



Statens vegvesen

REGULERINGSPLAN

Planforslag



## E134 Vågsli-Seljestad

Parsell: Fylkesgrensa-Dyrskartunnelen

Odda kommune

## FØREORD

Forslag til reguleringsplanar for ny E134 Vågsli – Seljestad vert lagt ut til offentleg ettersyn samtidig med Konsekvensutgreiing (KU) for deponi.

Planarbeidet vert gjennomført i regi av Statens vegvesen Region vest. Prosjektleder er Åge Jonn Hillestad. Planleggingsleder er Sindre Egeland. Reguleringsplanane er utarbeidd av Statens vegvesen i samarbeid med plankonsulentane Asplan Viak AS og Multiconsult, for planområda:

**PlanID 0834–20160004** – Vågsli–Fylkesgrensa–Vinje kommune

**PlanID 1228 2016009** – Fylkesgrensa –Dyrskartunnelen– Odda kommune

**PlanID 1228 2016008**– Dyrskartunnelen – Røldalstunnelen –Odda kommune

**PlanID 1228 2016004**– Røldalstunnelen–Seljestad –Odda kommune

Forslag til reguleringsplan med konsekvensutgreiing vert i samsvar med PBL §12–10 lagt ut til offentleg ettersyn i seks veker. Høyringsfristen er tilgjengeleg på nettsida oppgitt under.

Merknader skal sendast Statens vegvesen. Adressa er:

**Statens vegvesen Region vest**

**Askedalen 4**

**6863 Leikanger**

Eller e–post: [firmapost-vest@vegvesen.no](mailto:firmapost-vest@vegvesen.no)

**Merk: E134 Vågsli – Seljestad**

Konsekvensutgreiing med underliggende delutgreiingar, samt reguleringsplan med teikningar, føresegner og planrapportar ligg tilgjengeleg på eiga nettside:

<https://www.vegvesen.no/Europaveg/e134vagsliseljestad>

### **Kontaktpersonar:**

Åge Jonn Hillestad, prosjektleder

Telefon: 57 65 57 67 / 950 46 063

E–post: [aage.hillestad@vegvesen.no](mailto:aage.hillestad@vegvesen.no)

Sindre Egeland

Telefon: 55 51 68 70 / 481 23 704

E–post: [sindre.egeland@vegvesen.no](mailto:sindre.egeland@vegvesen.no)

## INNHALD

FØREORD .....	2
SAMANDRAG.....	5
1. BAKGRUNN OG MÅLSETTING .....	6
1.1. Bakgrunn for planarbeidet .....	6
1.2. Målsetting for planforslaget.....	7
2. PLANPROSESS E134 VÅGSLI – SELJESTAD .....	8
2.1. Innleiande planarbeid .....	8
2.2. Reguleringsplan fase 1; 2011–2013?.....	11
2.3. Reguleringsplan fase 2; 2016 – 2018 .....	12
3. PLANSTATUS .....	15
3.1. Nasjonale forventingar til regional og kommunal planlegging.....	15
3.2. Regionale planar og føringar .....	16
3.3. Kommuneplanar .....	17
3.4. Kommunedelplan og Konsekvensutgreiing for E134.....	19
3.5. Andre reguleringsplanar .....	19
4. TILTAKSSKILDING .....	23
4.1. Hovudelement for strekninga E134 Vågsli – Seljestad .....	23
4.2. Vegstandard .....	24
4.3. Vinterregularitet .....	26
4.4. Kolonnekøyring og stengt veg .....	28
4.5. Byggetrinn .....	31
4.6. Trafikkavvikling i anleggsperioden .....	33
5. PLANOMRÅDE I DAG .....	34
5.1. Lokalisering og avgrensing .....	34
5.2. Arealbruk.....	35
5.3. Trafikktilhøve .....	35
5.4. Teknisk infrastruktur .....	35
5.5. Landskapsbilete, topografi og landskapstrekk.....	36
5.6. Nærmiljø og friluftsliv.....	37
5.7. Naturmangfald .....	37
5.8. Kulturminne og kulturmiljø .....	38
5.9. Naturressursar.....	40
5.10. Grunntilhøve.....	41

5.11. Helse, risiko og sårbarheit .....	42
5.12. Egedomsforhold .....	42
6. SKILDRING AV PLANFORSLAG .....	43
6.1. Reguleringsprinsipp .....	43
6.2. Planlagt arealbruk.....	44
6.3. Vegsystemet, Køyreveg, veg .....	45
6.4. Gang- og sykkelvegar, .....	50
6.5. Utforming av sideterreng.....	51
6.6. Kulturminner / kulturmiljø .....	52
6.7. Mellombels rigg- og anleggsområde .....	54
6.8. Konstruksjonar .....	54
6.9. Reinsing av tunnelvatn, vatn i dagsoner .....	54
7. VERKNADER AV TILTAK I PLANFORSLAGET .....	55
7.1. Overordna planar.....	55
7.2. Veg- og trafikktilhøve, Trafikktryggleik.....	55
7.3. Landskap, topografi og estetikk .....	55
7.4. Nærmiljø og friluftsliv.....	56
7.5. Naturmiljø .....	57
Naturmangfaldslova .....	57
7.6. Kulturminne / kulturlandskap.....	58
7.7. Risiko og sårbarheit (ROS) .....	59
8. Grunnerverv .....	60
8.1. Generelt.....	60
VEDLEGG.....	61
KJELDER .....	62

## SAMANDRAG

Formål med reguleringsplanen er å legge til rette for utbygging av ny stamveg E134 Vågsli – Seljestad med betre vegstandard og vinterregularitet, samt å ivareta den historiske vegen som eit samferdselsminne.

Denne reguleringsplanen er ein av fire reguleringsplanar for strekninga.

Reguleringsplanen omfattar i hovudtrekk:

- Dagstrekning aust for Dyrskartunnelen / Haukelitunnelen
- Dyrskartunnelen, ny tunnel som erstattar Haukelitunnelen og vegstrekninga Austmannalia til Liamyrane
- Skredvoll ved austre tunnellop av Dyrskartunnelen
- Utfartsparkeringsplass ved Ulevåvatnet og vegarm til sommarvegen over Dyrskar
- Samanhengande sykkelveg/turveg/sti frå Vågsli til Dyrskar,
- Sikre ivaretaking og utbetring av kulturminner og – miljø

00	23.03.2018	Forslag levert til Statens vegvesen	AGG/ToA	CNR	ToA
REV.	DATO	OMTALE	UTARBEIDD AV	KONTROLLERT AV	GODKJENT AV

## 1. BAKGRUNN OG MÅLSETTING

### 1.1. Bakgrunn for planarbeidet

Statens vegvesen starta hausten 2011 opp reguleringsplanarbeid for ny stamveg over Haukeli, strekninga Vågsli – Seljestad. Til grunn for reguleringsplanarbeida låg kommunedelplan med tilhøyrande konsekvensutgreiing (2008) for E134 Haukelifjell, parsell Vågsli – Grostøl og KVU/KS1 (2011) for strekninga Drammen – Haugesund.

Vedteke alternativ frå kommunedelplan omfatta då eitt større deponi for alle overskotsmassar, plassert på Liamyrane.

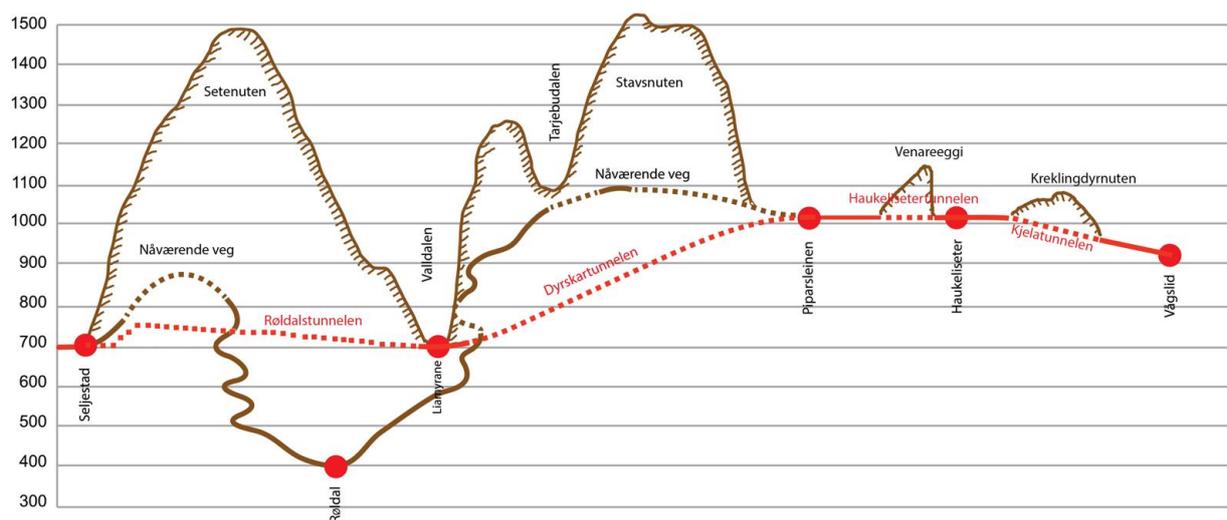
Forslag til reguleringsplanar for strekninga vart overlevert til kommunane Vinje og Odda i 2013. Planforslaga vart då ikkje lagt ut til offentleg ettersyn.

Endeleg avklaringar for vidare planlegging kom frå Samferdselsdepartementet i januar 2016, med bakgrunn i Aust–Vest–utgreiinga og utgreiing av vintersikker veg over Haukelifjell. Avklaringane medførte fleire endringar i vegstandard i forhold til kommunedelplanen. Ei viktig endring er ny tunnelklasse med krav om 2 løp for lang tunnel, som vil gjelde for dei to lengste tunnelane, når trafikkmengda når ÅDT 4000. I tillegg er det lagt til ein ny tunnel forbi Haukeliseter.

Anleggsgjennomføring med dei lange tunnelane medfører trong for deponi på begge endar av Røldalstunnelen og Dyrskartunnelen. Tunneldriving vert frå begge sider av tunnelane. Av sikkerheitsårsaker vert det planlagt for å unngå massetransport ned Håradalen og ned Austmannalia. Det er difor trong for deponi på fjellet tillegg til deponi på Liamyrane. Med forslag til reguleringsplan fyl det difor konsekvensutgreiing for vurderte massedeponi. Tilrådde deponiområde inngår i forslag til reguleringsplan.

## 1.2. Målsetting for planforslaget

Føremålet med reguleringsplanarbeidet er å leggje til rette for utbygging av ny stamveg E134 Vågsli – Seljestad med betre vegstandard og vinterregularitet. Ny vegtrasé for E134 Vågsli – Seljestad vil korte ned kørelengda med ca. 11 km, redusere stigningsforholda, auke trafikktryggleiken, auka framkomst ved dårlege vêrforhold og flytte trafikk ut frå tettstaden Røddal.



Figur 1, Illustrasjon av ny E134 sin lengdeprofil

Reguleringsplanen skal sikre naudsynt areal til gjennomføring av vegutbygginga. Det inneber at reguleringsplanen viser areal til handtering av overskotsmassar frå tunnelar og areal til anleggsdrift ved bygging av ny vegtrasé. Reguleringsplanforslaget skal sikre areal for trinnvis utbygging av nytt veganlegg.

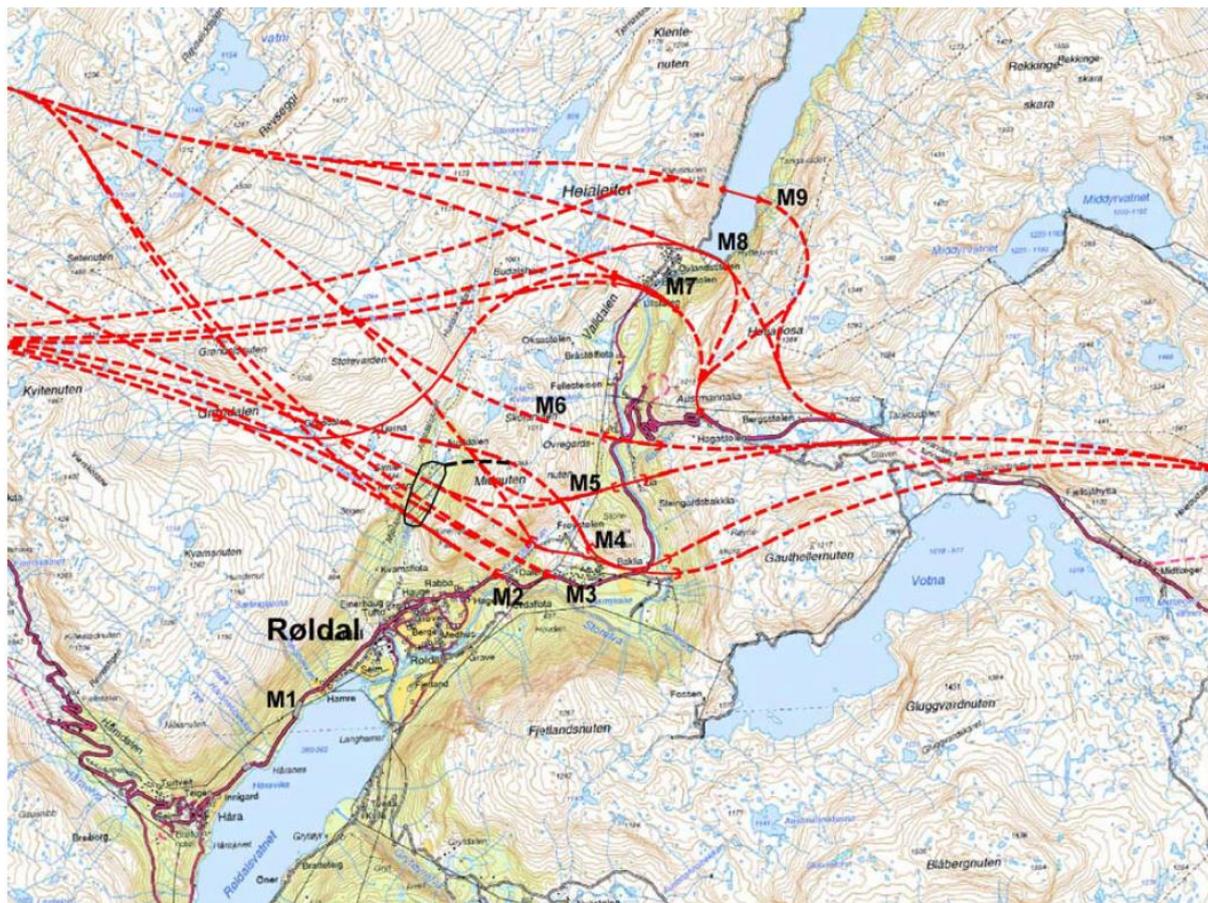
Områder til massedeponi er konsekvensutgreidd og tilråding frå KU er lagt til grunn for reguleringsplanen.

## 2. PLANPROSESS E134 VÅGSLI – SELJESTAD

### 2.1. Innleiande planarbeid

I 2005 vart det starta opp arbeid med KDP / KU etter pbl for strekninga Vågsli i Telemark Fylke til Grostøl i Hordaland Fylke.

Kommunedelplanarbeidet starta med ein silingsprosess der ein i samarbeid med kommunane og andre aktuelle partar reduserte talet på aktuelle alternativ frå vegutgreiinga, som ein skulle ta med seg inn i arbeidet med KDP/KU.

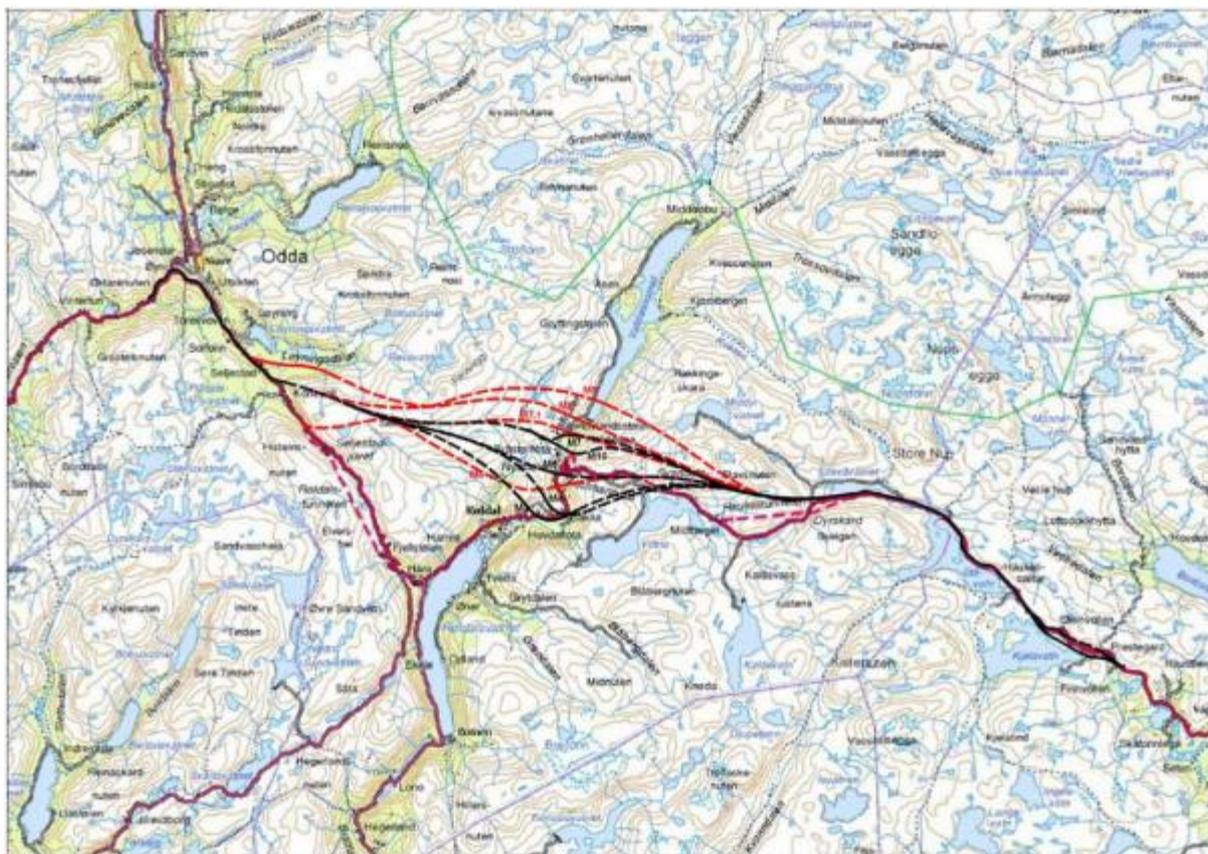


Figur 2, illustrasjon frå Silingsrapport 2006

Planprogram for utarbeiding av KDP / KU vart lagt ut til offentleg ettersyn i september 2006, og godkjent i januar 2007. Vinje kommune overførte planmynde for KDP/KU til Odda kommune.

Det vart utarbeida ei konseptvalutgreiing parallelt med kommunedelplanarbeidet som grunnlag for KS1 (Ekstern kvalitetssikring). Dette arbeidet vart avslutta i oktober 2007.

Konseptutvalsutgreiinga for E134 strekninga Vågsli – Rørdal – Grostøl syner at konsept G med bygging av ny vegline mellom Grostøl og Vågsli best oppfyller krav og mål innan ei realistisk kostnadsramme og byggetid.



Figur 3, Alternative vegtrasear vist med line inngjekk i KU til KDP, medan raude liner er trasear som vart silt vekk

Den 15.10.2008 vedtok kommunestyret i Odda kommune kommunedelplan og konsekvensutgreiing for E 134 Haukelifjell, parsell Vågsli Grostøl med fylgjande alternativ:

- S2 ved Vågslidtunnelen
- U1 ved Ulevåvatn
- M4 ved kryssing av Valldalen
- Massedeponi på Liamyrane.

Odda kommunestyre gjorde den 15.10.2011 fylgjande vedtak i sak 077/08:

*Odda kommunestyre anser utredningsplikta for ny Ev134 Vågsli – Røldal – Grostøl er oppfylt i samsvar med bestemmelsane om konsekvensutredning i plan- og bygningslova.*

*Odda kommunestyre godkjende kommunedelplan for Ev 134 med fylgjande alternativ : S2 ved Vågslidtunnelen + U1 ved Ulevåvatn+ M4 ved kryssing av Valldalen og massedeponi på Liamyrane.*

Vedtaket har slik ordlyd:

- 1. Odda kommunestyre anser at utreningsplikta for ny Ev.134 Vågsli – Røldal – Grostøl er oppfylt i samsvar med bestemmelsane om konsekvensutredning i plan- og bygningslova.*
- 2. Odda kommunestyre godkjenner kommunedelplan for Ev.134 med følgjande alternativ: S2 ved Vågslitunnelen + U1 ved Ulevåvatn + M4 ved kryssing av Valldalen og massedeponi på Liamyrane.*
- 3. Ved utarbeiding av reguleringsplanar skal det gjerast ein ny vurdering av kryssløysingane, både med omsyn til framtidige trafikkmengder, plassering og utforming. Dette gjeld og Løyningkrysset.*
- 4. Austmannalitunnelen inngår i "sommarveg" og Røldals - og Seljestadtunnelen inngår i Rv13 og skal vera heilårsveg.*
- 5. I samband med detaljprosjektering av ny Ev.134 må det også planleggjast og utførast tiltak langs dagens Ev.134 gjennom Røldal, både med tanke på støy og trafikktryggleik.*
- 6. Det må leggjast til rette for tydelig skilting som viser til Røldal sentrum, turistområde og næringsareal.*
- 7. Odda kommunestyre vil sterkt tilrå at Stortinget innarbeider E-134: Vågsli-Røldal-Grostøl i Nasjonal Transportplan (NTP) 2010 –2019.*

## 2.2. Reguleringsplan fase 1; 2011–2013?

I 2011 vart det starta opp med reguleringsplanarbeid for heile strekninga mellom Vågsli og Grostøl. Varsel om oppstart vart kunngjort i Bergens Tidende, Hardanger, Folkeblad og Varden samt Multiconsult og Statens vegvesen sine heimesider den 27.09.11.

Høyringsinstansar og naboar vart varsla direkte i brev dagsett 27.09.11. Frist for å komme med merknader vart sett til 27.10.2011.

Det vart utarbeidd varsel om oppstart for to reguleringsplanarbeid samstundes:

Delparsell 1: Vågsli – Liamyrane (Multiconsult AS er ansvarleg konsulent)

Delparsell 2: Liamyrane – Seljestad (Asplan Viak AS er ansvarleg konsulent)

Odda kommune handsama oppstart av reguleringsplan, vedtak den 13.04.2011:

- 1. I samsvar med plan- og bygningslova §12-8 vedtar Utviklingskomiteen i Odda kommune at det vert satt i gang reguleringsplanarbeid for den del av parsellen E134 Liamyrane – Haukeliseter Hall som ligg i Odda kommune.*
- 2. I samsvar med plan- og bygningslova §12-8 vedtar Utviklingskomiteen i Odda kommune at det vert satt i gang reguleringsplanarbeid for parsellen E134 Liamyrane – Grostøl i Odda kommune.*
- 3. Når en skal bestemme rekkefølgen på byggetrinnene ber Odda kommune at det tas hensyn til følgende:*
  - Det bør ligge til grunn sammenlikningstall for flest mulige år (vintre) dersom man skal bruke vinterregularitet som argument. Statens vegvesen bygger sine vurderinger på vinteren 2009, som var et snøfattig år, langt fra normalen i denne regionen. Vinteren 2010/2011 som værmessig var ganske normal, kan Røldal Bilberging opplyse om at de i snitt har hatt 2 bergingsoppdrag per døgn til fastkjørte vogntog i området Håradalen – Korlevoll. Flere av disse har resultert i trafikkfarlige situasjoner og stengte veier. De har hatt få oppdrag øst for Røldal. Der har vegen vært stengt pga uvær, men uten de samme konsekvenser som vest for Røldal.*
  - Antall dødsulykker har vært flere på vestsiden.*
  - Gevinst i form av antall høydemeter og dermed dieselforbruk, utslipp av CO2 og besparelsen i kroner er høyest på vestsiden.*
  - Ved bygging av den østlige tunnelen først og dermed forbedret veistandard over Haukeli, vil enda mer tungtrafikk sluses gjennom Røldal. Dette vil føre til en økt belastning på bygda og dens befolkning i form av støy, støv og trafikkfarlege situasjoner. E134 gjennom Røldal er også skolevei, uten autovern mellom vei og fortau. Dette bør tas hensyn til i valget av rekkefølge for byggetrinnene.*

Planarbeidet stansa opp i påvente av avklaringar knytt til Aust–Vest utgreiinga og standardval for ny vintersikker veg over Haukeli.

Eksisterande E134 på Høgfjellet vart i etterkant av vedteken Kommunedelplan vedtaksfreda som kulturminne. Forslag til nytt veganlegg i konflikt med kulturminne krov avklaring før planforslag for nytt veganlegg kunne sakshandsamast.

### 2.3. Reguleringsplan fase 2; 2016 – 2018

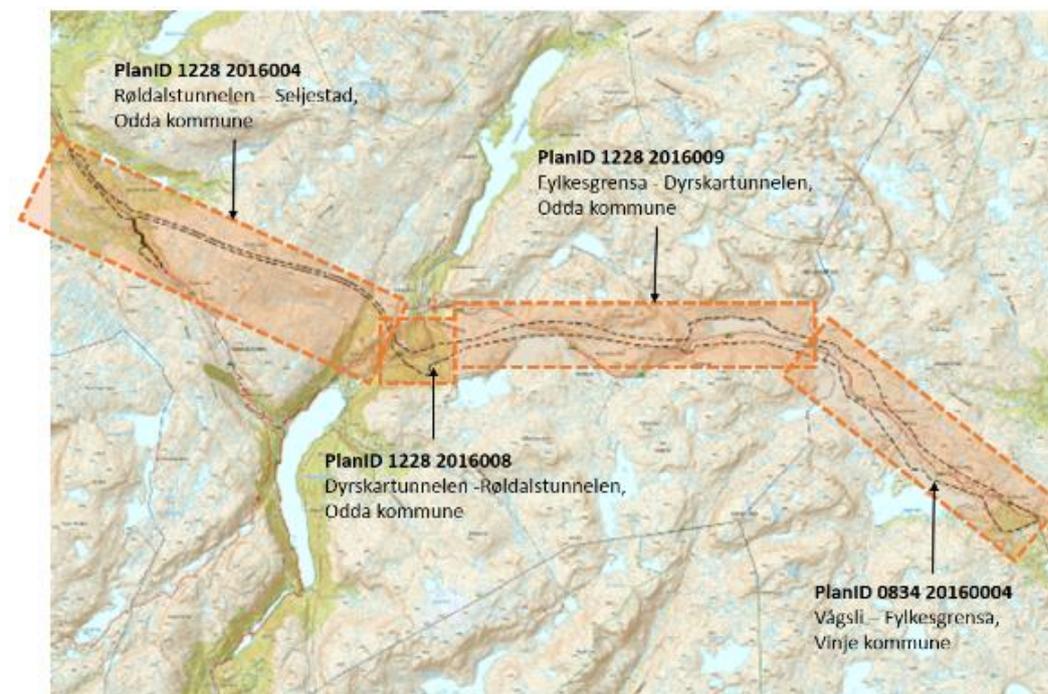
Endelegge avklaringar for vidare planlegging kom frå Samferdselsdepartementet i januar 2016, på bakgrunn av Aust–Vest–utgreiinga og utgreiing av vintersikker veg over Haukelifjell. Avklaringane medførte fleire endringar i vegstandard i forhold til kommunedelplanen. Ei viktig endring er ny tunnelklasse med krav om 2 løp for lang tunnel, som vil gjelde for dei to lengste tunnelane, når trafikken når eit bestemt nivå – årsdøgntrafikk over 4000ÅDT. I tillegg er det lagt til ein ny tunnel forbi Haukeliseter. Dei nye tunnelane fører til eit større masseoverskot i prosjektet enn det som låg til grunn for kommunedelplanarbeidet.

For dagens E134 er det fatta vedtak om avfreding av forskriftsfredinga på dagens E134.

Etter Samferdselsdepartementet si avgjerd for vidare planarbeid vart det varsla ny oppstart av planarbeid den 12.12.2016 med frist for merknader 20.01.2017. Mottekne innspel til planarbeidet er samanfatta og kommentert i Vedlegg 1.

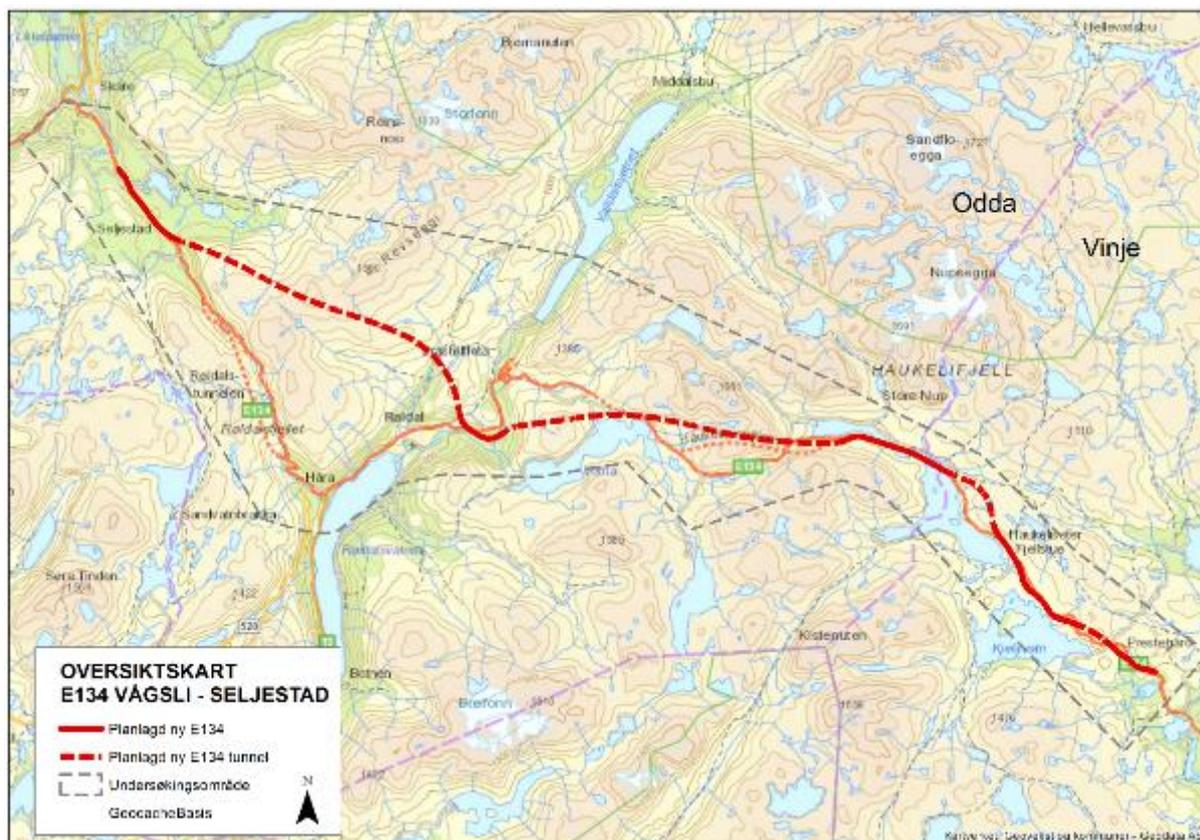
#### *Planområde*

Ny og utbetra trase for E134 Vågsli – Liamyrane vert regulert i reguleringsplanforslag til kommunane Vinje og Odda. Planrapport for vegstrekninga vert felles for begge kommunane, medan det vert eige sett med reguleringsplankart og tilhøyrande føresegner til kvar av kommunane. Fylkes- og kommunegrense er avgrensinga mellom kommunane, på vestsida av bru mellom Ståvatn og Ulevåvatn.



*Figur 4, Planområda for strekninga Vågsli – Seljestad*

### Konsekvensutgreiing



Figur 5, E134 Vågsli – Seljestad. Oversiktskart.

Planområdet / undersøkningsområdet for nye massedeponi omfattar strekninga for E134 i ny trasé frå Vågsli i Vinje kommune, Telemark fylke, over Haukelifjell til Grostøl i Jøsandal, Odda kommune, Hordaland fylke. Alle aktuelle område for deponering av massar ligg innanfor det planområdet som vart undersøkt og utgreidd i samband med kommunedelplanen (vedteken i 2008). I vest overlappar undersøkningsområdet delvis med søre del av planområdet for rv.13 Oddadalen. Sjå avgrensing i kartet over.

Tabell 1, Tilråding av massedeponi for regulering i planar for E134 Vågsli – Seljestad

Deponiområde	Tilråding ja/nei	Merknad / grunngjeving
<b>Austre parsell</b>		
<b>Vågsli sør</b>	Ja, inngår i reguleringsplan for; Vågsli – Fylkesgrensa, Vinje kommune	Stølsområde med god evne til landskapstilpassing og reetablering av vegetasjon.
Vågsli nord	Nei.	Negativ eksponering, lang anleggsveg og høge kostnader.
<b>Vêrstasjonen</b>	Ja, inngår i reguleringsplan for; Vågsli – Fylkesgrensa, Vinje kommune	God lokalisering i linja. Oppfylling av eldre massetak.
Fentedokki	Nei.	Stor konflikt med kulturmiljø.
<b>Austre og vestre parsell</b>		
<b>Liamyrane</b>	Ja, inngår i reguleringsplan for; Dyrskartunnelen – Røldalstunnelen, Odda kommune	God lokalisering. Etablering av næringsareal til byggjeformål og landbruk.
<b>Vestre parsell</b>		
<b>Seljestad (aust)</b>	Ja, inngår i reguleringsplan for; Røldalstunnelen – Seljestad, Odda kommune	God lokalisering. Reetablering av naturlikt terreng og vegetasjon.
<b>Grostøl 1</b>	Ja, Vert ikkje regulert som del av vegplanen. Eigen prosess må avklarast av Odda kommune.	Stort volum. Reetablering av skytebane, nydyrkingsareal.
<b>Grostøl 2</b>	Nei.	Lite volum, lang anleggsveg dersom større.

Følgjande deponiområde er vurdert i KU som mindre eigna og vert ikkje tilrådd til reguleringsplan:

- Austre parsell: Vågsli nord på grunn av prissette konsekvensar og negative verknader for landskapsbilete. Fentedokki ut frå omsyn til negative verknader for kulturmiljø.
- Vestre parsell: Grostøl 2 ut frå prissette konsekvensar.

### 3. PLANSTATUS

#### 3.1. Nasjonale forventingar til regional og kommunal planlegging

T-1497 er eit heilskapleg dokument der regjeringa legg fram sine forventingar til kva som skal takast særleg omsyn til i planlegginga på kommunalt, regionalt og statleg nivå. Dokumentet spennar frå område som klima og naturmangfald, til trafikk, næringsutvikling og oppvekstvilkår. Intensjonane vert lagt til grunn i planarbeidet og er også fanga opp i nasjonale og regionale planar og føringar.

#### *Nasjonal transportplan 2018–2029 (NTP)*

Dei tre hovudmåla i NTP:

- Betre framkome for personar og gods i heile landet
- Redusere transportulukke i tråd med nullvisjonen
- Redusere klimagassutsleppa i tråd med ei omstilling mot eit lågutsleppsamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvensar

E134 Røldal – Seljestad er prioritert i årsperiode 2024 – 2029, fullfinansiert med statlege midlar og bompengar. Parsell Vågsli – Røldal er også prioritert i årsperiode 2024 – 2029 til oppstart med statlege midlar og bompengar.

#### *Statlege planretningslinjer for samordna bustad, areal og transportplanlegging*

Målet med dei statlege planretningslinjene er at arealbruk og transportsystem skal fremje samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnytting, god trafikkikkerheit, effektiv trafikkavvikling, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvenlege transportformer. Planlegginga skal bidra til å utvikle berekraftige byer og tettstadar, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet. Det skal leggjast vekt på gode regionale løysingar på tvers av kommunegrensene.

E134 Haukelifjell vil i den nye stamveg-traseen få ei kortare veglinje, der vegen vert lagt utanom Røldal med ny Røldalstunnel og Dyrskartunnel. Betre vegstandard og vinterregularitet, samt innkorta veg vil føre til reduserte transportkostnader og miljøutslepp. Lokale og regionale verknader av vegtiltaket er elles utgreidd gjennom KDP/KU og Aust–Vest–utgreiinga og vert ikkje tema i utgreiinga av massedeponi.

#### *Rikspolitiske retningslinjer for verna vassdrag*

Retningslinjene gjeld verna vassdrag, som er dei vassdrag eller delar av vassdrag som er omfatta av stortingsvedtak av:

- 6. april 1973, om Verneplan I for vassdrag,
- 30. oktober 1980, om Verneplan II for vassdrag,
- 19. juni 1986, om Verneplan III for vassdrag,
- 1. april 1993, om Verneplan IV for vassdrag.

Delar av planområde femnar om vassdraget Opo som vart verna i 1973.

### *Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planlegginga*

For å styrke og synleggjere barn og unge sine interesser i planlegginga, er det gitt rikspolitiske retningslinjer for barn og unge. Retningslinjene stiller krav til at oppvekstmiljø og areal som vert nytta av barn og unge skal vere sikra mot forureining, støy, trafikkfare og anna helsefare.

Planområdet for E134 Haukelifjell femner i hovudsak om areal utanfor tettstadar og bygdemiljø, men vil kunne femne om friluftsområde, utfarts- og hytteområde som kan vere viktige for barn og unge. Vurderinga av dette vil inngå i konsekvensutgreiinga under utgreiing av tema nærmiljø og friluftsliv.

### *Utredning om forbindelser mellom Østlandet og Vestlandet*

Statens vegvesens utgreiing om sambanda mellom Austlandet og Vestlandet (Aust–Vest–utgreiinga) vart lagt fram i januar 2015. I denne utgreiinga er E134 over Haukelifjell føreslått som hovudvegsamband saman med rv.7/rv.52/E16 over Hemsedal. Endeleg avgjerd vil verte tatt i handsaminga av Nasjonal Transportplan 2018 – 2029, men det er gitt klare signal om at E134 skal leggjast til grunn som ein prioritert trasé. Det inneber også at det skal planleggjast for tilnærma vintersikker veg.

## 3.2. Regionale planar og føringar

Regionale planar og føringar omhandlar ulike samfunnsforhold og har fleire samanfallande fokusområde. Føringane er gjerne lettast å knyte opp mot dei overordna måla for E134 over Haukeli, men fleire av dei vil kunne ha føringar for delområde/fokus som er relevante for planarbeidet og utgreiinga av massedeponi (ikkje uttømmende liste):

Hordaland:

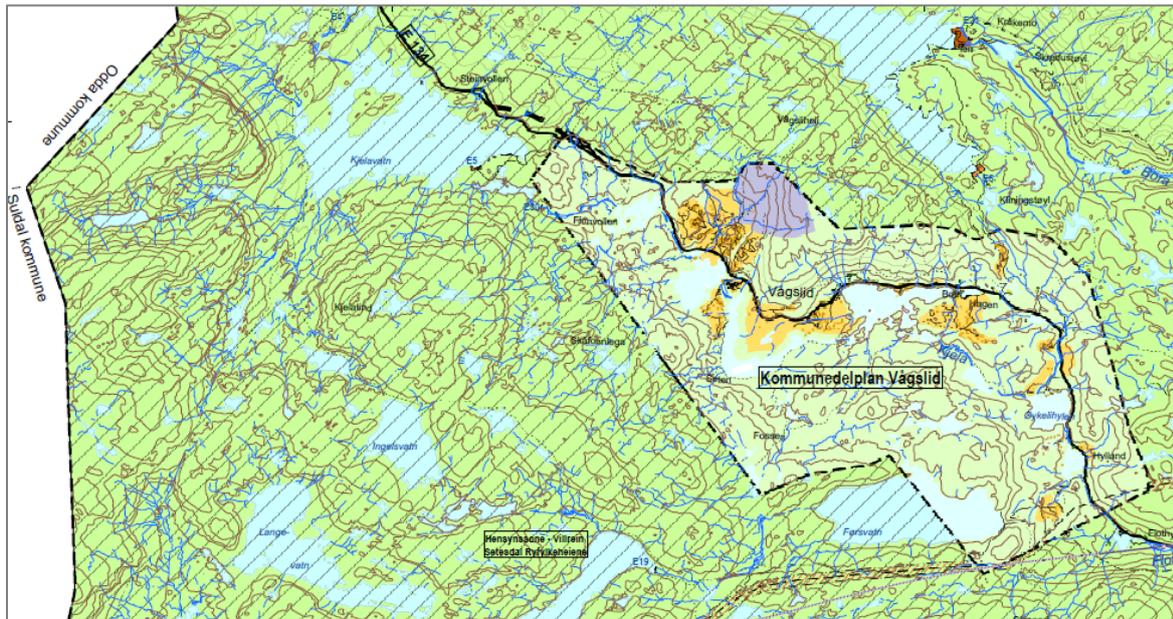
- Regional planstrategi for Hordaland 2012–2016
- Fylkesplan i Hordaland 2005–2008
- Klimaplan for Hordaland 2014–2030. Regional klima- og energiplan
- Regional Transportplan 2013–2024
- E134 Vågsli – Seljestad Planprogram for utgreiing av massedeponi
- Regional plan for attraktive senter – senterstruktur, tenester og handel
- Regional plan for folkehelse 2014 – 2025 – Fleire gode leveår for alle–

Telemark:

- Bærekraftige Telemark. Regional planstrategi 2012 – 2016. (Ny plan 2016 – 2020 på høyring).
- Regional plan for samordna areal og transport i Telemark 2015–2025
- Regional plan for Hardangervidda / Fylkesdelplan for Hardangervidda 2011 – 2025
- Regional plan for nyskaping og næringsutvikling
- Regional plan for oppvekst og kompetanse

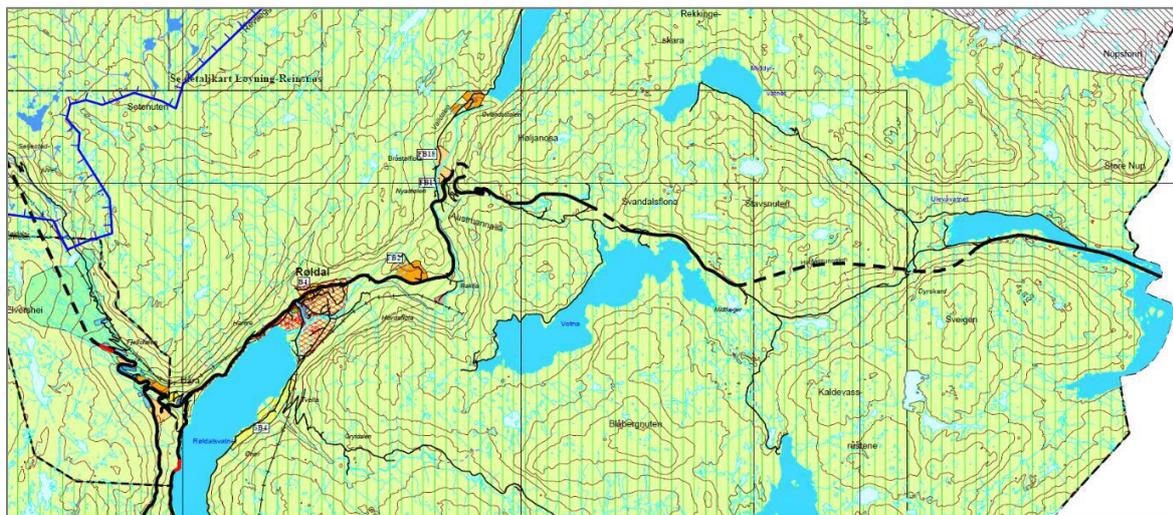
### 3.3. Kommuneplanar

I gjeldande arealdel til kommuneplanen for Vinje kommune (2011 – 2023) er E134 vist med line medan planområdet elles i hovudsak vist som LNF-område med omsynssone villrein. Kommunedelplan for Vågsli (2002 – 2014) dekkjer parsellstarten og viser områder som LNF-område der spreitt utbygging ikkje er lov.



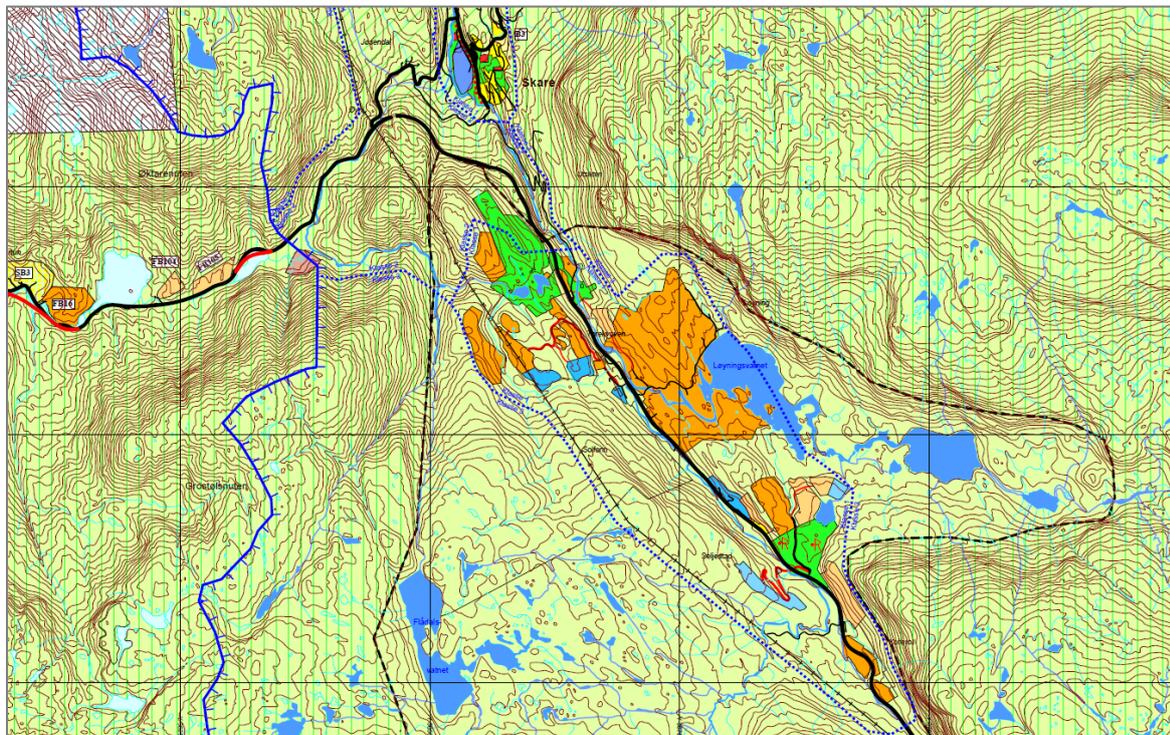
Figur 6, Utsnitt frå KPA 2011 –2013 Haukeli i Vinje kommune

Gjeldande arealdel til kommuneplanen for Odda kommune viser dagens E134. Ny, vedteken trasé frå fylkesgrensa på høgfjellet til Røldal er i hovudsak vist som LNF-område der friluftsliv er dominerande. På Liamyrane er det vist LNF-område der landbruk dominerande, i tillegg er det regulert skytebane (sjå kap 3.5), vist som anna byggjeområde i kommuneplanen.



Figur 7, Utsnitt frå KPA Odda 2007 – 2019, Røldal til fylkesgrensa mellom Hordaland og Telemark

På Seljestad / Løyning er store delar av planområdet regulert til fritidsbustader, friområde/skianlegg, herberge/bevertning, drikkevassforsyningsanlegg mm. Utanfor regulerte område viser kommuneplanens arealdel i hovudsak LNF-område der friluftsliv er dominerande. Nedslagsfeltet til Opo-vassdraget med ulike forvaltingskategoriar er vist. På Grostøl er det regulert skytebane, vist som anna byggjeområde i kommuneplanen (*sjå kap. 3.5*).



Figur 8, Utsnitt frå KPA Odda 2007 – 2019, Oddadalen – Reinssnos – Løyning

### 3.4. Kommunedelplan og Konsekvensutgreiing for E134

Kommunedelplan og konsekvensutgreiing for E134 strekninga Vågsli i Vinje kommune og til Grostøl i Odda kommune har tilrådd trase med alternativ S2 ved Vågslidtunnelen og alternativ U1 ved Ulevåvatn samt alternativ M4 ved kryssing i Valldalen med massedeponi på Liamyrane. Konsekvensutgreiinga tilrår at det vert utarbeidd reguleringsplan med den tilrådde traseen.

### 3.5. Andre reguleringsplanar

Tabellen under listar opp gjeldande reguleringsplanar langs vegprosjektet E134 Vågsli – Seljestad. Oppstillinga syner kva planar som er gjeldande innanfor kva reguleringsplan.

*Tabell 2, Oversikt gjeldande reguleringsplanar for strekniga Vågsli – Seljestad*

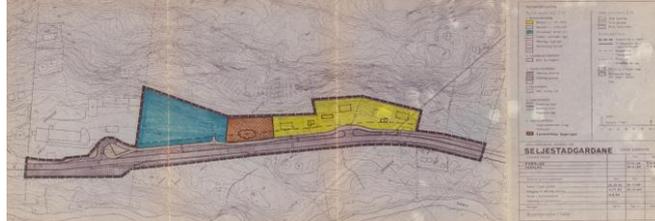
Reguleringsplanforslag	Gjeldande reguleringsplan
PlanID 0834-2016004 Vågsli-Fylkesgrensa, Vinje kommune	Ingen
PlanID 1228 2016009 – Fylkesgrensa – Dyrskartunnelen, Odda kommune	Ingen
PlanID 1228 2016008– Dyrskartunnelen – Røldalstunnelen, Odda kommune	 <p data-bbox="715 1458 1318 1485"><i>PlanID2005003 - R035 Frøystøl - vetlehovden</i></p>
	 <p data-bbox="715 1843 1294 1868"><i>PlanID 1987006_Ro20_Skytebane Liamyrane</i></p>



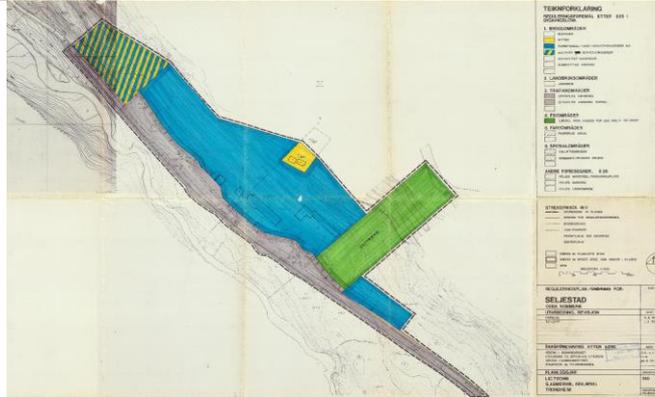
PlanID 1228 2016004–  
Røldalstunnelen–Seljestad,  
Odda kommune



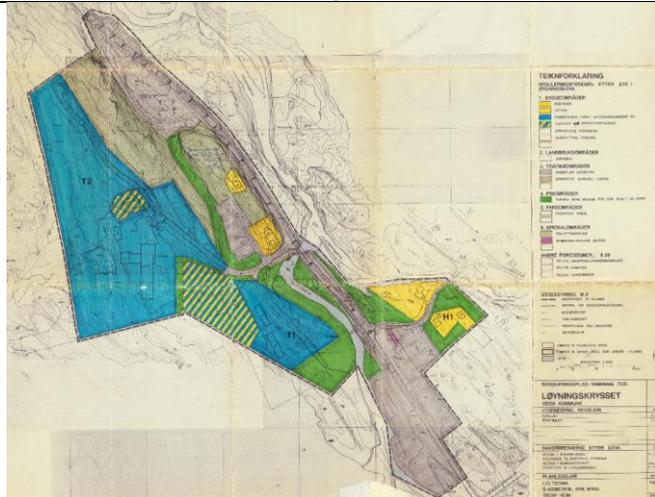
PlanID1975006\_Hesjabakkmyrane



PlanID1984003\_5018\_Seljestadgardane



PlanID1975003\_5010\_Seljestad

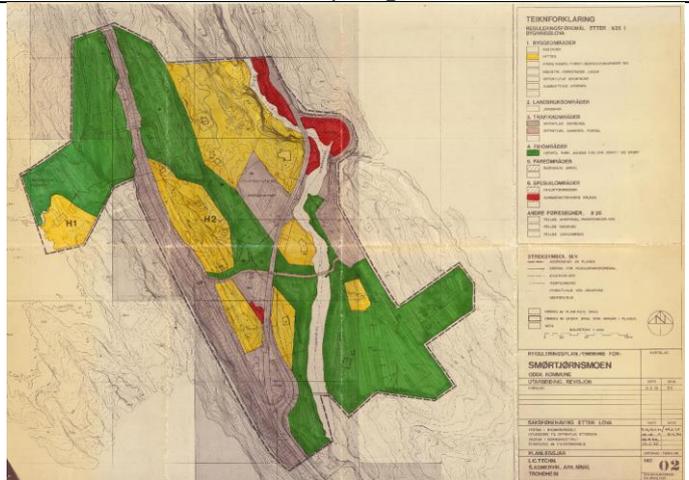


PlanID1975004-5011\_Løyningkrysset

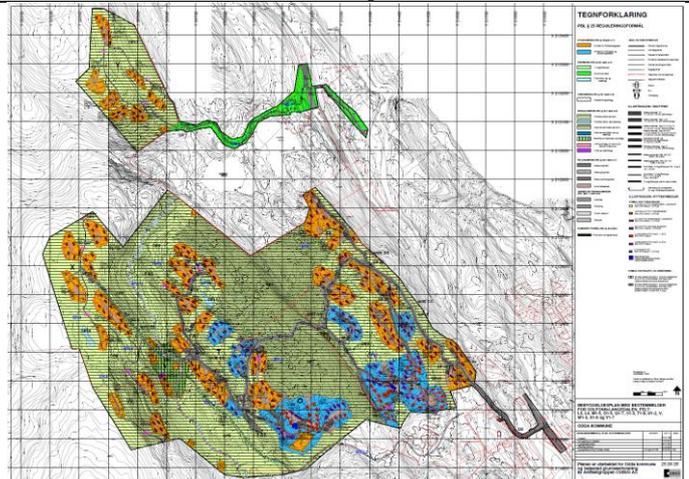
PlanID 1228 2016004–  
Røldalstunnelen–Seljestad,  
Odda kommune



PlanID2011003\_S022\_Løyning - Torekoven



PlanID1975005\_S012:Smørtjørnsmoen



PlanID2006003\_S030\_Solfonn Langedalen

## 4. TILTAKSSKILDING

### 4.1. Hovudelement for strekninga E134 Vågsli – Seljestad

Hovudlinja for E134 frå trasévalet i vedteken kommunedelplan (2008) ligg fast. Avklaringar frå Vegdirektoratet i etterkant av Aust–Vest–utgreiinga har gitt fleire standardendringar som har fått konsekvensar for reguleringsplanarbeidet. For å oppnå betre vinterregularitet skal E134 over Haukeli planleggjast med 4 tunnelar på til saman 30 km, samt 8,5 km veg i dagen med høgfjellsprofil. Tiltaket omfattar i hovudtrekk (frå aust til vest):

- Dagsone aust for Kjelatunnelen. Lengde ca 1,6 km.
- **Kjelatunnelen.** Ny tunnel forbi Vågslidtunnelen. Lengde ca. 1,8 km.
- **Dagsone mellom Kjelatunnel og Haukeliseter tunnel** Lengde ca. 4,3 km høgfjellsprofil
- **Haukeliseter tunnelen.** Ny tunnel frå Haukeliseter til Ulevåvatn. Lengde ca. 2,9 km.
- **Dagsone mellom Haukeliseter tunnelen og Dyrskartunnelen.** Lengde ca. 3,9 km høgfjellsprofil.
- **Dyrskartunnelen.** Ny tunnel Ulevåvatn – Liamyrane (erstattar Haukelitunnelen). Lengde ca. 12,4 km.
- **Dagsone med nytt kryss på Liamyrane.** Lengde ca. 1,7 km
- **Røldalstunnelen.** Ny tunnel Liamyrane – Seljestad (erstattar Seljestadtunnelen). Lengde ca. 12,9 km.
- **Dagsone med nytt kryss på Seljestad.** Lengde ca. 3,4 km.

Vegprosjektet ny E134 Vågsli – Seljestad er delt i ein austre og ein vestre parsell på Liamyrane i Odda kommune, og inngår i 4 reguleringsplanar.

Austre parsell omfattar vegstrekninga Vågsli – Liamyrane med Kjelatunnelen, Haukeliseter tunnelen, og Dyrskartunnelen. Vestre parsell omfattar strekninga Liamyrane – Seljestad med Røldalstunnelen.

Prosjektet vil verte gjennomført i tre byggjetrinn:

- Byggjetrinn 1, vestre parsell, E134 Liamyrane – Seljestad
- Byggjetrinn 2, austre parsell, E134 Vågsli – Liamyrane
- Byggjetrinn 3: Tunnelløp 2, Dyrskartunnelen og Røldalstunnelen

I Nasjonal Transportplan 2018 – 2029 er ikkje prosjektet med i siste periode, dvs. i perioden 2024 – 2029. I denne perioden er parsellen Røldal – Seljestad fullfinansiert med 2 400 MNOK i statlege midlar og 500 MNOK i bompengar. I same periode ligg det inn oppstartsfinansiering av parsellen Vågsli – Røldal med 250 MNOK i statlege midlar og 50 MNOK i bompengar.

## 4.2. Vegstandard

Det er forventa trafikk, **ÅrsDøgnTrafikk**, som er avgjerande for mange faktorar som gjeld kva standard ein ny veg skal planleggast etter. Det er vanleg å bruka ÅDT-prognose 20 år etter forventa vegopnings år som grunnlag.

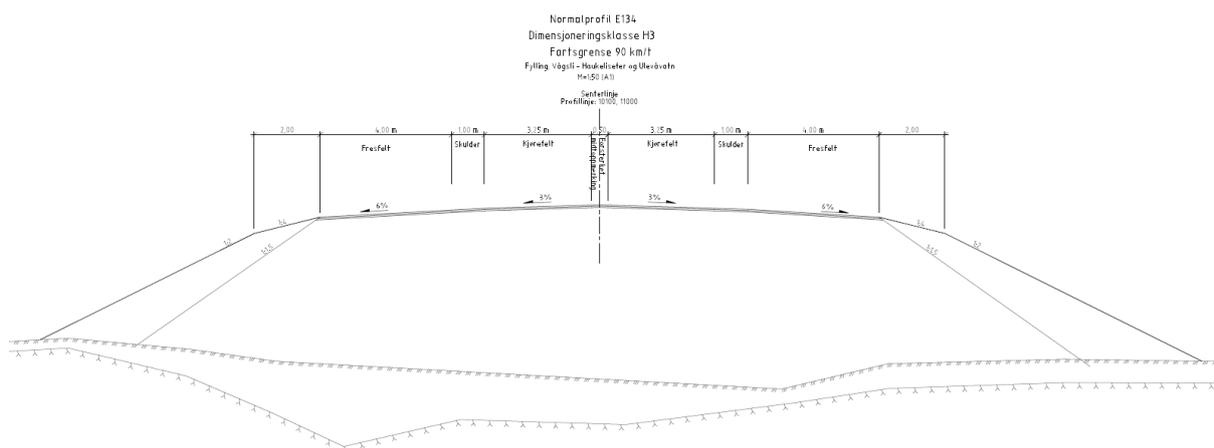
I 2007 var ÅDT i Vågslid tunnelen 1 341 medan den i 2016 var 1 597. Tungtransportdelen er ca. 22 %. For Seljesadtunnelen har vi tilsvarande målingar som viser at ÅDT i 2016 var 2 287 med tungtransportdel på 18 %.

For ny E134 på Vågsli – Seljestad er det bestemt at det for planlegginga skal leggast til grunn ÅDT på 3 700. Dette talet er ein trafikkprognose for år 2050 som vart laga for eit av alternativa som er omtalt i "Utredning om forbindelser mellom Østlandet og Vestlandet", datert januar 2015.

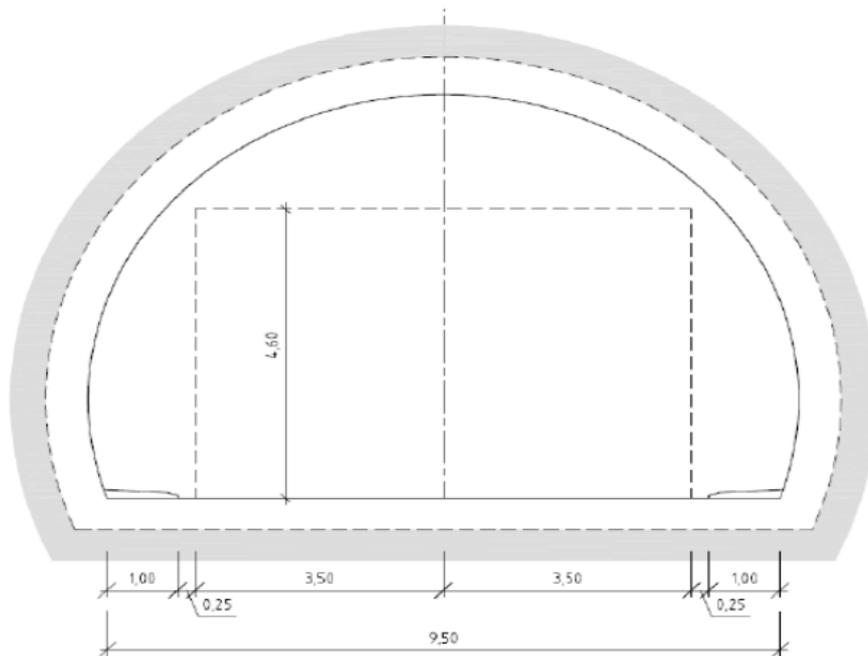
Med utgangspunkt i denne trafikkmengda, fartsgrense 90 km/t og funksjonen E134 skal ha som nasjonal hovudveg, skal det i vidare planarbeid leggast til grunn geometrikrav frå dimensjoneringsklasse H3, dvs. eit samla normalprofil på 9m for vegprosjektet.

På dagsona over Haukelifjell vert det lagt til rette for at vinden skal blåsa vegen mest mogeleg rein for snø utan brøyteinnsats, jf. sjølvreinsingsprinsippet. Difor vert vegen bygt med slake vegskråningar og heva 1 – 2 m over terrenget. I tillegg skal det vera minst mogeleg rekkverk, difor midtfeltet med forsterka midtoppmerking. Utanfor skuldra skal det byggjast fresefelt på begge sider som er 4,0 m breie og som vert avslutta med 2,0 m breitt sikkerhetsfelt før vegskråninga.

For tunnelane skal tverrprofilen T9,5 leggast til grunn. For dei to lange tunnelane på ca 12 km skal det regulerast for eit løp nr. 2 som skal byggjast når trafikkmengda tilseier det. Etter dagens regelverk slår dette kravet inn når ÅDT = 4 000..



Figur 9, Prinsipp for vegprofil med 9,0 m breidde og fresfelt. Kjelde Handbok N100



**Figur 4.12** Tunnelprofil T9,5 (mål i m)  
T9,5 skal brukes for tunneler i tunnelklasse B og for hvert løp i tunnelklasse E og F.

*Figur 10 Prinsipp for tunnelprofil T9,5. Kjelde Handbok N100*

### 4.3. Vinterregularitet

Langs dagens veg er det 3 strekningar som stort sett "lever sitt eige liv" når det gjeld vinterregularitet. Alle 3 strekningane har kvar vinter tider med kolonnekøyring og stengt veg. Strekningane er:

- 1) Vågslidtunnelen – Haukelitunnelen (Peparsteinen)
- 2) Haukelitunnelen (Midtlæger) – Austmannalitunnelen
- 3) Håradalen

**Strekning 1)** er høgfjellsstrekninga i prosjektet. Strekninga går frå vestsida av Vågslidtunnelen til austsida av Haukelitunnelen. På denne strekninga (ca. 14,5 km) ligg vegen stort sett rundt ca. kote 975. Denne strekninga er utsett for både mykje vind og snø og ofte begge deler samstundes. Difor er dette ein vanskeleg strekning å halde open i periodar. Denne strekninga har om lag halvparten av alle vinterrestriksjonane lista opp i tabellen under. Det førekjem òg at det vert kolonnekøyring eller stengt veg mellom Vågslidtunnelen og Tyrveli, men det skjer ikkje kvar vinter.

Dagens veg mellom Vågsli og Haukelitunnelen (høgfjellet) vert planlagt i reguleringsplan for Vågsli–Fylkesgrensa (Vinje kommune) og Fylkesgrensa –Dyrskartunnelen (Odda kommune). På denne strekninga vert det planlagt for 2 nye tunnelar på høvesvis ca 2 og ca 3 km lengde. I tillegg vert dagsone på ny vegbana løfta i høve dagens veg for at snøen lettare skal blåsa av, i tillegg planlegg ein dag strekningane med 2-sidig fresefelt. Den nye 3 km lange Haukelisetertunnelen ligg om lag midt på strekninga, det vert dag strekning på ca 4,3 på begge sider, og der kan kolonnar frå begge sider/retningar møtast. Ved å køyra kolonne parallelt i begge retningar oppnår ein tilnærma dobbel kapasitet. Ved å byggja ny veg på strekninga reknar ein med at vinterrestriksjonane kan reduserast med ca. halvparten av dagens situasjon.

**Strekning 2)** går frå vestsida av Haukelitunnelen til austsida av Austmannalitunnelen. Strekninga er ca. 8 km lang inkl. Svandalsflonatunnelen og Svandalsflona rasoverbygg. På denne strekninga er det i Austmannalia bratt veg med hårnålsvingar. Kombinert med både mykje snø og delvis mykje vind er òg denne strekninga vanskeleg å halde open i periodar. I tillegg til vêrtilhøva er det mange køyretøy som køyrer seg fast grunna stigningstilhøva og kurvatur. Denne strekninga har om lag halvparten av alle vinterrestriksjonane lista opp i tabellen under.

Dagens veg vert planlagt i reguleringsplan for Fylkesgrensa –Dyrskartunnelen (Odda kommune). På heile denne strekninga vert det planlagt for ein lang tunnel som eliminerer vinterrestriksjonane. Strekninga er om lag 12 km lang.

**Strekning 3)** går frå Håra til austsida av Røldalstunnelen. Strekninga er ca 4 km lang inkl. Hordatunnelen. Denne strekninga er òg bratt og med mange hårnålsvingar. Vegen stig ca. 320 m over ca 4 km lengde.

Det er sjeldan kolonnekøyring eller stengt veg pga. vêrtilhøve på denne strekninga. Slike restriksjonar skjer likevel ganske ofte, særleg om vinteren, men av di store/tunge køyretøy køyrer seg fast og hindrar framkomst for anna trafikk.

Dagens veg i Håradalen vert planlagt i reguleringsplan for Røldalstunnelen–Seljestad (Odda kommune) som i hovudsak er ein lang tunnel med slak stigning og dagsone med nytt kryss på Seljestad. Med den nye tunnelen går ein ut ifrå at alle framkomstvanskar pga. vintertilhøve vert borte.

Totalt reknar vi med å kunne redusere vinterrestriksjonane til ca 25 % av gjennomsnitt for siste 10 åra, dvs. til ca 100 timar kolonnekøyring og 20 timar stengt veg, jfr. tabellen under.

*Tabell 3, Kolonnekøyring og stengd veg på strekninga Vågsli – Røldal*

Vintersesong	Kolonne- køyring (time)	Stengt veg (time)	Totale restriksjonar (time)
2006 / 2007	573	127	700
2007 / 2008	517	186	703
2008 / 2009	510	71	581
2009 / 2010	379	3	382
2010 / 2011	410	112	522
2011 / 2012	480	95	575
2012 / 2013	218	23	241
2013 / 2014	812	194	1006
2014 / 2015	393	245	638
2015 / 2016	391	44	435
Gjennomsnitt	468	110	578

#### 4.4. Kolonnekøyning og stengt veg

##### *Dagens situasjon*

I dag vert det ikkje gjennomført planlagt kolonnekøyning på strekning 3). Det kan verte innført kolonnekøyning i Håradalen òg, men det skjer som følgje av trafikkuhell, fastkøyning eller anna framkomsthindring. Gjennomføringa av kolonneregimet i slike tilfelle vil avhenge av kvar det skjer og den aktuelle situasjonen.

I dag vert det avvikla planlagd kolonnekøyning både på strekning 1) og 2) (sjå tabell over). Ofte vert det avvikla kolonnekøyning på berre ein av strekningane av gongen av di det er ulike vindretningar som gjer at det vert kolonnekøyning for kvar av dei. Ved spesielt dårlege vêrforhold vert det innført kolonnekøyning på begge strekningane samstundes. Desse må då i størst mogeleg måte koordinerast for å oppretthalde regulariteten.

Tradisjonelt har det vore Vågslid-, Haukeli- og Austmannalitunnelen) som har vore nytta som oppstillingsplass for kolonnar. I desse tunnelane er det eigne kolonnebommar – for austgåande kolonne er det bom i Austmannalitunnelen og Haukelitunnelen aust (Peparsteinen) – og for vestgåande kolonne tilsvarande bom i Vågslidtunnelen vest og Haukelitunnelen vest (Midtlægre). Det er i dag lov å ha maksimalt 40 ventande køyretøy ved kvar kolonnebom og det er krav til eigne bomvaktar ved kvar oppstillingsplass (ved bom i tunnel). I tillegg er det òg bommar ved Tyrveli (aust for Vågslidtunnelen) og ved Liamyra vest for Austmannalitunnelen, desse må oftast må nyttast ved stor trafikk.

I utgangspunktet er det 2 kolonnestrekningar på fjellovergangen:

- Vågslidtunnelen – Haukelitunnelen (kolonnestrekning aust) og
- Haukelitunnelen – Austmannalitunnelen (kolonnestrekning vest).

Avhengig av vêrsituasjonen (den kan arte seg svært ulikt på aust- og vestsida av Haukelitunnelen), vert det avvikla kolonnar på begge strekningane samstundes (dvs. kolonnekøyning over heile fjellet) – eller berre på ei av sidene.

Avviklinga skjer då slik:

1. Kolonnekøyning over heile fjellet.

Det vert då avvikla kolonnekøyning samstundes (koordinert ) frå både aust (frå Vågslidtunnelen) og frå vest (frå Austmannalitunnelen). Kolonnene «møtes» i Haukelitunnelen og brøytebilane (2 brøytebilar pr. kolonne) snur og overtar motgåande kolonne høvesvis i aust- og vestenden av Haukelitunnelen og returnerer til utgangspunktet. Der står ei ny kolonne ferdig oppstilt.

2. Kolonnekøyning på austsida av fjellet.

I utgangspunktet vert det då nytta oppstilling i Vågslidtunnelen vest og i Haukelitunnelen aust (Peparstein). Brøytebilane snur da høvesvis i vestenden av Vågslidtunnelen og i austenden av Haukelitunnelen og tek med ny ventande kolonne tilbake.

3. Kolonnekøyning på vestsida av fjellet.

I utgangspunktet vert det nytta kolonneoppstilling i vestre ende av Haukelitunnelen (Midtlægre) samt i Austmannalitunnelen. Kolonneavviklinga skjer då i prinsippet på same måte som under (2).

Sidan det berre vert tillate med maksimalt 40 køyretøy oppstilt ved kvar kolonnebom i tunnel, vil det i mange tilfelle vera naudsynt å regulera/avgrensa trafikkstraumen til tunnelane ved kolonnekøyning til makstalet. Til dette vert bommane ved Tyrveli (aust for Vågslid tunnelen) og ved Liamyra (vest for Austmannalittunnelen) nytta. Trafikken vert sendt puljevis herifrå og opp i aktuelle tunnelen. Dette kan vanlegvis gjerast utan brøytebil då det som oftast ikkje er problem med framkomsten på desse strekningane som ligg lågare og er mindre vêrutsatt.

### *Planlagt situasjon ved ny E134*

Strekninga over Høgfjellet er den einaste som vil vera utsett for vinterrestriksjonar etter at ny veg er ferdig. På denne strekninga medfører ny veg følgjande endringar:

1. Frå den nye Kjelatunnelen til den nye Haukelisetertunnelen går vegen stort sett på sørsida av dagens veg. Nyvegen er plassert slik av omsyn til dei gunstigaste snø- og vindtilhøva. På den vestre delen vert nyvegen heva noko for å for at snøen lettare skal blåsa av og det vert bygt 2-sidig fresefelt.
2. Ny Haukelisetertunnel som erstattar vegen mellom Haukelister Fjellstue og fylkesgrensa. Som for dei andre tunnelane reknar ein ikkje med hindringar i framkomst grunna vintertilhøve på denne strekninga.
3. Frå Haukelisetertunnelen til den nye Dyrskartunnelen følgjer nye vegen stort sett same trasé som dagens veg. På heile strekninga vert nye vegen heva noko for at snøen lettare skal blåsa av og det vert bygt 2-sidig fresefelt.

I reguleringsplanen vert det lagt opp til at det i prinsippet vert same kolonneregime som i dag. Det er ingen signal som tyder på at det vert endringar i dette regimet.

For å få til god gjennomføring av kolonnekøyning legg planarbeidet opp til:

- a) Å bruka den nye kolonneoppstillingsplassen som Region sør arbeider med ved Tyrveliområdet. Det vert tatt utgangspunkt at denne vil få god skilting, moglegheit for sortering av type køyretøy og venterom og toalettfasilitetar.
- b) Å byggje ein stor kolonneoppstillingsplass med god skilting, moglegheit for sortering av type køyretøy og venterom og toalettfasilitetar på Liamyrane.
- c) Auka breidde mot midtfelt og skulder langs del av køyrefelt i tunnel som kan nyttast som kolonneoppstillingsfelt i vestre ende av Kjelatunnelen og Haukelistetunnelen samt i austre ende av Dyrskartunnelen. Dette vil auke sikkerheit for bilar som ventar på kolonne når møtande kolonnenetrafikk passerar i tunnel. Frå snunisje nærast tunnelportal vert det tilrettelagt med auka breidde på ei strekning på om lag 450 m innover i tunnel. Same løysing med auka breidde vert bygd frå snunisje og ut av tunnel også.
- d) Byggja ei stor snunisje dimensjonert for modulvogntog i enden av køyrefelt som også kan nyttast som kolonneoppstillingsfelte i alle tre tunnelane nemnde under c).
- e) Byggja HC-toalett ved snunisje som kan nyttast ved kolonnenetrafikk i alle tre tunnelane nemnde under c).

Den nye Haukelistertunnelen ligg om lag midt på høgfellstrekninga og vil dele denne i to om lag like lange dagstrekningar. Det opnar for at det vert tryggare og enklare å gjennomføre kolonnekøyring i begge retningar parallelt. Vestoverkøyrande- og austoverkøyrande kolonne kan møtast i tunnelen, ev. vente på kvarande, for så å køyre vidare i kvar sin retning. Då vil ein oppnå ein føreseieleg og kontrollert passering med kontroll på alle køyretøya.

Gjennomføring av kolonnekøyring vil då kunne gjerast slik:

- Bilane ventar på dei to oppstillingsplassane ved Tyrveli og på Liamyrane. Vakter styrer/regulerer her og slepper ei kolonne opp til høvesvis vestre ende av Kjelatunnelen og austre ende av Dyrskardtunnelen. Her ventar kolonne på høvesvis austover- og vestover køyrande kolonne.
- Brøytebil leier kolonnene inn i Kjelatunnelen og Dyrskartunnelen, snur i den aktuelle nisja, sender kolonna vidare i aktuelle retning og tek med seg ny kolonne i retur.
- Dei to kolonnene som køyrer i kvar sin retning har samband med kvarandre og tilpassar avgangane sine til kvarandre all den tid dei har om lag lik avstand frå «endetunnelane» fram til Haukelistetertunnelen.
- I vestre ende av Haukelisetertunnelen er det òg laga kolonneoppstillingsfelt for vestoverkøyrande kolonne. Her ventar kolonne på kvarande og passerar kvarandre under kontrollerte former, evt. stoppar slik at bilførarane kan få kort pause, få hjelp, ordne vindusviskarar etc.

Etter dette regimet er det ca 11 km kolonnestrekning, to dagstrekningar på 4,3 km og 3,9 km med Haukelisetertunnelen på 2,9 km i mellom dagstrekningane. Med to so pass korte dagstrekningar og kolonne begge retningar parallelt vert det vesentleg betre kapasitet enn dagens ordning.

I samband med evt. stenging av vegen over høgjellet vert det lagt opp til at stenginga skjer ved Tyrveli og Liamyrane stenginga skjer. Her vil det verta gode oppstillingsplassar og lagt til rette for at dei køyretøya som vil snu og returnere får gode tilhøve til det.

Det vert lagt opp til god skilting/infotavle ved Liamyrane og ein reknar med at det same vil skje ved Tyrveli.

Heile den problematiske strekninga i Austmannalia vert erstatta av den nye Dyrskartunnelen. Denne tunnelen går inn i berg oppe på Høgjellet og kjem ut i austre del av Liamyrane. Med veg i tunnel og med ganske slak stigning reknar vi ikkje med framkomsthindringar grunna vintertilhøve på denne strekninga.

Heile problemstrekninga i Håradalen vert erstatta av ny Røldalstunnel. Med veg i tunnel og med slak stigning reknar vi ikkje med framkomst hindringar grunna vintertilhøve på denne strekninga. Røldalstunnelen går inn i berg i vestre del av Liamyrane og kjem ut att på Hesjabakk ved Seljestad.

## 4.5. Byggetrinn

Dette prosjektet går over ein strekning på nesten 45 km; frå aust for dagens Vågslid tunnel via Liamyrane ved Røldal til vest for Seljestad. For eit prosjekt med slik lengde er det naturleg å vurdere om det kan vera fornuftig å byggje i fleire etappar, byggjetrinn, og ikkje "gape over" alt samstundes. Både byggjetid, det å kunne ta del(ar) av prosjektet i bruk før heile prosjektet er ferdig samt kostnader/finansiering er grunnar for å vurdere oppdeling i byggjetrinn. Tunnelar lengre enn 12 km utan anna tilkomst enn frå endane, gjer at det vil ta fleire år å byggja heile prosjektet. Redusert tilgjengeleg arbeidstid på dagstrekningane i vintermånadane kan òg påverke byggjetida.

Særleg med omsyn på vinterregularitet er det viktig å ta i bruk dei ulike strekningane etter kvart som dei vert ferdig. All betring på dette feltet må takast i bruk så snart som mogeleg for å få ein framkomst som er trygg, har god regularitet og er stabil open. Ein annan viktig grunn til å leggja opp til trinnvis utbygging er å ikkje binda opp for stor del av finansieringa.

Liamyrane ved Røldal har ei sentral plassering mellom Dyrskartunnelen og Røldalstunnelen, og ligg i direkte tilknytning til veglinja. Dette området gjev ei naturleg deling med omsyn på å tenkje byggjetrinn. Området ligg mellom dei to lange tunnelane og området er egna for å planleggje tilkopling mellom ny veg og til eksisterande E134. I tillegg vert Liamyrane deponiområde for både tunnelane. Området ligg på lågare høgde over havet enn vegen både lenger aust og lenger vest og er mindre utsett for uver. Store delar av massane vil verte nytta i sjølve veganlegget med tilhøyrande kryss, serviceområde og tilførsleveggar. I tillegg til veganlegg er det stort nok areal til å ta imot overskytande tunnelmassar. Måloppnåinga er god.

Det er mest naturleg å tenkje heile den knapt 45 km lange strekninga delt i 3 byggjetrinn og med slik prioritet:

- I. Røldal (Liamyrane) – Seljestad
- II. Vågsli – Røldal (Liamyrane)
- III. Løp nr. 2 for Røldalstunnelen og Dyrskartunnelen

Det er grunna lengde på realistiske tilkomsttunnelar vurdert at både byggjetid og kostnad gjer det uaktuelt å byggje nokon av dei to lange tunnelane (begge på ca 12 km) med tverrslag. I praksis kan dei lange tunnelane berre kan byggjast frå endane. Av omsyn til byggjetida, det å viktig å ta i bruk investeringane så raskt som mogeleg, må dei lange tunnelane byggjast frå både sider samstundes

### *Byggjetrinn I*

Byggjetrinn I omfattar vestre parsell Røldal – Seljestad. Dette byggjetrinnet vil gi størst innsparing i lengde, høgdemeter, køyretid, drivstoffkostnad og klimautslepp. I tillegg vil denne strekninga gje mest betring i høve til fastkøyring og bilberging på vinterstid, mest betring av stigningstilhøva og mest betring av trafikktilhøve for mjuke trafikantar. Difor har denne strekninga første prioritert.

Hovudelementet her er den nye Røldalstunnelen på ca. 12,5 km lengde. Mesteparten av utsprengt berg vert overskotsmasse.

Konsekvensutgreiinga tilrår deponiområde 2 deponiområde vest for Røldalstunnelen: Seljestad og Grostøl 1. Ingen av desse ligg i direkte tilknytning til veganlegget. Seljestad har best lokalisering, men er ikkje stort nok til å handtere behovet åleine. Grostøl 1 har stort areal og potensial for størst volum av deponia på vestsida, og vil saman med Seljestad vere i stand til å dekke behovet. Deponiområde aust for Røldalstunnelen er Liamyrane. Masseoverskot vil i hovudsak gå med til nytt veganlegg og for areal til vektstasjon og kolonneoppstillingsområde. Massedeponering vert i direkte tilknytning til veganlegget.

Samla måloppnåing for byggjetrinn 1 vestre parsell er god.

### *Byggjetrinn II*

Byggjetrinn II omfattar austre parsell Vågsli – Liamyrane. Det er mogeleg å dele dette byggjetrinnet opp i to "undertrinn"; Vågsli – Fylkesgrensa og Fylkesgrensa – Røldal. Strekninga Fylkesgrensa – Røldal kan byggjast først og strekninga Vågsli – Fylkesgrensa kan vente til seinare. Det vert ikkje tilrådd å dele opp strekninga Vågsli – Røldal av di ein då berre vil få delvis nytte av den relativt store kostnaden med å byggja den nye Dyrskartunnelen. I tillegg vil heile byggjetrinn II kunne byggjast på same tida som strekninga Fylkesgrensa – Røldal; det er den lange tunnelen som er dimensjonerande for byggetida dersom dei finansielle ressursane er på plass. Begge undertrinna kan tilpassast kvarande slik at dei kan verte ferdig samstundes. I tillegg vil det ikkje verta særleg innkorting av kolonnestrekninga med tilhøyrande auka kapasitet utan at strekninga Vågsli – Fylkesgrensa vert bygt. Her er Haukelisetertunnelen det sentrale elementet.

Konsekvensutgreiinga tilrår 2 deponiområde aust for Dyrskartunnelen: Vågsli sør og Vêrstasjonen. Vêrstasjonen ligg i direkte tilknytning til veglinja, og massar vil verte nytta i sjølve veganlegget i tillegg til deponiet.

Vågsli sør ligg ikkje i tilknytning til ny eller eksisterande veg. Vågsli sør ligg aust for den nye Kjelatunnelen og kan nytta eks stølsveg som del av anleggsveg. I tillegg til deponia på austsida av Dyrskartunnelen må det etablerast ein skredvoll ved austre tunnelmunning til Dyrskartunnelen.

Vest for Dyrskartunnelen er Liamyrane deponiområde. Dette deponiet ligg i direkte tilknytning til veganlegget. Der er i praksis same deponiet som for byggjetrinn I.

### *Byggjetrinn III*

Byggjetrinn III omfattar å byggje løp nr. 2 for både Røldals- og Dyrskartunnelen. Det er usikkert når dette kan verte aktuelt, men truleg først om fleire ti-år.

Liamyrane vert deponiområde for løp 2 til Røldalstunnelen og halve løp 2 for Dyrskartunnelen. Resterande masseoverskot frå løp 2 på Dyrskartunnelen som ikkje går til veglinja vil kunne deponerast i Vågsli sør. Noko masse frå tunnelane vil gå med til å byggja vegen mellom tunnelane, resten av massane vert plassert som permanent deponi.

Etter samla vurdering av konsekvensar og måloppnåing tilrår Statens vegvesen følgjande deponiområde i samband med reguleringsplan for E134 Vågsli – Seljestad:

- Austre parsell – byggjetrinn II: **Vågsli sør, Vêrstasjonen og Liamyrane.**
- Vestre parsell – byggjetrinn I: **Seljestad (aust), Grostøl 1 og Liamyrane**
- Løp nr. 2 – byggjetrinn III: Liamyrane

## 4.6. Trafikkavvikling i anleggsperioden

Det er ikkje utarbeida faseplanar i samband med reguleringsplanforslaget. Det vert utarbeidd i byggeplanfasen. Omsynet til mjuke trafikantar vil bli særleg vektlagt ved Seljestad og Liamyrane.

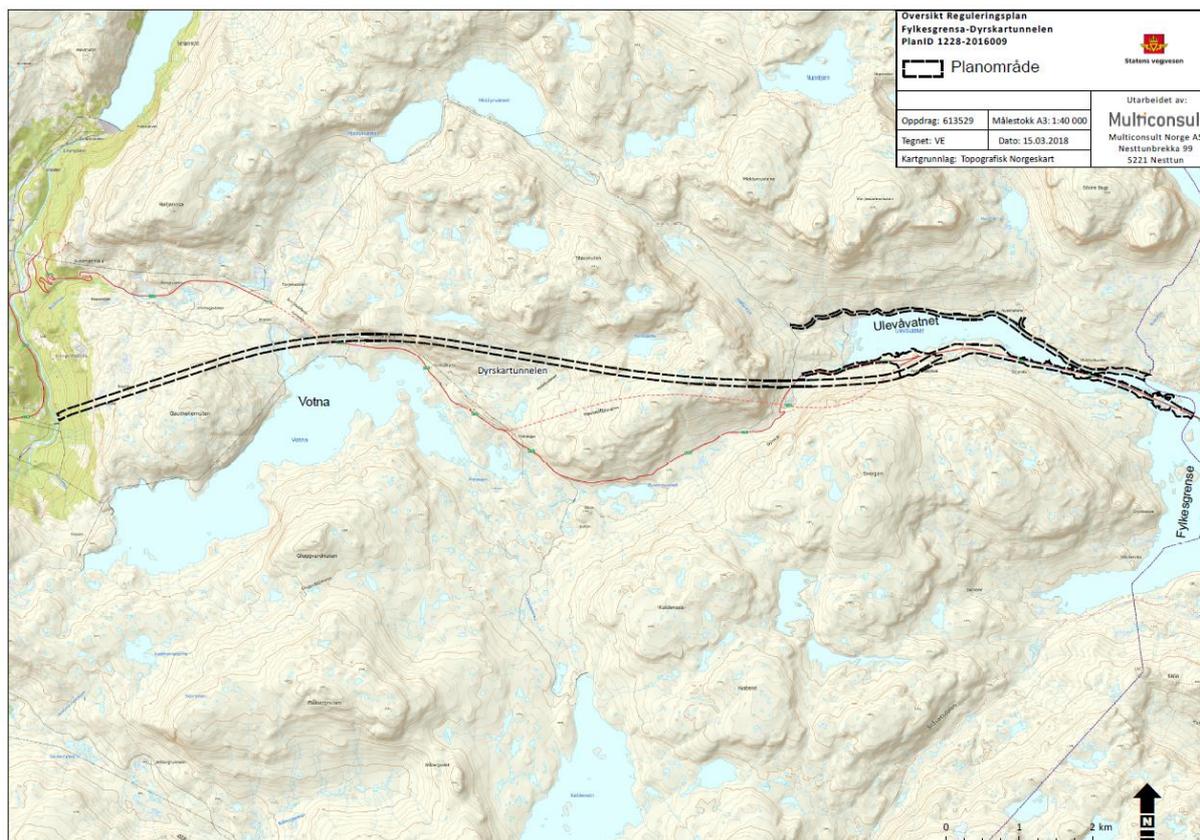
På Liamyrane vil omlegging av dagens veg i kulvert under ny E134 verte gjort tidleg for å få best mogelege trafikktilhøve.

På det meste av dagstrekningane vert det enten bygt fresefelt, lokal- eller g/s-veg parallelt med den nye køyrevegen. Det betyr at det totalt vert ein ganske stor vegbreidde. Det betyr òg at der den nye vegen går i sama trasé som dagens vert det greitt å få til god trafikkavvikling.

## 5. PLANOMRÅDE I DAG

### 5.1. Lokalisering og avgrensning

Planområdet for strekningen mellom fylkesgrensa mellom Telemark og Hordaland til og med Dyrskartunnelen omfattar ei strekning på omlag 16 km, av det er 12,5 km strekning for tunnel. Planområdet omfattar areal langs dagens E134 og areal på andre sida av Ulevåvatn eldre veglinjer til vestre ende av Ulevåvatnet.



Figur 11, Planområde for Fylkesgrensa – Dyrskartunnelen

Høgfjellsområdet Haukelifjell ligg mellom 920 moh og 1100 moh, eit storslagent ope høgfjellsområde. Området er eit viktig fjellrekreasjonsområde og er framleis ein av dei viktigaste høgfjellsovergangane for ferdefolk mellom aust og vest. Frå gamal tid var det ferdselsveg over Haukelifjell om lag i same område som dagens veg går. Pilegrimsvegen frå Austlandet mot stavkyrkja i Røldal frå om lag 1200-åra er synleg på fleire strekningar over fjellet.



## 5.2. Arealbruk

I gjeldande arealdel til kommuneplanen for Odda kommune (2007 – 2019) viser dagens E134. Frå høgfjellet til Røldal er arealbruken i hovudsak vist som LNF-område der friluftsliv er dominerande. Vassressursane i planområdet er sterkt påverka av kraftutbygging, og det er registrert dårleg miljøtilstand i fleire vatn langs dagens E134.

## 5.3. Trafikktilhøve

E134 over Haukelifjell er det eldste vinteropne vegsambandet mellom Aust- og Vestlandet og vart opna som heilårsveg i 1968. Dagens vegsystem over Haukeli vart i hovudsak bygd ut i 1960-åra. Tunnelane frå 1960-åra var moderne på den tida, men utviklinga av bilparken og trafikkauken har medført at tunnelane ikkje lenger tilfredsstiller dei krava dagens trafikk set. Tunnelane er for smale, dei har for liten høgde og deler av tunnelane har stor stigning. Dessutan er tryggingstutstyret ikkje i samsvar med dagens krav.

Dagens E134 er ein viktig fjellovergang mellom Aust- og Vestlandet, og den sørlegaste av fleire stam- og riksvegruter som kryssar fjellet i Sør-Noreg. Fjellovergangen har samband vestover mot rv. 13 og E39 i Hordaland og Rogaland, sørover via Hovden/Setesdal mot Kristiansand, og austover mot Telemark, Grenland og Buskerud. Fjellovergangen har høg tungtransportdel og er viktig for næringslivet, men er og ei viktig rute for ferie- og fritidstrafikk.

Dagens strekning har ein årsdøgntrafikk på 1600 ÅDT med tungtrafikkdel på 22 % (*trafikkmengde for 2017*). Den gamle Haukelivegen har eit trafikktalet på 100ÅDT (*trafikkmengde for 2016*)

## 5.4. Teknisk infrastruktur

I planområdet er det høgspenline og teknisk bygg til eksisterande tunnel som i hovudsak utgjør tekniske infrastruktur.

## 5.5. Landskapsbilete, topografi og landskapstrekk

På høgfjellet er veganlegga av dei mest synlege inngrepa i landskapsbiletet. I tillegg til veganlegga er det vasskraftutbygginga i området som utgjer det største og mest synlege tekniske inngrepet i landskapet. Heile vassdraget frå høgaste punktet mellom aust og vest ved Dyrskar og austover er regulert i samband med Tokkeutbygginga til Statskraft. Alle vatna langs E134 innanfor planområdet (Ulevåvatnet, Ståvatnet og Kjelavatn) er oppdemt.

Landskapsbiletet i Ulevåvatnet har samla sett stor verdi, fordi dalen er heilskapleg og byr på sterke inntrykk grunna samspel av høge, bratte fjell med kvite fjelltoppar, grønne stølar, og blåe vassflater.



*Figur 12, Bilete frå området langs Ulevåvatn*

Høgfjellsdalane har ein typisk U-form, med noko flat dalbotn og slake dalsider. Dalane er som oftast dekt av blokkmark eller morene. Mange av fjellsidene har små og store botnar. Romformene bind elementa saman, med fine overgangar frå snau og frodig vegetasjon dalbotn til goldne, nakne fjell mot silhuetten.

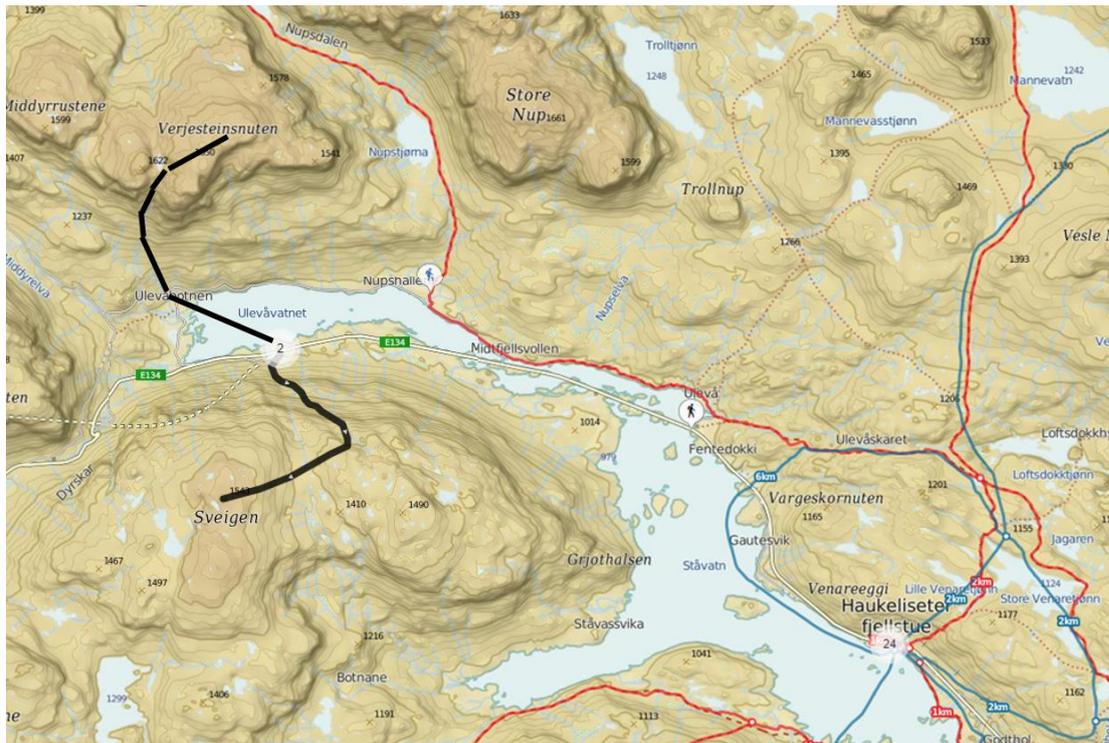


*Figur 13, Bilete av Ulevåvatnet mot Dyrskar*



*Figur 14, Bilete av støl i Ulevåbotnen og Haukelitunnelen til høgre i biletet*

## 5.6. Nærmiljø og friluftsliv



Figur 15, Sommarstiar vist med raud line, vinterruter vist med blå line og topptur med svart line, frå UT.no si kartside

Dyrskardheii er eit utfartsområde med lokal bruk og regional verdi. Langs nordsida av Ulevåvatn og i Ulevåbotnen er det eldre vegar som vert nytta som turveggar og eldre kulturlandskap knytt til ferdsel langs eldre veggar. Merka turstiar går til Valldalsvatn og Middalsbu frå Nupshallen.

Langs nordsida av Ulevåvatn finn ein stølar med geitedrift. Område kring Ulevå og Dyrskar er eit beiteområde for sau.

## 5.7. Naturmangfald

Det er ikkje registrert verneområde eller naturtypar av spesiell verdi i samsvar med DN-handbok 13 i planområde. Det er registrert både raudlisteartar og prioriterte naturtypar innanfor området. Dei fleste elvar og større bekkar på Haukelifjellet fører aure.

Etter merknad frå Fylkesmannen i Telemark er det utfør ei kartlegging av karplanter og naturtypar innan planområdet. Det vart funne raudliste-art; Jøklestarr langs dagens E134 aust for Haukelitunnelen. Jøklestarr er vurdert som sårbar (VU) i Norsk rødliste artar. I Norge er det betydeleg førekomst av Jøklestarr. Arten kan antakast å ha større førekomst lengre frå vegen i dei meir velutvikla høgareliggende snøleiene. Arealbeslag langs veg vert ikkje vurdert å true bestanden. Viser til Vedlegg 2.

## 5.8. Kulturminne og kulturmiljø

Planområdet er rikt på både automatisk freda kulturminne og nyare tekniske kulturminne.

I planområdet ligg ei strekning av den første køyrevegen over Haukeli, som sto ferdig bygd i 1889. Strekingen mellom Aust- og Vestlandet vart fyrst offisielt opna som heilårsvei i 1968.

1880-vegen er del av Haukelifjell vegmiljø og vart forskriftsfreda av Riksantikvaren i 2009. Den freda Ålmannavegen som gjekk mellom Vinje og Røldal er rekna å vere blant dei viktigaste vegane for ferdsle mellom aust og vest, i tillegg til å vere ein av dei fem viktigaste eldre «slepa» på Hardangervidda. Høgfjellsområdet er i tillegg prega av fleire generasjonar kraftutbygging, damanlegg og kraftliner.

Utbygging av ny veg (1960) medførte at den gamle Haukelivegen (1880-vegen) dels vart liggjande igjen som kortare vegsløyfer på kvar side av den nye veggen, dels som lengre parsellar. Parsellen over Vågslid tunnelen og deler av parsellen gjennom Dyrskar er restaurert og vert i dag nytta som omkøyringsveg/turistveg om sommaren. Andre deler av veggen vert nytta som tilkomstveg til støler og hytter eller som sti/turveg.

Deler av den gamle veggen har, med enkelte unntak, ikkje vore vedlikehalde dei siste 40–50 årene. De utvalde parsellane av den 1880-vegen har derfor varierende grad av tilstand. Langs den gamle veggen er andre vegrelaterte vegminner som rester etter anleggsbrakker, smier, grustak, vegvaktarbustad, merkesteinar og diverse innhogde årstall og initialar etter vegarbeidarar også ivareteke.



*Figur 16, Bilete av eldre veg langs Ulevåvatnet og neddemte vegfar*

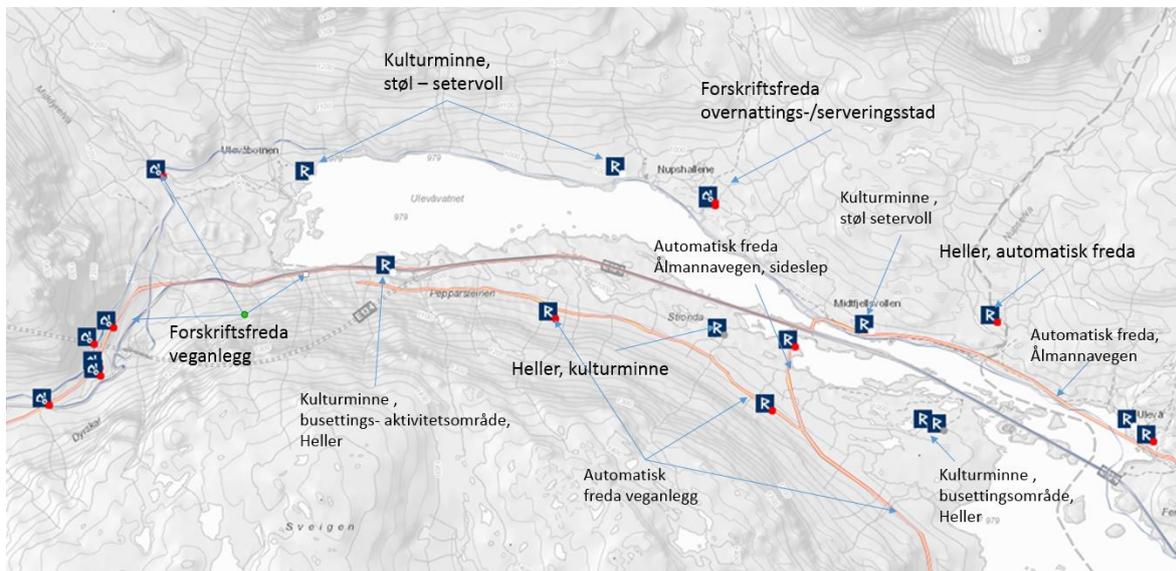
Regulering av Ståvatn frå 1960 (et magasin i Tokke–Vinje vassdraget), medførte at lengre strekingar av 1880-vegen kom under vann. Dette saman med dei planlagde inngrepa for ny E134, gjer at det er trong for avbøtande tiltak for å knytte dei ulike parsellane av den gamle veggen saman. Det er også trong for å verne eksisterande strekingar som er satt under vann mot ytterlegare inngrep.

Haukelifjell vegmiljø har nasjonal verdi som kulturminne og er del av Statens vegvesens «Nasjonal verneplan for veger, bruer og vegrelaterte kulturminner». Vegmiljøet inkluderer både vegstrekningar og bygningar. Innanfor dette planområdet er det ein parsell av den gamle vegen som er forskriftsfreda etter kulturminnelovens §22a. Andre strekningar av 1880-vegen, samt andre vegrelaterte kulturminner langs den har status som statlig listeførte. Dette gjelder også den delen av vegen som ligger under vann.

Som del av arbeidet med reguleringsplanen er det utarbeidet ei tilstandsvurdering av deler av gamle Haukelivegen mellom Dyrskar og Haukelisetser, sjå rapport «Den første køyrevegen over Haukeli 1889 – Tilstandsregistrering» utarbeidet av Statens vegvesen 2014.

At vegen er eit statlig listeført/freda kulturminne er premissgjevande for kva som kan tillast av tiltak på vegen. Bevaring og mest mogleg historisk korrekt istandsetting av kulturminnet skal være det primære målet for arbeidet. Istandsettinga må bygge på faglige vurderingar som byggjer på historiske kjelder og forståing for korleis vegen fyrst vart bygd.

Fredningsbestemmelsane for dei forskriftsfreda vegparsellane medfører mellom anna at det ikkje er tillate å bygge om eller fjerne heile eller deler av veglekamen. Utsifting av element som inngår i fredinga eller anna arbeid utover vanleg vedlikehald er ikkje tillate. Unntak frå dette er eventuelle tilbakeføringar gjort på eit sikkert, dokumentert grunnlag etter godkjenning frå kulturminnemyndige. Vedlikehald og istandsetting skal skje med materialar og metodar tilpassa vegen sin eigenart på ein måte som ikkje reduserer verneverdiane (sjå eiga forskrift).

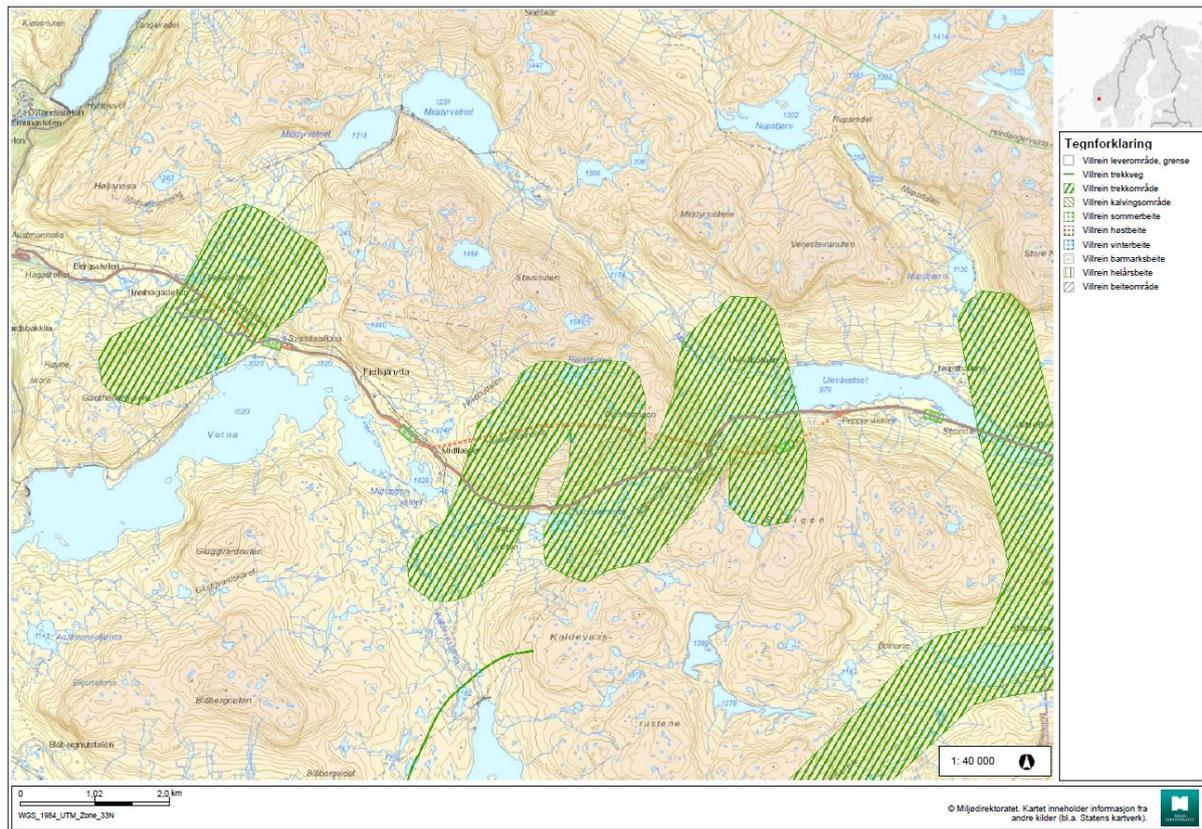


Figur 17, Kartutsnitt frå Askeladden.no som viser kulturminner/ –miljø

Ulevå tyder vadet der det uler eller bles. Her har vore ferdslø i uminnelege tider, fleire generasjonars vegar med den gamle Ålmannavegen, eller Pilgrimsvegen som den eldste. Peparsteinen ein overnattingsstad som i dag ikkje er formelt verna. Det er gjort funn i området tidlegare (heller, vegfar, mogleg skålgropstein og lausfunn), noko som indikerer at det kan gjerast fleire funn her. Kulturmiljøet er av nasjonal karakter med omsyn til samferdslehistorie. Området har ikkje berre høg verneverdi, men er særst sårbar for tiltak. Sjølv mindre inngrep vert synlege i lang tid. Kulturmiljøet har stor verdi.

## 5.9. Naturressursar

Haukelifjell ligg mellom villreinområda Setesdal vesthei–Ryfylkeheiene, Setesdal austhei, og Hardangervidda, og planområdet omfattar viktige trekkvegar og leveområde for villrein. Dei fleste elvar og større bekkar i fjellet fører aure.



Figur 18, Trekkruiter for villrein

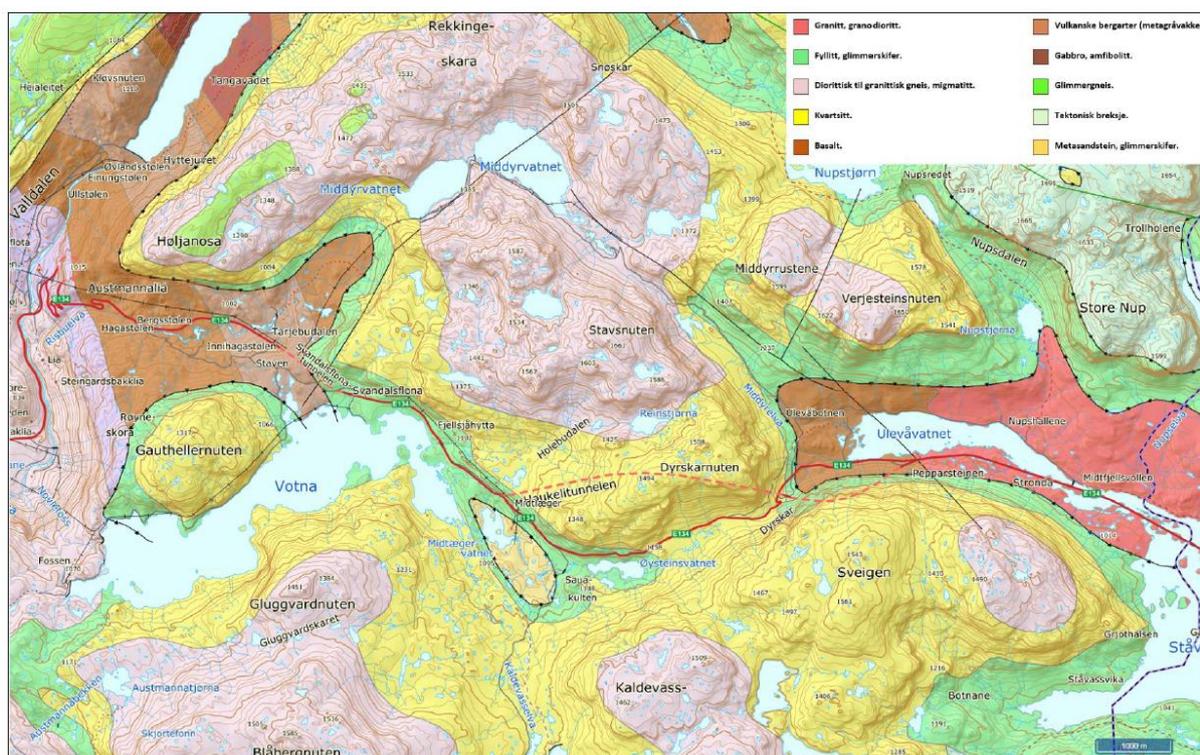
## 5.10. Grunntilhøve

Fordeling og nærare fastsetjing av bergartstype er det ikkje mogleg å fastslå nøyaktig, men det er sett på geologien over eit større område. Det er sannsynleg at fylgjande bergarter kan opptre i tunnelnivået.

- Metabasalt av same type som ved Austmannalia.
- Kvartsitter av same type som ved Bergstølen.
- Konglomerat og kvartsfyllitter (Finnes ved Valldalsvatnet og Slettedalen).
- Granitter, middels til grovkorna og stadvis foliert.
- Metagabbro som ved Ulevåvatnet.

Foliasjon/retning på bergartene vil være mellom N-S og NV - SØ. Dette er en relativt gunstig retning for tunneldrift. Fallet vil være frå steilt til ca. 40 grader mot aust og nordaust. På grunn av falding vil bergarten lokalt ha andre retningar og kanskje også tilnærma horisontalt over kortare strekningar.

På den omlag 2 km lange strekninga ved Peparsteinen – Ulevåvatnet vil bergarten variera mellom metabasalt og metagabbro. I påhogsområdet vil bergarten være granodioritt, middels til grovkorna stadvis svakt foliert.



Figur 19, Geologisk oversiktskart for strekninga

Dyrskartunnelen vil i sin heilheit gå i grunnfjellsbergarter. Geologisk er dette et spesielt prosjekt fordi på store deler av strekningen ligg det skyvedekkebergarter over grunnfjellet som skjuler geologien i grunnfjellet.

### 5.11. Helse, risiko og sårbarheit

Det er utarbeidd ein samla ROS-analyse for reguleringsplanane inklusive massedeponia, i tråd med §4-3 i plan- og bygningslova.

Vegutbygging i høgfjellsområde krev særleg varsemd i forhold til omfang av inngrep, forureining og istandsetting av veganlegget.

### 5.12. Eigedomsforhold

Eigedommar innanfor planområdet er i hovudsak i offentleg eiga.

For dagstrekninga frå Fylkesgrensa til Dyrskar er vegareal , eksisterande E134 og 1880-vegen er eigd av Statens vegvesen, gnr. 1, bnr. 13.

Statsskog eig det meste av arealet på kvar side av Haukelivegen, gnr. 1, bnr. 10.

Hytte ved Midtfjellsvollen på nordsida av Ulevåvatnet er eigd av Bureau Rullestad AS m/fl, gnr. 1, bnr10, fnr. 2.

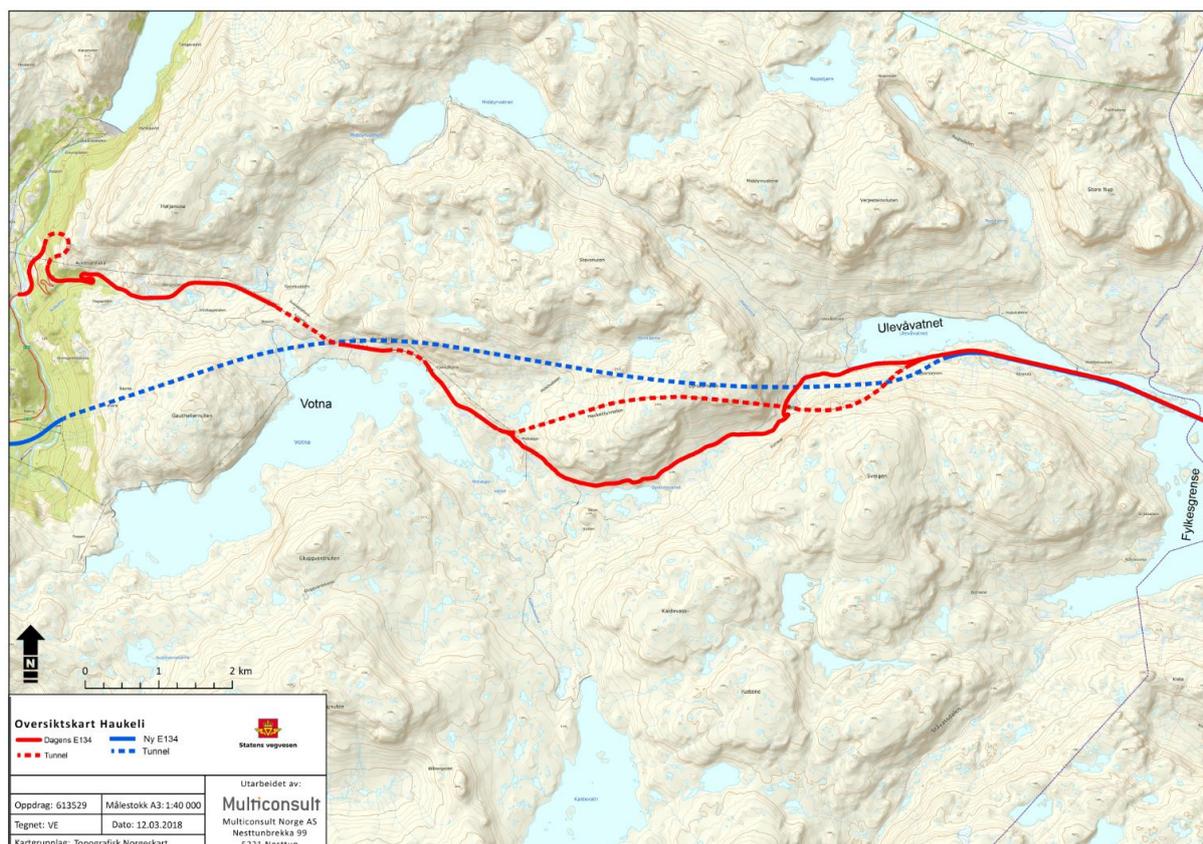
For andre bygningar er det truleg avtalar på Statsskog sin eigedom utan festenummer.

## 6. SKILDRING AV PLANFORSLAG

### 6.1. Reguleringsprinsipp

Det er planlagt for ny trase E134 frå Fylkesgrensa til ny Dyrskartunnel på dagens vegtrasé til E134 og ny tunnel til Liamyrane i Røldal. Planforslaget omfattar to nye tunnelar.

Dyrskartunnelen er planlagt med to løp. Dyrskar tunnelen vil erstattar Haukelitunnen og E134 strekninga Austmannalia.



Figur 20, Illustrasjon som viser dagens E134 og planforslaget sin trase til ny E134 for strekninga Fylkesgrensa – Dyrskartunnelen

Ny E134 er regulert som køyreveg medan del av eksisterande E134 og andre tilkomstveggar er regulert som veg. Langs ny E134 er det regulert areal på begge sider til fresefelt.

Dagens E134 saman med eldre vegfar er regulert for å sikre ivaretaking av kulturminner og kulturmiljø og for å sikre mjuke trafikantar ein vegtrasé.

Reguleringsplanen skal sikre at det vert lagt til rette for ein samanhengande turveg/sti frå Vågsli til Dyrskar. Strekinga vert regulert i denne planen og i tilgrensande reguleringsplan for strekninga Vågsli – Fylkesgrensa i Vinje kommune.

## 6.2. Planlagt arealbruk

Reguleringsplan for strekninga frå Fylkesgrensa til og med Dyrskartunnelen har fylgjande formål:

Arealformål	
<b>Samferdsel og teknisk infrastruktur (pbl § 12–5 nr. 2)</b>	
Veg (SV)	28,6 da
Køyreveg (SKV)	41,1 da
Annan veggrunn – teknisk anlegg (SVT)	46,9 da
Annan veggrunn – grøntareal (SVG)	171,6 da
Tekniske bygningar/konstruksjonar (STB)	0,2 da
Parkeringsplassar (SPP)	1,3 da
<b>Grønstruktur (pbl § 12–5 nr. 3)</b>	
Naturområde – grønnstruktur (GN)	0,5 da
Turveg (GT)	2,7 da
<b>Landbruks-, natur- og friluftformål (pbl § 12–5 nr. 5)</b>	
LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gardstilknytt næringsverksemd basert på ressursgrunnlaget på garden (L)	287,1 da
Vern av kulturmiljø eller kulturminne (LKM)	169,9 da
<b>Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhøyrande strandsone (pbl § 12–5 nr. )</b>	
Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhøyrande strandsone (V)	75,1 da
Naturområde (VN)	3,6 da
Kombinerte formål i sjø og vassdrag med eller utan tilhøyrande strandsone (VKA)	40,1 da
<b>Sum arealbruk i planområdet</b>	<b>868,7 da</b>

Omsynssoner	Areal
Frisikt (H140)	0,6 da
Andre sikringssoner (H190)	1107 da
Ras- og skredfare (H310)	261,8 da
Bevaring kulturmiljø (H570)	16 da
Bandlegging etter lov om kulturminne (H730)	19,1 da
<b>Sum omsynssoner i planområdet</b>	<b>1404,5 da</b>

### 6.3. Vegsystemet, Køyreveg, veg

Ny E134 er planlagt som køyreveg med H3 standard inkludert forsterka midtoppmerking på 0,5m for å gjere ny E134 meir trafikksikker. H3- vegklassen er rekna for en ÅDT opp mot 4000 og ein fartsgrense på 90km/t. Denne vegklassa har 3,25m brede køyrefelt og 1m breie skuldrar. Strekninga frå aust til vest er ei dagstrekning på 3,58 km frå fylkesgrensa til Dyrskartunnelen og dobbeltløp tunnel til Liamyrane i Røldal.



*Figur 21, Kryss mellom ny E134 og vegarm til dagens E134 austover, III; Multiconsult*

Omlag 250 meter etter fylkesgrensa er det planlagt med nytt kryss mellom ny E134 og vegarm til dagens E134 austover. Ny E134 er planlagt på dagens veglinje. Til eldre bru over Ulevåvatnet til Midtfjellsvollen er det planlagt med avkøyrsla frå ny E134.

For kopling mellom ny E134 og veg til dagens E134 til Haukelitunnelen og veg vidare mot Dyrskar (sommar veg over Haukelitunnelen), er det planlagt kryss.

Kryssa er planlagt kanaliserte. Kanaliseringa bør vera oppmerka og ikkje med kantstein for å lette vedlikehaldet, spesielt på vinterstid når det er mykje snø. Kryssa leder til eksisterande E134 som ved kontrollerte stengingar av Haukelisetertunnel (Vinje kommune) og Dyrskartunnelen skal vere omkøyringsveg. Dette gjeld ikkje på vinterstid. Eksisterande Haukelitunnelen kjem til å vera stengd når den ikkje er open på grunn av vedlikehald mm i den nye Dyrskartunnelen.



*Figur 22, Ny E134 på strekninga mot eldre bru over Ulevåvatn, III; Multiconsult*

Langs heile dagsona langs Ulevåvatn er det fresfelt. Fresefelta har ein breidde på 4 m med ei helling på 6% utover. Langs mesteparten av strekninga langs Ulevåvatn er det ikkje mogleg å unngå rekkverk, grunna fylling i vann og at vasstanden er høgare enn 0.5m. Det er difor planlagt med eit rekkverksrom på 0.75 m utanfor fresefeltet.

Stopplommer er plasser som ein del av fresefelta om lag kvar 5 km i kvar retning.



*Figur 23, Kryss mellom ny E134 og veg til eksisterande E134 samt parkeringsplass ved Ulevåvatnet, III; Multiconsult*

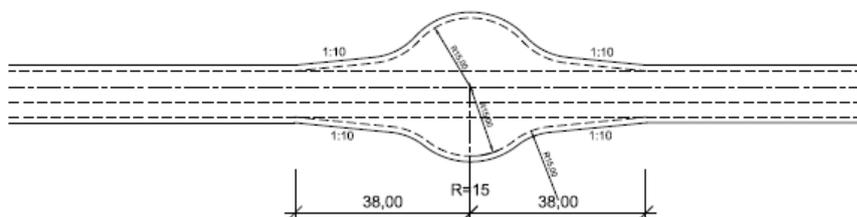
Langs veg til eksisterande E134 Haukelitunnelen og sommarvegen om Dyrskar er det planlagt for heilårsparkeringsplass. I føresegnene er det opna for at informasjonsskilt om vegane over Haukelifjell kan plasserast ved parkeringsplassen.



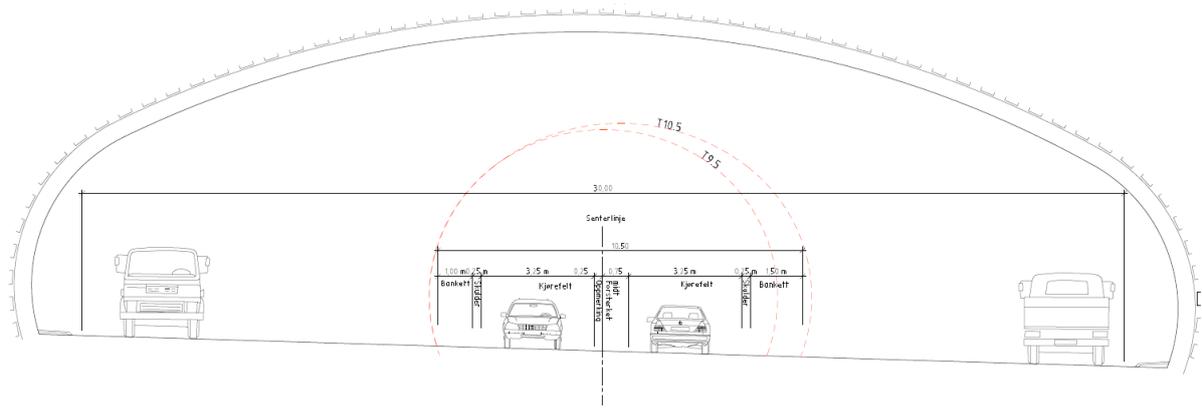
*Figur 24, 4-felts ny E134 og veg til eksisterande E134, samt skredvoll over tunnelportalane, III; Multiconsult*

Planforslaget viser to tunnellop for Dyrskartunnelen. Sørleg tunnellop inngår i byggjetrinn 2 for strekninga Vågsli – Seljestad. Når ÅDT overstig 4000 er det lagt opp til at løp nr 2 (nordleg tunnellop) vert bygd. Ved bygging av tunnellop 2 vil det verta bygd ein dagstrekning på 700 meter med 4 felts veg austover. Overgang til 2 felts veg er planlagt etter kryss mellom ny E134 og veg til eksisterande E134, vist i figur 24.

Begge tunnellopa er planlagt med eit tunnelprofil T9,5. I austre del av Dyrskartunnelen (sørlege løp) er det planlagt for at køyrefeltet i retning vestover skal kunne brukast som kolonneoppstillingsfelt. På strekninga for kolonneoppstilling er det langs køyrefeltet auka skulder mot midtfelt og til vegkant. Kolonneoppstilling er planlagt for ei strekning på 500 m til snunisje før vestre tunnelportalen. I forbindelse med kolonneoppstillingsfeltet er det ein sirkulær snunisje av liknande art som snunisja som er brukt i Lærdalstunnelen, sjå figur 26. Denne nisjen er plassert mellom utgangen av tunnelen og kolonneoppstillingsfeltet. I austre del av denne tunnelen med kolonneoppstillingsfeltet er tunnelprofilet T12,5.



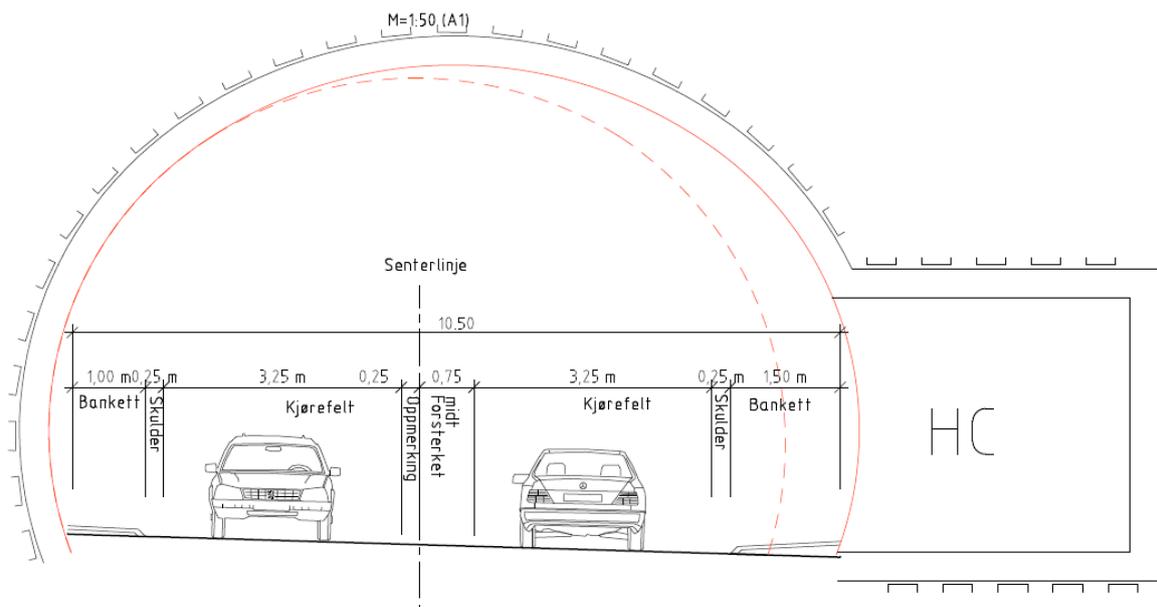
*Figur 25, Utforming sirkulær snunisje*



Figur 26, Normalprofil for snunisje i Dyrskartunnelen, sørleg tunneløp, Multiconsult



Figur 27, Illustrasjon av Kolonneoppstilling i tunnel, Ill Multiconsult



Figur 28, Normalprofil kolonneoppstilling i tunnel, Multiconsult



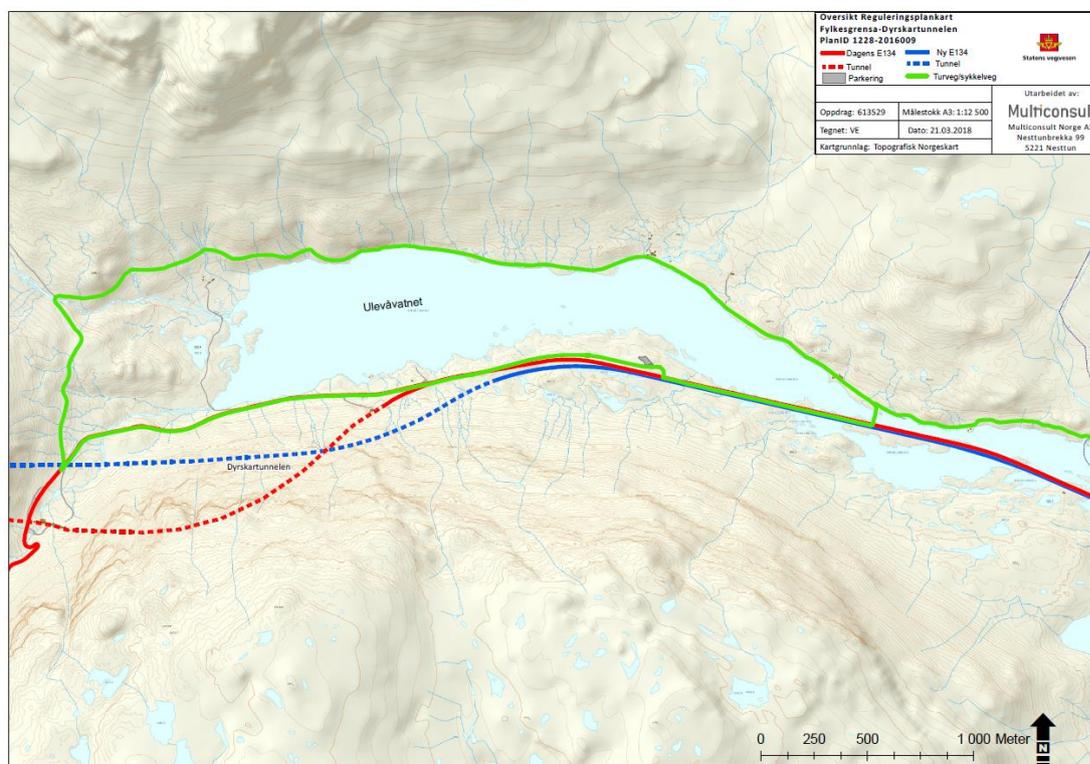
Dei tekniske bygga er plassert rett utanfor tunnel for å unngå å ha lange kabeltrasear utanfor tunnel. Dei tekniske bygga er plassert utanfor sikkerheitssona og bakom rekkverk. Får at servicekøyretøy skal komme til dei tekniske bygga er det lagt til rette ein opning i og ein overlapping av rekkverket.

Når det gjeld dei andre vegane er desse lagt inn for å knytte seg på det eksisterande vegnettet rundt. Vegklassen som er brukt på dei forskjellige vegane er valt i forhold til kva formål vegane skal brukast til. Vegklassen på sidevegane som knytter seg til eksisterande E134 og omkøyringsmoglegheitene ved tunnel er valt til U-Hø1. Elles på strekninga er det berre ei avkøyrsla til trebrua ca ved pel 12820 på hovudvegen som har vegklassen A3.

#### 6.4. Gang- og sykkelveg,

Planforslaget regulerer ikkje arealformål til gang- og sykkelveg. Det er planlagt for trasear som kan nyttast som sykkel- og turveg i sommarhalvåret. Dette er vegtrasear som skal opparbeidast då deler av 1880-vegen ligg neddemt og eksisterande vegtrasear frå 1880-vegen og del av vegen utom Haukelitunnelen til Dyrskar.

Reguleringsplanen regulerer areal som kan nyttast som sykkel, turveg i sommarhalvåret. Vegtraseane er planlagt for å koplust saman med vegnett i tilgrensande reguleringsplan for strekninga Vågsli – Fylkesgrensa i Vinje kommune. Langs ny E134 kan fresefeltet nyttast frå bru over Ulevåvatn til kryss og veg til sommarvegen over Dyrskar.



Figur 32, Illustrasjon av sykkelveg-/turvegtrasé vist med grøn line

## 6.5. Utforming av sideterreng

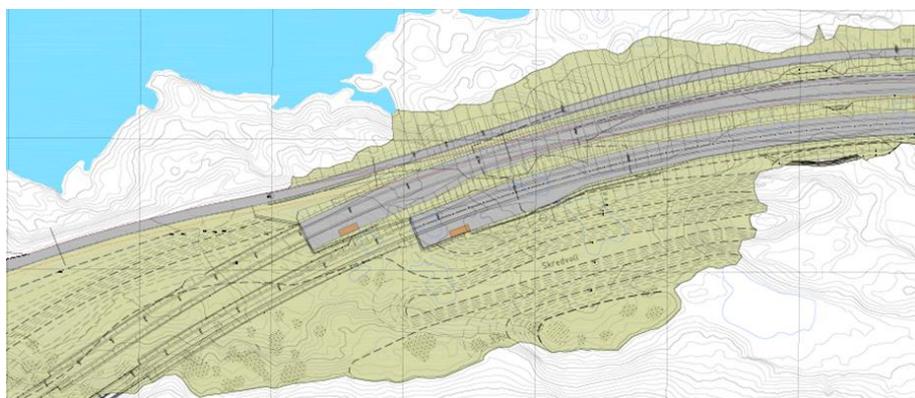
Sideterrengtet på hovudvegen er utforma mest mulig med tanke på vintersikkerheit og å unngå rekkverk der det er mogleg. På dagstrekninga ved Ulevåvatn ligg vegen stort sett på ein samanhengande fylling samt at vegen ligg meir eller mindre parallelt med dei dominerande vindretningane. Begge disse faktorane er årsak til at det er og blir god sikt og snøforhold på denne parsellen, samanlikna med naboparsellen.

På heile stekkingen mellom Haukelisetertunnelen og Dyrskartunnelen er det planlagt med tosidig fresfelt på 4m med ein helling på 6% utover. På mesteparten av strekket må ein nytta seg av rekkverk på begge side av vegen sidan vegen ligg på ei fylling i Ulevåvatn. Rekkverksrommet har ei breidde på 0,75 m. Utanfor rekkverket vert det ei fylling med ein helling på 1:2. Der ny veg har langsgåande skjering, er terrenget på sida gjort opent slik at vegen ikkje skal ligge i le for terrenget. Det er derfor minimum 4m flate med ein helling 1:2, deretter et det ein flate med helling 1:6 i ei breidd på 5 m der det er nødvendig.

Ved austre tunnelportal til Dyrskartunnelen er det planlagt for skredvoll. Skredvollen overlappar Dyrskartunnelen for å hindre at skredmasser kan nå ned i vegbanen.



Figur 33, 3D illustrasjon av skredvoll ved Dyrskartunnelen



Figur 34, Utsnitt frå O-teikning av skredvoll ved Dyrskartunnelen

## 6.6. Kulturminner / kulturmiljø

Dei ulike vegsløfene/parsellane av 1880-vegen har ulik bruk og vernestatus. Dette vert avspegla i reguleringsformåla og omsynssoner.



*Figur 35, Bilete av neddemt 1880-vegtrasé*

Langs nordsida av Ulevåvatn er del av 1880-vegen som ligg neddemt regulert med kulturvern (LKM) i plannivå på botnen. Det er i tillegg regulert buffersone på land med same arealformål for å sikre at neddemt kulturminne kan ivaretakast. Det er frå Fylkesgrensa planlagt for etablering av samanhengande turvegtrasé vidare frå turveg i reguleringsplan for Vinje kommune, strekninga Vågsli – Fylkesgrensa. Turveg er planlagt nord for hytte på neset ved Midtfjellsvollen.



*Figur 36, Bilete av hytte på nes ved Midtfjellsvollen og område kor ny turveg skal opparbeidast*

Trasé frå hytta er 1880-vegen vidare mot vest som er regulert som turveg med buffersone på 20meter til kvar side regulert som vern kulturminne/-miljø, LKM.

Frå dagens og ny E134 er eksisterande bru over Ulevåvatn køyrbar for personbil. Langs Ulevåvatn si nordside er 1880-vegen regulert køyrbar og med omsynssone bevaring kulturminne, H570. Veggen er planlagt som køyreveg fram til Nupshallane. Vidare mot Ulevåbotnen er veggen planlagt som vern av kulturminne/-miljø.

Vegvaktarbustad ved Nupshallane er forskriftsfreda. Reguleringsplanen er det ivareteke med bandlegging av bygningen med ei sone 5 meter utanfor veggiv, H730. I tillegg er det ei omsynssone kring bandlagt bygg, omsynssone bevaring kulturminne, H570.

Eksisterande E134 utom Haukelitunnelen, sommarvegen over Dyrskar er forskriftsfreda kulturminne. I reguleringsplanen er veggen regulert som køyreveg med anna veggrunn grønt som også er bandlagt som kulturminne, H730. Det er i tillegg regulert ei buffersone med vern av kulturminne/-miljø med ein avstand på omlag 15 meter til kvar side av veggen, LKM. Buffersona skal sikre at vegement som murar, stabbesteinar som høyrer til veggen vert ivareteke.

Ved Haukelitunnelen om lag 13 meter frå eksisterande vegfylling ligg Peparsteinen heller som vart nytta som overnattingsstad. I reguleringsplanen er den sikra med omsynssone bevaring kulturminne, H570. I same område er eldre Telehytte (statleg listeført) ved Ulevåvatnet også sikra med omsynssone bevaring kulturminne, H570.

Tekniske innretningar, som grinder og skilt, kan ikkje setjast opp utan at kommunen gjev samtykkje. Dersom slike innretningar vert tillatne skal dei gjevast ei diskret utforming, og ha ei plassering, materialbruk og fargeval som harmonerer med området karakter og tradisjon.

Søknad om løyve til inngrep i vedtaksfreda/statlig listeført kulturminne eller inngrep som kan ha innverknad på dette skal utarbeidast av kulturminnefagleg kompetent personell i samråd med kulturminnemyndigheten og vegeigar.

Før arbeidet med å ruste opp 1880-vegen som kulturhistorisk turveg startar, skal det utarbeidast eigen tiltaksplan. Utbetringa og skjøtsel skal skje ved bruk av tradisjonelle materialar og teknikkar. Arbeidet må utførast av entreprenører med god kunnskap om historiske vegar, rett erfaring og forståing av mellom anna tradisjonell tørrmuring. Som ein del av tiltaksplanen skal det også utarbeidast plan for skilting og kulturhistorisk informasjon langs veggen.

## 6.7. Mellombels rigg- og anleggsområde

Langs ytterkant av anna veggrunn grønt og ved tunnelmunning er det regulert areal rigg og anleggsområde. Dette er areal som kan nyttast i anleggsfasen og som det er sett krav om skal ferdigstillast saman med veganlegget og seinast 1 år etter vegopning, med eit topplag av stadeigen vegetasjon. Det skal i størst mogleg grad leggjast vekt på å nytta areal som alt har vore nytta til veganlegg, for å minimera inngrepa på høgfjellet. Areal til vegetasjonsrankar ligg også innanfor areala til rigg- og anleggsområde.

## 6.8. Konstruksjonar

I denne detaljplanen vert det to nye konstruksjonar langs strekninga, dei 2 portalane for Dyrskartunnelen:

### K7 – Portal Dyrskartunnelen aust (løp 1 og 2)

Tunnelportal for løp 2 er ikkje like lang som løp 1, på grunn av at løp 1 og skredvollen «skygger» for løp 2. Det er ikkje nødvendig å ha eit like lang tunnelportal for tunnellop 2 som til løp 1 med tanke på skred.

Ved parkeringsplassen er det planlagt med mindre murar for å minke inngrep til sideareal.

Teknisk bygg er planlagt til kvar av tunnellopa, eit langs vegen for sørlege tunnellop 1 og eit på baksida av portalen for løp 2. Viser til forprosjektrapport for konstruksjonar, vedlegg 6.

## 6.9. Reinsing av tunnelvatn, vatn i dagsoner

Tunnelane i dette planforslaget må ha eige reinseanlegg for vasking av tunnelar. Det vert ikkje tilrådd å føre vaskevatt til infiltrasjon utan reinsing på førehand. Massar og vegetasjon på Haukelifjell vurderer ein til ikkje å vera eigna til infiltrasjon. Overvatn frå veg kan infiltrerast i vegskulder. Vaskevann skal reinsast, mens overvatn kan truleg infiltrerast i vegskulder. Det vert stilt krav om reinsing dersom ytterlegare vurderingar viser at det er trong for det. Viser til Statens vegvesen si nettside om prosjektet.

## 7. VERKNADER AV TILTAK I PLANFORSLAGET

### 7.1. Overordna planar

Ny E134 er i samsvar med overordna planar. Ny E134 er planlagt på dagens E134 sin strekning. Kulturminner /-miljø innanfor reguleringsplanen er sikra oppretthalde og med moglegheit for vidare forvaltning og sikring.

### 7.2. Veg- og trafikktilhøve, Trafikktryggleik

Det er fleire tiltak som er gjort for å betre trafikktryggleiken på den nye hovudvegstrekinga. Eit tiltak i seg sjølve er planlagt standard for ny veg, standardnormalprofilen H3-veg med forsterka midtoppmerking på 0,5m. Når eit køyretøy i fart treffer feltet med hjula vil det føre til ein merkbar vibrering i køyretøyet. I tillegg til at sjåfør vert varsla ved uoppmerksomheit så vil midtoppmerkinga også gje auka tryggleik med større avstand til møtande bil.

Eit anna trafikksikkerheitstiltak er kanalisering av kryss. Det er lagt inn venstresvingefelt på hovudvegen i alle kryss for å skilje trafikkstraumane.

I alle kryss og avkjørsler, spesielt ut mot hovudvegen er det god sikt.

Sidearealet er utforma på ein måte som er tilfredsstillande innanfor sikkerhetssona. Ved tunnelportalar, på le-side av kulvert (K3) og på Ulevåvatn er det lagt inn rekkverk for å hindre påkøyring og utforkjøring.

Det er også få kryss og avkjørsler på strekinga, noko som er bra trafikksikkerheitsmessig. De fleste ulukkeutsette stadane som er kjent langs riksveg, er vegkryss (Christensen 1988; Statens vegvesens handbok 115, 2007).

### 7.3. Landskap, topografi og estetikk

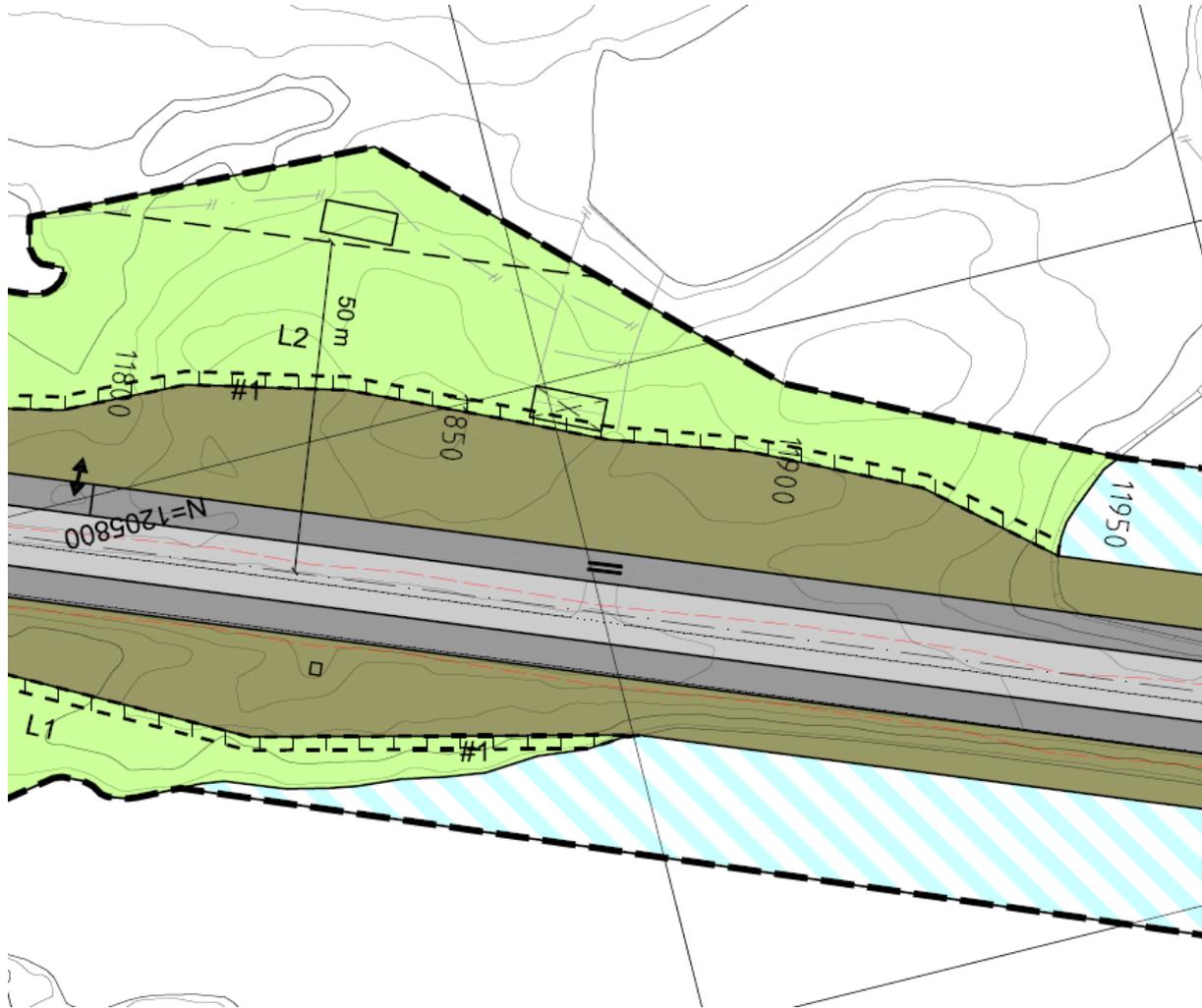
Linjeføringa for ny E134 er i all hovudsaka planlagt på dagens E134 for å minimera inngrep i høgjellet. Vegutforminga i forhold til snødrift er planlagt slik at forholda ligg til rette for størst mogleg grad av vinteropen veg. Fresefelta langs ny veg vil bidra til å kunne førebu seg for neste uvær og for å betre sikten under uvær. Kolonnetrafikk vert innført ved dårleg sikt.



Figur 37, Bilete frå kolonnetrafikk

## 7.4. Nærmiljø og friluftsliv

Ny E134 legg til rette for at dagens E134 og 1800-vegen kan vert tur- og sykkelveg i sommarhalvåret. Heilårsparkingsplass ved Ulevåvatnet bidreg til at tilkomst til fjellområda vert meir tilgjengeleg.



Figur 38, Utsnitt frå reguleringsplankart

Langs eksisterande og ny E134 ligg det ei hytte på sørsida av vegen. Ved hytta er det sankegjerder. Planforslaget legg til rette for at hytta kan byggjast opp igjen med ein minste avstand på 50m til ny E134. Avkøyrsla til hytte er trekt om lag 70 meter lenger mot aust.

## 7.5. Naturmiljø

Store deler av planområdet er eit leveområde for villrein. Det er venta at reinen vil til ei viss grad vil sky områda i anleggsfasen.

Bygging av ein lang tunnel mellom Ulevåvatnet og Liamyrane til erstatning for vegen gjennom Austmannalia og Haukelitunnelen vil gje ein stor positiv konsekvens for villrein. Det vil auke moglegheita for villreinen å krysse mellom dei store villreinområda på Hardangervidda og Setesdal Vesthei utan å krysse trafikkert veg.

### Naturmangfaldslova

#### *§8. Kunnskapsgrunnlaget*

Kunnskapsgrunnlaget er rekna som godt for planområdet. Det er til planområdet utført ei kartlegging av naturtypar og karplanter. Notat frå kartlegginga ligg ved planforslaget. Det vart funne raudliste-art; Jøklestarr. Avbøtande tiltak er vurdert å vera ingen.

#### *§9. Bruk av føre var prinsippet*

Dette planforslaget omfattar lang tunnel mellom Ulevåvatn og Liamyrane. Ny E134 er frå fylkesgrensa til ny tunnel planlagt på dagens E134. Ny vegstrekning medfører ei linjeføring som ligg betre i terrenget for å oppnå ein vintersikkerveg. Eksisterande eldre vegar vert ivareteke som sykkel- og turveg.

#### *§10. Samla belastning*

Tiltaket vil ikkje redusera verdfullt naturmangfald i vesentleg grad. Nytt veganlegg er planlagt med omsyn for å ikkje auka inngrepsona i høgjellet og det er lagt vekt på at eksisterande spor etter eldre vegfar over høgjellet skal kunne ivaretakast for ettertida i bruk og som historieforteljande element.

#### *§ 11. Kostnadar ved miljøforringing*

Tiltakshavar skal dekkja kostnadane ved å hindra eller avgrensa skade på naturmangfaldet som tiltaket medfører, om dette ikkje er urimeleg ut frå tiltaket og skaden sin karakter. For dette tiltaket må det leggjast særleg vekt på å minimere anleggsområda og ha ei langsiktig fokus på revegetering av områda som har vert nytta til veganlegget. I tillegg vil det vere naturleg å hindra partikkelspreiing og kjemikaliar frå anleggsarbeidet til vassførekomstane.

#### *§ 12. Miljøforsvarlege teknikkar og driftsmetodar*

Tiltakshavar er forplikta til å bruka teknikkar og driftsmetodar som er mest muleg optimale i høve til naturmiljø, økonomiske høve og samfunnsmessige høve. I dette ligg også plikta til å vurdera mest egna anleggs- og riggområde. Dette betyr at tiltakshavar må ta omsyn til dei områda som er omtalt som verdfulle eller potensielt verdfulle ved val av kva område som skal nyttast til ulike formål.

### *Avbøtande tiltak*

Avbøtande tiltak for å minimera inngrep og syta for ei forsvarleg anleggsdrift skal gå fram av YM-plan og miljøoppfølgingsprogram for veganlegget.

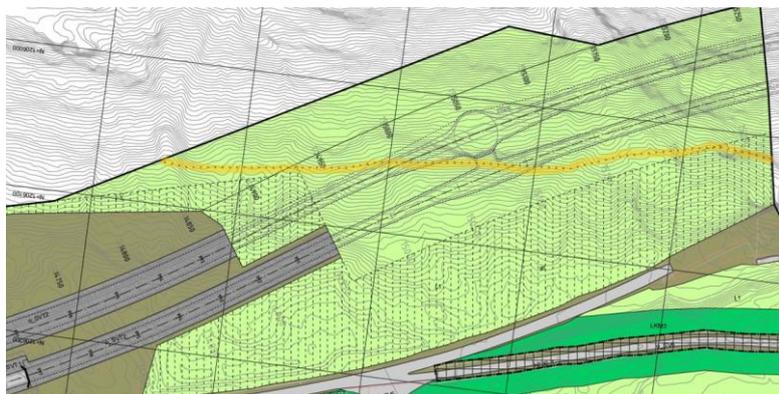
## 7.6. Kulturminne / kulturlandskap

Formalisering av vernet gjennom denne reguleringsplanen vil ikkje medføre nemneverdige endringar i forhold til dagens vernestatus eller bruk som turistveg/ tilkomstveg for råka eigedommar. Formålet med vernet er bla. å sikre vegen mot øydelegging som fylgje av uvettig bruk, noko som igjen er til fordel for dagens brukarar av vegen.

Parsellane som er ivareteke og minna etter den gamle Haukelivegen er i dag trua av forfall og øydelegging. Dette skuldast del nedbygging i samband med nyare vegtrasear, og del neddemming som fylgje av vassdragsregulering, ras, slitasje. Formålet med vernet er å sikre vegen som kulturminne for framtida, samt leggje til rette for bruk til friluftsføremål for allmenta. Det er ikkje mogleg å ivareta vern og bruk for framtida utan å gjennomføra utbetring og skjøtsel.

Det er i dag ingen samanhengande trasé for fotturistar eller syklistar gjennom planområdet. Utbygging av ny E134 vil auke behovet for en heilskapleg løysning slik at mjuke trafikantar kan få et trygt alternativ. Ved å ta i bruk ulike parseller av den gamle Haukelivegen til dette formålet, kan man kombinere vern med opplevingar og bruk.

For mange av næringsaktørane i Vågsli/Haukelifjell/Røldal er sommarsesongen ein typisk lågsesong med behov for å utvikle et betre tilbod av sommaraktivitetar. Eit turvegtilbod saman med andre fjellaktiviteter, vil styrke attraktiviteten for hele området. Ein samanhengande, kulturhistorisk turveg over Haukelifjell vil gje turistane ein unik naturoppleving skjerma frå riksvegtrafikken, og har eit stort potensial for å verta ein nasjonal attraksjon.



*Figur 39, Ålmannavegtrase vist i plankartet, her markert med gult*

Dyrskartunnelen vil krysse trasé av Ålmannavegen. I føresegnene er det satt krav om trasé til Ålmannavegen skal reetablerast dersom tunnelarbeidet medfører inngrep i traseen.

## 7.7. Risiko og sårbarheit (ROS)

I ROS-analysen er det vist til at ei endring i risiko som følgje av at planen vert gjennomført i all hovudsak vil vera positiv. Tal på ulukker og bilbrannar kan sannsynlegvis reduserast, og regularitet på strekninga vil auke betydeleg.

Dei hendingar som medføre ein auke i risiko er knytt til anleggsfasen. Det gjeld avrenning frå deponi og ulukker med anleggstrafikk. Desse må handterast vidare i byggeplanfasen. Det er ikkje identifisert trong for omsynssoner i arbeidet med ROS-analysen.

*Tabell 4, Identifiserte risikoreduserande tiltak*

Identifiserte risikoreduserande tiltak	Korleis ivareteke i planarbeidet
Utføre nye ÅDT-utrekningar som ivaretek ein del tungtrafikk som er høgare enn 15%, sjå tunnelsikkerheitsforskrifta vedlegg 1, pkt. 1.3.2.	Tiltak som bør gjennomførast når nytt veganlegg er vedtatt gjennomført.
Etablere forskriftsmessig slokkevassmengde som kan nå tunnelar aust på fjellet med raskare innsats enn i dag.	Det er vurdert ulike tiltak som ikkje har medført arealformål i reguleringsplanen. Tiltak er vurdert å vera knytt til vegdrift.
Gjennomføre modellering av røykevakuering i lange tunnelar (CFD-analyser).	Tiltak som bør gjennomførast uavhengig reguleringsplanen.
Auke slokkevassberedskapen hjå brannvesenet i Vinje, eksempelvis ved å tilføre ei tankvogn, slik at forskriftsmessig slokkevasskapasitet kjem raskt frem til tunnelar på austsida av Haukelifjell.	Tiltak som ikkje er del av reguleringsplanen.
Gjennomføre flaumberekningar for vassdrag som kan påverke oppetida på E134.	Tiltak som kan gjennomførast til byggeplan.
Utføre ein eigen studie på om det er nødvendig å gå utover krav i N100 basert på lokale forhold, eksempelvis auke dimensjonering av stikkrenner frå 600 mm til 800 mm.	Tiltak som kan gjennomførast ved utarbeiding av byggeplan.
Gå i dialog med DNT for å avklare korleis det kan leggjast til rette parkering som ikkje medfører fare for trafikken på E134.	I planforslaget er det regulert ny parkeringsplass ved Dyrskartunnelen. Frå parkeringa kan ein sommarvegen over Dyrskar til Dyrskarheii. Parkeringsplassen er lokalisert ved startpunkt for topturar.

## 8. Grunnerverv

### 8.1. Generelt

Teoretisk skråningsutslag er teikna inn på reguleringsplankarta. Formåls- og plangrensene er sett lengre ut enn teoretisk skråningsutslag fordi det er trong for plass i byggefasen og fordi faktisk skråningsutslag kan variere frå teoretisk skråningsutslag. Plankarta viser kva slags areal som vert regulerte til ulike formål.

Det er førebels ikkje rekna ut i kva grad den einkilde eigedomen vert råka ved gjennomføring av anlegget. Det skal regulerast og ervervast naudsynt grunn til vegformål for å etablere tryggingssone i samsvar med krava i Statens vegvesen si handbok 231 Rekkverk.

I tillegg skal 3 meter utover tryggingssona regulerast til vegformål og ervervast. Eventuelle skjeringar og fyllingar ut over dette skal normalt også regulerast til vegformål og ervervast.

Mindre avvik i skråningsutslag innanfor område Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (pbl. §12-5, nr. 2), vil kunne skje som følgje av uventa tilhøve, som t.d. grunntilhøve eller manglar i kartgrunlaget. Det kan medføre at areal som skal disponerast til vegformål vil fråvike noko frå det som går fram av formåls grensene i planen. Areal som ikkje vert disponert til vegformål er føresett nytta som tilstøytande formål.

Forslag til reguleringsplan opnar for at justeringar mellom arealformål regulert til samferdselsformål kan gjennomførast utan reguleringsendring. Justeringar mellom arealformål vil kunne skje som fylgje av endra vertikal- og horisontalkurvatur i byggeplan for ny E134.

## VEDLEGG

1. Notat kartlegging naturtyper og karplanter, Multiconsult, datert 29.09.2017
2. ROS-analyse, datert 10.11.2017
3. KU-Massedeponi i samband med ny E134 Vågsli – Seljestad, Telemark/Hordaland
4. Tekniske teikningar (B-, C-, D-, F-, O-teikningar), datert 20.03.2018
5. Forprosjekt konstruksjonar, Smidt og Ingebrigtsen AS, datert 20.03.2018

## KJELDER

Forskrift om konsekvensutgreiingar for planar etter plan- og bygningslova (2015)

Statens vegvesen 2014: Håndbok V712 – Konsekvensanalyser.

Statens vegvesen 2017: E134 Vågsli – Seljestad. Planprogram for utgreiing av massedeponi i samband med reguleringsplan.

KU-samlerapport massedeponi i samband med ny E134 Vågsli – Seljestad, Asplan Viak:

- Konsekvensutgreiing naturressursar, Multiconsult 2017.
- Konsekvensutgreiing nærmiljø og friluftsliv, Multiconsult 2017.
- Konsekvensutgreiing av naturmangfald. Rapport nr. 2462, Rådgivende Biologer AS 2017.
- Konsekvensutgreiing kulturmiljø, Statens vegvesen 2017 .
- Konsekvensutgreiing landskap, Multiconsult / Asplan Viak AS 2017

Statens vegvesen 2017: prissette konsekvensar

Konseptvalgsutgreiing for E134 over Haukeli

Konsekvensutgreiing – deltema landskap, til KVVU

Planprogram for kommunedelplan (KDP)

Silingsrapport av trasevalg, Kommunedelplan KDP





Statens vegvesen  
Region vest  
Ressursavdelinga  
Postboks 43 6861 LEIKANGER  
Tlf: (+47) 22073000  
firmapost-vest@vegvesen.no

[vegvesen.no](http://vegvesen.no)

**Trygtframsammen**