



# Rv. 41 Ny veg til Kristiansand lufthavn Kjevik

SEPTEMBER 2014

vegvesen.no/rv41kjevik



Foto: Kjell Inge Søreide

## Forslag til valg av trasé er klart

Statens vegvesen har utarbeidet konsekvensutredning og forslag til kommunedelplan for rv. 41/451 – ny veg til Kjevik. Flere korridorer er utredet og det anbefales å gå videre med kun en av disse.

### Anbefaler korridor C6d

– Korridor C6d starter i Timeneskrysset og går i dagens rv. 41 frem til tunnel under Moneheia. Den kommer ut av tunnel ved Hamre, og går i bro over Topdalselva. Vegen følger rundt sydspissen av rullebanen av Kjevik, frem til dagens terminalområde,

forklarer prosjektleder Asbjørn Heieraas. Den anbefalte traseen oppfyller målene ved prosjektet.

Målene for den nye vegen er at kjøretiden fra E18 til terminal ved Kjevik skal reduseres og trafikkavviklingen skal være stabil på rv. 41 og rv. 451. Kollektivtrafikk skal sikres god fremkommelighet, og det skal være gode kryss- og vegløsninger og redusert konflikt mellom ulike trafikantgrupper.

- Samtidig skal ny veg gi god tilknytning til og bygge opp under flyplassen, og gi bedre tilknytning for beboere og næringsliv som

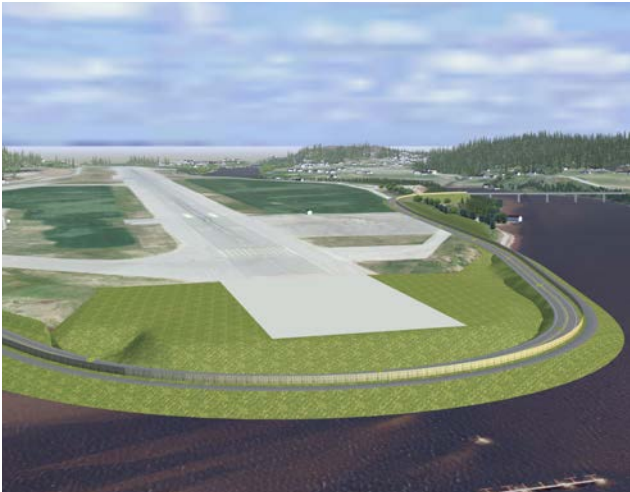
benytter rv. 41, sier Heieraas.

– Nærmiljøet på Hamresanden skal styrkes og løsningen skal legge til rette for ønsket utvikling i nærområdet. Dette innebærer også at barrierevirkning mellom boliger og sjøen skal reduseres og antall støytsatte boliger reduseres.

**Resultatene i Konsekvensutredningen viser at C- alternativene er vesentlig bedre enn de andre alternativene, både for de prissatte og ikke prissatte tema.**



Rød linje viser den linjen som Statens vegvesen anbefaler. De andre alternativene vises i lys grønt, lyst blått og lyst rødt.



Illustrasjonen over viser hvordan vegen kan fremstå på sørsiden av rullebanen på Kjevik.

Den anbefalte korridoren gir positiv effekt for samfunnet, som vil tjene økonomisk på at vegen bygges når det gjelder f.eks. redusert reisetid og klimautslipp.

Nærmiljøet på Hamresanden vil få en positiv effekt i at trafikken vil reduseres vesentlig når hovedvegen flyttes vekk. Det blir kortere reisetid til flyplassen, og alternativet har relativt små og begrensede konsekvenser for landskap og naturmiljø.

**Korridoren er med på å redusere barrierevirkning i området fra Hamre til Ve. Det vil bli mindre trafikk som følge av at hovedstrømmen mot flyplassen ikke vil belaste området.**

Konsekvensene av vegen vil gi noe negative følger for landskapsbildet på Hamre, der tunnelåpningen vil gi skjæringer, samtidig med at kryss med lokalveg vil ta plass i landskapet. Naturmiljøet på sydspissen av Kjevik med slåttemark og rødlista insekter vil også bli berørt som følge av veg.

På den annen side vil kun to av 26 registrerte kulturmiljøer bli berørt av dette alternativet. Sjøflyrampen har stor verdi som kulturminne, i tillegg blir jernalderboplass på Øygarden berørt. Naturressurser reduseres i alle alternativene. For C – korridorene er det rundkjøringen på Hamre som beslaglegger fulldyrka jord.

### Slik blir den nye vegen

Ny veg til Kjevik vil i anbefalt løsning gå fra Timeneskrysset med fire felt. Ved avkjøring til Hånes og Lauvåsen kommer et toplanskryss. Videre følger vegen dagens trase, før den går i tunnel under Moneheia. Ved Hamre vil vegen komme ut i dagen, og krysse eksisterende lokalveg og rv. 41 mot Birkenes. Fra krysset fortsetter vegen i to felt i bro over Topdalselva. Vegen går rundt sydspissen av Kjevik og ender ved terminalområdet.

### Alternativene som utgår

De øvrige traseene som ikke anbefales videre er også rangert i forhold til prissatte og ikke prissatte konsekvenser.

Alle B-korridorene scorer lavt på prissatte konsekvenser. Hovedgrunnen til dette er at for de fleste reisende vil disse korridorene gi økt kilometeravstand til Kjevik, selv om reisetiden reduseres. Samtidig legger de beslag på urørt natur, og kommer tett på Vesvann og Hamrevann. På Ve ville arealene bli oppdelt som følge av vegen og gi store konsekvenser for kulturmiljøet.

F-korridorene kommer dårlig ut i forhold til samfunnsnytte, og lengre kjøreveg. De gir store negative konsekvenser for naturmiljø og landskapsbilde. F3, som i hovedsak vil gå i tunnel, vil bli tydelig eksponert i krysset ved Skjøringsmyr som vil forutsette igjenfylling av Ravnåstjønnane. F1 gjør store inngrep gjennom Hammerfjellet, med høye skjæringer på begge sider.

### Prossessen videre

Konsekvensutredningen kan fås ved henvendelse til Statens vegvesen, og er tilgjengelig på <http://www.vegvesen.no/rv41kjevik>.

Konsekvensutredningen skal behandles av Kristiansand Kommune i løpet av høsten. Dersom det vedtas at forslag til kommunedelplan med konsekvensutredning skal legges ut til offentlig ettersyn vil det være mulig å uttale seg til planforslaget.

### Åpen kontordag

I løpet av høsten vil det arrangeres «Åpen kontordag» i forbindelse med at kommunedelplanen legges ut til offentlig ettersyn. Her treffer du oss som jobber med prosjektet, og kan komme med dine innspill. Tidspunkt og sted vil bli annonsert i god tid.

### Kontaktinformasjon:

Planprosessleder  
Thomas Kaaløy Jensen, tlf 02030  
thomas.jensen@vegvesen.no

Prosjektleder  
Asbjørn Heieraas, tlf 02030  
asbjorn.heieraas@vegvesen.no

Ragnhild Haslestad, tlf 02030  
ragnhild.haslestad@vegvesen.no

Statens vegvesen Region sør,  
Postboks 723 Stoa,  
4808 ARENDAL

Besøksadresse:  
Rigedalen 5, Kristiansand

