

PLANBESKRIVELSE TIL
DETALJREGULERING FOR RV. 36
GVARV – MANNEBRU, GS-VEG I
MIDT-TELEMARK KOMMUNE

VEDTATT (og justert i tråd med KS-vedtak): 25.05.2020

Plan-ID: 10142018/ 0821_10142018

Innhold

1 Sammendrag	3
2 Innledning	3
3 Bakgrunn for planforslaget	5
3.1 Planområdet	5
3.2 Hvorfor utarbeides forslag til detaljregulering for rv.36 Gvarv–Mannebru, g/s-veg.....	5
3.3 Målsettinger for planforslaget.....	6
3.4 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning	6
4 Planprosess og medvirkning.....	6
5 Rammer og premisser for planarbeidet.....	7
6 Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet	8
6.1 Beliggenhet.....	8
6.2 Dagens – og tilstøtende arealbruk	8
6.3 Trafikkforhold	8
6.4 Teknisk infrastruktur	8
6.5 Landskapsbilde.....	8
6.6 Nærmiljø/friluftsliv	9
6.7 Naturmangfold	9
6.8 Kulturmiljø	9
6.9 Naturressurser	9
6.10 Grunnforhold.....	10
6.11 Andre forhold	11
7 Beskrivelse av forslag til detaljregulering.....	11
7.1 Planlagt arealbruk.....	11
7.2 Tekniske forutsetninger.....	13
7.3 Nærmere beskrivelse av planstrekningen	15
8 Virkninger av planforslaget – arealbruk og løsninger.....	16
8.1 Framkommelighet.....	16
8.2 Samfunnsmessige forhold	16
8.3 Naboer.....	16
8.4 Gang- og sykkeltrafikk.....	17
8.5 Kollektivtrafikk	18
8.6 Landskap/bybilde.....	18
8.9 Nærmiljø/friluftsliv	19

8.10 Naturmangfold	19
8.11 Kulturmiljø	20
8.12 Naturressurser	20
8.13 Støy og vibrasjoner	21
8.14 Massehåndtering	21
8.15 Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse.....	21
8.16 Rammer og premisser for planarbeidet	22
10 Gjennomføring av forslag til plan	22
10.1 Framdrift og finansiering	22
10.2 Trafikkavvikling i anleggsperioden	22
10.3 Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA)- og Ytre miljøplan (YM) for byggefasen.....	22
11 Sammendrag av innspill ved kunngjøring av planarbeid	23
12 Sammendrag av innspill ved offentlig ettersyn/høring.....	28
13 Vedlegg	37

1 Sammendrag

Med bakgrunn i vedtak om kommunesammenslåing av Sauherad og Bø kommuner, er det bevilget penger til å planlegge G/S- veg på strekningen mellom Gvarv og Mannebru. Planforslaget legger til rette for trygg ferdsel for myke trafikanter på strekningen mellom de to tettstedene. Av konstruksjoner på strekningen skal det etableres bru ved kryssing av jernbanen i Gvarv og kulvert ved kryssing av Rv. 36. Strekningen ellers er relativt ukomplisert, men med noen fjellskjæringer på ca. 10 m samt noen utfordrende avkjørselsområder.

NB! Nye gårdsnummer i tidligere Sauherad kommune.

Ved kommunesammenslåingen fikk gårdsnummer i tidligere Sauherad kommune et tillegg på 100. I planbeskrivelsen og bestemmelsene benevnes både nytt og gammelt nummer (gammel i parentes), men i plankartet (pdf) er det kun de gamle gårdsnumrene som er benevnt.

2 Innledning

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 3–7 har Statens vegvesen i samarbeid med Sauherad og Bø kommuner, utarbeidet detaljreguleringsplan for rv.36 Gvarv– Mannebru, g/s-veg.

Statens vegvesen har ansvaret for planarbeidet til og med merknadsbehandling etter høringsperioden. Deretter mottar Midt Telemark kommune planbeskrivelse, plankart og plan til politisk behandling. Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for sammenhengende g/s-veg mellom Gvarv og Bø, og på den måten gi et sikrere tilbud for myke trafikanter.

Oppstart av planarbeidet ble i henhold til plan- og bygningslovens (pbl.) § 12-8 annonsert i Bø blad og i Varden i slutten av august 2018.

Varsel om oppstart av arbeid med reguleringsplanlegging ble sendt ut til offentlige instanser, samt grunneiere og andre berørte ved brev datert 27.08.2018. På dette tidspunkt omfattet planområdet Sauherad og Bø kommuner. Plan med beskrivelse er utformet med utgangspunkt i de to opprinnelige kommunene. Planen sluttbehandles som to planer, og vedtak fattes av Midt–Telemark kommune. Selv om det er to planer, er det en felles planbeskrivelse for de to planene. Ved kommunesammenslåingen fikk gårdsnummer i tidligere Sauherad kommune et tillegg på 100 (og i noen tilfeller 200), slik at et gårds- og bruksnummer som tidligere f.eks hadde gnr. 91 bnr. 124, nå har gnr. 191 bnr. 124. I planbeskrivelsen og bestemmelsene benevnes både nytt og gammelt nummer (gammel i parentes), men i plankartet (pdf) er det kun de gamle gårdsnumrene som er benevnt.

Planforslaget består av følgende deler:

- Plankart datert;10.3.2019 (R01– R06 for Sauherad, R01_Bø for Bø)
- Reguleringsbestemmelser datert 10.3.2019
- Planbeskrivelse datert 10.3.2019
- Teknisk detaljplan

Planforslaget ble sendt på høring/ lagt ut til offentlig ettersyn i tiden 14.10.19–25.11.19 på følgende steder:

- Bø kommune (Bekkevoll), Gullbringvegen 20, 3800 Bø
- Bø bibliotek, Bøgata 69
- Sauherad kommune, Idunsvoll 3, 3812 Akkerhaugen

Reguleringsplanforslaget var også tilgjengelig via kommunenes hjemmesider:

- <https://www.bo.kommune.no/kunngjeringar-og-hoyringar/>
- <https://www.sauherad.kommune.no/kunngjoringer-og-horinger/>

Kontaktperson i Sauherad kommune: Øyvind Dag Dahle, tlf. 915 25 129.

Kontaktperson i Bø kommune: Kari Verpe Hynne, tlf. 976 43 558.

Kontaktperson i Statens vegvesen: Pål Helge Paulsen, tlf. 90 227 038.

e-post: palpau@vegvesen.no

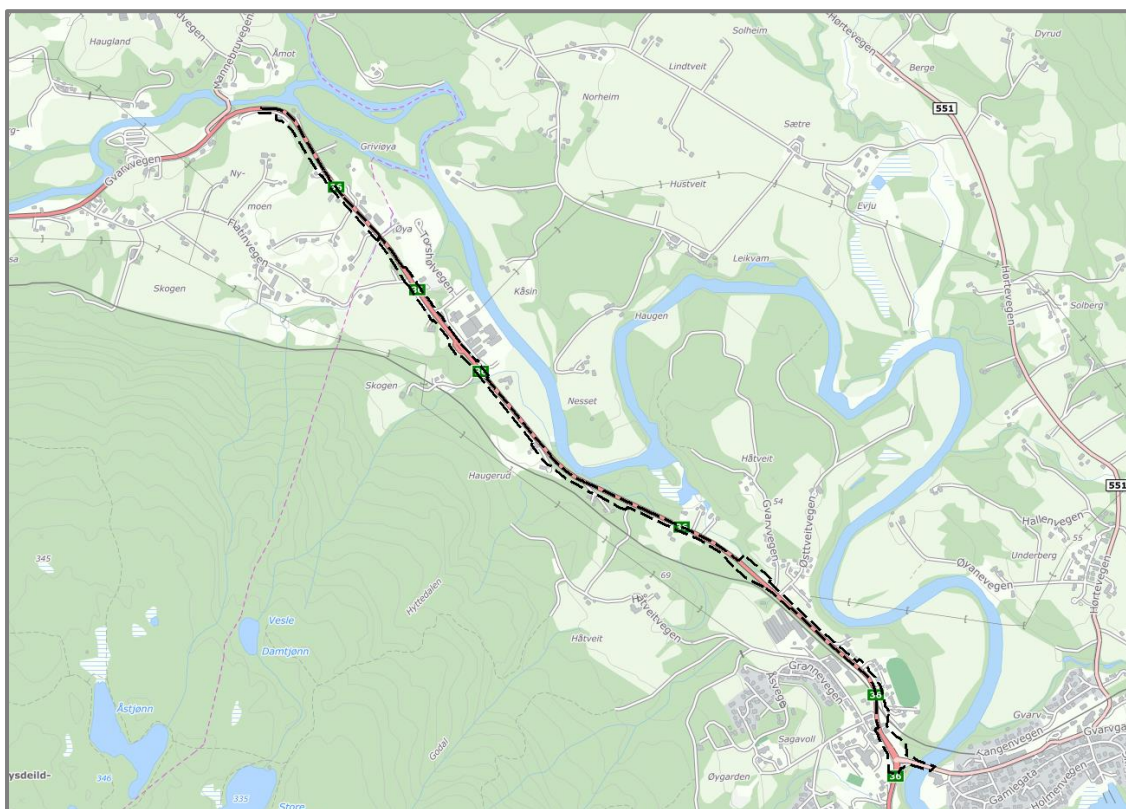
Statens vegvesen har oppsummert innkomne merknader, og foretatt noen mindre justeringer av planforslaget. Planforslaget sendes kommunen for politisk sluttbehandling.

Vedtak i kommunen kan påklages til Kommunal- og moderniseringsdepartementet iht. Plan- og bygningslovens § 12-12. Avgjørelsesretten i klagesaker er delegert til Fylkesmannen.

3 Bakgrunn for planforslaget

3.1 Planområdet

Planområdet er lokalisert i Telemark fylke, og omfatter areal både i Sauherad og Bø kommuner. Planområdet strekker seg langs rv. 36 på en strekning på om lag 4 km fra Gvarv til Mannebru i Bø, jf. kartskisse under.



Figur 1 Planområdet

3.2 Hvorfor utarbeides forslag til detaljregulering for rv.36 Gvarv–Mannebru, g/s-veg

Målet for planarbeidet er å sikre tryggere ferdsel for mange trafikanter langs rv. 36 mellom Gvarv og Bø. Det mangler ca 4 km g/s-veg for å få kontinuerlig g/s-veg i fra Gvarv til Bø. Rv. 36 er utfordrende å ferdes på for mange trafikanter. Det er derfor behov for å få bygd et tilfredsstillende tilbud for denne trafikanntgruppen.

3.3 Målsettinger for planforslaget

Effekt mål

- Trafikksikker forbindelse mellom Bø og Gvarv sentrum for myke trafikanter.
- Økt framkommelighet for myke trafikanter over korte og lange strekninger.
- Øke attraktiviteten for lengre reiser på sykkel i midtre Telemark.

Resultat mål

- Vedtatt reguleringsplan innen 31.12.2019
- Godkjent anslag for løsninger i vedtatt reguleringsplan
- Det som planlegges skal kunne gjennomføres med tanke på HMS i alle faser

3.4 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning

SvV har gjort vurderinger av planen iht. § 10 i Forskrift om konsekvens-utredninger. Det ble utarbeidet et eget notat, som er vedlegg i saken (vedlegg A1). Konklusjonen er at en gjennomføring av planen ikke vil gi vesentlige påvirkninger for miljø og samfunn. I den videre prosessen har det ikke kommet frem nye opplysninger som gir holdepunkter for å endre denne konklusjonen. Kommunene har gitt sin tilslutning til denne vurderingen. Det er derfor ikke utarbeidet planprogram iht. Pbl. § 4-1.

4 Planprosess og medvirkning

Det ble avholdt forhåndskonferanse/oppstartsmøte med kommunene den 18.06.2018. Referat fra møtet er vedlegg i saken (vedlegg A2). Planarbeidet ble formelt sett varslet med annonse i avisene Bø blad og Varden i slutten av august 2018. Det ble samtidig sendt ut brev til offentlige instanser, grunneiere, lag og foreninger (vedlegg A3). SvV har også hatt et åpent informasjonsmøte angående planarbeidet på Brenna den 13.09.2018. Det har undervegs i planarbeidet vært løpende dialog med flere av grunneiere som er direkte berørt av planen. Alle innkomne innspill er referert og kommentert i kap.11. Innspillene er vedlagt saken (vedlegg A4A).

Planforslaget har vært ute til offentlig ettersyn i perioden 14.10.19 –25.11.2019. Ifbm. offentlig ettersyn ble det også avholdt et informasjonsmøte på Landbrukets hus 5.november 2019.

Foreliggende planforslag går stedvis utover den opprinnelig varslede grensen. Dette gjelder eiendommene gnr/Bnr 50/6 og 50/21 i Bø kommune, 191/199 (91/199), 191/7 (91/7), 191/159 (91/159), 191/18 (91/18) og 191/75 (91/75) i Sauherad kommune. Samtlige grunneiere er blitt tilskrevet angående utvidelsen. Det har ikke fremkommet nye opplysninger/motforestillinger til utvidelsen. Utvidelsesarealene fremkommer av vedlegg A4B. I tillegg har det vært dialog med Telemark fylkeskommune med tanke på ev. kulturminner. Fylkeskommunen har ingen merknader til utvidelsen av planområdet.

5 Rammer og premisser for planarbeidet

Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging:

Hovedfokus i gjeldende dokument av 2015 er på følgende:

- Gode og effektive planprosesser
- Bærekraftig areal- og samfunnsutvikling
- Attraktive og klimavennlige by – og tettstedsområder

Det er primært sistnevnte punkt som er relevant, med tanke på å planlegge et fremtidsrettet og miljøvennlig transportsystem.

Nasjonal transportplan

Prosjektet ligger inne med en oppstartsbevilgning på 10 mill. i 2023 i forslag til handlingsprogram til NTP.

Planstatus for området

Kommuneplan:

Gjeldende kommuneplaner i aktuelt område:

- Kommuneplanens arealdel for Sauherad – vedtatt i 2017
- Kommuneplanens arealdel for Bø – vedtatt i 2015

Begge planer viser planlagt g/s-veg (i Sauherad viser kommuneplanen en g/s-veg som ligger på nordre side av rv.36 frem til kommunegrensen mellom Sauherad og Bø).

Reguleringsplaner:

Vedtatte reguleringsplaner i Sauherad kommune:

- Gvarv vest – vedtatt i 2005
- Industriområdet Brenna – vedtatt i 1977
- Brenna industriområde – vedtatt i 2003
- Detaljregulering for deler av reguleringsplan for Brenna/Storkaas – vedtatt i 2012
- Brenna/ Storkaasa område D2, nytt lensmannskontor – vedtatt i 2017.

Vedtatte reguleringsplaner i Bø kommune:

- Beverøya – Mannebru Rv. 36, Hp.9. Gang og sykkelveg – vedtatt i 2006

Andre rammer og føringer

Kommunene har mottatt statlige midler pga. at de har vedtatt sammenslåing fra og med 2020. Det er bevilget 4 mill. til forundersøkelser og til reguleringsplanarbeid til g/s-veg på aktuell strekning.

6 Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet

6.1 Beliggenhet

Planområdet ligger i både Sauherad og Bø kommuner og utgjør en strekning på 4 km langs rv.36, – fra Gvarv sentrum til Mannebru i Bø jf. kartfigur i punkt 3.2. Planen omfatter ca. 108 daa i Sauherad kommune og 20 daa i Bø kommune.

6.2 Dagens – og tilstøtende arealbruk

Arealbruken veksler mellom tett boligbebyggelse til mere spredt bebyggelse, næringsarealer, lett industri og servicebygg, samt bygg og anlegg knyttet til landbruksvirksomhet.

Planområdet grenser også opp mot Sørlandsbanen på sør-vest siden, og mot Bøelva på nord-øst siden.

6.3 Trafikkforhold

Dagens rv.36 er ca. 7 meter bred med skiltet fartsgrense på 60 km/t i starten ved Gvarv, for så å gå over til 70 km/t videre helt til Mannebru. Årsdøgntrafikken (ÅDT) er 6000 kjøretøy, hvorav andelen tunge kjøretøy utgjør 10%. Kurvatur på vegen er stort sett tilfredsstillende med unntak av kurven ved Mannebrusvingen. Her er det også begrenset sikt. Det er en rekke adkomstveger som knytter seg til rv.36 langs hele strekningen, og flere av disse har ikke tilfredsstillende utforming.

6.4 Teknisk infrastruktur

Det er registrert følgende teknisk infrastruktur langs rv.36:

- Kommunale VA-anlegg
- Kabler for Telenor og Midt-Telemark breiband
- Kabler og høyspent –Midt Telemark energi
- Stikkrenner og rør
- Eksisterende lysanlegg

Alle disse anleggene foreligger i digitalt format. Det er også en eksisterende lysløype langs rv.36 vest for Gvarv. Denne skal rives i løpet av 2019.

6.5 Landskapsbilde

Rv. 36 mellom Gvarv og Bø beveger seg gjennom et åpent og delvis flatt dalføre, som veksler mellom spredt bebyggelse, åpne jorder med innslag av skogkledde partier. Bøelva som ligger stedvis tett inn mot veien utgjør et viktig element i landskapsbildet.

6.6 Nærmiljø/friluftsliv

Det er primært Bø-elva som har verdi form av fiske, bading og padling. Selve riksvegen er i liten grad attraktiv som turveg, men gir adkomst til bl.a. elva. Ved Gvarv er det regulert privat småbåthavn. Det er bygd ei brygge i dette området.

6.7 Naturmangfold

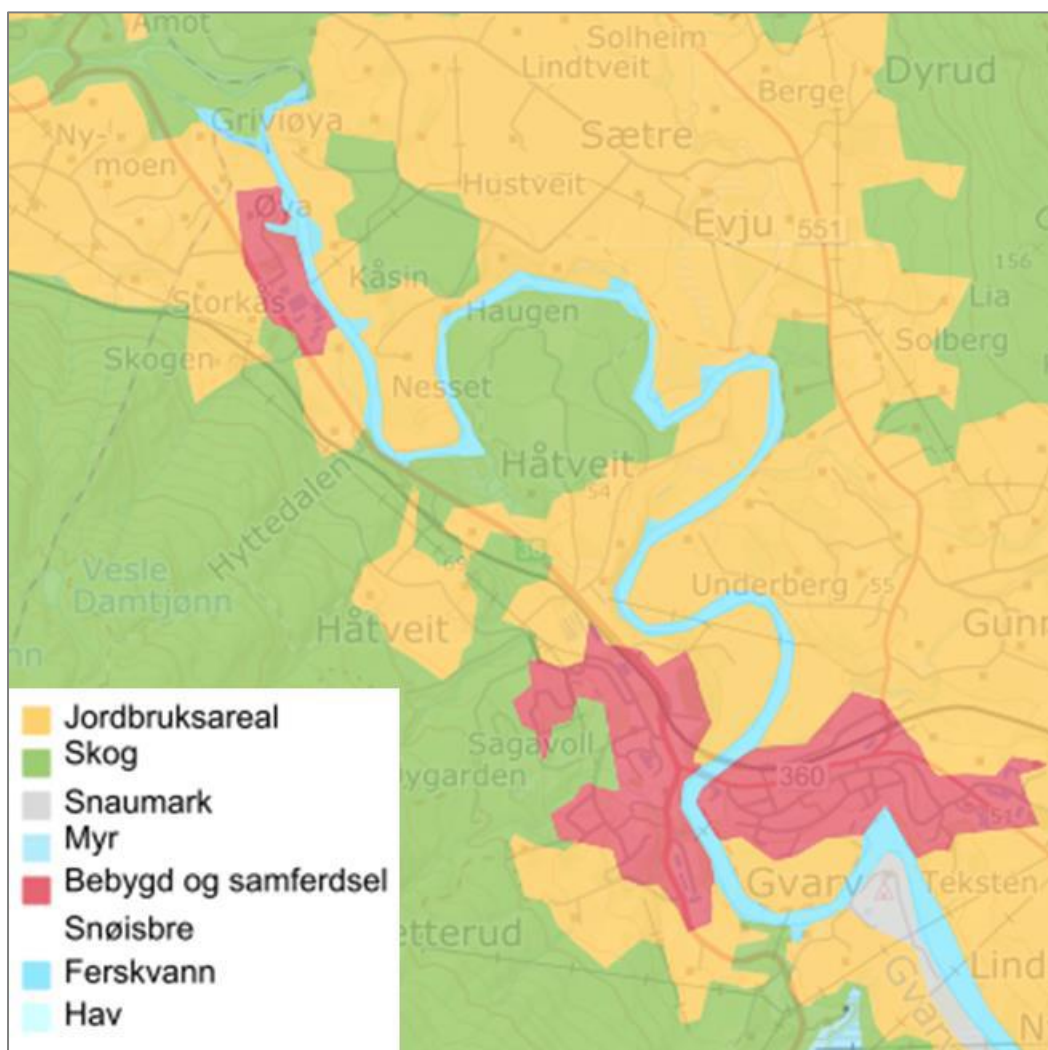
Det er gjort naturmangfoldsregistreringer innenfor planområdet – og på naturlig tilgrensende arealer. Det foreligger en egen rapport. Det er Bøelva med forekomst av storørret, – og som landskapsøkologisk funksjonsområde som er gitt størst verdivurdering. Planområdet med tilstøtende områder vurderes også å ha stor verdi for fugl. Det er dessuten registrert en del svartelistede arter på strekningen. For detaljer rundt dette vises det til egen rapport som følger som vedlegg i saken (vedlegg A5).

6.8 Kulturmiljø

Det er tidligere gjort registreringer av automatisk fredete kulturminner langs strekningen, spesielt i Sauherad kommune. I hovedsak ligger disse i noe avstand fra rv.36. Telemark fylkeskommune har i forbindelse med varslingen gjort nye registreringer på strekningen, og har utarbeidet en egen rapport som omhandler dette. Rapporten konkluderer med at det ikke ble gjort nye funn i forbindelse med registreringen. Rapporten er vedlegg i saken (vedlegg A6)

6.9 Naturressurser

Det er primært dyrka mark og skog som representerer naturressursverdier, på de arealer som inngår i planområdet – og i tilstøtende områder.



Figur 2 Figuren viser fordeling av naturressurser

6.10 Grunnforhold

Kvartærgeologisk kart viser at det hovedsakelig finnes elvesetninger og marine leiravsetninger, – begge avsatt etter siste istid. Elveavsetningene er lokalisert i midten av dalføret, – avsatt av Bøelva. Elven har erodert inn i de marine avsetningene (leir, silt), som ligger igjen lengre unna elven mot berg, – i øst og vest av dalen. Også under elveavsetningen ligger det sannsynligvis igjen marine avsetninger der dybde til berg er stor. Både elveavsetningene og de marine avsetningene er relative bløte og løst lagret. Særlig elveavsetningene er inhomogene.

SVV har gjennomført grunnboringer innenfor utvalgte steder i prosjektområdet. Sør i prosjektområdet finnes kvikkleiresonen 1333 Sagavoll og g/s-vegen går gjennom denne. På de første ca. 100 m av g/s-vegen viser de geotekniske undersøkelsene at det ikke finnes kvikkleire. Ved planlagt g/s-bru ved ca. profil 285– 335 er det observert en avsetning som kan være kvikkleire, registrert på ca 17 m dybde. Avsetningen strekker seg østover mot elva.

Stabilitet ift. kvikkleire er tilstrekkelig god og det anses som veldig lite sannsynlig at skred i området mot elven kan utløse et stort kvikkleireskred mot prosjektområdet. G/s-brua og fyllinger må bygges kompensert (lik/mindre belastning på terrenget enn i dag).

Nord for kvikkleiresonen Sagavoll finnes mulig kvikkleire fra ca 15m dybde (ved profil 475). Det er liten fare for skred (elven er erosjonssikret), og belastninger fra veganlegget skal holdes små. Området markeres som hensynssone.

For øvrig finnes ikke kvikkleire i prosjektområdet. Det vises til vedlegg A9 for ytterligere detaljer.

6.11 Andre forhold

Det foreligger notat ang. flomsonekartlegging for området ved Leikvang og Brenna industriområde (Rambøll 2018). Kartleggingen viser beregnet vannlinje nivå for dimensjonerende 200-årsflom inklusive klimapåslag. Kartleggingen viser at eksisterende rv.36 ligger så vidt over angitte flomhøyder.

7 Beskrivelse av forslag til detaljregulering

7.1 Planlagt arealbruk

Reguleringsformålene i planen er veg, kjøreveg, gang-/sykkelveg, annen veggrunn – tekniske anlegg, annen veggrunn, holdeplasser, landbruks-, natur-, og friluftsområder. Det er også regulert arealer for anlegg- og riggområder (bestemmelsesområder) på områder som primært skal benyttes i byggefase, og er forutsatt tilbakeført til underliggende formål etter bygging. Dette gjelder i hovedsak landbruksområder.

Under vises en oversikt over arealene og arealstørrelser i planen.

Sauherad:

Arealtabell	
§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg	Areal (daa)
1111 - Boligbebyggelse-frittliggende småhusbebyggelse (2)	1,8
Sum areal denne kategori:	1,8
§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (daa)
2010 - Veg (20)	1,7
2011 - Kjøreveg (2)	18,4
2015 - Gang-/sykkelveg (10)	11,5
2018 - Annen veggrunn - tekniske anlegg (3)	8,8
2019 - Annen veggrunn - grøntareal (38)	38,2
2021 - Trasé for jernbane	2,3
2025 - Holdeplass/plattform (5)	1,1
2026 - Leskur/plattformtak (5)	0,0
Sum areal denne kategori:	82,0
§12-5. Nr. 5 - Landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift	Areal (daa)
5100 - LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag (11)	24,2
Sum areal denne kategori:	24,2
Totalt alle kategorier: 108,0	

Bø:

Arealtabell	
§12-5. Nr. 2 – Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (daa)
2010 - Veg (5)	0,4
2011 - Kjøreveg	2,8
2015 - Gang-/sykkelveg	2,3
2019 - Annan veggrunn - grøntareal (6)	7,5
Sum areal denne kategori:	13,0
§12-5. Nr. 5 – Landbruks-, natur- og friluftsmål og reindrift	Areal (daa)
5100 - LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gardstilknytt næringsverksemd basert på ressursgrunnlaget på garden (2)	6,5
Sum areal denne kategori:	6,5
Totalt alle kategorier: 19,5	

Tabell 1 og 2 Planlagt arealbruk

7.2 Tekniske forutsetninger

G/s-vegen følger traseen til rv. 36. Det er regulert inn gang – sykkelveg (o_SGS) med bredde 3,5 meter. På strekninger hvor det er kombinert g/s-veg og kjøreveg er bredden på 4 meter. Det skal etableres belysning mellom kjørevegen og g/s-vegen på hele strekningen mellom Gvarv og Bø. Det legges opp til ensidig belysning og mastene skal plasseres mellom g/s-vegen og kjørevegen. Det er planlagt min. 4 meter mellom den hvite kantlinjen på hovedvegen og asfaltkanten på g/s-vegen.

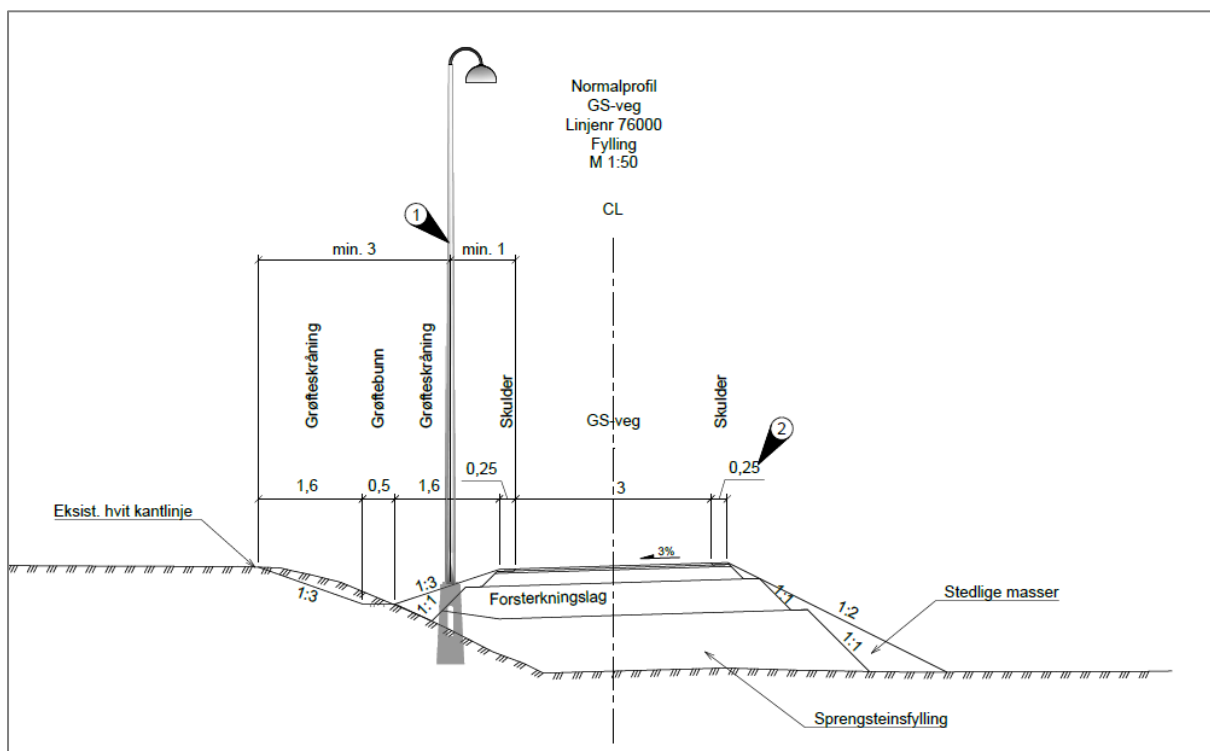
Den største stigningen på strekningen er 6,7%, – like før og etter g/s-brua over jernbanen ved Gvarv. Dette er akkurat innenfor kravet i Hb N100 (max 7% utenfor tettbygd strøk).

Løsning for g/s-veg over jernbanen er planlagt utført parallelt med eksisterende kjørebru for rv. 36. Et alternativ med bru i 90 grader over jernbanen, har også vært vurdert. Men dette gir en dårligere kurvatur og arealutnyttelse (vil gi vesentlig avvik på geometrikrav på g/s-veg). Det er valgt en «lett» konstruksjon (kompositt) med kompensert direktefundamentering, uten at det tilføres ekstra laster. I byggefase bør det gjennomføres ytterligere grunnundersøkelser.

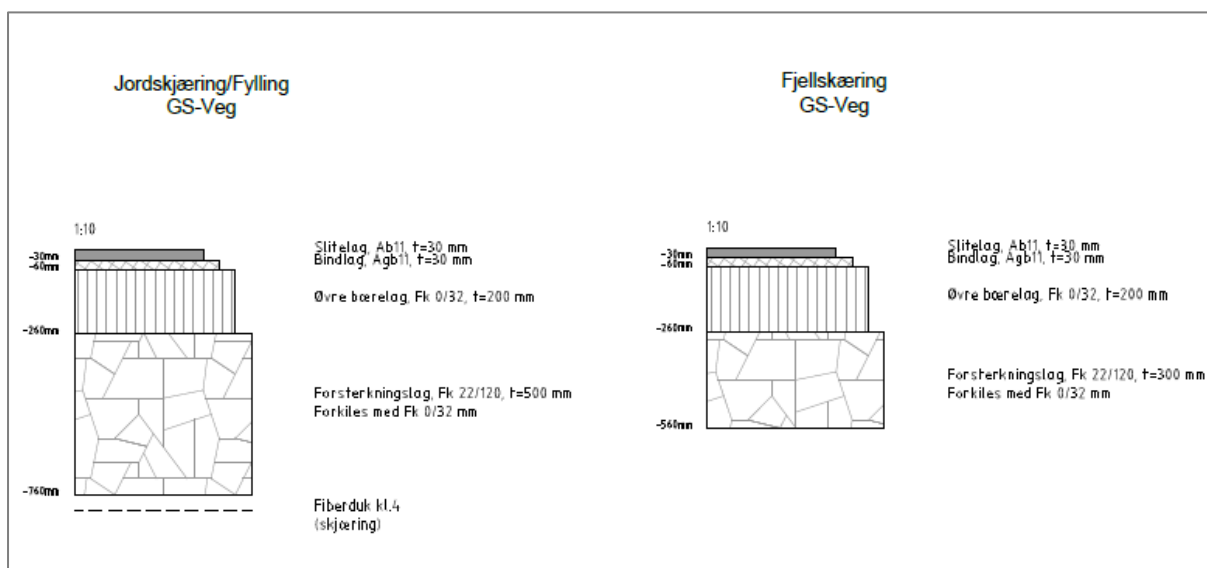
Ved Kvigarden skal det bygges en kulvert i et område hvor g/s-vegen krysser kjørevegen. I dette området er det nødvendig med omlegging av kommunalteknisk anlegg for VA og en omlegging av en mindre bekk.

To steder på strekningen, før Haugerud og ved Mannebrusvingen, må det etableres murer eller høye skjæringer med sikring, – dette må vurderes nærmere i byggeplan.

G/s-vegens drencsystem følger drencsystemet til vegen. Åpen grøft vil ta opp vann fra g/s-vegen og i fra kjøreveien. Dette vil bli samlet opp i kummer, i naturlige lavbrekk, og ført videre i ut i terrenget. Under vises typiske snitt av g/s-vegen som beskriver tekniske forutsetninger



Figur 3 Normalprofil G/S – veg



Figur 4 Prinsipp for oppbygging i jordskjæring/fylling og i fjellskjæring

7.3 Nærmere beskrivelse av planstrekningen

Planstrekningen strekker seg mellom Sauherad og Bø kommuner, mellom tettstedene Gvarv og Bø. Ved Gvarv starter g/s-vegen der kjørebrua krysser Bøelva. Brukere av g/s-vegen som skal videre over kjørebrua møter et tosidig smalt fortau på om lag 70 cm på brua. Dette er et utfordrende parti, særlig om vinteren da det er problemer med is på det smale fortauet. Det vil sannsynligvis ikke være mulig å skyve senterlinjen for å gi plass til et bredere fortau på en av sidene. Det bør gjennomføres et forprosjekt for å se på aktuelle løsninger, samt gjøre kostnadsberegninger av disse. Dette må gjøres som et eget prosjekt og inngår ikke som del av foreliggende reguleringsplan.

Kjøreadkomst ned til småbåtanlegg ved Bøelva som er regulert inn i gjeldende plan, vil i dette planforslaget utgå. Men området vil fortsatt bli tilgjengelig med gangadkomst via regulert g/s-veg, og områder som nå blir regulert til annen veggrunn.

Videre vil g/s-vegen krysse jernbanen i ny bru som blir liggende parallelt med eksisterende kjørebru. Etableringen av brua vil skje på løsmasser og må skje i nær dialog med geotekniker. Videre går g/s-vegen langs rv. 36 før den krysser vegen i kulvert ved Kvigarden. Ved nedgangen til kulverten ligger det en mindre bekk som må legges noe om ved etablering av g/s-vegen, – og omlegging av eksisterende VA-ledninger i området. Fra kulverten mot Bø er strekningen relativt ukomplisert, men det er noen fjellskjæringer i området like før Haugerud på opptil 10 meter hvor det må etableres murer. Murene er konstruksjoner og etableringen av disse må vurderes nærmere av geotekniker. I det samme området er det registrert problemer med is-køyving vinterstid. Det legges opp til bredere grøfter mellom skjæring og g/s-veg på denne strekningen.

Ved Breibekk står flommen fra Bø-elva tidvis opp til vegen, og g/s-vegen er derfor lagt noe høyere her enn kjørevegen for å unngå flomproblematikk. Ved Brenna industriområde vil g/s-vegen ligge på motsatt side av vegen i forhold til industriområdet. Det er sikret to

områder hvor myke trafikanter kan krysse rv.36 i plan. Disse er plassert i begge ender av nærings- og industriområdet og er koblet mot regulert g/s-veg og bussholdeplass. Her må det i byggefase gjøres nærmere vurderinger på tiltak, slik at kryssingspunktene blir trygge (midttøy, belysning, fartsgrense). Utover kryssingene er det ikke gjort endringer ift. gjeldende planer inne på Brenna. Svv anser det som et kommunalt ansvar, og bygging på denne siden av rv.36 inngår ikke som del av g/s-vegprosjektet.

Ved Mannebrusvingen må det også etableres murer på grunn av høy skjæring på innsiden av g/s - vegen.

Universell utforming er i planforslaget hensyntatt med tilpassede stigningsforhold og kurvatur. Dette må detalj-utformes videre i byggeplan.

8 Virkninger av planforslaget – arealbruk og løsninger

8.1 Framkommelighet

Tiltaket vil legge til rette for å øke framkommeligheten for myke trafikanter på strekningen mellom Gvarv og Bø.

8.2 Samfunnsmessige forhold

Bedre tilrettelegging for myke trafikanter, vil sannsynligvis bidra til at flere går og sykler langs strekningen, både sommer og vinter. Transportøkonomisk institutt har beregnet at den samfunnsøkonomiske nytten av et sammenhengende gang- og sykkelvegnett i norske byer er trolig minst 4–5 ganger større enn utbyggingskostnadene. Dette skyldes i første rekke de positive helsegevinstene.

8.3 Naboer

Naboer til rv. 36 på strekningen mellom Gvarv og Bø vil bli berørt ved at det vil bli etablert ny g/s-veg på strekningen. Planforslaget betinger at en boligeiendom må innløses, det samme gjelder «Telebil-tomta» gnr 191 bnr 87 (gnr 91 bnr 87) som har blitt brukt til bilrelatert virksomhet i første etasje, og til utleiebolig i 2.etasje. Etablering av g/s-veg vil utover dette legge noe beslag arealer for øvrig på strekningen. Prosjektet legger til rette for å utbedre avkjørsler i områder hvor vegen krysser eksisterende avkjørsler.

Gnr/Bnr: 191/88 (91/88)	Bebygd eiendom innløses
Gnr/Bnr: 191/87 (91/87)	Eiendom med kombinert forretning/bolig innløses
Gnr/bnr 191/253 (91/253)	Eiendom innløses
Gnr/Bnr 191/192 (91/192)	Del av eiendom innløses
Gnr/Bnr: 191/21 (91/21)	Låve innløses

Tabell 2 Eiendommer som må innløses

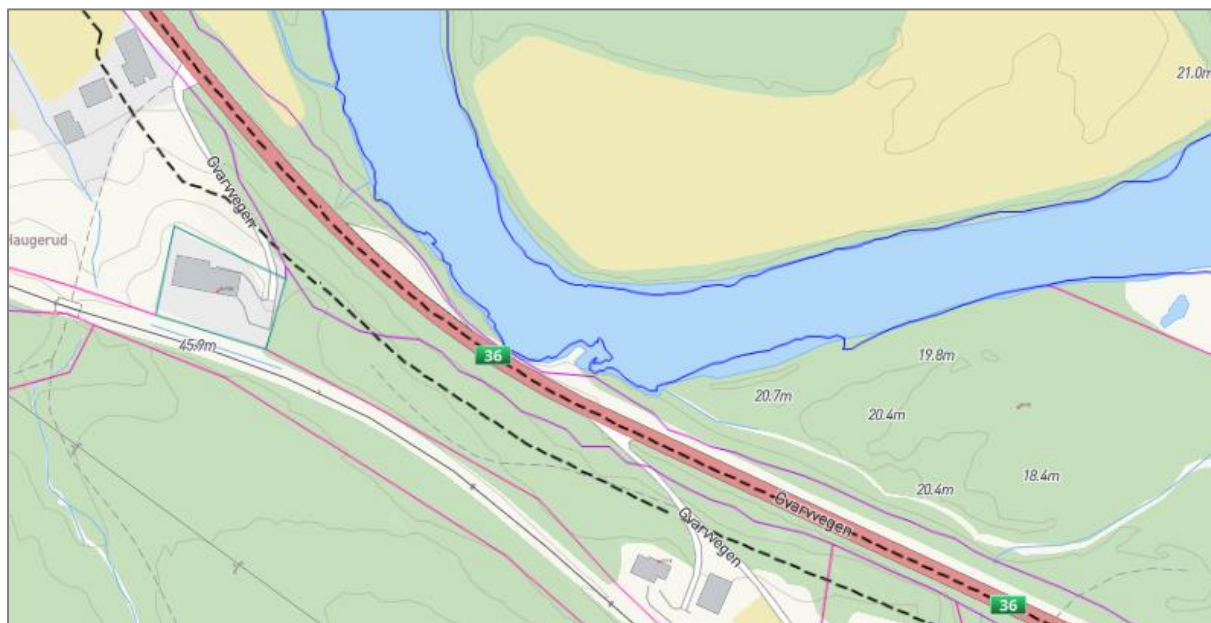
Gnr/Bnr: 191/51 (91/51), 191/67 (91/67), 191/69 (91/69), 191/95 (91/95), 191/244 (91/244)	Det etableres kombinert g/s-veg og omlagt avkjørsel til disse eiendommene.
Gnr/Bnr: 191/18 (91/18), 191/70 (91/70)	Utbedret atkomst fra Rv 36 med utbedret kurvatur og stigningsforhold. Kombinert g/s- veg fra gnr/bnr 91/21.
Gnr/Bnr: 191/21 (91/21), 191/159 (91/159)	Utbedret atkomst fra Rv 36 med utbedret kurvatur og stigningsforhold.
Gnr/Bnr: 191/199 (91/199)	Avkjørsel som benyttes av eiendommen utbedres og det etableres kombinert g/s-veg fra avkjørselen fram til den aktuelle eiendommen.
Gnr/Bnr: 50/76 (Bø)	Utbedret atkomstveg fra Rv 36 med utbedret kurvatur.

Tabell 3 Beskrivelse av områder med endrede avkjørsler

8.4 Gang- og sykkeltrafikk

Tiltaket er et G/s-veg-prosjekt, og er dermed et svært positivt tiltak for gang- og sykkeltrafikken på strekningen. Strekningen går i stor grad gjennom flate områder, som gjør at traseen blir brukervennlig for flere brukergrupper. Gående og syklende får muligheten til trygg ferdsel langs Rv. 36. Strekningen vil bli belyst slik at den oppleves trygg også kveldstid og deler av året med mindre dagslys.

I Sauherad er g/s-vegen planlagt hovedsakelig på sørsiden av Rv 36. Dette er en endring i fra kommuneplanen. Begrunnelse for dette knytter seg primært til området hvor Bøelva gjør en sving og ligger tett inn mot Rv 36. (Se kartutsnitt under). En g/s-veg i tråd med kommuneplanen ville medført omfattende og kostnadskrevenende flytting av kjørevegen. Det er mye enklere å få til en g/s-veg som følger rv.36 parallelt på sørsiden.



Figur 5 Bøelva svinger inn mot Rv 36. G/s-vegen legges på sørsiden av veien.

Det er lagt til rette for en kryssing ved kryss rv.36/Håtveitvegen på Gvarv. Dette for at brukere av g/s-vegen som skal i retning Bø skal slippe en lengre omveg via eksisterende kulvert. Svv ser at dette krysningpunktet vil være utfordrende å få til. Begrunnelse for at dette likevel er gjort er at myke trafikanter uansett vil prøve å krysse, samtidig som det er tilnærmet umulig å hindre at det skjer. Det er derfor bedre å prøve å tilrettelegge for at dette kan skje trygt. Dette må følges opp i byggefase.

Ved Brenna industriområde legges det også opp til kryssing av rv. 36 to steder. En i hver ende av industriområdet. Dette for å gi gode koblinger mellom ny g/s-veg og industriområdet.

Som nevnt i kap. 7 vil utforming av disse være vesentlig for å ivareta sikkerheten for myke trafikanter. Dette vil bli fulgt opp i byggeplanfase.

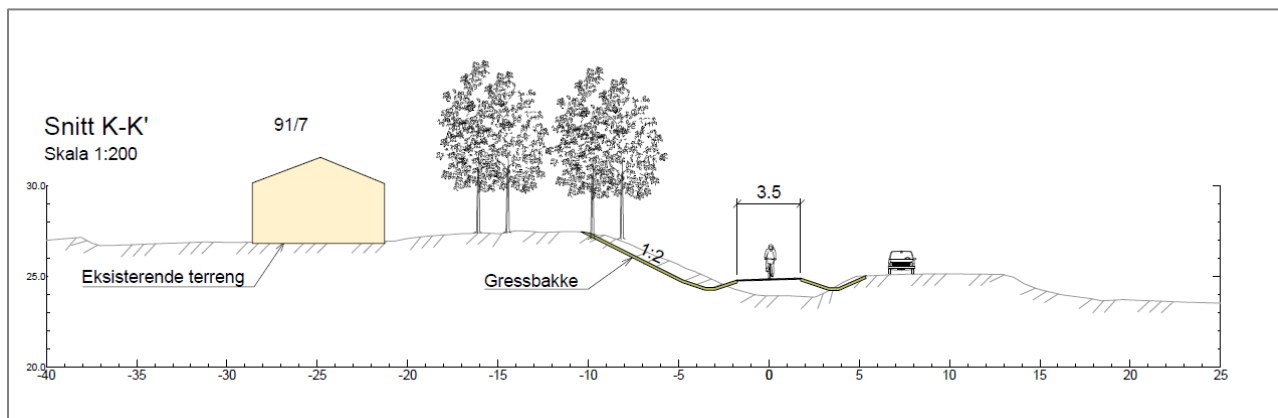
8.5 Kollektivtrafikk

Det ligger flere busstopp på strekningen som vil bli lettere tilgjengelige ved etableringen av ny g/s-veg. I tillegg inngår en ny busslomme i planforslaget.

8.6 Landskap/bybilde

Planforslaget vil ikke endre landskapsbildet i stor grad. G/s-vegen vil ligge parallelt med rv. 36 og landskapsrommet veien og g/s-vegen er en del av, vil ved gjennomføring av tiltaket, videreføres slik det fremstår i dag. På noen strekninger vil sprenging av fjell føre til høye skjæringer i dagen.

Under vises et typisk snitt fra landskapstegningene.



Figur 6 Snitt fra landskapstegninger

8.9 Nærmiljø/friluftsliv

Planforslaget vil være svært positivt for nærmiljø og friluftsliv for både Sauherad og Bø kommune. Tiltaket legger til rette for sammenhengene g/s-veg mellom tettstedene Gvarv og Bø, slik at myke trafikanter kan ferdes trygt på denne strekningen. Bø- elva som bade-, fiske-, og rekreasjonsområder vil bli lettere tilgjengelig for gående og syklende.

8.10 Naturmangfold

Multiconsult har på oppdrag fra Statens vegvesen utført en kartlegging av naturfaglige verdier i planområdet og influensområdet til dette. Kartleggingen ble utført i 2018, og det er utarbeidet et notat som oppsummerer denne kartleggingen (Vedlegg A5). Følgende forhold er omtalt å ha stor/svært stor verdi

- Bøelva har forekomst av flere forvaltningsrelevante akvatiske arter. Denne strekningen av Bøelva vurderes til å ha svært stor verdi som landskapsøkologisk funksjonsområde, i form av fiskevandring for storørret og laks.
- Det er registrert rødlistede fuglearter i tilknytning til planområdet, – planområdet med influensområde for fugl vurderes til å ha *stor* verdi.
- Planområdet sett under ett vurderes å ha *svært stor* verdi som funksjonsområde for fisk. Bekk ved Tveit er en lokalt viktig lokalitet. Bekken ved Kvigarden er avgrenset som naturtype *viktig bekkedrag*. Det er yngel av ørret i bekken og rikt fugleliv.

Svv vurderer det som fullt mulig å gjennomføre anleggsarbeid, uten at dette forringer de kvaliteter som er registrert i området. Det vil være viktig å følge opp i anleggsfase med avbøtende tiltak som skissert i kap 7. i rapporten til Multiconsult.

Som det fremkommer av rapport er det også registrert en rekke svartelistede arter. Også dette må følges opp i anleggsfase, for å unngå ytterligere spredning. Disse forholdene vil følges opp i prosjektets Ytre-Miljøplan jf. kap 10.

Rapporten sier dette om forholdet til naturmangfoldloven:

§ 8 (kunnskapsgrunnlaget)

Kunnskapsgrunnlaget anses å være tilfredsstillende mht. forekomsten av naturverdier i planområdet.

§ 9 (føre-var-prinsippet)

Føre-var-prinsippet kommer til anvendelse når kunnskapsgrunnlaget ikke er tilfredsstillende. Det er foreslått oppfølgende tiltak som kan redusere de negative virkningene på noen av de verdifulle områdene i planområdet.

§ 10 (økosystemtilnærming og samlet belastning)

Tiltaket vurderes å ha liten påvirkning på økosystemnivå for planområdet som leveområde for fugl, pattedyr og planteliv.

§ 11 (kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver)

Eventuelle tiltak som er nødvendig for å sikre naturverdiene må dekkes av tiltakshaver.

§ 12 (miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder)

Det legges til grunn at Statens vegvesen kjenner til og benytter seg av miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder.

Det vises til vedlagte rapport fra Multiconsult for nærmere beskrivelser av naturmangfoldet (vedlegg A5).

8.11 Kulturmiljø

Store deler av planområdet er tidligere registrert av Telemark Fylkeskommune. Det ble gjort supplerende undersøkelser våren 2019. Det ble ikke registrert automatisk fredete kulturminner i planområdet (Telemark Fylkeskommune, 2019).

Kulturminneloven og varslingsrutiner/meldeplikt ved eventuelle funn under graving og bygging følges opp i byggefase (YM-plan). I om at dette er styrt gjennom eget lovverk, er det ikke innarbeidet i planbestemmelsene.

8.12 Naturressurser

beslag av dyrka mark på arealer som i dag ligger inntil kjørevegen. Totalt for begge kommuner utgjør det ca 19 daa som blir omdisponert til vegformål/annen veggrunn. Det vil være vanskelig å begrense tapet ytterligere, fordi man da må opprette flere krysningspunkter på rv.36. Dette er lite ønskelig med tanke på trafikksikkerhet. Tap av dyrka mark vil bli omtrent det samme, uavhengig av hvilken side av rv.36 den bygges (uten krysninger) Det er et mål i prosjektet å minimere dette mest mulig og tilbakeføre arealer der det lar seg gjøre. På eiendommen gnr 191 bnr 7 (91/7) er det bl.a planlagt noe tilbakeføring til dyrka mark på eksisterende vegarealer.

I samsvar med YM-planen for prosjektet skal adkomst til landbruksareal ivaretas i anleggsperioden. Det er viktig at jord som inneholder fremmede arter ikke spres, og håndteres på korrekt måte.

8.13 Støy og vibrasjoner

I forbindelse med detaljreguleringen er det utført en støyutredning for planlagt tiltak (vedlegg A7).

Oppsummering fra støyutredningen:

Dette prosjektet anses som et miljø- og sikkerhetstiltak. Vegsenterlinjen vil bli upåvirket av tiltaket, heller ikke ÅDT-utviklingen for Rv. 36 berøres direkte av tiltaket. Riving av bygninger og bearbeiding av terreng for å gjøre plass til den nye g/s-vegen vil påvirke støynivået i enkelte områder. I noen områder vil det bli en økning i støy, og i noen områder vil støynivået reduseres. Boliger med endring i støynivå over 3 dB på fasade og som samtidig ligger i gul eller rød støysone, skal bli vurdert videre med hensyn på behov for støytiltak. Dette gjelder for boligen på Gvarvveien 441, gnr 191/bnr 21 (91/21) i tidligere Sauherad. Her må det vurderes lokale støytiltak i form av skjerming/fasadetiltak. Riving av låve medfører økt støy over 3dB.

Vibrasjoner i anleggsfasen skal utredes før byggestart og behov for tiltak vurderes. Krav tas med i konkurransegrunnlaget.

8.14 Massehåndtering

Så langt det er mulig vil massehåndtering gjøres innenfor de regulerte rigg- og anleggsområdene. På deler av strekningen kan det være nødvendig å transportere massene korte avstander langs eksisterende veg. Prosjektet vil generere overskuddsmasser og det vil være behov for deponi. Det legges til grunn at entreprenør tar seg av dette i byggefasen.

8.15 Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse

Det ble avholdt ROS – analyse i Skien 20.03.2019. Relevante representanter fra Statens vegvesen, Norconsult AS, ambulansetjenesten og politiet deltok på samlingen. Norconsult har i etterkant av møtet utarbeidet egen ROS – rapport (vedlegg A8). Rapporten konkluderer med følgende:

«Analysen viser en del risikoforhold (uakseptabel risiko) før risikoreducerende tiltak er tatt hensyn til. Akseptabel risiko for planområdet oppnås gjennom forholdsvis enkle tiltak. Spesielt gjelder dette i samarbeid med nødetatene i forhold til omkjøringsveg og kommunikasjon i anleggsfasen, samt tiltak knyttet til myke trafikanter i anleggsfasen. Herunder vurdere å iverksette skoleskyss for de minste elevene som benytter området som skoleveg.»

Det vises til ROS- rapporten og risikomatrix for utfyllende beskrivelser av risikoforholdene.

ROS-analysen er revidert/supplert av SvV i desember 2019. Det er gjort nye vurderinger av hendelser og tiltak som er relevante ift. jernbanen.

8.16 Rammer og premisser for planarbeidet

Planforslaget imøtekommer Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging; spesielt ift. punktene om bærekraftig areal- og samfunnsutnytting og attraktive og klimavennlige by- og tettstedsområder. En g/s-veg på aktuell strekning vil bidra positivt med tanke på disse tema. Planen følger også opp gjeldende kommuneplaner (arealdel) i begge kommuner, – som viser g/s-veg på aktuell strekning. I Sauherad er det riktig nok noe avvik ift. hvilken side av rv.36 g/s-vegen ligger på. Planen vil medføre noe inngrep dyrka mark og det vil stedvis bli noen høye fjellskjæringer/landskapsinngrep. Men vurdert opp imot samfunnets interesser for trygg ferdsel for myke trafikanter, mener SvV at trafikksikkerhet for myke trafikanter i denne saken må vektes tyngst.

10 Gjennomføring av forslag til plan

10.1 Framdrift og finansiering

Prosjektet har bevilgning for bygging i forslag til handlingsprogram til NTP i 2023–24.

10.2 Trafikkavvikling i anleggsperioden

Det vil være en smal 2-veis trafikkavvikling i mesteparten av anleggsperioden. Periodevis blir det enveisregulert. Det vil være behov for trafikkregulering/midlertidige anleggsveger enkelte steder (ifbm. bygging av kulvert). Mesteparten av g/s-vegen kan bygges med normal trafikk på rv. 36

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

Det er i forbindelse med tiltaket utarbeidet en egen YM-plan. YM-planen beskriver prosjektets utfordringer knyttet til ytre miljø og hvordan disse skal håndteres. Dette er i hovedsak et dokument for byggherren (SvV) som skal ivareta miljøkrav i lover og forskrifter. Planen er både grunnlag for prosjektering og konkurransegrunnlag, og en oppsummering/vedlegg til sluttkontrakt. Statens vegvesen sin håndbok R 760 «*Styring av utbygging-, drifts- og vedlikeholdsprosjekt*» stiller krav til at det skal utarbeides en Ytre Miljøplan på alle prosjekt. YM-planen beskriver spesielle forhold på strekningen som er viktige å hensynta. Under er miljømålene for prosjektet i YM-planen listet opp. SHA har vært tema gjennom planleggingsfasen.

Støy	Støy fra anleggsvirksomheten skal i minst mulig grad medføre sjenanse og ulemper for omkringliggende bebyggelse og infrastruktur.
Luftforurensning	Luftforurensning, inkludert støv, fra anleggsvirksomheten, skal i minst mulig grad medføre sjenanse og ulemper for omkringliggende bebyggelse og infrastruktur.
Forurensning av jord og vann	Anleggsaktiviteten skal ikke bidra til skadelig avrenning eller partikkeltransport til resipient, dette gjelder Bøelva, og bekkene ved Torshøl, Landbrukets hus, Tveit og Kvigarden. Utslipp fra anleggsområdet for øvrig (utslipp fra vaske- og oppstillingsområder for maskiner, uhellsutslipp av for eksempel kjemikalier og oljer) skal unngås.
Landskapskarakter	Vegens omgivelser skal formes slik at de framstår som naturlige elementer i landskapet
Friluftsliv og byliv	Anleggsarbeidet skal gjennomføres på en slik måte at ferdsel til fots og med sykkel skal kunne foregå trygt i tilknytning til anleggsområdet. Se også ROS-rapporten.
Naturmangfold	Anleggsaktiviteten skal i minst mulig grad bidra til arealtap og ødeleggelse i registrerte naturtypelokaliteter eller andre områder som er viktige for naturmangfoldet. Anleggsaktiviteten skal ikke bidra til tilslamming i vann eller vassdrag.
Kulturarv	Anleggsaktiviteten skal ikke medføre negative konsekvenser for kulturminner.
Klimagasser og energiforbruk	Energiforbruk og klimautslipp i forbindelse med anleggsaktiviteten skal begrenses mest mulig gjennom redusert transportomfang og valg av materialer og utstyr som gir lavt energiforbruk og utslipp.
Materialvalg og avfallshåndtering	Anleggsaktiviteten skal gjennomføres med minimal mengde produsert avfall og stor gjenbruksandel. Skader i forbindelse med håndtering av farlige kjemikalier og avfall skal unngås.
Naturressurs	Anleggsaktiviteten skal gjennomføres med minst mulig arealtap av dyrket mark og med minst mulige ulemper for landbruksdrift. Anleggsaktiviteten skal gjennomføres uten negative effekter på drikkevannskilder.

Figur 7 Miljømål i YM-planen

11 Sammendrag av innspill ved kunngjøring av planarbeid

Ved fristens utløp (28.09.18) for å komme med innspill til planarbeidet ble det registrert totalt 12 innspill. Disse er oppsummert og kommentert i det følgende:

Brev fra Fylkesmannen i Telemark, datert 27.08.2018

Brevet fra fylkesmannen peker på flere forhold, – kort oppsummert bes det om at planarbeidet tar stilling til følgende forhold;

Universell utforming: Det vises til formålsparagrafen i Pbl., – universell utforming skal legges til grunn i planlegginga for å gjøre samfunnet tilgjengelig for alle, og for å hindre diskriminering av enkelte grupper. Prinsippet om universell utforming bidrar til å sikre likeverdige muligheter for mennesker med nedsatt funksjonsevne. Fylkesmannen forventer at dette blir fulgt opp i planlegging og bygging.

Naturmangfold: Planen må redegjøre for hvordan naturmangfoldet påvirkes ved en realisering av planen. Vedtak skal fattes på bakgrunn av kunnskap om naturmangfoldet. Det vises til prinsippene i naturmangfoldlova §§ 8–12. Det vises også til utførte til MiS-registreringer sør for Brenna (rik bakkevegetasjon). Den henstilles til kartlegging.

Landbruk: Det er betydelig landbruksaktivitet innenfor det varslede området. Tap av dyrka mark må være med i vurdering av løsningsvalg – og beskrives i planomtalen. Fylkesmannen er fornøyd med en plan som ser på helheten og vurderer påvirkningen på jordbruksområdene basert på vurderinger mellom ulike hensyn.

Det er et nasjonalt ansvar å bidra til å holde omdisponeringa på et lavt nivå og unngå at matjord byggas ned. Det er derfor viktig å ha med prinsippa om å:

- 1) unngå nedbygging av dyrka og dyrkbar mark,
- 2) vurdere alternativ til nedbygging av dyrka og dyrkbar mark
- 3) gjenbruke utbygde områder i stedet for å bygge ned dyrka og dyrkbar mark.

Samfunnssikkerhet og beredskap: Det pekes på at det foreligger informasjon om registrerte kvikkleiresone på – og rett utenfor varslet område. Dette må kartlegges nærmere. Avhengig av trasevalg må også flom vurderes nærmere. Det vil være viktig å få kartlagt fareområder og ta hensyn til dette i planleggingen. Fylkesmannen minner om kravet til risiko – og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse). Analysen skal vise alle risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealet er egnet til utbyggingsformålet, samt ev. endringer i slike forhold som følge av planlagt utbygging.

Svv sine kommentarer:

Universell utforming: *Universell utforming er gjennomgående fulgt opp i foreliggende planforslag.*

Naturmangfold:

Svv har gjennomført naturmangfoldsregistreringer. Det vises til foreliggende rapport, samt omtale i kap. 8.10. Svv mener at temaet er godt utredet og at det foreligger et godt beslutningsgrunnlag. Konklusjonen er at en realisering av planen i liten grad påvirker naturmangfoldet.

Landbruk: *Forslaget legger beslag på ca 19 da med dyrka mark. Tap av dyrka mark vil bli stort sett det samme, uavhengig av hvilken side av rv.36 g/s-vegen plasseres. Dyrka mark har derfor i liten grad vært førende på linjevalg for g/s-vegen. Her er det andre*

forutsetninger som i større grad har vært avgjørende. Men for øvrig er det søkt å finne løsninger som i minst mulig grad påvirker landbruk negativt.

Samfunnssikkerhet og beredskap: Det er gjennomført ROS-analyse – se kap 8.15. Analysen og resultater fra denne er hensyntatt i foreliggende plan.

Brev fra Telemark Fylkeskommune, datert 28.09.2018

Brevet redegjør for regelverk og hensyn til automatisk fredete kulturminner. Det er gjennomført en arkeologisk registrering i forbindelse med tidligere planarbeid i denne saken. Planområdet som nå varsles har imidlertid en noe annen utstrekning enn det som da ble lagt til grunn, og den arkeologiske registreringen vil bare bli utført på arealer som ikke tidligere er undersøkt.

Det fremgår videre hvordan ev. funn skal innarbeides i plankartet. Det gjøres videre oppmerksom på meldeplikten. Det rådes til at meldeplikten innarbeides i planens fellesbestemmelser. Det bes om at kommunen tar ansvar for ev. kulturminner av lokal verdi.

Når det gjelder nyere tids kulturminner er det på aktuell strekning registrert noen SEFRAK-hus som er eldre enn 1850. Disse er omfattet av meldeplikten, og TFK anbefaler at disse søkes bevart.

TFK har ingen innvendinger til at planarbeidet blir igangsatt, men vil gi endelig uttale til planen når nødvendige registreringer er gjennomført.

Svv sine kommentarer: Arkeologiske Registreringer ble gjennomført i april 2019 og rapport er vedlagt saken (vedlegg A6). Det ble ikke gjort funn. I planforslaget er meldeplikten ikke innarbeidet i fellesbestemmelsene, da dette er regulert gjennom eget lovverk. Planforslaget kommer ikke i konflikt med SEFRAK-bygninger.

Brev fra NVE, datert 27.08.2018

Flom, erosjon og skred: God arealplanlegging er et viktig virkemiddel for å forebygge skader fra flom, erosjon og skred. På reguleringsplannivå vil det ofte være behov for en detaljert fagkyndig utredning av faren. Hensyn til klimaendringer skal også vurderes.

Vassdrag- og grunnvannstiltak: Det er store allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann. Tiltak som kan medføre skader eller ulemper for allmenne interesser, kan utløse konsesjonsplikt etter vannressursloven. Ved behov gjør NVE en konsesjonspliktutredning.

Energianlegg: Planen må ta hensyn til anlegg som er planlagt eller har konsesjon etter energi- og vassdragslovgivningen. Hvis planen kommer i berøring med energiinteresser, bør berørte energiselskap involveres tidlig.

NVE legger til grunn at kommunen vurderer om planen ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser. I plandokumentene må det gå tydelig fram hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen

NVE vil prioritere å gi innspill og uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger. Det bes derfor om at det skrives tydelig i oversendelsesbrevet, til NVE, hva en eventuelt ønsker konkret bistand til i den enkelte sak.

Svv sine kommentarer:

Flom, erosjon og skred: Flom er hensyntatt ved at g/s-vegen høydemessig ligger over angitt flomvannstand med klimapåslag, –jf. Rambølls rapport av 2018. En realisering av planen vil ikke medføre økt fare for erosjon eller skred, utover at jordskråninger kan være noe utsatt før de er revegetert etter anleggsfase.

Vassdrag- og grunnvannstiltak: Ikke relevant i denne plansaken.

Energianlegg: Eksisterende anlegg er hensyntatt i planen. Dette må følges ytterligere opp i byggefase.

Svv kan ikke se at planen kommer i konflikt med nasjonale eller regionale interesser. Vi kan heller ikke se at det er konkrete problemstillinger i planforslaget, hvor det er behov for faglig innspill i fra NVE.

Brev fra Bane Nor, datert 28.09.2018

Bane Nor peker på at det er viktig at det i det videre planarbeidet er fokus på grunnforhold, håndtering av overvann og avstand til jernbanen. Bane NOR ønsker i utgangspunktet ikke at ny gang-/sykkelveg kommer nærmere enn dagens løsning. Bane NOR forstår det slik at det vil bli ei ny bru for gang-/sykkelvegen eller utviding av dagens kjørevegbru. Dette vil uansett kreve en prosess om godkjenning av konstruksjon og lignende. Bane NOR ber om å bli involvert i dette.rv.36

Svv sine kommentarer:

Innspillet til Bane Nor er i all hovedsak fulgt opp i foreliggende planforslag. Det har vært dialog med Bane Nor ifbm. utforming og plassering av g/s-brua. Foreliggende planforslag viser en bruløsning som SvV mener er byggbar, og samtidig ivaretar krav til geometri, sikt og stigningsforhold. Bane Nor har signalisert at g/s-brua bør krysse tilnærmet vinkelrett over jernbanesporet. Dette har ikke vært mulig å følge opp, jf. omtale i kap. 7. Kravet i fra Bane Nor er at anleggsarbeid ikke medføre setninger på jernbanelinje. SvV mener å kunne dokumentere at brua lar seg bygge, uten setninger. Vurderingene er gjort basert på grunnboringer utført i aktuell plassering av g/s-bru.

Brev fra Miljøhygienisk avdeling, datert 17.09.2018

Miljøhygienisk avdeling har ingen merknad til det varslede planarbeidet, men ønsker å komme tilbake med ev. innspill på et senere tidspunkt i planprosessen.

Svv sine kommentarer: Svvtar innspillet til etterretning.

E-post fra barn- og unges representant, Sauherad kommune, datert 03.09.18

Det pekes på at det i byggeperiode er viktig at trafikksikkerheten til skoleelever blir ivarettatt på best mulig måte. Det bør tidlig tas stilling til om elevene har behov for tilrettelagt skoleskyss i deler eller hele anleggsperioden, og hvem som har det økonomisk og organisatoriske ansvaret for dette.

Svv sine kommentarer: Svvtar innspillet til etterretning og vil følge dette opp i byggefase. Det er Svvt som står ansvarlig for ev. skoleskyss både administrativt og økonomisk.

E-post fra barn- og unges representant, Bø kommune, datert 06.09.18

Det pekes på at fremtidig g/s-veg vil bli benyttet av mange på sykkel/elsykkel til og fra arbeid, gående, joggere og rulleskigåere. Bruken vil skje til alle døgnets tider gjennom hele året. Det er viktig at g/s-vegen blir planlagt slik at en unngår «lekkasje» ut på rv.36, – dette gjelder også for planlagt undergang. Den bør skråstilles ift. kjøreveg og ha greie stigningsforhold. God bredde og høyde, samt god belysning av undergang vil øke attraktiviteten og oppleves tryggere for brukerne. Alle andre krysningspunkt over g/s-vegen bør ha god sikt. Det foreslås lyssetting av disse punktene.

Svv sine kommentarer: Innspillet er i all hovedsak fulgt opp i foreliggende planforslaget. Det vises til kap.7 for detaljer. Det er planlagt belysning langs hele g/s-vegen.

E-post fra Midt Telemark energi (MTE), datert 10.09.2018

MTE informerer om at de har kabelkryssinger på strekningen. Kartgrunnlag er vedlagt (Svvt har også innhentet grunnlaget digitalt). Stedvis kan Midt-Telemark Energi være interessert i å legge kabler i felles grøft. Dette avklares når detaljert reguleringsplan foreligger.

Svv sine kommentarer: Innspillet er tatt til etterretning. Ev. omlegginger følges opp i byggefase. Ev. behov for areal innarbeides i reguleringsplan

E-post fra Telemark bygg Entreprenør (TBE), datert 06.09.2018

TBE er eier av tomt på Brenna Industriområde. TBE ser fordeler med at g/s-vegen legges på søndre side. Det begrunnes med at g/s-vegen ikke trenger å krysse rv.36. Det pekes også på at en videreutvikling av Brenna industriområde vil gi mye trafikk inn og ut av området. Det hadde da blitt mye trafikk over g/s-vegen om den hadde blitt lagt på nordre side.

Svv sine kommentarer: Innspillet er tatt til etterretning.

Brev fra Bjørnbæk-advokatene, datert 25.09.2018

Brevet er skrevet på vegne av grunneier Rolf Nilsen som er eier eiendommen gnr 191 bnr 87 (91/87) i Sauherad. Brevet redegjør for hvilke planer grunneier har for eiendommen. Disse vil bli berørt av det varslede planarbeidet. Det er ønskelig med mere informasjon i fra Svv.

Svv sine kommentarer: Det har vært dialog mellom advokat/grunneier og Svv. Det er enighet om at Svv innløser eiendommen og at arealene omreguleres fra forretning til offentlig vegformål. Svv følger opp innløsning/erwerb når planvedtak foreligger.

E-post fra Anne K. Nilssen/Dag O. Brekke, datert 10.09.2018

Nilssen og Brekke er grunneier av eiendommene gnr 191 bnr 253 (91/253) og gnr 191 bnr 192 (91/192). De ønsker at det blir etablert adkomst til eiendommene. De er åpen for annen løsning enn regulert rundkjøring.

Svv sine kommentarer: Det har vært dialog mellom grunneier og Svv. Det er enighet om at Svv innløser eiendommen og at arealene omreguleres fra forretning til offentlig vegformål. Grunneier ønsker i utgangspunktet å makebytte arealer (annet forretningsareal annet sted i regionen). Svv følger opp innløsning/erwerb når planvedtak foreligger.

Brev fra Geir Rønningen, datert 10.09.2018

Rønningen er eier av gnr 50 bnr 76 i Bø kommune. Rønningen peker på at adkomstveg til egen tomt må være dimensjonert til lastebil, siden Rønningen er sjåfør og til daglig har behov for å parkere. Støy-/innsynskjerm er nødvendig, – ønsker ikke innsyn til egentomt. Det er også dreneringer som går over tomt som må hensyntas.

Svv sine kommentarer: Det har vært dialog og befaring mellom grunneier og Svv. Adkomstveg er dimensjonert for lastebil. Foreliggende støyrapport viser at planen ikke utløser støytiltak på eiendommen. Drenering vil bli hensyntatt i byggefase.

12 Sammendrag av innspill ved offentlig ettersyn/høring

Planen lå ut til offentlig ettersyn i perioden 14.10–19 til 25.11.2019. Svv har mottatt 17 skriftlige innspill i høringsperioden, et av disse etter fristen.

Disse er kort oppsummert/referert under:

Brev fra Fylkesmannen i Telemark, datert 19.11.2019

Fylkesmannen drøfter verdien av en registrert flom-marksog med verdi C (sårbar). Under henvisning til lokaliteten ikke lengre er flompåvirket ved at rv.36 ligger mellom lokaliteten og Bøelva og naturverdiene er lave, mener fylkesmannen at det kan legges mindre vekt på ivaretagelsen av lokaliteten, dersom det foreligger andre tungtveiende interesser.

Fylkesmannen omtaler kravet til ROS-analyser og hva den skal vise ift. risiko- og sårbarhetsforhold med tanke på om arealet er egnet til utbyggingsformål

Svv sine kommentarer: Når det gjelder flommarkskog mener SvV at en sammenhengende g/s-veg mellom tettstedene er en tungtveiende grunn. SvV mener videre at foreliggende ROS-analyse tilfredsstiller kravene gitt i PBl § 4-3. SvV mener at arealene er egnet for tiltenkt utbygging, og ikke endrer risikobildet.

Brev fra Telemark Fylkeskommune, datert 25.11.2019

Fylkeskommunen anbefaler at det ses på muligheten for å koble g/s-vegen til eksisterende sykkelnett (Nasjonal sykkelrute nr 2 og «Frukt og sluseruta» som går fra Lunde sluser til Akkerhaugen).

Det minnes videre om at Regional plan for vannforvaltning i vannregionen Vest-Viken (2016–2021) skal legges til grunn for regionale organers virksomhet og for kommunal og statlig planlegging og virksomhet i vannregionen. Planarbeidet må ta hensyn til de miljømål som er satt for å sikre en mest mulig helhetlig beskyttelse og bærekraftig bruk av berørte vannforekomster.

Det generelle målet i vannforskriften er at alle vannforekomstene skal beskyttes mot forringelse, forbedres og gjenopprettes med sikte på at vannforekomstene skal ha minst god økologisk og kjemisk tilstand.

Det minnes videre om Regional klimaplan for Telemark (2019– 2026)

Svv sine kommentarer: Skilting vil sikkert være mulig å få til, men er for så vidt ikke en del av reguleringsplanen. Dette må ev. følges opp i byggeplanleggingen.

Svv mener at det vil være fullt mulig å bygge anlegget uten at dette skal endre vannkvaliteten i tilstøtende vassdrag. Det vil bli fulgt opp gjennom Yte miljøplan, samt gjennom krav i kontrakt og oppfølging og kontroll i byggefase.

Brev fra Miljøhygienisk avdeling, datert 14.11.2019

Miljøhygienisk avdeling har ingen merknader til planen.

Svv sine kommentarer: Innspillet tas til etterretning.

Brev fra Bane NOR, datert 20.11.19

Bane Nor har i sitt brev varslet innsigelse til planforslaget. Innsigelsen retter seg mot følgende forhold:

Innsigelse 1 – Bruk av jernbanens arealer som anlegg- og riggområde

Bane NOR kan ikke akseptere at jernbanearealer reguleres til midlertidig anlegg/riggområde.

Innsigelse 2 – ROS-analyse og manglende konsekvensutredning

Bane NOR mener at det ikke er dokumentert at foreliggende planforslag kan gjennomføres med en akseptabel risiko for jernbanens anlegg jf. skal-kravet i plan- og bygningsloven § 4-3 og krav til sikker byggegrunn i § 28-1.

I brevet fremkommer det dessuten noen merknader til planforslaget. Dette går bl.a på byggegrenser, visning av jernbanespor i plankart, sikkerhetsgjerde mot jernbane mm.

Svv sine kommentarer: Svv har hatt dialog med Bane Nor i saken og har skriftlig respondert på både merknadene og på de to innsigelsespunktene gjennom brev av 20.01.19. Plankart og planbestemmelser er korrigert iht. dette. Bane NOR har gjennom brev av 27.01.19 uttalt at de anser begge innsigelsespunkter som løst med de forutsetninger som fremkommer av Svv sitt brev datert 20.01.19. Også øvrige merknader anses som løst. Se vedlegg A12, (innsigelsesbrev Bane NOR, forslag til løsning Svv, og aksept i fra bane NOR)

E-post fra Midt Telemark næringspark as, datert 22.11.19

Midt-Telemark næringspark ber om en endring i rekkefølgekravet som inngår i planens bestemmelser punk 3. Det er knyttet rekkefølgebestemmelse til g/s-vegen (o_SG7) som ligger på Brenna industriområde, altså nord-øst for rv.36. G/s-vegen skal være ferdig opparbeidet før det gis brukstillatelse for nye bygg i området D1, D3 og D4 (inne på Brennaområdet). Midt Telemark næringspark mener at dette vil være et tyngende rekkefølgekrav, og høyst urimelig å belaste framtidige tomtekjøpere i planen for Brenna/Storkaas med en slik rekkefølgebestemmelse. Midt Telemark næringspark forslår derfor en endring som følger:

«Før det gis midlertidig brukstillatelse for g/s -vei Gvarv- Mannebru, skal SGS 7 være ferdig opparbeidet»

Svv sine kommentarer: Når det gjelder selve rekkefølgekravet har Svv i dialog med Sauherad kommune valgt å ta dette ut av planen. Rekkefølgekravet er ivaretatt gjennom allerede gjeldende reguleringsplan i området. Angående bygging av g/s-veg på nord-østre side, mener Svv at det er et kommunalt anliggende. Løsninger må også ses i sammenheng med videre utvikling og utbygging av Brenna industriområde. Svv tar ansvar for g/s-vegen mellom tettstedene, samt legger til rette for krysningspunkter for brukere av g/s-anlegget. Planlegging og utbygging på Brenna bør skje i kommunal regi. Det er uaktuelt for Svv å bygge o_SG7.

E-post fra Sauherad boligstiftelse, datert 22.11.19

Sauherad boligstiftelse har vedlagt en foreløpig planskisse med inntil 40 nye boenheter på den gamle fotballbanen på Gvarv. Det bes om dette hensyntas i det videre arbeid med reguleringsplan for g/s-veg Gvarv-Mannebru.

Svv sine kommentarer: Svv og boligstiftelsen har hatt dialog undervegs i denne saken. Svv kan ikke se, - ut ifra det grunnlaget som nå foreligger, at den planlagte g/s-vegen vil være i konflikt med en fremtidig boligutvikling.

Brev Sagavoll folkehøgskole, datert 06.11.19

Folkehøgskolen er svært positive til planforslaget, men det er to forhold som de anser som problematiske. Elever ved skolen reiser ofte med buss, det er derfor ønskelig at bussholdeplass beholdes på begge sider av rv.36. Det er i tillegg behov for en pendlerparkering i dette området. Arealet på motsatt side av Sagavoll er nevnt som aktuelt sted.

Svv sine kommentarer: SvV har ikke regulert inn tosidig busslommer i det aktuelle området. Det er heller ikke lagt til rette for pendlerparkering. Begrunnelse er knyttet til kryssningspunktet. Busslomme og parkering vil generere flere kryssinger, og samtidig flere forhold å forholde seg til for myke trafikanter. Prosessene rundt dette har konkludert med at det må vurderes bussholdeplass/kollektiv/pendlerparkering sett i en større sammenheng.

Brev fra Geir I. Sleveland, datert 24.11.19

Sleveland, som er eier av gnr 191 bnr 15 (91/15) i Sauherad, ser at planforslaget vil berøre hans eiendom mer enn forventet. Han ønsker at bekken som går over hans eiendom legges i rør, for å få best mulig utnyttelse av dyrka marka. Sleveland har fått opplyst at nåværende adkomstveg skal stenges. Dette er ikke nevnt i planforslaget.

Sleveland ser i utgangspunktet positivt på en ny adkomstveg, men er opptatt av dens plassering og at den berører minst mulig dyrka mark.

Svv sine kommentarer: Når det gjelder bekkelukking er ikke det et tiltak som inngår i planen. Det kan likevel være mulig å få dette gjort i byggefase. SvV ser at det vil gi bedre arrondering av jordet. Det fremkommer av plankartet at eksisterende adkomstveg skal stenges. Denne løsningen inngår allerede i gjeldende plan i fra 2005 og er derfor heller ikke direkte omtalt i planomtalen. En stenging slik planen viser, betinger omlegging av trafikk via Østveitvegen. Det må vurderes nærmere i byggefase om en slik omlegging er en naturlig del av et g/s-veg-prosjekt. Alternativt beholdes adkomstvegen slik den er i dag, eller at det blir kombinert g/s-veg/adkomstveg mellom Gvarvvegen og Østveitvegen. Det må i så fall dimensjoneres slik at den ivaretar transport knyttet til landbruk og næring.

E-post fra Nina og Ole Morten Aasgrav, datert 12.11.19

Aasgrav er eiere av eiendommen Gvarvvegen 331. De har følgende innspill:

- Beholde mest mulig vegetasjon mellom egen bolig og rv.36
- Avkjøring til rv.36 kan være utfordrende ift. stigning vinterstid. Det forutsettes at adkomsten ikke blir forverret
- Eiendommen har privat kloakkrenseanlegg som trolig blir liggende innenfor byggeområdet for g/s-veg. Det forutsettes at dette ikke forringes ev. at det blir gjort tiltak for å opprettholde funksjon.

Svv sine kommentarer: Det er regulert rigg- og anleggsbelte tett inn imot Aasgrav sin eiendom. I utgangspunktet ønsker SvV å ha dette disponibelt for gjennomføringen. Det betyr at vegetasjonen kan bli fjernet. Om den blir fjernet, kan det være aktuelt å beplante igjen. Det må vi komme tilbake til ved detaljprosjektering. Støyrapport viser ikke behov for tiltak

ved denne eiendommen. Avkjøring til eiendommen vil bli tilpasset og det er en føring at disse skal være lik eller utbedret ift. dagens situasjon. Når det gjelder kloakkrenseanlegget må vi se nærmere på dette ved detaljprosjekteringen. Sannsynligvis må det legges om/kobles til kommunalt nett.

Brev fra Anne Helene Roe Øya, datert 25.11.2019

Øya er eier av eiendommen gnr 191 bnr 17, 65 (91/17,65) og er opptatt av en ev. omlegging av adkomst via Østtveitvegen må ta hensyn til at det foregår næringstransport. En ny veg må hensynta store landbruksmaskiner, tungtransport og tømmerbil med henger. Vei fra Kvigarden/Roe bør ikke gå ut på rv.36 via g/s-vegen, men gå direkte ut som nå, eller i en ny trase via Østtveitvegen.

Svv sine kommentarer: Se kommentar gitt over til Sleveland sitt innspill.

Brev fra Arne Svalastog og Olav Ødegården (for Tor Olav Ødegården), datert 13.11.19

A. Svalastog er eier av eiendommen Håtveit gnr 191 bnr 5 og 12 (91/5,12). Tor Olav Ødegården er eier av Ødegården gnr 191 bnr 9, 48 (91/9,48) m.fl. I brevet er det henvist til at det i reguleringsplanen er regulert til offentlige vegformål på eiendommene gnr 191 bnr 87 (91/87) og gnr 191 bnr 192 (91/192). På begge disse eiendommene har Svalastog og Ødegården tinglyste retter. Dette gjelder kjøre- og driftsveg, fiskerett, og rett til leggeplass. Arealet kan derfor ikke endres uten at det blir tatt hensyn til rettene, herunder rett til fortsatt kjøreveg ned til elva, fra rv.36. Svalastog/Ødegarden er litt overrasket over at de ikke er blitt involvert ifbm. forhandlinger med grunneiere om innløsning av eiendommene.

Svv sine kommentarer: Sv har vært klar over rettighetene, men de er ikke nærmere omtalt i planomtalen. Sv sin vurdering er at samfunnsinteressene knyttet til en g/s-veg er så store at vi har valgt å regulere de aktuelle arealene til offentlig vegformål. Sv forutsetter også at tinglyste rettigheter som vil være i direkte konflikt med reguleringsplanen må innløses. I dette tilfellet kan fiskeretten beholdes, men øvrige retter kan vanskelig videreføres. Dette burde selvfølgelig vært opplyst i planomtalen. Erstatning for tap av øvrige retter vil bli håndtert gjennom det formelle grunnervet, etter at reguleringsplanen er vedtatt.

Brev fra Arne Svalastog, datert 14.11.19

Svalastog peker på at reguleringsplanforslaget legger opp til stengning av avkjøring mot Roe. Svalastog leier jorda på Roe og er opptatt av de samme forhold som grunneier Øya har omtalt i sitt innspill.

Svalastog peker på at det er eksisterende adkomstveg snaue 200 m øst for avkjøring til gården Tveit. Det er viktig at denne vegen også i fremtiden kan håndtere tømmertransport ut på rv.36. Vegen er også driftsadkomst for Bane Nor til jernbanespor og nylagt kulvert. Svalastog ønsker videre at ved en ev. oppbygging av riggområde på denne teigen, gnr 191 bnr 5 (91/5) må det tas hensyn til både vegen og for fremtidig bruk av området. Svalastog ønsker å vite mer om planene og ei befaring. Svalastog er fornøyd med at det er lagt til rette for avkjøring fra Håtveitvegen (i profil 1730) blir som i dag.

Svv sine kommentarer: Når det gjelder adkomstveg mot Roe er den omtalt tidligere. Det vises til kommentar gitt både til Sleveland og Øya. Når det gjelder adkomst øst for Tveit var den ikke vist med adkomstpil i plankartet. Dette er nå korrigert. Tanken er at adkomsten videreføres slik den er i dag, med noen tilpasninger ift. ny g/s-veg. Når det gjelder riggområdet skal det benyttes til bygging av kulvert. Det vil være behov for areal i den sammenheng, men konkrete planer vil først foreligge når det er gjennomført detaljplanlegging. Det vil i detaljplanfase være naturlig å ha dialog med Svalastog med tanke på bruk av området etter endt anlegg og tilpasninger mot eksisterende veg. Når det gjelder avkjøringa i profil 1730 vil den bli videreført tilsvarende slik den er i dag.

Brev fra adv. Aarnes, Gavle og Telnes på vegne av Arne Nystad, datert 21.11.19

Nystad er eier av eiendommen gnr 191 bnr 18 (91/18) i Sauherad. På eiendommen ligger det en brønn ca 15–20 m fra vegbanen til Gvarvvegen (rv.36). Denne vil bli berørt iht. planavgrensningen. Brønnen er naturlig anlagt og er drikkevannskilde både for Nystad og for naboeiendommen gnr 191 bnr 70 (91/70). Nystad ønsker å bli orientert nærmere under planleggingen av tiltaket.

Svv sine kommentarer: Det har vært dialog med Nystad undervegs i prosessen. Brønnen må hensyntas ved detaljprosjektering. Ut ifra vedlagte kartskisse ser det ikke ut til å bli direkte konflikt med brønnen, men tiltaket kan likevel påvirke brønnen. SvV må i så fall finne en alternativ løsning for de to aktuelle eiendommene. Kommunal vannledning ligger på nordsiden av rv.36. Ei tilkøpling til kommunalt nett kan være aktuelt, ev. bore en ny brønn.

E-post i fra Ingunn Storakaas Røysland, datert 12.11.2019

Røysland er eier av gnr 191 bnr 7 (91/7) i Sauherad. Røysland er positiv til å avstå grunn til planlagt g/s-veg, men er skeptisk til arealbeslaget utvidelsen av kontrollplassen ved Brenna vil gi. En utvidelse av kontrollplassen vil spise av areal som i kommuneplan er vist med formål *kombinert bebyggelse og anleggsformål*. Det vil gi ei uheldig arrondering av området mellom utvida kontrollplass inkl. g/s-veg, og nabogrensa/fjellfoten mot sør. Kontrollplassen blir brukt som hvileplass av vogntog. Dette gir plagsom støy nattestid. Det bes om tiltak for å forhindre dette.

Når det g/s-vegen forbi Flatinvegen 156, så stilles det spørsmål om det kan være fornuftig å legge inn en forstøtningsmur, slik at skråning ikke kommer så nærme bolighuset.

Svv sine kommentarer: Utvidelsen av kontrollplassen er nødvendig for å kunne gjennomføre kontroller på en trygg og effektiv måte. Figuren under viser hvilke arealer utvidelsen legger beslag på. På grunn av byggegrenser mot riksveg (normalt 50 m) er dette arealer som normalt sett uansett ikke ville kunne bebygges. SvV kan ikke se at arealbeslaget gir spesielle utfordringer arronderingsmessig.

Kontrollplassen er skiltet med parkering forbudt. Det samme vil gjelde etter en ev. utvidelse. Feil bruk av kontrollplassen bør følges opp dersom dette representerer et problem.

Det er ikke lagt inn forstøtningsmur ved Flatinvegen 156. SvV vurderer dette som unødvendig – og en dyr løsning. Fra topp skjæring og til vegglinn på huset er det ca 11 m. Støyanalysen indikerer ikke behov for støytiltak.



E-post fra Louis Kennedy, datert 26.11.19

Kennedy har små barn som går på Gvarv skole og er opptatt av de skal kunne sykle trygt rundt i nærområdet. Kennedy påpeker at for å komme seg fra den planlagte gang- og sykkelveien og videre til skolen må barna enten krysse rv. 36 ved Sagavoll og bruke den eksisterende undergangen på sørsida av krysset, eller krysse Gvarvgata. I planforslaget er det ikke lagt til rette for at barn skal kunne krysse disse veiene. Det bør planlegges enten en undergang under Gvarvgata, eller et kryss lenger opp i Gvarvgata hvor biler har vikeplikt for syklende.

Svv sine kommentarer: Det er for så vidt korrekt at du må krysse en av de nevnte vegene dersom du skal gå fra planlagt g/s-veg og til gvarv skole. Det er et gang-felt i Gvarv sentrum som kan benyttes. Her er også fartsgrense 40 km/t. Uavhengig av reguleringsplanen vil det være mulig å legge ytterligere til rette for økt sikkerhet for myke trafikanter. Er målpunktet Hetterudfeltet er det ikke nødvendig med noen krysninger. Det vil da være mulig å benytte eksisterende undergang. Svv kan ikke se at det er nødvendig med en undergang i Gvarvgata, og dette uansett utenfor planområdet.

Brev i fra Helge Gunnar Sudbø, datert 20.11.19

Sudbø er eier av eiendommen gnr 50 bnr 21. Sudbø har merknader til foreslått adkomstveg til eiendommen gnr 50 bnr 76. Sudbø har lagt ved en skisse som viser hvordan han ønsker vegen utformet. Det foreslås også at det legges inn forstøtningsmur. Løsningen legger mindre beslag på dyrka mark og begrenser inngrepet på Sudbø sin eiendom.

Svv sine kommentarer: Svv har sett på en endret utforming, i tråd med Sudbø iht. innspill. Av hensyn til dyrka mark har vi derfor endret løsningen. Det er også lagt inn en støttemur for å

begrense tap av dyrka mark. Total sett gir det mindre arealbeslag og en bedre arrondering. Løsningen går noe på bekostning av parkeringsareal på eiendommen gnr 50 bnr 76. Eier av denne eiendommen har gitt sin tilslutning til endringen, men ønsker noen tilpasninger på murhøyder med tanke på en ev. garasje. Dette må følges opp gjennom detaljprosjekteringen. Det har tidligere blir dyrket korn på eiendommen. Nibio har klassifisert arealet til «areal som egner seg for oppdyrking til fulldyrka jord». Hensynet til jordvern må vektlegges tyngst i denne sammenhengen. Plankart er oppdatert med endret løsning for adkomstvegen.

Brev i fra Kjell Ove Fredriksen, datert 09.03.20

Innspillet er signert av Fredriksen på vegne av beboerne i Sjøbuhaugen 12, 14, 16 og 18. Innspillet retter seg kort oppsummert til følgende 4 punkter:

1. Kryssingsområdet ved innkjørsel til Sagavollfeltet – merknaden retter seg mot dårlig sikt, spesielt om en skal krysse i fra motsatt side av krysset inn til Sagavoll.
2. Dårlig sikt og uoversiktlig trafikkbilde i adkomstvegen inn til Sjøbuhaugen.
3. Adkomstveg til Sjøbuhaugen 16, 18 og 20, – blir kronglete og trang spesielt med tanke på større kjøretøy.
4. Plassering av planlagt g/s-bru vil gi begrensninger på dagens og fremtidig bruk av Sjøbuhaugen 14. Hele arealet som er tiltenkt det nye krysset er i dag innkjøring og parkeringsplass til Sjøbuhaugen 14. Fredriksen foreslår å flytte brua 5-6 m sørover.

Svv sine kommentarer: Når det gjelder punkt 1 og 2 er siktkrav iht. vegnormaler ivaretatt i foreliggende planforslag. Som omtalt i planomtalen er det viktig at det i krysningspunktet blir gjort tiltak for at kryssing kan skje tryggest mulig. Det kan dessuten nevnes at planen har vært gjennom en trafiksikkerhetsrevisjon. Krysningspunktet er plassert i tråd med anbefalinger gitt i revisjonen.

Adkomstveg inntil til Sjøbuhaugen er dimensjonert og geometrisk utformet for «lastebil». Det blir noe mer kurvatur ift. dagens situasjon, men samtidig vil dette være med på å holde fartsnivået nede. Plassering av g/s-brua er styrt av en rekke faktorer; geometrikrav og krav til sikt på selve g/s-vegen, krav til stigning, krav til minstehøyde over jernbanen, samt plassering av krysningspunkt. Brua er plassert så langt mot sør som det er mulig. Løsningen medfører et beskjedent inngrep på Fredriksen sin tomt, - totalt ca 50 m² må erverves. Det vil være fullt mulig å skjerme egen eiendom ift. g/s-veg.

Oppsummering:

Gjennom offentlig ettersyn/høring har i liten grad fremkommet forhold eller informasjon som har medført endringer i planforslaget. Innsigelsen i fra Bane Nor er avklart. Plankart og bestemmelser er endret i tråd med de forutsetningene Bane Nor har lagt til grunn for å trekke innsigelsen. Utover dette er det gjort noen mindre justeringer på et par adkomstveger.

13 Vedlegg

Vedlegg	Rapport	Dato	Utarbeidet av
A1	Vurdering av behov for KU	10.08.2018	Svv
A2	Referat oppstartsmøte	17.08.2018	Sauherad/Bø kommune
A3	Dokumenter fra oppstartsvarsling	24.08.2018	Svv
A4A	innspill ved oppstartsvarsling		
A4B	Utvidet planvarsel		Svv
A5	Naturmiljøvurderinger	-	Multiconsult
A6	Arkeologisk registrering	13.05.2019	Telemark fylkeskommune
A7	Ny gang og sykkelveg langs Rv36, Gvarv- Mannebru, støykartlegging	31.05.2019	Norconsult as
A8	ROS-analyse/matrise	17.01.2020	Norconsult as/Svv
A9	Geoteknisk rapport	05.12.2019	Svv
A10	Dokumenter kunngjøring off. ettersyn/høring	11.10.2019	
A11	Innspill mottatt ifbm. off. ettersyn/høring		...
A12	Dokumenter ang. avklaring av innsigelse	20.01.20/27.01.2020	Svv/Bane NOR