

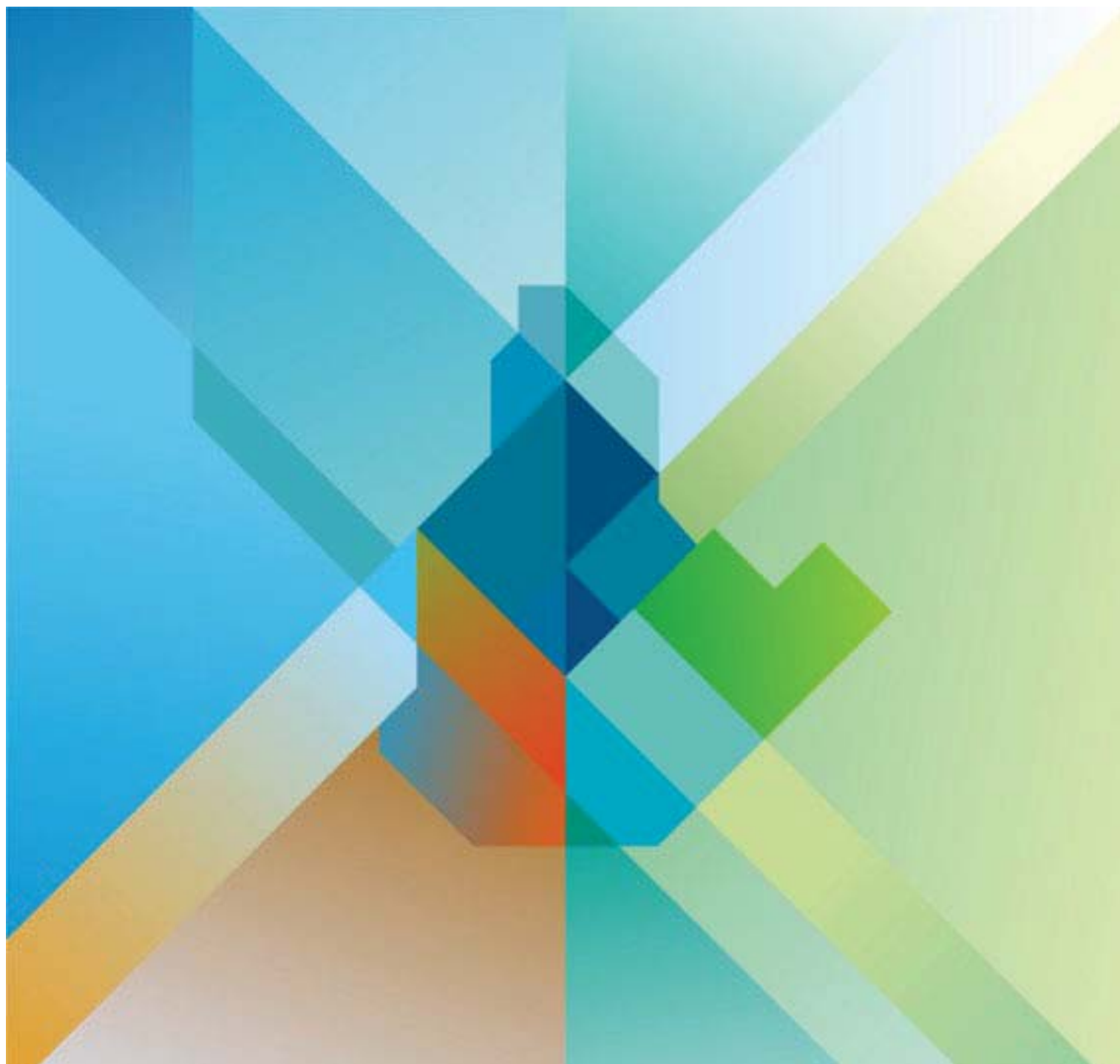


AGDER
fylkeskommune

Planbeskrivelse

Fv. 3908 Skudeviga - Kilura

Detaljregulering – Plan ID: 1596



Innholdsfortegnelse

1	Sammendrag.....	6
2	Innledning	6
3	Planområdet og eiendommer som omfattes	8
3.1	Planområdet.....	8
3.2	Eiendommer som omfattes av planarbeidet	9
4	Planstatus og overordnede føringer	10
4.1	Nasjonal transportplan / overordnede føringer	10
4.2	Målsetting med planarbeidet	12
4.3	Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning.....	12
4.4	Planprosess og medvirkning	12
4.4.1	Varsel om oppstart av planarbeid	12
4.4.2	Møter i forbindelse med oppstart av planarbeid	13
4.4.3	Valg av vegstandard – forprosjekt lagt fram for hovedutvalg for samferdsel.....	13
4.4.4	Vedtak i fylkesting 1/3 2022, arbeidet stilles i bero	14
4.4.5	Dialogmøte.....	15
4.4.6	Orientering i fylkestinget, juni 2022	15
4.4.7	Ny beslutning i hovedutvalg for samferdsel 26.september 2022.....	16
4.4.8	Medvirkning med barn og unge.....	16
5	Hovedutfordringer i planområdet.....	16
5.1	Trafikksikkerhet.....	16
5.2	Anleggsgjennomføring og naboskap	16
5.3	Grunnforhold	17
6	Mulighetsvurderinger	17
7	Planforslaget og plankart.....	18
7.1	Planforslaget.....	18
7.2	Plankart	19
8	Beskrivelse av planområdet og planløsning, virkning av planforslaget, avbøtende tiltak og hva som ikke blir løst.....	20
8.1	Fylkesvegen og planforslaget.....	20
8.1.1	Eksisterende forhold	20
8.1.2	Beskrivelse av planforslaget	21



8.1.3	Virkning av planforslaget (framkommelighet for alle grupper).....	21
8.1.4	Avbøtende tiltak	22
8.1.5	Hva som ikke blir løst.....	22
8.2	Universell utforming.....	22
8.2.1	Eksisterende situasjon	22
8.2.2	Beskrivelse av planforslaget	22
8.2.3	Virkning av planforslaget.....	22
8.2.4	Avbøtende tiltak	23
8.2.5	Hva som ikke blir løst.....	23
8.3	Landskapsbilde	23
8.3.1	Eksisterende situasjon	23
8.3.2	Beskrivelse av planforslaget	24
8.3.3	Virkning av planforslaget.....	24
8.3.4	Avbøtende tiltak	24
8.3.5	Hva som ikke blir løst.....	25
8.4	Friluftsliv/by- og bygdeliv	25
8.4.1	Eksisterende situasjon	25
8.4.2	Beskrivelse av planforslaget	26
8.4.3	Virkning av planforslaget.....	26
8.4.4	Avbøtende tiltak	26
8.4.5	Hva som ikke blir løst.....	26
8.5	Naturmangfold	26
8.5.1	Eksisterende situasjon	26
8.5.2	Virkninger av planforslaget	26
8.5.3	Avbøtende tiltak	26
8.5.4	Hva som ikke blir løst.....	26
8.5.5	Verneområder, naturtyper, arter, vassdrag, kantsoner, strandsone, vegetasjon.....	27
8.5.6	Virkningene planforslaget har for naturmangfold skal drøftes opp mot de miljørettslige prinsippene i naturmangfoldlovens kap 2 (§§ 8, 9, 10, 11 og 12)28	
8.6	Kulturarv	28
8.6.1	Eksisterende situasjon	28
8.6.2	Beskrivelse av planforslaget	29
8.6.3	Virkning av planforslaget.....	30
8.6.4	Avbøtende tiltak	30
8.7	Naturressurser.....	30
8.7.1	Eksisterende situasjon	30
8.7.2	Virkninger av planforslaget	31
8.7.3	Avbøtende tiltak	31
8.7.4	Hva som ikke blir løst.....	31



8.8	Geologi og grunnforhold	32
8.8.1	Berggrunn, løsmasser, geoteknikk,	32
8.9	Barn og unge	32
8.9.1	Barn og unge er opptatt av:	33
8.10	Støy	34
8.11	Luft	36
8.12	Byggegrenser	36
8.13	Fravik fra vegnormaler	36
8.14	Teknisk infrastruktur	37
8.14.1	Overvann og flom	37
8.14.2	Elektro	37
8.15	Klimagassutslipp	38
9	Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse	38
10	Gjennomføring av forslag til plan	39
10.1	Framdrift og finansiering	39
10.2	Anleggsgjennomføring	39
10.2.1	Utbyggingsrekkefølge og trafikkavvikling	39
10.2.2	Massehåndtering	40
10.2.3	Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA)	40
10.2.4	Ytre miljø (YM) i byggefasen	40
11	Sammendrag av innspill og merknader	41
11.1	Innspill fra offentlige myndigheter og instanser	41
11.1.1	Statens vegvesen	41
11.1.2	Statsforvalteren i Agder	41
11.1.3	Direktoratet for mineralforvaltning	42
11.1.4	Norges vassdrags- og energidirektorat	42
11.1.5	Kystverket	43
11.1.6	Agder Energi Nett	43
11.2	Innspill fra skoler, organisasjoner og foreninger	43
11.2.1	Lindebøskauen skole (SU, FAU og elevråd)	43
11.2.2	Flekkerøy Vel	44
11.2.3	Verneområdestyret for Oksøy-Ryvingen og Flekkefjord landskapsvernområder	44
11.2.4	Flekkerøy Historielag	45
11.3	Innspill fra grunneiere og privatpersoner	45
11.3.1	Åsmund Lima	45
11.3.2	Jann Gunnar Andås	46
11.3.3	Oddbjørn og Renate Stenersen	46



11.3.4	Arvid Pedersen.....	47
11.3.5	Leonard, Eldar og Sven Tore Sørensen.....	47
11.3.6	Reidar Markussen.....	48
11.3.7	Jørg Jørgensen.....	50
11.3.8	Beate og Frank Sørensen.....	52
11.3.9	Sylvia Wenche Ovesen.....	53
11.3.10	Kathrina og Håkon Reiersølmoen.....	53
11.3.11	Mikal Skoge.....	54
11.3.12	Grunneiere på Kjære.....	54
11.3.13	Siri Martinsen.....	60
11.3.14	Eli Torvaldsen Bakke på vegne av Randi Torvaldsen.....	60
11.3.15	Espen Peersen.....	61
11.3.16	Michael Anders og Eva-Grethe Befus, Vesterøya 104.....	62
11.3.17	Martin Knudsen.....	62
11.3.18	Ragnhild og Tor Nilsen og Erica Grunnevold.....	63
11.3.19	Håkon Vestberg, eier av 5/55 og 6/38.....	64
11.3.20	Gro og Øystein Rykkelid, 4/168, Vesterøya 99.....	65

1 Sammendrag

Agder fylkeskommune har i samarbeid med Kristiansand kommune utarbeidet et forslag til detaljreguleringsplan for strekningen Skudeviga – Kilura på fv. 3908 på Flekkerøy i Kristiansand.

Reguleringsplanen skal gi grunnlag for å kunne bygge gang-/sykkelløsning på strekningen. Fordi fylkesvegen er smal, boliger ligger tett på, det er mange avkjørsler, og fordi fortau med kantstein reduserer bredden som kan kjøres på, har det også vært nødvendig å utvide fylkesvegen noe, samt å skyve den noe til side på delstrekninger.

Fortau reguleres 3 m bredt, og gir god fremkommelighet for gående og syklende. Fortauet har en standard som ivaretar hensyn til vinterdrift. Bussholdeplasser er utformet som kantstopp; med ett holdeplasspar ved Skudeviga og ett ved Kjæreveien.

Fylkesvegens bredde har vært vurdert, og diskutert i flere runder. Planforslaget viser en løsning med en smal tofeltsveg, liknende det som finnes på Østerøya i dag. Vegen er 5,75 m bred, og gir god passasje når personbiler møtes. Når større kjøretøy skal passere, vil farten måtte reduseres, og kjøretøy må legge seg ut på vegskulder eller i avkjørsler.

2 Innledning

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 3-7 har Agder Fylkeskommune i samarbeid med Kristiansand kommune, utarbeidet detaljreguleringsplan for fv. 3908 Skudeviga - Kilura.

Hva er en detaljregulering?

En detaljregulering er et detaljert plankart med planbestemmelser og planbeskrivelse.

Detaljregulering skal følge opp og konkretisere overordnet arealdisponering i kommuneplanens arealdel, kommunedelplan eller områderegulering. Formålet med en detaljregulering er derfor å fastsette mer i detalj hvordan arealet innenfor planområdet skal utnyttes eller vernes. Detaljreguleringen er også i mange tilfeller nødvendig rettsgrunnlag for gjennomføring av tiltak og utbygging, blant annet ved eventuell ekspropriasjon av grunn.

Planforslaget består av følgende deler:

- **Plankart R01**
- **Reguleringsbestemmelser**
- **Planbeskrivelse**

Hensikten med planarbeidet er å regulere en løsning for gående og syklende på strekningen Skudeviga - Kilura.

Oppstart av planarbeidet ble i henhold til Plan- og bygningslovens § 12-8 annonsert 14. august 2021.

Varsel om oppstart av reguleringsplanlegging er blitt sendt ut til offentlige instanser samt grunneiere og andre berørte.

Planforslaget sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn i tiden **xx – xx** på følgende steder:

- **Kristiansand kommune, Innbyggertorg i Kvadraturen, Rådhuskvartalet. Rådhusgata 18 - 1 etasje. Inngang fra Tollbodgata og fra Torvet.**
- **Agder Fylkeskommune, Tordenskjolds gate 65**

Varsel om offentlig ettersyn blir kunngjort i **xx og xx**. Grunneiere og rettighetshavere vil få skriftlig melding om dette. Planforslaget blir samtidig sendt ut på høring til offentlige instanser.

Eventuelle merknader til planforslaget må innen **xx.xx.xxxx** sendes skriftlige til:
Agder Fylkeskommune, postboks 788 Stoa, 4809 Arendal eller epost
postmottak@agderfk.no

Agder Fylkeskommune lager en oppsummering av innkomne merknader, og foretar eventuell justering av planforslaget før dette sendes kommunen for politisk behandling.

Kommunens vedtak kan påklages til Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) iht. Plan- og bygningslovens § 12-12. KMD har delegert myndigheten til å avgjøre klagesakene til fylkesmannen. Kommunen behandler klagesaken før den oversendes fylkesmannen.

Eventuell klage sendes til kommunen.

Kontaktperson i Kristiansand kommune:
Anne Marit Tønnesland, tlf. (+47) 97 99 03 42

e-post: post.byutvikling@kristiansand.kommune.no

Kontaktperson i Agder fylkeskommune:

Marit Hunnes, tlf. (+47) 47 38 40 17

e-post: Marit.Hunnes@agderfk.no

3 Planområdet og eiendommer som omfattes

3.1 Planområdet

Denne reguleringsplanen omfatter strekningen fra Skudeviga til Kilura på Flekkerøy i Kristiansand kommune. Strekningen er drøyt 500 meter lang og går gjennom småkupert kulturlandskap med boliger tett inntil veien.



Figur 1 Kartutsnitt fra Norgeskart.no. Skudeviga er oppe til høyre, Kilura nede til venstre.

Flekkerøya er den største øya i Kristiansand kommune, og det bor ca 3500 mennesker her. Øya har fastlandsforbindelse via den undersjøiske Flekkerøytunnelen.

Bussmetrolinje M1 har endeholdeplass ved rundkjøringen sentralt på øya. Gangavstand til denne er 500 -1000 meter fra planområdet vårt. Det går både

lokalbuss og skolebuss på strekningen, men frekvensen er begrenset.

Skoler, dagligvareforretninger og kirke ligger øst for planområdet, mens viktige tur- og friområder ligger sør og vest for planområdet.

Både boliger og fritidseiendommer har adkomst via fylkesveien, enten som direkte avkjørsler eller via kryss og samleatkomster.

3.2 Eiendommer som omfattes av planarbeidet

Med hvit bakgrunn: gnr/bnr har fått varsel om oppstart, men berøres ikke av planforslaget.					
Med blå bakgrunn: gnr/bnr har fått varsel om oppstart, og berøres i planforslaget.					
Med gul bakgrunn: gnr/bnr har ikke mottatt varsel om oppstart. Påvirkes ved at avkjørsel fra fv. 3908 justeres.					
1/71	4/28	4/58	4/119	4/220	5/91
1/240	4/29	4/59	4/128	4/222	5/97
1/354	4/32	4/60	4/132	4/229	6/1
1/768	4/33	4/71	4/133	4/230	6/5
4/1	4/34	4/72	4/134	4/235	6/21
4/2	4/35	4/73	4/135	4/236	6/22
4/3	4/36	4/74	4/136	4/241	6/32
4/4	4/38	4/76,77	4/158	4/256	6/34
4/5	4/39	4/80	4/159	5/2	6/38
4/7	4/40	4/83	4/165	5/10, 55	6/70
4/8	4/41	4/90	4/166	5/13	6/85
4/9	4/42	4/92	4/167	5/18	6/126
4/11	4/43	4/94	4/168	5/41	6/127
4/16	4/44	4/97	4/169	5/57	6/129
4/19	4/47	4/99	4/170	5/58	216/2
4/20	4/48	4/103	4/184,185,228	5/67	216/3
4/21	4/49	4/110, 113	4/186	5/75	299/14,118
4/23	4/50	4/111	4/189	5/76	
4/25	4/52	4/112, 113	4/191	5/78	
4/26	4/54	4/114	4/200	5/80	
4/27	4/57	4/116	4/205		
		4/118	4/209		

4 Planstatus og overordnede føringer

4.1 Nasjonal transportplan / overordnede føringer

Det foreligger ikke spesifikke føringer for vegnettet på Flekkerøya i Nasjonal transportplan 2022-2033.

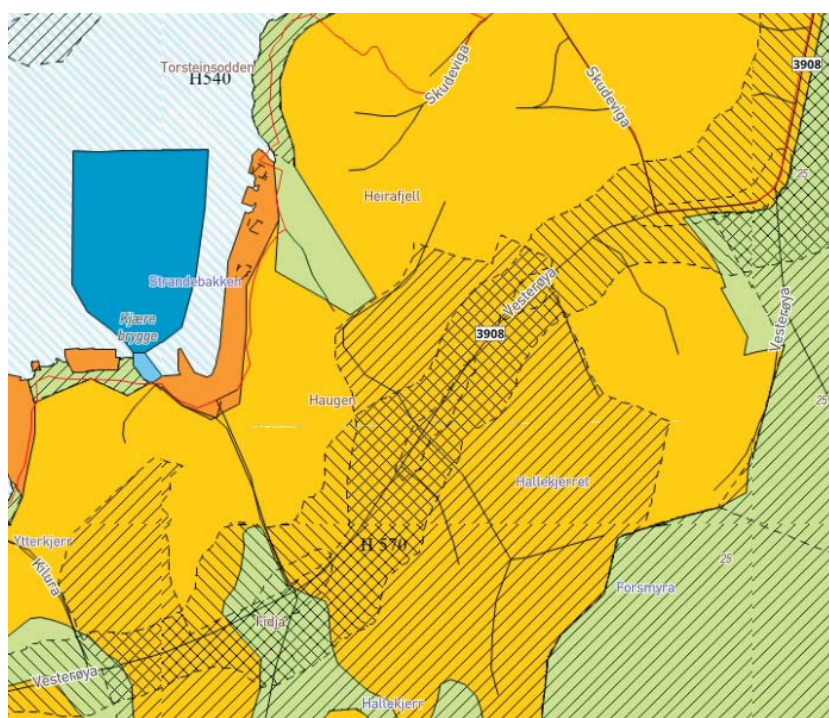
Forhandlinger om **byvekstavtale** for Kristiansandsregionen er vedtatt igangsatt, men det foreligger ikke resultater foreløpig. Byvekstavtalen vil omfatte alle transportformer og baseres på at nullvekstmålet nås. Den forutsetter derfor at flere går og sykler.

Regionplan Agder 2030s hovedmål er å utvikle Agder til en miljømessig, sosialt og økonomisk bærekraftig region i 2030 – et attraktivt lavutslippssamfunn med gode levekår. Dette innebærer blant annet å bruke hele Agder, og sørge for at utviklingen kommer alle deler av Agder til gode, samarbeide om å nå FNs bærekraftsmål på regionalt og lokalt nivå og redusere klimagassutslipp på Agder med minst 45 prosent innen 2030.

Regionplan Agder 2030 har fem tema som skal være hovedsatsingsområder frem mot 2030. Blant disse er attraktive og livskraftige tettsteder, bærekraft og transport og kommunikasjon.

Under framtidsbilde for transport og kommunikasjon beskrives at «Kollektivtilbudet og gang- og sykkelveier er universelt utformet. Det er enkelt å reise kollektivt, gå og sykle til daglige gjøremål. Økt fysisk hverdagsaktivitet har bidratt til bedre folkehelse.»

Arealdelen for Kommuneplan for Kristiansand har eksisterende bebyggelse og LNFR som arealformål langs fylkesveien fra Skudeviga til Kilura. Over arealformålene ligger hensynssone støy langs fylkesveien og hensynssone kulturmiljø over deler av bebyggelsen og deler av LNFR-området.



Figur 2 Utsnitt av kommuneplanens arealdel,
<https://kommunekart.com/klient/kristiansand/plankart>

Reguleringsplaner

Hele vegstrekningen fra Skudeviga til Kilura er regulert. Gjeldende reguleringsplan trådte i kraft 14. september 2005.



Figur 3 Gjeldende reguleringssituasjon. Utsnitt fra
<https://kommunekart.com/klient/kristiansand/plankart>

Handlingsprogram for fylkesveg 2022-2024 omtaler prosjektet slik:

Fv.3908 fortau Vesterøya; Skudeviga –Kilura nord

- **Kristiansand kommune**
- **ÅDT: 1100, 10% tungbiltrafikk**
- **Finansiering: koronatiltakspakke og AFK, ATP, eventuelt Kristiansand kommune**

Det er planlagt å etablere 510 meter fortau mellom Skudeviga og Kilura på Flekkerøy i Kristiansand kommune, samt å regulere videre frem til Andåsveien. Flekkerøy har hatt en betydelig befolkningsutvikling og det opprinnelige vegnettet er ikke tilpasset trafikken dette medfører. Strekningen er skoleveg, og det gis skoleskyss for yngre elever på bakgrunn av trafikksikkerhetsutfordringen.

Kommuneplanen for Kristiansand er under revisjon. Ny mobilitetsplan for Agder er under sluttbehandling. Begge planer er i skrivende stund utlagt til offentlig ettersyn.

4.2 Målsetting med planarbeidet

Hovedmålet for planarbeidet er å bygge en trafikksikker gang- /sykkelløsning på strekningen samtidig som hensynet til kulturmiljøet langs veien og naboskapet ivaretas så langt som mulig. Underveis i planarbeidet er det søkt etter løsninger som kombinerer hensyn til lokale forhold med ivaretagelse av trafikksikkerhet, drift og vedlikehold, kostnadsnivå, og fremkommelighet.

I henhold til ATP-prinsippene:	Bygge opp under bomiljøet på Flekkerøy
Redusere antall ulykker	Separering av myke trafikanter bidrar til økt trafikksikkerhet og opplevd trygghet.
G/s-vei langs skolevei	Strekningen benyttes som skoleveg. Skoleveien vil bli sikrere.
Redusere utslipp fra bygging, drift og vedlikehold av vei	Prosjektet skal bidra til kunnskapsinnhenting for utvikling av klimabudsjett og klimaregnskap for investeringsprosjekter på fylkesveg.
Blir mer attraktivt å sykle	Dette er prosjektets hovedmål; bygging av g/s-veg
Blir mer attraktivt å gå	Dette er prosjektets hovedmål; bygging av g/s-veg
Innovative planleggingsmodeller	Prosjektet skal levere modellbasert og benytte BIM.
Andre mål fra Regionplan Agder 2030:	
Universell utforming	Prosjektet skal ivareta universell utforming av fortauet med tilkoblinger.
Folkehelse	Fortauet skal innenfor rammene av reguleringsplanen utformes slik at den framstår attraktiv for gående og syklende.

4.3 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning

Forslagsstiller og Kristiansand kommune har avklart at planarbeidet ikke utløser krav om konsekvensutredning. Enigheten er basert på forslagsstilleres vurdering, som planmyndigheten ga sin tilslutning til i oppstartsmøte 25. juni 2021.

Referanse: Plannummer: 1596, Saksnummer eByggesak:PLAN-20/06005, Saksnummer p360 online: 2020104818, Møtedato: 25.06.2021

4.4 Planprosess og medvirkning

4.4.1 Varsel om oppstart av planarbeid

Varsel om oppstart av reguleringsplan ble sendt ut 10. August 2021. Frist for innspill til varsel om oppstart ble satt til 1. oktober 2021. Varsel om oppstart ble annonsert i Agder fylkeskommunes fellesannonse 14. August 2021.

4.4.2 Møter i forbindelse med oppstart av planarbeid

Det ble invitert til individuelle møter med naboer og berørte grunneiere. Dette var et tilbud til de som bor i området, da det pga. Covid 19 ikke var ønskelig å invitere til felles åpent møte. Invitasjon til disse møtene ble sendt ut 18. August 2021.



 **AGDER**
fylkeskommune

Adresseinformasjon fylles inn ved ekspedering. Se mottakerliste nedenfor.

Dato:	18.08.2021
Vår ref:	21/14533-2
Deres ref:	
Saksbeh.:	Marit Hunnes

Invitasjon til møte ifm. oppstart av reguleringsplan for fv. 3908 Skudeviga - Andåsveien

I forbindelse med varsel om oppstart vil vi invitere grunneiere som kan bli parter i grunnervet og/eller får endring i avkjørsel til møte. Vi ber om at dere går inn på en nettløsning kalt *Bookings* og reserverer et møtetidspunkt med oss. Tjenesten vil bli åpnet mandag 23/8. Nedenfor finner dere nettadressen og en veiledning til hvordan man går frem for å reservere møtetid.

Møter vil bli gjennomført på vårt prosjektkontor i Rigedalen 13, Kristiansand. I møte vil vi vise hvilken løsning som så langt er skissert ved din/deres eiendom. Vi ønsker innspill på viktige forhold, slik som konkrete ting på eiendommen og eventuelle rettigheter som gjelder på/for eiendommen. Vi vil også informere om reguleringsplanprosessen, med frister for innspill o.l.

I møte vil Ingrid U. Nøkland (planleggingsleder) eller Marit Hunnes (prosjekteringsleder), og Svein Sunde (grunnerverver) delta.

Møte med oss er et tilbud til deg/dere som grunneier/-e. Det er opp til deg om du ønsker et slikt møte, eller ikke. Det er for oss en fin anledning til å gi og få informasjon, og vi håper du/dere benytter dere av dette. For større sameier ber vi om at dere velger en representant til møte.

Vi ser frem til en god dialog i arbeidet med å planlegge og bygge fortau langs fv. 3908.

Figur 4 Invitasjon til møter ved oppstart av planarbeidet.

Møtene ble gjennomført i perioden 2. – 17. september. Totalt ble det gjennomført 25 slike møter.

4.4.3 Valg av vegstandard – forprosjekt lagt fram for hovedutvalg for samferdsel

Planen utarbeides for å regulere en løsning for gående og syklende. Det har ved oppstart av planarbeidet vært klart at denne løsningen skal være et fortau langs nordvestsiden av fylkesvegen.

Ved å etablere fortau vil fremkommeligheten for biltrafikk reduseres, fordi kantstein langs den ene siden hindrer bilistene i å legge seg ut mot vegskulder når to biler passerer hverandre. Det har derfor vært nødvendig å gjøre tiltak på fylkesvegen for å opprettholde fremkommeligheten. Det ble gjennomført et forprosjekt som viste 2 alternative løsninger, alternativ 1 med 6 m bred fylkesveg, og alternativ 2 med 4 m

bred fylkesveg (ettfeltsveg) med møteplasser.

Forprosjektet ble lagt frem for hovedutvalg for samferdsel (HUS) 28. september 2021. Politikerne vedtok da at det skulle planlegges med alternativ 2, ettfeltsveg med møteplasser.

 **AGDER**
fylkeskommune

SÆRUTSKRIFT
Arkivsak-dok. 21/18186-1
Saksbehandler Leiv Egil Thorsen

Fv 3908, Østerøya - Flekkerøya. valg av veistandard

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Hovedutvalg for samferdsel	28.09.2021	42/21

Hovedutvalg for samferdsel har behandlet saken i møte 28.09.2021 sak 42/21

Votering
Fylkeskommunedirektørens forslag til vedtak ble enstemmig vedtatt.

Hovedutvalg for samferdsel - vedtak
Samferdselsutvalget vedtar at alternativ 2 for bygging av fortau langs fv 3908 på Flekkerøya legges til grunn for videre arbeid. Fortaubredde kan reduseres på strekninger med randbebyggelse (minimum 2 meter). Arbeidet begrenses til parsell 1 Skudeviga – Kilura.

Figur 5 Utklipp fra Særutskrift, 21/18186-1, der alternativ 2 ble valgt.

4.4.4 Vedtak i fylkesting 1/3 2022, arbeidet stilles i bero

1. mars 2022 ble det fremmet en sak (sak 4/22) i fylkestinget vedrørende planarbeidet for fv. 3908 Skudeviga – Kilura. Vedtaket i denne saken medførte at planarbeidet ble stilt i bero, i påvente av at det skulle gjennomføres et dialogmøte.

Fylkestinget - vedtak

Fylkestinget viser til budsjettvedtaket som omhandler Fv. 3908, Vesterøya på Flekkerøy:

«Fv 3908, Vesterøya på Flekkerøy ønskes planlagt og prosjektert på hele strekningen som mangler G/S med utgangspunkt i dagens vegbredder, og at arbeidet gjennomføres parallelt med reguleringsarbeidet. Det gjennomføres som et pilotprosjekt der entreprenør i større grad ser på løsninger for gjennomføring etter prinsippet «godt nok» som en del av kontraktsgrunnlaget innenfor den avsatte projektrammen».

Den økonomiske rammen for arbeidet er 19 mill. kroner inkl. MVA. Fylkestinget er opptatt av å få mer igjen for pengene i utbyggingsprosjekter. Prinsippet om å bygge enkle, men gode nok løsninger som gir mest mulig trafiksikkerhet for pengene, må legges til grunn for prosjektet.

Pågående reguleringsarbeid og grunnnerverv stilles i bero til en har gjennomført dialogmøter med aktuelle parter og fått avklart mulighetene for å gjennomføre prosjektet i samsvar med fylkestingets vedtak om forenklet løsning.

Fylkestinget ber om at samferdselsutvalget følger opp vedtaket, og oppsummerer resultatene av dialogmøter, samt anbefaling av utstrekning av prosjektet, videre framdrift og kontraktsstrategi.

Figur 6 Utklipp fra protokoll fra møte i fylkestinget 1. mars 2022

4.4.5 Dialogmøte

2. juni 2022 ble det gjennomført et dialogmøte, i tråd med vedtaket i fylkestinget. I dette møtet deltok administrasjonen i Agder fylkeskommune, administrasjonen i Kristiansand kommune, politikere, representanter fra velforening, representant fra FAU, og møtet ble ledet av Christian Eikeland.

Fylkeskommunen presenterte det som var jobbet med i planforslaget. Det ble stilt spørsmål om forenkling mtp. kostnadsreduksjon, men forslaget var allerede nøkternt slik at ytterligere forenklinger ville gå ut over bruk og trafiksikkerhet.

Velforeningen var svært kritisk til løsningen med ettfeltsveg og møteplasser, og ønsket høyere standard på bilvegen. Det ble foreslått å legge til grunn samme vegbredde som det er på Østerøya.

I etterkant av dialogmøte ble vegbredder på Østerøya målt inn, og det ble laget et forslag til løsning med lik vegbredde som på Østerøya. Det ble gjort en overordnet kostnadsvurdering av denne løsningen.

4.4.6 Orientering i fylkestinget, juni 2022

Etter dialogmøte ble fylkestinget orientert om resultatet fra dette:

Representanten Christian Eikeland FrP – orienterte om prosessen med å følge opp fylkestingets vedtak i mars for Skudeviga – Kilura og møtet som hadde vært med

Kristiansand kommune og velforeningen.

Fylkesdirektør for samferdsel Ola Olsbu orienterte om møtet og prosjektet.

Det anbefales nå å igangsette planarbeidet igjen slik at planforslaget kan fremmes til Kristiansand kommune til behandling. Fylkestinget sluttet seg til anbefalingen. Hovedutvalg for samferdsel vil følge prosjektet i sitt møte i august.

4.4.7 Ny beslutning i hovedutvalg for samferdsel 26.september 2022

Løsning med lik vegbredde som på Østerøya ble presentert for HUS på møte 26. september 2022:

- Fv 3908 Skudeviga – Kilura: Standard på veien: Administrasjonen har vurdert kostnaden ved bredere vei istedenfor flere møteplasser. Konklusjon er at man kan få til dette innenfor samme kostnad. Utvalget sluttet seg til administrasjonens forslag om å gå videre med forslaget om å planlegge prosjektet ut fra en vegbredde på ca 5,7 m uten møteplasser som alternativ til tidligere vedtak om smal veg med møteplasser. Endringen vil kreve noe mer tid til planlegging før planforslaget kan oversendes Kristiansand kommune.

Figur 7 Utklipp fra møteprotokoll Hovedutvalg for samferdsel 26.september 2022, kilde: App (agderfk.no)

4.4.8 Medvirkning med barn og unge

Det er gjennomført medvirkningsmøter med elever ved Flekkerøy skole og ved Lindebøskauen skole. Dette er beskrevet i kapittel 8.9 om barn og unges medvirkning.

5 Hovedutfordringer i planområdet

5.1 Trafikksikkerhet

Alle trafikantgrupper bruker det samme smale veiarealet i dag. De vil også måtte passere planområdet i anleggsfasen.

5.2 Anleggsgjennomføring og naboskap

Fylkesveien går gjennom et rikt kulturmiljø som er krevende å bygge i, med kort avstand til bolighus og eiendommer. Dagens vei er gradvis utvidet i bredde, i takt med trafikkvekst og størrelse på kjøretøy. Veien i dag har smale veiskuldre og stedvis begrenset sikt.

Avkjørsler må tilpasses ny situasjon med gang-/sykkelløsning. Det omfatter både flytting, stenging og mindre justeringer av avkjørsler. Nye avkjørsler klargjøres før gamle stenges. Avkjørsler regulert stengt, vil fysisk stenges.



Figur 8 Parti av fv.3908 hvor det reguleres fortau. Foto: Lasse Moen Sørensen, AFK

5.3 Grunnforhold

Store deler av området består av et tynt dekke med organiske toppmasser og berg i dagen. Lokalt stedvis er det registrert større dybder til berg. I store deler av tiltaksområdet består løsmasser av friksjonsmasser, sand, grus, morene og marineavsetninger over berg. Grunnundersøkelser viser mellom 1 til 13 meter til bergnivå. Ved Kjærekrysset er det registrert fyllmasser, organiske masser og marine avsetninger (kvikkleire) i område utenfor dagens veg hvor fortau planlegges bygd.

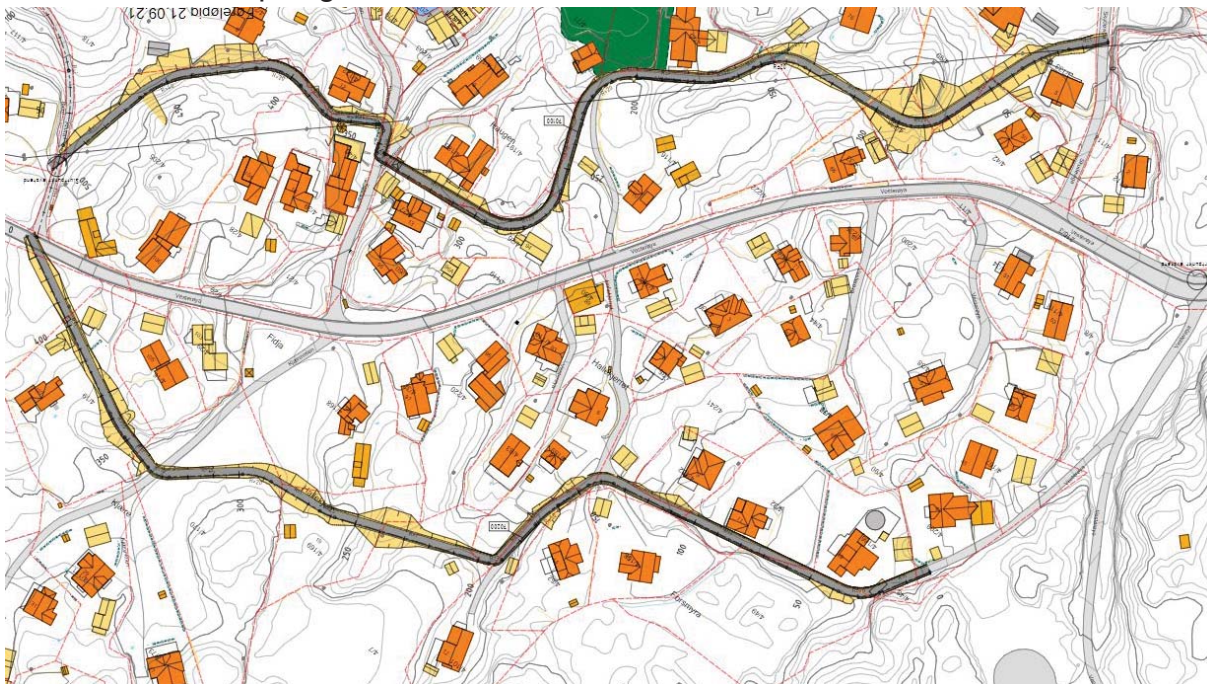
6 Mulighetsvurderinger

I planarbeidet er det vurdert flere mulige løsninger. Flest vurderinger har dreid seg om bredde på fylkesvegen når fortauet skal etableres. Som del av et forprosjekt ble det tidlig sett på to varianter; en med 6 m bred veg, og en med ca. 4 m bred veg med møteplasser. Som del av prosess og politisk forankring har løsningen for fylkesvegen gått fra ettfeltsveg med møteplasser til en smal tofeltsveg. Se også kap. 4.4.

Det har blitt tegnet skisser til alternativ løsning for gående og syklende, der lokalvegnettet suppleres med gang-/sykkelforbindelser der disse ikke finnes i dag. Dette er forkastet som alternativ fordi det medførte store terreng- og eiendomsinngrep for å etablere slike forbindelser, det ble et relativt stort omfang av slike forbindelser, og det var fortsatt behov for gang-/sykkelløsning langs fylkesveg på delstrekninger for å gi gående og syklende fra bebyggelse langs fylkesvegen trygg tilkomst til de nye forbindelsene. Stigningsforhold ble også dårlige, med delstrekninger med over 16% stigning.

Det ble sett på to mulige varianter, enten langs nordsiden eller langs sørsiden. Begge

variantene er vist på figuren under:



Figur 9 Illustrasjon på alternativ løsning for gang- /sykkelløsning. Alternativet er forkastet. Kilde: Agder fylkeskommune (2022)

7 Planforslaget og plankart

7.1 Planforslaget

Planforslaget regulerer for nytt fortau langs fv. 3908 på strekningen Skudeviga – Kilura. Fylkesvegen reguleres også, med bredde 5,75 m. Langs fylkesvegen reguleres annen veggrunn teknisk. Dette er areal som omfatter vegskråning og teknisk utstyr langs veg, og dette arealet tilhører fylkesvegen. Venteareal ved kantstopp for buss vil langs sørsiden av fylkesvegen inngå i areal regulert til annen veggrunn teknisk. (Dette gjelder ved Skudeviga og ved Kjære, og de aktuelle arealene er nummerert o_AVT4 og o_AVT28.)

På strekningen er det en rekke avkjørsler. Noen avkjørsler må legges om når det bygges fortau, mens andre får ligge som i dag, med mindre tilpasninger ifm. byggefasen. Avkjørsler som går til mer enn en eiendom reguleres til veggrunn med tilhørende annen veggrunn teknisk. Disse avkjørslene reguleres til privat grunn, og bestemmelser vil beskrive hvilke eiendommer som får rettigheter og plikter knyttet til avkjørslene. Avkjørsler som kun går til en eiendom reguleres i hovedsak med avkjørselspil.

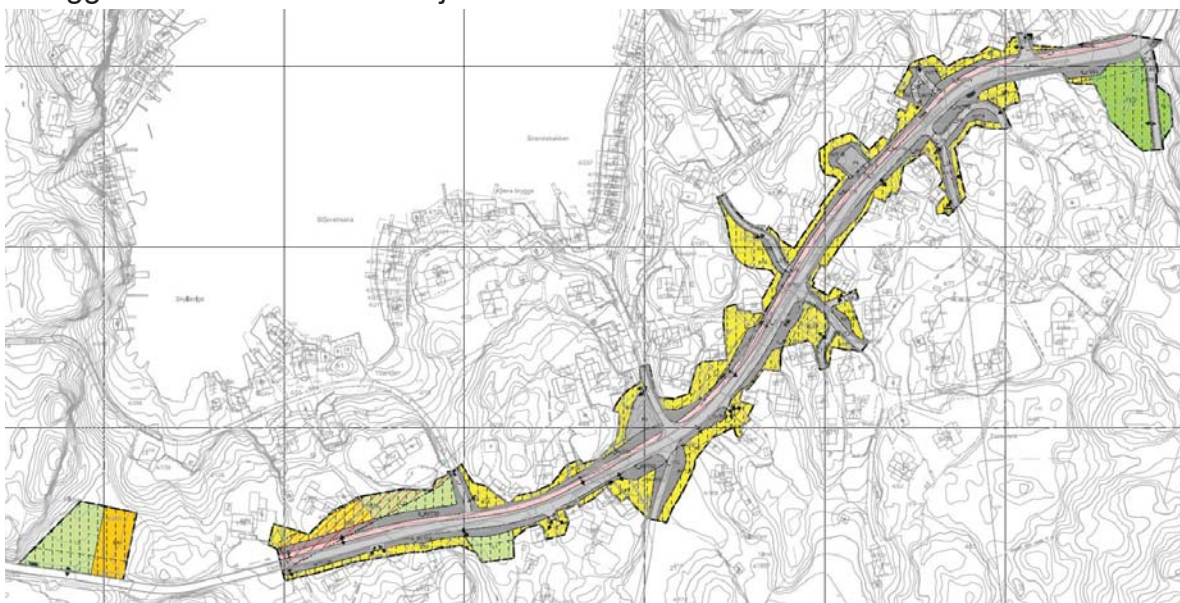
Det reguleres inn to private parkeringsplasser i planforslaget. Dette er områder som benyttes til parkering i dag, eller erstatter områder som benyttes til parkering i dag.

Areal regulert til boligbebyggelse, boligbebyggelse og anlegg, landbruksformål og friluftsmål har alle et raster over seg som angir bestemmelsesområde §12.7

Midlertidig bygge- og anleggsområde. Det betyr at arealene kan nyttes i anleggsperioden. Det skal ikke tas i bruk mer areal enn nødvendig.

7.2 Plankart

Plankartet omfatter strekningen langs fv. 3908 fra veien inn mot Høyfjellet, like øst for Skudeviga, til boligene like vest for Kilura. I tillegg omfatter plankartet et rigg- og anleggsområde nord for Storetjønna.



Figur 10 Bilde av plankart. Kilde: Agder fylkeskommune, 2023

Plankartet omfatter følgende formål:

Reguleringsplan PBL 2008

§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg

- BA** Bebyggelse og anlegg
- B** Boligbebyggelse

§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

- V** Veg
- KV** Kjøreveg
- FO** Fortau
- AVT** Annen veggrunn - tekniske anlegg
- P** Parkering

§12-5. Nr. 5 - Landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift

- L** Landbruksformål
- FL** Friluftsmål

§12-6 - Hensynssoner

- H140** Frisikt
- H370** Høyspenningsanlegg (inkl høyspentkabler)
- H570** Bevaring kulturmiljø

§12-7 - Bestemmelsesområder

- []** Midlertidig bygge- og anleggsområde

Og følgende linje- og punktsymboler:

Linjesymbol

	Plangrense
	Formålgrense
	Midlertidig bygge- og anleggsgrense
	Grense for sikringssone
	Grense for faresone
	Grense for angitt hensynssone
	Regulert tomtegrense
	Byggegrense
	Bebyggelse som forutsettes fjernet
	Frisiktlinje

Punktsymboler

	Stenging av avkjørsel
	Avkjørsel - både inn og utkjøring
	= offentlig
	= felles privat

8 Beskrivelse av planområdet og planløsning, virkning av planforslaget, avbøtende tiltak og hva som ikke blir løst

8.1 Fylkesvegen og planforslaget

8.1.1 Eksisterende forhold

Dagens fylkesvei hadde en årsdøgntrafikk på 1400 i 2021 med 7% lange kjøretøy. Fartsgrensen er i dag 40 km/t. Statens vegvesen har 7. februar 2023 fattet vedtak om at fv.3908 forkjørsreguleres og fartsgrensen settes til 30 km/t. Vegbredden varierer mellom 4,7 og 5,3 meter. Mellom kantlinjer varierer bredden mellom 3,6 og 3,9 meter. Fram til Skudeviga er det bygget fortau og vegbredden er 5,75 meter. Bredden mellom kantlinjer er 5 meter.

Kurvaturen er varierende, med mange relativt små kurver både horisontalt og vertikalt og oppleves som svingete. Det er mange avkjørsler og få kryss.

Det er ikke registrert trafikkulykker på strekningen.

På Vesterøya er det stort antall med sjøbuer som brukes som fritidsboliger. Det medfører stort behov for parkeringsplasser. Flere grunneiere leier ut plasser og noen har kjøpt litt grunn for å parkere. Det er fine turområder i nærområde og disse tiltrekker seg mange mennesker. Det blir trangt om plassen for å parkere og det parkeres der det er mulig å sette fra seg bilen. Det er to fartshumper på strekningen, like ved Skudeviga og ved Kilura.

Gang- og sykkeltrafikk bruker i dag bilvegen. Da vegen er smal må syklister og gående stoppe opp og gå ut i siden når det kommer to biler som skal passere hverandre. På strekningen mellom Skudeviga og Kilura er det ingen andre muligheter

enn å bruke vegen. Fra Kilura er det mulig å bruke gammel veg som ligger nord for fylkesvegen mot Andås.

Det er tre busstopp i hver retning mellom Skudeviga og Kilura. Bussen må stoppe i vegbanen og det er ikke areal til å stå og vente på for de reisende. Bussen kjører fra rundkjøring og ut til Åshavn hvor den snur og kjører ut igjen til Østerøya og Lindebøskauen skole. Om morgenen er det kun en avgang til både Lindebøskauen skole og Østerøya. På ettermiddagen er det seks avganger. Tidspunktene til disse er etter skole og rett etter arbeidstid. I tillegg er det bestillingsrute fra Vesterøya til rundkjøringa på Flekkerøya.

8.1.2 Beskrivelse av planforslaget

Området reguleres i hovedsak til vegformål og fortau med tilhørende veggrunn og nødvendig anleggsbelte. For komplett oversikt over formål se 7.2 Plankart. Kjørevegen blir 5,75m bred inkludert skulder og fortauet blir 3m bredt. Innenfor annen veggrunn ved Skudeviga og like øst for Kjære skal det etableres kantstopp for buss. Det blir to kantstopp i hver retning.

Fylkesvegen er vedtatt å bli forkjørregulert og fartsgrense 30 km/t. For siktlinjer er dette lagt til grunn. Det er en gang- og sykkelløsning som er planlagt og derfor er det lagt inn siktlinjer for lokalsykkelvegnett i by.

Hensynssone høyspent angir areal hvor dagens høyspent i luft går.

Vegen blir rettet noe ut både horisontalt og vertikalt for at linjeføringa skal bli bedre, men vil i hovedsak følge dagens veg med litt sidejustering. Ved Kjære blir en «dump» hevet. Utenfor veg og fortau vil det bli en liten grøft. Kun på noen få steder vil det bli satt opp mur for å begrense skråningsutslag.

Bygg som tidligere var butikk er forutsatt revet. Noen avkjørsler legges om og samles. Omlegging av avkjørsler skjer der det enten er at det er dårlig sikt, at vertikalkurvaturen blir uakseptabel eller at det ikke blir mulig å snu på egen eiendom. Det skal ikke rygges over fortauet. Mange avkjørsler opprettholdes omtrent som i dag og tilpasses ny fylkesveg. Det er regulert to områder til privat parkering.

Kjære har dårlige grunnforhold og det er nødvendig å bruke lettfylling. Dette er det lavest liggende område på strekningen. Overvannet som kommer hit må håndteres.

8.1.3 Virkning av planforslaget (framkommelighet for alle grupper)

Fortauet vil fortsette på samme side som det ligger fram til Skudeviga. Både gående og syklende vil bruke fortauet. Transportsyklisten vil sannsynligvis bruke kjørebane, mens barn, unge og eldre bruker fortauet. Det er sannsynlig at når det er flest gående og syklende på samme tid, skal de i samme retning. Det er på morgenen når

reisende skal til skole/arbeid. På ettermiddagen vil de nok bevege seg mer i begge retninger.

På fylkesvegen blir det to smale kjørefelt. Personbiler vil passere hverandre greit, mens to store biler vil måtte bruke avkjørsler og skulder. Når det blir fortau med kantstein vil det ikke være mulig å svinge lengre ut på den siden. Fartsgrensen er 30 km/t og for å holde farten nede vil det anlegges fartshumper med omtrent 75m mellom hver hump. Plassering må tilpasses avkjørsler og det kan derfor bli både kortere og lengre mellom humpene.

Det vil bli kantstopp for buss med repos som er 10 meter lange, to stopp i hver retning. Disse vil få taktil oppmerking. Det er vurdert at det er behov for leskur i østgående retning.

Parkeringsplasser opprettholdes i stor grad, men noen eiendommer som leier ut plass veldig nær vegen vil kanskje miste den plassen.

8.1.4 Avbøtende tiltak

For å redusere inngrep på eiendommer blir det enkelte steder mur. Dette gjelder strekninger der vegfyllingen kommer veldig nær bebyggelsen, eller blir dominerende og høy. På jorder kan fyllingsskråningen legges slakere slik at det blir mulig å bruke deler av fyllingen.

8.1.5 Hva som ikke blir løst

Planen har en begrenset utstrekning og løser ikke ønsket om gang- og sykkelløsning helt ut til Åshavn. Bebyggelsen ligger tett inntil fylkesvegen og gjør det ikke mulig å samle flere avkjørsler.

8.2 Universell utforming

8.2.1 Eksisterende situasjon

Dagens smale vei uten tilbud til myke trafikanter gir dårlig fremkommelighet for gående, syklende og mennesker med nedsatt funksjonsevne.

8.2.2 Beskrivelse av planforslaget

Gang- og sykkelløsningen bygges 3 meter bred med nedsenket kantstein i avkjørslene. Busstoppene blir markert med taktile heller. Der det skal være lehus på busstoppene vil disse være universelt utformet.

8.2.3 Virkning av planforslaget

Gang- og sykkelløsningen vil gi plass til både gående, syklende, barnevogner mm. Nedsenket kantstein gjør at det vil være enkelt å krysse avkjørslene både med sykkel, barnevogn, rullestol og rullator.

Universelt utformede lehus vil være tilgjengelig for alle mye trafikanter når de venter på bussen. Taktillmerking vil gjøre busstoppene lesbare for blinde og svaksynte. Kantstein og murer vil kunne brukes som naturlige ledelinjer.

8.2.4 Avbøtende tiltak

Avbøtende tiltak er ikke aktuelt. Ny gang-/sykkelløsning vil bedre forholdene for universell utforming i forhold til dagens løsning.

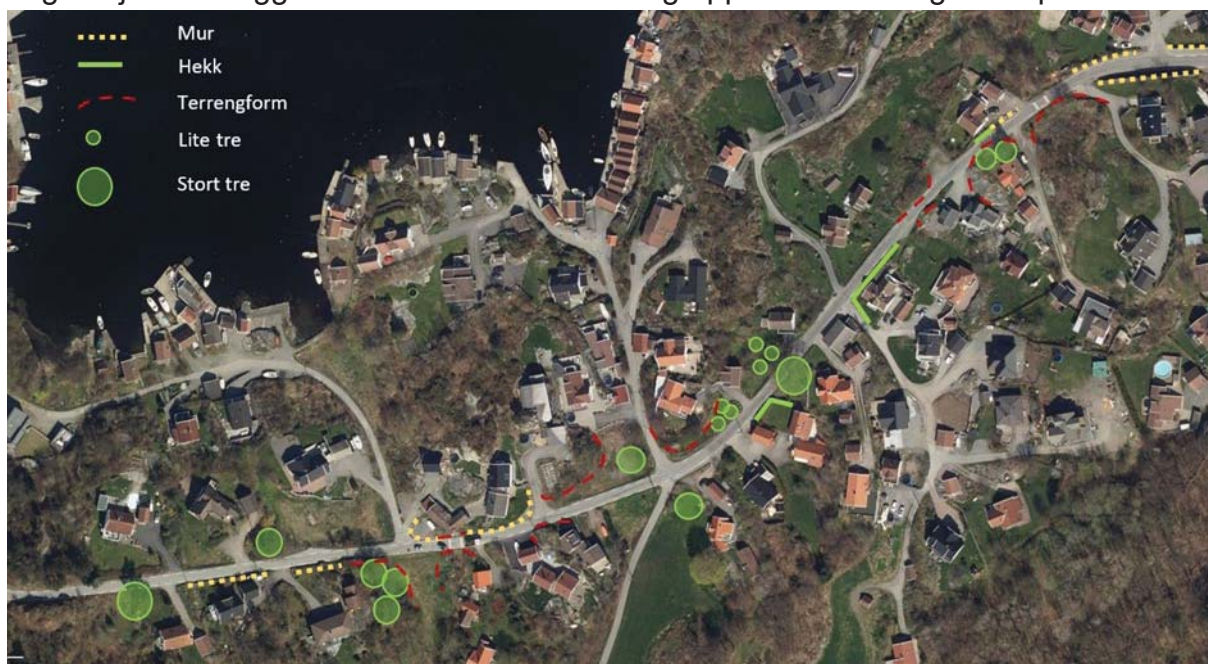
8.2.5 Hva som ikke blir løst

Gang- og sykkelløsningen følger høydene på veien. Lengdefallet bør ikke være mer enn 5% for at alle skal få gode forhold. Innenfor planområdet aksepterer vi likevel korte strekninger som er opp mot 7%. Dette utbedres ikke da det ville medført større terrenginngrep og utfordringer i forhold til eksisterende bebyggelse og vannhåndtering.

8.3 Landskapsbilde

8.3.1 Eksisterende situasjon

Området tiltaket skal bygges i er relativ tettbygd med småkupert terreng. Landskapet er et småskalalandskap med eneboliger, eplehager, murer, hekker og en del vegetasjon. Det ligger eiendommer med hus og opparbeidede hager tett på veien.



Figur 11 Kart som viser eksisterende situasjon med murer, hekker, terrengformer og vegetasjon.



Figur 12 Bildene viser dagens situasjon med hekker, avkjørsler og murer tett på veien. Kilde: [101 Fv8 - Google Maps](#) (2023)

8.3.2 Beskrivelse av planforslaget

Planforslaget viser nytt fortau på nordsiden av veien. Det er lagt inn to bussholdeplasser på hver side av veien. På sørsiden ligger holdeplassene som plattformer på utsiden av veien, på nordsiden er de planlagt som en del av fortauet. En del avkjørsler er lagt om som følge av utvidelsen.

Inngrepene som er nødvendige for å få plass til tiltaket er tatt delvis på nordsiden og på sørsiden av eksisterende vei for å begrense terrenginngrepene mest mulig. For hver eiendom er det vurdert om det skal være fylling eller mur som avgrensing mot hagene. Vurderingene er gjort ut fra høyde på vegfylling, størrelse på eiendom, hvor nærme tiltaket kommer bolig eller uteplass, høydeforskjeller og terrengformasjoner.

På eiendommer med liten avstand fra vei til hus er det foreslått smale betongmurer. Der det er litt større avstand fra veien til huset er det foreslått natursteinsmurer.

Der det er nødvendig å gå inn i terrenget med skjæring har helning på skjæring og forming av gjenstående terreng hatt fokus.

8.3.3 Virkning av planforslaget

Planforslaget vil forringe landskapet og bomiljøet noe. Dette er et naturlig resultat av en utvidelse i et område med mange hus og hager nær veien. Samtidig er tiltaket forsøkt tilpasset eksisterende situasjon så godt det lar seg gjøre og fordi terrengformasjonene er småskala så blir terrenginngrepene moderate.

8.3.4 Avbøtende tiltak

Fordi tiltaket ligger så tett på eiendommer og hager er det i reguleringsplanprosessen gått lenger ned i detaljene enn det er vanlig å gjøre i denne planfasen. Dette for å sørge for at det settes av nok plass til tiltaket, samtidig som det ikke brukes mer plass enn nødvendig. Overganger mellom tiltak og eksisterende terreng, hager og eiendommer er nøye vurdert.

Enkelte eiendommer får tiltaket så tett på huset at det må vurderes om det skal settes opp plankegjerd mellom vei og bolig. Avbøtende tiltak kan være ny

Terrengforming av vegskråninger og sideområder er et avbøtende tiltak som vil gjøre at inngrepet forankres godt i eksisterende terreng. Etterhvert som stedegen vegetasjon slår opp vil tiltaket bli mer og mer integrert i landskapet.

Detaljert utforming av murer, rekkverk og gjerde, og eventuell beplantning som avbøtende tiltak, er ikke vurdert på dette plannivået. I den videre detaljeringen vil ønske om en helhetlig utforming på hele strekningen vektlegges. Detaljløsninger på naboeiendommer langs vegen kan komme inn som en del av grunnnervervsavtalene.

8.4 Friluftsliv/by- og bygdeliv

Det er flere fine turstier i nærområdet. Den mest brukte parkeringsplassen ligger i utkanten av planområdet ved Høyfjellet. Kartet viser de viktigste stiene.



20.02.2023

8.4.2 Beskrivelse av planforslaget

Planforslaget viser gang- og sykkelløsning langs fylkesveien mellom Skudeviga og Kilura. Det er planlagt et busstopp rett ved veien inn til parkeringsplassen ved Høyfjellet.

8.4.3 Virkning av planforslaget

Gang- og sykkelløsningen vil bidra til at beboerne i området mellom Skudeviga og Kilura kan ferdes trafiksikkert på sykkel og til fots til turområdet ved Høyfjellet. Busstoppet vil gi god tilgjengelighet for kollektivreisende til tuområdene.

8.4.4 Avbøtende tiltak

Avbøtende tiltak er ikke aktuelt. Ny gang-/sykkelløsning vil bedre tilgjengelighet til friluftsområder, og kunne inngå i et turnett.

8.4.5 Hva som ikke blir løst

Det er ikke uløste forhold med tanke på friluftsliv innenfor dette planområde.

8.5 Naturmangfold

8.5.1 Eksisterende situasjon

Planområdet består i all hovedsak av eksisterende infrastruktur og utbygging av denne, med ingen registrerte naturtyper eller naturvernområder innenfor planområdets grenser. Det er et naturreservat i nærheten men det vil ikke bli påvirket av prosjektet. Det er noen teiger med lav bonitetsskog som blir beskrevet under Naturressurs-kapitlet.

8.5.2 Virkninger av planforslaget

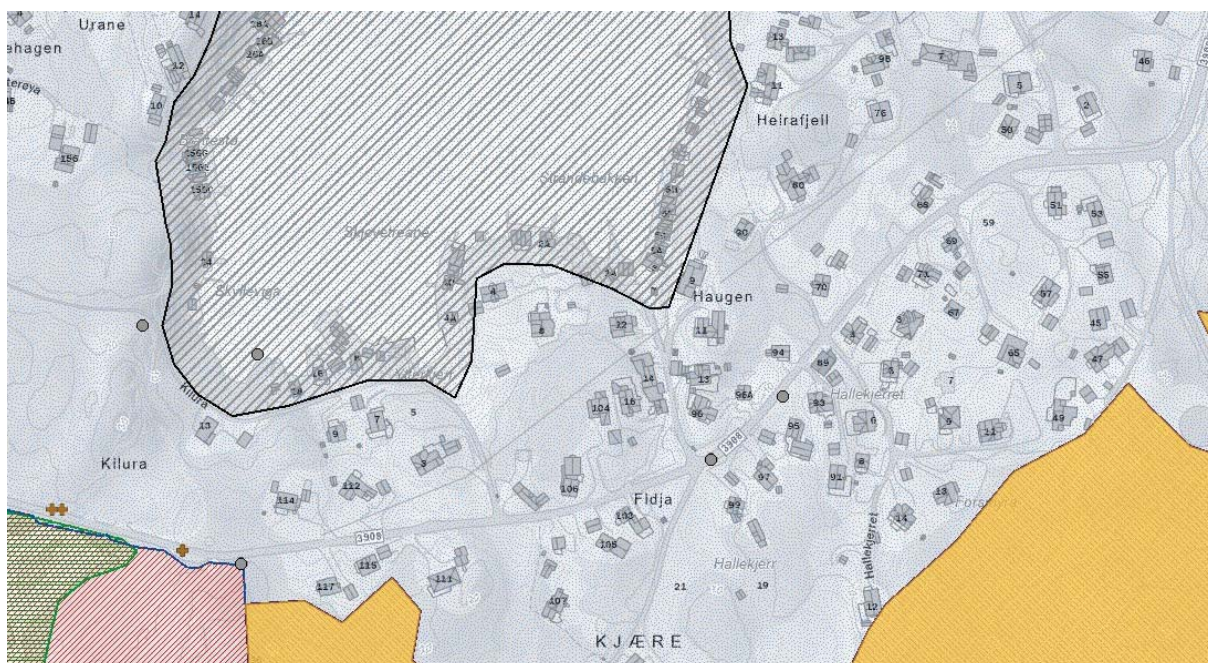
Planforslag vil ikke forringe naturmangfoldet.

8.5.3 Avbøtende tiltak

Dersom almen er fri for almesyke vil det bli vurdert å opprette trekirkegård for stammen i et egnet område i nærheten som et avbøtende tiltak (se neste avsnitt). Det vil trolig bli plantet inn nye trær langs strekningen, men dette detaljeres i følgende planfaser.

8.5.4 Hva som ikke blir løst

Det ble tidlig i prosjektering forsøkt å unngå almetreet ved butikken, men hensynet til bolighus og kulturminner veier tyngre i dette tilfellet.



Figur 14 Naturtyper, rødlistearter, fremmede arter

8.5.5 Verneområder, naturtyper, arter, vassdrag, kantsoner, strandsone, vegetasjon.

Det er registrert noen rødlistede dyrearter i planområdet; alle er ulike fuglearter som har tilknytning til de tilgrensende naturarealene. Se tabell. Det er også registrert én stor alm (VU) i krysset ved den gamle butikken. Det er ingen vassdrag eller tilgrensende vannområder i prosjektet.

Tabell 1: Rødlistede arter registrert innenfor planområdet

Art	Rødlistestatus
Grønnfink	VU/sårbar
Tyrkerdue	NT/nært truet
Stær	NT/nært truet
Tårnseiler	NT/nært truet
Gråspurv	NT/nært truet
Alm	EN/sterkt truet
Tjeld	NT/nært truet

Fremmede arter: Filtarve, syrin, gravmyrt. Vanlige hageplanter med stort spredningspotensiale. YM-plan for byggefase vil beskrive riktig håndtering av plantemasse og infisert jord for å hindre spredning til sårbar natur.

8.5.6 Virkningene planforslaget har for naturmangfold skal drøftes opp mot de miljørettslige prinsippene i naturmangfoldlovens kap 2 (§§ 8, 9, 10, 11 og 12)

NML 8 (kunnskapsgrunnlaget): Flekkerøya er til havs omkranset av Oksøy-Ryvingen landskapsvernområde og er godt kartlagt i naturreservatet. I tillegg ble store deler av Vesterøya kartlagt etter Miljødirektoratets instruks i 2020. Registreringene er gode (etter NiN-metodikk) og relativt nylige. Kunnskapsgrunnlaget vurderes å være godt.

NML 9 (føre-var prinsippet): Arealet som ønskes bebygd har tidligere vært bebygd i nærmere 100 år, og med stor grad av aktivitet over døgnet. Forholdene anses derfor ikke som vesentlig endret. Det er lite sannsynlig at tiltaket vil medføre vesentlig – det vil si alvorlig eller irreversibel, skade på landskap, økosystemer, andre naturtyper eller arter. Det er derfor vurdert at det ikke er nødvendig å innhente ytterligere kunnskap om dette.

NML § 10 (økosystemtilnærming og samlet belastning): I planarbeidet er det vurdert om tiltaket vil ha en negativ påvirkning på landskap og økosystemer, naturtyper og arter. Det er vurdert om den samlede belastningen av herværende tiltak og øvrige tiltak i nærområdet vil gi en negativ virkning på naturmangfoldet. Dette er vurdert, og det er ikke fremkommet noen åpenbare negative konsekvenser, med unntak av fjerning av det store almetreet. Avbøtende tiltak vil betydelig redusere den negative virkningen.

NML § 11 (kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver): Fylkeskommunen har ansvar for å gjøre vurderinger etter § 11.

NML § 12 (miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder): En utbygging kan gjennomføres med miljøforsvarlig teknikk og driftsmetoder lokalisert slik planforslaget viser.

8.6 Kulturarv

8.6.1 Eksisterende situasjon

Hele Flekkerøya ligger innenfor «Innseilingen til Kristiansand», som er definert som et kulturhistorisk landskap av nasjonal interesse. Innseilingen beskrives som et militær- og sjøfartshistorisk landskap.

Veiene på øya er smale, og bygninger ligger tett på veien på enkelte partier. Dårlig sikt og bratt vei er også vanlig flere steder. Flekkerøy bærer preg av å ha utviklet seg isolert fra fastlandet. Denne strukturen kan også sies å være karakteristisk for Flekkerøy og veinettet utgjør en viktig del av kulturmiljøet på Flekkerøy.

Bebyggelsen langs strekningen inngår i et kulturmiljø med bygg av varierende alder. SEFRAK-registreringer viser at mange av bygningene langs veien er fra 1800-tallet.

Både bebyggelse og LNFR-områder er vist med hensynssone kulturmiljø i gjeldende kommuneplan.

Langs strekningen står det to minnesmerker over nøytralitetsvakt under første verdenskrig. En tredje stein står i Kilura, utenfor planområdet. Minnesmerkene blir av Agder fylkeskommunes avdeling for kulturminnevern og kulturturisme beskrevet å ha stor lokal verdi.

Seksjon for arkeologi hos Agder fylkeskommune har vurdert at det ikke er behov for å supplere kjent kunnskap med ytterligere arkeologiske registreringer.

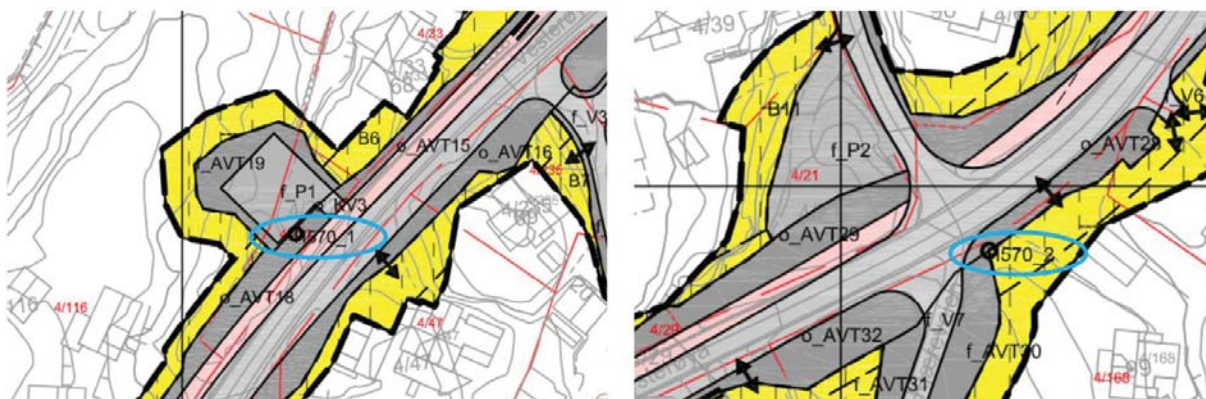


Figur 15: Kart som viser registrerte kulturminner. De to runetegnene viser minnesmerkene fra nøytralitetsvakt mens trekantene representerer SEFRAK-registrerte bygg. Kilde: Naturbase.no/Kulturminner

De registrerte objektene langs veien er ikke fredet eller vernet etter kulturminneloven.

8.6.2 Beskrivelse av planforslaget

Planforslaget innebærer at de to minnesmerkene for nøytralitetsvakt flyttes. De foreslås tatt ned og nennsomt plassert tilbake i nærheten av opprinnelig plassering, på henholdsvis en betongsokkel og et betongfundament. I byggeperioden forutsettes minnesmerkene oppbevart uten fare for skade.



Figur 16 Forslag til plassering av minnesteiner. Til venstre vises forslag til plassering Mellom Vesterøya 68 og 70. Til høyre vises forslag til plassering ved Kjæreveien (mot sør). I utklippene er det brukt blå oval for å markere plasseringene. Kilde: Agder FK (2023)

8.6.3 Virkning av planforslaget

Planforslaget vil forringe kulturlandskapet og kulturmiljøet noe, ettersom veien med fortau blir breiere enn i dag. Samtidig er tiltaket forsøkt tilpasset eksisterende bebyggelse og landskap og fordi terrengformasjonene er småskala så blir inngrepene moderate.

8.6.4 Avbøtende tiltak

I reguleringsplanprosessen er det gått lenger ned i detaljene enn normalt for en veiplan. Dette er blant annet for å ivareta at det ikke brukes mer plass enn nødvendig, samt gode overganger mellom tiltak og eksisterende terreng, hager og kulturlandskap.

Minnesteinene er foreslått ivaretatt og plassert nær opprinnelig plassering. Det vil bli utarbeidet en plan for skånsom flytting og gjenreising i samarbeid med historielaget på Flekkerøya.

8.7 Naturressurser

8.7.1 Eksisterende situasjon

Planområdet består av et relativt tettbygd boligstrøk dominert av eiendommer med hage, fylkesveien, og noen områder med arealressurser som grenser til veien; 2 teiger med fulldyrka mark, og 5 teiger med løvskog i lav dyrkningsverdi (impediment/ikke dyrkbar til lav-bonitet).



Figur 17: Teig med fulldyrka jord, totalt 1,8 dekar. Kilde: Google maps (2023)



Figur 18: Teig med fulldyrka jord, totalt 2,6 dekar. Kilde: Google Maps (2023)

8.7.2 Virkninger av planforslaget

Byggingen av nytt fortau vil føre til beslaglegging av ca 0,18 dekar dyrka jord. Noe av dette arealet vil kunne tilbakeføres til dyrka mark etter anleggsperioden er over, men ikke alt. I prosjekteringsfase for byggeplan vil det jobbes videre med en plan for omdisponering av matjorda.

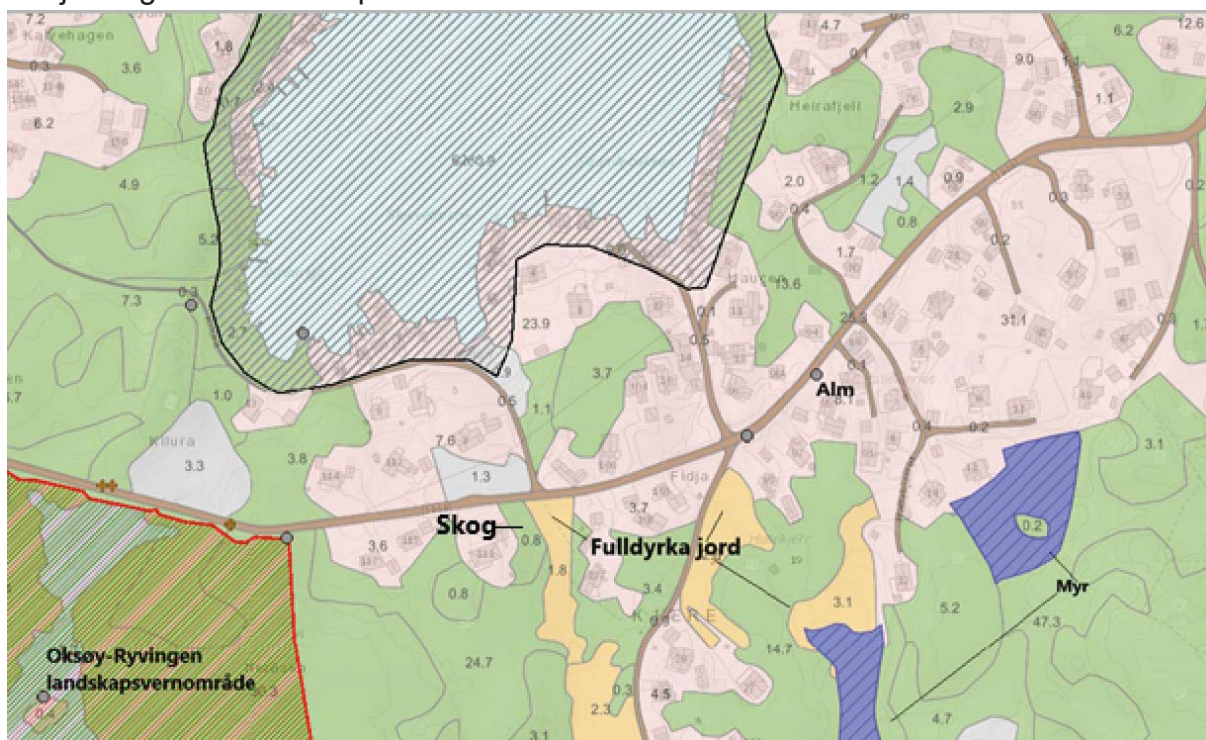
8.7.3 Avbøtende tiltak

Matjord mellomlagres i ranker og omdisponeres i henhold til gjeldende lovverk og matjordplan.

8.7.4 Hva som ikke blir løst

Et lite areal dyrka mark vil bli liggende under nytt fortau/veg og vil gå tapt.

Matjordlaget vil bli omdisponert iht lovverk.



Figur 19: Naturressurser; 1 skogholdt og 2 teiger med fulldyrka jord. Kun 2 av teigene blir berørt.

8.8 Geologi og grunnforhold

8.8.1 Berggrunn, løsmasser, geoteknikk,

Topografien i området som strekker seg over en avstand på ca. 500 meter fra Skudeviga til Kilura er småkupert med dyrket mark, bergknauser og myrsøkk.

Berggrunn i område består i hovedsak av amfibolgneis med innslag av metagråvakke og migmatitt. Område består i hovedsak av et tynt dekke med organiske toppmasser og berg i dagen. Lokalt er det stedvis registrert større dybder til berg. Løsmasser består i tiltaksområdet av fyllmasser, friksjonsmasser, sand, grus, morene og marineavsetninger over berg. Grunnundersøkelser viser mellom 1 til 13 meter til bergnivå. Ved Kjærekrysset er det registrert fyllmasser, organiske masser og marine avsetninger i område utenfor dagens veg hvor fortau planlegges bygd. Det er registrert kvikkleire i området og det er vurdert at områdestabilitet er ivarettatt.

8.9 Barn og unge

Barn og unges interesser skal ivaretas i planarbeid, og de skal ha mulighet til medvirkning.

«De overordnede prinsippene i Barnekonvensjonen og Grunnloven er integrert i formålsparagrafen i plan- og bygningsloven. Dette pålegger alle som driver

planlegging og byggesaksbehandling å ta hensyn til barn og unges oppvekstsvilkår. Videre pålegger plan- og bygningsloven alle som planlegger ansvar for å sikre aktiv medvirkning fra barn og unge.»
(<https://www.regjeringen.no/contentassets/ee711742c9cf47e7a3831ae12fba6e5d/no/pdfs/bokmal---veileder-om-barn-og-unges-okt.pdf>)

I dette planarbeidet er det gjennomført to medvirkningsmøter.

- **17. februar 2022 møtte vi 8 elever på Lindebøskauen skole. Elevene som deltok bor på Vesterøya, og går i 8., 9. og 10. trinn.**
- **13. januar 2023 møtte vi 9 elever på Flekkerøy barneskole. Elevene som deltok bor på Vesterøya, og går i 6. og 7. trinn.**

I møte fikk barna informasjon om reguleringsplanarbeid og -prosess, om innholdet i planforslaget og om viktige hensyn som må ivaretas. Barna ble spurt om kvaliteter i området, om deres bruk av området, om utfordringer, årstidsvariasjoner og reiser til og fra skole og fritidsaktiviteter.

8.9.1 Barn og unge er opptatt av:

Fremdrift

Det har kommet spørsmål om fremdrift, frem til ferdig bygget veg. Vi har presentert fremdrift for reguleringsplanen, men kan foreløpig ikke si når planen blir bygget, da finansieringen ikke er fullstendig per nå. Reguleringsplanen blir ferdig ila våren, og mulig vedtak i september 2023.

Anleggsperioden

Elevene har spurt om mulighet for å gå og sykle langs strekningen samtidig som det nye skal bygges. Det er ikke alternative veger utover til Åshavn, og det betyr at prosjektet må bygges etappevis, og «halve strekninger» om gangen, slik at trafikk kan slippes forbi anleggsområde. Det skal lages løsninger for myke trafikanter – men på de smaleste strekningene kan det bli smale løsninger i byggeperioden.

Fortsettelsen videre vestover

Blant elevene vi har møtt er det flere som bor vest for planens avgrensning. Vi er blitt spurt om det vil bli planlagt og bygget gang-/sykkelløsning videre vestover. Da det ble varslet oppstart var det frem til Andåsveien, men det var en beslutning om at strekningen skulle deles i to parseller, og at strekningen frem til Kilura skulle planlegges først. Vi har ikke fått beskjed om når planlegging på neste parsell, Kilura – Andåsveien, skal starte opp. Dette er opp til politikerne, som prioriterer prosjekter, og fordeler planmidler.

Nedsatt hastighet

Elevene opplever at fartsnivået er for høyt, og ønsker at fartsgrensen blir redusert fra

40 km/t til 30 km/t. Statens vegvesen har 7. februar 2023 fattet vedtak om at fv.3908 forkjørreguleres og fartsgrensen settes til 30 km/t.

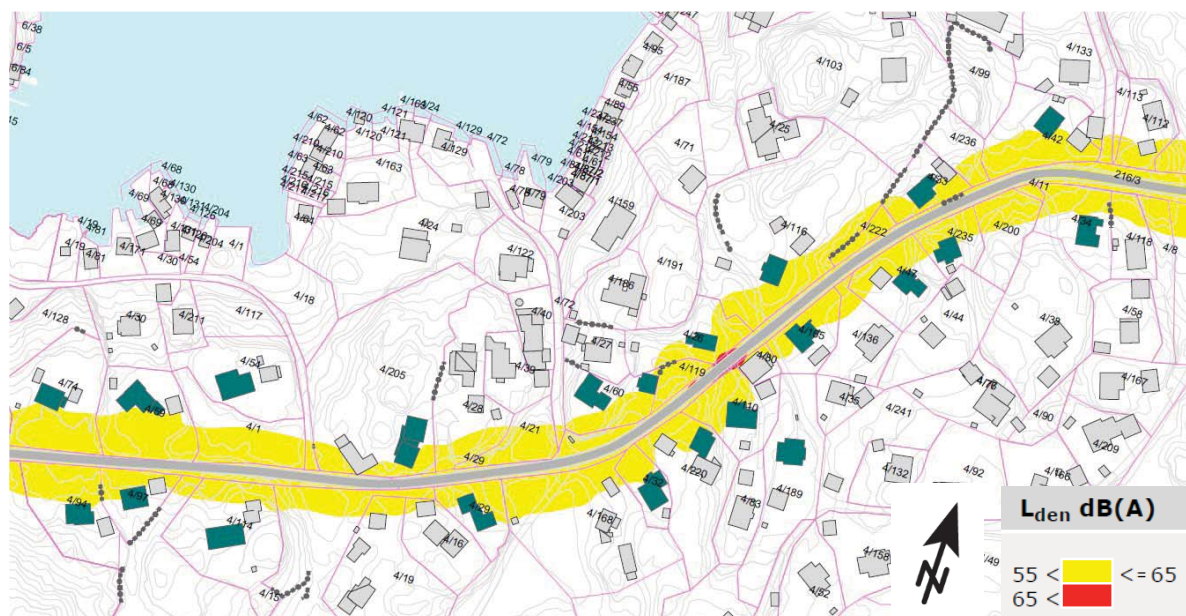
Nye trær

Det ble stilt spørsmål om det vil bli plantet nye trær langs veien. Det vil trolig bli plantet noen nye trær, men dette detaljeres i påfølgende planfase.

8.10 Støy

Dagens situasjon

Figur 1 viser støysonekart for dagens situasjon. Boligene langs fv. 3908 Vesterøya har deler av fasade og/eller utearealer med støynivåer som overskrider grensen for gul sone, L_{den} 55 dB.



Figur 20 Støysonekart L_{den} for dagens situasjon. Beregningshøyde 4 meter.

Utbygd situasjon

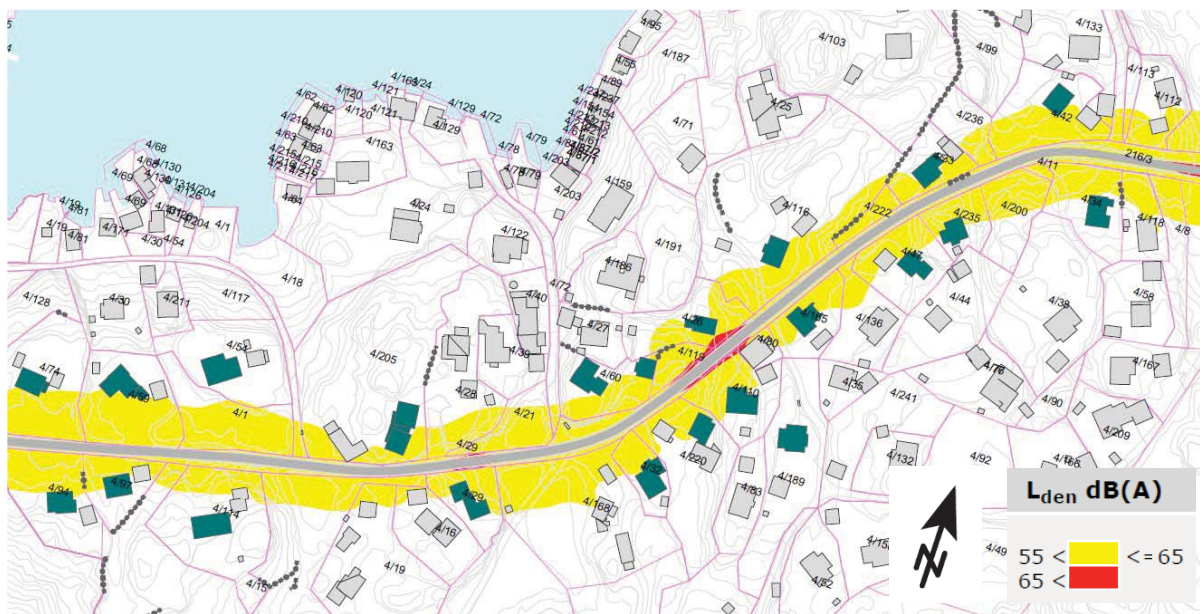
Det er utført en støyberegning iht. *Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442/2021*. Det er for vurderinger ved endringer i støynivå tatt utgangspunkt i Statens vegvesens policynotat for behandling av T-1442/2021.

Det er gjort beregninger av dagens situasjon, referansesituasjon med økt trafikk som følge av utbygde boligfelt lenger ut på øya, og for en utbygd situasjon med fortau og samme trafikkmengde som i referansealternativet.

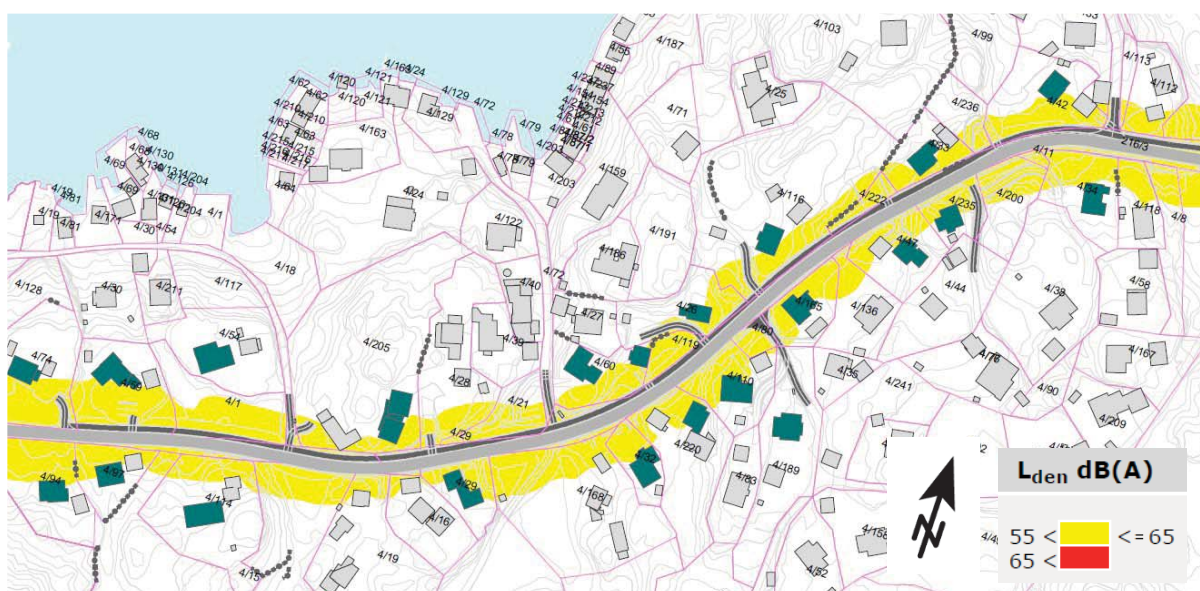
Tiltaket innebærer en endring i geometri for veien. I henhold til policynotatet til Statens vegvesen, skal mindre tiltak som f.eks. gang- og sykkelvei, fortau, midtoppmerking o.l. kunne gjennomføres uten avbøtende støytiltak dersom

endringen ikke fører til en økning i støynivå på over 2,4 dB.

I figurene under er det vist støysonekart for referansesituasjonen og utbygd situasjon. Ettersom trafikkmengden er lik før og etter tiltaket, er det små endringer i utbredelsen av gul støysone.



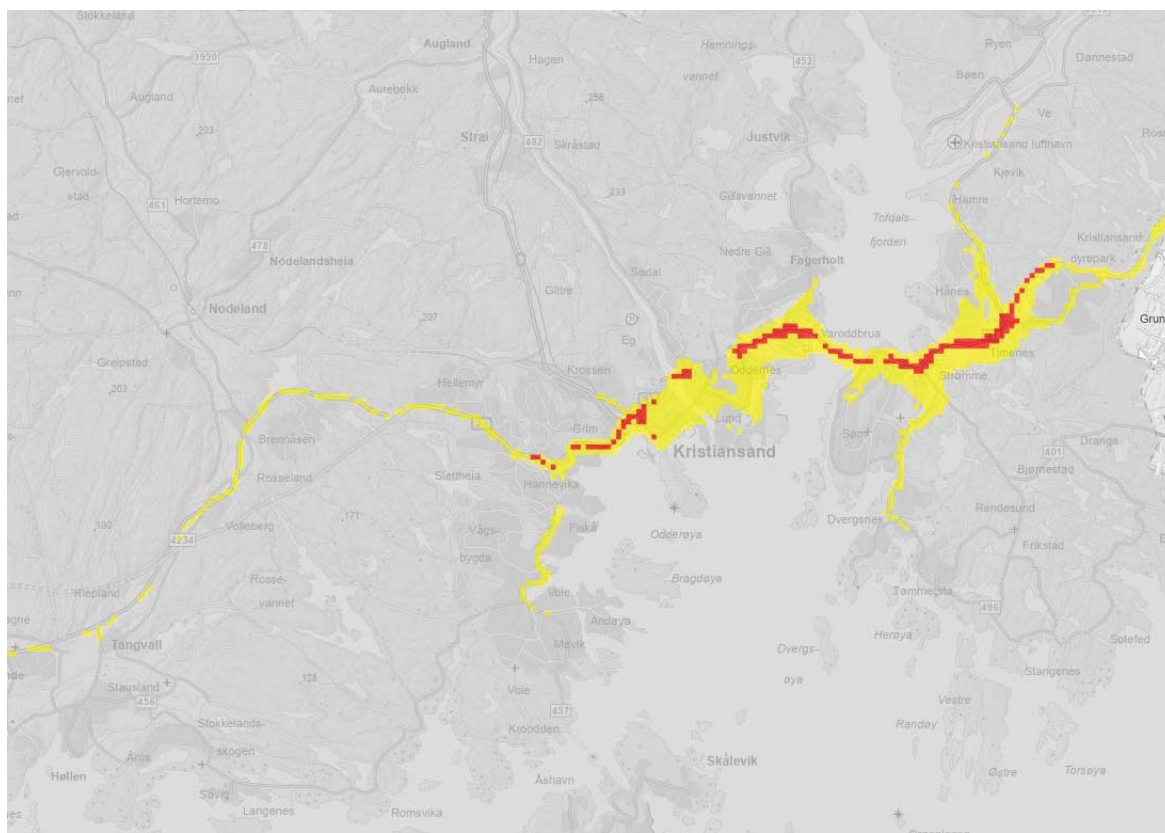
Figur 21: Støysonekart Lden for referansesituasjon. Beregningshøyde 4 meter.



Figur 22: Støysonekart Lden for utbygd situasjon. Beregningshøyde 4 meter.

Det er ingen boliger som har en økning på over 2,4 dB, og som samtidig overskrider grenseverdier for gul sone.

8.11 Luft



Kristiansand Luftsonkart basert på meteorologi 2017-2021 - Kilde: Meteorologisk institutt / CC-BY-4.0

Figur 23: Kristiansand luftsonekart meteorologi 2014-2021. Kilde: Meteorologisk inst.

Kristiansand kommune har generelt sett lav grad av luftforurensning. Senest i 2021 utførte Miljødirektoratet en luftsonekartlegging av Kristiansand, som indikerer at det er behov for å redusere svevestøvnivåene i deler av Kristiansand. Luftsonekart viser at ca 9% av befolkningen i gamle Kristiansand er utsatt for betydelig luftforurensning. Flekkerøya er *ikke* innenfor de utsatte områdene. Med en årsdøgntrafikk på 1400 skal det mye trafikkøkning til før luftforurensning vil nå grenseverdier for svevestøv (gul og rød sone). Bygging av fortau vil tilrettelegge for at flere kan sykle og gå i stedet for å kjøre, og tiltaket vil dermed ikke gi økt luftforurensning.

8.12 Byggegrenser

Innenfor reguleringsplanen er byggegrense satt til 12,5 m fra midt veg. For øvrig gjelder veglovens byggegrense langs veg.

8.13 Fravik fra vegnormaler

Dagens fylkesveg følger terreng, eiendommer, og avkjørsler, og overholder ikke en vegstandard slik de beskrives i vegnormalen. Hensikten med dette planarbeidet er å få en arealplan for gang-/sykkelløsning. Vegen vil i hovedtrekk ligge som i dag.

Vegen blir ikke utbedret til en spesiell vegstandard. Det er gjort tilpasninger for å ivareta sikt både til og fra biler i kryss og avkjørsler, og særlig til og fra gående og syklende på den nye gang-/sykkelløsningen.

Det er enighet med seksjon for Forvaltning om at det ikke søkes fravik, men at tilpasninger gjøres for best mulig trafiksikkerhet.

8.14 Teknisk infrastruktur

8.14.1 Overvann og flom

Det finnes eksisterende vann-, avløp- og overvannssystemer i området.

Overvann i forbindelse med tiltaket, skal håndteres i lukket system med sluk og rør, som kobles på eksisterende rør med utslipp i sjø. Det skal benyttes fordrøyning på grunn av begrenset kapasitet på eksisterende overvannssystemer. På overflaten, vil kantstein, steinrenner og grøfter føre overvann mot de lukkede systemene.

Overvannet håndteres slik, at overvannssituasjonen for veien og nærliggende eiendommer, i størst mulig grad blir bedre eller lik situasjonen før tiltaket. Det etterstrebes at flomveier endres i minst mulig grad. Der flomveier og flomsituasjonen endres, er det vurdert behov for avbøtende tiltak. Planområdet ligger ikke innenfor aktsomhetsområder for flom, ifølge flomsonekart fra NVE.

8.14.2 Elektro

Den eksisterende tekniske infrastrukturen langs veien er stort sett av eldre dato. Den består av eldre tremaster med nyere LED-armaturer for veibelysning. I tremastene henger det luftstrekk med kabler og ledninger for både strøm og telekommunikasjon. Luftstrekkeleiene både krysser og går langs med veien. Stedvis langs veien er det diverse kabelskap, høyspentlinjer og kabler/rør i bakken. Høyspentlinjene til Agder Energi går mellom Alsviga og Kilura.

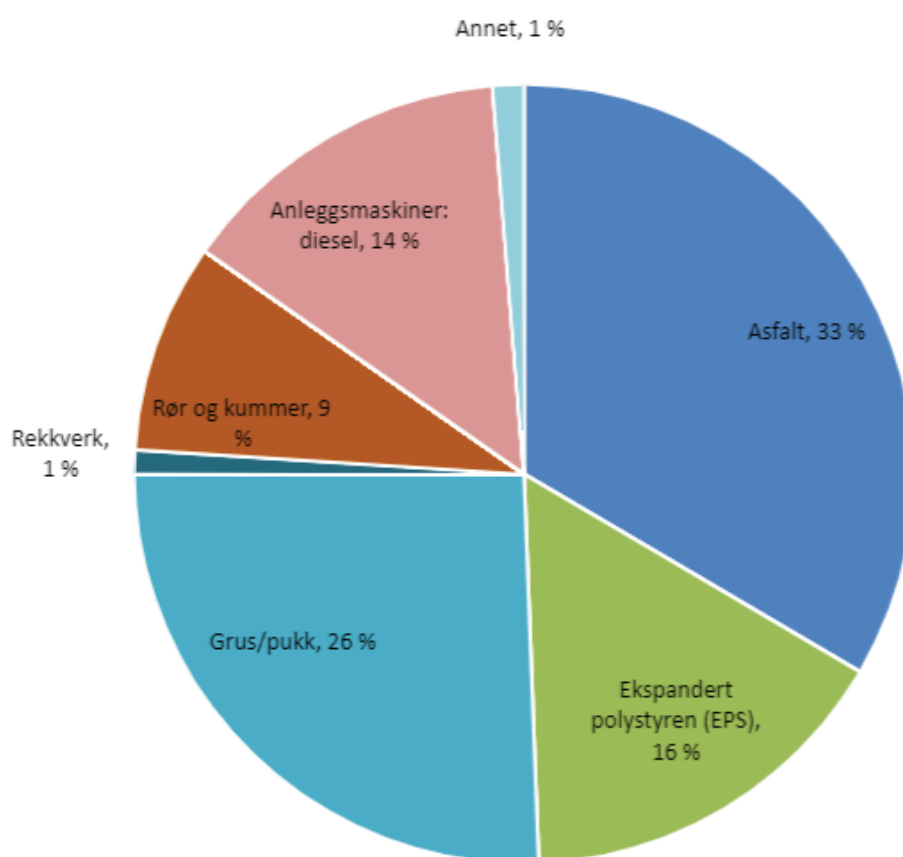
Planlagt løsning har fokus på en helhetlig- og bedre skjult teknisk infrastruktur. Det skal etableres veilysmaster med LED-armaturer som er dimensjonert for å gi god belysning av den nye veien. Veilysmastene etableres like på utsiden av fortauet. Det skal også etableres en gjennomgående kabelgrøft for både fylket og andre kabeleiere. Kabelgrøften dimensjoneres med mål om å unngå oppgraving i framtiden. Den skal klargjøre for både dagens og framtidens behov. I den sammenheng vil prosjektet samarbeide med kabeleiere for å rydde opp i eksisterende teknisk infrastruktur. Langsgående luftstrekk skal blant annet legges i bakken, og overflødig infrastruktur fjernes.

8.15 Klimagassutslipp

Nedbygging av dyrka mark vil alltid innebære økt utslipp av klimagass siden skog, beite og dyrka mark inneholder karbonlagre og påvirkning av disse fører til frislipp av karbon til atmosfæren. Skog og myr har størst innhold av karbon. I dette prosjektet er det kun noen få hundre kvadratmeter med dyrka mark og lavbonitets skog som vil bli påvirket. I teigen med dyrka mark vil den mest karbonholdige – matjorda - tas av og bli omdisponert iht matjordplan. Beregningsverktøyet VegLCA viser klimautslipp fra materialer og bygging av nytt fortau og veg; 280 tonn CO₂-eq (ekvivalenter), i tillegg kommer beregnede utslipp fra drift i hele levetiden for veien (419 CO₂-eq).

Klimagassutslipp samlet for materialproduksjon og utbygging

Inkludert direkte utslipp på byggeplass. Ikke inkludert arealbruksendringer



Figur 24: klimagassutslipp samlet for materialproduksjon og utbygging

9 Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse

I forbindelse med detaljregulering av fortau fra Skudeviga til Kilura er det utført vurdering av risiko og sårbarhet i forbindelse med planlagt tiltak.

Det er pekt på 7 hendelser med økt risiko.

- **Veg, omkjøringsmulighet**
- **25 Høyspent i luft**
- **30 Støv**
- **31 Støy**
- **34 Ulykker ved transportmidler(trafikkulykker)**
- **36 Kulturminner/fortidsminne, nærhet/berøres**
- **48 Fremkommelighet ved utrykning**

Alle de registrerte hendelsene med økt risiko dreier seg om hendelser knyttet til anleggsfasen. Risikoen for disse hendelsene reduseres ved utarbeidelse og gjennomføring av SHA plan i byggefasen.

10 Gjennomføring av forslag til plan

10.1 Framdrift og finansiering

Reguleringsplanforslaget blir ferdig ila våren, med mulig vedtak i september 2023.

Når prosjektet er sikret finansiering, kan det gå videre til byggeplan. Finansiering er foreslått løst gjennom et samarbeid, med følgende fordeling: Agder fylkeskommune finansierer 50%, ATP ca 25% og kommunen ca 25%. (Kilde: Handlingsprogram for fylkesveg 2021-2024, på side 43.)

Strekningen berører mange private grunneiere, og det må settes av nok tid til å gjennomføre grunnnerv. Parallelt med grunnnerv, kan strekningen detaljprosjekteres, og det kan lages konkurransegrunnlag. Reguleringsplanen har høy detaljeringsgrad, og dette vil redusere tidsbruk i prosjekteringsfasen.

Anleggsgjennomføring vil være krevende fordi det ikke finnes omkjøringsveg, og er tett mellom avkjørsler. Det må påregnes ekstra tid til bygging på grunn av dette.

10.2 Anleggsgjennomføring

10.2.1 Utbyggingsrekkefølge og trafikkavvikling

Strekningen planlegges bygget under ett i en utførelsesentreprise hvor Agder fylkeskommune står for prosjekteringen. Anleggsperioden er estimert til 8 - 10 måneder.

Anleggsarbeidet skal gjennomføres innenfor bestemmelsesområde Midlertidig rigg- og anleggsområde og eksisterende veggrunn. Strekningen er uoversiktlig i dag og i anleggsperioden vil framkommeligheten måtte bli redusert. Det er ingen omkjøringsmuligheter på strekningen og det vil være behov for midlertidige løsninger

for å avvikle trafikken. Lysregulering vil bli aktuelt å nytte og vegen vil bli stengt i kortere perioder ved sprengning. Det vil etableres egne løsninger for gående og syklende forbi og gjennom anleggsområdet.

10.2.2 Massehåndtering

Anleggsbelte og sideterreng er svært begrenset og mye av massehåndteringen vil skje delvis i veglinja, samt at både oppgravde masser og tilkjørte masser vil måtte transporteres og mellomlagres på de regulerte riggområdene i hver ende av parsellen.

10.2.3 Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA)

Plan for sikkerhet, helse og arbeidsmiljø vil bli utarbeidet som en del av forberedelsene til bygging, i tråd med kravene i Byggherreforskriften. Ved tidlig identifisering av risikoforhold vil det kunne innarbeides forebyggende tiltak i prosjekterings- og byggefase.

Arbeidet med den formelle SHA-planen er ikke igangsatt, men noen tema er naturlig nok allerede identifisert gjennom planarbeid og risikoanalyse. Se kapittel 9 om ROS-analysen.

Det er ikke avdekket spesielt krevende forhold på den aktuelle strekningen. Det er likevel et særtrekk ved anleggsområdet at naboskapet er et definert kulturmiljø uten alternativ veiatkomst. Framkommelighet forbi anleggsområdet må opprettholdes. Blant prosjektspesifikke og stedlige forhold som må vurderes når SHA-planen skal skrives er:

- **arbeid på sted med passerende trafikk**
- **organisering av anleggsområdet mht rigg, anleggsbelte og mellomlagring av masser.**
- **arbeid nær høyspentledninger og elektriske installasjoner**
- **faseplaner for anleggsgjennomføring, inkludert trafikk til og fra tilgrensende eiendommer**

10.2.4 Ytre miljø (YM) i byggefasen

Det vil bli utarbeidet en YM-plan for å sikre riktig oppfølging av ytre miljø tema som forurensing, fremmede arter og naturmangfold under anleggsfasen. Ym-planen forankres i konkurransegrunnlaget og skal være fast post på byggemøter.

11 Sammendrag av innspill og merknader

Det ble varslet oppstart av planarbeid 10/8 2021. Til grunn for varselet lå planinitiativ datert 25.05.2021. Her ble det beskrevet at varsel om oppstart ville bli sendt til følgende parter:

- Grunneiere i og inntil planområdet.
- Statsforvalteren i Agder
- Agder energi
- Flekkerøy historielag
- Flekkerøy vel
- Lokale velforeninger
- Fiberleverandører (Telenor/Nextgentel/andre)
- Agder fylkeskommune
- Statens vegvesen
- NVE
- Verneområdestyret Oksøy-Ryvingen LVO
- Fylkeskonservatoren i Agder
- Rådet for funksjonshemmede
- Forum for natur og friluftsliv

Innen fristen var det kommet 31 merknader. Disse er oppsummert nedenfor sammen med tiltakshavers vurdering og beskrivelse av om og hvordan innspillet er ivarettatt gjennom planprosessen.

11.1 Innspill fra offentlige myndigheter og instanser

11.1.1 Statens vegvesen

Har ingen merknader.

Tiltakshavers vurdering

Innspillet tas til etterretning.

11.1.2 Statsforvalteren i Agder

Statsforvalteren anbefaler en fleksibel løsning tilpasset de lokale forholdene. Sikkerhet for gående og syklende bør prioriteres høyest, deretter bomiljø og landskaps hensyn. Hensynet til biltrafikken bør prioriteres ned i dette prosjektet.

Statsforvalteren innser at dette er et krevende prosjekt hvor tungtveiende interesser kommer i konflikt med hverandre. Smal veibane med lav fartsgrense og møteplasser bør kunne vurderes hvis det viser seg nødvendig. Statsforvalteren forutsetter at det ikke gjøres inngrep i landskapsvernområdet og understreker behovet for god medvirkning og nevner særlig hensynet til barn og unge. Ber om ivarettelse av

matjord, at man unngår spredning av fremmede arter og at trafikkstøy håndteres etter gjeldene retningslinjer.

Tiltakshavers vurdering

Ager fylkeskommune er enig i statsforvalter anbefaling om fleksibilitet og tilpasning til de stedlige forholdene. En løsning med enfeltsvei og møteplasser er utarbeidet, men siden forkastet (se kapittel 6 Mulighetsvurderinger.) Planforslaget viser en smal tofeltsvei der det er gjort en stor innsats for å tilpasse dimensjon og utforming til terreng og omgivelser.

Tiltaket medfører ikke inngrep i landskapsvernområdet.

Medvirkning er gjennomført ved åpent møte, invitasjon til individuelle møter med alle grunneiere og med egen prosess mot barn og unge. Se mer om dette i kapittel 8.9 Barn og unges medvirkning.

Det er begrenset med matjord innenfor planområdet. Ivaretagelse er foreslått sikret i plankart ved at det er avsatt areal til å mellomlagre matjord i ranker. I reguleringsbestemmelsene er dette omtalt under *Bestemmelsesområder (§12-7) Midlertidige bygge- og anleggsområde*. Ivaretagelse av matjord må følges opp i prosjektering og bygging. Håndtering av fremmede arter er hjemlet i naturmangfoldslova, og vil håndteres i prosjektets ytremiljøplan.

Trafikkstøy er omtalt i kapittel 8.10 Støy.

11.1.3 Direktoratet for mineralforvaltning

Planområdet berører masseuttak Kilura – Flekkerøy. Uttaket er ikke omfattet av mineralloven og DMF har derfor ikke detaljert kunnskap om uttaket er i drift. DMF anbefaler at dette undersøkes nærmere og at eventuelle konsekvenser for uttaket må framkomme i planen. Vi kan ikke se at planområdet berører mineralske ressurser eller bergrettigheter, og har derfor ikke ytterligere merknader til varsel om oppstart.

Tiltakshavers vurdering

Befaring av området viser noe gjengroing, og det er ikke spor etter aktivt uttak av masser. Det er i løpet av planarbeidet ikke avdekket ytterlige mineralske ressurser.

11.1.4 Norges vassdrags- og energidirektorat

Gir generell informasjon og råd, inkludert at kommunen må vurdere om planen ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser innen NVEs saksområde.

Tiltakshavers vurdering

Agder fylkeskommunen mener at planforslaget ikke berører nasjonale eller vesentlige regionale interesser innen overvann, flom, erosjon eller skred. De lokale

forholdene er omtalt i planbeskrivelsens kapittel 8.8 Geologi og grunnforhold og kapittel 8.14 Teknisk infrastruktur.

11.1.5 Kystverket

Vi kan ikke se at planarbeidet vil påvirke interessene som vi skal ivareta gjennom vår planmedvirkning. Vi har av den grunn ingen vesentlige merknader til at det settes i gang planarbeid.

Tiltakshavers vurdering

Innspillet tas til etterretning.

11.1.6 Agder Energi Nett

Vi gjør oppmerksom på at det i dette planforslaget må tas hensyn til bestående anlegg og for de anlegg som det er nødvendig for oss å etablere og drifte.

AEN har etablert høy og lavspenning, både luft og kabelnett i området. Kartutsnitt er vedlagt uttalelsen.

I god tid før utbygging må det avklares i hvilken grad eksisterende ledninger/kabler eventuelt kan benyttes, om nye ledninger/kabler må legges og om.

Tiltakshavers vurdering

Innspillet er tatt med i planleggingen som del av kunnskapsgrunnlaget. Det er opprettet dialog med AEN i planarbeidet, og dette vil videreføres i prosjekterings- og byggefasen.

11.2 Innspill fra skoler, organisasjoner og foreninger

11.2.1 Lindebøskauen skole (SU, FAU og elevråd)

Elevrådet, FAU og Skolestyret på Lindebøskauen skole setter pris på at det er fremdrift i saken som trengs for å gjøre skoleveien tryggere.

Vi syntes imidlertid at når dette gjøres bør det gjøres helhetlig og ikke stykkevis og delt. Vi ønsker derfor at det detaljreguleres fra Skudeviga til Åshavn.

Det finnes vektige grunner for at FV3908 på Vesterøya må oppgraderes, og vi krever at Fylket gjør det som må til for å gjøre denne veien trygg for myke trafikanter. Vi har ingen elever å miste.

Tiltakshavers vurdering

Det er varslet oppstart for reguleringsplanen frem til Andåsveien, men er besluttet at parsellen frem til Kilura skal prioriteres først. Fortsettelse videre vestover er avhengig

av at det kan sikres finansiering til gjennomføring. Fylkeskommunen er kjent med ønske om gang-/sykkelveg helt frem til Åshavn, og vil fortsette planlegging og realisering i takt med finansiering.

11.2.2 Flekkerøy Vel

Viser til planhistorikk på Flekkerøya, inkludert politiske vedtak. Påpeker at den smaleste delen av fv 3908 ligger fra Andåskrysset til Åshavn og mener denne delen er minst oversiktlig og mest trafikkfarlig.

Forventer at planavgrensningen utvides fram til Åshavn brygge og vil at dersom dette kravet ikke imøtekommes at det heller reguleres fra Åshavn til Kilura slik at det oppnås mer veisikkerhet for barn og myke trafikanter.

Påpeker et boligpotensial på Vesterøya og ønsker at veien skal planlegges og bygges for at buss og bil kan møtes. Ønsker at fylkesveien får en standard som medfører at endepunkt for bussmetroen kan flyttes til enden av fylkesveien.

I tillegg ønsker Flekkerøy Vel at betong "bautaen" på Kjære må bevares og flyttes.

Tiltakshavers vurdering

Det er varslet oppstart for reguleringsplanen frem til Andåsveien, men er besluttet at parsellen frem til Kilura skal prioriteres først. Fortsettelse videre vestover er avhengig av at det kan sikres finansiering til gjennomføring. Fylkeskommunen er kjent med ønske om gang-/sykkelveg helt frem til Åshavn, og vil fortsette planlegging og realisering i takt med finansiering.

Blant annet etter innspill fra, og møte med, velforeningen legger planforslaget opp til en smal tofelt kjørevei der buss og privatbil kan passere hverandre.

Det ligger utenfor planprosjektets mandat å ta stilling til bussmetroens endepunkt.

«Bautaen» på Kjære vil bli flyttet. Vi viser til kapittel 8.6 Kulturarv for ytterligere beskrivelse.

11.2.3 Verneområdestyret for Oksøy-Ryvingen og Flekkefjord landskapsvernområder

Agder fylkeskommune har i e-post datert 23. september 2021 informert om at det er satt som premiss for planarbeidet at vegutvidelsen ikke skal medføre at det må gås nærmere Oksøy-Ryvingen landskapsvernområde enn dagens vegkant. På bakgrunn av dette vil ikke det planlagte tiltaket berøre Oksøy-Ryvingen landskapsvernområde siden dagens vegtrasé ligger nord for vernegrensen mellom Kilura-Andåsvegen på Flekkerøya. Verneområdestyret ber Agder fylkeskommune om å ta kontakt for avklaringer hvis det blir endringer i planarbeidet som kan berøre Oksøy-Ryvingen landskapsvernområde.

Tiltakshavers vurdering

Innspillet er tatt til etterretning.

11.2.4 Flekkerøy Historielag

Flekkerøy Historielag minner om Minnesmerke over nøytralitetsvakt 1915 i naturstein og betong som er i reguleringsområdet. Opplysningene om krigsminnesmerkene er samlet og registrert som kulturminner.

Selv om krigsminnesmerker har fått museumsnummer, er de ikke en del av Forsvarets museer samling og eies ikke av Forsvarets museer. Der hvor ikke annet er oppgitt er det kommunen de står i som er ansvarlig for både vedlikehold og plassering.

Tiltakshavers vurdering

Innspillet er også gitt av Flekkerøy vel. De to berørte krigsminnesmerkene vil bli flyttet. Vi viser til kapittel 8.6 Kulturarv for ytterligere beskrivelse.

11.3 Innspill fra grunneiere og privatpersoner

11.3.1 Åsmund Lima

Har følgende innspill til prosjektet:

- Det må beregnes ny steinmur/stablemur forbi oss som dere må ta kostnad på, se vedlagte bilder. Denne er rasfarlig og er blitt ristet løs i løpet av årene med all trafikk/tungtrafikk forbi. Det må også beregnes evt nytt gjerde på toppen av muren.
- Jeg ønsker at prosjektet utføres/planlegges i sin helhet helt frem til Andåsveien pga at det ikke er noe bra alternativ å stoppe den ved Kilura og gå ned bakken i Kilura, den veien er også privat og må isåfall også oppgraderes for å få trygg og sikker.
- Ønsker også at som mye som mulig av luftlinjer/luftspenn av fiber/strøm legges i bakken om mulig.

Tiltakshavers vurdering

Når byggeprosjektet er gjennomført vil muren forbi bolig og låve etterlates i en forsvarlig tilstand. Det må gjøres vurdering i etterfølgende faser på hva som kan sikres, repareres eller må erstattes med ny mur. Gjerder som rives i anleggsgjennomføringen vil bli erstattet.

Det er varslet oppstart for reguleringsplanen frem til Andåsveien, men er besluttet at parsellen frem til Kilura skal prioriteres først. Fortsettelse videre vestover er avhengig av at det kan sikres finansiering til gjennomføring. Fylkeskommunen er kjent med ønske om gang-/sykkelveg helt frem til Åshavn, og vil fortsette planlegging og realisering i takt med finansiering.

Det skal etableres kabelgrøft når prosjektet gjennomføres. Omfang av kabler som legges ned i bakken vil bli avklart i påfølgende faser. Vi viser også til kapittel 8.15 Teknisk infrastruktur.

11.3.2 Jann Gunnar Andås

Idet jeg viser til møte den 2.d.m. tillater jeg meg herved å komme med følgende bemerkninger angående eiendommen Vesterøya 96

1. I veikanten ved innkjørsel ligger det fremdeles en gammel brønn. Denne har påsatt rist og fungerer nå nærmest som en overvannskum ved sterk nedbør. Nærmere Kjæreveien er det anlagt septiktank. Vanninntak til eiendommen følger kloakkledningen ut i veien.
2. Da det fremdeles er usikkert mht vei og fortaubredde er det for tidlig å drøfte spesifikke detaljer. Dette forutsettes kan gjøres på et senere tidspunkt.
3. Veibanen er hevet endel i senere år ved nyasfaltering slik at ny ut/innkjørsel til eiendommen ønskes trukket noe lenger mot Kjæreveien for å få fall for overvann. Ev. må det anlegges et nytt gårdssluk.
4. Eiendommen er tidligere beskåret av Veivesenet for å gi frisikt mot avkjørsel til Kjæreveien. Nå går det bort enda mere grunn for sykkelsti. Det blir derfor lite igjen av hagen vår. Vi ønsker derfor å etablere parkeringsplasser på det resterende areal. Detaljer så som bærelag, kantsten, asfalt, beplantning o.l. drøftes når veitraseen er fastlagt. Dette må sees i sammenheng med erstatning for eksisterende frukttrær, planter, veigrunn etc.

Tiltakshavers vurdering

Punkt 1 er tatt til orientering.

Punkt 2 Planforslaget vil sendes ut på høring, og det vil der fremgå mer detaljer. Vi imøteser innspill og merknader til dette.

Punkt 3 Avkjørsel er i planforslaget beholdt med samme plassering som i dag, men det er jobbet med løsninger for overvannshåndtering. Vi vil unngå at naboer til veien får tilført mer overvann.

Punkt 4 Snuhammeren er utvidet så det vil være plass til å parkere to biler der. Trærne som blir berørt i forbindelse med etablering av gang- og sykkelstier kan erstattes på grøntarealet sørvest for parkeringsplassene.

11.3.3 Oddbjørn og Renate Stenersen

I forbindelse med utbygging av fortau forbi vår eiendom Vesterøya 114 vil det gå betydelig ut over vår hage, som er lekeplass/fotballbane for våre sønner. Den ene gutten er utviklingshemmet og er helt døv. Det er derfor helt nødvendig at det blir skjermet mot veien etter at det nye fortauet er på plass, slik at han fortsatt kan ha hagen som en trygg lekeplass.

Vi ønsker at det lages en mur med gjerde oppå for å minimalisere tap av plass, og for at det blir tilstrekkelig skjerming mot vei og fortau.

Tiltakshavers vurdering

Dette planforslaget har utstrekning til like vest for deres avkjørsel. Videre vestover vil inntil videre gjeldende reguleringsplan fortsatt gjelde. Merknaden gjelder dermed den delen av deres eiendom som utenfor denne planens avgrensning, men er relevant for parsellen Kilura – Andåsveien. Varsel om oppstart omfattet et større planområde.

11.3.4 Arvid Pedersen

Sist gang der var regulering av gangvei til Skudeviga fikk vi beskjed om at vår eiendom Vesterøya 51 var ferdig regulert og at der ikke ville komme ytterligere inngripen i denne. Vi stiller oss derfor negative til at der gjøres flere inngrep i vår eiendom da vi jo allerede har måtte avstå mye grunn.

Vi forstår nå at der skal lages ny reguleringsplan og vi regner med at det blir slik som vi ble forespeilet.

I den gamle reguleringsplanen var der innlagt stenging av nåværende utkjørsel fra eiendommene 51,53,55 og 57, ny utkjørsel skulle gå over eiendom 59.

Den nåværende utkjørsel er meget uoversiktlig og dersom man velger å ikke stenge denne bør der ihvertfall settes opp et speil slik at man kan se trafikk som kommer fra høyre, i dag ser man ingen ting.

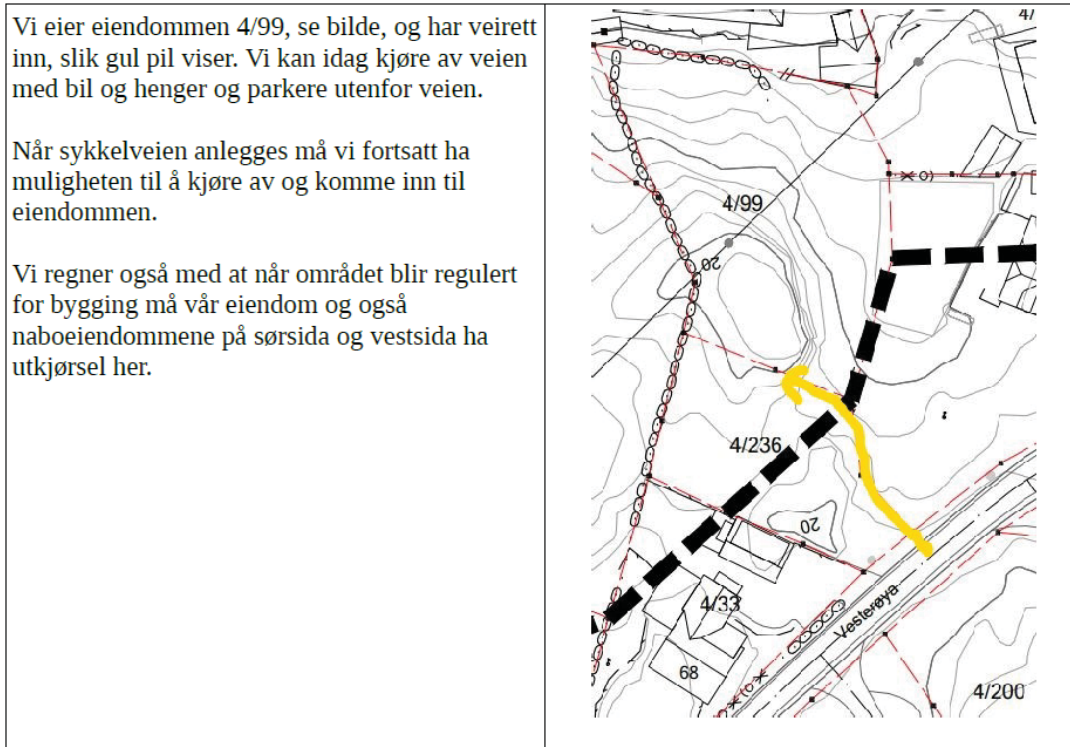
Ellers er vi positive til at der kommer ny gang og sykkelvei.

Tiltakshavers vurdering

Innspillet er imøtekommet. Avkjørsel vil bli lagt om slik det fremgikk av tidligere reguleringsplan. Dagens uoversiktlig avkjørsel vil bli stengt.

11.3.5 Leonard, Eldar og Sven Tore Sørensen

Vi har synspunkter på tilgangen til eiendommen vår, gårdsnummer 4 / bruksnummer 99.



Tiltakshavers vurdering

Innspillet er imøtekommet. I planforslaget er det lagt inn en felles avkjørsel til eiendommene 4/33, 4/236 og 4/99.

11.3.6 Reidar Markussen

Generelle kommentarer:

- Det er veldig mange stolper med kabler i luftstrekk langs traseen. Det må planlegges slik at stolpene kan fjernes og kablene graves ned i kabelgate i bakken.
- Reguleringsplanen bør omfatte hele strekningen fra Skudeviga til Åshavn og ikke stoppe ved Andåsveien.
- Det må vurderes å anlegge noen fartsdempere på strekningen fra Skudeviga til Kilura.

Kommentarer vedrørende ny avkjørsel til Vesterøy 57 (Gnr.4, Bnr.38) m/flere.

- Svingen nederst ut mot fylkesveien må lages med tilstrekkelig svingradius slik at det er mulig å kjøre direkte inn med lastebil/brannbil når man kommer fra øst.
- Svingen midt på den nye traseen må gjøres slakere med større svingradius. Den bør ha riktig dosering siden det renner en god del vann ned bakken etter regnvær. Problemet er nok størst når dette fryser på om natten. Det bør derfor anlegges en sluk med drenering fra et punkt i øvre del av svingen.

- Siktlinje begge veier ut mot fylkesvei må som minimum være i henhold til gjeldende regelverk.
- Eksisterende vegetasjon og trær må hugges ned og fjernes.
- Stigningsforholdet på ny vei må være slik at det blir svak stigning hele veien fra innkjørsel, for å unngå en relativt bratt bakke på oversiden av den lange svingen midt i traseen.
- Det må avsettes nok plass (også vinterstid) til oppstilling av søppeldunker fra alle husstandene som blir tilknyttet den nye avkjørselen.
- Det må settes av plass i nærheten av avkjørselen til nytt postkassestativ, som husstander tilknyttet avkjørselen kan benytte. Eksisterende stativ må vike plass for ny gang/sykkelvei.
- Ny trase må asfalteres siden eksisterende trase har asfalt i dag. Asfalten må legges helt ut til fylkesveien.
- Stolpe med kun 1 kabel som står midt i ny trase bør fjernes så fort som mulig siden kablen som henger i den ikke er i bruk. Denne stolpen må ikke erstattes med en ny, da det allerede er utrolig mange andre stolper og ledningstrekk i området. Dette er veldig skjemmende og iøynefallende.
- Antar at veiretten vi har i dag til fylkesvei fra eksisterende avkjørsel også vil gjelde for ny trase og fra ny avkjørsel.
- Forventer at det blir en pen og sikker innkjøring til boligene. Arealet mellom fylkesvei og ny trase må opparbeides med beplantning og/eller plen.
- Dersom det blir for store høydeforskjeller noen steder langs ny veitrase, må nødvendige murer bygges.

Tiltakshavers vurdering

Det skal etableres kabelgrøft når prosjektet gjennomføres. Omfang av kabler som legges ned i bakken vil bli avklart i følgende faser. Vi viser også til kapittel 8.15 Teknisk infrastruktur.

Det er varslet oppstart for reguleringsplanen frem til Andåsveien, men er besluttet at parsellen frem til Kilura skal prioriteres først. Fortsettelse videre vestover er avhengig av at det kan sikres finansiering til gjennomføring. Fylkeskommunen er kjent med ønske om gang-/sykkelveg helt frem til Åshavn, og vil fortsette planlegging og realisering i takt med finansiering.

Det vil bli bygget fartshumper. Det er imidlertid ikke noe som styres av plan- og bygningsloven, og inngår derfor ikke i reguleringsplanforslaget.

Avkjørselen planlegges som en privat avkjørsel og tilpasses eksisterende veg i slutten med eksisterende stigningsforhold for å passe til nærliggende arealer ved hus. Ellers ivaretas forhold i deres innspill.

Det er jobbet med løsninger for overvannshåndtering. Vi vil unngå at naboer til veien får tilført mer overvann.

Vest for ny avkjørsel vil det være areal til å sette frem søppeldunker. Arealet inngår i annen veggrunn.

Det reguleres ikke inn areal for postkassestativ. Plass til postkassestativ avklares i prosjekteringsfasen.

Stolpe med kun 1 kabel kan ifølge Agder energi trolig fjernes. Dette omfattes imidlertid ikke av forhold som reguleres etter Plan- og bygningsloven, og vil bli endelig avklart i påfølgende prosjekteringsfase.

Avkjørselen reguleres til felles-privat veg, slik det fremgår av plankart og bestemmelser.

For detaljer, se gjerne 3D modell av planforslaget i prosjektets StoryMap. [Fv 3908 Skudeviga - Kilura - Andåsveien \(arcgis.com\)](#)

11.3.7 Jørg Jørgensen

Grunnen til at jeg engasjerer meg i saken om denne sykkelveien (fortau), er at den vil grense til, og kanskje «stjele» litt av vår parkeringsplass (g/bnr 5/222) for fem biler.

Vi har for lenge siden arvet fra min far ei gammel sjøbod (g/bnr 4/55) i Kjæreskilen, og denne parkeringsplassen er det eneste stedet vi kan sette fra oss bilene våre, siden ingen i familien har bostedsadresse på Flekkerøy. Videre redegjørelse for mitt engasjement kommer i det følgende.

For et par år siden ble jeg oppringt av en representant for Flekkerøy skolestyre. Han ville gjerne spørre meg litt om min holdning til en forlengelse av sykkelveien fra Skudeviga og vestover til Andås. Det var som grunneier jeg ble bedt om å uttale meg. Jeg har selv tre barn, og selv om de for lengst er blitt voksne og har forlatt redet, vet jeg jo hvor viktig det er med sikker og trygg skolevei, enten man går eller sykler. Derfor er jeg i utgangspunktet positivt innstilt til en slik utbedring,- det skulle bare mangle.

Dette svarte jeg vedkommende som ringte, men avsluttet med at det er EN betingelse fra min side,- nemlig at jeg beholder parkeringsplassen for fem(5) biler. Ellers er det umulig for meg å stille meg positiv til prosjektet. Jeg fikk inntrykk av at utbyggingsavdelingen i fylket mente at min eiendom var vanskelig.

Denne lille eiendommen vår er kjøpt med ett formål,- nemlig å skulle fungere som parkeringsplass. Den er egentlig et være eller ikke være for vår familie. Våre tre voksne barn med familier kommer om sommeren fra Østlandet, og vi har samling i sjøbua (g/bnr 4/55) som i årenes løp er oppgradert til et slikt formål.

Parkeringsplassen har jeg kjøpt og fått opparbeidet med tanke på dette. På sommerstid er den derfor flittig i bruk.

I tillegg bruker jeg den når jeg i sjekta skal ut med krabbeteiner, snører og av og til garn. Som pensjonist er dette en beskjeftigelse som jeg verdsetter høyt.

Jeg vil tro at både kommunen og fylket setter pris på at vi privatfolk bruker både initiativ/vilje og ikke minst penger på å skaffe oss våre egne parkeringsplasser. Med en veldig økning i antall biler er dette med parkeringsplass blitt viktigere og viktigere. Det å parkere i grøftekanter er ikke holdbart,- knapt nok lovlig. Bilene står ikke trygt, og i tillegg representerer de en stor hindring for trafikken.

Det er heller ingen løsning for oss å få tilbud om et antall parkeringsplasser med større avstand til sjøbua enn det allerede er i dag. Dessuten har vi en tinglyst veirett over eiendommen til Brita Jakobsen (g/bnr 4/116). Det er en veirett som min far fikk tinglyst da han brukte den som sin faste «strandevei». (Arbeidsvei ned til skøyte og sjøbu). Parkeringsplassen vår ligger nemlig like ved mitt tidligere barndomshjem (g/bnr 4/47), og vi går bokstavelig talt i min fars fotspor på vei til sjøbua som jeg har arvet etter ham.

Jeg har forståelse for at man søker å minimere antall steder hvor kryssing av fortau er nødvendig. I dette tilfellet er det ikke til å unngå. Imidlertid, når dette er sagt, vil jeg gjøre oppmerksom på at sikten er god i begge retninger, og med noe nødvendig bortsprengning av fjellnabb mot sørvest blir det enda åpnere. For at utkjøring skal fungere smidig og trygt, er det selvsagt nødvendig med nedsenket fortau i hele parkeringsplassens lengde.

Jeg synes også at det er et poeng at det først og fremst er sommerstid, i skolens feriemåneder, at parkeringsplassen blir brukt mest, og da benyttes sykkelstien vesentlig mindre av barn i skolealder.

Vi har hatt parkeringsplassen i ca 30 år. De første ti-femten årene leide vi av grunneier. Så kjøpte vi grunnen og fikk den skikkelig opparbeidet. Med en viss tilfredsstillelse har vi i den senere tid merket oss signalene fra kommunen om at det er to viktige betingelser (for godkjenning) i sjøbodsaken på Flekkerøy, og det er tilknytning til offentlig kloakk og parkeringsplass. Vi pustet lette ut,- begge deler er heldigvis i orden hos oss!

Hvis nå parkeringsplassen skulle forsvinne, føler vi oss helt hjelpeløse..... Hva nå med denne viktige familie-samlingsplassen som sjøbua representerer? Går det an bare med et pennestrøk å ødelegge dette som er så verdifullt for hele storfamilien?

Jeg går også med en uro inni meg med tanke på at mine viktige pensjonist- sysler i sjøbua, på brygga og i sjekta skal møte hindringer. Jeg håper jo selvsagt at det ikke vil skje.

Tiltakshavers vurdering

Innspillet er imøtekommet. I planforslaget er det regulert inn et nytt parkeringsareal til erstatning for det som beslaglegges av nytt fortau.

11.3.8 Beate og Frank Sørensen

Her følger våre innspill/ønsker som berører våre eiendommer spesielt, i tillegg er vi med på et felles innspill med våre naboer, når det gjelder sykkelsti/fortau og bevaring av miljøet på Kjære.

1. Rivning av eiendommen Vesterøya 89, (gnr 4/bnr 80) – tidligere butikk, nå lagerbygning/verksted for Byggmester Frank Sørensen. Vi aksepterer at eiendommen rives, forutsatt at vi får tilstrekkelig økonomisk kompensasjon, etter gjeldende regler. Vi ønsker også å beholde mest mulig at tomten (da dette arealet opprinnelig tilhørte bnr 110) og at eiendommen avgrenses på en naturlig og fin måte mot veien.
2. Utkjøring fra eiendommen Vesterøya 93 og nabo 4/183. I forbindelse med reguleringsplanen fra 2002, ble vi forespurt om å stenge vår utkjørsel mot Fylkesveien og kjøre ut på sørsiden av vår garasje og deretter inn på Hallekjærveien. Dette var også forutsetningen for at vi fikk bygget garasje (ref byggetillatelse, 18.11.93) og at garasjen ble plassert slik den nå ligger med portene mot sør. Dette ønsker vi fortsatt skal gjennomføres, og at kostnader ved endring av utkjørsel mot Hallekjærveien både i form at grunnerverv mot nabo og anleggs- kostnader dekkes. Dette vil i forhold til reguleringsplanene fra 2006, hvor det legges opp til «dobbel» vei, rett innenfor FV, føre til at miljøet i større grad bevares gjennom Kjære.
3. Sykkelsti/Fortau- grunnerverv gnr 4/bnr 119 og 110. Som nevnt i felles innspill sammen med våre naboer, er vårt ønske at det reguleres vei tilsvarende dagens bredde (ca 4 meter) og at det bygges et nytt fortau (2,5-3 m) på nordsiden av veien. Vi aksepterer at fortau legges på vår eiendom, bnr 119 men ønsker at «veiskulderen» blir minst mulig, helst med forstøtningsmur. På andre siden av veien bnr 110, ønsker vi også minst mulig inngripen i vår eiendom, og at dagens steinmur erstattes, dersom den må rives. Forutsetter her en tett dialog i forhold til den praktiske gjennomføring/utforming med mur/gjerde. Gjør oppmerksom på at på gnr 110, er det både septikk kum og overvannskum forholdsvis nærme fylkesveien.

Tiltakshavers vurdering

Punkt 1. Riving av den gamle butikken. I planforslaget er det foreslått av bygningen rives. Deler av eiendommen er regulert til veg og deler til annen veggrunn, altså vegens sideareal. For detaljer, se gjerne 3D modell av planforslaget i prosjektets StoryMap. [Fv 3908 Skudeviga - Kilura - Andåsveien \(arcgis.com\)](https://arcgis.com/storymap3/?webappappid=3908)

Punkt 2. Innspillet imøtekommes. Dagens avkjørsel lengst mot vest stenges, og ny avkjørsel etableres.

Punkt 3. I planforslaget er det gjort forsøk på å redusere omfang av murer langs fylkesvegen. Dette gjøres både mtp. prosjektkostnader, men også fordi mur og rekkverk/gjerder er sikthindrende i avkjørsler. Mot deres eiendommer vil det i hovedsak ikke bli bygget mur. Det kan bli noe mur mot hagen til Vesterøya 93 avhengig av om det er fjell eller løsmasser.

Septikk ligger veldig nær fv og må trolig flyttes.



11.3.9 Sylvia Wenche Ovesen

Det ligger en brønn i det området som er med i reguleringsplanen.

Om det må forandres noe på veikrysset, ønskes det minst mulig inngripen på eiendommen.

Det er også et ønske om at det ikke båndlegges deler av eiendommen som kan hindre eventuell fremtidig bygging.

Tiltakshavers vurdering

Merknaden gjelder eiendom utenfor denne planens avgrensning, men er relevant for parsellen Kilura – Andåsveien. Varsel om oppstart omfattet et større planområde.

11.3.10 Kathrina og Håkon Reiersølmoen

Vi stiller oss helt og holdent enige i argumentasjonen i fellesbrevet fra Kjære, om at fylkesvei 3908 ikke må bli bredere enn 4m + gang og sykkelsti. Se argumenter i fellesbrevet.

Når det gjelder vår eiendom, Vesterøya 50, så har vi følgende bemerkninger som vi ønsker at dere tar med i vurderingene videre:

- om dere tar den beplanta skråningen vår mot veien, ønsker vi gjenoppbygd en ny skråning med variasjon av trær. Den gjør det hyggelig for forbipasserende med ulike farger og strukturer, dessuten gir den nødvendig skjerming for innsyn for vår del. Vi ønsker ikke å "mure oss inne" bak en hekk, men ha en viss mulighet til å si hei til mennesker som går forbi. Det er noe med trivselen i nærmiljøet. Samtidig må det skjermes noe.

- naboen har et avløpsrør fra sin bolig som går over vår gressflate like ved skråningen til felles avløpskum ved vår garasje. Avløpsrør er tinglyst og må selvfølgelig tas hensyn til når graving og utvidelse av vei starter.
- om dere reduserer arealet med plen langs skråningen mister vi en verdifull plass i hagen. Vi har stort uteareal, men lite som er flatt og egnet til spill og aktivitet utenom dette området, og det brukes flittig. Om dette område innskrenkes ber vi om en dialog på mulighet for å senke deler av området som er igjen for å lage et nytt slett planert område i hagen
- vi har dessuten to parkeringsplasser som det er fare for at dere tar, hva slags muligheter finnes for å få det igjen et annet sted?
- vi mener det bør være mulig å benytte mer av området på sørsiden av veien når traseet lages, slik at det ikke får så stor innvirkning for oss, men at skauen på motsatt side kan benyttes som areal istedenfor.

Tiltakshavers vurdering

Fellesbrev er svart ut under punktet «Grunneiere på Kjære» nedenfor.

Skråningen mellom nytt fortau og deres eiendom vil kunne beplantes. Detaljer i dette må vi komme tilbake til i prosjekteringsfasen.

Avløpsrør og -kum vil bli tatt hånd om, dersom det blir berørt.

I utgangspunktet begrenser vårt anleggsarbeid seg til vegprosjektet og dets sidearealer. Forslag til reguleringsplan omfatter ikke terrengarbeid på andre deler av deres hage. For detaljer, se gjerne 3D modell av planforslaget i prosjektets StoryMap. [Fv 3908 Skudeviga - Kilura - Andåsveien \(arcgis.com\)](#)

Parkeringsplassene kan opprettholdes. Vi vil gå inn på eiendommen, men den flate plassen blir omtrent som i dag.

Veg og fortau er lagt slik at muren langs sørsiden av fylkesvegen kan opprettholdes.

11.3.11 Mikal Skoge

Aksepterer inngrep på egen eiendom og ønsker høyspentledning lagt i bakken i stedet for over egen eiendom.

Tiltakshavers vurdering

Agder Energi har i planfasen meldt behov for 1xØ125 trekkerør i kabelgrøft, som da vil kunne brukes til høyspentledning. Når planlagt kabelgrøft er ferdig vil det være mulig å fjerne høyspent luftlinjen. Omlegging av høyspent vil avklares i påfølgende prosjekteringsfase.

11.3.12 Grunneiere på Kjære

Vi setter pris på at veistrekningen skal gjøres tryggere for myke trafikanter.

Kjære er et av de siste bevarte områdene på Flekkerøy, vi håper at byantikvaren ser på området og tar bevaringen med i betraktningen. Vårt ønske er at det bygges en trygg veistrekning hvor barnas sikkerhet er prioritert, og vi mener dette best gjøres om man samtidig bygger en vei som bevarer de kulturhistoriske omgivelsene.

Vårt klare ønske er at man går for løsningen med fire meter bred vei i tillegg til fortau. Med ny vei kommer ny bebyggelse, mer gjennomkjøring, samt mer tungtransport. Vi ser hver dag hvor fort det kjøres langs denne strekningen. Vi tror ikke at bredere vei fører til lavere fart, i stedet tror vi at flere tydelige innsnevringer, samt senket fartsgrense, kan bidra til en trygg veistrekning. Med økt trafikk forventer vi 30 km/t og innsnevringer/møtelommer i dette mest tettbygde området. Dette gamle området langs veistrekningen blir brukt av svært mange turgåere, og vi tror at med lavere fartsgrense kan flere fortsette å finne glede i denne strekningen.

Dette området er gammelt, og husene ligger tett inntil veien. Vi forstår at det å bygge en vei i et område med utfordrende grunnforhold og hvor husene i tillegg er bygd så tett inntil veien, er vanskelig. Vi ønsker ikke å komplisere dette ytterligere. Vi tror heller at innspillene våre kan bidra til bedre løsninger for utbygging av veistrekningen. Vårt forslag er at veien senkes omtrent en halv meter, slik den opprinnelig var bygd. Ved å senke veien, vil det bli tryggere og enklere med ut- og innkjøring fra eiendommene. Det er ikke bare fortau som gir økt trygghet i trafikken, også lav fart, god sikt og mulighet for trygg ferdsel mellom hus og vei, er viktig.

I tillegg har vi her samlet andre innspill:

Alternativet med smal vei vil spare både tid og penger, i tillegg til at det bidrar til økt trafiksikkerhet. Vi har fått forsikringer om at dette alternativet ikke vil ødelegge for de som ønsker å bygge ut eiendommer videre på strekningen.

På grunn av en betraktelig økning i biltrafikk, er det viktig for oss at vi får forsikring på at eventuelle skader på grunnmur mm. vil bli dekket. Fra tidligere utbygging med tungtransport vet vi at eiendommene ble skadet, blant annet grunnet vann. Da Andås-feltet ble utbygd, opplevde flere hus å få vann i kjelleren, dette hadde aldri tidligere skjedd. Det er nok ikke sikkert at grunnen i veien er dimensjonert for store mengder tungtransport.

- På grunn av økning i biltrafikk og fordi veien vil komme tettere på eiendommene, er det viktig for oss at det bygges solide avgrensinger mellom vei og eiendom. Blant annet i form av mur med stakittgjerde oppå. Det er viktig at dette også gjøres i samarbeid med byantikvar og grunneiere.

Her har vi sammen samlet innspill fra hver enkelt eiendom. Dette er også innspill vi står samlet bak:

Innspill fra Vesterøya 89 og 93 (gnr 4, bnr 80, 110 og 119):

Her sendes i tillegg eget skriv.

Som nevnt i eget innspill er det viktig for oss at miljøet gjennom Kjære bevares best mulig og at nødvendig inngripen minimaliseres, forutsatt at trafiksikkerheten ivaretas. Som øvrige naboer ønsker vi at veiskuldrene blir minst mulig og at det tilrettelegges med mur/gjerder der det er naturlig, på begge sider av Fylkesveien, samt avgrensning mot veien, der butikken i dag står.

Innspill fra Vesterøya 50:

Her sendes i tillegg eget skriv. Vi vet at vi må ofre litt for å få dette til, men vi håper det kan bli gjort så hyggelig, skånsomt, trafiksikkert og estetisk som mulig – slik at det kler vår landlige, hyggelige vei. Det er svært viktig for oss med fire meter vei i forhold til små barn og myke trafikanter.

Innspill fra Vesterøya 68:

Ved utbygging av Andås-feltet på slutten av 1990-tallet var det en periode med massiv tung- transport gjennom Kjære. Dette medførte at vi fikk store mengder vann i hagen og i kjeller. Tidligere eier fortalte oss at det ikke hadde vært vann i hage eller kjeller tidligere.

Trolig kom dette av at veien ikke tålte tyngden på lastebiler/dumpere som var fullastet med stein og byggematerialer og dermed endret grunnforholdene seg.

Vi har måttet grave opp og drenere hagen i et forsøk på å lede bort vannet. Nå er vi igjen bekymret for grunnmuren, om den vil tåle rystelser og tungtrafikk i en langvarig utbyggingsperiode.

Vi har forstått det slik at fortauet vil komme veldig tett på huset vårt. Den vil bli i «innsynshøyde» - vi har i dag en hekk som skjuler for innsyn. Vi ønsker selvsagt ikke innsyn, men hvis veien blir senket, tenker vi at det kan bygges mur og stakittgjerde oppå dette. Det er også viktig at det er rom for passasje mellom hus og vei. Dette fordi vi må kunne gjøre vedlikehold som f.eks. maling av yttervegg og vask av vindu uten å måtte sette stige opp fra fortau. Det er ikke trygt, verken for oss eller de som bruker fortauet/veien.

Vi har per i dag mulighet for å rygge ut av garasjen og snu på gårdsplassen når vi skal kjøre ut på veien. Blir fortauet lagt lengre inn på gårdsplassen vår, vil vi måtte rygge ut over fortauet for å snu i vei-banen på fv. 3908. Dette er ikke en gunstig løsning og vil by på problemer. Vi har også et smijernsgjerde mot veien i dag, dette ber vi om blir flyttet og montert der det i dag er stakitt-gjerde.

Innspill fra Vesterøya 70:

Her er det ønske om rett mur mellom eiendom og vei, og ikke skråning. Dette på grunn av at beboere tidligere har fått en bil inn i hagen som nesten traff husveggen,

og det opplevdes dramatisk. Dette er en særdeles velholdt eiendom som mange kommer for å se, og alle naboene er enige om at utbyggere bør vise særlig hensyn. Beboere ønsker også å beholde nåværende innkjørsel med utbedring, framfor utbygging bak garasjen.

Her er det ønskelig med mur med vedlikeholdsfritt stakitt, som ved de andre eiendommene.

Innspill fra Vesterøya 71:

Her bor det små barn som daglig skal krysse veien for å komme over på fortau til skolebuss. Det er viktig at det her sikres god sikt for barn som skal krysse veien, og vi forventer helt klart fartsdump i tillegg til 30 km/t og innsnevring. Dette er ekstra viktig når det blir mer tungtransport i årene framover. Vi ber dere spesielt om å se på sikten fra utkjørsel i retning rundkjøringen.

Det er også viktig å sikre at det er parkeringsplasser igjen på tomta når dagens innkjøring forsvinner. Det er en forutsetning at vi i dag kan fortsette å snu inne på eiendommen og ikke trenger å rygge ut i veien for å snu. Det vil være farlig både for oss og forbipasserende. Det er også viktig at det sikres bortføring av vann. Ved de planlagte endringene av fylkesvei, vil dette vannet renne inn i garasjen. Grunnet økt tungtransport, ønsker vi i tillegg til mur med vedlikeholdsfritt stakittgjerde på, en port som kan sikre at barn ikke går ut på veien.

I dag står ligger det en liten bergknaus mellom garasje og vei. Kanskje kan det vurderes hvorvidt det er tryggere å beholde noe av bergknausen framfor å bygge steinmur? Det kan vi gjerne være i dialog om.

Innspill fra Hallekjerret 1:

Her ønskes det at hekken som står der i dag blir tatt ned og erstattes av mur og vedlikeholdsfritt stakittgjerde. Dette vil gjelde for både vest- og sørsiden av eiendommen. Det vil ikke være mulig å klippe hekk eller male stakitt stående i veien.

Da vi svært ofte har besøk av barn i barnehagealder, er det viktig for oss at alle hagene er inngjerdet i retning av veien (vi har åpne gårdstun hvor barna løper att og fram). Det er også viktig at vi får en port. Dette ønsker vi å være i dialog om.

Utkjøring fra Hallekjerret må sikres med god sikt og gangfelt. Det er mange skolebarn innover i gata som må krysse veien for å komme til fortauet.

Dette er nok et argument for 30 km/t og smal vei/innsnevringer.

Innspill fra Hallekjerret 3:

Også på denne eiendommen er det mye besøk av barn i barnehagealder. En liten del av hagen grenser opp mot fylkesvei. Det er viktig med samme inngjerding opp

mot fylkesveien som Hallekjerret 1 og Vesterøya 71. Disse tre hagene har åpent gårdstun hvor barna leker fritt.

Innspillet er underskrevet av

Aase-Marie Larssen og Jarl Abrahamsen, Vesterøya 68

Karen Kilane og Frank Otto Pedersen, Vesterøya 71

Brita Jakobsen og Martha Kristoffersen, Vesterøya 70

Elin Linde Fagerbakke og Geir Fagerbakke, Hallekjerret 3

Kathrina Reiersølmoen og Håkon Reiersølmoen, Vesterøya 50

Toril Thoresen og Knut Solvang Thoresen, Hallekjerret 1

Bente Sørensen og Frank Sørensen, Vesterøya 89 og 93

Tiltakshavers vurdering

Planforslaget viser en løsning der vegen er underordnet omgivelsene og ivaretar kulturmiljøet.

En løsning med enfeltsvei og møteplasser er utarbeidet, men siden forkastet (se kapittel 6 Mulighetsvurderinger.) Planforslaget viser en smal tofeltsvei der det er gjort en stor innsats for å tilpasse dimensjon og utforming til terreng og omgivelser. Vegen er dimensjonert for fartsgrense 30 km/t.

Ved Hallekjerret er vegen på deler av strekningen senket omkring 0,5m, slik at dette innspillet er imøtekommet.

Tiltaket gir i seg selv ikke økt trafikk.

Eventuelle skader som oppstår som følge av vårt anleggsarbeid vil vi dekke.

I planforslaget er det gjort forsøk på å redusere omfang av mur langs fylkesvegen. Dette gjøres både mtp. prosjektkostnader, men også fordi mur og rekkverk/gjerder er sikthindrende i avkjørsler. Omfang av mur/ikke mur i planforslaget kan sees i vår 3D modell i prosjektets StoryMap. [Fv 3908 Skudeviga - Kilura - Andåsveien \(arcgis.com\)](https://arcgis.com/storymaps/view/3908-skudeviga-kilura-andasveien)

Innspill fra Vesterøya 89 og 93 og innspill fra Vesterøya 50

Her er det sendt egne innspill, som er kommentert ved disse.

Vesterøya 68

Tiltaket gir i seg selv ikke økt trafikk.

Eventuelle skader som oppstår som følge av vårt anleggsarbeid vil vi dekke.

Forbi eiendommen deres vil det bli noe mur, for å begrense vegskråningen. Forbi bolighuset vil det bli satt opp plankegjerd på muren, mens mot vest vil det bli satt opp rekkverk, liknende det som er på mur ved Skudeviga i dag. Vi kan ikke bygge tett plankegjerd i siktsoner. Se gjerne 3D modell av løsningen på prosjektets StoryMap. [Fv 3908 Skudeviga - Kilura - Andåsveien \(arcgis.com\)](#)

Det opprettholdes gangpassasje, og mulighet til vanlig vedlikehold av husfasaden.

Avkjørselen er i planforslaget lagt om, for å ivareta innspill om parkering og rygging.

Vesterøya 70

Ønske om mur og plassering av avkjørsel er imøtekommet. Langs fortauet vil det settes opp rekkverk, liknende det som er bygget ved Skudeviga.

Vesterøya 71

En løsning med enfeltsvei og møteplasser er utarbeidet, men siden forkastet (se kapittel 6 Mulighetsvurderinger.) Planforslaget viser en smal tofeltsvei der det er gjort en stor innsats for å tilpasse dimensjon og utforming til terreng og omgivelser. Vegen er dimensjonert for fartsgrense 30 km/t.

Vi imøtekommer ønske om snuplass på egen tomt. Ved avkjørslen vil omlagt fylkesveg beslaglegge deler av tunet. Det vil være mulig å stille 2 biler foran garasjen. Siktlinjer ihht. krav legges inn. Det er prosjektert fartshumper øst og vest for deres avkjørsel, men disse reguleres ikke spesielt i arealplanen.

Hallekjerret 1

I planforslaget er det lagt inn mur med plankegjerd mot fylkesvegen. Mot Hallekjerret vil det være mulig å opprettholde eller reetablere en vegetasjonsskjerm. Se detaljer i vår 3D modell i prosjektets StoryMap. [Fv 3908 Skudeviga - Kilura - Andåsveien \(arcgis.com\)](#)

Når det gjelder andre ønsker om gjerder o.l. vil vårt anleggsarbeid i utgangspunktet begrense seg til vegprosjektet og dets sidearealer.

Sikt i kryss og avkjørsler ivaretas i henhold til krav i vegnormalen. Det planlegges ikke for etablering av gangfelt. Vegen er dimensjonert for fartsgrense 30 km/t, og det er prosjektert fartshumper på strekningen.

Hallekjerret 3

Det er ikke planlagt gjerd mellom fylkesveg og deres eiendom, slik at løsningen i prinsippet blir som i dag.



11.3.13 Siri Martinsen

har følgende bemerkninger:

- Avkjørsel ønskes opprettholdt der den ligger i dag.
- Da det blir veldig nærme ønskes en form for skjermvegg.
- Vannledning ligger ut i veien.
- Fiber ligger i bakken mot den nye avkjørselen som ligger øst for eiendommen.
- Ønsker helst reguleringsplanen som er med smalest vei, og minst inngripen på eiendommen.

•

Tiltakshavers vurdering

Innspillet imøtekommes ved at avkjørsel opprettholdes på tilnærmet samme sted som i dag.

Det er ikke planlagt plankegjerd mellom fortau og eiendommen, men det vil være mulig å opprettholde eller reetablere en vegetasjonsskjerm.

Vannledning og fiber vil bli ivaretatt.

En løsning med enfeltsvei og møteplasser er utarbeidet, men siden forkastet (se kapittel 6 Mulighetsvurderinger.) Planforslaget viser en smal tofeltsvei der det er gjort en stor innsats for å tilpasse dimensjon og utforming til terreng og omgivelser.

11.3.14 Eli Torvaldsen Bakke på vegne av Randi Torvaldsen

Har vært forberedt på at sykkelstien kunne berøre hennes grunn og er hun er positiv til dette, men har allikevel noen innspill:

- ønsker at sykkelstien skal bygges helt til Åshavn, men skjønte at det ikke var planlagt nå.
- ønsker en smal kjørevei med fortau, og lommer til passeringer, det reduserer farten
- det ville vært en fordel om størsteparten av utvidelsen av veien ble lagt til sørsiden av veien i dette området, for å få bedre sikt til avkjørselen Kjære Brygge. Denne avkjørselen har idag veldig dårlig sikt.
- det er også en fordel for å beholde parkeringsplassene på hennes grunn, at veien blir lagt på sørsiden. Parkeringsplasser er mangelvare i dette området med mange sjøbuer nede ved sjøen.
- den flotte steinen fra krigens dager, kunne nok ha fått en bedre plass på Flekkerøya og blitt flytta til f.eks historielagets nybygg i Lindebøskauen. Der var det flere som kunne se den ordentlig.

Tiltakshavers vurdering

Det er varslet oppstart for reguleringsplanen frem til Andåsveien, men er besluttet at parsellen frem til Kilura skal prioriteres først. Fortsettelse videre vestover er avhengig av at det kan sikres finansiering til gjennomføring. Fylkeskommunen er kjent med

ønske om gang-/sykkelveg helt frem til Åshavn, og vil fortsette planlegging og realisering i takt med finansiering.

En løsning med enfeltsvei og møteplasser er utarbeidet, men siden forkastet (se kapittel 6 Mulighetsvurderinger.) Planforslaget viser en smal tofeltsvei der det er gjort en stor innsats for å tilpasse dimensjon og utforming til terreng og omgivelser.

Utvidelsen er lagt delvis mot nord (i østre del) og delvis mot sør (i vestre del) forbi deres eiendom. Planforslaget ivaretar sikt i krysset der veien går ned til Kjære brygge ved at siktlinjer ihht. krav legges inn.

Det legges til rette for 5 parkeringsplasser på deres eiendom i planforslaget.

Steinen som er minnesmerke fra krigen på vil bli flyttet i samråd med Byantikvar. Vi viser til kapittel 8.6 Kulturarv for ytterligere beskrivelse.

11.3.15 Espen Peersen

Jeg vil her komme med noen merknader som eier av gnr. 4 bnr. 200 (Vesterøya 59).

I utgangspunktet er jeg positiv til gang- og sykkelsti i området. Min bekymring knytter seg til at veibredde og omlegging av utkjørselen «Vesterøya» sannsynligvis vil ødelegge min eiendom som boligtomt og i alle tilfeller forringe verdien vesentlig. Jeg ber derfor om at gang- og sykkelsti, samt utvidelse av vei i så liten grad som mulig berører min tomt slik at jeg har muligheter for å bebygge tomte med bolig.

Av skissene som er fremlagt ser det ut som inntil 40 % av tomtearealet mitt går med til et mulig veianlegg. Dette vil medføre at tomten min sannsynligvis ikke kan la seg utnytte til boligbebyggelse.

Avståelse av tomt vil redusere restarealet så mye, at det ikke blir mulig å plassere en bolig på tomte, når avstandskrav mot vei og naboer, samt topografien tas i betraktning. I alle fall vil verdien av tomt/bolig bli vesentlig redusert sammenholdt med dagens tilstand.

Dersom Fylkeskommunen ønsker en løsning med omfattende veiltak på min eiendom, er jeg innstilt på en dialog der hele min eiendom erverves basert på verdi som boligtomt. I så fall er det ønskelig at dialogen tas så tidlig som mulig.

Advokaten opplyser at det ikke er tinglyst rettigheter eller forpliktelser over min eiendom.

Tiltakshavers vurdering

Det er i planarbeidet ikke funnet andre løsninger for omlegging av avkjørselen til Vesterøya 51, 53, 55 og 57 enn den som er vist i forrige reguleringsplan, og den løsningen videreføres i dette forslag til reguleringsplan. Omlegging av avkjørsel og dens sideterreng beslaglegger ca.420 m² av deres ubebygde tomt, og tomten vil da etter tiltaket være 495 m² stor.

Det er først når forslag til reguleringsplan er vedtatt, og når finansiering til byggeprosjektet er på plass, at vi starter på grunnervervsprosessen.

11.3.16 Michael Anders og Eva-Grethe Befus, Vesterøya 104

Mener det må velges en vegbredde med 6 meter kjørevei og 3 meter fortau av hensyn til sikkerhet og kjøreopplevelse og at høyspentledning må legges under bakken.

Tiltakshavers vurdering

Det ble vurdert en løsning med 6 m bred fylkesveg som del av et forprosjekt, men det ble i første omgang konkludert med en løsning med enfeltsvei og møteplasser. Dette ble siden forkastet (se kapittel 4.4 Planprosess og medvirkning og kapittel 6 Mulighetsvurderinger.) Planforslaget viser nå en smal tofeltsvei der det er gjort en stor innsats for å tilpasse dimensjon og utforming til terreng og omgivelser.

Agder Energi har i planfasen meldt behov for 1xØ125 trekkerør i kabelgrøft, som da vil kunne brukes til høyspentledning. Når planlagt kabelgrøft er ferdig vil det være mulig å fjerne høyspent luftlinjen. Omlegging av høyspent vil avklares i påfølgende prosjekteringsfase.

11.3.17 Martin Knudsen

Mener det må bygges tofeltsvei og begrunner det slik:

- Om det blir en enfelts vei med innsnevring, så vil det komme mange trafikk farlige situasjoner og generelle problemer.
- Snørbrøytinga vil bli et problem med møtende trafikk og biler som må vente/stå i kø. Biler vil ha problemer med å komme igang igjen i bakker.
- Det er mye tunge kjøretøy på Flekkerøya, traktorer, buss, lastebiler med mere, dette vil bare øke når den nye gang- og sykkelstien kommer og det blir mere utbygging, som igjen vil skape mere kø i rushet og generelt.
- Så jeg mener, at kun 2 felts vei vil være det sikreste, da vil ingen stå i kø, og ingen vil heller da prøve å kjappe sæ fram, får når folk gjør det så vil det bli mere trafikk farlig for spesielt myke trafikanter.
- Når sykkelstien kommer så vil det bli mere trafikk med både biler, sykler, gående, eldre å yngre. De eldste å yngste er jo de som er mest vimsete, så med å kun ha enfelts vei og innsnervring vil jo bare skape mange trafikk farlige situasjoner.

Argumenterer for å avslutte gang- og sykkelveien ved Vesterøya 164 framfor ved Andåskrysset på grunn av plassering av bussholdeplass og snarvei.

Tiltakshavers vurdering

Det ble vurdert en løsning med 6 m bred fylkesveg som del av et forprosjekt, men det ble i første omgang konkludert med en løsning med enfeltsvei og møteplasser. Dette ble siden forkastet (se kapittel 4.4 Planprosess og medvirkning og kapittel 6 Mulighetsvurderinger.) Planforslaget viser nå en smal tofeltsvei der det er gjort en stor innsats for å tilpasse dimensjon og utforming til terreng og omgivelser.

Avslutning av gang-/sykkelløsning ved Andåsveien må vurderes når planarbeid med parsellen Kilura – Andåsveien starter opp.

11.3.18 Ragnhild og Tor Nilsen og Erica Grunnevold

Vi anmoder Fylkeskommunen om å velge alternativ med 4 meter bred vei. I tillegg anmoder vi Fylkeskommunen om å flytte møteplass/busslomme fra Beltevigvingen til Leiseberget og la eksisterende utkjørsel bestå slik den nå er utformet.

Begrunnelse følger:

Ang 4/7 og privat vei/utkjørsel Beltevigveien.

Alt bør gjøres for å minimere trafikk inn i Beltevigveien. Rett etter vår eiendom starter landskapsvernområdet. Regjeringen ønsker nå å endre seks landskapsvernområder til nasjonalparker, herunder Oksøy-Ryvingen.

Verneområdestyret for Oksøy-Ryvingen og Flekkerfjord landskapsvernområder av slo 10 mars i år med hjemmel i forskriften for Oksøy-Ryvingen landskapsvernområde § 3 punkt 1.1 søknad om etablering av friluftsparkering ved Stortjønna. Det er ikke ønskelig å øke biltrafikk inn i området. Området er for sårbart til dette.

Vi viser til Marnar jordskifterett, Rettsbok Sak: 1000-2005-0014, Grnr 4 i Kristiansand kommune,

Vegsak/rettsutgreiing

Jordskiftedom har kun gitt 12 grunneiere anledning til å kjøre på vei.

Staten ved tidligere Forsvaret nå Miljødirektoratet har mulighet for driftskjøring. Vegretten er begrenset til nødvendig kjøring.

Av dommen fremgår at medeiere av Kjære Fellesmark, slik den ble definert ved jordskiftet i 1988, har kjørerett over gnr 4 bnr 7 og gnr 4 bnr 184. Dommen påpeker videre synet til daværende Fylkesmannen i Vest-Agder, nå Statsforvalteren i Agder.

Sitat: «Fylkesmannen signaliserer et klart ønske om å begrense bilbruken på Beltevigveien». Vi anmoder derfor Fylkeskommunen om å la nåværende innkjørsel bestå. Innkjørsel bør være så liten

som mulig. Å gjøre den større vil øke forsøk på ulovlig kjøring inn i området. Statens naturoppsyn har satt opp skilt at motorisert ferdsel er ulovlig, men daglig skjer det overtredelser. Å utvide kryss vil gjøre vei mer tilgjengelig for ulovlig motorisert ferdsel og gjøre det ubekvem for alle turfolk som bruker Beltevigveien som gangvei inn i landskapsvernområdet.

Dessverre ligger det inne en foreldet reguleringsplan for vår del av Beltevigveien. Den vil ikke brukes av oss, den forstyrrer for landskapsvernområdet, og vi er i gang med prosess for å få den opphevet. Den forstyrrer for viktig ivaretagelse av Landskapsvernområdet Oksøy-Ryvingen. Den hindrer nyteknisk og samarbeid om miljø- og klimavennlige løsninger for området.

Den er foreldet både for vår og kommunens del, 20 år og kan ikke brukes til ekspropriering. Den ivaretar ikke på noen måter miljøhensyn ei heller våre private interesser eller behov.

Den utnyttes av grupper og personer som ikke aksepterer at veien er privat og at området innenfor er vernet. Ulovlig veinett er laget i landskapsvernområdet og når reguleringsplan er opphevet, kan miljødirektoratet og kommunen lettere ta tak i dette.

Ved å utbedre kryss i Beltevigvingen vil Fylkeskommunen forstyrre miljøarbeidet som nå gjøres for å minimere motorisert ferdsel inn i området.

Ang 4/230:

Fra fylkesvei opp til hytte ligger fiberkabel levert og eid av Telenor.

Hytte er knyttet til privat kloakkanlegg langs fylkesvei på eiendom 4/184.

Privat kloakkanlegg gjelder også for bnr 229 og 184.

Tiltakshavers vurdering

Merknaden gjelder eiendom utenfor denne planens avgrensning, men er relevant for parsellen Kilura – Andåsveien. Varsel om oppstart omfatter et større planområde.

11.3.19 Håkon Vestberg, eier av 5/55 og 6/38

1. Som eier av Gnr 5/55 og 6/38 ønsker jeg at det hensyntas at det skal være parkeringsplasser langs fylkesveien ved garasjebygget på 6/38 og det kan gjerne tas areal til møteplasser langs jordet på denne eiendommen.
2. Om det er formålstjenlig kan grøntarealet omreguleres til område for bygging/infrastruktur. Det bør også dreneres utover i jordet på eiendommene 6/38 - 5/10 og 6/21 m.fl da området i Andåskrysset og jordene rundt har mistet avrenning etter tidligere inngrep langs veien.
3. Som innbygger håper jeg man regulerer ferdig fortau helt til Åshavn.
4. Jeg ønsker også at det etableres en ny adkomst og offentlig parkering til Belteviga i enden av Storetjønnsletta. Dette vil gi allmennheten tilgang til de flotte friområdene og man unngår parkeringskaos langs FV3908. Området brukes mye for turgåing og bading om sommeren og skøyting om vinteren. Dette grepet må man samarbeide med Parkvesenet om, og det vil kunne gi store besparelser under bygging.

Tiltakshavers vurdering

Punkt 1, 2 og 4: Merknaden gjelder eiendom utenfor denne planens avgrensning, men er relevant for parsellen Kilura – Andåsveien. Varsel om oppstart omfatter et større planområde.

Punkt 3: Det er varslet oppstart for reguleringsplanen frem til Andåsveien, men er besluttet at parsellen frem til Kilura skal prioriteres først. Fortsettelse videre vestover er avhengig av at det kan sikres finansiering til gjennomføring. Fylkeskommunen er kjent med ønske om gang-/sykkelveg helt frem til Åshavn, og vil fortsette planlegging og realisering i takt med finansiering.

11.3.20 Gro og Øystein Rykkeli, 4/168, Vesterøya 99

Vi mener det er beste løsningen å legge så mye som mulig av utvidelsen på nordsiden av eksisterende vei, der den passerer vår eiendom. Her er noen begrunnelser:

1. Om utvidelsen skulle komme på sør-siden, vil det gi mindre plass til dagens "felles" avkjørsel for Vesterøya 95, 97 og 99, med tilhørende komplikasjoner for trafikkavvikling, ferdsel, sikkerhet, osv.
2. Langs disse tre eiendommene er det lite eller ingen nærliggende hus/bygninger på "gatenivå" på nordsiden, mens det feks vil bli vanskelig å komme rundt garasjen vår på sørsiden. Og på grunn av støy, størrelse på uteareal og denslags er det selvsagt ikke ønskelig å få veien nærmere selve bolighusene enn høyst nødvendig.
3. Veikrysset kan nokså lett gjøres mer oversiktlig og mer trafiksikkert ved å skyte bort litt av fjellknausen som pr i dag hindrer utsikten. I tillegg vil det bedre sikkerheten hvis veien mot Kjære brygge senkes, slik at vi slipper problemene med dagens "unnabakke" ned på fylkesveien. Begge deler gir dessuten stedlig masse til veifylling.
4. Jeg antar at grunn-undersøkelsene har vist at det er dypere/mindre stabilt og mer arbeid å skulle fylle ut på sørsiden (enn på nordsiden) på strekningen vest for veikrysset? I så fall skulle valget være enda enklere...
5. Kablene fra stolpen i krysset og til telekiosken blir ikke berørt av en utvidelse på nordsiden.

Vi vil spesielt advare mot å flytte krysset til Kjæreveien lengre vestover. Det skyldes blant annet dårlige grunnforhold, arealbruk, u-praktiske løsninger og estetikk/bomiljø. Vi kan komme tilbake til dette dersom en slik løsning skulle bli aktuell.

For ordens skyld: Når det gjelder det å avstå grunn til utvidelsen: Jo lengre vestover vi kommer (på eiendommen vår) jo mer positive er vi... :-)

Tiltakshavers vurdering

Innspillet er i stor grad tatt til følge da utvidelsen er lagt delvis mot nord (i østre del) og delvis mot sør (i vestre del) forbi deres eiendom.

Planforslaget ivaretar sikt i krysset der veien går ned til Kjære brygge. Vegen er senket noe, på det meste ca. 0,4 m.

Grunnundersøkelser i området har vist behov for en lettfylling. Se mer i kapittel 8.8 Geologi og grunnforhold.

Krysset med Kjæreveien i sørlig retning er i hovedsak beholdt med lik plassering som i dag. For detaljer, se gjerne 3D modell av planforslaget i prosjektets StoryMap. [Fv 3908 Skudeviga - Kilura - Andåsveien \(arcgis.com\)](#)



AGDER
fylkeskommune

Agder fylkeskommune

Postboks 788, Stoa
NO-4809 Arendal

Besøksadresse Kristiansand:
Tordenskjolds gate 65

Org.nr.: 921 707 134
Bank: 3207.28.74993

Besøksadresse Arendal:
Ragnvald Blakstads vei 1

www.agderfk.no

