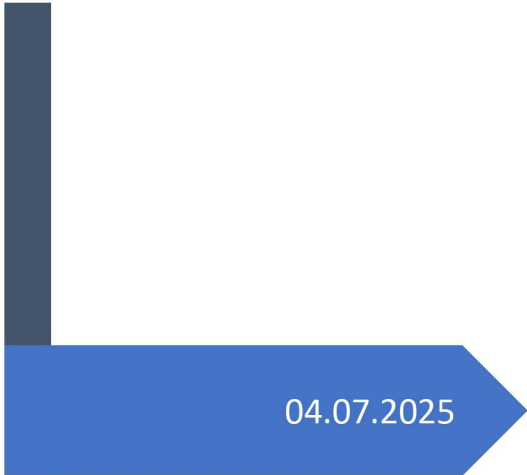
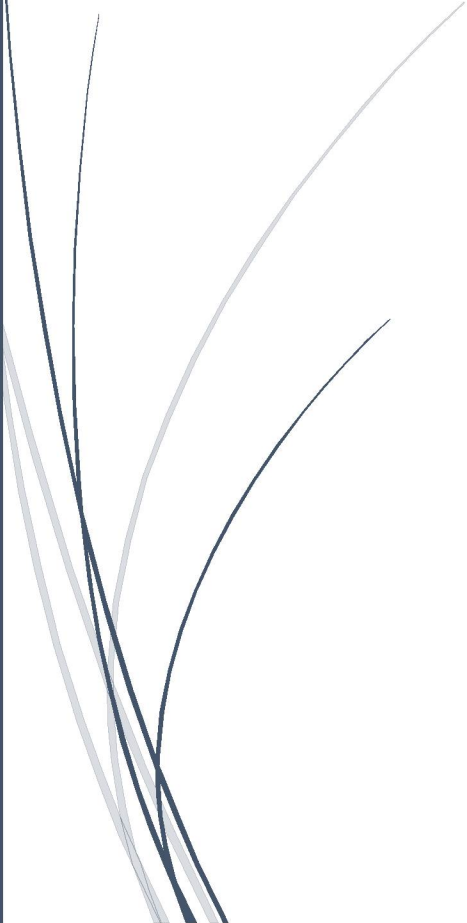


A dark blue vertical bar runs down the left side of the page. A blue arrow points to the right from this bar, containing the date.

04.07.2025

Planbeskrivelse for detaljregulering av Bøgata 83 med flere

Oppdragsgiver/tiltakshaver: Bøgata 83 AS

Several thin, curved lines in shades of blue and grey sweep upwards from the bottom left corner of the page.

Stine Nyheim Folseraas
SLAGPLAN AS

Sammendrag

Hensikten med planen er å tilrettelegge for utbygging av eiendommene innenfor planens begrensning til sentrumsformål – som boliger, næring, tjenesteyting, forretning, restaurant, parkering, trafikkareal, grøntområder og så videre.

Dette i tråd med overordnet planstrategi og områderegulering, der Bø sentrum skal tilrettelegges som et attraktivt sentrum med urbane kvaliteter.

Planen er i hovedsak i tråd med overordnet områdeplan for Bø sentrum i forhold til volum og høyder, men åpner for riving av bygningsmassen i Bøgata 83 - 85 som følge av at kravene til høy utnyttelse ikke gir mulighet til å beholde eksisterende bygningsmasse.

Bygningslinjene ivaretas i planen, slik at byformen det legges opp til i gjeldende plan videreføres i ny plan.

Det er ikke funnet grunnlag for endringer i trafikkmønster i forbindelse med etableringen, og forhold til geoteknikk er ivaretatt gjennom vurdering av områdestabilitet og krav til videre vurdering av lokalstabilitet ved detaljprosjektering.

Vedlagt planen finnes rapporter som omtaler forhold rundt støy, trafikk, geoteknikk og områdestabilitet, samt illustrasjoner av hvordan området kan utnyttes.

Det er lagt inn et avsnitt om endringer etter at saken ble fremmet og sendt tilbake under 1. gangs behandling i vedtak PTN 40/25 10. juni 2025. Nye illustrasjoner er innarbeidet og vedlagt planmaterialet, ellers er beskrivelsen som tidligere fremlagt.

Innhold

Sammendrag.....	2
Revisjon etter 1. gangs behandling.....	5
PTN- 40/25 Vedtak	5
Forslagsstillers kommentarer og justeringer av bestemmelser	5
Bakgrunnen for endringen	11
Hensikten med planen.....	11
Forslagsstiller, plankonsulent og eierforhold	11
Tidligere vedtak som er av betydning for planarbeidet	11
Utbyggingsavtaler	11
Krav om konsekvensutredning.....	11
Planstatus og rammebetingelser	12
Overordnede planer og formål	12
Gjeldende reguleringsplaner som helt eller delvis skal erstattes	12
Igangsatte planarbeid i nærheten av planområdet	12
Temaplaner eller andre planer som legger føringer for utforming, arealbruk etc.....	13
Eiendomsforhold (alle eiendommer innenfor planområdet skal listes opp).	13
Planområdet	13
Beliggenhet og avgrensning/størrelse på området.....	13
Historikk og tidligere bruk av området	14
Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk.....	15
Stedets karakter (struktur, estetikk, byform og eksisterende bebyggelse).....	15
Landskap (topografi, landskap, solforhold).....	15
Kulturminner og kulturmiljø	15
Næring	16
Naturverdier, rekreasjonsverdi/rekreasjonsbruk, uteområder.....	16
Trafikkforhold (kjøreadkomst, vegsystem, trafikkmengde, trafiksikkerhet, kollektivtilbud)	16
Barns interesser (områdets egnethet som lekeområde) og sosial infrastruktur (barnehagedekning, skolekapasitet med mer)	17
Planprosess.....	22
Oppstartsmøte og eventuelle andre møter (dato og referat)	22
Medvirkningsprosess, varsel om oppstart med dato for frist	22
Sammenstilling av innkommende merknader i varslingsperioden	22
Beskrivelse av planområdet	30
Bebyggelse og anlegg (§ 12-5 nr. 1)	30
Samferdsel og teknisk infrastruktur (§ 12-5 nr. 2)	33

Hensynssoner (§ 12-6, 12-7 og 11-8)	34
Konsekvensutredning	38
Konsekvenser av planforslaget	38
Avsluttende kommentarer.....	41

Revisjon etter 1. gangs behandling

Planforslaget ble 1. gangs behandlet i Midt-Telemark kommune den 10. juni 2025, der saken ble avvist og sendt tilbake for justering før den legges ut til offentlig ettersyn.

PTN- 40/25 Vedtak

Planforslaget sendes i retur til forslagstiller og utvalget ber kommunedirektør gå i dialog om endringer før planen fremmes på nytt. Følgende føringer gis til endringene:

- Sentrumsformål slik som forslaget viser, åpner opp for mange mulige funksjoner. Det bør på dette detaljeringsnivå (detaljregulering) avgrenses til det faktiske formål som forslagstiller har til planlagt utnyttelse (forretning/næring og bolig).

- Planbestemmelsene 2.1 byggeskikk viser til en bevaring og harmonisering av bebyggelse. Dette gjenspeiler ikke planbestemmelsene slik det fremkommer under overskriften "Plassering og utforming av bebyggelse (pbl §12-7, nr. 1)" - der det åpnes for bebyggelse med inntil 18 meter mønehøyde. Utvalget ber om at det i bestemmelsene til planforslaget når det gjelder høyde og volum, samt plassering, blir gjort justeringer slik at opprinnelig vern av bygningsmiljø ivaretas på en bedre måte enn det nåværende forslag åpner for.

Forslagsstillers kommentarer og justeringer av bestemmelser

Begrensning av sentrumsformål:

Sentrumsformålet er ment til å dekke et bredt spekter av etableringer, som ikke legger til hindring for videre utvikling dersom eiendommene for eksempel skulle få nye eierinteresser. Vi har forståelse for at det kan være ønskelig å tilpasse formålet til dagens planer slik det politiske vedtaket indikerer, men ser også at en slik begrensning vil kunne gi fremtidige behov for blant annet søknad om dispensasjon, som vi vet er lite ønskelig både for administrasjonen og det politiske.

Det fremstår dermed mer hensiktsmessig å begrense bruken av et slikt formål enn å ta høyde for alle muligheter. Det kan for eksempel være dersom det skulle være ønskelig å begrense etablering av bensinstasjon eller lignende.

For denne etableringen er det dog viktig at det holdes åpent for 'forretning, næring og restaurantvirksomhet, tjenesteyting, kontor og boliger'.

Forslagstiller foreslår at det heller gis en begrensning av type etablering i bestemmelsene: *med unntak av ...*

Hensikt er at planen lages såpass robust at det ikke blir behov for umiddelbare søknader om dispensasjon fra formålet.

3.1.1 Fellesbestemmelser for bebyggelse og anlegg - sentrumsformål (SF1 og SF2)

(§12-7 nr.1 - 14)

Gjeldende bestemmelser:

Områdene SF1 og SF2 skal benyttes til sentrumsformål, som kan inneholde blandede sentrumsfunksjoner som forretninger, restaurant, tjenesteyting, boliger, kontor, hotell/overnatting, bensinstasjon, servering, trafikkareal og grøntareal o.l.

Forslag til endring av bestemmelser:

Områdene SF1 og SF2 skal benyttes til sentrumsformål, som kan inneholde blandede sentrumsfunksjoner. Første etasje skal benyttes til forretning/kontor/tjenesteyting/bevertning eller annen publikumsretta virksomhet. Det tillates ikke etablert bensinstasjon.

Byggeskikk, høyder og volum:

Det er viktig for utbygger å understreke at planforslaget slik det ble fremlagt til behandling følger bestemmelsene i overordnet plan for Bø sentrum til punkt og prikke i forhold til høyder og utbyggingsvolum.

Endring av disse overordnede forutsetningene oppleves svært lite forutsigbart for utbyggere, så vel som for administrasjonen. Her fikk utbygger klare tilbakemeldinger ved oppstart om at de opprinnelige skissene som ble vist ved oppstartsmøtet, der Stallkroa var bevart, viste et konsept som var langt under kravet til minste tetthet i sentrum jamfør gjeldende plan satt i 'Områderegeringsplan for Bø sentrum', politisk vedtatt 05.11.2018.

Overordnet plan bør justeres for å kunne gi en tilfredsstillende forutsigbarhet, blant annet i forhold til økonomiske vurderinger i tidlig fase. Innskrenkning av tillat volum har store virkninger på økonomien i prosjektet.

Forslagsstiller kan være enig i at volumet som er tillatt i gjeldende plan er høyt sett i forhold til nærliggende bebyggelse, og diskuterer i det følgende endringer etter det politiske vedtaket.

Diskusjon rundt riving av bygg i Bøgata 83-85

Forslagsstiller finner det ikke mulig å lage et forslag som både tilfredsstiller bygningsvern/bevaring av bygningsmassen OG krav til tetthet/utnyttelse av eiendommene slik det ligger i overordnet plan.

For disse eiendommene er i tillegg plasseringen av bygg låst til byggelinjer i overordnet plan, nettopp for å ivareta de historiske linjene i Bø sentrum.

Kravene til at parkering ikke skal være synlige og plasseres bort fra veien låser plasseringen av bygg ytterligere.

Reguleringsplanen har derfor måttet basere seg på at Bøgata 83 omtalt som Stallkroa tillates revet.

Sentrumsplanen krever en høy grad av fortetting som innebærer samlet BRA på mellom 150 og 220 % av tomtestørrelse. Dersom Bøgata 83 skal beholdes vil det ikke være mulig å få plassert et nytt bygg på tomten, selv om man river tilbygget og Bøgata 85.

Avstanden mellom Bøgata 83-85 og tomtegrensen mot Bøgata 87, hensyntatt krav om fire meters byggegrense mot nabo, innebærer at et nybygg vil måtte bli under 8 meter bredt. Dette vil gi en svært dårlig løsning både estetisk og praktisk, samt at intensjonene i sentrumsplanen ikke ivaretas.

Det vil heller ikke være mulig å få etablert parkeringskjeller dersom bygget skal bevares, som man må etablere for å få nok parkering for eiendommene.

Bøgata 83 er dessuten et bygg i relativt dårlig forfatning. Kledning er dårlig, det er funnet fukt i kjeller og det er gamle vinduer. Det har vist seg tilnærmet umulig å få leid ut næringsseksjonen i 1. etasje og eneste inntekt i dag er leieinntekt på 6.000 kr i måneden for leiligheten i 2. etasje. Leieinntekten dekker ikke de faste utgiftene på eiendommen og gir ingen mulighet for å renovere eller vedlikeholde bygget. Eiendomsskatten og kommunale avgifter utgjør alene 80 prosent av leieinntektene.

Bøgata 83 har vært påbygd og endret flere ganger gjennom tiden, og minner i liten grad om et trehus i sveitserstil. Både vinduer og andre detaljer er endret. Vinduene er fra midten av 80-tallet. Vi vurderer det slik at bygget ikke er bevaringsverdig, som også er beskrevet i planbeskrivelsen til overordnet plan.

Uten riving vil tomten bli stående brakk i overskuelig fremtid, eller bli benyttet som parkingsplasser.

Det er også viktig å påpeke at illustrasjonene som vises kun er illustrasjoner som viser muligheter og volum, ikke endelig konsept.

I opprinnelig forslag til bestemmelser gir begrepet 'strøket' en litt uavklart avgrensning. Dersom en ser utelukkende på naboeiendommene vil saltak være det mest nærliggende, mens det oppover i Bøgata og på den andre siden av denne er flere bygg med flatt tak.

Flatt tak gir med disse bestemmelsene lavere bygningsmasse enn om man bygger med saltak, og gir samtidig et litt mer moderne preg på bygg som tross alt settes opp i nyere tid.

Forslagsstiller foreslår at planen justeres med følgende endringer i bestemmelsene:

2.1 Byggeskikk

Gjeldende bestemmelser:

Nye bygg og anlegg, og endringer av eksisterende, skal utformes i samspill med form og karakter i omgivelsene. Bygningene skal ha form, volum, høyder, material- og fargevalg, takform og proporsjoner som harmonerer med strøket, fremmer gode gate- og uterom og tar vare på og utvikler eksisterende vegetasjon og landskapsbilde.

Endres til:

Bygningene skal ha form, volum, høyder, material- og fargevalg som underbygger og harmonerer med øvrige elementer i sentrumsområdet, fremmer gode gate- og uterom og tar vare på og utvikler eksisterende vegetasjon og landskapsbilde.

Plassering og utforming av bebyggelse (pbl §12-7, nr. 1):

Gjeldende bestemmelser:

3. På resterende områder tillates gesimshøyde 14 m og mønehøyde 16 m målt fra eksisterende terreng. For bygg med saltak kan det åpnes for 18 meter mønehøyde.

Endres til:

På resterende områder tillates gesimshøyde 12 meter og mønehøyde 14 meter målt fra eksisterende terreng. For bygg med saltak kan det åpnes for 16 meter mønehøyde.

Dette betyr at de generelle høydene senkes med 2 meter i forhold til gjeldende plan, og justeres til samme høyde som mellom byggegrense 1 og 2, med unntak av at bygg med saltak kan heve mønehøyden til 16 meter.

Mellom byggegrense 1 og 2 vises maks høyder i vist konsept.

MERK AT vedlagte konseptskisser viser noe lavere bygg for resterende område, slik utbygger ser for seg utbyggingen per i dag. De vises med ca 12 m gesimshøyde med etasjer som er noe høyere innvendig for bedre kvalitet på lokalene.

Bygg med saltak eller som formes med en inntrukket del kan utformes med henholdsvis +4 og +2 meter, der volumet altså kan bli noe større/høyere enn vist.

Planbeskrivelsen er oppdatert med nye skisser som viser hvordan området kan bli seende ut, men prosjektet vil altså utvikles videre i neste fase. Se også vedlegg for oppdatert konsept.







Konseptskisser: Husvik Tegnastue

Bakgrunnen for endringen

Hensikten med planen

Hensikten med planen er å tilrettelegge for utbygging av eiendommene innenfor planens begrensning til sentrumsformål – som boliger, næring, tjenesteyting, forretning, restaurant, parkering, trafikkareal, grøntområder og så videre.

Dette i tråd med overordnet planstrategi og områderegulering, der Bø sentrum skal tilrettelegges som et attraktivt sentrum med urbane kvaliteter.

Forslagsstiller, plankonsulent og eierforhold

Forslagsstiller er Bøgata 83 AS ved Morten Glenna, som også eier arealene som skal utvikles. De offentlige trafikkarealene er kommunalt eide, der planen forutsetter avtaler om bruk av deler av disse områdene.

Plankonsulent er Slagplan AS ved Stine Nyheim Folseraas, godt hjulpet av Asplan Viak AS, Grunnteknikk AS og Inger Lise Gjerde ved Husvik Tegnastue.

Tidligere vedtak som er av betydning for planarbeidet

Planområdet omfattes av områdereguleringsplan for Bø sentrum.

Utbyggingsavtaler

Det ble varslet oppstart av forhandling om utbyggingsavtale ved planoppstart.

Krav om konsekvensutredning

Det er vurdert at tiltaket ikke utløser krav om konsekvensutredning, men tema som trafikk, støy og geoteknikk er likevel gitt ekstra oppmerksomhet via egne rapporter.

Planstatus og rammebetingelser

Overordnede planer og formål

Planområdet omfattes av områdereguleringsplan for Bø sentrum (vedtatt 05.11.2018), og er vist som sentrumsområde og trafikkareal i denne planen.

Kommuneplanens arealdel viser også sentrumsformål, der Bø sentrum er definert som regionsenter, kommunesenter og lokalsenter.

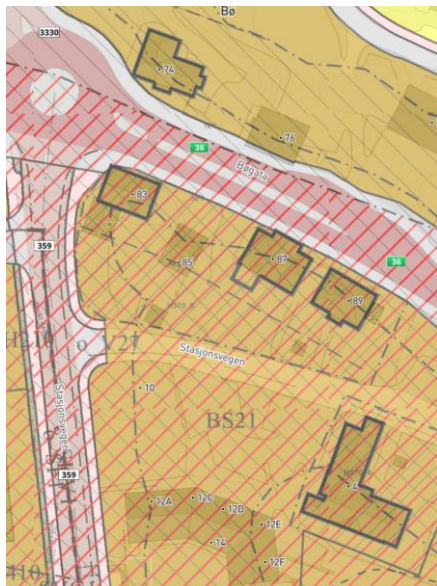
Tiltaket vurderes å være i tråd med overordnet plan, men vil utfordre bestemmelsene på enkelte områder, spesielt forholdet til kulturmiljø og rivning av eksisterende bebyggelse.

Gjeldende reguleringsplaner som helt eller delvis skal erstattes

Planområdet er vist med sentrumsformål både i kommuneplanens arealdel og i områdereguleringsplanen for Bø sentrum, og omfatter område BS21.

Området er vist med rød (H210_1) og gul støysone (H220_2), faresone for ras- og skred (H310_1) og hensynssone for bevaring av kulturmiljø (H570_6).

Planen vil gi utfyllende bestemmelser, og i noen grad erstatte gjeldende bestemmelser i områdereguleringsplanen.



Temaplaner eller andre planer som legger føringer for utforming, arealbruk etc.

- Rikspolitiske retningslinjer for barn og unges interesser.
- Statlige planretningslinjer for bolig-, areal- og transportplanlegging.
- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging i kommunene.

Eiendomsforhold (alle eiendommer innenfor planområdet skal listes opp).

Tiltakshaver eier utbyggingsarealene selv, men er avhengig av avtaler om bruk av kommunens arealer til trafikkavvikling/adkomst, noe parkering og uteoppholdsareal.

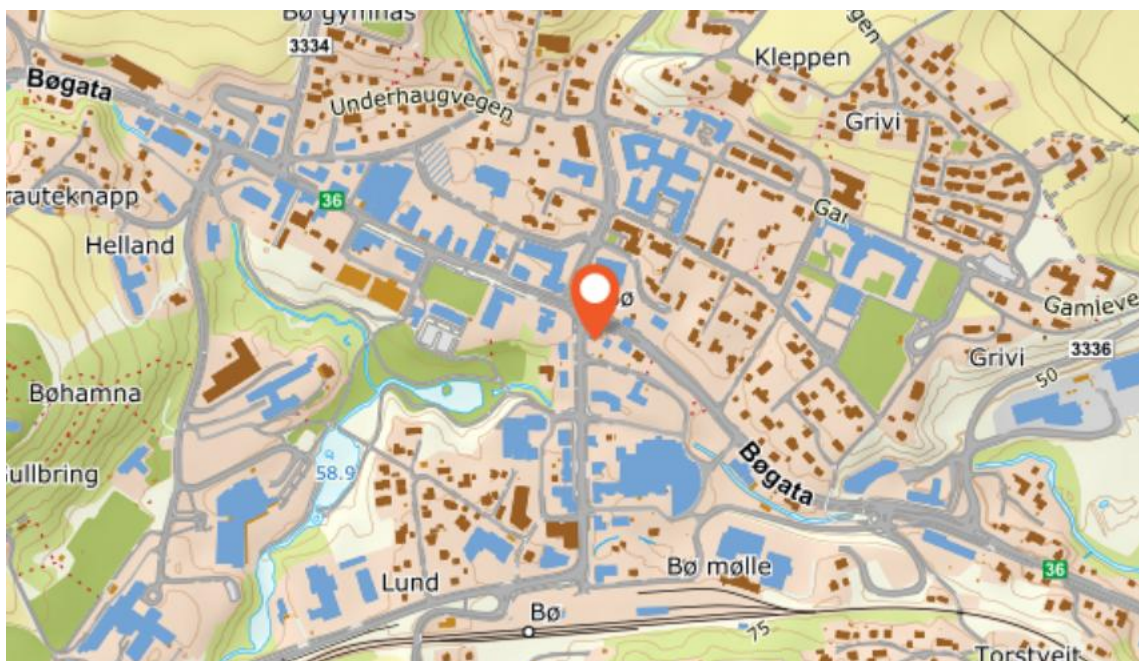
Det er dialog med kommunens administrasjon om slike avtaler.

Gnr/bnr	Eier
53/291	Tiltakshaver
53/181	Tiltakshaver
Del av 53/288	Offentlig areal (kommunen)
Del av 51/534	Offentlig vei/fylkesvei

Planområdet

Beliggenhet og avgrensning/størrelse på området

Planområdet er sentralt plassert i Bø sentrum, ved rundkjøringen mellom Bøgata (RV36) og Stasjonsvegen (FV359).



(kilde: www.seeiendom.no)

Planområdet utgjør i underkant av 2 daa.



Historikk og tidligere bruk av området

Det vises til planomtalen for områdereguleringsplanen for Bø sentrum. Her beskrives tidligere historikk, der spesielt Bøgata 83 beskrives som et element i sentrumsdanningen etter at jernbanen ble etablert i Bø. Bygget ut mot krysset er beskrevet som følger (side 34):

‘Forretningsbygg i to etasjer med hovudform og vindauge i sveitserstil med enkle detaljar. Hovudform er tilnærma uendra sidan byggeår, hovuduttrykk er sveitserstil sjølv om enkelte element er skifta ut. Bygget står i miljø med to andre bygg, tett på Bøgata og som eit tydeleg trekk frå sentrumsdanninga i Bø etter jernbanen kom til staden.’

Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

I nyere tid har det vært drevet blant annet pizzarestaurant og rørleggerforretning i planområdet, men i den senere tid har lokalene stort sett stått tomme for næringsvirksomhet.

Det er en bebodd leilighet i andre etasje av den tidligere pizzarestauranten.

Stasjonsvegen 10 har ikke vært benyttet til noe etter at tidligere bygg brant ned, og grenser nå mot et nyere leilighetsbygg i Stasjonsvegen 12, og mot Frivillighetssentralen.

Naboeiendommene Bøgata 87 og 89 har så vidt tiltakshaver bekjent ingen næringsvirksomhet lenger, og benyttes delvis som boliger.

Stedets karakter (struktur, estetikk, byform og eksisterende bebyggelse)

Det vises igjen til planomtale for områderegulering for Bø sentrum. Bebyggelsen på eiendommene har i utgangspunktet ingen direkte verneverdi, men utgjør elementer som viser den historiske utviklingen og epoker i Bø sentrum og er derfor regulert med ønske om bevaring.

Bygget inngår som en del av gateløpet i Bøgata/Stasjonsveien, og har således en formskapende verdi i bybildet. Derav er det vist byggelinjer i gjeldende plan, det vil si at bygg skal legges i linjene for å ivareta gateløpet og byformen.

Landskap (topografi, landskap, solforhold)

Området inngår som en del av sentrumsbebyggelsen i Bø sentrum, med byggehøyde på to etasjer og saltak.

Bøgata 83 støtter som nevnt opp om gateformen i Bøgata og Stasjonsvegen.

Solforholdene anses som normalt gode, med mulighet for å tilrettelegge for brukbare uteområder for boligene.

Kulturminner og kulturmiljø

Bøgata 83 er regulert til bevaring, som et element som beskriver utviklingen av Bø sentrum etter at jernbanen ble etablert (1923 - 1945). Bygget inngår i hensynssone H570_6, og inngår også i et bygningsmiljø med nærliggende bebyggelse.

Området har følgende spesifikke bestemmelse: *‘Ved nybygg eller dersom verneverdig bygg vert øydelagt av brann, skal regional kulturminnemynde rådførast før det gis løyve til gjenoppbygging/nybygging innan omsynssona.’*

7	Bøgata 83 (1933) Generelle føresegner og H570_6	Forretningsbygg i to etasjer med hovudform og vindauge i sveitserstil med enkle detaljar. Hovudform er tilnærma uendra sidan byggeår, hovuduttrykk er sveitserstil sjølv om enkelte element er skifta ut. Bygget står i miljø med to andre bygg, tett på Bøgata og som eit tydeleg trekk frå sentrumsdanninga i Bø etter jernbanen kom til staden.	 Bøgata 83. Foto: Roy Olsen
---	--	--	--

Fra planomtale til områderegulering Bø sentrum

Planen utfordrer denne bestemmelsen fordi bestemmelsene i gjeldende områdereguleringsplan samtidig har krav til såpass høy utnyttelse at en bevaring av bygget i Bøgata 83 ikke er mulig å få til.

Vinduer er byttet ut, og det er satt opp et tilbygg i form av en uteservering som bryter med byggets opprinnelige stil.

Det er utarbeidet en egen vurdering av kultur- og bygningsmiljøet, som er vedlagt planmaterialet.

‘Dersom man gjennom planen vedtar en riving av Bøgata 83 bør man sikre at ny bebyggelse etableres med vinduer i tett fasade og at en unngår fasader med rene glassflater eller vindusbånd.’, se side 6 i vedlagte notat om Kulturmiljø og bygningsmiljø, Asplan Viak 25.02.2025.

Næring

Per i dag foregår det ikke næringsvirksomhet på eiendommene, da det har vist seg vanskelig å drifte noe her med den bygningsmassen som eksisterer.

Naturverdier, rekreasjonsverdi/rekreasjonsbruk, uteområder

Eiendommene har per nå liten verdi i denne sammenheng.

Trafikkforhold (kjøreadkomst, vegsystem, trafikkmengde, trafiksikkerhet, kollektivtilbud)

Det er utarbeidet en egen analyse av de trafikale forholdene, se rapport fra Asplan Viak AS, datert 30.01.2025.

Konklusjon fra rapporten:

Det er få ulykker i området, og det er vurdert at trafikken flyter greit i området, også etter nye tiltak. Tiltaket vil ikke kreve spesiell tilrettelegging, og det er forventet at trafikkøkningen er såpass begrenset at trafikkbildet ikke påvirkes i stor grad.

Barns interesser (områdets egnethet som lekeområde) og sosial infrastruktur (barnehagedekning, skolekapasitet med mer)

Per i dag anses området som uegnet for opphold for barn og unge, all den tid det er et tidligere næringsareal som ikke er i bruk, og ikke spesielt tilrettelagt for boliger.

Området ligger sentralt plassert i Bø sentrum, med nærhet til større uteareal i Evjudalen, Gullbring og med nærhet til skoler (7 min gang til barneskole, 15 min til ungdomsskole) og barnehage.

Utbygging av området oppfattes å være i tråd med kommunens ønske om å skape et attraktivt sentrum, som forutsetter en god miks av ulike funksjoner slik planen legger opp til.

Universell tilgjengelighet

Området er relativt flatt, og vil kunne tilrettelegges for universell utforming.

Teknisk infrastruktur (vann og avløp, trafo, energiforsyning og alternativ energi)

Det er tilgang til offentlig va-anlegg, der det er utarbeidet en VAO-plan som beskriver løsninger for vann og avløp samt overvannshåndtering, datert 17.10.24 Asplan Viak.

Tiltaket krever en betydelig oppgradering av trafostasjonen. Tiltakshaver har i samråd med nettselskapet Føre prosjektert en ny trafostasjon. Denne vil ha en kapasitet på 1.000 ampere og 400 volt med mulighet for utvidelse til 1.250 ampere og 400 volt.

Dette sikrer tilgang til tilstrekkelig strøm, både for planlagt nybygg og hurtigladestasjon for el-biler.

Grunnforhold (stabilitetsforhold, ledninger, evt. rasfare, radon og mulig forurensing)

Fra områdeanalysen i Ambita vises området innenfor sone med lav risiko for skred.

Kvikkleire

Sist sjekket: 18.09.2023

Risiko for skred på eiendommen	Ingen	Lav	Middels	Høy
Konsekvens ved skred	Ingen	Mindre alvorlig	Alvorlig	Svært alvorlig



Tegnforklaring

 Ingen risiko for skred
 Lav risiko for skred
 Middels risiko for skred
 Høy risiko for skred

Områdeanalyse, Ambita

Det er utarbeidet en egen analyse av de geotekniske forholdene, se rapport fra Grunnteknikk AS, datert 30.09.24.

Her konkluderes det med at områdestabiliteten er tilfredsstillende, men at lokalstabilitet, herunder grave- og fundamenteringsforhold, må vurderes og ivaretas i detaljprosjekteringsfasen.

Støyforhold

Området er vist med rød og gul støysone i gjeldende områdereguleringen, og er i områdeanalysen fra Ambita vist med tilsvarende soner:

Støysoner

Sist sjekket:	18.09.2023		
Støy fra veg	Ingen	Gul støyzone	Rød støyzone
Støy fra jernbane	Ingen	Gul støyzone	Rød støyzone
Støy fra lufthavn	Ingen	Gul støyzone	Rød støyzone
Støy fra skytefelt	Ingen	Gul støyzone	Rød støyzone



Tegnforklaring

	Gul støyzone		Rød støyzone
---	--------------	---	--------------

Det er utarbeidet en egen analyse av støyforholdene, se rapport fra Asplan Viak AS, datert 09.01.2025, som også viser mulige avbøtende tiltak.

Luftforurensning og elektromagnetisk stråling

Temaet elektromagnetisk stråling er ikke nærmere utredet, men tiltakshaver er i tett dialog om håndtering og flytting av trafostasjonen med tilbehør med netteier Føre AS.

Fra områdeanalysen til Ambita vises området med middels til lav aktsomhet for radon:

Radonutsatt område

Sist sjekket: 18.09.2023

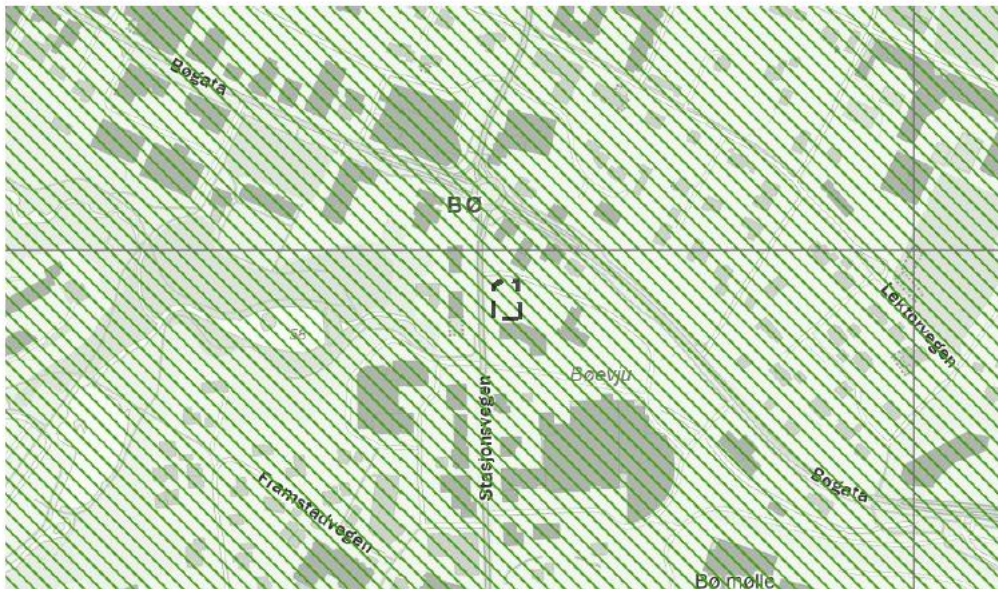
Aktsomhetsgrad for radon på eiendommen

Usikker aktsomhet

Middels til lav aktsomhet

Høy aktsomhet

Særlig høy aktsomhet



Tegnforklaring



Usikker aktsomhet



Middels til lav aktsomhet



Høy aktsomhet



Særlig høy aktsomhet

Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon, alle relevante forhold skal vurderes)

Det er utarbeidet en egen ROS-analyse, se rapport fra Asplan Viak AS, datert 25.02.2025.

Utdrag fra rapporten:

Følgende mulige uønskede hendelser er identifisert, basert på gjennomgang av overordnet ROS-analyse og gjennomgang av sjekkliste:

- Urban flom/overvann
- Kvikkleireskred
- Ustabil grunn

Forslag til risikoreduserende tiltak:

- Sikre i bestemmelser at overvann håndteres iht tretrinnsstrategien og føringer fra Midt-Telemark kommune.
- Krav om teknisk plan der overvann inngår. (dokumentasjonskrav).
- Sikre at trygge flomveier etableres (rekkefølgekrav).
- I og med at områdestabiliteten er vurdert som tilfredsstillende for planlagt tiltak foreslås det ikke risikoreduserende tiltak.

- Krav om at lokalstabilitet og fundamentering detaljprosjekteres av fagkyndig. (dokumentasjonskrav)

Analyser/utredninger

Vedlagt planmaterialet:

- ROS analyse, Asplan Viak AS, datert 25.02.2025
- Geotekniske vurderinger, Asplan Viak AS, datert 30.09.2024
- Trafikk- og mobilitet, Asplan Viak AS, datert 30.01.2025
- Sol- og skyggeanalyse, Husvik Tegnastue AS
- Diverse illustrasjoner, Husvik Tegnastue AS
- OVA plan Asplan Viak AS, datert 17.10.2024 med tilhørende illustrasjoner
- Støvvurderinger, Asplan Viak AS, datert 09.01.2025

Planprosess

Oppstartsmøte og eventuelle andre møter (dato og referat)

Det ble avholdt oppstartsmøte med Midt-Telemark kommune 17.08.23.

I tillegg har tiltakshaver informert politikerne om planene ved flere anledninger.

Det ble avholdt et møte med Statens Vegvesen, Telemark Fylkeskommune, kommunen og tiltakshavere med konsulenter den 25.06.24, der ulike tema rundt veg og trafiksikkerhet ble diskutert. Oppsummering av møtet er vedlagt saken.

Medvirkningsprosess, varsel om oppstart med dato for frist

Det ble varslet om oppstart av planarbeid og forhandling om utbyggingsavtale 23.09.23, med frist for innspill 15.11.23.

Sammenstilling av innkommende merknader i varslingsperioden

Det kom inn 7 innspill til varselet, hvorav 2 fra direkte berørte parter (naboer) og 5 fra offentlige høringsinstanser.

Merknadene følger saken i sin helhet, som vedlegg.

Telemark Fylkeskommune (15.11.23)

Fylkeskommunen innleder med generell informasjon om deres rolle og ansvar i plansaker.

Fylkeskommunen viser til **ATP Telemark**, og støtter by- og tettstedutvikling som styrker eksisterende by- og tettstedssentrum, som bidrar til effektiv arealbruk og miljøvennlige transportvalg. Formålet i planarbeidet ser ut til å være i tråd med ATP Telemark, og viser til de generelle retningslinjene og bestemmelsene for utbygging i sentrum, blant annet knyttet til krav om universell utforming. De minner om hensynet til barn og unge, spesielt med hensyn til trafiksikkerhet.

Fylkeskommunen henviser til retningslinjer og lovverk, og ber om at forholdene til **barn og unges interesser** blir vurdert og beskrevet i planmaterialet, og at funksjonskravene i til lekeplass og uteareal blir etterfulgt. Sol- og skyggediagrammene må vise hvordan lekearealene påvirkes mellom 10 – 17 i jamdøgn.

Fylkeskommunen legger til grunn at planarbeidet og **adkomst** følger områdereguleringsplan for Bø sentrum fra 05.11.2018. En restaurant vil generere mye **trafikk**, og de ber om at behov for eventuelle tiltak i kryss blir vurdert jfr håndbok N100 og V121, og at alle tiltak gjennomføres jamfør Statens vegvesen sine håndbøker. Eventuelle tiltak må legges som rekkefølgetiltak før ny ladestasjon og restaurant tas i bruk. For tiltak på fylkesvei må det inngås gjennomføringsavtale med veieier der detaljerte byggeplaner må være godkjente før det blir gitt igangsettingsløyve.

Fylkeskommunen kommenterer at det i varselet vises to alternative tiltak, der alternativ 1 åpner for adkomst mot Stasjonsveien 10. Dette gir for mange kryssninger og for kort avstand mellom kryssene.

FV359 Stasjonsvegen er opprustet og utformet som en sentrumsgate med god tilrettelegging for myke trafikanter med tosidig fortau og sykkelfelt. Kryssene er utsatte ulykkespunkt, og det er viktig å ikke øke antall kryssningspunkt for myke trafikanter spesielt, samt prioritere fremkommelighet og trafiksikkerhet for disse myke trafikantene.

Med dette som bakgrunn ønsker Fylkeskommunen at alternativ 2 velges (red: dvs restaurant plassert i Bøgata 83), i tråd med slik FK også leser er i samsvar med adkomst til planområdet.

Innsigelse kan vurderes dersom ikke hensyn til trafiksikkerhet er godt nok ivare tatt.

Fylkeskommunen oppfordrer til at **klimahensyn** tas inn i planarbeidet, i tråd med overordnede føringer. Slike hensyn bør legges inn i bestemmelser ifht klimavennlige valg rundt materialvalg, ladestasjon for elbil osv. Konsekvenser av klimaendringer må vurderes ifbm ROS, der klimapåslag inngår. Krav til håndtering av vann og overvann må håndteres jamfør statlige planretningslinjer, der naturbaserte løsninger bør vektlegges.

Det er **ingen kjente, automatisk freda kulturminner** innenfor området, og sannsynligheten for ukjente er liten. Fylkeskommunen ber om at det blir tatt hensyn til kulturarven rundt Bø kyrkje, og at merknad fra Riksantikvaren (som er riktig kulturmyndighet) hensyntas;

Planområdet ligger om lag 750 meter øst for middelalderkirken. Bø gamle kirke har nasjonal kulturminneverdi, og Riksantikvaren forutsetter at planarbeidet tar tilbørlig hensyn til kirken og dens omgivelser. Vi ber derfor om at planens forhold til middelalderkirken utredes, dokumenteres og illustreres.

De ber om at følgende standard meldeplikt etter kulturminnelovens §8 2. ledd innarbeides i bestemmelsene:

Om det viser seg først medan arbeidet er i gang at det kan verka inn på eit automatisk freda kulturminne, skal Vestfold og Telemark fylkeskommune kontaktast og arbeidet bli stansa i den utstrekkinga det kan røra kulturminnet. Kulturminnestyresmakten avgjer snarast mogleg – og seinast innan 3 veker – om arbeidet kan halda fram og vilkåra for det. Fristen kan forlengast når særlege grunnar tilseier det (jf. kulturminnelova § 8 andre ledd).

Det er **ikke registrert nyere tids kulturminner av nasjonal verdi** innenfor planområdet, men Bøgata 83 er regulert til bevaring i gjeldende plan. Bygningen er en viktig del av Bøgata, og rivning vil være i strid med gjeldende områderegulering og fellesbestemmelser i kap 2. FK ber om at bestemmelsene videreføres i planen.

Avslutningsvis ber Fylkeskommunen om at rammene i overordnet plan blir fulgt opp i planarbeidet. Fylkeskommunen inviterer til dialog om å finne samstemte alternativ i videre planarbeid.

Tiltakshavers kommentar til Fylkeskommunen:

Det var opprinnelig planlagt en lekeplass for små barn i området, men etter dialog med kommunen mot slutten av planprosessen ble det sett at Evjudalen tillates benyttet som lekearealer for både små og store barn i dette sentrumsområdet, noe som anses å gi best kvalitet på lekeområdene.

På grunn av endring sent i prosessen ligger likevel visning av sol- og skyggediagram med i planmaterialet, og vil vise solforhold generelt i området.

Forholdene rundt **trafiksikkerhet** er ivaretatt så langt mulig, og er nærmere beskrevet i Asplan Viak sin rapport datert 30.01.2025.

Det er i tillegg avholdt et møte der Telemark Fylkeskommune, Statens vegvesen og kommunen deltok sammen med tiltakshaver og konsulenter, der trafiksikkerhet ble spesielt diskutert. Referatet fra møtet er vedlagt saken.

Det er ikke funnet behov for endringer i trafikale forhold/løsninger som følge av utbyggingen jamfør Asplan Viak sin rapport. Det er likevel valgt å gjennomføre flere tiltak som vil avhjelpe trafikalt til tider der spesielt mange vil kunne oppsøke området samtidig:

- Det legges inn fortau forbi Bøgata 83/85, som sikrer myke trafikanter.
- Innkjøring til drive thru løsningen for Stasjonsveien 10 flyttes langt inn i den kommunale Stasjonsveien for å hindre oppstuvning av biler ut i krysset (se skisser).
- Eksisterende trafo i Bøgata 83/85 flyttes inn i ny bygningsmasse eller lenger inn på eiendommen, noe som gir langt bedre sikt i området.
- Renovasjonsbiler og varelevering slippes ut av egen bom fra Stasjonsveien 10 for å unngå rygging og manøvrering inne på området.
- Opprydding og oppstramming av de kommunale parkeringsarealene i området.
- Kommunen vurderer behov for å merke opp gangfelt for å krysse Stasjonsveien (den kommunale).

Det er viktig å påpeke at løsningen Fylkeskommunen har uttalt seg til ifht alternativ 1 er endret i planprosessen, og da også endret etter varsel om oppstart. Planforslaget inneholder nå **kun utkjøring for varebiler og renovasjon mellom Stasjonsvegen 10 og 12**, der veien skal stenges med bom for persontrafikk. Det betyr at det er svært få biler per døgn som kjører ut (ca 1-4), og at farten er lav da bommen kun åpnes når bilene står tilnærmet stille. Denne løsningen anses som mest trafiksikker samlet sett, da man unngår rygging med store kjøretøy inne på eiendommen.

Når det gjelder hensyn til **kulturmiljøet** gjør gjeldende bestemmelser om tetthet og utnyttelsesgrad i gjeldende områdeplan for Bø sentrum det vanskelig/umulig å beholde eksisterende bygg. Byggene i Bøgata 83-85 må derfor rives for å imøtekomme kommunens ønske om et regionsenter med urbane kvaliteter.

Et krav om 150% – 220% BRA betyr at det må bygges både høyt og mye, og dette kan vi ikke se mulig uten å ta i bruk hele eiendommene. Planen legger dermed opp til at **Bøgata 83 og 85 rives**, men at nytt bygg legges i byggelinjene som vist i områdereguleringen, slik at gateløpet ivaretas som tidligere.

Foreslåtte byggehøyder og volum er innenfor avsatte volum i områdereguleringen, og vi anser derfor at **hensynet til kirken og dens siktelinjer er avklart i overordnet plan**.

Vi har likevel utarbeidet en 3D visning med bilde tatt fra kirkehaugen, der vi ser at bygningsvolumet anses å ivareta hensyn til middelalderkirken:



Illustrasjon fra Kirkehaugen mot sentrum: Husvik Tegnastue

Statens vegvesen (15.11.23)

Statens vegvesen er statlig fagmyndighet, med overordnet ansvar for trafiksikkerhet, klima og miljøhensyn samt helhetlig bypolitikk i alle planforslag som berører samferdsel. De har rett til å uttale seg om statlige, fylkeskommunale og kommunale veger, gater og løsninger for gående og syklende.

De nevner viktigheten av en helhetlig planlegging, og arealutnyttelse som gjennomføres i tråd med nasjonale føringer, FNs bærekraftsmål og bærekraftig utvikling, som betyr redusert behov for transport, gode løsninger for gående og syklende, samt kollektivtrafikk der folk ferdes.

De er opptatt av at trafiksikkerhet for alle trafikanter grupper vektlegges i planleggingen, og at ekstra trafiksikkerhetstiltak vurderes i planarbeidet. Det bør før utarbeidelse av byggeplaner gjennomføres en risikovurdering hvor spesielt trafiksikkerhetsmessige forhold og kapasitet vurderes, der eventuelle tiltak må sikres gjennomført i planen. Det må settes fokus på transportsystemets betydning for risiko og sårbarhet, også ved nødvendige omkjøringsveier.

Samordnet areal- og transportplanlegging og 0-vekstmålet gjør det viktig å begrense bilbruk, der for eksempel parkeringsrestriksjoner kan benyttes for å overføre trafikk til kollektiv, sykkel og gange.

SVV anser alternativ 1, med visse tilpasninger, som det beste. Det er viktig å kunne kjøre av fylkesveien før man må orientere seg i området, der alternativ 2 fremstår som vanskelig, og skape farlige situasjoner på fylkesveien og riksveien.

De foreslår at det avholdes et møte med dem, fylkeskommunen og kommunen.

Det bør utarbeides utfyllende rekkefølgebestemmelser som sikrer kapasitet og trafiksikker adkomst for kjørende og myke trafikanter, inkl bestemmelser om kjørevei, adkomst, gangtrafikk, parkering, avløp, overvann og energiforsyning.

Det er viktig å legge til rette for å styrke klima- og miljøvennlige løsninger, håndtering av flom og overvann samt nødvendig risikovurdering ved planlegging og bygging av infrastruktur.

Tiltakshavers kommentar til Statens vegvesen:

Det er avholdt et møte mellom aktørene som etterspurt.

Trafikksikkerhetsforhold er vurdert av Asplan Viak AS i planen, uten at det er funnet behov for å endre dagens løsning rundt fylkesveien. Se vedlagt rapport.

Hensynene som tas opp er så langt mulig ivaretatt i planarbeidet, der det er gjort tiltak for å imøtekomme innspillene og ivareta trafikksikkerheten, se svar over til Fylkeskommunen.

Restauranten plasseres i eksisterende bysentrum nettopp for å ivareta hensyn til overordnet ATP, klimautfordringer o.l.

Tiltakshaver arbeider videre med plassering av restauranten i Stasjonsveien 10, men mener det gjøres tiltak som ivaretar hensynene til trafiksikkerhet og trafikkavvikling på en tilfredsstillende måte.

Planen skal også være såpass robust at det er mulighet for justeringer av løsninger underveis.

Statsforvalteren i Vestfold og Telemark

Statsforvalteren sender sitt standardbrev av mangel på kapasitet til å svare ut enkeltsaker.

Av tema som er mest aktuelle for denne saken pekes det på avsnitt om samfunnssikkerhet og krav til ROS analyse, klimatilpasning og utfordringer knyttet til klimaendringer, krav til å etterfølge styrelinjer samt forhold til samordnet bolig-, areal- og transportpolitikk.

Se brevet i sin helhet i vedlegg.

Tiltakshavers kommentar til Statsforvalteren:

Forholdene beskrives og ivaretas i planarbeidet.

Mattilsynet (09.11.23)

Mattilsynet minner om kommunens krav til drikkevann, med krav til å anslå vannbehovet og tilførsel, samt at det for alle detaljreguleringer skal utarbeides rammeplan for vann og avløp i tråd med kommunen sin va-norm og hovedplan for va i kommunen. Rammeplanen skal vise hvordan overvannet håndteres.

Mattilsynet mener det er viktig at Bø vannverk får uttale seg til planene slik at ikke kapasiteten til eksisterende bebyggelse blir svekket. VAO bør foreligge før 1. gangs behandling. Eventuelle rekkefølgebestemmelser om utbedring av tilgrensende distribusjonsnett må innarbeides i bestemmelsene.

Tiltakshavers kommentar til Mattilsynet:

Forholdene beskrives og ivaretas i planarbeidet. VAO er utarbeidet og vedlagt planmaterialet, og Bø vannverk vil få anledning til å uttale seg til planforslaget i forbindelse med offentlig ettersyn.

NVE (13.11.23)

NVE gjør oppmerksom på at planområdet inngår i kvikkleiresone 1345, Bø sentrum. Reell fare for kvikkleireskred må være avklart og sikkerheten dokumentert jfr aktuell tiltakskategori i TEK17 §7-3 før planen vedtas, og viser til NVE sin veileder 1/2019 Sikkerhet mot kvikkleireskred.

De henviser til sine internettsider for arealplanlegging, med kartbasert veileder for reguleringsplan.

NVE ber om at planer som berører deres fagområder blir tilsendt ved offentlig ettersyn.

Tiltakshavers kommentar til NVE:

Forholdene beskrives og ivaretas i planarbeidet ved at det er utarbeidet en rapport om grunnforhold av Grunnteknikk, datert 29.11.24.

Konklusjonen er at områdestabiliteten anses ivaretatt, og det legges inn krav om dokumentasjon av lokalstabilitet før det gis igangsettingstillatelse i bestemmelsene til planen.

Naboer og direkte berørte:

Naboer: beboere og leietakere i Stasjonsveien 12 (20.10.23)

Naboene er særdeles skeptiske til utbyggingen, som garantert vil føre til ulemper for bokvaliteten og verdien på eiendommen.

De er opptatt av støy, lukt og uro fra hurtigmatkjøkkenet og trafikken den genererer, inkludert biler på tomgang med avgassing og lukt. Biltettheten gir også press på parkeringsplassene som boligene disponerer.

De påpeker at mye av trafikken vil falle etter arbeidstid og på kveldstid, da de mener denne typen etablering med drive-in stort sett genererer kunder som ankommer med bil, som toppen på sentrums utfordringer med rånerkjøring.

Av to onder, ønsker naboer en plassering av restauranten som i alternativ 2 – plassert i Bøgata 83.

En plassering i Stasjonsveien 10 ser de på som en ulykke for beboere og eiendommen deres.

Tiltakshavers kommentar til naboer i Stasjonsveien 12:

Tiltakshaver hadde lenge et ønske om å bygge restauranten i Bøgata 83, men opplevde motstand mot dette all den tid det medførte riving av bygg som ønskes bevart og at det ikke ble plass til logistikken rundt bygget uten å bryte med etablerte byggelinjer i gjeldende områdeplan.

I prosessen har det vist seg at det også kreves svært høy utnyttelse av tomtene for å etterkomme krav i gjeldende planer, og det vil uansett måtte bygges høyt og mye på begge eiendommene. For å etterkomme dette kravet ser det per nå ut til at restaurant i Stasjonsveien 10 er mest sannsynlig av løsningene, selv om detaljreguleringen ikke låser den endelige løsningen.

Med bakgrunn i naboenes innspill rundt trafikale forhold gjøres det noen endringer i endelig forslag til plan:

Det legges ikke lenger opp til utkjøring for persontrafikk mellom Stasjonsveien 10 og 12, kun utslipp av renovasjonskjøretøy og varelevering gjennom bom. Det betyr at det genereres lite trafikk ned mot Stasjonsveien 12, kun noen få kjøretøy i døgnet.

Planen bestemmer ikke endelig plassering slik den er utformet med sentrumsformål, og prosjektet kan endres underveis.

Advokatene Veiding, Frisak og Slettebø v/Øystein Slettebø

på vegne av grunneier 53/240 Einar Waleran Stadskleiv Galborgen, datert 14.11.2023

Klienten har innsigelse til alternativ 2, som medfører rivning av bygg og at parkeringsarealet utenfor Bøgata 87 benyttes til parkering. Dette vil ødelegge for utnyttelse av Bøgata 87 både til bolig- og forretningsformål.

Klienten har ingen innsigelser til alternativ 1, hvor restauranten legges i Stasjonsveien 10. Bolighuset i Bøgata 83 og strøkspreget blir bevart, der eiendommen i Bøgata 83 benyttes til parkering.

Det henvises til vedlegg datert 23. feb 2023, bilag nr 1, som omhandler at Bøgata 83 er vist til bevaring i gjeldende planer for området, samt hensynssone med bestemmelser. I brevet reises det innsigelse til riving av Stallkroa, som er i strid med bygningsvern, hensynssone og de overordnede planene for fortetting og sentrumsutvikling i Midt-Telemark kommune. Hvis bebyggelse skal rives, bør det lages en helhetlig plan for området.

Klienten ønskes å bli holdt orientert om videre fremdrift.

Tiltakshavers kommentar til nabo 53/240 Galborgen:

Midt-Telemark kommune har gjennom gjeldende områdeplan et ønske om tett og høy utnyttelse av arealene i Bø sentrum. Prosjektet har derfor utviklet seg i en retning der begge eiendommer må bebygges med en større bygningsmasse enn det var tenkt på tidspunktet ved varsel om oppstart.

Med krav om en slik utnyttelsesgrad ser tiltakshaver det umulig å bevare eksisterende bygningsmasse, og legger dermed gjennom planarbeidet opp til at det tillates riving av bygningsmassen og oppføring av et større bygg i Bøgata 83-85. Pparkerer legges i hovedsak under bakken, kombinert med avtale om bruk av kommunale parkeringsplasser i området.

Det lages en overordnet plan for hele planområdet, som etterspurt i brev i bilag nr 1.

Deler av parkeringsplassen på kommunalt areal 53/289 er også aktuell for plassering av ladeanlegg for elbil, men dette avklares ikke endelig i planen.

Sluttkommentar fra tiltakshaver:

Det ble levert inn to ulike alternative utbygginger ved oppstart av planarbeidet i håp om å få opp de viktigste problemstillingene og avklaringene i tidlig fase.

For denne planen har det vist seg vanskelig å gjøre alle til lags, da grunneiere på hver side av planområdet har motsatte ønsker for plassering av restauranten spesielt - naturlig nok! Fylkeskommunen og Statens vegvesen har også gitt innspill som fremhever hver sin ønskede plassering.

Det er som følge av dette gjort tiltak som anses å ivareta trafiksikkerhet og trafikkavvikling på en tilfredsstillende måte.

Flere innspill handler om å ivareta bebyggelsen i Bøgata 83 for å ivareta historien og byformen knyttet til dette kulturmiljøet. Med de høye kravene til utnyttelse som er på disse eiendommene må det bygges tett og høyt for å etterkomme krav i gjeldende områdeplan for Bø sentrum!

Og med et slikt høyt krav om utnyttelse vil det heller ikke være mulig å bevare eksisterende bebyggelse.

Det gjøres uansett oppmerksom på at illustrasjonene ikke er juridisk bindende, og at endringer kan skje i plan- og byggeprosessen.

Beskrivelse av planområdet

Planlagt arealbruk (reguleringsformål)

Hensikten med planarbeidet er å tilrettelegge for utbygging av sentrumsformål.

Sentrumsformålet favner bredt, og inkluderer blant annet mulighet for å bygge boliger, kontorer og restaurant med tilhørende trafikkarealer, parkering og uteoppholdsareal.

Formålet underbygger ønsket om at Bø sentrum skal tilrettelegges som et attraktivt sentrum med urbane kvaliteter.

Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål med løsningsbeskrivelse

Kapittelet beskriver forslag til regulering med løsningsbeskrivelse.

Bebyggelse og anlegg (§ 12-5 nr. 1)

Sentrumsformål (SF1 og SF2)

Bøgata 83 – 85 og Stasjonsveien 10 er begge regulert til sentrumsformål som åpner for blant annet boliger, næring, tjenesteyting, forretning, restaurant, parkering, trafikkareal, grøntområder og så videre.

For å etterkomme det høye kravet til utnyttelse for planområdet samlet, må det bygges både stort og høyt. I prosessen har det blitt synliggjort at dette kravet om tetthet i overordnet plan ikke er forenlig med bevaring av eksisterende bygg på eiendommen Bøgata 83-85.



Illustrasjonsplan som viser mulig utnyttelse av området, illustrert av Husvik tegnestue

Bebyggelsen plasseres i gjeldende byggelinjer og innenfor byggegrenser i plankartet. Byggelinjer, byggegrenser og byggehøyder videreføres fra gjeldende plan.

Parkering er planlagt felles for eiendommene og er hovedsakelig plassert i parkeringskjeller på SF1 kombinert med noe parkering på bakkeplan. Det er også behov for avtale om bruk av kommunale parkeringsarealer på eiendom 53/288 og/eller 53/289.

Det er også planlagt tilrettelagt for ladestasjoner i området, der endelig plassering vil avklares i samråd med kommunen. Vedlagte skisser viser mulig utforming.

Det er igangsatt samtaler med kommunen med hensikt å komme til enighet om bruk av kommunale arealer for parkering og lading av el-bil.

Bestemmelsene gjenspeiler i all hovedsak bestemmelsene i overordnet plan , men bryter med bestemmelser for bevaring av kulturmiljø, der planen åpner for riving av eksisterende bygninger.

Det er også lagt inn forslag til bestemmelse som tillater et større reklameskilt.

Energianlegg - trafostasjon

Dagens plassering av trafostasjonen er til hinder for siktsoner og innkjøring til planlagt nybygg. Tiltaket krever samtidig en betydelig oppgradering av trafostasjonen.

Tiltakshaver har derfor i samråd med nettselskapet Føre prosjektert en ny trafostasjon. Denne vil ha en kapasitet på 1.000 ampere og 400 volt med mulighet for utvidelse til 1.250 ampere og 400 volt.

Det er primært ønskelig å flytte trafoen inn i nytt bygg, men bestemmelsene åpner alternativt for at den plasseres lenger inn på eiendommen slik at den ikke er til hinder for sikt, dersom den tilpasses omgivelsene med et estetisk akseptabelt uttrykk.

Dette sikrer tilgang til tilstrekkelig strøm, både for planlagt nybygg og hurtigladestasjon for el-biler.

Skilting

Planen foreslår å tillate plassering av reklameskilt i høyde X bredde 7 X 1.9 meter. Dette utfordrer skiltbestemmelser for Midt-Telemark kommune som blant annet sier:

‘Innanfor særprega og historiske interessante miljø, sentrumsføremål, i ope naturlandskap, kulturlandskap, parkar, friområde, parkeringsplassar og på rivingstomter skal det ikkje oppførast frittstående reklameinnretningar som ikkje er tilpassa miljøet sin karakter og historie.’

Skiltet vil også plasseres langs RV36 og eventuelt mot fylkesvei, der hhv Statens vegvesen og Telemark Fylkeskommune vil være riktige instanser for søknader om å føre opp skilt.





Bildene viser planlagt skilttype og mulig plassering.

Lek og uteoppholdsareal

Jamfør samtale med kommunen legges det til rette for at beboere benytter seg av felles lekeplass og uteoppholdsareal i Evjudalen, da denne er nært plassert og har gode kvaliteter tilrettelagt for alle.

Utover dette følger planen bestemmelsene fra gjeldende områdeplan for sentrum.

Samferdsel og teknisk infrastruktur (§ 12-5 nr. 2)

Veg – adkomst/parkering (o_V)

Formålet omfatter arealer avsatt til parkering og adkomst til SF2.

Det er lagt opp til adkomst til Stasjonsveien 10 fra Stasjonsveien (den kommunale delen). Adkomsten vil skje over det kommunale parkeringsarealet o_V.

Som nevnt under kommentaren til fylkeskommunen sitt innspill er det per nå foreslått at adkomsten trekkes godt inn i Stasjonsveien slik at den havner utenfor plangrensa mot øst på eiendom 53/288, der adkomst sikres med adkomstpil fra o_V til SF2 i plankartet. Avtalen løses i en privatrettslig avtale mellom tiltakshaver og kommune.

Det er planlagt etablert ladestasjon for el-biler i området, enten på nordsiden eller sørsiden av Stasjonsveien, i forlengelsen av o_V eller eventuelt bak Bøgata 87. Dette krever en avtale med kommunen om bruk av kommunalt areal, som kan inkludere en fremtidig leieinntekt til kommunen. Endelig plassering er ikke avklart i plan.

Det er startet samtaler for bruk av arealer mellom tiltakshaver og kommunen, der spesielt adkomst over o_V er en forutsetning for etableringen.

Det er foreslått at varebiler og renovasjonsbiler slipper ut gjennom bom mellom Stasjonsvegen 10 og 12, for å hindre rygging og manøvrering inne på eiendommen.

Kjøreveg (o KV)

Omfatter adkomst og eksisterende veiareal – fylkesveien og den kommunale delen av Stasjonsveien.

Fortau (o FO)

Omfatter eksisterende fortau langs fylkesveien og ny forlengelse av fortau videre inn på den kommunale veien.

Annen veggrunn – tekniske anlegg (AVT)

Arealene er avsatt til offentlig annen veggrunn, der endelig utforming avklares med veimyndighet.

Hensynssoner (§ 12-6, 12-7 og 11-8)

Rød sone iht T-1442 (H210) og gul sone iht T-1442 (H220)

Støy i henhold til T-1442.

Innenfor disse sonene kan det bli behov for tiltak for å imøtekomme kravene i retningslinjer for støy T-1442. Aktuelle tiltak er beskrevet i egen støyrapport utarbeidet av Asplan Viak, datert 09.01.2025.

Ras- og skredfare (H310)

Område avsatt med faresone for ras- og skredfare, med krav om dokumentasjon av lokalstabilitet, herunder grave- og fundamenteringsforhold, må vurderes og ivaretas i detaljprosjekteringsfasen.

Bevaring kulturmiljø (H570)

Med bakgrunn i det høye kravet til tetthet er det ikke mulig å ivareta ønsket om å ivareta eksisterende bebyggelse, og planen åpner dermed opp for riving av eksisterende bygningsmasse, men der historiske bygningslinjer ivaretas.

Bebyggelsens plassering og utforming

Planen ble opprinnelig initiert av et ønske om å etablere Burger King restaurant på eiendommen Bøgata 83, men det ble fort tydelig at Stasjonsveien 10 egner seg vel så godt. En etablering i Bøgata 83 ville ikke bare kreve riving av bygg, men ville også føre til at man måtte bryte med byggelinjene i gjeldende plan for å få etablert en logistikk-løsning med drive thru innenfor eiendommens avgrensning.

Ved å plassere restauranten i Stasjonsveien 10 er det mulig å ivareta bygningslinjene som er etablert i overordnet plan, selv om bygningsmassen i Bøgata 83-85 uansett må rives for å imøtekomme kravet til utnyttelse og tetthet.

Planene har underveis blitt justert med bakgrunn i at gjeldende områderegulering gir såpass høye krav til utnyttelse at det må bygges høyt og tett på begge eiendommer.

Restauranten er per nå tenkt plassert i Stasjonsvegen 10, med mulighet for å etablere kontorer og/eller hybelleiligheter i etasjene over.

Boligmiljø/bokvalitet

Med en slik plassering vil boligene naturlig få bokvaliteter som sentrumsleiligheter, med nær tilgang til butikker og ulike tjenestetilbud, barneskole og ungdomsskole. Plasseringen gir muligheter for et mer eller mindre bilfritt liv, med gangavstand til det aller meste.

Planens bestemmelser følger langt på vei opp bestemmelser fra gjeldende områdeplan.

Parkering

Det er planlagt for felles parkering som i all hovedsak foregår i kjeller i Bøgata 83, med felles nedkjøring for anlegget. Det er tilrettelagt for noe markparkering.

Det er også planlagt for markparkering på kommunens eiendom 53/288 og 289, noe som forutsetter en bruksavtale med kommunen.

Parkering tenkes som nevnt løst for området samlet. Det er sannsynlig at eiendommene vil få en trinnvis utbygging, der SF2 høyst sannsynlig ligger først i løypa. Ved en slik trinnvis utbygging vil parkering dekkes på SF1 inntil videre, i kombinasjon med tilgang til kommunale parkeringsplasser på naboeiendommene.

Tilknytning til infrastruktur

Trafikkløsning baserer seg på dagens adkomst via Stasjonsveien for begge eiendommer.

Det er utarbeidet en trafikkvurdering av Asplan Viak AS, datert 30.01.25. Vurderingen viser at tiltaket ikke anses å utløse tiltak på eksisterende vei.

Det er planlagt for felles inn- og utkjøring til Bøgata 83-83, samt innkjøring via 53/288 og ut fra 53/181 (Stasjonsveien 10).

For Stasjonsveien 10 er det foreslått at vareleverings- og renovasjonskjøretøy kan kjøre ut mellom Stasjonsveien 10 og 12, der denne stenges for bom for andre kjøretøy. Dette for å unngå rygging inne på eiendommen, nær leilighetsbebyggelse og parkeringsplass. Løsningen er vist med enveiskjøring og bom i plankartet.

Miljøoppfølging (miljøtiltak)

Det legges til rette for el-bil lading i området, der endelig plassering avklares og avtales med kommunen.

Med en betydelig oppgradering av dagens trafostasjon vil det bli kapasitet for å kunne hurtiglade el-biler. Det er begrenset kapasitet for lading av el-biler i Bø sentrum per i dag.

Universell utforming

Det er i bestemmelsene stilt krav om at bygninger, uteareal, gater og anlegg som er publikumsretta og/eller offentlig tilgjengelig skal være universelt utforma for alle. Utforming skal også fungere vinterstid.

Alle nye boenheter innenfor planområdet over 50 m² skal tilfredsstillere krav til tilgjengelig boenhet, ved at alle hovedfunksjoner skal ligge på inngangsplan. Med hovedfunksjoner menes stue, kjøkken, soverom, bad og toalett. Halvparten av boenhetene under 50 m² BRA unntas fra kravet om tilgjengelighet.

Uteoppholdsareal

Det er stilt krav knyttet til utomhusplan som følger bestemmelsene i områdeplanen for Bø sentrum, og gitt rekkefølgekrav til opparbeiding før det gis brukstillatelse, evt førstkommende vår dersom det faller seg naturlig ifht årstiden.

Det legges opp til at Evjudalen med sin nærhet kan benyttes som felles lekeplass og uteoppholdsareal for rekreasjon, lek og tur.

Sosial infrastruktur

Området ligger midt i sentrumskjernen, med kort vei til alle tjenester, inkludert skoler. Det tilrettelegges for

Kollektivtilbud

Det er kort avstand til alt av kollektivtrafikk, inkludert togstasjon.

Kulturminner

Det er ikke kjente kulturminner i området, men det er lagt inn bestemmelser om at *om det viser seg først når arbeidet er i gang at det kan virke inn på et automatisk fredet kulturminne, skal Telemark Fylkeskommune kontaktes og arbeidet bli stanset i den utstrekning det kan røre kulturminnet. Kulturminnestyremakten avgjør snarest mulig – og senest innen tre uker – om arbeidet kan fortsette og vilkårene for dette. Fristen kan forlenges når særlige grunner tilsier dette (jfr. Kulturminneloven §8 andre ledd).*

Det tillates at eksisterende bebyggelse på eiendommene Bøgata 83 - 85 rives, og at eiendommene gjenoppbygges med den tetthet som kreves jfr gjeldende områderegulering for sentrum.

Plan for vann- og avløp samt tilknytning til offentlig nett

Det er stilt krav om tilkobling til kommunalt vann- og avløpsnett. Det er også stilt krav til at overvann skal håndteres jamfør tretrinnsstrategien.

OVA-plan er vedlagt planmaterialet.

Plan for avfallshenting / søppelsug

Containere og annet anlegg for avfallshandtering skal bygges inn som en del av bygningen. Avfallshandtering skal løses ihht. til den enhver tids gjeldende norm for Midt-Telemark kommune.

Avbøtende tiltak med hensyn til ROS

Følgende mulige uønskede hendelser er identifisert, basert på gjennomgang av overordnet ROS-analyse og gjennomgang av sjekkliste:

- Urban flom/overvann
- Kvikkleireskred
- Ustabil grunn

Forslag til risikoreduserende tiltak:

- Sikre i bestemmelser at overvann håndteres iht tretrinnsstrategien og føringer fra Midt-Telemark kommune.
- Krav om teknisk plan der overvann inngår. (dokumentasjonskrav).
- Sikre at trygge flomveier etableres (rekkefølgekrav).
- I og med at områdestabiliteten er vurdert som tilfredsstillende for planlagt tiltak foreslås det ikke risikoreduserende tiltak.
- Krav om at lokalstabilitet og fundamentering detaljprosjekteres av fagkyndig. (dokumentasjonskrav)

Alle tiltak er ivaretatt i bestemmelsene.

I tillegg er det innarbeidet krav i bestemmelsene om at brannkonseptet for bygningsmassene skal ta hensyn til at brannvesenet ikke disponerer stigebil.

Rekkefølgebestemmelser

Før igangsettingstillatelse skal geotekniske forhold rundt lokalstabilitet, herunder grave- og fundamenteringsforhold, vurderes og ivaretas i detaljprosjekteringsfasen.

Hensyn til støy og støyforskrifter må ivaretas i forbindelse med detaljprosjektering.

Illustrasjons- og utomhusplaner samt tekniske planer for infrastruktur skal vedlegges byggesøknader.

Det er innarbeidet krav til at brannkonseptet for byggene må ta hensyn til at brannvesenet ikke disponerer stigebil.

Før brukstillatelse gis skal uteområder og uteoppholdsareal ferdigstilles, eller eventuelt skal de ferdigstilles førstkommende vår dersom årstiden tilsier det.

Konsekvensutredning

Tiltaket er i stor grad i tråd med overordnet plan, med unntak av at bygningsmassen som er vist som vernet i planen forutsettes revet. Konsekvensene er nærmere beskrevet i plansaken.

Det er i prosessen avklart at planen ikke utløser krav om konsekvensutredning.

Konsekvenser av planforslaget

Overordnede planer

Planen anses å følge intensjonene i ATP Telemark ved at den etableres i sentrum av Bø, i sammenheng med andre byfunksjoner.

Planen er i all hovedsak i tråd med overordnet plan, men utfordrer bestemmelser for kulturmiljø (H570_6) ved å tillate riving av bygningsmiljøet i Bøgata 83. Dette gjøres med bakgrunn i Midt-Telemark kommunes krav om tett og høy utnyttelse i sentrumsområdene.

Det er også foreslått at det tillates oppført et reklameskilt som er større en standardskilt.

Folkehelse

Planen anses å kunne fremme folkehelse ved at tiltaket er plassert sentrumsnært, med nær tilknytning til andre sentrumsfunksjoner samt friområder i Evjudalen. Plasseringen åpner for en tilnærmet bilfri hverdag, med gang- og sykkelavstand til det aller meste man skulle trenge.

Kriminalitetsforebygging

Økt aktivitet i sentrumsområdet kan gi positive effekter ifht å forhindre kriminalitet.

Landskapsvirkning, fortetting og estetikk

Fjern- og nærvirkning er vist og dokumentert i vedlagte illustrasjoner, og er spesielt kommentert i forbindelse med forholdene til kirkehaugen. Forslaget er i tråd med gjeldende områdeplan for Bø sentrum, og er derfor vurdert til å ha et akseptabelt volum.

Det er lagt inn bestemmelser i tråd med gjeldende planer, som vil tilføre tett og relativt høy bebyggelse som underbygger ønsket om et urbant bysentrum.

Planen åpner opp for en utbygging av eiendommer som over tid har vært lite benyttet, og vil slik sett tilføre nye kvaliteter i hjertet av Bø, med korte avstander både til servicefunksjoner, skoler og barnehager.

Utbyggingsrekkefølge

Det er ikke ansett nødvendig å legge inn nye krav rundt skole- og barnehagedekning som følge av utbyggingen, og det er heller ikke funnet grunn til å gjøre vesentlige endringer av eksisterende trafikkmønster eller – løsninger.

Det er sannsynlig at prosjektene på SF1 og 2 vil bygges ut trinnvis, der SF2 per nå ligger først i løypa. Dette påvirker først og fremst parkeringsforholdene for SF2, siden eiendommene vil få felles parkeringskjeller på SF1.

Det er vurdert at midlertidig parkering dekkes på SF1 og de kommunale parkeringsplassene på naboeiendommene inntil begge eiendommene er bygget ut.

Utbyggingsavtale

Det er varslet at planarbeidet kan føre til behov for utbyggingsavtale med kommunen, og det vil være behov for å gjøre avtaler om bruk av parkeringsareal og adkomst på naboeiendommer, samt om etablering av elbil ladere.

Naturmangfoldlovens §8-12

Planen anses ikke å påvirke forhold etter naturmangfoldloven.

Friluftsinnteresser

Forslaget anses ikke å ha spesielle konsekvenser for friluftsinnteresser.

Forurensning og støy

Planområdet ligger tett inntil RV36 mellom Seljord og Skien, og ligger derfor innenfor både rød og gul støysone.

Det er utarbeidet en egen støyanalyse som gir forslag til tiltak (se spesielt Asplan Viak sin rapport datert 09.01.2025).

Det er også knyttet bestemmelser med krav om å hensynta støy og støyforskrift T-1442 ved prosjektering av inn- og uteområder, der det er krav om avbøtende tiltak om nødvendig.

Enøk

Det er ikke gitt spesielle bestemmelser knyttet til enøk tiltak utover krav i gjeldende forskrifter. Det anses positivt at trafostasjonen oppgraderes slik at det kan tilrettelegges for lading av elbiler i sentrum.

Kulturmiljø

Hensynet til hensynssone for kulturmiljø (H570_6 i gjeldende plan) er omtalt ved flere anledninger.

Gjennom planprosessen har det blitt tydelig at det ikke er mulig å bevare eksisterende bygningsmasse i Bøgata 83-85 med det kravet til tetthet som ligger i overordnet plan.

Planforslaget utfordrer dermed bestemmelsen om å ivareta bygg, og åpner for riving av eksisterende bebyggelse.

(For mer utfyllende vurderinger, se første kapittel om endringer etter 1. gangs behandling.)

Naturfare

Det er vedlagt rapporter som omtaler både forholdet til flom og overvann, og grunnforholdene i området. Rapportene er vedlagt i sin helhet.

Fra rapport utarbeidet av Grunnteknikk, datert 30.09.24:

Områdestabiliteten er vurdert som tilfredsstillende, men det er stilt krav om vurderinger av lokalstabilitet, herunder grave- og fundamenteringsforhold, må vurderes og ivaretas i detaljprosjekteringsfasen.

Fra OVA plan utarbeidet av Asplan Viak, datert 24.20.24:

Det er ingen dreneringslinjer som renner inn på planområdet. Overvann og spillvann er tenkt tilknyttet kommunalt anlegg. Analysen til Asplan Viak peker på tiltak og løsninger som avklares i samarbeid med kommunen i videre detaljering.

Det er stilt krav til at overvann håndteres etter tretrinnsprinsippet, der mulige løsninger skisseres i rapporten.

Det er bekreftet at det er et tilstrekkelig resttrykk for brannvann i ledningen ved et uttak på 50 l/s, men at det kan være behov for å optimalisere vannhastigheten.

Se vedlagte rapporter for flere detaljer.

Gjeldende byggeforskrifter ivaretar hensyn til eventuell forekomst av radon.

Universell utforming

Kravene til universell utforming stilt i bestemmelser og gjeldende TEK skal være greit å etterkomme, da området er relativt flatt.

Leke- og uteoppholdsareal

Planområdet er plassert i nær tilknytning til Evjudalen, som vil fungere som felles uteområde for barn og voksne.

Det er stilt krav om at det utarbeides utomhusplan og illustrasjonsplaner i forbindelse med innlevering av byggesøknader.

Trafikkforhold

Asplan Viak har utarbeidet en veg- og trafikkvurdering av området, datert 30.01.25:

Det er vurdert at planområdet skaper ny $\text{ÅDT} = 356 + 68 = 424 \text{ kjt/døgn}$.

I tillegg til den nyskapte trafikken, vil trafikken fra Stasjonsvegen også omfatte trafikk til eksisterende virksomheter. Dagens trafikk er anslått til 250 kjt/døgn.

*Total fremtidig trafikk inn og ut i stasjonsvegen vil være: **675 kjt/døgn**.*

Det er ikke funnet grunnlag for å gjøre tilpasninger eller endringer av dagens trafikkløsninger.

Se vedlagte rapport for detaljer og vurderinger.

Det er likevel valgt å gjøre flere tiltak for å ivareta trafiksikkerhet og trafikkavvikling, se under beskrivelse av planløsninger.

Kollektivforhold

Området ligger sentralt plassert både i forhold til buss og tog, og er tilknyttet sykkelveinettet.

Avsluttende kommentarer

Planen er i hovedsak i tråd med intensjoner i gjeldende, overordnede planer, og følger opp om intensjonen om at Bø sentrum skal være et attraktivt og urbant sentrumsområde.

Under planprosessen har utbyggingens volum og høyde økt som følge av krav om høy utnyttelse i gjeldende plan for Bø sentrum.

Som resultat av dette ser ikke tiltakshaver mulighet for å bevare eksisterende bygningsmasse i Bøgata 83 – 85, og planforslaget forutsetter at bygningsmassen kan rives.

Det legges opp til at bygningslinjene beholdes slik de er vist i gjeldende plan, slik at byens historiske form ivaretas.

Prosjektet legger opp til en kombinert bruk som sentrumsformål, som kan benyttes til alt fra restaurant, boliger og kontorlokaler, forretning med mer.

Det legges opp til felles parkering legges under bakken, med noe bakkeparkering for leietakere og beboere. I parkeringskjeller vil det være kapasitet til etablering av el-bil ladere for beboere og leietakere.

Det legges også opp til etablering av hurtigludere for el-biler i forbindelse med parkering for gjester på bakkeplan, noe det er knapphet på i Bø.

Planen forutsetter at tiltakshaver kommer til enighet med kommunen om bruk av kommunale arealer. Uten en slik avtale er det vanskelig å få til en så tett utnyttelse som gjeldende plan krever.

Tiltakshaver mener prosjektet tilfører aktivitet, arbeidsplasser og attraktive boliger i et område som over tid har ligget ubrukt.

Endringer etter 1. gangs behandling i PTN:

Det gjøres oppmerksom på at det er foreslått enkelte justeringer, som noe reduserte høyder/volum, som resultat av vedtak PTN 40/25. Se eget kapittel om endringer, lagt inn i første kapittel i planbeskrivelsen.