



Dato 21. februar 2024
Saksnr.: PLAN-20/06005-63
Saksbehandler Anne Marit Tønnesland
Godkjent av Eirik Heddeland Martens

Venke Moe

Tone Iglebæk

Saksgang

Møtedato

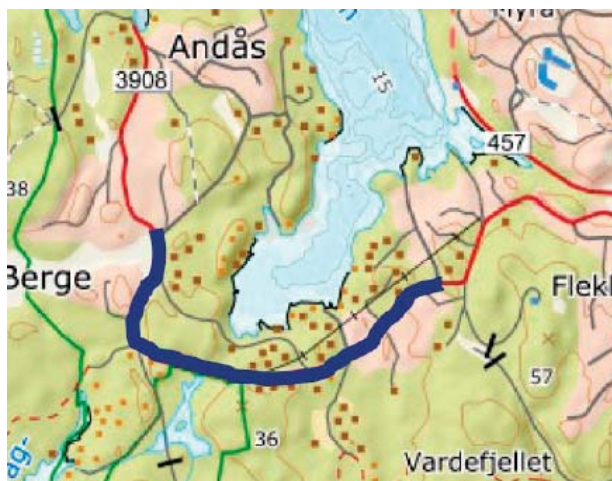
1596 Fortau langs FV 3908 - Skudeviga - Kilura - sluttbehandling

Forslag til vedtak

Bystyret vedtar detaljregulering for fortau langs FV 3908 – Skudeviga – Kilura med plankart og bestemmelser datert 02.02.2024.

Sammendrag

Hensikten med planarbeidet er å regulere en løsning for gående og syklende på strekningen Skudeviga - Kilura. Det skal på sikt reguleres gang- og sykkelvei fra Skudeviga frem til Andåsveien som vist på figuren under, men det er i første omgang strekningen frem til Kilura som nå detaljreguleres.



Figur 1 - viser hele strekningen



Plankartet omfatter strekningen langs fv. 3908 fra veien inn mot Høyfjellet, like øst for Skudeviga, til boligene like vest for Kilura. Strekningen er drøyt 500 meter lang og går gjennom småkupert kulturlandskap med boliger tett inntil veien.

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 siden 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.

Ettersom vei og fortau ligger tett på bebyggelsen, er det mottatt flere innspill med hensyn til hvilke konsekvenser ny gang og sykkelvei vil få for deres eiendom. Naboer er generelt positive til tiltaket, men har kommet med ønsker om justeringer som reduserer inngrepene. Enkelte innspill er imøtekommet. Ut over dette vil tiltak i forbindelse med gjennomføring bli en del av arbeidet med grunnnerverv.

Byutviklingsdirektøren anbefaler at reguleringsplanen for fortau langs FV 3908 – Skudeviga – Kilura vedtas.

Ragnar Evensen
Byutviklingsdirektør
Sign.

Venke Moe
Plan- og bygningssjef
Sign.

Dokumentet er elektronisk godkjent og har ingen signatur

Vedlegg:

1. Plankart datert 02.02.2024
2. Reguleringsbestemmelser, datert 02.02.2024.
3. Planbeskrivelse
4. ROS analyse
5. Geoteknisk fagrapport
6. Fagrapport - overvann
7. Støyutredning
8. Fagrapport-Illustrasjoner
9. Saksprotokoll - By og stedsutviklingsutvalget 15.06.2023
10. Saksfremstilling - By og stedsutviklingsutvalget 15.06.2023
11. Høringsinnspill - offentlig ettersyn

12. Høringsinnspill til begrenset høring
13. Høringsinnspill med plan og bygg sin kommentar
14. Høringsinnspill med forslagsstillers kommentar
15. Tillatelse til midlertidig omdisponering av statlig sikret friluftsområde
16. Notat_mindre justering av planforslag

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

Planforslaget omfatter strekningen langs fv. 3908 fra veien inn mot Høyfjellet, like øst for Skudeviga, til boligene like vest for Kilura, markert med rød linje på figuren over. Forslag til plankart er vist i fig. 2.

The figure consists of three side-by-side photographs of residential streets in Norway. Each image shows a paved road with white lane markings and a speed limit sign. The first image on the left shows a road with a speed limit of 50 km/h, flanked by green bushes and a white house. The middle image shows a road with a speed limit of 50 km/h, flanked by green bushes and a white house. The third image on the right shows a road with a speed limit of 50 km/h, flanked by a stone wall and a white house.

4

Planens innhold

Planforslaget viser nytt fortau på nordsiden av veien. Det er lagt inn to bussholdeplasser på hver side av veien. En del avkjørsler er lagt om som følge av utvidelsen. Det reguleres inn to private parkeringsplasser i planforslaget, mrk P1 og P2 i plankartet. Den ene er på andre siden av veien ved Vesterøya 71 (P1) og den andre ved innkjøringen til Kjæreveien (P2). Dette er områder som benyttes til parkering i dag.

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 avgrensning 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 eller fyllinger.



Figur 6 - Illustrasjoner fra modell, Agder Fylkeskommune

Flere illustrasjoner ligger vedlagt i eget vedlegg, og kan ses på Agder fylkeskommunes nettside

<https://experience.arcgis.com/experience/82ec58917da54e76b1fba3982ded8bc9/page/3D-Scene/?draft=true>

I henhold til policynotatet til Statens vegvesen for håndtering av støy i veiprosjekter, 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. Det er ingen boliger som har en økning i støynivå på over 2,4 dB, og som samtidig overskrider grenseverdien for gul sone, og eiendommene må av den grunn ikke støyskjermes.

PLANPROSESSEN

Gjeldende planer

Planarbeidet vurderes å være relevant i forhold til følgende overordnede planer:

- Rikspolitiske retningslinjer/ barn og unges interesser i planleggingen.
Etablering av gang- og sykkelvei er med på å sikre et oppvekstmiljø som gir barn og unge økt trygghet.
- Kommuneplanens samfunnsdel og overordnet arealstrategi - Sterkere sammen – Kristiansand mot 2030.
Kristiansand er opptatt av å sikre barn- og unges oppvekstforhold, og etablering av sikker skolevei er et ledd i dette arbeidet. Planen er positiv for folkehelsen og bidrar til å fremme sykling og gange.
- Kommuneplanens arealdel 2011 – 2022.
Arealene er avsatt til bebyggelse og anlegg, og LNF område. Veien ligger der i dag, og saken omhandler utbedring og utvidelse av eksisterende veisystem. Ettersom deler av utvidelsen skjer i LNF området, er planforslaget delvis i strid med overordnet plan. Det er likevel påregnelig at fylkesveinettet utbedres.
- Reguleringsplanen for Fv8 Vesterøya G/S vei, Fløybakken-Kilura vedtatt 14.09.2005.
Hele vegstrekningen fra Skudeviga til Kilura er regulert. Bakgrunnen for at veistrekningen nå skal reguleres på nytt er fordi den regulerte strekningen av praktiske årsaker ikke lar seg gjennomføre (tiltaket vil kreve mer plass).

Tidligere saksgang

Det ble gjennomført et forprosjekt som viste 2 alternative løsninger, alternativ 1 med 6 m bred fylkesveg, og alternativ 2 med 4 m. Forprosjektet ble lagt frem for hovedutvalg for samferdsel (HUS) 28. September 2021. Fylkespolitikkerne vedtok da at det skulle planlegges med alternativ 2, ettfeltsveg med møteplasser.

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.

2. juni 2022 ble det gjennomført et dialogmøte, i tråd med vedtaket i fylkestinget. I etterkant av dialogmøte ble vegbredder på Østerøya målt inn, og det ble laget et forslag til løsning med lik vegbredde som på Østerøya (5,7 m). Det ble gjort en overordnet kostnadsvurdering, og det ble vedtatt og gå videre med denne løsningen i hovedutvalget for samferdsel 26.09.2022.

Offentlig ettersyn

Planforslaget lå ute til offentlig ettersyn i perioden 30.06.2023 – 09.09.2023. Det kom inn 16 merknader. Løsningene ble revidert for to av områdene, og saken ble sendt ut på en begrenset høring i perioden 13.11.2023-05.12.2023. Det kom inn 4 merknader i denne høringen. Høringsuttalelsene er oppsummert i eget vedlegg, med plan og bygg sine kommentarer. Forslagsstiller har også kommentert innspillene i eget vedlegg.

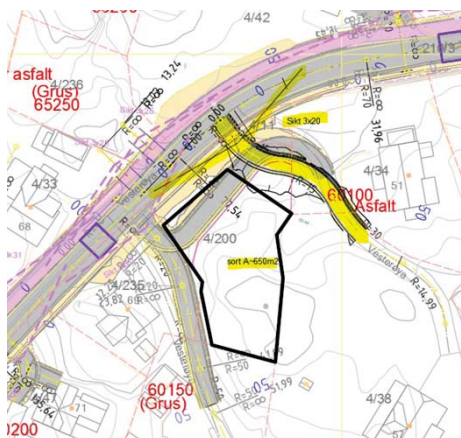
Grunneiere er positive til ny gang- og sykkelvei, og innspillene omhandler i all hovedsak arealbeslag, gjennomføring, og hvilke tiltak som skal utføres på de ulike eiendommene.

Endringer etter offentlig ettersyn

Planforslaget ble endret for 2 områder, herunder området ved Vesterøya 50, 51, 59 og 68, og området ved Hallekjerret. Bakgrunnen for endringene var:

1. Utfordringer mht. arealbeslag på eiendommene med GB 4/42, 4/200 og 4/236 i forbindelse med å samle avkjørselen til eiendommene med GB 4/33, 4/236 og 4/99. For 4/222 innebærer endringen at 4/33 vil få vegrett over p-plass, frem til eiendomsgrense i sørvest.
2. Ny felles avkjørsel på Hallekjerret er justert, grunnet ny informasjon om dårlige grunnforhold på strekningen der veien må heves. Dagens avkjørsel er svært bratt, og omleggingen betyr at stigningsforholdene på ny avkjørsel blir noe bedret. Nabo ønsker ikke ny løsning. Agder fylkeskommune kan akseptere at dagens avkjørsel opprettholdes med noen tilpasninger, se fig. 8, men vil faglig foretrekke endret

løsning som ligger inne i planforslaget som fremmes. Plan og bygg støtter fylkeskommunen i dette.



Figur 7 - alternativ adkomstvei i dagen avkjørsel, markert med gult. Siktinjer markert med gult. Avrensnings for GB 4/200 med denne løsningen vist med svart linje. Kilde: Agder fylkeskommune 2023

Ekstern medvirkning

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. Møtene ble gjennomført i perioden 2. – 17. september 2021. Totalt ble det gjennomført 25 slike møter.

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

Det er gjennomført medvirkningsmøter med elever ved Flekkerøy skole og ved Lindebøskauen skole, se planbeskrivelsen pkt. 8.9.1 s. 33. Agder fylkeskommune var ansvarlig for gjennomført møtene.

Det er ikke utført ekstern medvirkning i høringsperioden, men det er avholdt møter med naboer som har ønsket dette.

Intern medvirkning

Saken har vært lagt frem internt for samarbeidsgruppa. Parkvesenet hadde et ønske om å regulere inn en turparkering i området mrk. FL2 på plankartet, som er et statlig sikret friluftsområde. Området skal benyttes som et midlertidig bygge og anleggsområde. Det er innvilget en midlertidig omdisponering av arealet. Arealet reguleres ellers som friluftsområde (underliggende formål), og som dermed kan benyttes til turparkering etter at arbeidene er ferdigstilt. Parkvesenets ønske er med dette etterkommet.

Ingeniørvesenet har godkjent planene for VA inkl. overvann. Det gjøres oppmerksom på at vurdering/ utbedring av VA nettet i enkelte områder ikke må glemmes i neste fase. Agder fylkeskommune er gjort oppmerksom på dette.

Revidert adkomstløsning for Vesterøya 68 og GB 4/99 og 4/236 innebærer at eksisterende avkjørsel til nr. 68 beholdes, samt at fremtidig avkjørsel til GB 236 vil bli lagt over ny gang- og sykkelsti. Dette er ikke optimalt mht. trafikksikkerhet, men barn og unges representant har sagt at dette kan aksepteres såfremt det blir god sikt ut fra begge utkjørslene. Dette må ivaretas i prosjektet.

Det foreligger ingen uenighet i administrasjonen angående planforslaget

PLAN OG BYGGS VURDERING AV PLANFORSLAGET

Fremføring av ny smal tofeltsvei samt gang- og sykkelvei fra Skudeviga og frem til Kilura er krevende med hensyn til kulturmiljø, nærhet til eksisterende boliger mm. Det er imidlertid et sterkt ønske om å få på plass en ny vei, og da særlig gang- og sykkelvei i området, ettersom veistandarden er svært dårlig både for biler og gående/ syklende.

Planforslaget legger nå til rette for gjennomføring av første del av prosjektet.

Strekningen er drøyt 500 meter lang og går gjennom småkupert kulturlandskap med boliger tett inntil veien. 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.

Kulturminner

Det er registrert minnesmerke over nøytralitetsvakt 1915 i naturstein og betong innenfor reguleringsområdet. Minnesmerkene skal ivaretas og flyttes. Dette er sikret i bestemmelsene.

Barn og unges interesser

Etablering av ny gang- og sykkelvei vil bedre forholdene for barn- og unge ved at de ikke lenger må benytte veibanen når de ferdes i området. Tiltaket utløser ikke krav om erstatningsarealer.

Universell utforming

Prosjektet skal ivareta universell utforming av fortauet med tilkoblinger.

Risiko- og sårbarhetsanalyse

Alle de registrerte hendelsene med økt risiko dreier seg om hendelser knyttet til anleggsfasen. Risikoen reduseres ved utarbeidelse og gjennomføring av SHA (sikkerhet, helse og arbeidsmiljø) plan i byggefasen.

Matjord

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. Det er opplyst at det i prosjekteringsfasen vil jobbes videre med en plan for omdisponering av matjorda. Matjord mellomagres i ranker og omdisponeres i henhold til gjeldende lovverk.

Klima- og miljøkonsekvenser

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). Planen fremmer sykkel og gange som transportform og tilrettelegger for bedre fremkommelighet for buss. Dette gir positive klima- og miljøkonsekvenser.

Naturmangfoldloven §§ 8-12

§ 8 Kunnskapsgrunnlaget

Flekkerøya er til havs omkranset av Oksøy-Ryvingen landskapsvernområde og er godt kartlagt i naturreservat. 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.

§ 9 Føre-var prinsippet

Arealet som ønskes bebyggt har tidligere vært bebyggt 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.

§ 10 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. Det er ikke fremkommet noen åpenbare negative konsekvenser, med unntak av fjerning av det store almetreet ved butikken. Avbøtende tiltak vil betydelig redusere den negative virkningen.

§ 11 Kostnader

Fylkeskommunen har ansvar for å gjøre vurderinger etter § 11.

§ 12 Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetode

En utbygging kan gjennomføres med miljøforsvarlig teknikk og driftsmetoder lokalisert slik planforslaget viser.

Planområdet består i all hovedsak av eksisterende infrastruktur og utbygging av Denne. Det er ingen registrerte naturtyper eller naturvernområder innenfor planområdets grenser. Det er et naturreservat i nærheten, men det vil ikke bli påvirket av prosjektet.

Forholdet til naturmangfoldlovens §§ 8-12 anses å være ivarettatt.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Gjennomføringen av tiltaket er basert på et spleiselag. Agder fylkeskommune har vedtatt at de forutsetter kommunalt bidrag. De ble bevilget på 2 mill. i 2023 og det er i kommunale budsjetter bevilget 5 mill. i 2024. Endelig finansieringsmodell er ikke avklart.

Oppsummering

Planforslaget vil forringe kulturlandskapet og kulturmiljøet noe, ettersom veien med fortau blir breiere enn i dag. Endringen er vurdert til å være av begrenset størrelse.

Det vil bli bedre fremkommelighet for biler og for myke trafikanter.

Det er ingen boliger som får en økning i støynivå på over 2,4 dB, og som samtidig overskrider grenseverdien for gul sone. Det skal av den grunn ikke gjennomføres støyreducerende tiltak.

Gang- og sykkelveien ligger inne som første prioritet over planlagte sykkeltiltak i Kristiansandregionen jf. høringsinnspill til byvekstavtalen Kristiansand.



Figur 8 - forslag til prioritering av sykkeltiltak s. 13

Plan og bygg anbefaler at detaljregulering for Fortau langs FV 3908 – Skudeviga – Kilura med plankart og bestemmelser datert 02.02.2024 vedtas.

Anne Marit Tønnesland, 05.02.2024