

# PLANOMTALE

Detaljregulering for Hønså bru

PlanID 2025001 i Midt-Telemark kommune



## Revisjonshistorikk

Rev:	Dato:	Skildring	Utarbeidd av	Kontrollert av
01	13.02.26	Utkast til offentlig ettersyn	NOSIVI	NOCAOV, NOHOFA
02	18.05.26	For vidare planhandsaming	Sweco/ Sv	torhol

## Innholdsliste

1	Samandrag.....	5
2	Bakgrunn .....	6
2.1	Føremålet med planen .....	6
2.2	Forslagsstillar .....	6
3	Planområdet og eigedomar som blir omfatta .....	6
3.1	Planområdet .....	6
3.2	Eigedomar som omfattast av planarbeidet.....	7
4	Planprosess.....	9
4.1	Oppstartsmøte .....	9
4.2	Varsel om oppstart av planarbeid .....	9
4.3	Medverknad.....	10
5	Planstatus og rammer .....	11
5.1	Nasjonale mål, lover, føresegner og retningslinjer.....	11
5.2	Statlege planretningslinjer/rammer/føringar.....	12
5.3	Regionale planar og føringar .....	14
5.4	Kommuneplanens arealdel, kommunedelplanar, reguleringsplanar.....	16
6	Hovudutfordringar i planområdet .....	19
7	Vurdering av alternativ.....	20
8	Planforslaget; plankart og føresegner .....	20
8.1	Generelt om planen .....	20
8.2	Vertikalnivå .....	21
8.3	Arealbruk og reguleringsføremål.....	21
	Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (pbl § 12-5 nr. 2) .....	23
	Bygningar og anlegg (pbl § 12-5 nr. 5).....	24
	Grøntstruktur (pbl § 12-5 nr. 5) .....	25
	Landbruks-, natur- og friluftsområder samt reindrift (LNFR) (pbl § 12-5 nr. 5).....	25
	Bruk og vern av sjø og vassdrag (BSV) (pbl § 12-5 nr. 6) .....	25
	Føresegnområde (pbl § 12-7).....	25
	Rekkefylgjeføresegner .....	26
	Avkøyrslar.....	26

Byggegrenser .....	27
8.4 Omsynssoner.....	27
8.5 Nye eigedomsgrenser .....	28
9 Skildring av planområdet og planløysinga, verknad av planforslaget, avbøtande tiltak og kva som ikkje blir løyst.....	28
9.1 Trafikkforhold .....	28
9.2 Kollektivtrafikk .....	33
9.3 Konstruksjonar .....	34
9.4 Universell utforming .....	36
9.5 Landskapsbilete.....	36
9.6 Friluftsliv/by- og bygdeliv .....	37
9.7 Naturmangfald og vassmiljø .....	39
Eksisterande situasjon - naturmangfald.....	39
Eksisterande situasjon - vassmiljø .....	42
Vurdering av miljøprinsippa i naturmangfoldloven .....	44
Vurdering av vannforskriften §12 .....	45
Kantvegetasjon, vassressursloven §11 .....	46
9.8 Kulturarv .....	46
9.9 Naturressursar.....	49
Dyrka mark .....	49
Skogbruk .....	53
Vassressursar.....	54
Geologiske ressursar.....	56
9.10 Grunnforhold, ras- og skredfare .....	57
Geoteknikk.....	57
Geologi .....	59
9.11 Forureining – støy, luft og grunnforureining .....	60
Støy.....	60
Luft.....	61
Grunnforureining .....	61
9.12 Hydrologi .....	62
Flaum.....	62
Overvasshandtering .....	66
9.13 Born og unge.....	67

9.14	Massehandtering .....	67
9.15	Teknisk infrastruktur.....	67
9.16	Utslepp av klimagassar.....	68
9.17	Fråvik frå vegnormalane .....	69
10	Risiko og sårbarheit – ROS analyse .....	69
11	Gjennomføring av forslag til plan .....	72
11.1	Framdrift og finansiering.....	72
11.2	Trafikkavvikling i anleggsperioden.....	72
11.3	Sikkerheit, helse og arbeidsmiljø (SHA) .....	72
11.4	Ytre miljø .....	72
12	Oppsummering – avveging av verknader .....	72
13	Forholdet til innkomne merknader til høyring og offentleg ettersyn, og tilhøvet til planmaterialet .....	73
	Planomtalen (dette dokumentet) .....	73
	Vedlegg 05 – Miljøprogram .....	73
	Reguleringsføresegnene.....	73
14	Vedlegg .....	75

# 1 Samandrag

Med heimel i plan- og bygningslovas § 3–7 har Statens vegvesen i samarbeid med plankonsulent Sweco Norge AS og kommunane Seljord og Midt-Telemark, utarbeidd forslag til detaljreguleringsplan for Rv. 36 ved Hønså bru.

I samband med to store flaumhendingar i 2024 blei Hønså bru utsett for setningsskader og erosjon. Brua blei erstatta av ei midlertidig Bailey-bru på nye fundament. Det er nødvendig å etablere ei heilt ny bru som ikkje blir råka av flaum og som heller ikkje påverkar vassføringa ved framtidige flaumsituasjonar. Reguleringsplanen legg også til rette for oppgradering av Rv. 36 frå Undeberg vest for Vefall i Seljord kommune til Verpe i Midt-Telemark kommune. Under arbeidet med å etablere nye Hønså bru er det planlagt ein omkøyringsveg med ei midlertidig bru sør for brua. Dette tiltaket er også heimla i reguleringsplanen.

Planforslaget består av følgjande dokument:

- Plankart for Midt-Telemark kommune: 4020\_1, 4020\_2, 4020\_3 og 4020\_4
- Reguleringsføresegner for Midt-Telemark kommune
- Planomtale – den same planomtalen gjeld for begge kommunane
- Dokumentasjon: Vegplan og –profilar
- Dokument som sikrar at omsyn blir følgt opp; VA-rammeplan, miljøprogram og matjordplan
- Utgreiingar knytt til hydrologi, miljø, risiko- og sårbarheit, kulturminne, geoteknikk og støy

Planområdet ligg i både Seljord og Midt-Telemark kommunar. Det er derfor utarbeidd eigne plankart og føresegnar for kvar kommune. Planen må vedtakast i kvar kommune, men Statens vegvesen legg sjølv planen på høyring, jf. Plan- og bygningslova § 3.7.

Planomtalen er utarbeidd som eit delvis felles dokument for areal som ligg innanfor Seljord kommune og Midt-Telemark kommune, og må lesast og tolkast i lys av dette.

## **2 Bakgrunn**

### **2.1 Føremålet med planen**

Føremålet med planarbeidet er å legge til rette for ny, flaumsikker bru over Bjønndøla og gode planløysingar på begge sider av vassdraget, i tillegg til midlertidig omkøyringsveg med erstatningsbru. Grunnvasskjelda for Bø vassverk ligg innanfor planområdet, og denne skal beskyttast for ureining.

Den eksisterande Hønså bru blei midlertidig stengt og erstatta av ei beredskapsbru på grunn av skader ved to store flaumhendingar i 2024. Flaumane førte til utgravingar under det austlege landkaret, som også fekk setningsskader. Landkaret har nok vore utsett for langvarig erosjon, som blei forsterka i flaumen. På grunn av skadane på og rundt det austlege landkaret er det behov for å etablere ei ny bru som toler framtidige flaumsituasjonar. I tillegg til den nye brua skal det etablerast ein midlertidig omkøyringsveg og ny, midlertidig bru sør for dagens bru, slik at Rv. 36 kan vere open under anleggsarbeidet på Hønså bru.

Rv. 36 er smal og tilfredsstillar ikkje den vegstandaren som ein hovudveg med fartsgrense 80 km/t skal ha. Derfor legg reguleringsplanen opp til ei oppgradering av vegen slik at den tilfredsstillar vegklasse H1 mellom Undeberg i Seljord til Verpe i Midt-Telemark. Dette inneber ei i hovudsak breiddeutviding til 9,0 m og omlegging og samanslåing av avkøyrslar. I 60-sona ved Vefall/Kasin legg planen til grunn vegklasse HØ2 med smalare køyrefelt og 1,5 meter brei vegskulder. Prosjektet gjeld ei strekning på om lag 3,3 km.

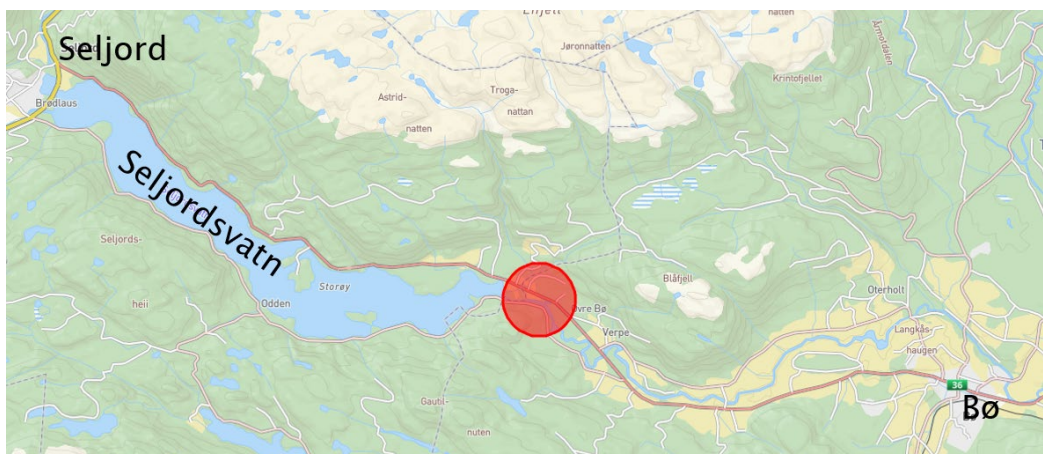
### **2.2 Forslagsstillar**

Planforslaget er utarbeidd av Statens vegvesen, drift- og vedlikehaldsdivisjonen. Sweco Norge AS har bidratt med utgreiingar og dokumentproduksjon.

## **3 Planområdet og eigedomar som blir omfatta**

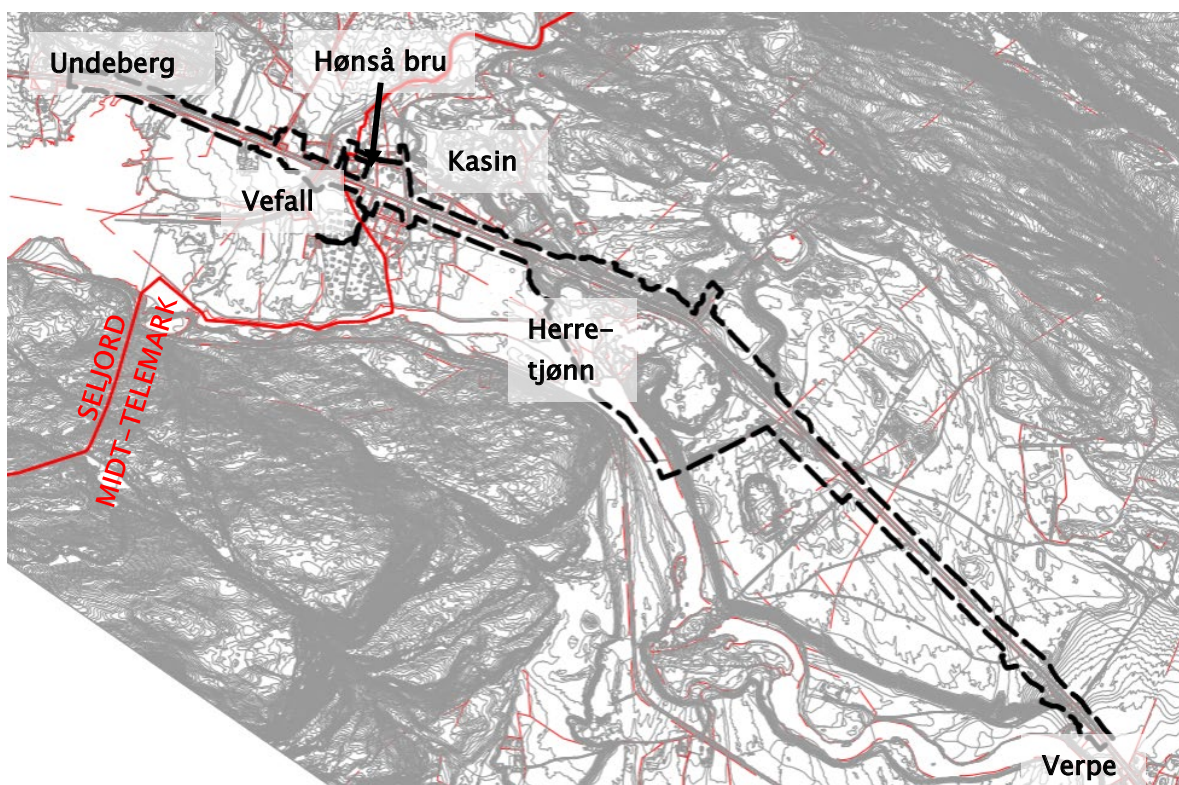
### **3.1 Planområdet**

Planområdet omfattar eit areal på rundt 380 daa, og er avgrensa som vist på Figur 2.



Figur 1: Raud sirkel viser lokalisering av planområdet

Planområdet strekker seg frå Vefall/Kasin til Verpe i den austlege enden av Seljordsvatn. Kommunegrensa mellom kommunane Seljord og Midt-Telemark går gjennom planområdet.



Figur 2: Planområdet

### 3.2 Eigedomar som omfattast av planarbeidet

Følgjande eigedomar ligg heilt eller delvis innanfor planavgrensinga:

Seljord kommune: 8/17, 9/11, 9/14, 9/16, 10/2, 9/18, 9/22, 9/29, 9/31, 9/36, 10/1, 10/3, 10/16/, 10/18, 10/19, 10/4, 10/5, 10/6, 10/7, 10/11, 10/13, 601/1, 10/21, 9/4, 9/14

Midt-Telemark kommune: 28/1, 28/3, 28/4, 28/6, 28/6/1/0, 28/7, 28/8, 28/9, 28/16, 28/17, 28/20, 28/20/1/0, 28/22, 28/25, 28/27, 28/28, 28/49, 28/36, 28/40, 28/42,

28/45, 28/46, 28/58, 28/48, 28/56, 28/59, 28/61, 28/63, 28/64, 28/65, 28/66, 28/68,  
28/69, 28/70, 28/73, 28/74, 28/75, 28/76, 4020/28/77, 28/78, 28/79, 28/80, 28/81,  
28/85, 28/91, 28/99, 28/100, 28/105, 28/120, 29/1, 29/1/9/0, 29/2, 29/3, 29/4, 29/5,  
29/6, 29/8, 29/7, 29/9, 29/12, 29/13, 53/323, 28/50, 29/18, 28/134, 28/139

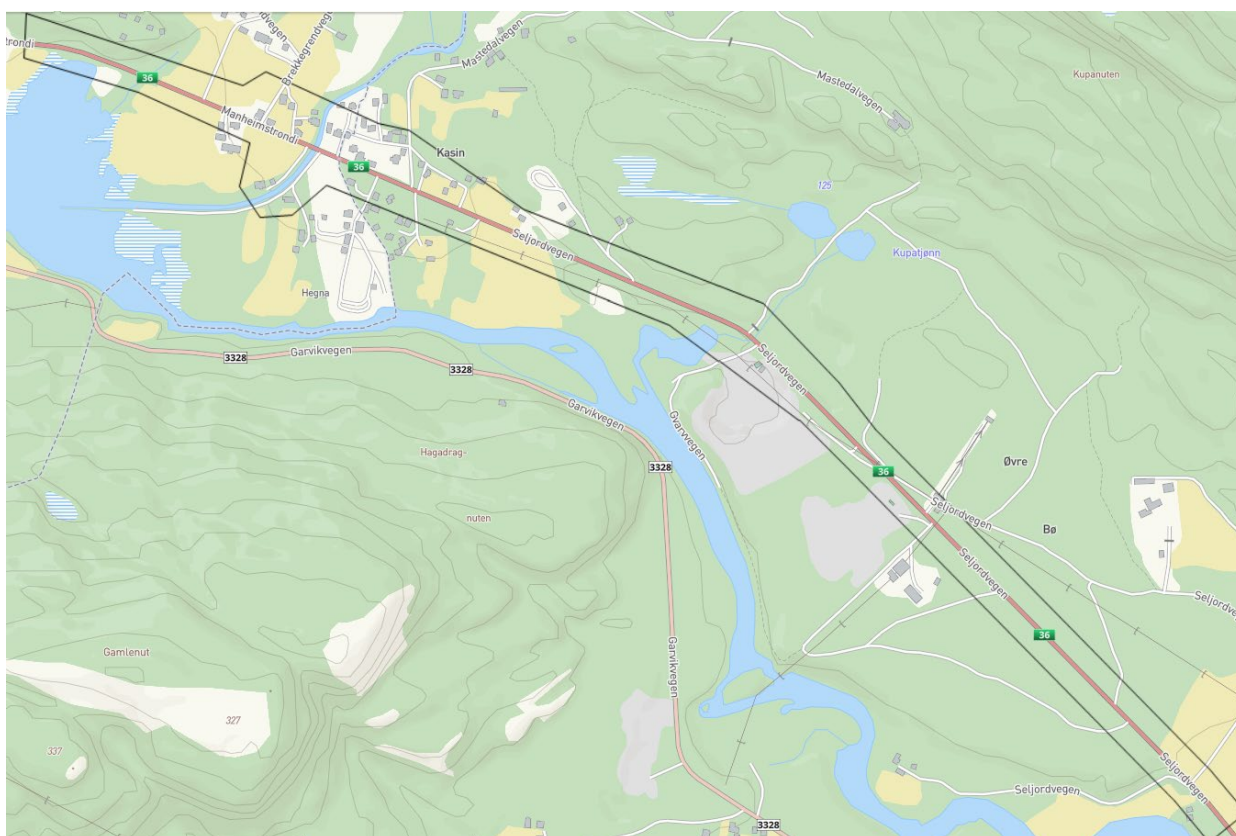
## 4 Planprosess

### 4.1 Oppstartsmøte

Oppstartsmøte med kommunane blei halde 11.03.2025 med representantar frå både Seljord kommune og Midt-Telemark kommune. I møtet gav kommunane samtykke til at Statens vegvesen skulle ta over ansvaret for handsaming av planen fram til 2. gongs handsaming med medhald i pbl. § 3–7.

### 4.2 Varsel om oppstart av planarbeid

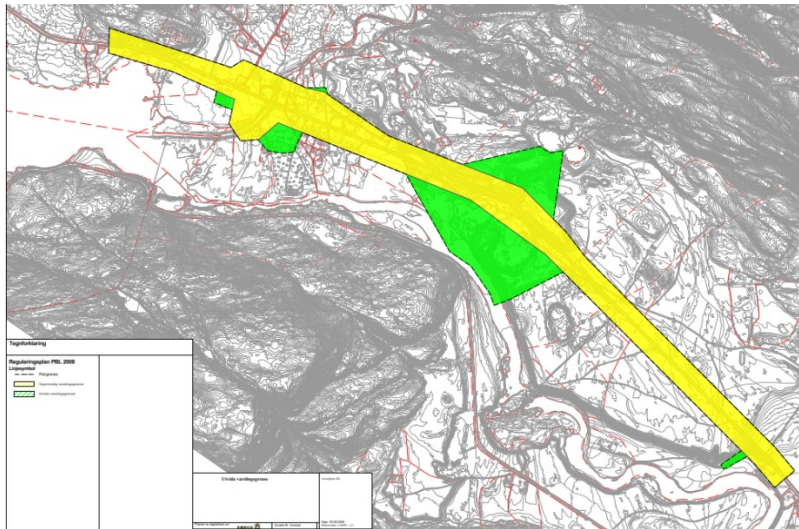
Grunneigarar, offentlege myndigheiter, lokale organisasjonar og andre råka blei varsla om oppstart av planarbeidet i brev 04.04.2025. Planarbeidet blei annonsert på heimesidene til Statens vegvesen og Seljord og Midt-Telemark kommunar, og i Bø blad og Vest-Telemark blad. Frist for merknader var 12.05.2025.



*Figur 3: Plangrensa slik ho blei varsla i april 2025*

03.10.2025 varsla Statens Vegvesen utvida plangrense. Bakgrunnen for varselet var behov for meir areal til sikring av interessa til Bø vassverk. Varselet blei sendt til grunneigarar, offentlege myndigheiter og lokale organisasjonar. I tillegg blei det kunngjort på heimesidene til Statens Vegvesen og Seljord og Midt-Telemark kommunar, i tillegg til i Bø blad og Vest-Telemark blad. Frist for innspel var sett til 31.10.2025. Då fristen var ute hadde det kome 9 innspel.

Det grøne arealet i Figur 4 viser kva område som blei lagt til i planområdet. I det endelege plankartet er plangrensa snevra inn ein del.



Figur 4: Plangrense som vist i den utvida varslinga. Det gule området er opphavleg planområde, det grøne området viser utvidingane.

### 4.3 Medverknad

Medverknadsprosessen har vore gjennomført på følgjande måte:

Varsel om oppstart og varsel om endra plangrense blei sendt ut som skildra i kap. 4.2. Alle blei invitert til å koma med innspel til oppstartsvarselet og planprosessen. Innspela er oppsummert i vedlegg 2. Alle merknadene ligg vedlagt (vedlegg 1). Det kom inn 16 merknader ved kunngjering om oppstart av planarbeid og 11 merknader ved varsel om utvida plangrense.

Ope møte for innbyggjarar og andre interessentar blei halde 29. april 2025, i samband med varsel om oppstart. Målet med møtet var å informere om prosjektet og få informasjon frå deltakarane om planområdet og deira syn på tiltaket. Det var mellom 20 og 30 personar til stades, som blei delt inn i 5 diskusjonsgrupper. Kvar gruppe fekk utdelt eit kart, og teikna og skreiv merknader rett inn i karta. Innspela er oppsummert i vedlegg 2.

Dialogmøte med NVE blei halde 20. august 2025, der representant frå SVV, Sweco, NVE og Seljord kommune var til stades. Bakgrunn for møtet frå å få gjennomgang av flaumskadar som oppstod i 2024.

Dialogmøte med Midt-Telemark kommune blei halde 5. september 2025, der representant frå SVV, Sweco og Midt-Telemark kommune var til stades. Kommunen ønskja å diskutere handtering av overvann i planen samt viktigheita ved ivaretaking av drikkevasskjelda. Statens vegvesen har vidare følgd opp dialog med Midt-Telemark kommune gjennom planprosessen.

Dialogmøte med Midt Telemark breiband og Føre Nett blei halde 22. oktober 2025, der representantar frå SVV, Sweco, Midt-Telemark breiband og Føre Nett var til stades. Bakgrunn for møtet var å få innspel til trekkroyr langs strekninga, samt plassering av tennskap. Konklusjonen var at det vart sett av plass til ekstra trekkroyr i brukonstruksjonen.

Telemark fylkeskommune har vore med på fleire møte og e-postutvekslingar om arkeologiske registreringar gjennom planprosessen. Det har også vore dialog med grunneigarar om registreringar i felt, samt oppfølging mot fylkeskommunen etter funn av kulturminne.

Møte med drivarane på Herremo massetak 24. oktober 2025 om vegtilkomst.

Ope kontordag vart gjennomført 14. april 2026. Formålet med møtet var å presentere planforslaget og svare på spørsmål som vart tekne opp av berørte grunneigarar og andre

## 5 Planstatus og rammer

Kapittelet skildrar planar og føringar på ulike nivå i forvaltninga som planarbeidet må rette seg etter.

### 5.1 Nasjonale mål, lover, føresegner og retningsliner

**Nasjonal transportplan Meld. St. 14 (2023 – 2024), Nasjonal transportplan 2025 –2036**

Det overordna målet er å fremje eit effektivt, miljøvennleg og trygt transportsystem for heile landet. Det er fem hovudmål: *Enklare reisekvardag og auka konkurransevne for næringslivet, Bidra til at Norges klima- og miljømål blir oppfylt, Nullvisjon for drepne og hardt skadde, Effektiv bruk av ny teknologi og Meir for pengane.*

**Nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging 2023 – 2027**

Målet med forventningane er å fremme ei berekraftig utvikling. Forventningane skal bidra til å skape trygge, berekraftige og levande lokalsamfunn. Hovudmåla er knytt til berekraftig utvikling, klima og miljø, busetting og næringsutvikling og sosial og geografisk omfordeling.

#### Nasjonale mål

Overordna politiske mål omtalt i stortingsmeldingar, handlingsplanar, direktiv og konvensjonar skal leggjast til grunn ved planlegginga. Dette gjeld mellom anna mål om redusert klimautslipp, redusert transportbehov, estetiske omsyn til landskapet, alle skal ha moglegeheiter for friluftsliv, sikring av biologisk mangfald, sikring av eit representativt utval av kulturminne og kulturmiljø, redusert omdisponering av dei mest verdifulle jordbruksressursane, tilgjengelegheit for alle osv.

#### Lover og forskrifter

I tillegg til plan- og bygningsloven (pbl) og forskrift om konsekvensutredning vil planforslaget måtte rette seg etter ei rekke sektorlover (f. eks naturmangfoldloven, kulturminneloven, forurensningsloven, vannressurloven) med tilhøyrande forskrifter som har føresegner om disponering av areal og naturressursar mv.

#### Forskrift om konsekvensutredning

Det er avklart i oppstartsmøte med kommunen at det ikkje er naudsynt med konsekvensutgreiing jf. § 8 i Forskrift om konsekvensutredning.

Statens vegvesen har vurdert behov for konsekvensutgreiing, der konklusjonen var at planen ikkje ville medføre vesentlege verknadar eller kome i konflikt med særskilt viktige

miljø- og/eller samfunnsinteresser, og at tiltaket derfor ikkje utløyste krav om konsekvensutgreiing.

I samband med varsel om oppstart hadde Direktoratet for mineralforvaltning (DMF) ei fagleg tilråding om å vurdere kravet om konsekvensutgreiing på nytt, sidan planområdet rører ved to masseuttak i drift. Sjølvvegtiltaket ville i utgangspunktet ikkje ville medføre ulemper for konsesjonsområdet så lenge konsesjonen varar, men vegetasjonsskjermen til eitt av massetaka vil bli redusert. Det er derfor vurdert at vegen ikkje medfører krav om konsekvensutgreiing knytt til mineralressursar.

I løpet av planprosessen blei det avgjort at arealføremålet «steinbrot og massetak» i gjeldande reguleringsplan ikkje skal vidareførast i denne reguleringsplanen. I staden blir området omgjort til grønstrukturføremål. Dette inneber at det ikkje kan takast ut fleire masser når konsesjonen går ut. Massetaket er snart tømt for steinmassar, og det er derfor vurdert at det ikkje er naudsynt å konsekvensutgreie arealbruksendringa.

Vegen passerer tett på ein gravhaug på Verpe. Telemark fylkeskommune ønska at konsekvensane for gravhaugen måtte skildrast før dei som regional kulturminneforvaltning kunne uttale seg til planforslaget. Det er derfor gjennomført ei forenkla konsekvensutgreiing for det eine enkeltminnet, i samsvar med anerkjent metodikk for konsekvensutgreiingar. Konsekvensutgreiinga er vedlagt, og konsekvensane er omtalt i kap. 9.8 Kulturarv.

### **Universell utforming**

Universell utforming er nedfelt i føremålsparagrafen til plan- og bygningsloven. Prinsippet er at universell utforming skal takast vare på i planlegginga i det enkelte byggjetiltak. Når det gjeld veg er krav og løysingar skildra i vegnormalane som skal leggjast til grunn ved planlegging av veg. Universell utforming er vidare innarbeidd i m.a. likestillings- og diskrimineringslova, friluftsløva og lov om offentlege innkjøp.

## **5.2 Statlege planretningslinjer/rammer/føringar**

### **Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T-1442**

Retningslinja gir anbefalte grenseverdier for utandørs støynivå for støyfølsam busetnad. Retningslinja gjeld ved etablering av støyande anlegg eller verksemd. Det er gitt grenseverdier for støy frå veg for nye samferdselsanlegg og utbetring av eksisterande anlegg.

I denne saka er støy frå vegtrafikk relevant. Støy er utgreidd og tatt omsyn til.

### **Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520/2012)**

Retningslinja skal førebyggje helseeffektar av luftforureiningar gjennom god arealplanlegging. Retningslinja har ikkje status som ei statleg planretningslinje etter plan- og bygningslova § 6-2. Tilrådingane i retningslinja er rettleiande. Retningslinja skal leggjast til grunn ved etablering av ny verksemd som vil medføre vesentleg auke i luftforureininga.

Planforslaget påverkar i liten grad den lokale luftkvaliteten fordi trafikkomfanget på Rv. 36 er relativt lågt, og landskapet er ope. Trafikken fører derfor ikkje til særlege helsemessige utfordringar knytt til luftkvalitet.

### **Statlege planretningslinjer for arealbruk og mobilitet**

Føremålet med statlege planretningslinjer for arealbruk og mobilitet er å sikre ei samordna og berekraftig bustad-, areal- og transportplanlegging. Dette skal bidra til meir effektive planprosessar og støtte opp om berekraftsmåla samt Noregs nasjonale og internasjonale forpliktingar på natur-, klima- og miljøområdet.

Planlegginga skal òg bidra til å utvikle berekraftige byar og lokalsamfunn, leggje til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremje helse, miljø og livskvalitet. Vidare skal den bidra til reduserte klimagassutslepp, eit klimatilpassa samfunn, og ivaretaking av kulturmiljø og naturmangfald, samt redusere tapet av dyrka mark, natur-, villrein- og friluftsområde og karbonrike areal.

Planarbeidet for Rv. 36 dreier seg om utbetring av ein hovudveg, og tema som kollektivtrafikk, avkøyrslar, mjuke trafikantar og trafikkavvikling er sentrale. Både det eksisterande lokalsamfunnet, kulturmiljø og naturmangfaldet må takast omsyn til planen. Planen legg ikkje opp til nye utbyggingsområde, utover endringar i vegføremål. Eit utbyggingsføremål (massetak) er omgjort til vassforsyningsanlegg. Samordningsbehovet er derfor knytt til eksisterande bruk og lokalsamfunnet.

### **Statlege planretningslinjer for klima- og energi**

Føremålet med retningslinjene er å sikre at klima og energi blir vektlagt i planlegginga etter plan- og bygningslova og anna myndigheitsutøving og verksemd i staten, kommunane og fylkeskommunane. Klima omfattar både reduksjon av klimagassutslepp, karbonopptak og -lagring, og tilpassing til forventa klimaendringar.

Retningslinjene skal bidra til at:

- a) Noreg når sine nasjonale klimamål som fastsett i klimalova
- b) livsgrunnlaget og naturmangfaldet blir sikra for dagens og framtidige generasjonar
- c) god forsyningstryggleik for energi blir oppretthalde
- d) samfunnet og økosystema blir førebudde på og tilpassa klimaendringane
- e) arbeidet med å redusere klimagassutslepp, meir effektiv og fleksibel energibruk, betre klimatilpassing og andre miljømål blir sett i samanheng
- f) stat, fylkeskommunar og kommunar får klargjort sine roller og ansvar
- g) kommunar og fylkeskommunar prioriterer omsynet til klima- og energi i si myndigheitsutøving, og kommunane i si verksemd

I arealplanar er klimagassutslepp tett knytt opp til omdisponering av grøne areal. I denne planen vil sideareal til Rv. 39 som i dag er dyrka mark eller skog bli varig omgjort til utbyggingsområde. Klimagassutslepp knytt til anleggsfasen kan også vere relevant.

### **Rikspolitiske retningslinjer for barn og unge i planlegginga**

Målet med rikspolitiske retningslinjer for barn og unge i planlegginga er å:

- a. Synleggjera og styrke barn og unge sine interesser i all planlegging etter plan- og bygningslova.
- b. Gi kommunane betre grunnlag for å innlemme og ivareta barn og unge sine interesser i planlegging og byggesakshandsaming.
- c. Gi eit grunnlag for å vurdere saker der barn og unge sine interesser kommer i konflikt med andre omsyn/interesser.

Reguleringsplan for Hønså bru regulerer i hovudsak eit trafikkområde, men område som barn nyttar ligg i tilknytning til vegen. Omsyna til barn og unge er derfor omtalt i kap. 9.13.

### **FNs berekraftsmål**

Berekraftsmåla er verdas felles arbeidsplan for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikheit og stoppe klimaendringane. Måla består av 17 hovudmål og 169 delmål som dekkjer eit breitt spekter av sosiale, økonomiske og miljømessige utfordringar. Utbetring av rv. 41 med føremål om å auke trafikktryggleiken er med på å fremje FNs berekraftsmål nummer 9, som handlar om å byggje robust infrastruktur, fremje inkluderande og berekraftig industrialisering, og fremje innovasjon.

## **5.3 Regionale planar og føringar**

### **Regional plan for samordna areal og transport i Telemark (2015–2025) (ATP–Telemark)**

Målet med den regionale planen er å mellom anna å satse på trygge skulevegar, få eit meir brukarvenleg og effektivt kollektivtilbod, og styrke byar og tettstadar. Mål for trafikkisikkerheit er at tal ulykker med mjuke trafikantar skal reduserast med 38% innan 2024.

### **Regional plan for trafikkisikkerheit i Vestfold og Telemark fylkeskommune (2023–2026 (2034))**

Planen gjeld i fyrste rekke fylkesvegar. Målet med planen er: *Vestfold og Telemark opprettholder vedtak i Stortinget om **Nullvisjonen; at ingen skal bli drept eller hardt skadd i Vestfold og Telemark. Vestfold og Telemark følger målsetningen satt i Nasjonal transport plan: om å få til en reduksjon fra 35 hardt skadde og drepte i Vestfold og 30 hardt skadde og drepte i Telemark i 2019, ned til maksimalt 14 hardt skadde og drepte i 2030 hver, og ingen drepte i trafikken innen 2050.***

### **Regional vannforvaltningsplan i vannregion Vest–Viken 2022 – 2027**

Seljordsvatn og nedbørfeltet til Seljordsvatn er del av Midtre Telemark vassområde, og omfattast av Regional plan for vannforvaltning i vannregion Vest–Viken. Føremålet med planen er å beskytte vassmiljøet mot forringing, og å forbetre og gjenopprette miljøtilstanden der forholda ikkje er gode nok. Det er sett eit miljømål per vassførekomst. Ein vassførekomst er ei avgrensa mengde med vatn, typisk bekk, elv, innsjø, magasin, kanal, grunnvatn, fjord eller kyststrekning. Dei fleste vassførekomstane har god økologisk tilstand som miljømål.

### **Regional plan for klima og energi for Telemark (2019–2026)**

Som fylgje av klimaendringar står Telemark ovanfor utfordringar knytt til auka sannsyn for kraftig nedbør (overvatn), regnflaum og flaum- og sørpeskred. Målet med planen er å

skape eit berekraftig Telemark. For nå målet er satsingsområdet mellom anna å skape kompakte og attraktive byar og tettstadar.

### **Felles klimaplan for Vest–Telemark 2023 – 2026**

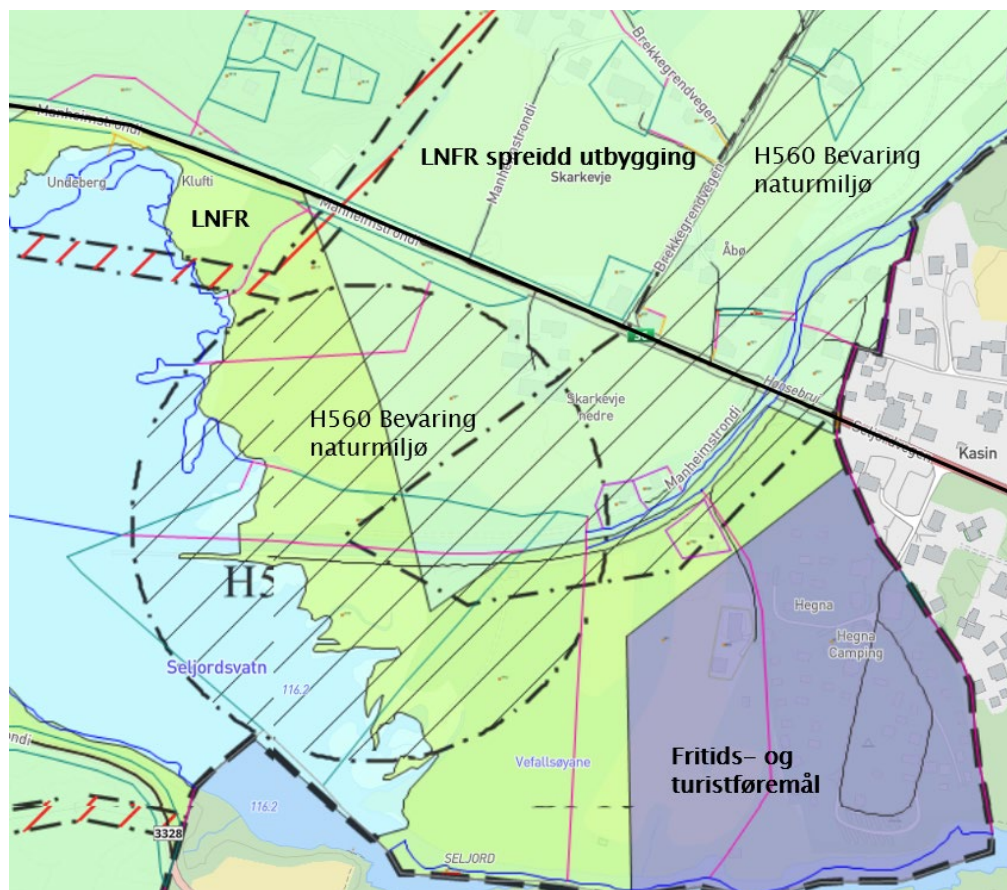
Klimaplan for Vest–Telemark er kommunane sin offisielle plan for å redusere klimautslepp og å tilpasse seg nye rammer. Hovudmålet med planen er: *Kommunane i Vest–Telemark skal redusere det totale klimafotavtrykket frå eiga verksemd, ta vare på naturmangfaldet og vere pådrivarar for klimavenlege løysingar i regionen i samsvar med nasjonale føringar og målsetjingar.*

## 5.4 Kommuneplanens arealdel, kommunedelplanar, reguleringsplanar

### Kommuneplanens arealdel i Seljord og Midt-Telemark kommunar

#### Seljord kommune:

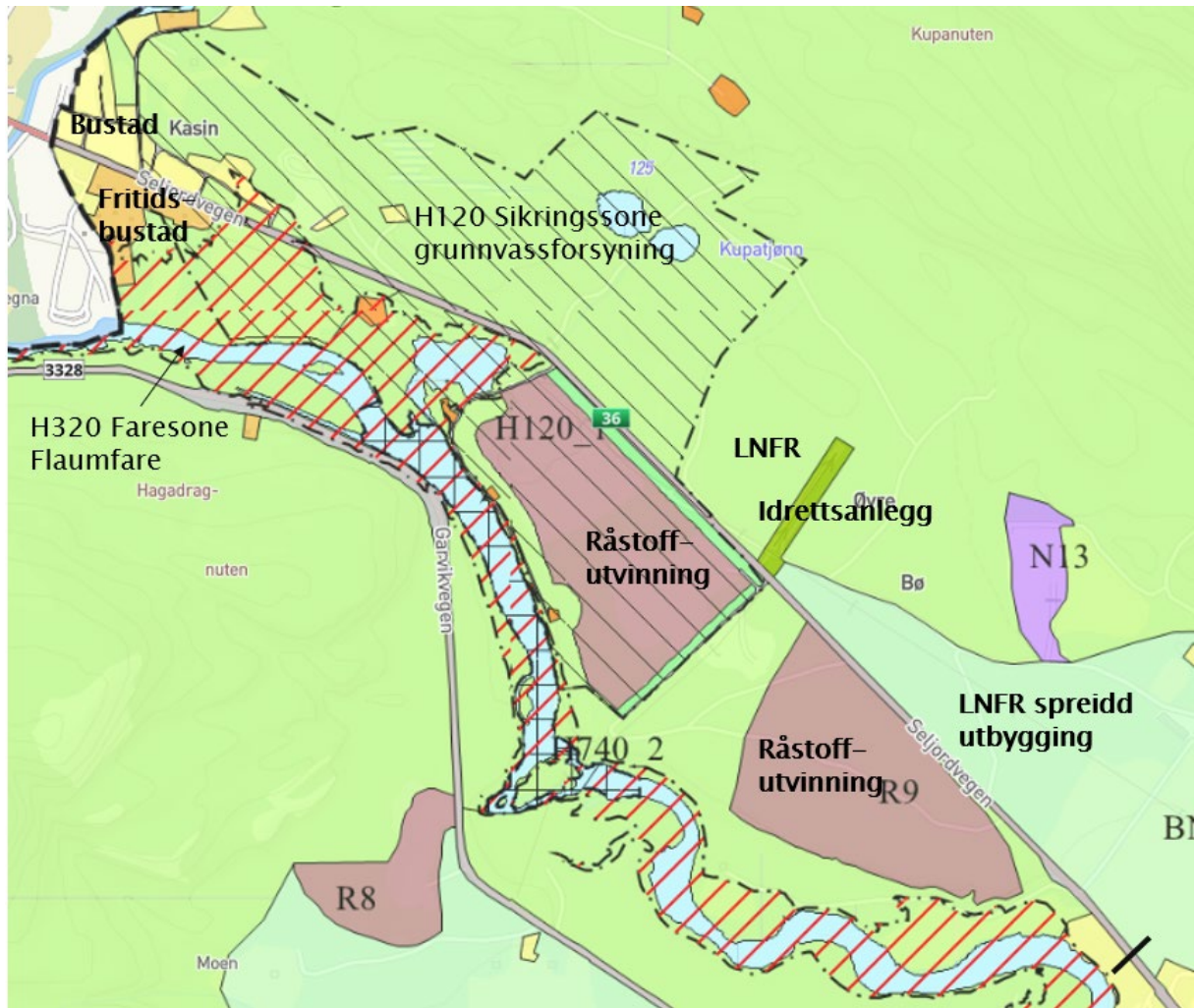
I Seljord kommune viser kommuneplanens arealdel føremåla LNFR (Landbruk, natur, friluftsliv og reindrift), LNFR spreidd utbygging og fritids- og turistføremål. To omsynssoner viser bevaring naturmiljø. Sjå Figur 5.



Figur 5: Kommuneplanens arealdel for Seljord. Kjelde: Kommunekart.com

#### Midt-Telemark kommune:

Planens avgrensing går over fleire føremål i gjeldande kommuneplan: Bustad og fritidsbustad føremål, LNFR, vassforsyningsanlegg, råstoffutvinning, park (vegetasjon skjerm), idrettsanlegg (skytebane) og LNFR spreidd. Sjå figur 6.



Figur 6: Kommuneplanens arealdel for Midt-Telemark. Kjelde: Kommunekart.com

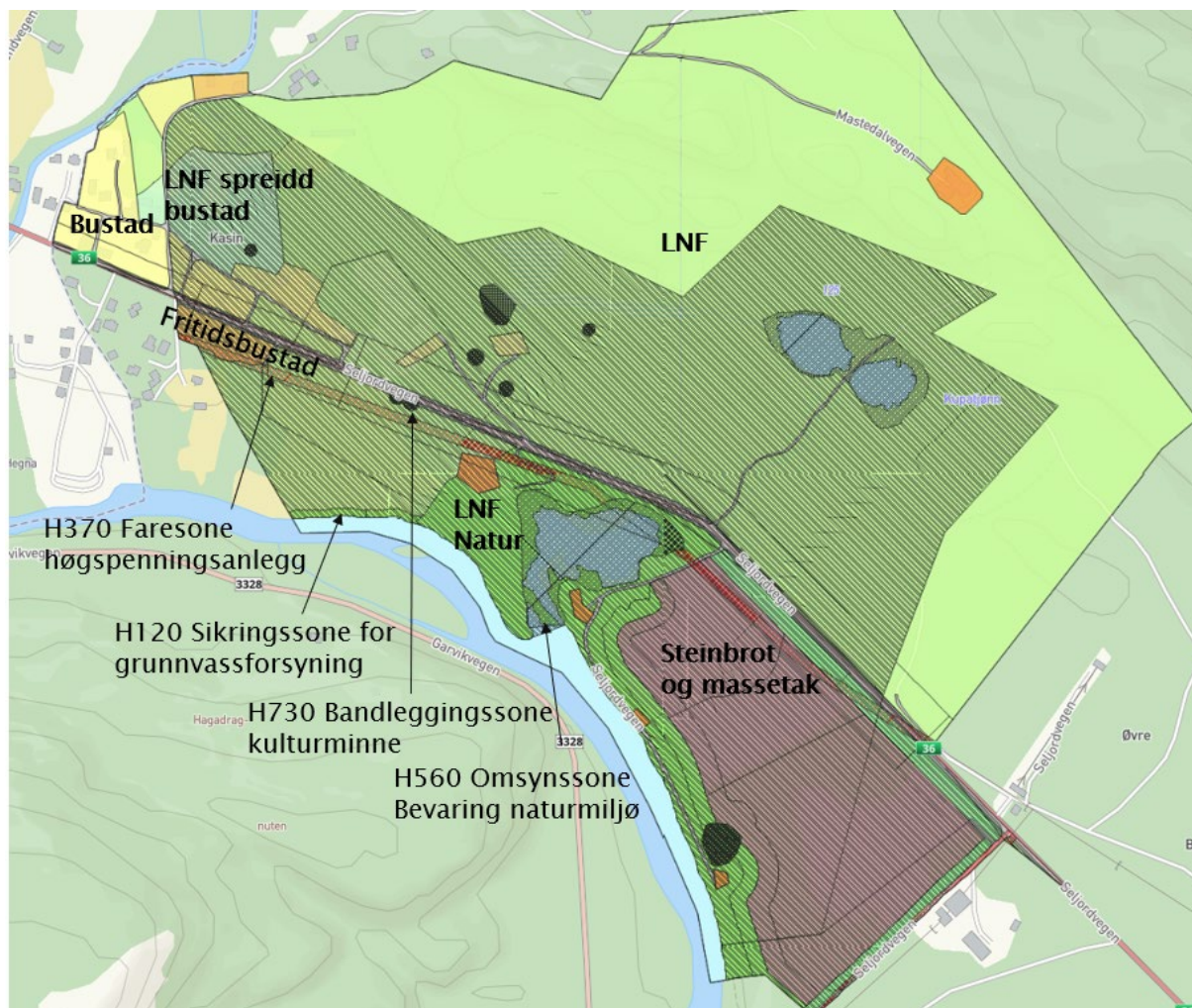
### Gjeldande reguleringsplanar

#### Seljord kommune:

Ingen eksisterande reguleringsplanar

#### Midt-Telemark kommune:

Planforslaget for RV 36 går over reguleringsplanen «Områdereguleringsplan for Bø vassverk, planID 02\_32\_2009» , sjå Figur 7



Figur 7: Gjeldande reguleringsplan «Områdereguleringsplan for Bø vassverk». Kjelde: [Kommunekart.com](http://kommunekart.com)

Planen omfattar regulering og utvikling av vassverket i Bø. Planen set rammer for utbygging og bruk av området for å sikre vassforsyning til lokalsamfunnet. Den inkluderer detaljar om infrastrukturen som skal byggast, tiltak for å verne miljøet, og retningslinjer for drift og vedlikehald av vassverket. Sone H120 sikringszone for grunnvassforsyning (det store skraverte området) har graderte krav til sikring av drikkevasskjelda. Desse omsyna er sentrale at blir vidareført.

## 6 Hovudutfordringar i planområdet

Drikkevatn: Langs Rv. 36 ligg også ei sentral drikkevasskjelde i Midt-Telemark kommune. Tiltak i nærleiken må ikkje påverke drikkevatnet negativt.

Trafikkavvikling er eit sentralt tema. Følgande tema har vore sentrale for å sikre god trafikkavvikling:

- Plassering av busstopp: Det er naudsynt å etablere formelle busstopp ved Vefall/Kasin. Det er i dag ingen formelle busstopp for austgåande bussar.
- Mjuke trafikantar: Planen må vurdere løysingar for mjuke trafikantar.
- Avkøyrslar: Fleire avkøyrslar er vanskelege ved av- og påkøyring.
- Trafikktryggleik til barn og andre mjuke trafikantar i anleggsperioden.
- Sikt: Noverande bru gir dårleg sikt, og det er behov for å senke og utvide brua for betre sikt og trafikktryggleik.

Landbruk og skogsdrift: Planområdet ligg i eit landskap prega av landbruk og skogsdrift, men også nokre bustadtommer. Breiddeutviding av vegen fører til at eigedommar får redusert areal. Beslaglagt dyrka mark må sikrast. Det må også sikrast at skogeigedommar og andre eigedommar får ein tilfredsstillande tilkomst når avkøyringar slått saman eller justert.

Bustader: Ved Vefall/Kasin, ligg det bustader og ein campingplass, i tillegg til noko handel. Enkelte bustader får beslaglagt areal i hage og/eller oppkøyring. Kvaliteten på bustadområda som ligg tett på vegen må også sikrast med tanke på støy og trafikktryggleik.

Naturrisiko: Planområdet er flatt og ligg i nærleiken av både Seljordsvatn og andre vassdrag som Bjønndøla og Bøelva. Området ligg også innanfor aktsemdsområde for kvikkleireskred. Flaum som førte til skade på Hønså bru var den utløysande faktoren for reguleringsplanen og har fått mykje merksemd. Reguleringsplanen må også ta omsyn til flaum frå Seljordsvatn og Bøelva, og sikre at tiltak ikkje fører til kvikkleireskred.

Kulturminne: Det ligg fleire freda kulturminne langs vegen. Planen må ta omsyn til kulturminneverdiane, avklare konsekvensane og sikre at ikkje verdiane blir forringa.

Ei meir detaljert omtale av planområdet og relevante plantema kan lesast i kap. 9.

## 7 Vurdering av alternativ

Det har vore ein føresetnad å ombruke dagens vegtrase, med nødvendige justeringar for å tilfredsstille krav til dimensjoneringsklasse H1 med fartsgrense 80 km/t og dimensjoneringsklasse Hø2 med 60 km/t. Sidan ny veg vil bli breiare enn den eksisterande har det blitt vurdert kva side utvidinga skal leggast på. Ein har valt å utvide vegen mot sør, sidan dette gjev minst inngrep på bustadeigedommar inntil vegen. Forbi Herretjønn er vegen lagt noko mot nord for å unngå utfylling i Herretjønn. Vegen er samtidig heva for å avgrense terrenginngrep og få ei jamnare og slakare stiging på vegen.

Ein har også vurdert plassering og utforming av haldeplass for buss. Det er valt å etablere ein ny felles haldeplass for buss i begge retningar vest for Hønså bru.

## 8 Planforslaget; plankart og føresegner

### 8.1 Generelt om planen

Reguleringsplanen er utarbeidd som ein detaljert reguleringsplan, jf. plan- og bygningslova (pbl) § 12–3 av 2008. Arealføremål er i iht. § 12–5. Føresegner er utarbeidd iht. § 12–7. Denne planomtala er utarbeidd iht. pbl § 4–2.

Følgjande grep knytt til Rv. 36 er gjort:

- Rv. 36 har fått utvida køyrebane og utbetra kurvatur.
- På grunn av utvida køyrebane og betra kurvatur er areal som er avsett til anna vegggrunn grøntareal også utvida. Dette er vist som AVG i plankartet.
- Planen set av tilstrekkeleg areal for nye Hønså bru. Bruløysingar er utarbeidd av bruingeniørar, hydrologar, geoteknikarar og vegingeniørar, og skal sikre ei tygg og oversiktleg bru som verken er utsett for flaum eller forverrar ein flaumsituasjon.
- Eksisterande flaumvollar aust og vest for brua er spleisa inn mot nytt brukar.
- Planen set av areal til omkøyring og midlertidig bru, og tek omsyn til veggeometri og avkøyringar.
- Busstoppet er flytta frå dagens lokalisering vest for Brekkegrendvegen til areal mellom Brekkegrendvegen og Hønså bru.
- Planen legg ikkje til rette for gang- og sykkelveg. I staden legg planen opp til ei vegbanebreidde på 9 meter i 60-sona på begge sider av Hønså bru, der køyrefeltbreidda blir redusert. På den måten blir det frigjort 1,5 meter skulder på begge sider. Denne skuldra er tenkt at skal brukast av mjuke trafikantar.
- Fleire avkøyringar er lagt opp til at skal stengast eller flyttast.
- Midlertidig bygge- og anleggsområde er vist med skravuren #MBA. Dette inneber også omkøyringsveg.

Følgjande grep er gjort for å sikre andre verdiar:

- For sikre matjord er det utarbeidd ein matjordplan som foreslår mottaksareal for matjorda.
- Ved Herretjønn drikkevasskjelde blir eksisterande prinsipp for å unngå at vegvatn forureinar drikkevattnet vidareført. Det betyr at eit tett betongrekkverk langs vegen

avgrensar avrenninga. Ein legg i tillegg opp til tiltak for å hindre forureining av grunnvasskjelda frå ulykke utanfor vegbane.

- Vassforsyningsanlegget på Herremo blir styrka gjennom at to eigedomsteigar innanfor sone 1 blir regulert til offentleg vassforsyningsanlegg.
- For å ta vare på andre miljøverdiar er det utarbeidd eit miljøprogram. Det er stilt krav om ein miljøoppfølgingsplan før tiltak setjast i verk.
- Kulturminne er konsekvensutgreidd (sjå vedlegg). Kulturminneverdiar er unngått så langt det er mogleg og avklart i samråd med Telemark fylkeskommune. Ingen kulturminne fjernast. Gravhaugen lengst aust blir sikra. Omfattande steingard utan vernestatus i kulturminnelova blir oppretthalde utanfor område som gjennomgår terrengendringar.
- Område som er utsett for kvikkleire, skredfare og flaumfare er vist i plankart og sikra i føresegner.

## **8.2 Vertikalnivå**

Planen er bygd opp med to vertikalnivå:

- Vertikalnivå 2 er oppå bakken – i denne planen gjeld det mesteparten av arealet. Ved Hønså bru ligg vertikalnivå 2 i vassflata under brua.
- Vertikalnivå 3 er over bakken – i denne planen gjeld det bruspenet over vassflata.

## **8.3 Arealbruk og reguleringsføremål**

Reguleringsplanen syner arealdisponeringa i plankart med tilhøyrande føresegner.

Planområdet er redusert i forhold til kunngjeringsgrensa. Oversikt over omfanget av kvart arealføremål er vist i Tabell 8-1: Arealrekneskap.

Tabell 8-1: Arealrekneskap

Arealføremål	Areal (daa) (tal på flater)	
	Seljord	Midt-Telemark
<b>§12-5 nr. 1 bygg og anlegg</b>		
1111 – Bustad- frittliggjande småhus, BF	–	11,8 (5)
1121 – Fritidsbusetnad – frittliggjande, FBF	–	3,1 (2)
1173 – Campingplass, C	1,3 (2)	1
1510 – Energianlegg	0,02	–
1570 – Telekommunikasjonsanlegg	0,04	–
1201 – Steinbrot og masseuttak, SM	–	1 (2)
1541 – Vassforsyningsanlegg, VF	–	109
<b>Sum i arealkategorien</b>	<b>1,4</b>	<b>125,9</b>
<b>§12-5 nr. 2 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur</b>		
2011 – Køyreveg, KV	8,4 (10)	27,7 (14)
2018 – Annan veggrunn – teknisk anlegg, AVT	0,3 (2)	–
2019 – Annan veggrunn – grøntareal, AVG	10,5 (24)	55,1 (28)
2073 – Kollektivhaldeplass, KH	0,1	–
<b>Sum i arealkategorien</b>	<b>19,4</b>	<b>82,8</b>
<b>§12-5 nr. 3 Grønstruktur</b>		
3020 – Naturområde, grønstruktur (GN)	0,7 (8)	–
3060 – Vegetasjonsskjerm, VS	–	1,4 (2)
<b>Sum i arealkategorien</b>	<b>0,7</b>	<b>1,4</b>
<b>§12-5 nr. 5 Landbruks-, natur- og friluftsføremål samt reindrift</b>		
5100 – Landbruk, LNFR-areal (9)	10,5 (9)	39,2
5210 – Spreidde bustader, LSB (2)	4,2 (5)	0,5
<b>Sum i arealkategorien</b>	<b>14,7</b>	<b>39,7</b>
<b>§12-5 nr. 6 Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhøyrande strandsone</b>		
6001 – Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhøyrande strandsone, BSV	0,02	27,2
6610 – Naturområde i sjø og vassdrag	0,7	–
<b>Sum i arealkategorien</b>	<b>0,7</b>	<b>27,2</b>
<b>Totalt i alle kategoriar</b>	<b>36,8</b>	<b>277,0</b>

## Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (pbl § 12-5 nr. 2)

### Køyreveg (KV)

Rv. 36 er i plankartet vist som offentlig køyreveg (o\_KV1). Vegbreidder og geometrisk utforming av riksvegen er samsvar med dimensjoneringsklasse H1. Innanfor 60-sone er det lagt til grunn HØ2, men med same vegbreidde som H1 (9 meter). Arealet omfattar køyrefelt, skulder og breiddeutvidingar. I planen er det lagt til grunn ei utbetring av horisontal- og vertikalgeometrien.

Andre vegar og avkøyrslar er tilpassa eksisterande breidder og kurvatur.

Riksvegen er vist som o\_KV1 i plankartet. Andre vegteigar er:

- KV2 er ny tilkomst til gbnr 9/32 (Seljord) m.fl. Kryss med riksvegen justerast.
- KV3 er eksisterande tilkomst til Hegna Camping, og fleire eigedommar.
- KV4 er eksisterande tilkomst til gbnr 28/22 (Midt-Telemark) m.fl.. Avkøyring justerast inn mot ny riksveg.
- o\_KV5 er ny tilkomst til Bø vassverk på gbnr 28/3 (Midt-Telemark). Denne erstattar eksisterande tilkomstveg. Veggen har offentlig føremål.
- o\_KV6 er ny tilkomst til Bø vassverk på gbnr 28/8 (Midt-Telemark). Denne erstattar eksisterande avkøyring til Herremo grustak og vassverket. Veggen har offentlig føremål.
- KV7 er eksisterande tilkomst til gbnr 28/6 (Midt-Telemark). Tilkomsten er justert i samsvar med krav i HB100.
- KV8 er eksisterande tilkomst til gbnr 28/116 (Midt-Telemark) nord for riksvegen, med høve til tilkomst til fleire bruk. Avkøyring justerast inn mot ny riksveg.
- KV9 er eksisterande tilkomst til skjotebana. Denne blir einaste tilkomsten no, då gamlevegen lenger vest blir stengd.
- o\_KV10 er ny tilkomst til gbnr 28/7 (Midt-Telemark). Denne erstattar eksisterande avkøyring, som blir stengd. Veggen vil i tillegg vere driftsveg for framtidig overvassystem langs riksvegen. Veggen har offentlig føremål.
- KV11 er eksisterande tilkomst til 28/20,91 m.fl. (Midt-Telemark), der krysset med riksvegen er flytta ca. 20 m mot aust.
- KV12 er eksisterande tilkomst til 28/50 m.fl. (Midt-Telemark). Avkøyring justerast inn mot ny riksveg.
- KV13 er eksisterande tilkomst til fleire eigedommar. Veggen koplast med KV14.
- KV14 er eksisterande Mastedalsvegen. Veggen spleisast inn mot riksvegen i samsvar med krav. KV14 blir tilkomst til fleire eigedommar, som mistar direkte tilkomst frå riksvegen.
- o\_KV15 er tilkomst til ny busshaldeplass på gbnr 9/29 og 10/2 (Seljord). Ny tilkomst til 10/4 (Seljord) og KV17 vil også føre via KV15. Veggen har offentlig føremål.
- KV16 er ny tilkomst til gbnr 10/4 (Seljord)
- KV17 er eksisterande Brekkegrendvegen, som justerast i høve til ny riksveg.
- KV18 er eksisterande tilkomst til gbnr 10/3 (Seljord), med samband til Brekkegrendvegen. Krysset justerast inn mot ny riksveg.

- KV19 er eksisterande tilkomst til gbnr 10/15–19 (Seljord), og tilkomst til eksisterande renovasjonspunkt. Krysset justerast mot ny riksveg.
- KV20 er ny tilkomst til gbnr 10/9 og 10 (Seljord)

Kryss og avkøyrslar del vogntog og lastebilar ferdast ofte er dimensjonert for vogntog. Til enkeltbustader kan personbil leggest til grunn for utforming av avkøyrslar.

Nye landbruksvegar/driftsvegar er dimensjonert som landbruksveg klasse 3.

#### Anna veggrunn – grøntareal (AVG)

Anna veggrunn grøntareal omfattar areal til sikkert sideterreng, fyllingar, skjeringar og murar og sideareal til disse. Helling på fylling og skjering kan justerast. Naudsynte tiltak for bygging og drift og vedlikehald av veganlegget som blant anna vegteknisk infrastruktur, tekniske installasjonar, snødeponi, murar, rekkverk, stabiliserande tiltak, skjermar og –vollar, gjerder, rabattar, leskur mv. er tillat. Avkøyrslar, driftsavkøyrslar/ driftsvegar kan førast gjennom arealet.

Areal eigd av Statens vegvesen, og areal som skal eigast av offentlege myndigheiter, er regulert til anna veggrunn grøntareal. Private grunneigar vil få tilbod om ei avtale om kjøp av areal regulert til AVG der det trengs å gjennomførast tiltak.

AVG–areal som ligg i tilknytning til Rv. 36 er regulert som offentleg areal i plankartet og føresegner (o\_AVG).

#### Anna veggrunn – teknisk anlegg (AVT)

Anna veggrunn teknisk anlegg omfattar sjølve konstruksjonen til nye Hønså bru, både på land og bruspenet. Arealet ligg i Seljord kommune og er offentleg.

#### Kollektivhaldeplass (KH)

Kollektivhaldeplass er venteområde på den nye busshaldeplassen. Her kan det også etablerast eit leskur. Arealet ligg i Seljord kommune og er offentleg.

#### Frisikt

Frisikt er regulert inn med eigne linjer. Frisiktlinjene for alle avkøyrslar ligg innanfor reguleringsføremålet køyreveg og anna veggrunn.

#### **Bygningar og anlegg (pbl § 12–5 nr. 5)**

Dei delane av plankartet som ikkje er sett av til vegføremål er i hovudsak vist med same føremål som eksisterande planar. Planen legg ikkje opp til nye utbyggingsføremål. Aktuelle føremål som blir vidareført er:

- Bustader – frittliggjande småhus (BF) – Midt–Telemark kommune
- Fritidsbustader – frittliggjande (FBF) – Midt–Telemark kommune
- Campingplass (C) – Seljord og Midt–Telemark kommune
- Steinbrot og masseuttak (SM) Midt–Telemark kommune
- Vassforsyningsanlegg (VF) – Midt–Telemark kommune – offentleg føremål
- Energianlegg (EA) – Seljord kommune
- Telekommunikasjonsanlegg (TK) – Seljord kommune

Føremålet for vassforsyningsanlegg utvidast kraftig frå dei 4 brønnane til å omfatte heile teigen 28/3+8 mellom riksvegen og Bøelva. Dette inneber at arealføremålet «steinbrudd og massetak» blir fjerna og heimelen til masseuttak på 28/8 fell vekk. Driftskonsesjonen vil derfor ikkje vere i samsvar med plan- og bygningslova, og vil derfor ikkje kunne fornyast.

Det er berre tillate bygg og infrastruktur til vassforsyningsanlegget. Føresegnene i områdeplanen som sikrar omsyn til drikkevatn er vidareført. Planen opnar i tillegg for at det kan etablerast overvassgrøfter mellom kv1 og resipient for å leie forureina overvatn. Alle eksisterande avkøyringane til området blir stengde og erstatta av ein ny tilkomstveg (KV5).

Føresegnene til kvart arealføremål er vidareført frå dei eksisterande reguleringsplanane.

### **Grøntstruktur (pbl § 12–5 nr. 5)**

#### Vegetasjonsskjerm (VS)

Vegetasjonsskjerm er arealet mellom Rv. 36 og arealet sett av til steinbrot og massetak (SM). Dette er vidareført frå gjeldande plan i Midt–Telemark kommune

#### Naturområde, grønstruktur (GN)

Føremålet gjeld kantsona langs Bjønndøla i Seljord kommune. Føresegnene opnar for erosjonssikring og set krav til tilrettelegging av vegetasjon.

### **Landbruks-, natur- og friluftsområder samt reindrift (LNFR) (pbl § 12–5 nr. 5)**

LNFR-områda blir vidareført frå gjeldande planverk og dekker begge kommunar. Areal som nyttast til mellombels bygg- og anleggsområde tilbakeførast til LNFR-føremål når vegen er ferdigstilt. Hovudformålet er delt inn i landbruk, skogbruk og LNFR-område for spreidd bustadbygging.

### **Bruk og vern av sjø og vassdrag (BSV) (pbl § 12–5 nr. 6)**

I Seljord er areal naturområde i sjø og vassdrag (NSV) er nytta på den delen Bjønndøla som er innanfor planområdet.

I Midt–Telemark er Bøelva og Herretjønn er regulert til bruk og vern av sjø og vassdrag (BSV).

### **Føresegnområde (pbl § 12–7)**

#### Mellombels bygg- og anleggsområde (#MBA)

Det er regulert inn område til mellombels bygg- og anleggsområde i plankartet (#MBA).

Mellombels bygg- og anleggsområde sikrar areal som er naudsynte for å gjennomføre anleggsarbeidet. Det kan til dømes vere omkøyringsveg, riggplass, anleggsveg, lagerplass, midlertidig massedeponering, maskiner og brakker eller arbeidsområde.

Breidda på beltet er i utgangspunktet 10 m, men det er lokale tilpassingar mot bygningar og i område der det kan vere naudsynt med meir areal. Nokre stader er arealet smalare, der ein ikkje ser trong eller høve til full breidde.

Når vegen er ferdig bygd skal arealet gå attende til underliggjande føremål. Kommunen skal gjere vedtak om avslutning av mellombels bygg- og anleggsområde, jf. pbl §12–7, 1.

ledd nr. 10 når dei har fått skriftleg melding om at anlegget er ferdigstilt. Føresegnene opnar for at #MBA kan vare i opptil 10 år etter at planen har trådd i kraft.

#MBA vil medføre mellombels erverv frå Statens vegvesen. Grunneigar vil bli tilbode ei avtale med definert godtgjersle.

#### Føresegnsområde #1

Det er regulert inn eitt føresegnområde (#1) i Midt-Telemark kommune der det er gitt særlege vilkår for bruk. Føresegnområdet er lagt inn for å sikre god overvasshandtering på ved Herremo, jf. rapporten rapporten «Flomfarekartlegging Rv. 36». Dette er nøyare omtalt i kap. 9.12.

#### **Rekkefylgjeføresegner**

Det er tatt inn rekkefylgjeføresegner knytt til følgende forhold:

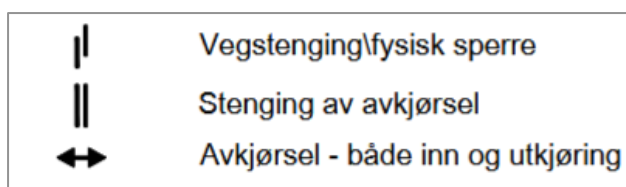
- Miljøoppfølgingsplan (MOP)
- Tryggleikstiltak mot kvikkleire.
- Tryggleikskrav for mjuke trafikantar under anleggsperioden
- Avkøyningar som skal stengast når ny tilkomst er etablert
- Revegetering

#### **Avkøysler**

Avkøysler er regulert inn med tilkomstpilar (både inn- og utkjøring). Dette gjeld både avkøysler til bustader og til skogbrukseigedomar.

Dei avkøyningane som skal stengast er vist med to vertikale strekar.

KV6 har karv til stenging med ein bom på grensa mot gnr./bnr. 28/8 (Midt-Telemark).



Figur 8: Presentasjon av avkøyningar i plankartet

Totalt 17 eksisterande avkøyningar skal stengjast. Tilkomst til eigedomar sikrast gjennom nye avkøyningar, som delvis er felles. Avkøyslene er vist på kart og nøyare grunnngjeve i kap. 9.1 Trafikkforhold.

Stenging til gbnr		Ny tilkomst	
10/4	KV16 via ny busslomme, KV15	28/20,61,91 m.fl.	Avkøyning KV11 flytta 25 m mot aust
10/1, 9+10	Avkøyning lenger vest, KV20	28/4,8,100 (sør for rv)	Ny avkøyning KV6

9/14, 32, 33 m.fl.	Avkøyring lenger aust, KV2. Mellombels tilkomst KV3/C2	28/8 nord for rv	Ny avkøyring KV10
9/31+16, m.fl.	Felles tilkomst KV14	28/16 og 28/9	Ny avkøyring KV6 10 m vest
28/32,34,49	Ny tilkomst frå nord via KV14	28/9	Ny avkøyring KV9
28/25	Ny tilkomst frå vest via KV14	28/6, 16	Avkøyring flyttast 10 m mot sør
28/3+8 (sør for rv)	Ny avkøyring til 28/3 KV5	28/1 m.fl.	Flyttast 12 m mot vest
28/42	Flyttast 8 m mot vest	28/1	Flyttast 50 m mot vest

Figur 9: Liste over endringar av avkøyrslar.

## Byggegrenser

Plangrensa utgjer ein smal korridor langs Rv. 36 og andre vegar i området, og det er ikkje hensiktsmessig å vise byggegrenser på plankarta. Byggegrenser er anten gitt i veglova (50 m), eller er innarbeidd i tilstøytane reguleringsplanar.

Dei byggegrensene mot veg som ligg i områdeplan for Bø vassverk i Midt-Telemark kommune er sett til 50 meter frå senterlinje riksveg.

Byggegrense mot vassdrag er vist i føresegnene. Det er sett ei generell byggegrense på 100 meter frå Bøelva og 50 meter frå andre vassdrag for dei fleste byggetiltaka. Det er gjort unntak for flaumsikringstiltak, bruer og stiar.

## 8.4 Omsynssoner

### Omsynssoner og bandleggingssoner

- H560 Bevaring naturmiljø (Seljord og Midt-Telemark) I Seljord dekkjer omsynssona det verna vassdraget Bjonndøla. I Midt-Telemark dekkjer omsynssona ei naturtype med liggande død ved Herremo og areal rundt Herretjønn. Føresegnene sikrar at tiltak ikkje skal skade naturverdiane.
- H570 Kulturmiljø (Midt-Telemark) viser sikringssone rundt kulturminne (H570\_1) og steingjerde (H570\_2). Føresegnene sikrar at tiltak ikkje får konsekvensar for kulturminna.
- H730 Bandleggingssone kulturminne (Midt-Telemark) ligg over ein automatisk freda gravhaug, og sikrar at ingen tiltak skal skjemme kulturminnet.
- H140 Frisiktsoner (Seljord og Midt-Telemark) – sikrar fri sikt i vegkryss
- H120 Område grunnvassforsyning (Midt-Telemark) ligg rundt inntaksbrønnande for grunnvassverket.

## Faresoner

- Faresoner for ras H310 (Seljord og Midt-Telemark) viser fareområde for kvikkleireskred i Midt-Telemark og aktsemdsområde for jord- og flaumskred i Seljord. Føresegnene set krav om sikring.
- H320 flaum (Seljord og Midt-Telemark) med krav til sikring av tiltak med tryggleiksklasse.
- H370 høgspenning (Seljord og Midt-Telemark) – følgjer høgspenninglinjer i luft, med føresegner som avgrensar aktiviteten innanfor omsynssoona.

## 8.5 Nye eigedomsgrenser

Nye eigedomsgrenser vil følgje føremålsgrenser til areal regulert til offentlig vegføremål. Det er sett i gang med oppmålingsforretning for enkelte tomter langs riksvegen for å fastsette dei grensene som blir råka av planforslaget meir nøyaktig. Uventa forhold som til dømes grunnforhold eller manglar i kartgrunnet, kan føre til at areal som skal disponerast til vegføremål kan ha mindre avvik frå vedtatt føremålsgrense. Matrikkelloven opnar for at nye eigedomsgrenser kan avvike noko frå løyve/ føremålsgrense i plan for å oppnå en tenleg grense ut frå forholda i terrenget. Avvik skal ikkje overskride matrikkellova sine avgrensingar for grensejustering.

Det er kommunen som lokal matrikkelmynde som avgjer om avviket er i samsvar med matrikkellova, eller om det må søkast om løyve til deling for å få matrikkelført ny eigedomsgrense. Det er også kommunen som avgjer om slike mindre avvik kan gjerast utan endring av planen eller om det er naudsynt med ei mindre endring av reguleringsplanen etter pbl. § 12–14 andre ledd.

## 9 Skildring av planområdet og planløyvinga, verknad av planforslaget, avbøtande tiltak og kva som ikkje blir løyst

### 9.1 Trafikkforhold

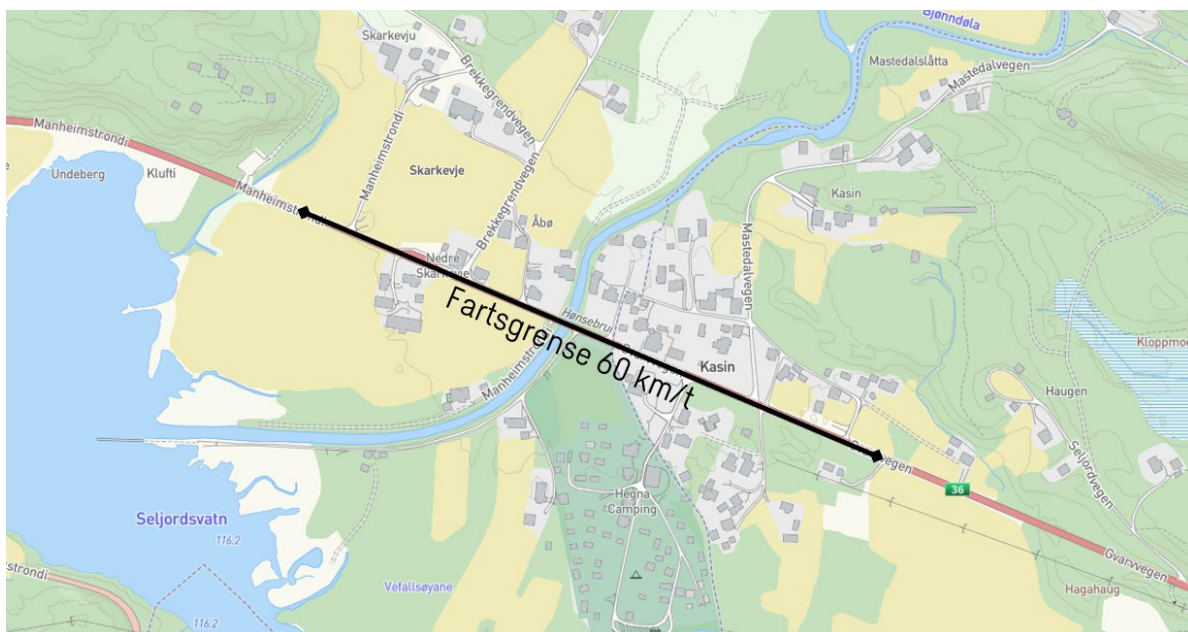
#### Eksisterande situasjon

Rv. 36 har ei fartsgrense på 80 og 60 km/t igjennom planområdet. ÅDT på strekninga er (pr 2024) 2460, med 7% lange køyretøy (Kjelde: Vegdatabanken). Veggen har ei breidde som varierer mellom 6 og 7,4 meter.

Rv. 36 har ikkje gangfelt og berre eit busstopp i ein retning. Det er heller ikkje fortau eller gang og sykkelveg langs vegnettet i planområdet.

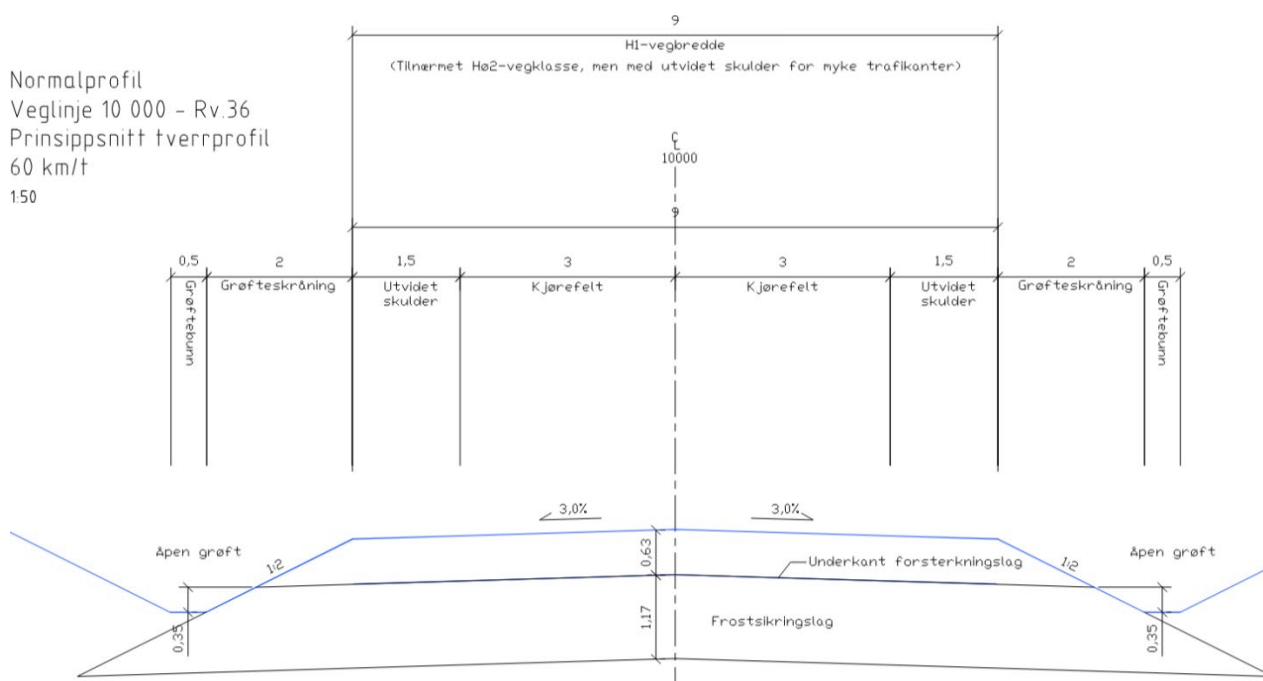
#### Planlagt løyving

Ca. 3,3 km av Riksveg 36 blir oppgradert til vegklasse H1, dimensjonert for 80 km/t og ÅDT opp til 6000. Dagens vegbanebreidde blir auka frå om lag 6,5 m til 9 m, med strengare krav til kurvatur for betre trafikktryggleik. Traseen følgjer dagens veg med naudsynt tilpassing for å minimere naturinngrep.



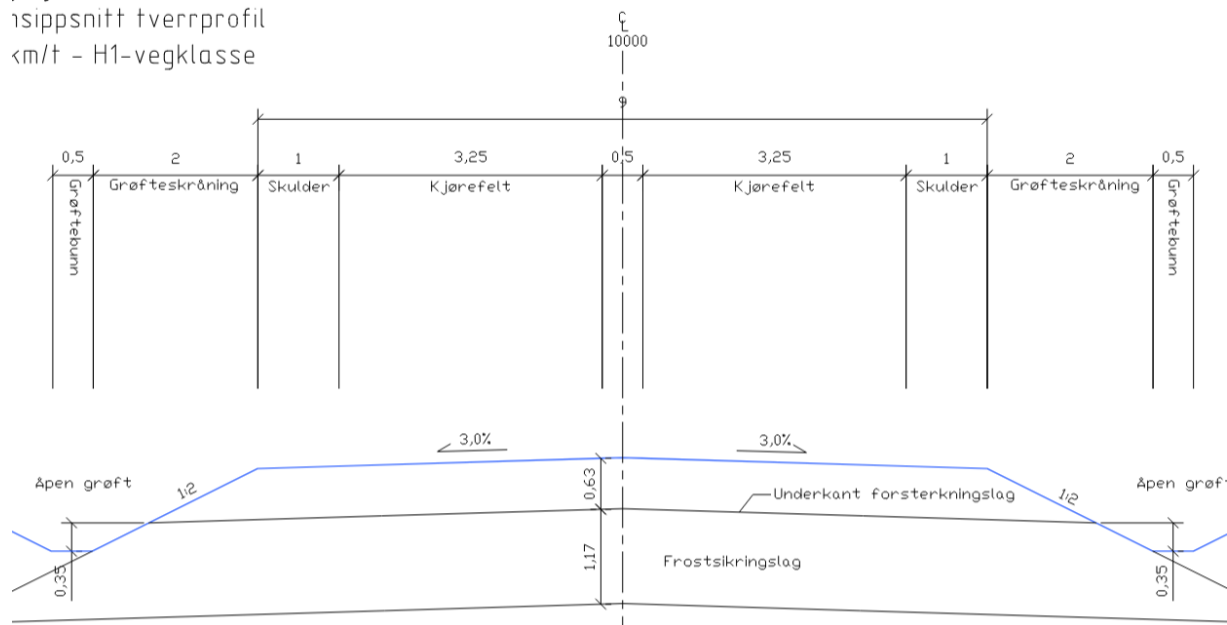
Figur 10: Område med fartsgrense 60 km/t, der vegskuldra skal vere ekstra brei.

I 60-sona, skal vegen dimensjonast som vegklasse Hø2. Vegnormal N100 opnar for at vegskuldra kan utvidast til 1,5 meter på kvar side i staden for å etablere gang- og sykkelveg,. Det er denne løysinga, med utvida vegskulder som reguleringsplanen legg opp til. Vegbanebreidda er derfor 9 meter på heile strekingen, sjølv om vegen har fartsgrense 60 km/t før og etter brua. Plankartet sikrar at den ekstra vegbreidda i 60-sona blir brukt til gangareal - og ikkje brukt til breiare veg, ved at køyrebane kant (den kvite stripa) er lagt inn som juridisk linje.



Figur 11: Normalprofil for vegen innanfor 60-sona. Her er vegskuldra 1,5 meter. (Kjelde: Teknisk plan (F-teikningar))

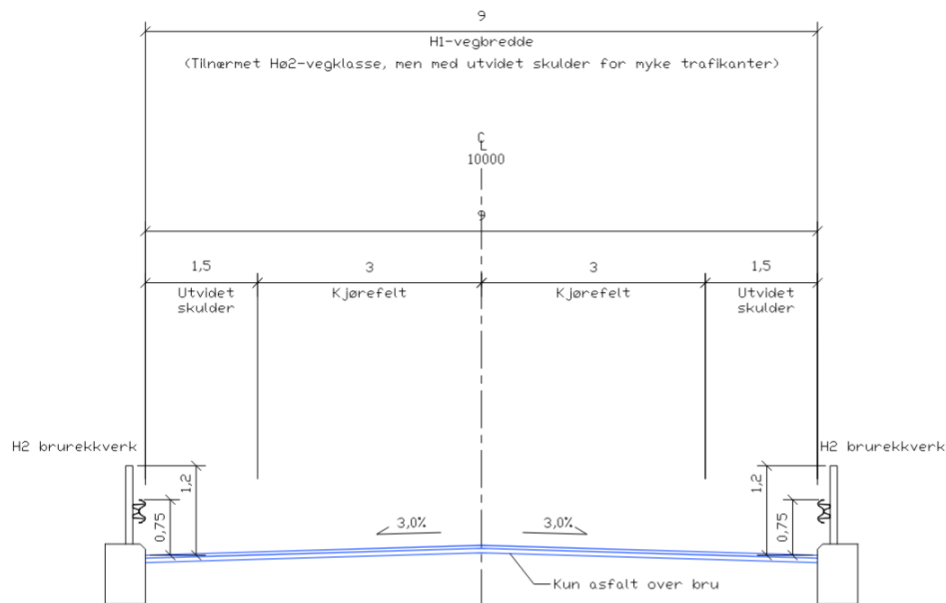
linje 10 000 - Rv.36  
 tverrsnitt tverrprofil  
 km/t - H1-vegklasse



Figur 12: Normalprofil for Rv. 36 i 80-sona. Her er vegskuldra 1 meter. (Kjelde: Teknisk plan (F-teikningar))

Sjølv om vegen blir dimensjonert for 60km/t, er det valt ei større vertikalcurve over Hønså bru, slik at siktkrav for 80km/t er tilfredsstilt. Dette betyr at sikthorholda over brua blir vesentleg betra i forhold til dagens situasjon.

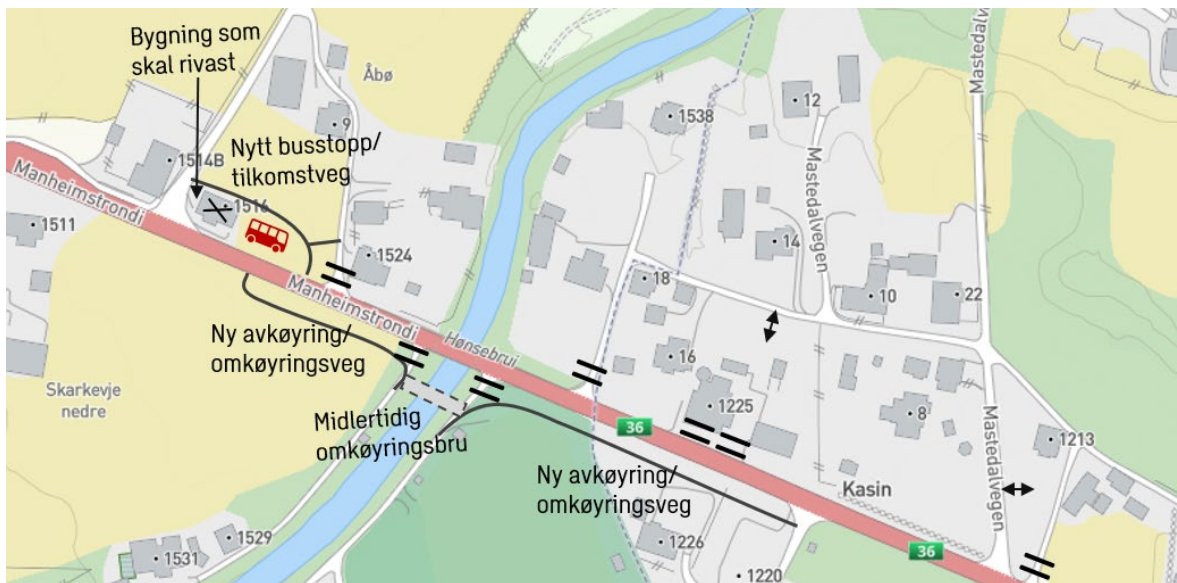
Normalprofil  
Veglinje 10 000 - Rv.36  
Snitt over bru  
60 km/t  
1:50



Figur 13: Prinsippsnitt for Hønså bru. Her er vegskuldra 1,5 meter. (Kjelde: vedlagte normalprofilar (F-teikningar))

### Endringar ved Vefall/Kasin

Planen legg til rette for ein del endringar langs Rv. 36. I Vefall/Kasin blir fleire avkøyringar lagt om. Kva avkøyringar det gjeld kjem fram av figur 14. I tillegg blir busstoppet flutt austover frå dagens plassering, nærare brua. For å få plass til det nye busstoppet må ein bygning rivast.

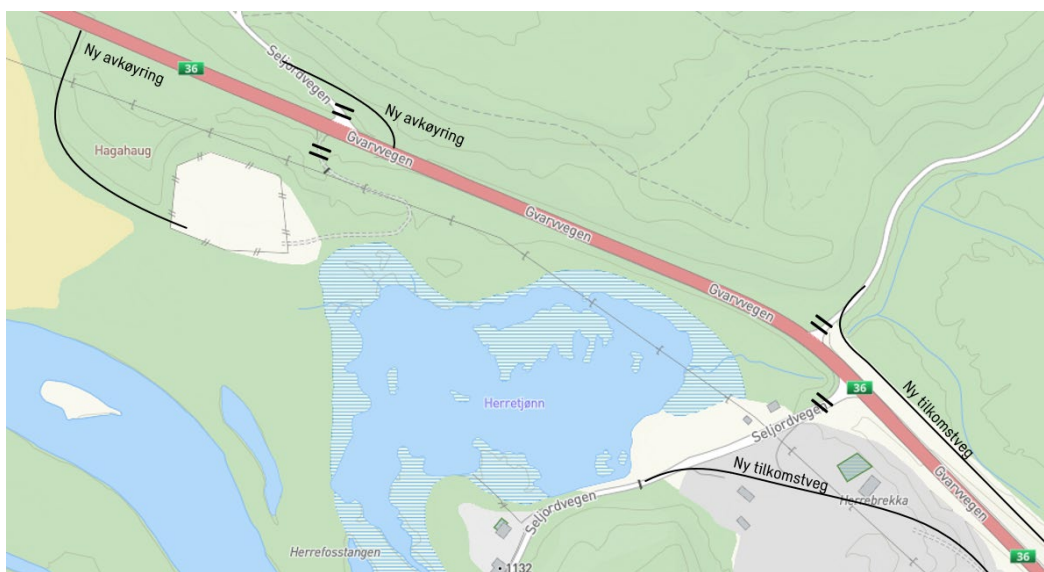


Figur 14: Endringar langs Rv. 36 i Vefall/Kasin. Avkøyrslar som er merkt = blir stengde. Nye tilkomstlar er vist som line eller med pil (↔). Busstoppet er flytta nærare brua enn dagens busstopp. I anleggsfasen på Hønså bru vil omkøyringa bli lagt sør for riksvegen.

Dei eigedommane som får stengt avkøyring frå Rv. 36 skal få tilrettelagt ny tilkomst. Dette er sikra med rekkefølgekrav i føresegnene. Plankartet viser nye tilkomstveggar som vegføremål og avkøyrslar som piler. På eigedommar der tilkomsten blir heilt endra skal Statens vegvesen koste og legge til rette for ein fullgod erstatning til dagens avkøyrslar. Dette gjeld gnr./bnr. 10/4 i Seljord kommune og gnr./bnr. 28/32, 34, 49 og 28/25 i Midt-Telemark kommune. Dei konkrete løysingane knytt til nye avkøyrslar må avtalast med Statens Vegvesen.

#### Endringar i resten av planområdet

Endringar i avkøyrslar og tilkomstveggar lenger aust er vist i karta under.



Figur 15: Endringar i avkøyrslar og tilkomstveggar ved Herretjønn



Figur 16: Skisserte endringar av avkøyrslar og tilkomstveggar ved Herremo



Figur 17: Skisserte endringar av avkøyrslar og tilkomstveggar ved Verpe

Ny busshaldeplass blir etablert vest for brua, med universelt utforma venteområde og nedsenka fortau.

Tiltaka vil gje betre framkomst for alle trafikantgrupper. Auka vegbreidde vil gjere det tryggare å ferdast etter vegen i 60-sona. Auka vegbreidde og forsterka oppmerking i 80-sona vil også bidra til auka trafikktryggleik.

## 9.2 Kollektivtrafikk

### Eksisterande situasjon

Planområdets einaste busstopp ligg ved gnr. 10/7, rett vest for Brekkegrendvegen i Seljord kommune. Busstoppet betener berre bussar som køyrer vestover. For austgåande bussar er det ikkje noko tilrettelagt busstopp. Busstoppet ligg langt i frå dei fleste målpunkta i

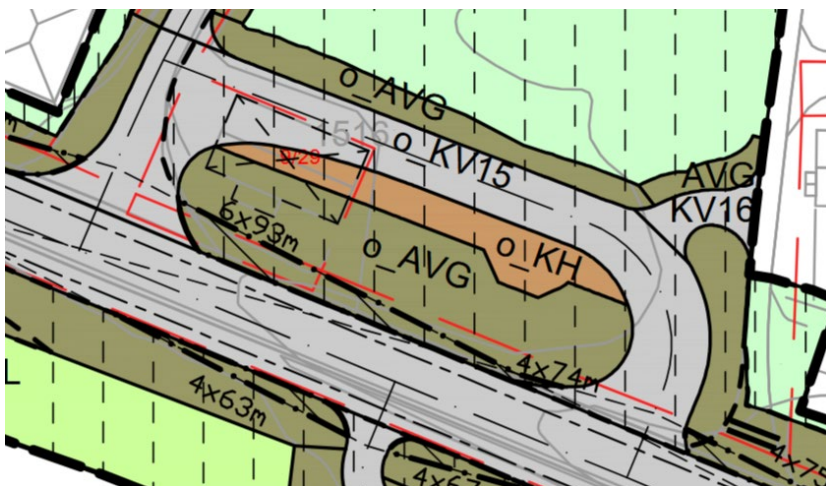
området, og personar som skal på bussen må gå langs bilvegen. Det er ikkje tilrettelagt for mjuke trafikantar.



Figur 18: Busstoppet på Vefall. Kjelde: Google maps.

### Planlagt løysing

For å etablere gode løysingar for bussar frå begge kantar blir busstoppet flytta om lag 70 meter mot aust og erstatta av ein busshaldeplass. Venteområdet skal vere universelt utforma. Mjuke trafikantar skal gå via nedsenka fortau i enden av bussoppstillingsplassen, over ei lågt trafikkert avkøyring og inn på den utvida vegskuldra for å kome seg til/frå målpunkt langs riksvegen. Busshaldeplassen vil vere einvegskøyrd frå vest mot aust av omsyn til sikt og trafikktryggleik. Tilkomst til gbnr 10/4 vil føre via busshaldeplassen, elles vil den vere fri for annan trafikk.



Figur 19: Busslomma slik den er vist på plankartet.

Den planlagde løysinga vil gjere området tryggare og meir oversiktleg, samanlikna med dagens busslomme. Det blir sett krav om leskur. Sidan busshaldeplassen er nærare brua vil den også bli lettare tilgjengeleg, særleg for reisande som skal til/frå Hegna camping. Det blir ikkje opna for tilrettelagt kryssing av riksvegen. Sidan mjuke trafikantar må ferdast langs vegskuldra, og fartsgrensa er 60 km/t, vil ei tilrettelagt kryssing kunne føre til fleire farlege situasjonar enn dersom fotgjengarane er skjerpa og ventar til det blir ledig.

## 9.3 Konstruksjonar

### Eksisterande situasjon

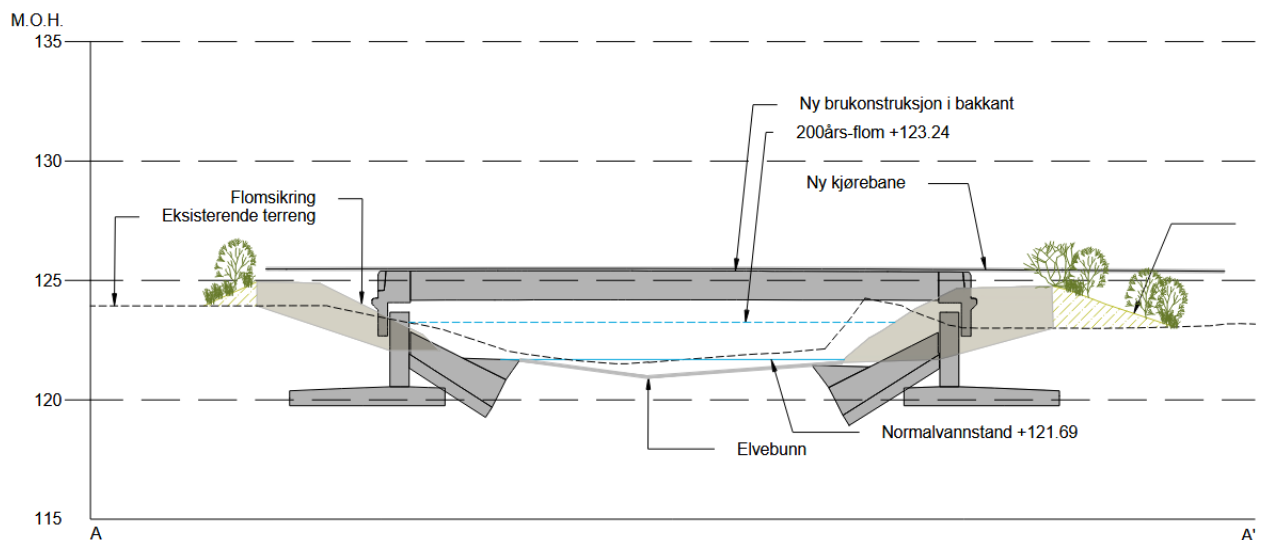
Den eksisterende situasjonen omfattar dagens vegstruktur og bru som er direktefundamenterert med stripefundament i eit område med gode grunnforhold bestående av grovmassar. Bruene og vegane er utforma i samsvar med tidlegare prosjekt og har blitt vurdert for stabilitet og funksjonalitet.

### Planlagt løysing

Planforslaget inneber bygging av ny og midlertidig Hønså bru samt oppgradering av Rv 36.

#### Nye Hønså bru

Bruene skal direktefundamenterast med stripefundament i eit område med gode grunnforhold.



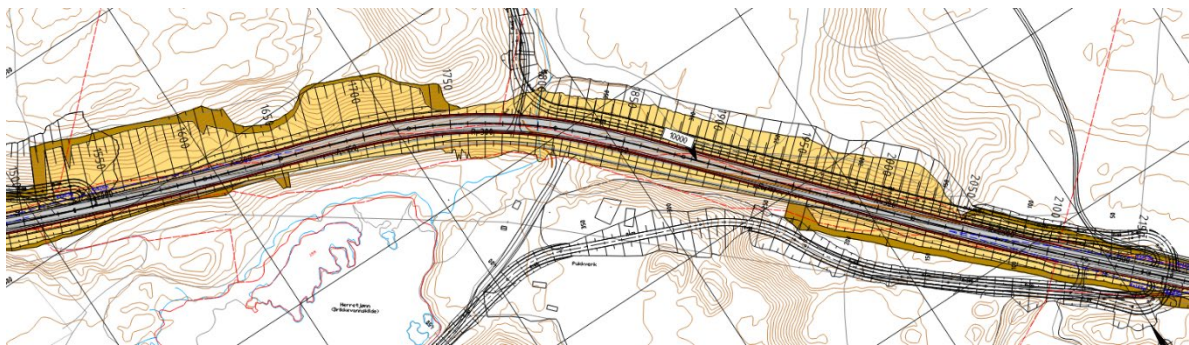
Figur 20: Snitt som viser oppbygging av ny bru og terreng (Kjelde: snitt/oppriss)

Ei mellombels bru vert etablert på sørsida for å oppretthalde trafikken under anleggsperioden. Mellombels veg vert dimensjonert som HØ2-vegklasse med 7,5 m breidde og 50 km/t fartsgrense.

Ny bru vert regulert med høgbrekk og vertikalradius i tråd med H1-vegklasse og fartsgrense 80 km/t, sjølv om fartsgrensa framleis skal vere 60 km/t. Bruhøgda er kontrollert i høve til flaumnivå og vert lagt med flat stigning.

#### Endringar på veglina

Den største endringa på veglina er breiddeutvidinga. Dagens veg har ei vegbreidde som varierer mellom 6,1 og 7,6 meter. Ny veg vil ha ei vegbreidde på 9 meter både i 80-sona og i 60-sona. I stor grad vil vegen følgje dagens veghøgde, men det vil bli noko variasjon. Dei største endringane i linjeføringane finn me ved Herretjønn, der heile vegbanen blir flytta litt mot nord for å betre kurvaturen. I tillegg blir stigningane aust for Kasin og vest for Verpe gjort slakare. Dette fører til noko større skjeringsutslag.



*Figur 21: Endringar på veglina ved Herretjønn. Ny veg ligg litt lenger nord enn eksisterande veg. Oransje fargar viser skråningsutslag som følgje av ny vegframføring og vegutviding.*

### **Verknader av planen**

Planforslaget legg til rette for at den nye Hønså bru får ei utforming som fører til betre sikt og trafikkflyt, og som også tilfredsstiller tryggleikskrav knytt til vassføring og flaumsikring.

## **9.4 Universell utforming**

### **Eksisterande situasjon**

Det er ingen spesiell tilrettelegging for universell utforming i planområdet. Alle nye tiltak vil følgje krav i TEK 17.

### **Verknad av planforslaget**

Føresegnene set krav om at ventesona på busshaldeplassen skal vere universelt utforma.

Planforslaget vil føre til ei betring av tilgjenge og tryggleik for alle trafikkantar, inkludert personar med funksjonsnedsettingar.

## **9.5 Landskapsbilete**

Landskapsbilete omhandlar landskapets romlege og visuelle eigenskapar og korleis landskapet opplevast som fysisk form. Landskapsbilete omfattar alle omgivnadane, frå det tette bylandskapet til det upåverka naturlandskapet.

### **Eksisterande situasjon**

Riksvegen ligg naturleg i landskapet, på golvet i landskapsrommet, stadvis (lengst vest) tett inntil nokså markante veggjar nord for vegen. Over lange strekk i aust går vegen over flate parti, der vegetasjonen er dominerande for landskapsopplevinga. Gjennom Vefall/Kasin ligg busetnaden delvis tett inntil vegen og gjer at den nærast får gatepreg, med godt samsvar mellom busetnadens og vegens linjeføringar. Det er her element i kulturlandskapet som steingardar, gjerde og hekkar pregar landskapsopplevinga i tillegg til busetnaden.

### **Planlagt løysing**

Vegtiltaka møter det tilstøytande terrenget gjennom fyllingar og skjeringar. Fyllingar har for det meste likt omfang som i dagens situasjon. Fjellskjeringar er opp til 5 m høge. Lausmasseskjeringar er for det meste moderate, med unntak av parsellen mellom pel 1450 og 1750. Her er skjeringa opp til 15 m høg, med mindre ein uventa støytar på fjell.

Kring brua blir elvebreidda og den nye brukonstruksjonen tilpassa kvarandre. Elvebreidda er sikra med flauvollar nord for brua, desse spleisast inn mot ny bru over 5 m. Sør for ny Hønså bru blir terrenget forma nokså likt dagens situasjon.

Vegen vil ta meir plass i landskapet, og dermed bli noko meir dominerande i høve til dagens veg. Samstundes ligg vegen framleis etter landskapet sine premiss.

Planforslaget vil føre til betring av synlegheit langs Rv 36. Belysningsanlegget i 60-sona og på busstoppet vil auke synlegheita og tryggleiken for både køyretøy og mjuke trafikkantar.

Terrenginngrep i lausmasse vil bli revegetert med stadeige vegetasjon. Fram til vegetasjonen er etablert i monaleg storleik, vil enkelte inngrepsområde opplevast som uferdige.

Nokre visuelle verknader kan ikkje fullt ut avbøtast, men vil bli minimert så langt det er mogleg.

Avbøtande tiltak omfattar restaurering av kantsoner langs vassdrag for å hindre erosjon og sedimentasjon. Tiltaka er heimla i miljøoppfølgingsplanen, som føresegnene set krav om. Det vil også bli etablert langvarig overvaking av vasskvalitet for å sikre at tiltaka har ønska effekt på miljøet. Vidare tiltak inkluderer kontroll av framande artar og erosjon, og reetablering av naturleg kantvegetasjon for å oppretthalde den økologiske balansen. Desse tiltaka vil bidra til å minske visuelle innverknader og bevare landskapsbildet.

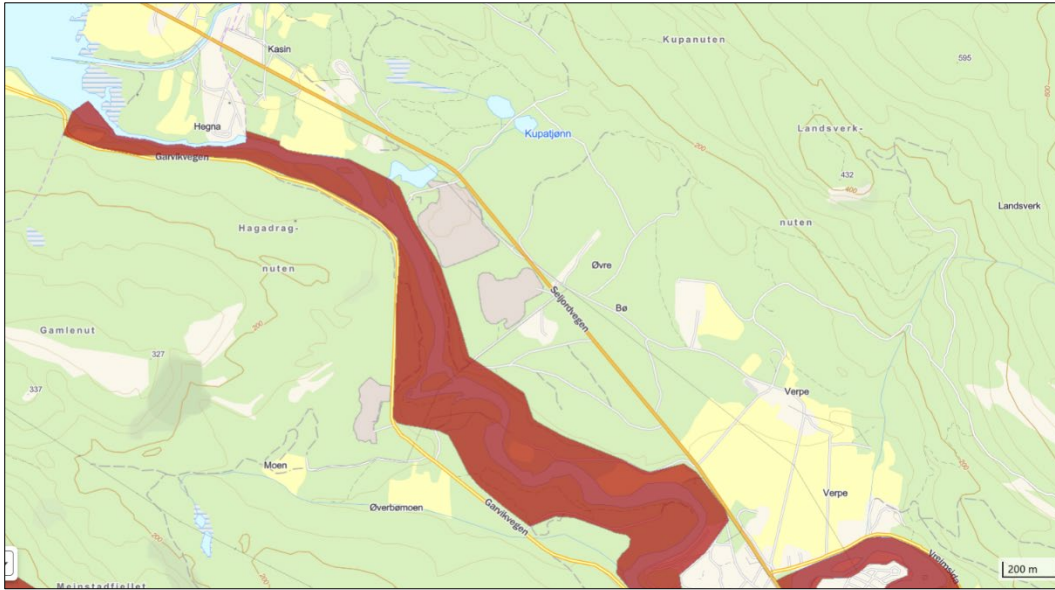
Linjeføringa til vegen gjennom grenda er lik dagens og vil ikkje medføre endring. Auka veghøgde kring brua vil gjere at busetnaden nærast elva vil miste sin kontakt med vegen, både funksjonelt og visuelt.

## 9.6 Friluftsliv/by- og bygdeliv

Friluftsliv / by- og bygdeliv omfattar verknadane av tiltaket for brukarane av område. By- og bygdeliv omfattar heilskapen i menneskes daglege livsmiljø. Tradisjonelt omfattar temaet både sosiale og fysiske forhold, men er i denne samanhengen avgrensa til dei meir fysiske forholda som har betydning for nærmiljøet. Friluftsliv omfattar opphald og fysisk aktivitet i friluft, med sikte på miljøforandring, mosjon, rekreasjon, naturopplevingar, jakt og fiske.

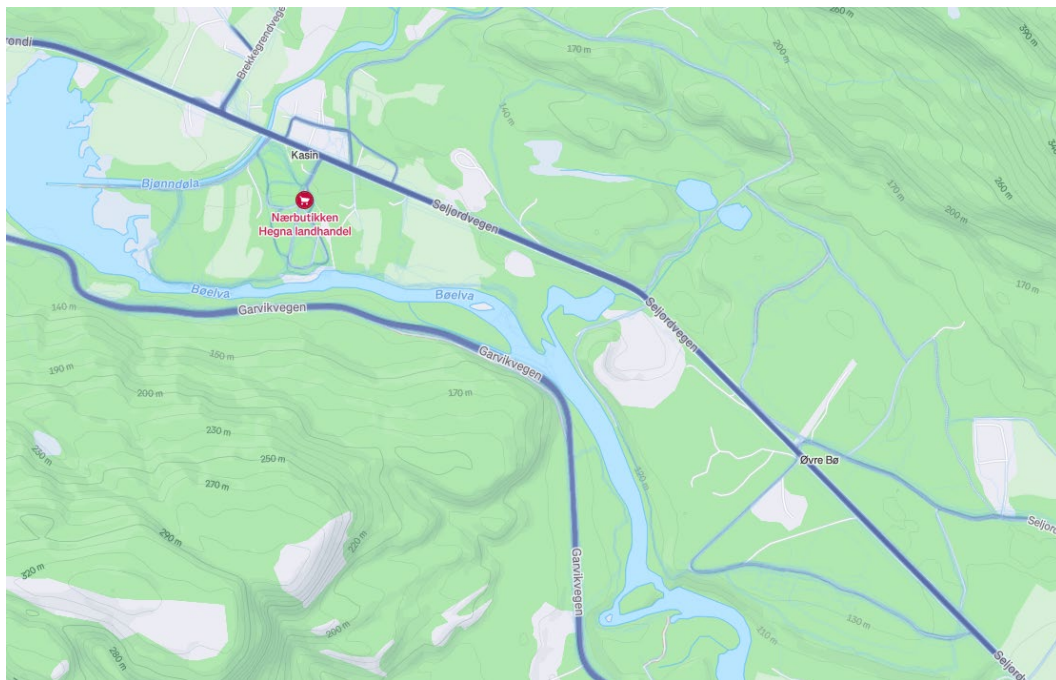
### Eksisterande situasjon

Det er ikkje registrert konkrete turmål innanfor sjølve planområdet i følgje DNT sin kartportal [www.ut.no](http://www.ut.no). Langs Bøelva er området Moen bru – Seljordsvatnet (Figur 23) kartlagt som svært viktig friluftsområde(naturbase.no). Dette området ligg i tilknytning til og delvis innanfor plangrensa. I områdeskildringa av friluftsområdet står det: «*Område med tursti langs Bøelva. Nærturområde for lokale og turister ved campingplassene langs elva. Elvestrekninga blir også mykje brukt til padling og undervisning for USN studentar og folkehøgskole i området. Øvre elvestrekning relativt urørt. Fleire badeplassar.*» (naturbase.no).



Figur 22: Registrert friluftsområde (naturbase.no)

Aktivitetskart som t.d. Strava (Figur 24) viser at det er aktivitet rundt campingplassen og langs skogsbilvegar og både nord og sør for Rv. 36. Aktivitetskarta gjev ikkje eit heilskapleg bilde av bruken av turområde, men stadfester at området blir nytta til aktivitet som springing, sykling og turgåing.



Figur 23: Strava.no sine kartleggingar av aktivitet i området. Blå fargar viser turaktivitet (Strava.com).

### Planlagt løysing og verknader

Planforslaget påverkar friluftsområda ved at avkøyring og tilkomstvegar til enkelte område kan bli endra. Avkøyringa til dei områda som ser ut til å bli mest brukt, den nedlagte skytebanen, Herremo og Hegna camping er uendra.

I anleggsperioden vil området ved Vefallsøyane, vest for Hegna camping, opplevast som vanskelegare tilgjengeleg fordi delar av tilkomstvegen til området også blir brukt som omkøyringsveg. Etter anleggsfasen vil tilhøva bli betre.

## 9.7 Naturmangfald og vassmiljø

Naturmiljø handlar om naturtypar og artsførekomst som betyr noko for levegrunnlaget til dyr og plantar, samt geologiske element. Omgrepet naturmiljø omfattar alle terrestriske (landjorda), limniske (ferskvatn) og marine system (brakkvatn og saltvatn), inkludert levevilkår knytte til desse. Naturmangfald vert definert i samsvar med naturmangfaldlova som biologisk mangfald, landskapsmessig mangfald og geologisk mangfald som ikkje i det vesentlege er eit resultat av menneskeleg påverknad.

Vassmiljø er ein samlebetegnelse for økologiske og kjemiske forhold i ein vassførekomst. Ein vassførekomst er ei avgrensa og betydeleg mengd av overflatevatn, som til dømes ein innsjø, magasin, elv, bekk, kanal, fjord eller kyststrekning, eller eit avgrensa volum grunnvatn i eit eller fleire grunnvassmagasin. Vassmiljø er eit tverrfagleg tema som òg blir omtalt direkte/indirekte i kapitla om forureining og hydrologi.

I samband med reguleringsplanen er det utarbeidd eit miljøprogram. Miljøprogrammet inkluderer miljørisikovurdering som skildrar tilstanden grundigare og seier noko om risikoen knytt til påverkinga som prosjektet vil kunne ha på det ytre miljøet (Sweco, 2026).

### Eksisterande situasjon – naturmangfald

#### Naturtyper

Kartlegginga av NiN (Natur i Norge) og framande artar blei utført av økolog og miljørådgivar i Sweco 27.06.2025. Heile planområdet blei synfart og kartlagt etter Miljødirektoratets instruks, samtidig som framande artar blei registrert.

Naturtypekartlegginga blei gjennomført med Miljødirektoratets NiN-app på iPad. Vêrforholda under synfaringa var gunstige, med opphaldsvêr som ikkje påverka kartleggingsarbeidet negativt. Data blei samla og prosessert i ArcGIS. Under NiN-kartlegginga blei naturtypelokaliteten «gammal furuskog med liggande død ved» registrert, med eit areal på ca. 2000 m<sup>2</sup> (Figur 25). Naturtypen blei vurdert til å ha god tilstand grunna fråværet av framande artar og låg grad av slitasje.



*Figur 24 Flybilde over kartleggingsområdet for naturtypekartlegging, og kartlagt naturtype gammel furuskog med liggende død ved (brun polygon) (Sweco, 2025).*

#### Raudlisteartar

Det er ikkje gjort en systematisk kartlegging av raudlisteartar i samband med vegprosjektet. Det er derfor mogleg at det finst raudlisteartar andre stader langs vegstrekninga enn det som alt er registrert i offentlege miljødatabasar. Fleire raudlista fugleartar er observert i planområdet. Følgjande er registrert: storskarv (NT), vipe (CR), grønfink (VU), sandsvale (VU), dverglo (VU), gulspurv (VU), granmeis (VU), stær (NT), taksvale (NT) og tretåspett (NT). Sjå [www.artskart.no](http://www.artskart.no) for ein komplett oversikt over raudliste-registreringar. Det blei ikkje gjort funn av raudlista artar i den kartlagde naturtypen.

Det er også registrert to raudlista insekt: lundgjøkhumble (VU) på en eigedom i nærleiken av Hegna Camping og engglassvinge (NT) på sandtaket ved Herretjønn.

#### Framande artar

I hovudtrekk er den største delen av dei framande artane konsentrert rundt Kasin, Hegna camping og Hønså bru. Hagelupin er den mest utbreidde framande arten i planområdet, medan parkslirekne er den arten som har høgst potensiale til å føre til skade.

#### Vilt

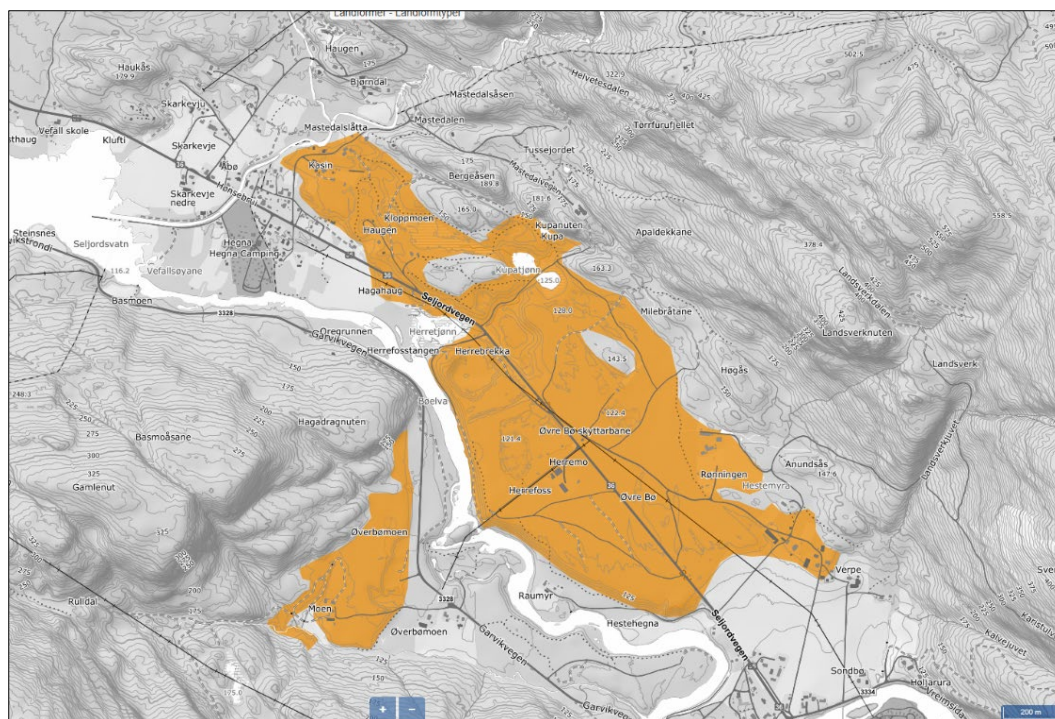
Det finst opplysningar om at det i Midt-Telemark kommune er registrert trekkruiter for hjortevilt i området mellom Herretjønn og Seljordvegen nr. 1000. Hjortevilt kryssar i denne samanhengen ofte Bøelva, og hovudtyngda av trekka er registrert på sletta ved skytebanen på Herremo. Det blir vurdert som lite sannsynleg at desse trekkrutene i vesentleg grad vil påverke området ved Hønså bru, slik planområdet er avgrensa.

Det kan likevel ikkje avskrivas at hjortevilt kan trekke vest for Herretjønn, sjølv om dette ikkje er dokumentert gjennom tilgjengelege registreringar.

I Seljord kommune er det, basert på tilgjengeleg kunnskap, ikkje registrert egne eller formelle trekkruiter for vilt innanfor eller i direkte tilknytning til planområdet. Kommunen har samstundes ikkje grunnlag for å avklare dette fullt ut, då viltaktivitet kan variere over tid. Det er heller ikkje kjent at det er registrert eit særleg høgt tal på viltpåkøyrslar eller fallvilt i området rundt rv. 36 ved Hønså bru.

### Verdsette landformer

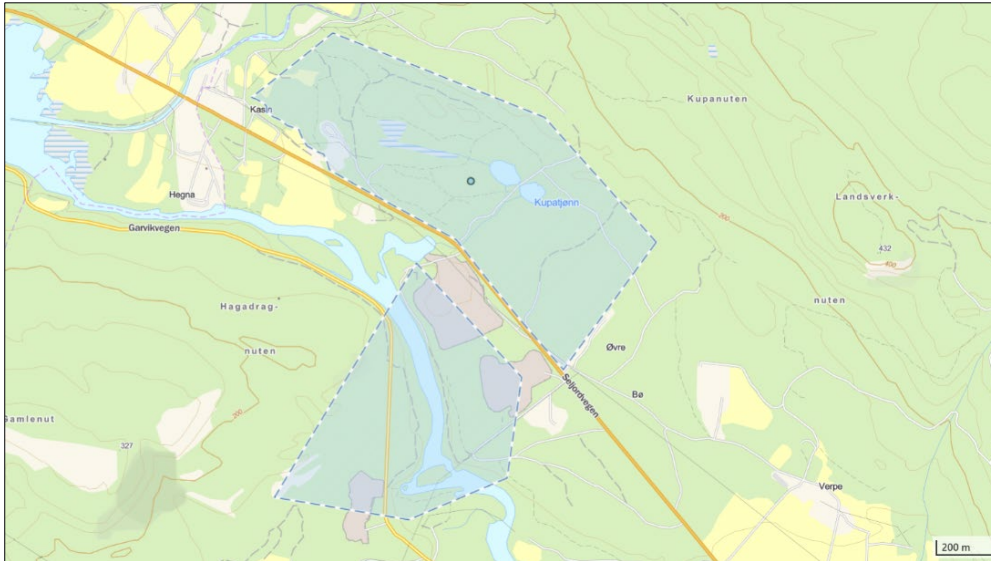
Norges geologiske undersøkelse (NGU) definerer landformer som følge: «Landformer er geologiske formasjoner i landskapet som er definert ut fra form og utseende, og ut fra hvilke prosesser som har danna dem» (NGU, 2025). Det er registrert eit fossilt delta med verdivurdering «middels verdi», som strekker seg over eit større område langs rv. 36 (Figur 26). Eit fossilt delta er på grunn av landheving eller endra drenering ikkje lenger i kontakt med elv og vann, og utviklar seg dermed ikkje vidare som delta (NGU, 2025). Denne landforma er ei raudlista og sårbar (VU) naturtype i Norge.



Figur 25 Oransje farge viser landformtypen «fossilt delta» som er en raudlista naturtype/landform.

### Geologisk arv

Ifølge NGU viser geologisk arv «geologiske lokaliteter av særlig verdi for undervisning, forskning og/eller formidling (geosteder). Det inneholder data innsamlet til ulike formål over lang tid, delvis digitalisert ved NGU fra analoge data, delvis innsamlet i nyere tid. Det inkluderer både geosteder av stor utstrekning (landskapselementer) og små lokaliteter.» (Georange, 2025). Det er registrert eit område med geologisk arv, «Herremo-Øverbømoen», i nærleiken av rv. 36 (Figur 27). Dette er ikkje verna i dag, men har eit «historisk verneforslag».



*Figur 26 Registrering av geologisk arv. Blå skravur og blå prikk viser «historiske verneforslag»*

### **Eksisterande situasjon – vassmiljø**

Ein eigen fagrapport for vassmiljø og naturmangfald i vann skildrar påverknader og konsekvensar som vegprosjektet kan ha på grunnvatn og overflatevatn i planområdet. Fagrapporten konkluderer med at planens tiltak, altså vegprosjektet, vil ha middels stor konsekvens på vassdrag i nærleiken og drikkevasskjelda. Vassførekomstar som blir utgreia i fagrapporten inkluderer Øvre Bø (grunnvatn), Hønsåa (del av eit verna vassdrag), Herretjønn, Bøelva, og Seljordsvatn. Fagrapporten skildrar grundigare tilstand, verdi, påverknad og konsekvens for vassmiljø og naturmangfald i vatn.

Kantsona langs elva Bjønndøla er skadd etter flaumen i 2024. Store deler av vegetasjonen blei skylt bort, jordsmonnet er ustabil og fleire tre og buskar er rivne opp med rota. Den naturlege buffersona som tidlegare bidrog til å binde jorda, dempe overflatevatn og skape leveområde for insekt og fugl, er no fragmentert og svekka. Det har blitt utført erosjonssikring langs kantsona på nord – vestsida av brua, men sikringa førte til at den resterande vegetasjonen blei fjerna fullstendig. Dette gjer kantsona sårbar for vidare erosjon, og skapar behov for målretta tiltak for å sikre både naturmangfald og vasskvalitet. Elva Bjønndøla er ein del av det verna vassdraget Lifjellområdet. I den vidare planlegginga rundt Bjønndøla må det takast omsyn til landskapets naturverdiar og dei juridiske beskyttelsane som fylgjer med vernet.



Figur 27: Elva Bjønndøla før flaumen i 2024 (Google Street View, henta 2025).



Figur 28: Elva Bjønndøla etter flaumsikringstiltaka blei bygd i 2024 (Google Street View, henta 2025).

Øvre Bø grunnvatn, ved grensa mellom Midt-Telemark og Seljord kommune, er hovuddrikkevasskjelda for Midt-Telemark. Den består av glasifluviale avsetningar med grus og sand, har god kvantitativ og kjemisk tilstand, og er vital for å halde oppe vassføring i vassdraga rundt, særleg i tørre periodar.

Hønsåi er ei lita klar og kalkfattig elv, har svært god økologisk tilstand og blir beskytta mot avrenning og avløpsutslepp.

Herretjønn er ein kalkfattig og humøs innsjø som har moderat økologisk tilstand og stor verdi som en viktig naturtype, og er påverka av landbruk og skogbruk.

Bøelva er ei middels stor elv med god økologisk tilstand. Elva har høg verdi for rekreasjon og fiske, og den held oppe viktige biologiske element.

Seljordsvatn er ein stor, klar innsjø som har svært god økologisk tilstand. Storaure og elvemusling lever i Seljordsvatn, og vatnet utmerkar seg med eit sunt økosystem og høge fysisk-kjemiske kvalitetar.

#### Fisk

Seljordsvatn har svært god økologisk tilstand, og fiskeundersøkingar stadfester nærværet av storaure. Dette kan indikere at storaure også vandrar langs Hønåi. Dette er ikkje

bekrefta, og det er heller ikkje undersøkt moglege vandringshindre langs elva. Det er derimot stadfesta at storaure vandrar langs Bøelva. Det er også registrert ørekyt i Bøelva, men kor dette er lokalisert er ukjent.

Tiltaket vil i liten grad påverke på fiskens habitat og helse. Det er potensielt ein risiko for at anleggsverksemd kan føre til avrenning av partiklar som kan tette att gytegroper.

Avbøtande tiltak inneber å vurdere behovet for vidare feltundersøkingar for å kartlegge påverknadane, samt behovet for gjenoppretting og restaurering av habitat for storauren.

### **Verknader av planen og avbøtande tiltak**

#### Naturmangfald

Den kartlagde naturtypen «gamal furuskog med liggande død ved» innanfor plangrensa vil bli påverka av vegutbygginga. Naturtypen må derfor flyttast slik det er tilrådt i naturmangfaldsrapporten.

#### Vassmiljø

Vassmiljøet i utgreiingsområdet blir ikkje betrakteleg negativt påverka av planen. Anleggsarbeidet knytt dei føreslegne tiltaka vil kunne innebere noko midlertidig negativ påverking, som utan konkrete avbøtande tiltak kunne blitt meir vedvarande og vanskeleg å rehabiliterare. Mest utsett er kantvegetasjon langs Hønsåi. Området er allereie i dag forringa og det blir derfor viktig å implementere restaurerande tiltak for å bidra til flaumsikring, samt gjenopprette tapt naturmangfald.

#### Framande arter

Det er utarbeidd en handteringsplan for framandartar som må detaljerast vidare i samband med utarbeiding av MOP før anleggsarbeida startar.

### **Vurdering av miljøprinsippa i naturmangfoldloven**

#### §8 Kunnskap om naturmangfald i området

Informasjon om naturmangfald i området er basert på eksisterande registreringar og synfaring i felt av biolog frå Sweco Norge AS.

Informasjon er henta frå:

- Miljødirektoratet sine databasar Naturbase, Vannmiljø, Økologisk grunnkart, Grunnforurensing
- Artsdatabanken sin database; Artskart
- NGU sine databasar; berggrunnskart og lausmassekart
- NVE sine databasar; NVE Atlas og Vann-nett

Kunnskapen om naturmangfaldet i området vurderast som god, og det vurderast at naturmangfaldlova § 8 om kunnskapsgrunnlaget som oppfylt.

#### § 9 Om føre-var-prinsippet

Kravet til kunnskap skal stå i eit rimeleg forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfaldet. Planlagde tiltak skjer med utgangspunkt i eksisterande vegtrasé, og med utbetring av horisontal- og vertikalkurvatur.

Tekniske løysingar ved Herretjønn og endring av arealføremålet ved Herremo massetak er føre-var-tiltak som skal sikre at vasskvaliteten ikkje blir forringa.

Vegvesenet ser på kunnskapen om naturmangfald og effektar av tiltaket i planområdet som tilstrekkeleg for vurdering av om tiltaket kan føre til skade på naturmangfald. Det er ikkje sannsynleg at tiltaket vil medføre alvorleg skade på økosystem, vassmiljø, naturtypar, vegetasjon og flora. Føre-var prinsippet blir derfor ikkje lagt stor vekt vidare.

#### §10 Samla belastning på naturmangfaldet i planområdet

Eksisterande inngrep i og ved planområdet er i hovudsak langs dagens veglinje, fritidsbustader og bustader. Totalt sett blir påverknaden på naturmangfaldet på land og i vatn vurdert som avgrensa, og det er difor ikkje relevant å vurdere § 10 om samla belastning.

#### § 11 kostnader ved miljøforringing

Statens vegvesen dekkar kostnadar ved å iverksette tiltak for å ivareta og framskaffe kunnskap om naturmangfald i området i tråd med nasjonale mål og miljømål i Nasjonal transportplan. Før anleggsstart utarbeider Statens vegvesen ein plan for ytre miljø (YM-plan) som vurderer risiko for aktivitetane som skal gjennomførast og definerer tiltak. Det blir òg laga ein rigg- og marksikringsplan som viser bruk og sikring av rigg - og anleggsområde. I byggeplanfasen vil det vere fokus på naturleg revegetering og kantsoner, sikring av vassførekomstar, unngå forureining eller forringing av vassførekomstar og handtering av framande artar.

#### § 12 om miljøforsvarlege teknikkar og driftsmetodar

Føresegna går ut på å unngå eller avgrense skadar på naturmangfaldet ved å ta utgangspunkt i driftsmetodar, teknikkar og lokalisering, som ut frå ei samla vurdering av tidlegare, noverande og framtidig bruk av mangfaldet og økonomiske forhold, gjev dei beste samfunnsmessige resultat. Det leggast vekt på at anlegget skal utførast med driftsmetodar og teknikkar som minimerer terrenginngrep, utslepp eller andre uheldige effektar som kan føre til miljøforringing eller negativ påverknad på biologisk mangfald. Dette blir mellom anna sikra gjennom MOP/YM-planen.

#### **Vurdering av vannforskriften §12**

Det er ei nasjonal interesse at vassførekomstar skal vernast mot forverring, og forbeholdt og gjenopprettast med sikte på at vassførekomstane skal ha minst god økologisk og kjemisk tilstand, jf. forskrift om rammer for vassforvaltninga (vannforskriften) §§4 - 7.

Vannforskriften §12 skal vurderast når det planleggast ny aktivitet eller nye inngrep i ein vassførekomst som kan føre til at miljømåla ikkje blir nådd, eller at tilstanden blir forringa.

Det blir vurdert at inngrepa ikkje fører til vesentleg forverring av økologisk tilstand, jf. vurderingane ovanfor. Det er svært manglande informasjon om den kjemiske tilstanden til vassførekomstane. Ein rapport frå Statens vegvesen i 2014 (rapport nr. 295) antyd at eksisterande forureining frå Rv. 36 truleg er låg. Det er få andre kjelder til kjemisk utslepp i området, noko som kan tyde på god kjemisk tilstand. Forureiningsnivåa i forbindelse med anleggsfasen blir sett på å ha liten konsekvens. Av den grunn er det vurdert at vasskjemien i

området ikkje vil bli negativt påverka i eit omfang som kan gjere det vanskeleg å nå måla om god økologisk tilstand.

Tiltaka sine midlertidige og permanente påverknader skal reduserast gjennom skadereduserande tiltak, som føreslått ovanfor og i samråd med sektormyndigheit. Det skal leggjast vekt på at kantsoner vert reetablert slik at dei får eit naturleg utsjåande med lokal vegetasjon, og at naturleg substrat vert nytta i fyllingar og bekkebotn.

Ut frå ei samla vurdering kan ein ikkje sjå at miljømåla vert påverka eller at tilstanden i vassførekomstane blir forringa som følgje av planlagde tiltak. Vannforskriften § 12 kjem ikkje til anvendig.

### **Kantvegetasjon, vassressursloven §11**

Vassressurslova § 11 krev at kantvegetasjonen langs elver og bekker skal bevarast for å beskytte vassmiljøet. Kantvegetasjonen spelar ei kritisk rolle i å redusere erosjon, filtrere forureining og oppretthalde habitat for dyreliv.

Skade etter flaumen i 2024, samt utføring av erosjonssikring langs nordvest sida av Hønsåi, har ført til at all vegstasjon har blitt fullstendig fjerna. Dette er i konflikt med vassressurslova § 11, samt føresegnar i kommuneplanar og reguleringsplanar. Avbøtande tiltak for å rehabilitere tappt kantvegetasjon og naturmangfald vil derfor vere nødvendig å iverksette, og er nærmare beskrive i Fagrapport for Vassmiljø. Plankartet viser kantsona som naturområde – grønstruktur, og føresegnene heimlar kantvegetasjon/kantsone.

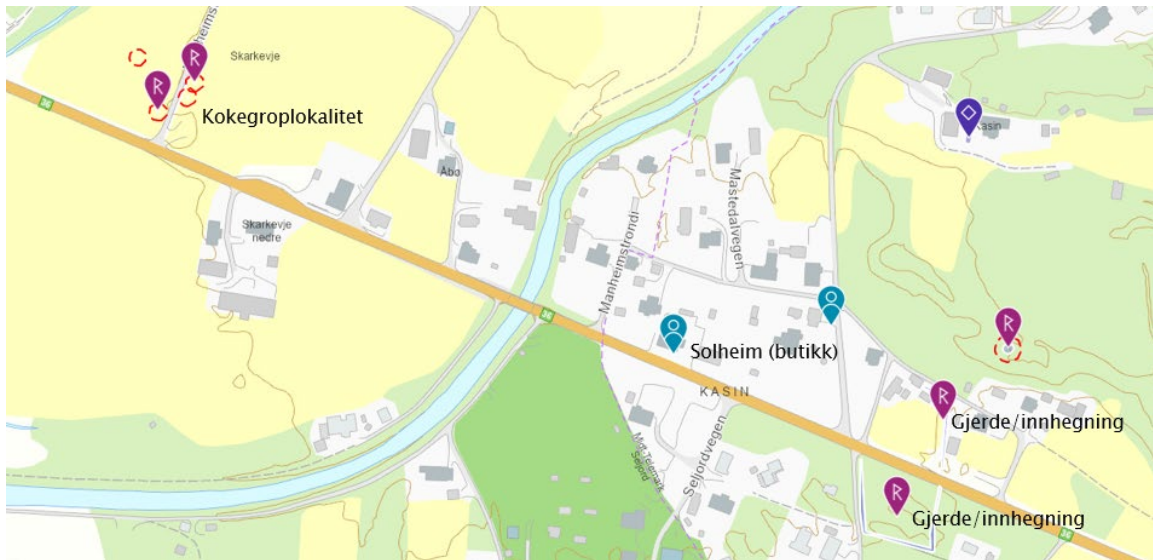
## **9.8 Kulturarv**

Kulturarv omfattar spor etter menneskes verksemd gjennom historia knytt til kulturminne, kulturmiljø og kulturhistoriske landskap. Kulturminne og kulturmiljø er definert i Lov om kulturminner. Kulturminne er definert som alle spor etter menneskeleg verksemd i det fysiske miljøet vårt. Kulturmiljø er definert som område der kulturminne inngår som ein del av ein større heilskap eller samanheng.

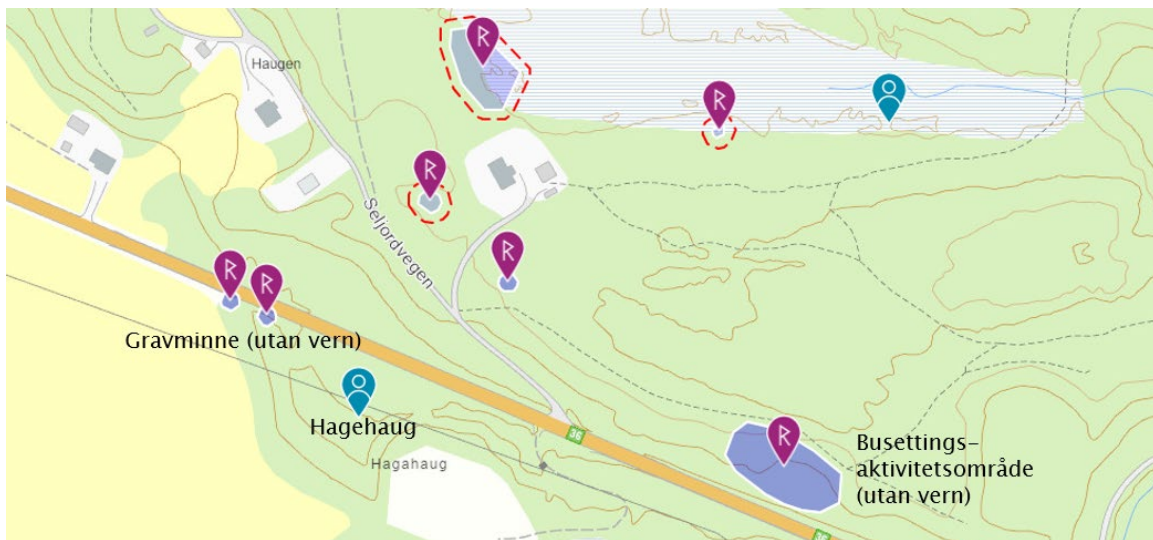
### **Eksisterande situasjon**

Det er fleire kulturminne og kulturmiljø innanfor planområdet, i form av automatisk freda kulturminne, kulturminne utan vern og kulturminne som er registrert av publikum. Figur 30 –Figur 32 viser kulturminne som ligg i eller i nærleiken av planområdet.

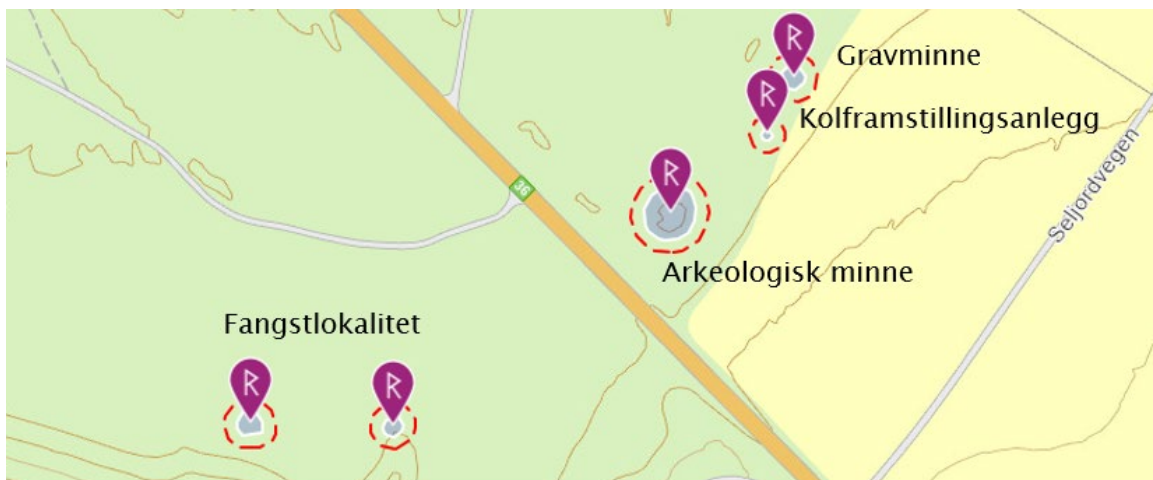
Det er ingen nyare tids kulturminne med kjent verdi i planområdet. På Kulturminnesøk har privatpersonar lagt inn butikken Solheim (truleg bygd på 1920-talet) på Kasin. Det er også lagt inn Hagehaug (husmannsplass), snikkarverkstad på Herremo og Teglverksbakken (teglverk på 1800-talet) ved Verpe. På gnr./bnr. 28/27 i Midt-Telemark kommune er ein bygning sefrak-registrert.



Figur 29: Kulturminne på Vefall/Kasin. Kjelde: Kulturminnesok.no

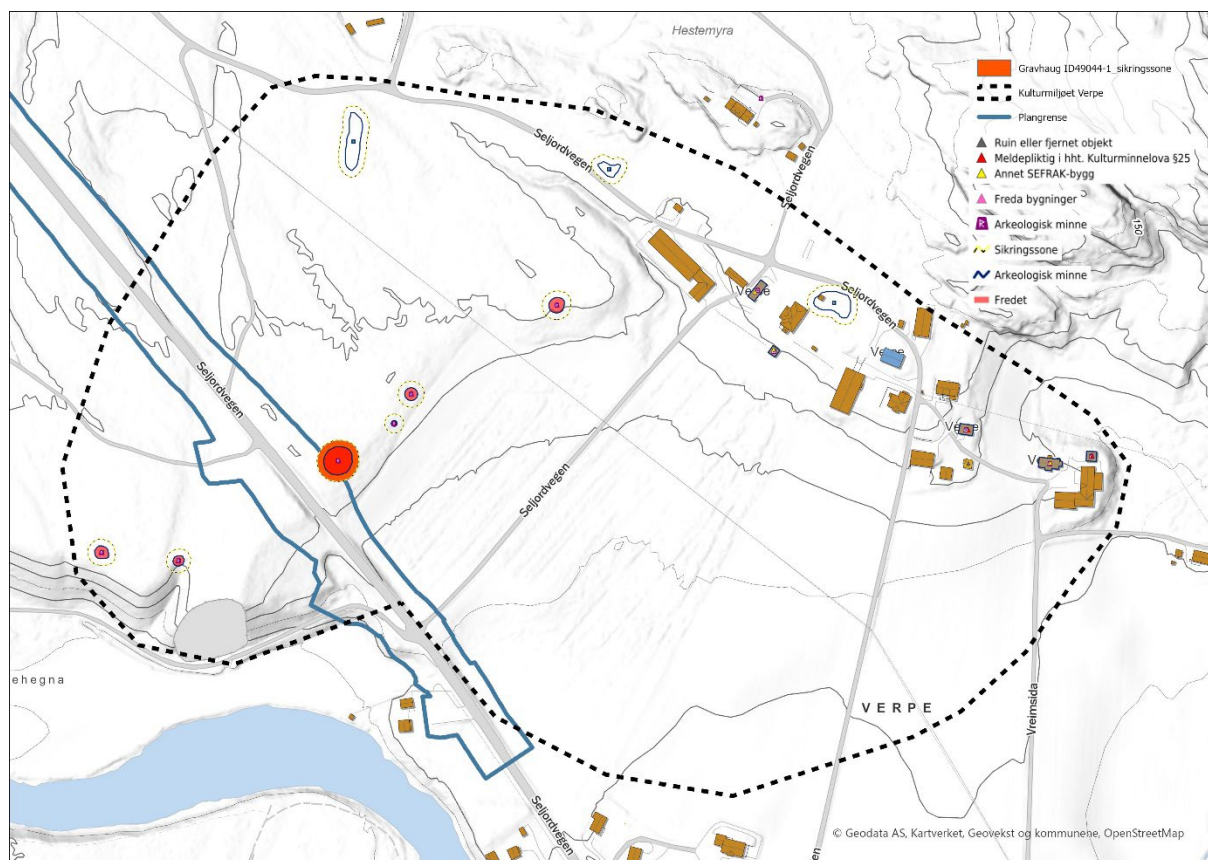


Figur 30: Kulturminne aust for Kasin. Kjelde: Kulturminnesok.no



Figur 31: Kulturminne ved Verpe. Kjelde kulturminnesok.no

Det er gjennomført ei konsekvensutgreiing av kulturminnet som i Figur 32 heiter «arkeologisk minne», og som er vist med stor raud ring i Figur 33. Dette er ein gravhaug frå jernalderen (Askeladden ID 49044), som vil ligge ca. 2 meter frå planlagt tiltak. Verdien av kulturminnet er sett til middels verdi.



Figur 32: Kulturmiljøet knytt til garden Verpe i Midt-Telemark. Gravhaugen er vist med stor oransje ring, og ligg delvis innanfor planområdet.

### Verknader av planen

Det har vore dialog med Telemark fylkeskommune om korleis kulturminna skal handterast. Plangrensa er justert slik at dei fleste automatisk freda kulturminna ligg utanfor planområdet. Ingen Sefrak-registrerte bygningar eller gardstun blir direkte råka av nye tiltak i reguleringsplanen.

Konsekvensane for gravhaugen (Askeladden ID 49044) er utgreidd i dokumentet Fagnotat kulturminne – forenklet konsekvensutredning av gravhaug på Verpe (vedlegg). Konsekvensutgreiinga anslår at kulturminnet blir noko forringa. Tiltak på riksvegen er planlagt 2,1 meter frå sikringssona, og vil ikkje påverke kulturminnet direkte. Den nye vegen vil kome litt nærare kulturminnet enn dagens veg. Fjerning av det opphavlege terrenget rundt gravminnet vil endre noko av den opphavlege konteksten. Konsekvensen er derfor vurdert som *svak negativ* samanlikna med 0-alterantivet (dagens situasjon). For kulturmiljøet på Verpe er det vurdert at tiltaket ikkje fører til noko vesentleg endring. Breiddeutviding av vegen endrar ikkje på samanhengane i kulturlandskapet, sjølv om vegen får ein noko større visuell påverknad.

I plankartet er gravhaugen vist med bandleggingssone (H530) og omsynssone c (H570). Omsynssona fungerer som ein buffer mot kulturminnet, og føresegnene set krav om at det ikkje skal køyrast med tunge køyretøy, lagrast anleggsutstyr eller byggematerialar og heller ikkje gjerast inngrep i grunnen. I anleggsperioden skal omsynssona gjerdast inn.

## **9.9 Naturressursar**

Naturressursar omfattar fornybare og ikkje-fornybare ressursar. Vatn, fiskeressursar i sjø og ferskvatn og andre biologiske ressursar er fornybare ressursar. Vassressursar er avgrensa til ferskvatn og omfattar drikkevasskjelder, vatn til næringsmiddelproduksjon, jordbruksvanning og prosessvatn. Vassressursar omfattar både overflatevatn og grunnvatn. Ikkje-fornybare ressursar er jordsmonn og mineralressursar (berggrunn og lausmasser).

### **Dyrka mark**

#### **Eksisterande situasjon**

Jordbruksområda langs Rv. 36 er i hovudsak nytta til grasproduksjon, men også noko korn. Jordsmonnet er kartlagt i 2025, og funna er presentert i matjordplanen (vedlegg). Jordbruksareala sett i hop av mineraljord med varierende innhald av organisk materiale. Mesteparten av det kartlagde jordsmonnet høyrer til klassa «Store begrensinger» (jordressursklasse 4) på grunn av mykje grus og stein. Noko jordsmonn høyrer også til under jordressursklasse 3 og 2.

Det er registrert floghavre på to av eigedommane innanfor planområdet i Midt-Telemark.

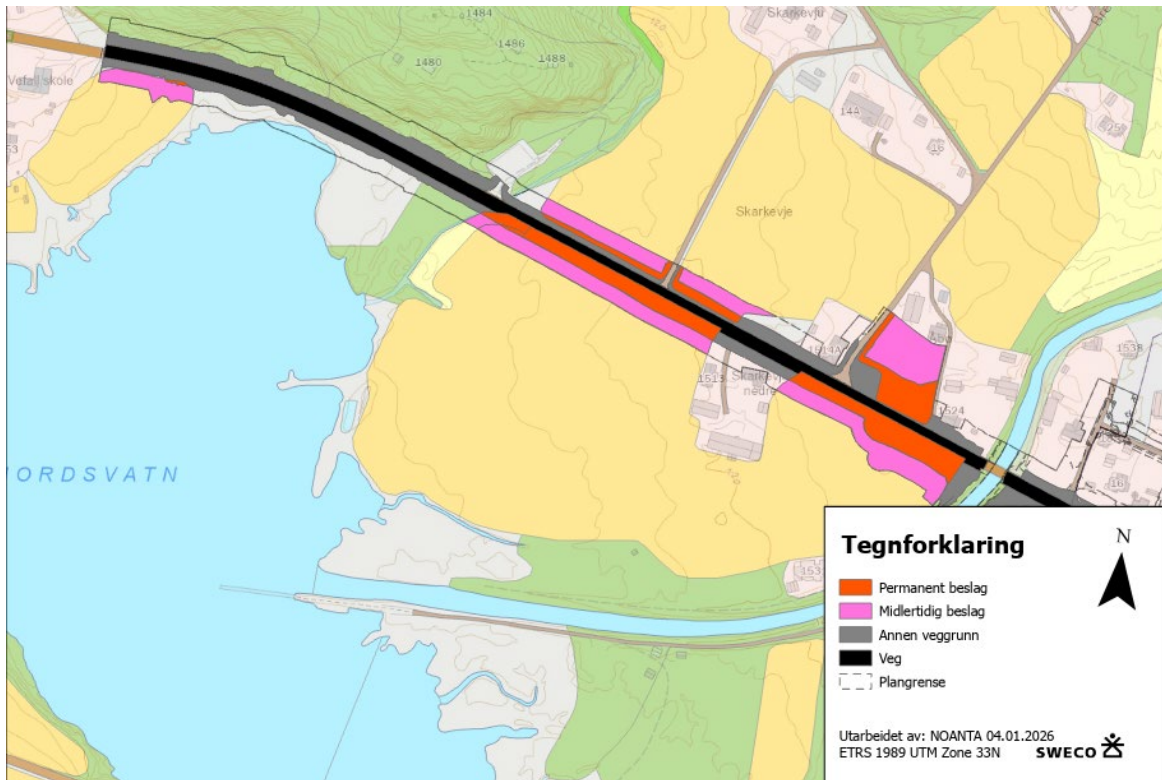
#### **Verknader av planen**

Breiddeutvidinga av Rv. 36 vil føre til at 7,4 daa fulldyrka jord og 0,2 daa innmarksbeite blir permanent omdisponert. I tillegg vil anleggsfasen føre til ei midlertidig omdisponering av 13.6 daa fulldyrka jord og 0,1 daa innmarksbeite. Dette er i hovudsak anleggs- og riggområde. Tabell 9-1 viser korleis beslaglegginga av dyrka mark fordeler seg på eigedommane.

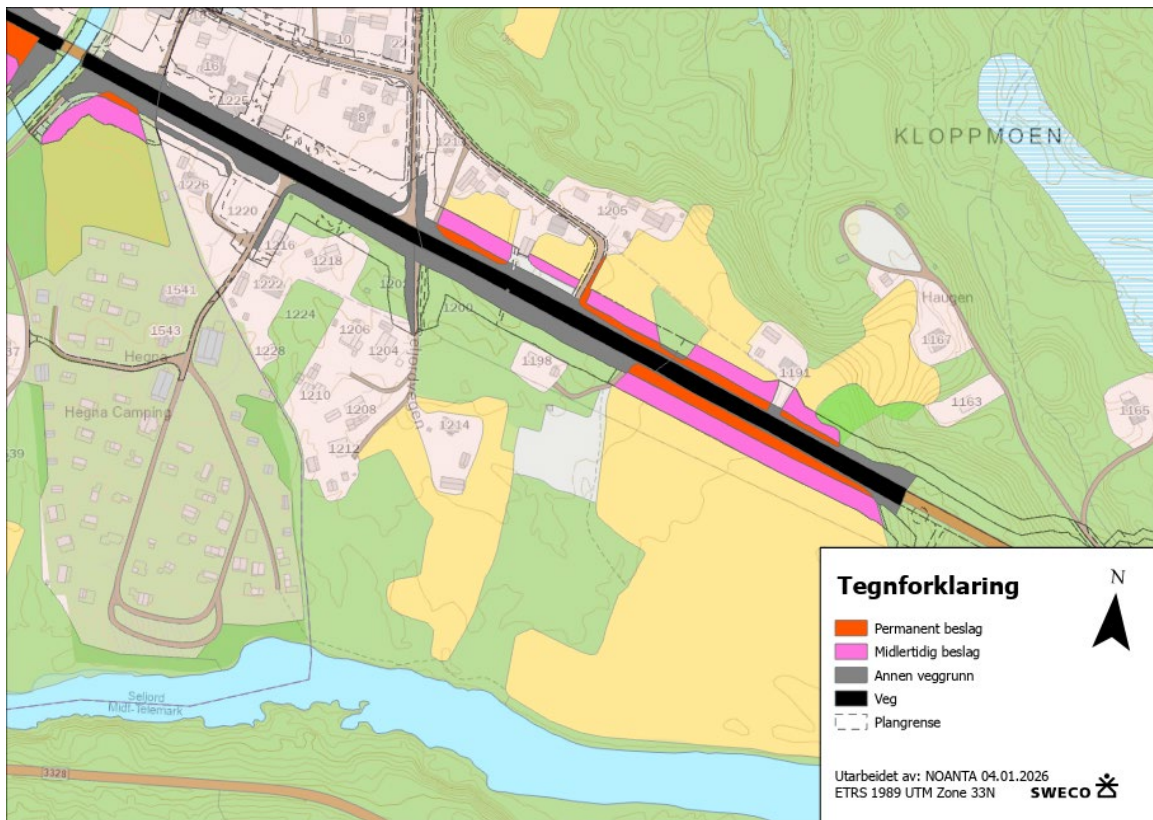
Tabell 9-1: Oversikt over estimert omfang av dyrka mark som kan bli beslaglagt i planområdet.

Gnr./bnr.	Midlertidig beslag (daa)	Permanent beslag (daa)	Totalt beslag (daa)
9/18 Seljord	0,7	-	0,7
10/3 Seljord	1,5	0,7	2,2
10/13 Seljord	1,8	1,7	3,5
10/1 Seljord	1,6	1,6	3,2
10/2 Seljord	1,4	1,1	2,5
9/14 Seljord	0,7	-	0,7
28/25 Midt-Telemark	0,5	0,2	0,7
28/45 Midt-Telemark	0,2	-	0,2
28/50 Midt-Telemark	0,4	0,3	0,7
28/20 Midt-Telemark	0,9	0,5	1,4
28/9 Midt-Telemark	1,9	1,0	2,9
28/1 Midt-Telemark	2,1	0,5	2,6
<b>Sum</b>	<b>13,7</b>	<b>7,6</b>	<b>21,3</b>

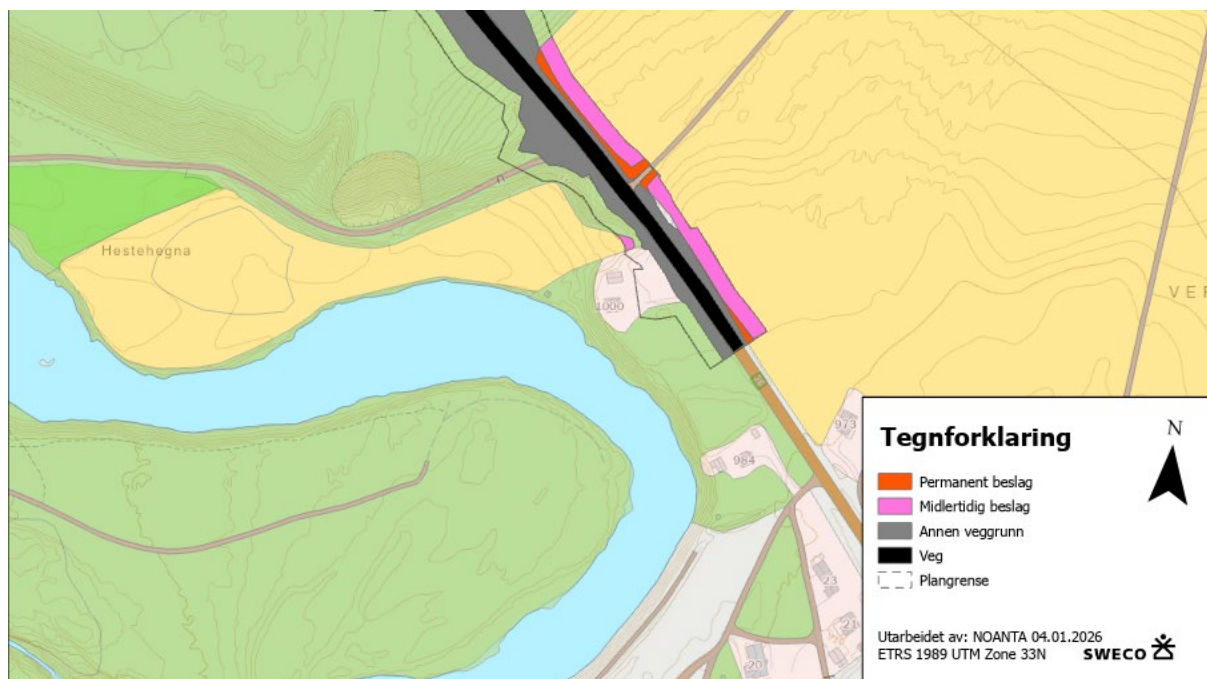
Figur 34, Figur 35 og Figur 36 viser kva dyrka mark som blir permanent og midlertidig beslaglagt. Det kan vere mindre avvik mellom faktisk beslaglagt areal og figurane.



Figur 33: Dyrka mark som blir beslaglagt nordvest i planområdet, i Seljord kommune (Kjelde: Matjordplan).



Figur 34: Dyrka mark som blir beslaglagt aust for Hønså bru, i Midt-Telemark kommune (Kjelde: Matjordplan).



*Figur 35: Dyrka mark som blir beslaglagt lengst aust i planområdet, i Midt-Telemark kommune (Kjelde: Matjordplan).*

Føresegnene set krav om at ein matjordplan skal utarbeidast og godkjennast av kommunanes landbrukskontor før ein kan få løyve til tiltak. Den vedlagte matjordplanen er eit førsteutkast til plan, som viser moglege erstatningsareal. Det er lagt vekt på å finne erstatningsareal som ligg inntil eksisterande dyrka mark, og dermed bidra til å betre arronderinga på eksisterande jorde. Det er kartlagt fleire mottaksareal enn det som er nødvendig, men det er også behov for ein grundigare prosess og dialog med grunneigarar før ein endeleg kan fastslå kva mottaksareal som kan nyttast. Det er derfor godt mogleg at areala må justerast i løpet av prosessen.

Tabell 9–2: Oversikt over moglege erstatningsareal viser oversikt over eigedommane der dei moglege erstatningsareala ligg. Matjordplanen viser kart og omtale av dei aktuelle områda.

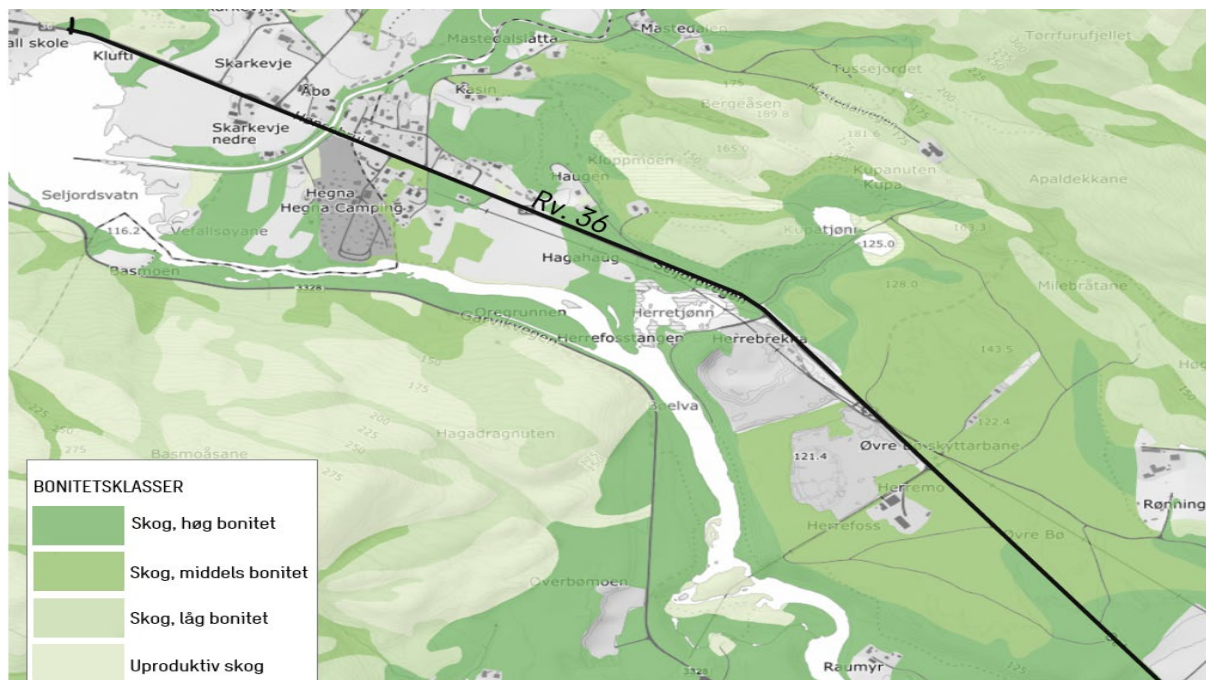
Tabell 9-2: Oversikt over moglege erstatningsareal

Erstatningsareal	Gbnr	Areal (daa)	Dyrkbar	Arealstatus før tiltak	Arealstatus etter tiltak
1.1	28/9	1,5	Nei	Skog	Fulldyrka jord
1.2	28/9	0,4	Nei	Skog	Fulldyrka jord
2	28/9	1,5	Nei	Skog	Fulldyrka jord
3	28/1	5,6	Ja	Skog	Fulldyrka jord
4	28/9	0,9	Nei	Skog	Fulldyrka jord
5	28/20	0,9	Nei	Skog	Fulldyrka jord
6.1	10/2	6,3	Nei	Skog	Fulldyrka jord
6.2	10/2	3,0	Nei	Skog	Fulldyrka jord
7	10/3	0,6	Nei	Skog	Fulldyrka jord
<b>Totalt</b>		<b>20,7</b>			

## Skogbruk

### Eksisterende situasjon

Langs Rv36 er det skog av middels og høg bonitet. Mesteparten av skogen er barskog, men det er også noko blandingsskog og lauvskog ved Vefall/Kasin, i følge AR5 sine treslagskart (Kilden, NIBIO).



Figur 36: Skogbonitet langs Rv. 36.

Langs Rv. 36 er det fleire avkøyringar til skogteigar.

### **Verknader av planen**

Breiddeutviding av Rv. 36 vil føre til beslaglegging av skogareal som ligg heilt inntil vegen. Permanent tap er regulert til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur. Mellombels areal er tap til mellombels bygg og anleggsområde (#MBA).

Skogsareala er sikra tilkomst i planen. Ein del avkøyringar er flytta, men alle skogteigar som har tilkomstveg i dag vil framleis vere tilgjengelege med køyretøy.

### **Vassressursar**

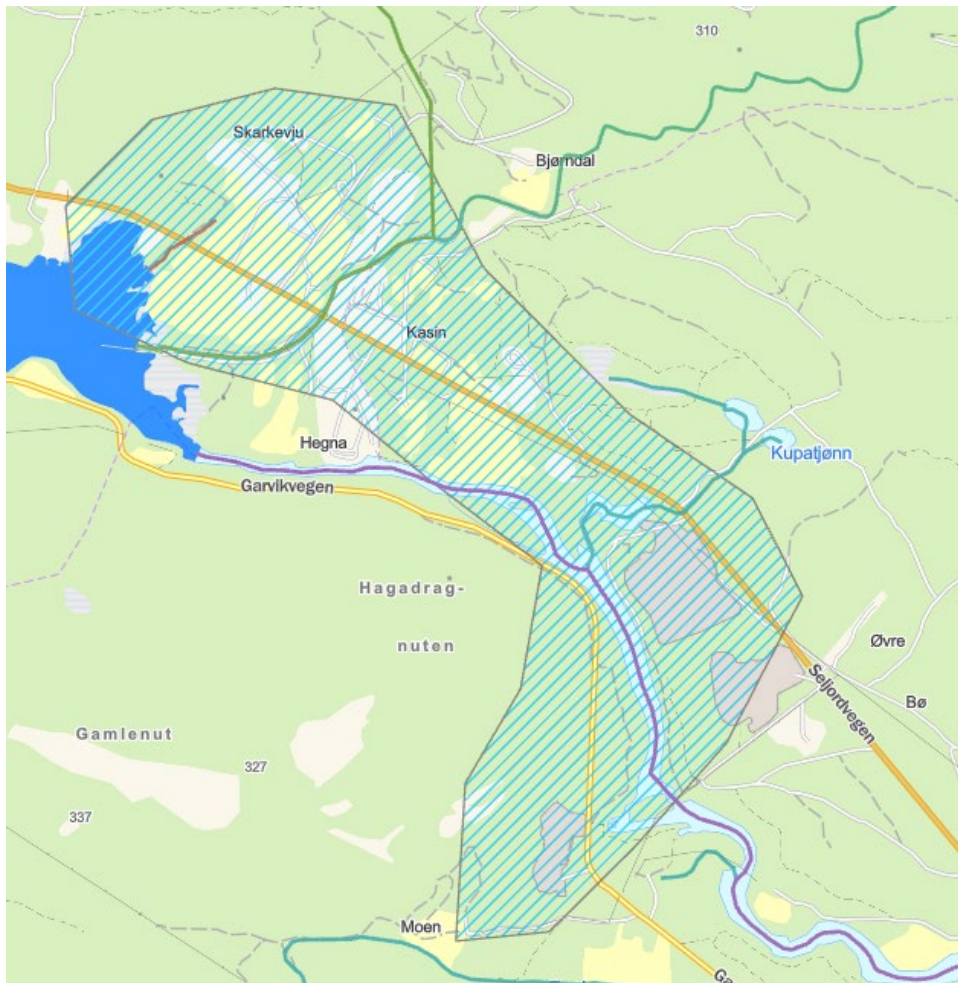
#### **Eksisterande situasjon**

Øvre Bø-grunnvassførekomsten (Herremoen; ID 016-977-G) er hovuddrikkevasskjelda til Bø i Midt-Telemark kommune og har god kvantitativ og kjemisk tilstand ifølgje Vann-Nett. Området er registrert som beskytta etter Drikkevannsforskriften.

Rv.36 kryssar grunnvassførekomsten. I dagens situasjon er det fall på riksvegen mot drikkevasskjelda. Det er sett opp betongrekkverk langs strekningen for å avgrense avrenning av ureint overvatn frå køyrevegen. Enkelte stader er det hol i betongrekkverket som fører overvatnet til ein kum.



*Figur 37: Betongrekkverk langs Rv. 36 hindrar avrenning av overvatn frå veg mot drikkevasskjelda ved Herretjønn. I bakgrunnen kan ein skimte Herremoen grustak.*



Figur 38: Skravert areal viser grunnvassførekomsten Øvre Bø. (Kjelde: Vann-nett.no)

### Verknader av planen

Forureining frå riksvegen kan påverke drikkevasskvaliteten. VA-rammeplanen slår fast at det er naudsynt med eit tett overvasssystem for å hindre at ureint overvatn når Herretjønn. Fallforholda på den planlagde vegen gjer det utfordrande å oppretthalde dagens trasé for utsleppsleidning utan bruk av pumpesystem. Det er derfor sett på to ulike løysingar for handtering av vegvatnet. Den eine løysinga legg til grunn dagens trasé for utsleppsleidning med pumpe. Den andre løysinga gjeng ut på å legge ein ny utsleppsleidning i ein ny trasé. Kva løysing som blir valt må avklarast i samband med byggeplan.

Risikoen for at trafikkulykke kan føre til ureining av drikkevatt er analysert. Konklusjonen er at det er svært liten risiko for ei slik hending. Det blir derfor ikkje tilrådd andre tiltak.

Reguleringsplanen gjer ingen endringar på vegframføringa. Føresegnene og sikringssona knytt til drikkevasskjelda er vidareført og justert frå den eksisterande områdeplanen. Det er også innført nye tiltak som skal redusere risikoen for ureining frå riksvegen. Følgjande grep er gjort for å sikre drikkevasskjelda:

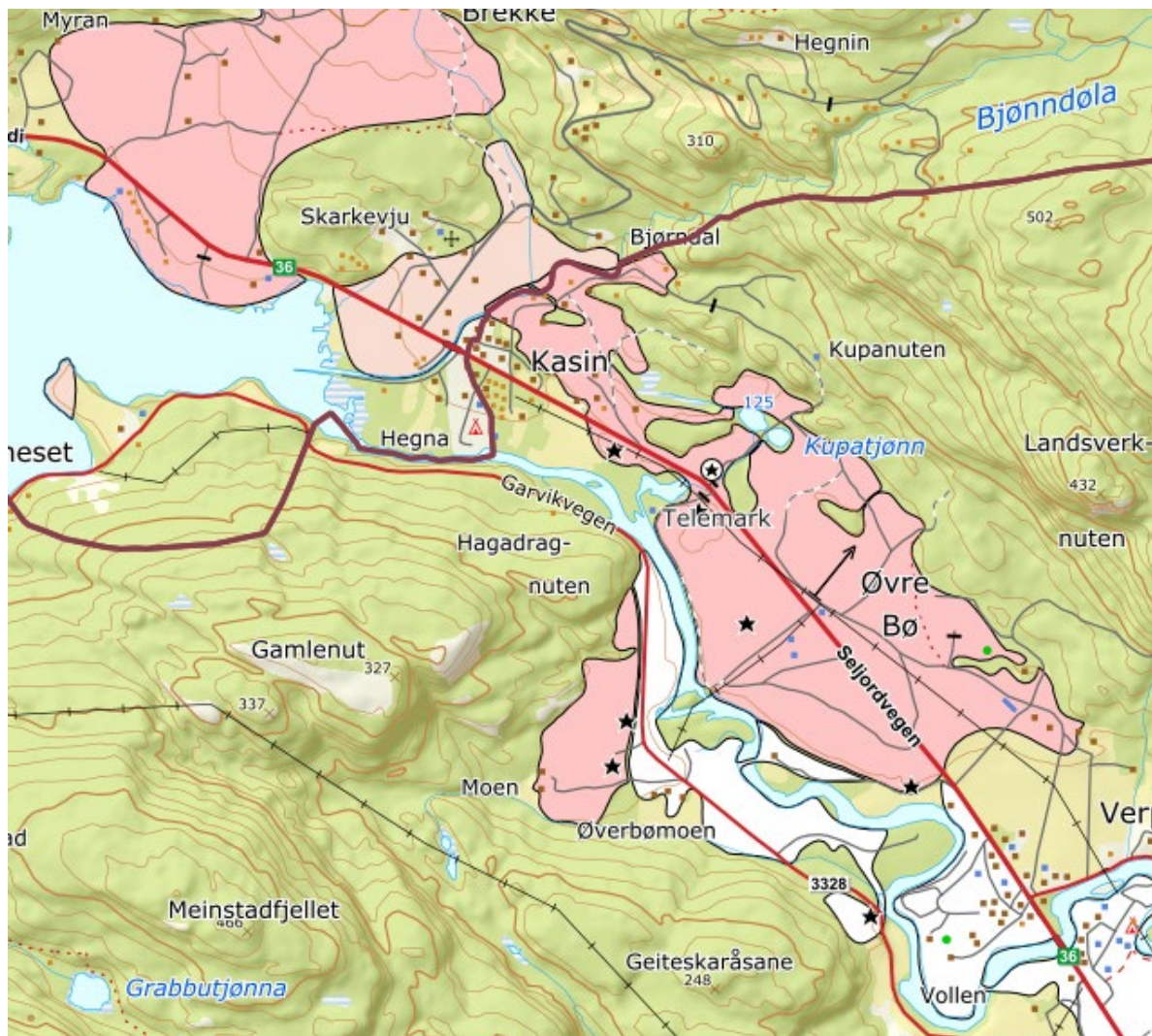
- Heile arealet som er sett av til massetak på gnr. 28/8 (Midt-Telemark kommune) i eksisterande reguleringsplan er no sett av til vassforsyningsanlegg (VF). Det inneber at massetaket ikkje kan få fornya driftskonsesjon, og risikoen for ureining av drikkevattet blir redusert.

- Det lukka VA-system med utsleppsledning nedstrøms Bøelva skal vidareførast og det skal tilretteleggast ei ny vegframføring, jf. VA-rammeplanen.
- Plankartet viser sikringszone rundt inntaksbrønnane for vassverket. Sikringssona er delt inn i tre mindre soner. Sone 0 er innleggst rundt brønnane, sone 2 er ytterst. Det er knytt ulike vilkår til kvar sone.
- Føresegnene set krav om at infiltrasjon frå overvatn frå KV1 (riksveg 36) skal løysast i miljøoppfølgingsplan, og at utslepp frå trafikkulykker og anna ureining frå vegen ikkje blir infiltrert i grunnvatnet. Detaljert løysing skal vere fastsett i miljøoppfølgingsplan og vere godkjent av kommunen.
- Fleire tilkomstvegar inn til området er stengt og erstatta av felles avkøyringar ved Herremo og vest for Herretjønn.

## Geologiske ressursar

### Eksisterande situasjon

I store delar av planområdet går Rv. 36 gjennom område med kartlagde grusressursar.



Figur 39: Kartlagde grusførekomstar i området (rosa farge). Kjelde: NGU – grus og pukk

Det er to massetak på området, Herremo og Øveråslia. Begge massetaka ligg tett på Rv. 36.



Figur 40: Lokalisering av massetaka Herremo og Øveråslia (Kjelde: DIRMIN)

### Verknader av planen

Breiddeutviding av Rv. 36 vil ikkje påvirke sjølve uttaksområdet til massetaka, men vegetasjonsskjermen mot vegen blir noko redusert.

Arealet som dekker Herremo massetak får endra arealføremål frå massetak til vassforsyningsanlegg. Endringa av arealføremål medfører at drifta av Herremo massetak ikkje har heimel etter plan- og bygningslova. Dette fører til at massetaket ikkje får fornya konsesjonen. Mineralressursane i massetaket er i stor grad henta ut, og det tvilsamt at det er behov for ny konsesjon. Derfor er det ikkje kritisk for mineralressursen at det ikkje kan takast ut meir masse innanfor det aktuelle området. Føresegnene sikrar at avslutninga av massetaket kan gjennomførast i samsvar med konsesjonen. Det nordlege innkøyringa ved Herretjønn bli stengt, og området får tilkomst frå KV6.

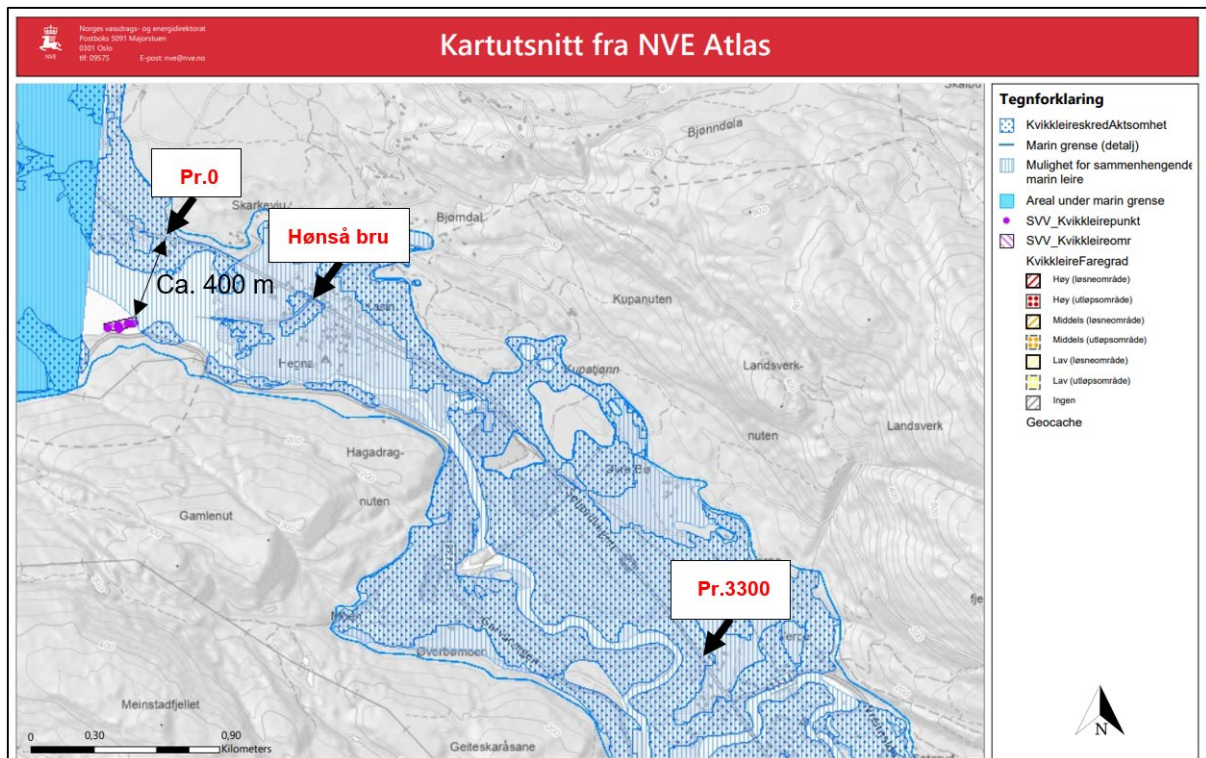
For Øveråslia massetak er gjeldande reguleringsplan vidareført. Utvidinga av riksvegen fører til at området som er sett av til vegetasjonsskjerm blir litt smalare, men vegetasjonsskjermen har framleis ei breidde på 10 meter. Den utvida avkøyringa på Herremo vil føre til at ca. 0,3 daa av arealføremålet «steinbrot og massetak» blir omgjort til «Annan veggrunn grøntareal» (AVG).

## 9.10 Grunnforhold, ras- og skredfare

### Geoteknikk

#### Eksisterande situasjon

Terrenget i planområdet og rundt brua er for det meste flatt, med slake hellingar. Planområdet består av ulike typar lausmasser. I hovudsak består planområdet av elve- og bekkeavsetningar og breelavsetningar. Lengst mot sør-aust (ved Verpe) er det registrert eit lite område med hav- og fjordavsetningar. Hovuddelen av prosjektområdet ligg innanfor aktsemdsområde for kvikkleireskred.

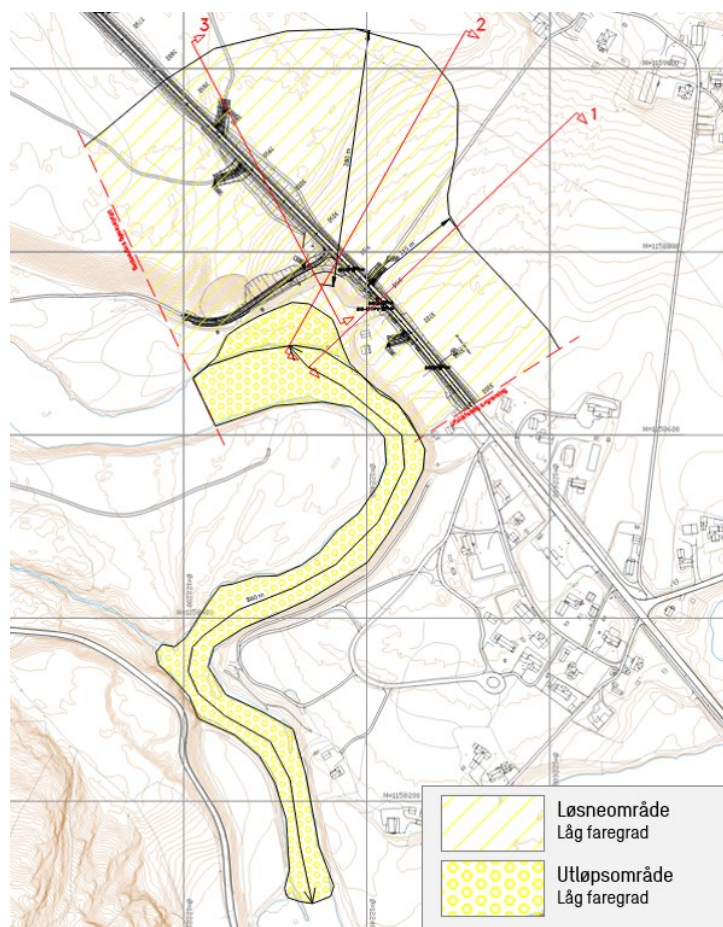


Figur 41: Aktsemdsområde for kvikkleire frå NVE. Kjelde: Geoteknisk rapport (vedlegg)

Det er gjennomført geotekniske undersøkingar med prøveboring (sjå vedlagt geoteknisk rapport). Desse viser at grovmassar dominerer mesteparten av prosjektområdet. Det er ikkje påvist kvikkleire ved dei planlagde og midlertidige bruene.

Ved Verpe er det påvist sprøbrotmaterialar i eitt borepunkt. Grundigare områdestabilitets-vurderingar (jf. NVE sin kvikkleirerettleiar) legg til grunn tiltakskategori K4 med låg faregrad. Figur 43 viser kartlagt fareområde.

Figur 42: Førebels vurdert faresone for kvikkleire ved Verpe, både løsne- og utløpsområde. Supplerande undersøkingar vil stadfeste den nøyaktige avgrensinga. Kjelde: Områdestabilitetsrapport.



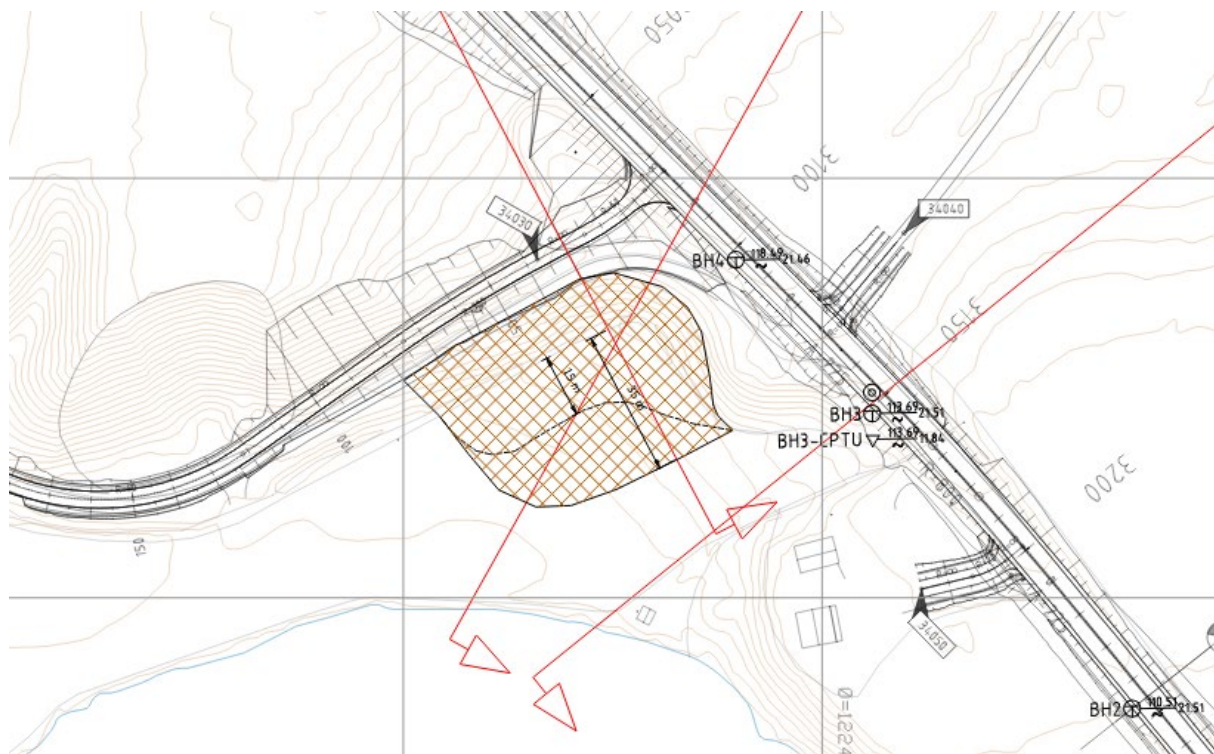
## Verknad av planforslaget

Det er behov for supplerande grunnundersøkingar for å få tilfredsstillande datagrunnlag for avgrensing av faresona. Noverande faresone er konservativ pga. lite datagrunnlag.

Tiltaket med breiddeutviding av Rv. 36 vil forverre stabiliteten. I plankartet er faresona vist som faresone H310. Føresegnene set krav om at stabiliserande tiltak skal gjennomførast etter ei detaljert vurdering.

I områdestabilitetsrapporten er det vurdert og foreslått to tiltak som skal auke stabiliteten. Tiltaka oppfyller kravet om å sikre området tilfredsstillande.

Aktuelle stabiliserande tiltak er ei motfylling i nordenden av utløpsområdet, eller kalksementstabilisering. Storleiken på fyllinga er avhengig av kor tunge masser som bli nytta i vegfyllinga. Tiltaket er vist i Figur 44 og områdestabilitetsrapporten. Plankartet har ikkje lagt inn areal for motfylling, men føresegnene opnar for at stabiliserande tiltak kan gjennomførast utanfor faresona.



Figur 43: Forslag til stabiliserande tiltak for å unngå kvikkleireskred. Kjelde: Områdestabilitetsrapport.

## Geologi

### Eksisterande situasjon

Planområdet ligg verken innanfor aktsemdsområde for snøskred eller steinsprang. I den nordlegaste delen av planområdet viser aktsemdskart frå NVE at Rv. 36 går gjennom eit lite aktsemdsområde for jord og flaumskred.



Figur 44: Aktsemdsområde for jord og flaumskred.

### Verknad av planforslaget

Ingeniørgeolog har avklart at det er lite lausmasse i området, og at faren for skred derfor er låg. Området er vist med faresone i plankartet, med tilhøyrande føresegnar som set krav om sikringstiltak. Det er sett av nok areal langs riksvegen som gjer det mogleg å etablere sikringstiltak.

## 9.11 Forureining – støy, luft og grunnforureining

### Støy

#### Eksisterande situasjon

I samband med planarbeidet er det utarbeidd ei støyutgreiing som vurderer dagens situasjon (referansealternativet) med utbygd situasjon. Rapporten viser at med dagens situasjon ligg tre bustader og eitt grendehus innanfor raud støysone, altså at  $L_{den}$  er høgare enn 66 dB på fasaden som vender ut mot Rv. 36.

Føresegnene legg til grunn at retningslinje T-1442/2021 for behandling av støy i arealplanlegging skal følgjast.



Figur 45: Støykart av referanseverdi. Referanseverdi er dagens vegsituasjon med framskrivne trafikkta. Kjelde: Støyutredning – Rv. 36.

## Verknad av planforslaget

Støyanalysen viser at to bustader der støynivået er over Lden 55 dB, får auiking i støynivå på 1 dB. Dette er innanfor vurderingsgrensa i T-1442, og auikinga er rekna som ein ikkje merkbar endring. Det er derfor ikkje behov for å vurdere tiltak for desse bygningane.

Adresse	Gnr/bnr	L <sub>den</sub> referanse [dB]	L <sub>den</sub> utbygd [dB]	Endring av støynivå [dB]
Manheimstrondi 1460	9/22	62	61	-1
Manheimstrondi 1463 (grendehus)	9/20	66	64	-2
Manheimstrondi 1513	10/1	61	61	0
Manheimstrondi 1511	10/1	64	63	-1
Manheimstrondi 1514	10/7	66	64	-2
Brekkegrendvegen 9	10/2	56	55	-1
Manheimstrondi 1524	10/4	66	64	-2
Manheimstrondi 1536	9/31	57	57	0
Mastedalsvegen 18	28/81	56	56	0
Mastedalsvegen 16	28/27	60	60	0
Seljordvegen 1225	28/32	67	65	-2
Mastedalsvegen 8	28/48	59	58	-1
Seljordvegen 1226	28/68	60	60	0
Seljordvegen 1216	28/73	59	60	1
Seljordvegen 1218	28/74	60	60	0
Seljordvegen 1202	28/75	59	59	0
Seljordvegen 1198	28/59	61	60	-1
Seljordvegen 1203	28/45	58	58	0
Seljordvegen 1205	28/28	57	56	-1
Seljordvegen 1191	28/56	62	63	1
Seljordvegen 1163	28/61	59	57	-2
Seljordvegen 1000	28/42	60	60	0
Seljordvegen 984	28/54	61	60	-1
Seljordvegen 973	28/57	60	59	-1

Figur 46: Tabellen viser bustadhus med gul støysone. Blåfargen viser dei to bustadhusa som får auka støy.

Støy i anleggsfasen kan koma av sprenging, boring, spunting, graving, lasting og lossing. Miljøprogrammet vurderer temaet støy og set krav om at støytiltak i skal vurderast.

Føresegnene set øvre støygrense på Lden 55 dBA ved uteplass til bustad og fritidsbustad og utanfor rom med støysensitiv bruk.

## Luft

Luftkvaliteten i området er god. Utbetring av Rv. 36 endrar ikkje luftkvaliteten.

## Grunnforureining

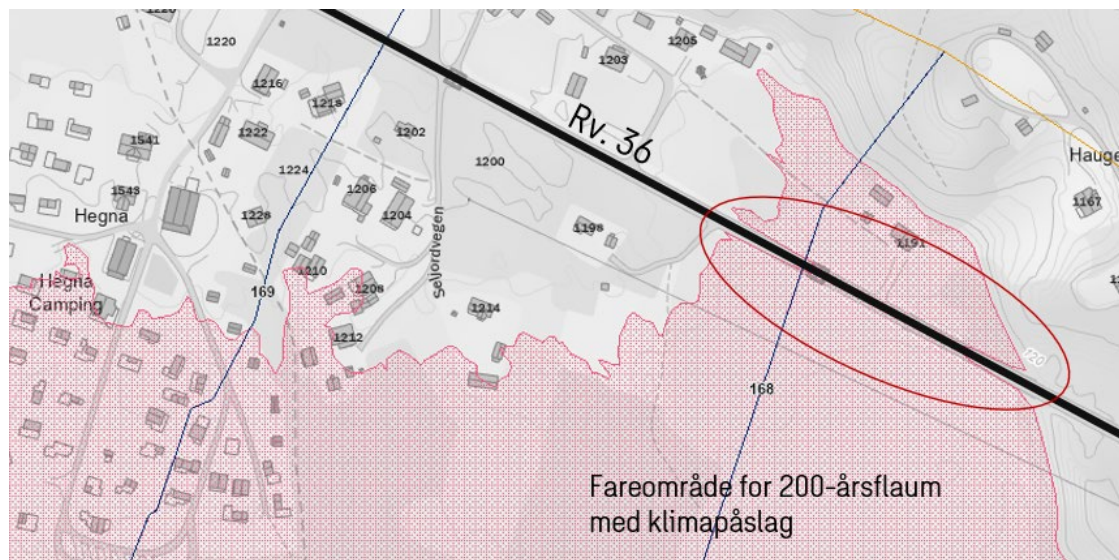
Det er gjennomført prøvetaking av forureina grunn, med resultat i at det forventast å ikkje vere forureina grunn som krev tiltak. Resultata og tilrådinga frå undersøkinga kan lesast i rapporten «Miljøundersøkelse Hønså bru – miljøteknisk rapport».

## 9.12 Hydrologi

### Flaum

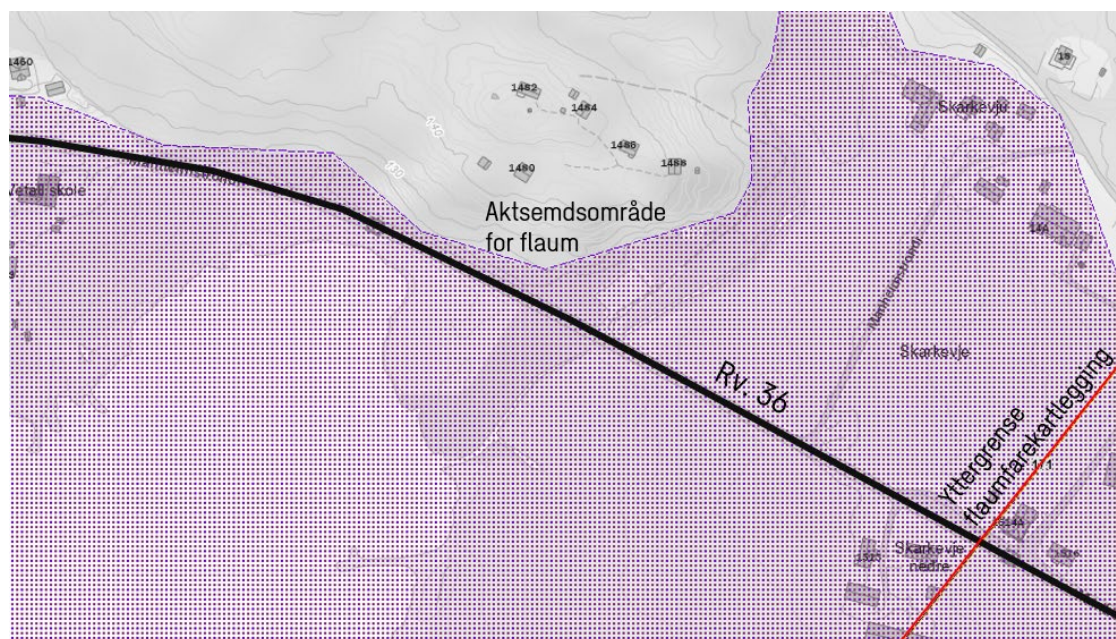
#### Dagens situasjon

Flomsonekartlegginga av Bøelva (Rambøll 2017) dekker en stor del av planområdet. Rv. 36 kryssar fareområdet for 200-årsflaum med klimapåslag rett aust for Hegna camping, sjå Figur 48.



Figur 47: Raud skravur viser fareområde for 200-årsflaum med klimapåslag. Kjelde: NVE atlas. Sirkelen viser kvar flaumen kan påverke Rv. 36.

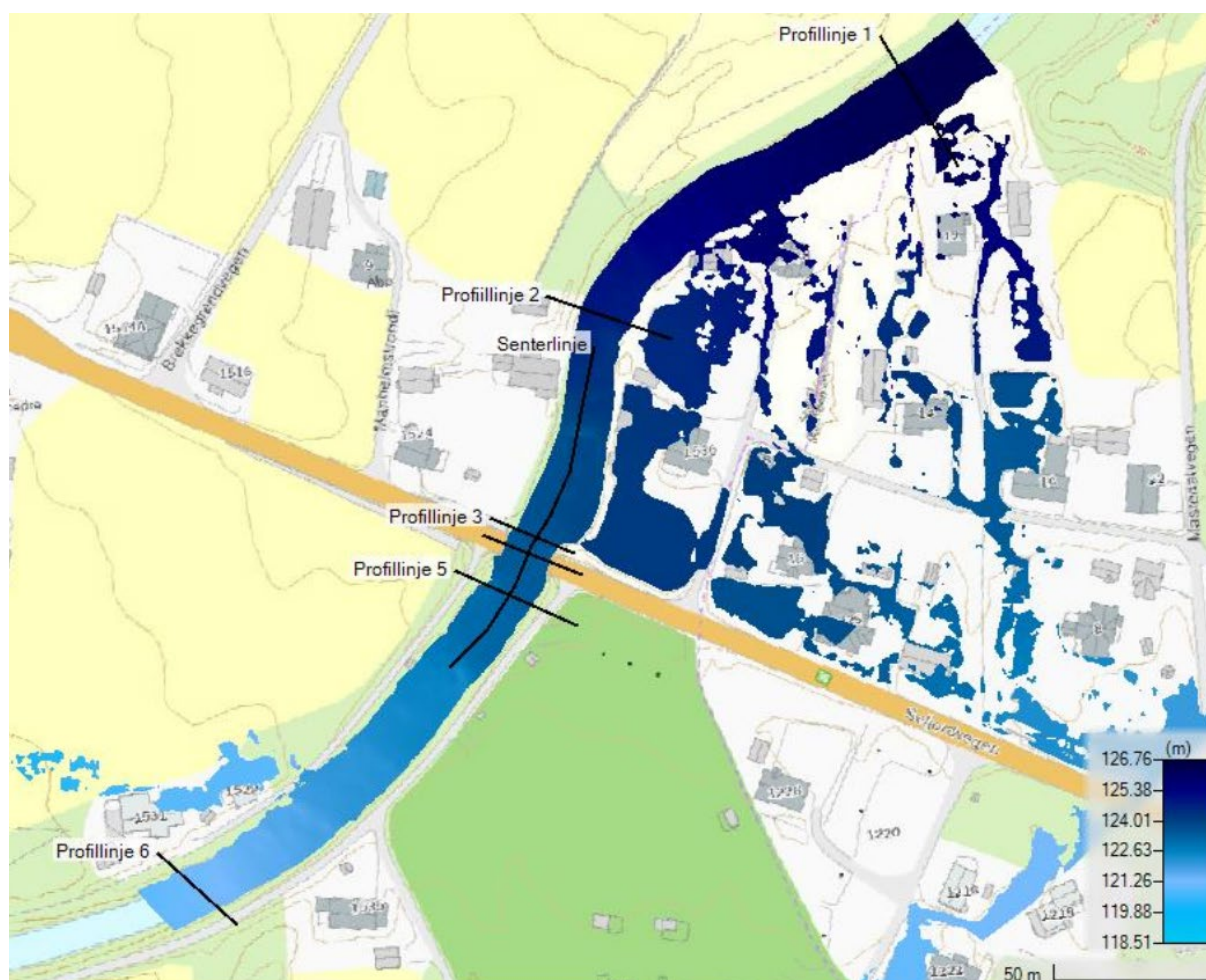
Dei vestlegaste partia av Rv. 36 langs Seljordvatn er ikkje faresonekartlagt og ligg innanfor aktsemdsområde flaum.



Figur 48: Aktsemdsområde for flaum vest for flaumfarekartlegginga av Bøelva. Heile Rv. 36 ligg innanfor aktsemdsområde. Kjelde: NVE atlas

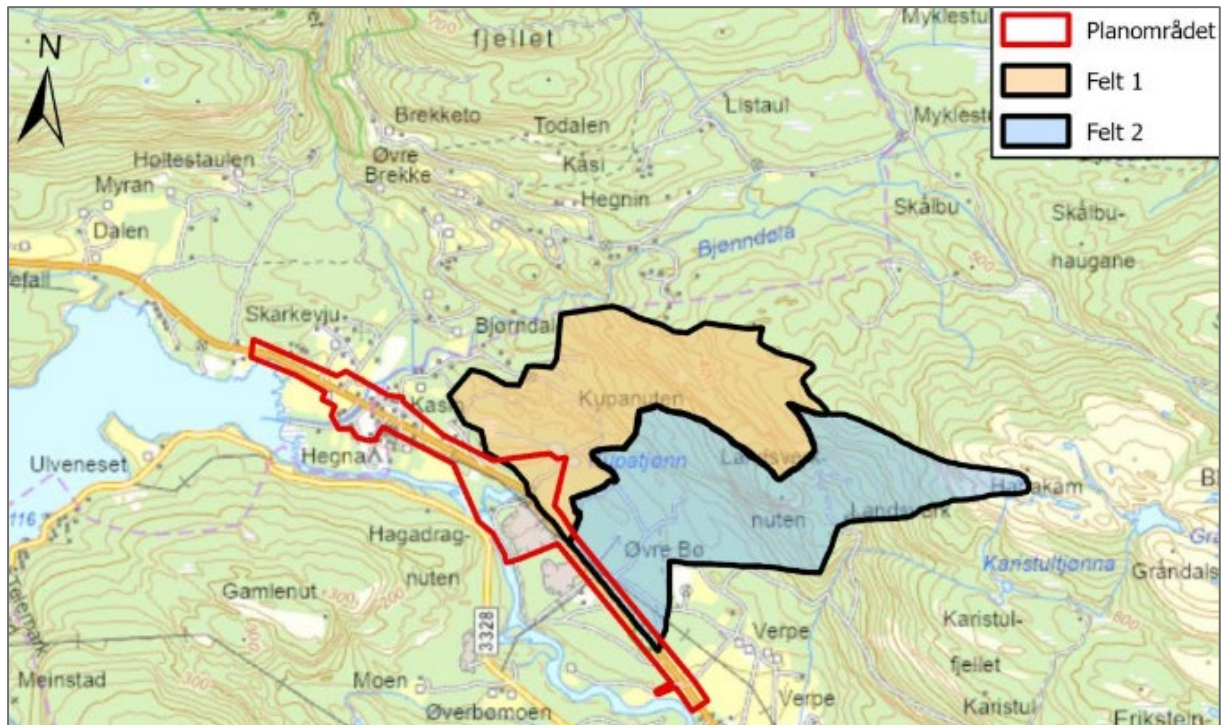
## Bjønndøla

Elva Bjønndøla renn ut i Seljordsvatnet rett ved utløpsosen til Bøelva. Høg vassføring i Bjønndøla fører også til ein risiko for Rv. 36, og var årsaka til dei to skadehendingsane på Hønså bru i 2024. Det er i 2025 utført berekningar av flaum, vasslinje og erosjon (sjå Hydrologisk rapport – vannlinjeberegning og erosjonsvurdering). Desse berekningane viser at flaumsona utvidar seg noko utover elveløpet under ei dimensjonerande flaumhending.

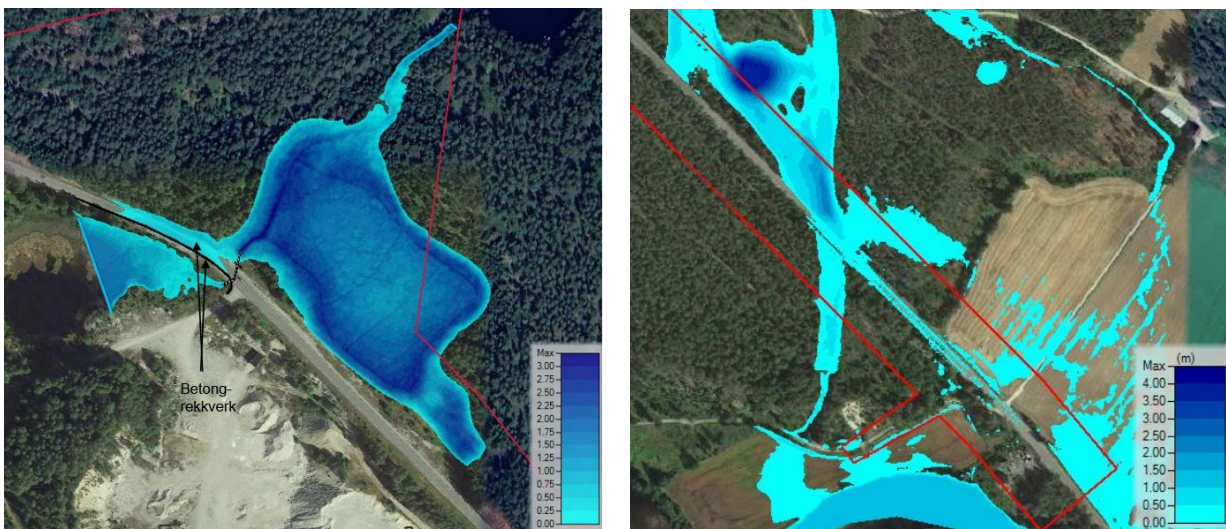


*Figur 49: Berekna flaumsone for 200-årsflaum med klimapåslag og tryggleikspåslag ved Hønså bru før dagens situasjon med 15 meter bruspennt utan erosjonssikring (kjelde: Flomberegning, vannlinjeberegning og erosjonsvurdering Rv. 36).*

Nedbørsfeltet nord for Rv. 36 er analysert i rapporten «Flomfarekartlegging Rv. 36». Rapporten viser at vegen er utsett for flaum ved to felt i dagens situasjon (felt 1 og felt 2).



Figur 50: Oversikt over nedbørsfelt som er flaumkartlagt. (Kjelde: Flomfarekartlegging Rv. 36)



Figur 51: Flaumsoneskart for felt 1 (til venstre) og felt 2 (til høgre) ved 200-årsflaum, dagens situasjon. (Kjelde: Flomfarekartlegging Rv. 36)

## Verknad av planforslaget

### Bruløysing

Planen legg opp til at dagens bru blir erstatta av ei bru med lengre bruspenn, med brukar lenger vekk frå elveløpet. På den måten vil ein kunne etablere større ljospning og unngå at brua snevrar inn elveløpet. Dette vil både vere positivt for flaumforhold og det akvatiske

miljøet. I tillegg vil det redusere behovet for djupe fundament og erosjonssikring av fundament og landkar.

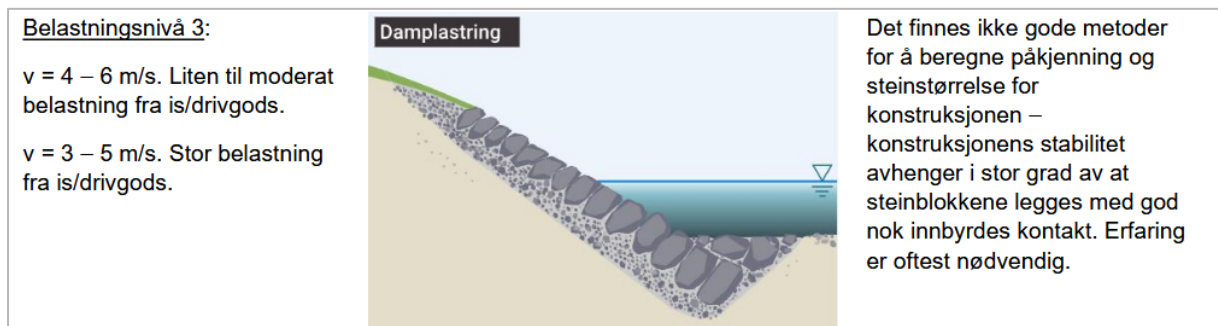
I samband med anleggsfasen er det planlagt å legge om vegen og etablere ei midlertidig bru nedstrøms. Brua skal plasserast utan behov for utfylling i elv for etablering av landkar. Elveløpet vil derfor ikkje påverkast. Sjå Figur 53.

Den midlertidige brua er vurdert at ikkje blir påverka av 10-årsflaum eller 50-årsflaum.



Figur 52: Lokalisering av ei mellombels bru (rosa linje) for omkøyning i samband med anleggsfasen.

Erosjonssikring er vurdert ut frå NVE sin rettleiar Sikringshåndboka. Basert på vurderinga om langt bruspen og forventa maksimale vasshastigheit på 4 m/s ved brua blir det tilrådd damplastring som sikringsmetode. Dette, og metode for sikring av bru er nøyare skildra i rapporten «Flomberegning, vannlinjeberegning og erosjonsvurdering».



Figur 53: Prinsippkisse for damplastring, slik det er vist i Sikringshåndboka (NVE).

Arealet for midlertidig bruløysing er vist i plankartet som midlertidig bygge- og anleggsområde (#MBA). Dette set av areal til tiltaket, og sikrar at arealet blir tilbakeført på ein tilfredsstillande måte når anleggsperioden er ferdig.

Prosjektering i samsvar med teknisk forskrift sikrar at ny konstruksjon ikkje medfører tryggleiksfare som t.d. erosjon. Reguleringsplanen set ikkje krav om kva type tryggingstiltak som skal leggest til grunn.

### Flaumsikring

Kartlagde fareområde for flaum er vist i plankartet som faresone flaumfare H320. Dette gjeld:

- Nye faresoner ved Bjønndøla
- Nye faresoner langs vassdrag som kryssar Rv. 36 lenger aust (sone 1 og 2)
- Eksisterande faresoner langs Bøelva
- Estimerte faresoner frå Seljordvatn.

Føresegnene set krav om at tiltak med tryggleiksklasse ikkje skal etablerast innanfor faresonene, med mindre ein etablerer sikringstiltak. Alle tiltaka er ikkje avklart i reguleringsplanen, men utgreiingar skildrar moglege løysingar som må utgreiast nøyare i seinare fasar.

For felt 1 ved Herretjønn blir det tilrådt å auke kulvertens dimensjon langs heile lengda, noko som inneber full utskifting av eksisterande kulvert. Andre omsyn må også vurderast, mellom anna miljøomsyn som fiskepassasje. Dersom ein ikkje skifter kulverten må vegskråninga sikrast frå å hindre gjennomstrøyming av vegkroppen og overflateerosjon.

For felt 2 ved Verpe blir det tilrådd å utarbeide ei løysing som trygt leier flaumvatn bort. Vatnet kan anten leiast søraust langs vegen eller ved å føre vatnet på tvers av vegen. Dersom vatnet blir leia i grøft langs vegen kan det få konsekvensar for gravhaugen på Verpe (sjå kap 9.8 Kulturarv). Plankartet set av areal til stikkrenneløysing innanfor føresegnsområde #1. Den endelege løysinga må avklarast i samband med detaljprosjekteringa.

### **Overvasshandtering**

#### **Dagens situasjon**

Temaet overvasshandtering dreier seg om korleis overvatn frå nedbør blir handtert. Det er overlapp mot temaa flaum og vassressursar. Overvatn er knytt til vatn som kjem rennande inn i planområdet frå terrenget ovanfor og nedbørsvatn som samlar seg på vegen. I dokumentet Flomfarevurdering Rv. 36 blir det konkludert med at det er behov for tiltak ved vest for Verpe og ved Herretjønn. Dette er grundigare skildra i underkapittelet 9.12 Flaum.

Risikoen for at ureina overvatn frå riksvegen kan føre til redusert vasskvalitet i drikkevasskjelda til Bø vassverk må handterast. For å handtere dette er det etablert eit tett VA-system som leier ureina vatn bort frå drikkevasskjelda (les meir i kap. 9.9 Naturressursar og i vedlegga «Flomfarekartlegging rv. 36», «VA-rammeplan»).

Dei viktigaste verkemidla for å handtere overvatn i tilknytning veganlegg er stikkrenner og grøfter. Det er 13 eksisterande stikkrenner under Rv. 36.

#### **Omtale og verknad av planforslaget**

Overvatn blir handtert i VA-rammeplan med vedlegg. Kapasiteten på eksisterande stikkrenner er vurdert opp mot forventa nedbørsmengder i nedbørsfelta ovanfor. VA-

rammeplanen tilrår at fleire av desse stikkrennene får ein auka dimensjon i samsvar med utgreiinga «Dimensjonering av stikkrenner». Reguleringsplanen sikrar nok areal (AVG) rundt stikkrennene for å kunne etablere og vedlikehalde desse. Ved særleg store stikkrenner er AVG utvida kraftig for å heimle ulike løysingar for inntak.

Brua vil få eit lengdefall som er under krava i handbøkene. Dette kan føre til vatn i vegbanen. For å kompensere for dette vil det bli etablert fleire slukar på brua. Fråvik frå handbøkene er godkjent av Statens Vegvesen.

### **9.13 Born og unge**

#### **Eksisterande situasjon**

I grunnkretsen 40200103 Verpe (Midt-Telemark) bur det cirka 8 barn i alderen 0–5 år og 17 barn i alderen 6–15 år (per 1. januar 2025). Det er ingen barnehage eller skule i området, og barna høyrer til Folkestad skolekrets. Skuleskysst blir organisert med buss eller privat bil, og det er ikkje tilrettelagt for gange og sykling. Det finnast ingen offentlege leikeplassar i nærleiken, men Hegna camping har leikeplassar. Rv. 36 blir brukt av born for å kome seg til venner og fritidsmoglegheiter som turar, riding, og bading.

#### **Omtale og verknad av planforslaget**

Planforslaget påverkar mobiliteten til barn- og unge. Tilhøva blir noko betra ved å legge til rette for ein betre busshaldeplass og ferdsel langs Rv. 36 blir noko betra ved at vegen blir breiddeutvida.

I samband med anleggsarbeid kan tilkomst til leike- og badeplass ved Hegna camping bli meir krevjande, fordi tilkomstvegen også blir nytta som omkøyringsveg. Føresegnene set krav om at tiltak for trygg ferdsel for mjuke trafikantar gjennom anleggsområdet skal vere implementert før anleggsstart i samråd med brukarar.

### **9.14 Massehandtering**

For å bygge veganlegget må det takast ut 152 500 m<sup>3</sup> lausmasser og 1 050 m<sup>3</sup> berg. Det er eit fyllingsbehov på 100 000 m<sup>3</sup>. Dette gjev eit masseoverskot på ca. 54 000 m<sup>3</sup>, som må transporterast ut av anlegget.

I tillegg er det behov for 72 000 m<sup>3</sup> steinmaterialar til etablering av den nye vegoverbygginga. Dette gjeld blant anna forsterkingslag og frostsikringslag, samt berelag og slitelag på sidevegar og avkøyringar. Sidan det er lite berg innanfor anleggsområdet, er det nødvendig å tilføre desse steinmaterialane utanfrå. Det blir nytta grusførekomstar frå anlegget så langt dette er forsvarleg med tanke på den nye vegens bereevne.

### **9.15 Teknisk infrastruktur**

#### **Eksisterande situasjon**

Eksisterande infrastruktur i området er kablar, kraftleidningar og VA-leidningar. Det er høgspenst distribusjonsnett i luftlinje igjennom området langs Rv. 36. Avløpssystemet inkluderer stikkrenner under veg, flaumløp, septiktankar, private vassleidningar, brønnar, kummar, pumpehus, og inntaksleidning.

Ein del private brønnar er kartlagt, men det er grunn til å tru at fleire brønnar ikkje er registrert.

### **Omtale av planforslaget**

Det blir lagt til rette for nye ljosmaster langs Rv. 36 ved Vefall/Kasin. Eksisterande infrastruktur skal sikrast og vidareførast, og må bli teke omsyn til i detaljprosjekteringa og anleggsfasen. Trasear for infrastruktur er vist i plankartet med faresone eller omsynssoner og sikra med føresegner.

#### Ljossetting

Nye vegljøs skal etablerast langs strekka mellom 60–60 skilt, plassert 3 meter frå den kvite stripa på sørsida av Rv.36 mot Seljordsvatnet. I overgangssona skal dei to første og dei to siste mastene i lysrekka langs Rv 36 etablerast. I tillegg skal busshaldeplassen få ny ljøssetting.

Ny ljøssetting vil auke synlegheita og betre tryggleiken for både køyretøy og mjuke trafikantar.

#### VA-leidningar

Eksisterande VA-leidningar er kartlagt og tatt omsyn til i planen. For å unngå å dele informasjon om samfunnskritisk infrastruktur er traseane ikkje vist i plankartet.

Private spillvassleidningar og spreiegrøfter er kartlagt. Desse blir ikkje direkte råka av tiltak i planen, men må takast omsyn til i anleggsfasen.

#### Høgspenteleidningar

Høgspenteleidningar er vist med faresone H370 høgspenningsanlegg. I dette området skal det ikkje førast opp bygg for varig opphald.

#### Trafo

Det er to eksisterande trafoar i området. Trafoen i Seljord blir regulert til energianlegg. Den andre trafoen står inntil eksisterande veg til Herremo massetak, og vil bli ståande på same plass, men inngår i formålet VF.

## **9.16 Utslepp av klimagassar**

Reguleringsplanen legg til rette for breiddeutviding av eksisterande Rv. 36 og oppgradering av Hønså bru. Klimagassutslepp knytt til desse tiltaka kan koplast til:

- Omdisponering av grøne areal som bind klimagassar til veganlegg med ingen eller lågare opptak av klimagass.
- Materialbruk og produksjonen av materialane. Det gjeld både vegmassar, leidningar/rør og materialar til brua.
- Transport materialar, inkludert masseoverskot som må fraktast ut av området og masse til vegoverbygging som skal fraktast inn.
- Energibruk i anleggsfasen.

I driftsfasen er klimagassutslepp i hovudsak knytt til trafikken på vegen og energibruk i samband med vedlikehald.

Planen legg ikkje til rette for utbygging på myr og våtmark som inneheld mengder med CO<sub>2</sub>.

Det er ikkje gjort klimagassberekningar i prosjektet, men i miljøprogrammet (vedlagt) er det foreslått å vurdere tiltak knytt til reduksjon av klimagassar. Nokre verkemiddel for å redusere klimaavtrykket er å redusere massetransport, velje materialar med låge utslepp frå produksjonen og som varar lenge, fremme ombruk – til dømes av asfalt og betong, sortere avfall og redusere utslepp frå fossile køyretøy så mykje som mogleg.

### **9.17 Fråvik frå vegnormalane**

Eitt fråvik frå vegnormalane er søkt om og godkjent av Statens vegvesen. Det gjeld fråvik frå vegnormal N400, punkt 3.1.–1: «Konstruksjonsdeler skal utformast for å sikre god og hensiktsmessig vassavrenning». Fråviket gjaldt at brua blir utforma med eit for lite fall mot kvar ende, noko som gjev auka fare for vatn i vegbanen, og dermed også auka fare for is i vegbanen. Avbøtande tiltak er etablering av to sluk på kvar side av brua, totalt 4 sluk.

Det er gjennomført ein mellombels trafikksikkerheitsrevisjon (TS-revisjon), som viser at det vil bli behov for å søke fråvik frå vegnormalane. Fråvika er knytt til manglande fall på tre stader (pr. 130, 330 og 1650 i c-profilane) og manglande leieøy i krysset til Hegna camping (pr. 930).

## **10 Risiko og sårbarheit – ROS analyse**

Risiko- og sårbarheitsanalysa skal avdekke risiko- og sårbarheitsforhold som er knytt til planområdet. Det overordna målet med risiko- og sårbarheitsanalysa er å førebyggje risiko for samfunnsverdiane liv og helse, tryggleik (stabilitet) og eigedom (materielle verdiar) i samband med reguleringa.

I Tabell 4 er det gitt ei skjematisk oppstilling av uynskte hendingar/risikoforhold som bør trekkast fram og som krev vidare oppfølging. Anbefalte tiltak er henta frå risikoskjema i ROS-analysen.

Tabell 10-1: Uønska hendingar som er analysert i ROS-analysen

Hending	Tiltak	Korleis temaet er sikra i planen
<b>1. Flaum</b>	<p>Legge til rette for ny bru som toler større vassmengder.</p> <p>Sikre god overvasshandtering i samsvar med ABC-prinsippet</p> <p>Implementere tiltak for å redusere massetransport ned Bjønndøla og rutinar for kontroll og tømning av sedimentavleiringar</p>	<p>Ny, flaumsikker bru er bakgrunnen for reguleringsplanen. Tiltak knytt til flaum og overvatn er skildra i kap. 9.12 Hydrologi</p> <p>Flaumvegar er ikkje vist fordi det ikkje er identifisert eigne flaumvegar utover dei områda som er sett av som fareområde flaum.</p>
<b>2. Skogbrann</b>	<p>Plankart: Sikre at avkøyringar til skogsbilvegar er tilgjengelege med brannbil</p> <p>Legge til rette for tilkomst til vasskjelder med brannbil der det er mogleg.</p> <p>Andre tiltak: Redusere brennbar vegetasjon rundt busetjingar og infrastruktur</p>	<p>Avkøyrslene som er regulert med vegformål i plankartet er tilstrekkeleg dimensjonert for vogntog (og dermed også dei største brannbilane).</p> <p>Avkøyrslar med piler i plankartet er dimensjonert å komma inn med lastebil, men større bilar vil også kome inn. Breidda på vegen kan variere.</p> <p>Tilkomst til vassdrag, både Bøelva og Hønsåa, blir vidareført. Tilkomst til Herretjønn er lagt om.</p> <p>Reguleringsplanen har ikkje heimel til å sette føringar for å redusere brennbar vegetasjon.</p>
<b>3. Ureining av drikkevass-kjelde som følgje av trafikkuulykke</b>	<p><u>Plankart</u>: Vidareføre sikringssone for drikkevatt som i gjeldande reguleringsplan. Set av nok areal som sikrar at utslepp kan førast langs vegen og ikkje infiltrerast i grunnen.</p> <p><u>Føresegner</u>: Vidareføre føresegner for sikringssoner i samsvar med gjeldande plan, supplert med ev. nye krav. Krav til funksjon av eksisterande og nye system for</p>	<p>Plankartet vidarefører sikringssone for drikkevatt og føresegnene vidarefører dei eksisterande krava og supplerer med nye. Det er sett eksplisitte krav til handtering av overvatn og løysingar for å unngå ureining frå veg. Desse løysingane skal kome fram av miljøoppfølgingsplanen, som det er knytt rekkefølgjekrav til.</p>

	<p>trygging av grunnvatn. Krav til rekkefølge.</p> <p><u>Andre tiltak:</u> Tiltak som ikkje kan sikrast i plan: System for kontinuerleg overvaking av tilhøva i drikkevasskjelda. Informerer om drikkevasskjelde i nærleiken, ring naudetatar ved ulukker</p>	<p>Tiltak som sikrar at overvatn ikkje ureinar grunnen er skildra i kap. 9.9 Naturressursar og 9.12 Hydrologi.</p>
<b>4. Trafikkulukke med mjuke trafikantar</b>	<p>Plankart: Vise høve til skilje mellom køyrande og mjuke trafikantar. Sikre gode sikttilhøve langs vegen for uregulert kryssing. Sikre busshaldeplass med god trafikktryggleik.</p> <p>Føresegner: Sikre at trafikksikre areal blir etablert. Krevje trafikktryggleik i anleggsfasen. Sikre krav om ljossetting kring busstopp og gjennom 60-sona med høve høve til uregulert kryssing..</p> <p>Andre tiltak: Redusert faktisk fart med fysiske tiltak for å sikre fartsreduksjon. Innsnevring av køyrearealet. Visuelle element langs vegen for auka merksemd hos køyrande.</p>	<p>Mjuke trafikantar må bruke vegskuldra til å gå på. Det blir ikkje lagt opp til fortau eller gang-/sykkelveg, men vegskuldra blir 1,5 meter brei – noko som er breiare enn normalt. Plankartet viser køyrebanen som juridisk linje. Vegarealet utanfor er vegskulder på 1,5 meter.</p> <p>Føresegnene set krav om at trafikktryggleik skal sikrast i anleggsfasen.</p> <p>Busstopp er lagt inn i plankartet. Føresegnene set krav om universell utforming.</p>
<b>5. Kvikkleire</b>	<p>Faresone for kvikkleireskred med tilhøyrande føresegner som krev sikring.</p> <p>Andre tiltak: Supplerande grunnboring med detaljert rapport av område- og lokal stabilitet. Vurdering av tiltak i samsvar med ny kunnskap. Sikringstiltak i samsvar med fagkyndig rapport i forkant av terrengarbeid. Stabiliserande tiltak med lettfylling og/eller motfylling, alternativt kalkstabilisering.</p>	<p>Plankart viser fareområde og føresegnene set krav om vidare analysar og naudsynt sikring.</p>

## **11 Gjennomføring av forslag til plan**

### **11.1 Framdrift og finansiering**

Reguleringsplanen for vegstrekningen skal etter planen starte opp sommar/haust 2026 Det føreligg finansiering for dette første avsnittet.

Området i 80-sone er det ikkje sett eit konkret utbyggingstidspunkt for.

### **11.2 Trafikkavvikling i anleggsperioden**

Det er lagt opp til midlertidig omkøyringsveg gjennom anleggsperioden.

### **11.3 Sikkerheit, helse og arbeidsmiljø (SHA)**

SHA-planen vil ivareta helse- og sikkerheitskrav for anleggsarbeidarane i prosjekterings- og byggefasen. Spesielle forhold innanfor SHA som har hatt konsekvensar for foreslått planløsning vil bli omtalt. Det blir utarbeidd SHA-plan samtidig med byggeplan/konkurransesgrunnlag.

### **11.4 Ytre miljø**

I samband med reguleringsplanen er utarbeidd eit miljøprogram som inkluderer ei miljørisikovurdering. Miljøprogrammet fastset miljømåla i prosjektet og krav basert på miljørisikovurderinga, skildrar kva undersøkingar som er gjort i planfasen og kva som må gjerast i prosjekterings- og byggefasen.

I samband med prosjekterings- og byggefasen skal det utarbeidast ein miljøoppfølgingsplan (ytre miljø-plan/YM-plan) som er forankra i miljøprogrammet.

## **12 Oppsummering – avveging av verknader**

Planforslaget inneber bygging av ny Hønså bru samt oppgradering av Rv 36 i Seljord og Midt-Telemark kommune.

Oppgradering og utviding av vegen, nye gateljos, samanslåing av avkøyringar og etablering av ein ny busshaldeplass vil bidra til betre trafikkavvikling i planområdet.

Ny, flaumsikker bru og flaumsikringstiltak i vassdraget Bjønndøla fører til at konsekvensane ved framtidige flaumhendingar blir reduserte. Krav om tiltak knytt til kvikkleireskred og flaumhendingar vil gjere heile området meir robust mot klimahendingar.

Tiltak knytt til handtering av vegvatn ved Herretjønn vil bidra til at endringar på veglinja ikkje påverkar drikkevasskjelda. Det vil også endringa av arealføremålet frå massetak til vassforsyningsanlegg og omlegging av innkøyringar i nærleiken av vasskjelda.

For massetaket vil reguleringsplanen føre til at aktiviteten ikkje er i samsvar med arealføremålet. Heimelen til å drive massetak forsvinn når dagens konsesjon går ut. Sidan mineralressursane innanfor massetaket snart er brukt opp vil dette ikkje få store verknader for utnytting av naturressursen.

Folk som bur og oppheld seg i området Vefall/Kasin får ein 1,5 meter brei vegskulder å nytte når dei ferdast etter vegen. I anleggsfasen er det sett krav om at mjuke trafikantar skal sikrast gjennom anleggsområdet.

Vegutvidinga vil føre til noko omdisponering av dyrka mark, skog og andre eigedommar. Ombruk av matjord er handtert i den vedlagte matjordplanen, som skal ferdigstillast før løyve for tiltak.

Kulturminne er avklart med fylkeskommunen. Ingen kulturminne fjernast. Gravhaugen lengst aust blir sikra slik det er skildra i konsekvensutgreiinga. Steingardar utan vernestatus i kulturminnelova blir oppretthalde utanfor område som gjennomgår terrengendringar.

Risiko og sårbarheit er analysert i ROS–analysen. Føreslegne tiltak er innarbeidd i reguleringsplanen.

## 13 Forholdet til innkomne merknader til høyring og offentleg ettersyn, og tilhøvet til planmaterialet

Planomtalen (dette dokumentet)

- Planomtalen er felles for både Seljord og Midt-Telemark kommunar, sjølv om framsida her er endra til berre å gjelde Midt-Telemark kommune.
- Figur 18, side 34: Løysingar for mellombels bru i samband med anleggsarbeidet på og ved Hønså bru. Figuren vert teken bort fordi omfanget er større enn det planframlegget opnar for. Mellombels bru ligg rett.

Vedlegg 05 – Miljøprogram

- Det er lagt til ny tekst under punktet *VA-anlegg og private borebrønnar* (side 25–26). Under kulepunktet «Generell risikovurdering for alle vassdrag i prosjektet (grunnvatn og overflatevatn)» vert det, når det gjeld krav til drikkevatt, også vassførekomsten i Midt-Telemark kommune, vist særskilt til planføresegnene.

Reguleringsføresegnene

- **Kapittel 2 – Fellesføresegner for heile planområdet**
  - Kapittel 2.3 Kulturminne, pbl. § 12 nr. 2. Årsak: Uttale frå Telemark fylkeskommune.
- **Kapittel 7 – Rekkjeføresegner**
  - Kapittel 7.1: Det er lagt inn tilvising til YM-plan og Miljørisiko.
  - Kapittel 7.5: Det er lagt inn krav til ROS-analyse, tiltaksplan og beredskapsplan.
- **Kapittel 8 – Dokument som får juridisk verknad gjennom tilvising i føresegnene**
  - Det er lagt til: «Ved motstrid gjeld føresegnene føre miljøprogrammet.»



## 14 Vedlegg

- Vedlegg 1 Innkomne merknader til kunngjeringsfasen og til tilleggsvarsel om utvida planområde
- Vedlegg 2 Oppsummering av og kommentarar til innkomne merknader, samt oppsummering frå folkemøtet
- Vedlegg 3 KU-vurdering
- Vedlegg 4 ROS-analyse
- Vedlegg 5 Miljøprogram
- Vedlegg 6 Matjordplan
- Vedlegg 7 VA-rammeplan med vedlegg(Unnateke offentleg innsyn jf. Offentleglova § 21)
- Vedlegg 8 Teknisk plan
- Vedlegg 10 Landskapsplan terrengtilpassing rundt bru, tverrsnitt og oppriss
- Vedlegg 11 Fagrapport geoteknikk, hovedrapport
- Vedlegg 12 Fagrapport – Områdestabilitetsvurdering – Rv. 36 Hønså bru med tilstøtende veg
- Vedlegg 13 Fagrapport – Støyutredning – Rv. 36 Hønså bru
- Vedlegg 14 Fagrapport – Hydrologisk rapport – vannlinjeberegning og erosjonsvurdering
- Vedlegg 15 Fagrapport – Flomfarekartlegging Rv. 36
- Vedlegg 16 Fagrapport – Naturmangfold og fremmede arter
- Vedlegg 17 Fagrapport – Vannmiljø og naturmangfold i vann
- Vedlegg 18 Fagrapport – Miljøteknisk rapport med vedlegg
- Vedlegg 19 Fagrapport kulturminne – Forenkla konsekvensutgreiing av gravhaug på Verpe
- Vedlegg 20 Innkomne merknader til offentleg ettersyn
- Vedlegg 21 Oppsummering og kommentarar til innkomne merknader til offentleg ettersyn