



Statens vegvesen



**VEST-AGDER
FYLKESKOMMUNE**

Planbeskrivelse



DETALJREGULERINGSPLAN

Prosjekt: Fv 456 Hølleveien

Parsell: Stausland - Tangvall

Kommune: Søgne

Innhold

1 Sammendrag	3
2 Innledning	4
3 Bakgrunn for planforslaget	6
3.1 Planområdet	6
3.2 Hvorfor utarbeides forslag til detaljregulering for "Stausland – Tangvall"	7
3.3 Målsettinger for planforslaget	8
3.4 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning	8
4 Planprosess og medvirkning	9
4.1 Oppsummering av innspill til varsel om oppstart av reguleringsplan	11
Offentlige, organisasjoner og bedrifter:	11
Private/naboer	16
4.2 Mindre utvidelse av planområdet	26
4.3 Oppsummering av innspill til mindre utvidelse av planområdet	27
Offentlige, organisasjoner og bedrifter:	27
Private/naboer:	28
4.4 Utvidelse av planområdet 2. gang	30
4.5 Oppsummering av innspill til 2. gangs utvidelse av planområdet	30
Offentlige, organisasjoner og bedrifter:	31
Private/naboer:	32
5 Rammer og premisser for planarbeidet	35
6 Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet	40
6.1 Trafikkforhold	40
6.2 Teknisk infrastruktur	44
6.3 Universell utforming	44
6.4 Barn og unges interesser	45
6.5 Landskapsbilde/bybilde	46
6.6 Nærmiljø/friluftsliv	47
6.7 Naturmangfold	48
6.8 Kulturmiljø	49
6.9 Naturressurser	52
6.10 Grunnforhold	53
6.11 Støy	54
7 Beskrivelse av forslag til detaljregulering	55

7.1 Planlagt arealbruk og reguleringsformål.....	55
7.2 Nærmere beskrivelse av planstrekningen	58
7.3 Måloppnåelse	59
7.4 Forhold til andre planer og overordnede føringer.....	60
7.5 Tekniske forutsetninger	62
8 Virkninger av planforslaget	64
8.1 Gang-/sykkelsystem	64
8.2 Kollektivtrafikk	67
8.3 Konstruksjoner	68
8.4 Landskap/bybilde.....	68
8.5 Nærmiljø/friluftsliv.....	71
8.6 Naturmangfold	72
8.7 Kulturmiljø	73
8.8 Naturressurser.....	74
8.9 Teknisk infrastruktur.....	76
8.10 Støy.....	77
8.11 Byggegrenser	78
8.12 Etablering av nye veger	78
8.13 Fravik	78
8.14 Naboer	79
8.15 Massehåndtering	81
8.16 Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse.....	81
9 Konsekvensutredning	82
10 Gjennomføring av forslag til plan	83
10.1 Utbyggingsrekkefølge	83
10.2 Trafikkavvikling i anleggsperioden	83
10.3 Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA)– og Ytre miljøplan (YM) for byggefasen	84
11 Planmateriale.....	85

1 Sammendrag

Planidentitet: 201604

Planforslaget omfatter strekningen Stausland – Tangvall langs fv. 456 Hølleveien i Søgne kommune. Vest-Agder fylkeskommune, Søgne kommune og Statens vegvesen har satt følgende mål for planarbeidet:

- Bedre trafikk sikkerheten for gående og syklende
- Legge bedre til rette for gående og syklende
- Ivareta fremkommeligheten på fv. 456 Hølleveien

Tiltakene i planen omfatter utvidelse av dagens gang-/sykkelveg, til sykkelveg med fortau. Sykkelveg med fortau ligger i hovedsak i samme trasé som dagens gang-/sykkelveg. Videre er det regulert inn underganger under fv. 114 på Tangvall, og utbedret undergang under fv. 456 ved Linnegrøvan. Planforslaget omfatter to nye tilrettelagte kryssningspunkt over fv. 456, ett ved Nygård skole, og ett ved busslommene ved Stauslandsveien. Planen legger til rette for at det kan etableres gangfelt, men vedtak om gangfelt må gjøres etter skiltforskriften, og for fylkesveg er det Regionvegkontoret som er vedtaksmyndighet. I forbindelse med byggeplanen skal utformingen av kryssningspunktene avklares og det avgjøres der hva som er den mest trafiksikre. Busslommene i planområdet er endret for å bedre trafikk sikkerheten, og bussens adkomst til holdeplassen. Ved Nygårdsheia etableres det en passeringslomme. For boliger langs vestsiden av Hølleveien (nr 66 –86) er det planlagt ny adkomstveg langs baksiden av husrekken. Denne adkomstvegen gjør det mulig å stenge direkteavkjørsler ut på Hølleveien, og gir et tilbud til gående og syklende. Flere boliger i planområde får endret avkjørsel. Dette kommer delvis av de nye undergangene, og delvis av de nye rundkjøringene. Planforslaget tar med videre planlagte rundkjøringer i kryssene fv. 114 x fv. 456, og fv. 456 x Kv. Linnegrøvan. Rundkjøringene er planlagt etter Statens vegvesens krav til utforming.

Oppstart av planarbeidet ble i henhold til Plan- og bygningslovens § 12-8 annonsert i Fædrelandsvennen og Søgne og Songdalen Budstikke den 23. sept. og den 28. sept. Det ble samtidig invitert til åpent møte i Søgne Rådhus den 29. september. På åpent møte var det innom ca. 50 grunneiere/ interesserte. Det er etter oppstarten varslet utvidelse av planområde to ganger, i mai 2017 og i september 2017. Innspill fra offentlige instanser, grunneiere og andre berørte er oppsummert og kommentert i planbeskrivelsen.

Planforslaget er forankret i samarbeidet med Søgne kommune og Vest-Agder Fylkeskommune.

2 Innledning

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 3–7 har Statens vegvesen på vegne av Vest-Agder fylkeskommune, og i samarbeid med Søgne kommune, utarbeidet detaljreguleringsplan for fv. 456 Hølleveien, på strekningen fra Stausland til Tangvall.

Hva er en detaljreguleringsplan?

En detaljreguleringsplan er et arealplankart med tilhørende bestemmelser. Arealplankartet skal angi bruk, vern og utforming av arealer og fysiske omgivelser innenfor plangrense. Detaljreguleringsplanen skal også inneholde en planbeskrivelse som beskriver dagens situasjon i planområdet og ny situasjon. Detaljreguleringsplan er juridisk grunnlag for ekspropriasjon 10 år fra vedtaksdato.

Statens vegvesen har ansvaret for planarbeidet frem til og med merknadsbehandling etter oppstart. Deretter mottar Søgne kommune planbeskrivelse, plankart og plan til politisk behandling. Hensikten med planarbeidet er å regulere for tiltak som skal:

- bedre trafiksikkerheten for gående og syklende, da særlig skolebarn
- legge bedre til rette for gående og syklende
- ivareta fremkommeligheten på fv. 456 Hølleveien

Planforslaget består av følgende deler:

- Plankart datert 15.12.2017
- Reguleringsbestemmelser datert 15.12.2017
- Planbeskrivelse datert 15.12.2017
- Vedlegg

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

- Søgne kommune, servicetorget, rådhuset, Rådhusveien 1, 4640 Søgne
- Statens vegvesen, Region sør, Rigedalen 5, Kristiansand
- Internett: www.vegvesen.no/vegprosjekter

Varsel om offentlig ettersyn blir kunngjort i Fædrelandsvennen og Søgne og Songdalen Budstikke. Grunneiere og rettighetshavere vil få skriftlig melding om dette. Planforslaget blir samtidig sendt ut på høring til offentlige instanser. Den x.x kl. xx-xx vil det bli gjennomført åpent møte i Søgne rådhus.

Eventuelle merknader til planforslaget må innen **xx.xx.xxxx** sendes skriftlige til:
Statens vegvesen Region sør, Postboks 723 Stoa, 4808 Arendal
eller firmapost-sor@vegvesen.no Merk: Mime nr: 15/204628

Kontaktperson i Søgne kommune: Anne Marit Tønnesland, tlf. 979 90 342.
e-post: Anne.Marit.Tonnesland@sogne.kommune.no

Kontaktperson i Statens vegvesen: Marit Hunnes, tlf. 473 84 017.
e-post: marit.hunnes@vegvesen.no

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

Prosjektgruppa for utarbeidelse av planforslaget:

Navn	Firma	Fagansvar
Inger Ann Fidjestøl	SVV	Prosjektleder
Marit Hunnes	SVV	Planleggingsleder
Lyubov Turyeva	SVV	Vegplanlegger
Lillian Frigstad	SVV	Landskapsarkitekt
Ingrid Undheim Nøklund	SVV	Planbeskrivelse
Hilde Solaas Steinsland	SVV	Bruingeniør
Daniel Jergling	SVV	Geoteknikk
Jone Strømsvåg	SVV	Geologi
Torfinn Utsogn	SVV	Byggeleder
Christiane Maisch Brandvoll	SVV	Biolog
Kristen Langan	SVV	Grunnerverv
David Vagn Pedersen	SVV	Elektro
Konsulenter:		
Sten Roar Moum	Norconsult AS	VA
Per Gunnar Holmesland	Asplan Viak	Elektro
Asbjørn Eide	ViaNova	Støy
Ola Johannes Dehli Østtveit	Norconsult AS	Byggteknisk
Bjørn Christian Bøe	Geomatikk Survey AS	Innmåling

3 Bakgrunn for planforslaget

3.1 Planområdet

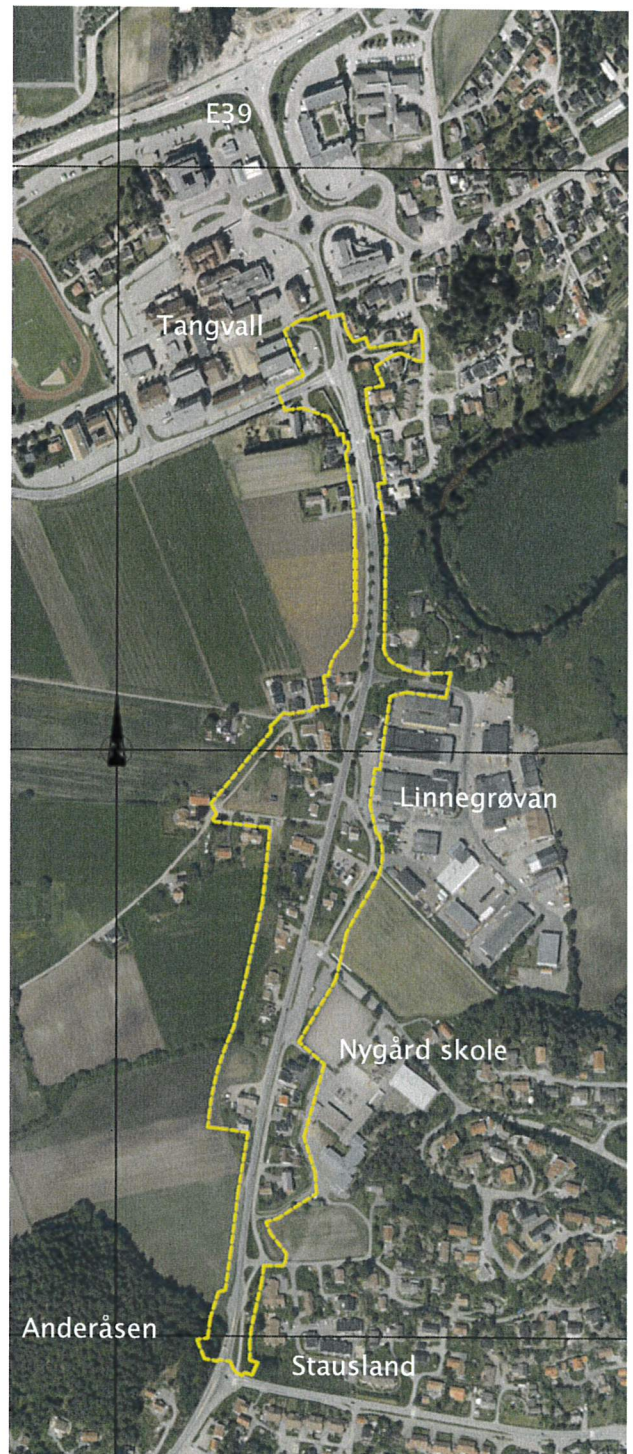
Planområdet ligger i Søgne kommune, rett sør for E39 ved Tangvall. Planområdet er avgrenset i nord ved Rådhusveien, og går ned til Stauslandsveien, like sør for Nygård skole. Fv. 456 Hølleveien fra Stausland til Tangvall er en sentral vegstrekning i Søgne. I sentrumsområdet Tangvall er det detaljhandel, rådhus, bibliotek, leiligheter mm. I tillegg ligger Tangvall ungdomsskole, og et idrettsanlegg tett på sentrum.

Like sør for Tangvall, på østsiden av Hølleveien, ligger Linnegrøvan næringsområde. Området er sammensatt, med flere bedrifter og enkelte utsalgsteder.

Nygård skole ligger på østsiden av Hølleveien, like nord for Stausland. Skolekretsen omfatter boligområdene på Tangvall, Høllen og Stausland.

Langs fylkesvegen er det boligfelt, husrekker og frittliggende eneboliger. Utenom bolig og næring er det jordbruksarealer inn mot vegen. Planområde er relativt flatt. Mot øst ligger Søgneelva, og i sørenden av planområdet ligger Anderåsen.

Hølleveien fortsetter videre sørover til Høllen. I Høllen er det både boligområder, friluftsområder og småbåthavn med brygge for rutebåt. Høllen vest er et næringsområde med kai, her er flere større og mindre industrier. På Stausland fortsetter fv. 456 østover mot Langenes og etter hvert Vågsbygd. Her er det store boligområder, hytteområder og friområder mot sjøen.



Figur 1: Kartet viser Søgne med Tangvall sentrum i nord og fv. 456 sørover til Stauslandsveien og videre til Høllen. Den gule markeringen er planavgrensingen (SVV).

3.2 Hvorfor utarbeides forslag til detaljregulering for “Stausland – Tangvall”

Målsettingen for planarbeidet er i første rekke å bedre trafikksikkerheten på strekningen for myke trafikanter.

Det er gjennomført en risikovurdering av stekningen for å få en systematisk kartlegging av de trafikkfarlige områdene. Risikovurderingen pekte på følgende punkter:

- Undergangen ved fv. 456 ved Linnegrøvan har svært dårlig sikt
- Flere boliger har direkte avkjørsler ut på Hølleveien. Utkjørslene har dårlig sikt og på grunn av høy trafikkmengde på Hølleveien kan det oppstå trafikkfarlige situasjoner.
- Busslommen ved Nygård skole er et større utflytende areal. Området brukes av flere andre trafikanter siden det mangler avgrensinger for holdeplassen. Det er dårlig sikt og fare for kollisjoner.
- Krysset mellom fv. 114 Tangvallveien og Hølleveien fungerer dårlig ved at det jevnlig forekommer små uhell.

I tillegg er det enkelte mindre punkter som kom frem under risikovurderingen. Se mer under kap. 6 Trafikksikkerhet.



Figur 2. Bussholdeplassen ved Nygård skole er svært uoversiktlig og fører dermed til at den brukes av andre trafikanter.

3.3 Målsettinger for planforslaget

Vest-Agder fylkeskommune, Søgne kommune og Statens vegvesen har satt følgende mål for planarbeidet:

- Bedre trafikksikkerhet for gående og syklende
- Bedre tilrettelegging for gange og sykkel
- Ivareta fremkommeligheten på fylkesvegen

Planen skal støtte opp under de nasjonale målsettingene om å øke andelen reiser med sykkel og til fots. Sikker skoleveg er viktig både for reiser til skolene, men også som et ledd i å stimulere til gode vaner tidlig.

Det er et mål at denne planen skal avklare gang- og sykkelløsning for strekningen. Strekningen inngår i flere vedtatte reguleringsplaner som ikke er realiserte. Valg av løsning i denne planen skal gi større forutsigbarhet for annen planlegging i område.

Effektmål

- Sammenhengende sykkelveg med fortau langs hele Hølleveien
- Trafikksikre kryssinger for gående og syklende.
- God fremkommelighet for bilister.

3.4 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning

For alle nye prosjekter skal det vurderes om prosjektet har vesentlige virkninger for miljø og samfunn og derfor faller inn under forskrift om konsekvensutredning.

Søgne kommune har i samsvar med plan og bygningsloven og forskrift om konsekvensutredning kommet frem til at planforslaget ikke utløser krav om konsekvensutredning. Hovedgrepet i reguleringsplanen er allerede forankret i tidligere planarbeid og prosjektet ikke vil få vesentlig virkninger for miljø og samfunn.

Det vises til kapittel 7 for beskrivelse av forslaget til detaljregulering.

4 Planprosess og medvirkning

Medvirkning

Det ble avholdt oppstartsmøte med Søgne kommune den 26. april 2016.

Ekstern samarbeidsgruppe har hatt møte 17.11.2016. Gruppen har bestått av representanter fra Vest Agder Fylkeskommune, Søgne kommune, Fylkesmannen i Aust- og Vest-Agder og Statens vegvesen. Utover dette har det vært flere møter med enkelte av aktørene. AKT har deltatt i eget møte om holdeplassutforming.

Medvirkning av barn og unge

Planområdet er viktig for barn og unge sin ferdsel til skole og fritidsaktiviteter. For å få konkrete innspill fra barn som bruker gang-/sykkelveien langs Hølleveien til daglig er det gjennomført en barnetråkk-undersøkelse med elever fra Tangvall og Nygård skole.

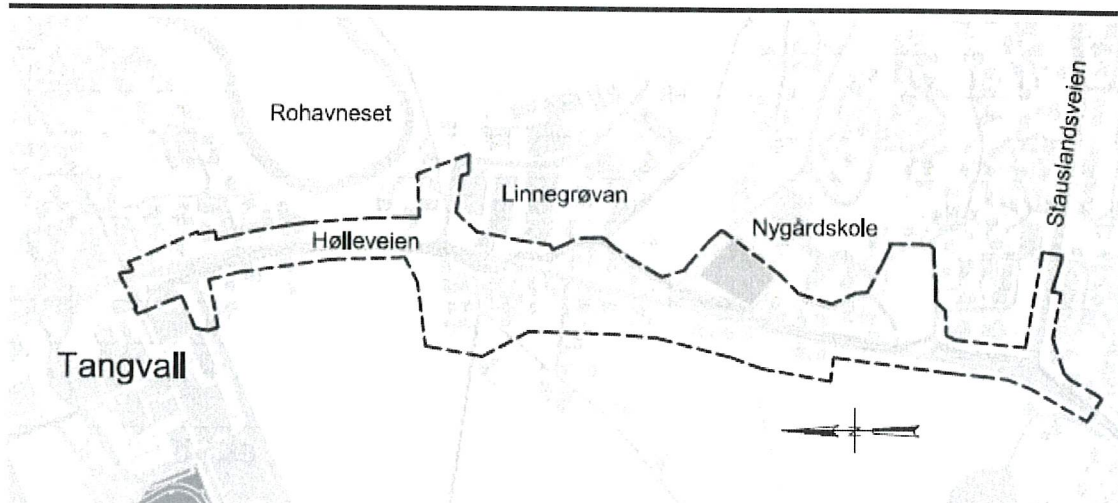
Oppstart og åpent møte

Den 23. og 28. september 2016 ble det annonsert oppstart av planarbeidet i Fædrelandsvennen og Søgne og Songdalen Budstikke. Det ble samtidig invitert til åpent møte i Søgne Rådhus den 29. september. På åpent møte var det innom ca. 50 grunneiere/interesserte.

Til varsel om oppstart ble det levert inn 14 innspill fra grunneiere og 7 fra offentlige/bedrifter/interesseorganisasjoner. Under følger en kort oppsummering av innspillene med vegvesenets kommentar. Se eget vedlegg for de originale innspillene.



Vest-Agder fylkeskommune har ansvaret for fylkesvegene, avgjør hvilke prosjekter som skal gjennomføres hvert år og gir politiske føringer for utvikling av fylkesvegene. Det er Statens vegvesen som normalt planlegger, bygger, drifter og vedlikeholder fylkesvegene på vegne av fylkeskommunen.



Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid

På vegne av Vest-Agder fylkeskommune og i samarbeid med Søgne kommune, varsler Statens vegvesen Region sør oppstart av detaljregulering for gang-/sykkelvegtiltak langs Fv 456 Hølleveien i Søgne på strekningen Stauslandsveien–Tangvall, jfr. Plan- og bygningsloven §§ 12-8 og 12-3.

Formålet med planen er å bedre trafiksikkerheten for gående og syklende på strekningen, samt legge til rette for gåing og sykling.

Kommunene har som ansvarlig myndighet etter forskrift om konsekvensutredninger § 4 fjerde ledd vurdert at planarbeidet ikke utløser konsekvensutredningsplikt. Begrunnelsen er at planarbeidet er i samsvar med overordnende planer.

Vi ber om synspunkt, innspill eller andre relevante opplysninger innen **20. oktober 2016**. Send det skriftlig til firmapost-sor@vegvesen.no. Har du spørsmål, kan du også kontakte Marit Hunnes, tlf. 47384017 og e-post marit.hunnes@vegvesen.no.

Planen blir utarbeidet i samsvar med plan- og bygningsloven §§ 12-3 og 3-7.

Åpen dag

I forbindelse med varsel om oppstart inviterer Statens vegvesen og Søgne kommune til åpen dag **torsdag 29. september** i kommunestyresalen i Søgne rådhus. Da vil planleggere fra Statens vegvesen og kommunen være tilstede for å svare på spørsmål og ta imot innspill i tidsrommet 14:00-18:00.

4.1 Oppsummering av innspill til varsel om oppstart av reguleringsplan

Innspill fra offentlige, organisasjoner og bedrifter	Doknr mime	Innspill fra private/naboer	Doknr mime
Agder Energi Nett AS	15	Sangvik, Sangvik, Klausen	8
Direktoratet for mineralforvaltning	17	Advokatfirmaet Kjær	52
Fylkesmannen i Aust- og Vest-Agder	7	Pettersen Terje	13
Rita Galteland/Nygård skolegård	18	Berg Eivind	10
NZF, ABF, NOF	23	Andersen Arvid	26
Naturvernforbundet i Søgne	28	Andersen, Arvid. Tilleggsskriv	33
Vest-Agder fylkeskommune	30	Berg, Tore og Anne Rita	22
Søgne kommune v/barn og unges representant	50	Erdal Andreas	32
		Gundersen, Bjarne og Turid	19
		Hølleveien 44-A-B-C-D, 48, 50-A-D, 52	24
		Hølleveien 50, 64-66, 68, 70, 72, 74, 86	21
		Trelsgård Tormod	27
		Tønnesen Håkon	20
		Fosse Tom Arild	29
		Bredland Floke	31

Offentlige, organisasjoner og bedrifter:

Agder Energi Nett AS (AEN)

AEN viser til at det innenfor planområdet er en nettstasjon, 22 kV jordkabel og 22 kV linje. AEN gjør oppmerksom på forbud mot å oppføre hus o.l nærmere enn 2 m fra jordkabelens senterlinje, og byggeforbudsone på 15 m (7,5 m fra senter) av 22 kV linje til nærmeste bygningsdel, inkl. lekeplasser/parker.

AEN gjør oppmerksom på at adkomst til Nettselskapets anlegg, og tilkomst for drift og vedlikehold av nettanleggene ikke må forringes.

AEN gjør oppmerksom på begrenset kapasitet på eksisterende anlegg, og at utbygger må dekke kostnader dersom tiltak i strømforsyningsnettet utløses. Lokalisering av evt nye anlegg må gjøres i samråd med AEN.

AEN viser videre til lavspent 230V jordkabel og luftspenn. Noe av dette må muligens flyttes/bygges om.

AENs anlegg er vist på 3 vedlagte kartblad.

Statens vegvesens svar: *Innspillene tas med i planarbeidet. Det har i planfasen vært kontakt mellom SVV og AEN, og hensyn til AEN's anlegg er innarbeidet i planforslaget.*

Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard (DMF)

DMF kan ikke se at planen berører registrerte forekomster av mineralske ressurser av regional, nasjonal, eller internasjonal verdi, bergrettigheter eller masseuttak i drift, og har dermed ingen merknader til oppstart av reguleringsplanen.

Statens vegvesens svar: *Tatt til orientering.*

Fylkesmannen i Aust- og Vest-Agder, Miljøvernavdelingen

I forbindelse med kommunens planstrategi har Fylkesmannen anført (6/1/16) utfordringer med jordvern og trafikkstøy. Hølleveien (...) burde planlegges for høy kapasitet med god støyskjerming, også mot langsgående gang-/sykkelveier. Videre burde etablering av nye veier over dyrka mark unngås.

Planarbeidet bør skje i samsvar med arealutnyttelsen vist i overordnet plan.

Statens vegvesens svar: *Planforslaget avviker fra kommunedelplan for sykkel (2015). Det er i denne planen vist sykkelfelt på Hølleveien på denne strekningen, mens planforslaget viser sykkelveg med fortau. Etablering av sykkelfelt vil medføre utvidelse av vegbanen på begge sider av Hølleveien gjennom området, og er dermed et omfattende tiltak. Sykkelfeltene benyttes i hovedsak av voksne syklist, og må suppleres med et godt gang-/sykkelvegssystem for yngre/eldre syklist og de gående. Det ville dermed blitt behov for tiltak på dagens gang-/sykkelveg i tillegg til etablering av sykkelfelt. Videre vil sykkelfeltene i tråd med gjeldende regelverk måtte avsluttes ved rundkjøringene. Det ville dermed bli en oppstykket løsning for syklistene i sykkelfeltene, der de i rundkjøringene må sykle i kjørebane. Statens vegvesen, Vest-Agder fylkeskommune og Søgne kommune har på grunn av dette anbefalt at det skal planlegges sykkelveg med fortau fremfor sykkelfelt.*

Planforslaget avviker fra kommunedelplan for Tangvall på to punkter. Kommunedelplanen viser ny gang-/ sykkelveg langs fv. 114 Tangvallveien. I planforslaget er dette ikke lagt inn. Planforslaget regulerer for gang-/sykkeløsning langs fv. 456 Hølleveien. Det er mulig å koble til gang-/sykkelveg langs fv. 114 Tangvallveien når det utarbeides planforslag for dette.

Kommunedelplan for Tangvall viser fremtidig gang-/sykkelveg videre sørover langs vestsiden av Hølleveien, der gang-/sykkelvegen bytter side i undergang sør for Linnegrøvan. I dette planforslaget er det lagt opp til at ny sykkelveg med fortau følger dagens trasé. For området på vestsiden av vegen vil eksisterende og nytt lokalvegssystem være tilbudet til gående og syklende. Det er lagt inn forbindelse fra lokalvegssystemet og inn på ny sykkelveg med fortau i to punkt: en ny gang/sykkelveglenke ved Hølleveien 40, og en gang-/sykkelveglenke til nytt tilrettelagt krysningspunkt sør for Hølleveien 76.

Planbeskrivelse skal beskrive virkninger av planen, jf. Pbl. §4-2.

Statens vegvesens svar: *Tatt til etterretning.*

Klima- og miljødepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442, datert 2.7.12 skal legges til grunn for planarbeidet.

Statens vegvesens svar: *Tatt til etterretning.*

Inngrep i grunnen må vurderes i forhold til forurensningsforskriften kap. 2. Forurensningsforskriften og kommunens egne regler knyttet til massedisponering følges ved gjennomføring av planen.

Statens vegvesens svar: *Tatt til etterretning.*

Fylkesmannen minner om FNs barnekonvensjon. Planprosessen skal organiseres slik at synspunkter fra barn som berørt part kommer fram og at ulike grupper barn og unge gis anledning til å delta.

Fylkesmannen minner om Miljøverndepartementets rundskriv T-2/08 om barn og planlegging, samt rundskriv T-5/99B om tilgjengelighet for alle. Dersom arealer som i dag brukes av barn og unge omdisponeres til andre formål, skal fullverdige erstatningsarealer skaffes (jf. RPR pkt. 5d). Planen bør inneholde bestemmelser som sikrer universell utforming.

Statens vegvesens svar: *Det er gjennomført barnetråkkregistrering med elever fra Nygård og Tangvall skole. Universell utforming er ett av fire hovedmål i Nasjonal Transportplan 2010–2019, og tillegges stor vekt i planarbeidet. Prosjektet planlegges etter Håndbok V129, Universell utforming av veger og gater. Planområde er bebygd, og planforslaget er utarbeidet ved avveining av mange hensyn. Dermed er ikke alle løsninger innenfor kravene til universell utforming.*

Helsekonsekvenser (HKU) skal utredes når det er grunn til å tro at saken eller tiltaket vil ha vesentlige konsekvenser for befolkningens helse eller helsens fordeling i befolkningen. Dette er en plikt som er forankret i lov.

Statens vegvesens svar: *Ansees som ikke aktuell.*

Hensynet til naturmangfoldet i området må vurderes og gjøres rede for, i tråd med naturmangfoldlovens §§ 8–12. I henhold til § 7 i samme lov skal vurderingene gå fram av plandokumentet.

Statens vegvesens svar: *Det er gjort en vurdering etter naturmangfoldloven.*

Forskrift om fremmede organismer (FOR-2015-06-19-716) har i kap. 5 krav til aktsomhet og til virksomheter og tiltak som kan medføre spredning av fremmede organismer. Vi ber derfor om at det gjøres rede for eventuelle forekomster av fremmede arter innenfor planområdet i planbeskrivelsen. Planarbeidet bør ta høyde for å begrense risiko for spredning av fremmede arter i forbindelse med eks.vis massetransport i anleggsfasen. Reguleringsbestemmelsene bør derfor sikre at nye masser som tilføres planområdet skal være rene også med hensyn til å inneholde frø og/eller plantedeler fra uønskede fremmede arter.

Statens vegvesens svar: *Det er utført en kartlegging av planområdet og utarbeidet en egen arbeidsbeskrivelse for håndtering av eventuelle fremmede arter innenfor planområdet.*

Ved utarbeiding av planer for utbygging foreligger et generelt krav om gjennomføring av risiko- og sårbarhetsanalyse for planområdet, jf. pbl. § 4-3. Analysen er et viktig grunnlag for planarbeidet. De arealer det knytter seg fare, risiko eller sårbarhet til avmerkes i planen som hensynssone med bestemmelser, jf. pbl. §§ 12-6 og 12-7.

Statens vegvesens svar: *Det er gjennomført en risiko- og sårbarhetsanalyse for planområdet. Ved høyspentanlegg er det satt av hensynssone.*

Rita Galteland – Rådgiver – medvirkning – barn og unge. Skolegård – Nygård skole
Galteland er ansatt i Kristiansand kommune, men ble i 2015 utlånt til Søgne kommune for å planlegge tiltak i skolegårdene sammen med elever fra blant annet Nygård skole.

Søgne kommune har søkt spillemidler til tiltak bl.a. på fotballbanen ved Nygård skole. Dette dreier seg blant annet om kunstgressbane og flerbruksområde for skating og sparkesykler. Skisse som viser dette er vedlagt innspillet.

Videre kontakt vedr. skolegården ved Oppvekstsjef Jon Wergeland, eiendomsenheten og rektor ved Nygård skole.

Statens vegvesens svar: *Det er tatt kontakt med kommunen og opprettet dialog ang. arealene ved grusbanen.*

Norsk Ornitologisk Forening ved Kristiansand (NOF), Norsk Zoologisk Forening (NZF), Agder Botaniske Forening (ABF) ved Odd Kindberg

Foreningene inngår i Grønt Nettverk i Søgne med fokus på grønne verdier og å ta vare på kulturlandskapet og den unike Søgne naturen. Opptatt av å ta vare på matjord og natur. Mener reguleringsplanen går til angrep på dyrkbar jord og fragmenterer arealene.

Statens vegvesens svar: *I planen blir det tatt 5093 m² matjord. Arealene som tar mest matjord er rundkjøring og ny tilførselsveg på vestsiden av Hølleveien. Dette er tiltak som allerede er vedtatt i eksisterende reguleringsplaner. Rundkjøringen ble vedtatt i 2014 og ny tilførselsveg ble vedtatt i 1977. SVV er ikke enig i at planen virker fragmenterende på dyrkbare arealer, da sykkelvegen med fortau følger eksisterende infrastruktur.*

Viser til <http://artsobservasjoner.no> som dokumenterer viktigheten av Tangvall jordene for trekkfugler, inkl. mange rødlistearter. Påpeker også områdets verdi for rovfugl som jaktområde. Gjør oppmerksom på den faren installasjoner som lysstolper og luftledninger er for fuglene.

Statens vegvesens svar: *Statens vegvesen er oppmerksomme på hensyn til jordvern, og har i planforslaget tatt hensyn til dette så langt det lar seg gjøre. Det vil bli sett på løsninger hvor ledninger blir gravd ned, slik at det blir mindre ledninger i luftspenn.*

Ønsker ikke at reguleringsplanen gjennomføres, men at tiltak planlegges innenfor dagens trasé for sykkelsti langs Hølleveien.

Statens vegvesens svar: *Hensikten med planarbeidet er å bedre trafikksikkerheten for gående og syklende, og legge til rette for gåing og sykling. Reguleringsplanen fraviker ikke mye fra eksisterende trase for sykkelveg. Vi har i planarbeidet ikke sett mulighet for å gi gode, trafikksikre løsninger innenfor dagens trasé.*

Naturvernforbundet i Søgne v/ Peder Johan Pedersen og Søgne Bondelag v/Jørund Try Engasjerer seg for jordvern, verdier kulturlandskapet representerer og ivaretagelse av kommunens rike natur. Opplever betydelig press for nedbygging av matjord til ulike formål. Tangvall- og Sandvikjordene er kommunens største mer eller mindre sammenhengende kulturlandskap. Landbruksarealer vest for Hølleveien bør ikke tas i bruk for bedre gang-/sykkelvegløsninger. Ønsker at ny løsning må finnes innenfor dagens trafikkarealer.

Statens vegvesens svar: *I dag ligger vegen med en rabatt mellom kjøreveg og gang/sykkelveg. Dette ønsker SVV å opprettholde for å sikre trafikksikkerhet for de myke trafikantene og for å opprettholde god drenering langs vegen. Denne rabatten er også med på å øke trivselen langs vegen. Sykkelveg med fortau gir en utvidelse på ca 2,5 m ut på dyrket mark. Til sammen er det 5093 m² av matjorda som går tapt til sykkelvegprosjektet. SVV vil også opplyse at rundkjøringen ved Linnegrøvan er vedtatt i plan fra 2014 og ny atkomstveg på vestsiden av bebyggelsen ble vedtatt i 1977.*

Slutter seg til innspill fra NOF, NZF og ABF vedrørende betydningen av Tangvalljordene som regionalt meget viktig område for biologisk mangfold, særlig fugl. Viser til «Biologisk Mangfold i Søgne» (2003) s. 164 kulturlandskap A-verdi.

Statens vegvesens svar: *SVV har oppfattet at det er registrert en rekke rødlistede fuglearter på jordene som ligger i nærføring til planområdet. Tiltaket vil imidlertid kun beslaglegge begrensede arealer langs randsonen av jordbruksmarka, og vil ikke føre til fragmentering av habitater. Fugleartene som har tilholdssted på Tangvalljordene må kunne regnes for å være robuste med tanke på trafikkstøy og menneskelig aktivitet, tatt i betraktning at både E39 og Hølleveien er nærmeste naboer til området. Planen skal legge til rette for gående og syklende, og da særlig skolebarn, og skal dermed ikke føre til økt biltrafikk.*

Vest-Agder fylkeskommune, seksjon for Plan og miljø

Planfaglige forhold

I kommunedelplan for Tangvall er det rekkefølgekrav til ny rundkjøring i krysset fv. 114 Tangvallveien x fv. 456 Hølleveien. Dette må tas hensyn til. Rundkjøringen er tidligere regulert i reguleringsplan for rådhusområdet.

Statens vegvesens svar: *Rundkjøringen er innarbeidet i plandokumentet. Statens vegvesen forstår fylkeskommunens uttalelse som en påminnelse til planmyndigheten og utbyggingsinteressene om det eksisterende rekkefølgekravet.*

Samferdsel

Fylkeskommunen ved seksjon for samferdsel er involvert i prosjektet, og deltar videre i planarbeidet i en referansegruppe/arbeidsgruppe. Forbedring av bussholdeplasser inngår også i planen, og Agder kollektivtrafikk ønsker å bidra underveis i prosessen.

Statens vegvesens svar: *Planen utarbeides i samarbeid med planansvarlig i Samferdselsseksjonen. AKT har deltatt på møte vedrørende plassering og ny utforming av bussholdeplasser.*

Barn og unges interesser

Minner om at det skal utarbeides en beskrivelse av hvordan barn og unges interesser vil bli ivarettatt i planarbeidet. Nærhet til Nygård skole gjør det aktuelt med særskilt fokus på medvirkning fra skolen og elevene.

Statens vegvesens svar: *Det er i planarbeidet gjennomført en barnetråkkregistrering med elever fra Nygård og Tangvall skole.*

Forhold til kulturminner og kulturmiljø

Statens vegvesen bes ta kontakt med arkeolog Ghattas Sayej for å avtale befaring og avklare forholdet til evt. Kulturminner i planområdet. Det avtales kulturminneregistrering, omfang av dette, gjennomføringstidspunkt, varsling av grunneiere mm. Lov om kulturminner §9, vil tiltakshaver bli varslet skriftlig og få oversendt budsjett for registrering.

Statens vegvesens svar: *Fylkeskonservator har gjennomført befaring og registrering. Rapporten er et vedlegg til planen.*

Barn og unges representant, Søgne kommune ved Roar Borøy

Ønsker en bedre gang-/sykkelvegløsning for skolebarn langs Hølleveien. Synes det er viktig å få til en løsning som er god og helhetlig.

Statens vegvesens svar: *Foreslåtte løsninger vil gi et betydelig bedre gang-/sykkelvegssystem. Spesielt bedrer det sikkerheten for skolebarn at gang-/sykkelvegen blir bredere og deles opp i sykkelfelt med fortau. I barnetråkkregistreringen kom det frem at dagens undergangen ved Linnegrøvan oppleves som farlig. Denne utbedres med bedre sikt, slakere stigning og økt bredde i planforslaget. Skolebarn som har tatt taxi til skolen vil gjennom planen kunne gå til skolen.*

Private/naboer

Solveig M. Sangvik, Jarle Klausen og Cecilie Sangvik, gnr/bnr 23/189

Ønsker ikke at ny adkomstvei til boliger langs vestsiden av Hølleveien skal legges på sin eiendom. Fremhever jordvernet, og den gode kvaliteten på matjorda her.

Statens vegvesens svar: *Statens vegvesen er oppmerksomme på hensyn til jordvern, og har i planforslaget forsøkt å ta hensyn til dette. Ny adkomstveg er lagt 4 m nærmere boligeiendommene enn i reguleringsplanen fra 1979, og dermed blir mindre matjord bygget*

ned. Det er i plasseringen av adkomstvegen også tatt hensyn til linjeføring på adkomstveg, og total arealarrondering i området.

Mener at dagens gang-/sykkelvegssystem i området fungerer bra. Viser til at skolebarn bruker dagens gang-/sykkelveg inklusiv undergangen ved Linnegrøvan. Nevner at det ikke har vært ulykker på strekningen de siste 45 år.

Statens vegvesens svar: Ved Linnegrøvan har politiet registrert en møteulykke med personskader mellom syklist i 2013. I tillegg antas det at det er store mørketall når det gjelder sykkelulykker, fordi mange velger å ikke kontakte politiet når sykkelulykker skjer. SVV har snakket med skolebarn ved Nygård skole. Disse kunne fortelle at det skjer ulykker med sykkel hvor de slår seg.

I tillegg er det registrert fire andre ulykker på strekningen hvor bil, MC og sykkel har vært involvert.

Mener at økt trafiksikkerhet bør oppnås ved å redusere biltrafikken på Hølleveien. Foreslår tiltak:

- Gjøre Nygårdsheia enveiskjørt, forby venstresving fra Hølleveien og inn Nygårdsheia. Endringer i rundkjøringen ved Åros/Høllen slik at de fra Sangvik/Aksteveien må bruke Salemsveien.
- Ny trasé fra Langenes til sentrum.
- Bedre busstilbudet, inklusiv Park&ride-anlegg.
- Gratis buss i rushtiden fra Åros/Torvmoen/Høllen.

Statens vegvesens svar: Enveisregulering av Nygårdsheia vil medføre mer trafikk i bolig gatene i dette boligområde og er ikke ønskelig. Det finnes i dag ikke gode alternative veger som kan overta trafikk fra Hølleveien. Tiltak for å flytte trafikk fra Hølleveien over på annet eller nytt vegnett kan vurderes i overordnet plan, for eksempel ved rullering av kommuneplanen. Tiltaket i denne planen skal tilrettelegge for mer sykkel og gange, og vil dermed være et bidrag i reduksjon av biltrafikken på Hølleveien. Tiltak for å styrke busstilbudet er positive for å oppnå 0-vekst i personbiltrafikk. Virkemidler som kan legges inn i denne planen er oppgradering av holdeplasser slik planforslaget viser.

Foreslår at det gjøres mindre trafiksikkerhetstiltak i påvente av at trafikken kan reduseres:

- Fartsreduksjon
- Tydelig skilting av «Skole»
- Fartsbegrensning ved hjelp av «øyer», «miljøgate».
- Tydelig oppmerket og forhøyet fotgjengerfelt.
- Sti langs vestsiden av Hølleveien (som fra Solta og ned til Høllen)
- Beskjæring av hekker/busker.
- I forbindelse med skolestart-slutt på Nygård bør det være elevvakter og en voksen som er vakt der det er foreldrekjøring med av/ påstigning av elever, samt påse at elevene kommer trygt over gangfeltet (Dette er vanlig praksis ved andre skoler i Søgne).
- Alternativt kan Nygårdsheieien være enveiskjørt i skoletida, kun utkjøring tillatt. Innkjøring fra Stauslandsveien.

Statens vegvesens svar: Flere av de foreslåtte tiltakene kan ikke hjemles i en reguleringsplan. Bedre trafikksikkerhet for gående og syklende er et av tre hovedmål for planarbeidet. Tiltakene som er lagt inn i planforslaget er resultatet av faglige vurderinger og optimalisering, med avveining mellom mange hensyn.

Advokatfirmaet Kjær, på vegne av Solveig M. Sangvik, Cecilie Sangvik og Jarle Klausen
Eier av gnr/bnr 23/189 ønsker ikke at det legges inn en oppsamlingsveg for boligene langs Hølleveien inn over eiendommen. Dette vil gå på bekostning av dyrket mark og vil kun være til ulempe og ingen fordel for Sangviks eiendom. Det bli feil å kun se på de deler av eiendommen som belastes med ny atkomstveg for eiendommen langs Hølleveien. Eiendommen til Sangvik er ikke større enn at det er behov for å se på eiendommen i et helhetlig perspektiv, slik at eiendommen bør omfattes av reguleringsplanen. Ber derfor om at planområdet utvides til å omfatte hele eiendommen 23/189.

For å kunne medvirke til regulering av atkomstveg over østre del av eiendommen må dette kompenseres ved at arealene nærmest Rinneveien reguleres til byggeformål. Dette arealet ligger helt i randsonen av det som er dyrket mark, og vil fremstå som en fortetting mellom eksisterende bebyggelse på 23/189 og 23/412. Her er det marginale og små landbruksarealer som går med. Fordelen med å omdisponere et så lite areal til boligformål er så store at det må være fullt ut forsvarlig.

Statens vegvesens svar: Det er i kontakt med grunneier vist forståelse for Sangviks syn, men samtidig påpekt at det er mange hensyn som må avveies i planarbeidet. Statens vegvesen har i dialog med grunneiere tatt imot innspill, og forklart gangen i planprosessen.

Planområdet er satt i samarbeid med Søgne kommune. Planens formål er å bedre trafikksikkerheten for gående og syklende, samt legge til rette for gåing og sykling. Planavgrensningen skal ta med areal som trengs for å kunne gjennomføre disse tiltakene.

For eiendommen gnr/bnr 23/189 vil planarbeidet og tiltak begrense seg til den enden av eiendommen som ligger nærmest fylkesvegen. Som for øvrige eiendommer som grenser mot planområdet vil ikke hele eiendommen tas med i planområdet.

Statens vegvesen regulerer på vegne av fylkeskommunen de arealene som er nødvendige til å gjennomføre vegtiltaket. Hverken Statens vegvesen eller Vest-Agder fylkeskommune vil som del av reguleringsplanen drive, eller tilrettelegge for boligutvikling, og er ikke involvert i utskillelse av tomter. Vi regulerer kun det arealet som er nødvendig for utbygging av planforslaget.

Terje Pettersen, gnr/bnr: 72/5, 72/6, 72/10, 72/13, 72/14, 72/26, 72/27, 72/31, 72/37, 72/61 og 72/70.

Bor på og driver Tangvall gård. 6. generasjon som driver gården. Ca 150 sauer og ca 70 da dyrket jord. Har 3 innspill til planoppstart:

- Areal langs fv. 114 må ikke brukes til sykkelveg med fortau, arealet er nødvendig i gårdsdriften. Positiv til undergang under fv. 114, langs fv 456.

Statens vegvesens svar: *Planarbeidet har hatt som formål å tilrettelegge for gange og sykkel langs fv. 456 Hølleveien, og har ikke tatt med gang-/sykkelløsning langs fv. 114. I overordnet plan, kommunedelplan for Tangvall, er det lagt inn gang-/sykkelløsning langs fv 114. Detaljering av en slik gang-/sykkelløsning må gjennomføres som et eget planforslag.*

- I krysset mellom fv. 114 og fv. 456 er det tidligere ekspropriert areal for siktlinjer. Hekken er nå plassert langs siktlinjen. Ønsker ikke ytterligere inngripen på eiendommen her.

Statens vegvesens svar: *Det vil måtte tas noe mer areal av eiendommen. Dette for å få anlagt rundkjøringen, snøopplag for rundkjøringen, og ny undergang med sideareal. Antall m2 som vil bli beslaglagt permanent er 88. Det vil også bli beslaglagt noe areal midlertidig, som vil bli tilbakeført etter at prosjektet er ferdig. Dette utgjør 827,7 m2.*

- Ønsker ikke at det brukes dyrket mark for adkomstveg/samleveg fra bebyggelsen langs vestsiden av Hølleveien og ut i Hølleveien (det har blitt foreslått 4. arm i rundkjøring). Mener en av de eksisterende veiene ut i Hølleveien fra dette området bør kunne benyttes.

Statens vegvesens svar: *Den tidligere skisserte 4. armen på rundkjøringen er ikke med i planforslaget. Atkomsten ut på Høllevegen blir på eksisterende veg mellom Høllevegen 64 og 66.*

Eivind Berg, gnr/bnr: 23/770

Krever tilkomst med bil til sin eiendom fra ny adkomstveg langs vestsiden av bebyggelsen. Viser til at planlagte vei har vært forutsetning og bakgrunn for oppdeling av tomtene 23/395 og 23/770.

Statens vegvesens svar: *Det vil bli anlagt ny atkomstveg forbi eiendommen.*

Informerer om at eiendommen vil bli bebygd, og ønsker at kloakk og vannledning legges sammen med ny veg. Viser til at han har vært med å betale for kloakkinfrastruktur til 23/395 og 23/398.

Statens vegvesens svar: *Det vil bli tatt med under detaljeringen av byggeplanen, men det er Statens vegvesens oppfatning at Søgne kommune ønsker å legge vann og kloakk i samme prosess som vegbyggingen.*

Ønsker at ny veg får samme plassering som den i tidligere reguleringsplan, og at det ikke tas mer areal fra hans eiendom til denne veien.

Statens vegvesens svar: *Adkomstvegen får tilnærmet samme plassering som tidligere regulert løsning. Areal som nyttes til ny adkomstveg vil bli kompensert i forbindelse med grunnnerv.*

Arvid Andersen, gnr/bnr: 69/5

Engasjert for trafikk sikkerheten, og dyrka mark. Mener Trafikksikkerhet må ha høyest prioritet. Oppfordrer Statens vegvesen og Vest-Ager fylkeskommune om å ta matjordspørsmålet alvorlig, da jorda har særdeles høy kvalitet, og det er press for nedbygging av jorda fra flere hold.

Statens vegvesens svar: *Bedre trafikkssikkerhet for gående og syklende er et av 3 hovedmål for planarbeidet. Statens vegvesen er klar over nedbyggingspresset. I denne planen for sykkelveg med fortau vil det bli tatt 5093 m² matjord.*

Viser til uheldig utforming av dagens undergang ved Linnegrøvan, og foreslår at denne bygges om slik at uhellssrisikoen minimaliseres.

Statens vegvesens svar: *Denne undergangen vil bli utbedret ved bygging av ny sykkelveg med fortau.*

Mener at ny adkomstveg langs vestsiden av bebyggelsen kan utgå. Foreslår gjerde mellom kjøreretningen (liknende det i Vestre Strandgate i Kr.sand) for å hindre uønsket kryssing. Det etableres smal sti med enkel sperring mot trafikken langs vestsiden av vegen til dagens gang-/sykkelveg. Alternativt kan ny undergang eller gangbru ved sydenden av bussholdeplassen ved Nygård skole gi nytt krysningspunkt.

Statens vegvesens svar: *Statens vegvesens hensikt med planarbeidet er å regulere for tiltak som skal 1) bedre trafikkssikkerheten for myke trafikanter, 2) bedre tilrettelegging for gående og syklende, og 3) opprettholde fremkommeligheten på fylkesvegen på strekningen. Flere steder er det i dag utkjørsler fra bolig og rett ut i fylkesvegen. I planforslaget er det tatt med ny adkomstveg, som samtidig gir et tilbud til gående og syklende fra bebyggelsen på vestsiden av Hølleveien.*

Arvid Andersen, tilleggsskriv

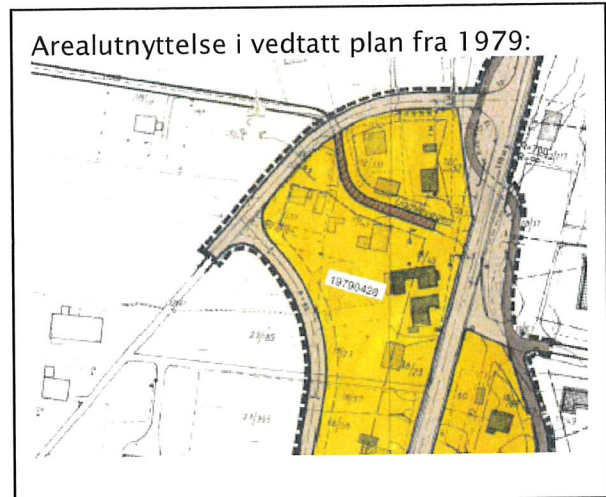
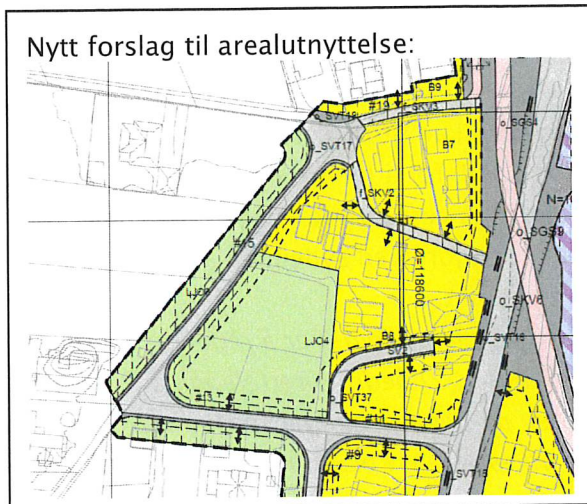
Informerer om forslag fra noen politiske partier i Søgne om å legge biltrafikken bort fra Hølleveien og flytte den til jordene vest for bebyggelsen. Forslagstillerne mener en slik løsning vil gi en veg med bedre fremkommelighet og mulighet for høyere hastighet. Andersen påpeker at dette vil øke bilkjøring på strekningen, og gi mer plager for naboer bl.a. ved økt støy/støv, og dermed ikke er ønskelig fra hans ståsted.

Viser til tidligere innspill og mener forslaget ved bearbeiding kan være gunstig, også ved at trafikken fordeler seg noe annerledes. Dersom mer trafikk overføres til Salemsveien kan det bli behov for tiltak på denne, bl.a. gang-/sykkelveg.

Statens vegvesens svar: *Dette planarbeidet skjer i samarbeid mellom Statens vegvesen, Vest-Agder fylkeskommune og Søgne kommune. Det foreligger ingen konkrete planer om å flytte bilvegen ut på jordene i vest.*

Anne Rita og Tore Berg, gnr/bnr: 23/395

Informerer om at de driver næring med hester på egen eiendom, og leid eiendom gnr/bnr 23/185. Ønsker ikke at etablering av ny adkomstveg til bebyggelsen på vestsiden av Hølleveien skal hindre den virksomheten som drives på disse to eiendommene i dag. Blant annet tilgang på vann og strøm er nødvendig for drift.



Statens vegvesens svar: *Vedlagte kartutsnitt viser arealutnyttelse i opprinnelig vedtatt reguleringsplan fra 1979 for området. Statens vegvesen er av den oppfatning at det totale sluttresultatet blir en bedre løsning for eiendommen som leies. Viser til at de har tilbudt skolebarn å gå over sin eiendom for å kunne gå til sykkelsti/skole. Dette er ikke blitt benyttet. Mener ny adkomstveg vil øke verdien for boligene langs vestsiden av Hølleveien, men redusere verdien på deres eiendom. Trafikk på en slik veg vil være belastende. Vil ikke avse areal til ny adkomstveg.*

Statens vegvesens svar: *Statens vegvesen ønsker et tilbud til gående og syklende som gir sikker og trygg ferdsel hele året. Dette innebærer blant annet en veg som kan brøytes på vinteren. Areal som nyttes til ny adkomstveg vil bli kompensert i forbindelse med grunnnerv.*

Andreas Erdal, gnr/bnr: 72/17

Gjør oppmerksom på at nedramping av sykkelveg med fortau ned mot foreslått undergang under fv. 114 vil avskjære to tilkomstveier til eiendommen:

- 1) inn til garasjen. Ønsker ikke at denne avkjørselen flyttes mot sør. Dagens beplantning skjerner mot veien. Dagens avkjørsel er uheldig mtp gangfelt. Dersom avkjørselen skal flyttes bør ny løsning bli bedre.
- 2) bak løen til åpning på løen som ligger mot jordene. Løen mister funksjon dersom denne adkomsten avskjæres.

Statens vegvesens svar: *Avkjørselen til eiendommen er i planforslaget flyttet lengre mot sør. Dette er som følge av nedramping av sykkelveg med fortau ned mot undergang. Intern løsning for kjøring på eiendommen og til løen vil bli løst ved detaljplanlegging under byggefasen og grunnnerv.*

Foreslår ny adkomstveg til eiendommen langs eiendomsgrensen mot eiendom gnr/bnr 72/10, og så tvers over eiendom gnr/bnr 72/6, ut i fv. 114 Tangvallveien. Tilkomst til dagens garasje opphører, men viser til at del av løe kan benyttes som garasje dersom det støpes gulv i løen. Foreslår at eiendommene gnr/bnr 72/132 og 72/114 kobles til samme adkomstveg med ny veg over eiendom gnr/bnr 72/23.

Statens vegvesens svar: *Det er ikke ønskelig å ta mer matjord enn nødvendig, det vil derfor ikke bli vurdert atkomstveg over jordet. Det er i tillegg drift på 72/10 som vil bli vanskeligere om eiendommen blir delt opp av en kjørevei.*

Ønsker at det settes opp støyskjerm mot Hølleveien.

Statens vegvesens svar: *Det er utført en støyvurdering som del av planarbeidet.*

Støyvurderingen legges til grunn for hvilke tiltak som skal gjennomføres som del av planen.

Bjarne og Turid Gundersen, gnr/bnr: 72/16 og 72/169

Mener gangfeltet over Hølleveien ved Tangveien må stenges. Skolebarn kan bruke undergangen på Tangvall. Når rundkjøring etableres i krysset fv. 456 x fv. 114 må det bygges undergang for sykkelveg med fortau.

Statens vegvesens svar: *Gangfelt flyttes mot sør, med fortau fra Tangveien til gangfeltet. Siktforholdene ved gangfeltet bedres, og gangfeltet blir ikke stengt. Det er lagt inn undergang under fv. 114 i planforslaget.*

Foreslår at det etableres undergang under vestre del av rundkjøring i krysset fv. 456 x Linnegrøvan.

Statens vegvesens svar: *Bruk av flere underganger er noe som fordyrer et prosjekt. Det er også lite ønskelig med lange underganger, fordi mange opplever sosial utrygghet ved å gå igjennom disse.*

Mener dagens undergang under fv. 456 Hølleveien bør rettes ut noe for bedret sikt.

Statens vegvesens svar: *Ny undergang vil få bedre linjeføring, slik at sikt gjennom undergangen ivaretas.*

Mener det ikke er behov for gang-/sykkelveg langs østsiden av fv. 456 Hølleveien.

Statens vegvesens svar: *Det er ikke lagt inn gang- og sykkelveg langs østsiden av Hølleveien i planforslaget.*

Mener husene langs vestsiden av fv. 456 Hølleveien må få en felles utkjørsel (vist på skisser).

Statens vegvesens svar: *Disse husene vil få felles utkjørsel til Hølleveien.*

Mener adkomsten til Linnegrøvan 5 bør flyttes noe østover.

Statens vegvesens svar: *Avkjørselen går ut på den kommunale vegen Linnegrøvan.*

Ingeniørvesenet i Søgne kommune er ikke kjent med at avkjørselen er spesielt problematisk og mener den bør reguleres som den er.

Ønsker at utkjørsel fra gnr/bnr 72/16 beholdes som i dag, evt kun med tillatt høyresving.

Statens vegvesens svar: *Denne utkjørselen er stengt i dette planforslaget. Dette er en oppfølging av gjeldende reguleringsplan for Linnegrøvan fra 2014. Støyvurdering gjennomført som del av planarbeidet viser behov for støyskjerm mellom fylkesvegen og deres eiendom. Støyskjermen vil gå forbi dagens avkjørsel.*

Viser til byrettskjønn den 12. juni 1986 der skjønnsforutsetninger ble avtalt, derunder: «Eksisterende avkjørsel fra bebyggelse på eiendommen til rv. 456 opprettholdes.»

Statens vegvesens svar: *Et skjønn fra en tidligere planprosess har ikke betydning for ny reguleringsplan.*

Vedlagte skisser viser alternative løsninger, bl.a. gang-/sykkelveg under rundkjøring (skisse 2.) og skisse som går klar av hus på eiendom 72/20 (skisse 3.).

Statens vegvesens svar: *Bruk av flere underganger er noe som fordyrer et prosjekt. Det er også lite ønskelig med lange underganger, fordi mange opplever sosial utrygghet ved å gå igjennom disse. Statens vegvesen ønsker å begrense bruken av underganger til viktige krysningspunkt. Rundkjøring, ny sykkelveg med fortau, og rabatt mellom disse medfører at eiendom 72/20 må innløses.*

Samlet uttalelse fra naboer gnr/bnr: 72/165, 72/204, 72/100, 28/116, og 72/131.
(Ragna Thomassen, Sonja Solås, Ingrid Marie Holmesland, Dag I. Røssstad, Øyvind Andresen, Kirsti Andresen, Inger J. Røksland, Kai Eftestad, Oddvar Lavrantsen, Solveig H. Bentsen.)

Støtter forslag fra naboer om adkomstveg for bil på vestsiden av eiendommene fra Hølleveien 86 til og med Hølleveien 66.

Statens vegvesens svar: *Ny adkomstveg til disse boligene er lagt inn i planforslaget.*

Ønsker at denne veien også samler opp alle beboerne fra Hølleveien 40 til og med Hølleveien 86. Ønsker at utkjørsel blir på nåværende utkjørsel nord for Hølleveien 66.

Statens vegvesens svar: *Adkomstveg samles med en felles utkjørsel ut på Hølleveien mellom Hølleveien 64 og 66.*

Foreslår at utkjørsel alternativt kan plasseres ovenfor foreldrekjøring ved Dr Rhodes vei.

Statens vegvesens svar: *Adkomstveg samles med en felles utkjørsel ut på Hølleveien mellom Hølleveien 64 og 66.*

Ønsker at det tas minst mulig dyrket mark.

Statens vegvesens svar: *Statens vegvesen er oppmerksomme på hensyn til jordvern, og har i planforslaget gjort sitt beste for å ta hensyn til dette*

Samlet uttalelse fra naboer gnr/bnr: 18/79, 18/39, 23/93, 18/86, 18/95, 18/23, 18/98, 18/57, 18/96, 72/100.

(Kåre Stausland, Kirsten Stausland, Werner Stausland, Kirsti Andresen, Øyvind Andresen, Aase Salvesen, Ole A. Eftestad, Terje Eftestad, Siv Anita Eftestad, Arvid Try, Merethe Svendsen, Tor Idar Bjørneseth.)

Ønsker gang-/sykkelsti kombinert med adkomstveg for bil på vestsiden av eiendommene Hølleveien 86–66. Foreslår at denne munner ut nord for Hølleveien 48, som vist i eldre reguleringsplan.

Statens vegvesens svar: *Ny adkomstveg til disse boligene er lagt inn i planforslaget. Adkomstveg samles med en felles utkjørsel ut på Hølleveien mellom Hølleveien 64 og 66.*

Foreslår at arbeidet med sti/vei kombineres med tilkobling til kommunalt vann og kloakknnett for disse eiendommene.

Statens vegvesens svar: *Det vil bli tatt med under detaljeringen av byggeplanen, men det er Statens vegvesens oppfatning at Søgne kommune ønsker å legge vann og kloakk i samme prosess som vegbyggingen.*

Tormod Trelsgård, gnr/bnr: 73/13 og 72/153

Mener gangfeltet over Hølleveien ved Tangveien må stenges, og at skolebarn benytter undergang på Tangvall. Ønsker undergang under fv. 114. Mener at dette gjør at det ikke er behov for gang-/sykkelveg langs østsiden av Hølleveien.

Statens vegvesens svar: *Det skal anlegges sykkelveg med fortau på vestsiden av Hølleveien. Det er lagt inn undergang under fv. 114. Gangfelt flyttes mot sør, med fortau fra Tangveien til gangfeltet. Siktforholdene ved gangfeltet bedres, og gangfeltet blir ikke stengt.*

Ønsker at undergang under Hølleveien ved Linnegrøvan bør utbedres, evt at det settes opp speil.

Statens vegvesens svar: *Det er lagt inn ny undergang under Hølleveien ved Linnegrøvan i planforslaget.*

Opplyser at det er 54 boenheter langs Tangveien (samtlige er ikke tilkople), og at Tangveien er privat finansiert. Ønsker at kommunen «løser den inn». Opplyser at Tangveien er 4 m bred, og mener dette er for smalt til kombinert bruk som bil- og gang-/sykkelveg. Viser til at det er mye trafikk på Tangveien.

Statens vegvesens svar: *Søgne kommune har en ny vegnormal for standard på kommunale veger. Generelt gjelder at kommunen kan overta private veier der disse betjener flere boliger og dersom den private veien oppfyller kravene i kommunens vegnormal. Denne reguleringsplanen vil ikke medføre endring i eierforholdene for Tangveien. Spørsmålet bør tas opp med Søgne kommune.*

Foreslår at det lages gang-/sykkelveg langs Tangveien, og påpeker at kommunen eier grunnen.

Statens vegvesens svar: *Det er et innspill som må rettes mot kommunen. Det vil ikke bli vurdert i dette planarbeidet.*

Håkon Tønnesen, gnr/bnr: 19/288

Opplyser at eiendommen har vært i familiens eie siden tidlig på 1900-tallet, og at den stadig har vært berørt som følge av vei/infrastruktur- utbygging. Ble gitt lovnad om at det ikke skulle bli flere inngrep da gang-/sykkelveg ble anlagt.

Statens vegvesens svar: *Det vil ikke bli fremmet forslag til nye endringer som berører eiendommen i dette planforslaget.*

Ber om at det tas hensyn til at det i tidligere reguleringsplaner var gang-/sykkelveg langs nordsiden av Stauslandsveien, og i den forbindelse ble ekspropriert areal. Ønsker at dette arealet kan nyttes nå, for å unngå inngrep i egen eiendom.

Statens vegvesens svar: *Regulert gang- og sykkelveg langs nordsiden av Stauslandsveien videreføres i reguleringsplanen.*

Ønsker ikke å få gang-/sykkelveg eller veg nærmere bolig enn i dag. Opplyser at oppholdsrom vender mot nord og vest. Dersom det ikke er mulig å unngå inngrep i eiendommen ønsker grunneier at huset innløses, og nytt hus bygges på eiendommen uten kostnader eller ulempe for dem.

Statens vegvesens svar: *Planforslaget avsluttes på nordsiden av Stauslandsveien, og medfører ikke endringer for deres eiendom.*

Tom Arild Fosse, gnr/bnr: 72/91

Ønsker ikke at det skal etableres gang-/sykkelveg langs Hølleveien forbi/over hans eiendom. Oppfatter at gående og syklende vil komme svært tett innpå huset. Og gjør oppmerksom på at han vil miste 4 p-plasser, og har avkjørsel fra Hølleveien i dag. Oppfatter at han vil miste hageareal dersom det etableres gang-/sykkeveg, og at dette kommer i tillegg til areal som skal gå med til ny tursti langs Søgne elva. Gjør oppmerksom på at garasje blir vanskelig å benytte pga manglende areal til å snu bilen på egen eiendom.

Huset er hans barndomshjem, og har stor verdi for grunneier. Han har brukt 1 år på å restaurere det.

Foreslår at det heller bygges ny undergang i forbindelse med krysset fv. 456 x fv. 114.

Statens vegvesens svar: *Det ble i en tidlig fase av planarbeidet sett på en løsning med gang-/sykkelveg på begge sider av Hølleveien. Dette har man gått bort i fra, og planforslaget viser sykkelveg med fortau kun på vestsiden av Hølleveien.*

Floke Bredland, gnr/bnr: 23/497 (Daleheia 10)

Ønsker at planarbeidet sees i sammenheng med andre «sykkelplaner» i Søgne;

- Planarbeid for regulering av turvei langs Søgneelva
- Detaljregulering av Nymoen 73/67 mfl. og deler av Toftelandsvegen
- Planarbeidet E39 Kristiansand vest – Søgne øst
- Eventuell plan for anvendelse av «gamle» E39

Statens vegvesens svar: *Det ble 24.9.2015 vedtatt en egen kommunedelplan for sykkel, som omfatter hele Søgne kommune. Hensikten med kommunedelplanen er å sikre arealer til fremtidig utbygging av et helhetlig sykkelnett for Søgne. Hølleveien er vurdert til å være en mye brukt strekning, og etablering av sykkelveg med fortau vil bedre bruksmulighetene og gi tryggere skoleveg for skolebarn og elever til barneskolen og Tangvall ungdomsskole.*

Viser til utfordringer ved dagens situasjon, vanskelig kryss ved Kiwi, kryss ved CoopExtra med «gjerder», og bratt og smal undergang under Hølleveien.

Statens vegvesens svar: *Ledegjerdene er satt som en del av trafikksikkerhetstiltak. Dagens undergang under Hølleveien er noe bratt, men strekningen er oversiktlig. Det er ikke registrert ulykker i denne undergangen, og den ble heller ikke markert som trafikkfarlig ved barnetråkkregistreringen.*

Videre til at det på og omkring torvet er problematisk blandingstrafikk. Skriver at det skjer uhell og nesten-uhell i smauet ved Sentrumsgården. Særlig ved skoleslutt er det krevende.

Statens vegvesens svar: *Området omfattes ikke av denne reguleringsplanen, og bekymringen bør tas opp med Søgne kommune. Statens vegvesen har i forbindelse med risikovurderingen sett på ulykker i området de siste 10 årene. Det er ikke registrert ulykker i denne delen av Rådhusveien. Strekningen ble heller ikke markert som trafikkfarlig ved barnetråkkregistreringen.*

Foreslår at sykkeltrafikken fordeles på flere veier. Fra Tangvall og østover: 1) ny tursti langs Søgneelva, 2) Toftelandsveien, 3) «gammel» E39. Fra Linnegrøvan og nordover: 1) ny tursti langs Søgneelva, 2) langs Hølleveien.

Mener flere spørsmål må vurderes: sykkelrute fra Tangvall mot Lunde, Bruk av E39 til sykkeltrafikk, muligheter ifm ombygging av stadion og bygging av ny skole til nye ruter for sykkel.

Statens vegvesens svar: *Kommunedelplan for sykkel har tatt for seg hele Søgne kommune og sett på løsninger for å bedre forholdene for mange trafikanter. Kommunedelplanen ser på overordnede løsninger. Når man starter detaljplanleggingen blir det sett på konkrete løsninger for gående, syklende, biltrafikk og grunneiere. Alt dette skal løses innenfor en gitt kostnadsramme.*

4.2 Mindre utvidelse av planområdet

Den 10. mai 2017 ble det annonsert mindre utvidelse av planområdet. Området ble utvidet for at omlegging av avkjørsler til Hølleveien 1,3 og 5 kan inngå i planen. I tillegg ble det enkelte mindre utvidelser av planområdet innenfor eiendommer som allerede er innenfor planavgrensningen. Disse kom som følge av at detaljering av løsninger har vist større arealbehov enn antatt ved varsel om oppstart. Grunneiere som ble berørt av disse utvidelsene fikk brev med kartutsnitt. Innspill til utvidelsen av planområdet ble satt til 01. Juni 2017. Det kom 4 innspill til endringen av planområdet. 3 fra offentlige etater og et innspill fra privat grunneier.



Vest-Agder fylkeskommune har ansvaret for fylkesvegene, avgjør hvilke prosjekter som skal gjennomføres hvert år og gir politiske føringer for utvikling av fylkesvegene. Det er Statens vegvesen som normalt planlegger, bygger, drifter og vedlikeholder fylkesvegene på vegne av fylkeskommunen.

Varsel om utvidet planområde

Fv. 456 Hølleveien, Stausland–Tangvall

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-8 kunngjør Statens vegvesen utvidelse av planområdet i forbindelse med oppstart av reguleringsplanarbeid på strekningen Stausland – Tangvall. Planarbeidet gjøres i samarbeid med Søgne kommune.

På Tangvall utvides planområdet mot øst til å omfatte Hølleveien 3, Tangveien 10 og 12, og deler av eiendommene Hølleveien 5, og Tangveien 8. Deler av eiendommene 73/179, 73/211 og 73/12 inngår i utvidelsen. Denne utvidelsen gjøres for at omlegging av avkjørsel til Hølleveien 1, 3, og 5 kan inngå i ny plan.

Øvrige utvidelser er av mindre omfang, og berører bare eiendommer som er innenfor tidligere gitt plangrense. Disse utvidelsene kommer som følge av at detaljering av løsninger har vist større arealbehov enn antatt ved varsel om oppstart. Grunneiere som blir berørt av utvidelsen vil få brev med kartutsnitt som viser utvidelsen for sin eiendom.

Varsel med detaljert kart som viser utvidelsen av planområdet er tilgjengelig på <http://www.vegvesen.no/Fylkesveg/holleveien>.

Innspill til utvidelsen av planområdet sendes til Statens vegvesen Region sør, Serviceboks 723, 4808 Arendal eller firmapost-sor@vegvesen.no innen **1. juni 2017**. Posten merkes med «Saksnummer 15/204628, prosjekt 207353, att.: Marit Hunnes»

Spørsmål om planarbeidet kan rettes til Marit Hunnes, tlf. 473 84 017.

4.3 Oppsummering av innspill til mindre utvidelse av planområdet

Innspill fra offentlige, organisasjoner og bedrifter	Doknr mime	Innspill fra private/naboer	Doknr mime
Direktoratet for mineralforvaltning	70	Sangvik, Sangvik, Klausen	72
Fylkesmannen i Aust- og Vest-Agder	69		
Vest-Agder fylkeskommune	71		

Offentlige, organisasjoner og bedrifter:

Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard (DMF)

DMF kan ikke se at planen berører registrerte forekomster av mineralske ressurser av regional, nasjonal, eller internasjonal verdi, bergrettigheter eller masseuttak i drift, og har dermed ingen merknader til utvidelse av planområde for reguleringsplanen.

Statens vegvesens svar: *Tatt til orientering.*

Fylkesmannen i Aust- og Vest-Agder, Miljøvernavdelingen

Fylkesmannen viser til deres innspill av 23.09.2017, og kan ikke se at foreslåtte utvidelser gir grunnlag for ytterligere innspill.

Statens vegvesens svar: *Tatt til orientering.*

Vest-Agder fylkeskommune, seksjon for Plan og miljø

Fylkeskommunen ga innspill ved varsel om oppstart 11.10.16, og viser til denne oversendelsen for merknader til planarbeidet. Med hensyn til de konkrete utvidelsene er dette gjennomgått av seksjon for samferdsel og Fylkeskonservator:

Samferdsel: Ingen merknader.

Forholdet til kulturminner og kulturmiljø:

Fylkeskonservator har ingen spesielle merknader til utvidelsene. Registreringer gjennomføres som planlagt.

Statens vegvesens svar: *Tatt til orientering.*

Private/naboer:

Solveig M. Sangvik, Jarle Klausen og Cecilie Sangvik, gnr/bnr 23/189

Viser til sine tidligere innspill og ønsker andre tiltak enn de som er tenkt innarbeidet i dette planforslaget. Stiller spørsmål ved vegvesenets hensikt og er kritisk til samleveg på østsiden av Hølleveien. Argumenterer med antall biler, parkering på skulder til Hølleveien og hekker som hindrer sikt.

Statens vegvesens svar: *For svar på tidligere innspill se oppsummering av innspill til oppstartvarsel.*

Statens vegvesens hensikt med planarbeidet er å regulere for tiltak som skal 1) bedre trafiksikkerheten for myke trafikanter, 2) bedre tilrettelegging for gående og syklende, og 3) opprettholde fremkommeligheten på fylkesvegen på strekningen.

Ny adkomstveg, og krysset fra denne inn på Hølleveien er regulert med frisiktsoner som skal ivareta sikt. Planforslaget innebærer dermed utbedring av dagens kryss.

Sangvik mener hun er forespeilet at hennes eiendom ikke skal benyttes til atkomstveg da hun allerede har egen veg. Reagerer på at veg er lagt på hennes eiendom og ikke over naboene, som får nytten av vegen. Påstår at naboer er lovet utskilling av tomter.

Statens vegvesens svar: *Det er i tidligere kontakt med grunneier vist forståelse for Sangviks syn, men samtidig påpekt at det er mange hensyn som må avveies i planarbeidet. Statens vegvesen har i dialog med grunneiere tatt imot innspill, og forklart gangen i planprosessen. I*

dialogen har det blitt kommunisert at skisser til planforslag er foreløpige, og bearbeides videre frem til planforslaget er klart til å legges ut til høring.

Ny adkomstveg er lagt 4 m nærmere boligeiendommene enn i reguleringsplanen fra 1979, og dermed blir mindre matjord bygget ned. Det er i plasseringen tatt hensyn til linjeføring på adkomstveg, og total arealarrondering i området.

Statens vegvesen regulerer på vegne av fylkeskommunen de arealene som er nødvendige til å gjennomføre vegtiltaket. Hverken Statens vegvesen eller Vest-Agder fylkeskommune vil som del av reguleringsplanen drive, eller tilrettelegge for boligutvikling, og er ikke involvert i utskillelse av tomter. Det er i forbindelse med planarbeidet ikke gitt løfter om slikt.

Sangvik er kritisk til at reguleringsplan fra 1979 legges til grunn for arbeidet og mener trafikkbildet har endret seg siden den gang.

Statens vegvesens svar: Statens vegvesen er enige i at trafikkbilde har endret seg. Trafikkveksten har medført at de direkte avkjørslene er blitt vanskeligere å bruke. I tillegg er situasjonen for fotgjengere fra boligene langs vestsiden av Hølleveien blitt vanskeligere, ved at kryssing til gang-/sykkelveg langs østsiden er svært krevende. Ny adkomstveg sanerer avkjørsler, og gir mulighet for fotgjengere å ta seg til et tilrettelagt krysningspunkt uten å gå langs Hølleveien. Atkomstveg er noe justert sammenlignet med planen fra 1979.

«Jeg ønsker ikke inngripen i min eiendom på grunn av dyrket mark. Med så liten jordbrukseieendom som jeg har, vil denne nye planen legge beslag på en stor del av eiendommen min. Siden vi har generasjonsbolig er det meningen at jeg og min datter m/ familie skal dyrke jorda selv. Dette vil bli vanskelig hvis vegvesenet legger beslag på fin dyrkbar jord.»

Statens vegvesens svar: Konflikt mellom veg- og jordvernsinteresser er nærmere beskrevet under kapittel 6.9 Naturressurser og 8.8 Naturressurser. Når tiltaket skal bygges vil areal som benyttes permanent eller midlertidig, bli kompensert etter gjeldende satser og regelverk.

Sangvik foreslår fortau bort til eksisterende undergang og eventuelt tydelig oppmerket fotgjengerfelt, men det tryggeste ville være en ny undergang mellom husene på vestsiden der Vegvesenet allerede (gammel plan) har tegnet inn dette.

Statens vegvesens svar: Statens vegvesen mener at adkomstveg langs baksiden av husene med forbindelse til tilrettelagt krysningspunkt er en bedre løsning for fotgjengere på denne strekningen enn et fortau langs Hølleveien. For nye underganger gjelder krav til universell utforming. Dette medfører lange slake ramper ned til undergangen som er arealkrevende. Undergangen må tåle trafikklasten på fylkesvegen, og konstruksjonen er dermed kostbar. Underganger nyttes dermed der mange krysser, slik at arealinngrep og kostnader kan forsvares ut fra den totale nytten. Prosjektgruppen kjenner ikke til planen grunneier refererer til. I reguleringsplanen fra 1979 er det vist en gangveg til et tilrettelagt krysningspunkt

mellom Hølleveien 72 og Hølleveien 74. Dette er for en kryssing i plan, dvs ikke undergang. Eiendommen der gangvegen er vist er skilt ut med eget gnr/bnr men eies av privat grunneier.

4.4 Utvidelse av planområdet 2. gang

03.10.2017 ble det varslet ytterligere utvidelse av planområdet. Dette var en mindre utvidelse som berørte deler av Rinneveien 11 og 12. I tillegg til eiendommene 28/93, 28/43 og 23/583. Grunnen til utvidelsen av planområdet var behov for å kunne tilrettelegge lokalvegssystemet for nytt kjøremønster som følge av stenging av to avkjørsler ut på fylkesvegen. Høringsfristen var 03. november og det kom inn 6 innspill.



**Vest-Agder
fylkeskommune**



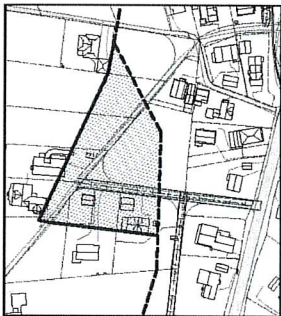
Statens vegvesen

Vest-Agder fylkeskommune har ansvaret for fylkesvegene, avgjør hvilke prosjekter som skal gjennomføres hvert år og gir politiske føringer for utvikling av fylkesvegene. Det er Statens vegvesen som normalt planlegger, bygger, driver og vedlikeholder fylkesvegene på vegne av fylkeskommunen.

Fv. 456 Hølleveien, Stausland–Tangvall

Varsel om utvidet planområde

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-8 kunngjør Statens vegvesen utvidelse av planområdet i forbindelse med oppstart av reguleringsplanarbeid på strekningen Stausland – Tangvall. Planarbeidet gjøres i samarbeid med Søgne kommune.



På Tangvall utvides planområdet mot vest til å omfatte del av Rinneveien 11 og 12. Deler av eiendommene gnr/bnr 28/93, 28/43 og 23/583 inngår også i planen. Denne utvidelsen gjøres for å tilrettelegge lokalvegssystemet for nytt kjøremønster. Det nye kjøremønsteret kommer som følge av stengning av to avkjørsler ut på Hølleveien. Grunneiere som blir berørt av utvidelsen vil få brev med kartutsnitt som viser utvidelsen for sin eiendom.

Varsel med detaljert kart som viser utvidelsen av planområdet er tilgjengelig på www.vegvesen.no/Fylkesveg/holleveien.

Innspill til utvidelsen av planområdet sendes til Statens vegvesen Region sør, Serviceboks 723, 4808 Arendal eller firmapost-sor@vegvesen.no innen 3. november 2017. Posten merkes med «Saksnummer 15/204628, prosjekt 207353, att.: Marit Hunnes»

Spørsmål om planarbeidet kan rettes til Marit Hunnes, tlf. 473 84 017.

4.5 Oppsummering av innspill til 2. gangs utvidelse av planområdet

Innspill fra offentlige, organisasjoner og bedrifter	Doknr mime	Innspill fra private/naboer	Doknr mime
Agder Energi Nett AS	76	Solveig M. Sangvik, Cecilie Sangvik og Jarle Klausen	81 og 82
Fylkesmannen i Aust- og Vest-Agder, Miljøvernavdelingen	77	Solveig M. Sangvik	79
Vest-Agder fylkeskommune, seksjon for plan og miljø	78		
Naturvernforbundet i Vest-Agder	80		

Offentlige, organisasjoner og bedrifter:

Agder Energi Nett AS

I området som omfattes av utvidelsen av planområdet har vi et lavspent fordelingsnett. Eventuell flytting/omlegging av dette nettet må bekostes av tiltakshaver.

Statens vegvesens svar: *For tiltaket kan det bli snakk om mindre endringer av eksisterende luftstrekk. Dette skal ivaretas i den videre detaljeringen.*

Fylkesmannen i Aust- og Vest-Agder, Miljøvernavdelingen

Viser til innspill til oppstartsmelding. Skriver at det er uheldig at ytterligere matjordarealer av høy kvalitet blir omdisponert, og anbefaler at det nye arealet vest for Rinneveien om mulig opprettholdes som jordbruksareal.

Statens vegvesens svar: *Nordre del (ca 115 m) av Rinnevegen er i planforslaget utvidet i henhold til den kommunale vegnormalen, til vegbredde 4,5 m. Årsaken til dette er at strekningen vil inngå i adkomstveg fra boligbebyggelsen og ut på fylkesvegen når to avkjørsler ut på fylkesvegen stenges i forbindelse med ny utbedret undergang. Utvidelsen av Rinneveien er i søndre del lagt på østsiden, og i nordre del lagt på vestsiden. Løsningen er en avveining mellom hensyn til dyrket mark, og nærføring til bolighus, Hølleveien 54. Det er satt av et areal til anleggsbelte som tilbakeføres til jordbruksareal. Den eksisterende vegen, Rinneveien inngår i de private eiendommene som er registrert som landbruksareal. Tallet som er summert er det som faktisk benyttes som landbruksjord i dag. Permanent arealbeslag av jordbruksareal for utvidelsen av Rinnevegen er 515,4 m².*

Vest-Agder fylkeskommune, seksjon for plan og miljø.

Fylkeskommunen har gitt uttalelse i saken 21.1.2016 og 30.5.2017. Det er utført arkeologiske registreringer i området, oversendt 22.9.2017. Fylkeskommunen har ingen nye merknader til saken.

Statens vegvesens svar: *Tatt til orientering*

Naturvernforbundet i Vest-Agder

Viser til vår henstilling, datert 20.10.2016 som innspill til oppstartarbeidet for reguleringsplanarbeidet.

Statens vegvesens svar: *For svar på tidligere innspill se oppsummering av innspill til oppstartvarsel.*

Nå varsles det om utvidelse av planarbeidet. Vi minner om bakgrunnen for reguleringsarbeidet ved oppstartsannonseringen. Begrunnelsen da var å bedre trafikksikkerheten/legge til rette for gående og syklende.

Statens vegvesens svar: *Begrunnelsen for planarbeidet er den samme som ved melding om oppstart. Grunnen til utvidelsen er en konsekvens av at lokalvegssystemet må tilrettelegges for nytt kjøremønster fordi to avkjørsler ut på Hølleveien stenges.*

Det er en fin sykkelsti på østsiden av Hølleveien for den aktuelle strekningen. Utfordringen blir å fange opp gående og syklende fra boligeiendommene på vestsiden av Hølleveien og lede de over på eksisterende gang- og sykkelsti ved framtidig rundkjøring ned til

Linnegrøvan. Naturvernforbundet mener dette kan løses ved at tomtegrunn tilhørende boligeiendommen på vestsiden av Hølleveien benyttes til formålet.

Statens vegvesens svar: Statens vegvesen mener at adkomstveg langs baksiden av husene med forbindelse til tilrettelagt krysningspunkt er en bedre løsning for fotgjengere på denne strekningen enn et fortau langs Hølleveien. Fordelen med ny adkomstveg til boligene er at vi får gitt et trafikkikkert tilbud til de gående og syklende frem til krysningspunkt og gang-/sykkelveg, samt at direkte avkjørsler fra boligene ut på Hølleveien kan stenges. Ny adkomstveg er lagt 4 m nærmere boligeiendommene enn i reguleringsplanen fra 1979, og dermed blir mindre matjord bygget ned. Det er i plasseringen av adkomstvegen også tatt hensyn til linjeføring på adkomstveg, og total areallarrondering i området.

Vi vil sterkt fraråde bruk av matjord til byggeformål. Matjorda er en nasjonalt viktig, ikke-fornybar ressurs, og har etter vår mening en klar overordnet samfunnsmessig verdi. Myke trafikanter interesser er viktig, men deres behov må løses uten å ta av nasjonalt viktig landbruksområde.

Reguleringsområdet bør ikke utvides nå det innebærer omdisponering av matproduserende landbruksarealer.

Statens vegvesens svar: Statens vegvesen er oppmerksomme på hensynet til jordvern, og har i planforslaget gjort sitt beste for å ta hensyn til dette. Det vil totalt bli beslaglagt 5093 m² matjord.

Private/naboer:

Solveig M. Sangvik, Cecilie Sangvik og Jarle Klausen

Viser til sin merknad til opprinnelig varsling og påpeker at det ikke har skjedd ulykker siste 50 år ved 2 avkjørsler som foreslås stengt. Påstår at tidligere gitte innspill ikke er vurdert og at forslagstiller har et mål om å bygge en ekstra veg på vestsiden av Hølleveien. Mener det er usannsynlig at skolebarn vil velge denne vegen via rundkjøring framfor å krysse Hølleveien direkte. Påpeker at de fleste kommuner i Norge jobber for å redusere biltrafikken, men hevder det i Søgne legges til rette for å øke bilbruken.

Mener ny veg må anlegges på de eiendommene som skal bruke vegen og viser til at egen eiendom har begrenset størrelse.

Innspill:

- Stopp med gigantutbygging av veier i et stille og rolig nabolag der de fleste har respekt for Hølleveien, trener med barna sine, er tålmodige og ikke har noen problemer med verken å krysse Hølleveien, eller utgjør en fare for andre trafikanter på Hølleveien.

Statens vegvesens svar: Planforslaget skal ivareta trafikkikkerhet for gående og syklende. Løsningene skal være enkle og intuitive å bruke, for skolebarn og andre.

- Lag til en enkel løsning for de 4 boligene på vestsiden av Nygård skole som ikke kan kjøre rett inn på eksisterende gårdsvei, Jakob Jensens vei/Rinneveien. De 4 boligene kan ha felles utkjørsel ved Stausland.

Statens vegvesens svar: Usikkert hvilke 4 boliger som menes. Planforslaget gir ny adkomstveg til samtlige boliger langs vestsiden av Hølleveien fram til forbindelse til Hølleveien slik det fremgår av plankartet.

- 2 boliger på nordsiden av Jakob J.vei og de 2 boligene syd for Jakob J. vei kan enkelt kobles på Jakobs vei til den nye rundkjøringen.
Statens vegvesens svar: Hølleveien 58–64 vil få ny avkjørsel fra sørvest. Hølleveien 66 og 68 vil få avkjørsel inn på den nye adkomstvegen langs vestsiden av husrekken.
- Bruk de to eksisterende veiene, Rinneveien og Jakob Jensens vei, som allerede er i planområdet. Med enkle grep kan de «kobles på» kommende rundkjøring. Det kan da ikke være nødvendig med E-18 standard på veier som ikke engang er gjennomfartsårer.
Statens vegvesens svar: Omlegging og ny adkomstveg er planlagt i tråd med Søgne kommunes vegnormal.
- La de nye veiplanene følge eksisterende traseer, ikke skjær rett fram. Tar veldig mye jord ved å anlegge veien rett over + det øker selvfølgelig farten.
Statens vegvesens svar: Statens vegvesen er oppmerksomme på hensynet til jordvern, og har i planforslaget gjort sitt beste for å ta hensyn til dette. De kommunale vegene har en bredde som ikke inviterer til høy hastighet.
- Gårdsveiene blir i dag brukt svært aktivt som tursti, rekreasjonsområde med hester og lufting av hunder. Det er mange fra leilighetene på Tangvall som også trives med daglige spaserturer/ sykkeltureturer/ løpeturer her ute på slettene uten asfalt.
Statens vegvesens svar: Dette tilbudet opprettholdes, og tilkomsten til området bedres ved ombygging av gang-/sykkelveg til sykkelveg med fortau.

Solveig Margrethe Sangvik

Viser til sin merknad til opprinnelig varsling og påpeker at det ikke har skjedd ulykker siste 50 år ved 2 avkjørsler som foreslås stengt.

Statens vegvesens svar: I kapittel 6 Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet, er det et eget avsnitt som omhandler trafikkulykker.

Påstår at tidligere gitte innspill ikke er vurdert og at forslagstiller har et mål om å bygge en ekstra veg på vestsiden av Hølleveien.

Statens vegvesens svar: Alle innspill blir lest og vurdert i arbeidet med planutredningen.

Tiltakene som er lagt inn i planforslaget er resultatet av faglige vurderinger og optimalisering, med avveining mellom mange hensyn.

Mener det er usannsynlig at skolebarn vil velge denne vegen via rundkjøring framfor å krysse Hølleveien direkte.

Statens vegvesens svar: Det er et tilrettelagt krysningspunkt fra den nye adkomstvegen over Hølleveien rett ved skolen. Når skolebarn skal til Tangvall kan de følge lokalvegssystemet opp til ny sykkelveg med fortau.

Påpeker at de fleste kommuner i Norge jobber for å redusere biltrafikken, men hevder det i Søgne legges til rette for å øke bilbruken.

Statens vegvesens svar: Tiltaket i denne planen skal tilrettelegge for mer sykkel og gange, og vil dermed være et bidrag i reduksjon av biltrafikken på Hølleveien.

Statens vegvesen vil ta en del av vår eiendom for å anlegge vei til naboene. Vår eiendom er på åtte mål, det vil ikke være stort igjen til å drive jordbruk.

Statens vegvesens svar: Det vil bli tatt totalt 538 m² matjord fra denne eiendommen. Dette utgjør et tap på 6,7% av eiendommen. Slik det fremgår av flyfoto ser det ut til at ca. 40% av den eiendommen som blir tatt til ny adkomstveg ikke er i aktiv drift. Slik at det reelle tapet virker å være enda mindre enn 6,7%.

Mener ny veg må anlegges på de eiendommene som skal bruke vegen og viser til at egen eiendom har begrenset størrelse. Ønsker at en eventuell gang/sykkelsti, for dette gjelder vel i hovedsak sikring av myke trafikanter jmf sikkerhetsvurderingen Statens vegvesen la fram i 2015 skal anlegges på de eiendommene som ligger på vestsiden av Hølleveien istedenfor å gjøre inngripen i LNF-området.

Statens vegvesens svar: Statens vegvesen mener at adkomstveg langs baksiden av husene med forbindelse til tilrettelagt krysningspunkt er en bedre løsning for fotgjengere på denne strekningen enn et fortau langs Hølleveien. Fordelen med ny adkomstveg til boligene er at vi får gitt et trafikksikkert tilbud til de gående og syklende frem til krysningspunkt og gang-/sykkelveg, samt at direkte avkjørsler fra boligene ut på Hølleveien kan stenges. Ny adkomstveg er lagt 4 m nærmere boligeiendommene enn i reguleringsplanen fra 1979, og dermed blir mindre matjord bygget ned. Det er i plasseringen av adkomstvegen også tatt hensyn til linjeføring på adkomstveg, og total arealarronding i området.

5 Rammer og premisser for planarbeidet

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging

- Rikspolitisk retningslinje for samordnet areal- og transportplanlegging.
- Rikspolitisk retningslinje for å styrke barn og unges interesser i planleggingen
- Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging i kommunen
- Retningslinje for behandling av støy i planlegging (T-1442)

Nasjonal transportplan

I forslag til Nasjonal transportplan 2018–2029 styrkes fokuset på det grønne skiftet. Klimagassutslipp skal reduseres, det skal satses mer på kollektiv, sykkel og gange. Byer og tettsteder skal utvikles med bærekraftig mobilitet og effektiv arealbruk.

Trafikksikkerhet for gående og syklende skal være blant de viktigste fokusområdene for trafikksikkerhetsarbeidet fremover.

Planstatus for området

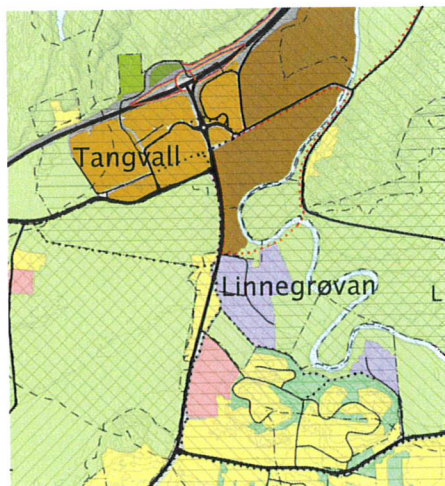
Kommuneplaner

Kommuneplan Søgne kommune 2012–2020 vedtaksdato: 20.12.2012

Kommuneplanens samfunnsdel og arealdel er under revisjon. Planprogrammet for *Kommuneplan for Søgne 2017–2030* var på høring med høringsfrist 30. januar 2017. Søgne kommune arbeider med å ferdigstille denne.

Gjeldende kommuneplan har avsatt areal til

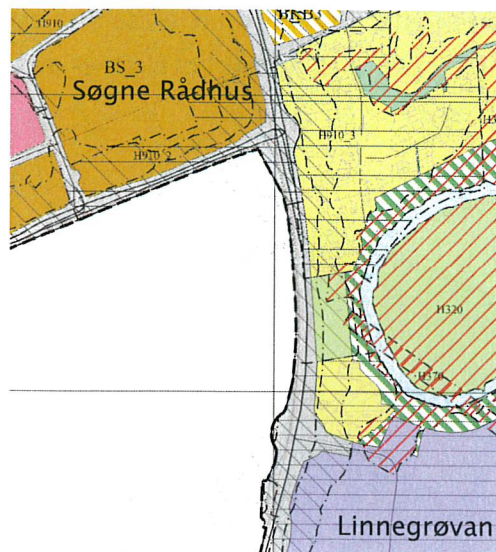
- To nye rundkjøringer på Hølleveien, i krysset til Tangvallveien og krysset til Linnegrøvan.
- Tosidig gang- og sykkelvei langs Hølleveien fra Tangvall til Linnegrøvan.



Kommunedelplan for Tangvall planID 201405. Vedtaksdato 26.05.2016

Rundkjøring ved Tangvallveien og Linnegrøvan

Planen for Tangvall beholder dagens gang-/sykkelvei langs Hølleveien, og utvider dagens veg med sykkelfelt. Langs Søgneelva er det planlagt ny turveg/turdrag.



Kommunedelplan for sykkel planID 201405. Vedtaksdato 24.09.2015

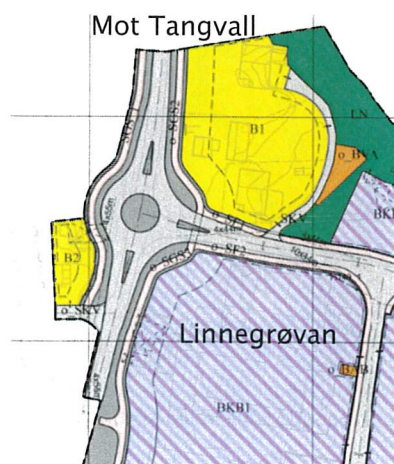
I kommunedelplan for sykkel er det vurdert flere løsninger langs Hølleveien for de myke trafikantene. De har anbefalt å opprettholde dagens gang-/sykkelveg og utvide veien med sykkelfelt i begge kjøreretninger.

Reguleringsplaner

Områderegulering for Linnegrøvan næringsområdet planID 201110.

Vedtaksdato 27.03.2014

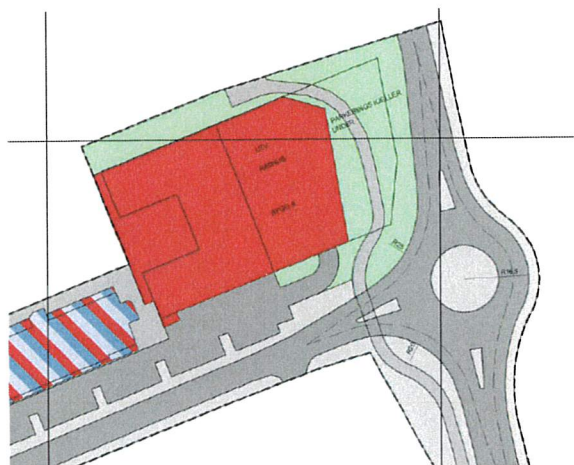
Planen regulerer bl.a. ny rundkjøring til Linnegrøvan næringsområde. Hensikten med planen er høyere arealutnyttelse og utvidelse av næringsområdet. Hølleveien er planlagt med langsgående gang-/sykkelveg på østsiden i tillegg til eksisterende gang-/sykkelveg på vestsiden. Linnegrøvan er planlagt med tosidig fortau.



Rådhusområdet – Tangvall sentrum planID 20091217

Vedtaksdato 07.10.2009.

Rådhuset med omkringliggende samferdselsanlegg. Rundkjøring i krysset med Tangvallveien med kryssing i plan for myke trafikanter. Det er regulert en utvidelse av Søgne rådhus med parkeringskjeller i kjelleren. Utvidelsen av Rådshuset skal tas mot Hølleveien. Arealene fremfor rådhuset og biblioteket er avsatt til park med gjennomgående gang-/sykkelveg.



Figur 3. Deler av reguleringsplanen for Rådhusområdet.

Andre eldre planer innenfor planavgrensingen

- Hølleveien planID 19790426. Vedtaksdato 26.04.1979
Samferdselsanlegg og bolig. Planen har blant annet regulert ny adkomstvei til boligene på vestsiden av Hølleveien med husnr. 42– 76. Denne adkomstveien er ikke gjennomført.

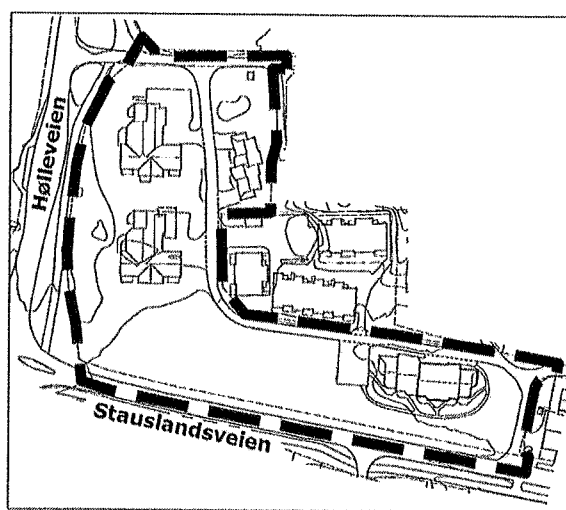


Figur 4. Deler av reguleringsplanen for Hølleveien som viser ny boligveg.

Tilgrensende planer

Nygårdshaven 1,2,4,6 og 10

Søgne kommune varslet oppstart av detaljregulering for Nygårdshaven 14. desember 2016. Hensikten med planarbeid er å få regulert ny boligbebyggelse og/eller offentlig tjenesteyting. Eksisterende bebyggelse og veger vil bli opprettholdt. Planavgrensningen omfatter ikke krysset mellom Hølleveien og Stauslandsveien, men er lagt midt i Stauslandsveien. Stauslandsveien er fra tidligere regulert med tosidig fortau.



Figur 5. Planavgrensningen for reguleringsplanen Nygårdshaven fra varsel om oppstart.

Forutsetninger for planarbeidet

Det er i dag flere reguleringsplaner som er godkjent innenfor planområdet, og disse er delvis, eller ikke realisert.

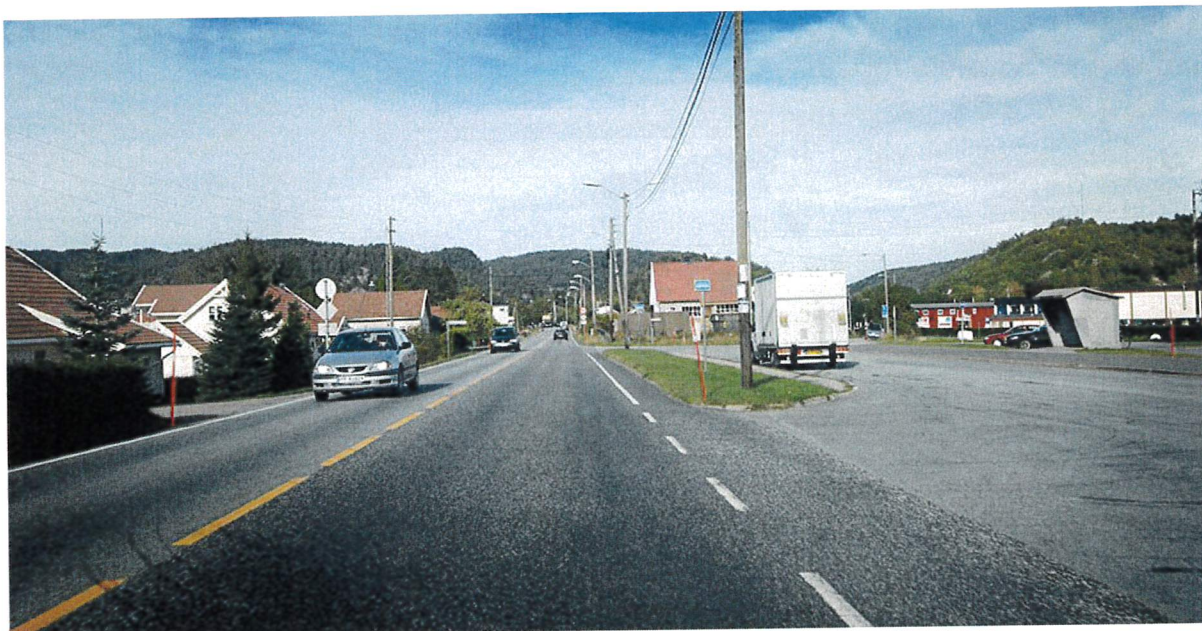
I reguleringsplanarbeidet er det gjort en selvstendig vurdering av gang-/sykkelløsning for strekningen uavhengig av føringene i kommuneplanen og vedtatte reguleringsplaner. Trafikksikkerhet skal veie tungt i vurderingen av hvilke løsninger som velges.

Det er noen forutsetninger som allikevel ligger til grunn for planarbeidet:

- Rundkjøringene som er planlagt ved Tangvallveien og ved Linnegrøvan næringsområde skal beholdes og optimaliseres i planarbeidet.
- I Kommunedelplan for Tangvall (planID:201405) er det rekkefølgekrav om at

det ikke gis byggetillatelse til nye boliger i etablerte boligfelt, eller nybygg ved Tangvall, før rundkjøring mellom Tangvallveien og Hølleveien er etablert.

- I vedtatt reguleringsplan for Rådhusområdet – Tangvall sentrum (planID: 20091217), er det et rekkefølgekrav at avkjørslene til Hølleveien 3 (73/104), 5 (73/25) og 7 (72/32) skal saneres når det etableres rundkjøring i krysset mellom Tangvallveien og Hølleveien.



Figur 6. Hølleveien mot Tangvall sentrum. Til høyre er holdeplassen ved Nygård skole (Nicolai Prebensen).



Figur 7. Dagens kryss ved Linnegrøvan som skal reguleres til rundkjøring (SVV).

6 Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet

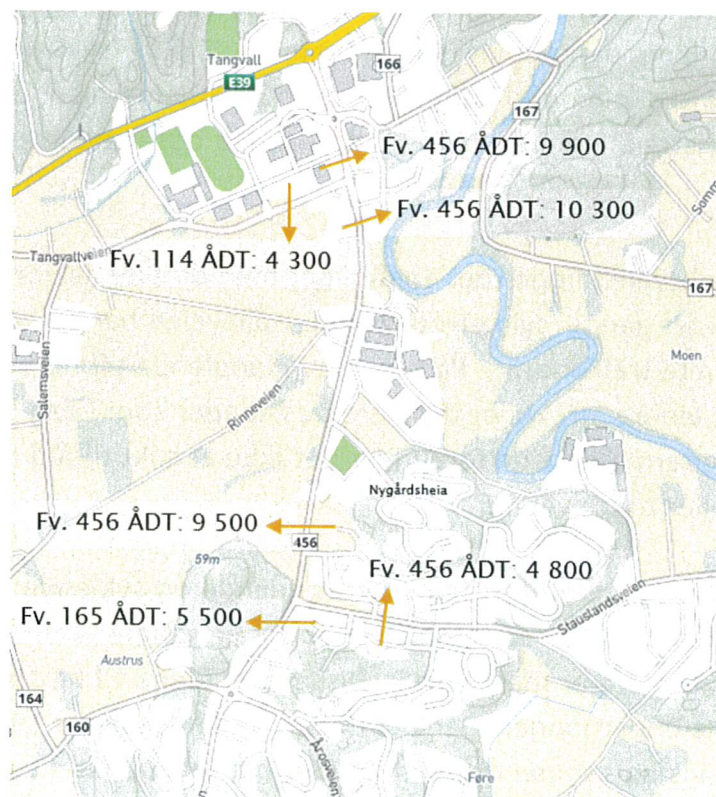
6.1 Trafikkforhold

Kjøreveger

Vegstrukturen i planområdet består av hovedveien fv. 456 Hølleveien som går sørover fra E39. Fylkesveien har to felt med en fartsgrense på 50 km/t. Fra vest møter fv. 114 Tangvallveien fv. 456 i nord ved Søgne rådhus, og fv. 456 Stauslandsveien fra øst møter fv. 456 Hølleveien helt sør i planområdet. I tillegg til disse har fv. 456 Hølleveien flere mindre tilstøtende veger og avkjørsler innenfor planområdet.

Trafikk

I forbindelse med kommunedelplan for Tangvall har Sweco utført en trafikkanalyse (Sweco 2015). I analysen er det brukt både trafikktall fra Statens vegvesen sine tellepunkter; NVDB (2012) og tall fra målinger utført i mars 2015. Hølleveien har en årsdøgntrafikk (ÅDT) på 9900 kjøretøy før Tangvallveien. Videre sørover etter krysset med Tangvallveien øker trafikken til 10 300 ÅDT. I Stauslandskrysset fordeles trafikken omtrent 50/50 mot Høllen og mot Langenes.



Figur 8. Registrert årsdøgntrafikk (ÅDT) i planområdet.

Det er gjennomført kapasitetsberegninger i krysset mellom Tangvallveien og Hølleveien. Resultatene viser god trafikkavvikling, med lite kødannelser. Dette gjelder også for krysset mellom Stauslandsveien og Hølleveien lengre sør i planområdet.

Kollektivtrafikk

Søgne betjenes av langdistansebusser til Stavanger og Oslo som har holdeplass på E39 rett nord for Tangvall.

Lokalbussene kjører blant annet mellom Tangvall og Vedderheia, Årrosskogen, Langenes og Kristiansand. Flere av lokalbussene kjører Hølleveien. Det er tre holdeplasser langs Hølleveien innenfor planområdet. Den ene ligger utenfor Nygård skole og de neste to ved Dr. Rohdes vei.

Gang- / sykkelveger

Det er ensidig gang-/sykkelveg på 3 m bredde langs store deler av Hølleveien. Det er ingen separering mellom gående og syklende. Fra Rådhusveien går gang-/sykkelvegen sørover på vestsiden av Hølleveien. Den krysser fv. 114 Tangvallveien i plan med et fotgjengerfelt. Videre fortsetter gang-/sykkelveien sørover på vestsiden av Hølleveien. Ved Linnegrøvan næringsområde krysser gang-/sykkelveien Hølleveien i en skrå undergang med svært dårlig sikt. Undergangen har en lysåpning på 3m og er 10 m lang, den oppleves lang og mørk. Gang-/sykkelveien fortsetter sørover forbi Nygård skole og til gangfeltet over Stauslandsveien, der denne planen avsluttes. På to delstrekninger er gang-/sykkelvegen også adkomstveg til boliger på strekningen.

På vestsiden av Hølleveien ligger det eneboliger med direkte avkjørsel til Hølleveien som ikke er tilknyttet gang-/sykkelvegsystem. Hølleveien har en høy andel trafikk og kryssing kan være trafikkfarlig. På grunn av manglende tilbud til de myke trafikantene på et lengre strekk, er det flere husstander som i dag har tilbud om taxi til/fra skolen. På ettermiddagene foreligger det ikke et slikt tilbud når barn skal på fritidsaktiviteter eller treffe venner.

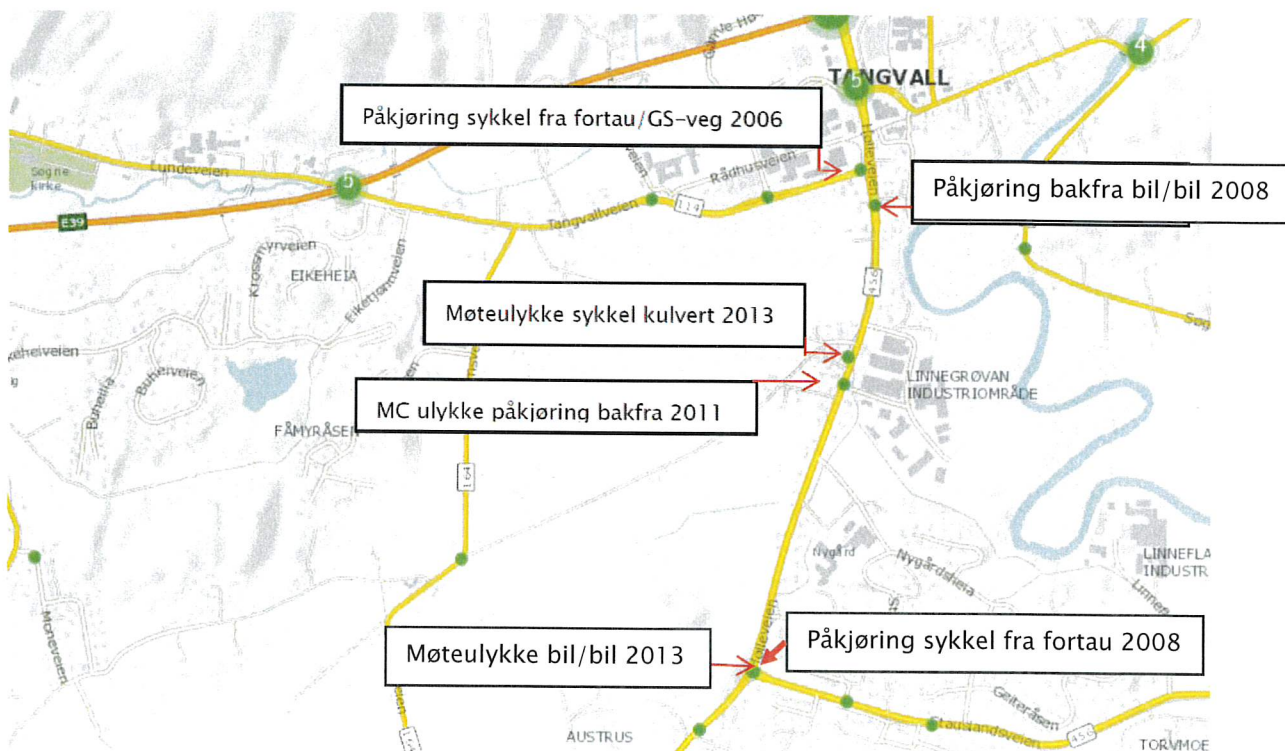
Statens vegvesen har gjennomført tellinger av gående og syklende innenfor planområdet. Dagens bruk av gangfelt viser at det er gangfeltene over fv. 114, og over Stauslandsveien som er mest i bruk. Disse to stedene vil ha størst gevinst med tanke på å etablere underganger. Dagens undergang like sør for Linnegrøvan under fv. 456 vil anslagsvis ha samme trafikkmengde som tellepunktet ved Tangveien, og støtter opp om behovet for utbedring av denne. Vedlagt rapport *Telling av gående og syklende* inneholder de detaljerte registreringene.



Figur 9. Undergangen ved Linnegrøvan er smal og har svært dårlig sikt (SVV).

Trafikkulykker

På strekningen var det i perioden 2005 – 2014 politianmeldt 5 ulykker med lettere personskade. De 5 ulykkene er markert på kartet under:



Figur 10: Politianmeldte ulykker på Hølleveien i perioden 2005–2014 (SVV).

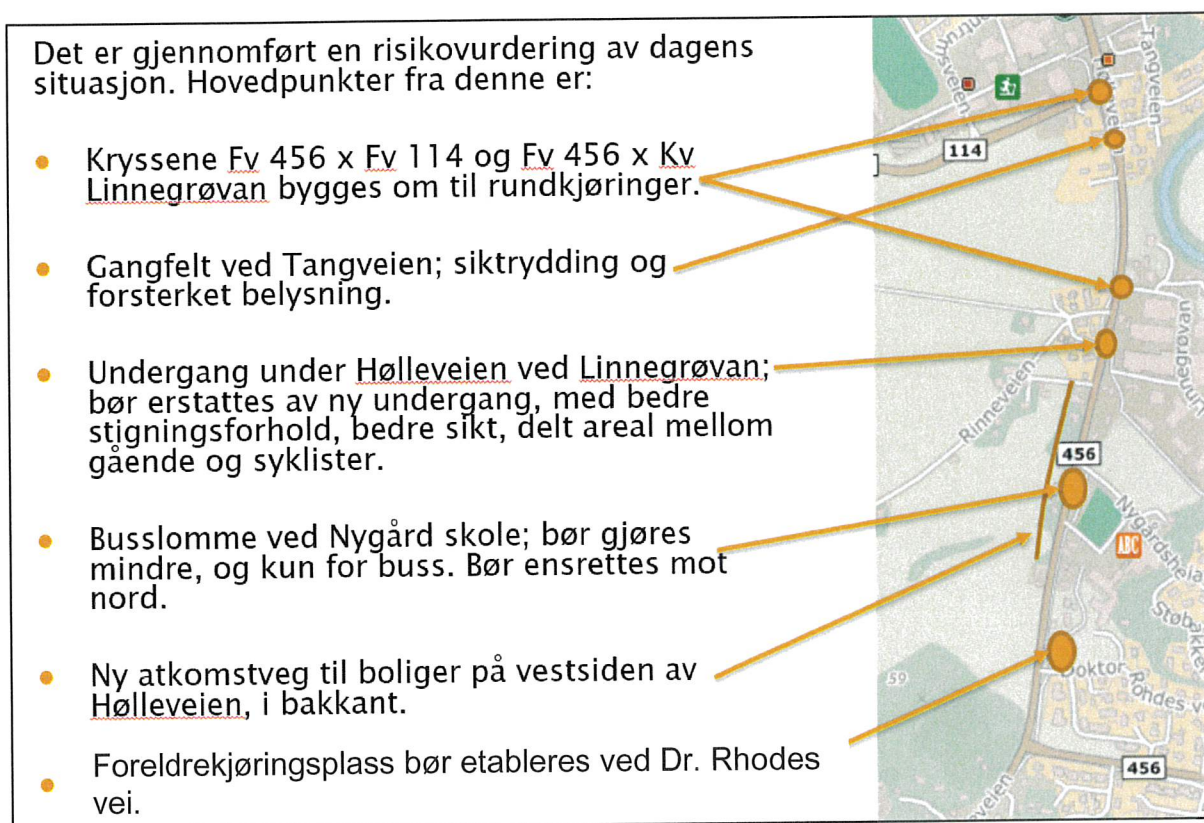
Selv om det er registrert få ulykker i krysset mellom fv. 114 Tangvallveien og Hølleveien er det flere observasjoner på at det ofte forekommer mindre ulykker her. Det er spesielt vanskelig dersom en står på Tangvallveien og skal ta en venstresving ut på Hølleveien. Krysset sin utforming, og plassering av fotgjengerfelt tett på krysset, gjør overgangen vanskelig og trafikkfarlig.

Trafikksikkerhet

I oppstarten av planarbeidet ble det gjennomført en risikoanalyse av dagens situasjon langs Hølleveien. Risikovurderingen ble gjennomført som en HAZID-samling (HAZard IDentification). Hensikten var å se på dagens veg og gang-/sykkelvegssystem og identifisere trafikkfarlige punkter. Gruppen kom også med forslag til hvordan situasjonen kunne løses.

På samlingen deltok fagfolk fra Statens vegvesen, Søgne kommune, Vest-Agder fylkeskommune, Nygård skole og politiet. Gruppen hadde kompetanse til å ivareta fagområdene drift og vedlikehold, trafikkikkerhet, kollektivtrafikk, trafikkantatferd, planarbeid samt lokalkunnskap og atferdsmønstre for skoleelever.

Hovedpunkter fra risikovurderingen er gjengitt under.



Figur 11: Plansjen viser løsningsforslag for de ulike risikoene som Hazid samlingen mener foreligger innenfor planområdet (SVV).

6.2 Teknisk infrastruktur

Elektro

På østsiden av Hølleveien er det ensidig belysning som dekker fylkesveien og gang-/sykkelveien. Eksisterende el-nett består av lavspent og tele luftnett som henger på samme master som veilyset, og lavspent og telenett i bakken. Agder Energi Nett, Telenor, Telenor Kabel TV (tidl. Canal Digital) og TDC har eksisterende nett i området. Nøyaktigheten i det mottatte grunnlaget fra ulike selskap er usikkert. Det må utføres påvisning av alle kabler før graving igangsettes.

Ved Rådhuset ligger det en høyspentledning på vestsiden av vegen. Denne krysser Hølleveien ved Linnegrøvan i området ved undergangen for gang-/og sykkelvegen.

Vann og avløp

Innenfor planområdet er det en vannledning og flere avløpsledninger. Det ligger en vannledning (VL150/125) parallelt med Hølleveien, fra parkeringsplassen ved rådhuset til og med Stauslandsveien. Spillvann (SP250) og overvann (OV500) krysser fv. 456 Hølleveien nord for dagens vegkryss mellom Tangvallveien og Hølleveien. Det er flere private ledninger som er tilknyttet systemet. Eksisterende kommunaltekniske anlegg som kommer i berøring med veiprosjektet, skal omlegges for å opprettholde dens funksjon. Norges geologiske undersøkelse (NGU) angir infiltrasjonsevnen i planområdet for *Godt egnet*. Overvannshåndtering skal derfor baseres i størst mulig grad på infiltrasjon.

6.3 Universell utforming

Dagens gang-/sykkelveg har en noe varierende bredde, men er ca. 3m bred. Det er ikke skilt mellom gående og syklende. Undergangen ved Linnegrøvan er smal og har svært dårlig sikt. Gang-/sykkelvegen ned til undergangen er bratt. Fra Tangvall og ned til undergangen er stigningen på 11,2 %, mens den på sydsiden er på 9,6 %. Kravet til stigning i vegvesenets håndbøker er 7 %.

Ved Nygård skole er det en bussholdeplass på en stor, utflytende asfaltflate. Arealet blir brukt til foreldrekjøring til skolen, holdeplass og hvileplass for langdistanse transport. Det er vanskelig å navigere på dette arealet da det mangler gode ledelinjer og tydelige soner for de ulike trafikantergruppene. Fra holdeplassen på vestsiden mangler det tilrettelagte gangforbindelser til gang-/sykkelvegen.

Sør for Dr. Rhodes vei er det også to holdeplasser. Fra holdeplassen på vestsiden er det ikke tilrettelagt krysningspunkt til gang-/sykkelvegen på østsiden. Bussholdeplassen på vestsiden har vanskelig adkomst. Det er ikke taktil (følbart)

merking på ventearealet og heller ingen naturlige ledelinjer til påstigning. Reposet på østsiden er veldig smalt og går over i gang-/og sykkelveien.



Figur 12. Reposet ved holdeplassen på østsiden av Hølleveien er smalt, og ikke universelt utformet. (SVV)

6.4 Barn og unges interesser

Elever fra elevrådene på Tangvall ungdomsskole og Nygård skole har deltatt på barnetråkksamlinger 24. og 28. november 2016. Elevene har fortalt om hvordan de bruker/beveger seg gjennom området i dag, hva som fungerer bra og mindre bra, og hva de kunne ønske seg av forbedringer.

Utvalgte innspill fra elevene:

- Hølleveien blir brukt både som skoleveg og som veg til fritidsaktiviteter. Flere sykler eller går til fotballbanen ved Tangvall ungdomsskole og banen nord for E39.
- Undergangen ved Linnegrøvan er det som elevene synes fungerer dårligst. Den har dårlig sikt og er for mørk.
- Elevene er enig i at krysset ved Tangvallveien er verre enn krysset ved Stauslandsveien. Det er ofte at biler blokkerer fotgjengerfeltet.
- Det er vanskelig å krysse veien ved bussholdeplassen ved Dr. Rhodes vei.

Innspillene fra barnetråkksamlingene er tatt med i vurderingen av løsninger i planforslaget. Barnetråkkregistreringen er vedlagt planforslaget.



Figur 13. Arbeidskart som ble brukt under barnetråkksamlingene med elever fra Tangvall og Nygård skole.

6.5 Landskapsbilde/bybilde



Figur 14. Ortofoto over prosjektområdet viser fordelingen av bebyggelse og jordbruk langs Hølleveien (SVV).

Norsk institutt for jord- og skogkartlegging (NIJOS) har delt det norske landskapet inn i regioner. Planområdet ligger innenfor landskapsområdet betegnet som Skagerakskysten. Åpent jordbrukslandskap med enkelte oppstikkende bergknauser og koller dominerer landskapet i dette området. Strekningen langs Hølleveien bærer preg av sammensatt bebyggelse og ulik arealbruk.

Nord i planområdet er det et boligområde i østlig retning, mens det i vestlig retning er stadion, næringsbygg og parkeringsarealer i Tangvall sentrum. Vest for planområdet er det hovedsakelig store åpne jordbruksarealer som dominerer landskapsbildet. Disse jordene åpner opp det overordnede landskapsrommet planområdet ligger i. Sørvest ligger vegetasjonskledte Anderåsen som en grønn ramme mot det bakenforliggende boligområdet. Sørøst for planområdet strekker det seg et bebyggelsesfelt langs Stauslandsveien, og øst for Nygård skole ligger Nygårdsheia med et vegetasjonsbelte mellom skole og bebyggelse. Nord for Nygård skole, og øst for planområdet, på et noe lavere nivå i terrenget, ligger Linnegrøvan industriområde med en massiv bygningsmasse. Industriområdet står i sterk kontrast til den omkringliggende bygningsstrukturen langs fv. 456 Hølleveien, som er preget av mindre eneboliger og eldre gårdsbruk. Øst for planområdet bukker Søgneelva seg gjennom terrenget og danner en visuell barriere og et fysisk skille i denne retningen.

Fv. 456 Hølleveien er landskapsmessig et forholdsvis fremtredende element i de områdene hvor det er jordbruksmark på begge sider av vegen, ved at den deler opp jordbruksflaten. I områdene med industri, næring, skole og bebyggelse er vegen med på å binde sammen funksjonene samtidig som den også fremstår som en barriere.

6.6 Nærmiljø/friluftsliv

Gang-/sykkelvegen langs Hølleveien er skoleveg for elever til Nygård skole og Tangvall ungdomsskole. I tillegg er det en viktig ferdselsåre til og fra fritidsaktiviteter. De som bor på Stausland og Høllen bruker Hølleveien for å komme seg til Søgne sentrum med rådhus, bibliotek og idrettsanlegget som ligger nord i planområdet.

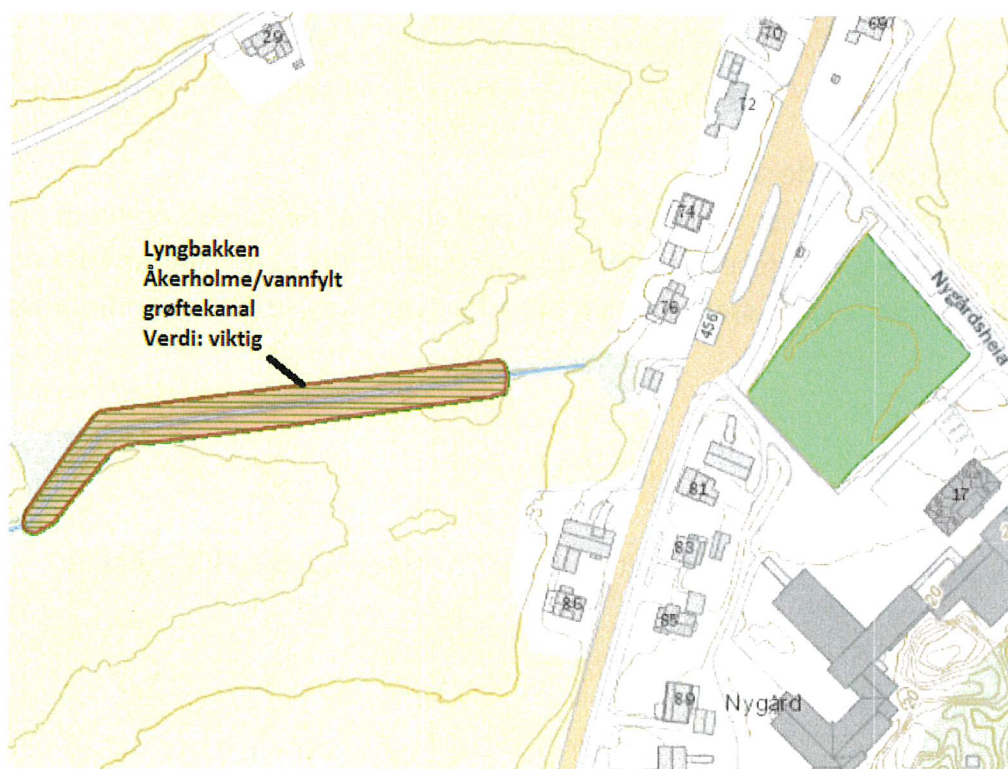
Hellersdalen og Lindåsen nord for E39 ved Tangvall er mye brukt som friluftsområde. Søgneelva renner rett øst for Hølleveien. Deler av elvas kantsone brukes som turområde for Nygård skole.

Sør i planområdet ligger Anderåsen som er et populært turmål for barneskolene. Det er enkelte mindre lekeplasser i tilgrensende boligfelt.

6.7 Naturmangfold

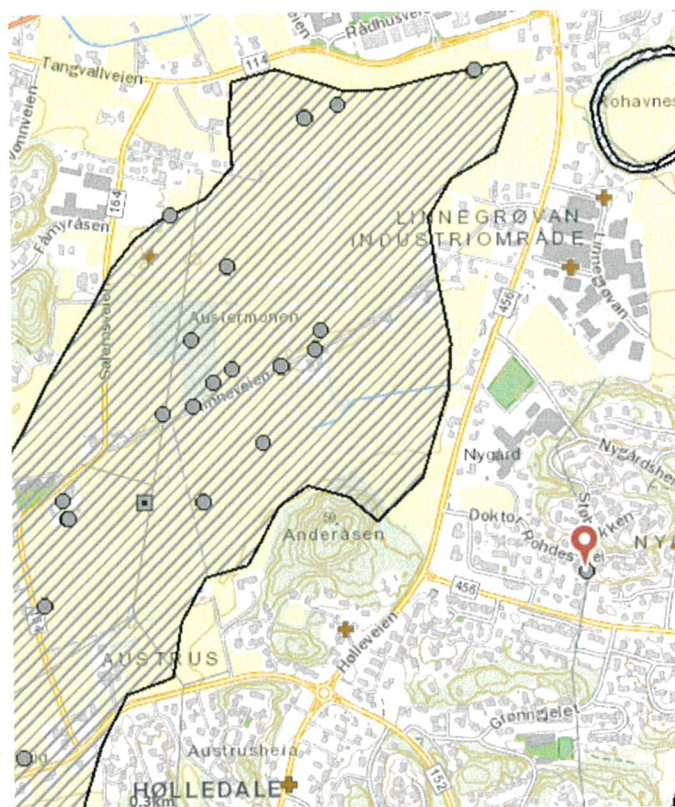
Planområdet er preget av å være et kulturlandskap og består hovedsakelig av boligområder, næring og landbruk, med fylkesvei 456 i midten. Det er lite natur som ikke er menneskepåvirket innenfor planområdet.

Planområdet har ingen nasjonalt viktige naturtyper, men det er én lokalt viktig naturtype; Lyngbakken åkerholme er en vannfylt grøftekanal, som er vurdert til å ha verdien viktig i Naturbase (ID-nr. BN00007707). Slike åkerholmer er viktige tilfluktssteder for dyr og fugler i et intensivt drevet jordbruksområde. Vannstrengen gir lokaliteten ekstra verdi. Planområdet ligger innenfor verneplanområdet for Søgneelva, som er et av typevassdragene for Sørlandet.



Figur 15. Vest for Nygård skole og Hølleveien ligger Lyngbakken åkerholme/vannfylt grøftekanal som er lokalt viktig (Artsdatabanken).

Det er registrert en rekke rødlistede fuglearter i området; blant annet vipe (EN/sterkt truet), storspove (VU/sårbar), tyrkerdue (NT/nært truet), samt en rekke andre fuglearter som er nært truet.



Fremmede/uønskede arter

Av fremmede plantearter er det registrert parkslirekne, rynkeroser og lupin langs fylkesvegen. De kjente forekomstene ligger spredt langs hele planområdet og er kategorisert som svartelistede; vurdert til å ha svært høy risiko for andre arter.

6.8 Kulturmiljø

Innenfor planavgrensningen er det registrert to arkeologiske kulturminner.



Postvegen (Vestlandske hovedveg) ID 177595, er et arkeologisk minne som ble bygd i 1797 og som var i allmenn bruk til 1830-årene. Vegen blir i dag brukt som turvei mellom Hølleveien og Tangvallveien. I tillegg til adkomst til noen få boliger og gårdsbruk. Kulturminnet er ikke fredet.



Figur 18: Funnsted for gullberlokk (askeladden.no).

Det arkeologiske minnet Stausland ID 91373, er et funnsted for en gullberlokk (hengesmykke) fra 100 –200 e.Kr, eldre romertid. Vernestatusen for kulturminnet er uavklart.

SEFRAK er et landsdekkende register over eldre bygninger og andre kulturminner i Norge. Det er to bygninger fra før 1900 (rød markering) innenfor planavgrensningen som er meldepliktige ved riving/ombygging (Sefrak).



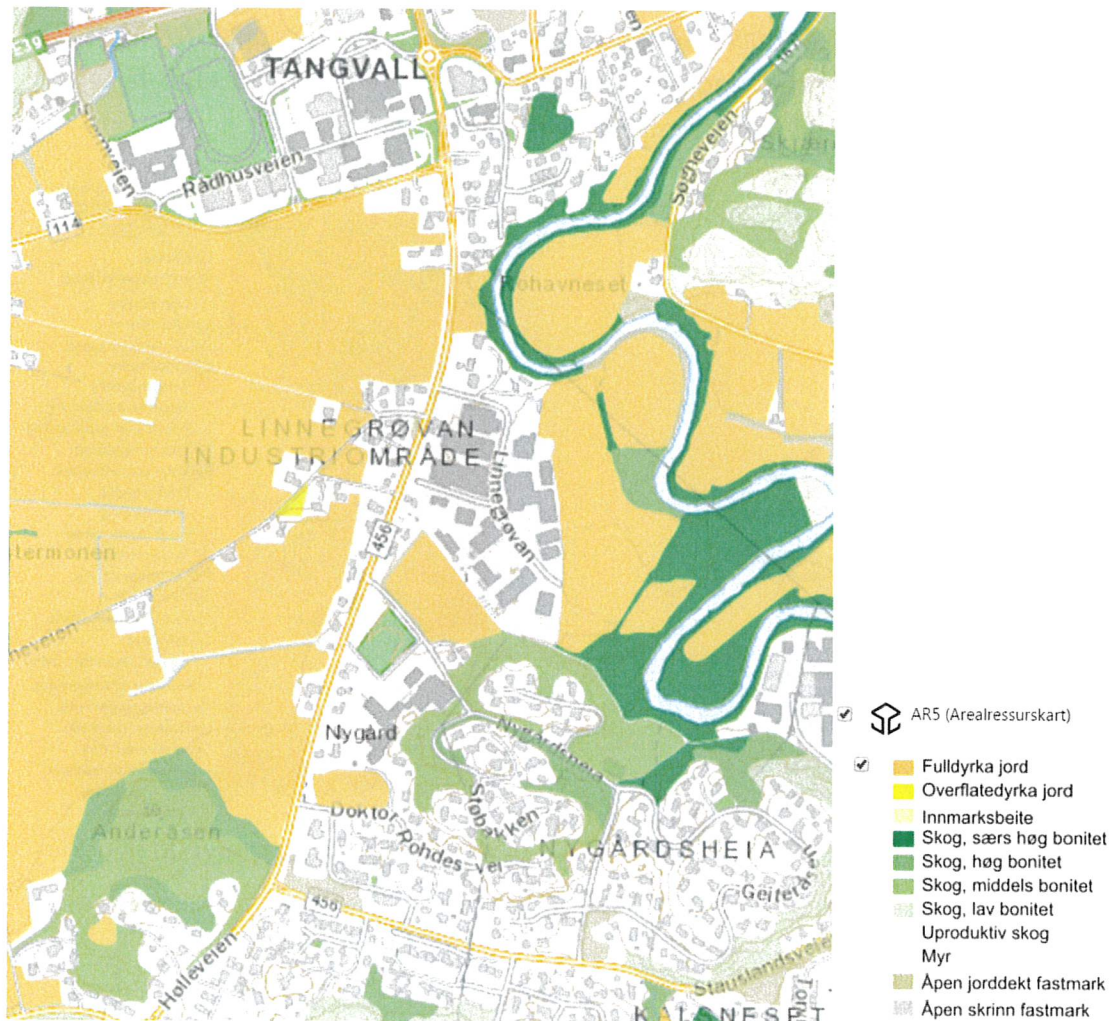
Det er for øvrig flere bygninger innenfor planavgrensningen som er registrert i SEFRAX. Disse husene står ikke oppgitt som meldepliktige ved riving/ombygging (gule markeringer).

51

6.9 Naturressurser

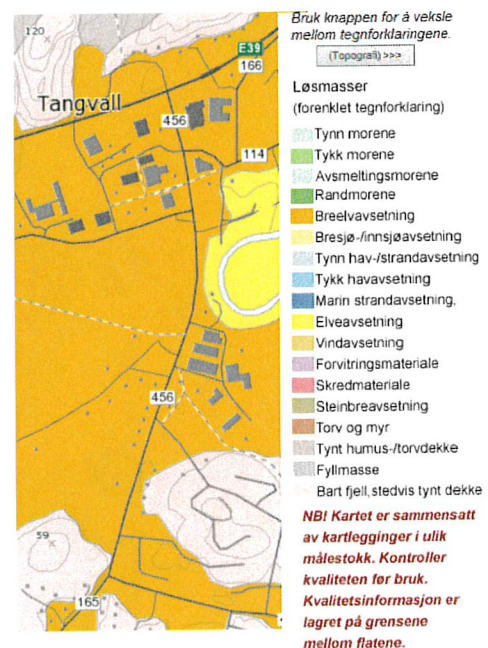
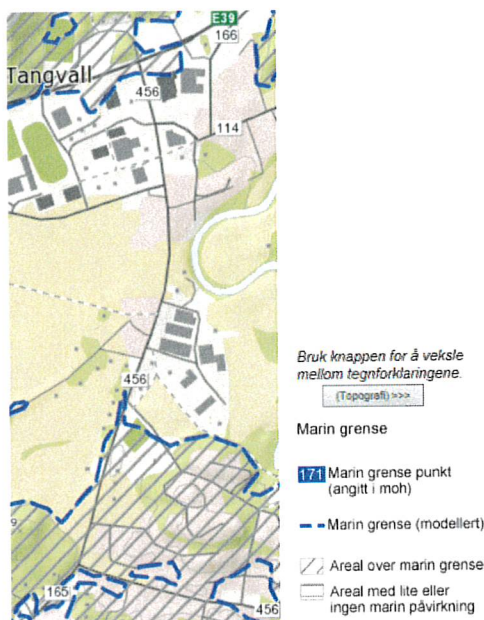
Matjord er en begrenset naturressurs som benyttes til plantedyrking og matproduksjon i jordbruket. I følge Norsk institutt for bioøkonomi (NIBIO) grenser fylkesvegen på vestsiden til landbruksarealer som er fulldyrket jord.

Jordbruksarealet er en del av et større sammenhengende jordbruksområdet. Veggen går også enkelte steder tett på gårdstun.



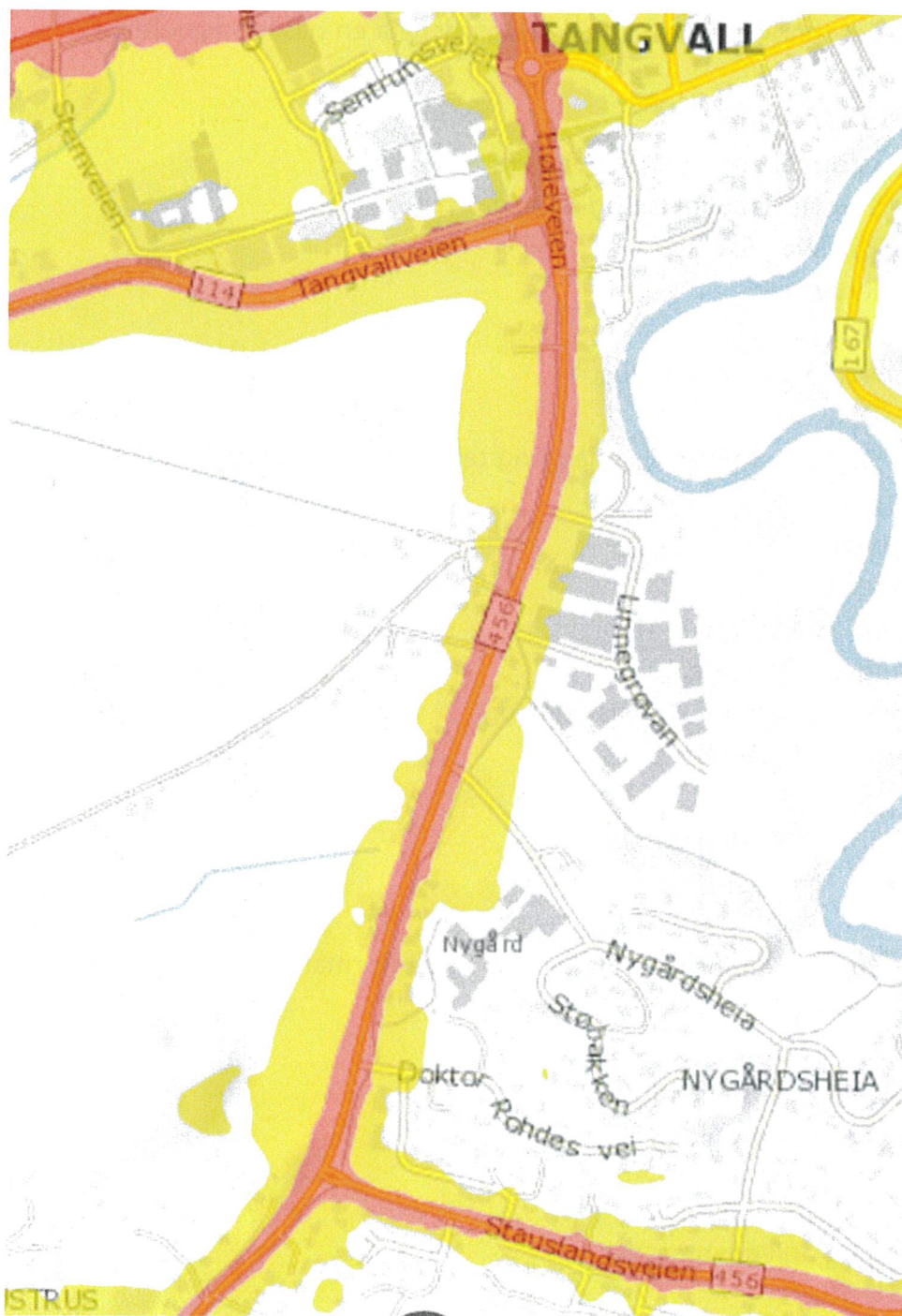
6.10 Grunnforhold

Det er utført grunnundersøkelse med boring av totalsonderinger, trykksonderinger (CPTu) samt opptak av 4 stk. skovlprøver. Det er også satt ned 4stk. åpne rør for kartlegging av grunnvannsnivå. Totalsonderingene er i hovedsak boret til dybde ca. 20 m uten å påtreffe berg (ref. geoteknisk rapport). Utført grunnundersøkelse viser gode geotekniske forhold for hele planområde. Løsmassene består i hovedsak av sand, men det er også registrert lag av silt og leire. Grunnvannstanden er registrert i dybde fra 3,5 til over 7m. Løsmassekart og angivelse av marine grense fra NGU (se utklipp figur 1 og 2) angir breelv og elveavsetninger (lag av sand, silt eller leire) og marin grense på ca. kote+15 i området (skravert område).



6.11 Støy

Fv. 456 Hølleveien ligger i et flatt landskap med randbebyggelse på hver side av vegen. Hastigheten er 50 km/t og har en årsdøgntrafikk på mer enn 10 000 kjøretøyer i døgnet. Flere bygninger langs fv. 456 ligger i rød støysone og andre i gul sone. For utendørs veitrafikkstøy er grenseverdiene for Gul sone 55–65 dBA; for Rød sone >65 dBA.



Figur 21. Støykartet viser dagens situasjon langs Hølleveien (SVV ArcGis)

7 Beskrivelse av forslag til detaljregulering

7.1 Planlagt arealbruk og reguleringsformål

Det reguleres sykkelveg med fortau langs hele Hølleveien fra Rådhusveien til Stausland. Ved Tangvallveien blir det ny undergang. Undergangen ved Linnegrøvan blir erstattet med en ny. Det legges ny kommunal veg vest for flere boliger langs Hølleveien. Boligene får ny avkjørsel ut på Hølleveien mellom Hølleveien 66 og 64. Avkjørsler fra boligeiendommer stenges. Ved Tangvallveien og ved Linnegrøvan etableres det rundkjøringer, og ved Nygårdsheia en passeringslomme.

Reguleringsformål

Reguleringsformål som inngår i planen:

PBL § 12-5 nr. 1. Bebyggelse og anlegg

- Boligbebyggelse
- Undervisning
- Institusjon
- Forretning/kontor/industri

PBL § 12-5 nr.2. Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

- Veg
- Kjøreveg
- Fortau
- Gang-/sykkelveg
- Gangveg/gangareal
- Annen veggrunn – teknisk anlegg
- Parkeringsplasser

PBL § 12-5 nr. 3. Grønnstruktur

- Park

PBL § 12-5 nr.5. Landbruks-, natur- og friluftsmål

- Jordbruk

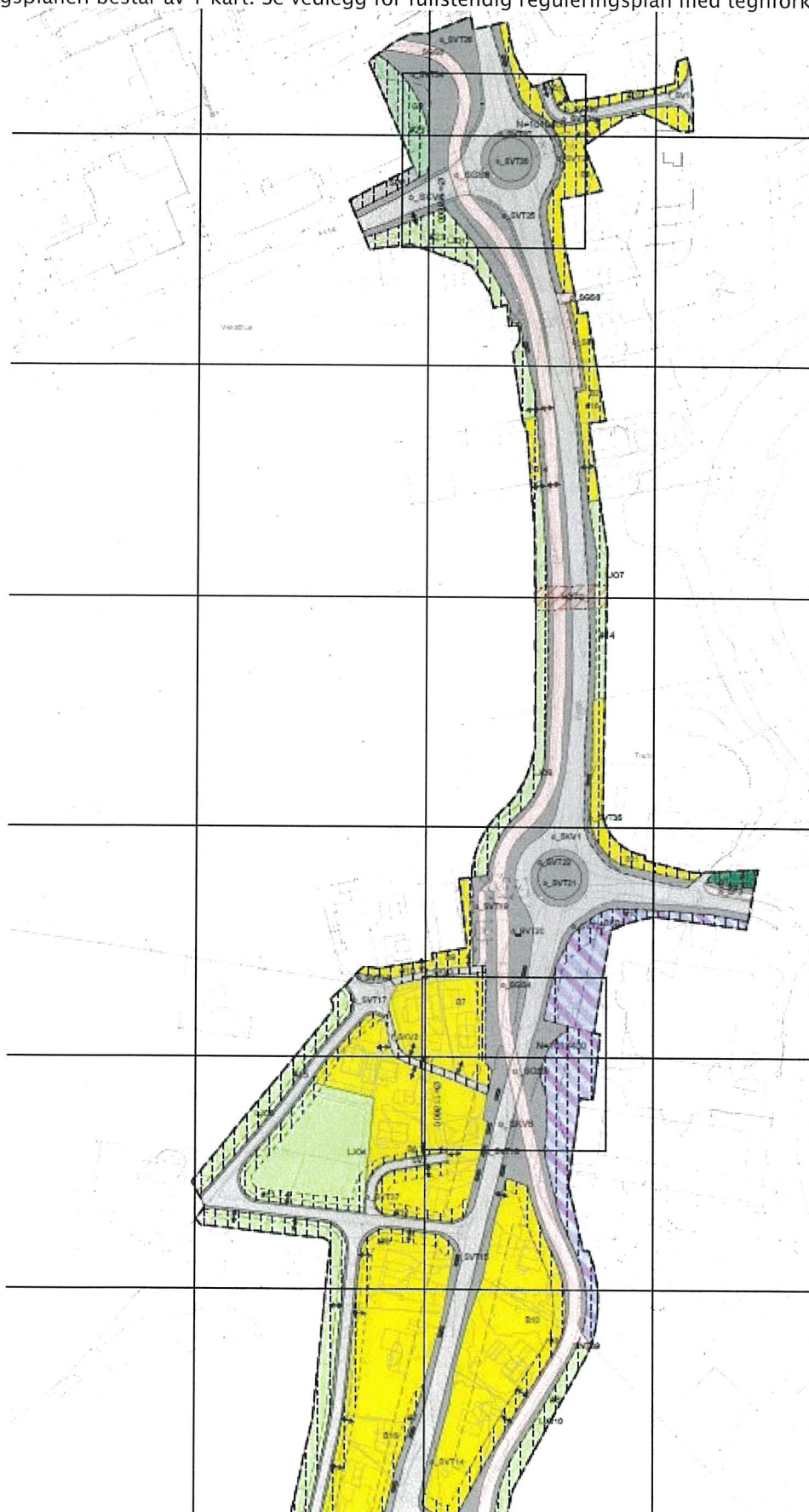
PBL § 12-6, Hensynssoner

- Høyspenningsanlegg

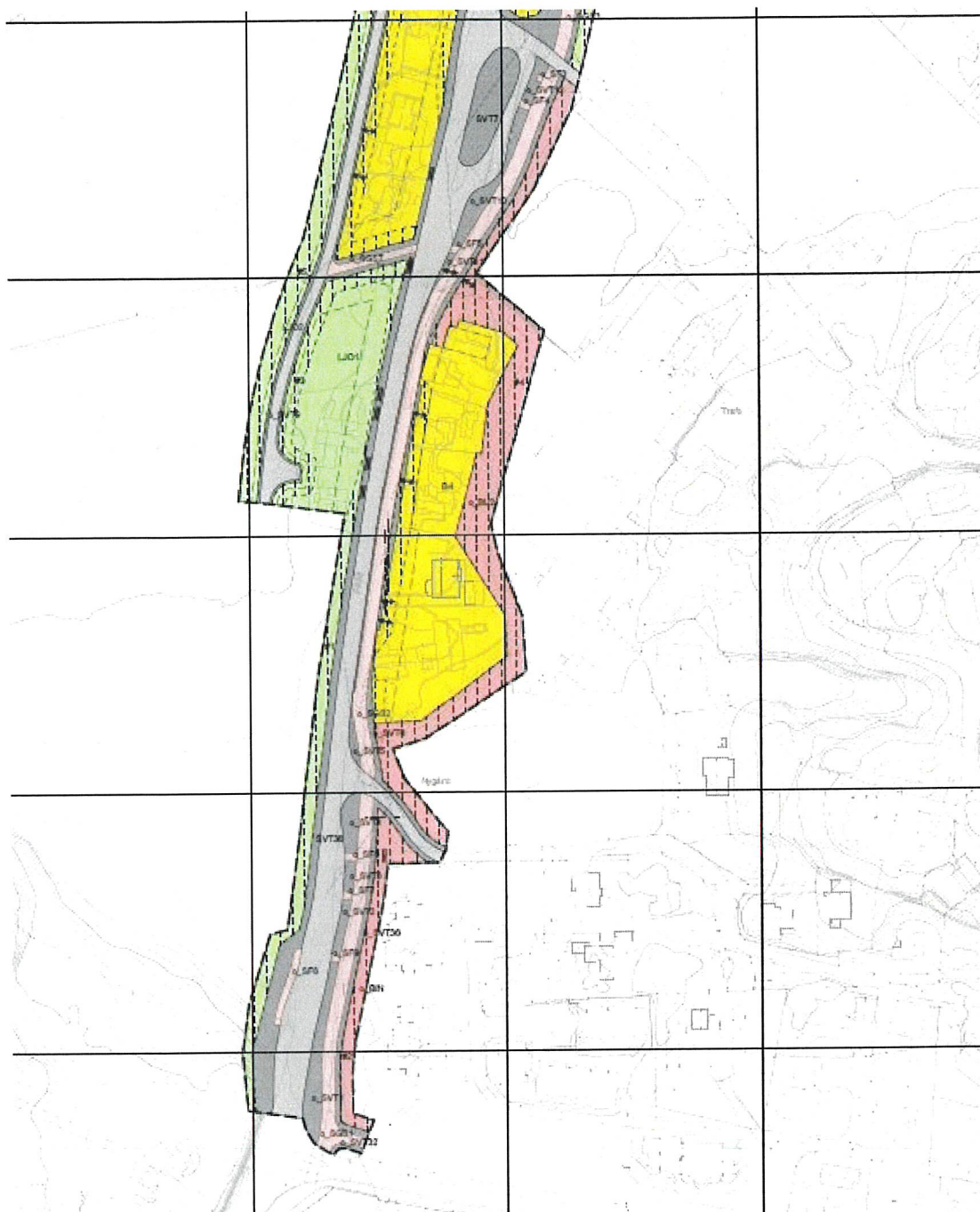
PBL § 12-7, Bestemmelsesområder

- Rigg og anleggsområdet

Reguleringsplanen består av 1 kart. Se vedlegg for fullstendig reguleringsplan med tegnforklaring.



Figur 22. Nordlige delen av forslag til reguleringsplan for Hølleveien.



Figur 23 Sørlike delen av reguleringsplankartet fra Linnegrøvan til Stauslandsveien.

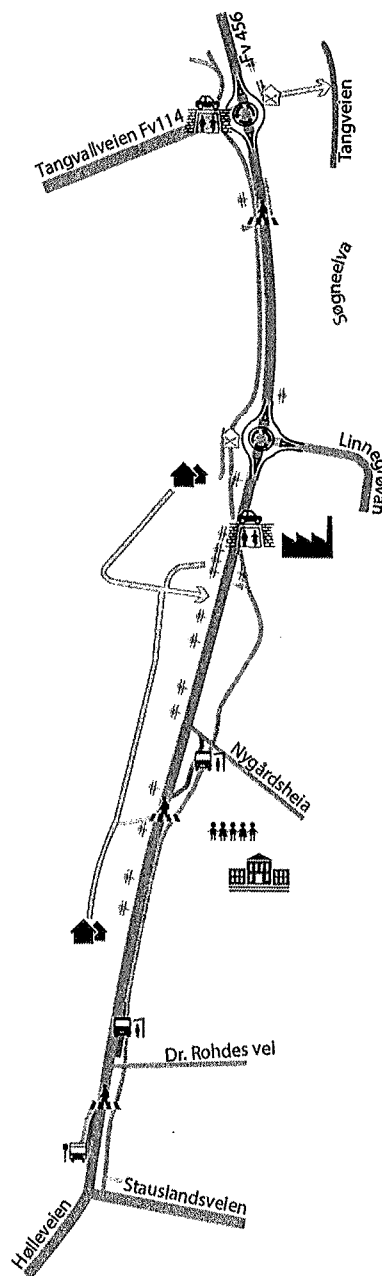
7.2 Nærmere beskrivelse av planstrekningen

Hølleveien vil i regulert løsning ligge i samme trasé som i dag. Fylkesvegen vil få en rundkjøring i krysset med fv. 114 Tangvallveien og en ny rundkjøring ved Linnegrøvan næringsområdet. Ved Nygårdsheia etableres en passeringslomme. Ellers er fylkesveien uendret.

Det nye gang-/sykkelvegsystemet blir sikrere for de myke trafikantene med separert sykkelfelt med fortau. Det starter ved Rådhusveien og går igjennom et parkmessig opparbeidet areal fremfor rådhuset. Ved Tangvallveien er det foreslått en ny undergang. Sykkelvegen med fortau følger videre vestsiden av Hølleveien ned til Linnegrøvan. Her er det anlagt ny undergang med bedre sikt. Sykkelvegen med fortau føres videre forbi Nygård skole og til Stauslandsveien.

Flere avkjørsler direkte ut på Hølleveien blir stengt og nye samleveger opprettet.

Ved Dr. Rohdes vei blir krysset og bussholdeplassen justert slik at området blir mer oversiktlig.



Figur 24. Skissen viser nye tiltak langs Hølleveien. Sykkelvegen med fortau er markert med rødt (SVV).

7.3 Måloppnåelse

Måloppnåelsen er vurdert ut fra de prosjektspesifikke målene til prosjektet.

- **Planforslaget bedrer trafikksikkerheten for gående og syklende på følgende måte:**
 - Det etableres sykkelveg med fortau (5,5 m) i stedet for gang-/sykkelveg (3 m). Sykkelveg med fortau separerer gående og syklende i egne felt. I tillegg er sykkelbanen skilt i hver retning. En får på denne måten fjernet risiko for uønskede hendelser mellom gående og syklende i forskjellige retninger.
 - Flere tilrettelagte krysningspunkt over Hølleveien med intensivbelysning og bedre siktforhold.
 - Ny undergang under Tangvallveien og utbedret undergang ved Linnegrøvan. Begge undergangene får bedre sikt og separering av gående og syklende gjennom undergang.
 - Ny samleveg bak Hølleveien vil være en trygg vei for gående og syklende til et nytt krysningspunkt i sør over Hølleveien mot Nygård skole. Er målpunktet nordover kan gående og syklende bruke samlevegen og gatenettet til sykkelvegen med fortau ved ny rundkjøring ved Linnegrøvan.
 - Bussholdeplassen ved Nygård skole er utformet med ensrettet innkjøring for buss og foreldre som vil slippe av skolebarn. All avstigning er derfor på samme side, og skolebarna slipper å krysse kjøreareal.
 - Ved Tangveien etableres det et lite fortau sørover til et krysningspunkt over Hølleveien. Siktforholdene forbedres.

- **Planforslaget tilrettelegger for gange og sykkel på følgende måte:**
 - Standardheving av systemet for gående og syklende igjennom hele planområdet. Sykkelveg med fortau blir 5,5 m som er bredere enn dagens 3 m løsning for gående og syklende.
 - Gående og syklende blir separert med en kantsteinslinje. I tillegg blir det egne sykkelfelt for syklister i ulike retninger.
 - Ved Rådhuset legges sykkelvegen med fortau igjennom et parkdrag som gir en positiv reiseopplevelse. Langs deler av sykkelvegen med fortau er det en grønn rabatt mellom de myke trafikantene og Hølleveien.
 - Planforslaget ivaretar og oppretter krysningspunkter slik at det blir lettere å gå og sykle på tvers av Hølleveien.
 - Bussholdeplassene sør for Nygård skole oppgraderes til universell standard og gjøres mer tilgjengelige med fortau og krysningspunkt over Hølleveien.
 - Bedre stigningsforhold på gang-/sykkelvegssystemet.
 - Hele gang-/sykkelvegssystemet skal være belyst, også undergangene.

- Planforslaget ivaretar fremkommeligheten på fylkesvegen
 - Gangfelt over Fv. 114 Tangvallveien fjernes og erstattes med ny undergang. Dette bidrar til å redusere konfliktpunkter i krysset med Hølleveien.
 - Ombygging av krysset ved Tangvallveien og kryss ved Linnegrøvan til rundkjøring fører til at fremkommeligheten opprettholdes. Venstresving i kryssene vil bli forbedret sammenlignet med dagens situasjon.
 - Sanering av flere avkjørsler på vestsiden av Hølleveien.
 - Etablering av passeringslomme ved Nygårdsheia. Passeringslommen gir fri passasje i sørlig retning selv om det er noen som skal svinge av til venstre inn til Nygårdshaven. Avkjørselen er mye brukt i forbindelse med henting og levering av barn til Nygård skole og SFO.

7.4 Forhold til andre planer og overordnede føringer

I dette delkapitlet beskrives forhold der dette planforslaget avviker fra overordnede planer og normaler. Dessuten beskrives forskjellen mellom gjeldende reguleringsplan for Linnegrøven næringsområde og Rådhusområdet og dette forslaget. Sistnevnte fordi det henger sammen med hensynet til kommunens parkeringsnormal. Dessuten omtales forhold til regional plan og et utvalg nasjonale mål.

Planforslaget avviker fra kommunedelplan for sykkel (2015). Det er i kommunedelplanen vist sykkelfelt på Hølleveien på denne strekningen, mens dette planforslaget viser sykkelveg med fortau. Etablering av sykkelfelt vil medføre utvidelse av vegbanen på begge sider av Hølleveien gjennom området, og er dermed et omfattende tiltak. Sykkelfeltene benyttes i hovedsak av voksne syklist, og må suppleres med et godt gang-/sykkelvegssystem for yngre/eldre syklist og de gående. Det ville dermed blitt behov for tiltak på dagens gang-/sykkelveg i tillegg til etablering av sykkelfelt. Videre vil sykkelfeltene i tråd med gjeldende regelverk måtte avsluttes ved rundkjøringene. Det ville dermed bli en oppstykket løsning for syklistene i sykkelfeltene, der de i rundkjøringene må sykle i kjørebane. Statens vegvesen, Vest-Agder fylkeskommune og Søgne kommune har på grunn av dette anbefalt at det skal bygges sykkelveg med fortau fremfor sykkelfelt.

Planforslaget avviker fra kommunedelplan for Tangvall på to punkter. Kommunedelplanen viser ny gang-/ sykkelveg langs fv. 114 Tangvallveien. I planforslaget er dette ikke lagt inn. Planforslaget regulerer for gang-/sykkelløsning langs fv 456 Hølleveien. Det er mulig å koble til gang-/sykkelveg langs fv. 114 Tangvallveien når det utarbeides planforslag for dette.

Kommunedelplan for Tangvall viser fremtidig gang-/sykkelveg videre sørover langs vestsiden av Hølleveien, der gang-/sykkelvegen bytter side i undergang sør for Linnegrøvan. I dette planforslaget er det lagt opp til at ny sykkelveg med fortau følger dagens trasé. For området på vestsiden av vegen vil eksisterende og nytt lokalvegssystem være tilbudet til gående og syklende. Det er lagt inn forbindelse fra lokalvegssystemet og inn på ny sykkelveg med fortau i to punkt: en ny gang/sykkelveglenke ved Hølleveien 40, og en gang-/sykkelveglenke til nytt tilrettelagt krysningspunkt sør for Hølleveien 76.

Områderegulering for Linnegrøvan Næringsområdet (vedtatt 2014) har tosidig fortau langs Linnegrøvan. I dette forslaget til reguleringsplan er det kun regulert fortau på nordsiden av Linnegrøvan, fra avkjørselen til Linnegrøvan 1 og østover. Det er ikke regulert fortau mot rundkjøringen da det ikke kan kobles til gang-/sykkelvegssystemet som ligger på vestsiden av Hølleveien.

Reguleringsplan for Rådhusområdet (2009) inneholder en utvidelse av Søgne rådhus mot Hølleveien. Det er videre regulert en parkeringskjeller under utvidelsen av rådhuset og dagens p-plass. Gang-/sykkelveg er vist å krysse Tangvallveien i plan.

I dette planforslaget er utvidelsen av Søgne rådhus og parkeringskjeller fjernet. Arealene nyttes til ny trafiksikker undergang under Tangvallveien og sykkelveg med fortau ned til denne. Arealet mellom sykkelvegen med fortau og rådhuset blir brukt til å ta opp høydeforskjellene mellom sykkelvegen og rådhuset. Planforslaget viser en parkmessig utforming av arealet, samt etablering av ny sykkelparkering.

Forslagsstiller mener denne løsningen ivaretar tilgjengelighet til sentrumsområdet på en god, trafiksikker og miljøvennlig måte. Tilgjengelighet til sentrum må antas å være hovedhensikten med både parkeringsnormalen for sentrum og med de opprinnelige reguleringsformålene.

Bortfall av bilparkeringsplasser ved rådhuset innebærer behov for en dispensasjon fra parkeringsnormalen til kommunen. Som nevnt over mener forslagsstiller at det felles målet om god tilgjengelighet til sentrum blir godt ivaretatt og det blir dessuten vesentlig bedre forhold for de myke trafikantenes reiser til og fra Tangvall.

Omfordeling fra bil til miljøvennlig transport som gange og sykkel er i tråd med internasjonale, nasjonale og regionale føringer, fra FNs bærekraftmål og Parisavtalen til NTP og Regionplan Agder 2020.

Den foreslåtte løsningen er i tråd med nullvekstmålet og forestående Byvekstavtale for Kristiansandsregionen (ATP). Nullvekstmålet er et statlig mål om at veksten i persontransport i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

For å oppnå nullvekst må regionen ta i bruk ulike virkemidler. Tilrettelegging for gåing og sykling er et positivt tiltak med innbydende, hyggelige, trygge anlegg som gir gode reiseopplevelser og kan brukes av både store og små. Sosiale arenaer som park og grønne områder er ved bruk med på å skape møteplasser.

Forslagsstiller mener vilkår for å gi dispensasjon fra parkeringsnormalen er tilstede fordi planforslaget ivaretar hensynet til tilgjengelighet til sentrum som må forstås som det vesentlige hensynet bak parkeringsnormalens krav. Samtidig har den endringen som en dispensasjon vil medføre positive konsekvenser for nasjonale føringer som folkehelse og trafikksikkerhet for myke trafikanter.

Tiltakshaver mener dispensasjon knyttet til arealbeslag for ny undergang er en forutsetning for planforslaget. Dersom dispensasjon ikke bli gitt vil tiltakshaver avgrense planområdet til å gjelde tiltak fra området ved Linnegrøvan og sørover.

7.5 Tekniske forutsetninger

Kjøreveger – Fv. 456 Hølleveien

Hølleveien har noe varierende vegbredde på ca. 7 m. Reguleringsplanen har ingen nye tiltak på veien utenom etablering av to nye rundkjøringer, en passeringslomme, og to nye tilrettelagte krysningspunkt. Selve vegen vil derfor ligge med bredder og fall som i dag.

Nye veier

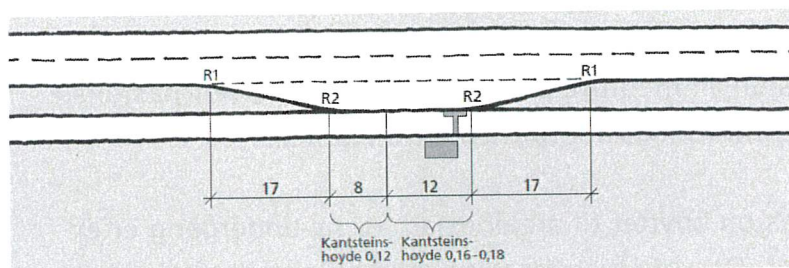
Det etableres ny atkomstveg til flere boliger langs Hølleveien. Vegen skal opparbeides etter Søgne kommunes vegnormal. Det er også behov for en ny adkomstveg til Hølleveien 3, 5 og 7. Denne er regulert til 4 m bredde inkl. skulder og grøft.



Figur 25. Prosjektet vil opprettholde dagens vegbredde på Hølleveien som er ca. 7m (SVV).

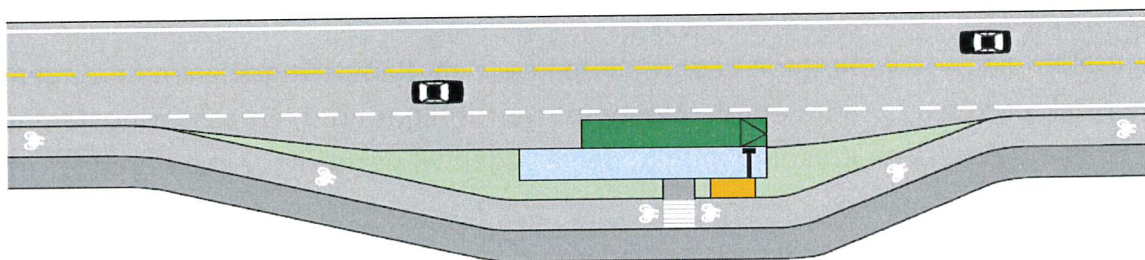
Kollektivtrafikk

Holdeplassene skal bygges om ihht Statens vegvesens utbedringsstandard (se figur under.) De skal være universelt utformet med taktil merking. Det vurderes på hvert enkelt sted om det er behov for leskur eller ikke.



Figur 26. Utforming av busslomme mål i meter (Håndbok N100 Veg- og gateutforming).

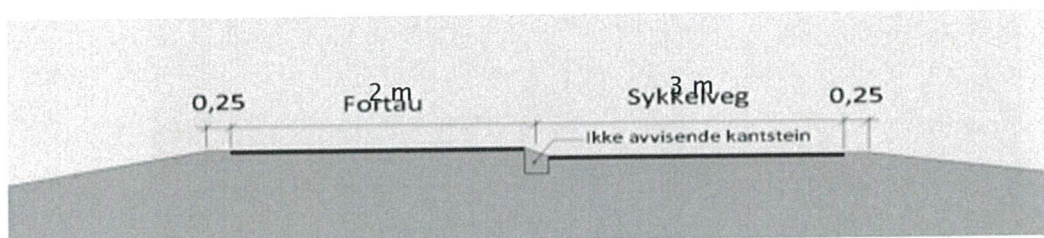
Sykkelveg med fortau skal ledes bak plattformen slik det fremgår av figuren under. Dette er for å hindre konflikt mellom busspassasjerer og syklister.



Figur 27 Sykkelveg med fortau ledes bak plattform. (Håndbok V123 Kollektivhåndboka, s. 18)

Sykkelveg med fortau

Gang-/sykkelvegen på strekningen bygges om til sykkelveg med fortau. Dette gir bedre plass til gående og syklende ved at bredden øker fra 3 m til 5,5 m, og gir en separering mellom gående og syklister. Denne standarden skal også føres gjennom undergangen ved Tangvallveien og ved Linnegrøvan. Standarden er i tråd med Søgne kommune sin vegnormal.



Figur 28. Tverrprofil for sykkelveg med fortau målt i meter (Sykkelhåndboka V122).

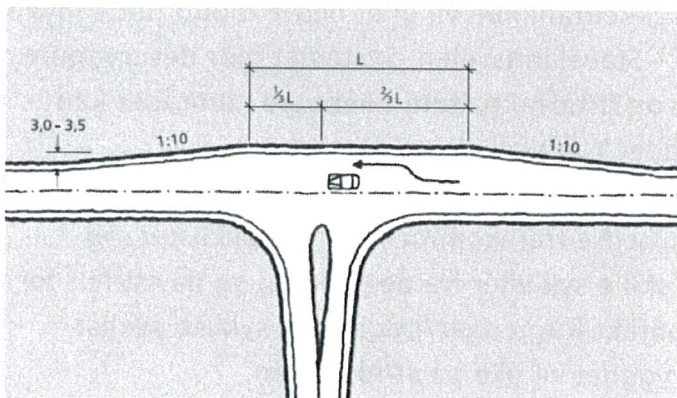
Andre tekniske forutsetninger

Rundkjøringer

De allerede vedtatte reguleringsplanene for *Områderegulering for Linnegrøvan næringsområdet (201110)* og reguleringsplan for *Rådhusområdet – Tangvall sentrum (20091217)*, viser rundkjøringer i kryssene med Hølleveien. Dette videreføres i dette planforslaget, men begge rundkjøringene har fått en litt større sentraløy enn det som tidligere var regulert. Dette er gjort for å få til bedre svingebevegelser for større kjøretøy. Rundkjøringene vil ha en diameter på 40 m.

Passeringslomme

I krysset mellom fylkesvegen og Nygårdsheia etableres det en passeringslomme. Krysset benyttes i forbindelse med kjøring og henting til/fra skole og SFO. I travle perioder om morgen og ettermiddag kan venstresving fra fylkesvegen og inn til Nygårdsheia være krevende. Passeringslommen sikrer fremkommelighet på Hølleveien i sørlig retning, og bidrar til mindre press på bilister ved venstresving.



Figur 29 Utforming av passeringslomme (Håndbok N100, s.111).

8 Virkninger av planforslaget

8.1 Gang-/sykkelsystem



Figur 30. Sykkelveg med fortau vil bli bygget fra Rådhusveien til Stauslandsveien (Knut Opeide).

Den helhetlige løsningen for gang-/sykkeltrafikken vil gi et bedre tilbud til de myke trafikantene på strekningen Tangvall – Stauslandsveien. Systemet gjør det tryggere for skoleelever å gå og sykle til skole og fritidsaktiviteter. Beboere i området kan enkelt gå eller sykle til sentrumsområdet Tangvall.

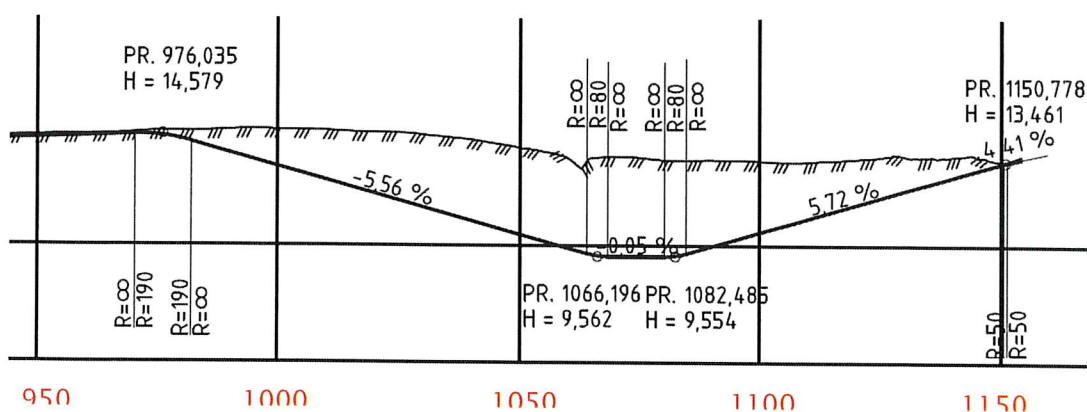
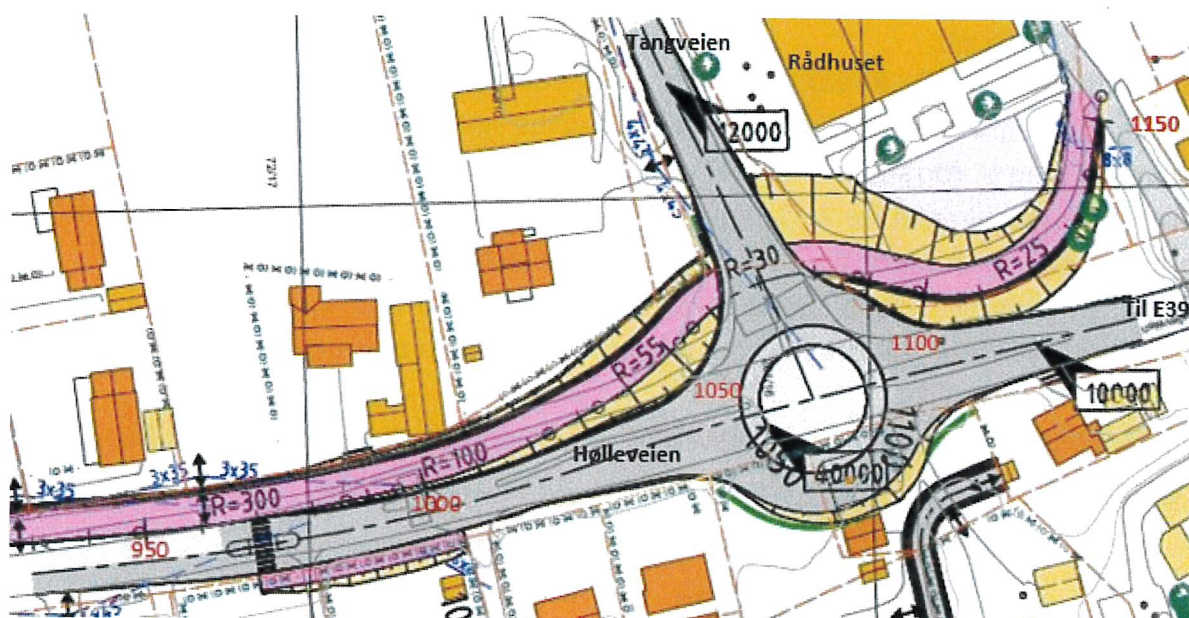
Separering av gående og syklende gir bedre fremkommelighet for syklister, og større trygghet for de gående. Ved å skille syklister fra de gående, og ha ett felt for hver kjøreretning for syklistene vil konflikt fotgjenger/syklist, og syklist/syklist reduseres kraftig. Opplevd og reell trygghet vil øke på strekningen.

Sykkelveg med fortau starter ved Rådhusveien og går i et parkdrag ned til en undergang under Tangvallveien. Det er arbeidet med alternative løsninger her, i forsøk på å unngå, eller redusere, beslag av nåværende parkeringsareal. Dette har ikke latt seg gjøre på en trafiksikker måte. Traséer er lagt i kurve for å overvinne høydeforskjellene og får dermed en forsvarlig stigning, stort sett slagere enn 5% stigning. For å ivareta brukernes opplevde trygghet og trafiksikkerhet er det viktig å ha tilstrekkelig sikt i kurve ned mot undergang. Sideterrenget må ikke hindre sikt. I tillegg må undergangen oppleves lys og trygg for å bli brukt. Bruk av mur og trang sjakt mot undergang frarådes og det er derfor vist en åpen, parkmessig opparbeiding. Dette behovet forsterkes av at hensynet til privat grunneier på den andre siden av undergangen har medført en sjaktlignende løsning der.

Forslagstiller ønsker å understreke at et «kompromiss» med en mindre p-plass og sjakt for sykkelveg med fortau gir en dårlig totalløsning. P-plassene vil fylles raskt opp, det vil bli mer letekjøring, og sykkelveg med fortau i sjakt vil medføre at færre

vil bruke den og heller krysse veien i et krevende trafikkområde med begrenset tilrettelegging.

Fra undergangen under Tangvallveien fortsetter sykkelveien med fortau videre langs vestsiden av Hølleveien. Ved Linnegrøvan krysser den under Hølleveien i ny undergang. Forbi eiendommene Hølleveien 67 og 69 blir det kombinert gang-/sykkelveg og adkomstvei til boligene. Ved Nygård skole blir arealene strammet opp og en sammenhengende sykkelveg med fortau går gjennom området. Ved Hølleveien 81–91 blir sykkelveg med fortau en del av adkomstveien til boligene på grunn av et svært smalt areal mellom boligene og Hølleveien. Gang-/sykkelvegsystemet fortsetter ned til Stauslandsveien.



Figur 31 Kartet viser ny sykkelveg med fortau ved Rådhuset og Tangvallveien. Profilnummeret er markert med rødt og henviser til lengdeprofilen. Dette viser stigningen på ny sykkelveg med fortau. Fra rådhuset faller sykkelvegen med fortau med 5,72 %. Den ligger flatt i undergangen under Tangvallveien før den stiger 5,56 %.

8.2 Kollektivtrafikk

De tre busslommene på strekningen bygges om. De nye holdeplassene skal være universelt utformet.

Ved Nygård skole:

Busslommen ved Nygård skole beholdes som ensidig løsning, der nord- og sørgående busser stanser ved samme plattform. Sløyfen til busslommen bygges om ved at lengden reduseres, mens bredden økes. Utformingen er tilpasset bussenes svingebevegelser.

Busslommen ved Nygård skole får plattform med leskur, og sykkelveg med fortau føres bak leskur og plattform.

Ved Dr Rhodes vei:

Busslommene ved Dr Rhodes vei forskyves noe i forhold til dagens plassering. Busslommen på vestsiden av fylkesvegen skyves sørover. Holdeplassen får en plattform, og et fortau fra plattform og nordover til et tilrettelagt krysningspunkt. Planen legger til rette for at det kan etableres gangfelt, men vedtak om gangfelt må gjøres etter skilteforskriften, og for fylkesveg er det Regionvegkontoret som er vedtaksmyndighet. I forbindelse med byggeplanen skal utformingen av krysningspunktene avklares og det avgjøres der hva som er den mest trafikksikre

Busslommen på østsiden av fylkesvegen skyves nordover. Denne holdeplassen får repos med leskur, og sykkelveg med fortau føres bak leskur og repos.



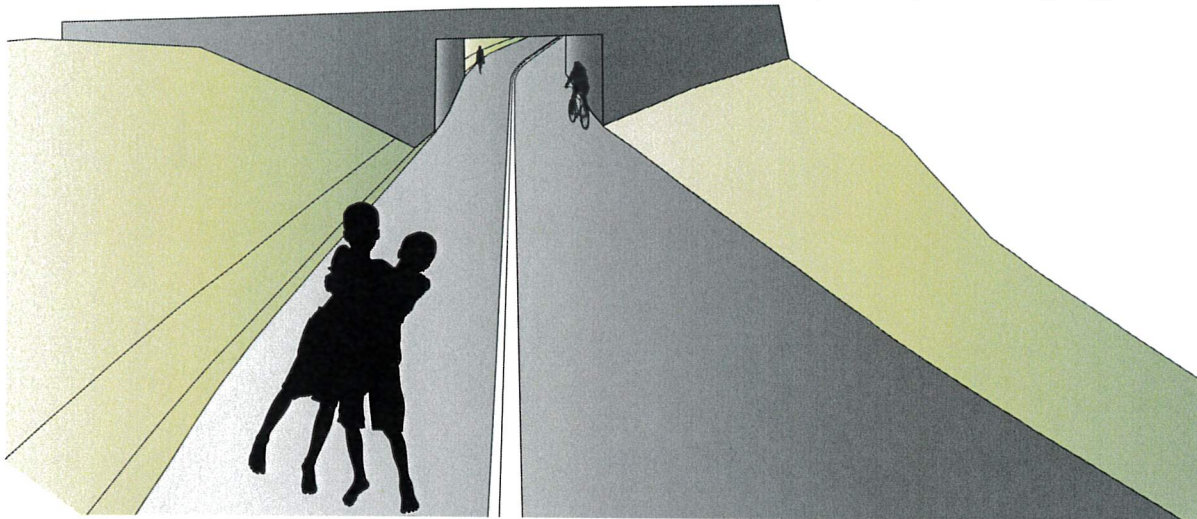
Figur 32 Sykkelveg med fortau føres bak leskur og repos, som her på Rv 9 i Kristiansand. (NVDB)

8.3 Konstruksjoner

Det etableres ny undergang under fv. 114 Tangvallveien. Undergangen vil gå i en slak kurve. Lysåpningen blir på 5,5m hvor 3m er sykkelveg og 2,5m er fortau. Inn mot undergangen vil terrenget bygges opp med natursteinsmurer.

Det skal også bygges en ny undergang ved Linnegrøvan. Denne skal ha en lysåpning på 5,5m med samme standard som den andre undergangen. Kurvaturen blir endret slik at den rettes ut, inn mot og ut fra undergangen. Den vil da komme skrått på fylkesvegen over, og bli litt lenger (17,8 m) Til gjengjeld blir den nye undergangen mye mer oversiktlig og bredere enn den gamle. Det skal bygges vingemurer i naturstein på begge sidene.

I tråd med Søgne kommune sin vegnormal er det valgt å plasstøpe undergangene.



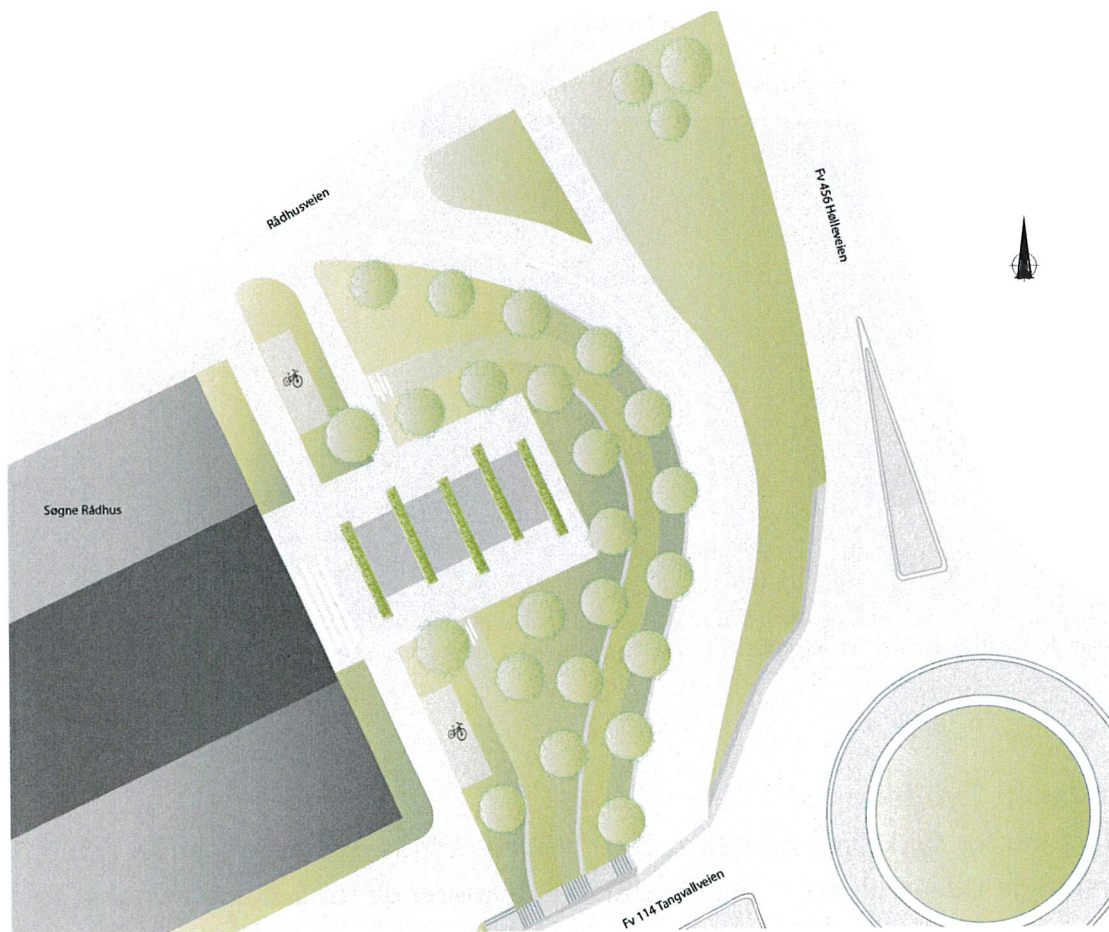
Figur 30 Illustrasjon som viser god sikt i ny undergang ved Linnegrøvan sett fra sør (SVV)

8.4 Landskap/bybilde

Ny undergang for sykkelveg med fortau ved Søgne rådhus er arealkrevende. Åpne og oversiktlige sideareal inn til undergangen er avgjørende for å skape trygghet for brukerne av sykkelveg med fortau. For å oppnå dette er terrenget gradvis avtrappet ned mot undergangen, med god visuell forbindelse mellom sykkelveg og sideterreng. Parkeringsarealet (ansattparkering) erstattes med flere sykkelparkeringsplasser, oppholdsareal og gangforbindelser. Leskur for sykkelparkeringen gir et flott tilbud til syklistene. Det legges i planforslaget opp til 40 nye sykkelparkeringsplasser ved rådhuset. Området som ligger mellom undergangen og rådhuset fungerer som en innfallsport for gående og syklende sitt møte med Tangvall sentrum. Planforslaget fremmer trygghetsfølelsen, samtidig som det åpner opp for en mer allmenn bruk av dette området.



Figur 31. Illustrasjon som viser eksempel på leskur for sykkelparkering. Leskur med god design vil kunne løfte området karakter, og harmonere med Rådhusområdets arkitektur. (www.smekabcitylife.se).



Figur 32. Illustrasjonsplan som viser et mulig design for arealet foran Søgne Rådhus (SVV).

Vest for undergangen planlegges det en trapp opp til Rådhuset. Mellom Rådhuset og ny sykkelveg med fortau vil mur og sideterreng anlegges som en skråning delt inn i amfi-repos. Disse er i forslaget vist som rabatter med trær og engblomster, gresslagte stier og mur med integrert benkfunksjon. På flaten utenfor rådhuset kan det etableres en møbleringssone hvor ulike sittearrangement skjermes av med beplantning. En snarveg i form av en såkalt «eseltrapp»/repostrapp mellom den nye sykkelvegen med fortau og Rådhusveien, gir god gangforbindelse mot øst.

Plassen foran rådhuset er nært knyttet til biblioteket, og med skjermede sittegrupper vil den gi en forlengelse av innendørsarealene ut i parkdraget. Parken blir et attraktivt uterom for bibliotekets besøkende og kommunens ansatte. Utformingen av uteområdet harmonerer arkitektonisk med utformingen av Søgne Rådhus, og gir området et estetisk løft. Parken i sin helhet fremstår som en grønn lunge til Tangvall sentrum.



Figur 33. Illustrasjon som viser løsningsforslaget ved Søgne Rådhus (SVV).

Sørsiden av undergangen ved Tangvallveien vil også være arealkrevende. Det er viktig at sykkelveg med fortau ikke fremstår som en lang sjakt ned til undergangen. Det legges derfor opp til en kombinasjon av mur og skråning på den ene siden av vegen, og slakt hellende plenarealer på den andre.

Ny rundkjøring ved Tangvall innløser eiendommen med gnr/bnr 72/32. Her skal det etableres en ny støyskjerm.

Stigningskravene til sykkelveg med fortau medfører behov for konstruksjon tett inn på låvebygningen til gnr/bnr 72/17. Låven bygges om ved at ytterveggen og deler av bygningen nærmest sykkelvegen rives.

Mellom gangfelt i nord og ny rundkjøring ved Linnegrøvan er det marginale endringer. Breddeutvidelse i forbindelse med separert sykkelveg med fortau medfører små inngrep i jordene som ligger kloss inntil. Rundkjøringen ved Linnegrøvan gjør at eiendommen gnr/bnr 72/20 må innløses. Arealet blir brukt til rundkjøring og sykkelveg med fortau.



Figur 34. Illustrasjon som viser ny rundkjøring ved Linnegrøvan industriområdet og ny undergang for sykkelveg med fortau (SVV).

Rundkjøringene beplantes likt med trær og plantematter. Trærne mykner opp de harde vegarealene, og bidrar til at rundkjøringen synes på lengre avstand.

Ettersom det stenges en avkjørsel på nordsiden av undergangen ved Linnegrøvan, frigjøres det et litt større areal mellom sykkelveg med fortau og veg. Her legges det i forslaget inn en strukturgivende trerekke, som virker romdannende og gir skjerm for fotgjengere og syklister.

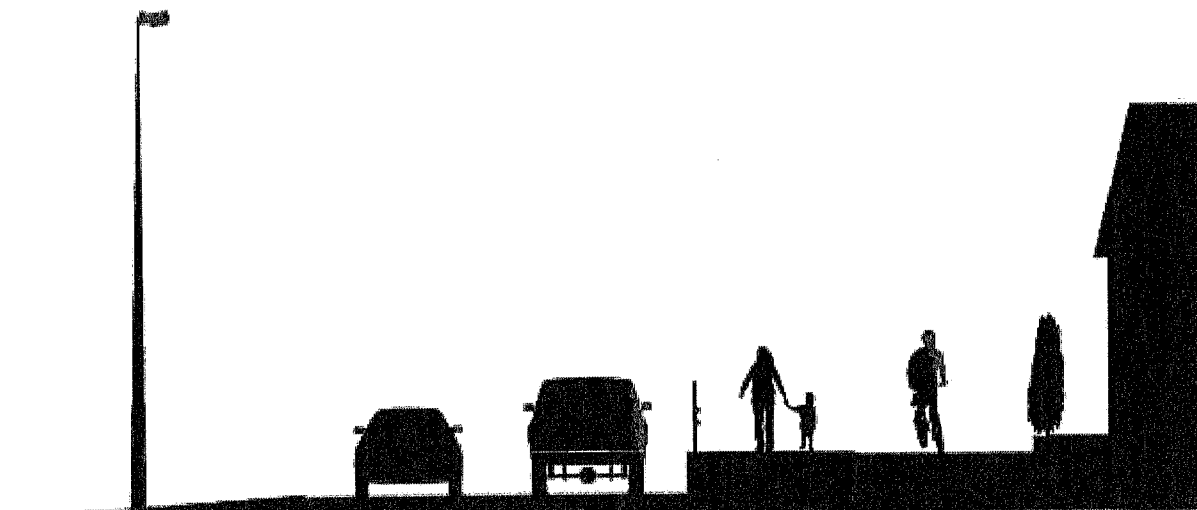
Naturstein brukes i murer og vanger inn mot begge undergangene. På sørsiden av undergangen legges det inn grønne rabatter som tar opp terrengforskjellene mellom parkeringsflater og sykkelveg med fortau. Rabattene skaper en fysisk barriere mht. uønsket trafikk, og markerer sykkelveg med fortau i dette området. På strekningen mellom undergangen ved Linnegrøvan og Nygård skole blir deler av dyrket mark berørt som følge av utvidelse av sykkelveg med fortau.



Figur 35. Illustrasjon som viser løsningsforslaget ved Nygård skole (SVV).

Ny utforming av bussholdeplass og parkeringsplass ved Nygård skole er med på å rydde opp trafikkbilde i dette området. Det blir ikke avsatt arealer til langtransport. Bedre skilting og grønne rabatter leder trafikken der den er ønsket, og nye trær virker romdannende. Ny gangveg inn til det nye gangfeltet over fv. 456 Hølleveien medfører at hekk og deler av hage til gnr/bnr 23/204 og 18/58 fjernes.

Deler av enkelte hager, samt dyrket mark blir berørt som følge av ny veg på vestsiden av boligene som ligger vest for fv. 456 Hølleveien, ved Nygård skole. Disse boligene blir etter planforslaget liggende noe innklemmt mellom to veger. Vegen for internttrafikk blir for øvrig svært lite trafikkert, slik at barrierevirkningen er begrenset.



Figur 36. Illustrasjonssnitt som viser mur mellom veg og sykkelveg med fortau sør for Nygård skole (SVV).

Sør for Nygård skole er det forholdsvis smalt mellom bebyggelse og fylkesveg. Det anlegges her en ca. 70 cm høy mur mellom veg og sykkelveg med fortau. Rekkverket som monteres oppå muren vil skape et sikkert skille mellom myke trafikanter og bilister. Muren er med på å fremheve nivåforskjellen mellom sykkelveg med fortau og kjøreveg.

Ved Dr. Rohdes vei vil ny plassering av busslommer med nytt krysningspunkt og grønne rabatter stramme opp området, samt heve standarden. Nytt tilrettelagt krysningspunkt bedrer også tilgjengeligheten til Anderåsen som turområde.

8.5 Nærmiljø/friluftsliv

Sykkelveg med fortau langs Hølleveien er skoleveg for elever på Nygård skole og Tangvall ungdomsskole. I tillegg brukes den til og fra fritidsaktiviteter. Ombygging og utvidelse av gang-/sykkelveg (3 m bred) til sykkelveg med fortau (5,5 m bred) vil gjøre strekningen mer attraktiv og trafikksikker. Sykkelveg med fortau binder nabolag sammen, og gir en god tilkomst til sentrum på Tangvall. For nabolagene vil dette gi forbedret forbindelse til ulike målpunkt i nærmiljøet. Strekningen inngår som en ferdselsåre til friområder, men er i seg selv ikke et friluftslivsanlegg.

Søgne kommune planlegger tursti langs Søgneelva. Denne har ingen direkte påkobling til sykkelveg med fortau langs Hølleveien.

Postvegen (Vestlandske hovedveg) som går fra Tangvallveien og over jordene til Hølleveien brukes som turvei, både til fots og på sykkel. Denne kobles på sykkelveg med fortau like nord for undergangen ved Linnegrøvan.

8.6 Naturmangfold

Vurdering etter Naturmangfoldloven § 8 – 9

§ 8 Kunnskapsgrunnlaget

Vurdering av naturverdier og miljøutfordringer tar utgangspunkt i gjennomgang av tilgjengelige databaser fra Miljødirektoratet, NGU, NVE, Riksantikvaren og andre institusjoner. Nasjonale databaser som f.eks Naturbase, Artskart, Artsobservasjoner, Askeladden, Grunnforurensningsdatabasen og andre databaser er gjennomgått.

Kunnskapsgrunnlaget er vurdert som godt med bakgrunn i at det blant annet er gjennomført artsregistreringer i henhold til gjeldende håndbøker. Det er også registrert en god del plantearter i Artskart.no. I tillegg har SVV befart strekningen i 2016. Fremmede plantearter ble kartlagt av Statens vegvesen på hele strekningen sommeren 2012. Ut fra størrelsen på tiltaket har ytterligere undersøkelser ikke blitt vurdert som nødvendig.

§ 9 «Føre-var-prinsippet»

Det er ikke ønskelig å spre fremmede arter som hagelupin og parkslirekne ytterligere, noe som må tas hensyn til ved aktivitet i anleggsperioden og fremtidig driftskontrakt. I tillegg skal behandling av masser som er infisert med fremmede arter beskrives i byggeplanen og tilhørende YM-plan jamfør Statens vegvesens Handlingsplan for fremmede arter, Region sør (2011). Lyngbakken åkerholme ligger rett utenfor grensene for planområdet, og vil bli ivaretatt i Ytre miljø-plan for byggefasen.

§ 10 Samlet belastning

Tiltaket vil ikke føre til økt belastning på omliggende økosystem. Arealbeslaget er svært begrenset i utstrekning og hovedsakelig langs randsonene som allerede er påvirket av vegtrafikken. Tiltaket vil føre til en økning i sykkeltrafikk, noe som ikke vil føre til merkbart økt belastning på omliggende økosystem. Riggområde skal plasseres på en slik måte at eventuelle uforutsette hendelser med drivstoff og annet under anleggsarbeidet får minst mulig konsekvenser, og slik at området kan tilbakeføres til opprinnelig tilstand etter at anleggsarbeidet er ferdig.

§ 11 Kostnader ved miljøforringelse

Tiltakshaver vil dekke merkostnader ved tiltak for å forhindre miljøforringelse, deriblant håndtering av fremmede, uønskede arter. Statens vegvesens Handlingsplan for fremmede arter, Region sør (2011), samt Naturmangfoldloven legger føringer for aktuelle tiltak.

§ 12 Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder

Det blir utarbeidet Ytre miljøplan for reguleringsplan, som så vil bli revurdert for byggeplan, hvor man vil legge vekt på avbøtende tiltak for å unngå skade på naturmangfoldet. Aktuelle problemstillinger omkring ytre miljø skal risikovurderes i tidlig overgang mellom reguleringsplan- og byggeplanfase.

Verneområder

Tiltaket skjer innenfor verneområde for Søgneelva, men ikke i nærføring til selve vassdraget, og er derfor ikke relevant.

Strandsone

Ikke relevant.

Vassdrag

Ikke relevant.

8.7 Kulturmiljø

Planens nye rundkjøringer medfører at to SEFRAC-registrerte eiendommer må rives. Dette er bygninger som hos Riksantikvaren står registrert som ikke meldepliktige ved riving/ombygging (gul markering).



Figur 37. Skravert markering viser hus på Tangvall som rives (miljostatus.no)

For rundkjøringen på Tangvall gjelder dette for eiendommen med gnr/bnr 72/32. Eneboligen står registrert som våningshus, med navn Nygård, Tangvall, og har SEFRAK-nummer: 1018-0008-040. Boligen er tidfestet til 1800-tallet, fjerde kvartal.

Ved Linnegrøvan er det eiendommen med gnr/bnr 72/20 som rives. Denne eiendommen har egne registreringer for våningshus, låve og stabbur. Våningshus, Tangvall, har SEFRAK-nummer: 1018-009-064, og er tidfestet til 1800-tallet, tredje kvartal. Låve, Tangvall, har SEFRAK-nummer: 1018-0009-063, og er tidfestet til 1900-tallet, første kvartal. Stabbur, Tangvall, har SEFRAK-nummer: 1018-0009-061, og er tidfestet til 1700-tallet.



Figur 38. Skravert markering viser hus ved Linnegrøvan som rives (miljostatus.no).

Funnstedet for det arkeologiske minnet Stausland med ID 91373 er lokalisert ved den ene av dagens to busslommer sør på fv. 456 Hølleveien.

Fylkeskonservatoren i Vest-Agder gjennomførte i august 2017 en arkeologisk registrering på utvalgte steder innenfor planområdet. Det ble ikke gjort noen funn. Dersom det blir funnet gjenstander eller spor fra eldre tid under bygging skal Vest-Agder fylkeskommune kontaktes. Rapporten fra utgravingene er sammenstilt i vedlegg *Arkeologiske registreringer*.

8.8 Naturressurser

Jordbruk

Statens vegvesen kjenner til utbyggingspresset jordbruksarealene lider under. Det er i planforslaget tatt hensyn til naturressursene så langt det lar seg gjøre. Planforslaget vil ikke medføre oppdeling i mindre teiger og dermed mer

fragmentering. Teigene reduseres også kun i ytterkant og arealbeslaget blir fordelt over flere bruk. Sykkelveg med fortau gir en utvidelse på ca 2,5 m ut på dyrket mark. I tillegg anlegges det ny atkomstveg bak Hølleveien 66–86. Til sammen er det 5093 m² av matjorda som går tapt til sykkelvegprosjektet.

Reguleringsplanen fraviker ikke mye fra eksisterende trase for sykkelveg. Det er i planarbeidet ikke sett mulighet for å gi gode, trafikksikre løsninger innenfor dagens trasé.

Under følger en oversikt over hvilke områder som får beslaglagt jordbruksarealer.

Jordet sør for Nygård skole. Randsonen mot vest tas i bruk for flytting av bussholdeplass og sykkelveg med fortau forbi denne. Flytting av busslommen er et trafikksikkerhetstiltak. Når busslommene forskyves kan det opprettes et tilrettelagt krysningspunkt mellom dem. Dette krysningspunktet vil også benyttes som krysningspunkt til turområde Anderåsen.

Jordet er i dag regulert til skoleformål. Arealet skal tas i bruk til skole/skolegård ved en fremtidig utbygging av skolen.

Jordene bak husrekken Hølleveien 66–86. Den delen av jordene som grenser mot bebyggelsen tas i bruk for å bygge ny adkomstveg. Vegen planlegges 4 m bred. Husrekken har i dag direkte avkjørsler ut på fylkesvegen, og det er ikke noe tilbud for gående og syklende fra disse boligene og inn på gang-/sykkelvegen. Barn som bor i disse husene får i dag taxi til skolen på grunn av farlig skoleveg. Ny veg vil være lite trafikkert og det vil være trygt å gå til nytt gang-/sykkelvegssystem i nord, eller til tilrettelagt krysningspunkt ved Nygård skole.

I planforslaget er det lagt inn ny adkomstveg til disse boligene på vestsiden av boligene. Avkjørslene ut i fylkesvegen stenges. Adkomstvegen går ut i en arm av Hølleveien mellom Hølleveien 66 og 64, med adkomst derfra ut på fylkesvegen.

Ny adkomstveg gir også nytt tilbud til gående og syklende. Vegen får en gang-/sykkelveg-arm mot fylkesvegen like sør for Hølleveien 76. Der blir det et tilrettelagt krysningspunkt over fylkesvegen, og inn på sykkelveg med fortau langs østsiden av vegen. Fra adkomstvegen og nordover mot Tangvall er det mulig å gå via Rinnevegen, turveien (Vestlandske hovedveg), og inn på sykkelveg med fortau like nord for undergangen.

Jordet like nord for grusbanen ved Nygård skole. Kombinert adkomstveg og gang-/sykkelveg går i dag langs nordvest siden av jordet. Utvidelsen av gang-/sykkelveg

til sykkelveg med fortau medfører en utvidelse fra dagens bredde på 3,75 m til 5,5 m ut på jordet. I hjørnet nærmest busslommen vil sykkelvegen med fortau måtte legges inn på jordet for å treffe på løsningen bak den endrede busslommen.

Jordene mellom Hølleveien 22/24 og 40. På denne strekningen ligger gang-/sykkelvegen i dag langs fylkesvegen. Gang-/sykkelvegen utvides fra 3 til 5,5 m bred. Rabatten mellom sykkelveg med fortau og fylkesvegen beholdes som i dag.

I hjørnet like nord for Hølleveien 40 vil en del av jordet bygges ned i forbindelse med bygging av ny rundkjøring i krysset mellom fv. 456 og Kv. Linnegrøvan.

Skogbruk

Ikke aktuelt.

8.9 Teknisk infrastruktur

Kabler og ledninger

En del av luftnettet og kabelanlegget kommer i konflikt med den bredere sykkelvegen med fortau. Dette må reetableres i ny fellesgrøft i sykkelveg med fortau. Det er også kabelskap i området som kommer i konflikt med ny sykkelveg med fortau. Dialog mot kabeletater må videreføres i forbindelse med byggeplanlegging. Det skal utføres kabelpåvisning og netteiere skal kontaktes for vurdering av sikringstiltak i forbindelse med oppstart av anleggsarbeider.

Belysning

Hølleveien skal hovedsakelig belyses med ensidig belysning. På deler av strekningen skal det etableres separat belysning for sykkelveg med fortau og det skal etableres belysning for ny adkomstvei til boliger. ÅDT på fylkesvegen er 10500, vegen er uten midtdeler og fartsgrense er satt til 50km/t. Dette gir belysningsklasse MEW 2, 1.5 cd/m² iht. Statens vegvesens håndbok V124 Teknisk planlegging av veg- og tunnelbelysning. Da fartsgrense er 50 km/t skal det benyttes ettergivende master der mastene plasseres innenfor vegens sikkerhetssone. Det skal etableres intensivbelysning ved gangfelt over Hølleveien og undergangene skal belyses.

Det skal etableres nytt kursopplegg til belysning langs fylkesvegen og eksisterende kursopplegg skal splittes slik at fylkesvegen kommer på egen strømforsyning. Det benyttes LED-armaturer.

Vann og avløpsledninger

VL150/125 blir liggende parallelt med Hølleveien, men den vil komme i konflikt med ny sykkelveg med fortau ved ca. profil 1100 og blir lagt om i 2 traseer.

- Trase 1 (V01 – V02) til vannledning som ligger parallelt med fv.114 mot vest. Stikk til rådhus tilpasses.
- Trase 2 (V01 – 72/17) legges øst for ny sykkelveg med fortau. Dette for å unngå ledning over eiendom 72/10.

I ca. profil 680 kommer vannledningen i konflikt med ny undergang. Ledningen blir lagt i varerør over den nye konstruksjonen. SP250 og OV500 krysser Hølleveien nord for dagens veikryss mellom fv.114 og fv.456. Denne blir liggende under ny sykkelveg med fortau og kan bli liggende.

I krysset mellom Hølleveien og Linnegrøvan ligger en SP160 med selvfall mot øst. Denne bør legges om med nye kummer. Videre vil SP110 komme i konflikt med ny sykkelveg med fortau, denne vil bli lagt om vest for ny sykkelveg med fortau. Dette gjelder også for VL160.

Overvannshåndtering av undergangen ved Tangvallveien bør gjøres ved endekonstruksjonen. Undergangen ved Linnegrøvan bør ha et sydlig lavbrekk.

8.10 Støy

Bygging av rundkjøringer kategoriseres som ny veg og støy skal tilfredsstilles i henhold til T-1442(2016). Støyskjermende effekt av bygningene som rives må kompenseres (for bygninger i gul eller rød sone). Andre boliger ved de nye rundkjøringene, som berøres av tiltaket og har støy over grenseverdien Lden 55 dBA, må skjermes.

Ved rundkjøring ved Tangvallveien bygges det på østsiden en støyskjerm med høyde 2,0 m over vegkanten. Skjermens lengde er 56 m og plasseres 2,5 m fra vegkanten.

Ved rundkjøring ved Linnegrøvan bygges det langs sykkelveg med fortau/eiendomsgrense på vestsiden, en støyskjerm med høyde 3,0 m over vegkant sykkelveg med fortau. Skjermens lengde er 25 m. Ved samme rundkjøring bygges det på østsiden en støyskjerm med høyde ca. 2,6 – 3,0 m over vegkanten. Skjermens lengde er 64 m og plasseres 2,5 m fra vegkanten.

Foreslåtte plasseringer tilfredsstiller krav til frisikt.

På strekninger kun med trafikksikkerhets- og miljøtiltak i form av ny parallelført sykkelveg med fortau, utføres det ikke skjermingstiltak. Planforslaget medfører ingen endring av støysituasjonen. Se eget vedlegg *Støyvurdering*.

8.11 Byggegrenser

Byggegrensen settes til 15 meter fra fylkesveg og 10 meter fra kommunal veg. For sykkelveg med fortau er avstanden 15 meter (uavhengig om vegen er fylkesveg eller kommunal veg). Avstanden skal regnes fra midtlinja i kjørebanelen, eller sykkelveg med fortau.

8.12 Etablering av nye veger

Det etableres ny kommunal veg vest for Hølleveien for boligene i Hølleveien med gnr/bnr: 23/93, 23/204, 18/58, 18/79, 18/86, 18/95, 18/96

Det etableres ny adkomstveg med bruksrett til boligene i Hølleveien gnr/bnr 73/104, 73/25, 73/32.

I tillegg blir det en ny adkomstveg til boligene i Hølleveien 58, 60, 62, 64 med gnr/bnr 18/374, 18/68, 18/45, 18/23.

8.13 Fravik

Reguleringsplanen skal utarbeides etter Statens vegvesens håndbøker. Fordi prosjektet er et utbedringsprosjekt av eksisterende situasjon på Hølleveien må de nye tiltakene tilpasses til eksisterende situasjon. Dette gjør at det er vanskelig å oppfylle alle kravene som ligger i vegvesenets håndbøker.

Reguleringsplanen har 2 fravik, og begge er godkjent av fylkeskommunen.

Sykkelveg med fortau ned mot undergangen under fv. 114 Tangvallveien

Helningen på sykkelvegen med fortau ned mot undergangen ved rådhuset er litt for bratt. Håndbok V129 for universell utforming har satt anbefalt stigning til 5% innenfor byområder. Undergangen har 5,5% og 5,7% stigning. Stigningen kan ikke gjøres slakere da sykkelvegen med fortau må tilpasses til eksisterende terreng. Den noe brattere stigningen vurderes til å være svært liten. Utenfor sentrum er kravet til stigning 7%.

Horisontalkurvatur på sykkelveg med fortau

Enkelte steder på sykkelvegen med fortau er det litt mindre horisontalkurve enn hva Vegvesenets håndbøker anbefaler. Strekningen langs Hølleveien er relativt flat og konsekvensene er dermed begrenset. Årsaken til fraviket er tilpasning mot eksisterende veg, og hensyn til jordvern, ny undergang, og tilpassing mot sentrum.

8.14 Naboer

Vedtatt reguleringsplan er hjemmelsgrunnlag for grunnnerverv.

Arealene som planen beslaglegger fremkommer av W-tegningene (se vedlegg).

Videre fremkommer det hvilken bebyggelse som fysisk blir litt berørt av planen og hvilke bygninger som i sin helhet må innløses som følge av reguleringsplanforslaget.

Berørt bebyggelse

Låve på eiendom 72/17, adresse Hølleveien 14

Låven ligger helt inntil dagens fortauløsning. Ved utvidelse av fortauet som i dag er 3m til separert sykkelveg med fortau på 5,5m må låveveggen og deler av bygningen rives. Selve låvebygningen er i dag ikke i bruk som driftsbygning.

Innløsning av bebyggelse

Planen omfatter innløsning av 2 bolighus. Disse boligene er også regulert innløst i tidligere reguleringsplaner. De er foreløpig ikke innløst da disse planene p.t. ikke er gjennomført.

Bolighus på eiendom gnr/bnr 72/20, adresse Hølleveien 40

Boligen skal innløses når rundkjøring i krysset fv. 456 x Kv Linnegrøvan bygges. I vedtatt dispensasjon fra gjeldende reguleringsplan er det vist en løsning der boligen ikke løses inn. I dette planforslaget er diameter på rundkjøringen økt til Ø 40 m, og gang-/sykkelvegen utvides fra 3 til 5,5 m. Det er dermed nødvendig med innløsning av boligen ved gjennomføring av denne planen.

Bolighus på eiendom gnr/bnr 72/32, adresse Hølleveien 7

Boligen skal innløses når rundkjøring i krysset fv. 456 x fv. 114 bygges.

Avkjørsler og andre naboforhold

Hølleveien 91, 89, 85, 83A og 83B, gnr/bnr 18/35, 18/435, 18/76, og 18/53

Husrekken har i dag avkjørsler ut på kombinert adkomstveg/gang-/sykkelveg til Dr Rhodes vei, og kjører ut på fv. 456 i krysset fv. 456 x Kv. Dr Rhodes vei. I planen vil avkjørslene komme ut på sykkelveg med fortau, og sykkelvegen vil ha funksjon som adkomstveg frem til Dr Rhodes vei.

Hølleveien 86, 76, 74, 72, 70, 68, og 66, gnr/bnr 23/93, 23/204, 18/58, 18/79, 18/86, 18/95, 18/96, og 18/98

Husrekken har i dag hver sin avkjørsel direkte ut i fv. 456. I planen stenges eksisterende avkjørsler ut på fylkesvegen og eiendommene får en ny adkomstveg på vestsiden, med avkjørsler ut på denne. Adkomstvegen treffer en arm av Hølleveien i nord, og denne armen blir ny adkomst ut på fv. 456.

Hølleveien 69 og 67, gnr/bnr 18/101 og 18/48

Boligeiendommene har i dag avkjørsler ut på kombinert adkomstveg/gang-/sykkelveg til Nygårdsheia, og kjører ut på fv. 456 i krysset fv. 456 x Kv. Nygårdsheia. I planen vil avkjørslene komme ut på sykkelveg med fortau, og sykkelvegen vil ha funksjon som adkomstveg frem til Nygårdsheia.

Hølleveien 42A-D og 44 A-D, gnr/bnr 72/19, 72/165, og 72/204

Boligene har i dag avkjørsel ut på en arm av Hølleveien langs sørsiden av eiendommene, og ut til fv. 456 fra denne armen. I planen stenges denne armen for utkjørsel til fylkesvegen. Årsaken til at den stenges er at planlagt ny undergang under fylkesvegen utføres med slakere stigning ned til undergangen, og det blir høydeforskjell fra dagens adkomstveg ned til ny sykkelveg med fortau.

Armen av Hølleveien er i dag snevret inn i vest, og fungerer utelukkende som gang/sykkelpassasje. Denne innsnevringen utvides/åpnes, og kjøreadkomst til eiendommene blir fra arm av Hølleveien sør for Hølleveien 64.

Hølleveien 46, 48, 54 og 56, gnr/bnr 72/52, 72/68, 72/131, 23/139 og 18/43

Boligene har i dag avkjørsel ut på fylkesvegen fra en arm av Hølleveien mellom Hølleveien 46 og 58. I planforslaget stenges denne armen for utkjørsel til fylkesvegen. Årsaken til at den stenges er at rekkverket fra planlagt ny undergang ikke kan avsluttes, eller svinges ut før avkjørselen. Rekkverket skal hindre kjøretøy i å kunne kjøre ned i undergangen ved en utforkjøring. Ny utkjørsel på Hølleveien blir mellom Hølleveien 64 og 66.

Hølleveien 35, gnr/bnr 72/16

Boligen har i dag avkjørsel direkte ut på fv. 456. Denne avkjørselen er regulert stengt i gjeldende reguleringsplan, og ny adkomst er vist via Linnegrøvan, fra adkomstveg inn til Linnegrøvan 5.

I denne planen videreføres gjeldende regulering for avkjørsel til eiendommen.

Hølleveien 14, gnr/bnr 72/17

Eiendommen har i dag to avkjørsler. Fra boligen krysser en avkjørsel gang-/sykkelvegen og går direkte ut på fv. 456. Like nord for låven er en avkjørsel som går ut på gang-/sykkelvegen, der det må kjøres et lite stykke sørover på gang-/sykkelvegen fram til åpning mot fv. 456. Avkjørselen ut på fylkesvegen treffer på sperrefelt i forlengelse av deleøy for gangfelt. Det er dermed tvungen kjøreretning sørover fra dagens avkjørsel.

I planen flyttes avkjørselen sørover på egen eiendom. Avkjørselen krysser sykkelveg med fortau, og går så ut til fylkesvegen. Årsaken til at avkjørselen flyttes er at etablering av ny undergang under fv. 114 Tangvallveien gjør at sykkelvegen med fortau må senkes gradvis ned mot undergangen, og det blir et sprang i høyden mellom eiendommen og sykkelvegen i dagens avkjørsel.

Hølleveien 1, 3, og 5, gnr/bnr 72/21, 73/104 og 73/25

Boligene har i dag felles avkjørsel ut på fylkesvegen like nord for Hølleveien 7. Denne avkjørselen må stenges når krysset bygges om til rundkjøring. Eiendommene vil få ny avkjørsel ut i Tangveien, mot øst. Denne avkjørselen er tidligere regulert inn i reguleringsplanen for Tangveien, Planident 20030625.

Hølleveien 58, 60, 62 og 64, gnr/bnr 18/374, 18/68, 18/45, 18/23

Husrekken har i dag hver sin avkjørsel direkte ut i fv. 456. I planen stenges eksisterende avkjørsler ut på fylkesvegen og eiendommene får en ny adkomstveg med avkjørsel ut på Hølleveien.

8.15 Massehåndtering

Mellomlagring av masser under anleggsgjennomføring vil bli gjort i midlertidig anleggsbelte, slik det fremgår på plankartet. Det vil være lite overskuddsmasser i anlegget. Eventuelle overskuddsmasser vil kunne omdisponeres i prosjektområdet. Ren matjord skal i anleggsfasen sikres til forsvarlig gjenbruk i nærområdet, primært til jordbruksformål.

8.16 Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse

Det er gjennomført en ROS-analyse for prosjektet som er utarbeidet med bakgrunn i Statens vegvesens mal, i tråd med håndbok V721 *Risikovurdering i vegtrafikken*.

Hensikten med en ROS analyse er å gi grunnlag for å forebygge risiko for skade og tap av liv, helse, miljø og viktig infrastruktur. Metoden består av 4 ledd:

- Risikoidentifisering
- Risikoanalyse
- Risikoevaluering
- Risikohåndtering

Analysen har ikke identifisert noen hendelser med katastrofal konsekvens (rød). For de ulike hendelsene som er identifisert er det i ROS analysen kommet med forslag til tiltak.

For byggefasen er det identifisert enkelte hendelser som kan være farlige eller ha kritisk konsekvens. Det gjelder blant annet håndtering av skolebarn, anleggstrafikk og nærføring til Hølleveien i byggeperioden. Det er avgjørende å få til en god anleggsgjennomføring slik at alle trafikantgruppene ivaretas på en sikker måte. Hvordan anleggsgjennomføringen skal håndteres vil blant annet bli behandlet i SHA- plan. For en mer utfyllende beskrivelse av ROS analysen se eget vedlegg.

9 Konsekvensutredning

Statens vegvesen har vurdert at planarbeidet ikke medfører vesentlige virkninger for miljø og samfunn. Planforslaget er generelt i tråd med overordnede planer. Det faller derfor ikke inn under kravet om konsekvensutredning (forskrift om konsekvensutredning § 4). Søgne kommune er enig i denne vurderingen.

10 Gjennomføring av forslag til plan

10.1 Utbyggingsrekkefølge

I reguleringsplanen er det to planlagte rundkjøringer og et strekke med sykkelveg med fortau.

Rundkjøring fv. 114 x fv. 456

Ny undergang under fv. 114 bør bygges samtidig som ny rundkjøring. Ny sykkelveg med fortau må bygges fra Rådhusveien, og sørover til sykkelvegen er i høyde med dagens gang-/sykkelveg. Gangfeltet fra Tangveien flyttes sørover, og fortau fra Tangveien og til gangfeltet bygges. Avkjørsel til Hølleveien 14 flyttes.

Rundkjøring fv. 456 x Kv. Linnegrøvan

Gang-/sykkelløsning bygges rundt rundkjøring samtidig med ny rundkjøring. Dagens avkjørsel fra Hølleveien 35 ut i fylkesvegen stenges. Ny adkomst blir fra Linnegrøvan.

Undergang ved Linnegrøvan

Når dagens undergang erstattes av ny må det samtidig gjøres tiltak i lokalvegsystemet på vestsiden av fylkesvegen. Ny undergang medfører at to av dagens avkjørsler fra bebyggelsen og ut på fylkesvegen må stenges. Det må tilrettelegges for at tilkomst til området kan skje fra adkomstveg mellom Hølleveien 64 og 66 slik planforslaget viser.

10.2 Trafikkavvikling i anleggsperioden

Når det skal etableres ny undergang under fv. 114 og rundkjøring ved Rådhuset, vil denne delen av fv. 114 Tangvallveien bli stengt i anleggsperioden. Den lokale biltrafikken kan bli omdirigert gjennom Sentrum på Sentrumsveien. Trafikk fra Lunde kan bruke E39 eller Eikeveien i stedet for Tangvallveien for å komme seg mot fv. 456 Vågsbygd og mot Høllen. De myke trafikantene kan bli ledet langs Rådhuset med fotgjengerfelt over Tangvallveien og videre sørover langs Hølleveien mens nytt gang-/sykkelvegssystem blir bygget.

Ved Linnegrøvan skal dagens undergang fjernes og ny skal støpes på stedet. Anleggsperioden er estimert til 6–10 måneder. Det vil bli etablert omkjøringsveg med hastighet satt til 30 km/t. Gang-/sykkelveien vil bli lagt om og det vil bli etablert opphøyd gangfelt med intensivbelysning.

10.3 Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA)– og Ytre miljøplan (YM) for byggefasen

En Ytre Miljøplan (YM-plan) skal beskrive prosjektets utfordringer knyttet til ytre miljø og hvordan disse skal håndteres. Dette er i hovedsak et dokument for byggherren som skal ivareta miljøkrav i lover og forskrifter. Planen er både grunnlag for prosjektering og konkurranse, og en oppsummering/vedlegg til sluttkontrakt. Statens vegvesen sin håndbok R 760 «*Styring av utbygging-, drifts- og vedlikeholdsprosjekt*» stiller krav til at det skal utarbeides en Ytre Miljøplan på alle prosjekt.

Særskilte miljøutfordringer for prosjektet er:

- Potetecystenematode (PCN) – der det skal graves i landbruksjord er det viktig å undersøke om det er registrert PCN på eiendommen, ta riktige forholdsregler og eventuelt ta jordprøver dersom det er usikkert om det er PCN-smitte eller ikke. Mattilsynet kontaktes før anleggsoppstart dersom man er usikker på smittestatus.
- Forurenset vegkantjord – det skal tas en vurdering av YM-personell om jordmassene nærmest vegen er forurenset av vegtrafikk, og riktig håndtering av disse.
- Fremmede/uønskede arter – det er registrert flere fremmede arter langs vegen i tiltaksområdet

I tabellen nedenfor er det listet opp spesielle miljøutfordringer som skal arbeides videre med i YM-plan.

Figur 39. Innspill til YM-plan:

Tema	Problemstillinger/vurderinger
Støy	Flere boliger tett inntil veg; må ta hensyn under anleggsperioden.
Vibrasjoner	Samme som for støy.
Luftforurensning	Prosjektet fører ikke til økning i luftforurensning.
Forurensning av jord og vann	Unngå forurensning til vannkilder under anlegg, spesielt Lyngbakken åkerholme.
Landskap	Beskyttelse og sikring av eksisterende/tilstøtende vegetasjon, samt kvalitetssikring og oppfølging av nyetablert vegetasjon. Landskapsmessige miljøtiltak må sikres en helhetlig estetisk, funksjonsmessig og driftssikker løsning.
Nærmiljø og friluftsliv	Gangforbindelse til Anderåsen må opprettholdes i hele anleggsperioden.

Naturmiljø	PCN, forurensset vegkantjord, fremmede arter må følges opp.
Vassdrag og Strandsone	
Kulturminne og kulturmiljø	Meldeplikt ved funn av nye kulturminner, og fysisk avmerking i anleggsperioden av kjente kulturminner.
Naturressurser	Noe landbruksjord vil gå tapt
Energiforbruk	
Materialvalg og avfallshåndtering	

11 Planmateriale

Dokumenter som utgjør planforslaget

Forslag til plankart

Forslag til bestemmelser

Innspill til varsel om oppstart og utvidelse av planarbeidet

Adresseliste inkludert grunneierliste

Egne dokument

Tegningshefte

Risiko og sårbarhetsanalyse

Arkeologiske registreringer

Barnetråkkregistrering Søgne

Telling av gående og syklende

Støyvurdering

Geoteknisk rapport

Risikovurdering