Statens vegvesen

MINDRE ENDRING AV DETALJREGULERINGSPLAN

Illustrasjon: Statens vegvesen/Rambøll

E18/E39 Gartnerløkka–Kolsdalen, planbeskrivelse Plan 1380

Kristiansand kommune

Utbygging

13.12.2021

Forord

Reguleringsplanen for E18/E39 Gartnerløkka- Meieriet ble vedtatt 18.02.2015. Etter dette har noen forutsetninger endret seg, og det er behov for noen endringer i reguleringsplanen.

Statens vegvesen har derfor i samråd med Kristiansand kommune utarbeidet mindre endring av den gjeldende reguleringsplanen.

Statens vegvesen har stått for planarbeidet som er forankret i en ekstern samarbeidsgruppe med representanter fra Kristiansand kommune, Statsforvalteren, Agder fylkeskommune Agder kollektivtrafikk, BaneNOR, Kristiansand havn og Statens vegvesens prosjektgruppe. Nils Ragnar Tvedt er Statens vegvesen sin prosjektleder.

Forslag til mindre endring av gjeldende reguleringsplan legges med dette ut på begrenset høring.

Kontaktperson for informasjon om planendringen:

Øystein Aalen
Statens vegvesen
Mob: 416 35 642

Informasjon om planendringen og prosjekt E18/E39 Gartnerløkka-Kolsdalen er å finne på egen nettside på

www.vegvesen.no/Europaveg/e39gartnerlokkakolsdalen

Kristiansand, 13.12.2021

1. Innledning

Planendringene omfatter strekningen Gartnerløkka- Kolsdalen, som er den strekningen som nå skal utbygges. 28.februar 2020 arrangerte Kristiansand kommune en workshop med bred deltakelse. Her kom det mange gode forslag til optimaliseringer og kostnadsbesparelser, som har blitt vurdert og bearbeidet. Resultater fra workshop ble presentert i en egen rapport datert 30.03.2020, som ble oversendt til Samferdselsdepartementet i forbindelse med KS2-arbeidet. Mange av forslagene fra workshop er også innarbeidet i dette forslaget til mindre planendringer. Se kap.4. Alle endringer gjøres innfor gjeldende planavgrensning og er å betrakte som mindre endringer. Følgende dokumenter, utarbeidet av Statens vegvesen, inngår i planendringen:

- Reguleringsplankart R1 og R2. Begge er revidert 13.12.2021
- Reguleringsbestemmelser revidert 13.12.2021
- Planbeskrivelse med omtale av de foreslåtte endringer datert 13.12.2021. (Dette dokumentet).

Mål med planarbeidet

Formålet med planarbeidet og endringen er å oppdatere planen i forhold til endrede forutsetninger og optimalisere løsninger slik at det kan klargjøres for detaljprosjektering og bygging av vegstrekningen fra Gartnerløkka til Kolsdalen. Det er også et mål at de foreslåtte endringene skal gi reduserte anleggskostnader, redusert arealbeslag og noe enklere anleggsgjennomføring.

Hovedårsaken til endringer er ønsket om å finne enklere og rimeligere løsninger for veganlegget generelt og spesielt i havneområdet. Her ønskes nye løsninger for å utnytte områdene på land på en så god måte at en kan unngå å måtte bygge omfattende nye kaianlegg i sjøen. I forslaget til planendring er flere tiltak innarbeidet, og i sum bidrar disse til at det kun blir behov for en liten utfylling i sjøen (mellom dagens KMV-bygg og tankanlegget).

Et annet mål for planendringene er å optimalisere løsningen for sykkelekspressvegen.

Planområde

Alle planendringer gjøres innenfor gjeldende planavgrensning, men med noen justeringer av formålsgrenser for å kunne gjennomføre foreslåtte optimaliseringer. Kartet på neste side viser vegløsningen i gjeldende reguleringsplan, og hvor de foreslåtte planendringene gjøres.

Planavgrensningen mot sørøst er tilpasset vedtatt reguleringsplan for Havnegata og Vestre Strandgate datert 31.01.2018.

Nedenfor følger beskrivelse av de endringer som Statens vegvesen foreslår.

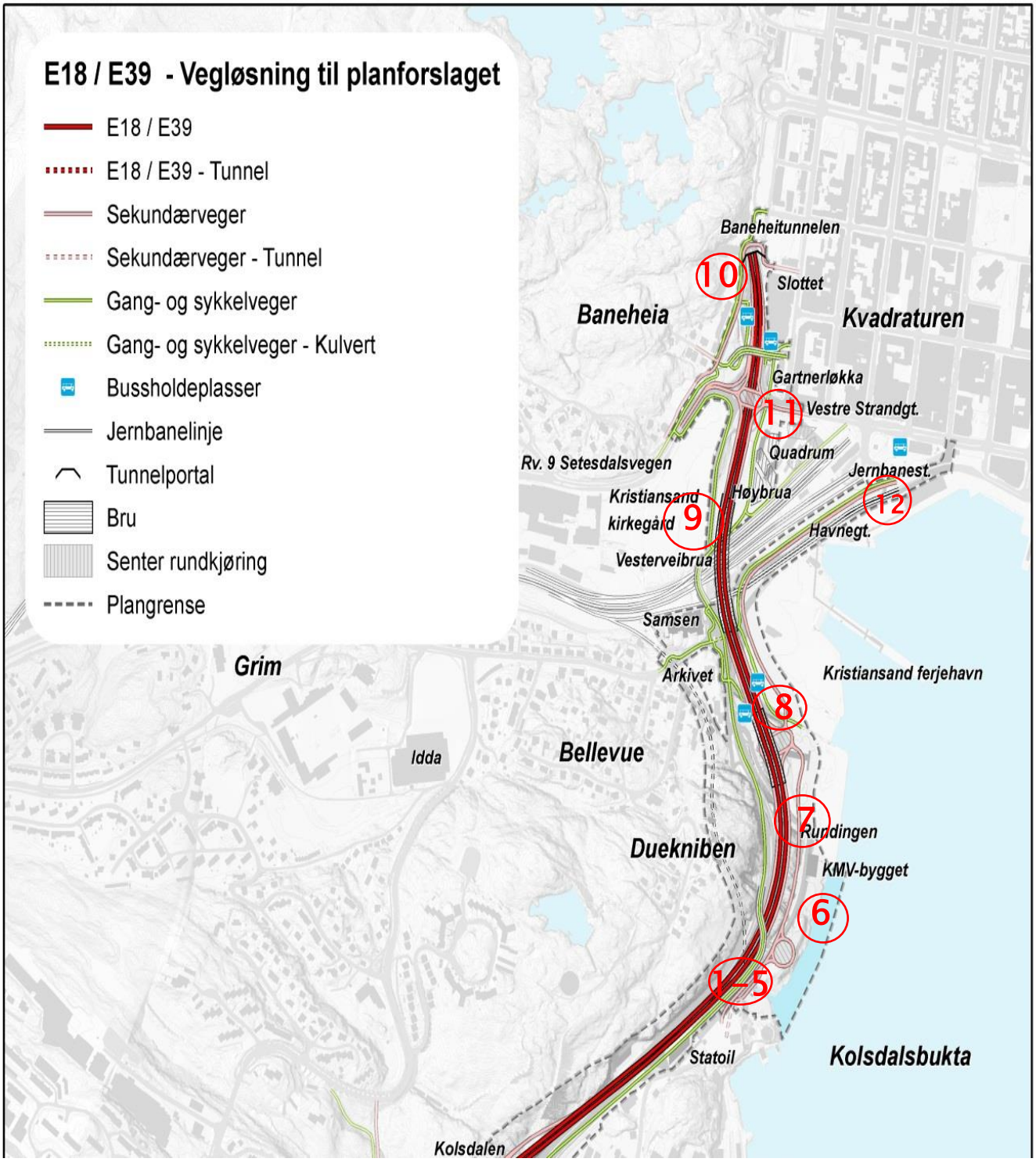

Fig.1. Avgrensing av planområdet. Her er vist vegløsningen i gjeldende reguleringsplan og hvor endringene foreslås.

2. Foreslåtte endringer i reguleringsplanen

1. Endret atkomst til Statoil sitt tankanlegg.

Tankanlegget foreslås nå å få atkomst direkte i eget kryss med E39 (som i dag) i stedet for via ferjehavna. Denne trafikkløsningen vil være langt mer trafikksikker enn slik det er i dag. Sykkelekspressvegen ledes på bru over E39 vest for atkomsten. Tankanlegget blir eneste daglige bruker av dette krysset. (I tillegg vil det være driftsatkomst til varmesentralen). Dagens inn- og utkjøring til/fra bensinstasjonen fjernes, ettersom denne skal rives. Det vil være en fordel med egen atkomst fra E39 i stedet for den regulerte løsningen der trafikken blandes med ferjetrafikken, og man unngår bygningsmessige endringer i tankanlegget.

2. Atkomstveg fra ferjehavna til tankanlegget utgår

Dette er en følge av pkt. 1.

3. Rundkjøring vest i ferjehavna utgår.

Dette sparer areal i havna, og det er ikke behov for rundkjøringen. Arealet reguleres som Havn og disponeres som inn- og utkjøringsarealer til/fra ferja.

4. Areal regulert til industri/drivstoffanlegg BI1 vest i havna omreguleres til havn.

Dette arealet ønskes disponert til oppstillingsareal m.m. for ferga.

Fig.2. Løsning i gjeldende reguleringsplan

Fig 3. Foreslått ny løsning. Merk at her vises tilpasning til eksisterende E39 i Kolsdalen.

5. Endret linjeføring og lengdeprofil for sykkelekspressvegen i vest

Dette endres som følge av endret atkomst (kryss) til tankanlegget. Sykkelekspressvegen (SE-vegen) må heves rett vest for krysset, og SE-bru over E39 flyttes noe vestover. Endringen vil få liten betydning for gående og syklister, men høybrekket på sykkelekspressvegen kommer 3m høyere enn i gjeldende reguleringsplan, dvs at man må forsere 3 ekstra høydemeter. Kravene til stigningsforhold og universell utforming vil bli ivaretatt som i gjeldende reguleringsplan. Endringen medfører at dagens gangsti/snarveg fra Duekniben kan beholdes, forbedres og knyttes til SE-vegen.

6. Endret havnefront i vest – tilpasning til havnas reguleringsplan

Plangrensa mot havnas vedtatte reguleringsplan (Fergeterminal, planid 1097) er endret slik at plangrensa i begge planer er sammenfallende. I gjeldende plan hadde SVV regulert et område til havn i sjø. Dette arealet ble tatt inn i havna sin reguleringsplan og ble da regulert til havn på land. Arealet som var regulert som havn i sjø er derfor tatt ut av reguleringsplanen for E39 Gartnerløkka-Kolsdalen.

Gjeldende plan for E18/E39 og reguleringsplanen for fergeterminal plan gjør det mulig å utvide landarealet i ferjehavna ut i sjøen. Dette gjøres ved at det utfylles med steinmasser i sjøen vestenfor KMV-bygget og dagens oppstillingsarealer. I dette området er det tidligere utfylt steinmasser, og dybde- og grunnforholdene er slik at det er hensiktsmessig å fortsette med fylling av steinmasser her.
I plankartet er det også lagt inn de samme hensynssoner (Brann-/eksplosjonsfare) rundt tankanlegget, som ligger inne i havnas reguleringsplan. (Se også pkt. 13 nedenfor).

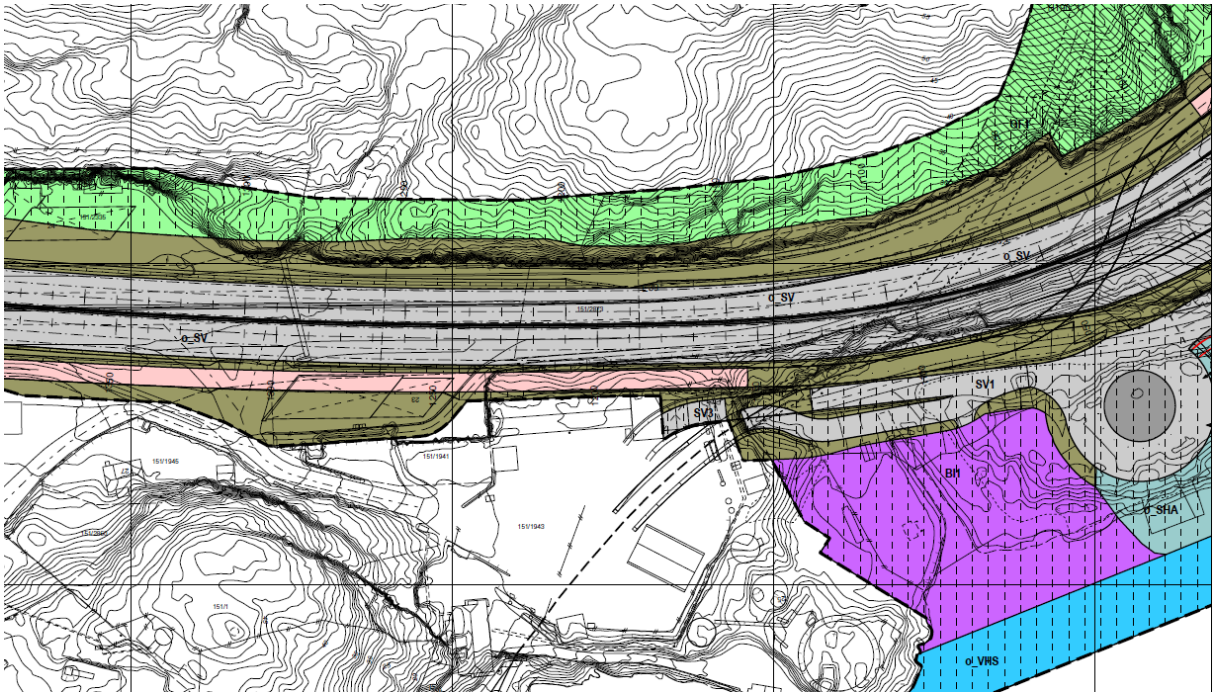

Fig.4. Utsnitt av gjeldende reguleringsplan

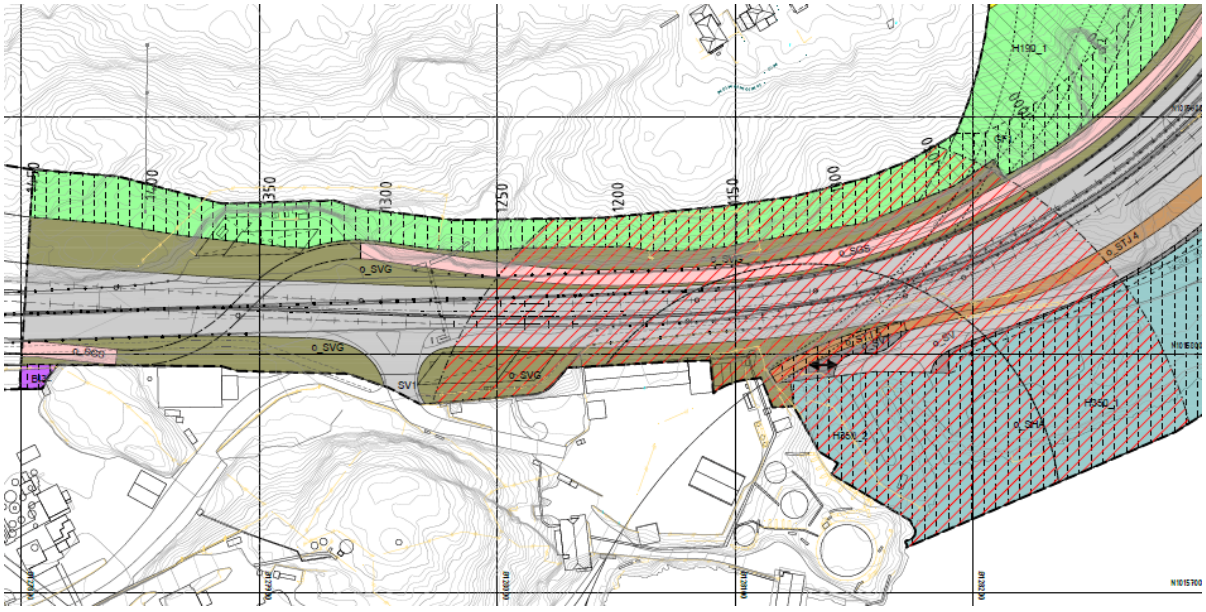

Fig.5. Utsnitt av forslag til endret reguleringsplan

7. Jernbanen til nikkelverket

Eksisterende jernbanetunnel under Arkivet og dagens E39 foreslås beholdt og forlenget ved at sporet legges i kulvert under det nye krysset ved Arkivet. Jernbanesporet (sidesporet) til nikkelverket legges i dagen i arealet mellom E39 og ny atkomstveg (nedkjøring) til fergehavna. Transporten på sporet må stenges en periode i anleggsfasen. Dette blir avklart i avtalene med nikkelverket og Bane NOR. Sidesporet foreslås regulert som jernbane (med brun farge) på reguleringsplankartet. Dagens kjøreatkomst fra havna via jernbanetunnelen under tankanlegget og inn på nikkelverket beholdes og er vist med avkjørselspil på

plankartet. Denne vil være en beredskapsveg til nikkelverket og veg for leveranser mellom havna og nikkelverket. Dette er ivaretatt i reguleringsbestemmelsene pkt 3.7.b. Sidesporet skal avgrenses mot atkomstvegen med rekkverk som skal hindre biler, syklister eller gående komme seg inn i sporområdet. Eksisterende planovergang i området ved Vesterveien 15 saneres. Det er utført risikovurderinger for løsningen. Konklusjonen er at den regulerte løsningen vil ivareta gjeldende krav. Sidesporet blir benyttet kun en gang i uka, for transport av syre til nikkelverket. Transporten skjer på nattestid, når det er lite ferdsel i området. En eventuell ny jernbanetunnel under Duekniben til nikkelverket blir liggende slik den er regulert i gjeldende plan som en framtidig mulighet.

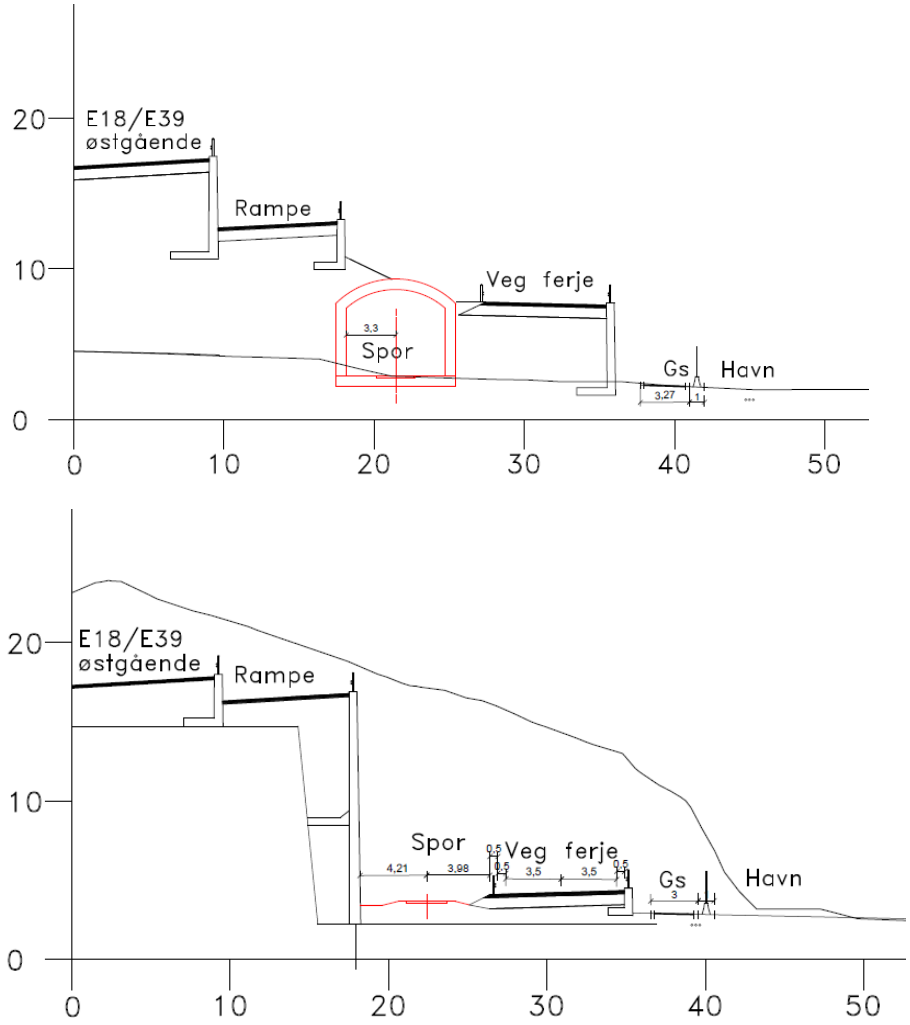

Fig. 6.a og 6b. Snittene viser hvordan jernbanesporet til nikkelverket blir liggende i forhold til kjøreveger og gang-sykkelveg i fergehavna. Øverst er situasjonen nærmest kryss Arkivet. Her ligger tilstøtende veger mye høyere i terrenget enn jernbanesporet, og sporet ligger derfor i kulvert. Nederste snitt viser situasjonen lenger vest, når atkomstvegen til ferga har kommet ned på kainivået. Da vil jernbanesporet ligge i dagen, langs atkomstvegen.

Fig. 7. Kryss Arkivet i gjeldende reguleringsplan

Fig. 8. Kryss Arkivet i forslag til endret reguleringsplan. Veganlegget og krysset er flyttet litt inn mot Duekniben. Utformingen av krysset er ikke endret.

8. Veganlegget forskyves inn mot Duekniben – sparer areal i havna

Ny rundkjøring ved Arkivet er redusert noe i størrelse og hele veganlegget er forskjøvet lenger inn. Dette er en vesentlig forbedring, og reduserer prosjektets arealbehov slik at det ikke blir nødvendig utvide ferjekaia østenfor dagens KMV-bygg. I rundkjøringen legges det

inn mulighet for avkjøring til et framtidig nytt terminalbygg for ferjehavna i vertikalnivå 3 (over bakken).

Forskyvningen vil bare i begrenset grad innebære nytt inngrep i Duekniben. Snitt nedenfor viser det stedet med høyest skjæring i Duekniben. Eksisterende boligområde og friområde vil ikke påvirkes av endringen. Endringen påvirker heller ikke støysituasjonen. Det blir sammenhengende støyskjerm langs E18/E39 fra Gartnerløkka til og med nytt kryss ved Arkivet, som i gjeldende reguleringsplan. Sykkelekspressvegen vil bli liggende som vist i gjeldende reguleringsplan, der dagens E39 ligger, men det blir noe mindre avstand mellom E39 og sykkelekspressvegen.

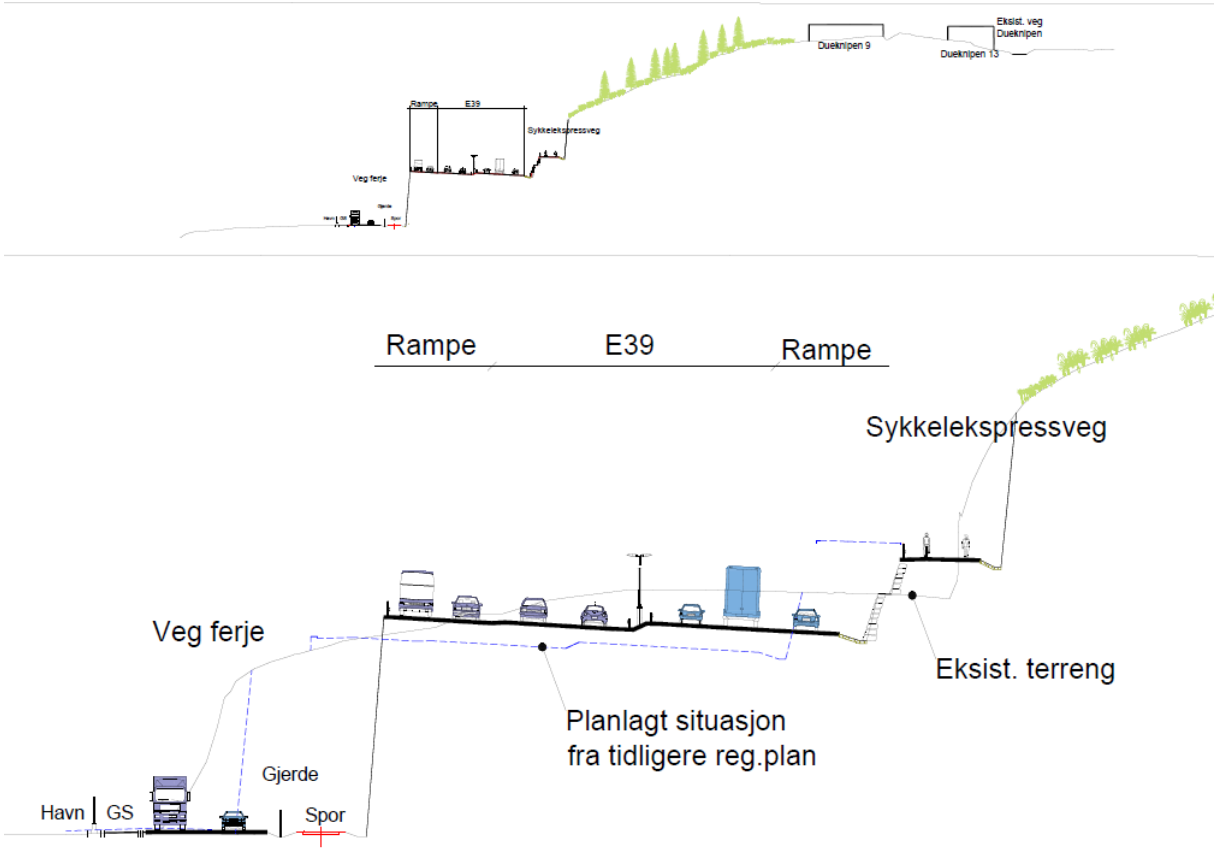

Fig.9. (snitt) Veganlegget foreslås flyttet litt mot Duekniben.

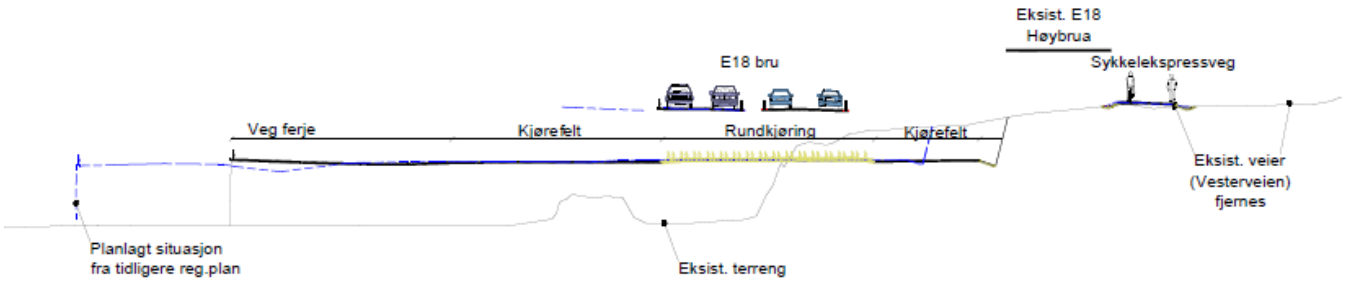

Fig.10. Snittet er tatt gjennom rundkjøringen i nytt kryss Arkivet.

9. Endringer i traseen for sykkelekspressveg og SE-bru over jernbanen.

Som i gjeldende reguleringsplan viser det nye planforslaget en framtidig situasjon med at gamle Vesterveien bru rives, og at det bygges en ny bru for sykkelekspressvegen over jernbanen der den gamle brua står. Linjeføringen for den nye brua er endret i forhold til gjeldende reguleringsplan. Ny bru får nå tilnærmet samme horisontalplassering som dagens Vesterveien bru, (men større frihøyde), og SE-vegen foreslås videreført langs kirkegården. Bredden er 6,0 m, som i gjeldende plan. En ny bru bygges for en levetid på 100 år.

I kommunens workshop framkom forslaget (ide nr 7) om sammenhengende sykkelekspressveg på nordsida av E18. I dette forslaget inngikk også å beholde Vesterveien bru og benytte den som SE-bru. I planendringen er det nå vist sammenhengende sykkelekspressveg på nordsida av E18, som foreslått. Statens vegvesen har i samråd med Bane NOR og Kristiansand kommune gjort grundige vurderinger av å beholde Vesterveien bru som et midlertidig byggetrinn/fase i prosjektet. Bane NOR er svært negativ til å beholde brua, da det skaper stor usikkerhet ang tidspunktet for byggingen av nye jernbanespor i havna. Brua er bygd i 1947, og levetida ble satt til 60-70 år. Brua har derfor levd ut sin planlagte virkeperiode. SVV har beregnet at kostnader til oppgradering og vedlikehold er for store til at det er regningssvarende. Det er derfor konkludert med at Vesterveien bru rives og at det bygges en ny gang-sykkelbru over jernbanen.

Følgende forhold som taler for å beholde brua har blitt vurdert:

- Beholde noe vi har i dag så lenge som mulig, sirkulær økonomi. Gjenbruk av materialer og reduserte klimautslipp.
- Brua har et bredt brutverrsnitt, (14,5m) som gir mulighet for aktiviteter, allsidig bruk og oppholdsarealer. Brua kan ses i sammenheng med den framtidige aktivitetsplassen/ gatetun (SGT3) foran Samsen.

Bevaring av brua har også vesentlige ulemper i forhold til bygging av ny bru:

- Lavere frihøyde over jernbanen (Dagens bru 5,8 m – krav i teknisk regelverk til Bane NOR for ny bru er 6,35m.)
- Legger føringer for hvordan de nye jernbanesporene til havna skal framføres, og skaper usikkerhet mht. tidspunkt og faser for gjennomføring.
- Det korte spennet på brua og plasseringen av vestre landkar hindrer bygging av de nye lastesporene til ferga. Det ville blitt en midlertidig fase så lenge Vesterveibrua beholdes, og bygging av de nye lastesporene til ferga måtte utsettes tilsvarende i tid.
- Det blir en ulik visuell utforming på bruene, med ulik spennlengde og søyleplassering.
- Stort vedlikeholdsbehov, og det må brukes penger til nødvendig oppgradering for å beholde en bru som likevel må rives etter forholdsvis kort tid.
- Kostnad for ny bru kan utsettes noe i tid, men totalkostnaden blir større.
- Anleggsulemper for Bane NOR i flere omganger.

Jernbanens trafo, som i dag er etablert i det østre landkaret for Vesterveien bru, kan beholdes under den nye SE-brua. Dette blir avklart i detaljprosjekteringen.

Endring av SE-vegen i forhold til gjeldende reguleringsplan:
I gjeldende reguleringsplan er SE-vegen videreført fra en ny SE-bru, videre under nye E18/E39 og langs Quadrum-tomta, under Vestre Strandgate og fram til Slottsquartalet/ Tordenskjoldsgt. På nordsida av E18/E39 var det regulert en «vanlig» gang-sykkelveg i 3,0 m bredde langs kirkegården. Nå foreslås SE-vegen å bli lagt i gang-sykkeltraseen langs kirkegården. SE-vegen ligger i et bredt grøntområde, og i samme avstand til kirkegården som i gjeldende plan. I gjeldende reguleringsplan hadde SE-vegen en stigning på 7% for å komme under ny E39. I den nye løsningen er det ingen strekninger med stigning mer enn 5%, noe som anses som en stor fordel.

Fig.11. Løsning i gjeldende reguleringsplan. Her er vist sykkelekspressveg med ny bru over jernbanen og deretter under ny kjørebru og videre langs Quadrum, under Vestre Strandgate og koblet til Tordenskjoldsgate ved Slottskvartalet.

Fig.12. Foreslått ny løsning for sykkelekspressevegen med ny bru over jernbanen og videre langs kirkegården, under Setesdalsveien og forbi tunnelportalen for Baneheitunnelen.

Fig.13. Foreslått ny regulert løsning med sykkelekspressveg på ny bru over jernbanen og videre langs kirkegården og under Setesdalsveien.

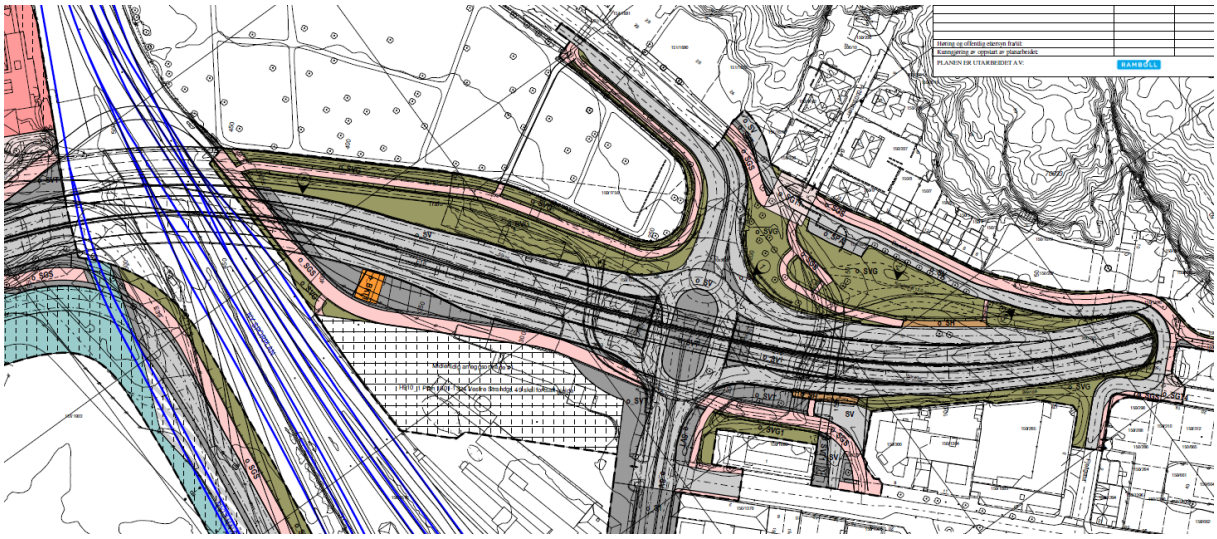

Fig. 14. Utsnitt av gjeldende reguleringsplan.

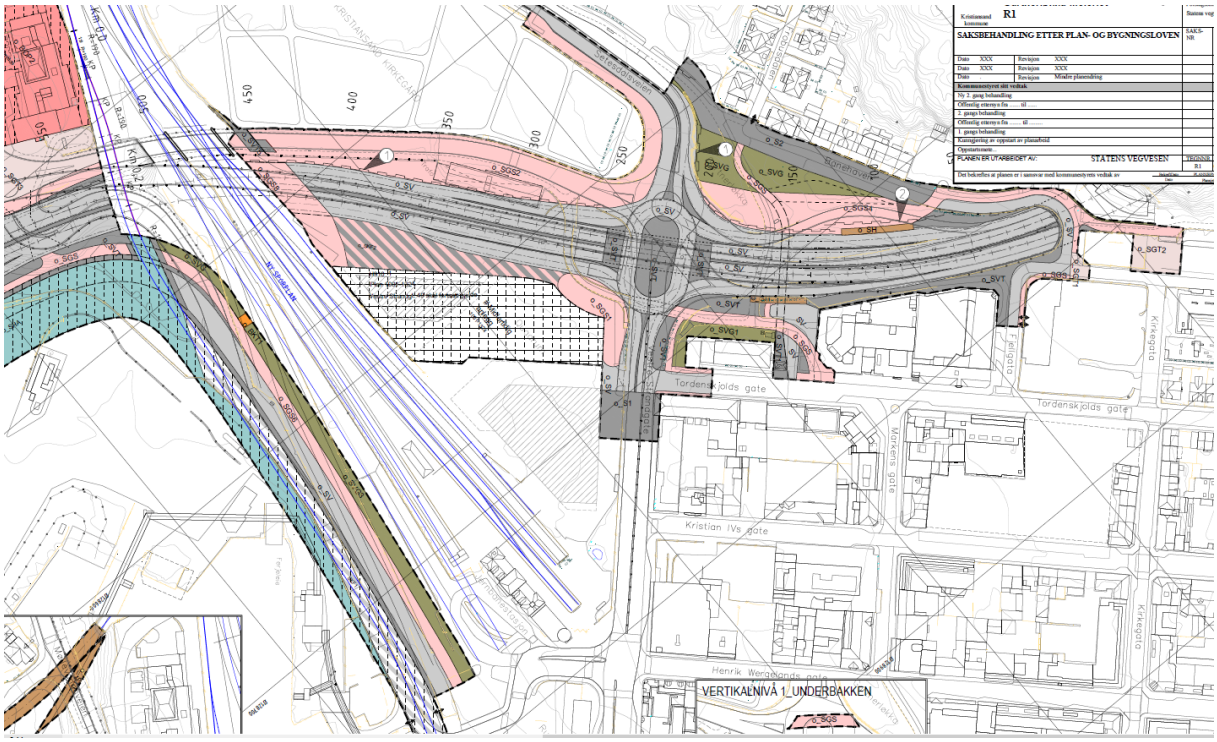

Fig15. Utsnitt av forslag til endret reguleringsplan.

10. Endret sykkelekspressveg inn mot Kvadraturen

SE-veg videreføres under rv.9 Setesdalsveien og langs Banehaven til tunnelportalen for Baneheitunnelen og videre fram til Fritz Jensens gate og Kirkegata. Ettersom den nye rundkjøringen på Gartnerløkka heves med ca 1,5 m, vil stigningsforholdene på SE-vegen i undergang under rv.9 være gode. Undergangen blir ca 40 m lang, omtrent samme lengde, og med samme stigningsforhold som under Vestre Strandgate i gjeldende plan. På østsida av rv.9 legges SE-vegen i grøntområdet mellom Banehaven og ny E18, og med forbindelse opp til den nye gs-brua over E18 (fra Grim mot Slottet). Atkomsten til/fra ny bussholdeplass til den nye gs-brua og til Banehaven blir ivaretatt omtrent som i gjeldende regulering.

Den nye undergangen gir også mulighet for planskilt kryssing av Setesdalsveien for fotgjengere og syklister fra nedre Grim som skal vestover på gang-sykkelvegene. Dette er ikke mulig i gjeldende reguleringsplan.

I gjeldende plan var inndelingen av gang-sykkelveg, kjøreveg, gatetun og parkering i Banehaven detaljregulert. Dette foreslår vi nå endret til generelt samferdselsformål. Det er også avsatt et bredere areal for SE-veg langs kirkegården og Banehaven enn i gjeldende plan. Dette betyr at den detaljerte utformingen av gatetverrsnittet og eksakt linjeføring for SE-vegen avklares på et senere tidspunkt, i detaljprosjekteringen.

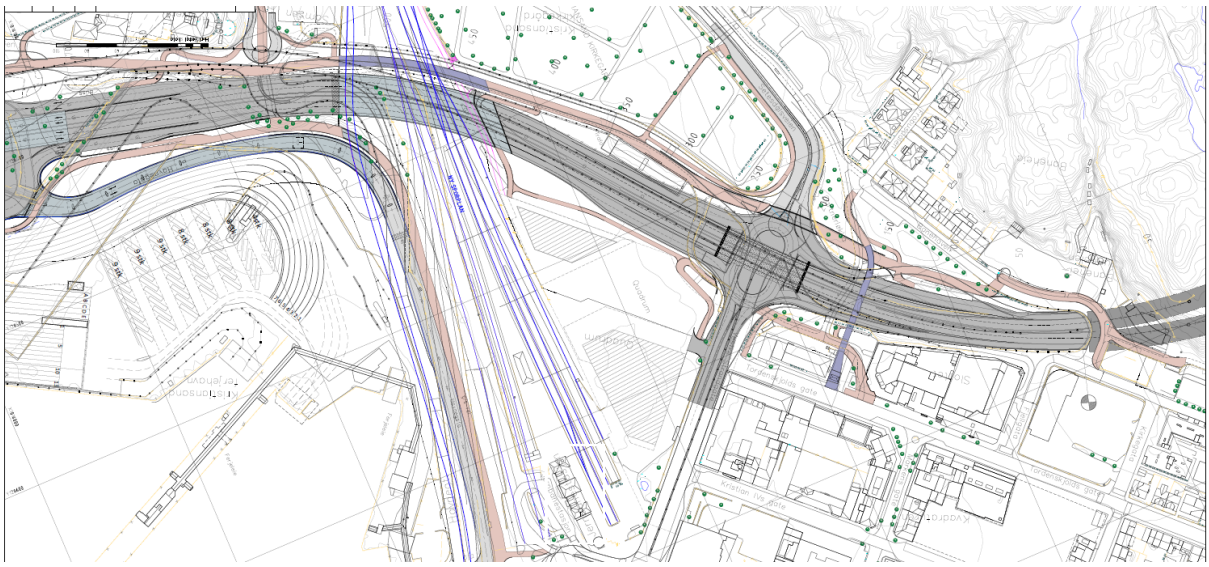

Fig. 16. Illustrasjonsplan som viser gang-og sykkelvegene.

Fig.17. Løsning i gjeldende reguleringsplan. Sykkelekspressvegen kommer inn på sørsida av E18, under Vestre Strandgate før den ender opp i Tordenskjolds gate ved Slottskvartalet.

Fig.18. Foreslått ny løsning. Sykkelekspressvegen legges langs kirkegården, under Setesdalsveien, videre langs Banehaven, forbi tunnelportalen før den koples til Fritz Jensensgate og Kirkegata. Eksisterende undergang under Vestre Strandgate beholdes som i dag.

11. Endring langs Quadrum

SE-vegen langs Quadrum-tomta utgår som følge av pkt. 9 og 10. I stedet blir det her etablert en smalere gang-sykkelforbindelse. Atkomsten fra SE-vegen til Quadrum blir ivaretatt. Dette er en viktig gangforbindelse til Quadrum fra vest. Eksisterende gs-undergang under Vestre Strandgate blir beholdt og inngår i gang-sykkelatkomst mellom Tordenskjoldsgate og Quadrum. Dette er en viktig atkomst til Nord-Kvadraturen og til nye bussholdeplasser ved E18. På denne måten blir atkomstforholdene til Quadrum for gående og syklende i prinsippet som i gjeldende reguleringsplan. (Kjøreatkomsten til Quadrum er helt uendret i forhold til gjeldende reguleringsplan.) Justert regulering gir også mulighet for en ny gangforbindelse fra Vesterveien bru og nordover langs jernbanesporene til ny klatrehall og evt. parkeringshus ved Bryggeriet. Dette må eventuelt ivaretas i eget planarbeid for arealer som er regulert til jernbaneformål.

12. Avkjørsel i havna og nye havnespor

Sørøst i havna er avkjørselspiler inntegnet i området SKF1. Dette er avkjørsel fra Havnegata til tilbringerarealet ved fergeterminalen. Avkjørselspilene er allerede regulert inn i vedtatt plan for Havnegata og i nylig vedtatt plan for fergeterminalen, så det er planteknisk riktig å vise dem også i vårt planforslag. Avkjørselen til tilbringerarealet får betydning for endepunktet på de nye havnesporene. I reguleringsplankartet er vist den endelige løsningen,

med sporene helt fram til Smiths lager som i gjeldende plan. Så lenge avkjørselen og tilbringerarealet blir benyttet må nye jernbanespor avsluttes ved avkjørselen. For Bane NOR er det viktig at sporene opprettholder den lengden som er vist i jernbanens framtidige sporplan (og vist i vedtatt reguleringsplan), da de også skal benyttes som skiftespor. Lengden på sporene opprettholdes ved at sporvekselen for havnesporene blir flyttet ca 60 meter mot vest (ved Samsen). Dette er innarbeidet og illustrert i reguleringsplankartet. Det blir dermed ingen innkorting av sporene på grunn av avkjørselen.

13. Øvrige endringer

Plasseringen av noen kommunaltekniske anlegg er endret. Pumpestasjon BKT1 er flyttet fra område ved Quadrum til vegskråning langs Havnegata mot jernbanen. Trykkøkningsstasjon BKT3 ved Samsen utgår. I stedet er det regulert inn kommunalteknisk anlegg BKT3 for fjernvarme og trafo under vegareal og gang-sykkelvegen ut mot havna.

Gang-sykkelvegen til ferga er vist som bestemmelsesområde i plankartet. (Denne var kun vist som en illustrasjon i gjeldende plankart).

Som følge av endringene i plankartet foreslås det også noen mindre endringer og tillegg i reguleringsbestemmelsene. Dette gjelder bl.a:

- Pkt. 2.5.c. Kommunalteknisk anlegg BKT3 plasseres under kjøreveg og gang-sykkelveg og skal ha driftsatkomst fra havna.
- Pkt 3.3.a og 3.9.b: To mindre tekniske bygg kan plasseres henholdsvis i området o_SGS1 (Område regulert for gang-sykkelveg ved rundkjøringen på Gartnerløkka) og o_SKF2 (kombinert formål for gang-sykkelveg og annen veggrunn) mellom Quadrum og E18).
- Pkt. 3.5.e: Eksisterende trafo for togvarme bevares.
- Pkt 3.7: Jernbanesporene til nikkelverket omtales og det gis krav om gjerder og sikringstiltak.
- Pkt 3.8.a: I havna tillates oppført mindre bygg, billettboder, toalett, ol, samt bygg for tollklarering. Oppfylling for utvidelsen tillates under vann i tilstøtende område. (i reguleringsplanen for fergehavna)
- Pkt 3.9: Det fastslås at det skal bygges nye jernbanespor (til ferga) som del av vegprosjektet. Avkjørsel til tilbringerarealet ved Smiths lager (passasjerterminalen).
- Nye pkt 6.2 og 6.3: Faresoner, Brann-/eksplosjonsfare. Det er lagt inn de samme bestemmelser som i havnas plan. Innenfor to soner rundt tankanlegget er det ikke tillatt oppført sårbare objekter/bygninger med større ansamlinger av publikum. Bruk av allmenne formål herunder samferdselsanlegg og offentlig ferdsel er tillatt.
- Ny pkt 8.3: Bestemmelsesområde, gang og-sykkelveg til havneområdet.
- Pkt 9.6: Presisering av krav om geotekniske undersøkelser, inkludert områdestabilitet.
- Ny rekkefølgebestemmelse, pkt 9.8, b: Jernbanesporet til Lagmannsholmen skal beholdes så lenge det er kontainerhavn der. Se også kap 3 nedenfor.
- Ny rekkefølgebestemmelse, pkt 9.10 som fastslår at jernbanesporet til nikkelverket skal ferdigstilles før ny atkomst til fergeterminalen er ferdigstilt.

3. Faser i gjennomføringen, jernbane

Gjeldende reguleringsplan er tilpasset ny sporplan på Kristiansand stasjon. Da planen ble vedtatt i 2015 var det en forventning om at den nye sporplanen skulle gjennomføres parallelt med vegutbyggingen. Dette har blitt utsatt. Bygging av ny Havnegate og flytting av kontainerhavna ser også ut til å bli utsatt noe. Disse utsettelsene fører til at det må bli noen midlertidige faser i gjennomføringen av jernbanetiltakene innenfor reguleringsplanen for E18/E39 Gartnerløkka -Kolsdalen.

Reguleringsbestemmelsen (§9.8) fastslår at *«Det må sikres tilfredsstillende håndtering av gods mellom sjø og bane i hele byggeperioden og i driftsfasen.*» I bestemmelsen foreslås det nå tilføyd at «*Jernbanespor til Lagmannsholmen skal beholdes så lenge det er kontainerhavn der. Den del av sporet som blir berørt av nytt veganlegg, samt nytt 240 m langt skiftespor skal være omlagt til arealet mellom Havnegata og hovedspor før ny Havnegate blir bygd.*» Det eksisterende jernbanesporet vil bli omlagt og tilpasses dagens plassering og dagens (lave) terrenghøyder ved Smiths lager. Fra Smiths lager og videre sørover til Lagmannsholmen kan sporet ligge som i dag. Dette vil fungere godt så lenge kontainerhavna er der. Når ny sporplan gjennomføres og kontainerhavna flyttes, kan dette sporet fjernes. Det omlagte sporet og nytt skiftespor ligger hovedsakelig innenfor arealet i reguleringsplanen for Kristiansand stasjon. Dette vil være en midlertidig fase som gjelder så lenge kontainerhavna er der, og dette sporet er altså ikke inntegnet i reguleringsplanen. Disse forholdene vil bli ivaretatt i avtale mellom Statens vegvesen og Bane NOR.

I reguleringsplankartet som nå framlegges er alle jernbanesporene tegnet inn i henhold til ny sporplan, som i gjeldende plan. Planen viser to nye jernbanespor (på sjøsida av ny Havnegate) for overføring av gods fra båt til bane. Dersom disse sporene skal tilpasses ny sporplan, må de bygges høyere i terrenget enn dagens høyder i havna. Endelig avklaring av dette vil bli gjort senere, og uavhengig av behandlingen av reguleringsendringen.

Det er en stor fordel, som beskrevet ovenfor, at det eksisterende kontainerhavnesporet omlegges uavhengig av de nye jernbanesporene til ferga. Kontainerhavnesporet blir liggende midlertidig i dagens lave terrenghøyde så lenge kontainerhavna er der, og det gir ikke føringer for høyden på de nye jernbanesporene til ferga.

4. Oppfølging etter kommunens Workshop 28.02.2020.

I workshopen kom det opp en del gode forslag som alle er blitt vurdert. Alle innspillene som ble anbefalt gjennomført, unntatt ide nr 10, er innarbeidet i planendringen. Når det gjelder *ide nr 10, Redusert høydekrav for jernbanespor og redusere stigning på E39 vestover,* så er det et godt forslag som SVV ønsker å innarbeide og vil jobbe videre med i detaljprosjekteringen. Det er Bane NOR som har beslutningsmyndigheten her.

Ide nr 7 – *Sammenhengende sykkelekspressveg på nordsiden av E39: Arkivet-Vesterveibrua-Gartnerløkka* er innarbeidet bortsett fra at dagens Vesterveibru ikke foreslås beholdt. Statens vegvesen har fått utført en tilstandsanalyse for Vesterveien bru (lavbrua). Brua, bygd i 1947, har levd ut sin planlagte virkeperiode. Det er avdekket så stor slitasje på brua at det ikke vil lønne seg med full oppgradering. Dersom den skulle benyttes videre som permanent sykkelekspressveg med en levetid på 50 nye år, måtte det utføres istandsettingstiltak med omtrent samme kostnad som bygging av en helt ny bru. I tillegg ville de framtidige vedlikeholdskostnadene være langt høyere for den gamle brua enn for en ny bru. Det ville bli nødvendig å sette av penger til ny gs-bru på et senere tidspunkt, som et prosjekt som måtte tas inn i porteføljen til byvekstavtalen, evt. finansieres på annen måte. Dette ville skapt usikkerhet om både finansieringen av de nye jernbanesporene og tidspunkt for gjennomføring. Se også kap. 2, pkt. 9.

Rapporten fra workshop angir følgende forslag som bør vurderes. Dette har i planarbeidet blitt vurdert slik:

Ide nr	**Forslag**	**Utført vurdering:**	**Begrunnelse/kommentar**
2	Sprenge seg lengre inn i Duekniben	Innarbeidet i planen	Veganlegget er trukket så langt som det er mulig inn mot Duekniben uten at det får negative konsekvenser for anleggsperioden.
9	Reduksjon av rundkjøring ved Gartnerløkka	Ikke innarbeidet	Beholder regulert areal. Ses på i detaljprosjekteringen. Kan få negative konsekvenser for trafikkavviklingskapasitet.
11	Kutte/utsette Havnegata	Ikke innarbeidet. Det er utarbeidet tegninger og løsningen er optimalisert. En uavhengig konsulent har gjort en trafikkanalyse av løsningen. (Rapport fra COWI datert 04.09.2020)	Trafikkberegninger viser klart at løsningen ikke vil fungere trafikalt. Når all bil- og busstrafikk skal ned Vestre Strandgate fører det til avviklingsproblemer i krysset på Gartnerløkka med oppstuing av trafikk på av-rampa fra vest (morgen) og på-rampa fra Setesdalsveien (ettermiddag). Belastningen i krysset med Henrik Wergelandsgt ville blitt svært stor. Totalt sett vil trafikkavviklingen bli for dårlig, spesielt for busstrafikken, som vil stå i samme kø som bilene.
13	Vurdere standardvalg og lokale tilpasninger	Delvis innarbeidet.	Jobbes videre med i detaljprosjekteringen.
14	Bygge E18 i bru over Gartnerløkka (alternativ A)	Ikke innarbeidet.	Løsningen er ikke ønsket av kommunen.

5. Vurdering av løsningene

Utbyggingsvolum og byggehøyder

Det blir ingen vesentlig endring i forhold til gjeldende plan. Noen endringer i lengdeprofil, bl.a for SE-vegen.

Funksjonell og miljømessig kvalitet.

Ingen vesentlige endringer. Standard i henhold til vegnormaler, krav til sykkelekspressveg og universell utforming blir ivaretatt. I gjeldende reguleringsplan er det på sykkelekspressvegen en bratt stigning på 7% i en strekning på 80 m for å komme under ny E18/E39-bru. Dette unngås i det nye reguleringsforslaget. Ingen strekninger på gs-vegene (eller SE-vegen) har mer enn 5% stigning.

Flytting av SE-brua over E39 rett vest for Duekniben (Kap.2 pkt. 5 ovenfor) medfører at høgeste punkt på SE-vegen kommer 3 m høyere enn i gjeldende reguleringsplan.

Endringen av traseen for sykkelekspressvegen er innarbeidet som følge av innspillene i Workshop 28.feb.2020. En samlet vurdering er at den nye løsningen vil være bedre for syklistene som nå treffer både Tordenskjoldsgate og Kirkegata bedre enn i gjeldende plan. Kirkegata er valgt som sykkelgate gjennom Kvadraturen, og det er riktig å lede syklistene mot denne gata, og ikke mot Markens gate eller Vestre Strandgate. Statens vegvesen vil sammen med kommunen i et eget planarbeid se på løsningen videre østover mot Otra.

Tiltakets virkning på landskap, omgivelser og støyforhold

Det blir kun små endringer, som bl.a. endringene ved Duekniben. Ved Setesdalsveien må en del gamle allètrær hogges. Årsaken er både framføring av nye vann- og avløpsledninger og generelt anleggsarbeidene i kryss Gartnerløkka.

Støyskjerming mot Banehaven blir ivaretatt som i gjeldende reguleringsplan, men selve utformingen blir noe endret ved at støyskjermer bygges langs E18. Bebyggelsen i Bellevue og Duekniben vil ikke bli påvirket av planendringen, støyskjermingen blir ivaretatt på samme måte som i gjeldende reguleringsplan. Det utføres nye støyberegninger høsten 2021.

Bruløsning for SE-veg over jernbanen er omtalt i kap.2 pkt. 9.

Samfunnssikkerhet

Påvirkes ikke av planendringene. Det vises til planbeskrivelsen for gjeldende reguleringsplan, med ROS-analyse. Reguleringsbestemmelsene fastslår nå tydeligere at det skal gjøres geotekniske undersøkelser og vurderinger av områdestabilitet. Hensynssoner (Brann-/eksplosjonsfare rundt tankanlegget) er innarbeidet i reguleringsbestemmelsene, pkt 6.2 og 6.3, se ovenfor.

Prosesser for samarbeid og medvirkning

SVV har informert representanter for kommunen, fylkesmannen, fylkeskommunen, AKT,

Kristiansand havn og Bane NOR om planarbeidet i ekstern samarbeidsgruppe for prosjektet 23.06.2020 og 23.06.2021. Saken vil også bli gjennomgått i planforum med de samme aktører.
Det er avholdt møter med parkvesenet, ingeniørvesenet, kirkevergen og Barn og unges representant i planarbeidet. Barn og unges representant har ivaretatt og organisert medvirkning med ungdommens bystyre og informert Samsen. Berørte grunneiere (havna, Bane NOR eiendom, CircleK) samt velforeningen for Frobusdalen og Banehaven er orientert i egne møter.

Eventuell konsekvensutredning

Det er ikke behov for ny KU. Det ble utarbeidet KU sammen med gjeldende reguleringsplan. Endringene som gjøres nå endrer ikke konklusjonene i konsekvensutredningen.

Statens vegvesen
Pb. 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Tlf: (+47) 22 07 30 00

firmapost@vegvesen.no

vegvesen.no

Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag