



Statens vegvesen

Notat

Til: Kviteseid kommune
Fra: Statens vegvesen
Kopi til:

Saksbehandler: Turid Hagelia Korshavn
Tlf saksbeh. 930 96 282
Vår dato: 09.09.22, rev. 20.09.22

Rv. 41 Steane – Vrådal – detaljregulering Vurdering av behov for konsekvensutredning

Det skal utarbeides reguleringsplan for utbedring av rv. 41 på strekningen Steane – Vrådal i Kviteseid kommune. Strekningen utgjør ca. 6 km og er i hovedsak utbedring av eksisterende veg. Dagens rv. 41 har stedvis dårlig kurvatur og smal bredde og det forventes at vegen stedvis må ligge i ny trase for å kunne imøtekomme geometriske krav til denne type anlegg.

Formålet med planarbeidet er primært å legge til rette for en trafikksikker kjøreveg med en kurvatur som følger dagens HB-krav. Det planlegges gang og sykkelveg på strekningen Vrådal hyttegrend til Straand hotell – en strekning på ca. 2,3 km. Det legges til grunn Hø1-veg iht HB N100, jf. tverrprofil vist under i fig. 1.

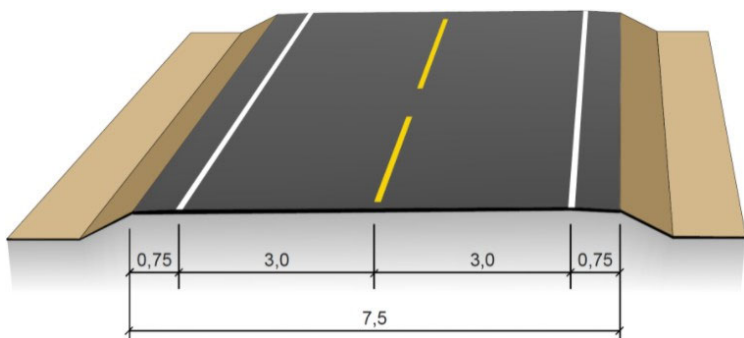


Fig. 1. Tverrprofil Hø1-veg.

Dette er tilsvarende standard for øvrige utbedringsprosjekter som er utført eller er under gjennomføring på rv. 41. En utbedring vil gi bedre trafikkavvikling, økt sikkerhet og færre ulykker, samt kunne redusere skadeomfang når ulykken først inntreffer.

Forholdet til kommuneplan, gjeldende reguleringsplaner og retningslinjer, pågående planarbeid mv

Kommuneplan

Rv. 41 er vist med samferdselslinje hovedveg i kommuneplanen for Kviteseid 2019 – 2030. Se fig. 2. Inntilliggende arealer er avsatt til LNF-formål, byggeområder for boligbebyggelse (B3 og B4 – begge framtidig), fritidsbebyggelse (BFR1 – framtidig), detaljeringssone der reguleringsplan skal gjelde (H910, gjelder sju reguleringsplaner, hensynssone bevaring kulturmiljø (H570_4).

Det følger av bestemmelsene til hensynssonen bevaring kulturmiljø (H570) at nye bygg eller andre tiltak skal *tilpassast eksisterende bygnings- og kulturmiljø når det gjeld plassering, utforming og volum. Eksisterende bygningsstruktur, materialbruk og detaljar skal oppretthaldast. Som hovedregel skal ikkje riving tillatast innafor omsynssona.*

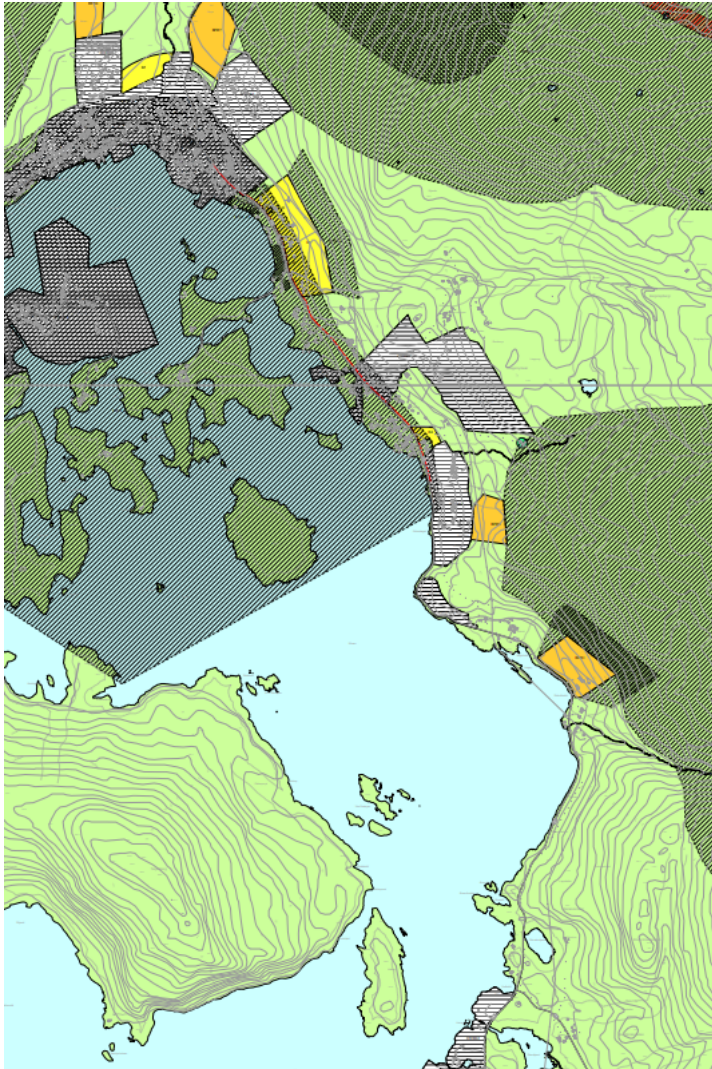


Fig.2. Utsnitt av kommuneplanens arealdel.

Reguleringsplaner

Strekningen rv. 41 Steane – Vrådal berører sju gjeldende reguleringsplaner.

Steane hyttegrend av 04.02.99 – se fig. 3.

Arealet er regulert til kjøreveg, landbruksområder samt byggeområde fritidsbebyggelse.

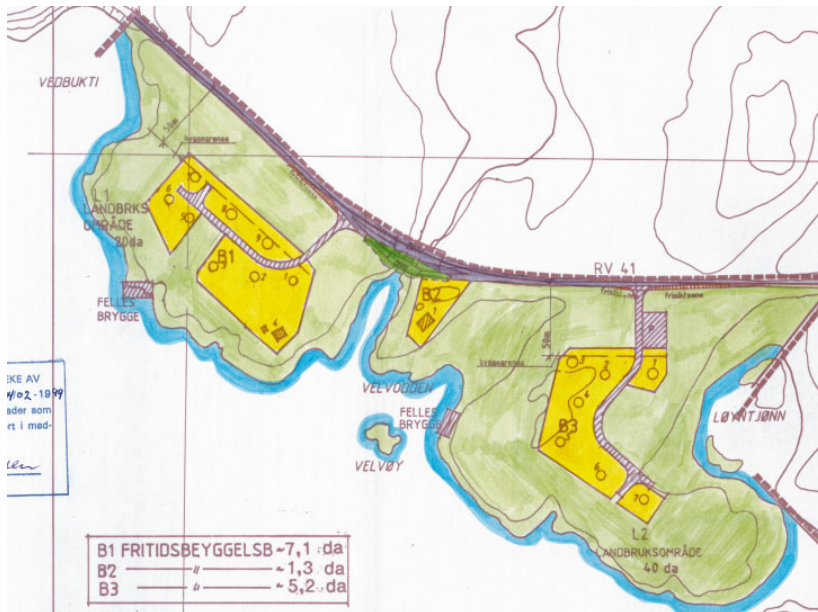


Fig. 3. Utsnitt av reguleringsplan for Steane hyttegrend.

Kleivhamar massetak av 26.05.05 – se fig. 4.

Arealet er regulert til byggeområde steinbrudd og masseuttak samt klimavernsone.

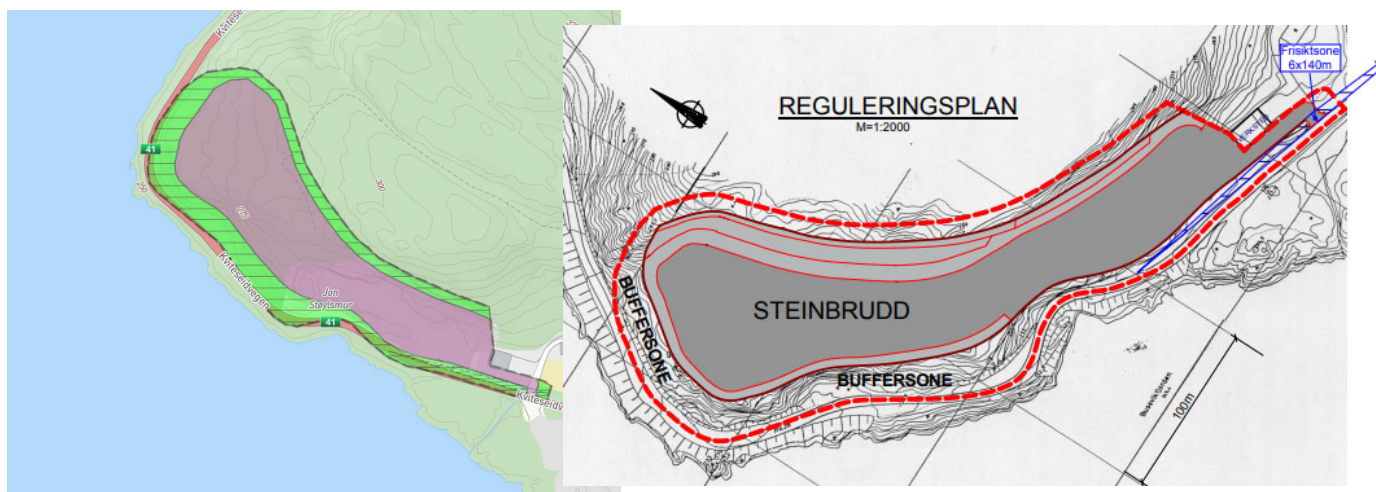


Fig. 4. Utsnitt av reguleringsplan for Kleivhamar massetak.

Det står følgende om uttaket i planbeskrivelsen: *Statens vegvesen Telemark har tidlegare fremma forslag til reguleringsplan for det same området i 1991 regulert til vegformål. Det var då planlagt å starte uttak av stein frå nord på eigedomen til Hans Øy og med plassering av knuseverk her. Det var ikkje planlagt skjerming av masseuttaket mot omgjevnadene. Planen hadde karakter av ei åpen fjellskjering utan skjerming som ville ha drift i 20 til 30 år fram i tida. Planen møtte stor motstand og vart skrinlagt som meldt i brev til Kviteseid kommune frå Statens vegvesen i Telemark datera 01.08.91.*

Reguleringsplan for Vrådal hyttegrend av 27.03.12 – se fig. 5

Planen omfatter 104 tomter for fritidsbygg. Det er regulert inn annen veggrunn grøntareal langs rv. 41. Langs nordre del er det også regulert inn areal til gang- og sykkelveg langs

eksisterende veg. Det er regulert inn 30 m byggegrense til rv. 41. Det er regulert inn parkering mot rv. 41 – innenfor byggegrensen til veggen.

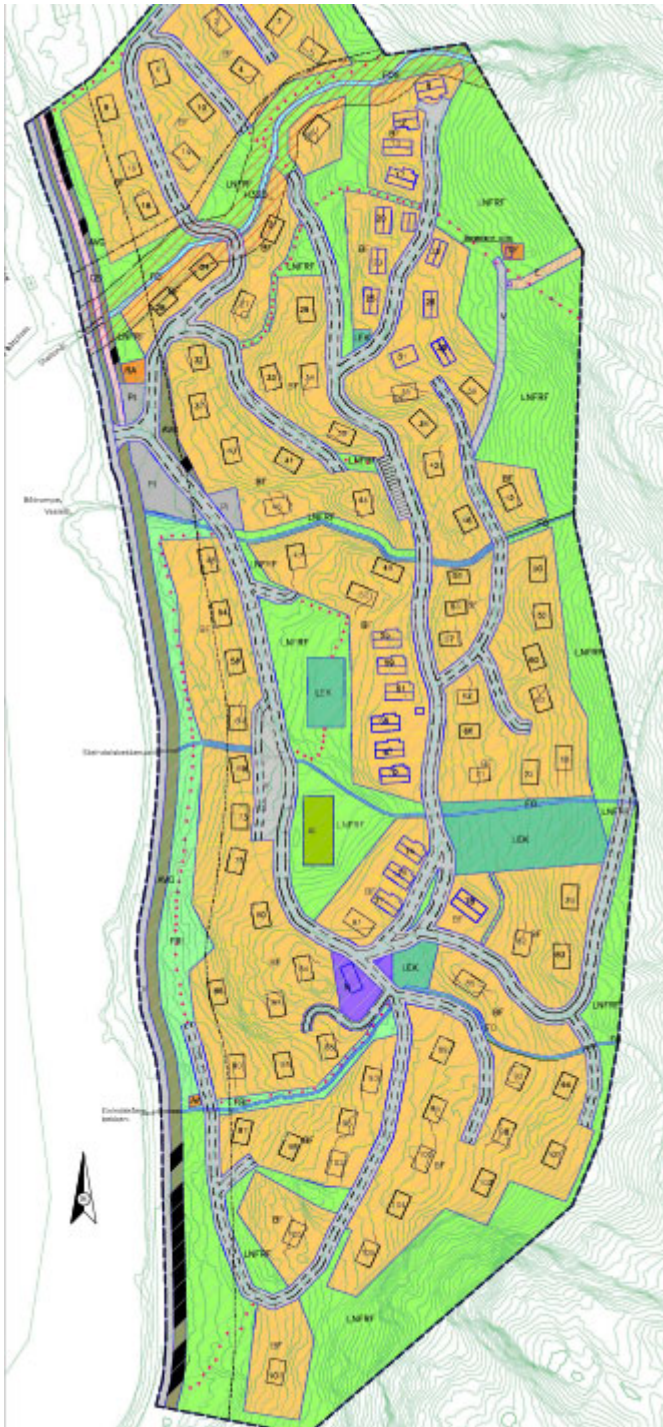


Fig. 5. Utsnitt av reguleringsplan for Vrådal hyttegrend

Reguleringsplan for Lønnegrav av 14.02.13 – se fig. 6

Planen tilrettelegger for 73 enheter, hvorav 55 1-mannshytter og to 2-mannshytter, to 3-mannshytter og to 4-mannshytter. Planen tilrettelegger for tre nye eneboligtomter. Det er regulert inn småbåtanlegg og parkering i tilknytning til dette. Det er regulert inn gang- og sykkelveg og bussholdeplass langs eksisterende v. 41.



Fig. 6. Utsnitt som viser del av reguleringsplan for Lønnegrav.

Reguleringsplan for Vrådal sentrum Eidsto II av 24.04.86 – se fig. 7

Areal som berøres er regulert til bolig og bensinstasjon/kontor/hotell/herberge samt kjøreveg og gang- og sykkelveg. Deler av planen er erstattet av reguleringsplan for Strand sommerland.



Fig. 7 Utsnitt som viser del av reguleringsplan for Eidsto II.

Reguleringsplan for Strand sommarland av 20.05.22 – se fig. 8

Planen tilrettelegger for et bo- og aktivitetssenter knyttet til reiselivsbedrifta Strand hotell. Det følger av saksframlegget ifb. politisk behandling av planen at det er forsøkt å hensynta

merknaden fra arbeidsgruppa for gs-veg i Vrådal om gs-veg. Gs-veg er regulert inn og vilkår tatt inn i bestemmelsene. Det følger av bestemmelse §4-2 at *SGS2 kan opparbeidast med breidde 2,5 meter, men på ein slik måte at dagparkering i nordaustre hjørne av område BFT1 blir oppretthalde.*

Det følger av bestemmelse § 4-1 (Køyreveg (SKV1)) at det skal *leggjast til rette for fotgjengerkryssing på rv. 41, som vist på plankartet. Merking og lyssetting skal vera i samsvar med krav i Håndbok N100 Veg- og gateutforming.*

Det er regulert inn byggegrense 30 m fra midtlinje til riksvegen.

Følgende er omtalt i planbeskrivelsen vedr. gang- og sykkelveg:

Med bakgrunn i rapport Forprosjekt gang- og sykkelveg mellom Straand Hotel og Vrådal hyttegrend (Sweco), som viser gs-veg på sørsida av rv 41, er det lagt inn gs-veg med breidde 3 meter frå vest fram til avkjøring til Straand Sommerland, i tråd med dagens situasjon. Vidare austover er det lagt inn 2,5 meter til formålet, jfr. Håndbok N100, tabell 4.7. Ny gs-veg må etablerast på bru eller på annan måte som sikrar at ny gs-veg ikkje reduserer dagens areal for gjesteparkering for Straand Sommerland, som minimum må ha 12 meter breidde frå næraste bygg. Plassering av tilrettelagt krysningspunkt for fotgjengarar frå hotellet, følgjer opp tidlegare tilrettelegging, der ganglinje frå hotellet ned til riksvegen kan ligge på austre side av hotellavkjørsel, skilt frå biltrafikk. Plassering av nedsenka rabatt må eventuelt justerast for å korrespondere med ganglinje på hotellsida.

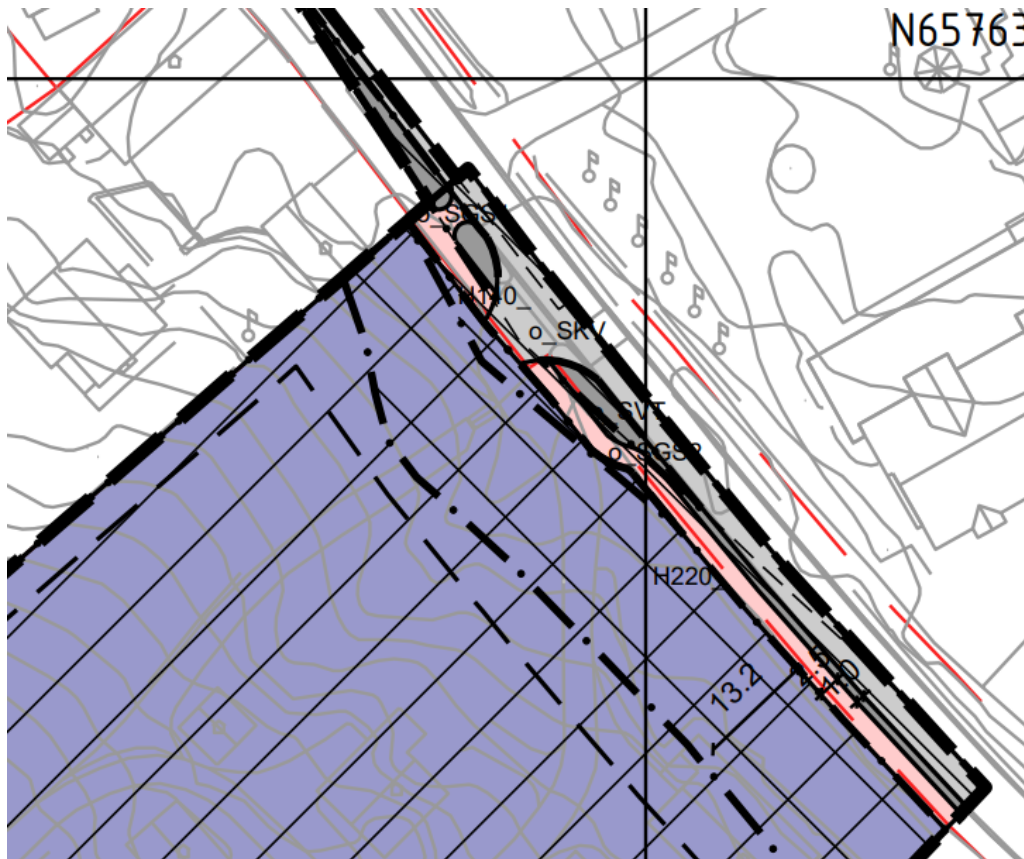


Fig. 8. Utsnitt som viser del av reguleringsplan for Straand sommerland.

Reguleringsplan for Vrådal sentrum del av Eidsto II – Nedre Strand av 31.05.90 – se fig. 9

Areal som berøres er regulert til køyevveg, gang- og sykkelveg, byggeområde bustad og byggeområde hytter samt landbruksområde.



Fig. 9. Utsnitt som viser del av reguleringsplan for Vrådal sentrum del av Eidsto II – Nedre Strand.

Vurderingen av om planen er omfattet av forskrift om konsekvensutredninger, og hvordan kravene i tilfelle vil bli ivaretatt.

Forskrift om konsekvensutredning styrer hvilke planer og tiltak som skal konsekvensutredes. Forskriftens § 6 angir hvilke planer som alltid skal ha planprogram og konsekvensutredning, mens § 8 angir hvilke planer som skal vurderes nærmere og konsekvensutredes dersom de kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn. Det er ikke krav om planprogram eller melding for planer som omfattes av § 8.

Planlagte utbedring av rv. 41 Steane – Vrådal faller ikke inn under forskriftens § 6 om tiltak som alltid skal konsekvensutredes jf. forskriftens vedlegg I. Planen omfatter ikke bygging av motorvei eller 4-feltsveg, utbedring til 4-felt veg over 10 km eller har en investeringskostnad på mer enn 750 mill. jf. nr. 7b-c og e).

Planen kommer inn under forskriftens § 8 jf. forskriftens vedlegg II om planer og tiltak som skal konsekvensutredes dersom de kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn. Mindre veier omfattes av vedlegg II nr. 10e), pkt. i, bygging av veger. Planforslaget skal altså vurderes nærmere etter KU-forskriften § 10, for å avgjøre om planen kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn. Det skal også i nødvendig grad ses hen til virkninger nevnt i fjerde ledd (*intensitet og kompleksitet, sannsynlighet for at virkningene inntreffer og når de inntreffer, varighet, hyppighet og mulighet for å reversere eller begrense dem, om*

virkningene strekker seg over landegrensene, samt samlede virkninger av forslaget til plan eller tiltak og andre eksisterende, godkjente eller planlagte planer eller tiltak).

Følgende vurderinger er gjort med utgangspunkt i forskriften og veileder fra kommunal- og moderniseringsdepartementet (februar 2020):

EGENSKAPER VED PLANEN ELLER TILTAKET (§ 10 andre ledd) skal vurderes ift.:

a) Størrelse, planområde og utforming

Vurdering av SVV: Som omtalt over er dette et utbedringsprosjekt og i all hovedsak utbedring av eksisterende veg. Der det bygges veg i ny trase, vil «gammel» vegsløyfe bli tilbakeført til naturlig (opprinnelig) naturtype. Totalt utgjør planområdet i størrelsesorden ~870 dekar. Dette tar høyde for alternative traseer. Planområdet vil bli redusert når endelig plan foreligger.

Sett i forhold til eksisterende situasjon i det aktuelle området, med relativt mange inngrep i form av veger, hytteområder, boligområder, hotell/reiseliv, massetak mv, vurderes ikke tiltaket av en slik art at planen utløser KU.

b) bruken av naturressurser, særlig arealer, jord, mineralressurser, vann og biologiske ressurser

Vurdering Sv: Planen vil primært legge beslag på arealer i form av skogsarealer og noe jordbruksareal i begrenset omfang. Disse arealene er allerede berørt som kantområder til eksisterende veg. Ny veg vil også komme noe i berøring med regulert masseuttak. En utbedring/ny veg vil netto gi et marginalt tap av ressurser for disse tema.

Planlagt veg ligger med nærføring til Nisser/Arendalsvassdraget. Nisser skal i utgangspunktet ikke berøres. Ut ifra foreliggende grunnlag ser vi ikke at tiltaket kommer vesentlig i konflikt med de tema som er omtalt under punkt «b»).

c) avfallsproduksjon og utslipp

Vurdering Sv: I byggefase vil det nødvendigvis bli noe avfall og støy/støv i forbindelse med anleggsarbeidet, men i et omfang som vurderes som ubetydelig. Ev. overskuddsmasser fra anlegget går til deponi, eller vil bli benyttet i andre aktuelle anlegg.

d) risiko for alvorlige ulykker og/eller katastrofer

Vurdering Sv: Planen har som hovedformål å øke trafikksikkerhet. Bedret sikt og kurvatur, samt slakere sideterreng vil gi en redusert ulykkesfrekvens. Ut ifra foreliggende kunnskap kan vi ikke se at en realisering av planen vil endre på de naturgitte forholdene på en slik måte at risiko for andre type ulykker endres. Som en del av planprosessen vil det bli gjennomført ROS-analyse. Det vil også bli gjort vurderinger

ift. ras og skred.

I forhold til omkringliggende omgivelser, vil sprengningsarbeid potensielt representere en fare. Dette vil bli spesielt fulgt opp i byggefase.

LOKALISERING OG PÅVIRKNING PÅ OMGIVELSENE (§ 10 tredje ledd) skal omfatte en vurdering av om planen eller tiltaket kan medføre eller komme i konflikt med følgende forhold:

a) verneområder etter naturmangfoldloven kapittel V eller markaloven § 11, utvalgte naturtyper (naturmangfoldloven kapittel VI), prioriterte arter, vernede vassdrag, nasjonale laksefjorder og laksevassdrag, objekter, områder og kulturmiljø fredet etter kulturminneloven

b) truede arter eller naturtyper, verdifulle landskap, verdifulle kulturminner og kulturmiljøer, nasjonalt eller regionalt viktige mineralressurser, områder med stor betydning for samisk utmarksnæring eller reindrift og områder som er særlig viktige for friluftsliv

Vurdering Svv:

Det er gjort søk i Naturbase (Miljødirektoratet) og i artsdatabanken.no. Tiltaket kommer ikke i konflikt med verneområder eller utvalgte naturtyper. Nisser og Arendalsvassdraget er ikke vernet, og er ikke et nasjonalt laksevassdrag.

Det foreligger noen enkeltregistreringer av arter av særlig stor forvaltningsinteresse som tangerer inn imot planområdet. Dette gjelder i all hovedsak registreringer av fugler, men også enkelte insekt. Det vil bli gjennomført nye naturmangfolds-registreringer ifb. planleggingsarbeidet. I dette arbeidet vil registrering av uønska arter også inngå.

Det er ingen fredete kulturmiljø etter kulturminneloven eller verdifulle kulturminner eller kulturmiljøer innenfor planområdet jf. Askeladden. Det er noen SEFRAK-registrerte bygg, men disse forventes ikke å bli berørt. Det er enkelte forsvarsverk fra 2. verdenskrig ved Steane/Reinskås, se fig. 10. Vi regner med at nye registreringer blir utført av fylkeskommune som en del av planprosessen.

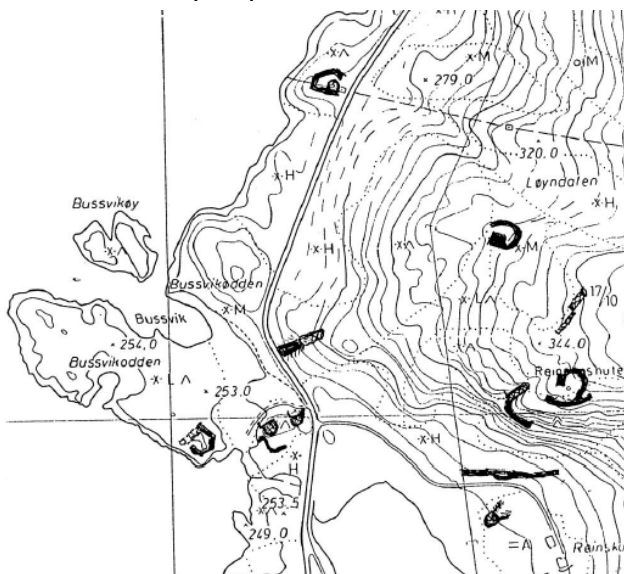


Fig 10 Forsvarsverk ved Steane/Reinskås. Kilde: Kviteseid historielag

Når det gjelder verdifulle landskap, går rv. 41 går gjennom kulturlandskapet Øyene–Vrådal, som er registrert som verdifullt kulturlandskap. Verdien er knyttet til de flate, furukledde sandbankøyene der gårdsbrukene og jordbruksarealene ligger som lysninger på øyene og strendene. Området er et rolig, småskalapreget område, med vik, sund, trange kanaler og kiler. Øyene og gårdsbrukene på strandarealene er funksjonsmessig knyttet til hverandre fra gammelt av. Planlagte utbedring av rv. 41 vil i hovedsak følge dagens vegtrase og vil ikke berøre øyene og strandarealet. Rv. 41 ligger i utkanten av det registrerte området og berører dette i mindre grad.

Det foreligger ikke registreringer av nasjonalt eller regionalt viktige mineralressurser jf. kartdatabasene til NGU. Masseuttaket ved Kleivhamar er ikke registrert med verdi og en vurderer at ressursen er av liten og lokal betydning.

Det er ingen områder som er særlig viktige for friluftsliv som blir berørt av planen.

Ut ifra foreliggende informasjon kan vi ikke se at ny veg vil være i konflikt med tema i punkt a og b.

c) statlige planretningslinjer, statlige planbestemmelser eller regionale planbestemmelser gitt i medhold av plan- og bygningsloven av 27. juni 2008 nr. 71 eller rikspolitiske bestemmelser eller rikspolitiske retningslinjer gitt i medhold av plan- og bygningsloven av 14. juni 1985 nr. 77.

Vurdering Sv: Tiltaket og planen vurderes ikke å komme i konflikt med statlige planretningslinjer, statlige eller regionale bestemmelser eller rikspolitisk bestemmelser eller retningslinjer. Planen vil forholde seg til slike retningslinjer.

d) større omdisponering av områder avsatt til landbruks-, natur- og friluftsmål, samt reindrift eller områder som er regulert til landbruk og som er av stor betydning for landbruksvirksomhet

Vurdering Sv: Det er dyrka mark i området og noe dyrka mark vil bli berørt av tiltaket. Tiltaket medfører imidlertid ingen større omdisponeringer av LNF-områder eller områder som er regulert til landbruk og som er av stor betydning for landbruksvirksomhet.

e) økt belastning i områder der fastsatte miljøkvalitetsstandarder er overskredet

Vurdering Sv: Det er ikke kjent av fastsatte miljøkvalitetsstandarder er overskredet i området og tiltaket medfører ingen økt belastning på slike områder.

f) konsekvenser for befolkningens helse, for eksempel som følge av vann- eller luftforurensning

Vurdering Sv: Tiltaket vil ikke gi økte konsekvenser med tanke på støy og forurensning. Som del av planprosessen vil det bli gjennomført støyvurdering. Ev. støytiltak vil bli realisert i byggefase. Ifb. anleggsarbeid vil det kunne bli noe støy, men det forutsettes at arbeidene utføres innenfor krav gitt i T-1442. Utover dette ser vi ikke negative

konsekvenser.

g) vesentlig forurensning eller klimagassutslipp

Vurdering Sv: Tiltaket vil ikke gi endringer, heller bidra til noe reduksjon av drivstoffforbruk pga. bedre veg.

h) risiko for alvorlige ulykker som en følge av naturfarer som ras, skred eller flom.

Vurdering Sv: Dagens veg ligger delvis innenfor aktsomhetsområde for flom samt aktsomhetsområder for snøskred. Det er også registrert aktsomhetsområder for jord- og flomskred. Geolog og geotekniker skal vurdert foreliggende veglinje, og det vil bli gjort ytterligere vurderinger som en del av planprosessen/ROS-analysen både i forhold ras/skred og flom. Dimensjonering og håndtering av overvann vil følge dagens dimensjoneringskrav. En foreløpig vurdering er at risikobildet i forhold til naturfarer ikke vil endre seg som følge av realisering av planen.

EGENSKAPER VED VIRKNINGENE (fjerde ledd) skal det ses hen til:

virkningenes intensitet og kompleksitet, sannsynlighet for at virkningene inntreffer og når de inntreffer, varighet, hyppighet og mulighet for å reversere eller begrense dem, om virkningene strekker seg over landegrensene, samt samlede virkninger av forslaget til plan eller tiltak og andre eksisterende, godkjente eller planlagte planer eller tiltak.

Vurdering Sv: Isolert sett ser vi ikke at tiltaket har egenskaper, omfang eller potensiale som er av en slik art at det utløser krav om KU. Det er heller ikke kjent andre planer, tiltak eller virksomheter som kan samvirke på en slik måte at det utløser krav om KU.

KONKLUSJON

Basert på den informasjon som foreligger i og ved planområdet, kan ikke Statens vegvesen etter en samlet vurdering, se at planen kommer i konflikt med forskriftens §10, og planen vurderes ikke å få vesentlige virkninger for miljø og samfunn. Vi ser derfor ikke at det er behov for konsekvensutredning i henhold til § 8. De tema som er omtalt over vil i stor grad likefullt bli belyst gjennom den ordinære saksbehandlingen av reguleringsplanen, og omtalt i planbeskrivelsen. Dersom det i prosessen framkommer nye opplysninger/informasjon, kan det bli aktuelt å gjennomføre KU.