

Oppsummering Kjevik

Vest-Agder Fylkeskommune

Saken ble behandlet i SAM-utvalget 16.12.14, sak 101/14. Saken ble enstemmig vedtatt.

Vest-Agder fylkeskommune anbefaler at C-korridoren med daglinje C6D legges til grunn for det videre reguleringsplanarbeidet da det vurderes at denne korridoren gir best måloppnåelse

Fylkeskommunen vil også anbefale C-korridoren med daglinje CD5 som et alternativ til CD6 da CD5 også kommer godt ut i vurderingene.

Fylkeskommunen vil fraråde kommunen å arbeide videre med B- og F- korridorene da disse alternativene kommer dårlig ut.

Aust-Agder Fylkeskommune

Har ingen merknader

Agder Energi

Ønsker informasjon om løsninger for å kunne ta stilling til evt. flytting og ombygning av nett.

Svv's kommentar

Tas til følge

Fiskeridirektoratet

Korridor C og F vil innebære størst tiltak i sjø og berøre ålegras. Fiskeridirektoratet anbefaler B-korridor av hensyn til det marinbiologiske mangfoldet i Topdalsfjorden.

Svv's kommentar

B-korridorene vil i mindre grad gjøre tiltak i sjøen, og er det mest skånsomme i forhold til verdiene som er registret utenfor sydspissen av Kjevik. Når man i konsekvensutredningen veier de ulike korridorene og verdiene mot hverandre, kommer C korridoren best ut. SVV ønsker et alternativ som totalt sett gir minst belastning, og vil arbeide videre for at tiltak ved C-korridoren i størst mulig grad tar hensyn til naturmiljøet i sjø. Utfylling og tiltak i sjø må vurderes detaljer i reguleringsplanfasen

Fylkesmannen i Vest-Agder

Fylkesmannen vurderer ut fra en helhetlig sammenlikning av de ulike korridorene, er vegvesenets anbefalte veglinje C6D akseptabel, på tross av at den berører viktige naturtyper og levesteder for rødlistearter i elvedeltaet og på landsiden sørvest på Kjevik. Et premiss for denne vurderingen er at man ved framtidig reguleringsarbeid og gjennomføring av tiltak må finne løsninger som ivaretar naturmangfoldet i disse områdene.

Av hensyn til jordbruk og jordressurser i området Ve fremmer Fylkesmannens landbruksavdeling innsigelse til linjene B6 og B4.

For C-korridoren må det tas hensyn til Timenesbekken som er en av de mest verdifulle sjørretbekkene i Kristiansand. Naturtype naturbeitemark og svartorsumpskog er viktig å ta hensyn til.

Fagrapporten for Naturmiljø i sjø synliggjør etter at det er mulig å legge veien i dette området uten at konsekvensene for det biologiske mangfoldet i elveutløpet blir uakseptabelt store. Ut fra føre- var-prinsippet i naturmangfoldlovens §9 vurderes det å fremme innsigelse til en senere regulert løsning dersom veien i sin helhet legges på fylling og ikke på bru. Når det gjelder slåttemark på Kjevik mener FMVA at avveiningen av naturverdiene i området mot andre samfunnshensyn som er gjennomført i forbindelse med gjeldende reguleringsplan er relevant. Tilsvarende er det relevant å vektlegge andre hensyn enn naturmiljø i valg av trase, slik vegvesenet gjør i konsekvensutredningen som følger forslaget til kommunedelplan.

Miljøvernavdelingen konkluderer med at slåttemarkene fortsatt bør skjøttes, og at det bør finnes løsninger som i høyest mulig grad ivaretar naturmangfoldet knyttet til slåttemarkene. Det bør legges føringer i bestemmelsene til kommunedelplanen slik at man ved senere reguleringsplanarbeid får inn krav om hvordan dette skal løses. Miljøvernavdelingen vil kunne fremme innsigelse til reguleringsplan dersom denne problematikken ikke behandles i tråd med prinsippene i §§ 8–12 i naturmangfoldloven.

For øvrig bør eika som er registrert som viktig i fagrapporten (lokalitet 29) spares fram til en eventuell veg skal bygges. Dette treet har potensial for rødlistearter.

Miljøvernavdelingen har tidligere vært opptatt av at det velges en vegløsning som ikke medfører støypager mot det viktige friluftsområdet Hamresanden. Det er i støyutredningen vist at man ved støyskjerming av C6D-linja mot dette området, kan få til god effekt. Støy er ellers utredet for alle veilinjene, på et overordnet nivå.

Svv's kommentar

Innspillene tas til orientering. Bestemmelse som sikrer at naturmangfoldet til slåttemarkene på Kjevik berøres minst mulig, innarbeides i kommunedelplan.

Forsvarsbygg

Ønsker at det jobbes videre med C6, som i motsetning til B-korridoren ikke vil utfordre Forsvarets areal. Forsvarets virksomhet tenkes videreført. Løsninger som avkorter Forsvarets areal vil kunne utløse innsigelse.

Svv's kommentar

Innspillet tas til orientering.

Kystverket

Legger til grunn at den nye brua prosjekteres med minst like stor seilingshøyde som den eksisterende brua litt lenger nordøst i Tovdalselva for å ta hensyn til eventuell fritidsbåttrafikk i området. Kystverket Sørøst vil foreta en konkret vurdering av kravet til seilingshøyde når søknad om tiltaket foreligger.

Svv's kommentar

Detaljreguleringsplanen vil sette krav til minimum seilingshøyde. Høyde på eksisterende bru ligger til grunn i kommunedelplanen.

Norsk Maritimt Museum

Det må klarlegges hvilke inngrep planen vil åpne for og det må påregnes arkeologiske registrering under vann. NMM ber om å få tilsendt første utkast til reguleringsplanen.

Svv's kommentar

Detaljreguleringen vil ta stilling til nødvendige tiltak i sjø, og synliggjøre konsekvensene av dette.

Vennesla kommune

Vennesla kommune er positive til anbefalt linje, og ønsker samtidig at dagens vei til flyplassen opprettholdes parallelt med anlegning av ny veg.

Svv's kommentar

Tas til orientering.

GCE Node

Støtter opp om alternativ C6d som vil ivareta næringslivsinteresser, ettersom den vil frigjøre næringsareal på begge sider av flystripen. Løsningen vil også gi redusert kjøretid, samt at veg i dagsone rundt sydspissen av Kjevik vil avverge opphold i flytrafikken. Ønsker fremdrift i reguleringsprosessen som vil muliggjøre en snarlig realisering av næringsarealene, og at utbygging vil foretas i en etappe.

Svv's kommentar

Tas til orientering.

Tveit Skisenter

Støtter Statens Vegvesen sin anbefaling. B4 og B6 vil få store konsekvenser for Tveit Skisenter.

Svv's kommentar

Tas til orientering.

Thorbjørn Hellehaven

Brev med vedlagt skisse viser løsninger for lokalvegsystemet som vil gi mindre gjennomgangstrafikk for Lauvåsen.

Svv's kommentar

Forslag til detaljering av lokalvegsystemet vil tas med i vurderingen når løsninger i detaljregulering skal utarbeides.

Hamre Velforening/ Sameiet Gurines Hage

Vil kreve kulvert rundt sydspissen av Kjevik, som antas å gi mindre støy og luftforurensning enn veg i dagen, samt at utfylling i elva unngås.

Ber om garanti for at utfylling ikke vil forårsake erosjon på Hamresanden/Fugløyna.

Vil unngå å bli belastet for bompasseringer innad i bygda.

Ønsker tiltak på dagens vei for å begrense bruken.

Ønsker ikke etappevis utbygging. Evt. etappevis utbygging må gjennomføres slik at det ikke gir økt trafikk forbi Hamresanden.

Ber om prioritering av sykkelsti fra Timenes til Hamre.

Svv's kommentar

Konsekvensutredningen viser at Hamresanden kan skjermes for støy ved å etablere støyskjerm, og vil detaljutføres i neste planfase. Alternativ med kulvert er vurdert som bedre med hensyn til svartsumpskog og ålegrassenger, mens kostnadene for kulvert er estimert til 350 mill mer enn dagløsning. C6d gir samlet sett mer igjen for pengene når konsekvensene settes opp mot hvilken nytte vegen har for samfunnet, og blir derfor en naturlig anbefaling fra Svv, som skal ivareta flere samfunnsinteresser.

Det vises til notat for flom og erosjon som beskriver konsekvenser og tiltak for utfylling i sjø. Detaljer for utfylling og etablering av veglinja langs sydspissen av Kjevik vil avklares i reguleringsplanfasen.

Øvrige innspill tas til orientering.

Gunder Ryen

Beskriver de kulturhistoriske verdiene til boplassen Ospehaugen, samt det omkringliggende naturlandskapet. Dersom C6 anbefales, bør linja krysse elva rett syd for Hommeren ved Leirdalen, der landskapet er ulent. Dette kan gjøre at rundkjøringen får en bedre plassering i terrenget, og bidra til at kulturlandskapet på Hamre skånes.

Vedlagt kart som viser viktige registreringer, stedsnavn og erosjon langs elva.

Svv's kommentar

Kryssing av elva vil være tema i detaljreguleringsplan. Innspillet tas til orientering.

Eilif Timenes

For C6D er Timeneskrysset ikke tilstrekkelig utredet med hensyn til kostnader, grunnforhold, tilpasning til gang-/sykkelvegbro og eksisterende veg. Linja gir færre muligheter med tanke på omkjøring enn korridorene som er uavhengig av eksisterende veg, og eksisterende Rv.41 bør brukes som lokalveg. Reisetiden fra øst må avklares.

Areal til kryss i Bjønndalen er delvis utbygd og må sannsynligvis utvides. Utbygging av g/s-vei fra Timenes til Hamre har tatt for lang tid, og anleggsrekkefølgen blir ikke hensiktsmessig.

Foreslår B4 som løsning fordi den blant annet vil ha minimale anleggs- og HMS problemer i forhold til C6d. Vedlagt skisser til hovedvegssystem, samt eldre korrespondanse med Timenes og Kristiansand kommune/Statens vegvesen.

Svv's kommentar

Viser til konsekvensutredningen som angir reisetid og andel reisende for de ulike korridorene både fra øst og vest.

Bygging av ny veg i eksisterende trase vil by på flere utfordringer i forhold til avvikling av trafikk, men er vurdert i risikoanalyse som konkluderer med at det kan gjennomføres uten alvorlige konsekvenser for sikkerhet.

Reguleringsplanen vil se på detaljløsninger for kryss og veg.

Bård og Nina Røsnes

Uttrykker bekymring for endringer i elveløpet, samt endringer i sandstranden og elvebunnen vil endres.

Stiller spørsmål ved notat for naturmiljø i sjø hvor det står at overvåkning av undervannseng ikke er gjort i 2014, og tolker det som at notatet kun bygger på beregninger fra 2010.

Opplever at elva har blitt grunnere enn tidligere, og er bekymret for at utfylling vil gi større vannføringer og mer flom i fremtiden.

Den delen av Hamresanden som strekker seg langs Topdalselva er mest brukt og vil bli preget av økt støy dersom vegen legges på sydspissen, og økt utslipp kan gå utover miljøet. Mener vegen må legges i kulvert fra bura og rundt fordi det vil gi redusert støy, være bedre visuelt, og kan forhindre utfylling i elv. Avinor bør kunne fly på dispensasjon i byggeperioden.

Ønsker en løsning som er best for bydelen på sikt, inkludert Hamrevann som utbyggingsområde. C6d vil bli en barriere mellom Hånes og Lauvåsen. Ønsker at andre konsekvenser enn pris tillegges mer vekt.

Svv's kommentar

I notat for naturmiljø viser til resultatene etter at hoveddelen av tiltak i sjø var gjennomført i 2012. Det gjennomføres overvåkning årlig for å registrere effekten av tiltakene. Viser for øvrig til vegvesenets vurderinger når det gjelder anbefalte dagløsning fremfor kulvert.

Odd Mæland

Ønsker en linje som tar høyde for utbyggingen på Hamrevann, som ender i rundkjøring på Hamre, og flytte linjen på nordsiden av Kjevik for å redusere støy og naturinngrep. Brevet har også merknader til Ytre Ring, og er videresendt til prosjektet.

Svv's kommentar

Alternativ F1 er vurdert i konsekvensutredningen, og er i samsvar med forslaget som beskrives i brevet. Å legge vegen rundt nordsiden av Kjevik vil gi en vesentlig lenger strekning, og kan by på utfordringer når det gjelder langsgående avstand til rullebanen.