



Statens vegvesen

Innkomne merknader med Statens vegvesens kommentarer

Fiskeridirektoratet Region Sør

Vurderer at direktoratets innspill til oppstartsmeldingen er godt ivaretatt og har derfor ingen merknader til planforslaget.

Statens vegvesens kommentar

Ingen kommentar.

Kystverket Sørøst

Tar til etterretning at det er lagt opp til at høyden på den nye brua tilpasses høyden på eksisterende bruer over fjorden. Minner om at det ved etablering av bruer innenfor havne- og farvannslovens virkeområde kreves tillatelse fra Kystverket. Ber om at eventuell stenging av deler av fjorden skjer i nært samarbeid med Kristiansand havnemyndighet og at stengning meldes til "Etterretninger for sjøfarende" i god tid.

Statens vegvesens kommentar

Merknaden tas til etterretning.

Fylkesmannens miljøvernavdeling

Påpeker at planarbeidet inneholder en grundig planbeskrivelse og er i tråd med overordnede planer og er åpen for å gi innspill i videre arbeid. Mener at kjøring på en del av g/s-vegen ikke er en ideell løsning og gir råd om å undersøke hvorvidt det er mulig å finne en alternativ løsning. Påpeker at plandokumentet ikke behandler trafikkfaren ved dette forholdet.

Statens vegvesens kommentar

Statens vegvesen har, på grunnlag av denne og flere uttalelser på ny vurdert muligheten for å separere på hele den aktuelle strekningen. Planforslaget er endret slik at full separeringer oppnådd. Endringen foreslås lagt ut på begrenset høring.

Vest-Agder fylkeskommune

“Vi mener planforslaget i større grad må vise en gang- og sykkelvegløsning som bedrer framkommeligheten for de myke trafikantene.....På denne bakgrunn reises innsigelse til planforslagets løsning for gående og syklende”

Innsigelsen er begrunnet i følgende punkt:

1. for dårlig linjeføring for sykkelstamvegen mot Rona. Gående og syklende får omveg.
2. landskapsestetisk vanskelig løsning på Søm på grunn av ramper i ulike høyder.
Bestemmelsene fanger ikke godt nok opp behov for detaljering.
3. Fylkeskommunen er usikker på om kryssing i bru på Varodden er en god løsning
4. Gangveg langs kanalen må utvides til g/s-veg
5. Fylkeskommunen er skeptisk til å tillate kjøring på g/s-veg nord for E18 på Varodden.

Fylkeskommunen gir videre råd om at bestemmelsene presiseres på enkelte punkt. Disse er ikke spesifisert.

Statens vegvesens kommentar

Statens vegvesen er uenig i at planforslaget ikke innebærer forbedringer for de myke trafikantene, men har likevel bearbeidet planforslaget for å imøtekomme punktene i innsigelsen.

Rampene på Søm foreslås endret til direkteførte ramper i alle tre retninger. Bru over E18 er gitt en slakere horisontalkurvatur. Gang- og sykkelveg langs kanalen er utvidet til 5 meter og nord for E18 er det lagt opp til full separering.

Innsigelsen vurderes imøtekommet. Dette framgår også av brev datert 26.1.2012 fra Vest-Agder fylkeskommune til Kristiansand kommune.

Statnett

Ber om at konsesjonsgitt trasé for ny kabel mellom Norge og Danmark legges inn på plankartet. Påpeker risiko for skade på kabel ved riving avhengebrua. Påpeker at eventuelle begrensinger for alminnelig båttrafikk i anleggsfasen kan få betydning for installasjon og vedlikehold av Skagerak 4-kabelen. Mener ny Varoddbru må ivareta hensyn til fremtidig drift og vedlikehold av sjøkablesystemet under brua og i fjorden innenfor. Nåværende seilingshøyde må opprettholdes for å sikre størst mulig fleksibilitet for tilgang på reparasjonsfartøy ved havari og vedlikehold på sjøkabelen.

Statens vegvesens kommentar

Statens vegvesen vil bidra til at de to store prosjektene kan gjennomføres uten unødig konflikt eller tidstap for noen av partene. Vi vurderer det imidlertid lite hensiktsmessig å regulere den nødvendige koordineringen i en detaljreguleringsplan.

Statens vegvesen har ikke tilstrekkelig innsikt i prosjektet til å kunne gjøre de planfaglige vurderinger som følger av å detaljregulere Danmarkskabelen. Vi ønsker ikke å regulere den.

Statens vegvesen har hatt møte med Statnett 11. oktober 2011. Her ble blant risiko ved riving av hengebrua diskutert, og ulike metoder for å redusere risiko drøftet. Blant tiltakene var å legge sjøkabelen så dypt at den ikke blir berørt.

Seilingshøyden opprettholdes. I anleggsperioden vil støpevogn bygge noe nedover og i en kortere periode begrense fri høyde litt.

Agder Energi nett

Opplyser om at virksomheten har planer om å føre høyspentledninger gjennom ny Varoddbru og er i dialog med vegvesenet om dette.

Statens vegvesens kommentar

Partene er i dialog om framføring av høyspentledninger. Vi er også i dialog med Agder Energi varme om framføring av fjernvarme i ny bru. Vi vurderer at dette er uavhengig av reguleringsprosessen.

ATP-sekretariatet

Påpeker at det er negativt at gang- og sykkelvegen flyttes til sørsiden av bruene. Dersom det ikke er aktuelt å beholde g/s-vegen på nordsiden ber sekretariatet om at følgende forhold bedres:

1. kurvatur på Sømssiden
2. gangveg langs kanalen må utvides til 5,5 meter
3. sykkelvegen må skjermes bedre mot støy, støv, luftsug og vind
4. g/s-bru på Varodden bør skråstilles mer
5. sykkelveg med fortau på brua bør være 5,5 meter, ikke 5

Statens vegvesens kommentar

Til punkt 5: Gang- og sykkelvegen er regulert med brutto bredde 5,5 meter, inkludert grusskuldre. Unntaket er over Varoddbrua, der bredden er 5 meter da det her ikke skal være grusskuldre. Asfaltert bredde vil være den samme både på land og på brua. Dette vil vegvesenet ikke endre.

Se for øvrig kommentarer til fylkeskommunens uttalelse.

Naturvernforbundet og Framtiden i våre hender, Kristiansand

Er svært skuffet over planforslaget på grunn av lengre sykkelveg, to nye kryssinger av E18, større høydeforskjeller og med værutsatt løsning. Mener forslaget bryter med sykkelstrategien.

Foreslår at det bygges en innglasset sykkelveg under den indre brua og argumenterer med at syklistene da kan ferdes tørt, lunt, raskt og trygt.

Statens vegvesens kommentar

Å henge g/s-veg under bruene er vurdert i innledende fase av planarbeidet og dokumentert i rapport fra kreativ samling. En sykkelveg under brua vurderes som uakseptabel som eneste løsning. Hovedårsak til at vegvesenet fraråder en g/s-veg under bruene er at den sosiale kontrollen er fraværende samtidig som det ikke vil finnes fluktmuligheter. Av hensyn til opplevd trygghet ønsker vi en løsning med inn- og utsyn mellom kjørebane og gangveg.

Kystverket har dessuten i sin merknad til melding om oppstart av planarbeid forutsatt at seilingshøyden under ny bru blir minst like stor som under brua fra 1994. Dette er ikke forenlig med en konstruksjon under noen av bruene.

Se for øvrig kommentarer til uttalelse fra fylkeskommunen.

Syklisterens landsforening ved Trond Berget

Mener at det som er planlagt for gående og syklende ikke er bra nok. Er fornøyd med bredde og separering, men omveger og høydeforskjeller er uakseptable. Påpeker at vind er et problem og mener at å henge sykkelvegen under brua må utredes. Påpeker at kryssingspunkter må vies spesiell oppmerksomhet og at konflikter mellom sykkel og bil ofte skjer i kryss.

Statens vegvesens kommentar

Statens vegvesen er kjent med vindforholdene på Varoddbrua. Når g/s-vegen nå flyttes til sørsiden av brua vil vind i mindre grad føre med seg støv og forurensing fra vegbanen. Dette vurderes som positivt.

Å henge g/s-veg under bruene er vurdert i innledende fase av planarbeidet og dokumentert i rapport fra kreativ samling. En sykkelveg under brua vurderes som uakseptabel som eneste løsning. Hovedårsak til at vegvesenet fraråder en g/s-veg under bruene er at den sosiale kontrollen er fraværende samtidig som det ikke vil finnes fluktmuligheter. Av hensyn til opplevd trygghet ønsker vi en løsning med inn- og utsyn mellom kjørebane og gangveg.

Kystverket har dessuten i sin merknad til melding om oppstart av planarbeid forutsatt at seilingshøyden under ny bru blir minst like stor som under brua fra 1994. Dette er ikke forenlig med en konstruksjon under noen av bruene.

Kryssingspunkter er viet spesiell oppmerksomhet, og eksisterende kryssinger i plan på Sømssiden er erstattet med planskilte løsninger. Det er ikke innført nye kryssingspunkter. Se for øvrig kommentarer til fylkeskommunens uttalelse.

Se for øvrig kommentar til fylkeskommunens uttalelse.

PWC på vegne av Terje Frigstad, eier av Varen 30

Har følgende merknader:

1. reguleringsplanen må omfatte eiendommen Varen 30.

2. eiendommen ønskes regulert til bebyggelse og anlegg, kombinert formål kontor/lager.
3. atkomst til eiendommen må separeres fullt ut fra g/s-veg. Kartskisse til løsning er vedlagt.
4. atkomst til friområde/brukar bør flyttes bort fra Varen 30, både av hensyn til minemagasinet som kulturminne og av hensyn til utendørs lager og behov for snuplass.

Statens vegvesens kommentar

Statens vegvesen vurderer at punktene 1 og 2 bør håndteres i en egen planprosess, blant annet fordi det vil medføre en ny høringsrunde og fordi spørsmålet er uavhengig av etablering av ny Varoddbru.

Punkt 3 og 4 er imøtekommet.

Andreas Sjursø – eier av fritidseiendommen Varebo 46/16 på Varen

Forutsetter at kjørbare atkomst og parkeringsplass opprettholdes og at det vurderes tiltak for støyskjerming av eiendommen.

Statens vegvesens kommentar

Atkomst opprettholdes via offentlig veg, parkering sikres via ny bestemmelse for formålet annen vegggrunn: "Innenfor AVG 3 opprettholdes eksisterende parkeringsplass/plass for hytterrenovasjon ved g/s-bru på Varodden"

Fritidseiendommer er definert som støyfølsom bebyggelse. Eiendommen tilføyes listen over eiendommer som skal gis en konkret vurdering mht støyskjerming.

Merknaden vurderes med dette etterkommet.

Bjørn Velken

Er opptatt av videreføring av sykkeltrasé mot vest og foreslår at traséen kan ligge på sørsiden av E18 fra Bjørndalssletta til Vigebukta, via Vigeveien og videre ut på Varoddbrua. Argumenterer med at dette gir færre og bedre kryssinger av E18 samt mindre stigning.

Statens vegvesens kommentar

En alternativ trasé via Vigeveien eller Marvikssletta har vært drøftet i planarbeidet, og vurderes som gunstig. Som følge av flere innspill, er opprinnelig forslag om kombinert g/s-veg langs kanalen endret til separert, bred g/s-veg. Det er dermed lagt til rette for en eventuell videreføring mot Vigeveien og/eller Marvikssletta.