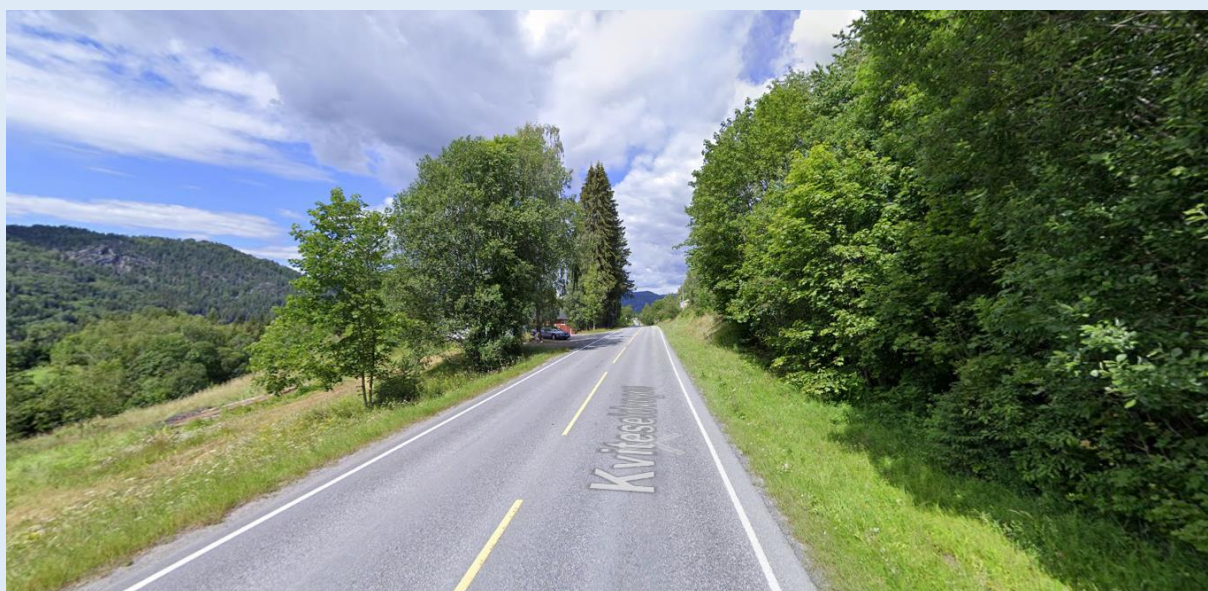




Statens vegvesen

Rv 41 Kvitsund gymnas - Kviteseidkrysset, g/s-veg



Kviteseid kommune

PlanID 38212022003

Detaljreguleringsplan

Planomtale

26.01.23

Innhald

| | |
|--|----|
| 1 Bakgrunn | 4 |
| 1.1 Lokalisering av planområdet | 4 |
| 1.2 Føremål med planen | 5 |
| 1.3 Målsetting for planarbeidet | 5 |
| 1.4 Forslagsstillar, plankonsulent, eigarforhold | 5 |
| 1.5 Krav om konsekvensutgreiing | 5 |
| 2 Planprosessen | 6 |
| 2.1 Oppstartsmøte | 6 |
| 2.2 Medverknad | 6 |
| 2.3 Synfaring og møter | 7 |
| 2.4 Innkomne innspel | 7 |
| 2.4.1 Offentlege | 7 |
| 2.4.2 Private/andre | 9 |
| 3 Planstatus og rammer | 13 |
| 3.1 Overordna føringar og planar | 13 |
| 3.1.1 Rundskriv/retningslinjer/strategiar | 13 |
| 3.1.2 Regionale planar | 13 |
| 3.1.3 Kommunale planar | 14 |
| 3.1.4 Tilstøytane og gjeldande reguleringsplanar | 14 |
| 4 Eksisterande forhold i planområdet | 15 |
| 4.1 Dagens arealbruk | 15 |
| 4.2 Trafikkforhold | 16 |
| 4.3 Mjuke trafikantar | 16 |
| 4.4 Barn og unges interesser | 17 |
| 4.5 Universell utforming | 17 |
| 4.6 Teknisk infrastruktur | 17 |
| 4.6.1 Vatn og avlaup | 17 |
| 4.6.2 Straum | 17 |
| 4.7 Landskap | 17 |
| 4.8 Naturmangfald | 18 |
| 4.9 Kulturarv | 18 |
| 4.10 Grunnforhold | 19 |
| 4.10.1 Geologi | 19 |
| 4.10.2 Geoteknikk | 20 |
| 4.11 Klima | 21 |
| 4.11.1 Overvatn | 21 |
| 4.11.2 Flaum | 21 |

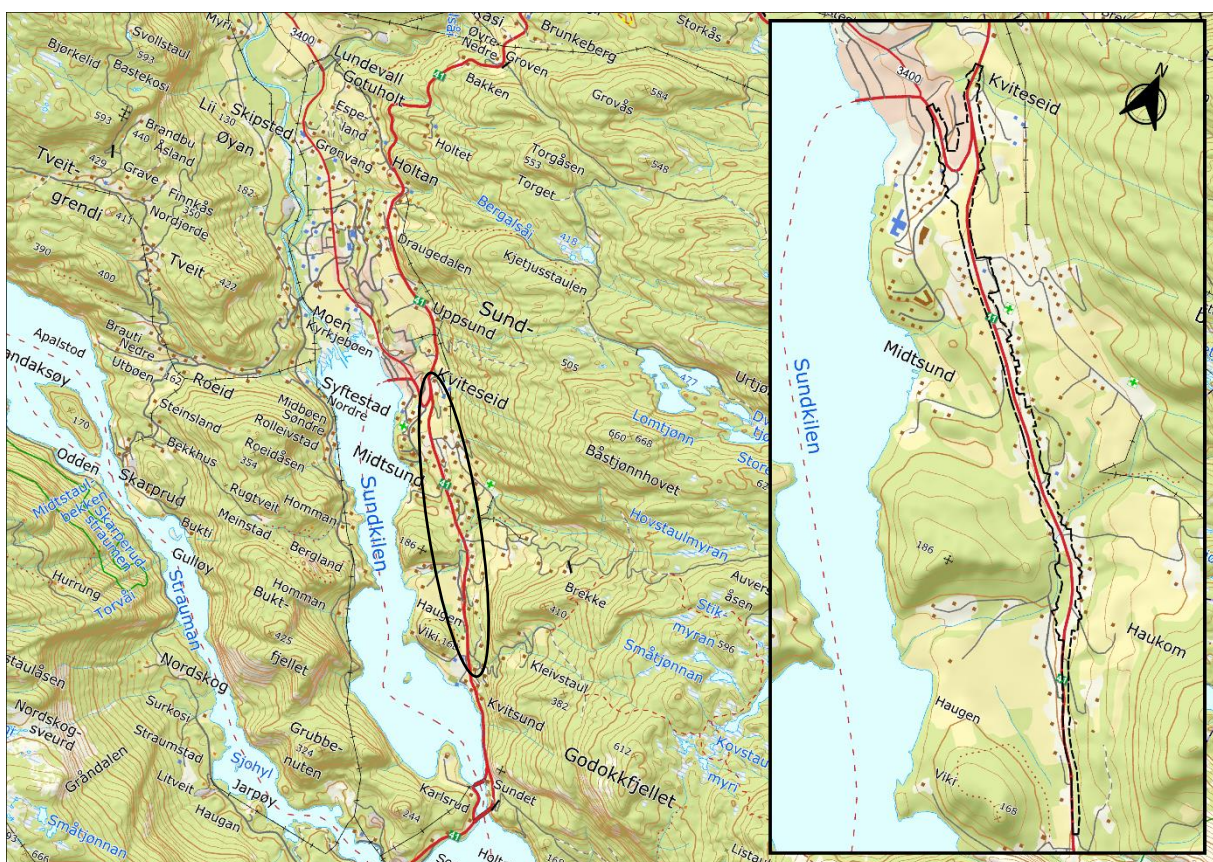
| | |
|--|-----------|
| 4.11.3 Skred..... | 22 |
| 5 Planforslag | 23 |
| 5.1 Planlagt arealbruk..... | 23 |
| 5.2 Gjennomgang av reguleringsføremål..... | 24 |
| Bygningar og anlegg | 24 |
| Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur..... | 24 |
| Landbruks-, natur- og friluftsmål og reindrift (LNF) | 25 |
| 5.3 Nærare skildring av tiltaket | 26 |
| 5.3.1 Trafikklysingar | 26 |
| 5.3.2 Universell utforming..... | 26 |
| 5.3.3 Landskap og terreng..... | 26 |
| 5.3.4 Handtering av overvatn..... | 27 |
| 5.3.5 Ny infrastruktur for vatn og spillvatn | 27 |
| 5.3.6 Kablar..... | 27 |
| 6 Verknadar av planforslaget | 28 |
| 6.1 Framkomst og trafiksikkerheit..... | 28 |
| 6.2 Naboar | 28 |
| 6.2.1 Grunnerverv | 28 |
| 6.2.2 Avkøyrslar og andre naboforhold..... | 29 |
| 6.3 Mjuka trafikantar..... | 30 |
| 6.4 Kollektivtrafikk..... | 30 |
| 6.5 Landskap..... | 30 |
| 6.6 Naturmangfald | 31 |
| 6.7 Kulturarv..... | 33 |
| 6.8 Naturressursar | 34 |
| 6.9 Miljøoppfølging..... | 35 |
| 6.10 Støy | 35 |
| 7 ROS | 36 |
| 7.1 Oppsummering..... | 38 |
| 8 Gjennomføring av planforslag..... | 39 |
| 8.1 Utbygging og framdrift | 39 |
| 8.2 Massehandtering..... | 39 |
| 8.3 Mellombels anlegg- og riggområde..... | 39 |
| 9 Vedlegg..... | 40 |

1 Bakgrunn

Kviteseid kommune har etablert vatn- og avlaupsanlegg nordaust for riksvegen frå avkøyrsla til Kvitsund gymnas til Haukom (nedre). I samarbeid med Statens vegvesen blei det samstundes, hausten 2021, sett i gang bygging av gang- og sykkelveg, ei strekning på om lag 800 meter. Bakgrunnen til fylgjande planarbeid er at kommunen no ynskjer å oppgradere vatn- og avlaupsanlegget frå Haukom til Granlivegen. Ved å samstundes etablere gang- og sykkelveg vil det bidra til å skape samanheng og betre trafikksikkerheit i området.

1.1 Lokalisering av planområdet

Planområdet er lokalisert i Kviteseid kommune og ligg langs rv. 41 søraust for Kviteseid sentrum, mellom Kvitsund og Kviteseid. Ny trasé for gang- og sykkelveg utgjer ei strekning på om lag 1,55 km. Totalt er planområdet på 137 dekar.



Figur 1. Planområdet er avgrensa ved Kvitsund gymnas, i sentrum og like nordvest for Kviteseidkrysset.

1.2 Føremål med planen

Føremålet med planarbeidet er å regulere areal til gang- og sykkelveg for å betre trafikksikkerheita og framkomsten for gåande og syklande langs rv. 41. Tiltaket inneber òg etablering av vatn- og avlaupsanlegg. Gang- og sykkelveg vil i hovudsak fylgje austsida av eksisterande riksveg, og møte eksisterande g/s-veg i sentrum. Utbetring av Kviteseidkrysset, tilpassing og ombygging av avkøyrslar langs strekninga, samt overvasshandtering inngår òg i planarbeidet.

1.3 Målsetting for planarbeidet

På samfunnsnivå er målet med planarbeidet å bidra til eit transportsystem som er sikkert, fremjar verdiskaping og bidreg til omstilling til lågutsleppssamfunn. Effekten av dette er reduksjon i lokal bilbruk og auke i sykkel- og gangtrafikk, samt auka trafikktryggleik for mjuke trafikantar. Resultatmålet er ein vedtatt reguleringsplan, byggeplan og ein ferdig bygd gang- og sykkelveg langs rv. 41 frå Kvitsund gymnas til Kviteseidkrysset.

1.4 Forslagsstillar, plankonsulent, eigarforhold

Fylgjande planforslag for *Rv 41 Kvitsund gymnas - Kviteseidkrysset, g/s-veg* er utarbeidd av Statens vegvesen, Drift og vedlikehaldsdivisjonen i samarbeid med Kviteseid kommune. Planen vil bli sendt til Kviteseid kommune for slutthandsaming. Endeleg vedtak av planen vil bli kunngjort av Kviteseid kommune.

Planområdet vedkjem fleire eigedomar, og det vil vera behov for erverv av areal til permanent gang- og sykkelveg, samt anna veggrunn. Grunneigar vil bli kontakta og få tilbod om kjøp av nødvendig grunn. Eigedomar som planarbeidet vedkjem er omtalt i kap. 6.2.1.

1.5 Krav om konsekvensutgreiing

Statens vegvesen har i samråd med Kviteseid kommune vurdert at planarbeidet ikkje utløyser krav om konsekvensutgreiing etter plan- og bygningsloven §12-13 tredje ledd, jf. §4-2 i *Forskrift om konsekvensutredning*. Vurderingane er omtalt i notatet *Vurdering av KU plikt* og verknadar av planforslaget blir omtalt i planomtalen. Bygg og eigedomar som er nødvendig å løyse inn, er vurdert opp mot tilstand og tiltakets positive verknadar som betre trafikksikkerheit og betre tilrettelegging for mjuke trafikantar.

2 Planprosessen

2.1 Oppstartsmøte

Oppstartsmøte blei halde 5. oktober 2022 i Kviteseid, med Statens vegvesen og Kviteseid kommune til stades. Det blei under møtet tilrådd oppstart av planarbeid. Planen har fått tildelt PlanID 38212022003.

2.2 Medverknad

I medhald til Plan- og bygningsloven §12-8 blei oppstart av planarbeid kunngjort 24. januar 2023 på heimesidene til Kviteseid kommune og Statens vegvesen, og i lokalavisa Vest Telemark Blad 27. januar 2023. Frist for å koma med innspel til planarbeidet blei sett til 8. mars 2023.

Grunneigarar, offentlege myndigheiter, lokale organisasjonar og andre berørte jf. varslingslista frå kommunen blei varsla om oppstart av planarbeidet med brev, datert 24. januar 2023. Det kom inn 18 skriftlege innspel til varsel om oppstart, som er oppsummert og kommentert i kap. 2.4. Alle innspela er vedlagt (vedlegg 1).



Statens vegvesen



Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid

GANG- OG SYKKELVEG RV. 41 KVITSEIDVEGEN
vegvesen.no

I henhold til plan- og bygningslovens §12-8 varslar Statens vegvesen i samarbeid med Kviteseid kommune oppstart av planarbeid for reguleringsplan av gang- og sykkelveg langs Rv. 41 Kviteseidvegen, på strekningen Kvitsund gymnas-Kviteseidkrysset. Planen blir utarbeidet i samsvar med plan- og bygningsloven §§ 12-3 og 3-2.

Hensikten med planarbeidet er å bedre trafiksikkerheten og fremkommeligheten for gående og syklende fra Kvitsund gymnas til Kviteseidkrysset på rv. 41. Planarbeidet vil ta for seg gang- og sykkelveg samt etablering av vann og avløpsanlegg. Gang- og sykkelvegen vil følge rv. 41 hovedsakelig på østsiden av eksisterende riksveg. Det vil også planlegges for utbedring av Kviteseidkrysset for å bedre trafiksikkerheten til myke og harde trafikkanter.

Planarbeidet utløser ikke krav om konsekvensutredning iht. plan- og bygningslova § 4-2 og forskrift om konsekvensutredning. Det er foretatt en samlet vurdering og konkludert med at tiltaket ikke vil gi vesentlige innvirkning på miljø eller samfunn.

Det vil holdes et åpent informasjonsmøte om planarbeidet på Kvitsund Gymnas den 2. februar klokken 18.00. Informasjonsmøte vil orientere om prosjektet og planprosessen videre.

Eventuelle synspunkter som har betydning for planarbeidet kan sendes skriftlig **innen 8. mars 2023**, med vanlig post til Statens vegvesen Region sør, Postboks 723, 4808 Arendal, eller med epost til firmapost-sor@vegvesen.no. Merk sendingen med **saksnummer 22/72594**. Mottatte synspunkter vil bli vurdert og kommentert fortløpende av Statens vegvesen og Kviteseid kommune.

Kunngjøringsdokumenter er tilgjengelig på kommunens hjemmeside.

For spørsmål til planarbeidet, ta kontakt med planleggingsleder Morten Ask på telefon: 913 85 797 eller på e-post til morten.ask@vegvesen.no



Kart som viser planavgrensningen.

Figur 2. Annonse for varsel om oppstart. Plangrensa som blei varsla har i løpet av planprosessen blitt redusert og justert.

2.3 Synfaring og møter

Det blei halde ope informasjonsmøte 2. februar 2023 på Kvitsund gymnas. I forkant av møtet blei berørte eigedomar varsla og informert om tiltaket. På møtet blei det informert om prosjektet og planprosessen, og det var høve til å stille spørsmål og koma med innspel til planarbeidet. Det blei informert om tekniske utfordringar, særleg knytt til avkøyrslar. Dei frammøtte fekk ei kort innføring i grunneigars rett i prosessen, og avslutningsvis blei det synt førebels skisse av trasé. Rektor ved Kviteseid skule vart kontakta og informert om møtet, då det er ynskeleg med innspel og engasjement frå barn og unge i planlegginga. Om lag 50 personar møtte opp.

Det har gjennom heile planprosessen blitt lagt opp til god dialog med berørte partar, både for å informere og for koma fram til gode løysningar. I arbeidet med å løyse dei ulike avkøyrslene har god dialog vore eit viktig element, som har vore til god hjelp for planleggjarane. Det har i tillegg blitt sett opp opne kontordagar i Kviteseid, og elles har Statens vegvesen hatt kontakt med dei berørte gjennom e-post, telefonsamtaler og synfaring.

2.4 Innkomne innspel

2.4.1 Offentlege

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap, 14.februar 2023

Ei automatisk attendemelding. Det visast til DSBs sin rettleiar om samfunnssikkerhet i kommunenes arealplanlegging og rettleiar om sikkerheita rundt storulykkeverksemdar.

Kommentar:

Innspel tatt til fylgje.

Norges vassdrags- og energidirektorat, 2. mars 2023

Innspelet frå NVE tar for seg farar knytt til flaum, skred, kvikkleire og omsyn til vassdrag. Reell fare flaum og skred må avklarast og sikkerheiter dokumenterast før vedtatt plan. Tiltaksområdet ligg under marin leire og det må gjerast ei konkret vurdering av om det er fare for kvikkleireskred før planen vedtakast. Når det gjeld kvikkleire i sjø og strandsone, viser dei til kvikkleireveiledaren. For tiltak nært vassdrag må ein vurdere om omsynet til vassdrag og vassdragsverdiar er ivaretatt. Anlegg bør unngå utfylling i vatn og vassnære område. Elv og bekkar må kryssast med nok kapasitet, slik at ein ikkje aukar faren for flaum, erosjon og skred. Om det er behov for tiltak i vassdraget, må de konkretisere kva tiltak i vassdrag som er nødvendig, og innarbeide dei i plankart og føresegner. Langs breidda av vassdrag med årssikker vassføring skal det oppretthaldast eit avgrensa naturleg vegetasjonsbelte.

Kommentar:

Innspelet takast til orientering. Reell fare knytt til flaum, skred, kvikkleire og omsyn til vassdrag vert avklart før planen blir vedtatt.

Mattilsynet, 2. mars 2023

Mattilsynet kjem med innspel knytt til planteskadegjerarar, og for å hindre smitte og spreiring av plantesjukdommar som kan spreiest med jordmassar som vert flytt eller med maskiner med jord, frø og planrestar, må tiltakshavar vera kjent med status for planteskadegjerarar i området. Mattilsynet forventar at det er god dialog med Kviteseid kommune som legg føringar for arbeidet med å etablere vatn- og avlaupsanlegg. Dei legg også føringar for rekkefølgjekrav som ivaretar VA-teknisk dokumentasjon og tilknytning til abonnentar. Det er viktig at det nye distribusjonssystemet etablerast på ein måte som ikkje reduserer kvaliteten til eksisterande abonnentar. Om det planleggast for kritisk installasjonar i vassforsyninga kan det vera hensiktsmessig å etablere omsynssoner kring desse.

Kommentar:

Innspelet blir tatt til orientering.

Statsforvaltaren i Vestfold og Telemark, 8. mars 2023

Statsforvaltaren kjem med innspel til jordvern, og vil sterkt oppmode kommunen om å avgrense omdisponering av jordbruksareal. Det må koma klart fram kor mykje dyrka og dyrkbar mark som vil bli omdisponert som fylgje av planen, kva verdi areal har og om jordressursane kan nyttast ved omdisponering av den dyrka eller dyrkbare marka, og om dyrka mark kan bli ført attende. Det bør også utarbeidast ein matjordplan.

Statsforvaltar kjem med innspel til friluftsliv, naturmangfald og naturfare. Alle planar skal ei ROS-analyse, og det skal nyttast oppdatert rettleiingsmateriell. I høve til omsyn til vatn og vassdrag, er det forventa at planarbeidet fylgjer opp *Regional plan for vannforvaltning for Vestfold og Telemark vannregion, planperioden 2022-2027*. Det forventast at det blir tatt omsyn til bekkeløp og at dei vert halde i størst mogleg grad opne, og at det ikkje vert etablert noko som kan vera til hindre for vassføring. Vidare vert det oppfordra til ei opprydding i bekkeløpa om det allereie er etablert hinder for vassføring per i dag. Det må gjerast ei vurdering av om planen har konsekvensar for vassdragmiljø og vasskvalitet. Kantvegetasjon langs vassdrag må takast vare på. Statsforvaltar føreset at Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2021) vil leggast til grunn for planarbeidet, inkludert i anleggsfasen.

Kommentar:

Innspelet blir tatt til orientering.

Vestfold og Telemark fylkeskommune, 9. mars 2023

Fylkeskommunen kjem med innspel til jordvern og rådar til at minst mogleg dyrka/dyrkbar mark blitt tatt. Verknadar på vassmiljø må utgreiast, likedan skal det takast omsyn til kulturminne og kulturmiljø. Det skal gjennomførast arkeologisk registrering i området. Det vert oppfordra til å ta inn lågt klimafotavtrykk som eit kriterie i innkjøpsprosessen i forhold til varer og tenester i byggeprosessen. I henhold til landskap blir det bede om å gjera terrengingrepet mest mogleg skånsamt.

Kommentar:

Innspelet er tatt til orientering. Det vil oppretthaldast kontakt i høve arkeologisk registrering.

2.4.2 Private/andre

Olav Fjalestad, 29. januar 2023

Grunneigar ynskjer å behalde avkøyring sør for gnr./bnr. 38/45 då denne er slakare, meir oversikteleg og mindre svingete enn avkøyring nord for huset. Er open for ei eventuell samanslåing med Stålandsvegen. Grunneigar ber om ei midlertidig løysning for å dekke takstolane om sakshandsaming dreg ut i tid, i samband med restaurering av bygg på nedsida av rv. 41. Dersom lasterampe kjem i konflikt med g/s-veg eller bru ynskjer han at denne vert flytt. Avkøyringa til garden Haukom Nordre (Haukomvegen) vert i dag køyrd med tømmerbil og hengar på 22 meter, dette er viktig også i framtida.

Kommentar:

Avkøyring sør for eigedomen vil tene tilkomsten. Begge avkøyringane lenger nord vil verte stengt. Det vil vera behov for lagringsplass under anleggsfasen, og i den samanheng vil det bli regulert inn eit førebels rigg- og anleggsbelte. Slik g/s-veg er teikna vil ikkje tiltaket koma i konflikt med lasterampa. Avkøyring til Haukom Nordre vil bli dimensjonert slik at løysning blir lik eksisterande situasjon.

Tore Blom Midtsund, 3.februar 2023

Kari og Tore Midtsund, bur i Kviteseidvegen 523 D og har tilkomstveg til bustaden nedafor Rv. 41. Dei reknar med at vegkontoret tek kontakt med alle aktuelle partar slik at framtidig veg til bustader vert sikra før arbeidet startar.

Kommentar:

Grunneigarar som vert berørt av inngrepet vil bli kontakta. De vil òg få planen tilsendt når den vert lagt ut til offentleg ettersyn. Gjennom føresegnene blir de sikra tilkomstveg, også i anleggsperioden.

Svein Dag Midtsund, 6. februar 2023

Eigar av gnr./bnr. 38/5 får g/s-veg på sin eigedom, ei strekning på litt over 200 meter. Innafor dette arealet er det to avkøyringar frå Rv 41, som truleg krev omlegging/tilpassing. Dette er eigar innstilt på å sjå på saman med repr. frå vegvesenet. Grunneigar har avtale med Statens vegvesen angående felling av skog. Det oppfattast som unødvendig å legge den skisserte traseen over dyrka mark ved Kviteseidkrysset. I tillegg til sjølve arealavståinga, vil den skisserte traseen øydelegge arealstrukturen for den aktuelle dyrka marka. Ein gang- og sykkelveg som skjer rett gjennom dyrka mark på denne måten, vil framstå som eit monument over dårleg planlegging og jordvern.

Kommentar:

Avkøyrslene på eigedomen din vil bli berørt av inngrepet. Dyrka mark vil i stor grad bli tatt omsyn til, og gang- og sykkelvegen blir lagt inntil riksveg, og følgjer denne parallelt fram til krysset. Matjord frå område som blir bygd ned av vegen skal brukast til å tilbakeføre gamalt vegareal til dyrka mark der dette er hensiktsmessig. Det vil i den vidare prosjekteringa arbeidast med løysningar for å minimere tapet av dyrka mark. Dette kan t.d. vera utslaking av fyllingar slik at desse kan dyrkast saman med tilstøytane jordbruksareal. Eit eventuelt overskot av matjord og andre jordmassar som det ikkje let seg bruke i prosjektet vil bli gitt til kommunen for å brukast i eit nydyrkingsprosjekt.

Anne Margrethe og Jerome A. Lund, 9. februar 2023

Innspelet tar for seg avkøyring til eigedomen, då eigarane reknar med at g/s-veg vil føre til at bakken blir brattare og svingen meir krapp. Dei peikar på at det er viktig å kunne køyre heilt til tunet. Det ligg elektriske leidningar og fiberkabel i øvre delar av avkøyringa, fram mot koplingsboksen i svingen. Det stillast spørsmål til framtidig bruk av garasje, eplehage og løysning for avfallssortering.

Kommentar:

Avkøyring blir flytt litt lenger nord og møter eksisterande tilkomstveg. Løysning for garasje og eplehage og avfallssortering avklarast vidare i prosessen. Planforslaget legg opp til at avkøyring til garasje stengast.

Kjetil Lindestad, 20.februar 2023

Grunneigar av gnr./bnr. 36/32 stiller spørsmål til kva planane med gang- og sykkelveg er ut forbi huset. Frå tidlegare er det ein mur ned mot vegen. Det er spørsmål om tomta blir berørt, eller om det er tenkt ei fylling på andre sida av vegen. I lag med ein nabo 644b, har dei ei vanskeleg utkøyring. Uthuset står tett ved denne, og er open for løysningar.

Kommentar:

Trasé for gang- og sykkelveg er teikna inn parallelt med riksveg, slik at tiltaket vil berøre tomta di. Eksisterande mur vidareførast i planforslaget. Riksveg blir flytt noko lenger vest for å ha tilstrekkeleg areal for g/s-veg og sideareal. Avkøyring blir flytt litt lenger nord og møter eksisterande tilkomstveg.

Egil Tveiten, 21.februar 2023

Eigar av gnr./bnr. 39/39 blir berørt av vegomlegging og har ynskjer/merknadar arbeidet. Eksisterande blokkmur som ligg mellom eigedom og riksveg fjernast. Denne er dårleg vedlikehalden og er i ferd med å rase ut. Det er ynskeleg at vegetasjon i same område vert fjerna. Ynskjer at det blir etablert støyskjerm mellom eigedom og ny vegtrasé. Som fylgje av vegomlegginga vil privat veg til eigedomen bli forlenga og eigar ber om en kompensasjon for dette.

Kommentar:

Løysningar avklarast i vidare prosess. Det er sett i gong arbeid med støyberekningar for område der riksveg vert flytt.

Håkon Ettestad, 22. februar 2023

Sendar av innspel bur i Kviteseidgata 4. Det er bytt rør i grunn frå 250mm til 600mm. I fjor, under det verste regnvêret var 600-røret så og seie fullt. Uttrykkjer skepsis til at det blir leia meir vatn gjennom røret som fylgje av nytt Kviteseidkryss, med bakgrunn i eit stort nedslagsfelt. Det er laga ny veg frå Midtsundvegen, men ynskjer at det kan køyrast inn (kan stenge for utkøyring) den gamle også.

Kommentar:

Innspelet takast til orientering. Avkøyring stengast. Tilbod for mjuke trafikantar vert løyst med fortau ned til sentrum.

Eivind Georg Groven, 5. mars 2023

Eigar av gnr./bnr. 39/22 ynskjer å løyse inn bustadhus på eigedomen. Det er ynskeleg at det leggst inn støttemur langs tomte for å ta minst mogleg av eigedomen, og for å behalde restareal ovanfor riksveg til bustadtomter. Sendar av innspel har fått signal om at gang- og sykkelveg leggst på nedsida av rv. 41, og skriv at dette er positivt og vil føre til tydeleg mindre inngrep på eigedomen.

Kommentar:

Innspelet blir tatt til orientering. Det planleggast for skråning langs tomte. Framtidig g/s-veg nord for krysset må takast stilling til i eigen planprosess. Det vil vera vidare dialog kring innløysing av bustadhus.

Oddmund Eikland, 6. mars 2023

Sendar av innspel eig bustaden (gnr./bnr. 39/19), og peikar på at det er viktig å forlengje g/s-vegen heilt fram til Kviteseid sentrum, og at ein etablerar nytt vegkryss i Kviteseid sentrum. Det er observert mange trafikkfarlege situasjonar og det er ei vanskeleg utkøyrsel frå eigedomen i dag. Det vert òg peika på strekket før Kviteseid-krysset når ein kjem frå Brunkeberg og skal anten ned til Kviteseid sentrum eller i retning Kvitsund (rett ved avkøyrsel til det tidlegare hotellet i Kviteseid). Her er det ein svært uoversiktleig sving. Utbetring av dette strekket bør også omfattast av reguleringsarbeidet med nytt kryss. Krysset bør løysast på ein attraktiv måte, då dette er inngangsportalen til Kviteseid sentrum. Kviteseid har solide tradisjonar og er ei bygd som profilerer seg på tradisjonar. Det er viktig at eksisterande kryss og vegar som er i terrenget i dag, først tilbake slik at terrenget får ei naturleg form med tilhøyrande vegetasjon.

Kommentar:

Innspelet blir tatt til orientering. Planarbeidet inneber både gang- og sykkelveg og nytt kryss til sentrum. Krysset utformast som eit t-kryss, og fyller krav i henhald til kurvatur og sikt. Gang- og sykkelvegen planleggast ned til sentrum der ein møter på eksisterande tilbod for mjuke trafikantar. Området skal pussast til etter endt anleggsarbeid.

Asbjørn Lauvdal Ruud, 6. mars 2023

Sendar av innspel er eigar av gnr./bnr. 39/36, og ynskjer at eksisterande mur erstattast. Det er stort ynskje å få etablert støyskjerm mellom eigedom og ny vegtrasé. Når nytt vegkryss senkast, vil tungtransport som kjem frå sør, måtte gje ekstra gass for å starte på stiginga retning nord, noko som vil medføre auka støynivå. Det noverande tilkomstveg går ut på offentleg veg, vil det vera best om den flatast ut på toppen, slik at den kjem på nivå med nytt kryss. Privat veg til eigedomen vil, som fylgje av vegomlegging, bli forlengja og sendar av innspel ber om ein kompensasjon for dette.

Kommentar:

Innspelet blir tatt til orientering og løysing for avkøyring blir vurdert. Det er sett i gong arbeid med støyberekningar for område der riksveg vert flytt.

Hilde M. Groven og Bjørgulf Ruud, 7. mars 2023

Eigarar av gnr./bnr. 39/63. Det er aksept for inngrep på eigedomen, og reknar med at ein vil koma fram til ei minneleg avtale om erstatning. Sendarar av innspel har forstade at vegen skal senkast på deira strekning, og meiner det bør byggjast støttemur. Det vil redusere inngrepet på tomta, det vil sjå finare ut, samt lettare å vedlikehalde. Sjølv om gang- og sykkelveg ikkje er ein del av planen på denne strekninga, meiner dei at det bør takast omsyn til at ein kan gjennomføre det i framtida. Etter deira syn må ein framtidig g/s-veg ligg på nedsida av rv. 41. Eigarane er villige til å akseptere at ny Rv. 41 om nødvendig blir trekt noko lengre inn på deira eigedom for å gje plass til G/S-veg på nedsida.

Kommentar:

Innspelet blir tatt til orientering. Det planleggast for skråning på strekninga. Planarbeidet inneber ikkje å legge til rette for gang- og sykkelveg nord for Kviteseidkrysset.

Kristiane Midtsund og Tom Helge Rinde-Midtsund, 7. mars 2023

Eigarar av gnr./bnr. 39/23, driv mjølkeproduksjon og nyttar arealet på øvresida av rv. 41 til grovfôrproduksjon. Det dyrka arealet vert drifta intensivt maskinelt og har 3 avlingar i løpet av sesongen. For å best mogleg utnytting i framtida, og for å unngå for mykje ta av matjord/jordbruksareal er det ynskeleg at vegskråning vert profilert med tanke på maskindrift av arealet. I samband med mjølkeproduksjon er dei avhengig av at gardsvegen og avkøyring er farbar med lastebil for transport av mjølk, kraftfôr og dyr. Dette er kritisk for den daglege drifta og ein bed om at dette blir vektlagt under planlegging og i utbyggingsperiode.

Kommentar:

Innspelet blir tatt til orientering. Det blir tatt omsyn til dyrka mark, og avkøyring vert dimensjonert for sitt formål.

Ungdomsrådet, 13. mars 2023

Ungdomsrådet tykkjer det er veldig bra at arbeidet med regulering av g/s veg Kvitsund - Kviteseid er i gang og ser fram til at prosjektet er ferdig. Dei meiner det er viktig med trygge avkøyrslar til hus. Vidare skriv dei i sitt innspel at dei er glade for at vegen blir prioritert og håpar pengane kjem til den.

Kommentar:

Innspel tatt til orientering.

3 Planstatus og rammer

3.1 Overordna føringar og planar

3.1.1 Rundskriv/retningslinjer/strategiar

Statlige planretningslinjer for samordna bolig-, areal-, og transportplanlegging (2014)

Målet med retningslinjene er at planlegging av arealbruk og transportsystem blant anna skal fremje god trafikksikkerheit og effektiv trafikkavvikling. Utbyggingsmønster og transportsystem skal fremje utvikling av kompakte byar og tettstadar, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvenlege transportformer. Planlegginga skal bidra til å styrke sykkel og gange som transportform. Byar og tettstadar bør ha samanhengande gang- og sykkelvegnett med høg kvalitet.

Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planlegginga (1995)

Målet er synleggjere barn og unge i all planlegging etter plan- og bygningsloven. Retningslinja set krav til fysisk utforming av areal. Deriblant skal areal og anlegg vera sikra mot trafikkfare.

Nasjonale forventingar til regional og kommunal planlegging (2019-2023)

Det vektleggast å sikre god tilrettelegging for kollektivtrafikk, syklistar og fotgjengarar.

Nasjonal transportplan Meld. St. 20 (2020–2021), Nasjonal transportplan 2022-2033

Målet er å fremje eit transportsystem som er sikkert, fremjar verdiskaping og bidreg til omstilling til lågutsleppssamfunnet.

Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442-2012)

Retningslinja kjem med råd til korleis ein kan førebygge negative helsekonsekvensar av støy, korleis ivareta og utvikle gode lydmiljø ved planlegging og utbygging av ny støyfølsam busetnad og støyande anlegg og verksemd.

3.1.2 Regionale planar

Regional plan for samordna areal og transport i Telemark 2015-2025

Målet med den regionale planen er å mellom anna å satse på trygge skulevegar, få eit meir brukarvenleg og effektivt kollektivtilbod, og styrke byar og tettstadar. Rv. 41 er omtalt som ein veg som går gjennom eit tynt busett område, men med stor tyding i høve reiseliv og lokalt næringsliv. Mål for trafikktryggleik er at tal ulykker med mjuke trafikantar skal reduserast med 38% innan 2024. Retningslinjer i planen omtalar universell utforming, barn og unge i planlegging og tilrettelegging av trafikksikre løysningar for gåande og syklande.

Regionplan klimaplan for Telemark (2019-2026)

Telemark står, som fylgje av klimaendringar, ovanfor utfordringar knytt til auka sannsyn for kraftig nedbør (overvatn), regnflaum og flaum- og sørpeskred. Målet med planen er å skape eit berekraftig Telemark og for å nå målet er satsingsområdet mellom anna å skape kompakte og attraktive byar og tettstadar.

Regional vannforvaltningsplan for Vestfold og Telemark vannregion (2022-2027)

Målet med den regionale planen er å sikre godt vannmiljø for alt vatn, her under elvar, innsjøar og grunnvatn. Miljømålet er å oppnå god økologisk og kjemisk tilstand.

3.1.3 Kommunale planar

Kommuneplanen for Kviteseid 2019-2023

Kommunens arealdel for Kviteseid kommune var vedteken 13.06.2019 og legg føringar og rammer for overordna arealbruk i kommunen. Planområdet vedkjem område som er avsett til LNF i kommuneplanens arealdel.

3.1.4 Tilstøytane og gjeldande reguleringsplanar

Planområdet vedkjem fleire reguleringsplanar langs strekninga, og ny plan vil i aktuelle område avløyse delar av eksisterande planar. Delar av planområdet er ikkje regulert og ligg inne som LNF i kommuneplanen.

| PlanID | Plan | Status | Formål |
|----------|-------------------------------|-----------|---|
| 1979003 | Kvitsund Gymnas II | Gjeldande | Vedkjem planområdet aust for rv. 41 |
| 19822002 | Solli-Bjørkeset | Gjeldande | Vedkjem planområdet aust rv. 41 |
| 1984001 | Kviteseid sjuke og trygdeheim | Gjeldande | Vedkjem planområdet aust for rv. 41. Endra tilkomstveg for gnr./bnr. Gard, samt areal til busshaldeplass og kryssing av rv. 41. |
| 1995001 | Midtsund | Gjeldande | Vedkjem planområdet vest for rv. 41 |
| 1987001 | Findalen - Lunden | Gjeldande | Vedkjem planområdet vest for rv. 41 |
| 1979002 | Kviteseid sentrum | Gjeldande | Vedkjem areal i samband med påkobling til eksisterande trasé for gang- og sykkelveg i sentrumsområdet. |
| 2006005 | Kviteseid sentrum | Gjeldande | Vedkjem planområdet vest for rv. 41. |
| 2006004 | Rv. 41 Kviteseidkrysset | Gjeldande | Omfattar krysset ned til Kviteseid sentrum. |



Figur 3. Tilstøytane og gjeldande reguleringsplanar i og nærleik til planområdet (Kommunekart).

4 Eksisterende forhold i planområdet

4.1 Dagens arealbruk

Arealbruken er i hovudsak samferdselsanlegg, herunder veg og anna veggrunn. Området som blir tatt opp til regulering er elles prega av spreidd busetnad, som fleire stader langs strekninga er lokalisert relativt nær riksvegen. Sør i planområdet ligg Kvitsund Gymnas, etterfylgt av bustadar i lag med småbruk og tilhøyrande jordbruksareal i nordvestleg retning mot Kviteseidbyen. Kviteseid legekontor ligg aust for rv. 41, om lag 1 km frå sentrum. Nord for legekantoret er det dyrka mark i drift på begge sider av riksvegen. Nær og i sentrumsområdet er det tydelegare meir tett busetnad med tilhøyrande utomhusareal.



Figur 4. Dagens arealbruk nord i planområdet ved sentrum og eksisterande løysing for Kviteseidkrysset.



Figur 5. Del av planområdet sett frå sørvest.

4.2 Trafikkforhold

Riksveg 41 har forholdsvis liten årsmiddelfrafikk med 1350 køyretøy per døgn, derav 16% lange køyretøy. Vegen har ein køyrebanebreidde på 6,5 meter og fartsgrensa på strekninga er 60 km/t. Langs strekninga er det fleire tilkomstvegar som er knytt til riksvegen. Det er registrert fleire ulykker på strekninga, derav er dei fleste utforkøyningar og nokre samanstyrt med to bilar involvert. Ei ulykke involverte mjuk trafikant (1985). Som fylgje av busetnad langs strekninga er det dagleg skuleskysst med av- og på stigning i avkøyrslene. Ved Kviteseid legekontor er det busshaldeplass på kvar side av vegen. Kviteseidkrysset er eit uoversiktleg kryss, der det har vore fleire samanstyrt.



Figur 6. Krysset ned til sentrum, frå sør. Løysninga er uoversiktleg og har ført til fleire samanstyrt. (Foto: Google maps).



Figur 7. Krysset ned til sentrum, frå nord. (Foto: Google maps).

4.3 Mjuka trafikantar

Etablert trasé frå Kvitsund til Haukom er per i dag einaste tilbodet for mjuka trafikantar i området. Det er ikkje lagt til rette for mjuka trafikantar, med felt for gåande og syklende, på resten av strekninga. Det er heller ikkje opparbeidd gangfelt for kryssing av riksveg. Frå sentrum ligg det inne turløype som fylgjer vegen fram til Kviteseid sjuke og trygdeheim og vidare opp Granlivegen (Miljødirektoratet, Naturbase).

4.4 Barn og unges interesser

Barn og unges interesser står sentralt i planen, då strekninga er ein del av skulevegen. I samband med skuleruta, skjer av- og påstiging på skulebuss dagleg i området. Det er fleire som bur langsmed rv. 41 som ikkje har tilknytning til gang- og sykkelveg. Slik forholda er i dag, blir det vurdert at barn og unge sine interesser vil bli betre ivaretatt gjennom nytt planforslag.

4.5 Universell utforming

Veganlegget innanfor planområdet er i stor grad prosjektert og etablert før det blei krav om universell utforming. Etablert gang- og sykkelveg frå Kvitsund til Haukom, som blei påbegynt i 2021, er universelt utforma. Dagens busshaldeplass er ikkje tråd med dagens krav til utforming.

4.6 Teknisk infrastruktur

4.6.1 Vatn og avlaup

Det er kommunale leidningar for vatn og spillvatn med tilhøyrande kummar langs eksisterande riksveg. Desse er i ei forfatning som tilseier at dei bør skiftast ut.

4.6.2 Straum

Straumleidningar, drifta av Vest-Telemark Kraftlag, er tilgjengeleg langs heile strekninga. Likedan med kablar frå Telenor. Det er relativt mykje kablar innanfor planområdet. Mesteparten er nedgravne kablar, men det er også nokon lågspente straumkablar, telekablar og fiberkablar i luftspenn. Dei fleste luftspenn kryssar vegen, men det er også nokon som går parallelt med vegen i korte strekk. Det vil vera stolpar for luftspenn som kjem i konflikt med tiltaket. Det ser også ut til at det er ein god del nedgravne kablar som vil bli berørt av tiltaket. Etablert gang- og sykkelveg frå Kvitsund er Ijossett, men planområdet elles har ikkje belyningsanlegg i dag.

4.7 Landskap

Prosjektområdet ligg i Landskapsregionen «Dal – og fjellbygder i Telemark og Aust-Agder» og i underregionen «Vestvatna». Denne underregionen dekker Telemarksvassdraget frå Flåbygd til Dalen. Vassdraget og dalsidene ned mot desse dannar hovudformene i landskapet i denne underregionen. Prosjektområdet ligg i ein sidearm til hovudvassdraget i form av Sundkilen som strekker seg frå Sundet og inn til Kviteseid. Sundkilen dannar det viktigaste elementet i det overordna landskapsrommet. På austsida av vatnet finn vi prosjektområdet som er dominert av landbruk og bebyggelse. Terrenget her er slakare og meir variert enn vestsida av Sundkilen som er brattare og mindre bebygd.

På strekninga frå Kvitsund Gymnas og til Kviteseid opnar og lukkar landskapet seg fleire gonger og dannar fleire mindre landskapsrom. Fyrst eit rom rundt Kvitsund Gymnas, deretter eit rom rundt Myrbø. På strekninga frå Mosslidnuten og til Midtsund Søndre opnar og lukkar landskapet seg fleire gonger langsmed vegen og dannar fleire mindre landskapsrom i hovudsak avgrensa av vegetasjon. Ved Midtsund Søndre opnar landskapet seg og dannar eit større landskapsrom til enden av prosjektområdet ved Selandsdalen. Dette rommet ligg i overkant av og omkransar Kviteseidbyen. Området vurderast til å ha middels til stor verdi, med størst verdi nærast Kvitsundbyen i kulturlandskapet rundt fleire av Midtsundgardane.

4.8 Naturmangfald

Innanfor sjølve planområdet så finnast det lite natur som ikkje på ein eller annan måte er påverka av menneskeleg aktivitet. Planområdet er dominert av allereie eksisterande vegnett, bebyggelse, jordbruk og annan infrastruktur.

Det føreligg ingen registrerte naturvernområde eller naturtypar i Naturbase eller Økologisk grunnkart innanfor planområdet. Området er ikkje kartlagt etter Natur i Norge (NiN). I Artskart så føreligg det lite registreringar innanfor planområdet. Det er ikkje registrert raudlista artar innanfor området som vil bli berørt av planlagt tiltak. Den framande plantearten Hagelupin (Svært høy risiko – SE) er registrert jamnt langs vegtraseen innanfor planområdet. Mosslibekken er registrert i Vann-nett og har vassførekomst ID 016-2445-R (Sundskilen bekkefelt øst). Den er registrert med god økologisk status og god kjemisk tilstand. Påverknadane som er registrert er diverse diffus avrenning frå landbruk, byar/tettstader, avlaupsvatn og veg/infrastruktur. Alle påverknadane er registrert med liten grad og nokon av påverknadane har også tiltak. Med bakgrunn i topografi er det vurdert av Mosslibekken nok ikkje er fiskeførande lenger enn opp til rett nedstrøms riksvegen. Andre mindre bekkar som kryssar riksvegen innanfor planområdet, inngår i same vassførekomst.

Det er ikkje registrert informasjon om forureining i grunnen i databasen Grunnforurensning. I området der det tidlegare har stått ein bensinstasjon må det takast miljøprøver for å avdekke om det er forureina grunn. Om det blir avdekt forureina grunn, kan det vera avgrensa kva massane kan brukast til.

4.9 Kulturarv

I området aust for Sundkilen er det kjent ei rekke arkeologiske kulturminne, som strekker seg i tid frå steinalder og fram til jernalder og forbi. Midtsund-garden har sitt opphav i jernalderen, og truleg er minst tre graver her frå jernalder, deriblant ein tydeleg gravhaug (Id 21409-1 i Riksantikvarens kulturminnedatabase, Askeladden). Det er ikkje kjent arkeologiske kulturminne innanfor planområdet. Landskapet rundt Midtsund Nordre og Søndre er eit kulturlandskap med formidlingsverdi og stor tidsdjupne. Ein gamal bevart steinmur som ligg nær overnemnte gravhaug inngår i dette landskapet. Det ligg fleire eldre bygningar frå 17-1800-tallet i området. Det er ikkje registrert nyare tids kulturminne av nasjonal verdi innanfor planområdet.

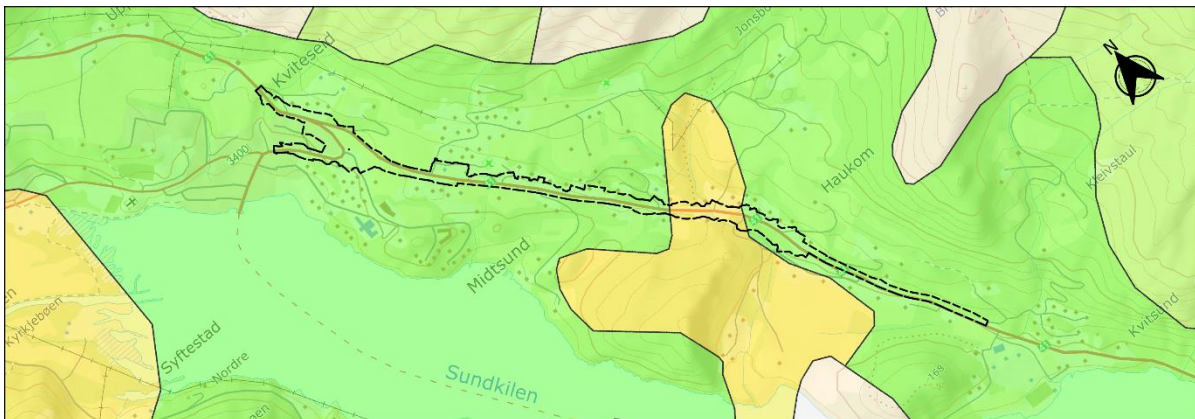
Kunnskapsgrunnlaget for kulturminne i området tilseier at det her er potensial for hittil uoppdaga arkeologiske kulturminne. Regional kulturminneforvaltning ved fylkeskommunen har i sitt innspel til oppstart av 07.03.2023 varsla behov for arkeologisk registrering etter kulturminnelova §9. Registreringa kan berre gjennomførast i barmarksesongen.

4.10 Grunnforhold

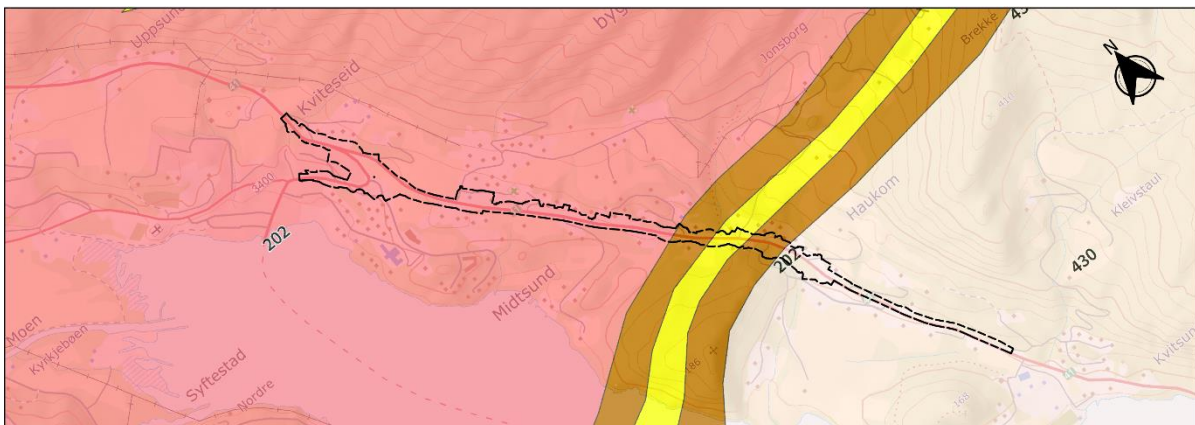
4.10.1 Geologi

Området der det skal arbeidast består i hovudsak av morenemateriale med relativt stor tykkelse (fig. 8). Sonderboringar er utført av Statens vegvesen og viser i all hovudsak stor sondermotstand og faste massar. I nærleik av krysset ned mot Kviteseid sentrum er det derimot gjort funn av massar som inneheld ein del siltig leire i de øvste laga, men med lite vassinnhald. Graveområdet ligg i grensa av marin grense, difor kan det ikkje utelukkast utan vidare undersøkingar at denne siltige leira er marin. Men fordi dei andre prøvene viser såpass kompakte massar, samt at området er kartlagt som morene (ifylgje lausmassekart frå NGU), og at den siltige leira har eit såpass lågt vassinnhald antakast det heller at det er ei moreneavsetning med mykje innhald av finstoff. Høgt siltinnhald aukar telefaren.

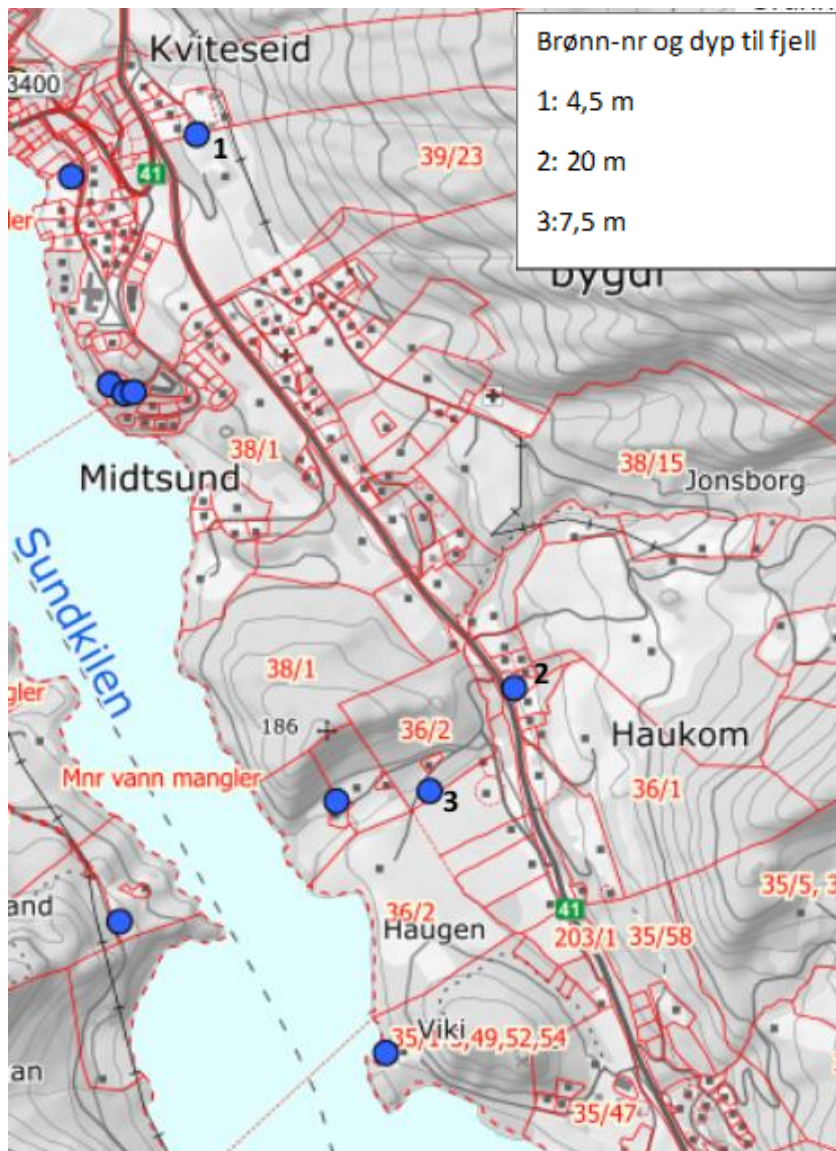
Enkelte stader vil det vera nødvendig å sprengje bort berg, ifylgje NGU sitt bergmassekart vil bergmassa bestå av metaryolitt, metamorf tuff, basalt eller gneis (fig.9). Oppsprekking, styrke og stabilitet av desse områda er ikkje vurdert då det ikkje er utført feltarbeid. Berggrunnskartet finnast kun med målestokk 1:250 000 for det aktuelle området, så akkurat kor bergartsgrensene går er ikkje nødvendigvis så nøyaktig på kartet. Det er lite sannsynleg at det områda med bergblotningar utgjer nokon fare då desse er av avgrensa omfang og berre nokon få meter høge slik at ein unngår høge skjeringar langs gang- og sykkelvegen. Djupna til fjell varierer langs strekninga (fig.10). Desse dataene er henta frå GRANADA. Sonderboringane til Statens vegvesen kan også nyttast for å seie noko om djupna til fjell.



Figur 8. Lausmassekart. Mørk grønn=morenemateriale samanhengande dekke, lys grønn= moreneavsetning, tynt dekke, gul=elveavsetning, grå= bart fjell (NGU).



Figur 9. Berggrunnskart. Mørk rosa= metaryolitt og metamorf tuff brun= Basalt, Gul= Kvartsitt, Lys rosa = Granittisk gneis (NGU).

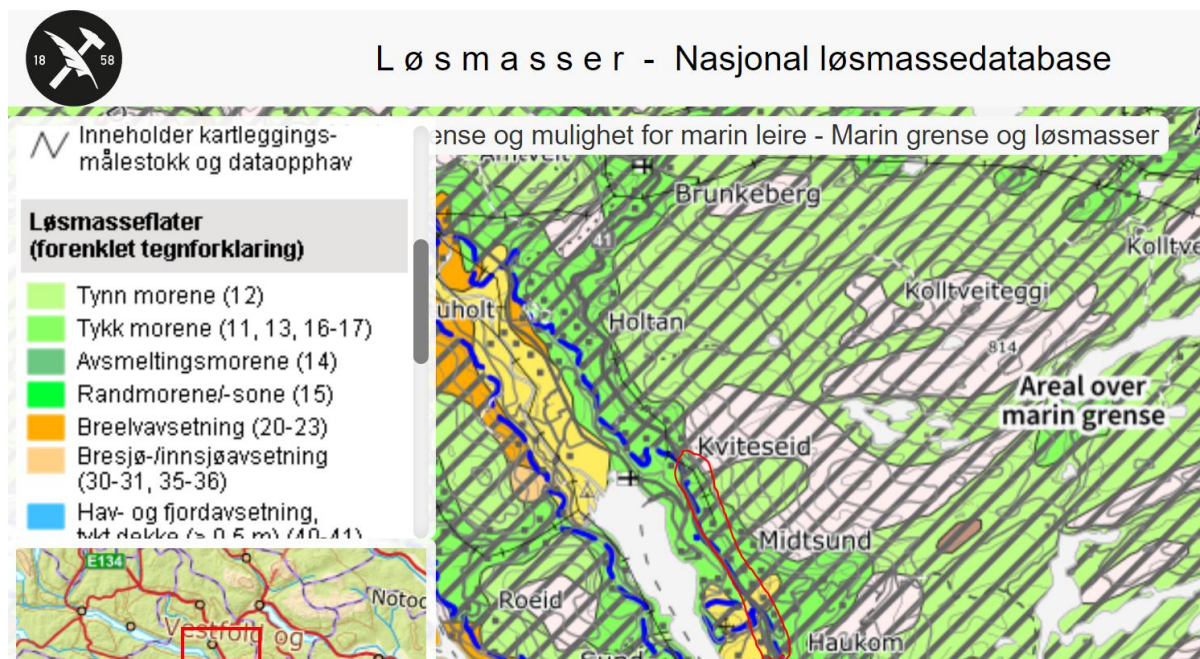


Figur 10. Frå GRANADA (NGU). Kvar blå sirkel er ein brønn.

4.10.2 Geoteknikk

Det er utført geotekniske undersøkingar i traséområdet med totalsonderingar ned til djubde ca. 20m og opptak av skovlprøve. Det er registrert middels til stor sonderingsmotstand i borpunkta. Med dette som grunnlag kan det antakast middels til fast lagra lausmassar som i hovudsak består av velgraderte materiale innan fraksjonane leire, silt, sand og grus. Kvartærgeologisk kart (NGU) angjev lausmasseavsetninga i område som morene med marin grense på ca. k+125. Glasifluviale eller fluviale avsetningar må også påreknast. Planområdet ligg under marin grense og førekomst av kvikkleire kan ikkje utelukkast, men vurderast som lite sannsynleg. Det er ikkje gjort funn av kvikkleire og det vert vurdert at det ikkje er behov for utredning av områdestabilitet jf. *1/2019 Sikkerhet mot kvikkleireskred*.

Det må påreknast erosjonssikring av lausmasseskjeringar med sprengt eller knust stein. Omfang av sikring vil variere ut frå finstoffinnhold i lausmassane og val av skjeringshelling. Det forventast ikkje bruk av lette massar i fyllingane, men dette må avklarast nærare i samband med detaljprosjektering. Murar/konstruksjonar forventast direktefundamentert på sole.



Figur 11. Lausmassekart (NGU).

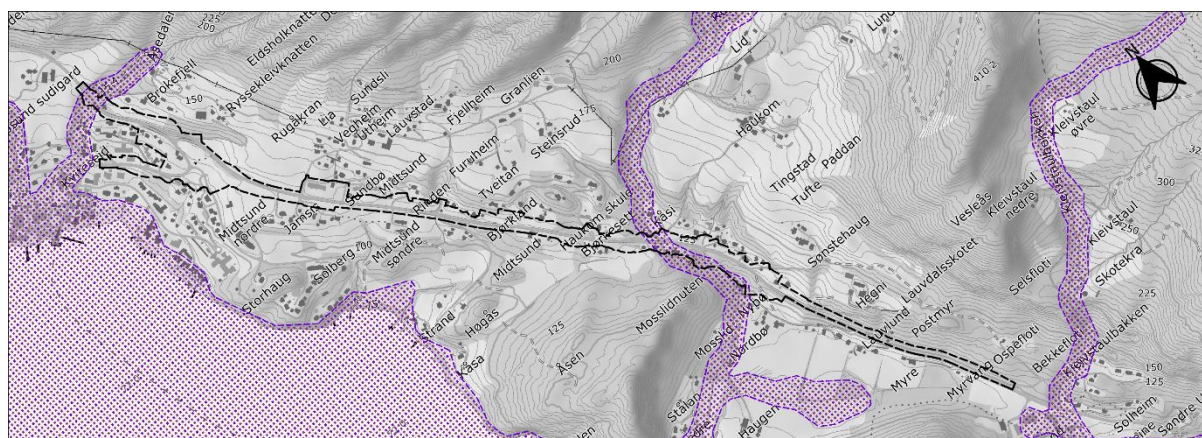
4.11 Klima

4.11.1 Overvatn

Strekninga har tilrenning av overvatn frå eit avgrensa nedslagsfelt nord for vegen, i tillegg til direkte avrenning frå vegen. Vatnet på nordsida av eksisterande veg førast gjennom vegen i stikkrenner. Det er 15 stk. eksisterande stikkrenner med diameter frå 380-800 mm. Det er ikkje kjent at det har vore noko kapasitetsproblem med dei eksisterande stikkrennene, men det antakast at desse ikkje er dimensjonert for den framtidige aukinga i regnintensitet. Ved Haukom/Kåsi er det ei større eksisterande stikkrenne som er utført som ein støypt firkantkultvert. Elles på strekninga er det stikkrenner i form av betongrør med utløp på eigedomar på sørsida av vegen. Overvatnet førast i opne bekkeløp ned til Sundkilen.

4.11.2 Flaum

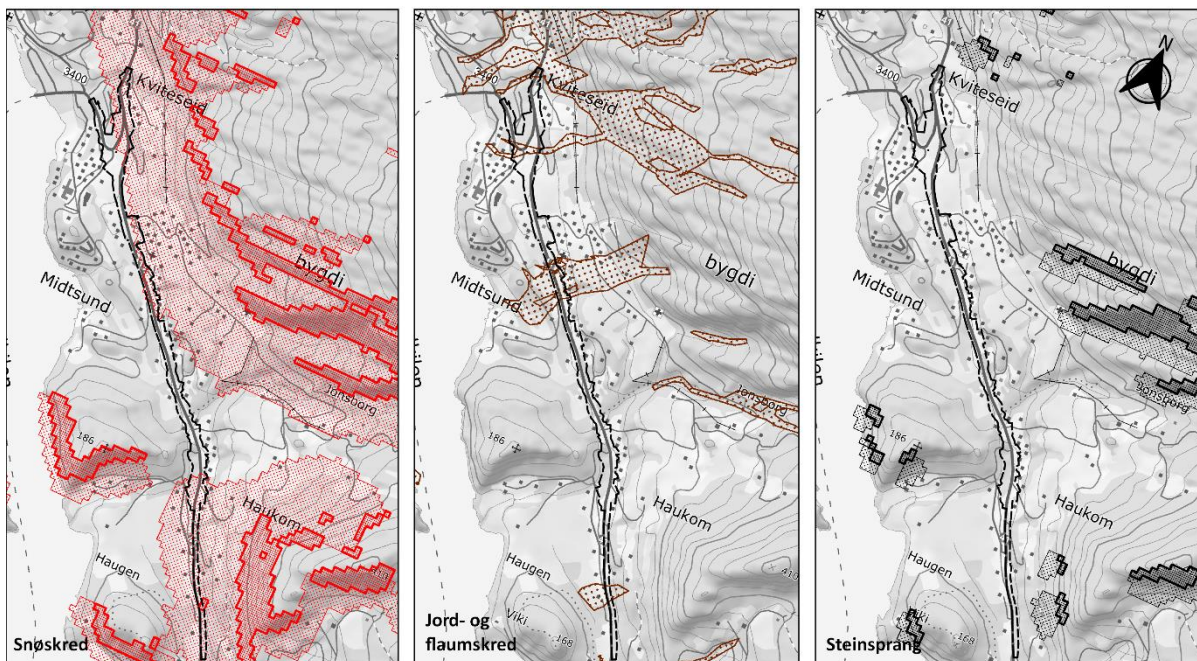
Aktsemdskartet til NVE syner to potensielle flaumsoner innanfor planområdet. Desse to må greiast ut før vedtatt plan, jf. 3/2022 Sikkerhet mot flom.



Figur 12. Aktsemdssone for flaum (NVE).

4.11.3 Skred

Basert på tilgjengeleg informasjon er det føretatt ei vurdering av potensielle skredutsette parti i planområdet. Aust for planlagt gang- og sykkelvegtrasé er det fleire høgder det potensielt kan løсне skred frå. Det kjem fram av vurderinga at utløpsområdet for potensielle snøskred kan strekke seg ned i nærleik av og nokon stader til, og over eksisterande riksveg 41. Jord- og flaumskred vedkjem tiltaksområdet på tre stadar. Aktsemdskart for steinsprang vedkjem ikkje planområdet. Historikken syner at det har gått eit jordskred i 1953 som fylgje av store nedbørmengder nord for Kvitsund, og to lausmasseskred ved Kviteseid sentrum i 2011 og 2012. Høgdene det kan gå skred frå er stort sett skogkledde, og utan teikn til nylege skredhendingar. Ved normale nedbørmengder, og utan ytre påkjenningar som endrar vegetasjonen, eller stabiliteten av fjellpartia, eller skapar restingar i området, vurderast skredfaren å vera liten i dette området (vedlegg 4). Reell fare for skred i bratt terreng avklarast før vedtatt plan.



Figur 13. Aktsemdskart for dei ulike skredtypane som vedkjem planområdet (NVE).

5 Planforslag

5.1 Planlagt arealbruk

Reguleringsplanen syner arealdisponeringa i plankart med tilhøyrande føresegner. Planområdet er på om lag 137 dekar. Reguleringsføremål og kor stort areal kvart formål dekkjer, er presentert i fylgjande tabell.

Tabell 1. Reguleringsføremål

| | |
|--|------------------------------|
| §12-5. Nr. 1 Bygningar og anlegg | Areal (m²) |
| Bustader | 17384,53 |
| Tenesteyting | 975,31 |
| Barnehage | 149,33 |
| Helse-/omsorgsinstitusjon | 3664,86 |
| Bustad/forretning/kontor | 196,33 |
| Bustad/kontor | 162,80 |
| Forretning/kontor | 434,77 |
| Sum areal: | 23665,59 |
| | |
| §12-5. Nr. 2 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur | Areal (m²) |
| Veg | 5231,84 |
| Køyreveg | 18434,50 |
| Fortau | 802,14 |
| Gang- og sykkelveg | 7288,74 |
| Annan veggrunn - grøntareal | 56884 |
| Kollektivhaldeplass | 131,19 |
| Sum areal: | 82649,19 |
| | |
| §12-5. Nr. 5 Landbruks-, natur- og friluftformål og reindrift | Areal (m²) |
| LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gardstilknytt næringsverksemd baser på gardens ressursgrunnlag | 25057,68 |
| Sum areal: | 25057,68 |
| | |
| Føresegnsområde | Areal (m²) |
| Mellombels anlegg- og riggområde | 37700,43 |
| | |
| Totalsum arealformål (1,2, 3): | 136 798,38 |

5.2 Gjennomgang av reguleringsføremål

Bygninger og anlegg

Planen er tilpassa eksisterande reguleringsplanar i området og arealformåla vidarefører eksisterande arealbruk innanfor planområdet.

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

Veg (V)

Formålet sikrar areal til åtkomstveggar frå riksveg 41.

Køyreveg (KV)

Trasé for rv. 41 blir vidareført i planforslaget og regulert til offentlig køyreveg (o_KV1). Vegen er forbetra etter dimensjoneringsklasse Hø2, jf. N100. Rv. 41 ned til sentrum (o_KV2) er forbetra etter dimensjoneringsklasse L1. Arealet omfattar køyrefelt, skulder og breiddeutvidingar. Veglinja fylgjer i hovudsak eksisterande veg, men det har vore nødvendig å avvike dette for å oppnå tilstrekkeleg med areal til gang- og sykkelveg og grøft, og for å få ei god linjeføring. Vegen blir stadvis senka for å redusere uoversiktlege parti. Krysset er flytt lenger sør og utformast som eit T-kryss med passeringslomme, og senka med ca. 4 meter for å oppfylle krav iht. stigning ned til sentrum.



Figur 14. Nytt Kviteseidkryss, sett i samanheng med eksisterande situasjon (skisse, 3D vegmodell).

Fortau (FO)

Formålet sikrar areal til fortau frå Midtsundvegen, og ned til eksisterande fortau i sentrum. Fortauet har ei breidde på 2,5 meter og fylgjer sørsida av rv. 41. Kantstein vil skilje arealet frå riksveg, og vil verte nedsenka i avkøyringane. Arealet omfattar òg rekkverksrom.

Gang-/sykkelveg (GS)

Gang- og sykkelveg byrjar ved avkøyring til Kvitsund gymnas og fylgjer i hovudsak austsida av riksvegen fram til Kviteseid legekontor. Ved legekantoret blir det lagt opp til krysning, og traseen fylgjer heretter vestsida av rv. 41 for å kunne møte gang- og sykkeltilbod i sentrum. Plasseringa vil vera ein naturleg stad å krysse i samband med av- og påstiging for buss. Etter krysning går traseen over dyrka mark, og ned mot Midtsundvegen, der g/s-veg møter fortau. Her planleggast ikkje tilrettelegging av trygg kryssing, etter vurderingar jf. V127 Kryssingstader for gående. Gang- og sykkelveg får ei breidde på 3 meter inkludert skulder.

Annan veggrunn - grøntareal (AVG)

Arealformålet sikrar areal til annan veggrunn som ivaretar areal til skjering, fylling, grøfter, støttemurar og tekniske installasjonar i samband med veganlegget. Arealet omfattar også rekkverksrom, mellom anna nord for krysset på austsida av vegen, og langs fortau ned mot sentrum. Det er lagt til 1 og 3 meter tillegg ved fyllingsbotn og skjeringstopp. På grunn av landskapets føringar med bratte parti, vil det vera nødvendig å legge opp til mur på delar av traseen. Dette er for å unngå store inngrep på berørte eigedomar som er nærliggande traseen. Murane vil bli tilpassa terreng i detaljprosjekteringsfasen. Open grøft vil skilje gang- og sykkelveg frå riksvegen, og ta opp vatn frå g/s-veg og køyreveg/veg.

Kollektivhaldeplass (KH)

Noverande busslommer ved Kviteseid legekantoret vert i planforslaget erstatta med kantstopp for buss på begge sider av riksveg. Arealet er 60 og 70 m². Bussen stoppar i køyrebanen for av- og påstiging. Her vil det vera ei kryssingspunkt over rv. 41, som binder saman tilbodet for mjuke trafikantar.

Landbruks-, natur- og friluftsmål og reindrift (LNF)

Ubygde areal regulerast til LNFR-område.

5.3 Nærare skildring av tiltaket

5.3.1 Trafikkløysingar

Foreslått løysing for gang- og sykkelveg er vurdert til å vera den mest trafikksikre og arealsparande løysinga. Om traseen hadde blitt lagt vest for riksveg frå Kvitsund og fram til legekantoret ville det medført større fyllingar, og eit større inngrep på mellom anna dyrka mark. Flytting og justering av riksvegen har ført til ei betre linjeføring, og gitt tilstrekkeleg med areal til etablering av grøft, g/s-veg og avkøyringar langs strekninga. Det har vore eit mål å samle avkøyrslar der det er mogleg, samt å forbetre avkøyrslane som blir berørt av inngrepet. Etter legekantoret, var traseen i skissestadiet føreslått å leggast om lag 30 meter vest for riksveg. Med omsyn til dyrka mark ville dette vore eit stort inngrep, og den vart flytt til 3 m frå riksveg, som er kravet til avstand på grøft. I planforslaget følger g/s-vegen riksveg i stor grad parallelt fram til den møter fortau ved Midsundvegen.



Figur 15. Flytting av riksveg resulterer i ei betre linjeføring, og tilstrekkeleg med areal for g/s-veg, grøft og avkøyringar. Her vist med eit utsnitt frå profil 250-500 (skisse, 3D vegmodell).

5.3.2 Universell utforming

Tiltaket, her under gang- og sykkelveg, blir utforma i tråd med krav til universell utforming. Det inneber mellom anna krav til stigningsforhold, taktil oppmerking med ledelinjer, bussvenleg kantstein for lettare på- og avstiging ved bruk av barnevogn/rullestol og god breidde. Største stiging på strekninga er 4,89%.

5.3.3 Landskap og terreng

Helling på fylling og skjering varierer mellom 1:2, og 1:1,5. Areal blir avrunda, og blir så langt det let seg gjera, sett i stand som eksisterande. Mur blir etablert på delar av strekninga, der dette er mest hensiktsmessig.

5.3.4 Handtering av overvatn

Det er planlagt å føre overvatnet i opne grøfter langs riksveg og ny gang- og sykkelveg, både på nordsida av gang- og sykkelveg og mellom riksvegen og gang- og sykkelveg. Ved etablering av fortau må det vurderast behov for lukka overvasshandtering.

Det må etablerast stikkrenner som leiar vatn gjennom både riksveg og gang- og sykkelveg. Dersom stikkrennene etablerast på same stad som dagens stikkrenner kan overvatn leiast til eksisterande utløp. Men dersom stikkrenner må flyttast, slik at andre deler av eigedomar får tilført overvatn, må dette planleggast slik at det ikkje skaper ulempe for nedanforliggende eigedomar. Alle nye stikkrenner må dimensjonerast etter gjeldande krav i handbok N200 og med det for framtidig forventa auka nedbørsmengder. Dagens støypte betongkulvert ved Haukom/Kåsadalen kan med fordel erstattast med eit DN2400 betongrør. Innløp og utløp må sikrast mot erosjon.

Det blir ikkje lagt opp til noko fordryging av overvatn i dette området då det er relativt avgrensa mengder vatn som skal leiast gjennom vegen og områda nedanfor vegen enkelt kan, og er, rigga for å vidare føre vatnet frå vegen. Ein viss infiltrasjon av overvatn vil oppnåast i og med at det planleggast opne grøfter langs vegen.

5.3.5 Ny infrastruktur for vatn og spillvatn

De er planlagt å etablere nye rør for vann og spillvatn mellom Haukom og legesenteret. Det nye vatn- og avløpsanlegget er tenkt etablert i gang- og sykkelvegen. Kummar blir liggande med kumløkk i flukt med asfalten i gang- og sykkelvegen. Behov for isolasjon må vurderast i detaljprosjekteringa sidan vatn- og avløpsanlegget blir liggande i brøyta veg.

5.3.6 Kablar

Det må truleg etablerast ein god del nye kabelgrøfter i samband med tiltaket. Det gjeld både eksisterande kablar som kjem i konflikt med tiltaket og i samband med eksisterande luftspenn som må flyttast som fylgje av at stolpar kjem i konflikt med ny gang- og sykkelveg, eller sideflytting av riksveg. Det skal også etablerast ny vegbelysning med tilhøyrande stolpar, fundament og kabelgrøfter langs heile traseen.

6 Verknadar av planforslaget

6.1 Framkomst og trafikksikkerheit

Planens formål er i tråd med overordna planar og planen vil kunne bidra til å redusere bilbruk, samt betre framkomsten for mjuke trafikantar. Tiltaket legg til rette for eit samanhengande tilbod for gåande og syklende, mellom Kvitsund og Kviteseid. Strekinga er ein del av skulevegen for mange elevar og det er viktig å legge til rette for ein trygg skuleveg. Reguleringa sikrar området eit brukarvenleg, trafikksikkert universelt utforma anlegg.

6.2 Naboar

6.2.1 Grunnerverv

Planforslaget vedkjem i alt 72 eigedomar. Eigedomane er i hovudsak landbrukseigedomar og bustadeigedomar. Heimelsgrunnlaget for grunnerverv er vedtatt reguleringsplan. Område regulera til offentleg vegformål (køyreveg, fortau og anna veggrunn) vil bli erverva i samband med realisering av reguleringsplan. Område regulera til førebels anlegg og riggområde skal brukas i anleggsperioden og tilbakeførast til underliggende formål etter avslutta anleggsperiode. Kommunen gjer vedtak når førebels anleggsbelte opphøyrer.

For å oppnå krav til breidde og stigning på gang- og sykkelveg er det på delar av strekinga nødvendig å løyse inn eigedommar. Avgjersle om innløysing av eigedommar er gjort på bakgrunn av ei samla vurdering utifrå plassering, bruk og tilstand på einingane. Prosjektet inneber innløysing og riving av 8 bustadar/bygningar. Fleire eigedomar vil få endra åtkomstforhold, sjå kap. 6.2.2.

Tabell 2. Oversikt over berørte eigedomar.

| Eigedom (gnr./bnr.) | | | |
|---------------------|--------|-------|-------|
| 203/1 | 38/32 | 39/23 | 39/70 |
| 36/18 | 38/34 | 39/25 | 39/77 |
| 36/25 | 38/41 | 39/26 | 41/2 |
| 36/27 | 38/44 | 39/27 | |
| 36/30 | 38/45 | 39/29 | |
| 36/31 | 38/5 | 39/30 | |
| 36/32 | 38/52 | 39/31 | |
| 36/34 | 38/54 | 39/36 | |
| 36/39 | 38/58 | 39/37 | |
| 36/41 | 38/6 | 39/39 | |
| 36/44 | 38/8 | 39/4 | |
| 36/51 | 38/9 | 39/44 | |
| 38/1 | 38/91 | 39/45 | |
| 38/12 | 38/93 | 39/46 | |
| 38/20 | 38/94 | 39/5 | |
| 38/21 | 38/99 | 39/50 | |
| 38/23 | 39/100 | 39/52 | |
| 38/23/0/1 | 39/112 | 39/53 | |
| 38/23/0/2 | 39/16 | 39/58 | |
| 38/24 | 39/18 | 39/59 | |
| 38/27 | 39/19 | 39/61 | |
| 38/28 | 39/2 | 39/63 | |
| 38/32 | 39/22 | 39/69 | |

6.2.2 Avkøyrslar og andre naboforhold

Tiltaket medfører at fleire avkøyrslar må endrast. Det vert vurdert at verknaden er positiv for dei som har fått endra åtkomstveg som fylgje av inngrepet. Forslag til endringar er synleg i plankartet, med stengesymbol, og avkøyrspil.

Tabell 3. Oversikt som syner eigedomar som blir berørt av stengte og/eller endra avkøyrslar.

| Plankart | Gnr./bnr. | Kommentar |
|----------|-----------------|---|
| R001 | 39/14 | Eksisterande avkøyring stengast, og eigedom får tilkomst via 39/18 og 39/44. |
| R001 | 39/100 | Eksisterande avkøyring stengast, og eigedom får tilkomst via 39/18 og 39/44. |
| R001 | 39/31 m. fl. | Eigedomane 39/31, 39/30 og 39/29 får felles avkøyring via f_V2. Eksisterande avkøyringar frå o_KV2 stengast. |
| R001 | | Avkøyring til Midtsundvegen, o_V3 |
| R001 | 39/19 | Ny avkøyring f_V4 frå o_KV2, og felles avkøyring med 39/36 og 39/39 |
| R001 | 39/39 | Eksisterande avkøyring stengast, og eigedomen får ny tilkomstveg via f_V4 |
| R001 | 39/36 | Eksisterande avkøyring stengast, og eigedomen får ny tilkomstveg via f_V4 |
| R001 | 39/23 | Avkøyring, V5, er senka i samband med etablering av nytt kryss til sentrum, og koplars seg på eksisterande. |
| R001 | 38/41 | Avkøyring stengast, ny tilkomstveg via o_V6. |
| R002 | 38/20 | Felles avkøyring, f_V7, for 38/89, 38/20, 38/87 er flytt litt lenger nordvest og møter eksisterande. |
| R002 | 38/87 | Felles avkøyring, f_V7, for 38/89, 38/20, 38/87 er flytt litt lenger nordvest og møter eksisterande. |
| R002 | 38/89 | Felles avkøyring, f_V7, for 38/89, 38/20, 38/87 er flytt litt lenger nordvest og møter eksisterande. |
| R002 | 38/54 | Eigedomen vert innløyst og avkøyring til eigedomen stengast. |
| R002 | 38/28 | Felles avkøyring, f_V8, for 38/52 og 38/28 er flytt litt lenger nordvest og møter eksisterande. |
| R002 | 38/52 | Felles avkøyring, f_V8, for 38/52 og 38/28 er flytt litt lenger nordvest og møter eksisterande. |
| R002 | 38/94 | Eksisterande avkøyring stengast. |
| R002 | 38/27 | Avkøyring, V9, er flytt lenger sør, og eksisterande avkøyring blir stengt. |
| R002 | 38/99 | Eigedomen vert innløyst og alle avkøyringar til eigedomen stengast. |
| R002 | 38/24 m.fl. | Eksisterande avkøyring til 38/24, 38/9, 38/98, 38/76, 38/86, 38/73, 38/5, 38/62, 38/90, 38/78 stengast og det etablerast ny nord for eksisterande, f_V10. |
| R003 | 36/25 | Eksisterande avkøyring til Haukom og 36/25 blir vidareført, f_V11. Avkøyringa blir samla med 38/58. |
| R003 | 38/58 | Avkøyring blir samla med avkøyring til Haukom, f_V11. Eksisterande stengast. |
| R003 | 36/8 m. fl. | Eksisterande avkøyring til Haukom og 36/25 blir vidareført, f_V11. Avkøyringa blir samla med 38/58. |
| R003 | 38/45 | Eine avkøyringa ved huset vert stengt, og det er høve til å nytte avkøyring som er flytt lenger sør, saman med 36/8, f_V12. |
| R003 | 36/8 | Ny avkøyring, f_V12, er flytt lenger sør, og eksisterande vert stengt. |

| | | |
|------|-------|---|
| R003 | 36/52 | Eksisterande avkøyrse, f_V13, vidareførast i nytt planforslag, og blir felles med 36/27 og 36/47. |
| R003 | 36/51 | Eksisterande avkøyrse, f_V13, vidareførast i nytt planforslag, og blir felles med 36/27 og 36/47. |
| R003 | 36/47 | Avkøyring, f_V13, til 36/27 og 36/47 samlast med avkøyring til 36/51 og 36/52. Eksisterande stengast. |
| R003 | 36/27 | Avkøyring, f_V13, til 36/27 og 36/47 samlast med avkøyring til 36/51 og 36/52. Eksisterande stengast. |
| R003 | 36/34 | Avkøyring, f_V14 er flytt litt nord, og får ei endra linjeføring. Møter eksisterande. Avkøyring til garasje stengast. Felles avkøyring med 36/32. |
| R003 | 36/32 | Avkøyring, f_V14 er flytt litt nord, og får ei endra linjeføring. Møter eksisterande. Avkøyring til garasje stengast. Felles avkøyring med 36/34. |
| R004 | 36/1 | Avkøyring vert noko endra, f_V15, og er felles avkøyring med 36/18. |
| R004 | 36/18 | Avkøyring til garasje stengast og eigedomen få felles avkøyring, f_V15, lenger nord saman med gnr./bnr. 36/1. |

6.3 Mjuke trafikantar

Etablering av gang- og sykkelveg gjev eit tydlegare trafikkbilette som aukar trafikksikkerheit og reduserer ulykkesrisikoen for mjuke trafikantar. Tiltaket er utforma i tråd med krav, og det er dermed eit brukarvenleg anlegg for fleire brukargrupper. Strekinga vil også bli ljossatt, noko som bidreg til at strekinga også opplevast som trygg om kveldstid. Gang- og sykkelvegen vil i større grad tilgjengelegare turløypa som går opp ved Granlivegen. Planforslaget er eit svært positivt tiltak for gåande og syklende.

6.4 Kollektivtrafikk

Planforslaget inkluderer og forbetrar eksisterande areal for av- og påstiging slik at tiltaket er i tråd med dagens krav til utforming. Tiltaket vil ikkje føre til negative konsekvensar for kollektivtrafikken. Kantstopp er mindre arealkrevjande og vil vera tilfredsstillande på ein veg med låg årsdøgntrafikk.

6.5 Landskap

Frå starten av prosjektet nord for Kvitsund og fram til Midsund 38/12 leggest g/s-vegen på høgre side av riksvegen. Riksvegen justerast noko mot venstre for å gje plass til g/s-vegen inn mot bebyggelsen. Dette medfører at eksisterande fyllingar utvidast noko på venstre side av vege. Dei aktuelle vegfyllingane er i dag attgrodd med skog og ein utviding av desse vil medføre at områda vil bli opna opp i ein periode fram til ny vegetasjon har etablert seg. Tiltaket vil dermed framstå som større enn det eigentleg er sidan utvidinga av fyllingane er relativt liten. På høgre side vil tiltaket delvis bli avslutta med mur inn mot bebyggelsen for å spare arealinngrep. Konsekvensane på denne strekinga vurderast som små for landskapsbiletet.

Vidare leggest g/s-vegen på høgre side frå Midsund 38/12 og fram til Kviteseid sjukeheim. På denne strekinga vil det bli noko lausmasseskjeringar på innsida av g/s-vegen for å gje plass til denne. To bustadhus vil bli innløyst på strekinga då desse ligg så nære g/s-vegen at det er nødvendig for gjennomføringa av prosjektet. Områda som blir berørt er delvis hagar og delvis skråningar som er i ferd med å gro att. Dei nye vegskjeringane vil bli sådd til og tiltaket vurderast å ha liten konsekvens for landskapsbiletet.

Frå Kviteseid sjukeheim og fram til slutten av prosjektområdet leggst g/s-vegen på venstre side fram til krysset til Kviteseidbyen. Riksvegen leggst også om på denne strekninga og flyttast mot venstre og senkast i terrenget. Dette vil medføre at det beslagleggast noko dyrka mark på venstre side samtidig som det frigjer areal på høgre side av dagens riksveg. Veggen vil få ei stivare linjeføring og miste noko av sitt preg som ein gamal bygdeveg. På denne strekninga vurderast tiltaket å ha liten til middels konsekvens.

Frå krysset og ned mot Kviteseidbyen vil veggen bli løfta for å tilpassast det nye krysset og det etablerast fortau på venstre side ned til Kviteseidgata 19. Dette vil medføre at dagens vegfyllingar på venstre side utvidast noko, samtidig som riksvegen flyttast noko mot høgre for å gje plass til fortauet. På denne strekninga vurderast tiltaket å ha liten til middels konsekvens.

Frå krysset til Kviteseidbyen og vidare i retning Brunkeberg leggst riksvegen noko inn mot høgre og svingen ved Kviteseidvegen 470A rettast ut og dette huset rivast. Dette medfører ganske høge lausmasseskjeringar på høgre side av veggen, men endrar ikkje vesentleg landskapets preg då det også i dag er ganske bratte skråningar ned mot veggen på strekninga. Konsekvensen av tiltaket på denne strekninga vurderast til liten.

Samla vurderast konsekvensen av planen for landskapsbiletet til liten til middels. For å redusere verknadane av planforslaget er det viktig at terrenginngrep blir revegetert og at areal som ikkje lenger nyttast til vegformål blir satt i stand og tilbakeført til landbruksformål der dette er mogleg. Dette vil bli prosjektert og fylgt opp vidare i byggeplanen og under utføringa.

6.6 Naturmangfald

Ved utøving av offentleg myndigheit som vedkjem natur, blir det gjort vurderingar av tiltakets verknadar på naturen. Vurderingane av tiltakets effekt er basert på eksisterande informasjon om natur i området.

Tiltaket bærer i liten grad urørt natur då det i all hovudsak skjer langs dagens riksveg i eit område med bebyggelse, vegnett, infrastruktur, jordbruk eller anna menneskeleg inngrep. Det er ikkje registrert naturtypar eller naturvernområde innanfor planområdet. I Artskart og økologisk grunnkart er det ikkje registrert raudliste eller truga artar langs planlagt gang- og sykkelveg trase. Mosslibekken er vurdert til ikkje å vera fiskeførande forbi riksvegen. Øvrig planlagt trasé vurderast til ikkje å påverke andre vassførekomstar eller grunnvatn som er innanfor planområdet. Det planlagde tiltaket vil ikkje påverke truga eller verdifullt naturmangfald. Handtering av framande planteartar og bekkekryssinga vil bli ivaretatt i YM planen og miljørisiken som blir utarbeidd i neste fase.

Vurdering av miljøprinsippa i Naturmangfoldsloven, vannforskriften § 12 og vannressursloven §11**§8 Kunnskap om naturmangfald i området**

Informasjon om naturmangfald i området er basert på eksisterande registreringar i tilgjengelege databasar.

Informasjon er henta frå:

- Naturbase, NiN Innsyn, vannmiljø: Miljødirektoratets databasar
- Artskart og Økologisk grunnkart: Artsdatabanken database.
- Berggrunnskart og lausmassekart: NGU
- NVE Atlas: NVE databasar
- Grunnforurensning (Miljødirektoratet)

Vi ser på kunnskapen om naturmangfaldet som god ut frå tiltakets omfang, og vurderer naturmangfaldlovas §8 om kunnskapsgrunnlaget som oppfylt.

§ 9 Om føre-var-prinsippet

Kravet til kunnskap skal stå i et rimeleg forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfaldet. Planlagde tiltak skjer med utgangspunkt i dagens vegtrase med bygging av gangs- og sykkelveg parallelt. Vi ser på kunnskapen om naturmangfald og effektar av tiltaket i planområdet som tilstrekkeleg for vurdering av fare for tiltakets skade på naturmangfald. Det er ikkje sannsynleg at tiltaket vil medføre alvorleg skade på økosystem, vassmiljø, naturtypar, vegetasjon og flora. Føre-var prinsippet tilleggast derfor ikkje stor vekt vidare.

§10 Samla belastning på naturmangfaldet i planområdet

Eksisterande inngrep i og ved planområdet er i hovudsak dagens vegnett samt bustad, jordbruk og næringsbygg. Då denne planen ikkje gjev nokon negative innverknadar på sårbare naturverdiar, og det ikkje er andre pågåande eller kjent aktivitet i området, er vurdering av samla belastning på naturmiljø lite relevant i denne saken.

§ 11 kostnadar ved miljøforringing

Statens vegvesen dekkar kostnadar ved å iverksette tiltak for å ivareta og framskaffe kunnskap om naturmangfald i området i tråd med nasjonale mål og miljømål i Nasjonal transportplan. Vidare vil det i tråd med vegvesenets retningslinjer bli utarbeidd ytre miljøplan (YM) kor førebyggjande eller gjenoppretta tiltak vil gå fram. For tiltak i planen vil vi framover ha fokus på handtering av framande artar og ivaretaking av vassresipienten Mosslibekken ved å unngå forureining eller forringing av denne.

§ 12 om miljøforsvarlege teknikkar og driftsmetodar

Bestemmelsen går ut på å unngå eller avgrense skader på naturmangfaldet ved å ta utgangspunkt i driftsmetodar, teknikk og lokalisering, som ut frå ei samla vurdering av tidlegare, noverande og framtidig bruk av mangfaldet og økonomiske forhold, gjev dei beste samfunnsmessige resultat. Det leggast vekt på at anlegget skal utførast med driftsmetoder og teknikk som minimerer terrenginngrep, utslepp eller andre uheldige effektar som kan føre til miljøforringing eller negativ påverknad på biologisk mangfald.

Overordna mål og føringar -vurdering etter vannforskriften § 12

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

Ut frå ei samla vurdering kan ein ikkje sjå at miljømåla påverkast eller at tilstanden i vatnet forringast som følgje av planlagde tiltak, og vannressursloven §12 kjem ikkje til nytte.

Kantvegetasjon, vannressursloven §11

Den fysiske påverknaden vurderast som liten. Stikkrenner som er der i dag skal byttas ut og elles behaldast bekkbreidda slik den er i dag. Kantvegetasjon som ikkje inngår som ein del av vegarealet vil ikkje bli berørt i samband med tiltaket.

6.7 Kulturarv

Kulturlandskapet rundt Midtsund Nordre og Søndre er sårbart for direkte og indirekte påverknad. Fylkeskommunen har difor bede om at det takast estetiske omsyn i dette området, som å unngå høye murar og vesentlege terrenginngrep som visuelt forstyrrar landskapet i unødig grad. Dei ber om at det stillast krav til materialbruk, som naturstein der det er mogleg, at gangvegen følgjer terrenghøgde og ikkje bryt med landskapet, og at den gamle muren og eventuelle andre bevarte strukturar i kulturlandskapet må ivaretakast på ein god måte.

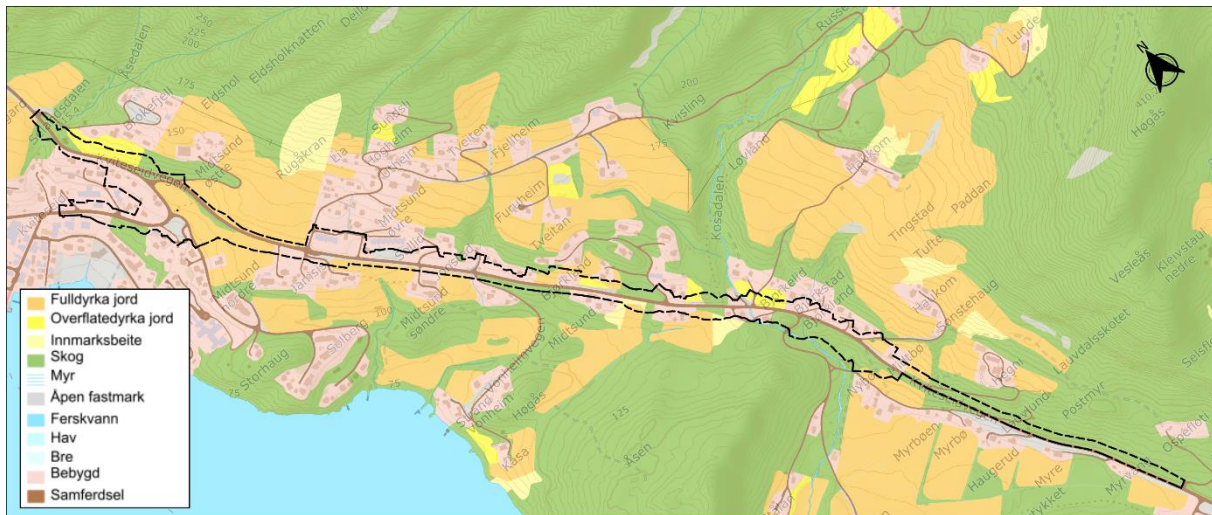
Planforslaget er ikkje i direkte konflikt med kjente arkeologiske kulturminne. Om fylkeskommunens registrering avdekkjer hittil ukjente arkeologiske, automatisk freda kulturminne som er i konflikt med planlagt tiltak, vil dette krevje at det må søkast om dispensasjon frå kulturminnelova. Dispensasjon gjevast vanlegvis med vilkår om arkeologisk utgraving av omsøkte kulturminne.

6.8 Naturressursar

Planforslaget medfører konsekvensar for naturressursar. Konsekvensane er størst for jordbruksareal, sjå tabell 4. Handtering av matjord blir styrt gjennom YM-plan. Det er ikkje registrera grus- og pukkførekomstar eller mineralressursar innafør planområdet, men eit kvartsitt belte der det er registrera førekomstar av glimmermineralet Muskovitt gjeng på tvers av planavgrensinga. Førekomstane er registrera med «historisk betydning». Grunnvassførekomstar er ikkje kartlagt i dette området. Det er registrera ein energibrønn på Gnr./Bnr. 36/27. Tabellen syner òg kva areala som blir berørt av mellombels anleggsbelte.

Tabell 4. Omdisponering av areal knytt til jordbruk for berørte eigedomar, og er oppført i m².

| Gnr./bnr | Arealtype (m ²) | | | | | | | | Skog S | Totalt areal berørt | Totalt vegareal tilbakeført til LNF |
|----------|-----------------------------|----------------|------------------|-------------------|-------------------------|-----------------|---------------|--------------|-----------------|---------------------|-------------------------------------|
| | Fulldyrka FD | Dyrkbar jord | Innmarksbeite IB | Overflatedyrka OD | Mellombels anleggsbelte | | | | | | |
| | | | | | FD | S | IB | OD | | | |
| 41/2 | | | | | | | | | | | 189,89 |
| 41/12 | | | | | 66,2 | 40,05 | | | | | 106,25 |
| 39/22 | | | | | | | | 198,15 | | 198,15 | 506,4 |
| 39/63 | | | | | | | | 7,84 | | 7,84 | 115,39 |
| 39/50 | | | | | | | | 163,50 | | 163,50 | |
| 39/52 | | | | | | | | | | | |
| 39/23 | 9,33 | | | | 747,4 | 98,10 | | | 101,7 | 956,53 | |
| 203/1 | 298,55 | 3773,04 | | 225,44 | 926,27 | 243,23 | | | 15 331,77 | 20798,3 | 3466,07 |
| 39/2 | | 37,39 | | | 87,7 | | | | | 125,09 | 1676,51 |
| 39/77 | | 1565,32 | | | | | | | | 1565,32 | 2029,79 |
| 38/91 | | 101,62 | | | | | | | | 101,62 | |
| 38/1 | 341,73 | 751,21 | | | 1581,2 | 448,18 | | | 246,81 | 3369,13 | |
| 38/27 | | 169,97 | | | | | | | | 169,97 | |
| 38/99 | | 117,11 | | | | | | | | 117,11 | |
| 38/12 | 62,04 | 482,21 | | | 386,77 | 233,49 | 142,68 | | 194,11 | 1501,3 | |
| 38/6 | 222,42 | | 196,8 | | 493,62 | 46,40 | 237,77 | | 374,34 | 1571,35 | |
| 36/44 | | | | 413,12 | | | | 293,3 | | | |
| 38/45 | | | | | | | | | 19,08 | 19,08 | |
| 36/51 | | | | 58,64 | | | | 38,84 | | | |
| 38/8 | | | | | | 199,29 | | | 1043,17 | 1043,17 | |
| 36/27 | | | | | | 1630,5 | | | 998,59 | 2629,08 | |
| 36/30 | 112,83 | 241,93 | | | 567,37 | 2120,8 | | | 1667,96 | 4710,92 | |
| 36/31 | | | | | | | | | 116,71 | 116,71 | |
| 36/18 | 481,17 | 118,65 | | | 831,2 | 60,37 | | | 58,7 | 1550,09 | |
| | 1528,07 | 7358,45 | 196,8 | 697,2 | 5687,7 | 5120,4 | 380,45 | 701,6 | 20152,94 | 40820,51 | 7984,05 |
| | | | | | | 11890,21 | | | | | |



Figur 16. Tiltaket vedkjem i hovudsak fulldyrka jord, skog og bebygd areal. Merk at delar av jordbruksarealet allereie er omdisponera i gjeldande planar.

Samla vurderast konsekvensane for naturressursar og då særleg jordbruksareal til små, med eit samla arealtap på litt over to daa. Tiltaket vil medføre beslag av 7,3 daa med dyrkbar jord.

6.9 Miljøoppfølging

Statens vegvesen vil utarbeide ein YM-plan for å sikre miljøoppfølginga i prosjektet. Denne vil fylgje prosjektet frå reguleringsplan og til utføring/bygging. Aktuelle problemstillingar som framande artar, omsynet til naturmiljø, kulturminne, forureining, massehandtering og omsynet til dyrka mark mv. vil bli omtala her. Det vil òg bli lagt inn tiltak for å sikre at dette blir tatt omsyn til gjennom heile prosjektet.

6.10 Støy

Som fylgje av at riksvegen er flytt for å oppnå betre linjeføring og tilstrekkeleg med areal til g/s-veg, medfører det krav om støyberekning.

7 ROS

Risiko- og sårbarhetsanalyse skal avdekke risiko- og sårbarhetsforhold som er knytt til planområdet. På den måten kan ein førebyggje risiko for skade og tap av liv, helse, miljø, viktig infrastruktur og andre materielle verdiar. I tabell 4 er det gitt ei skjematisk oppstilling av uynskte hendingar/risikoforhold som bør trekkast fram og krev vidare oppfølging. Anbefalte tiltak er henta frå risikoskjema i vedlegg 1-42 (vedlegg 2). Tabellen viser i tillegg i kva slags fase det er anbefalt å gjennomføre tiltaket.

Tabell 5. Oppsummering av føreslåtte tiltak i risikoskjema (vedlegg 1-42)

| Oppsummering av risiko- og sårbarhetsforhold med anbefalte tiltak | | I hvilken fase tiltak er anbefalt gjennomført. skriv «og» «eller» hvis tiltak bør gjennomføres i flere faser eller valgfritt en av dem | | | | ROS-analyse 2023 Rv.41 GS vei, Kviteseid |
|---|--|--|--------------|------------|------------|--|
| ID - Risiko- og sårbarhetsforhold | Tiltak: | Reguleringsplan | Byggeplan | Anleggfase | Driftsfase | Status / oppfølging |
| ID nr. 1 - Jordskred | <p>Det er aktsomhetsoner for flomskred i området registrert i NVEs kartdatabase.</p> <p>Aktsomshetskart for Jord- og flomskred viser at det på tre områder i tiltaket har gått jord/-eller flomskred. Tiltaket ligger også under marin grense, slik at forekomster av kvikkleire ikke kan utelukkes. Det er gjort grunnundersøkelse i området. Resultatet av denne er at det ikke er påtruffet forekomster av kvikkleire.</p> <p>Tiltak: Sikre løsmasseskjæring er med sprengt eller knust stein og/-eller mur – må avklares og nærmere i detaljprosjekteringen.</p> <p>Ref. Ref. Georapport Kviteseid kommune og Geoteknisk undersøkelse for området.</p> | | Byggeplan og | anleggfase | | Følges opp i byggefase |
| ID nr. 2 - Flomskred | <p>Aktsomshetskart for Jord- og flomskred viser at det på tre områder i tiltaket har gått jord/-eller flomskred. Tiltaket ligger også under marin grense, slik at forekomster av kvikkleire ikke kan utelukkes. Det er gjort grunnundersøkelse i området, men det er ikke påtruffet forekomster av kvikkleire.</p> <p>Tiltak: Ved etablering av nye kryssinger av tiltaket vil det bli gjennomført flomberegninger. Sikre løsmasseskjæring er med sprengt eller knust stein og/-eller mur – må avklares og nærmere i detaljprosjekteringen.</p> <p>Ref. Ref. Georapport Kviteseid kommune og Geoteknisk undersøkelse for området.</p> | | Byggeplan og | anleggfase | | Følges opp i byggefase |
| ID nr. 27 – Skole/barnehage | <p>Kvitsund gymnas ligger i østre ende av tiltaket hvor det er bygget ny eksisterende G/S ca 800 meter mot Kviteseid sentrum. I dag bruker elever som skal til sentrum eksisterende G/S vei og Rv. Elever som går i grunntrekk hentes med buss lang RV.41. Det vil i hele anleggsperioden være behov for å håndtere sikkerheten til myke trafikanter.</p> <p>Tiltak: Det utarbeides en plan hvordan det i anleggsfasen håndterer myke trafikanter. Håndteres videre i detaljprosjekteringen og som en del av Risikovurderingen til byggherre.</p> | | Byggeplan og | anleggfase | | Følges opp i byggefase |

| | | | | | |
|---|---|--|--------------|------------|--|
| ID nr.30 - Vannforsyning (drikkevannskilder- og ledninger) | <p>En del av prosjektet er å bytte ut nye vannledninger – De fleste er tilkopleet kommunalt anlegg – Per nå ikke oversikt pr nå om eller hvor mange drikkevannskilder det finnes som blir påvirket av tiltaket.</p> <p>Tiltak: Kartlegge alle private brønner – dokumentere disse. Få disse inn i modell- og tegningsgrunnlaget. Gjennom konkurransegrunnlag og oppfølging av EN må det være fokus på krav og rutiner som minimalisere risiko for utslipp. Beredskapsplan utarbeides.</p> | | Byggeplan og | anleggfase | Ikke utført |
| ID nr. 32 – Kraftforsyning og datakommunikasjon (f.eks. kabel i bakken, luftspenn eller trafostasjoner) | <p>Flere plasser i tiltaket krysser strømforsyningen/telekabel tiltaket i form av luftledning. Det er også store strekninger hvor strømforsyningen går som jordkabel.</p> <p>Tiltak: Det finnes grunnlagsdata i fra aktuelle kabeletater, og dette må inn i modell- og tegningsgrunnlaget. Følges videre opp byggefase med kabelpåvisning Følge linje-eiers instruks i byggefase. Følge opp EN i anleggsfase. SHA plan i byggefase Ref. Kartgrunnlag Vest – Telemark Kraftlag og Telenor Norge.</p> | | Byggeplan og | anleggfase | Suppleres i detaljprosjekter ingen. Følges opp i byggefase |
| ID nr. 34 - Økt ulykkesrisiko (f.eks. viltpåkjørslar, utforkjøringer og andre trafikkulykker) – myke trafikanter | <p>Tiltaket inkluderer en utbedring av eksisterende bussholdeplass ved Kviteseid helsesenter, slik at dette blir i tråd med dagens krav til utforming. I tiden hvor bussholdeplassen utbedres vil det være behov for på/avstigende passasjerer og ta seg anleggsområdet.</p> <p>Tiltak:Plan gjennomgås med TS revisor. Dette håndteres i byggefase med tilrettelegging for myke trafikantene med fysisk skille mellom anlegg og trafikant</p> | | Byggeplan og | anleggfase | Følges opp med TS revisjon og i byggefase |
| ID nr. 39 – Forurenset grunn | <p>Ved pr. 850 har det tidligere stått en bensinstasjon. Risikoen for at det finnes forurensede masser når dette graves opp er til stede.</p> <p>Tiltak: I området må det tas prøver av grunnen hvor bensinstasjonen (pumper) har stått. Videre behandles dette i utførelsesfasen hvor massene skiftes ut og levers til godkjent mottak.</p> | | Byggeplan og | anleggfase | Suppleres i detaljprosjekter ingen. Følges opp i byggefase |
| ID nr. 42 – Skade på kulturminner | <p>Kunnskapsgrunnlaget for kulturminner i området tilsier at det er et potensial for ikke kjente arkeologiske kulturminner slik at det ikke kan utelukkes at dette finnes.</p> <p>Tiltak: Innarbeide registreringer i tegning- og modellgrunnlag. Merke kulturminner i terreng, ev. gjerde disse inn. Dersom det under arbeidets gang oppdages gjenstander eller andre spor fra eldre tid, skal arbeidet stanses og meldes umiddelbart til Vestfold/Telemark Fylkeskommune v/kulturminnevern. Ha god dialog og rutiner med entreprenør ift. aktsomhet</p> | | Byggeplan og | anleggfase | Kartlegging av kulturminner gjennomføres Følges opp i detaljprosjekter ing og byggefase |

Alle dei registrerte risikoforhold må fylgjast opp gjennom utarbeiding av byggeplan/detaljplan /konkurransegrunnlag, samt i gjennomføring av tiltaket Koordinator prosjekterende (KP) og koordinator utførande (KU) innarbeider dette henholdsvis i byggeplan, konkurransegrunnlag og SHA plan for prosjektet.

7.1 Oppsummering

Når det gjeld dagens situasjon innanfor planområdet er det ikkje kjent nokon spesielle forhold som gjer planområdet spesielt utsatt med tanke på risiko- og sårbarhet. Det er heller ikkje registrert hendingar av eit slikt omfang som tilseier at det må gjerast tiltak.

Ei utbetring som dette planarbeidet legg opp til vil gje ein trafiksikkerhetsgevinst i form av betre framkomelegheit og sikkerheit for gåande og syklende. Tiltaket vil også legge til rette for auka gang og sykkelbruk frå Kvitsund gymnas til Kviteseid sentrum. Det vil i tillegg byggast eit nytt kryss ned til Kviteseid sentrum som vil vera betre utforma som gjer det sikrere for biltrafikken i området. Drift og vedlikehald av veg vil også kunne utførast både meir effektivt og tryggare når G/S-vegen er ferdig bygd.

Basert på tilgjengeleg informasjon er skredfaren langs tiltaket på Rv.41 Kvitsund – Kviteseid vurdert. Det er å bemerke at det ikkje er føretatt feltundersøking av området. Ved normale nedbørsmengder, og utan ytrepåkjenningar som endrar vegetasjonen (skogshogst), eller stabiliteten av fjellpartia, eller skapar rystingar i området (det skal ikkje sprengast salver av nokon storleik), vurderast skredfaren for å vera liten i dette området. Ref. Georapport Kviteseid kommune. Med tiltak vil risikobiletet vera uendra.

Alle stikkrenner og rør som skal skiftast ut, vil vera dimensjonert i forhold til framtidige klimaprognosar. Naturfare i form av steinsprang, snøskred og jord- og flaumskred vil vera uendra, gitt at anbefalte tiltak blir fylgt opp, jf. Ref. Ref. Georapport Kviteseid kommune og Geoteknisk undersøking for området.

Totalt sett er Statens vegvesen si vurdering at risikobiletet endrast i positiv retning ved ein gjennomføring av tiltaket som planlagt, og dei føreslåtte tiltaka vil kunne fylgjast opp godt gjennom detaljprosjektering og bygging.

8 Gjennomføring av planforslag

8.1 Utbygging og framdrift

Ny trasé for gang- og sykkelveg er ei naturleg forlenging av eksisterande trasé som er etablert frå Kvitsund til Haukom. Anleggsarbeidet vil starte med VA anlegg frå området ved helsehuset og mot Kvitsund. Det er per i dag ikkje finansiering til heile prosjektet. Gang- og sykkelveg vil bli prioritert.

Store delar av traseen for g/s-veg kan etablerast utan å påverke trafikken på rv. 41. Det vil på delar av traseen vera nødvendig å regulere trafikken, samt opprette mellombelse anleggsvegar. Prosjektet er planlagt med byggestart hausten 2023, og er planleggast ferdigstilt i løpet av våren 2025.

8.2 Massehandtering

I størst mogleg grad er det ynskjeleg at handtering av masser skjer innanfor dei regulerte rigg- og anleggsområda. Kviteseid kommune har moglegheit til å ta imot eventuelle overskotsmassar.

8.3 Mellombels anlegg- og riggområde

Det er avsett eit mellombels anleggsbelte på kvar side av vegen, høvesvis på 5 og 10 meter. Anleggsbeltet har stadvis innsnevringar grunna omsyn til dyrka mark og eksisterande bygningar. Eigedomen gnr./bnr. 38/99 Bjørkland, er føreslått innløyst, og er avsett til anleggs- og riggområde. Det skraverte område for mellombels anleggs- og riggområde kan under anleggsfasen nyttast til verksemd som er nødvendig i samband med anleggsdrift. Derav anleggsvegar, riggplass, lagring, massar m.m. Areal som er avsett i plan, vil tilbakeførast og setjast i stand når anleggsperioden opphøyrer.

9 Vedlegg

- Vedlegg 1 Merknadar til varsel om oppstart
- Vedlegg 2 ROS-analyse prosj. Rv. 41 GS vei, Kviteseid, 20.03.2023
- Vedlegg 3 Tekniske teikningar
- Vedlegg 4 Geo_Kviteseid_skred, Geologisk rapport, 31.01.2023
- Vedlegg 5 Overvann Kosadalen, Hydrologisk rapport, 21.02.2023

