asplan viak

Hjartdal kommune

OMRÅDEREGULERINGSPLAN FOR DEL AV SAULAND SENTRUM

PLANOMTALE

Dato: 04.03.21
Versjon: 01



Dokumentinformasjon

Oppdragsgjevar:	Hjartdal kommune
Tittel på rapport:	Planomtale del av Sauland sentrum
Oppdragsnamn:	Sauland sentrum
Oppdragsnummer:	628263-01
Skriven av:	Ingvild Johnsen Jokstad
Oppdragsleiar:	Ingvild Johnsen Jokstad
Tilgang:	Åpen

01	04.03.21	Nytt dokument	IJJ	KKD
VERSJON	**DATO**	**SKRILDRING**	**SKRIVEN AV**	**KS**

Føreord

Asplan Viak har vore engasjert av Hjartdal kommune for å utarbeide områdereguleringsplan for del av Sauland sentrum. Forut for planarbeidet vart det òg laga ei stadanalyse med moglegheitstudie. Maria Fremmerlid har vore Hjartdal kommune sin kontaktperson. Rådmann Stine Nyheim Folseraas har òg følgt planprosessen tett. Ingvild Johnsen Jokstad frå Asplan Viak har vore oppdragsleiar.

Kongsberg, 04.03.2021

Ingvild Johnsen Jokstad
Oppdragsleiar

Kristin Karlbom Dahle
Kvalitetssikrar

Innhald

1. INNLEIING 6
1.1. Føremål med planen 6
1.2. Varsel om oppstart og avgrensing av planområde 6
1.2.1. Utvida varsel 6

2. PLANSTAUS OG OVERORDNA FØRINGER 7
2.1. Kommunale planar 7
2.1.1. Reguleringsplan 7
2.1.2. Kommuneplanen 7
2.2. Overordna føringar og retningsliner 9

3. PLANPROSESS OG MEDVERKNAD 10
3.1. Prosess og innspel 10
3.2. Medverknad 10
3.3. Temautgreiing 10

4. DAGENS SITUASJON 11
4.1. Generell omtale 11
4.2. Landskap og topografi 11
4.3. Sosial infrastruktur 12
4.4. Busetnad og arkitektur 13
4.5. Dagens bustadtilbod 14
4.6. Ferdselsårer og tilkomst 15
4.7. Leik og idrettsanlegg 16
4.8. Støy 17
4.9. Samfunnstryggleik 17

5. PLANFORSLAGET 18
5.1. Alternativa 18
5.2. Stadanalyse og moglegheitstudie 19
5.3. Overordna plangrep 19
5.3.1. Krav til detaljreguleringsplan og dokumentasjon i byggjesøknad 20
5.3.2. Byggjegrenser og landvegspreg 20
5.4. Generell omtale av grad av utnytting, høgder og takform 21
5.4.1. Grad av utnytting: 21
5.4.2. Høgder og takform 22
5.5. Parkering, uteopphaldsareal og leikeplassar 25
5.5.1. Parkering 25
5.5.2. Uteopphaldsareal 25
5.5.3. Leikeplassar 26
5.6. Trafikkanalyse 26
5.7. Trafikkløysingar 27
5.7.1. Køyreåtkomst og interne vegar 27
5.7.2. Løysingar for mjuke trafikantar - alternativ 1 31
5.7.3. Åtkomst og løysingar for mjuke trafikantar alternativ 2 32
5.7.4. Anna vegføremål 33
5.8. Bustader 33

5.8.1. Felt BKS 33
5.9. Sentrumsføremåla og dei kombinerte sentrumsføremåla 35
5.9.1. Område BKB4 - bensinstasjonen 35
36
5.9.2. Område BS4 – Saulandtunet 36
5.9.3. Område BS6 og BS7 - Kommunehus mv 38
5.10. Tjenesteyting 38
5.10.1. Lokalisering av legesenter og helse-/omsorgstilbud 38
5.10.2. Område BKB3 38
5.11. Møteplassar 40
5.12. Kulturminne 40
5.13. Flaum og overvann 40
5.13.1. Flaum og erosjon 40
5.13.2. Overvatn 42
5.14. Støy 42

6. VERKNADER AV PLANEN 43

6.1. Forhold til kommuneplanen 43
6.2. Sentrumsutvikling 43
6.3. Stadens karakter 43
6.4. Sol- og skuggeverknader 44
6.5. Sosial infrastruktur 46
6.6. Universell utforming 46
6.7. Barn, unge og eldre 46
6.8. Forhold til vannressurslova og naturkvalitetar 46
6.9. Trafikksikkerhet 46
6.10. Samfunnstryggleik 46
6.11. Støy 46

1. INNLEIING

1.1. Føremål med planen

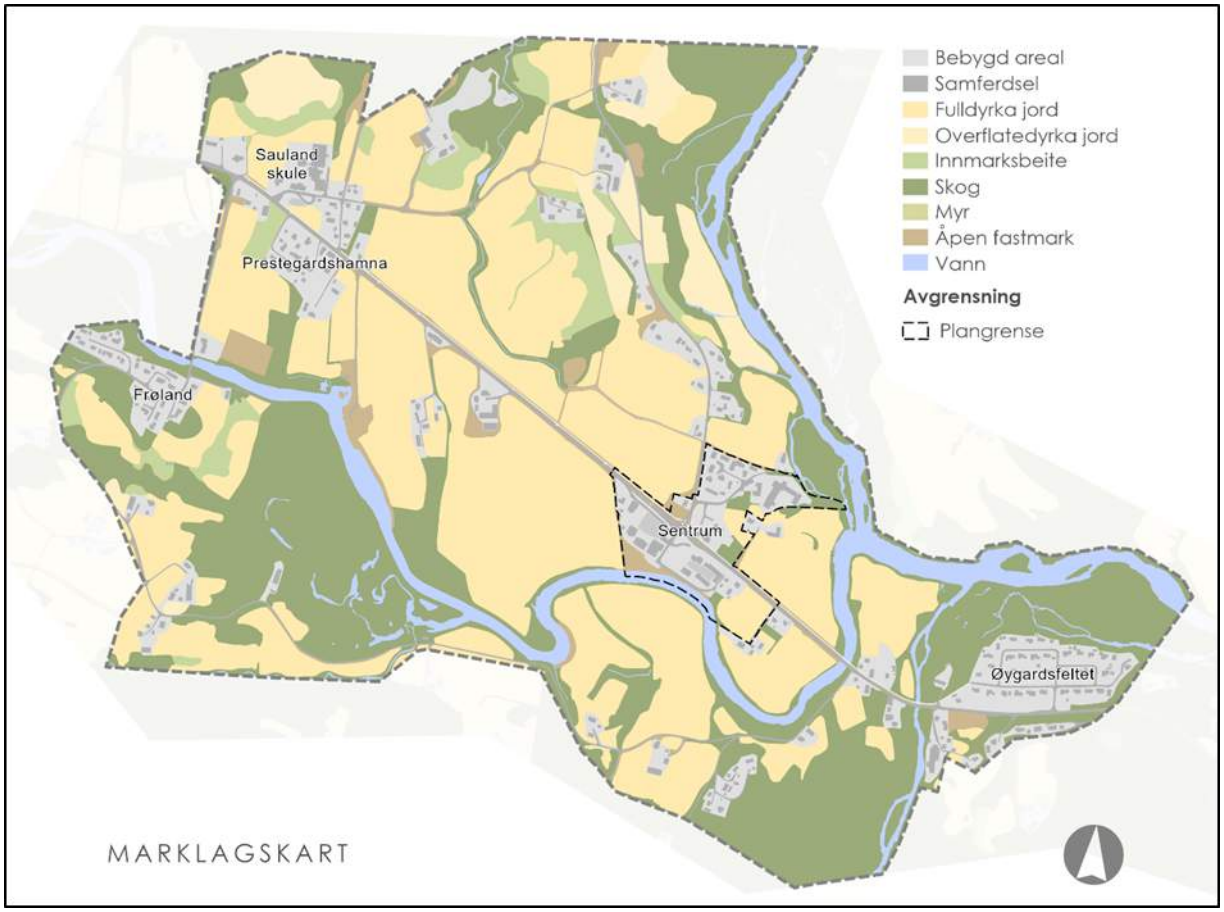
Ved varsel om planoppstart vart det sagt:

«Føremålet med planarbeidet er å fortette Sauland sentrum med kvalitet: Sikre gode uteområde, trygge trafikale løysingar, gode vilkår og lokale for dei næringsdrivande, og moglegheit for å løyse trongen for leilegheiter i kommunen»

1.2. Varsel om oppstart og avgrensing av planområde

Det vart varsla oppstart av planarbeidet 27.08.2019

Planavgrensinga inkluderer blant anna offentlege verksemder som kommunehus, omsorgssenter, omsorgsbustader og legekontor. Innan planområdet finn ein òg bensinstasjon, gjestehus, bustader, bank, diverse næringsbygg, forretningar, kontor og dyrka mark. Delar av E134 og elva Hjartdøla inngår og i planavgrensinga.



Figur 1 Markslagskartet viser grense for varsla planområde. Kartet er henta frå stadanalysen.

1.2.1. Utvida varsel

Den 12.01.21 blei det sendt utvida varsel for ein mindre del av planområdet. Varselet blei sendt Statsforvaltaren i Vestfold og Telemark , Vestfold og Telemark fylkeskommune, NVE, Statens vegvesen og eigaren av eigedom 72/2.

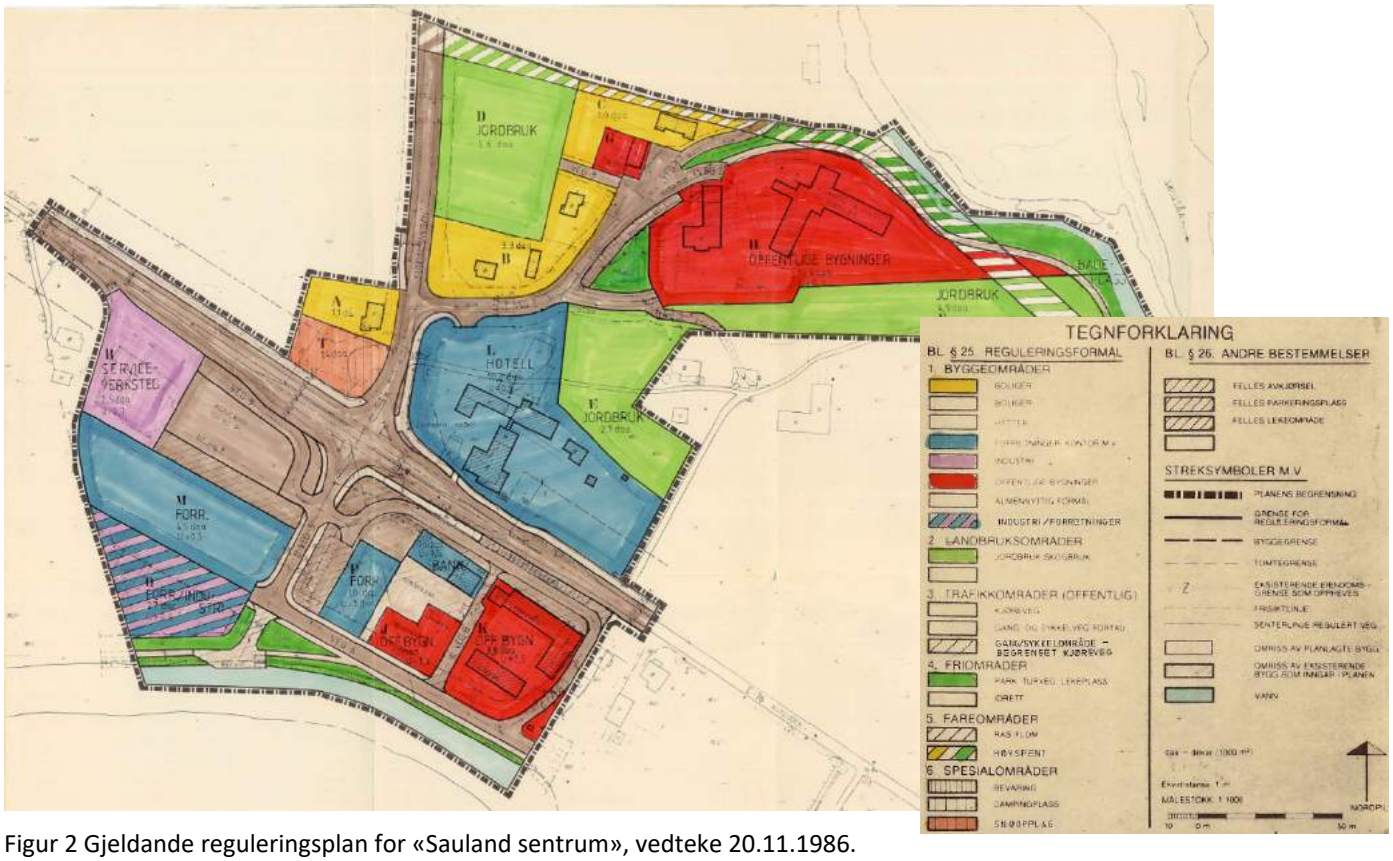
2. PLANSTAUS OG OVERORDNA FØRINGER

2.1. Kommunale planar

2.1.1. Reguleringsplan

Omlag heile området inngår i gjeldande reguleringsplan for Sauland sentrum med unntak av eigedom gbnr. 72/10, som ligg heilt aust. Dette er i dag uregulert landbruksmark avsett til utbyggingsføremål i gjeldande kommuneplan.

Planen vil erstatte reguleringsplan for Sauland sentrum vedteke 20.11.1986.



Figur 2 Gjeldande reguleringsplan for «Sauland sentrum», vedteke 20.11.1986.

2.1.2. Kommuneplanen

<u>Samfunnsdelen</u>

Kommuneplanen sin samfunnsdel 2017-2027 vart vedteke 08.06.07. Samfunnsdelen angjev 3 satsingsområde innanfor eit tidsperspektiv på 10 år.

- Det gode vertskap

Dette inneber at kommunen ynskjer å tilby ein attraktiv bustadmarknad med eit variert bustadtilbod som legg vekt på kommunens fortrinn, med meir plass og flott natur i nærleiken. Det må opplevast som enkelt å etablere seg i Hjartdal, anten med bustad eller fritidsbustad. Det er derfor viktig at kommunen har god service til nye og eksisterande innbyggjarar og gjester. Målet er blant anna å nå eit innbyggartal på 1700, tilpasse byggeklare tomter, etablere nye arbeidsplassar med bakgrunn i

ressursar, satse på universell utforming på alle nivå, bli betre på samfunnstryggleik og forebygge skade og ulykker.

- Det grøne alternativet

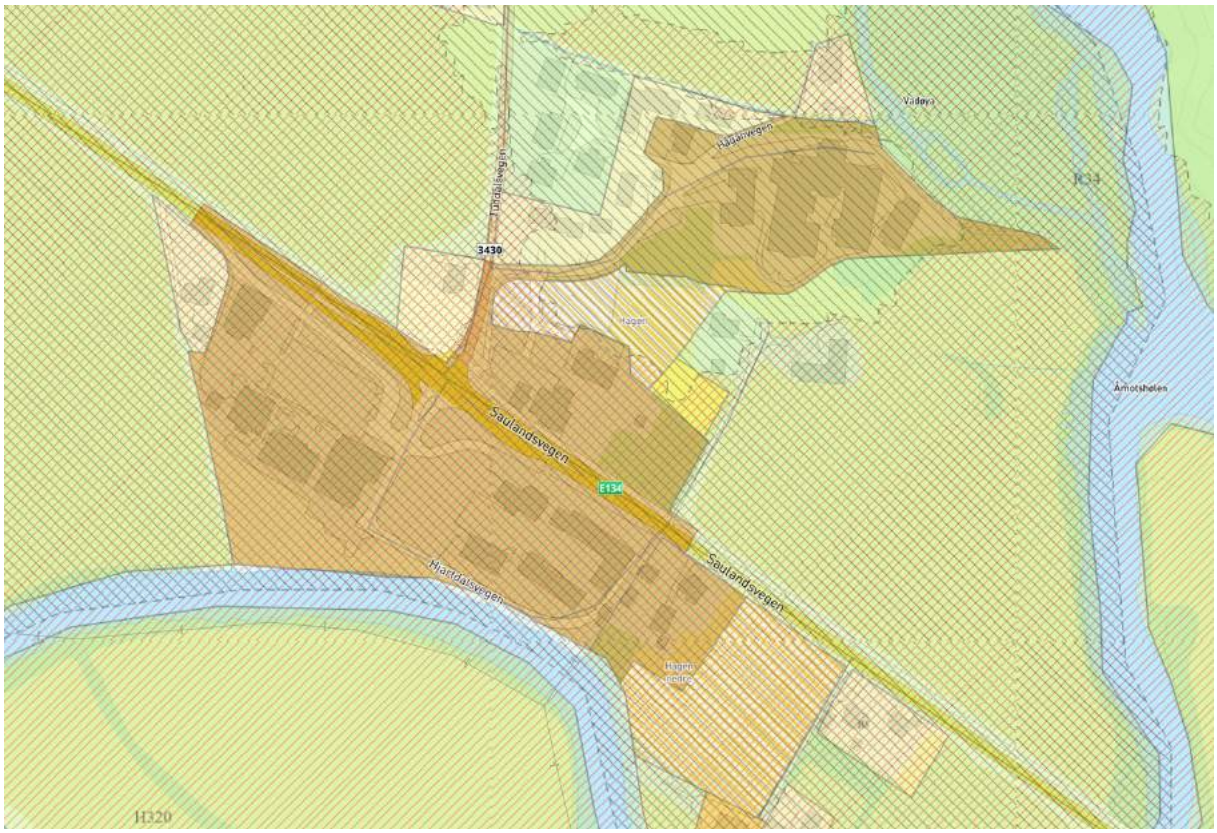
Satsingsområdet inneber ei styrking av miljø- og klimafokuset i kommunen. Utbygging av både hyttefelt og bustader skal skje på ein miljøvenlege måte. Dette inneber til dømes fortetting i sentrumsområda og tilrettelegging for kollektivtrafikk. Målet er blant anna å trafikksikre løysingar for syklande og gåande, gjere det lettarar å komme seg på tur, legge til rette for busetting i kulturlandskapet og prioritere bruk av tre i kommunale byggjeprosjekt.

- Det nye blikket

Det nye blikket" handlar om å sjå korleis Hjartdal sin identitet og stadlege kvalitetar kan nyttast til å møte endringane i samfunnet på ein god måte. Der bondevett, lokalkunnskap og nærleiken i samfunnet vert kopla til moderne teknologi og nye normer og verdiar. Der ein møter utfordringane i samtida på ein måte som er representativ for Hjartdal, både no og i framtida.

Arealdelen

Planområdet er i kommuneplanen sett av til sentrumsføremål, bustadføremål, samferdselsanlegg og jordbruk (gjeld eksisterande omsorgsbustader i nordvest). Planforslaget er i samsvar med kommuneplanen og etablert bruk i nordvest, og Hjartdal kommune har vurdert at planarbeidet ikkje utløyser konsekvensutgreiing jf. forskrift om konsekvensutgreiing § 6.



Figur 3 Utsnitt frå kommuneplanens arealdel for 2010-2020 , vedteke 27.11.13, revidert 06.02.19. Heile planområdet er omfatta av omsynssone for flaum.

2.2. Overordna føringar og retningsliner

Regional plan for samordna areal og transport i Telemark 2015-2025, vedteke 10.12.14

Utdrag relevant for planarbeidet

«Vidare utvikling av sentra skal styrke kollektivknutepunkt med korte avstandar til service og tenester, arbeidsplassar, opplevingar, nærfriluftsliv og bustader. - I sentra skal det legges til rette for blanda arealbruk og høg arealutnytting som gir attraktive og bærekraftige sentrumsområde og varierte bumiljø og lysingar som gjer det attraktivt å vere fotgjengar og sykkelist. - I sentra skal det leggast vekt på å skape gode uterom i menneskeleg skala, med gode soltilhøve og offentleg tilgjengelege møteplassar. - Landbruksjord og areal med viktige naturressursar skal i utgangspunktet ikkje omdisponerast til byggjeområde. Dersom omdisponering er naudsynt, skal areala ha høg utnytting og ein organisering som minimerer ytterligare utbyggingspress».

Regional plan for vannforvaltning i vannregionen Vestre-Viken 2016-2021, vedteke 02.11.2015

Utdrag relevant for planarbeidet:

«Området er innfallsport til Brattefjell Vindeggen landskapsvernområde og er viktig i forbindelse med friluftsliv og rekreasjon. Turisme er viktig for næringsvirksomhet i Hjartdal. Brukerinteressene i Hjartdøla er bading, padling og fiske. Kaldt vann fra magasinene er en utfordring for bading sommerstid. Området for reguleringen grenser til villreinområdet i Brattefjell/Vindeggen. Både i nedre del av Hjartdøla og i Heddøla er det elvemuslingbestander. Heddøla har en anadrom strekning med laks og sjøørret på 14 km fra Heddalsvatn til Omnesfossen. Heddøla har også en bestand av storaure. Vassdragsreguleringene i Skiensvassdraget er vurdert til å være bestemmende for anadrom fiskebestand. Vannregionen har i regional prioritering vektet miljøverdiene i Hjartdøla til større verdi enn i rapport 49:2013 og mener derfor at Hjartdøla bør ha nasjonal prioritet 1.1.»

Regional plan for folkehelse i Telemark 2018–2030, vedteke 24.04.2018

Hovudmål for folkehelse:

Forbedrede levekår for befolkningen gjennom å iverksette tiltak for å utjevne sosioøkonomisk ulikhet og hindre at dårlige levekår går i arv, og forbedre psykisk og fysisk helse ved å prioritere strategier og tiltak som bidrar til en trygg oppvekst, et aktivt og deltakende voksenliv og alderdom.

Regional plan for nyskaping og næringsutvikling, vedteke 15.06.11

Mål for nyskaping og næringsutvikling:

- Meir nyskaping: Målt ved høgare vekst i Telemark enn landsgjennomsnittet i talet på arbeidsplassar i konkurrerande næringsliv.
- Fleire nyetableringar: Målt ved at etableringsfrekvensen i Telemark skal vere betre enn middels av fylka.
- Økt attraktivitet som bu- og besøksstad: Målt ved netto innanlands innflytting til Telemark og høgare vekst i Telemark enn landsgjennomsnittet i arbeidsplassar i besøksnæringar.

Regional klimaplan for Telemark 2019–2026

Hovudmål for klima:

- Telemark skal redusere sitt direkte utslepp av klimagassar med 30 prosent innan 2026 (samanlikna med 2015-nivået)
- Telemark fylkeskommunes egen verksemd skal redusere klimafotavtrykket sitt med 30 prosent innan 2026 (samanlikna med 2015-nivået)
- Telemarksamfunnet skal i 2026 vere godt forberedt på og tilpassa klimaendringane

3. PLANPROSESS OG MEDVERKNAD

3.1. Prosess og innspel

Det vart varsla oppstart av planarbeidet 27.08.2019. Den 12.01.21 vart det varsla utviding av eit lite areal aust i planområdet. Det kom inn 4 private innspel og 4 innspel frå offentlege myndigheiter. Oppsummering av innspela kan lesast i vedlegg til planomtala.

Planarbeidet vart innleidd med ein moglegheitsanalyse for Sauland sentrum. Meir om dette arbeidet kan lesast under kap 5.2. Analysen ligg vedlagt til planomtala.

3.2. Medverknad

Ved oppstart av planprosessen inviterte kommunen til eit felles møte med aktuelle næringsaktørar innanfor planområdet. Kommunen har og vore i dialog med enkelte lokale aktørar og privatpersonar for å diskutere arealgrep.

Den 23.09.20 deltok kommunen i planforumsmøte. Til stades var Statens vegvesen, NVE, representantar frå fylkeskommunen og fylkesmannen samt plankonsulent frå Asplan Viak. Referat frå møte ligg vedlagt.

Det har jamleg vore dialog med NVE for å avklare flaumproblematikken i området og diskutere utgreiingar som har blitt gjort.

Kommunestyret vart orientert om planarbeidet i kommunestyremøte 18.10.20. I møte deltok administrasjonen og ein representant frå Asplan Viak.

3.3. Temautgreiing

I tilknyting til planarbeidet har det vore utarbeid følgjande temautgreiingar som har vore avgjerande for utforming av planen:

- Støyanalyse, Asplan Viak, 12.08.2020
- Flaumanalyse, Skred AS, 13.11.20
- Trafikkanalyse, Asplan Viak, 27.11.2020

Temautgreiingane ligg vedlagt til planomtala.

4. DAGENS SITUASJON

4.1. Generell omtale

Sauland ligg om lag 20 km frå Notodden i aust og 30 km frå Seljord i vest. Det er om lag 40 km til Gaustablikk i nord, som er ein stor turistdestinasjon. Sentrum delast i to av E134 som er eit hovudsamband mellom aust- og vestlandet med ÅDT ca 3000. Sauland er difor eit viktig knutepunkt for hyttebebuarar, turistar og andre som skal til Gaustablikk og Rjukan via Tuddal.

Alle bustadane innanfor analyseområdet ligg nord for E134 mens alle nærings- og forretningsbygg ligg sør for vegen. Offentlege tenester og andre servicefunksjonar er spreidd på begge sider av vegen. Sauland er ein liten tettstad med dels utflytande struktur. Eit kjenneteikn er store, dels ledige areal til parkering og veg. Det kjem tydeleg fram på sørsida av E134 og ved Saulandstunet særskilt.

Sentrum er omslutta av dyrka mark på alle kantar og både Hjartdøla og Skogsåa/Heddøla renn tett ved. Det gjer at den flate staden er utsett for flaum.

4.2. Landskap og topografi



Figur 4 Utsnitt frå terrengmodell som viser det flate landskapet omslutta av høge fjell. Utsnittet er teke i retning aust.



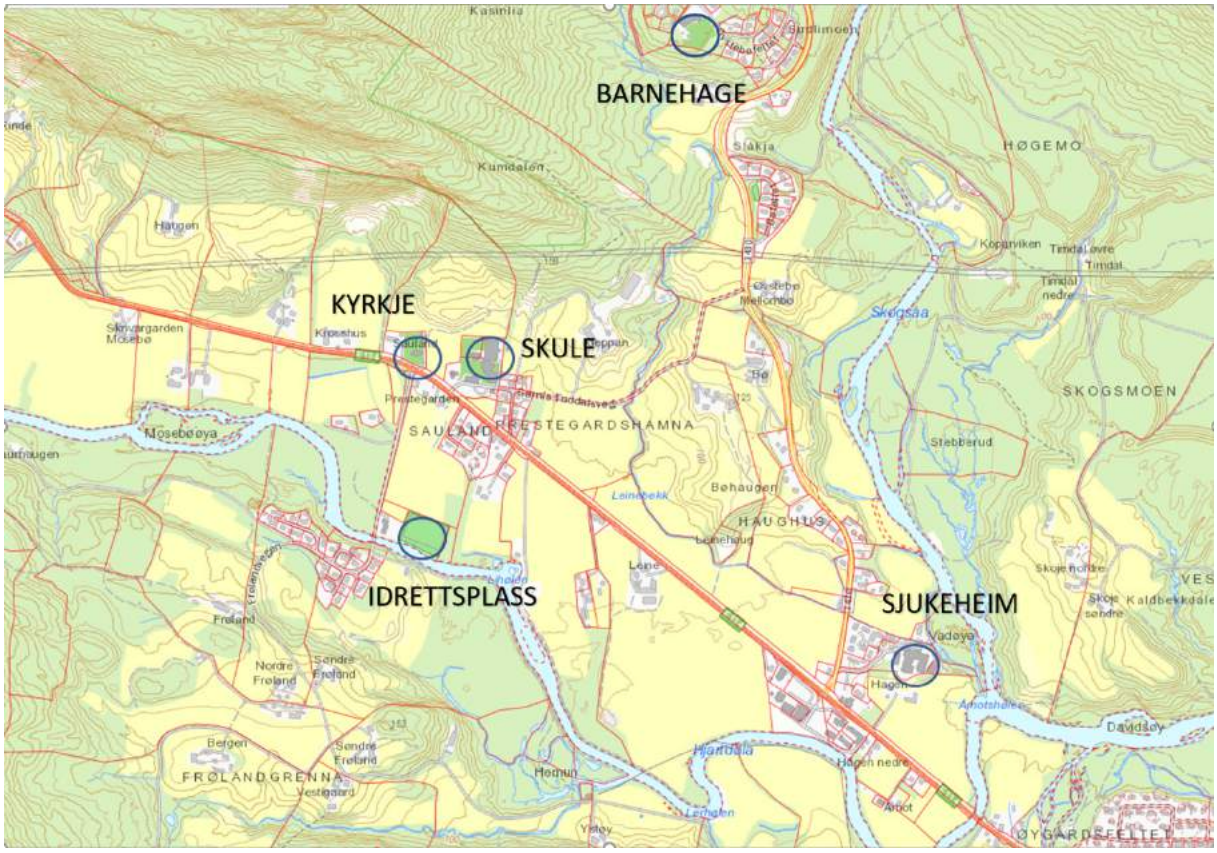
Figur 5 Utsnittet er teke i retning vest.

Naturverdiar er først og fremst knytt til Hjartdøla med kantsone. Hjartdøla er gitt status som viktig naturtype om med førekomst av elvemusling.

4.3. Sosial infrastruktur

Innanfor planområdet finn ein Hjartdal omsorgssenter (sjukeheim) som nyleg er utbetra. Legesenteret ligg vis a vis. I overkant av 1 km vest for planområdet og nord for E134 ligg Sauland skule som er ein kombinert barne- og ungdomsskule. Her ligg òg kyrke. Det er gang- og sykkelveg fram til skulen og kyrkja. Tilsvarande 1 km vest, på sørsida av E134, ligg idrettsplassen med fotballstadion. Det er ikkje gang- og sykkelveg på denne sida av europavegen.

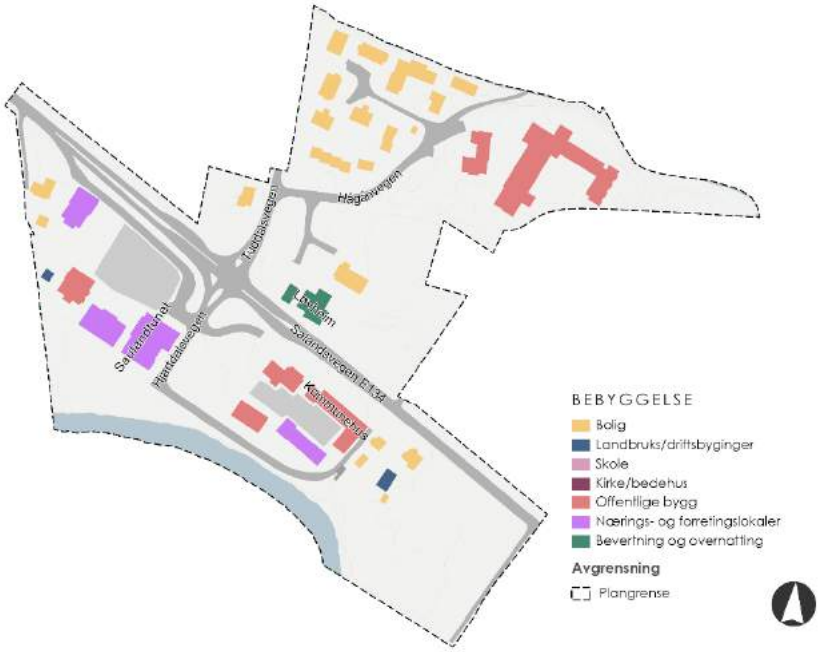
Sauland kommunale barnehage ligg om lag 2 km nord for planområdet på veg mot Tuddal. Det er ikkje samanhengande gangforbindelse frå sentrum og fram til barnehagen.



Figur 6 Lokalisering av sosiale tenester i Saulandsområdet.

4.4. Busetnad og arkitektur

I dette kapitelet visast døme på utbyggingsmønster og arkitektur som kjenneteiknar området.



Figur 7 Busetnad innanfor sentrumsområdet.



Figur 8 Saulandtunet



Figur 9 Bankbygget med kommunehuset i bakgrunnen



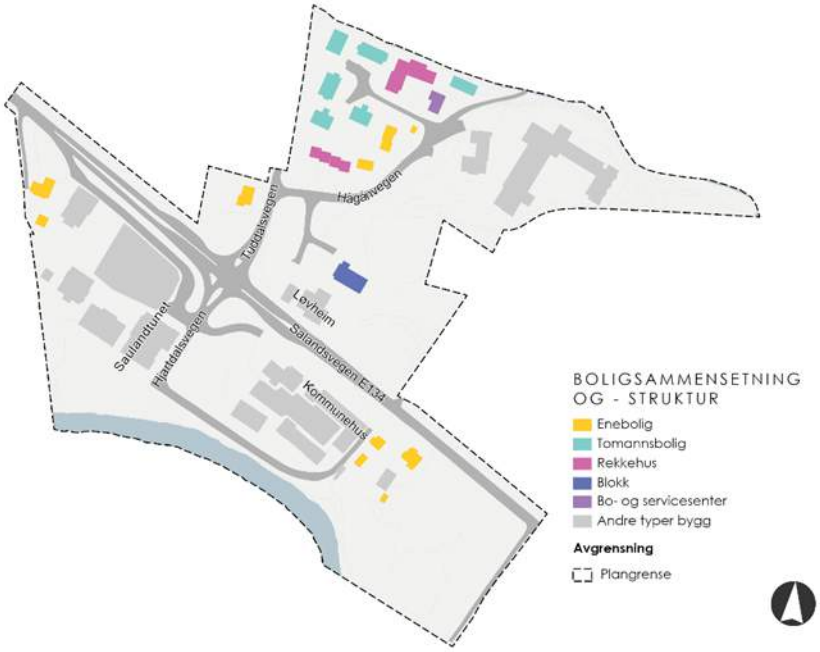
Figur 10 Nye Hjartdal omsorgssenter



Figur 11 Løvheim gjestehus

4.5. Dagens bustadtilbod

Som det går fram av Figur 12 er hovudtyngda av alle bustader innanfor planområdet einebustader. Ved Hågånvegen ligg det nokre tomannsbustader som drivast av eit burettslag og som er kommunale tildelingsbustader. I den seinare tid har det også blitt reist eit rekkjehus i området med 4 einingar.



Figur 12 Type bustader innanfor sentrumsområdet.



Figur 13 Kommunale tildelingsbustader ved Hågånvegen



Figur 14 Rekkjehus ved Hågånvegen



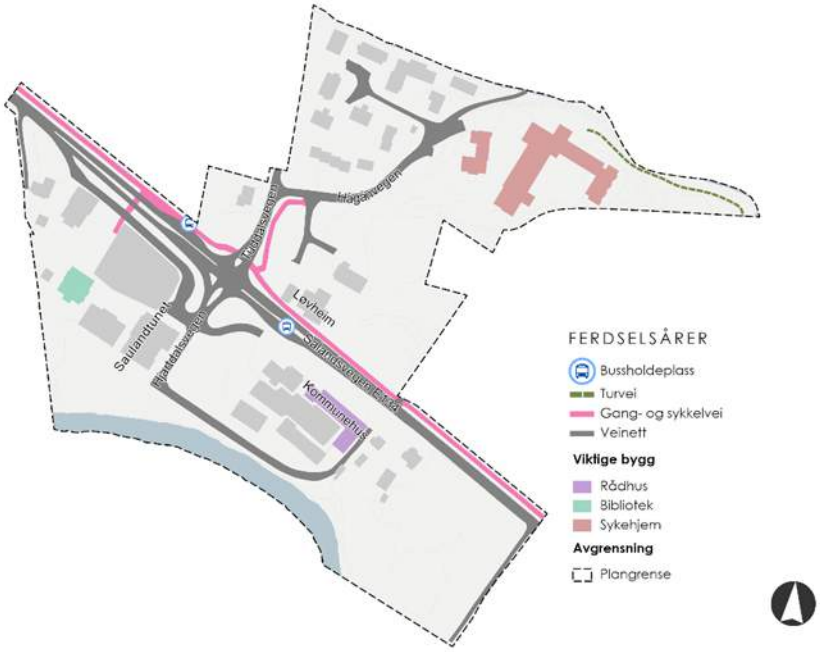
Figur 15 Privat einebustad i Tuddalsvegen 8



Figur 16 Bygg med 6 einingar, Hjartdal Burettslag

4.6. Ferdselsårer og tilkomst

Tilkomst til sentrumsområdet skjer frå eit 4-arma stort kryss. I tillegg har bensinstasjonen eigen tilkomst for austgåande trafikk.



Figur 17 Ferdselsårer innanfor sentrumsområdet.



Figur 18 Krysset mellom E134 og FV. 3430



Figur 19 Stor parkering framfor Saulandstunet

Det er opparbeidd gang- og sykkelveg nord langs E134 og eit kort stykke langs Tuddalsvegen. Gangvegen langs E134 er ein viktig skuleveg som blant anna bind saman Øygarsfeltet med Sauland skule. Hågånvegen er ein kommunal veg som forsyner fleire bustader og omsorgssenteret i tillegg til å vere tilkomst for Løvheim Gjestehus. Det er ikkje opparbeidd separat gangveg langs Hågånvegen.

Sør for E134 er tilhøva annleis. Her finns inga eige gangvegsystem for mjuke trafikantar, og området er prega av mykje trafikk og rotete køyremønster på dei store parkeringsareala framfor matbutikken og ved bensinstasjonen. Bilen blir ofte nytta som framkomstmiddel mellom kommunehuset/banken, og Saulandstunet. Få tek beina fatt mellom desse områda tross for at avstanden er liten.

Nordre og søre del av sentrum er knytt saman av to forgjengar-felt. Det i aust koplast til kommunehuset. Det andre gangfeltet i vest koplast mot bensinstasjonen.

Utfordringar for bilistar er først og fremst uoversiktlege parkeringsområde som manglar oppmerking. Utan oppmerking parkerer folk på kryss og tvers og bilen tek meir plass enn naudsynt.

4.7. Leik og idrettsanlegg

Dei store anlegga for leik og idrett ligg utanfor analyseområdet. Til dømes ligg Sauland skule ved Pretstegårdshamna i vest, barnehagen ved Øvstebøfeltet i nord og Idrettsparken ved Hjartdøla lengre vest.



Figur 20 Grøne areal innanfor sentrumsområdet.

I sentrum er området bak Sparbutikken og inntil elva den største møteplassen for barn og unge. Her er det opparbeidd sand-volleyballbane og sett ut fleire turnapparat. Framfor Sparbutikken, elektrobutikken og Sauland bibliotek er det ein open «torgplass»

Det ligg også ein stor grasplen ved innkøyringa til Sauland sentrum sør, men denne er ikkje nytta til noko særskilt aktivitet.



Figur 21 Sauland Bygdelag har opparbeidd denne plassen bak Saulandstunet. Området består av turnapparat og ein sandvolleyballbane. Det er også ein grillplass her.

På motståande side av E134 ligg Løvheim Gjestehus. Her er det/har det vore uteservering på tunet og i bakgarden.



Figur 22 Uteservering på tunet



Figur 23 Uteservering i bakgarden (Google maps 2019)

Ved omsorgssenteret gjekk det fram til nyleg ein turveg fram til Åmotshølen. Denne vises på Figur 17 Ferdselsårer innanfor sentrumsområdet. Stien vart kalla for «Gros sti» og vart etablert som eit dugnadsprosjekt av pårørande og tilsette ved sjukeheimen. Målet var å gje bebuarane eit nært og enkelt turmål frå heimen. Stien er diverre øydelagt som følgje av byggjeverksemd i området.



Figur 24 Det er lite igjen av starten på Gros sti som fører fram til Åmotshølen.

4.8. Støy

Dagens verksemd ligg nære E134 og er usett for vegtrafikkstøy. I samband med planarbeidet er det utarbeidd eigen støyanalyse. Støy er omtale i kapittel 5.14.

4.9. Samfunnstryggleik

Planområdet ligg tett på elva Hjartdøla og nær Skogsåa. I gjeldande kommuneplan for Hjartdal kommune er heile planområdet omfatta av omsynssone for flaum. Flaum er omtale i kapittel 5.13.1.

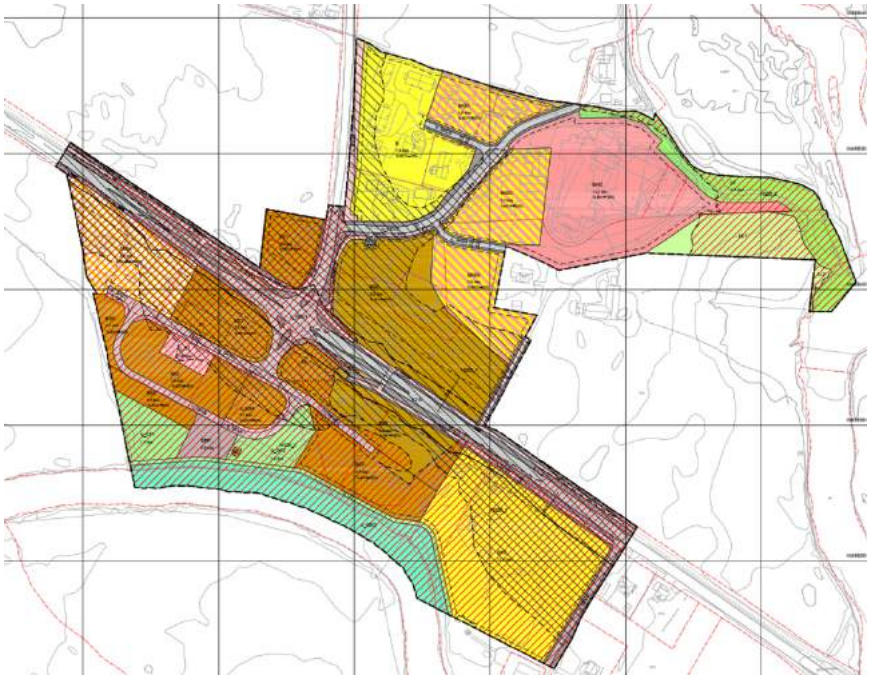
Området ligg under marin grense. Grunnforhold og områdestabilitet er omtale i ROS-analysen.

5. PLANFORSLAGET

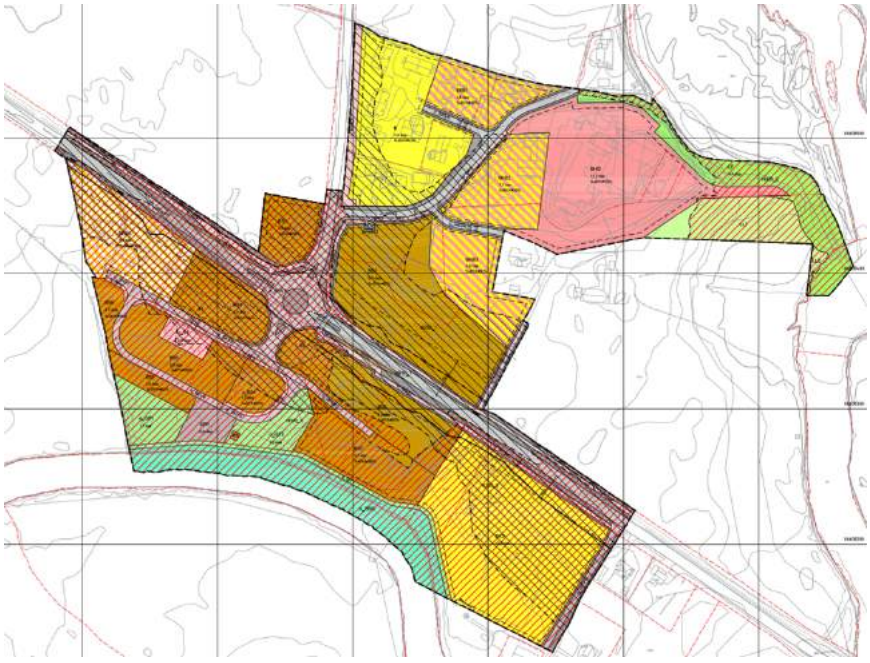
5.1. Alternativa

Reguleringsplan for del av Sauland sentrum blir lagt fram i to alternativ.

Det har vore eit politisk ynskje om å synleggjere eit alternativ ut ifrå dagens kryssløysing med E134, og eit alternativ som synleggjer kva for ein moglegheit som opnar seg om man vel å leggje til rette for ei rundkøyring på same stad. Forutan ulike kryssløysingar, er dei to alternativa omtrent like og løysingane omtales samla i dette kapitelet. Der det er ulikheitar mellom alternativa er dette omtala særskild.



Figur 25 Alternativ 1 med dagens kryssløysing



Figur 26 Alternativ 2 med framtidig rundkøyring

5.2. Stadanalyse og moglegheitstudie

Forut for planforslaget, og som grunnlag for planen, vart det laga ei stadanalyse for Sauland sentrum med moglegheitstudie. I studien vart det tilrådd 6 overordna arealgrep. Desse er utheva i kulepunkta under. I det vidare planarbeidet har nokre av tilrådingane blitt ståande, mens andre er omarbeid som følgje av innspel og ny kunnskap. Kort summera er følgjande gjort:

- **Dagens kryssløysing vert vidareført -** I alternativ 1 er dagens kryssløysing vidareført. I alternativ 2 er dagens kryss omarbeid til ei rundkøyring. Dette omtalast seinare.

- **Hovudvekt på bustadar nord for E134 med bevaring av Løvheim gjestehus som i dag -** delvis vidareført, men det er lagt vekt på å styrkje helse- og omsorgstilbodet i dette området. Øvre areal er regulert til sentrumsføremål. Sentrumsføremåla synleggjer den fleksibiliteten som kommunen ynskjer for staden.

- **Ny lokalisering av bensinstasjonen mellom Saulandstunet og Kommunetunet for å betre tilkomsten til bensinstasjonen og skape meir plass ved Saulandstunet -** det er ikkje funne eigna plassering (stor nok plassering) for denne verksemda som er betre enn dagens situasjon innanfor planområdet. Det har heller ikkje vore uttalt eit reelt behov/ynskje frå aktørane om å flytte hit.

- **Saulandstunet primært handelsområde, men med moglegheit for bustader og offentlege tenester (sentrumsføremål). Nye ekspansjonsmoglegheiter for Spar mot aust –** vidareført

- **Kommunetunet reindyrka som bustadområde på lang sikt –** Hagenjordet (BKS) er regulert til bustadføremål og vil kunne dekke ein stor del av bustadtrongen kommunen står ovanfor. Det er såleis viktigare å legge til rette for dei næringsdrivande. Det er avgrensa kor mykje vidareutvikling som er mogleg ved Saulandstunet. Skal kommunen kunne leggje til rette for vekst for næringsaktørar og styrke handelsklyngen rundt Saulandstunet, treng ein meir næringsareal sør for E134. I staden for å låse kommunetunet til reint bustadføremål, ynsker kommunen difor å opprettehalde ein fleksibilitet ved å regulere til sentrumsføremål.

- **Store, grøne, tilgjengelege grøntareal langs elva –** vidareført.

5.3. Overordna plangrep

Føremålet med planarbeidet er blant anna å skape gode vilkår og lokale for næringsdrivande og å løyse trongen for leilegheiter i kommunen. Eit anna føremål med planarbeidet er å sikre gode uteområde og eit tredje er å sikre trygge trafikale løysingar.

Planforslaget legg til rette for fleire bustader i sentrum og i tilknyting til sentrum; Det er regulert eit heilt nytt område for småhus aust for sentrum (BKS) med potensial for om lag 30 einingar innanfor eigedom gnr./bnr. 72/10. Det er òg omregulert eit jordbruksareal på om lag 3,5 daa vest for gardstunet på Hagen(BKB3) til utbyggingsføremål tenestyting/bustad. Forutan desse nye areala opnar planen for etablering av bustader innanfor sentrumsføremåla og dei kombinerte føremåla som fortetting i eksisterande struktur eller ved omdsponering av areal.

Om bustadpotensialet i denne planen realiserast, vil Hjartdal kommune vere langt på veg om å nå skissert behov for 50 bustader fram mot år 2027 berre i Sauland. Det er likevel stor usikkerheit knytt til tidshorisonten for realisering av nye bustadprosjekt i sentrum. Pr dags dato er det ingen konkrete planar for utvikling av desse areala. Mest nærliggande areal for gjennomføring på kort sikt er område vest for gardstunet på Hagen ved Hågånvegen (BKB3) der Notodden boligbyggelag har vist interesse. Eigedommen har fram til nå vore disponert til jordbruk. Dette er ein av få flaumsikre stader i planområdet.

For næringsaktørar er det i dag avgrensa rom for vekst innanfor planområdet. Avgrensinga skyldast inndelinga av eigedomar som krev samarbeid på tvers av eigedomsgrenser og ei til dels dårleg arealutnytting (og gjeldande regulering) med mykje veg og parkeringsareal.

I planforslaget er det ikkje teke inn nye areal til utbyggingsføremål med unntak av eit lite område aust for Spar (BS4) tidlegare regulert til parkering og eigedom 72/20 nord for E134 som tilhøyrar Statens vegvesen (BS1) og som er regulert til snøopplag. Desse nye areala gjer rom for noko ekspansjon. Det er også regulert sentrumsføremål (BS3) på det arealet som i dag er eit viktig parkeringsareal. Vesentleg næringsutvikling i planområdet føreset at areal vert disponert om og et ein kjem til einigheit på tvers av eigedomsgrenser.

I planforslaget er det avsett areal til både torg, friområde, naturområde og turvegar for å sikre gode møteplassar samt bevare grøntdrag langs elva av omsyn til naturverdiar, flaum og landskapskvalitetar. Møteplassane bindast saman av rasjonelle gangvegsystem.

5.3.1. Krav til detaljreguleringsplan og dokumentasjon i byggjesøknad

I løpet av planprosessen vart det klart at kommunen ynskte ein områdeplan som var fleksibel nok til å møte framtidige ynskje for utvikling, samstundes ein så detaljert plan at ein kan handsame byggjesøknadar direkte med heimel i denne. Det er av den grunn ikkje sett krav om vidare detaljregulering, men for ein rekke føremål/felt er det krav om å utarbeide ein overordna plan i samband med rammesøknaden. Målet med den overordna planen er å sikre viktige framtidige samanhengar. Det er òg satt krav til innhald i byggjesøknaden som skal bidra til føreseielege dokumentasjonskrav for alle kommande tiltak.

5.3.2. Byggjegrenser og landvegspreg

Sauland sentrum ligg tett på hovudvegen og den søre delen av sentrum er klemt inne mellom hovudvegen og elva. På det smalaste er det i underkant av 95 meter frå senter veg til elvekant.



Figur 27 Kart som viser byggjegrense 20, 30 og 50 meter frå senter av E134. Gule bygningar er bygg på eigedom 72/22, 72/9 og 72/18 som Statens vegvesen har omtalt særskild i sitt innspel til planarbeidet. Grå areal er sone for ein 200 års flaum.

Normalt er det 50 meter byggjegrense frå riksveg og fylkesveg, og 15 meter frå kommunal veg. Ved varsel om planoppstart har Statens vegvesen uttalt at dei kan akseptere 30 meter byggjegrense, og at eksisterande bygningar på eigedom 72/22, 72/9 og 72/18 kan oppretthalde ei byggjegrense i ytterveggen mot E134 (som er nærare enn 30 meter frå senter).

I planforslaget er det vist 30 meter byggjegrense nord for E134. Sør for E134 er det sett byggjegrense 20 meter som fell saman med bankbygget på eigedom 72/9 og kommunehuset på eigedom 72/18. Bensinstasjonen på eigedom 72/38 og bustad på eigedom 72/10 ligg ennå nærare senter veg enn 20 meter. Bakgrunn for å gå tettare på vegen enn anbefalt er tredelt.

Først og fremst gjeld det moglegheita for å realisere nye tiltak innanfor eit område som allereie er svært avgrensa og med lite ledig areal. For det andre er store delar av Sauland sentrum sør utsett for flaum. Dess nærare vegen ein kan byggje, jo mindre utfordrande er det med omsyn til flaum. For det tredje er det i handlingsprogram for Regional plan for areal og transport 2019-2022 sagt at ein bør streve etter gateløysingar innanfor tettstadgrensene og landeveg utanfor. Gatepreg kan ein blant anna oppnå ved å etablere bygg tett mot vegen. Det gjev visuelt smalare gateløp som igjen er eit fartsreduserande tiltak.

«Når husene ligger hver for sig,
så kalder man gaden for en vej.
Når husene danner en façade,
så kalder man vejen for en gade».
(Piet Hein)

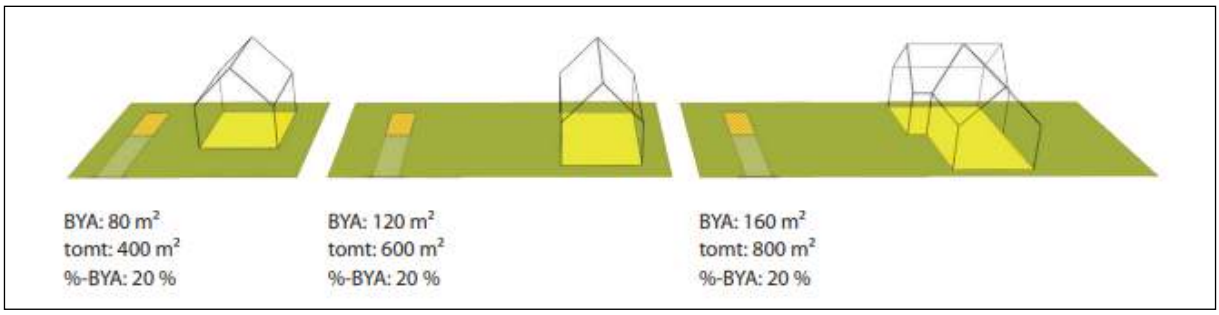
5.4. Generell omtale av grad av utnytting, høgder og takform

Planen legg til rette for eit meir urbant sentrum med noko høgare utnytting og noko høgare bygg enn i tidlegare plan og kva som i dag er bygd i området. Samstundes er det lagt vekt på å vidareføre og framheve kvalitetane som ligg i Sauland sentrum i dag, med småskalapreg, opne plassar og tilgang til elva. Sauland sentrum skal framleis ha ein målestokk som ein kjenner seg igjen i, som er triveleg å gå og sykle i og som bind sentrum saman som stad og saman med omgivnaden rundt.

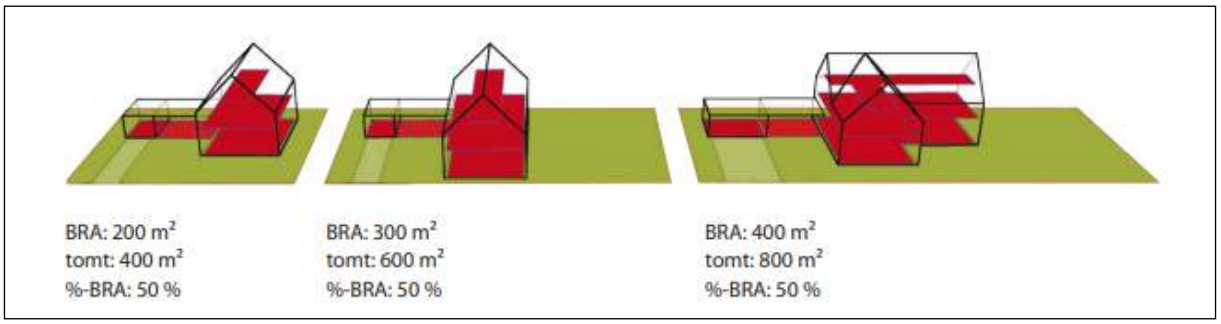
5.4.1. Grad av utnytting:

Det er gjennomgåande nytta %BYA-som u-grad. Bebygd areal (BYA) for ei tomt er summen av bebygd areal for alle bygningar, bygningsdelar og konstruksjonar over bakken, opent overbygd areal og naudsynt areal for biloppstillingsplassar på tomta.

Prosent bebygd areal er høveleg å nytte der ein ynskjer samsvar mellom volum på busetnad og tomtestørrelse. Berekningsmåten er eigna til å ta vare på karakteren av eit strøk som her er ynskja.



Figur 28 Prosent bebygd areal styrer forholdet mellom bebygd og ubebygd del av tomta.



Figur 29 Prosent bruksareal styrer øvre grense for bruksarealet på tomta i forhold til tomtearealet.

Innanfor sentrumsføremåla ved E134 (BS3 og B6) er det krav til publikumsretta verksemd i første etasje, mens det i resterande sentrumsføremål og i områda for kombinerte føremål er tillate å etablere berre bustader om ynskjeleg. Det er difor sett eit lågare krav til utnytting i desse områda for å ta omsyn til at det kan etablerast reine bustadprosjekt i delar av området.

5.4.2. Høgder og takform

I planforslaget har ein differensiert på takform og byggjehøgder i dei ulike områda.

Som hovudprinsipp har ein ført vidare dagens normal for takutforming og høgder nord for E134. Sør for E134 har ein opna for høgare bygningar og flate tak i det som i dag er sentrumskjernen. Bakgrunnen for å auke høgda er fleire. For det første er området trongt og vanskeleg å vidareutvikle om ein skal ta omsyn til dagens utbygging. For det andre er området utsett for flaum. Skal ein leggje til rette for ein betydeleg vekst utan riving av eksisterande bygningsmasse og/eller sikre nye bygg mot flaum, ligg vekstpotensialet i høgda.

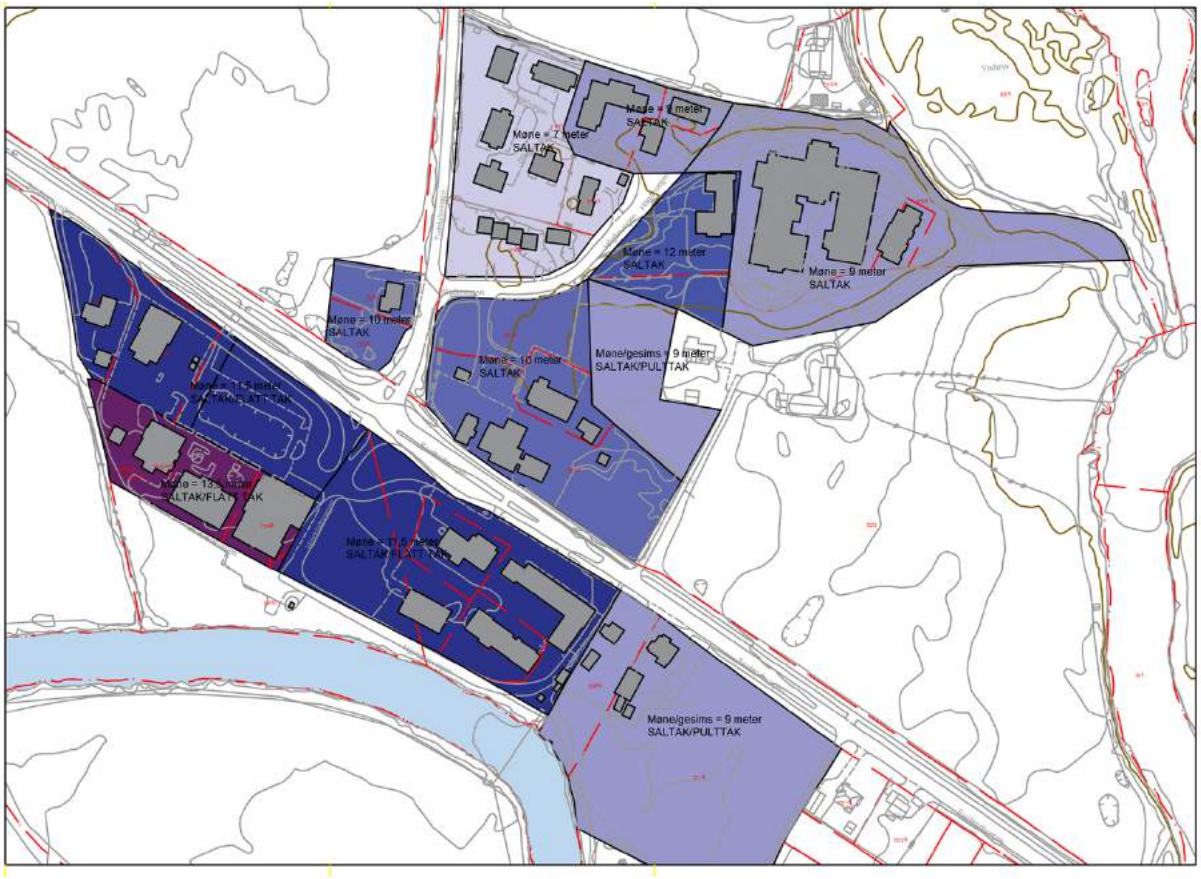
Alle høgder er gitt frå ferdig planert terrengs gjennomsnittsnivå rundt bygningen. Denne måleregelen er anbefalt i Kommunal- og Moderniseringsdepartementet sin rettleiar om grad av utnytting i område med flatt terreng eller svakt fallande terreng.

I føresegnene er det gjeve følgjande rammer for høgder

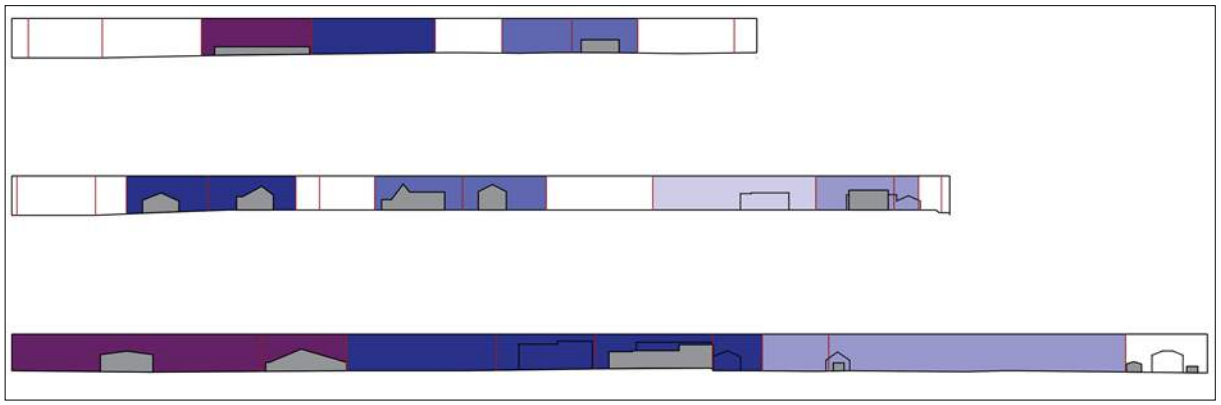
- ✓ B: maks 7 meter mønehøgd, gesims 5,5 meter (2 etasjar)
- ✓ BKB1, BKB3, BKS: maks 9 meter mønehøgd, gesims 7,0 meter (2,5 etasjar)
- ✓ BHO: maks 9 meter mønehøgd, gesims 7,0 meter (1,5 etasjar)
- ✓ BS1: maks 10 meter mønehøgd, gesims 8 meter (2 etasjar)
- ✓ BS2: maks 10 meter mønehøgd, gesims 7 meter (2,5 etasjar)
- ✓ BKB4, BS3, BS6, BS7: maks 11,5 meter mønehøgd, gesims 11 meter (2,5 etasjar)
- ✓ BKB2: maks 12 meter mønehøyd, gesims 9 meter (3 etasjar)
- ✓ BS4, BS5: maks 13,5 meter mønehøyd, gesims 12 meter (3 etasjar)

Stipulert tal på etasjar er basert på etasjeskilje 2,7 meter for bustader. I område der ein kan kombinere bustader med andre føremål, er tal på etasjar basert på gjennomsnittleg etasjeskilje 4 meter.

I gjeldande reguleringsplan er maks høgde 2 etasjar for heile planområdet.



Figur 30 Kartet viser maksimalt tillate byggjehøgder. Området med dei lågaste byggehøgdene har svakast farge (til saman 6 ulike farger). Inndeling av områda kan avvike noko frå inndelinga av områda i plankartet.

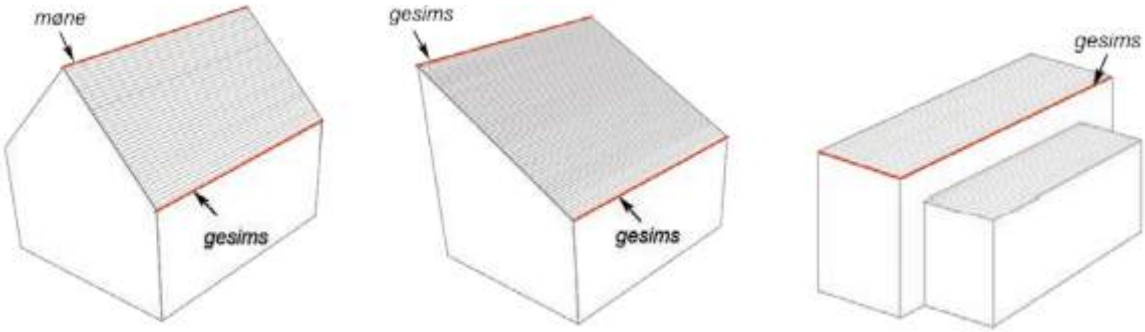


Figur 31 Snitta over viser prinsippet for anvende høgder. Dei raude strekande viser eigedomsgrenser. Snitt A er øvst og snitt C er nedst. I snitt A ser ein i retning sør-nord gjennom Sparbutikken og einebustaden i Tuddalsvegen. I snitt B ser ein i retning sør-nord gjennom lagerbygg, kommunehus, Løvheim gjestehus, leilegheitsbygg bak Løvheim og bustad i Hågånvegen. Ein ser og' omriss av bygg i bakhand. I snitt C ser ein i retning vest-aust gjennom biblioteket, Sparbutikken, elektroforretninga og fleire uthus. Ein ser og' omriss av bygg i bakhand. Snitta illustrerer kor lite forskjell det er i terrenghøgder.



Figur 32 Snittmarkering. Plankartet er vist uten omsynssoner. Plankartet er endra noko i etterkant.

Sentrum er utvikla i perioden ca 1950- 1990. Saltak er gjennomgåande i dagens sentrumsbilete. Moderne arkitektur har ofte andre typar tak. Ein kunne likevel sett krav om saltak som ein premiss for å ta vare på identiteten til staden. Når planen opnar for flate tak på eit avgrensa område, er det av omsyn til arealutnytting og ynskje om å kunne byggje i høgda. Flate tak gjev òg moglegheiter for å løyse krav til MUA på takterrassar, som er eit fortrinn der det er arealknappheit.



Figur 33 Ulike typar tak: Frå venstre saltak, pulttak og flatt tak. Både saltak og pulttak er skråtak.

5.5. Parkering, uteopphaldsareal og leikeplassar

5.5.1. Parkering

I gjeldande reguleringsplan for Sauland sentrum er det ikkje parkeringskrav for bustader aleine. For bustader i samband med anna føremål er kravet 1 parkeringsplass pr husvære. For forretningar, inkl kontor, og offentleg tenesteyting skal det som hovudregel vere minst 1 parkeringsplass pr. 50 m2 golvflate og 1 parkeringsplass pr. 100 m2 lager.

Føresegner om parkeringsdekning har teke utgangspunkt i gjeldande reguleringsplan for Sauland sentrum og erfaring og normer frå tilsvarande prosjekt i nyare tid.

Minimumskrav for bilparkering:

Arealkategori	Grunnlag pr parkeringsplass	Min. plassar
Bustad	Under 75m2 BRA	1,5
Bustad	Over 75 m2 BRA	2,0
Bustad innanfor sentrumsføremål	Under 75m2 BRA	1,0
Bustad innanfor sentrumsføremål	Over 75 m2 BRA	1,5
Kontor	Pr 100m2 BRA	2,0
Forretning og tenesteyting eks. lager	Pr 100 m2 BRA	1,5

Ved feltutbygging skal det etablerast plass for elbil, gjesteparkering og HC-plass. Føresegnene stiller også krav til sykkelparkering.

5.5.2. Uteopphaldsareal

Alle bustader skal sikrast eit minimum privat uteopphaldsareal av god kvalitet, også ved ombygging/bruksendring. Bygg med 4 bueiningar eller fleire, skal i tillegg ha eit minimum felles uteopphaldsareal. ***Småbarnsleikeplass kan inngå i felles MUA.***

Innan område for sentrumsføremål kan inntil 100% av privat uteopphaldsareal løysast på veranda eller open terrasse/takterrasse. Dette gjeld òg for felles uteopphaldsareal så lenge dei er universelt tilgjengelege. For dei andre områdane gjeld tilsvarande for inntil 50% av privat og felles uteopphaldsareal.

Minimumskrav for privat MUA for bustader

Type bustad	MUA
Bustader/leilegheiter innanfor sentrumsføremålet	5m2 pr bueining
Firemannsbustader og bygg med 4 eller fleire bueiningar utanfor sentrumsføremålet	10m2 pr bueining
Andre bustader med fleire enn 1 bueiningar (tomannsbustad, rekkehus, kjeda hus)	50m2 pr bueining
Einebustader over 100m2 BRA	100m2 pr bueining
Einebustader under 100 m2 BRA	50m2 pr bueining

Minimumskrav for felles MUA for bustader

Type bustad	MUA
Bustader med fleir enn 4 bueiningar	Minimum 100 m^2 samla for 4 bueiningar, deretter 5 m^2 tillegg pr bueining.

Uteopphaldsareal er areal som er eigna til opphald, leik og rekreasjon og omfattar del av tomt som ikkje er bygd på og ikkje er sett av til køyring og parkering. Areal som er sett av til for eksempel søppelkasser, sykkelstativ og liknande er ikkje eigna til opphald og reknast difor ikkje med som uteopphaldsareal.

For området BKB3 er det eigne føresegner for MUA sidan det er ein intensjon om å etablere bustadtun med fellesareal for leik og opphald.

5.5.3. Leikeplassar og samlingspunkt

Alle nye bustader skal sikrast tilgang til leikeareal for ulike aldersgrupper. Ved byggjesøknad skal ein gjere greie for korleis leikeareal er sikra opparbeidd/sikra tilgjengeleg i prosjektet.

Føresegnene sett krav om at det frå bustader innanfor reine bustadformål skal sikrast:

a) Småbarnsleikeplassar på minimum 50 m2 maks 100 m trafikksikker avstand frå bustaden. Avstand skal målast langs veg/gangline.
b) Samlingspunkt på minimum 100 m2 ved utbygging av 10 eller fleire einingar, i tilknyting til sandleikeplassen.

For einebustader og tomannsbustader kan småbarnsleikeplass løysast på eigen eigedom og inngå i uteopphaldsareal. Småbarnsleikeplassen/plassane skal minimum innehalde to ulike leikeapparat/leikeplassutstyr samt sitjemøblar. ***Småbarnsleikeplass kan inngå i felles MUA.***

Samlingspunktet skal opparbeidast med tanke på dei større barna og dei vaksne. Det skal som minimum opparbeidast med leikeapparat tilpassa aldersgruppa 7-13 år.

Leikeplassane skal tilfredsstille krav til universell utforming for tilkomst. I tillegg skal leikeplassane oppfylle ei rekke kvalitetskrav.

5.6. Trafikkanalyse

E134 går igjennom sentrum og lagar ei barriere mellom busetnad og aktivitetar på begge sider av hovudvegen. Veganlegget ber preg av at det er framkomst på E134 som har hatt størst fokus og satt premissane for den geometriske utforminga. Tilkomst til sentrumsområdet skjer frå eit 4-arma stort kryss. I tillegg har bensinstasjonen eigen tilkomst for austgåande trafikk.

Det vart innleiingsvis i planprosessen vurdert å flytte krysset. Ved å flytte krysset ville ein forhåpentleg kunne endre interne køyrevegar, som til døme tilkomst til bensinstasjonen, og frigje meir areal. Men moglegheitsstudien anbefalte ikkje dette, med følgjande grunngjeving; *Å flytte dagens kryss sjås på som eit svært areal- og kostnadskrevjande tiltak. Skal ein flytte eit allereie etablert kryss må ein dokumentere eit faktisk behov, reelle kostnadar og konsekvensen av eit slikt tiltak. Framtida til dagens E134 er svært usikker og ein veit lite om korleis denne vegen vil bli framover. Å endre åtkomst før ein veit status på hovudvegen vert ikkje anbefalt*.

Seinare i planprosessen vart det utarbeidd ei trafikkanalyse (Asplan Viak 2020) kor ein igjen såg på moglegheitene av å flytte krysset ved å få større avstand mellom påkoplinga av fv. 3430 Tuddalsvegen og Hjartdalsvegen. Konklusjonen var: *Moglegheitene for å gjere dette, ved å etablere*

to forskuva T-kryss, synar vanskeleg å gjennomføre. Det er omfattande og eventuelt flytte Tuddalsvegen og la denne få påkopling til E134 ein annan stad. Hjartdalsvegen si påkopling til E134 kunne enklare latt seg flytte. Men knappheit på areal p.g.a. Hjartdøla si nærføring, gjer at eit nytt og endra internvegnett på E134 si sørside også vurderast som vanskeleg å gjennomføre.

Trafikkanalysen vurderte i staden eit anna, meir realistisk alternativ som er å erstatte dagens kryss med ei ny rundkøyring av omsyn til trafikktryggleik. Dette er vist i alternativ 2. I alternativ 1 er krysset oppretthaldt som i dag, og omkringliggande arealbruk planlagt utifrå dagens situasjon.

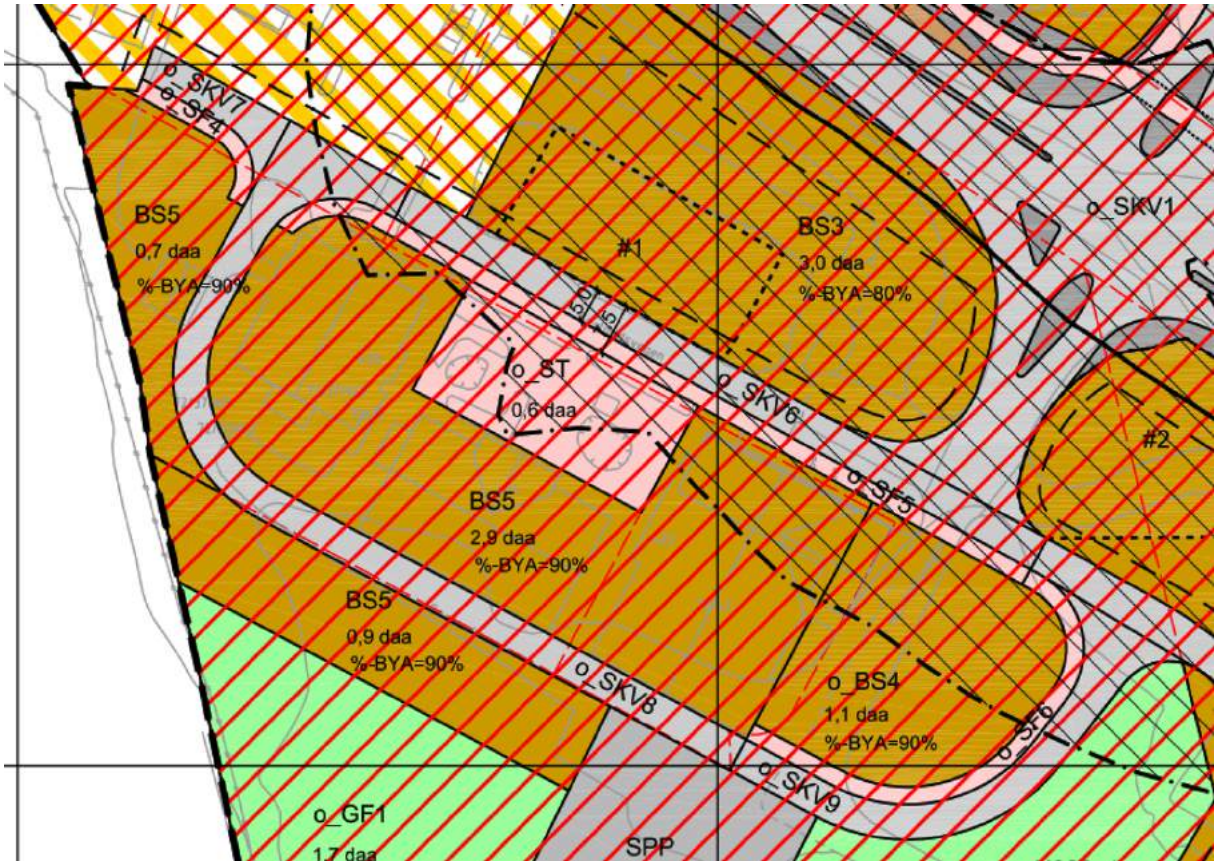
5.7. Trafikkløysingar

5.7.1. Køyreåtkomst og interne vegar

Situasjonen nord for E134 blir i hovudsak uendra. Unntak gjeld for åtkomst til gardseigedom gnr./bnr. 72/2 som stengast (store delar av eigedommen ligg utanfor plangrensa). Det er frå vegmyndigheitene sin side ynskje om å sanere direkte avkøyrsle til hovudvegen, og denne åtkomsten har inga viktig funksjon så lenge det finnast gode alternativ. I planforslaget blir alternativ åtkomst (SKV4) regulert frå Hågånvegen frem til garden. Vegen får 4 meter køyreareal og 2x 1,5 meter grøft.

Sør for E134 blir hovudåtkomst regulert og opprettheld som ved dagens situasjon. (I alternativ 2 etablerast rundkøyring). Vidare regulerast veg (SKV6 og SKV7) med bredde 5 meter framfor Saulandstunet. Vegen vil kunne gi tilkomst til omkringliggande føremål òg gje moglegheit for å sanere dagens åtkomst frå E134 til eigedom 72/22 innanfor føremålet BKB4. Denne løysinga er tilnærma lik dagens situasjon men tek omsyn til dei mjuka trafikantane med 2,5 meters breitt fortau.

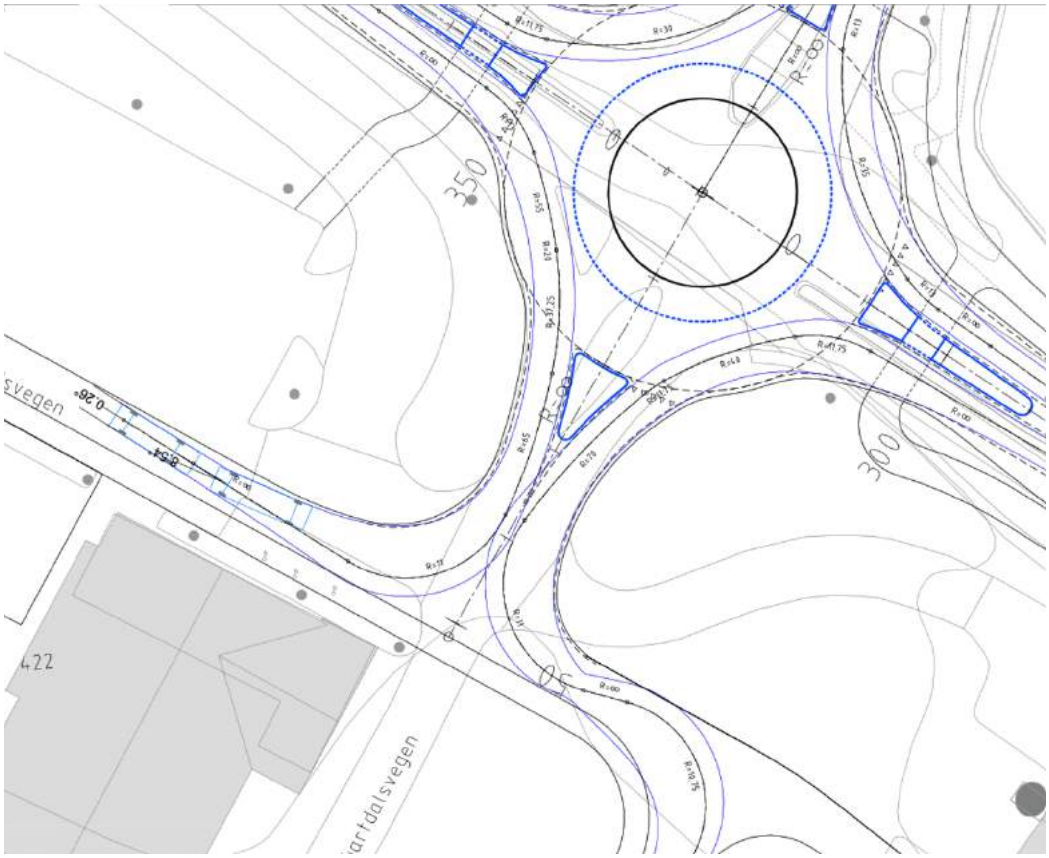
Varelevering til Saulandstunet skjer i dag først og fremst sør for bygga. Dette er ei naturleg løysing også på lang sikt. Av den grunn er det regulert veg (SKV8/SKV9) sør bak bygget omtrent som i dag. Vegen aust for Sparbutikken flyttast ytterlegare austover for å gje rom for framtidig ekspansjon av daglegvarelokalet denne retninga. Koplinga mellom veg SKV6, SKV8/SKV9 (og SKV10) vil fungere som ei rundkøyring slik at store køyretøy ikkje treng å ryggje ved varelevering. Svingradier er utforma for vogntog.



Figur 34 Rundkøyringsprinsippet rundt Saulandstunet. Her vist i alternativ 1 utan rundkøyring.



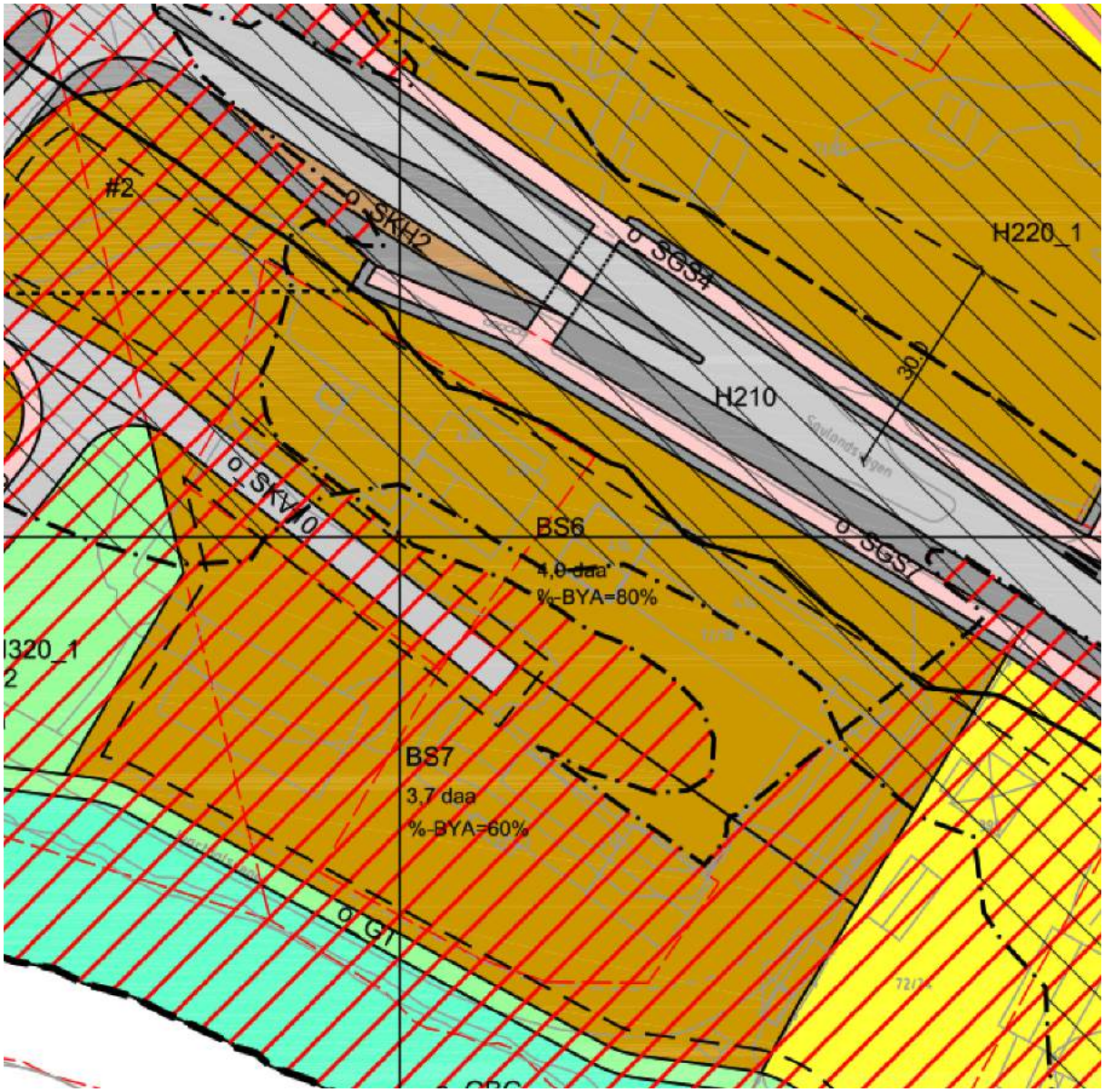
Figur 35 Dagens situasjon ved Saulandstunet. Blå line viser ca kor ny veg erstattar den gamle.



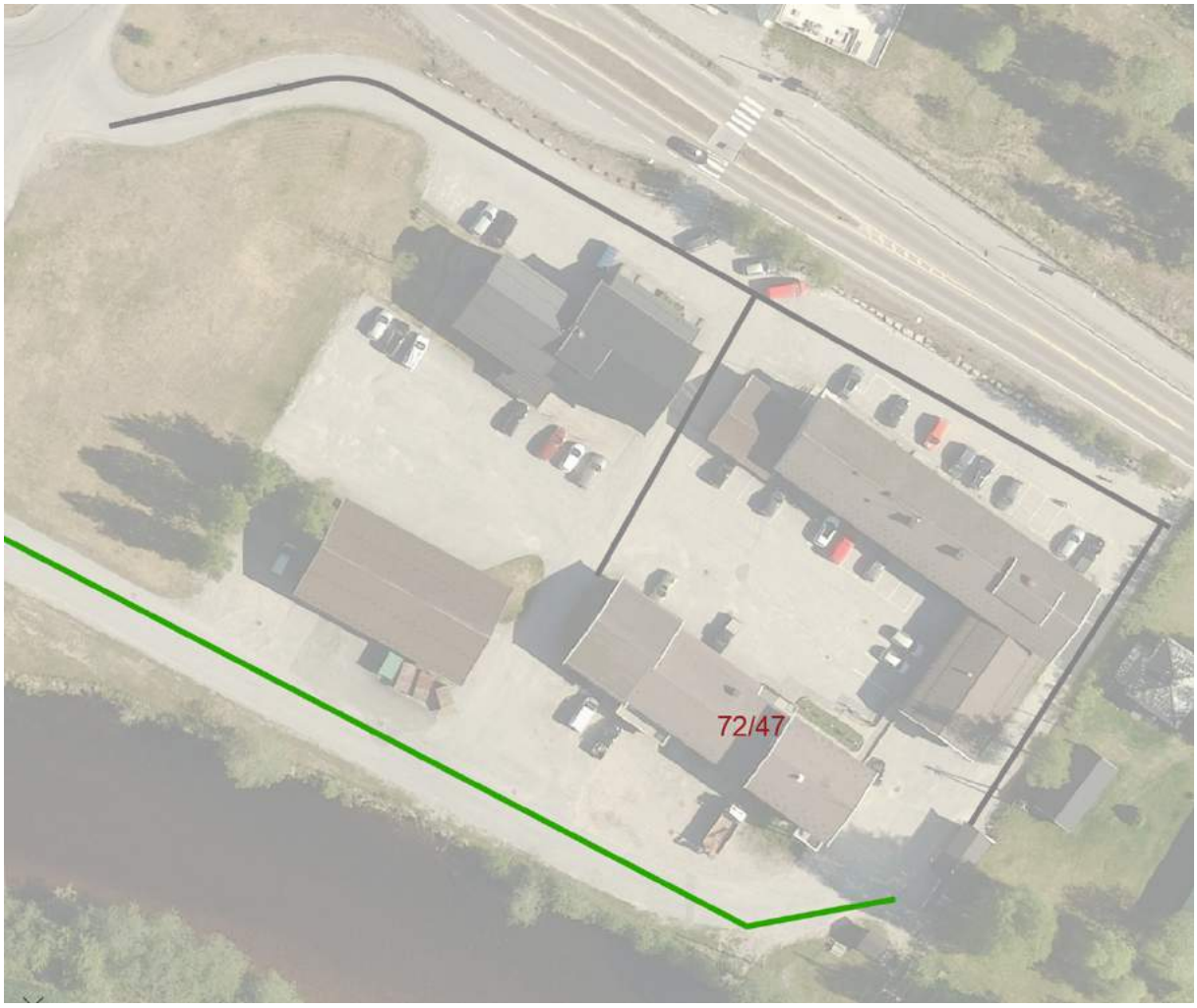
Figur 36 Sporing av vogntog ved krysset

I dag er det 2 åtkomstar til kommunetunet, ein framfor kommunehuset og ein langs elva. Det er ingen gangvegløysing til dette området, noko som er etterspurt. Ved vurdering av åtkomst til kommunetunet, såg ein blant anna på eit alternativ med veg og gangveg framfor kommunehuset for å gje større fleksibilitet med omsyn til framtidig utnytting av sentrumsområda BS6 og BS7. Dette er likevel vanskeleg å løyse av omsyn til arealkrav så lenge ein opprettheld dagens bankbygg og kommunehus. Eit slik alternativ vil krevje flytting av eksisterande parkeringsplassar og ein uavklart åtkomstløysing for eigedom 72/47.

I planforslaget er det regulert ny veg (SKV10) bak/sør for bankbygget som sikrar åtkomst til alle eigedommane innanfor føremålet BS6 og BS7 slik at desse kan utviklast uavhengige av kvarande og utan krav om vidare detaljering. Dagens køyreveg langs Hjartdøla erstattast med ein turveg og gjer areala langs elva bilfrie. Gangveg sikrast langs E134 og koplar gangforbindelsar mellom sentrum til nye bustadområde i aust.



Figur 37 Køyreveg SKV10 er regulert for å tene område BS6 og BS7.



Figur 38 Alternativ åtkomst vurdert framfor bankbygget og kommunehuset. Her vist med sort line. Ein slik løysing med veg og gangveg krev betydeleg bredde og er vanskeleg å få plass til.

Planforslaget opnar opp for ein ny åtkomst (SKV11) frå E134 og det nye bustadområdet BKS i aust. Det har ikkje vore ynskeleg å leie trafikken frå dette bustadområdet via sentrum og belaste dette og eksisterande krysssløysing med meir trafikk.

5.7.2. Løysingar for mjuke trafikantar - alternativ 1

Den største endringa med omsyn til mjuke trafikantar er at det sikrast aust-vestgåande gangveg/fortau gjennom heile planområdet sør for E134 og fortau langs Hågånvegen i nord. I tillegg er det sett av areal til gangvegløysingar langs Tuddalsvegen. Gangveg SGS2 langs Tuddalsvegen er regulert med utgangspunkt i vegline i kartgrunnlaget. Det er offsett 7 meter frå veglinja. Arealet mellom den offsette veglinja og eigedomsgrensa (= plangrensa) utgjer ei bredde på om lag 5 meter og er regulert gangveg. Bredda skal dekke areal til gangveg og grøfter og må detaljerast nærmare ved byggjesøknad, evt. ved detaljregulering av eit framtidig gangvegsystem frå sentrum og nordover langs Tuddalsvegen.

Nye gangvegar er regulert med bredde 2,5-3,0 meter pluss 3,0 meter rabatt mot veg og 1,5 meter grøft mot terreng. Bredde 2,5 meter samsvarer med dagens standard på eksisterande gangvegar. Nye fortau er regulert med bredde 2,5 meter pluss grøft på 1,5 meter. I tillegg er det regulert og sikra fleire tur-/gangvegar som i større grad enn i dag bind ulike område saman. Figur 39 og Figur 40 viser samanhengen i gangvegsystem.



Figur 39 Gangvegar i alternativ 1.

5.7.3. Åtkomst og løysingar for mjuke trafikantar alternativ 2

Alternativ 2 skil seg frå alternativ 1 ved at det er etablert ei rundkøyring som erstattar dagens kryss. Dagens kryss er eit stor veganlegg kanalisert med venstresvingfelt. Som en konsekvens av at hovudkrysset i E134 har venstresvingefelt, er gangfelta trekt langt unna kryssets senter kor det er mindre naturleg å krysse vegen.

Ved å etablere rundkøyring som i dette alternativet, vil mjuke trafikantars kryssing av E134 skje nærmare kryssets sentrum og skape mindre omvegar og betre kopling av sentrum. Her er òg hastigheita lågare, og kryssingspunktet meir trafikksikkert enn ved dagens situasjon.



Figur 40 Gangvegar i alternativ 2.

5.7.4. Anna vegføremål

I sentrumsområde BS3-BS7 og i område BKB4 er det ikkje avsett areal til anna vegføremål (grøft) men dette kan inngå i byggjeområda og utformast som tradisjonelle grøfter/rabattar/rennesteinar etc. avhengig i kva som er best egna på staden, blant anna for handtering overvatn.

Innafor anna vegformål som høyrer til E134, er det tillate å etablere gateromsmøblering og vegetasjon som ikkje er til hinder for sikt. Dette som eit ledd i å skape gatepreg.

5.8. Bustader

Planforslaget legg til rette for bustader i sentrum og i tilknyting til sentrum. Korleis desse områda skal utviklast blir det opp til det aktuelle prosjektet å avgjere, men planen legg føringar for blant anna utnytting og høgder samt areal- og kvalitetskrav på uteområde og leikeplassar. Forutan området B ved Hågånvegen som er eit eksisterande bustadområde, er det berre regulert eitt nytt område primært for bustader – BKS.

5.8.1. Felt BKS

Felt BKS omfattar blant anna eigedom gnr./bnr. 72/10 som i dag er ein landbrukseigedom med tilhøyrande bygningar. Området er avsett til bygg og anlegg i gjeldande kommuneplan. Området vart tatt inn i kommuneplanen etter mekling med fylkesmannen. Ei føresetnad for å ta området inn var at dette arealet skulle ha høg grad av utnytting og minimum 4 bustader/daa.

I planforslaget er området regulert til bustad saman med eigedom gnr./bnr. 72/24. Området er utsett for flaum og det er kravd tiltak for å tryggje området tilfredsstillande. Handtering av flaum kan løysast på fleire måtar, enten ved å heve terrenget tilstrekkeleg og/eller ved hjelp av konstruksjonar i sjølve bygget.

I planforslaget er det satt krav til minimum 3 bustader/daa som er lågare enn kravet i kommuneplanen. Grunn til dette er fordi ein må forvente at mykje areal går med til å sikre arealet mot flaum og ikkje kan byggast fult ut. Å realisere eit så stort område kan vere økonomisk utfordrande, men for å sikre viktige samanhengar utan krav om videre detaljering er det satt krav om ein overordna plan for heile området samstundes med rammesøknad. Her skal det blant anna gå fram korleis ein vil sikre åtkomst til eigedom 72/24. Det er ikkje ønskeleg å binde åtkomst til eigendom 72/24 frå vest, men å sikre denne gjennom område BKS og frem til SKV11. Vegen kan enten leggjast langs med gangvegen (krev ikkje oppfylling) eller gjennom bustadområdet som blir heva grunna flaum. Vegen skal ikkje gjerast brattare enn 1:8.

Det er opna for å byggje bustader med eit meir moderne uttrykk og ei sterkare framtoning enn kva som er tradisjonelt for bustader i og kring planområdet. Dette fordi området er heit nytt, ligg fritt for seg sjølv og tett på sentrum.

I førebelse skisser for området er det vist 36 nye einingar som er etablert på ei fylling for å sikre areala mot flaum. Det er vist ein felles åtkomst mot E134 samt ein gangforbindelse til sentrum over eigedom 72/24.



Figur 41 Førebels skisse korleis området kan realiserast. Oppbygging av terreng/sikring med omsyn til flaum må gjerast i samråd med sakkyndig. Løysinga som her skissert med åtkomst SKV11 vil gje rom for å sanere 2 direkte åtkomstar til E134 utanfor planområdet og 2 innanfor.



Figur 42 Skisse omsett til 3d-modell. Her sett frå elva i retning nordaust.

5.9. Sentrumsføremåla og dei kombinerte sentrumsføremåla

5.9.1. Område BKB4 - bensinstasjonen



Figur 43 Shellstasjonen med åtkomst for austgåande trafikk og parallellveg til E134.

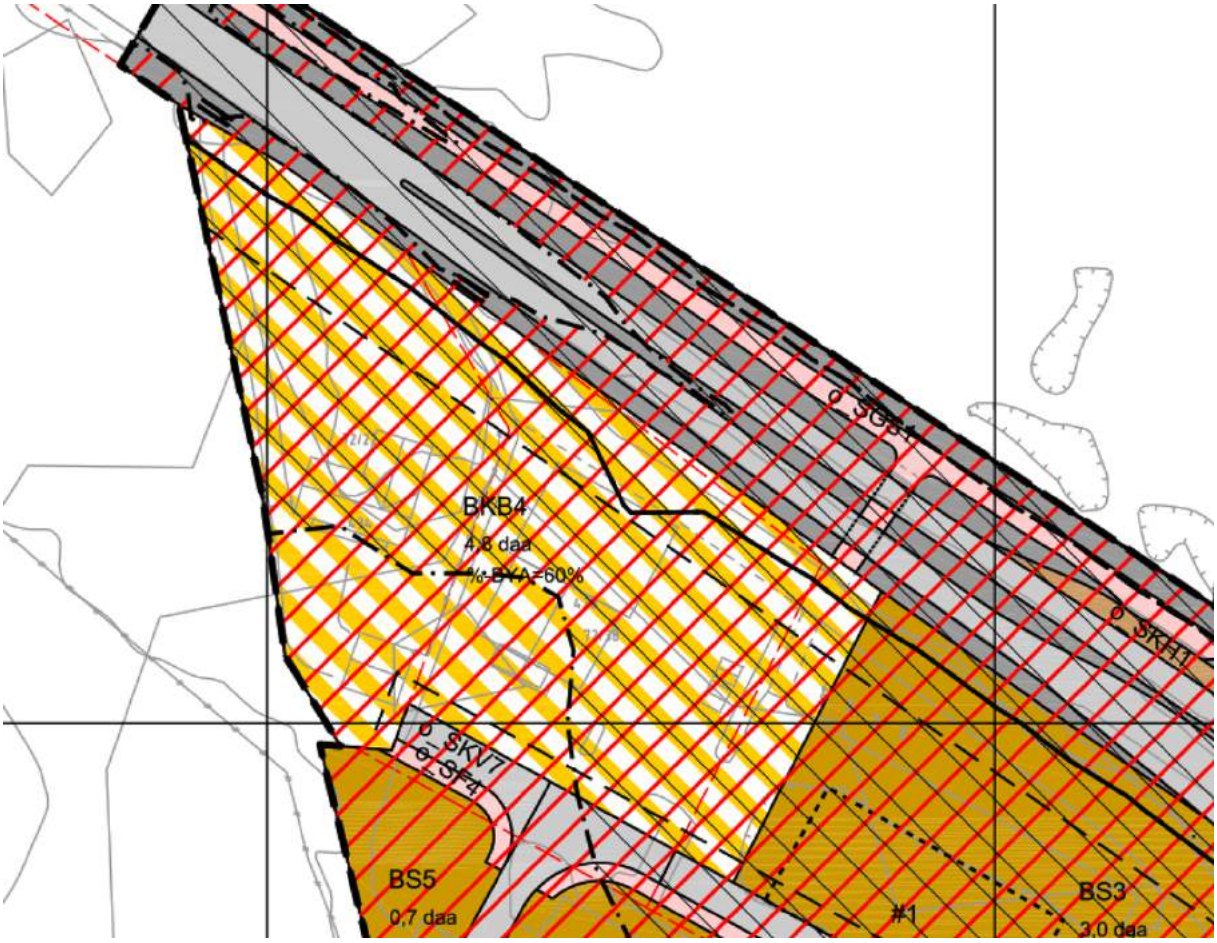
Shellstasjonen har vore gjenstand for diskusjon i planprosessen. Generelt har bensinstasjonar stoppeffekt på turistar, pendlarar og andre vegfarande, og Shellstasjonen er difor ei viktig inntektskjelde for ein liten stad som Sauland. Samstundes legg stasjonen beslag på store areal som hindrar anna utvikling og har sjølv avgrensa areal for å vekse. Den trekk òg til seg tungtrafikk som er vanskeleg foreinleg med eit trafikktrygt sentrum.

Som følgje av dei utfordringane ein i dag har med lokaliseringa til bensinstasjonen, vart det innleiingsvis vurdert å flytte stasjonen til ein annan stad innanfor planområdet. Den beste løysinga hadde vore å leggje den til Hagenjordet på eigedom gnr. 72 bnr. 10 aust i planområdet. Ein eigedom på over 12 daa. Hagenjordet kom inn i kommuneplanens arealdel ved sist revisjon etter mekling med fylkesmannen, og skal fortrinnsvis utviklast til busetnad med høg utnytting. Det er difor ikkje aktuelt å flytte bensinstasjonen hit.

Ein så i staden på moglegheitene ved å leggje bensinstasjonen aust for dagens kryss og attmed bankbygget. Dette er ein sentral plassering, men areala er for knappe og utforande med omsyn til flaum. Ein har difor ikkje lykkjast med å finne eigna plassering for denne verksemda innanfor planområdet. Det har heller ikkje vore uttalt eit reelt behov/ynskje frå aktørane om å flytte innanfor planområdet.

I planforslaget er områda ved bensinstasjonen regulert til kombinert sentrumsføremål og vegserviceanlegg. Det gjev rom for bensinstasjonen å vidareføre si verksemd som i dag og utvikle seg innanfor sentrum. I og med at planforslaget regulerer vegformål over eigedommen som i dag tilhøyrar bensinstasjonen (72/38), er dette arealet dels erstatta på eigedom 72/30 som Hjartdal kommune eig. Ein håper med dette å gje bensinstasjonen moglegheit til å etablere ein ynskja vaskehall enten innanfor eigen eigedom eller gå i dialog med kommunen eller nabo i aust om eit «makebytte»

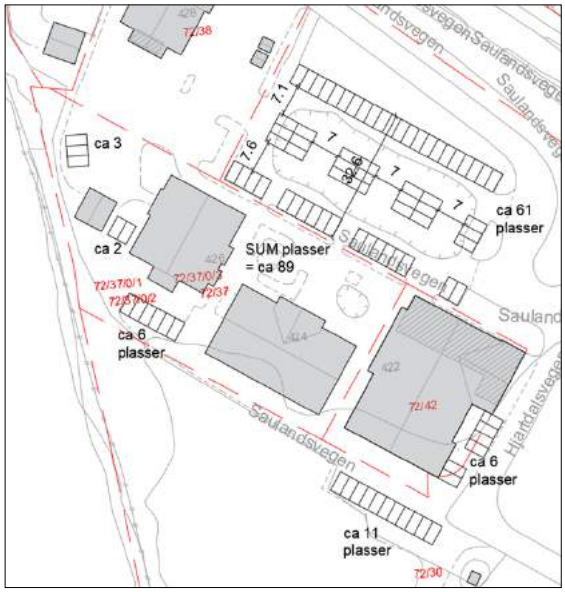
Dersom stasjonen vel å avvikle si verksemd i sentrum, kan områda transformerast til andre sentrumsføremål. Det er sett krav til rekkjefølgje om at tilkomst til eigedom 72/38 (bensinstasjonen) skal stengjast om området tas i bruk til sentrumsføremål. Så lenge bensinstasjonen held fram kan ein nytte seg av parallellvegen langs E134 som i dag. Det at bensinstasjonen har ein åtkomstveg liggjande tett på E134 er ikkje optimalt, men vurderast likevel som en betre løysning enn å lede denne trafikken over daglegvarebutikken sitt parkeringsareal (Trafikkanalyse AV 2020) eller på køyreveg SKV6/SKV7 som er regulert framfor Saulandstunet og fram til eigedom 72/22.



Figur 44 Område BKB4 omkring dagens bensinstasjon.

5.9.2. Område BS4 og BS5 – Saulandstunet

Område BS5 omfattar i dag det som omtalast som Saulandstunet med daglegvare, elektrobutikk og bibliotek. Området er allereie godt utnytta, og det er trongt om plassen. Parkeringsplassen framfor butikkane vert vurdert som eit utfordrande areal med villparkering, trafikklekkasje frå bensinstasjonen med store køyretøy og tidvis mangel på ledig parkeringsareal, spesielt i samband med helger og stor hyttetrafikk. Figur 45 synleggjer bil-parkeringspotensialet i området. Dette er truleg dårleg utnytta som følgje av manglande oppmerking og at store køyretøy legg beslag på store areal. I skissa er det vist til saman 89 plassar. I planforslaget er det gitt at det skal setjast av 1,5 parkeringsplassar pr 100 m2 BRA for forretning og tenesteyting som er litt lågare enn dagens parkeringspotensial (Saulandstunet utgjer i dag 4873 m2 BRA). Kravet synar å balansere framtidig parkeringsbehov med forventa miljøomsyn.



Figur 45 Dagens parkeringssituasjon/potensiale innanfor Saulandstunet og parkeringsplass på kommunal eigedom. Det reelle talet kan variere noko frå det som her er skissert med til saman 89 plassar.

I samband med moglegheitsanalyse for sentrumsutvikling har det vert spela inn idear om å kople saman bygga i Saulandstunet og tilføre ein ekstra etasje til bustadføremål. I planforslaget er området regulert til sentrumsføremål med høg utnytting jf. dagens situasjon og med potensial for å byggje i høgda.



Figur 46 I denne illustrasjonen er Saulandstunet kopla saman til eit felles bygg med ein ekstra etasje og Sparbutikken har fått vekse mot aust. Bensinstasjonen er avvikla og det har vekse fram nye bygg langs E134. Dagens parkeringsplassar er disponert om. Her visast 72 plassar, men det er rom for fleire.



Figur 47 Same utsnitt som i illustrasjonen over, men her er ikkje bygga kopla samen, berre tilført ein etasje.

5.9.3. Område BS6 og BS7 - Kommunehus mv

Område BS6 og BS7 omfattar dagens kommunehus, bankbygget, eit lagerbygg og lokala til Hjartdal Elverk med tilhøyrande areal. Åtkomst til desse bygga skjer i dag frå veg parallelt med E134 og frå veg langs elvekanten. Det føreligg inga planer for framtidig utvikling innanfor desse sentrumsføremåla, og det er vanskeleg å sjå for seg at dei viktige offentlege tenestene som kommunehuset og bank vil flytte på kort sikt. Planforslaget legg difor til rette for at dagens verksemd kan oppretthaldast som i dag, men at ein også kan vidareutvikle eigedommane innanfor BS6 og BS7 uavhengig av kvarande sidan åtkomst til alle eigedommane er sikra i planen.

5.10. Tjenesteyting

5.10.1. Lokalisering av legesenter og helse-/omsorgstilbud

Det gamle legesenteret ved Hågånvegen er utdatert og tilfredsstillar ikkje dagens krav til eit velfungerande bygg.

Endeleg plassering av eit nytt legesenter er det ikkje teke stilling til, men ein ser fleire fordelar ved å samlokalisere helse- og omsorgstilbodet og vidareutvikle området ved Hjartdal omsorgssenter. I planforslaget er det regulert i overkant av 10 daa til kombinert føremål bustad/tenesteyting fordelt på 3 område BKB1-BKB3. Areala kan brukast til bustader eller helse/omsorgstenester aleine eller i kombinasjon. Det gjev rom for å ta stilling til endeleg plassering av legesenteret på eit seinare tidspunkt.

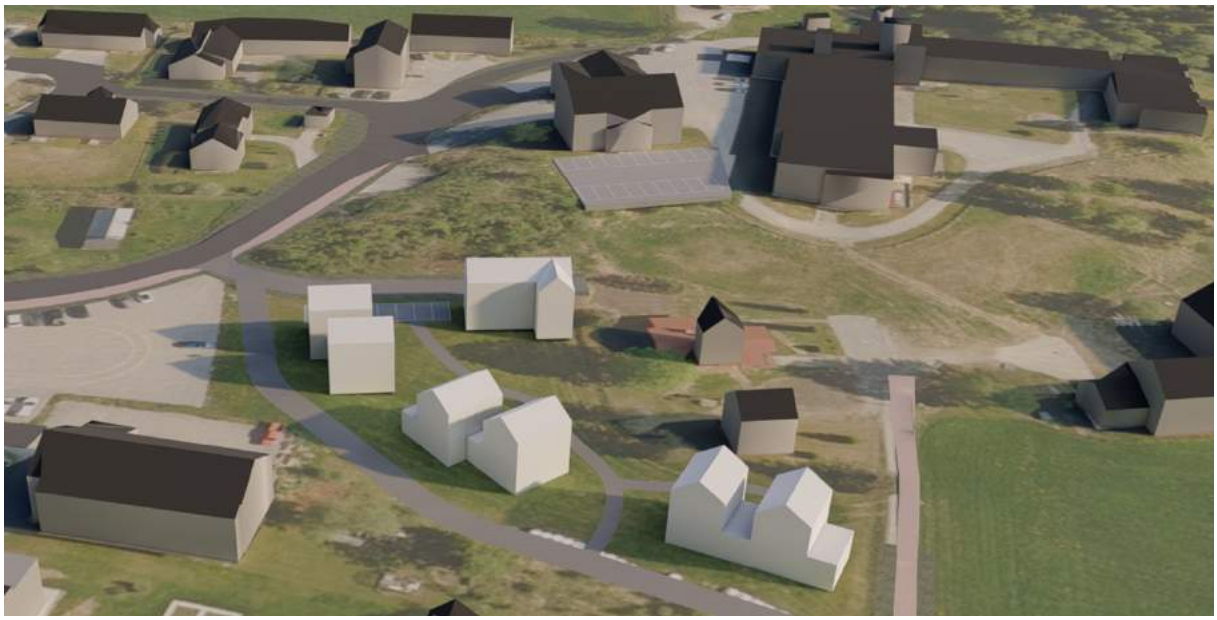
5.10.2. Område BKB3

Felt BKB3 omfattar i hovudsak eigedom gnr./bnr. 72/2, som i dag er ein landbrukseigedom med grasproduksjon. Del av eigedommen er nyleg selt til kommunen med det føremålet å leggje til rette for fleire bustader. Område er dels avsett til bygg- og anleggsføremål, og dels bustadføremål i gjeldande kommuneplan.

I førebelse skisser for området er det vist 6 nye frittliggjande einingar og eit leilegheitsbygg etablert i ein tunstruktur. Tunløysingar har vore etterspurt og ynskja både frå tidlegare grunneigar og frå interesserte utviklarar, og tankar om tun er ikkje ukjent frå tidlegare moglegheitsstudiar gjort i området. Tunutforming er teke med som ein føresetnad i føresegner for området. Ein annan føresetnad er at området skal tilpassast omgjevnadane med omsyn til høgder og takvinklar, det skal sikrast gangforbindelse ved opparbeiding og området skal planleggast i samanheng med felt BS2.



Figur 48 Førebels skisse for korleis området BKB3 kan realiserast.



Figur 49 Skisse omsett til 3d-modell.

5.11. Møteplassar

Det å leggje til rette for fleire og gode møteplassar har vore ei sentral målsetjing i planarbeidet. Ein god møteplass kan etablerast innanfor alle føremåla i planen, men det er lagt vekt på å synleggjera prioriterte område både i kart og gjennom føresegn. I planen er dagens areal framfor Saulandstunet regulert til torg med det føremål å bli eit samlingspunkt i tilknyting til handelsnæringane.

Mellom område BS4 og BS7 er det regulert friområde GF2. Friområdet vil ha fleire funksjonar enn berre å vere eit område for leik, samling og rekreasjon. Det vil og vere ein buffer mellom nye utbyggingsføremål. Ein open plass som denne vil kunne hindre at Hjartdøla blir gøymd bak nye bygg. I staden vil den opne plassen lede til elva og bringe Sauland sentrum tettare på elvefronten. Om ein ynskjer kan ein innan for dette området «dra elva inn» og lage ein pool etter nærare søknad.

Det har gjennom prosessen blitt vist interesse for, og poengtert viktigheita av, å ivareta areala langs elva som blågrøn struktur og leggje til rette for framtidsretta gangvegsystem, som på sikt kan binde område utanfor planområdet saman. Til dømes fram til idrettsanlegget ved Frølandvegen i vest. I planforslaget er regulert turveg langs elva og blågrøn struktur mellom turvegen og elvekanten.

Område GF1 er opprettheldt som friområde og kan ved høve inngå som MUA-krav for nye bustader innanfor område BS4.

Ved omsorgssenteret var det før utbygging ein sti som førte til Åmotshølen, men denne har blitt påverka av anleggsverksemda. Det er mogeleg å reetablere sti/turvegsystem innanfor landbruks-føremålet og skape ein samanhengande turløype rundt senteret.

5.12. Kulturminne

Det skal gjennomførast ei arkeologisk kartlegging for deler av planområdet. Ved offentleg ettersyn har kartlegging ikkje funne stad enda, og ein må ta atterhald om at det kan kome fram opplysingar seinare som kan få verknad for planforslaget. Kommunen kan ikkje vedta planen før desse registreringane er uført i medhald til kulturminnelova § 9.

5.13. Flaum og overvann

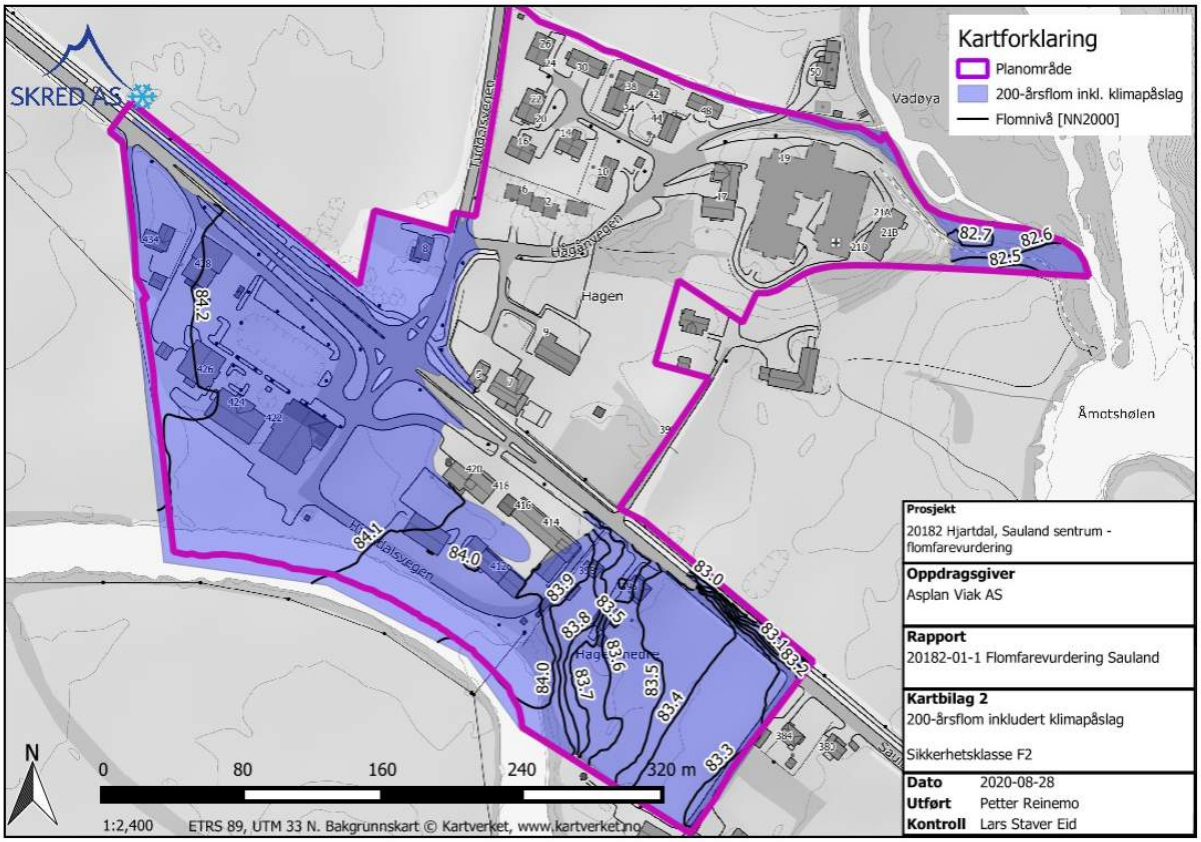
5.13.1. Flaum og erosjon

Flaum er kartlagt i samband med planarbeidet. Flaumsonekart viser at store deler av planområdet er omfatta av sone for 200-års flaum og for 20-års flaum. Sonene er vist med 20 % klimapåslag. Ved bygging i 200-sona må ein dokumentere at ein kan oppnå tilfredsstillande tryggleik med omsyn til overfløyming. Det er i denne planen òg satt krav til at kvart enkelt prosjekt skal kunne dokumentere verknad på flaumsituasjonen i heile planområdet ved flaumsikringstiltak knytt til prosjektet.

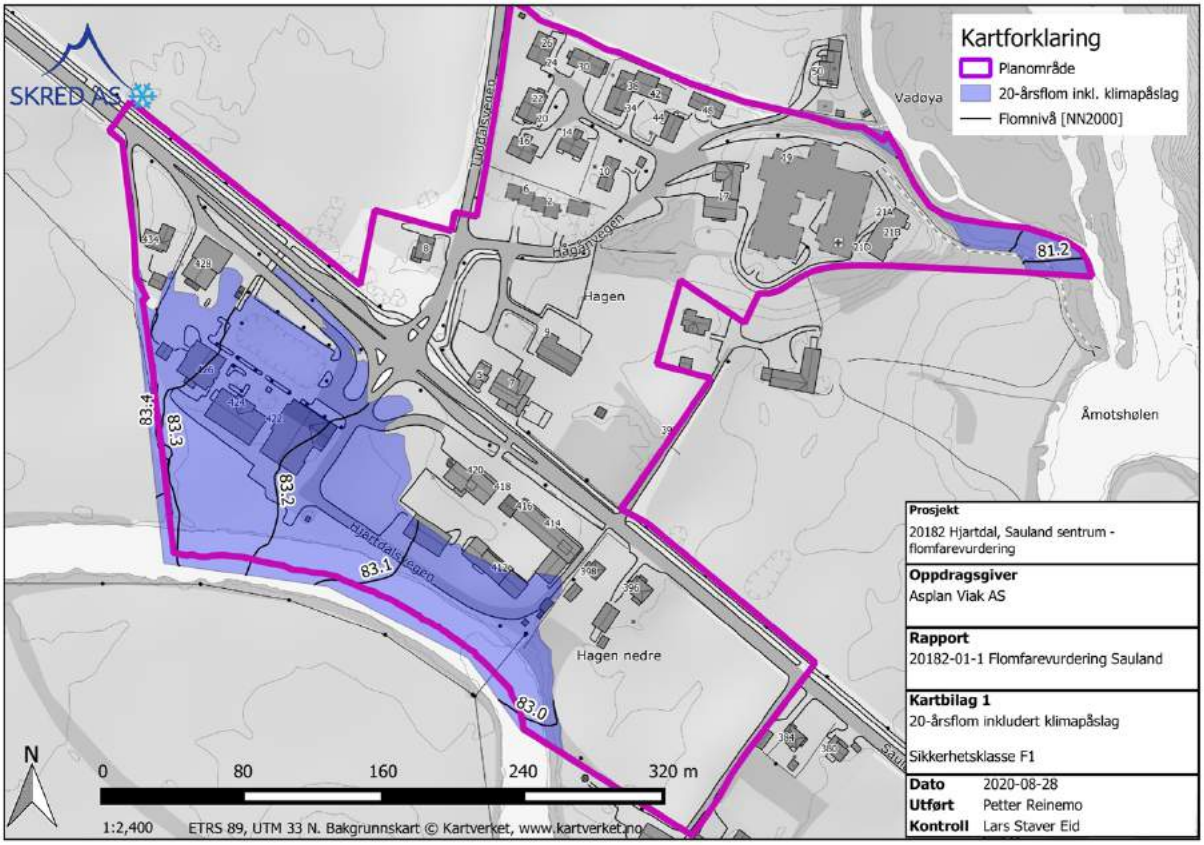
Omsynssone for 200-års flaum er vist i plankartet.

Jf. teknisk forskrift, TEK17 skal byggverk skal plasserast eller sikrast slik at det ikkje oppstår skade ved erosjon. Avstanden til elvekant som er utsett for erosjon bør vere minst like stor som høgda på elvekanten og ikkje under 20 meter. Om vassdraget sikrast mot erosjon kan avstanden vere mindre. Skred As har vore på synfaring. Det ble under synfaringa ikkje påvist betydeleg pågåande erosjon i elvekant, men hastigheit på vatn under flaum og lausmassane i området visar at det er potensiale. I planforslaget er ingen byggjeføremål nærare 20 meter frå elvekant.

Det visast til flaumrapport for utfyllande omtale.



Figur 50 Flaumsonekart for 200-års flaum inkludert klimapåslag. Det skal leggast til ytterlegare 30 cm som sikkerheitsmargin.



Figur 51 Flaumsonekart for 20-års flaum inkludert klimapåslag. Det skal leggast til ytterlegare 30 cm som sikkerheitsmargin.

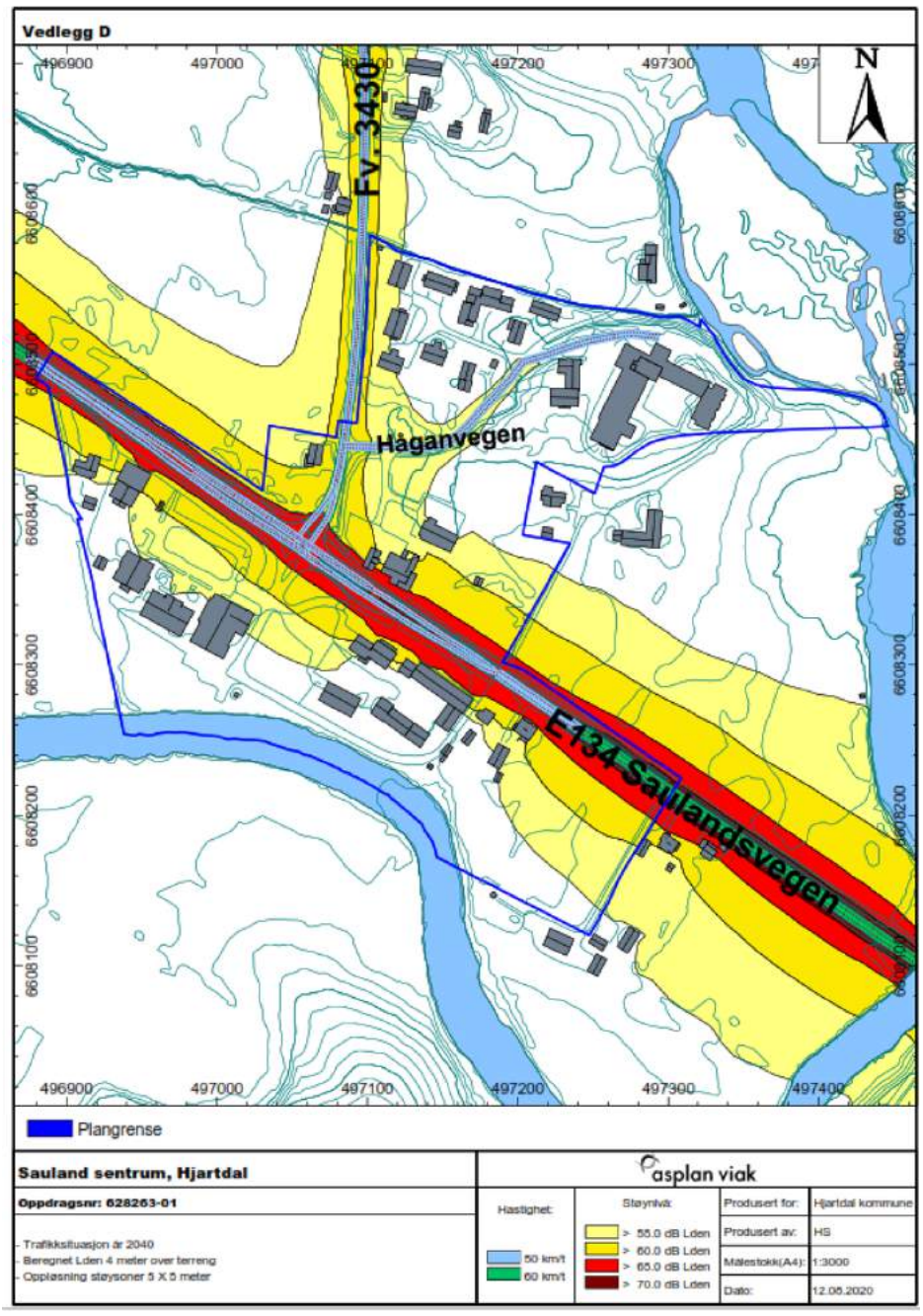
5.13.2. Overvatn

Det er ikkje utøvd eit eiget arbeid med handtering av overvatn og flaumvegar i denne planen, men satt krav om at dette tema skal handsamast ved rammeløyve. Med fall mot Hjartdøla og Heddøla som ligg nære, bør overvatn kunne handterast lokalt.

5.14. Støy

Støy er kartlagt i samband med planarbeidet. Støysonekart viser at det er raud støysone langs med E134. I raud støysone er det ikkje anledning til å føre opp støyfølsam busetnad slik som bustader. Det er òg fleire areal som er omfatta av gul støysone. Ein kan byggje støyfølsam busetnad innanfor sonen med gitte atterhald. Ved bygging i gul støysone må støysituasjon greiast ut i det enkelte prosjektet. Det er knytt føresegn til dei ulike støysonene.

Omsynssone for raud og gul støysoner vist i plankartet.



Figur 52 Støysonekart for planområdet.

6. VERKNADER AV PLANEN

Verknader av planen for miljø, naturressursar og samfunn er kortfatta summert opp i dette kapittelet. Vurderingane tar utgangspunkt i dagens situasjon og den planstatusen områda har hatt inntil områdereguleringa blei utarbeida.

6.1. Forhold til kommuneplanen

Planområdet er i kommuneplanen sett av til sentrumsføremål, bustadføremål og samferdselsanlegg medan eksisterande omsorgsbustadene er sett av til jordbruk i kommuneplanen. Eksisterande omsorgsbustader regulerast til bustadområde i samsvar med dagens arealbruk. Planforslaget utfordrar ikkje hensikta med kommuneplanen men sett lågare krav til utnytting for område BKS enn kva kommuneplanen seier. Dette av omsyn til flaum.

6.2. Sentrumsutvikling

Planen legg til rette for å styrke kvalitetane i sentrum blant anna gjennom å ivareta eksisterande møteplassar og sikre nye. Elvebreddene skal vere bilfrie og leggast til rette for leik og rekreasjon.

Handel og andre sentrumsfunksjonar skal primært konsentrerast til dagens sentrumskjerne og bustader i randsonen til denne. Planen legg opp til auka utnytting og fortetting innanfor dagens byggjeområde.

Helse- og omsorgstenester skal styrkast ved dagens omsorgssenter.

6.3. Stadens karakter

Foreslegne arealføremål og tilhøyrande føresegner vil kunne endre Sauland til ein meir kompakt stad med gradvis meire moderne utrykk.



Figur 53 Kanskje kan Sauland bli slik om potensialet i områdeplanen realiserast (nesten) fult ut?

6.4. Sol- og skuggeverknader

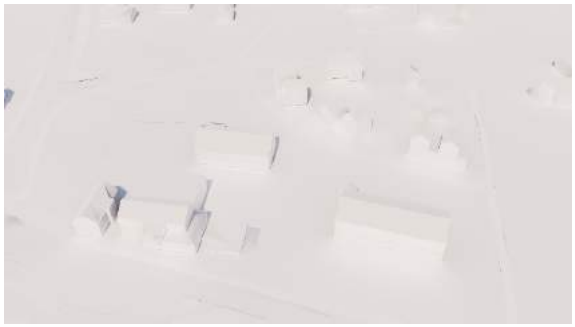
Sol- og skuggeverknad er dokumentert gjennom analysar.

I tabell 1 er det gjort ein studie av rundt område BKB3 og BS2. Det er teke utgangspunkt i skisse Figur 48. Høgde på bygga er om lag 9 meter over dagens terreng. Nye bygg i felt BKB3 vil først og fremst kaste skugge vestover mot det som i dag er parkeringsplass. Eit nytt bygg aust for Løvheim er vist med 10 meter og vil kaste lang skugge vestover om morgonen.

Tabell 1 Felt BKB3 og BS2.



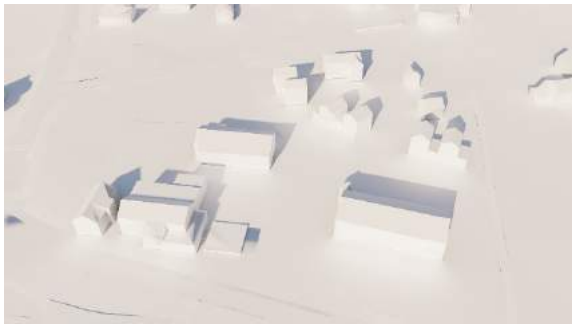
21. juni kl 0900



21. juni kl 1500



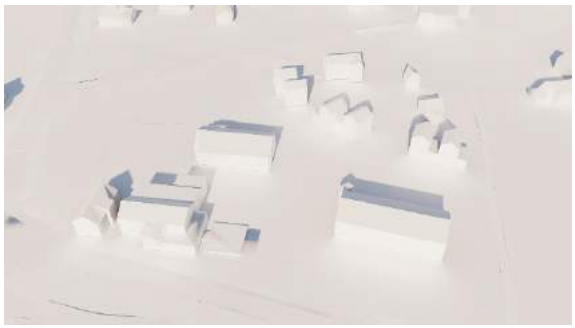
21. mars kl 0900



21. mars kl 1500



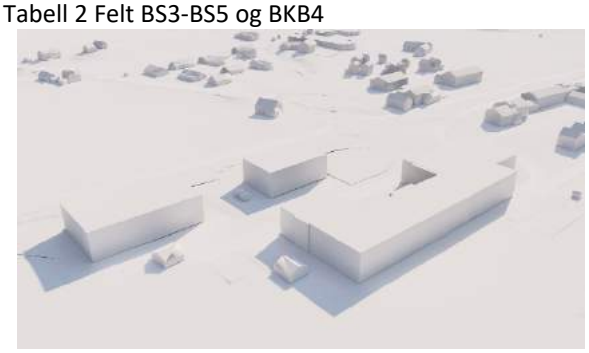
21. sept kl 0900



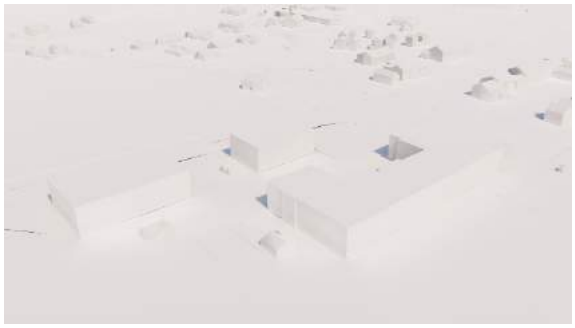
21. sept kl 1500

I tabell 2 er det gjort studie av området rundt Saulandstunet. Det er teke utgangspunkt i modell Figur 46. Her er høgda på bygga om lag 11 meter over dagens terreng. «Nye» bygg vil først og fremst kaste skugge vestover. Det er fordelaktig med tanke på regulerte friområde.

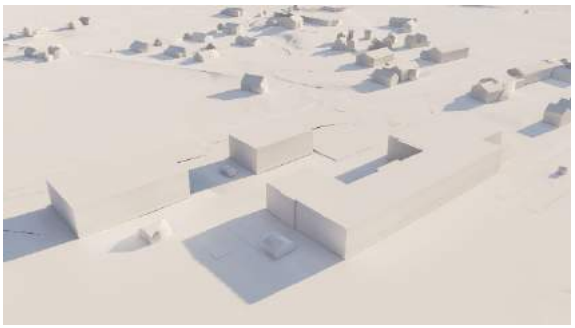
Tabell 2 Felt BS3-BS5 og BKB4



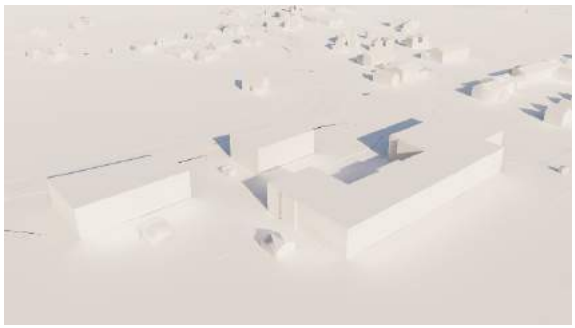
21. juni kl 0900



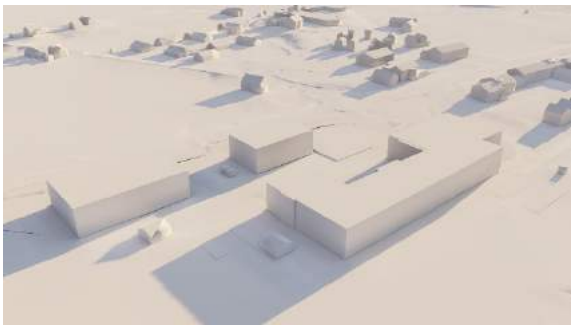
21. juni kl 1500



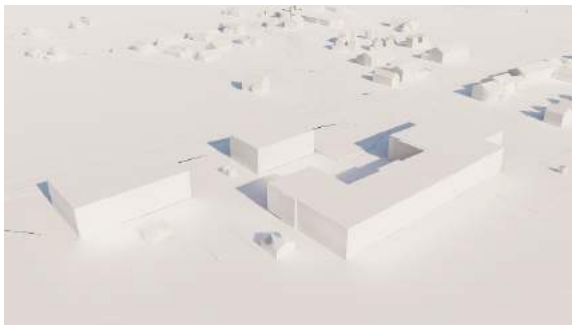
21. mars kl 0900



21. mars kl 1500



21. sept kl 0900



21. sept kl 0900



Figur 54 Dagens situasjon 22. september kl 0900

6.5. Sosial infrastruktur

Planforslaget sikrar at kommunen har ferdigregulerte areal slik at dei kan byggje nytt legesenter.

6.6. Universell utforming

Ny busetnad og felles uteareal vil måtte oppfylle gjeldande lovverk med omsyn til universell utforming. Det er ikkje satt strengare krav til universell utforming enn i TEK 17. Planområdet er flatt og godt eigna til å legge til rette for universelt utforma uterom.

6.7. Barn, unge og eldre

Planforslaget sikrar krav til opparbeiding av leikeplassar og uteopphaldsareal i samband med bustadprosjekt og at desse areal skal ha ein kvalitet.

Gangvegar/fortau er sikra i planforslaget og legg til rette for trafikksikker skuleveg frå nye bustadområde.

6.8. Forhold til vannressurslova og naturkvalitetar

Vannressurslova hemlar krav i § 11 om at det langs bredda av vassdrag med årssikker vassføring skal oppretthaldast eit avgrensa naturlig vegetasjonsbelte som motverker avrenning og gir levestad for planter og dyr. Denne regelen gjeld ikkje for byggverk som står i nødvendig samanheng med vassdraget (som bruer), eller der kor det trengs opning for å sikre tilgang til vassdraget.

Hjartdøla er gitt status som viktig naturtype om med førekomst av elvemusling I planforslaget er bredda lags elva regulert til blågrøn struktur med krav om at kantvegetasjonen skal oppretthaldast. Om ein vel å etablere pool innanfor område GF2 skal konsekvensane for elva synleggjerast med omsyn til naturkvalitetar, flaum og elvestraum. Pool = lede elva inn i sentrum.

6.9. Trafikksikkerhet

Planforslaget vil betre trafikksikkerheita for mjuka trafikantar ved at det regulerast og leggjast til rette for fleire gangvegar. Alternativ 2 er ei betre løysing med omsyn til trafikktryggleik og mjuke trafikantar enn alternativ 2.

Fleire avkøyrsler til E134 vil kunne stengast.

6.10. Samfunnstryggleik

Flaumfare er identifisert og ivaretatt med omsynssoner og krav til oppfølging i føresegnene. Flaum er omtalt i ROS-analysen.
Grunnforhold er sjekka ut. Det er ikkje fare forbunde med grunnforhold. Tema er omtalt i ROS-analysen.

6.11. Støy

Støysoner er identifisert og ivaretatt med omsynssoner og krav til oppfølging i føresegnene.