

Gullknapp – ny vei med tilhørende næringsarealer



Foto: Homdal & Larsen AS

SILINGSRAPPORT
Gullknapp – ny vei
08.05.2018

Arendal Kommune og Froland Kommune

INNHALDSFORTEGNELSE

INNLEDNING.....	4
1 BAKGRUNN.....	5
2 FORMÅL MED SILINGSRAPPORTEN.....	5
3 DAGENS SITUASJON	6
4 FIRE ALTERNATIVE TRASEER.....	7
5 MÅL VED PLANLEGGING AV NY VEI TIL GULLKNAPP	8
6 METODIKK OG FREMSTILLING.....	9
 DEL 1.....	 10
7 FELLES DRØFTING AV KONSEKVENSER	11
8 FELLES VURDERING AV MÅLOPPNÅELSE	15
9 KONKLUSJON OG ANBEFALING AV TRASE	16
 DEL 2.....	 17
10 VURDERING - ALTERNATIV 1	18
11 VURDERING - ALTERNATIV 2	23
12 VURDERING - ALTERNATIV 3	28
13 VURDERING - ALTERNATIV 4	34

VEDLEGG:

- Vedlegg 01. Landskap
- Vedlegg 02. Nærmiljø og friluftsliv
- Vedlegg 03. Naturmangfold
- Vedlegg 04. Kulturminner, - miljø og -landskap
- Vedlegg 05. Landbruk
- Vedlegg 06. Trafikk og veiutforming
- Vedlegg 07. Trafikksikkerhet
- Vedlegg 08. Vann og avløp
- Vedlegg 09. Barn og unge
- Vedlegg 10. Næring
- Vedlegg 11. Veitegninger. Innledende studier ved SVV
- Vedlegg 12. Veiutforming og sammenligningskostnader ved SVV
- Vedlegg 13. Responstid ved Østre Agder Brannvesen
- Vedlegg 14. Oversikt overordnede planer og retningslinjer

INNLEDNING

1 BAKGRUNN

Forsommer 2017 ble Gullknapp offisielt åpnet for kommersiell flytrafikk. Konesjon for en rullebane på 1199 meter med sikkerhetssoner på 180 meter i hver ende er innvilget av Samferdselsdepartementet. Lufthavnselskapet ønsker å utvikle Gullknapp til en charter- og taxi lufthavn for å dekke næringslivets behov. I tillegg ønsker man å etablere ruteflygning til Oslo fra flyplassen. Gullknapp vil også kunne bli base for opplæring i luftfartsfag.

Arendal Fossekompani (hovedaksjonær) har ønske om forbedret adkomst til Gullknapp for å kunne møte fremtidig utvidelse av tilbudet ved flyplassen og det er i den forbindelse foreslått å utarbeide detaljreguleringsplan for ny veitrasé.

Planarbeidet omfatter vurdering av ulike trasealternativer og berører både Arendal og Froland kommune. En viktig forutsetning ved valg av veitrasé er mulighet for fremtidig næringsutvikling langs ny vei.

2 FORMÅL MED SILINGSRAPPORTEN

På bakgrunn av innledende avklaringer er det i dette planarbeidet lagt opp til bruk av planprogram som verktøy for siling av alternativer og fastsetting av veitrasé. Det har vært ønskelig med et kortfattet planprogram. Vurdering og siling av de ulike trasealternativene er derfor samlet i denne silingsrapporten og i tilhørende temanotater. Konklusjon og anbefaling i planprogrammet er kopiert fra silingsrapporten.

Formålet med silingsrapporten er å få avklart veitrasé.

Silingsrapport skal beskrive (vedlegg til planprogrammet):

- Metodikk for vurdering og siling
- Vurderinger av de 4 trasealternativene
- Felles drøfting av konsekvenser og måloppnåelse for trasealternativene
- Konklusjon og anbefaling av trasé for ny vei til Gullknapp

3 DAGENS SITUASJON



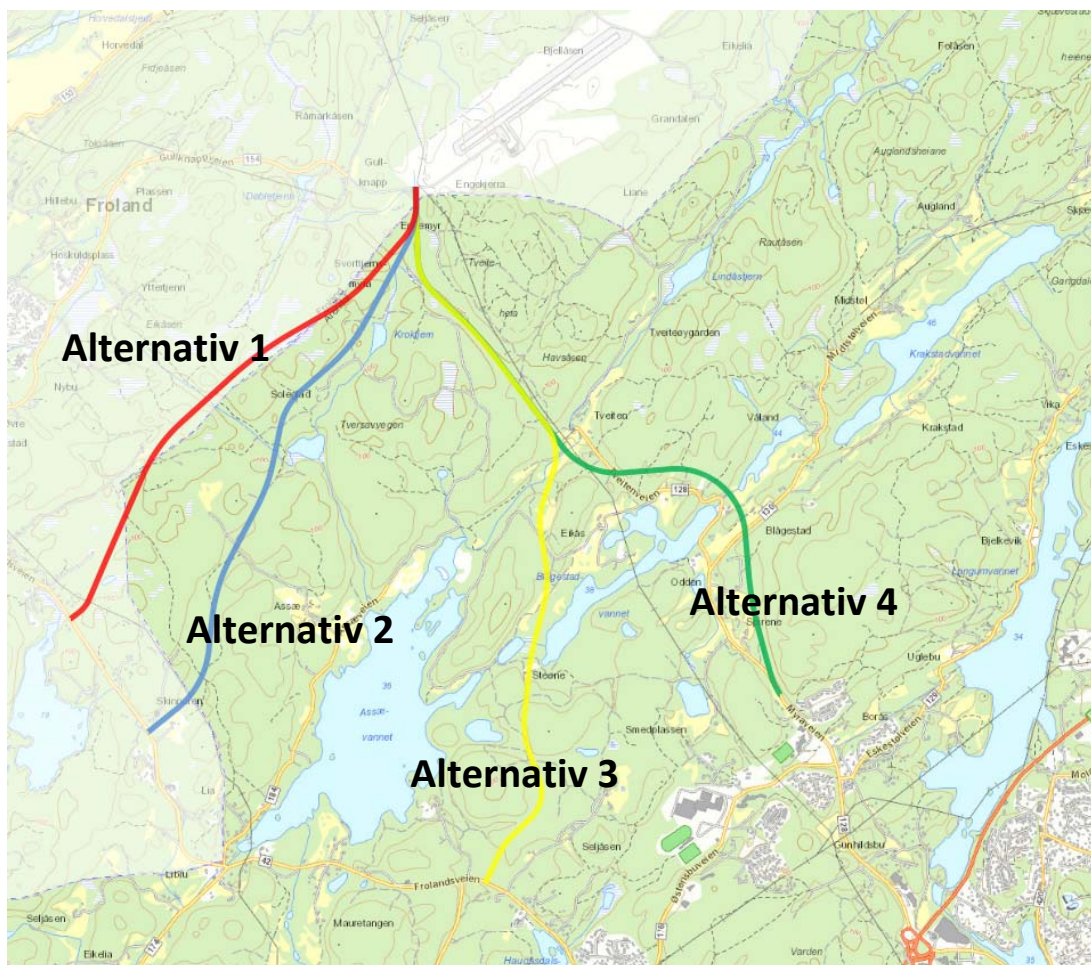
Figur 1. Kart – dagens situasjon.

Dagens adkomst til Gullknapp går langs Frolandsveien 42 via Gullknappveien 154. Veien går gjennom flere boligfelt i Froland kommune.

Dersom prosjektet ikke gjennomføres vil adkomst til Gullknapp være som i dag. Bruk av dagens vei som hovedadkomst til Gullknapp gir økt forurensing, støy, trafikkfare eller annen helsefare på anlegg som brukes av barn. Traseen ligger langs et tett bebygget boligområde, som også har oppvekstsenter nært inntil Gullknappvegen.

Dagens adkomstvei har begrenset kapasitet, begrenset potensiale for næringsutvikling langs veien og vil ikke kunne håndtere en videre utvikling av flyplassens kapasitet og tilbud.

4 FIRE ALTERNATIVE TRASEER



Figur 2. Kart - trasealternativ 1-4.

Forslag til alternativer er gjort på grunnlag av møter med representanter fra administrativ ledelse i Arendal og Froland kommune, med politisk tilslutning fra kommuneplanutvalget i Arendal kommune og formannskapet i Froland kommune.

Alternativ 1

Traseen går inn fra Frolandsveien 42 ved Kvelpetjennryggen over Langemyr og videre over Blautebekk, Raudmyr. Veien treffer Gullknappveien i nord ved Engemyr. Denne traseen vil ha størst berøring for Froland kommune.

Alternativ 2

Traseen går inn fra Frolandsveien ved Skinnaren i Froland kommune nord for Assæ. Videre nord for Stemmetjenn og Soleglad. Passerer vest for Kroktjern. Videre øst for Engemyr og treffer Gullknappveien. Traseen går hovedsakelig i Arendal kommune.

Alternativ 3

Traseen går inn fra Frolandsveien, nord for Kringlemyr. Videre øst for Store Havåsen og Store Havåstjenn. Vest for Blågestadvannet og følger alternativ 4 sør for Tvetenveien opptil Gullknappveien.

Alternativ 4

Traseen går inn fra Harebakken, følger eksisterende Myraveien 128. Videre øst for Spirene og Myraveien. Traseen krysser 130, sør for Vålandstjenn og nord for Tvetenveien ved Eikestø. Videre sør for Tveten i daldraget.

5 MÅL VED PLANLEGGING AV NY VEI TIL GULLKNAPP

SAMFUNNSMÅL

Planlegging av ny vei til Gullknapp skal sikre et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling.

EFFEKTMAÅL

Effektmålene er satt opp på bakgrunn av nasjonal transportpolitikk.

Følgende effektmål er aktuelle for ny vei forbindelse til Arendal lufthavn, Gullknapp:

TEMA/EFFEKTMAÅL
FREMKOMMELIGHET
1) Ny vei skal ha god fremkommelighet og bidra til at reisetid til flyplassen blir effektiv.
TRAFIKKSIKKERHET
2) Vegsystemet skal ha en utforming som ikke fører til ulykker med drepte eller hardt skadde.
MILJØ
3) Det bør legges til rette for at flest mulig kan benytte kollektivreiser på strekningen.
4) Det bør legges til rette for at flest mulig kan gå og sykle på strekningen.
5) Det skal planlegges for en trase som gir en god terrengtilpasning.
6) Trasevalg skal ikke ha vesentlig negativ påvirkning på natur- og friluftslivsverdier i området.
NÆRINGSUTVIKLING
7) Potensiale for fremtidig næringsutvikling langs ny vei.

Tabell 1

RESULTATMÅL

Planprosessen skal resultere i forslag til detaljreguleringsplan for ny vei til Gullknapp.

FASE 1 – Innledende planarbeid

- Planprogram med
- silingsrapport

FASE 2 - Detaljregulering

- Plankart
- Bestemmelser
- Planbeskrivelse
- Risiko- og sårbarhetsanalyse

6 METODIKK OG FREMSTILLING

Siling og anbefaling av veitrasé er gjort på bakgrunn av felles vurdering av konsekvenser (tabell 2) og måloppnåelse knyttet til de ulike effektmålene (tabell 3) for de fire trasealternativene. Dette arbeidet er presentert i del 1.

Til grunn for silingsarbeidet ligger separate tematisk vurderinger av de ulike trasealternativene. Dette arbeidet er presentert i del 2.

DEL 1 – SILING AV TRASEALTERNATIVER (kapittel 8-10)

I del 1 presenteres siling, kort konklusjon og anbefaling av trasé.

DEL 2 – SEPARATE VURDERINGER AV ALTERNATIV 1 - 4 (kapittel 11-14)

Del 2 omfatter separate og tematiske vurderinger av de fire trasealternativene. Samlet konsekvens for hvert alternativ knyttet til de ulike vurderingstema er presentert i tabellform der konsekvensene graderes med fargeskala grønn, gul og rød.

Vurderingstema:

- Landskap
- Nærmiljø og friluftsliv
- Naturmangfold
- Kulturmiljø og kulturminner
- Landbruk
- Trafikk og veiutforming
- Trafikksikkerhet
- Vann og avløp
- Næring
- Barn og unge

Se vedlegg 1-13 for temanotater.

Vurderingene i denne rapporten er gjort på et overordnet nivå. Hensikten er å danne et beslutningsgrunnlag for fastsetting av trasé i planprogrammet.

DEL 1

Drøfting, konklusjon og anbefaling

7 FELLES DRØFTING AV KONSEKVENSER

7.1 Samletabell og felles vurdering av konsekvenser

KONSEKVENSER TRASEALTERNATIV 1-4				
	Alt. 1	Alt. 2	Alt. 3	Alt. 4
Landskap				
Nærmiljø og friluftsliv				
Naturmangfold				
Kulturmiljø og kulturminner				
Landbruk				
Trafikk og veiutforming				
Trafikksikkerhet				
Vann- og avløp				
Barn og unge				
Næring				
KONKLUSJON	Traseen er den av alternativene som har minst konflikter.	Har ingen større konflikter med gitte tema.	Traseen berører i stor grad interessene nærmiljø, landskap, naturmangfold, kulturminner og kulturmiljø, Landbruk	Store negative konsekvenser for nær alle tema.

Tabell 2

Grønn – Nøytral/positiv konsekvens

Gul – Middels negativ konsekvens

Rød – Stor negativ konsekvens

Se kapittel 10-13 og vedlegg 1-13 for utdypende temanotater.

7.2 Landskap

Alternativ 1 og 2 antas å medføre **middels negative konsekvenser** ved vurdering av grad av påvirkning av landskapskarakteren, mens alternativ 3 og 4 krever større terrenginngrep og vurderes å medføre store negative konsekvenser.

7.3 Nærmiljø og friluftsliv

Alternativ 1, 2 og 4 vil medføre en uheldig påvirkning, både i form av krysninger av etablerte stier og i form av støypåvirkning på nærliggende turterreng. Alternativ 3 vil i tillegg medføre krysning av lysløype og vassdrag.

De negative konsekvenser som følge av støy fra ny vei på nærliggende turterreng vurderes som mer konfliktfylt for alternativ 2,3 og 4, enn for alternativ 1 som allerede ligger innenfor støysone for flyplassen.

7.4 Naturmangfold

Alternativ 1-4 vil alle beslaglegge og fragmentere grøntareal. Dagens kunnskapsgrunnlag for områdene som berøres av alternativene 1 og 2 tilsier at rødlistede arter eller viktige naturtyper ikke vil bli berørt.

Alternativ 2 er det alternativet som vurderes å gi minst negative konsekvenser for miljø og for friluftsområdet.

Alternativ 3 og 4 krysser rett gjennom naturtyper med registrerte rødlistede arter. Videre krysser alternativ 3 og 4 vassdrag og vil kunne gi negative konsekvenser for arter knyttet til vannet og kantsonene.

7.5 Kulturmiljø og kulturminner

Alternativ 1 og 2 vurderes til å gi lite konsekvenser for kjente og registrerte kulturminner eller landskap.

Alternativ 3 vurderes til å gi alvorlige konsekvenser for kulturmiljøet og kulturlandskapet ved Tveiten. Sammenhengen mellom kulturlandskapet og gården vil ikke lenger være intakt. Alternativ 3 anbefales ikke. Dersom alternativet velges bør veien flyttes lenger vest forbi Tveiten, unna jordene.

Alternativ 4 vurderes til å gi svært alvorlige konsekvenser for kulturmiljøet og -landskapet langs hele strekningen. Et sammenhengende landskap med store og mindre bruk i et åpent kulturlandskap i forbindelse med naturgitte forhold, elva og vann vil bli avskåret fysisk og visuelt.

Med tanke på kulturminneverdiene langs strekningen bør alternativ 4 unngås.

7.6 Landbruk

Alle alternativene deler opp landbrukseiendommer og krysser landbruksveier.

Alle alternativene har samme endepunkt ved Gullknapp. Der er det forekomst av dyrket mark og kulturlandskap i nærheten av veilinjene.

På bakgrunn av vurderinger av konsekvenser knyttet til landbruk så anbefales følgende prioriteringsrekkefølge: Alternativ 1, alternativ 2, alternativ 3 og alternativ 4.

Forskjellen mellom henholdsvis alternativ 1 og 2, og alternativ 3 og 4, er ikke så store.

7.7 Trafikk og veiutforming

Samlet vurdering:

Alternativ 1: Nøytral/Positiv – positiv tendens

Alternativ 2: Nøytral/Positiv – litt positiv tendens

Alternativ 3: Nøytral/Negativ – Nøytral tendens

Alternativ 4: Negativ – en liten nøytral tendens

Anbefaling: **Alternativ 1, Mårvann – Gullknapp.**

Konklusjon vedr. kostnader:

Alternativ 1 og 2 er klart rimeligste og må anses som likeverdige. Alternativ 3 er det klart dyreste. Det er det lengste alternativet, har mest masseflytting samt en brukonstruksjon

som også gjør det dyrere. Alternativ 4 er nest dyrest og vesentlig dyrere enn de 2 rimeligste. Det er også sannsynlig at alternativ 4 vil få utgifter til 1 eller 2 kulverter/bruere ved kryssing av lokalveger og dermed en høyere kostnad.

7.8 Trafikksikkerhet

Alternativ 1, 2 og 3 er likestilt i forhold til trafikksikkerhet. Uansett veitrase som velges må det, for å skille harde og myke trafikanter, etableres G/S-vei langs ny vei. I utgangspunktet ønsker man planfrie krysninger for myke trafikanter. Dvs der ny tilkomstvei knytter seg til FV 42 bør det også etableres en planfri-krysning for myke trafikanter, enten overgang eller undergang. Stigningsforhold og kurvatur må utformes på best mulig måte for trafikantergruppene.

For alternativ 4, grønn linje må det gjøres ytterligere tiltak på eksisterende veinett ved Myra skole. G/S-veg må utbedres(forlenges) forbi skolen. Planfrie krysninger fra nærliggende boligfelt må etableres.

Uansett veitrase må den valgte traseen ha vei-lys og alle krysninger må intensiv-belyses.

7.9 Vann og avløp

De viktigste konsekvensene når det gjelder VA er samfunnsøkonomi og fremdrift for adkomstveien. Det forutsettes her at det uavhengig av ny adkomstvei til Gullknapp vil bli vann og avløpsledninger med tilstrekkelig kapasitet langs Fv42 mellom Bråstad og Blakstad på sikt. Dette er avhengig av bygging av gang- og sykkelvei på denne strekningen, og dette vurderes å være sikkert at blir gjennomført. Tidspunkt er dog ikke avklart, så det blir en risiko for alternativ 1, 2, og 3 som skal kobles på Fv42, men det kan også være at etablering av adkomstvei til Gullknapp vil kunne være med å utløse etablering av GS-vei, altså en positiv synergieffekt.

En utbygging av ledning mellom Froland og Arendal vil gi en del positive virkninger. Det vil gi en økt sikkerhet for vannforsyning og avløp, det vil gi muligheter for utbygging av områdene mellom Arendal og Froland, og det vil gi muligheter for samarbeid mellom VA i Arendal og Froland som vil kunne gi effektivisering for drift og administrasjon.

Konklusjon:

Alternativ 1: Anbefales, 1. prioritet

Alternativ 2: 2. prioritet

Alternativ 3: 4. prioritet

Alternativ 4: 3. prioritet

7.10 Barn og unge

Alternativ 1 vil medføre begrenset påvirkning for barn og unge i Froland. Det er et viktig poeng for barn og unges representant at alternativ 1 vil avlaste boligområdet på Blakstadheia betraktelig for næringstrafikk langs Gullknappvegen.

Alternativ 2 vil gi økt forurensning, støy og trafikkfare i et turterreng som i dag brukes av familier, men området er ikke tilrettelagt for barn og unge spesielt, og vil derfor ikke utløse krav om erstatningsareal.

Alternativ 3 vil gi økt forurensning, støy og trafikkfare i en etablert frilufts- og idrettsarena som brukes av barn og unge i dag. En utbygging her vil gi barn og unge et dårligere alternativ jamføre dagens kvaliteter og vil etter Barn og unges representant sin vurdering utløse krav om erstatningsareal.

Alternativ 4 vil gi økt forurensning, støy og trafikkfare for alle elever som går på Myra skole, og for alle barneskoleelever som besøker Myra sykkelgård. Det vil også påvirke elevenes

aktivitetsvaner med tanke på at utrygg skolevei gjør at færre elever vil gå eller sykle til skolen. Dette vil ha negativ påvirkning på helsen på lang sikt.

Alternativ 1 vurderes som beste alternativ mht barn og unges interesser.

7.11 Næring

Det vektlegges å utnytte støysonen rundt flyplassen til også andre arealformål. Fordi dette området allerede er «tatt i bruk» som fremtidig hensynssone i kommuneplanen, er det bedre å utnytte dette til formål som næring og industri, fremfor å ta i bruk andre områder som ikke er «tatt i bruk».

På bakgrunn av vurderinger av potensial for fremtidig næringsutvikling så anbefales følgende prioriterte rekkefølge:

1. prioritet: Alternativ 1, Mårvann-Gullknapp
2. prioritet: Alternativ 2, Libru-Gullknapp
3. prioritet: Alternativ 3, Bråstad-Gullknapp
4. prioritet: Alternativ 4, Myra-Gullknapp

8 FELLES VURDERING AV MÅLOPPNÅELSE

MÅLOPPNÅELSE TRASEALTERNATIV 1-4				
TEMA/EFFEKT MÅL	Alternativ 1	Alternativ 2	Alternativ 3	Alternativ 4
FREMKOMMELIGHET				
1) Ny vei skal ha god fremkommelighet og bidra til at reisetid til flyplassen blir effektiv.	XXX	XX	X	X
TRAFIKKSIKKERHET				
2) Vegsystemet skal ha en utforming som ikke fører til ulykker med drepte eller hardt skadde.	XXX	XXX	XXX	X
MILJØ				
3) Det bør legges til rette for at flest mulig kan benytte kollektivreiser på strekningen.	XX	XX	XX	XX
4) Det bør legges til rette for at flest mulig kan gå og sykle på strekningen.	XX	XX	XX	XX
5) Det skal planlegges for en trase som gir en god terrengtilpasning	XXX	XXX	X	X
6) Trasevalg skal ikke ha vesentlig negativ påvirkning på natur- og friluftslivsverdier i området.	XXX	XX	X	X
NÆRINGSUTVIKLING				
7) Næringsutvikling langs ny vei.	XXX	XX	X	X
KONKLUSJON	Stor	Middels til stor	Liten	Liten

Tabell 3.

x – liten måloppnåelse
xx – middels måloppnåelse
xxx – god måloppnåelse

9 KONKLUSJON OG ANBEFALING AV TRASE

Vurderinger viser at alternativ 1 er det forslaget med minst konflikter, som medfører færrest negative konsekvenser og scorer best ved vurdering av måloppnåelse.

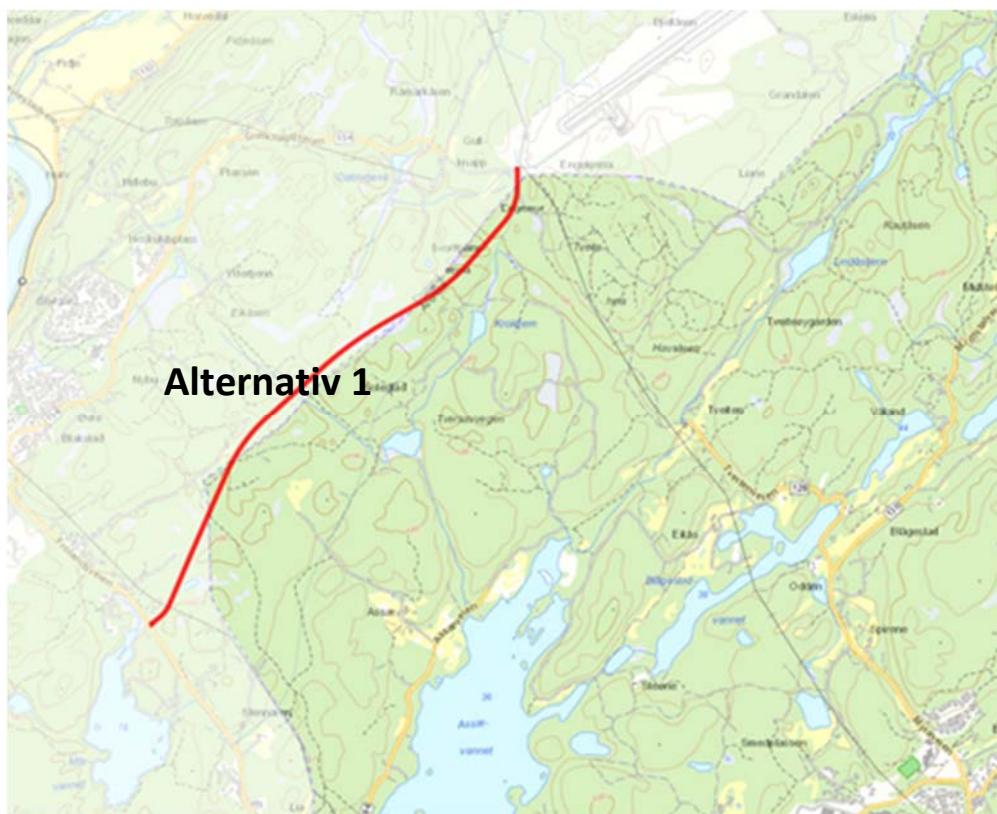
På bakgrunn av vurderinger av konsekvenser og måloppnåelse knyttet til vurderingstema og effektmål så anbefales det å gå videre med alternativ 1 ved regulering av ny vei til Gullknapp.

DEL 2

Alternativ 1-4

Tematiske vurderinger

10 VURDERING - ALTERNATIV 1



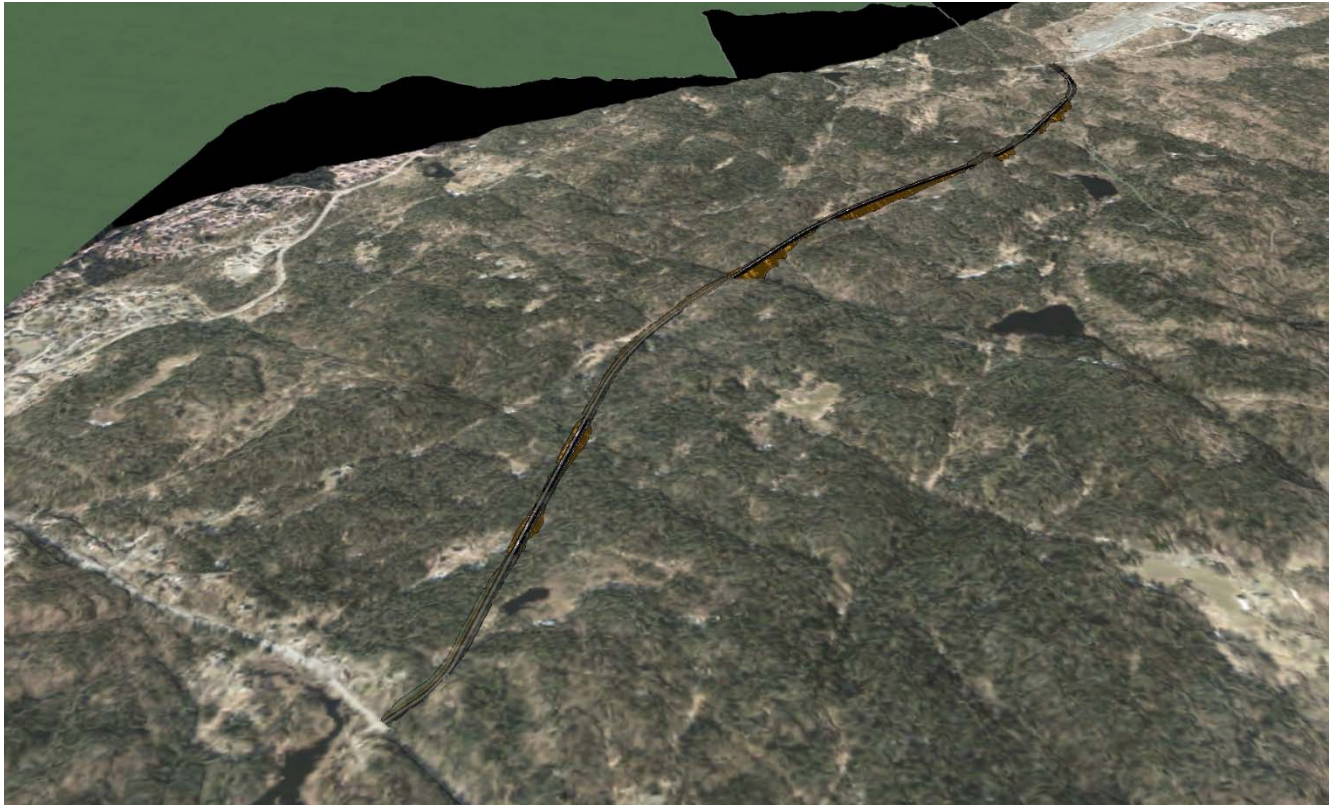
Figur 3. Kart – alternativ 1.

10.1 Oppsummering - alternativ 1

Alternativ 1			
Tema	Stor negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens	Nøytral/positiv konsekvens
Landskap			
Nærmiljø og friluft			
Naturmangfold			
Kulturmiljø og kulturminner			
Landbruk			
Trafikk og veiutforming			
Trafikksikkerhet			
Vann og avløp			
Barn og unge			
Næring			

Tabell 4

10.2 Landskap



Figur 4. 3D visualisering av landskapskonsekvenser alternativ 1. Hele traseen.

Alternativ 1 antas å medføre **middels negative konsekvenser** ved vurdering av grad av påvirkning av landskapskarakteren.

Konsekvens: *Gul*

Se vedlegg 01. Landskap for illustrasjoner av punkter langs traseen som utgjør de største landskapsinngrepene.

10.3 Nærmiljø og friluftsliv

Beskrivelse av dagens situasjon:

Linjen strekker seg ca. 3,2 km gjennom skogsterreng, i kanten av det definerte markaområdet. Linjen krysser flere stier, men berører ikke utsiktspunkt eller andre etablerte elementer. Områdene ligger innenfor støysone i kommuneplan for Froland.

Beskrivelse av konsekvens:

Utbygging av vei og næringsarealer vil medføre en uheldig påvirkning, både i form av kryssinger av etablerte stier og i form av støypåvirkning på nærliggende turterreng.

Konsekvens: *Gul*

Muligheter for avbøtende tiltak:

Etablering av gode kryssingspunkt på etablerte stier vil kunne redusere noe av ulempene. Støy fra veien vil likevel gi en uheldig påvirkning på området.

10.4 Naturmangfold

Beskrivelse av dagens situasjon:

Linjen strekker seg ca. 3,2 km gjennom skogsterreng og treffer flere myrområder og mindre vann. Området ligger inne i nedslagsfeltet til Lilleelva. Linjen treffer ingen registreringer i naturbasen, artsdatabanken eller MiS registreringer.

Beskrivelse av konsekvens:

I tillegg til beslaglegging av areal til veitraseen, og tilhørende problemer med fragmentering, vil en eventuell utbygging av næringsareal beslaglegge ytterligere areal. Dagens kunnskapsgrunnlag tilsier ikke at rødlistede arter eller viktige naturtyper vil bli berørt.

Konsekvens: *Gul*

Muligheter for avbøtende tiltak:

Plassere linjen i tilstrekkelig avstand til vannforekomster. Fangdammer som samler opp veistøv og salt fra veien.

10.5 Kulturmiljø og kulturminner

Temaet er undersøkt etter kjente og registrerte kulturminner. Det er foretatt befarings. For detaljer se *vedlegg 04. Kulturminner, - miljø og -landskap*.

Alternativ 1 vurderes til å gi lite konsekvenser for kjente og registrerte kulturminner- eller landskap.

Konsekvens: *Grønn*

10.6 Landbruk

Se *vedlegg 05. Landbruk* for vurderingskriterier og utdrag fra Nibios gårdskart.

Alle alternativene deler opp landbrukseiendommer og krysser landbruksveier. Alle alternativene har samme endepunkt ved Gullknapp. Der er det forekomst av dyrket mark og kulturlandskap i nærheten av veilinjene.

I nærheten av veilinja er det dyrket og dyrkbar mark ved Fagerli, samt kulturlandskap der. Minst interessekonflikt for landbruk, men ikke veldig forskjellig fra alt 2.

Konsekvens: *Gul*

10.7 Trafikk og veiutforming

For informasjon om vurderingskriterier, sammenligningskostnader og tverrprofil og veitegninger mm se:

Vedlegg 06. Trafikk og veiutforming

Vedlegg 11. Veitegninger. Innledende studier ved SVV

Vedlegg 12. Veiutforming og sammenligningskostnader ved SVV

Vedlegg 13. Responstid ved Østre Agder Brannvesen

Vurdering trafikk Mårvann – Gullknapp

- Lengde ny vei: 3300 meter (positiv)
- Avstand fra E18 er 8,8 km: Lengst kjørevei (Negativ)
- Estimert kjøretid fra flyplass til E18: 8-9 minutter (Nøytral/negativ)
- Kollektivtrafikk: liten forskjell mellom alternativene (nøytral)
- Gående/syklende: På nivå med øvrige alternativer (Nøytral)
- Konsekvenser for eksisterende trafikk: Lite (Nøytral)
- Kryssinger/veikryss (Behov for veikryss, bruer, kulverter mv): (Positiv)
- Støy/støv (påvirkning på boligområder og annet): Ligger i fremtidig støysoner. Noe bebyggelse i starten av trase (Nøytral/Negativ)
- Potensial for nye næringsområder: Relativt stort, utpekt område i Froland kommuneplan, samfunnsdelen (Positiv)
- Økonomi (potensial for finansiering): (Positiv)

Konsekvens: Grønn

10.8 Trafikksikkerhet

Dagens situasjon: Det er i dag ikke vei i foreslått veg-trase.

Framtidig situasjon: Ny veitrase vil knytte seg til eksisterende FV 42 i nordenden av Mårvannet. Kryssløsningen her må etableres på en trafikksikker og funksjonell måte for alle trafikantgrupper. Endelig plassering av kryss må ta hensyn til bebyggelse og en framtidig Gang/sykkelveg. Det må etableres G/S-veg langs ny veg-trase.

Konsekvens: Gul

10.9 Vann og avløp

Det er ledningsnett med tilstrekkelig kapasitet på Blakstadheia industriområde i startfasen. Utbygging langs Fv 42 kan samordnes med planer om GS og VA mellom Blakstad bru og Libru. Avstand Fv42 – Gullknapp er ca. 3300 meter. Avstand langs Fv 42 til tilkobling Blakstadheia er ca. 1100 m.

Adkomstvei her kan samordnes med de planlagte næringsarealene i støysoner. Investeringskostnaden vil bli lavest her når man kan delfinansiere infrastrukturen med næringstomter langs veien inn.

Pga sammenheng mellom planer om næringstomter, gang- og sykkelveg med VA og adkomstvei til flyplassen vil det mest sannsynlig være dette alternativet som kan realiseres tidligst.

Driftskostnadene vil også være lavest her fordi ledningsnettet vil bli best utnyttet.

Samlet vil dette alternativet være den beste løsning når det gjelder VA (1. prioritet)

Konsekvens: Grønn

10.10 Barn og unges interesser

- Ute- og lekearealer ikke aktuelt fordi det er rent næringsområde
- Gang- og sykkelveier; det er viktig å holde av areal til å etablere GS.
- Arealer til barnehage, skole og grendehus vil ikke være aktuelt for et rent næringsområde.
- Tilgang til grøntområder og areal som egner seg for lek og opphold. Grønne korridorer for evt. områder bør avsettes.
Under generelle prinsipper påpekes *Der trasé krysser stier og løyper i terreng skal det tilrettelegges for underganger/overganger som tar hensyn til sti og løypenett.*
Alternativ 1 vil krysse «gamle by veien» rundt Fagerlia området, dette er en tursti som blir brukt en del.
- Det er ikke kjente eksisterende lekearealer langs trasen.

Siden det er tenkt kun næringsarealer vil det få begrenset påvirkning for barn og unge i Froland, og det er delvis også derfor alternativ 1 scorer best. Det er et viktig poeng for barn og unges representant at alternativ 1 vil avlaste boligområdet på Blakstadheia betraktelig for næringstrafikk langs Gullknappvegen.

Alternative 1 vil i liten grad påvirke og endre bruken i negativ retning.

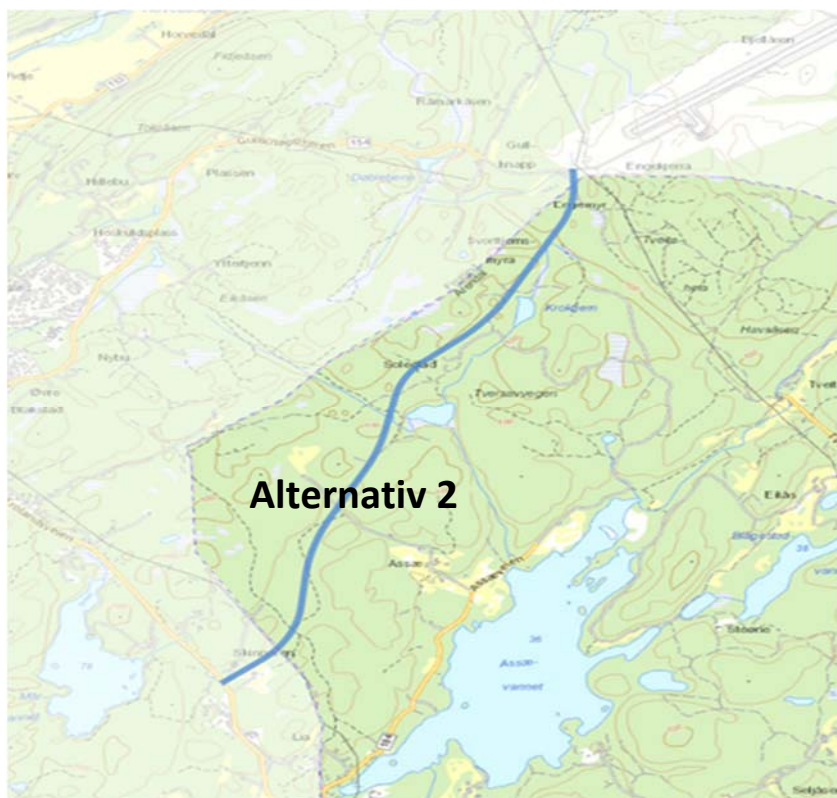
Konsekvens: Grønn

10.11 Næring

- Lengst avstand til E18: 8,8 km
- Kortest ny vei: 3300 meter
- Estimert kjøretid fra flyplass til E18: 8-9 minutter
- Størst andel potensielt næringsareal i fremtidig støysone
- Froland kommune har i kommuneplanens samfunnsdel sagt at deler av støysona bør benyttes som næringsareal
- Lavest investeringsbehov
- Minst konflikt med andre arealinteresser
- Størst potensial for store og sammenhengende næringsarealer
- Størst mulighet for medfinansiering fra næringstomtesalg

Konsekvens: Grønn

11 VURDERING - ALTERNATIV 2



Figur 5. Kart – alternativ 2.

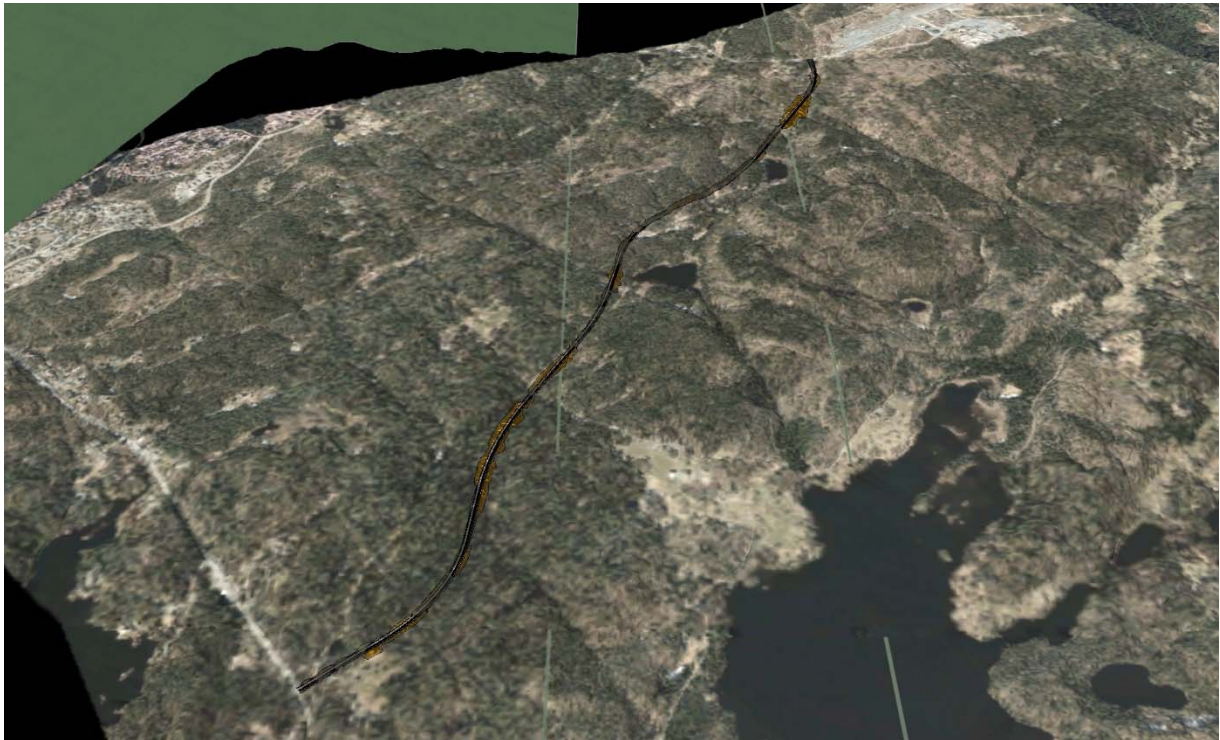
Traseen går inn fra Frolandsveien ved Skinnaren i Froland kommune nord for Assæ. Videre nord for Stemmetjenn og Soleglad. Passerer vest for Krokstjern. Videre øst for Engemyr og treffer Gullknappveien. Traseen går hovedsakelig i Arendal kommune.

11.1 Oppsummering - alternativ 2

Alternativ 2			
Tema	Stor negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens	Nøytral/positiv konsekvens
Landskap			
Nærmiljø og friluft			
Naturmangfold			
Kulturmiljø og kulturminner			
Landbruk			
Trafikk og veiutforming			
Trafikksikkerhet			
Vann og avløp			
Barn og unge			
Næring			

Tabell 5

11.2 Landskap



Figur 6. 3D visualisering av landskapskonsekvenser alternativ 2. Hele traseen.

Alternativ 2 antas å medføre **middels negative konsekvenser** ved vurdering av grad av påvirkning av landskapskarakteren.

Konsekvens: *Gul*

Se vedlegg 01. Landskap for illustrasjoner av punkter langs traseen som utgjør de største landskapsinngrepene.

11.3 Nærmiljø og friluftsliv

Beskrivelse av dagens situasjon:

Linjen strekker seg ca. 3,6 km gjennom markaområdet og krysser flere stier. Linjen berører ikke utsiktspunkt, men treffer Soleglad, som mange har som et turmål.

Beskrivelse av konsekvens:

Utbygging av vei og næringsarealer vil medføre en uheldig påvirkning, både i form av kryssninger av etablerte stier, ødeleggelse av Soleglad og støypåvirkning på nærliggende turterreng.

Konsekvens: *Gul*

Muligheter for avbøtende tiltak:

Etablering av gode krysningspunkt på etablerte stier vil kunne redusere noe av ulempene. Ødeleggelse av Soleglad, samt støy fra veien vil likevel gi en uheldig påvirkning på området.

11.4 Naturmangfold

Beskrivelse av dagens situasjon:

Linjen strekker seg ca. 3,6 km gjennom skogsterreng. Linjen treffer flere myrområder og vann, deriblant Stemmetjenn og Kroktjenn. Området ligger inne i nedslagsfeltet for det vernede vassdraget Lilleelva. Linjen treffer ikke direkte registreringer i naturbasen, artsdatabanken eller MiS-registreringer. Bekken som renner fra Stemmetjenn og til Assævannet går gjennom Brudalen der det finnes eldre granbestander med spredt forekomst av rikbarkstrær og gamle trær.

Beskrivelse av konsekvens:

I tillegg til beslaglegging av areal til veitraseen, og tilhørende problemer med fragmentering, vil en eventuell utbygging av næringsareal beslaglegge ytterligere areal. Dagens kunnskapsgrunnlag tilsier ikke at rødlistede arter eller viktige naturtyper vil bli berørt. Forurensning fra veien kan gi en uheldig påvirkning på de nærliggende vannene og tilhørende vassdragssystemer og arter tilknyttet dette.

Konsekvens: *Gul*

Muligheter for avbøtende tiltak:

Plassere linjen i tilstrekkelig avstand til vannforekomster. Fangdammer som samler opp veistøv og salt fra veien. Gjennomføring av disse tiltakene kan heve konsekvens-kategorien til grønn.

11.5 Kulturmiljø og kulturminner

Temaet er undersøkt etter kjente og registrerte kulturminner. Det er foretatt befarings.

For detaljer se *Vedlegg 04. Kulturminner, - miljø og -landskap*.

Alternativ 2 vurderes til å gi lite konsekvenser for kjente og registrerte kulturminner- eller landskap.

Konsekvens: *Grønn*

11.6 Landbruk

Se *vedlegg 05. Landbruk* for vurderingskriterier og utdrag fra Nibios gårdskart.

Alle alternativene deler opp landbrukseiendommer og krysser landbruksveier. Alle alternativene har samme endepunkt ved Gullknapp. Der er det forekomst av dyrket mark og kulturlandskap i nærheten av veilinjene.

I nærheten av veilinja er det dyrka og dyrkbar mark ved Soleglad, samt kulturlandskap der. Krysser adkomst til landbrukseiendom i drift og dyrket mark (gbnr 446/4). Nestminst interessekonflikt landbruk, men ikke veldig forskjellig fra alt 1.

Konsekvens: *Gul*

11.7 Trafikk og veiutforming

For informasjon om vurderingskriterier, sammenligningskostnader og tverrprofil og veitegninger mm se:

Vedlegg 06. Trafikk og veiutforming

Vedlegg 11. Veitegninger. Innledende studier ved SVV

Vedlegg 12. Veiutforming og sammenligningskostnader ved SVV

Vedlegg 13. Responstid ved Østre Agder Brannvesen

Vurdering Libru – Gullknapp

- Lengde ny vei: 3600 meter (positiv/nøytral)
- Avstand fra E18 er 8,3 km: nest lengst kjørevei (Negativ)
- Estimert kjøretid fra flyplass til E18: ca. 8 minutter (Nøytral/negativ)
- Kollektivtrafikk: liten forskjell mellom alternativene (Nøytral)
- Gående/syklende: På nivå med øvrige alternativer (Nøytral)
- Konsekvenser for eksisterende trafikk: (Nøytral)
- Kryssinger/veikryss (Behov for veikryss, bruer, kulverter mv): en kryssende landbruksvei (Nøytral/Positiv)
- Støy/støv (påvirkning på boligområder og annet): Ligger delvis i fremtidig støysone. Noe bebyggelse i starten av traseen (Nøytral/Negativ)
- Potensial for nye næringsområder: Noe potensial, ikke kjente planer (Nøytral/Positiv)
- Økonomi (potensial for finansiering): (Positiv/Nøytral)

Konsekvens: Grønn

11.8 Trafikksikkerhet

Dagens situasjon: Det er i dag ikke vei i foreslått veg-trase.

Framtidig situasjon: Ny veitrase vil knytte seg til eksisterende FV 42 ved Skinnaren.

Kryssløsningen her må etableres på en trafikksikker og funksjonell måte for alle trafikantgrupper. Endelig plassering av kryss må ta hensyn til bebyggelse og en framtidig Gang/sykkelveg. Det må etableres G/S-veg langs ny veg-trase.

Konsekvens: Gul

11.9 Vann og avløp

Dette alternativet kan kobles både til Libru og til Blakstadheia. På Libru må det gjøres tiltak videre for å kunne betjene nye tilkoblinger.

Utbygging langs Fv 42 kan samordnes med planer om GS og VA mellom Blakstad bru og Libru, samt utbygging av Agderparken nord.

Avstand Fv42 – Gullknapp er ca. 3600 meter.

Avstand Skinnaren-Libru langs Fv 42 er ca. 950 m. Videre til sørenden av Haugåsdalstjenna er det 2,6 km. Avstand Skinnaren-Blakstadheia er ca. 1950 meter.

Denne vil ha størst samlet investeringsbehov for VA pga avstandene til dagens anlegg. Samlet sett er dette den nest beste løsningen når det gjelder VA (2. prioritet).

Konsekvens: Grønn

11.10 Barn og unges interesser

Beskrivelse av dagens situasjon

Linjen strekker seg ca. 3,6 km gjennom Markaområdet og krysser flere stier. Linjen berører ikke utsiktspunkt, men treffer Soleglad, som mange familier har som et turmål.

Beskrivelse av konsekvens

Utbygging av vei vil gi økt forurensning, støy og trafikkfare i et turterreng som i dag brukes av familier. Området er ikke tilrettelagt for barn og unge spesielt, og vil derfor ikke utløse krav om erstatningsareal.

Konsekvens: *Gul*

11.11 Næring

- Nestlengst avstand til E18: 8,3 km
- Nestkortest ny vei: 3600 meter
- Estimert kjøretid fra flyplass til E18 ca. 8 minutter
- Mindre andel potensielt næringsareal i fremtidig støysone
- Det er ikke noen planer for næringsarealer i potensielt utbyggingsområde langs veien
- Det er flere motstridende arealinteresser mellom vei/næringsområder her enn for alternativ 1
- Det er færre motstridende arealinteresser mellom vei/næringsområder her enn for alternativ 3 og 4
- Høyere investeringsbehov enn for alt 1, mindre enn for alt 3 og 4
- Mindre mulighet for store og sammenhengende næringsarealer enn alt 1, bedre enn for 3 og 4
- Mindre mulighet for medfinansiering fra næringstomtesalg enn for alt 1, bedre enn for 3 og 4

Konsekvens: *Gul*

12 VURDERING - ALTERNATIV 3



Figur 7. Kart – alternativ 3.

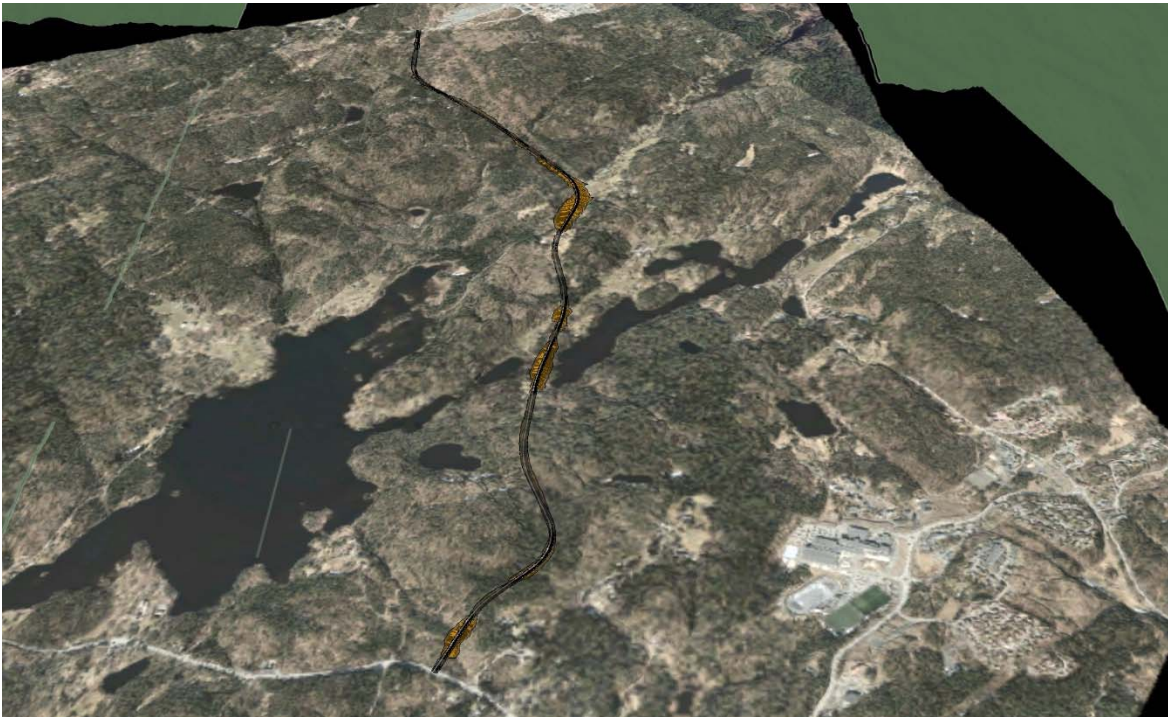
Traseen går inn fra Frolandsveien, nord for Kringlemyr. Videre øst for Store Havåsen og Store Havåstjenn. Vest for Blågestadvannet og følger alternativ 4 sør for Tvetenveien opptil Gullknappveien.

12.1 Oppsummering - alternativ 3

Alternativ 3			
Tema	Stor negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens	Nøytral/positiv konsekvens
Landskap			
Nærmiljø og friluft			
Naturmangfold			
Kulturmiljø og kulturminner			
Landbruk			
Trafikk og veiutforming			
Trafikksikkerhet			
Vann og avløp			
Barn og unge			
Næring			

Tabell 6

12.2 Landskap



Figur 8. 3D visualisering av landskapskonsekvenser alternativ 3. Hele traseen.

Alternativ 3 antas å medføre **store negative konsekvenser** ved vurdering av grad av påvirkning av landskapskarakteren.

Konsekvens: Rød

Se vedlegg 01. Landskap for illustrasjoner av punkter langs traseen som utgjør de største landskapsinngrepene.

12.3 Nærmiljø og friluftsliv

Beskrivelse av dagens situasjon:

Linjen strekker seg ca. 4,4 km gjennom markaområdet. Linjen krysser flere etablerte turveier og stier og lysløype på to punkter. Videre krysses to vassdrag som er tilknyttet sterke friluftsinnteresser.

Beskrivelse av konsekvens:

Utbygging av vei og næringsarealer vil medføre en uheldig påvirkning, både i form av krysninger av etablerte stier, turveier, lysløype og vassdrag, og støypåvirkning på nærliggende turterreng.

Konsekvens: Rød

Muligheter for avbøtende tiltak:

Etablering av gode krysningspunkt på etablerte stier vil kunne redusere noe av ulempene. Linjen vil likevel dele opp området i så stor grad at den vil virke ødeleggende på bruken, og dermed stadig ligge i rød kategori.

12.4 Naturmangfold

Beskrivelse av dagens situasjon:

Linjen strekker seg ca. 4,4 km gjennom skogsterreng. Linjen krysser flere vassdrag. Området ligger inne i nedslagsfeltet for det vernede vassdraget Lilleelva. Linjen krysser og tangerer flere registreringer i naturbasen, artsdatabanken og MiS-registreringer.

Beskrivelse av konsekvens:

I tillegg til beslaglegging av areal til veitraseen, og tilhørende problemer med fragmentering, vil en eventuell utbygging av næringsareal beslaglegge ytterligere areal. Linjen krysser rett gjennom naturtypen Eikås med de registrerte rødlistede artene. Videre berører linjen Plassen med de verdiene som er registrert der. Det er usikkert i hvor stor grad Plassen vil bli berørt av en veiframføring. Kryssing av vassdraget vil, avhengig av utformingen av krysningspunktet, kunne gi negative konsekvenser for arter knyttet til vannet og kantonene.

Konsekvens: Rød

Muligheter for avbøtende tiltak:

Det er muligheter for å dempe de negative konsekvensene av denne linjen ved å dra den godt øst for Plassen og lage gode krysningspunkt ved de to vassdragene. Linjen vil likevel ødelegge området ved Eikås, og dermed stadig ligge i rød kategori.

12.5 Kulturmiljø og kulturminner

Temaet er undersøkt etter kjente og registrerte kulturminner. Det er foretatt befarings.

For detaljer se *Vedlegg 04. Kulturminner, - miljø og -landskap*.

Tveiten, 33/1, sefrak 0906-1102-021. Våningshus Tveiten 1734

Konsekvensene er knyttet til kulturlandskapet, og hvordan småbruk ligger. Siden Tveiten har flere kulturminner som viser sammenheng og næringsgrunnlag, bør det legges vekt på å skjerme miljøet rundt på en god måte, slik at landskapsbildet blir inntakt for gården. Den gamle veien til Tveite ser ut for å bli krysset, og den er også en del av kulturmiljøet her.

Alternativ 3 gir konsekvenser for flere småbruk og kulturmiljø. Helhetsbildet langs de gamle veiene vil bli sterkt påvirket. Et av kulturminnene ligger så nær traseen at det er fare for at det må rives.

Konsekvens: Rød

12.6 Landbruk

Se *vedlegg 05. Landbruk* for vurderingskriterier og utdrag fra Nibios gårdskart.

Alle alternativene deler opp landbrukseiendommer og krysser landbruksveier. Alle alternativene har samme endepunkt ved Gullknapp. Der er det forekomst av dyrket mark og kulturlandskap i nærheten av veilinjene.

Veilinja krysser dyrkbar mark ved Store Havåsen øst for Assæ. Krysser dyrket mark og kulturlandskap ved Steene sør for Blågestadvannet. Krysser dyrket mark og nært til større forekomster av Mis-område mellom Assæ og Blågestadvannet. Krysser dyrkbar mark ved Eikås. Går nært forbi MiS-områder nordvest for Eikås. Krysser dyrket mark og kulturlandskap ved Tveiten.

Alternativ 3 har forholdsvis stor interessekonflikt ifht landbruksinteresser

Konsekvens: Rød

12.7 Trafikk og veiutforming

For informasjon om vurderingskriterier, sammenligningskostnader og tverrprofil og veitegninger mm se:

Vedlegg 06. Trafikk og veiutforming

Vedlegg 11. Veitegninger. Innledende studier ved SVV

Vedlegg 12. Veiutforming og sammenligningskostnader ved SVV

Vedlegg 13. Responstid ved Østre Agder Brannvesen

Vurdering Bråstad – Gullknapp

- Lengde ny vei: 4450 meter: lengst (Negativ)
- Avstand fra E18 er 6,6 km: nest kortest kjørevei (Nøytral)
- Estimert kjøretid fra flyplass til E18: 6-7 minutter (Nøytral)
- Kollektivtrafikk: liten forskjell mellom alternativene (Nøytral)
- Gående/syklende: På nivå med øvrige alternativer (Nøytral)
- Konsekvenser for eksisterende trafikk: (Nøytral)
- Kryssinger/veikryss (Behov for veikryss, bruer, kulverter mv): vil ha relativt stort behov for kryssinger av gående/syklende (GS-vei og friluft) samt veikryss og avkjørsler (Negativ)
- Støy/støv (påvirkning på boligområder og annet): Vil berøre noen bebodde områder langs trase (Nøytral/Negativ)
- Potensial for nye næringsområder: Lite (Negativ)
- Økonomi (potensial for finansiering): (Negativ)

Konsekvens: Rød

12.8 Trafikksikkerhet

Dagens situasjon: Det er i dag ikke vei i foreslått veg-trase.

Framtidig situasjon: Ny veitrase vil knytte seg til eksisterende FV 42 ved Åsheim.

Kryssløsningen her må etableres på en trafikksikker og funksjonell måte for alle trafikantgrupper. Endelig plassering av kryss må ta hensyn til bebyggelse og tilkobling til G/S-veg. Det må etableres G/S-veg langs ny veg-trase.

Konsekvens: *Gul*

12.9 Vann og avløp

Det er ledningsnett med tilstrekkelig kapasitet i startfasen ved sørenden av Haugåsdalstjenna pr i dag.

Det pågår regulering av Agderparken Nord, og dette kan eventuelt samkjøres med VA-utbygging fra Arendalskanten.

Avstand Fv42 – Gullknapp er ca. 4450 meter. I tillegg kommer strekket langs Fv42 ca. 500 m.

Det vil her bli lengst ledningsstrek fra Fv 42 og få aktuelle tilkoblinger underveis.

Det gjør at investeringen blir størst og det blir færrest arealer som kan medfinansiere.

Det vil også bli færrest abonnenter som bidrar til driftskostnadene.

Ut fra dette vil det også være færre interesser for å bygge veien, og det kan ta lengre tid å få det til.

Det er samlet sett den dårligste løsningen når det gjelder VA, men ikke så langt fra alternativ 4. 4. prioritet.

Konsekvens: *Rød*

12.10 Barn og unges interesser

Beskrivelse av dagens situasjon

Linjen strekker seg ca. 4,4 km gjennom Markaområdet. Linjen krysser flere etablerte turveier og stier. I tillegg har Arendal kommune etablert lysløyper og rulleskiløyper i området mellom idrettsbanen på Myra og Fransåsen. Linjen vil krysse lysløypa på to punkter. Videre krysses to vassdrag som er tilknyttet sterke friluftsinnteresser.

Beskrivelse av konsekvens

Utbygging av vei vil gi økt forurensning, støy og trafikkfare i en etablert friluft- og idrettsarena som brukes av barn og unge i dag. En utbygging her vil gi barn og unge et dårligere alternativ jamføre dagens kvaliteter og vil etter Barn og unges representant sin vurdering utløse krav om erstatningsareal.

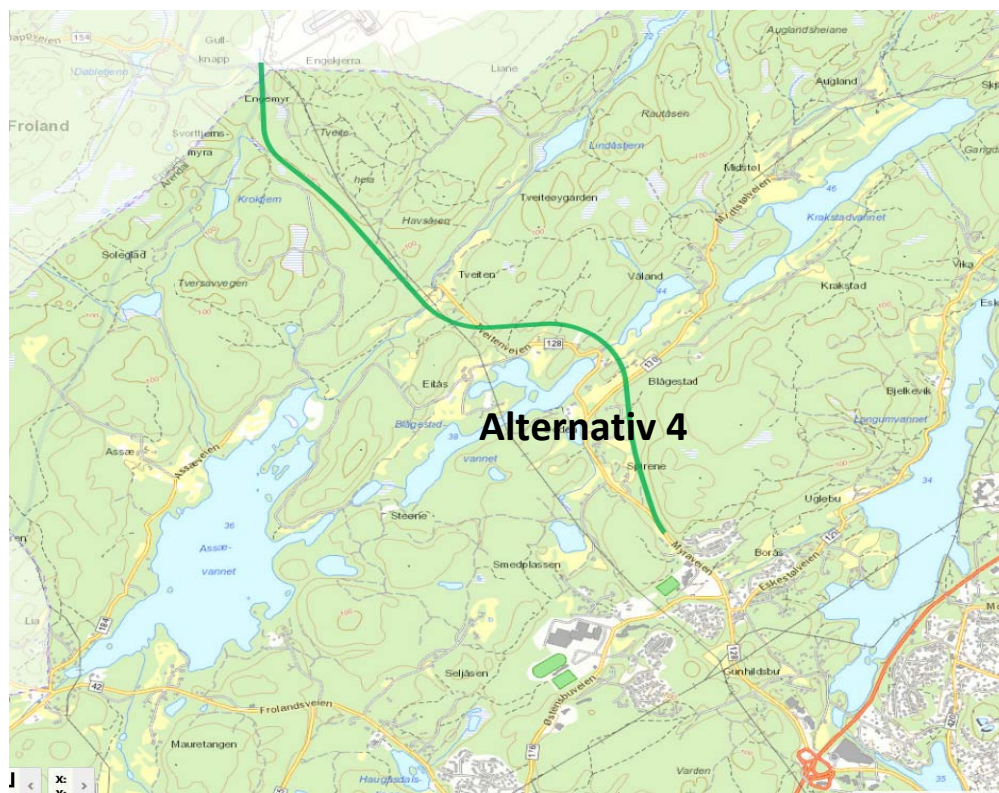
Konsekvens: *Rød*

12.11 Næring

- Nestkorteste avstand til E18: 6,6 km
- Lengst ny vei: 4450 meter
- Estimert kjøretid fra flyplass til E18: 6-7 minutter
- Ikke potensielt næringsareal i støysone annet enn det som sammenfaller med de øvrige alternativene
- Det er ikke noen planer for næringsarealer i potensielt utbyggingsområde langs veien
- Det er flere motstridende arealinteresser mellom vei/næringsområder her enn for alternativ 1 og 2
- Det er færre motstridende arealinteresser mellom vei/næringsområder her enn for alternativ 4
- Høyere investeringsbehov enn for alt 1 og 2, mindre enn for alt 4
- Mindre mulighet for store og sammenhengende næringsarealer enn alt 1 og 2, bedre enn for alt 4
- Mindre mulighet for medfinansiering fra næringstomtesalg enn for alt 1 og 2, bedre enn for alt 4.

Konsekvens: Rød

13 VURDERING - ALTERNATIV 4



Figur 9. Kart – alternativ 4.

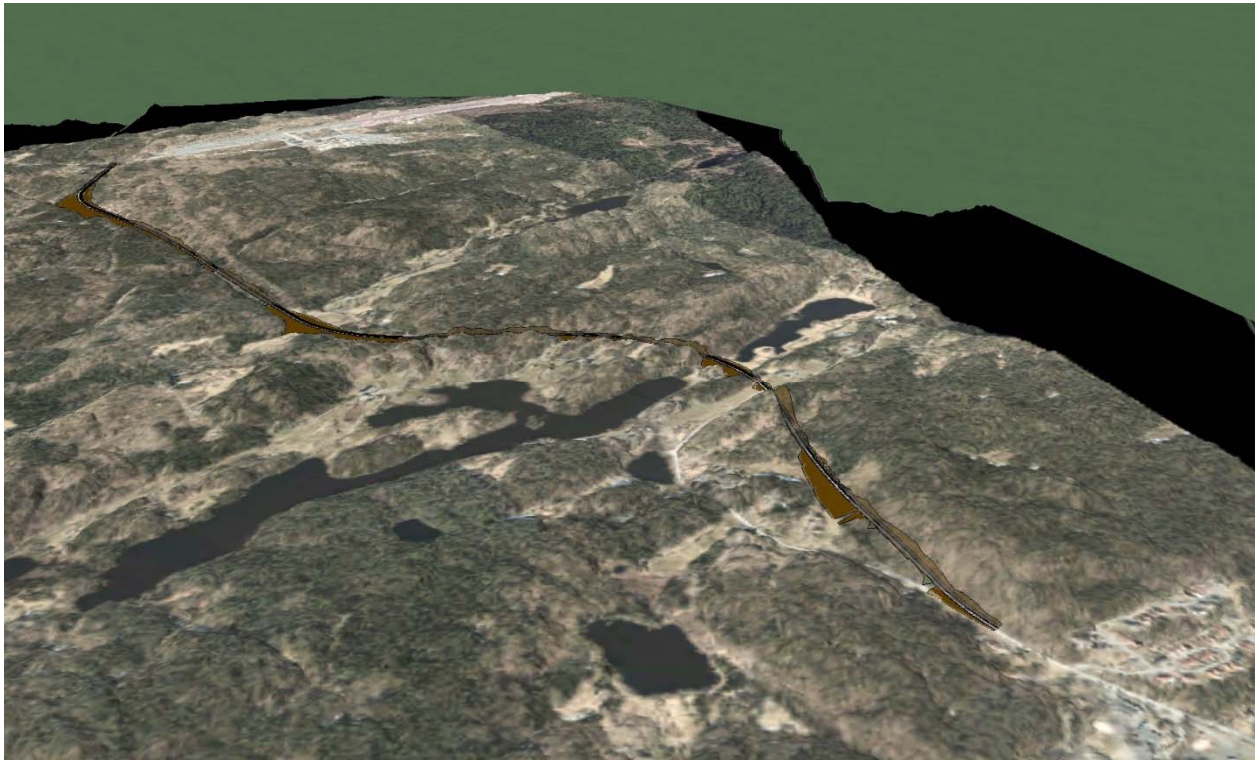
Traseen går inn fra Harebakken, følger eksisterende Myraveien 128. Videre øst for Spirene og Myraveien. Traseen krysser 130, sør for Vålandstjenn og nord for Tveitenveien ved Eikestø. Videre sør for Tveiten i daldraget.

13.1 Oppsummering - alternativ 4

Alternativ 4			
Tema	Stor negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens	Nøytral/positiv konsekvens
Landskap			
Nærmiljø og friluft			
Naturmangfold			
Kulturmiljø og kulturminner			
Landbruk			
Trafikk og veiutforming			
Trafikksikkerhet			
Vann og avløp			
Barn og unge			
Næring			

Tabell 7

13.2 Landskap



Figur 10. 3D visualisering av landskapskonsekvenser alternativ 4. Hele traseen.

Alternativ 4 antas å medføre **store negative konsekvenser** ved vurdering av grad av påvirkning av landskapskarakteren.

Konsekvens: Rød

Se vedlegg 01. Landskap for illustrasjoner av punkter langs traseen som utgjør de største landskapsinngrepene.

13.3 Nærmiljø og friluftsliv

Beskrivelse av dagens situasjon:

Linjen strekker seg ca. 4 km gjennom skogsterreng. Linjen krysser flere etablerte turveier og stier.

Beskrivelse av konsekvens:

Utbygging av vei og næringsarealer vil medføre en uheldig påvirkning, både i form av kryssninger av etablerte stier og støypåvirkning på nærliggende turterreng.

Konsekvens: Gul

Muligheter for avbøtende tiltak:

Etablering av gode kryssningspunkt på etablerte stier vil kunne redusere noe av ulempene. Støy fra veien vil likevel gi en uheldig påvirkning på området.

13.4 Naturmangfold

Beskrivelse av dagens situasjon:

Linjen strekker seg ca. 4 km gjennom skogsterreng. Deler av linjen vil bli liggende parallelt med eksisterende vei og bebyggelse. Linjen krysser flere vassdrag. Området ligger inne i nedslagsfeltet for det vernede vassdraget Lilleelv. Linjen treffer flere registreringer i naturbasen og artsdatabanken.

Beskrivelse av konsekvens:

I tillegg til beslaglegging av areal til veitraseen, og tilhørende problemer med fragmentering, vil en eventuell utbygging av næringsareal beslaglegge ytterligere areal. Linjen vil krysse, fragmentere og mest sannsynlig ødelegge en viktig naturtype der rødlistede arter har sitt levested. Kryssing av vassdraget vil, avhengig av utformingen av krysningpunktet, kunne gi negative konsekvenser for arter knyttet til vannet og kantsonene.

Konsekvens: Rød

Muligheter for avbøtende tiltak:

Det er muligheter for å dempe de negative konsekvensene av denne linjen ved å dra den godt øst for Plassen og lage gode krysningpunkt ved de to vassdragene. Disse tiltakene kan heve konsekvens-kategorien til gul. Da linjen går gjennom naturtyper i B- og C-kategori kan konsekvens-kategorien ikke heves ytterligere.

13.5 Kulturmiljø/kulturminner

Temaet er undersøkt etter kjente og registrerte kulturminner. Det er foretatt befarings. For detaljer se Vedlegg 04. Kulturminner, - miljø og -landskap.

Alternativ 4 gir store konsekvenser for flere kulturminner og kulturmiljø og - landskap. Helhetsbildet langs de gamle veiene vil bli sterkt påvirket. Flere komplette gårdsanlegg (Tveiten og Eigestø) som ligger som del av kulturlandskap vil bli berørt.

Konsekvens: Rød

13.6 Landbruk

Se vedlegg 05. Landbruk for vurderingskriterier og utdrag fra Nibios gårdskart.

Alle alternativene deler opp landbrukseiendommer og krysser landbruksveier. Alle alternativene har samme endepunkt ved Gullknapp. Der er det forekomst av dyrket mark og kulturlandskap i nærheten av veilinjene.

Krysser og nær dyrket mark og kulturlandskap ved Elgestø, Stupind, Blågestad og Spirene. Krysser dyrket mark og kulturlandskap ved Tveiten. Fyllinger ved Blågestad og Tveiten vil bli opptil 10-20 meter høye og ha et stort «fotavtrykk». Alternativ 4 har forholdsvis stor interessekonflikt ifht landbruksinteresser.

Konsekvens: Rød

13.7 Trafikk og veiutforming

For informasjon om vurderingskriterier, sammenligningskostnader og tverrprofil og veitegninger mm se:

Vedlegg 06. Trafikk og veiutforming

Vedlegg 11. Veitegninger. Innledende studier ved SVV

Vedlegg 12. Veiutforming og sammenligningskostnader ved SVV

Vedlegg 13. Responstid ved Østre Agder Brannvesen

Vurdering Myra – Gullknapp

- Lengde ny vei: 4050 meter: nestlengst (Negativ/Nøytral)
- Avstand fra E18 er 5,7 km: Kortest kjørevei (Positiv)
- Estimert kjøretid fra flyplass til E18: 6-7 minutter (Nøytral)
- Kollektivtrafikk: liten forskjell mellom alternativene (Nøytral)
- Gående/syklende: Økt trafikk forbi skoler (Negativ)
- Konsekvenser for eksisterende trafikk: Vil medføre økt trafikk i et område med skoler og boliger (Negativt)
- Kryssinger/veikryss (Behov for veikryss, bruer, kulverter mv): vil ha relativt stort behov for kryssinger av gående/syklende (GS-vei og friluft) samt veikryss og avkjørsler (Negativ)
- Støy/støv (påvirkning på boligområder og annet): vil påvirke mest (Negativ)
- Potensial for nye næringsområder: Lite (Negativ)
- Økonomi (potensial for finansiering): lite potensial for nye næringsområder (Negativ)

Konsekvens: Rød

13.8 Trafikksikkerhet

Dagens situasjon: Det er i dag på store deler av foreslått veitraseen ikke eksisterende vei. Men ny veitrase knytter seg på FV128 ved Myra skole.

Med utbygging av ny tilkomstvei og framtidig utvidelse av flyplassen vil det medføre en økt trafikkmengde forbi skolen.

Området ved skolen er populært ikke bare i skoletiden, men også på ettermiddag/kveldstid og alle uteområdene benyttes flittig av befolkningen i nærheten.

Framtidig situasjon: Ny veitrase vil knytte seg til eksisterende FV 42 ved Åsheim. Kryssløsningen her må etableres på en trafikksikker og funksjonell måte for alle trafikantgrupper. Endelig plassering av kryss må ta hensyn til bebyggelse og tilkobling til G/S-veg. Det må etableres G/S-veg langs ny veg-trase.

Konsekvens: Rød

13.9 Vann og avløp

Det er ledningsnett med tilstrekkelig kapasitet i startfasen ved Myra skole.

Lengde ny vei er 4050 m.

Avstand langs Fv 128 ca. 700 meter.

Investeringskostnad er nest størst her fordi det blir nest lengst ledningsnett å anlegge.

Driftskostnadene vil bli store her fordi det er få aktuelle tilkoblinger til nye næringsarealer underveis.

Det er mulig å koble til noe eksisterende bebyggelse underveis.

Det er ikke kjente planer om utbygging innenfor Myra.

Tidsaspekt: som for alternativ 3 er det i utgangspunktet færre interesser for å bygge veien her, og det kan ha betydning for realiseringen.

Samlet sett vurderes dette som den nest dårligste løsningen når det gjelder VA, men ikke så langt fra alternativ 3. 3. prioritet.

Konsekvens: Rød

13.10 Barn og unges interesser

Beskrivelse av dagens situasjon

Linjen går fra Harebakken, over Myraveien og forbi Myra skole før den strekker seg ca. 4 km gjennom skogsterreng. Linjen krysser flere etablerte turveier og stier. Myra skole er en 1-7 skole med 270 elever. Skolens innfartsområde ligger inntil riksveien. Det gjør også Myra sykkelgård, som brukes til undervisning til alle barneskoler i Aust-Agder fylke.

Beskrivelse av konsekvens

Utbygging av vei vil gi økt forurensning, støy og trafikkfare for alle elever som går på Myra skole, og for alle barneskoleelever som besøker Myra sykkelgård. Det vil også påvirke elevenes aktivitetsvaner med tanke på at utrygg skolevei gjør at færre elever vil gå eller sykle til skolen. Dette vil ha negativ påvirkning på helsen på lang sikt.

Konsekvens: Rød

13.11 Næring

- Kortest avstand til E18: 5,7 km.
- Nestlengst ny vei: 4050 meter
- Estimert kjøretid fra flyplass til E18: 6-7 minutter
- Arendal kommuneplan sier ikke noe om nye næringsarealer her
- Skole og syklepark inntil veien.
- Boligområder inntil veien.
- Delvis 40- og 60 km – soner.
- Behov for utbedringer av dagens veitrase mht både veistandard og trafiksikkerhet.
- Dyreste alternativ.
- I Myra-området planlegges det ca. 700 nye boliger.
- Minst potensielt nytt næringsareal.
- Lite potensielt næringsareal i støysona, stort sett det som ligger nærest flyplassen, sammenfallende med de øvrige alternativene.
- Flest interessekonflikter overfor annen arealbruk. (landbruk, kulturlandskap, boligområder, kryssing av annen vei, fylling mv)

Konsekvens: Rød