

bypakke GRENLAND

Et samarbeid mellom Telemark fylkeskommune, Skien kommune,
Porsgrunn kommune, Siljan kommune, Jernbaneverket, Statens vegvesen



DETALJREGULERINGSPLAN

Prosjekt: Fv. 32 Bussholdeplass Sandbakken

Plan-ID: 256



Kommune: Porsgrunn

Region sør
Skien kontorsted
22.05.2019

1 Innhold

2	Sammendrag	2
3	Innledning	3
4	Bakgrunn for planforslaget	4
4.1	Planområdet	4
4.2	Hvorfor utarbeides dette forslaget til detaljregulering?.....	5
4.3	Målsettinger for planforslaget	5
4.4	Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning	5
5	Planprosess og medvirkning	5
6	Rammer og premisser for planarbeidet.....	6
7	Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet	7
7.1	Beliggenhet	7
7.2	Dagens - og tilstøtende arealbruk	7
7.3	Trafikkforhold	7
7.4	Eiendomsgrenser	7
7.5	Teknisk infrastruktur	7
7.5.1	Elektro	7
7.5.2	Eksisterende VA.....	7
7.6	Landskapsbilde/bybilde.....	7
7.7	Nærmiljø/friluftsliv	8
7.8	Naturmangfold	8
7.9	Kulturmiljø	8
7.9.1	Automatisk freda kulturminner.....	8
7.10	Verneverdige bygg	8
7.11	Naturressurser	9
7.12	Grunnforhold	9
7.12.1	Grunnundersøkelse	9
8	Beskrivelse av forslag til detaljregulering.....	9
8.1	Avgrensning av planområdet	9
8.2	Planlagt arealbruk.....	10
8.2.1	Bebyggelse og anlegg	11
8.2.2	Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	11
8.2.3	Hensynssoner	11

8.2.4	Bestemmelsesområde	12
8.3	Tekniske forutsetninger.....	12
8.3.1	Gang- og sykkelveg.....	12
8.3.2	Vann og avløp	12
8.3.3	Elektro	13
9	Virkninger av planforslaget – arealbruk og løsninger.....	13
9.1	Framkommelighet	13
9.1.1	Gående og syklende	13
9.2	Samfunnsmessige forhold	13
9.3	Naboer	13
9.4	Byggegrenser.....	13
9.5	Gang- og sykkeltrafikk.....	14
9.6	Kollektivtrafikk	14
9.7	Landskap/bybilde.....	14
9.8	Nærmiljø/friluftsliv	14
9.9	Naturmangfold	14
9.10	Naturressurser	15
9.11	Støy og vibrasjoner	15
9.12	Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse	16
9.13	Rammer og premisser for planarbeidet.....	16
10	Gjennomføring av forslag til plan.....	16
10.1	Framdrift og finansiering	16
10.2	Utbyggingsrekkefølge	16
10.3	Trafikkavvikling i anleggsperioden.....	17
10.4	Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA)- og Ytre miljøplan (YM) for byggefasen .	17
11	Sammendrag av innspill	18
11.1	Innspill til varsel om oppstart.....	18
11.2	Innspill til offentlig ettersyn	20
12	Vedlegg.....	26

2 Sammendrag

Prosjektet er en del av prioriterte prosjekt i første handlingsprogram for Bypakke Grenland. Reguleringsplanen har som mål å bidra til økt sikkerhet og fremkommelighet for myke trafikanter. Planforslaget er i tråd med overordna planer.

Reguleringsplan legger til rette for ny bussholdeplass ved fv.32 ved Hovenga for reisende mot Porsgrunn.

Gjennomføringen av planforslaget vil gi liten økning av støynivået fra trafikk på fv. 32. Det er beregnet en trafikkvekst over 20 år som vil gi en total endring av støynivået på mindre enn 3 dBA, jfr. beregninger utført 23.10.2017. Planforslaget utløser derfor ikke krav til skjermingstiltak ut over de tiltakene som er foreslått for å erstatte eksisterende skjermer.

3 Innledning

Med hjemmel i plan- og bygningslovens § 3–7 har Statens vegvesen i samarbeid med Porsgrunn kommune, utarbeidet detaljreguleringsplan for fv. 32 Bussholdeplass Sandbakken. Hensikten med planarbeidet er å øke fremkommeligheten og trafikksikkerheten for myke trafikanter.

Statens vegvesen har ansvaret for planarbeidet til og med merknadsbehandling etter høringsperioden. Deretter mottar Porsgrunn kommune planbeskrivelse med ROS- analyse, plankart og planbestemmelser til politisk behandling.

Prosjektet er forankret i første handlingsprogram for Bypakke Grenland.

Oppstart av planarbeidet ble i henhold til Plan- og bygningslovens § 12-8 annonsert i TA, Varden og PD den 18.04.2017. Varsel om oppstart av reguleringsplanlegging ble sendt ut til offentlige instanser samt grunneiere og andre berørte.

Planforslaget består av:

- Plankart, datert 22.05.2019
- Reguleringsbestemmelser, datert 22.05.2019
- Planbeskrivelse, datert 22.05.2019
- Tegningshefte, datert 1.12.2017
- Rapport geotekniske undersøkelser, datert 20.10.2017
- Rapport om støy, 23.10.2017.
- ROS analyse, datert 1.12.2017

Planforslaget ble sendt på høring og lagt ut til offentlig ettersyn i tiden 21.12.2017 – 4.2.2018 på følgende steder:

- Porsgrunn kommune, servicetorget
- Statens vegvesen Region sør, Fylkesavdeling Telemark, Gjerpensgate 10, 3716 Skien
- Internett: www.Porsgrunn.kommune.no/lokalpolitikk/høringer

Merknader til planforslaget sendes skriftlig til:

Statens vegvesen Region sør, Serviceboks 723, 4808 Arendal eller firmapost-sor@vegvesen.no.

Kontaktperson i Porsgrunn kommune: Fridrik Ivar Bergsteinsson, tlf 35547615

e-post: fridrik.bergsteinsson@porsgrunn.kommune.no

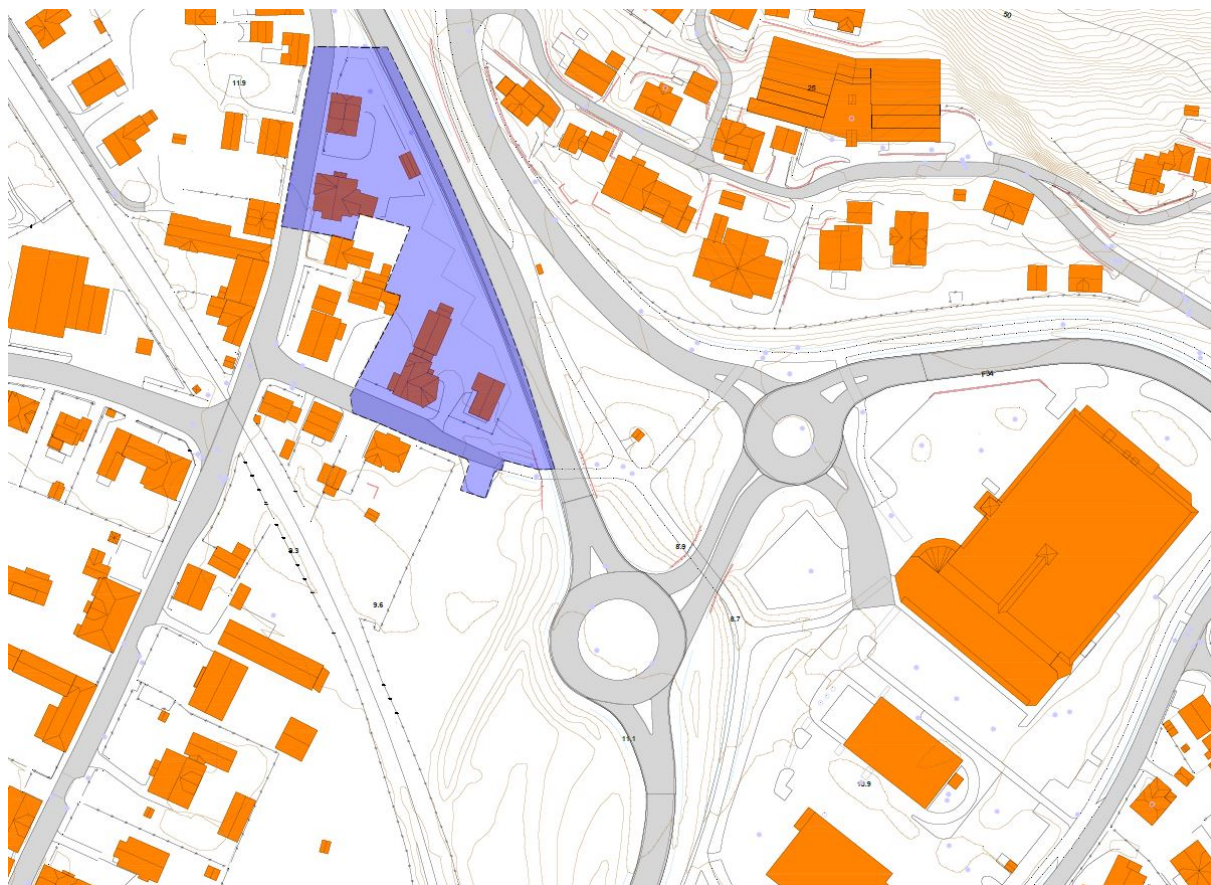
Kontaktperson i Statens vegvesen: Brian Lund, tlf 913 85 345.

E-post: brian.lund@vegvesen.no

Statens vegvesen har laget en oppsummering av innkomne merknader etter offentlig ettersyn, og foretatt justering av planforslaget før dette sendes kommunen for politisk behandling. Kommunens vedtak kan påklages til Kommunal og moderniseringsdepartementet iht. Plan- og bygningslovens § 12-12. Avgjørelsesretten i klagesaker er delegert til Fylkesmannen. Eventuell klage stiles til Fylkesmannen og sendes til kommunen.

4 Bakgrunn for planforslaget

4.1 Planområdet



Figur 1 Planområde vist med blått areal

Planområdet ligger langs fv. 32 Storgata, og omfatter ny busslomme og gs-veg ved eksisterende rundkjøring på fv. 32 ved Hovenga. Planforslaget som sendes inn omfatter et mindre areal enn det som ble varslet, og mindre enn det som ble lagt ut til offentlig ettersyn. Se også kapittel 8.1 for avgrensning av planforslaget.

4.2 Hvorfor utarbeides dette forslaget til detaljregulering?

Prosjektet vil bedre fremkommeligheten og sikkerheten for myke trafikanter.

4.3 Målsettinger for planforslaget

Etablere ny, universelt utforma bussholdeplass.

4.4 Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning

Tiltaket er ikke KU-pliktig etter §2 eller §3 i «forskrift om konsekvensutredninger for planer etter plan- og bygningsloven».

5 Planprosess og medvirkning

Planprosessen er gjennomført i henhold til plan- og bygningsloven. Oppstartsmøte med Porsgrunn kommune ble gjennomført 02.03.2017. Det ble varslet oppstart i avisen TA, Varden og PD 18.04.2017, og det ble gjennomført åpne informasjonsmøter 24.04.2017 og 16.1.2018 på Borge skole på Hovenga. Det er skrevet referat fra møtene. Problemstillinger som ble reist i møtene er tatt med i planarbeidet.

I forbindelse med høring av reguleringsplan er det avholdt åpen kontordag/informasjonsmøte. Statens vegvesen legger planen ut til offentlig ettersyn i henhold til plan- og bygningsloven §3-7.

Det har vært avholdt følgende møter:

Jevnlig møter med administrasjon i Porsgrunn kommune

1 møte med administrasjon i Skien kommune

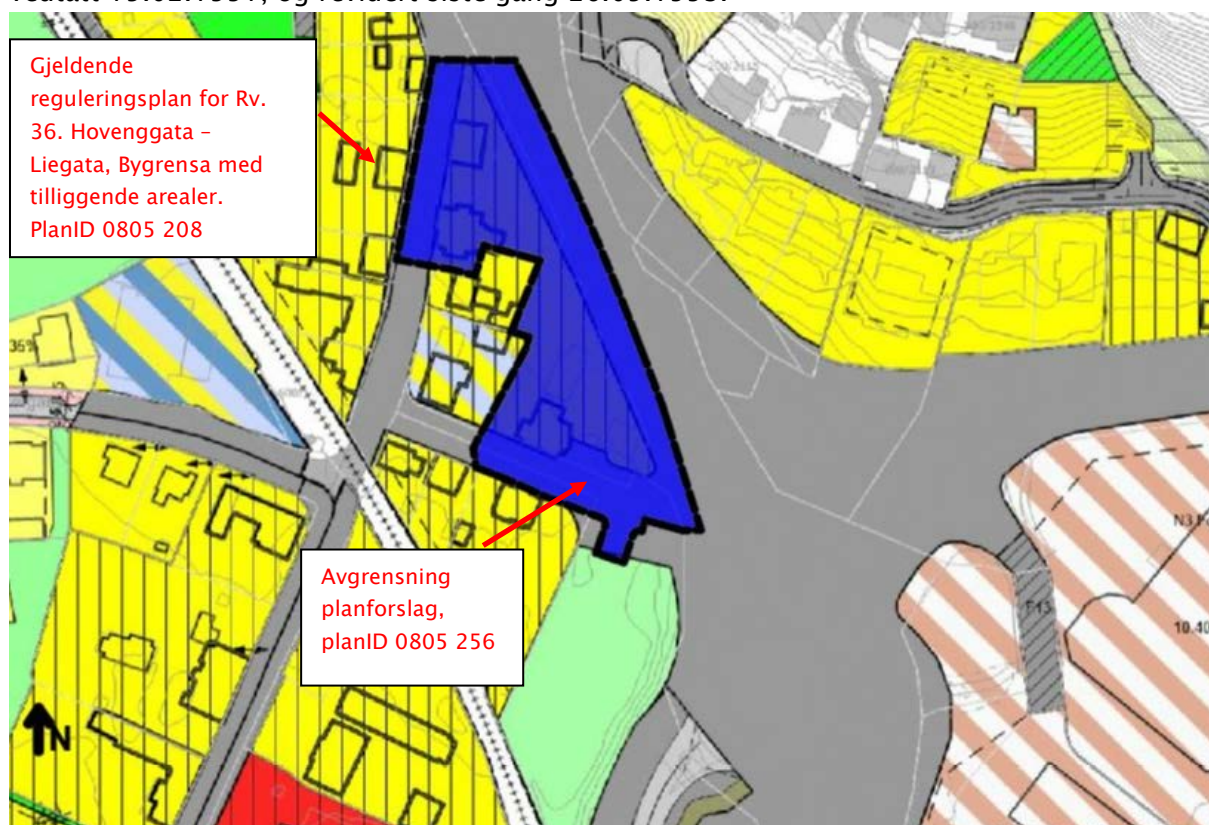
Møter med grunneiere på følgende eiendommer:

Gnr/bnr	Gnr/bnr	Gnr/bnr	Gnr/bnr	Gnr/bnr
374/109	374/127	374/142	374/188	200/2631

6 Rammer og premisser for planarbeidet

Planstatus for området

Hoveddelen av planområdet omfattes av gjeldende *Reguleringsplan for ny RV36 Hovenggata, Liegata, Bygrensa med tilliggende arealer* i Porsgrunn kommune. Reguleringsplanen ble vedtatt 15.02.1991, og revidert siste gang 26.05.1993.



Figur 2 – Oversikt over gjeldende reguleringsplaner i området. Avgrensning av planforslaget vises med blått areal.

Der ny plan overlapper eksisterende, vil det bli ny plan som gjelder i henhold til vanlig rangordning.

Andre rammer og føringer

- Regionale planer:
 - ATP Grenland, vedtatt 17.6.2016
 - Strategi og plan for myke trafikanter, vedtatt 15.5.2013
 - Hovedvegnett for sykkeltrafikk i Grenland, vedtatt 2010.
- Rikspolitiske retningslinjer
 - for barn og unge
- Statlige planretningslinjer
 - for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

- Forprosjekt fv. 32 Hovenga – Menstad
 - Forprosjektet skal bidra til å avklare rammer og videre arbeid for de fire regionale tiltakene som ligger inne i Bypakke Grenlands handlingsprogram 2015–2018. FV. 32 Hammerkrysset – Hovenga er en av strekningene.

7 Beskrivelse av eksisterende forhold i planområdet

7.1 Beliggenhet

Planområdet ligger langs fv. 32 Storgata, inn mot eksisterende rundkjøring på fv. 32 ved Hovenga.

7.2 Dagens – og tilstøtende arealbruk

Planområdet omfatter trafikkarealer, fortrinnsvis fv. 32 med boligområder dominert av eldre villabebyggelse.

7.3 Trafikkforhold

Strekningen har en årsdøgntrafikk (ÅDT) på ca. 15 400 kjt/døgn, hvorav 10 % er tunge kjøretøy. Dagens fartsgrense er 50 km/t.

7.4 Eiendomsgrenser

Det er flere usikre eiendomsgrenser innenfor planområdet. Der juridiske grenser på plankart er ment å følge eiendomsgrenser, skal eiendomsgrenser innmåles. Dette er gjort.

7.5 Teknisk infrastruktur

7.5.1 Elektro

Det planlegges ny bussholdeplass ved rundkjøringen på Hovenga. Bussholdeplassen kommer i konflikt med 3 eksisterende veglysmaster som må demonteres.

Eksisterende kabler og ledninger fremgår av tegning nr. I001 og inngår i tegningshefte.

7.5.2 Eksisterende VA

Det foreligger en eksisterende drengroft i områder der bussholdeplassen skal etableres. Det er ikke laget GH-tegning for eksisterende anlegg.

7.6 Landskapsbilde/bybilde

Planområdet domineres av eldre villabebyggelse med tilhørende store hager. Omgivelsene har ellers preg av bymessig miljø ved Hovenga.

7.11 Naturressurser

Det er ikke registrert mineralressurser i området.

7.12 Grunnforhold

Området består av en breelv avsetninger og tykke havavsetninger.

7.12.1 Grunnundersøkelse

Planområdet som var ute på høring var betydelig større enn avgrensningen som foreligger nå. Det er gjennomført grunnundersøkelser for det resterende området videre nord for busslommen.

8 Beskrivelse av forslag til detaljregulering

8.1 Avgrensning av planområdet

Forslag til reguleringsplan omfatter et mindre område enn det som ble varslet, og et betydelig mer begrenset område enn det som var på offentlig ettersyn. På grunn av manglende finansiering ble det etter offentlig ettersyn besluttet at bare en begrenset del av planen skal vedtas. Figuren under viser planens avgrensning.

8.2.1 Bebyggelse og anlegg

Boligbebyggelse (B og BKS)

Formålet omfatter kun eksisterende bebyggelse.

B – Boligbebyggelse omfatter eksisterende boligbebyggelse. Arealene omfatter frittliggende og konsentrert småhusbebyggelse. Det er gjort en vurdering av tetthetskravet jfr. kommuneplanens intensjoner og bestemmelsene om tetthet i Elvebyen. Dersom disse bestemmelsene skal innføres i området må %BYA økes ut over det som er foreslått. Kommunen ønsker å opprettholde eksisterende struktur og boligform i området, og ønsker ikke at området skal bebygges med større leilighetsbebyggelse eller lavblokk. Derfor legges det ikke opp til bestemmelser som tillater byggehøyder ut over høyder som er angitt i pbl § 29–4. Det er derfor heller ikke satt krav til høyere %BYA enn at det samsvarer med den utnyttelse som eksisterer for de fleste eneboligtomtene i området i dag. Noen tomter vil kunne ha potensiale til «eplehagefortetting» innenfor foreslått BYA på 30%.

8.2.2 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

Veg (SV1–11)

Omfatter offentlige og private veger i området. Eierform fremgår av plankart.

Gang- og sykkelveg (SGS1–4)

o_SGS1 er ny GS veg til bussholdeplass fra Storgata.

GS veger bygges i henhold til normalprofil Figur 5

Annen veggrunn – teknisk anlegg

Omfatter arealer avsatt i tilknytning til veger for plassering av tekniske installasjoner som rekkverk, støyskjermer, støttemurer, grøfter, elektrisk anlegg, kulverter mv. Siktsoner hvor det ikke tillates installasjoner eller beplantning med høyde over 0,5 meter er inkludert i annen veggrunn.

Holdeplass/plattform (SH 1)

Arealer som brukes til bygging av bussholdeplass og repos. Anleggene skal ha universell utforming og bygges i henhold til Bypakke Grenland sine krav til form, innhold og standard.

Kollektivholdeplass (SKH1)

o_SKH 1 –ny bussholdeplass ved Hovenga og bygges etter krav i håndbok V123.

8.2.3 Hensynssoner

H570 – kulturminner

Sonen omfatter eldre bebyggelse, regulert til hensynssone C – bevaring av kulturmiljø.

Det er satt inn bestemmelser som skal sikre at det blir tatt hensyn til eldre, verneverdige bygg og bygningsmiljø.

Det er satt krav i bestemmelsene som skal sikre evt. funn av verneverdige kulturminner i anleggsperioden.

8.2.4 Bestemmelsesområde

For å sikre at veganlegget kan bygges legges det inn et midlertidig anleggsbelte som brukes i byggeperioden. Det er lagt inn bestemmelser som sikrer dette.

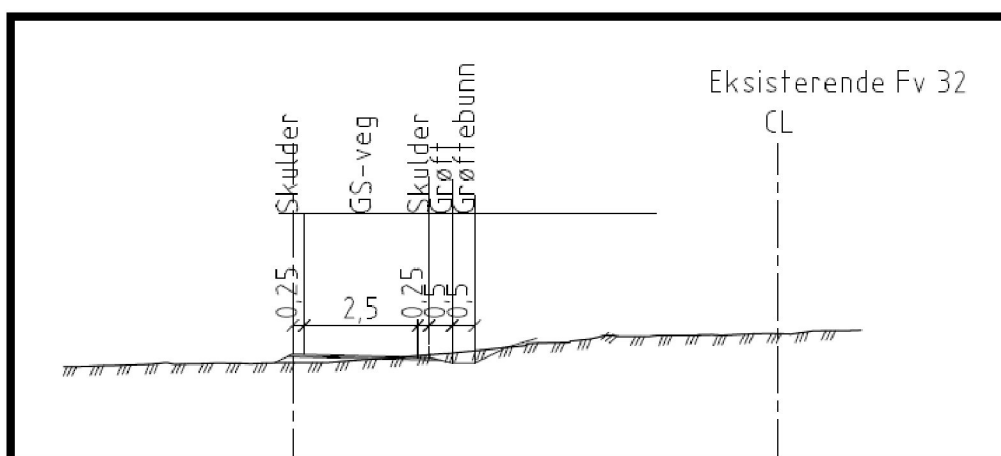
8.3 Tekniske forutsetninger

Planforslaget består i første rekke av ny bussholdeplass. Ny bussholdeplass ved Hovenga bygges etter krav i håndbok V123. Veganlegget planlegges og prosjekteres i henhold til Statens vegvesen håndbok N100. Hensyn til universell utforming ligger til grunn for anlegget, og dette planlegges og prosjekteres i henhold til Statens vegvesens håndbok V129.

Forprosjektet definerer fv. 32 strekningen som gate. Sammen med trafikkbelastning og fartsgrense vil dette danne grunnlag for dimensjonering etter vegvesenets håndbok N100, Veg- og gateutforming.

8.3.1 Gang- og sykkelveg

Gang- og sykkelveger bygges med bredder fra 2,5 til 3,5 m avhengig av gående og syklende i maksimaltiden. Regulert bredde på GS veger er 2,5 meter som vist på normalprofil under.



Figur 5 – Normalprofil for GS-veg. Utsnitt fra tegningshefte, tegningsnummer F003.

8.3.2 Vann og avløp

Ny bussholdeplass vil ikke medføre flytting av eksisterende overvannsanlegg. Overvann fra bussholdeplassen kan tilknyttes eksisterende anlegg.

8.3.3 Elektro

Planforslaget fører til konflikt med det eksisterende elektriske anlegget på stedet. Ved planlegging av det nye elektriske anlegg er det satt fokus på personlig sikkerhet, estetikk, driftssikkerhet, fremtidsrettet anlegg samt kostnader.

Ved ny busslomme plasseres belysningen i bakhånd. Nye veglysmaster følger samme design og lyspunkthøyde som eksisterende master. Armaturer blir valgt ut i fra lysberegning. Utligger blir monter på mastene for å få lyspunktet på samme rekke som eksisterende veglys. Se tegningsgrunnlag N004 for full oversikt over det elektriske anlegget.

9 Virkninger av planforslaget – arealbruk og løsninger

9.1 Framkommelighet

9.1.1 Gående og syklende

Eksisterende GS veg under fv. 32 ved Hovenga er koblet til Storgata og ny holdeplass. Ny bussholdeplass bygges for påstigning i sørgående retning.

9.2 Samfunnsmessige forhold

Planforslaget vil gi bedre vilkår for kollektivtransport, gående og syklende. Dette stimulerer til at flere tar bussen. Universell utforming av holdeplasser skaper bedre vilkår for alle som bruker kollektivtrafikk.

9.3 Naboer

Berørt bebyggelse

Planområdet omfatter stort sett eneboligbebyggelse.

Innløsning av bebyggelse

Boliger som må innløses, vil normalt bli ervervet av Statens vegvesen etter at en reguleringsplan for prosjektet har blitt vedtatt. Hjemmelsgrunnlaget for grunnerv er vedtatt reguleringsplan.

Prosjektet innebærer innløsning av en bolig på eiendommen gnr 200/bnr 2631.

9.4 Byggegrenser

Byggegrenser settes til 15 meter fra senterlinje av fylkesveg 32 og 5 meter fra senterlinje GS veg. Innenfor denne avstand til fv. 32 viser støyberegninger at vi er i rød sone. Den røde sonen strekker seg stedvis også utenfor 15 meters grensen. Her vil det uansett ikke være aktuelt å oppføre støyfølsom bebyggelse.

I boligområdene settes byggegrensen 5 meter fra veg.

9.5 Gang- og sykkeltrafikk

Heimdalsgate – Storgata

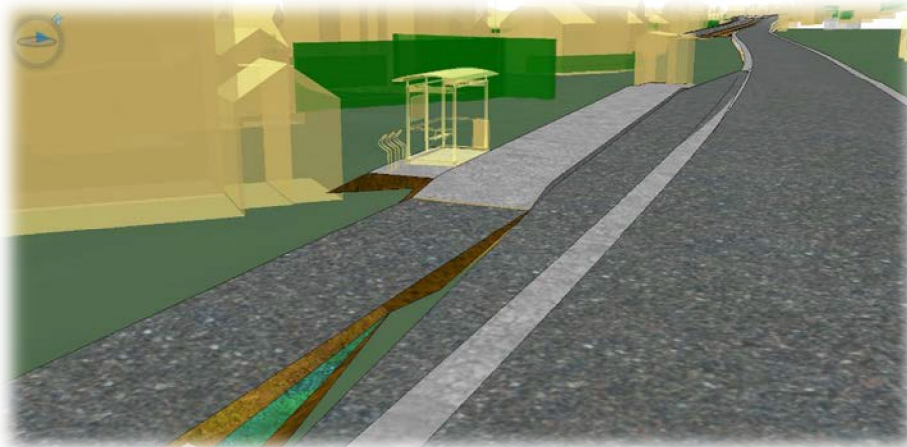
Fra Heimdalsgate følger GS trafikken kjørevegen frem til eksisterende undergang ved Hovengasenteret og ny GS veg til ny bussholdeplass.

9.6 Kollektivtrafikk

Holdeplass ved Hovenga

Ny bussholdeplass etableres ved fv. 32 ved Hovenga slik at man her får holdeplasser på begge sider av vegen. Holdeplassen nås via Storgata og undergang fra Hovenga.

Holdeplassen betjener reisende i sørgående retning. Holdeplassen vil være viktig både for beboere i nordre del av Osebakken og for de som kommer øst for fv. 32 ved Åmotbakken og Breidablikkbakken.



Figur 6 – Utsnitt fra 3D modell for ny bussholdeplass ved Hovenga.

9.7 Landskap/bybilde

Ny bussholdeplass vil virke positivt inn i miljøet.

9.8 Nærmiljø/friluftsliv

Planforslaget får ingen virkning i forhold til friluftsliv.

9.9 Naturmangfold

Alle planforslag som berører natur skal vurderes etter naturmangfoldlovens kapittel II. Hensynet til naturmangfoldet skal vektlegges og avveies mot andre samfunnsinteresser.

I henhold til vegleder til naturmangfoldloven kap. II skal begrunnelsen og omfanget av vurderingene etter §§ 8–12 i vedtaket tilpasses omfanget av dokumentasjon og forholdene i den enkelte sak. Det betyr at jo mer truet og verdifullt naturmangfold som berøres, eller jo mer tiltaket vil påvirke forvaltningsmålene for naturtyper, økosystemer og arter, desto grundigere må saken dokumenteres og vurderes etter loven. Der saken bare berører lokalt viktig naturmangfold, i liten grad berører truet eller verdifullt naturmangfold eller tiltaket ikke får betydning for om forvaltningsmålene i § 4 og § 5 kan nås, så vil man kunne behandle vurderingene og vektleggingene i loven på en enklere måte.

Naturmangfoldloven (§§8–10)

Kunnskapsgrunnlaget (§8)

Kunnskapen om naturmangfold (jf. nml §8) baserer seg på søk i innsynsløsningene naturbase (www.naturbase.no) og artskart (www.artsdatabanken.no), samt rapport om tilstandsbedømming av Borgestadalleen (Erik Solfjeld, 2016). Som supplement til kunnskapsgrunnlaget har Statens vegvesen v/landskapsarkitekt Monica Løvli gjennomført en kort befaring av området 29.8.2017.

Det er ingen kjente forekomster av freda kulturminner eller viktige naturtyper innenfor planen. I sum vurderes kunnskapen om naturverdier (nml §8) innenfor planområdet som tilstrekkelig for å vurdere planens virkning. Det er ingen registrerte vannforekomster i planområdet i vann-nett.no.

Føre var prinsippet (§9)

Reguleringsplan med plankart og tegningshefte gjør detaljert rede for tiltakets utforming. Det er etter tiltakshavers skjønn ingen uavklarte og potensielt problematiske forhold som kan berøre naturmangfoldet. Vi mener derfor at kunnskapen om planens påvirkning av naturmangfold er tilstrekkelig (nml § 8). Videre mener vi derfor at det ikke er viktige forbehold som følger av føre-var-prinsippet (nml § 9).

9.10 Naturressurser

Planforslaget berører ikke viktige naturressurser.

9.11 Støy og vibrasjoner

Støy

Tiltaket defineres som et miljø- og sikkerhetstiltak i henhold til «Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging» (T-1442/2016). Det er utarbeidet egen rapport for støy, datert 23.10.2017.

Det er foretatt beregning av vegtrafikkstøy for dagens løsning og for ny situasjon. Til grunn for beregninger er hastigheten satt til 50 km/t og trafikkmengde fremskrevet til år 2037. Planområdet er med dagens situasjon utsatt for trafikkstøy. De fleste boligene som ikke er skjermet ligger med fasade mot veg i gul sone. Flere boliger ligger også i rød sone.

Dagens skjermer som må fjernes på grunn av ny GS-veg skal erstattes. I syd foreslås det å erstatte skjermen som fjernes på vestsiden, med ny skjerm nærmere bebyggelsen. Skjermen er 3,7 til 4,1 m høy.

Gjennomføringen av planforslaget vil ikke gi merkbar økning av støynivået. Total endring av støynivået er mindre enn 3 dB. Planforslaget utløser derfor ikke krav til skjermingstiltak ut over de tiltakene som er foreslått for å erstatte eksisterende skjermer.

9.12 Risiko, sårbarhet og sikkerhet – ROS analyse

Det er gjennomført en ROS analyse for planområdet, inkludert et større område opp mot Skien grense. For det nye reduserte planområdet er det ikke identifisert hendelser med risiko som krever spesiell oppfølging.

Hendelser fra ROS analysen brukes videre i YM plan og evt SHA planer.

9.13 Rammer og premisser for planarbeidet

Planforslaget er i tråd med ATP Grenland, Strategi og plan for myke trafikanter og plan for hovedvegnett for sykkeltrafikk i Grenland.

Planforslaget ivaretar hensyn til barn og unge jfr. intensjonene i rikspolitiske retningslinjer for barn og unge. Planforslaget er i tråd med statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging.

Planforslaget bygger på intensjoner og betingelser fra forprosjektet.

10 Gjennomføring av forslag til plan

10.1 Framdrift og finansiering

Anlegget finansieres gjennom Bypakke Grenland og prioriteres i henhold til den vedtatte prosjektrekkefølgen i bypakke-prosjektet.

10.2 Utbyggingsrekkefølge

Rekkefølgen på utbyggingen avklares i senere faser.

10.3 Trafikkavvikling i anleggsperioden

Anlegget gjennomføres uten å stenge fylkesvegen, og det er ikke behov for omkjøringsveg.

10.4 Sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA)- og Ytre miljøplan (YM) for byggefasen

En Ytre Miljøplan (YM-plan) skal beskrive prosjektets utfordringer knyttet til ytre miljø og hvordan disse skal håndteres. Dette er i hovedsak et dokument for byggherren som skal ivareta miljøkrav i lover og forskrifter. Planen er både grunnlag for prosjektering og konkurranse, og en oppsummering/vedlegg til sluttkontrakt. Statens vegvesen sin håndbok R 760 «*Styring av utbygging-, drifts- og vedlikeholdsprosjekt*» stiller krav til at det skal utarbeides en Ytre Miljøplan på alle prosjekt.

I tabellen nedenfor er det listet opp spesielle miljøutfordringer som skal arbeides videre med i YM-plan.

Tabell 1 – Innspill til YM-plan:

Tema	Problemstillinger/vurderinger
Støy	Støy i anleggsfase
Luftforurensning	Hensyn til støv fra anleggsarbeid.
Nærmiljø og friluftsliv	Fremkommelighet for barn og unge.
Materialvalg og avfallshåndtering	Miljøvennlige produkter prioriteres der det er tilgjengelig. Behovet for avfallsplan vurderes.

11 Sammendrag av innspill

11.1 Innspill til varsel om oppstart

Innspill fra Telemark fylkeskommune (TFK), 2.5.2017

- Utfordringer som avkjørselssanering gir for myke trafikanter og fremtidige muligheter for snarveger i området samt effektiv adkomst til busstopp må belyses i planprosessen.

Automatisk freda kulturminner

- Det ligger en automatisk fredet lokalitet innenfor planområdet, Askeladden id 3489. Det er også kjent flere fjernete gravhauger rett utenfor planområdet. Flere automatisk fredete kulturminner kan være bevart.
- Viser til kulturminneloven § 9 om undersøkelsesplikten for offentlige og større private tiltak og til § 10 om at utgifter til særskilt granskning må dekkes av tiltakshaver.
- Hvis automatisk fredet kulturminne ikke kan sikres gjennom planen, må det søkes om dispensasjon fra kulturminneloven. Søknaden utarbeides av fylkeskommunen og oversendes Riksantikvaren for vurdering.
- Gjør oppmerksom på meldeplikten etter kulturminneloven § 8 andre ledd. Meldeplikten oppstår når det oppdages automatisk fredete kulturminner som ikke var kjent på forhånd. TFK anbefaler at meldeplikten innarbeides i fellesbestemmelsene i reguleringsplanen, og at følgende tekst brukes:

Om det viser seg først mens arbeidet er i gang at det kan virke inn på et automatisk fredet kulturminne, skal Telemark fylkeskommune kontaktes og arbeidet stanses i den utstrekning det kan berøre kulturminnet. Kulturminnemyndighetene avgjør snarest mulig – og senest innen 3 uker – om arbeidet kan fortsette og vilkårene for det. Fristen kan forlenges når særlige grunner tilsier det (jf. kulturminneloven § 8 andre ledd).

- Automatisk fredete kulturminner skal som hovedregel vises som hensynssone d i plankartet. Hensynssone d bør omgis av en hensynssone c som fungerer som en buffer for kulturminnet. Den geografiske avgrensingen av hensynssone c skal skje i samråd med regional kulturminneforvaltning.

Nyere tids kulturminner

- Det er kulturminner av nasjonal verdi både innenfor og inntil planområdet. Mot nord strekker det avgrensede planområdet seg inn på vedtaksfredet området som omfatter Borgestad gård med tilhørende jorder. Området er fredet etter kulturminneloven §§ 15 og 19 og har askeladden-ID 86688. TFK vil særlig peke på Borgestadalleen som er fredet etter kulturminneloven § 15. Dersom det planlegges tiltak som går innenfor grensen til det fredete området kontaktes den regionale kulturminneforvaltningen raskest mulig for en dialog.

- På både opp og nedsiden av Storgata er det eldre bebyggelse som Porsgrunn kommune kan vurdere å regulere til hensynssone C – bevaring av kulturmiljø.
- Det regionale kulturminnevernet ber om at man i planprosessen unngår konflikt med det automatisk fredete kulturminnet med id 3489 og Borgestad med id 86688.
- Det er uavklart om reguleringsplanen er i konflikt med flere automatisk fredet kulturminner. TFK vil av den grunn ikke gi endelig uttalelse til reguleringsplanforslaget før undersøkelsene etter kulturminneloven § 9 er oppfylt, dvs. at de varslede undersøkelser er gjennomført.

Kommentar:

Hensynet til gående og syklende er prioritert i forslaget. Fremkommelighet for gående og syklende er vist på kart og tilrettelagt særskilt ved regulering av gangveier og turvei.

Planområdet er lagt utenfor registrerte freda kulturminner. Det er vurdert og forkastet et GS vegalternativ fra Håvundvegen til Hammerkrysset som kunne komme i konflikt med kulturminne og jordverninteresser.

Det er lagt inn bestemmelser som ivaretar meldeplikten etter kulturminneloven.

Noe bebyggelse på nedsiden av fv. 32 er regulert til hensynssone c – bevaring. Det er gitt bestemmelser som sikrer at bebyggelsen blir ivaretatt.

Ragnar Georg Stokke, 24.4.2017

- Er positiv til busslomme nord for rundkjøringen, og mener denne må etableres ettersom det har vært et ønske i mange år.
- Viser til at det er flere måter å løse en utbygging av busslomme på, og at denne uansett hvilken løsning som velges må legges så nærme G/S undergangen mot Hovengasenteret som mulig.
- Mener det bør sperres for kjøring i retning Skien fra Vidars gate.

Kommentar:

Ny bussholdeplass ved Hovengasenteret er lagt så langt inn mot undergangen som mulig. Sperring for utkjøring mot nord fra Vidars gate er ikke aktuelt. Det er planlagt sperring av Vidarsgate ved jernbaneovergangen. Når denne sperringen er gjort vil trafikken i krysset uansett blir mindre.

Majorbygg AS, 30.4.2017

- Selskapet skal bygge ut eiendommen til tidligere Grenland Papp på Osebakken. Det er satt rekkefølgebestemmelser til reguleringsplan som hindrer utbygging av denne tomten før Vidars gate er permanent stengt og nytt krysningspunkt for myke trafikanter er etablert.
- Mener planområdet bør utvides frem til formålsgrensen mot planen for Osebakken Park for å fange opp bestemmelsene om anleggstrafikken i byggefase for denne planen.
- Ber om begrunnelse dersom planområdet ikke utvides, og at det eventuelt etableres en dialog om saken.
- Kryssløsning Vidars gate– Storgata er detaljprosjektet for å håndtere anleggstrafikk.

Kommentar

Det vil ikke være aktuelt å utvide planområdet til å omfatte arealer som ikke er nødvendige for gjennomføringen av GS veganlegget. Planforslaget endrer ikke situasjon på eksisterende kjøreveger i området.

11.2 Innspill til offentlig ettersyn

Fristen for innsending av merknader til planforslaget var 4 februar. Innspillene oppsummeres og kommenteres fortløpende av Statens vegvesen.

Merknadene er gruppert slik:

- Offentlige høringsinstanser
- Ideelle foreninger
- Direkte berørte parter og naboer

Offentlige høringsinstanser

1 Telemark fylkeskommune, 23.1.2018

Det er kulturminner av nasjonal verdi inntil planområdet. I nord går plangrensen inn mot vedtaksfredet området som omfatter Borgestad gård med tilhørende jorder og allé. Området er fredet etter kulturminneloven §§ 15 og 19 og har askeladden-ID 86688.

Hensynet til Borgestadalleen er ikke ivaretatt på en tilfredsstillende måte i planforslaget.

Fylkeskommunen forventer at hensynet til den fredete alleen blir ivaretatt med følgende justeringer:

Hele arealet med annen veggrunn, veg og g/s øst for trærne får hensynssone C (H570 – kulturmiljø) som legges som buffersone inntil det fredete kulturminnet jf. PBL § 11–8 c. Sonen må omtales i bestemmelse 6.1. «Trær i Borgestadalleen er fredet etter kulturminneloven og skal bevares og sikres mot ødeleggelse. Røtter

som strekker seg inn i planområdet skal sikres. Alle tiltak, herunder all graving, som får konsekvenser for trærne skal sendes Telemark fylkeskommune før iverksetting». Anleggs- og riggområde burde også inkluderes i dette ved at hensynet til trærne og deres røtter nevnes i bestemmelse 5.1.»

Fylkeskommunen ønsker tett dialog om både de fredete trærne og trærne lengre sør i den videre planprosessen og etterpå. Fylkeskommunen anbefaler at det tas kontakt med en sertifisert arborist for mer konkret å vurdere risikobildet for eksisterende trær og hvilke alternativer som foreligger når det gjelder eventuelle erstatningstrær. Når en mer konkret vurdering av risikobildet og eventuelle alternative erstatningsløsninger foreligger, kan det tas en felles vurdering.

Det er positivt at kulturmiljøet ved Storgata i Porsgrunn er regulert med hensynssone C (H570) med tilhørende bestemmelse. Fylkeskommunen anbefaler at det i samråd med Porsgrunn kommune vurderes om enkelte av bygningene skal reguleres til bevaring som enkeltobjekt (tykk strek på kartet) som oppfølging av kulturminneplanen som er under arbeid.

Statens vegvesens kommentar

Arealet med hensynssone c legges inn i plankart og omtales i bestemmelsenes pkt 6.1 som anbefalt. Når det gjelder anleggs- og riggområdet, kan hensyn også legges inn i bestemmelsenes pkt. om dette. Statens vegvesen vil også legge opp til at hensynet til Borgestadalleen vies særskilt oppmerksomhet i byggefase. Planbeskrivelsen har omtalt hensynet til Borgestadalleen som en særskilt miljøutfordring i prosjektet. Det skal utarbeides en Ytre miljøplan for anlegget, og denne vil rette oppmerksomhet mot hensynet til Borgestadalleen og sørge for at kvalifisert kompetanse involveres slik at hensynet til alleen blir godt ivaretatt.

Når det gjelder videre regulering for bevaring av enkeltobjekt bør dette av hensyn til fremdriften med reguleringsarbeidet avklares i forbindelse med ordinær behandling av kulturminneplan.

2 Porsgrunn utvikling, 2.2.2018

Gbnr 200/2639 og 200/2640 er avsatt til boligformål i gjeldende arealplan for Porsgrunn kommune. Porsgrunn utvikling støtter forslaget til at ovennevnte eiendommer i reguleringsforslaget avsettes til boligformål i byggeområde B3 og B4. Formåls grensen for B3 mot fv. 32. bør flyttes slik at den samsvarer med formåls grensen for BKB1.

Ber om at det for område B3 og B4 også skal bli mulighet til å etablere konsentrert småhusbebyggelse slik at det ligger bedre til rette for fortetting av et sentrumsnært og attraktivt boligområde.

Porsgrunn utvikling viser til at flere av boligene langs fv. 32 ligger i gul og rød støysone og mener man bør benytte anledningen til å etablere en støyskjerm. Porsgrunn Utvikling viser blant annet til ambisjoner i bypakka om å gjøre Grenland til et bedre sted å bo og arbeide.

Statens vegvesens kommentar

Byggegrensen for B3 følger samme byggegrense som BKB1. Av hensyn til at arealene er støyutsatt bør man generelt være forsiktig med etablering av støvfølsom bebyggelse i dette området. Kommuneplan sier at det ikke er tillatt å oppføre støvfølsom bebyggelse i rød støysone. Det er likevel gjort unntak for bebyggelse på arealer som er vist til sentrumsformål og innenfor elvebyen. Det aktuelle området ligger innenfor elvebyen, og oppføring av boliger kan vurderes på visse vilkår. Grensen for arealet til annen veggrunn er satt for å sikre tilstrekkelig fremtidig areal for veganlegget. BKB1 omfatter arealer med eksisterende bebyggelse og formålet følger derfor opp eksisterende situasjon.

Når det gjelder fortetting i B3 og B4 har kommunen har vært klar på at man ønsker at eksisterende boligstruktur opprettholdes. Det gjelder alt boligareal fra B1 til B8. Både kommuneplan og plan for elvebyen gir signaler om mer fortetting. Dette er et område som også har en boligstruktur dominert av eneboligbebyggelse på store tomter. Denne strukturen har man ønsket å bevare. Derfor er mesteparten av arealene regulert til frittliggende bolighus, og utnyttelsesgraden er satt for at dette skal være tilpasset eneboligbebyggelse. Langs Friggsgate er det et areal som består av mer konsentrert småhusbebyggelse. Det er åpnet for at arealene i forlengelse av dette frem til «forretningstomten», kan utnyttes til mer fortettet bebyggelse. Bare mindre deler av dette området nærmeste vegen berører rød støysone.

Når det gjelder opplegg for skjerming av støy, følger Statens vegvesen retningslinjene for behandling av støy i arealplanlegging – T1442/16. Bygging av GS-veg er et miljø og trafiksikkerhetstiltak. Gjennomføringen av tiltaket vil gi mindre enn 3 dBA støyøkning. Tiltaket utløser ikke krav til etablering av nye støytiltak.

3 Bane NOR, 19.1.2018

Bane NOR vurderer at ny sykkelvei kan gi flere myke trafikanter som bruker planovergangen ved Storgata, og mener det må vurderes siktutbedringer ved planovergangen.

Viser til at risiko forbundet med økt bruk av planovergangen ikke er vurdert i ROS analysen, og ber om at denne oppdateres. Eventuelle avbøtende tiltak bør da omfattes av rekkefølgebestemmelser.

Statens vegvesens kommentar

Det bygges ikke en ny GS veg inn mot denne overgangen. Ny GS veg bygges i første rekke for kryssing av fv. 32 ved Hammerkrysset og videre mot Hovenga senteret. Tiltaket kan likevel innebære at flere sykler og går i området, og ledes mot overgangen. Statens vegvesen anser likevel at eksisterende gang- og sykkeltrafikk i området er så stor at en eventuell økning ikke representerer en vesentlig endring. Dersom Bane NOR vurderer at denne overgangen representerer en risiko for gående og syklende, bør Bane NOR som eier av planovergangen for eget tiltak iverksette sikring. Ut fra Statens vegvesens syn er planovergangen godt skiltet, det er etablert lyssignal og bom ved overgangen. Statens vegvesen kan ikke se at planforslaget utløser nye behov eller krav til ytterligere siktforbedrende tiltak.

ROS analysen oppdateres med vurdering av risiko ved planovergangen.

4 Fylkesmannen i Telemark, 22.1.2018

Fylkesmannen støtter planforslagets vurdering av krav til boligtetthet.

Fylkesmannen ber om at det angis bestemmelser som regulerer bruken av LNF arealet i nord etter endt anleggsgjennomføring.

Fylkesmannen anbefaler at man i retningslinjer for hensynssone H560 beskriver mer spesifikt hvordan man håndterer eik som er en utvalgt naturtype etter naturmangfoldloven. Følgende tekst kan brukes for å sikre eiker som er utvalgte naturtyper;

I hensynssonen tillates ikke fjernet trær eller annen vegetasjon uten særlig tillatelse fra kommunen. Beskjæring og øvrig skjøtsel av forskriftseiker innenfor H560 skal foregå i nær dialog med kommunen. Det bør ikke lagres materialer, maskiner eller masser i dryppsonene på treet. Dersom det skal være maskinaktivitet og transport nær treet skal tiltak for beskyttelse av stammen gjennomføres. Døde/avkuttete greiner skal ikke fjernes fra lokaliteten. Hvis treet dør skal det ikke fjernes fra stedet. Eventuelt kan det vurderes flyttet til andre eikelokaliteter i nærområdet.

Det er registrert flere fremmede, svartelistede arter langs fylkevegen hvor noen har svært høy risiko for spredning. Planbeskrivelsen beskriver at det skal utarbeides en plan for massehåndtering som skal sikre at svartelistede arter ikke spres. Det vises til reguleringsbestemmelse om dette, men denne kan ikke finnes i planforslaget. Fylkesmannen ber derfor om at dette sikres i planen.

Statens vegvesens kommentar

LNF formålet fremgår tydelig av plankartet, og det er satt bestemmelser som sikrer at arealet tilbakeføres til landbruksområde når anleggsarbeidet er avsluttet. Det er tenkt at arealet kan anvendes til landbruksformål uten begrensninger. Det er derfor ikke satt noen bestemmelser om dette.

Kommentaren om bestemmelser til H560 tas til følge.

Når det gjelder plan for massehåndtering som skal sikre at ikke fremmede arter spres er Statens vegvesen av den oppfatning at Ytre miljøplan er det rette planverk som skal sikre at spredning av fremmede arter ikke skjer. I henhold til forskrift om fremmede organismer §24 pkt. 4, skal de som er ansvarlig for flytting av løsmasser som kan inneholde fremmede organismer i rimelig utstrekning, undersøke om massene inneholder fremmede organismer som kan medføre risiko for uheldige følger for det biologiske mangfold dersom de spres, og treffe egnede tiltak for å forhindre slik risiko, slik som bruk av masser fra andre områder, tildekking, nedgraving, varmebehandling, eller levering til lovlig avfallsanlegg. Det har vært noe diskusjon rundt nødvendigheten av å ha med en eksklusiv bestemmelse om dette, når hensynet tross alt er ivaretatt av gjeldende lovverk. Statens vegvesen har kommet til at hensynet uansett skal ivaretas og at Ytre miljø plan vil ivareta dette. Punktet er fremhevet i planbeskrivelsens omtale av Ytre miljøplan. Det anses derfor ikke nødvendig å ha med en egen bestemmelse om dette.

Ideelle foreninger

5 Borgeskogen vel, 22.1.2018

Borgeskogen Vel ønsker å klage på saksgangen for reguleringsplanarbeidet. Årsaken er at mange beboere, som også er medlemmer av velforeningen, ikke er oppført som berørte parter. Velforeningen hevder at de da ikke har fått nødvendig informasjon og mulighet til å komme med sitt syn.

Velforeningen mener Statens vegvesen bagatelliserer trafikkøkningen i Åmotbakken som vil bli konsekvens ved stenging av Håvundvegen ved Hammarkrysset.

Borgeskogen velforening er delt i synet på stenging av Håvundvegen, men vil bemerke at alle skal få informasjon om tiltak som vil berøre dem.

Statens vegvesens kommentar

Planarbeidet er varslet med eget brev til velforeningen og grunneiere i og omkring planområdet. Planarbeidet er kunngjort i tre aviser og det er avholdt to åpne

møter om planarbeidet. Statens vegvesen mener man i denne saken har gjort planarbeidet godt kjent og har lagt forholdene til rette for medvirkning.

Når det gjelder biltrafikk i Åmotbakken og Hammerkrysset er det gjort tellinger i rushtid om morgnen fra kl. 07:00 til kl. 09:00 og fra kl. 15:00 til kl. 17:00. Tellingene viser at trafikken i Åmotbakken og ved innkjøringen til Håvundvegen ved Hammerkrysset er lav selv i rushtiden. Stenging av Håvundvegen representerer kun den forandringen at biltrafikk fra Porsgrunn til Håvundvegen må ta en annen veg. Hammerkrysset er fra før stengt for utkjøring og det er stengt for innkjøring fra nord. Åmotbakken er heller ikke eneste alternativ ettersom man kan kjøre til boligene i Håvundvegen via fv. 31. Det medfører en bompassering som kan medføre betaling for noen (Det betales for kun én bompassering per time uansett hvor mange bommer man kjører gjennom (uten brikke betales det for hver enkelt passering, også om flere bommer passerer i løpet av én time). Statens vegvesen mener derfor den potensielle trafikkøkningen i Åmotbakken vil være lav og er akseptabel ut fra hensyn til fremkommelighet og trafikksikkerhet.

Direkte berørte parter og naboer

6 Dimitar Hristov, 4.2.2018

Hristov bemerker at foreslåtte støyskjermer er i planforslaget plassert lengre inn på deres eiendom enn det tidligere skisser har vist. Dette skaper flere forskjellige praktiske problemer for bruk og vedlikehold av eiendommen.

Hristov ønsker videre en konstant høyde på støyskjermer på 4,2 meter, og viser til at dagens støyskerm varierer i høyde mellom 3,6 meter og 4,8 meter. Hristov er bekymret for at støyen vil øke når huset på deres eiendom rives. Det bemerkes også at en støyskerm på motsatt side av vegen vil reflektere støy tilbake på deres eiendom. Hristov mener denne støyen vil øke med mer enn 3dB.

Statens vegvesens kommentar

Ny støyskerm kan flyttes nærmere vegen enn planforslaget viser, i tråd med Hristovs ønsker. Det er foretatt nye beregninger av støy ved ny situasjon. Dvs. med flyttet støyskerm.

Nye beregninger viser at gjeldende krav til støyskjermer kan ivaretas ved bygging av støyskerm som er 3,7-4,1 meter høy.

12 Vedlegg

Forslag til plankart

Forslag til reguleringsbestemmelser

ROS analyse

Støyrapport

Datarapport – grunnundersøkelser

Adresseliste inkludert grunneierliste

Tegningshefte

Utfylt sjekklister



Statens vegvesen
Region sør
Ressursavdelingen
Postboks 723 Stoa 4808 ARENDAL
Tlf: (+47) 22073000
firmapost-sor@vegvesen.no
vegvesen.no

Trygt fram sammen