
| | |
|--------------------|---|
| Oppdragsgiver: | Statens vegvesen |
| Oppdrag: | 604408-01 – Fv359 Kaste - Stoadalen Reguleringsplan |
| Dato: | 30.08.16 |
| Skrevet av: | Björg Wethal |
| Kvalitetskontroll: | Åse Marit Rudlang Flesseberg |

VURDERING AV INNKOMNE MERKNADER

INNHOOLD

| | | |
|-----|--|---|
| 1 | Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeidet med høring av forslag planprogram..... | 2 |
| 2 | Vurdering av Innkomne merknader | 3 |
| 2.1 | Offentlige høringsinstanser..... | 3 |
| 2.2 | Organisasjoner, lag og foreninger | 7 |
| 2.3 | Private..... | 8 |



1 VARSEL OM OPPSTART AV REGULERINGSPLANARBEIDET MED HØRING AV FORSLAG PLANPROGRAM

Oppstart av reguleringsplanarbeidet med høring av forslag til planprogram ble varslet i Varden og TA 28. januar 2016 og Kanalen 4. februar 2016. Alle offentlige instanser, frivillige lag og organisasjoner og berørte grunneiere og beboere i området ble varslet ved eget brev. Fristen for innkomne merknader var 10.03.16. På forespørsel og nærmere begrunnelse, ble fristen utvidet til 14.03.16.



TELEMARK
fylkeskommune

Statens vegvesen

Telemark fylkeskommune har ansvaret for fylkesvegene, avgjør hvilke prosjekter som skal gjennomføres hvert år og gir politiske føringer for utvikling av fylkesvegene. Det er Statens vegvesen som normalt planlegger, bygger, drifter og vedlikeholder fylkesvegene på vegne av fylkeskommunen.

NYHUS DANMARK STOADALEN ODDEN KASTE RYSSER UTREDS MOVEDSAND

Fv. 359 Kaste–Stoadalen i Nome kommune

Oppstart av reguleringsplanarbeid med høring av forslag til planprogram

Med hjemmel i plan- og bygningslovens §§ 4-1, 12-3 og 12-8 og Forskrift om konsekvensutredninger varsles det at Statens vegvesen setter i gang arbeid med reguleringsplan for fv. 359 Kaste–Stoadalen med konsekvensutredning.

Statens vegvesen og Telemark fylkeskommune skal i samarbeid med Nome kommune lage en ny detaljreguleringsplan for nevnte prosjekt, og ber om innspill til planarbeidet.

Strekningen Kaste–Stoadalen ligger mellom Ulefoss og Lunde. Dette blir en ny 3,0 kilometer lang veg inkludert en bru på 250 m samt en løsmassetunnel på ca. 100 m. Hensikten med ny vegtrase utenom Lannaområdet er å forbedre forholdene for beboerne, de myke trafikantene og gjennomgangstrafikken, samt redusere miljømessige ulemper.

Tiltaket er utredningspliktig etter Forskrift om konsekvensutredninger, §2d. I forbindelse med reguleringsplanarbeidet skal det gjennomføres en konsekvensutredning (KU) for å sikre at viktige miljø- og landskaps hensyn blir vurdert. Planprogrammet som ligger til grunn for arbeidet, er lagt ut til offentlig ettersyn i perioden 28.01.16 til 10.03.16 (i samsvar med plan- og bygningsloven §§ 4-1 og 14-2). Planprogrammet er tilgjengelig på tjenestekontoret og nettsidene til Nome kommune.

I forbindelse med planarbeidet vil det bli utført nødvendige oppmålingsarbeider, grunnundersøkelser, støyvurderinger og naturmiljø- og arkeologiske registreringer.

Vi ber om synspunkt, innspill eller andre relevante opplysninger innen 10. mars 2016. Send det skriftlig til Statens vegvesen Region sør Serviceboks 723, 4808 Arendal, eller firmapost-sor@vegvesen.no. Har du spørsmål, kan du også kontakte Solfrid Førland på tlf. 35 58 79 36 og e-post solfrid.forland@vegvesen.no

Oppstart av planarbeidet er varslet på www.nome.kommune.no

Det har i alt kommet inn 11 merknader til varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid med høring av forslag til planprogram. I kapittel 2 er det gitt en oppsummering av merknadene med Statens vegvesens vurdering.

Det fremgår av Statens vegvesens vurdering hvordan merknadene er innarbeidet i planprogram og reguleringsplan.

2 VURDERING AV INNKOMNE MERKNADER

2.1 Offentlige høringsinstanser

1) Direktoratet for mineralforvaltning (DMF), 22.03.16

Planen berører ikke forekomster av regional eller nasjonal verdi. DMF har ingen merknader til varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid for fv. 259 Kaste-Stoadalen.

Til orientering ligger planområdet innenfor et område som har Radon aktsomhetsgrad 1 (moderat til lav aktsomhet).

Statens vegvesens vurdering

Merknaden tas til orientering.

2) Kystverket, 10.03.16

Eidselva benyttes av fritidsbåtfartøy og mindre fartøy som trafikkerer Skiensvassdraget. Etablering av bru over Eidselva må ha minst like høy vertikal klaring som eksisterende bruer i området.

Kystverket minner for øvrig om at etablering av bruer over elver og innsjøer som er farbare med fartøy fra sjøen krever tillatelse fra Kystverket. Det bør innarbeides i bestemmelsene at etablering av bruer krever tillatelse fra Kystverket etter havn- og farvannsloven.

Statens vegvesens vurdering

Brua vil ha en klaringshøyde på 13 meter over høyeste normalvannstand i samsvar med tilsvarende bruer i området. Seilingsleden har en bredde på ca. 35 meter. Dette i samsvar med gjeldende reguleringsplan.

Følgende tekst er innarbeidet i reguleringsbestemmelsene:

«Etablering av bru krever tillatelse fra Kystverket etter havn- og farvannsloven.»

3) NVE, 25.02.16

NVE har kommet med en generell uttalelse/standardsvar med hensyn på forhold som er naturlig å vurdere i planprosessen. Planlegging og utbygging må ta hensyn til faren for skader som følge av flom, erosjon og skred. Sikkerhetsnivå for ny bebyggelse i forhold til flom-, erosjon- og skredfare er gitt i TEK10 §§ 7-2 og 7-3. På reguleringsplannivå må det utredes om det er reell fare for flom og/eller skred. Dersom det konkluderes med at det er områder som er flom- eller skredutsatt, må faresonen avmerkes på kartet som hensynssone jf. pbl § 12-6, og tilknyttes bestemmelser som forbyr eller setter vilkår for bygging og tiltak.

NVE vurderer om tiltak i vassdrag kan medføre skader eller ulemper for allmenne interesser på en slik måte at det oppstår konsesjonsplikt etter vannressursloven § 8. Reguleringsplan kan erstatte konsesjon etter vannressursloven § 8, jf. §§ 18 og 20. Dette forutsetter at detaljreguleringsplaner der det planlegges inngrep i vassdrag der allmenne interesser kan bli berørt må sendes til NVE for vurdering. I slike saker må kommunene være tydelig i oversendelsesbrevet at forholdet til vannressursloven skal vurderes.

NVE viser for øvrig til sjekkliste med veiledningsmaterieell for vurdering av tema innenfor NVEs forvaltningsområder.

Statens vegvesens vurdering

Det er gjennomført flere grunnundersøkelser i området i perioden 1973-2015. Det er Geoteknisk rapport Hd-1117A-1/201008960-10 Kaste – Stoadalen, 2015 lagt vekt på stabilitet av skjæringer og fyllinger og fundamentering av bru og løsmassetunneler. Det vil slik det fremgår av planprogrammet bli utført supplerende grunnundersøkelser og vurdering av erosjonssikring samt brukbarhet av skjæringsmasser.

Områder som er utsatt for flom og/eller skred er vist med hensynssone på plankartet og det fremgår av reguleringsbestemmelsene at områder med ras- og skredfare (ravineområder i Stoadalen, ved Eidselva og langs rv. 36) skal vurderes av geoteknikker før anleggsarbeider settes i gang.

Statens vegvesen vil oversende forslag til reguleringsplan NVE for vurdering.

4) Telemark fylkeskommune, 17.02.16

Automatisk freda kulturminne

Det må i henhold til kulturminneloven §9 utføres en arkeologisk registrering innenfor planområdet. Arkeologiske undersøkelser kan bare utføres på bar og frostfri mark (april-november).

Automatisk fredete kulturminner skal som hovedregel vises som hensynssone i plankartet, jf. PBL §§ 11-8 d (båndlegging etter kulturminner) og 12-6. Hensynssonen skal følges av bestemmelser som sikrer hensynet til kulturminnet, jf. PBL § 12-7. Den geografiske avgrensningen av hensynssonen skal skje i samråd med regional kulturminneforvaltning. Det må søkes dispensasjon fra kulturminneloven dersom automatisk fredete kulturminner ikke kan sikres gjennom planen. Søknaden utarbeides av fylkeskommunen og oversendes Riksantikvaren for vurdering. Det kan ved innvilgning av dispensasjon settes vilkår om arkeologisk utgraving før planen realiseres. Dette vilkåret skal innarbeides i reguleringsbestemmelsene.

Meldeplikten etter § 8 andre ledd anbefales innarbeidet i reguleringsplan med følgende tekst: *«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)».*

Norsk Maritimt Museum har ingen merknader til planarbeidet.

Nyere tids kulturminner

Det store landskapsrommet på Ulefoss med de to fredete herregårdene på hver side av kanalen og med industrien og boligene plassert rundt og tilpasset landskapet er et samlet kulturmiljø av nasjonal verdi. Det må utredes hvordan en ny veitrasé med sin plassering og utforming virker inn på denne helheten. Planprosessen med de nødvendige utredninger og vurderinger vil være avgjørende for å unngå at planen kommer i konflikt med de nasjonale verdiene. Telemark fylkeskommune ønsker å bidra aktivt i denne prosessen for å unngå innsigelse.

Den fredete Ulefos Hovedgaard berøres direkte av planen ved at planlagt vei blir liggende i anleggets landskapsrom og historiske eiendom og krysser Skaravegen som nordre adkomst til anlegget. Denne konflikten med nasjonale kulturminneverdier krever grundige utredninger og konsekvensvurderinger i forhold til plassering, visuell fjern- og nærvirkning, endring av landskap, påvirkning av grunnforhold og grunnvann, støy og rystelser både under byggeperiode og driftsfase, samt sammenhengen mellom hovedgård og historisk jaktterreng for vilt. Dette må omtales og fremheves i planprogrammet under behov for utredninger.

Tåleevnen for kulturminnet Ulefos Hovedgard og landskapet rundt (med bl.a. park og fredete Lille Ulefos) er svært liten, og følgende punkter må i tillegg til det ovenfor nevnte tas med i planprogram og planprosess:

- Det nærmeste landskapsrommet til Ulefos Hovedgaard omfatter hele høydedraget den ligger på og høyden på Skaragrindåsen nord for gården som silhuett. Dette innebærer en sirkel på rundt 400 meter fra hovedgården. Forståelsen, lesbarheten og formidlingen av kulturminnet Ulefos Hovedgaard er avhengig av landskapsrommet det bevisst er plassert i. Landskapsrommet er en del av arkitekturen til anlegget. Dette må være utgangspunkt for konsekvensvurderingene.
- Den nordre adkomsten inn til Ulefos hovedgaard, Skaravegen, må bevares, Vegen er også en kultur- og sykkelvei det er satsset på. Ny vei må gå under Skaravegen og landskapet på hver side av den eller helst nord for denne i tunell gjennom Skaragrindåsen.
- Det må tas hensyn til landskapsrommet på hver side av Skaravegen, spesielt vestsiden mot kanalen. Dette landskapsrommet kan ikke vurderes løsrevet fra hovedgården. Det er en del av hovedgårdens historiske landskapsrom og adkomst nordfra. Her kan det ikke være store skjæringer, fyllinger og landskapsendringer.
- En løsning med en lengre tunnel, gjerne i Skaragrindåsen lenger nord må derfor vurderes. Planavgrensningen og trasevalg bør i et slikt lys også vurderes. Dette bør tas med under rammer for utredningen i planprogrammet. Alternative traseer med tunnel som har vært oppe og anbefalt tidligere må vurderes på nytt, slik at et sårbart og viktig landskap for Ulefos Hovedgaard blir bevart. Senest i 2006-2007 konkluderte Rambøll i en konsekvensanalyse at en løsning med tunell var best, og Vegvesenet vurderte det som et reelt alternativ.
- En ny vei bør ved avkjøring fra riksveien ved Kaste innebære liten grad av nye inngrep i det stigende terrenget. Terrenget og høydedraget/landskapsrommet rundt hovedgården må i mest mulig grad beholdes urørt fra dagens situasjon.

Krysningen av kanelen med bru er en kritisk faktor, både av hensyn til landskapsrommet til Ulefos Hovedgaard og hensynet den foreslått fredete Telemarkskanalen og regionalparken som omfattes av landskapskonvensjonen. Alle disse forhold må utredes. Her må planprogrammet peke på at trasevalg og bru visualiseres og vurderes nøye. Den foreslått fredete Eidsfoss sluse må omtales i planprogrammet, inkluderes i delområde 3, og virkningen av vei og bru fra slusen må utredes og visualiseres. Terrenget ned mot kanalen fra Ulefos Hovedgaard er preget av leire og utrasinger. Hvordan vil vei og bru påvirke dette, og hvordan blir opplevelsen av landskapsrommet sett fra kanalen? Planen må gi rammer for broens plassering, størrelse og utforming ut fra alle disse hensyn. Broen må underordne seg kulturminnene og kulturlandskapet.

4) Telemark Fylkeskommune, mail 19.04.2016

Den regionale kulturminneforvaltningen frafaller kravet om arkeologiske registreringer. En vurdering av topografi og terreng tilsier at det ikke vil være potensiale for funn av automatisk fredete kulturminner innenfor planområdet. Undersøkelsesplikten for planen ansees oppfylt gjennom tidligere registreringer i planområdet.

Statens vegvesens vurdering

Automatisk freda kulturminne

Følgende tekst er innarbeidet i reguleringsbestemmelsene:

«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)».

Nyere tids kulturminner

Det er følgende justeringer av planprogrammet i samsvar med uttale:

Beskrivelse av kulturminner og kulturmiljø

- Det er tatt inn supplerende informasjon om Ulefos Hovedgaard og miljøet som kulturminnet er en del av. Det er foretatt justering av grensen for delområdet 2 under landskapsbilde til å omfatte landskapsrommet rundt Ulefos Hovedgaard.
- Det er tatt inn informasjon om den foreslått fredete Eidsfoss sluse. Det er foretatt justering av grensen for delområdet 3 under landskapsbilde.

Utredningsbehov

- Vurdering og visualisering av fjern- og nærvirkning. Vurderingen må omfatte landskapsrommet på hver side av Skaravegen, spesielt vestsiden mot kanalen, og sammenhengen mellom Ulefos Hovedgaard og historisk jaktterreng
- Vurdering og visualisering av krysningen av kanelen med bru og ev. skjæringer/fyllinger av hensyn til landskapsrommet til Ulefos Hovedgaard, den foreslått fredete Telemarkskanalen og regionalparken som omfattes av landskapskonvensjonen
- Vurdering og visualisering av veg og bru sett fra Eidsfoss sluse
- Vurdering og visualisering av arrondering rundt tunnelåpninger og ev. sikringsgjerde i forbindelse med tunnel under Skaravegen
- Påvirkning av grunnforhold og grunnvann, støy og rystelser både under byggeperiode og driftsfase

Ved behandling av gjeldende reguleringsplan ble det vurdert å bygge en fjelltunnel vest for Skaravegen. Dette alternativet ble for kostbart, og det ble lagt til grunn en åpen fjellskjæring i reguleringsplan. Løsning med åpen skjæring er lagt til grunn for fylkeskommunes vurdering og behandling av bompengefinansiering og danner også grunnlag for bestilling fra vegeier, Telemark fylkeskommune.

Det har i planprosessen vært et konstruktivt og godt samarbeid mellom representant for nyere tids kulturminner fra Telemark fylkeskommune og Statens vegvesen i forhold til utforming av plan og bestemmelser.

5) Miljøhygienisk avdeling, 16.02.16

Miljøhygienisk avdeling har ingen kommentar til oppstart av reguleringsplanarbeidet, men ønsker å komme tilbake med ev. innspill på et senere tidspunkt i prosessen.

Statens vegvesens vurdering

Merknaden tas til etterretning.

6) Telemark Museum, 06.04.16

Telemark museum stiller seg bak uttalelsen fra Stiftelsen Statsraad Niels Aalls Minde.

Statens vegvesens vurdering

Det vises til Statens vegvesen sin kommentar under kapittel 2.3 pkt. 9)

2.2 Organisasjoner, lag og foreninger

7) Midt-Telemark energi, 17.02.16

Linjespenntet som sannsynlig må flyttes tilhører Midt-Telemark Energi. Alternativ til flytting kan være kabling av spenntet. En mulighet er å legge en høyspentkabel langs den nye vegtraseen. Sannsynligvis må det settes opp en nettstasjon i området for å forsyne gatelysanlegg.

Statens vegvesens vurdering

Statens vegvesen vil ha en åpen dialog med Midt-Telemark energi for å komme fram til en best mulig løsning for begge parter. Det er ikke ønskelig å sette opp gatelys på den nye vegtraseen med unntak av kryssområder og ev. inne i tunnelen av hensyn til Ulefos Hovedgaard og miljøet som kulturminnet er en del av.

8) Ulefoss Turlag, 11.03.16

Ulefoss Turlag har følgende kommentarer:

- Den nye vegtraseen går i et stort sett uberørt naturområde som er et svært populært turområde. Dette gjelder spesielt Skaravegen og toppturen til Stangefjell. Det er derfor viktig å tenke støyskjerming rundt den nye vegen.
- Det er svært viktig at syklister og gående kan bevege seg trygt fra Nyhus til Ulefos sentrum. Den korteste og flateste vegen for syklister vil være å benytte Lannavegen. Ulefos Turlag mener det bør settes av minimum 12 millioner til trafikkikkerhetstiltak langs Lannavegen, alternativt bygge gang- og sykkelveg langs den nye traseen.
- Gang- og sykkelvegen bør legges på samme side som eksisterende gang- og sykkelveg fra Dagsrud til Vrangfosskrysset for å unngå unødige kryssinger av fylkesvegen.
- Brua over Eidselva går i et vakkert område. Det er viktig at brua får en vakker utforming, jf. brua ved Fjågesund. Det er ønskelig med et breiere sidefelt på ene siden av brua med møteplass og sittebenk.
- Fyllingene langs vegen bør utformes slik at det er behov for minst mulig rekkverk. Det kan gjerne etableres rasteplasser med benk og fin utsikt som kan brukes av både bilister og turfolk.
- Ulefoss turlag vil foreslå at topplaget rundt bro-pillarene/søylene blir fylt med en sandtype som elvemuslingen trives i.
- Det bør gjøres en mindre justering av vegtraseen for å spare mer dyrkamark

Statens vegvesens vurdering

Det er foretatt en egen utredning med hensyn på elvemusling og dyrkamark og støy. Ev. behov for avbøtende tiltak inngår i vurderingen. Ut fra hensynet til Ulefos Hovedgaard og miljøet som kulturminnet er en del av er det ønskelig å unngå elementer som ikke naturlig hører til i området, eksempelvis støyskjerm.

Det er i prosessen bli foretatt en nærmere vurdering av bruutforming og fyllinger/ skjæringer. Det legges i hovedsak opp til fyllinger på 1:4.

Gang- og sykkelvegen planlegges på samme side som eksisterende gang- og sykkelveg fra Dagsrud til Vrangfosskrysset. Det legges opp til at Lannavegen stenges for gjennomkjøring. Ved etablering av ny veg vil trafikkmengden på Lannavegen gå betydelig ned. Lannavegen vil da fungere som tilkomstveg med blanda trafikk, der bilistene har en lav hastighet, slik at gående og syklende kan ferdes på en sikker måte. Det legges ikke til rette for myke trafikanter i forbindelse med ny fylkesvei eller kryssing av bru over Eidselva.

2.3 Private

9) Stiftelsen Statsraad Niels Aalls Minde, 08.03.16

Hovedbygningen og deler av driftsbygningen er i dag et museum med vekt på å formidle herregårdskulturen generelt og byggherre Niels Aall og hans betydning for arbeidet med å skape en selvstendig nasjon tidlig på 1800-tallet, spesielt. Ulefos Hovedgaard med tilhørende kulturlandskap er et nasjonal kulturminne. Gårdsbebyggelsen, parken og kulturlandskapet som omkranser anlegget er sårbar og setter store krav til at inngrep i terrenget blir gjennomført på mest mulig skånsomt vis.

Anlegget med tilhørende kulturlandskap har stor verdi som nasjonalt kulturminne. Fem gravhauger på eiendommen bekrefter bosetting i et tusenårsperspektiv. Stedet er likevel sterkest knyttet til nasjonalbyggingen i 1814 der statsråd Niels Aall var en av de mest betydningsfulle skikkelsene. Landstedet han oppførte på Ulefos Hovedgaard i årene 1803-1807 regnes som empirestilens hovedverk i Norge.

Gårdsanlegget med den karakteristiske hovedbygningen ble reist på jomfruelig mark, strategisk plassert på et markant utsiktspunkt i terrenget. I det fallende terrenget mot sør og vest anla han en pittoresk landskapshage som en naturlig del av lystgårdsanlegget.

Skaragrindåsen ligger som en grønnkledd fondvegg bak hovedgården og symboliserer anleggets sterke historiske tilknytning til skogen. Ulefos var hovedgård for et omfattende gods av 37 skogseiendommer som ga sysselsetting til fire sagbruk og et par skip. Skaravegen er i dag symbol på det nære samspillet mellom skog og gårdsanlegg, og er en viktig forutsetning for forståelse av Ulefos Hovedgaard.

Hovedbygningen på Ulefos Hovedgaard ble fredet etter lov om bygningsfredning i 1924. I dag ser man det som vesentlig å sikre miljøet som kulturminnet er en del av, og sikre sammenhengen mellom flere kulturminner. Stiftelsen og Telemark museum arbeider for tiden med å tilbakeføre Niels Aalls parkanlegg. I denne sammenheng vil det være naturlig å vurdere om Stiftelsen skal ta initiativ til å foreslå en områdefredning som omfatter hovedbygning, driftsbygninger, parkanlegg og deler av landskapet.

Stiftelsen mener den beste vegløsningen vil være tunnel i det sårbare området under Skaragrindåsen. De håper arbeidet med reguleringsplan vil føre til et forslag som ivaretar de store kulturverdiene som er knyttet til området og imøteser en dialog for å finne fram til gode løsninger.

Statens vegvesens vurdering

Det er foretatt følgende justeringer av planprogrammet i samsvar med uttale:

Beskrivelse av kulturminner og kulturmiljø

- Det er tatt inn supplerende informasjon om Ulefos Hovedgaard og miljøet som kulturminnet er en del av.

Det vises for øvrig til kommentar under merknad fra Telemark fylkeskommune.

10) Advokatkontoret Felland, 14.03.16

Advokatkontoret Felland på vegne av Niels Cato Aall har følgende bemerkninger:

- Ber om en nærmere redegjørelse av de forhold som medfører at det er nødvendig å endre vedtatt reguleringsplan.
- Beste løsning for ny veg i området vil være lang tunnel, jf. tidligere utredninger i forbindelse med behandling av gjeldende plan. Med tunnel kan eksisterende traktorvegnett opprettholdes og skogen kan drives mer rasjonelt, jf. driftsplan
- Den nye vegen deler skogeiendommen i to, noe som er særs uheldig driftsmessig både i forhold til hogst og framdrift av virket. Dersom det ikke blir tunnel er det behov for 4 avkjøringer fra ny fv. 359 samt to lasteplasser med tilhørende velteplass.
- Skaravegen er lagt til rette som kulturveg og sykkelveg i nasjonal transportplan for turveger og sykkelveger. Vegen kan brukes til skogsdrift, men ikke anleggsdrift.
- Det er et aktivt villtrekk fra dyrkamarka på nordsiden ned mot kanalen, særlig fra Solljordet og nedover. Det blir lite område igjen å drive jakt på og generelt vil det bli nedgang i den totale viltbestanden i området. Det må settes opp viltgjerde langs hele vegstrekningen. Det må etableres viltoverganger.
- Det er videre trukket fram flere forhold knyttet til erstatningsvurderingen og avtaler.

Statens vegvesens vurdering

Det ble høsten 2015 foretatt en kvalitetssikring av gjeldende reguleringsplan, og Statens vegvesen konkluderte med at det var flere forhold som gjorde det nødvendig å gjøre justeringer på eksisterende reguleringsplan. Disse forholdene var blant annet nye regler for horisontal og vertikalkurvatur på vegen, samt at både skråninger og skjæringer hadde behov for en slakere helning enn det reguleringsplanen la opp til. Det var også store unøyaktigheter i det gamle kartgrunnet i forhold til de nyeste innmålingene, som medførte endringer i utslagene for fyllingene og skjæringene. Det var heller ikke tatt nødvendig hensyn til anleggsveger og riggområder.

Ved behandling av gjeldende reguleringsplan ble det vurdert å bygge en fjelltunnel vest for Skaravegen. Dette alternativet ble for kostbart, og det ble lagt til grunn en åpen fjellskjæring i reguleringsplan. Løsning med åpen skjæring er lagt til grunn for fylkeskommunes vurdering og behandling av bompengefinansiering og danner også grunnlag for bestilling fra vegeier, Telemark fylkeskommune.

Statens vegvesen har i reguleringsplanprosessen sett nærmere på forhold som har betydning for en mer rasjonell skogsdrift. Det er i reguleringsplanen vist nye driftsavkjørsler (vist med svart pil) og lasteplass for tømmer. Det er videre gjort en egen konsekvensutredning med hensyn på vilt i området og behov for tiltak er innarbeidet i reguleringsbestemmelsene.

Erstatningsvurderinger og inngåelse av avtaler omhandler privatrettslige forhold og er således ikke nærmere kommentert i plansammenheng.

11) Magne og Anne Gry Sturød, e-post 06.03.16

Magne og Anne Gry Sturød, Lannavegen 160 har følgende merknader til varsel om oppstart/forslag til planprogram:

- Ivaretagelse av mest mulig av dagens vegetasjon, herunder flere store bjørketrær, i nærheten av det planlagte bruhodet (jf. Estetisk Guide for Telemarkskanalen). Dette for å ivareta en naturlig skjerming mellom brua og vår eiendom. Vi ønsker dialog i forkant og ønsker å være tilstede i forbindelse med eventuell felling av trær som berører vår eiendom.
- Annen form for støyskjerming, f. eks i form av gjennomsliktig støyskjermer på selve brua, eller utredning av andre støydempende tiltak.
- Utforming av brua, bruhodene og støttefyllinger på begge sider av Eidselva som tar hensyn til det øvrige landskapsbilde, og som er i tråd med Den europeiske landskapskonvensjonen. Vi ønsker at dette tas hensyn til med tanke på vårt eget nærmiljø og utsikt, men ikke minst med tanke på Telemarkskanalen som turistattraksjon. Vi mener at ei bru kan framstå som et attraktivt element dersom den utformes på riktig måte og i samsvar med landskapet rundt og håper derfor på en positiv prosess rundt dette. Viser også her til prinsippet i Den europeiske landskapskonvensjonen om lokal medvirkning i landskapspolitikk, og håper derfor å kunne bidra inn i en dialog om estetisk utforming.
- Minst mulig sjenerende aktivitet på og rundt vår eiendom i byggeprosessen. Spesielt tenker vi på aktivitet utenom vanlig arbeidstid.
- Sikkerhet under anleggsperioden, spesielt med hensyn til barn som bor på eiendommen.
- At vi fortløpende holdes orientert før og under anleggsperioden.

Statens vegvesens vurdering

Statens vegvesen har i samarbeid med Telemark fylkeskommune, Team kulturminnevern sett nærmere på detaljplanlegging og utforming av bru og områdene rundt bruhestene. Det vises for øvrig til kommentar under merknad fra Telemark fylkeskommune. Det er lagt vekt på å ivareta eksisterende vegetasjon så langt det er mulig ut fra konstruksjoner og anlegg i området. Ev. behov for avbøtende tiltak er innarbeidet i reguleringsbestemmelsene.

Det er utarbeidet en egen støyvurdering. I forbindelse med byggeplan vil det bli gjennomført en nærmere vurdering av behov for ev. skjermingstiltak.

Det vil i byggeplan bli foretatt en vurdering av behov for tiltak i gjennomføringsfasen med hensyn på trafikkikkerhet og ev. ulemper tiltaket vil kunne få for omgivelsene. Dette vil blant annet omhandle anleggstrafikk og anleggsvirksomhet.