



DET KONGELIGE
MILJØVERNDEPARTEMENT

Statsråden

KOPI

KRISTIANSAND KOMMUNE	
Fellesarkivet teknisk sektor	
Saksnr.: 20060173	Dok.nr.: 11
Kontor/saksbeh.: BYUTU	
06 JULI 2006	
Arkivkode: L12 - 885	
Unntatt off. l.h.t.:	
Jnr.enh.: Tekn	Ark.del: 53 PLAN

Fylkesmannen i Vest-Agder
Serviceboks 515
4605 Kristiansand

Deres ref

Vår ref
200503481- P/PSE
Ark:

Dato 3 JUL 2006

Kristiansand kommune - innsigelse til kommunedelplan for E39

Vi viser til brev fra fylkesmannen i Vest-Agder, datert 30. juni 2005.

Saken er i henhold til plan- og bygningslovens § 20-5 femte ledd sendt Miljøverndepartementet til endelig avgjørelse fordi Statens vegvesen Region Sør har innsigelse til planen.

Kommunedelplan for E39 i Kristiansand, med kommunalt vedtak om ny trasé for E39 i tunnel på strekningen fra Gartnerløkka til Hannevikdalen, godkjennes. Det forutsettes at merkostnadene ved tunnelalternativet dekkes inn uten statlig medfinansiering, og uten at dette får konsekvenser for øvrige tiltak i "Samferdselspakke for Kristiansandsregionen". Videre legges det til grunn at lokale myndigheter og Statens vegvesen i samarbeid utarbeider en finansieringsplan for merkostnadene. Det forutsettes tilslutning til finansieringsplanen fra Vest-Agder fylkeskommune og Aust-Agder fylkeskommune.

Bakgrunn for saken

Kommunedelplanen skal legge til rette for bygging av ny E39 i Kristiansand på strekningen Gartnerløkka til kommunegrensen mot Songdalen. Det er bred enighet om behovet for ny E39 mellom Kristiansand og Søgne, en viktig nasjonal, regional og lokal vegforbindelse. Eksisterende veg på strekningen har i dag en trafikkmengde og en ulykkesfrekvens som medfører behov for 4-felts stamveg. Den aktuelle kommunedelplanen er delt i 2 parseller, og

konflikten i saken gjelder valg av trasé for parsell 1, framføring av vegen fra Gartnerløkka til Hannevikdalen. Planforslaget ble lagt ut på høring med alternative traséløsninger. Etter siling av alternativene sto en til slutt igjen med ett tunnelalternativ og to brualternativer. Det foreligger godkjent konsekvensutredning av 19. mai 2004.

Kristiansand kommune vedtok 16. februar 2005 kommunedelplan for ny E39 med tunnelalternativet F/F3 på strekningen fra Gartnerløkka til Hannevikdalen.

Kommunen kan ikke se at bystyrets vedtak er i strid med viktige nasjonale eller regionale interesser. Det vises til at Statens vegvesen ikke anfører miljømessige eller vesentlige tekniske argumenter mot tunnelalternativet, men kun samfunnsmessige kostnader. Kommunen mener at vegvesenets argumenter ikke knytter seg til samfunnsmessige og byplanmessige betraktninger, men bedriftsøkonomiske vurderinger.

Kommunen mener det er naturlig at staten bidrar med en høy andel i Samferdselspakken for Kristiansandsregionen, men er samtidig villig til å dekke inn betydelige deler av merkostnadene som en tunnel vil medføre, over det kommunale budsjettet.

En tunnel på strekningen Gartnerløkka-Hannevikdalen vil føre til at de negative konsekvensene for landskap, natur og kulturmiljø reduseres til et minimum ved at vegen ikke blir synlig på en lengre strekning.

Kommunen vektlegger videre:

- At landskapsbildet og forholdet til bolig- og næringsutvikling er vesentlig bedre for tunnelalternativet enn for brualternativene.
- At tunnel beslaglegger mindre areal i Gartnerløkka-området. Det gir en bedre framtidig fleksibilitet i arealbruk/byutvikling og eventuelle senere endringer i vegsystemet. Det gir gode muligheter for grønne lunger i denne sterkt utnyttede delen av sentrum.

Bystyret i Kristiansand har verdsatt de ikke prissatte konsekvensene annerledes enn Statens vegvesen. Særlig i området Gartnerløkka - Grim er miljøverdiene, framtidig fleksibilitet og realisering av kommuneplanens ambisjoner i forhold til bærekraft, livskvalitet, estetikk og byvekst høyt verdsatt.

Kommunen vurderer høybrualternativet som uakseptabelt, og mener valget reelt sett står mellom lavbru og tunnel.

Statens vegvesen Region Sør har i brev av 20. desember 2004 reist innsigelse til kommunedelplanen med tunnelalternativet på parsell 1. Statens vegvesens begrunnelse for å reise innsigelse, er at de anser høybrualternativet (L3) på strekningen Gartnerløkka-Duekniben som den beste løsningen. Vegvesenet kan også akseptere lavbrualternativet (B3), som øker anleggskostnadene med 80 mill. kr. Vegvesenet viser til at valg av tunnel vil gi ca. 325 millioner kroner i økte anleggskostnader i forhold til høybrualternativet, og 245 mill kr i forhold til lavbrualternativet. Vegvesenet mener at denne merkostnaden ikke står i forhold til den samfunnsmessige gevinsten som oppnås.

Innsigelsen fra Statens vegvesen er fremmet på prinsipielt grunnlag, og vil stå ved lag uavhengig av finansieringsmåte. Vegvesenet mener det ikke spiller noen rolle om prosjektet helt eller delvis vil bli finansiert ved bompenger.

Vegvesenet viser for øvrig til at vegalternativene høybru, lavbru og tunnel framstår som trafikalt likeverdige i forhold til primærmålene fremkommelighet og sikkerhet for biltrafikk, kollektivtrafikk og gående/syklister i Kristiansand vestkorridor.

Vest-Agder fylkeskommune mener utbyggingen av ny E39 er svært viktig. Fylkeskommunen har fokusert på ny E39 i fylkesplanen, og mener at alternativ F/F3 på mange måter er det beste alternativet. Fylkeskommunen mener imidlertid at merkostnadene ved tunnel ikke kan forsvares når en ser de samlede prioriteringene i Samferdselspakke for Kristiansandsregionen i sammenheng. Fylkeskommunen har ikke fremmet innsigelse mot noen av alternativene F/F3, L3 og B3.

Mekling i saken ble avholdt 2. mai 2005, uten at det ble oppnådd enighet.

Fylkesmannen i Vest-Agder har i sin oversendelse til Miljøverndepartementet anbefalt at tunnelalternativet velges for videre arbeid. Fylkesmannens begrunnelse er at de samlede miljøkonsekvensene av tunnel (F/F3) i et langtidsperspektiv slår bedre ut enn for brualternativene L3 og B3. Fylkesmannen legger for øvrig stor vekt på at valg av trasé for hovedferdselsåren gjennom sentrum av Kristiansand er et valg som ikke kan tas på tvers av lokale interesser. Valget vil berøre kommunens muligheter for byutvikling i betydelig grad.

Befaring ble avholdt 20. oktober 2005 med representanter fra Kristiansand kommune, Fylkesmannen i Vest-Agder, Vest-Agder fylkeskommune, Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen Region Sør, Vegdirektoratet og Miljøverndepartementet.

Miljøverndepartementets vurderinger

Miljøverndepartementet er kjent med at det i den aktuelle saken er drevet et langsiktig og godt planarbeid i flere kommuner, med sikte på å ferdigstille ny E39 innenfor samferdselspakke for Kristiansandsregionen. Prosjektene i samferdselspakken er ikke med i inneværende NTP-periode. Når det gjelder E39 i Kristiansand, har det vært en god planprosess mellom kommunen og Statens vegvesen. Likevel er det kommet til et punkt der det har oppstått uenighet om trasévalg for parsell 1 Gartnerløkka-Hannevikdalen.

De gjenstående alternativene for trasévalg er vurdert å være trafikalt likeverdige. Videre er det enighet om at tunnel vil være den miljø- og samfunnsmessig beste løsningen på strekningen. Spørsmålet er om de samlede fordelene ved tunnel veier opp for merkostnadene.

Kostnadsforskjellen mellom alternativene er relativt store. Besparelsen i anleggskostnader er 325 mill. kr. ved høybru og 245 mill. kr. ved lavbru. Kommunen legger til grunn en kostnadsforskjell på 215 mill. kr., etter en bearbeiding av tunnelprosjektet ved Samsen/Kolsdalen. Forskjellen i renteutgifter og driftskostnader er også betydelig mellom alternativene.

Det er også forskjeller mellom de ikke-prissatte konsekvensene av de ulike alternativene. Avveining og verdsetting av de ikke-målbare hensynene i forhold til de prissatte vil alltid være basert på et visst skjønn.

Departementet er opptatt av å se valget av ny E39-trasé i et byutviklingsperspektiv. Det synes klart ut fra foreliggende planmateriale at de langsiktige konsekvensene av et brualternativ vil være at utviklingsmulighetene i denne delen av byen vil bli begrenset, og at bomiljøet, naturkvaliteter, kulturminner samt friluftslivs- og rekreasjonsinteressene vil forringes. Begge brualternativene vil ha store negative virkninger for bylandskapet, i kontrast til kvadraturens enhetlige og strenge byform.

Det er på det rene at Kvadraturen i dag er sterkt utbygd og at valg av vegløsninger påvirker den videre utviklingen og opplevelsen av områdene i og rundt bykjernen. På lengre sikt vil brualternativene begrense mulighetene for en eventuell byvekst mot Grim torv via Gartnerløkka.

Etter en samlet vurdering har Miljøverndepartementet kommet til at Kristiansand kommunestyres vedtak av kommunedelplan E39 for parsell 1, Gartnerløkka-Hannevikdalen godkjennes. Innsigelsen fra Statens vegvesen tas dermed ikke til følge. Departementets avgjørelse innebærer at det er tunnelalternativet F/F3 som skal legges til grunn for utbygging av E39 på strekningen Gartnerløkka-Hannevikdalen i Kristiansand kommune.

Det forutsettes at merkostnadene ved tunnelalternativet dekkes inn uten statlig medfinansiering, og uten at dette får konsekvenser for øvrige tiltak i "Samferdselspakke for Kristiansandsregionen". Videre legges det til grunn at lokale myndigheter og Statens vegvesen i samarbeid utarbeider en finansieringsplan for merkostnadene. Det forutsettes tilslutning til finansieringsplanen fra Vest-Agder fylkeskommune og Aust-Agder fylkeskommune.

Samferdselsdepartementet har akseptert løsningen.

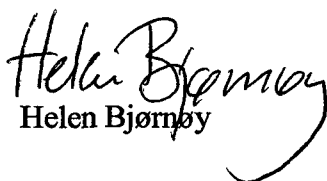
Vedtak

I medhold av § 20-5 femte ledd i plan- og bygningsloven av 14. juni 1985 godkjenner Miljøverndepartementet Kristiansand kommunestyres vedtak i møte den 16. februar 2005 om kommunedelplan for ny E39 i Kristiansand, med tunnelalternativet F/F3 for parsell 1.

Kommunen er orientert om departementets vedtak ved kopi av dette brev.

Saksdokumentene følger vedlagt i retur.

Med hilsen


Helen Bjørnøy

Vedlegg:
Saksdokumentene

Kopi:
Kristiansand kommune
Vest-Agder fylkeskommune
Statens vegvesen Region Sør
Samferdselsdepartementet
Vegdirektoratet