVV gjort et grundig arbeid for å finne løsninger som minimerer landskapsinngrep og samtidig tilfredsstillende de tekniske kravene. Det er søkt fravik fra vegnormalene for å redusere landskapsinngrep.

Utredningen viser at Ytre ringveg vil avlaste eksisterende hovedveg mellom Breimyr og Vige, men en vesentlig del av trafikken på Ytre ringveg vil være nyskapt trafikk. I følge tabell 6 vil samlet trafikk over beregningssnitt «Eks 39» og Breimyr-Volleberg øke med ca 21% sammenlignet med Alternativ 0 i 2045. Gitt utredningens forutsetninger vil trafikken i 2045 på sentrale deler av dagens hovedveg være nesten det dobbelte av dagens trafikk selv om Ytre ringveg bygges. Rådmannen mener derfor at utredningen også synliggjør behovet for at utbygging av E39 Gartnerløkka-Breimyr gjennomføres, noe som også ligger som en forutsetning i alle alternativene som er utredet. Dette er også i tråd med konklusjonene fra KVVU for Kristiansandsområdet med etterfølgende KS1 og Regjeringsvedtak.

Selv om SVVs anbefaling på mange områder minimerer landskapsinngrepene vil de anbefalte korridorene innebære dagsone ved Kjærrane og lang dagsone med tilhørende landskapsinngrep nord i Vågsbygdmarka. Rådmannen mener på bakgrunn av debatten i forbindelse med fastsettelsen av planprogrammet og at ekstrakostnaden for tunell under Kjærrane er relativt marginal, at også Grønn 2 Rv 9 til Breimyr med tunell ved Kjærrane bør høres. Denne kan kombineres med både K3 og K4. Inngrepene i Vågsbygdmarka vil bli som

SVVs anbefalte korridor, men vil bevare marka nord for Hellemyr som sammenhengende friluftsområde. Videre bør også alternativet Grønn 1 Breimyr-Volleberg, med mulighet for tunell under Rossevannsbekken høres. Rådmannen mener en avveining mellom natur og friluftinteressene ved Kjerrane og Breimyr bør avvete høringsperioden.

SVVs anbefalte løsning er forenlig med bygging av jernbanespor mellom Setesdalen og Kongsgård/Vige. Skulle den alternative løsningen K4 med veglinje syd for eksisterende E18 i Vige bli valgt, må det gjøres detaljerte utredninger knyttet til en fremtidig jernbanetunell.

Vest Agder fylkeskommune har kjøpt Jernstøperitomten for etablering av bussdepot. Planleggingen av Ytre ringveg skaper usikkerhet om fremtidig arelbruk på tomten. Rådmannen vil påpeke at hadde Jernstøperiet fortsatt vært i drift måtte planleggingen av Ytre ringveg tatt hensyn til dette. Rådmannen mener derfor det bør være mulig å finne løsninger på fylkeskommunens og SVVs behov og det bør innledes samtaler mellom SVV og berørte parter knyttet til etablering av bussdepot på Jernstøperitomten. Samtalene bør tilstrebe å avklare hvilke arealer som kan tas i bruk når og på hvilken måte inntil videre planlegging av Ytre ringveg er slutført.

Forslag til vedtak

1. Formannskapet gir sin tilslutning til at Statens vegvesen legger forslag til kommunedelplan, konsekvensutredning og plankart med tilhørende bestemmelser for E18/E39 ytre ringveg Vige-Volleberg datert 08.05.2015 ut på høring og offentlig ettersyn i samsvar med plan- og bygningslovens §11-14. Korridorer som skal høres følger av pkt 2, 3, 4 og 5.
2. Korridor K3, kombinasjon av Grønn 1 Vige-Breimyr og Grønn 2 Breimyr-Volleberg, legges ut til offentlig ettersyn tråd med SVVs anbefaling.
3. Korridor K4, kombinasjon av K1 Vige-Otra, Grønn 1 Otra til Breimyr og Grønn 2 fra Breimyr til Volleberg, legges ut til offentlig ettersyn i tråd med SVVs anbefaling.
4. Grønn 2 Rv 9-Breimyr, for mulig kombinasjon med K3 eller K4, legges ut til offentlig ettersyn selv om SVV har varslet innsigelse. SVV bes lage plankart med bestemmelser.
5. Grønn 1 Rv 9-Volleberg, for mulig kombinasjon med K3 eller K4, med mulig tunell under Rossevannsbekken legges ut til offentlig ettersyn selv om SVV har varslet innsigelse. SVV bes lage plankart med bestemmelser.
6. SVV bes starte dialog med Vest Agder fylkeskommune og AKT med sikte på å avklare hvordan Jernstøperitomten kan utnyttes som bussdepot fram til reguleringsplan for Ytre ringveg kryss og kryssning av RV 9 er vedtatt.
7. Formannskapet ber administrasjonen i Kristiansand kommune innarbeide nødvendige areal for etablering av lokalvegtunell fra Rv 9 til Eg/sykehuseti kommunedelplan for ny Rv 9 eller i egen plan.

Tor Sommerseth
Rådmann

Ragnar Evensen
Teknisk direktør

Vedlegg:

- Oversendelses brev datert 08.05.2015
- Planbeskrivelse Kommunedelplan med konsekvensutredning for E18/E39 Ytre ringveg Vige –Volleberg, plan 1406 datert 08.05.2015.
- Plankart Korridor 3 datert 30.04.2015
- Plankart Korridor 4 datert 30.04.2015

Bakgrunn for saken

Statens vegvesen (SVV) har utarbeidet forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning (KU) for E18/E39 Ytre ringveg Vige-Volleberg. Planarbeidet er gjennomført i henhold til planprogram fastsatt av bystyret 03.12.2014.

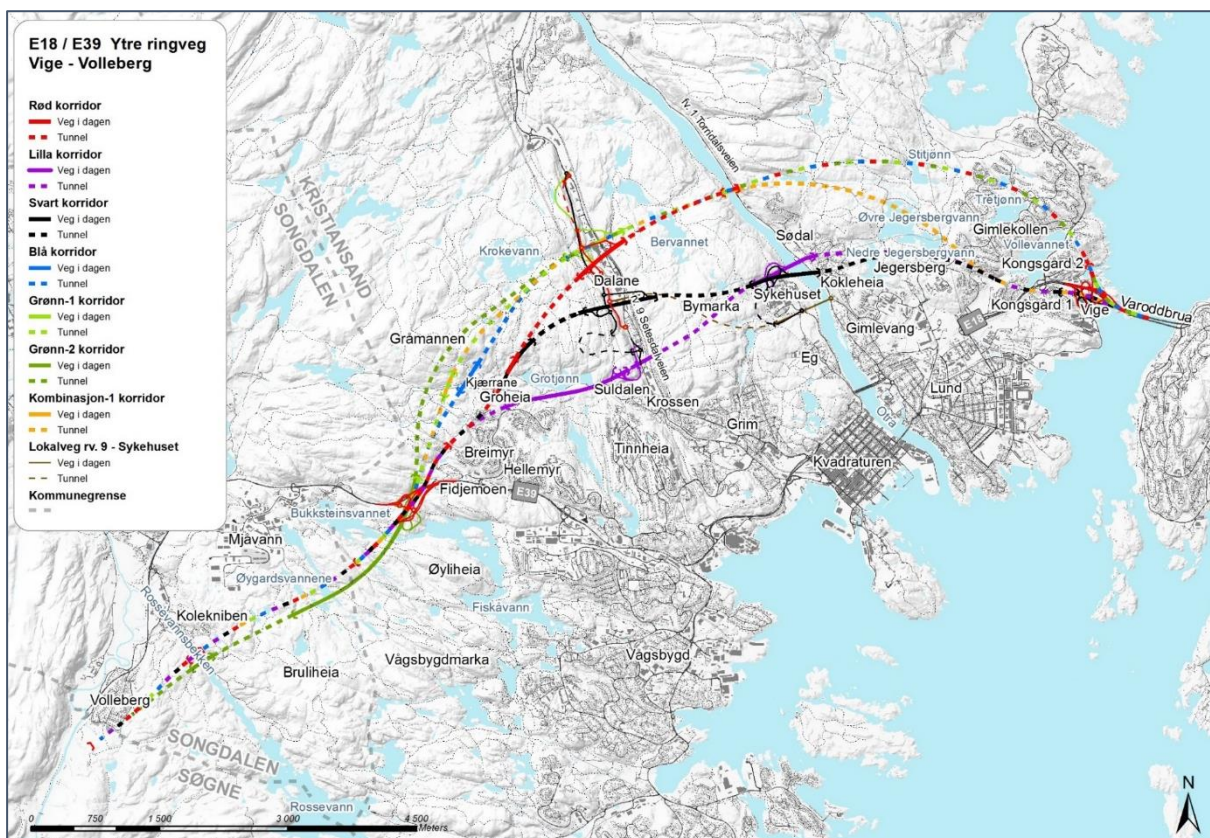
Dagens situasjon

Prosjektet er foreslått i KVV for Kristiansandsregionen konsept Ytre ringveg (2011) og ligger inne i kommuneplan for Kristiansand. Prosjektet er i utgangspunktet et av flere tiltak som inngår i arbeidet med bymiljøavtalen for Kristiansandsregionen. Styringsgruppen for bymiljøavtalen har sendt forespørsel til Samferdselsdepartementet om å definere Ytre ringveg som eget prosjekt utenfor en fremtidig bymiljøavtale. Forespørselen er så langt ikke besvart, men i lys av Regjeringens fremlegging av meld. St 25 (2014-2015) om etablering av vegselskap kan det antas at Ytre ringveg ikke er en del av bymiljøavtalen som sådan. Endelig forslag fra Kristiansandsregionen til sammensetning av tiltak i bymiljøavtalen ventes avklart i 2015.

Prosjektet er også en del av ny E18/E39 strekningen fra Vige til Ålgård i Rogaland. På hele strekningen pågår planarbeider. Strekningen Vige-Ålgård er en av strekningene som er utpekt til å inngå i oppstartsporteføljen til det nylig kunngjorte vegselskapet. Ny E39 Søgne-Lyngdal-Ålgård i Vest-Agder/Rogaland er et prosjekt med stor betydning lokalt, regionalt og nasjonalt, noe som gjenspeiles i en høy beregnet netto nytte, jf. nylig publiserte Menon rapport 15/2015. Det vil være opp til det nyetablerte vegselskapet å avgjøre i hvilken rekkefølge strekningens ulike deler bør bygges ut. Det er viktig å få fastsatt trase for Ytre ringveg slik at ikke usikkerhet rundt sammenkobling av E39 fra Volleberg og Ytre ringveg blir til hinder for bygging av E39.

Planens innhold

SVV har utredet KU for til sammen syv alternative traseer. Av disse er seks omtalt i planprogrammet og to er kombinasjonsalternativ. De syv traseene er benevnt Lilla, Svart, Rød, Blå, Grønn 1, Grønn 2 og Komb 1. I tillegg er lokalvegtunell mellom Rv 9 og Eg utredet, lokalvegtunellen kan kombineres med alle alternativene unntatt Lilla og Svart. Traseene er sammenlignet med et 0-alternativ.



Figur 1. Oversikt over alle korridorer

På bakgrunn av KU foreslår SVV korridor Grønn 1 fra Vige til Breimyr og korridor Grønn 2 fra Breimyr til Volleberg (K3) og kombinasjonskorridor K1 mellom Vige og Otra og K3 videre til Volleberg lagt ut for offentlig ettersyn. Det varsles innsigelse mot øvrige alternative korridorer eller kombinasjoner av disse. SVV foreslår videre at lokalvegnett fra Rv 9 til Eg ikke inkluderes i kommunedelplanen. SVVs anbefalte alternativ er K3.

Alternativer som er utredet

0-alternativet

0-alternativet forutsetter E39 Gartnerløkka-Breimyr fullt utbygd og lokalvegbro mellom Sjødal og Eg. For kollektivtilbudet er det gjort mindre endringer knyttet til lokalvegbro ved Eg, for øvrig er kollektivtilbudet som i dag.

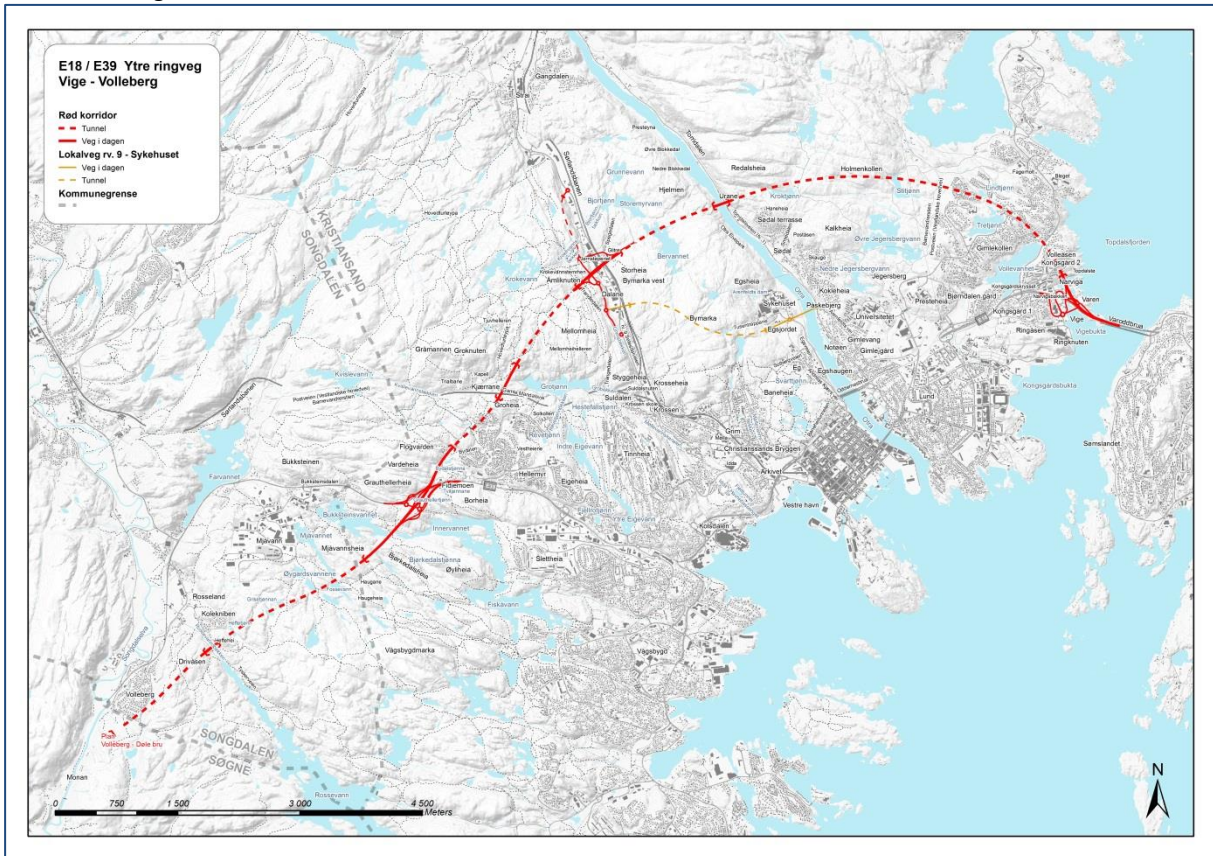
Rød korridor

Rød korridor starter i Vige i øst med toplanskryss der Ytre ringveg tar av fra dagens E18 med tunnelpåhugg på nordsiden av dagens E18 i Vige. Vegen går i tunnel på østsiden av Vollevannet, fortsetter nord for Stitjønn og krysser Otra med bru nord for bebyggelsen på Sjødal. For dette alternativet er det ikke mulig å få til kryss ved Otra. På grunn av store høydeforskjeller og trangt dalføre har det ikke vært mulig å få til et toplanskryss uten store terrenginngrep. Videre går vegen i tunnel under Bymarka og havner med tunnelutløp i området Dalane ved Jernstøperiet. Her blir det bru over jernbanen og rv. 9 og toplanskryss sørøst for Åmliknuten der Ytre ringveg kobles mot dagens rv. 9. For å redusere terrenginngrepet mest mulig er vestgående ramper plassert på østsiden av rv. 9 og østgående ramper plassert på vestsiden av rv. 9. Dette gir behov for tre bruer over dalen (2 parallelle bruer på Ytre ringveg, og 1 bru for av/påkjøringsrampe), men kortest mulig dagsone. På grunn av den store høydeforskjellen til rv. 9 er det lagt inn tilførselsveg både mot syd og mot nord.

Vegen går videre i tunnel mot Kjærrane hvor det vest for Grotjønn blir en dagsone med kryssing av jernbanen og Postveien. Videre blir det tunnel vest for Hellemyr og dagsone forbi bebyggelsen på Fidjemoen til Breimyr.

For denne korridoren er det utredet en lokalvegforbindelse fra rv. 9 ved Dalane, under Bymarka og til sykehuset ved Eg. Dette blir utredet fordi denne korridoren ikke har mulighet for kryss ved Otra og følgelig heller ingen tilkoblingsmulighet mot sykehuset på Eg/Sødalsiden.

Videre vestover går vegen hovedsakelig i tunnel fra Breimyr til Volleberg. Ved Rossevannsbekken i Songdalen kommune er det vurdert dagsone med bru eller tunnel under turveg/Rossevannsbekken.

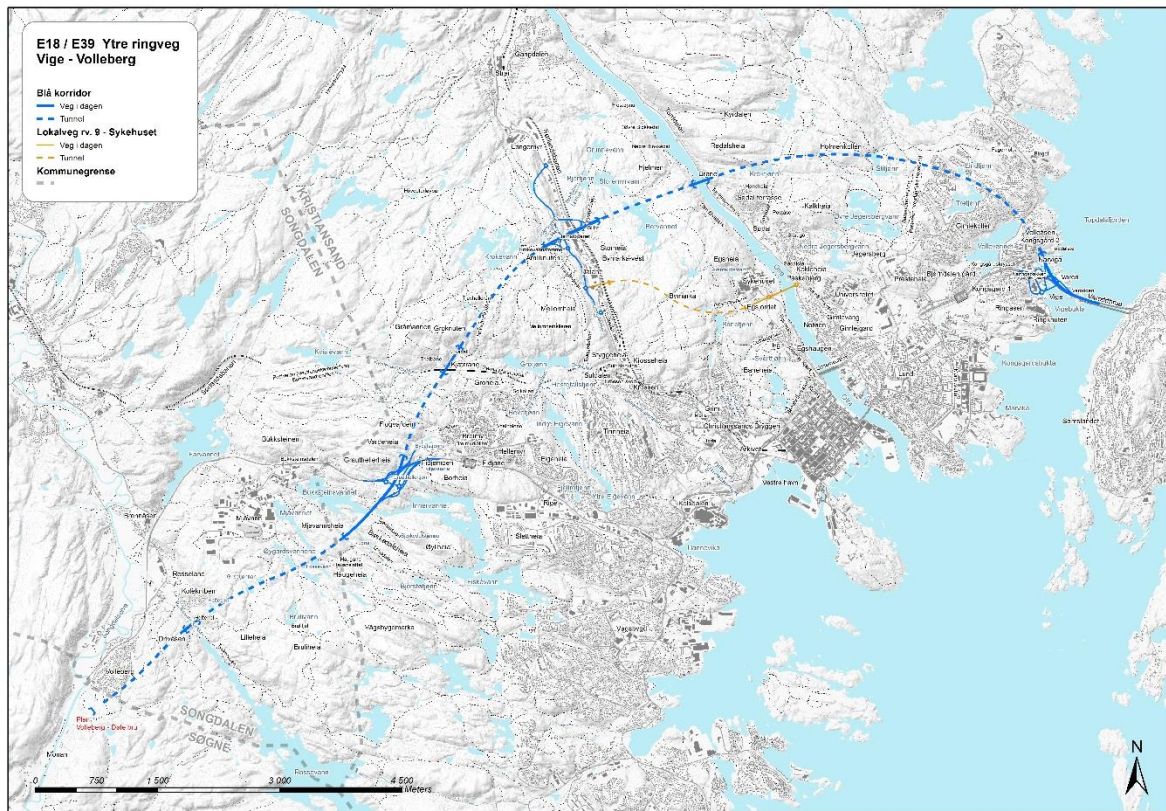


Figur 2. Rød korridor

Blå korridor

Blå korridor følger den røde korridoren fra Vige til omtrent under Bervannet i Bymarka. Videre går vegen i tunnel under Bymarka og havner med tunnelutløp i området Dalane nord for Åmliknuten. Her blir det bru over jernbanen og rv. 9 og toplanskryss nord for Dalane der Ytre ringveg kobles mot dagens rv. 9. For å redusere terrenginngrepet mest mulig er vestgående ramper plassert på østsiden av rv. 9 og østgående ramper plassert på vestsiden av rv. 9. Dette gir behov for tre bruer over dalen (2 parallelle bruer på Ytre ringveg, og 1 bru for av/påkjøringsrampe), men kortest mulig dagsone. På grunn av den store høydeforskjellen til rv. 9 er det lagt inn tilførselsveg både mot syd og mot nord.

Blå korridor går videre i tunnel til Kjærrane hvor den krysser med bru over jernbanen og Postveien. Vest for Hellemyr går korridoren i tunnel frem til kryssområdet ved Breimyr. Etter krysset følger den røde korridor fram til Volleberg. På samme måte som for rød korridor vil det også for denne være mulighet for lokalveggtunnel til sykehusområdet på Eg.

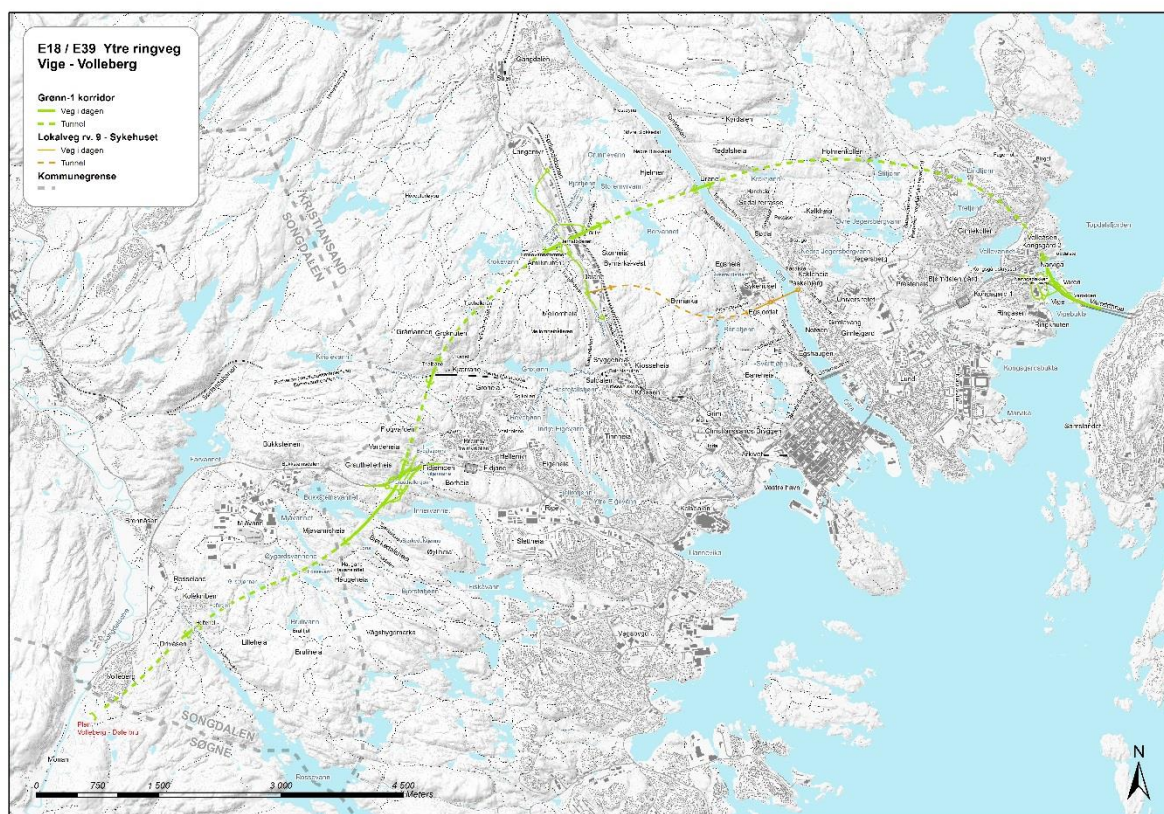


Figur 3. Blå korridor

Grønn 1 korridor

Grønn 1 følger den blå korridoren fram til Dalane/Jernstøperiet og kryss med rv. 9.

På strekningen Dalane-Breimyr legges vegen i tunnel fram til området ved trialbanen vest for Kjærrane hvor det blir en kort dagstrekning (350 meter) der vegen krysser Postveien og jernbanen. Deretter går vegen i tunnel forbi Hellemyr og Fidjemoen omtrent fram til dagens E39 på Breimyr. Fra Breimyr følges rød korridor fram til Volleberg. På samme måte som for rød korridor, vil det også for denne være mulighet for lokalvegtunnel til sykehusområdet på Eg.

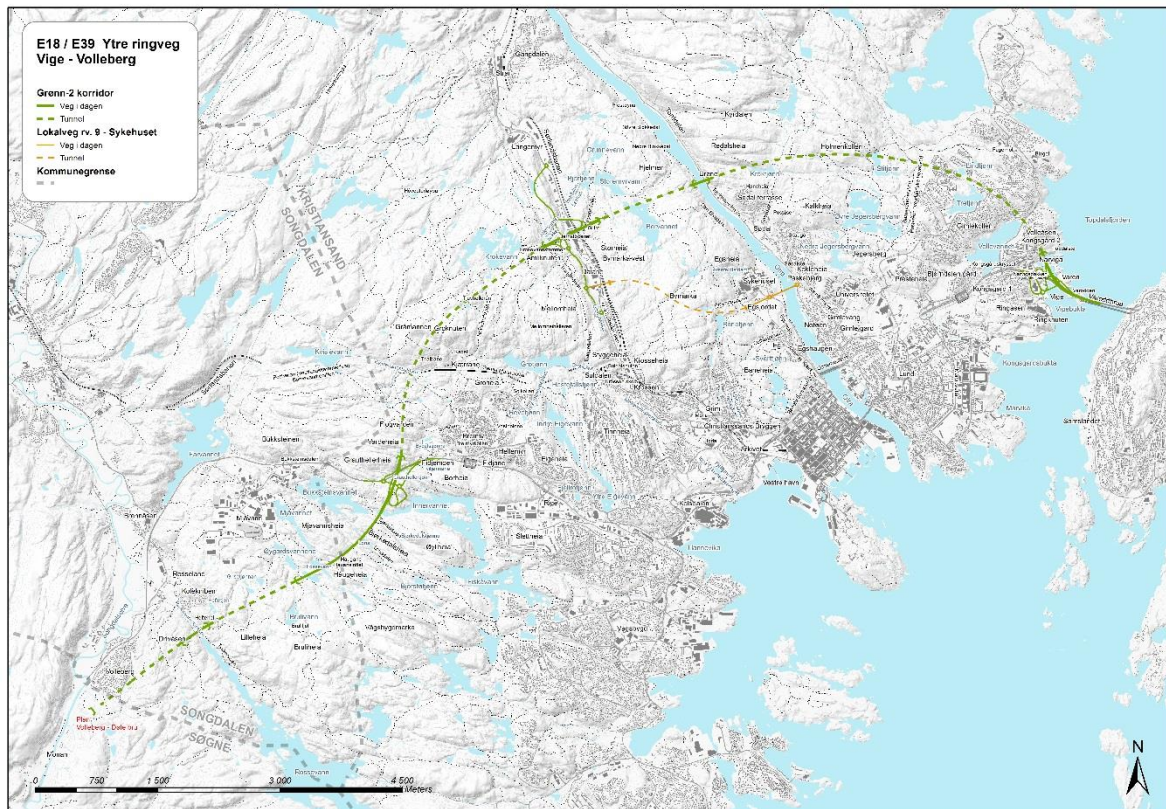


Figur 4. Grønn 1 korridor

Grønn 2 korridor

Grønn 2 følger den blå korridoren fram til Dalane/Jernstøperiet og kryss med rv. 9.

Grønn 2 har en sammenhengende tunnel fra Dalane til Breimyr. Linjeføring ved Kjærrane medfører at denne korridoren berører Vågsbygdmarka i større grad enn de øvrige korridorane. På Breimyr blir det kryss med dagens E39 og dagsone til vest for Fossvann og søndre Øygardsvann. I området ved Øygardsvannene fylles det opp til nivå 2 meter over vann-nivå. Dagsonen i grønn 2 ved Breimyr er ca. 1 km lengre enn de øvrige korridorane. Konsekvensen av dette er at løsning med tunnel under Rossevannsbekken ikke er mulig på grunn av krav til maksimal stigning i tunnel. Fra Fossvann til Volleberg vil grønn 2 gå i tunnel med unntak av kryssing av Rossevannsbekken hvor det er bru. På samme måte som for rød korridor, vil det også for denne være mulighet for lokalveg tunnel til sykehusområdet på Eg.



Figur 5. Grønn 2 korridor

Svart korridor

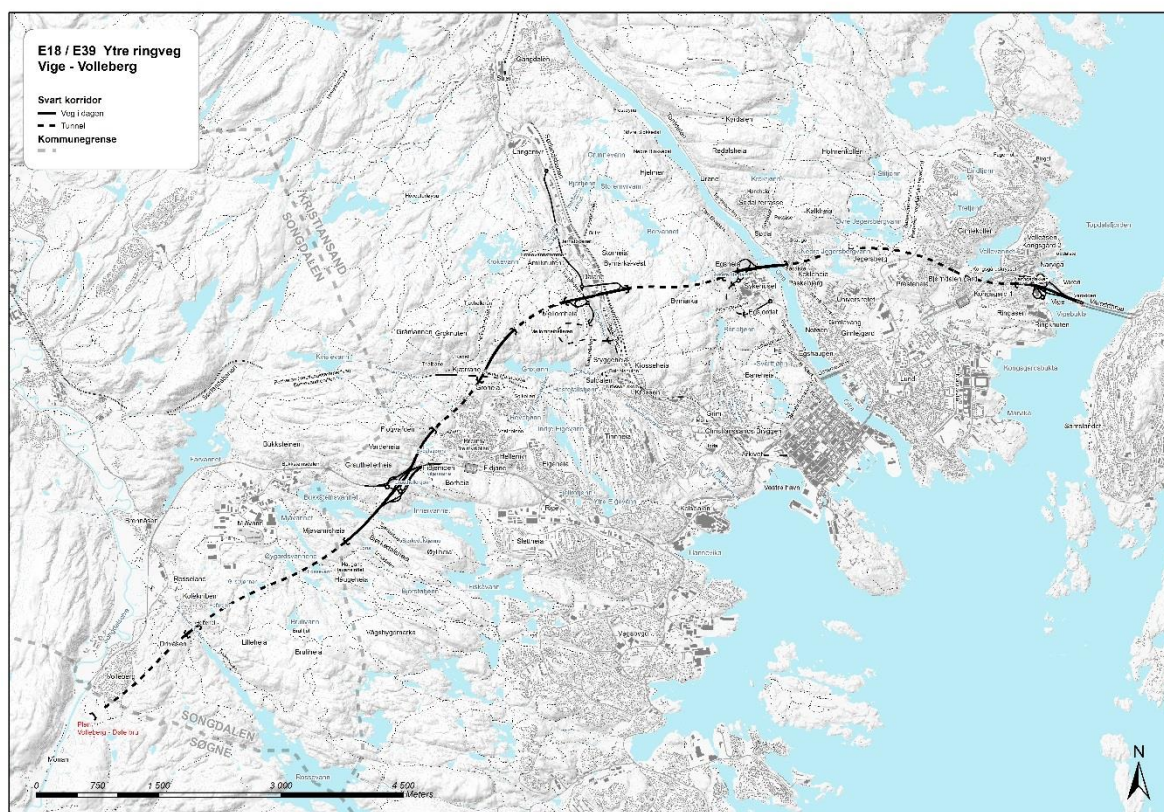
Svart korridor har fartsgrense 80 km/t fram til og med kryss ved rv. 9. Deretter er fartsgrensen 110 km/t.

Svart korridor starter i Vige i øst. Tunnelpåhugg er plassert under Kongsgård 1 på sydsiden av dagens E18. På grunn av krav til stoppsikt må eksisterende bebyggelse i Sigurd Slembes vei rives til fordel for ny E18 med tilhørende tunnelportal. For å opprettholde Håkon den Godes vei gjennomgående blir det behov for en bru foran tunnelportalen.

På grunn av dårlige grunnforhold er traséen lagt utenom og på vestsiden av Vollevannet. Svart korridor går under Nedre Jegersbergvann og har tunnelpåslag ved Påskebjerg øst for Torridalsveien. Det blir bru over Torridalsveien og Otra og nytt toplanskryss nord for sykehuset på Egsheia med tilkobling til sykehuset og Egsveien.

Videre går vegen i tunnel under Bymarka og har tunnelpåslag ved Dalane. Her blir det bru over jernbanen og rv. 9 og toplanskryss nord for Styggeheia. Svart korridor krysser rv. 9 lengre sør enn rød korridor, og her blir dalen trangere og brattere. For å unngå høye fjellskjæringer ligger krysset derfor vesentlig høyere enn i øvrige korridorer. For å redusere terrenginngrepet mest mulig er ramper for vestgående E18 plassert på østsiden av rv. 9 og ramper for østgående E18 plassert på vestsiden av rv. 9. Dette gir behov for tre bruer over dalen (2 parallelle bruer på Ytre ringveg, og 1 bru for av/påkjøringsrampe), men kortest mulig dagsone. På grunn av den store høydeforskjellen til rv. 9 er det lagt inn tilførselsveg både mot syd og mot nord. På sydsiden går tilførselsvegen i stor grad i tunnel og kobler seg på eksisterende rv. 9 syd for Dalane boligfelt.

På vestsiden av Grotjønn treffer svart korridor rød korridor. Videre vestover vil det bli likt som på rød korridor fram til Volleberg.



Figur 6. Svart korridor

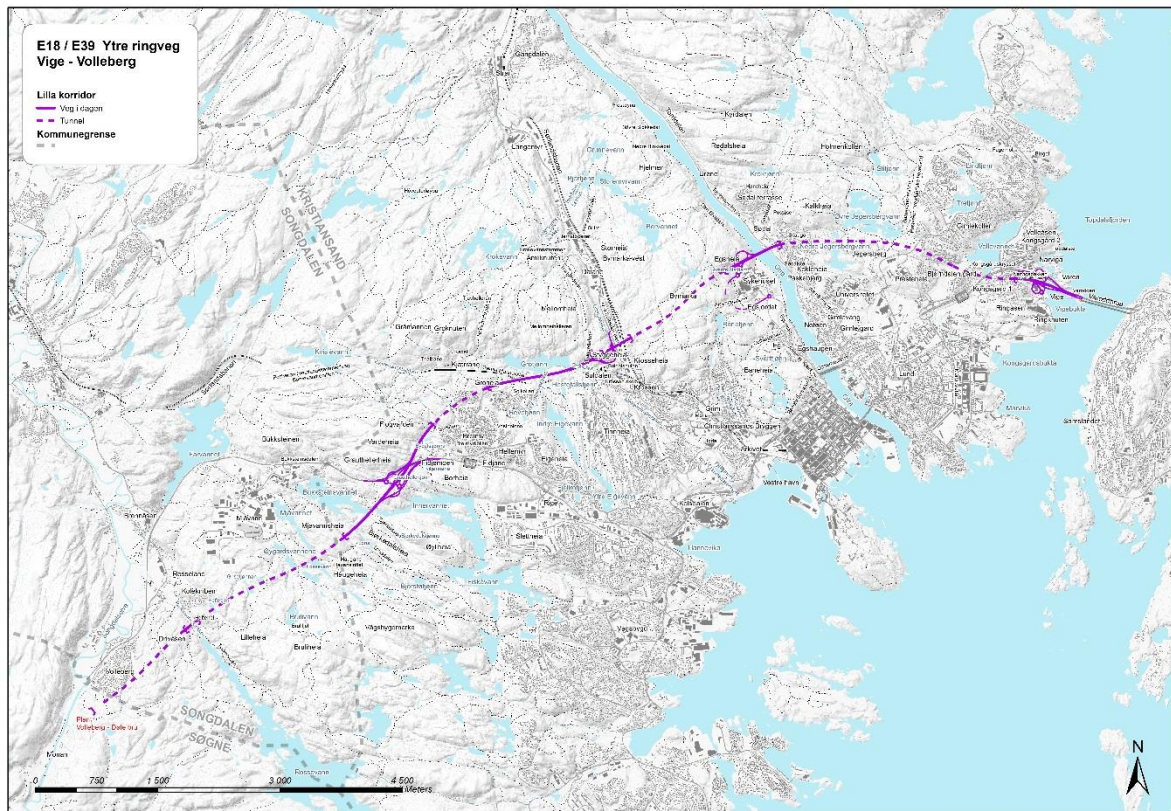
Lilla korridor

Fra Breimyrkrysset til Volleberg er to alternative løsninger vurdert, og alle korridorer kan kobles mot begge disse.

For korridor grønn 2 er det vist lang dagsone, med igjenfylling av Øygardsvannene. Høydeforskjellen fra nivå ved dagsonen som ligger 2 meter over nivå Øygardsvannene, til nivå under Rossevannsbekken er større enn det som er mulig å oppnå innenfor kravet til maksimal stigning i tunnel. Denne løsningen forutsetter bru over Rossevannsbekken.

Rød, blå, svart, lilla og grønn 1 har tunnel fra kryss ved Breimyr. Disse korridorene kan ha sammenhengende tunnel til Volleberg eller eventuelt ha bru over Rossevannsbekken. Ved myra vest for Øygardsvannene er det forutsatt en 90 meter lang løsmassetunnel. Denne løsningen er antatt å være mer kostbar enn løsningen som er vist for grønn 2.

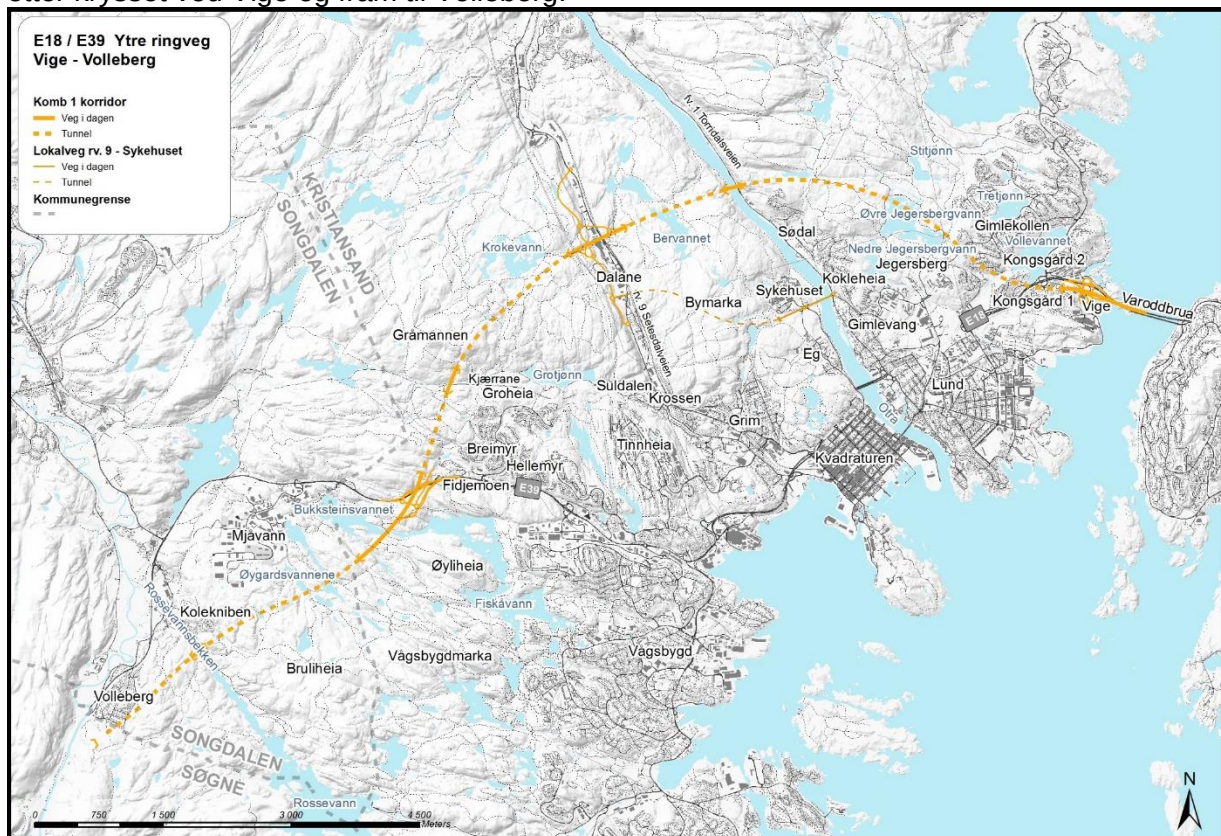
Det er mulig å kombinere både rød, blå, svart, lilla og grønn 1 med dagsone ved Øygardsvannene, og likeledes kombinere korridor grønn 2 med tunnel fra Breimyrkrysset.



Figur 7. Lilla korridor

Korridorkombinasjon 1 øst for Otra

I denne løsningen er korridorene koblet på østsiden av Otra og krysser Otra som de nordre korridorene. Videre vestover er den identisk med grønn 1. Fartsgrensen blir 110 km/t fra rett etter krysset ved Vige og fram til Volleberg.



Figur 8. Kombinasjon 1

Omtale av særlige forhold av betydning for korridorene

Hastighet 80 eller 110 km/t

I planprogrammet er det beskrevet at hastighet 80 og 100 km/t skal vurderes for å finne gode løsninger for ringvegen. Det er i brev fra Samferdselsdepartement datert 20.11.2014 besluttet et alle veger med 100 km/t skal dimensjoneres for 110 km/t.

Ut fra nærføring til byen og mulig geometri på ringvegen kan ikke lilla og svart korridor ha mer enn 80 km/t fra Vige til vest for kryss med Rv.9. De andre korridorene har geometri som tilsvarer 110 km/t etter kryss Vige til Volleberg. Dette gjør at de nordre korridorene med større total lengde likevel har kortest kjøretid.

Nordre korridorer som har veggeometri tilsvarende 110 km/t vil ikke oppnå bedre løsninger om hastigheten ble redusert til 80 km/t. For løsningene med 110 km/t er det søkt fravik fra enkelte krav knyttet til avstand fra kryss til tunnel, slik at terrenginngrep dermed er redusert. Ved 80 km/t vil derfor terrenginngrepene bare bli ubetydelig mindre. Støy- og luftforurensing er noe høyere med 110 km/t enn ved 80 km/t, men alle under gitte krav. Kjøretidskostnader er en stor faktor i samfunnsnyttens slik at lavere kjørehastighet vil gi dårligere samfunnsnytte.

Veglinje nord eller syd for Vollevannet og kryss i Vige

Dybden midt i Vollevannet er under kote 0 og under der løsmasser over fjell. Derfor må ringvegen legges enten syd (korridor lilla, svart og kombinasjon 1) eller nord (korridor rød, blå og grønn) for vannet.

Tunnel nord for vannet har en god sikkerhet for fjell i hele korridoren fram til Otra. Ved Stitjønn kan linja justeres noe nord i korridoren for å sikre akseptabel fjelloverdekning. Nordre tunnel er ca. 4,5 km.

Tunnel syd for vannet går i en smalere fjellrygg forbi vannet samtidig som fjelloverdekningen videre vestover er usikker. Det er regnet med at deler av tunnelen må bygges i åpen byggegrop forbi Nedre Jegersbergvann (dette gjelder kun svart). Søndre tunnel er ca. 2,9 km. Hvis søndre tunnel blir valgt krever denne en detaljert avklaring mot Jernbaneverket for ikke å komme i konflikt med evt. nytt spor til havna i Kongsgård/Vige.

Dette gir også to ulike kryssløsninger i Vige.

Nordre korridor knyttet til rød, blå og grønn korridor har ut fra en trafikksikkerhetsvurdering en noe bedre løsning. Fra Varoddbrua tar ny ringveg av i en kurve mot nord og går over småbåthavn og inn i tunnel under Kongsgård 2. Løsningen berører om lag 5 hus direkte. Fra Varoddbrua går søndre korridor noe ut over havneareal i Vige, i en kraftig åpen skjæring inn i Kongsgård 1 og deretter inn i tunnel. Femten boliger blir direkte berørt og en internveg må omlegges. Løsningen er i hazid vurdert som noe dårligere enn det nordre krysset i Vige.

Totalvurderingen er at nordre korridor gir et bedre kryss i Vige og en sikrere gjennomføring av tunnelen under Jegersberg, men nordre korridor er ca. 400 meter lenger og ca. 260 millioner kroner dyrere enn kombinasjon K1.

Kryss ved Sørlandets sykehus

Lilla og sort korridor har mulighet for kryss nord for sykehuset med direkte adkomst til sykehusområdet. Det ligger som en forutsetning (i 0-alternativet) at det bygges en ny lokalbru fra Torridalsvein (Fv.1) på Sødal over Otra til Sørlandets sykehus på Eg.

Kryss nord for sykehuset med fri flyt av trafikken, dvs. ingen begrensninger og/eller styring av den trafikken som kan benytte krysset, gir svært stor trafikkbelastning i sykehusområdet. En stor trafikkandel vil være gjennomgangstrafikk som ikke har mål i sykehusområdet, dvs. uønsket fremmedtrafikk. Et eventuelt kryss nord for sykehuset må begrenses til et kryss kun for sykehusområdet. Kryss nord for sykehuset gir ikke et bedre trafikksystem

ROS-analysen viser at tilgjengeligheten og beredskapen for sykehuset vil være meget god og tilfredsstillende løst ved bygging av lokalvegbrua over Otra. Beredskap for sykehuset er tilgjengelighet for utrykningsetater og mulighet for evakuering av sykehuset i en krisesituasjon (f.eks. storbrann). I forhold til beredskap for sykehuset er krysset ikke ønsket pga. nærføringen samtidig som hendelser på ringvegen med brann og gasser gir økt risiko for sykehuset.

Krysset gir også uønskede konsekvenser for både prissatte og ikke-prissatte tema, samtidig som det gir arealbegrensninger for framtidig sykehusutbygging.

Kryss til sykehuset ved Otra vurderes da som ikke nødvendig. Kryss ved sykehuset er kostnadsregnet til ca. 300 millioner kroner.

Lokalveg med tunnel fra Rv.9 til Sørlandets Sykehus

For nordre korridorer rød, blå og grønn er det ikke mulig å etablere kryss ved Otra. Det er for disse alternativ beskrevet en mulig lokalveg med tunnel fra Rv.9 tilbake under Bymarka til sykehusområdet. Dette er vurdert som en god erstatning for direkte kryss ved Otra. Trafikkberegninger og ROS-analyse gir tilsvarende resultat som kryss ved sykehuset. Lokalveg med tunnel er kostnadsregnet til ca. 645 millioner kroner.

Lokalveg med tunnel fra Rv.9 til sykehuset vurderes da som ikke nødvendig.

Kryss Vige, Rv.9 og Breimyr

Kryss Vige:

Dette er et komplisert kryss mellom ny 4-felts ringveg og eksisterende 4-feltsveg inn til Kristiansand.

Lesbarhet, arealbeslag, adkomst til havneareal, trafiksikkerhet, kapasitet og Hazid-vurderingene er viktig i forhold til anbefalingen. Dette er sentralt kryss øst for Kristiansand hvor en stor andel av trafikken skal til/fra byen. Det er ikke aktuelt å anlegge andre aktiviteter i kryssområdet.



Figur 9a. Kryss Vige anbefalt korridor.



Figur 9b. Kryss Vige akseptert korridor.

Kryss Rv.9:

Framtidig trafikk fra Kristiansand mot nord bør få sin vekst på Rv.9 opp Setesdalen og ikke på Fv.1 langs Otra. Det er derfor svært viktig å velge en korridor som gir en god og trafikksikker kryssløsning mellom ringvegen og Rv.9. I nærområdet til kryssområdet kan det være aktuelt å etablere drift- og vedlikeholds område for vegen (Kristiansands-kontrakten).



Figur 10. Kryss Rv 9 anbefalt og akseptert korridor.

Kryss Breimyr:

Dette er sentralt kryss vest for Kristiansand hvor en stor andel av trafikken på Ringvegen skal til/fra Kristiansand i retning vest. Kryssløsningen er her viktig for å gi tilstrekkelig kapasitet. Krysset er også et knutepunkt for avkjøring til Songdalen kommune, til Mjåvann industriområde og som mulig kollektivknutepunkt. Krysset beslaglegger store areal og har noe ulik utforming og høyde for de aktuelle korridorene, men krysset er ikke avgjørende for korridorvalg. Det kan i reguleringsplan bli vurdert mulig tungbilstopp og kontroll plass i kryssområdet. Bensinstasjon/ladestasjon kan være aktuelt i kryssområdet.



Figur 11. Kryss Breimyr anbefalt og akseptert korridor sett fra sør-øst.



Figur 12. Kryss Breimyr anbefalt og akseptert korridor sett fra sør.

Bru over eller tunnel under Sørlandsbanen og Postvegen vest for Grotjønn

Det er kun den vestre korridor Grønn 2 som kan bygges i tunnel. Tunnelen er planlagt som fjelltunnel med lavbrekk under dalføret vest for Kjærrane. Usikkerhet om fjellkvalitet gjør at det kan bli aktuelt med en åpen byggegrop ved kryssing av dalen, da med å heve veglinja slik at vi ligger tett under jernbanetunnelen. Det er noe risiko ved nærføringen til jernbanetunnelen (Sørlandsbanen til Stavanger) i kryssingspunktet, samtidig som hoved vannforsyning til Kristiansand går i rør (1000mm) over planlagt vegtunnel. Grønn 2 har en lang tunnel på ca.3,3 km fra Rv.9 til Breimyr. Korridor Grønn 1 med bru over dalen vest for Kjærrane har tunnel ca.1,9 km + dagsone med bru ca.0,4 km + tunnel ca.1,0 km.

For strekningen koster G2 ca.70-90 millioner kroner mer enn G1.

Det vurderes derfor slik at bygging av ny ringveg etter korridor G1 med bru over jernbane og vannledning har større sikkerhet.

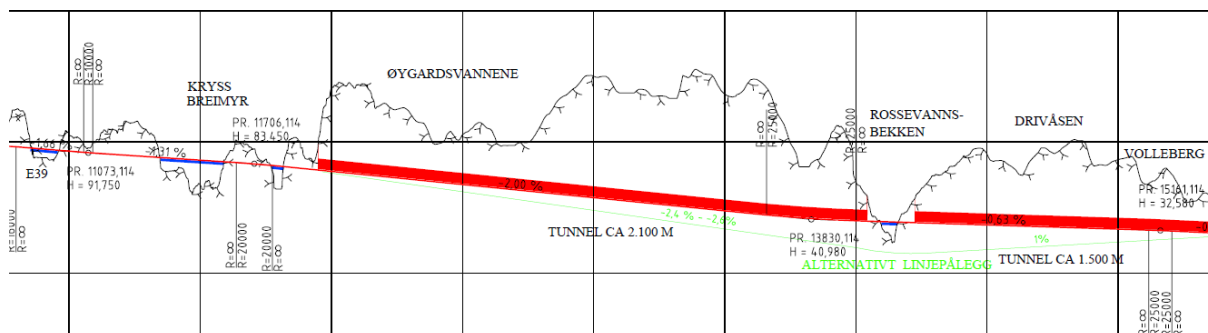


Figur 13. Kryssing ved Kjerrane anbefalt og akseptert korridor.

Bru over eller tunnel under Rossevannsbekken

Korridor Grønn 2 kan pga. stigningen på vegen kun bygges med bru over Rossevannsbekken.

Alle andre korridorene er utredet med bruløsning men har mulighet for å bygges med tunnel under Rossevannsbekken. En sammenhengende tunnel vil bli ca. 3,8 km og ha lavbrekk under bekken, jf grønn linje i figur 14. For å få en akseptabel veggeometri med stigning i tunnel mindre enn 3% må løsningen med tunnel under Rossevannsbekken bygges som en løsmassetunnel i åpen grop. Terrang tilbakeføres og ferdig anlegg vil oppfattes som tunnel. En tunnelløsning vil øke kostnaden med ca. 90 millioner kroner. Uavhengig av korridor gir bru over Rossevannsbekken bedre stigningsforhold for ny E39.



Figur 14. Lengdeprofil Grønn 1 Breimyr-Volleberg

Kort eller lang tunnel ved Mjåvannsheia og Øygardsvannene

Korridor Grønn 2 er beregnet med kort tunnel på ca. 1,1 km fram mot Rossevannsbekken. Vegen går over Øygardsvannene og tunnelen har en stigning opp mot 5%. Korridoren har lenger dagstrekning og gir enklere mulighet til å bygge en parallell adkomstveg fra kryss på Breimyr fram til Mjåvann industriområde.

De andre korridorene er beregnet med lang tunnel på ca. 2,1 km fram mot Rossevannsbekken. Tunnelen har slakere stigning ca. 2%, men har svært liten overdekning under vann og myrområde. Det er på delstrekning regnet med en løsmassetunnel bygd via skjold eller frysing. Geologer vurderer løsningen til å ha høy risiko i forhold til mulig gjennomføring.

Lang tunnel har en kostnad på ca. 230 millioner kroner mer enn løsningen med kort tunnel. Ut fra kostnader og redusert risiko ved gjennomføring vurderes kort tunnel som best løsning. Det vil i reguleringsplanen bli søkt optimalisering av løsningen hvor stigningen i tunnelen blir redusert.

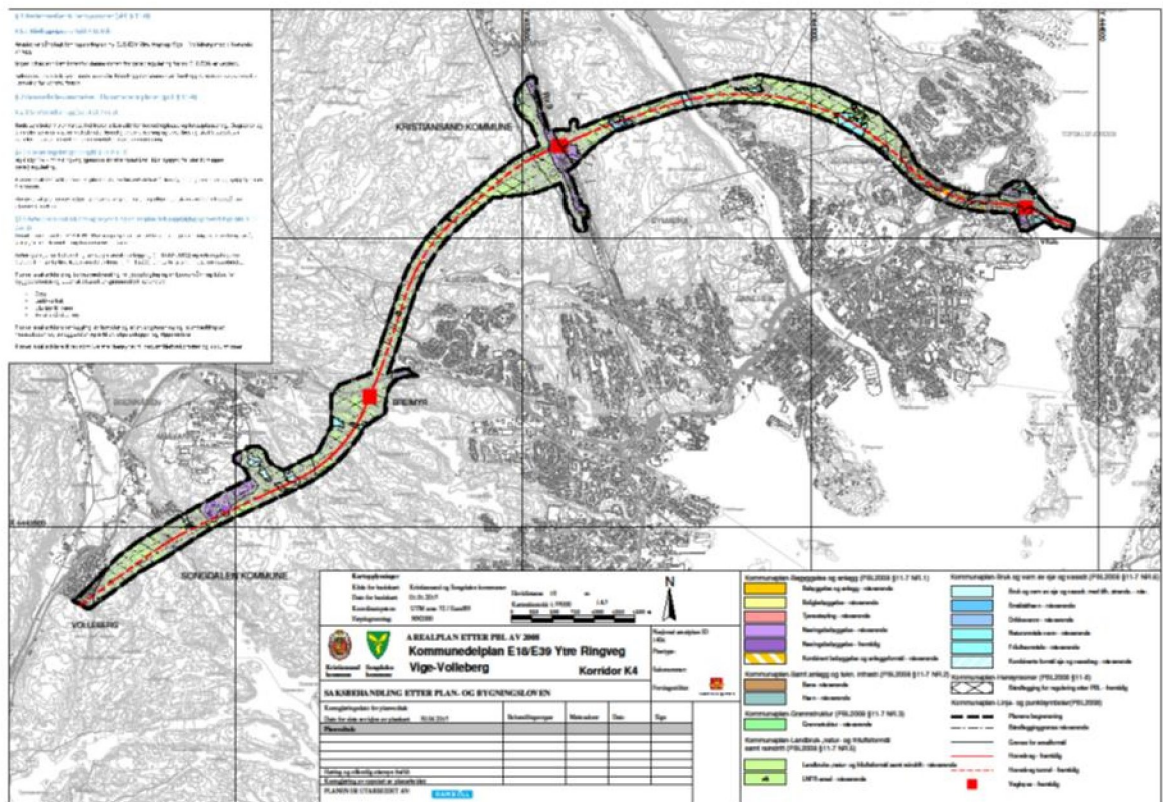
SVVs anbefaling (sitat)

«

- Det anbefales at tiltaket med bygging av E18/E39 Ytre ringveg fra Vige til Volleberg gjennomføres.
- Det anbefales ikke å bygge kryss nord for sykehuset. Kryss nord for sykehuset gir ikke et bedre trafikksystem, gir uønskede konsekvenser for både prissatte og ikke-prissatte tema, samtidig som det gir arealbegrensninger for framtidig sykehusutbygging. I forhold til beredskap for sykehuset er krysset ikke ønsket pga. nærføringen samtidig som hendelser på ringvegen med brann og gasser gir økt risiko for sykehuset.
- Det anbefales ikke å bygge veg etter lilla og svart korridor. Korridorene er utredet kun med ønske om å få til et kryss nær sykehuset, og når krysset utgår, ref. forrige punkt, er heller ikke korridoren ønsket. En veg forbi sykehuset uten kryss anbefales derfor ikke da denne har uønskede konsekvenser, spesielt knyttet til luftforurensing i sykehusområdet, nærføring til Sødal, Krossen, Grotjønn og Fidjemoen områdene. Kryssløsningen ved Rv.9 for både lilla og svart korridor er også i trafikkikkerhetsanalysen vurdert til å være dårlig.
- Det anbefales ikke å bygge lokalveg med tunnel fra rv. 9 til Sørlandets sykehus. Lokalvegen gir ikke de ønskede positive virkninger for ringvegen. Det ser ut som lokalvegen har mer betydning for trafikken på rv. 9 inn mot byen, og derfor bør vurderes opp mot andre tiltak i lokale tiltak, tilsvarende lokalvegbrua over Otra. For beredskap til sykehuset er denne lokalvegen ønsket men ikke nødvendig. Løsningen er slik at denne kan bygges senere dersom utviklingen går i annen retning eller det kommer nye behov knyttet til f.eks. kollektiv løsninger. Areal til denne lokalvegen bør sikres i reguleringsplanen for sykehusområdet. På vestsiden av Baneheia mot rv. 9 kan vegen komme ut flere steder, og areal må sikres i kommende planer for området fra Krossen til Dalane.

Det anbefales å bygge bru over Postvegen (Gamle Mandalsveg/Vestlandske hovedveg) og Sørlandsbanen vest for Kjærrane. Dette gir en god vegkurvatur (jevn slak stigning i tunnel), redusert risiko i forhold til kryssing av jernbane og hovedvannforsyning til Kristiansand, samt 70-90 millioner kroner mindre med bru enn lang tunnel. Det er positivt med bru og en dagsone på ca. 300 meter. Man får da redusert tunnellengde og delt traséen opp i to ulike brannobjekt.

- Det anbefales at det bygges dagsone over Øygardsvannene og kort tunnel fram mot Rossevannsbekken. Dette gir besparelse på ca. 230 millioner kroner. Dette gir også en mulighet for å etablere tilkomst direkte fra kryss Breimyr til Mjåvann industriområde. Lang dagsone vil også gi rom for bedre rampeløsninger retning vest i Breimyrkrysset. Alternativet med lang tunell vil gi komplisert anleggsgjennomføring og høy risiko.
- Det anbefales å bygge bru over Rossevannsbekken. Selv med lang tunnel på østsiden vil en bru over bekken gi en bedre vertikalgeometri for ny veg. Tunnel under bekken vil gi dårligere vertikalkurvatur (større stigninger på vegen) og øke kostnadene med ca. 90 millioner kroner. Tunnel under Rossevannsbekken vil også medføre lang tunnel under Øygardsvannene. Den totale kostnadsforskjellen utgjør da 320 millioner kroner.



Figur 16. Akseptert korridor K4.

- Rød korridor mellom rv. 9 og Breimyr frarådes

med begrunnelse i at korridoren har større nærføring til Hellemyr og berører Bydalen og Fidjemoen slik at boliger må innløses og området støyskjermes. Korridoren har også større negativ virkning for andre ikke-prissatte konsekvenser.

Ved valg av rød korridor på strekningen vil prosjektkostnadene for anbefalt eller akseptert korridor reduseres med ytterligere 180 millioner kroner. For strekningen Breimyr-Volleberg varsles det innsigelse på grunn av lang tunnel under Øygardsvannene.

- Det varsles innsigelse til lokalvegtunnel fra rv. 9 til Sørlandet sykehus.

Lokalvegtunnelen er ikke et eget alternativ, men en løsning som vil gi økt beredskap og tilgjengelighet for sykehuset som er med i konsekvensutredningen. Den er vurdert til ikke å ha tilstrekkelig nytte for Ytre ring. For å tydeliggjøre dette varsles innsigelse til denne løsningen.

- Det varsles innsigelse til løsningen i korridor G1 fra Breimyr til Volleberg

som følge av ca. 230 millioner kroner høyere kostnad med lang tunnel under Mjåvannsheia og Øygardsvannene. Det ligger også høyere risiko på anleggsgjennomføringen med tunnel under Øygardsvannene som følge av store dyp til fjell under vannene.

- Det varsles innsigelse til tunnel under Rossevannsbekken.

Innsigelsen til tunnel under Rossevannsbekken må en se i sammenheng med innsigelsen til korridor grønn 1 fra Breimyr til Volleberg.

Ut fra geometriske krav til stigning på ny E39 kan anbefalt løsning grønn 2 for strekningen Breimyr – Volleberg ikke bygges med tunnel under Rossevannsbekken. Dersom løsning etter korridor grønn 1 skulle velges på strekningen vil tunnel under

Rossevannsbekken gi en samlet lenger tunnel, tunnel med dårligere stigningsforhold og ca. 90 millioner kroner høyere kostnad.

Det er kun løsningen etter korridor grønn 1 hvor det er teknisk mulig å bygge tunnel under Rossevannsbekken.

- Det varsles innsigelse til lilla korridor

da denne er negativ for ikke-prissatte konsekvenser, det er ikke behov for kryss ved sykehuset, den har en dårligere geometri som krever skiltet hastighet på 80 km/t og et relativt dårlig kryss ved rv. 9. Trafikkhastigheten på ringvegen forventes å bli høyere enn 80 km/t da den er del av stamveg rute 3 og tilgrensede parseller har et høyere hastighetsnivå.

- Det varsles innsigelse til svart korridor

Det varsles innsigelse til svart korridor av samme grunn som for lilla korridor.

- Det varsles innsigelse til blå korridor

Blå korridor er negativ ved kryssing av Kjærrane. Den krysser Kjærrane på et ugunstig sted. Den har lang bru og er dyrere enn alle andre alternativer. Anbefalt korridorer i dette området er bedre.

- Det varsles innsigelse til grønn 2 korridor

Grønn 2 har dårligere kurvatur i tunnelen. Den har noe risiko ved bygging av vegen grunnet nærføring til jernbane og hovedvannforsyning til Kristiansand. Den er 70-90 millioner kroner dyrere enn bru. Med anbefalt løsning får man redusert tunnallengde og delt traséen opp i to ulike brannobjekt.

- Det varsles innsigelse til K1 korridor

Det varsles innsigelse til K1 som selvstendig korridor på grunn av strekningen Breimyr-Volleberg på grunn av lang tunnel under Øygardsvannene.

Statens vegvesen anbefaler Planmyndighet å legge ut til offentlig ettersyn kommunedelplan for anbefalt og akseptert korridor.»

Planprosessen

Formannskapet i Kristiansand kommune behandlet forslag til planprogram og oppstart av kommunedelplan for E18/E39 Ytre ringveg Vige-Volleberg i møte 11.06.2014. Forslag til planprogram ble vedtatt sendt på høring til offentlige myndigheter og velforeninger mfl. i perioden 20. juni – 18. september.

I høringsperioden mottok Statens vegvesen til sammen 144 uttalelser. Uttalelsene omfatter både et stort antall fra enkeltpersoner, samt uttalelser fra velforeninger og spontant opprettede grupper. Høringsuttalelsene vitnet om et stort engasjement i befolkningen. På bakgrunn av formannskapets vedtak ved behandling av forslag til planprogram, samt innkomne høringsuttalelser ble det gjort flere endringer i planprogrammet. Endringene knyttet seg først og fremst til å presisere viktigheten av å finne løsninger som minimerer inngrep med negative virkninger for beboere og friluftinteressenter.

Planprogrammet ble fastsatt av bystyret 03.12.2014. Songdalen kommunestyre gjorde vedtak om fastsettelse av planprogram 22.10.2014.

SVV har underveis i planarbeidet hatt møter med ekstern samarbeidsgruppe. Ekstern samarbeidsgruppe har bestått av representanter for Kristiansand og Songdalen kommuner, fylkeskommunen, fylkesmannen, Kristiansand havn KF og Jernbaneverket. I tillegg har SVV hatt åpne møter med velforeninger og bilaterale møter med fylkeskommunen og Kristiansand kommune samt gitt ut nær info. Det har blitt gjennomført koordineringsmøter mellom SVV og Kristiansand kommune i forbindelse med arbeidet med områderegeringsplan for EG. Planarbeidet har vært gjennomført innenfor en stram tidsplan.

Gjeldende planer

KVU for Kristiansandsregionen konsept Ytre ringveg (2011)

Tiltaket ligger inne med prioritering etter 2025. Tiltaket er ett av flere store og mindre tiltak som skal prioriteres i forbindelse med ny bymiljøavtale for Kristiansandsregionen. Det andre store infrastrukturtiltaket er E18/E39 Gartenrløkka-Breimyr. I tillegg kommer bru over Otra til sykehusets satsing på kollektivtransport og gående og syklende mm.

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

Regjeringen vedtok 29.09.2014 nye retningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.

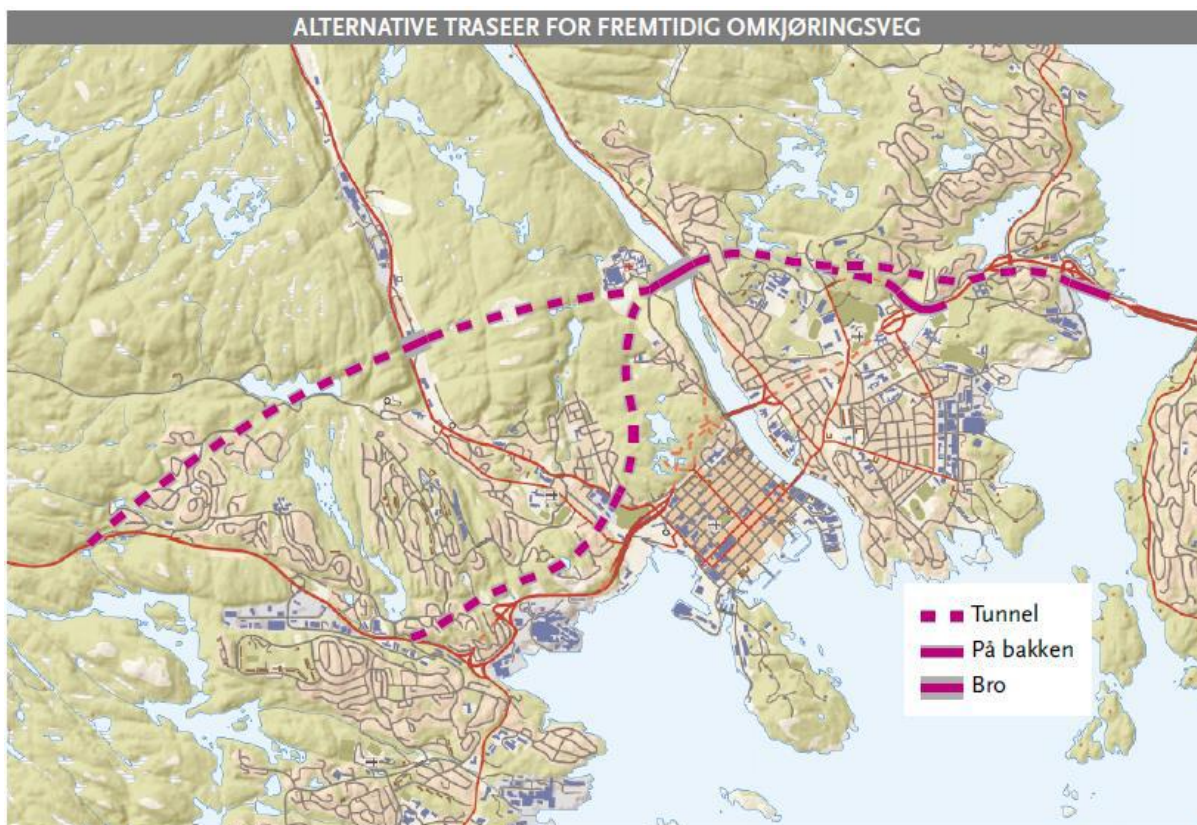
Kommunal planstrategi

Ytre ringveg er omtalt i planstrategien for Kristiansand kommune under punktet Byutvikling og fremtidige transportløsninger.

Kommuneplanen

Kommuneplanens satsningsområder er byen som drivkraft, byen det er godt å leve i og klimabyen. Kommunen har mål om 20 prosent reduksjon av klimautslipp innen 2020. Dette betyr at arealbruken må styres, restriktive tiltak brukes og det må oppfordres til miljøvennlig transport. Videre i kommuneplanen står det under transport og infrastruktur: Gode transportsystemer i regionen er en forutsetning for et effektivt felles bo- og arbeidsmarked. Samarbeidet mellom knutepunktkommunene om felles areal- og transportplan bidrar til dette.

I kommuneplanens arealdel er strekningen Vige-Breimyr, trasé for fremtidig omkjøringsvei lagt inn på plankartet med to alternative endepunkter i øst, to alternative endepunkter i vest. Strekninger der omkjøringsvegen ligger i dagen er sikret med hensynssoner og bestemmelser i påvente av endelig planavklaring. Dette gjelder alle alternativene. Det er tatt hensyn til fullt kryss både ved Bjørndalssletta og Varodden og ivaretatt mulighet for fullt kryss med RV9, Setesdalsvegen og ved sykehuset. Omkjøringsveien ligger i tunnel hele strekningen, unntatt endepunktene, samt ved Krossen og kryssing av Otra. Eg bro (lokalbro i Kommunedelplan for Lund) er integrert i brokryssing. Havnegata er vist koblet til dagens E18/E39. Båndlegging på Bjørndalssletta kan opphøre dersom trasèvalg for fremtidig omkjøringsvei, som følge av KVU-prosessen, ikke anbefaler en trasè i dette området.



Figur 17. Alternative traseer fremtidig omkjøringsveg fra Kommuneplanen for Kristiansand

Kommunedelplan for E18/E39 Gartnerløkka – Kleppland:

Det foreligger en vedtatt kommunedelplan med KU på strekningen Gartnerløkka – Volleberg. Planen ble vedtatt i Kristiansand og Songdalen kommuner den 16.02.2005. For strekningen Breimyr – Volleberg ble det vedtatte alternativet omtalt som S3. Dette er identisk med den korridoren som er vist i gjeldende kommuneplan.

Reguleringsplaner

Følgende vedtatte reguleringsplaner i Kristiansand kan bli påvirket at Ytre Ringveg

- Kongsgård/Vige Havne- og industriområde
- Reguleringsplan Vest-Agder sykehus (2003)
- Otrabredde
- E18 Ny Varoddbru
- Rv9 Setesdalsveien, Dalane – Ytre Strai
- Kongsgård/Vige Havne- og industriområde
- Østre Ringvei – Vige
- Bydalen
- Ringlebekkveien- Torridalsveien
- Kogleheia 33/26 (Otra terrasse)

Enkelte av planene er ikke utbygd eller har resthjemler for utbygging.

Planer under utarbeidelse av betydning for planarbeidet:

- Rv.9, E39 til Krossen– kommunedelplan
- E18/E39 Gartnerløkka – Meieriet – reguleringsplan, vedtatt 2015
- E39 Rige - Breimyr – reguleringsplan, vedtatt 2015.
- Eg – sykehusområdet – Områderegulering
- Sykkelekspressveg Kommunedelplan og reguleringsplaner.
- Områderegulering Mjåvann III (Songdalen)
- Havneplan for Kristiansand havn KF - §46 havne- og farvannsloven

- Utviklingsplan Sørlandets sykehus
- Hellemyr felt E1
- Dalaneveien 47-51 (Jernstøperiet)

Formålet med disse planene er konkretisert i respektive planprogram.

Vurdering av planforslaget

Rådmannen mener SVV har utarbeidet et godt planforslag innenfor en krevende tidsramme. Planforslaget beskriver et tiltak av stor kompleksitet som berører mange kryssende hensyn og har potensielt svært store landskapsinngrep både nær eksisterende bebyggelse og i byens viktigste rekreasjonsområder. Det er derfor avgjørende at vedtak om trase for en Ytre ringveg baseres på det beste faglige grunnlaget. I utredningen har SVV gjort et grundig arbeid for å finne løsninger som minimerer landskapsinngrep og samtidig tilfredsstiller de tekniske kravene. Det er søkt fravik fra vegnormalene for å redusere landskapsinngrep.

Mulighetsrommet for mulige traseer er begrenset av at alle alternative traseer skal treffe Vige og Breimyr i henhold til tidligere vedtak. Særlig er bindingen representert ved gjeldende kommunedelplan for strekningen Breimyr-Volleberg begrensende for mulighetene for å skjerme Vågsbygdmarka for inngrep.

Utredningen viser at Ytre ringveg vil avlaste eksisterende hovedveg mellom Breimyr og Vige, men en vesentlig del av trafikken på Ytre ringveg vil være nyskapt trafikk. Utredningen viser at Ytre ringveg vil avlaste eksisterende hovedveg mellom Breimyr og Vige og samtidig generere ny trafikk. Hvor mye Ytre ringveg vil avlaste og hvor mye nyskapt trafikk som genereres vil variere på de ulike delstrekningen. I følge tabell 6 og Grønn 1 vil samlet trafikk over beregningssnitt «Eks 39» og Breimyr-Volleberg på Ytre ringveg øke med ca 21% sammenlignet med Alternativ 0 i 2045. Tilsvarende tall for beregningssnittene Bom E39 Vestervegen og Otra-Rv 9 på Ytre ringveg er ca 4%. Gitt utredningens forutsetninger vil trafikken i 2045 på sentrale deler av dagens hovedveg være nær det dobbelte av dagens trafikk selv om Ytre ringveg bygges. Rådmannen mener derfor at utredningen også synliggjør behovet for at utbygging av E39 Gartnerløkka-Breimyr gjennomføres, noe som også ligger som en forutsetning i alle alternativene som er utredet. Dette er også i tråd med konklusjonene fra KVVU for Kristiansandsområdet med etterfølgende KS1 og Regjeringsvedtak.

Ingen av alternativene har en positiv netto nytte for prissatte konsekvenser. Alternativene med minst negativ netto nytte har de største negative konsekvensene for ikke prissatte konsekvenser. SVV argumenterer i planforslaget med at det finnes andre virkninger av tiltaket som ikke er utredet, som vil kunne gi økt nytte. Formålet med kommunedelplanen er valg av trasé for videre planlegging, mens spørsmålet om når tiltaket skal gjennomføres er henger sammen med behov, tiltakets nytte og finansieringsmuligheter. Rådmannen vil likevel kommentere deler av denne argumentasjonen.

For det første pekes det på at Ytre ringveg vil gi den nødvendige frihet til å satse på tiltak for kollektivtransport, sykling og gåing for å nå 0-vekstmålet i en bymiljøavtale. Dette resonnementet forutsetter at Gartnerløkka-Breimyr er fullført, noe som også er forutsatt i KU for alle alternativene. Det er derfor viktig at bygging av Ytre ringveg ikke bidrar til å forsinke gjennomføringen av Gartnerløkka-Breimyr. Rådmannen minner derfor om den anbefalte prosjektrekkefølgen foreslått i KVVU for Kristiansandsregionen som også ble stadfestet av regjeringsbehandlingen av den etterfølgende kvalitetssikringen (KS1).

For det andre gjør SVV en sammenlikning med effektene for regional utvikling som følge av E18-utbyggingen til Grimstad. Rådmannen mener det er metodisk feil å overføre verdiskapningseffektene fra E18-utbyggingen til Ytre ringveg. E18-utbyggingen medførte en betydelig krymping av reiseavstandene i en viktig bo- og arbeidsmarkedsregion. Ytre ringveg vil i liten grad innebære tilsvarende reduksjon i avstandsulempere, noe også trafikkberegningene viser. Trafikkberegningene viser for det første at den klart største delen av trafikken vil gå i dagens korridor i tråd med plasseringen av store deler av eksisterende og

framtidige boliger og arbeidsplasser. Videre viser beregningen, noe også SVV kommenterer, at ved små endringer i kjøretiden på Ytre ringveg flyttes trafikken. Derimot vil ny E39 fra Breimyr og vestover gi mange av de samme verdiskapningseffektene som E18-utbyggingen, jf. nylig publisert Menon-publikasjon 15/2015. På denne bakgrunn mener Rådmannen at det ikke er grunnlag for å tilordne Ytre ringveg store nyttekomponenter som ikke allerede er tatt med i trafikantnytt.

I SVVs anbefaling om at Ytre ringveg er et prosjekt som bør bygges ligger også en vurdering av eksisterende vegsystems sårbarhet. Rådmannen er enig i at Ytre ringveg vil bedre vegsystemets robusthet ved hendelser som medfører stengning på dagens veg mellom Breimyr og Vige, i særlig grad Baneheitunellen.

Ytre ringveg kan bygges ut etappevis. Ved etappevis utbygging mener SVV at Breimyr-Volleberg bygges først, der etter Vige-Breimyr. Om Ytre ringveg bør bygges etappevis er ikke en del av dette saksfremlegget. Rådmannen mener det likevel er en styrke for prosjektet at det finnes en naturlig etappedeling der først etappe vil bidra til å styrke nytten av E39-prosjektet vestover.

I SVVs anbefalte løsning blir de største landskapsinngrepene i Vågsbygdmarka. Rådmannen mener SVV har gjort et grundig arbeid for å finne løsninger som minimerer inngrepene. På grunn av de store inngrepene er det viktig at videre planlegging fortsetter å lete etter gode løsninger som minimerer konsekvensene av landskapsinngrepene. Bl.a bør det etableres nye stiforbindelser til erstatning for de som går tapt, dette bør gjelde for alle dagsoner på strekningen der det er relevant.

Ved behandling av planprogrammet var det stort folkelig og politisk engasjement bl.a. om Ytre ringvegs trasé nær Kjerrane. Korridor G2 viser en mulig, men komplisert, tunell under Gamle Mandalsveg nord for Kjerrane. Rådmannen mener merkostnaden ved å velge delkorridorene med tunnel nord for Kjerrane er relativt marginal, dette alternativet bør derfor også høres. G2 mellom Rv 9 og Breimyr kan kombineres med både K3 og K4. Denne løsningen vil bevare marka nord for Hellemyr som et sammenhengende friluftsområde, og kan bidra til å kompensere for de store inngrepene i Vågsbygdmarka.

SVVs anbefalte og aksepterte alternativ for Breimyrkrysset gir de største inngrepene nord i Vågsbygdmarka. Dette er også del av et viktig friluftsområde for mange av Kristiansands innbyggere. Korridoren G1 Breimyr-Volleberg vil gi mindre inngrep nord i Vågsbygdmarka og mulighet for tunnel under Rossevannsbekken. Denne korridoren kan kombineres med både K3 og K4. Rådmannen mener at alternativet G1 Breimyr-Volleberg bør høres.

Tunell nord for Kjerrane vil bevare et sammenhengende friluftsområde nord for Hellemyr uten inngrep fra Ytre ringveg, mens kort dagsone ved Breimyr vil bevare større deler av Vågsbygdmarka. På den annen side vil utbyggingen av Mjåvann trinn 3 gi store inngrep i Vågsbygdmarka som kan forringe verdien av sparte inngrep ved Breimyr. Rådmannen mener det ikke er grunnlag for å prioritere mellom de to løsningene nå og at begge løsningene derfor bør høres.

I omtalen av kryss ved Rv 9 peker SVV på at det kan være aktuelt å anlegge en driftsfunksjon. Vest Agder fylkeskommune har besluttet å kjøpe Jernstøperitomten med formål om å etablere et bussdepot. SVV er kjent med disse planene og i anskaffelsesfasen har det vært dialog mellom Vest Agder fylkeskommune, Kristiansand kommune, SVV og AKT. Etablering av et bussdepot er en strategisk konkurranseparemater ved utlysning av nye anbud, enkelt sagt kan busselskapene konsentrere seg om bussdrift uten at tilgang på bussdepot blir et kompliserende konkurranselement. AKT angir at det er ønskelig at bussdepotet kan være i drift ved oppstart av neste kontraktperiode (2018). Siden Ytre ringveg krysser Jernstøperitomten og kommunedelplanens arealbeslag inneholder en grad av usikkerhet, er det viktig at SVV bidrar til å avklare hvilke deler av tomten som kan utvikles med større og mindre usikkerhet og hva slags anlegg som kan aksepteres hvor.

SVV har utredet ulike løsninger for en lokalvegtunell mellom Rv 9 og Eg. Analysene viser at en slik tunell ikke gir økt nytte for Ytre ringveg og at en slik tunnel uten begrensninger for biltrafikken vil gi uønsket trafikkbelastning på Egsvegen. SVV mener derfor at lokalvegtunellen ikke bør inngå i planen og at heller ikke sikring av arealer langs Rv 9 bør inngå i planen. Rådmannen har forståelse for SVVs syn. På den annen side mener Rådmannen det vil være en fordel om nødvendige arealer kan sikres i planen slik at det ikke blir nødvendig å bruke tid og ressurser på et nytt planarbeid kun for å sikre muligheten for å bygge en slik tunnel uavhengig av Ytre ringveg. Samlet sett mener Rådmannen likevel arealbehov langs Rv 9 for en lokalvegtunell mellom Rv 9 og Eg bør forsøkes sikret i kommunedelplan for ny Rv 9, alternativt i egen plan.

Rådmannen anbefaler:

1. Formannskapet gir sin tilslutning til at Statens vegvesen legger forslag til kommunedelplan, konsekvensutredning og plankart med tilhørende bestemmelser for E18/E39 ytre ringveg Vige-Volleberg datert 08.05.2015 ut på høring og offentlig ettersyn i samsvar med plan- og bygningslovens §11-14. Korridorer som skal høres følger av pkt 2, 3, 4 og 5.
2. Korridor K3, kombinasjon av Grønn 1 Vige-Breimyr og Grønn 2 Breimyr-Volleberg, legges ut til offentlig ettersyn tråd med SVVs anbefaling.
3. Korridor K4, kombinasjon av K1 Vige-Otra, Grønn 1 Otra til Breimyr og Grønn 2 fra Breimyr til Volleberg, legges ut til offentlig ettersyn i tråd med SVVs anbefaling.
4. Grønn 2 Rv 9-Breimyr, for mulig kombinasjon med K3 eller K4, legges ut til offentlig ettersyn selv om SVV har varslet innsigelse. SVV bes lage plankart med bestemmelser.
5. Grønn 1 Rv 9-Volleberg, for mulig kombinasjon med K3 eller K4, med mulig tunell under Rossevannsbekken legges ut til offentlig ettersyn selv om SVV har varslet innsigelse. SVV bes lage plankart med bestemmelser.
6. SVV bes starte dialog med Vest Agder fylkeskommune og AKT med sikte på å avklare hvordan Jernstøperitomten kan utnyttes som bussdepot fram til reguleringsplan for Ytre ringveg kryss og kryssning av RV 9 er vedtatt.
7. Formannskapet ber administrasjonen i Kristiansand kommune innarbeide nødvendige areal for etablering av lokalvegtunell fra Rv 9 i kommunedelplan for ny Rv 9 eller i egen plan.

Sak 61/15: Ansvarlig alkoholhåndtering Kristiansand - evaluering 2015

Vedlegg

Vedtak HELSOS, 26052015, Sak 18/15, Ansvarlig alkoholhåndtering Kristiansand - evaluering 2015

Vedtak BYSTYR, 17062015, Sak 102/15, Ansvarlig alkoholhåndtering Kristiansand - evaluering 2015

Ansvarlig alkoholhåndtering - Evaluering av prosjektet 2013 - 2015.docx

Rapport AAK Kristiansand Hotell- og Restauranteierforening 2015.pdf

Uttalelse fra Politiet - endelig versjon.docx

Rapport fra kontrollørene - AAH.docx

Innspill fra enkelt aktører i Kristiansands utelivsbransje.docx

Uttalelse Johnny Brenna.docx

Oversikt over bedrifter AAH.docx

sak 102-15



Dato 19. mai 2015
Saksnr.: 201100829-36
Saksbehandler Kim Henrik Gronert

Saksgang

Helse- og sosialstyret
Formannskapet
Bystyret

Møtedato

26.05.2015
27.05.2015
17.06.2015

Ansvarlig alkoholhåndtering Kristiansand – Evaluering mai 2015

Sammendrag

I bystyrevedtaket av 05.06.13 (sak 69/13), se vedlegg, ble det besluttet å starte opp et toårig prøveprosjekt med navnet «Ansvarlig Alkoholhåndtering i Kristiansand» I bystyrevedtakets punkt 6 fremgår følgende:

«Kontor for skjenkesaker skal i samarbeid med representanter for Bransjen, Politiet og Arbeidstilsynet utarbeidet en evalueringsrapport som skal leveres 01.05.15.»

Denne rapporten gjør rede for hvordan situasjonen var i forkant av at dette prosjektet startet opp, hvordan det har gått med gjennomføringen av prosjektet og hvilke erfaringer man har gjort seg.

Som grunnlag for denne rapporten er det innhentet uttalelser fra Agder politidistrikt, Kristiansand Hotell- og Restauranteiereierforening (KHRF) og Arbeidstilsynet. I tillegg er de enkelte utelivsaktørene utfordret til å komme med sine uttalelser. Det vises til rapporten, hvor disse uttalelsene er vedlagt i sin helhet som vedlegg.

Forslag til vedtak:

1. Rapporten tas til orientering
2. Prosjektet utvides til å gjelde ut 2015 i påvente av Stortingets behandling av nytt lovforslag.

Tor Sommerseth
Rådmann

Eva Berglund Åsland
Organisasjonsdirektør

Vedlegg:
Evalueringsrapport med vedlegg

Bakgrunn for saken:

Kristiansand kommune, sammen med skjenkebransjen, Agder politidistrikt og Arbeidstilsynet, bestemte sommeren 2013 å iverksette en ny satsning på samarbeid mellom det offentlige og utelivsbransjen etter modell fra STAD prosjektet i Stockholm. Dette innebærer en ny måte å tenke på i forhold til hvordan kommunen håndterer sin skjenkepolitikk. I et slikt samarbeid blir det et større fokus på dialog med bransjen og andre offentlige aktører som politiet og arbeidstilsynet. Den enkelte bevillingshaver forplikter seg også til å bidra til opplæring av egne ansatte og utvikle en bevissthet rundt egen alkoholpolicy. Kommunens kontrollvirksomhet dreies mot en mer dialogbasert kontrollvirksomhet.

Satsingen var i tråd med signaler som er gitt fra Helsedirektoratet v/Kompetansesenter rus - region sør (KoRus-Sør). Kristiansand kommune søkte og mottok 125.000,- kroner, som støtte til arbeidet med å innføre «Ansvarlig Alkoholhåndtering i Kristiansand kommune».