Statens vegvesen

REGULERINGSPLAN

E134 Vågsli-Seljestad

Parsell: Røldalstunnelen - Seljestad

Odda kommune

Region vest
Bergen kontorstad
20. mai 2019

FØREORD

Ny E134 Vågsli – Seljestad er delt i ein austre og ein vestre parsell og fordelt på i alt fire reguleringsplanar. PlanID 1228 2016004 omfattar parsellen Røldalstunnelen–Seljestad.

Prosjektet omfattar i tillegg planane:

- Vinje kommune, PlanID 0834–20160004 Vågsli – fylkesgrensa
- Odda kommune, PlanID 1228 2016009 Fylkesgrensa –Dyrskartunnelen
- Odda kommune, PlanID 1228 2016008 Dyrskartunnelen – Røldalstunnelen

Det er utarbeidd ei samla konsekvensutgreiing for massedeponia som er regulert i planane. Planarbeidet er gjennomført i regi av Statens vegvesen Region vest. Reguleringsplanane er utarbeidd av Statens vegvesen i samarbeid med plankonsulentane Asplan Viak AS og Multiconsult.

Planframlegg for E134 Vågsli – Seljestad låg ute til offentleg ettersyn i tidsrommet juni–august 2018. Som vedlegg til planforslaget vart det lagt ut eit silingsnotat for alternative krysssløysingar Solfonn og Løyning, datert 22.06.2018.

På bakgrunn av vedtak om offentleg ettersyn samt høyringsuttalar til planforslag og silingsnotat vart det gjennomført avgrensa offentleg ettersyn av to alternative krysssløysingar for Solfonn og Løyning våren 2019.

Planmaterialet til 2. gangs handsaming omfattar oppdaterte plankart, føresegner og planomtale i samsvar med kommunen sitt føretrekte kryssalternativ for Solfonn og Løyning. Oppdateringa omfattar i tillegg endringar i avkøyringsramper på Hesjabakk, flaumsoner etter flaumsonekartlegging, samt ein del mindre justeringar og rekkefølgjekrav som inkluderer informasjonsplass om kulturminne på Hesjabakk og parkeringsløysingar ved Løyningskrysset.

Statens vegvesen Region vest

Bergen kontorstad

20. mai 2019

INNHALD

FØREORD 1
SAMANDRAG 4
1. BAKGRUNN OG MÅLSETTING 6
1.1. Bakgrunn for planarbeidet 6
1.1. Målsetting for planforslaget 6
2. PLANPROSESS E134 VÅGSLI – SELJESTAD 7
2.1. Innleiande planarbeid 7
2.2. Reguleringsplan fase 1; 2011–2013 10
2.3. Reguleringsplan fase 2; 2016 – 2018 11
3. PLANSTATUS 14
3.1. Nasjonale forventingar til regional og kommunal planlegging 14
3.2. Regionale planar og føringar 15
3.3. Kommuneplanar 16
3.4. Kommunedelplan og konsekvensutgreiing for E134 18
3.5. Andre reguleringsplanar 18
4. TILTAKSSKILDRING 22
4.1. Hovudelement for strekninga E134 Vågsli – Seljestad 22
4.2. Vegstandard 23
4.3. Vinterregularitet 24
4.4. Kolonnekøyring og stengt veg 26
4.5. Byggetrinn 29
4.6. Trafikkavvikling i anleggsperioden 32
5. PLANOMRÅDET I DAG 33
5.1. Lokalisering og avgrensing 33
5.2. Arealbruk 34
5.3. Veg og trafikktilhøve 35
5.4. Teknisk infrastruktur 37
5.5. Landskapsbilete, topografi og landskapstrekk 38
5.6. Nærmiljø og friluftsliv 40
5.7. Naturmangfald 42
5.8. Kulturminne og kulturmiljø 43
5.9. Naturressursar 51
5.10. Grunntilhøve 52

5.11. Helse, risiko og sårbarheit 53
5.12. Eigedomsforhold 53
6. SKILDRING AV PLAN 54
6.1. Planlagt arealbruk 54
6.2. Reguleringsprinsipp 58
6.3. Vegsystemet, Køyreveg, veg 59
6.4. Gang- og sykkelvegar, kollektiv 60
6.5. Utforming av sideterreng 61
6.6. Støy 62
6.7. Mellombels rigg- og anleggsområde 62
6.8. Konstruksjonar 63
6.9. Massehandtering, Deponi 63
6.10. Reinsing av tunnelvatn, vatn i dagsona 64
7. VERKNADER AV TILTAKA I PLANEN 66
7.1. Overordna planar 66
7.2. Veg- og trafikktilhøve, Trafikktryggleik 66
7.3. Anna teknisk infrastruktur 67
7.4. Landskap, topografi og estetikk 67
7.5. Nærmiljø og friluftsliv / born og unge 74
7.6. Naturmiljø 74
7.7. Kulturminne / kulturlandskap 77
7.8. Naturressursar, Landbruk som jord- og skogbruk. Beiteareal 80
7.9. Støy 81
7.10. Universell utforming 81
7.11. Grunnerverv 81
7.12. Framtidig status på noverande vegsystem 84
7.13. Risiko og sårbarheit (ROS) 85
VEDLEGG 86

SAMANDRAG

Føremålet med reguleringsplanarbeidet er å legge til rette for utbygging av ny stamveg E134, mellom Vågsli og Seljestad, med betre vegstandard og vinterregularitet, og mål om å korte ned dagens køyrelengde, redusere stigningstilhøva, auke trafikktryggleiken, auke framkomsttilhøva ved dårleg ver og flytte trafikk ut frå tettstaden Røldal.

Framlegg til plan bygger på kommunedelplan med konsekvensutgreiing for strekninga Vågsli – Grostøl frå 2005. Planarbeidet starta opp fyrste gang i 2013, men stoppa opp i von om avklaring knytt til aust-vest utgreiinga og standardval for ny vintersikker veg over Haukelifjell. Endeleg avklaring vart gjeve av Samferdsledepartementet januar 2016 noko som medførte fleire endringar i vegstandard i høve til kommunedelplan, mellom anna ny tunnelklasse med krav om to løp for lange tunnelar. Nye tunnelar førte til eit større masseoverskot i prosjektet enn det som låg til grunn for kommuneplanarbeidet, noko som igjen utløyste krav til konsekvensutgreiing for deponi. Planarbeidet vart difor varsla på nytt desember 2016.

Vegprosjektet ny E134 Vågsli – Seljestad er delt i ein austre og ein vestre parsell der dette planarbeidet gjeld vestre parsell med namn «Rødalstunnelen – Seljestad». Parsellen omhandlar fylgjande tiltak:

- Tunnel frå Liamyrane til Seljestad, på om lag 13 km.
- Veg i dagen på Seljestad, om lag 3.4km, med tilhøyrande system for lokalveg / gang- og sykkelveg. Ny veg fylgjer her i hovudsak eksisterande veg.
- Deponi for masseoverskot, lokaliteten «Seljestad aust», tilrådd i konsekvensutgreiing for massedeponi. Tiltaket føreset elles bortkøyring av massar til Grostøl som ligg utanfor planområdet.
- Ny p- plass på Hesjabakk, vest for Opo.

For hovudvegsystemet er vegklasse H3 og H7 lagt til grunn for hendhaldsvis veg i dagen og tunnelar. Tverrprofilet for tunnelar er T9.5.

Det er lagt til grunn som reguleringsprinsipp at ny veg skal etablerst på mur mot verna vassdrag Opo av omsyn til elv, tilhøyrande naturmiljø og landskap. Ved å legge mur langs veg underbygger ein vegen som dominerande hovudform i landskapet. Ein har elles søkt å optimalisere hovudveg i høve til eksisterande terreng. Dette gjeld spesielt strekninga frå Seljestad, der ny og gamal E134 skil lag, og fram til nye påhogg på Hesjabakkmyrane.

På Seljestad har ein søkt å leggje ny veg lågare i terrenget enn eksisterande veg av omsyn til eksisterande busetnad / næring. Det er også lagt inn ein områdeskjerm / voll mellom ny veg og eksisterande bustadhus av omsyn til støy.

T- kryssa på nedre Seljestad (Løyning og Solfonn) er ikkje tilrettelagt for venstresvingerørsle, berre høgresvingerørsle (av og på), av omsyn til trafikktryggleik. Nytt t- kryss på øvre Seljestad er planlagt for både høgre- og venstresvingerørsle fram til det vert etablert to løp i Røldalstunnelen. Etter dette vert venstresvingefelt stengt og det vert berre mogleg med

høgresvingerørsler. Krysset vert planlagt med avkjøringsfelt til høgre som fylgje av fart / nedoverbakke.

Vegtiltaket omhandlar elles nye lokalvegar mellom Solfonn og Løyning, og mellom Seljestad og Hesjebakkmyrane / Korlevoll, begge stadar med ny bru over hovudveg. Det vert etablert samanhengande og planfri gang- og sykkelvegsystem langs hovudveg / lokalveg. Busshaldeplassar erstattar busslommer langs veg.

Planframlegget legg til rette for ny p- plass på Hesjabakk av di eksisterande offentlege p-plassar vert nytta som midlertidig rigg- og anleggsområde i anleggsfasen for nytt vegtiltak.

Planområdet ligg innanfor verna vassdrag Opo, som er verna mot kraftutbygging (Verneplan I), og skal forvaltast etter rikspolitiske retningslinjer for verna vassdrag. Framlegg til plan opnar for tiltak nærmare enn 50m frå vassdraget, noko som ikkje samsvarer med føresegnene i kommuneplanens arealdel. Reguleringsprinsipp om at ny veg skal etablerast på mur langs elv (verna vassdrag) avgrensar inngrepa mest mogleg.

I austleg del av planen, utanfor tunnelmunninga på Hesjabakk, vil tiltaket påverke automatisk freda kulturminne og kulturmiljø knytt til forhistorisk jernutvinning. Det er naudsynt med dispensasjon frå kulturminneloven for 11 automatisk freda kulturminne. Dette var ein klar over då kommunedelplanen vart vedteken. Fleire nyare tids kulturminne vil også gå tapt som fylgje av vegtiltaket.

ROS- analysen viser at endring i risiko i all hovudsak vil vera positiv. Tal på ulykker og bilbrannar vil sannsynlegvis bli redusert, og regulariteten på strekninga vil auke betydeleg. Hendingane som fører til auka risiko er knytt til anleggsfasen. Dette gjeld avrenning frå deponi og ulykker med anleggstrafikk. Desse må handterast vidare i byggeplanfasen og ved utforming av YM- plan.

Vegtiltaket vil betre trafikktrykkleiken på/langs veg i dagen som fylgje av ny vegstandard, endra T-kryss, eigne busshaldeplassar samt samanhengande og planfri gang- og sykkelveg. Ny bru / lokalveg på Hesjabakk er tilrettelagt for trakkemaskin / skiløype vinterstid. Utfartsparkeringa på Hesjabakk vert ivaretatt i anleggsfase med ny p- plass, og mengda p-areal vil auke med ferdig veganlegg, noko som vil ha positiv verknad for friluftsliv.

Verknadane for landskap er størst frå nytt t- kryss på Seljestad til Hesjabakkmyrane, der ny og gamal E134 skil lag. Ny bru (lokalveg) mellom Solfonn og Løyning kryssar elva og dalføret og vil påverka opplevinga av landskapet negativt. Verknadene er størst i høve til nærverknad og då særleg for fastbuande og hytteeigarar som får nye vegar og konstruksjonar tett på. Vegtiltaket har mindre verknadar for andre tema som naturmiljø, naturressursar, støy og annan teknisk infrastruktur.

Dokumentinformasjon:

01	20.05.19	Til vedtak	GS, KIV, JS	JS	SE
00	23.03.18	Forslag levert til SVV. HØYRINGSUTGÅVE	GS, KIV, PGL, JS	JS	SE
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.

Endelege 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 4000ÅDT. I tillegg er det lagt til ein ny tunnel forbi Haukeliseter.

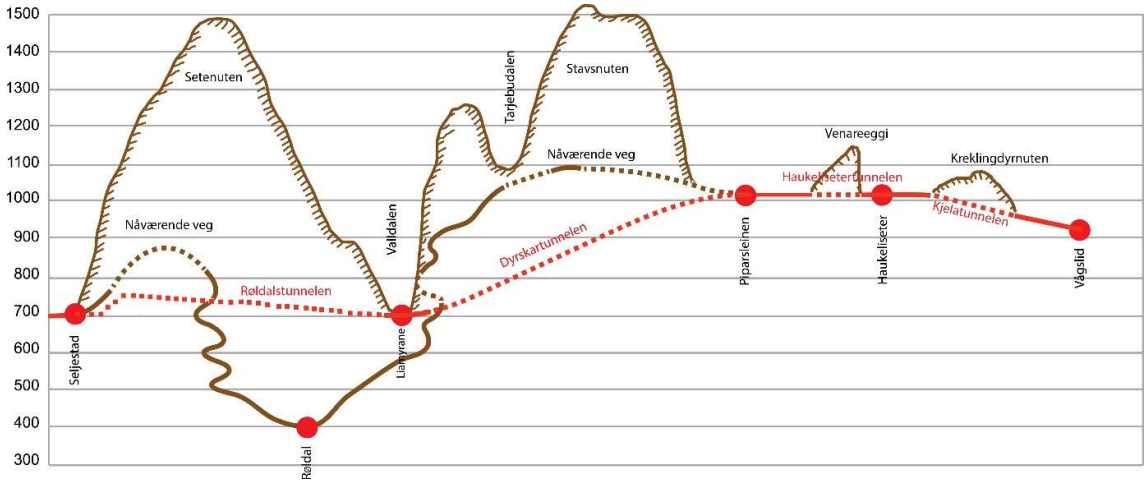
Anleggsgjennomføring med dei lange tunnelane medfører trong for deponi på begge endar av Røldalstunnelen og Dyrskartunnelen. Tunneldriving vert frå begge sider av tunnelane. Av sikkerheitsårsaker vert det planlagt for å unngå massetransport ned Håradalen og ned Austmannalia. Det difor trong for deponi 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.

1.1. 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 – Seljestand vil korte ned køyrelengda med ca.11 km, redusere stigningsforholda, auke trafikktryggleiken, auka framkomst ved dårlege vêrforhold og flytte trafikk ut frå tettstaden Røldal.

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 ve trasé. 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.



Figur 1, Illustrasjon av ny E134 sin lengdeprofil

2. PLANPROSESS E134 VÅGSLI – SELJESTAD

2.1. Innleiande planarbeid

I vart det i 2005 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.

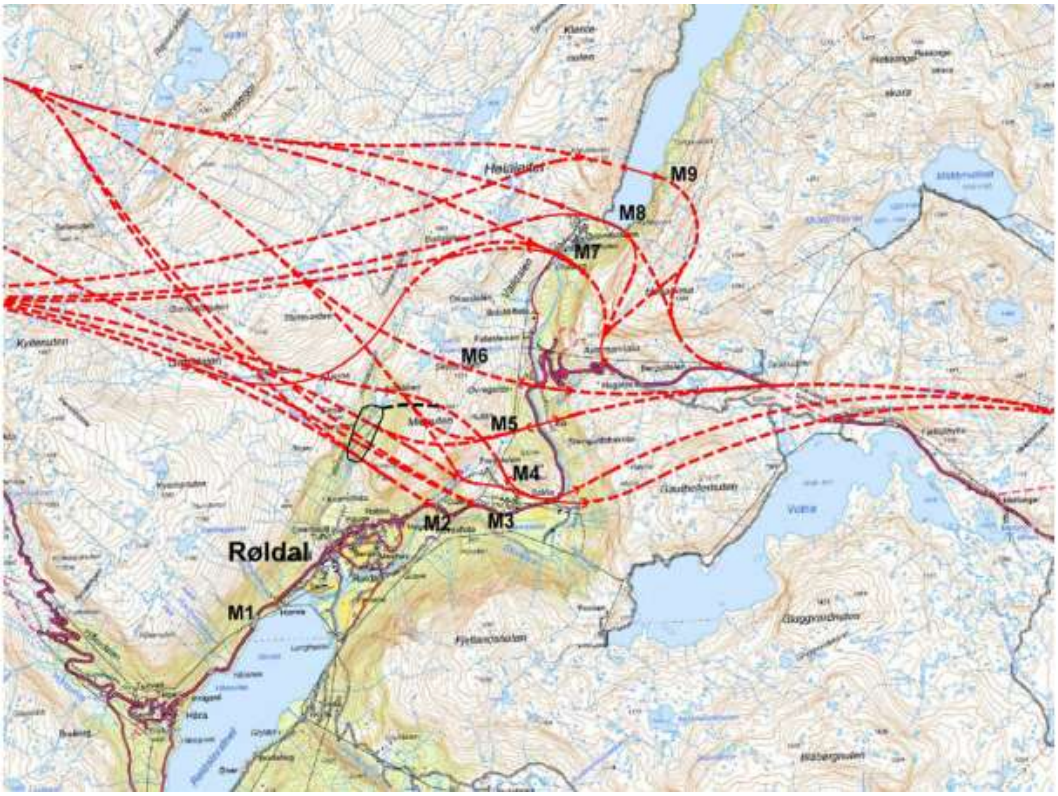
Planprogram for utarbeiding av KDP / KU vart lagt ut til offentleg ettersyn i september 2006, og godkjent i januar 2007. Vinje kommune overførte planmynde for KDP/KU til Odda kommune.

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

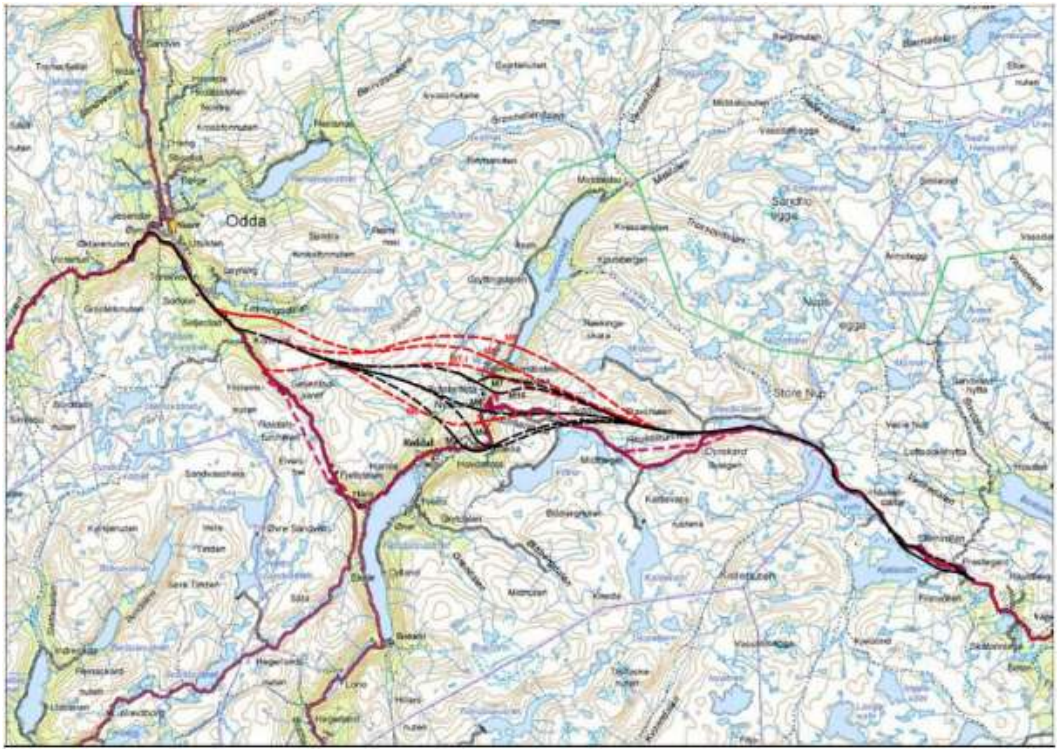
Konseptutvalsutgreiinga for E134 strekninga Vågsli – Røldal – Grostøl syner at konsept G med bygging av ny vegline mellom Grostøl og Vågsli best oppfyller krav og mål innan ei realistisk kostnadsramme og byggetid.

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

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



Figur 2, Illustrasjon frå Silingsrapport 2006



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

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

> *Odda kommunestyre anser utgreiingsplikta for ny Ev134 Vågsli – Røldal – Grostøl er oppfylt i samsvar med bestemmelsane om konsekvensutgreiing i plan- og bygningslova.*
>
> *Odda kommunestyre godkjende kommunedelplan for Ev 134 med fylgjande alternativ : S2 ved Vågslitunnelen + U1 ved Ulevåvatn+ M4 ved kryssing av Valldalen og massedeponi på Liamyrane.*

Vedtaket har slik ordlyd:

1. *Odda kommunestyre anser at utgreiingsplikta for ny Ev.134 Vågsli – Røldal – Grostøl er oppfylt i samsvar med bestemmelsane om konsekvensutgreiing 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 Løyningskrysset.*
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 von om 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.

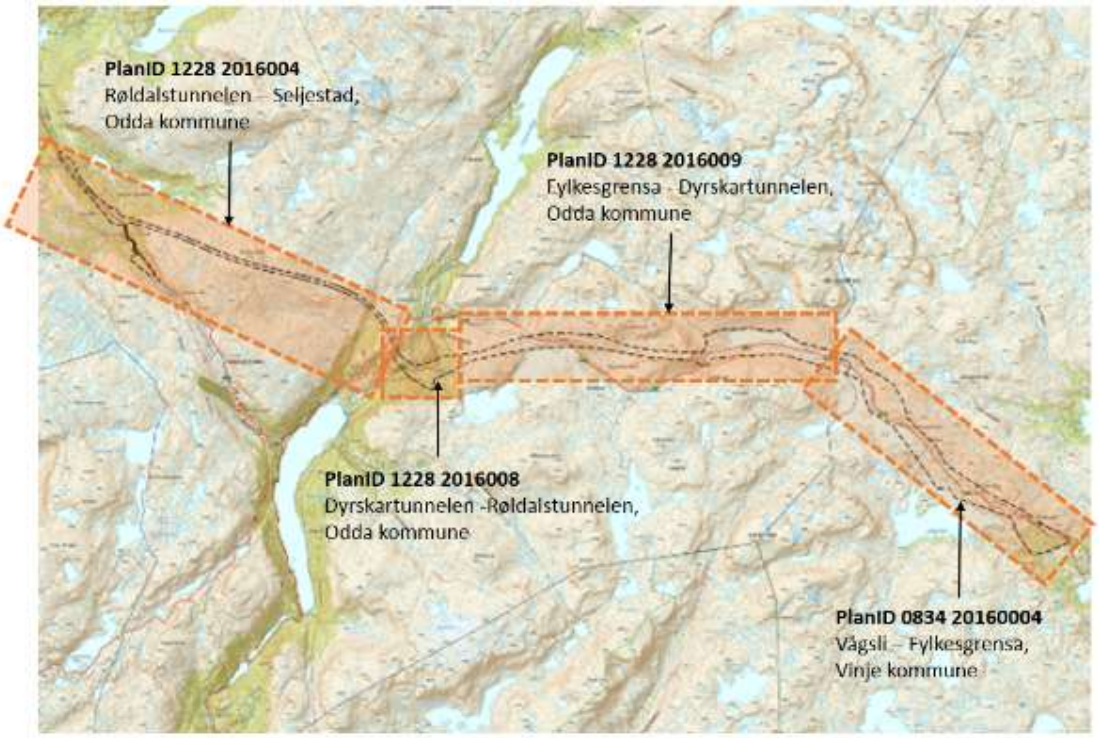
2.3. Reguleringsplan fase 2; 2016 – 2018

Endelege 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 – 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 avfredning 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 summert opp og kommentert i merknadsskjema, sjå vedlegg.

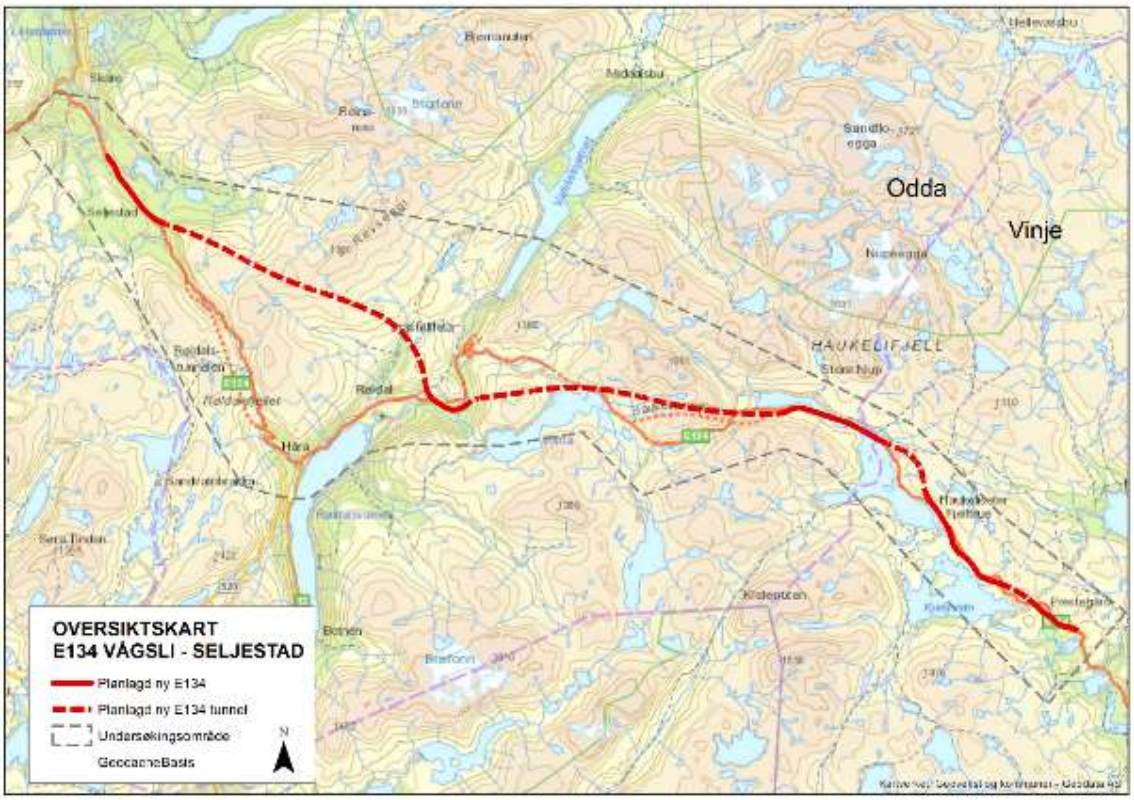
Planområde

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 / undersøkingsområdet for nye massedeponi omfattar strekninga for E134 i ny trasé frå Vågsli i Vinje kommune, Telemark fylke, over Haukelifjell til Grostøl i Jøsendal, 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 undersøkingsområdet 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
Austre parsell		
Vågsli sør	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.
Vêrstasjonen	Ja. inngår i reguleringsplan for; Vågsli – Fylkesgrensa, Vinje kommune	God lokalisering i linja. Oppfylling av eldre massetak.
Fentedokki	Nei.	Stor konflikt med kulturmiljø.
Austre og vestre parsell		
Liamyrane	Ja, inngår i reguleringsplan for; Dyrskartunnelen – Røldalstunnelen, Odda kommune	God lokalisering. Etablering av næringsareal til byggjeformål og landbruk.
Vestre parsell		
Seljestad (aust)	Ja, inngår i reguleringsplan for; Røldalstunnelen – Seljestad, Odda kommune	God lokalisering. Reetablering av naturlikt terreng og vegetasjon.
Grostøl 1	Ja, Vert ikkje regulert som del av vegplanen. Eigen prosess må avklarast av Odda kommune.	Stort volum. Reetablering av skytebane, nydyrkingsareal.
Grostøl 2	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 transportulykkene i tråd med nullvisjonen
- Redusere klimagassutsleppa i tråd med ei omstilling mot eit lågutsleppsamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvensar

E134 Vågsli – Seljestad, vestre parsell (Røldal – Seljestad), er prioritert i årsperiode 2024-2029, fullfinansiert med statlege midlar og bompengar. Austre parsell (Vågsli – Røldal) er prioritert med midlar til oppstart i same årsperiode. Også her med delt finansiering, dvs. statlege midlar samt 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 trafikksikkerheit, 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

Retningslinene gjeld verna vassdrag, som er dei vassdrag eller delar av vassdrag som er omfatta av stortingsvedtak av: Verneplan for vassdrag I – IV. Delar av planområde femnar om nedslagsfeltet til vassdraget Opo som vart verna mot kraftutbygging i 1973 gjennom Verneplan I. Vassdraget skal forvaltast etter rikspolitiske retningslinjer for verna vassdrag.

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.

Utgreiing om samband mellom Austlandet og Vestlandet

Statens vegvesen si 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 uttømmande liste):

Hordaland:

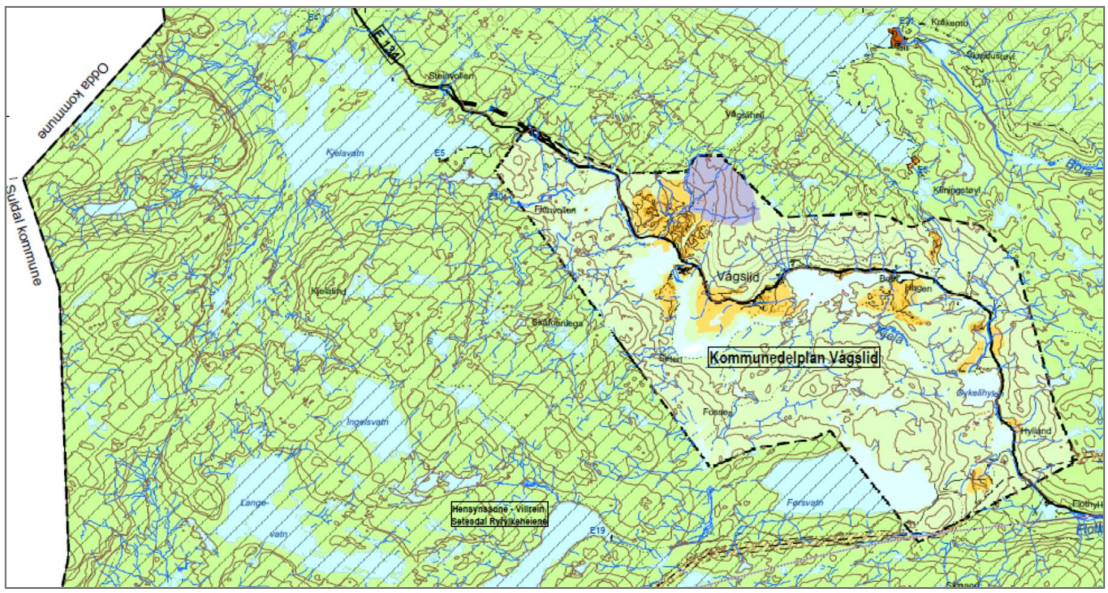
- Regional planstrategi for Hordaland 2012-2016
- Fylkesplan i Hordaland 2005-2008
- Klimaplan for Hordaland 2014-2030. Regional klima- og energiplan
- Regional Transportplan 2013-2024
- E134 Vågsli – Seljestad Planprogram for utgreiing av massedeponi
- Regional plan for attraktive senter – senterstruktur,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

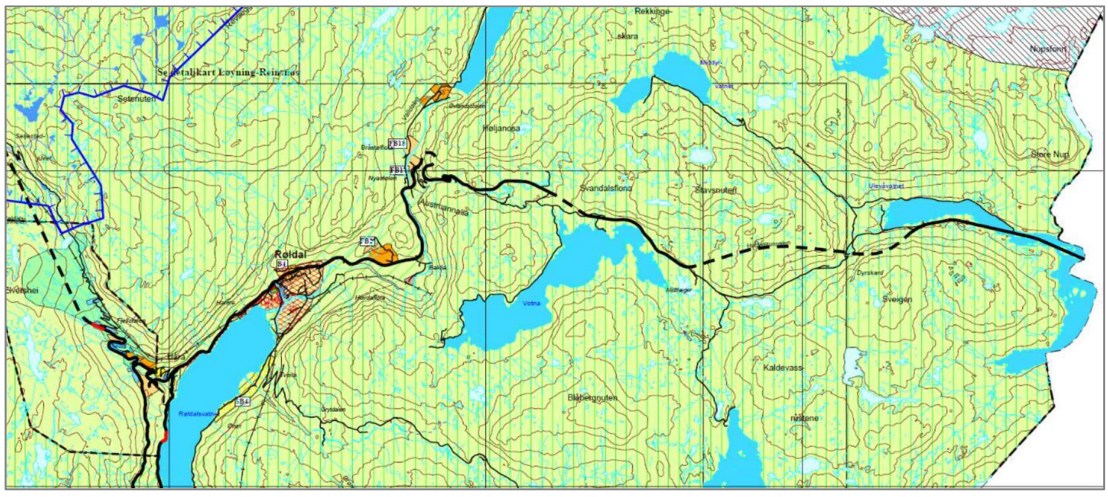
3.3. Kommuneplanar

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.



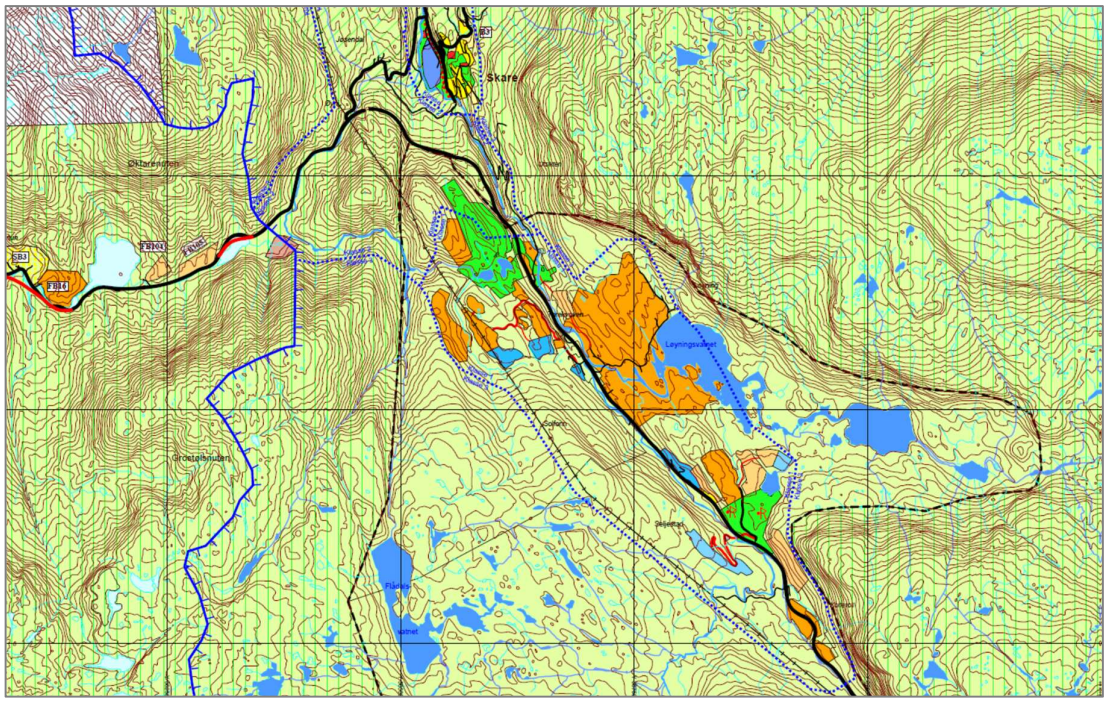
Figur 6, Utsnitt frå KPA 2011 -2013 Haukeli i Vinje kommune

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, 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.



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

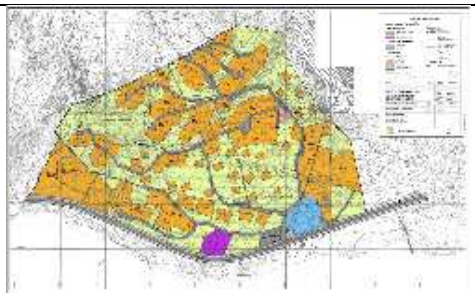
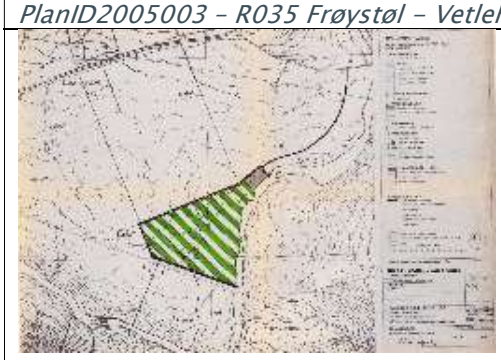
3.4. Kommunedelplan og konsekvensutgreiing for E134

Kommunedelplan og Konsekvensutgreiing for E134 strekninga Vågsli i Vinje kommune og til Grostøl i Odda kommune har tilrådd trase med alternativ S2 ved Vågslitunnelen 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.

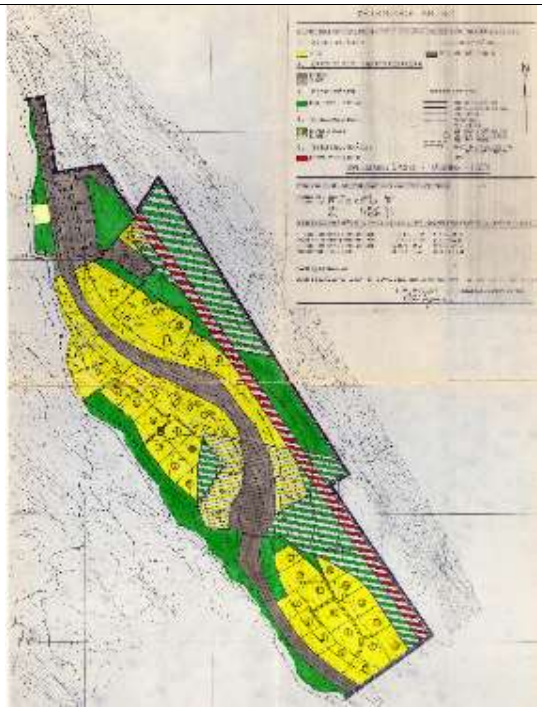
3.5. Andre reguleringsplanar

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

Tabell 2, Reguleringsplanar

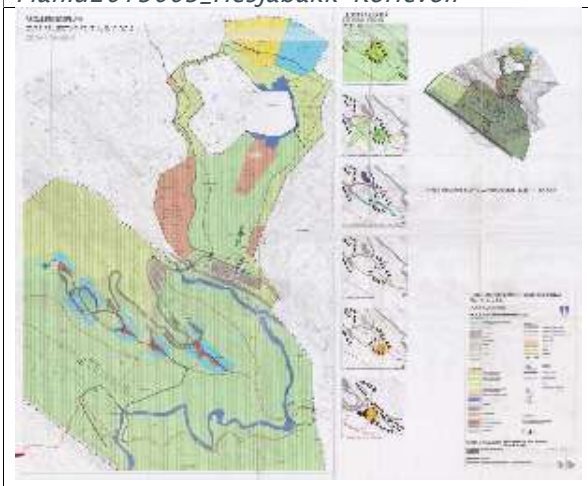
Reguleringsplanforslag	Gjeldande reguleringsplan
PlanID 0834-20160004 Vågsli-Fylkesgrensa, Vinje kommune	Ingen
PlanID 1228 2016009 Fylkesgrensa –Dyrskartunnelen, Odda kommune	Ingen
PlanID 1228 2016008– Dyrskartunnelen – Røldalstunnelen, Odda kommune	 *PlanID2005003 – R035 Frøystøl – Vetlehovden*  *PlanID 1987006_Ro20_Skytebane Liamyrane*

PlanID 1228 2016004–
Røldalstunnelen–Seljestad,
Odda kommune

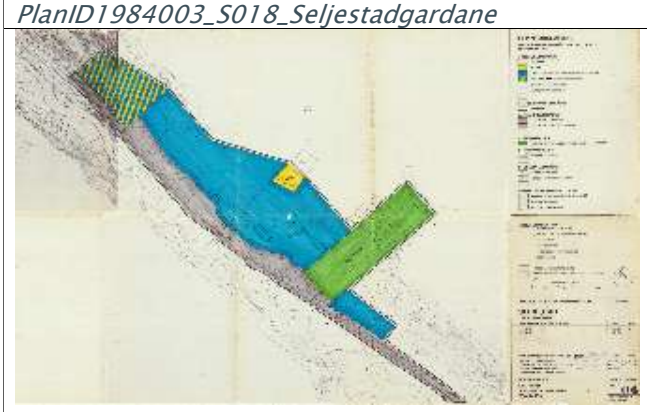
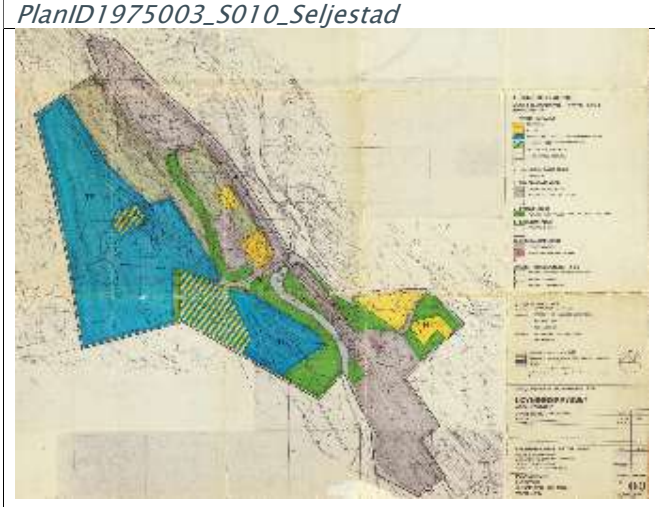


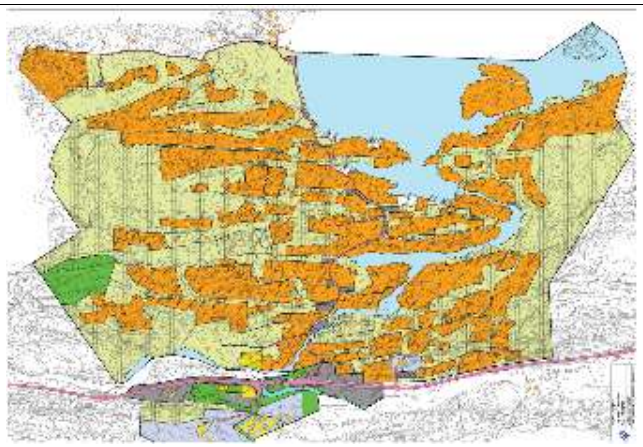
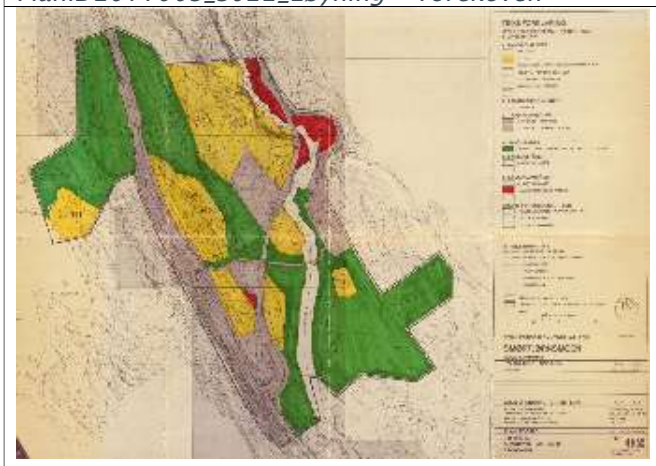
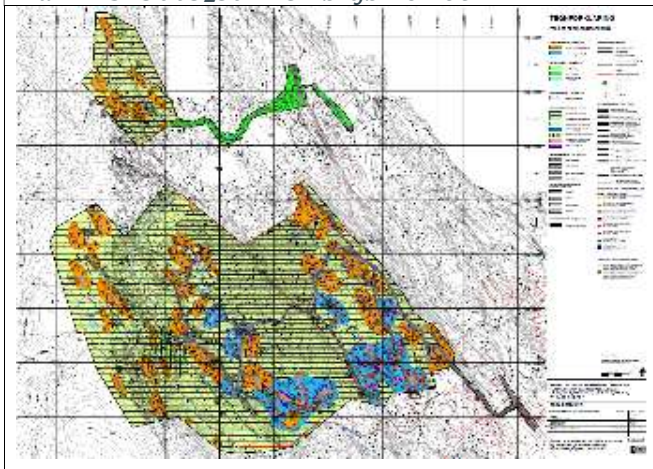
PlanID1991002_S019_Korlevoll hyttefelt

PlanId2013003_Hesjabakk–Korlevoll



PlanId2003001_Øvre Seljestad Felt A, B, C og J

PlanID 1228 2016004– Røldalstunnelen–Seljestad, Odda kommune	 *PlanID1975006_Hesjabakkmyrane* *PlanID1984003_S018_Seljestadgardane*  *PlanID1975003_S010_Seljestad*  *PlanID1975004–S011_Løyningskrysset*

PlanID 1228 2016004– Røldalstunnelen–Seljestad, Odda kommune	 *PlanID2011003_S022_Løyning – Torekoven*  *PlanID1975005_S012:Smørtjørnsmoen*  *PlanID2006003_S030_Solfonn Langedalen*

4. TILTAKSSKILDRING

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 tunnellar 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 Vågslitunnelen. Lengde ca. 1,8 km.
- **Dagsone mellom Kjelatunnel og Haukeliseter tunnel** Lengde ca. 4,3 km høgfjellsprofil
- **Haukelisetertunnelen**. Ny tunnel frå Haukeliseter til Ulevåvatn. Lengde ca. 2,9 km.
- **Dagsone mellom Haukelisetertunnelen 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, Haukelisetertunnelen, 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 vegopningsår som grunnlag.

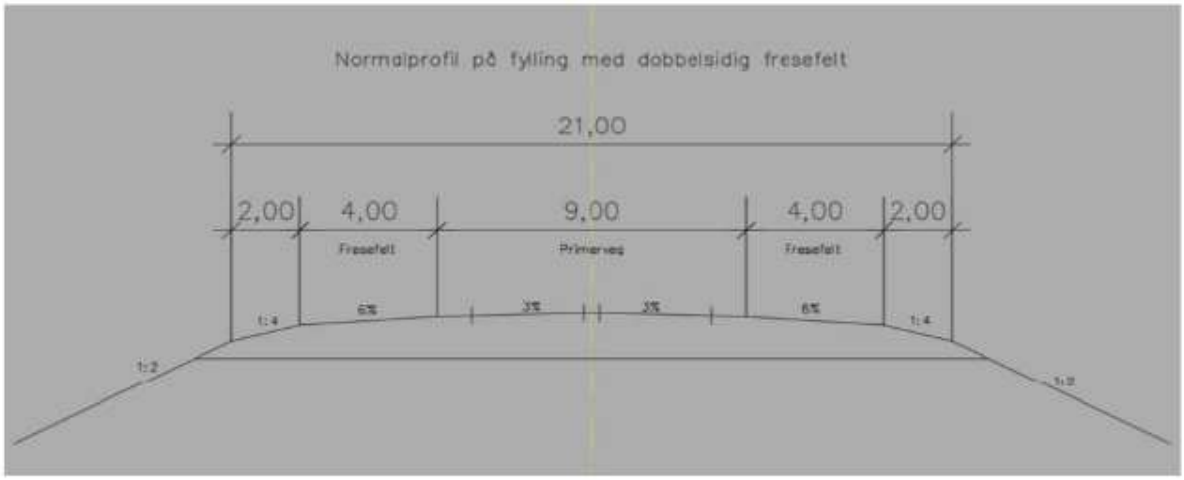
I 2007 var ÅDT i Vågslidtunnelen 1 341 medan den i 2016 var 1 597. Tungtransportdelen er ca. 22 %. For Seljesadtunnelen har vi tilsvarande målingar som viser at ÅDT i 2016 var 2 287 med tungtransportdel på 18 %.

For ny E134 på Vågsli – Seljestad er det bestemt at vi for planlegginga skal leggja 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.

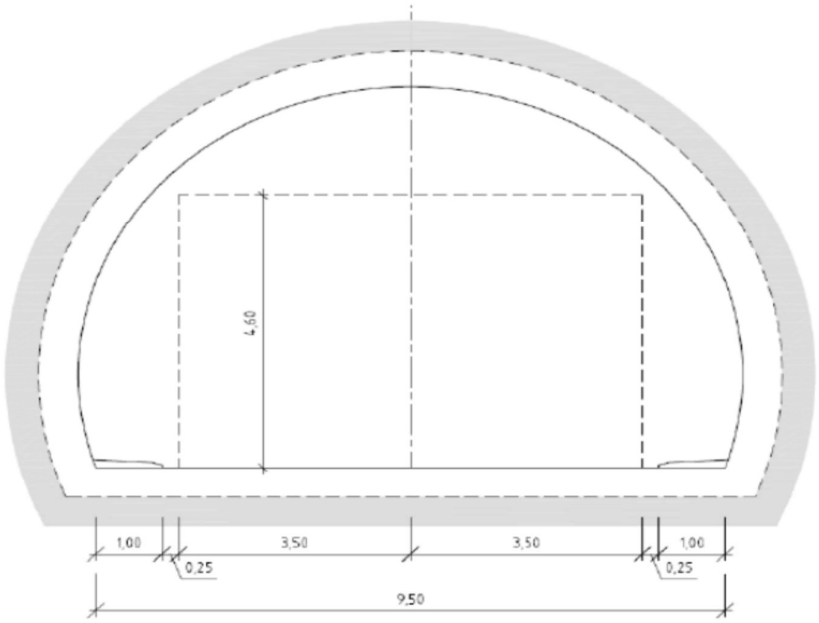
Med utgangspunkt i denne trafikkmengda, fartsgrense 90 km/t og funksjonen E134 skal ha som nasjonal hovudveg, skal det i vidare planarbeid leggjast til grunn geometrikrav frå dimensjoneringsklasse H3, dvs. eit samla normalprofil på 9m for vegprosjektet.

På dagsona over Haukelifjell vert det lagt til rette for at vinden skal blåsa vegen mest mogeleg rein for snø utan brøyteinnsats, 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 sikkerheitsfelt før vegskråninga.

For tunnelane skal tverrprofilet T9,5 leggjast 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 fresefelt. 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 (Pepersteinen)
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 kolonner frå begge sider/retningar møtast. Ved å køyra kolonne i begge retningar parallelt oppnår vi tilnærma dobbel kapasitet.
Ved å byggja ny veg på strekninga reknar vi med at vi kan redusere vinterrestriksjonane 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 reknar vi med 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, jf. tabellen under.

Tabell 3, Kolonnekøyring og stengt 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. Kolonnekøyring og stengt veg

Dagens situasjon

I dag vert det ikkje gjennomført planlagt kolonnekøyring på strekning 3). Det kan verte innført kolonnekøyring i Håradalen òg, men det skjer som følgje av trafikkuhell, fastkøyring 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 kolonnekøyring både på strekning 1) og 2) (sjå tabell over). Ofte vert det avvikla kolonnekøyring på berre ein av strekningane av gongen av di det er ulike vindretningar som gjer at det vert kolonnekøyring for kvar av dei. Ved spesielt dårlege vêrforhold vert det innført kolonnekøyring 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 kolonne. 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 bomvakter ved kvar oppstillingsplass (ved bom i tunnel). I tillegg er det òg bommar ved Tyrveli (aust for Vågslidtunnelen) og ved Liamyrane vest for Austmannalitunnelen, og som 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 kolonne på begge strekningane samstundes (dvs. kolonnekøyring over heile fjellet) – eller berre på ei av sidene.

Avviklinga skjer då slik:

1. Kolonnekøyring over heile fjellet.
   Det vert då avvikla kolonnekøyring 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. Kolonnekøyring 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. Kolonnekøyring 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 trafikktilstraumen til tunnelane ved kolonnekøyring til makstalet. Til dette vert bommane ved Tyrveli (aust for Vågslidtunnelen) og ved Liamyrane (vest for Austmannalitunnelen) 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 lægre og er mindre vêrutsett.

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. Nyevegen er plassert slik av omsyn til dei gunstigaste snø- og vindtilhøva. På den vestre delen vert nyevegen heva noko 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 vi ikkje med hindringar i framkomst grunna vintertilhøve på denne strekninga.
3. Frå Haukelisetertunnlen til den nye Dyrskartunnelen fylgjer ny vegen stort sett same trasé som dagens veg. På heile strekninga vert ny veg 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 tydar på at det vert endringar i dette regimet. For å få god gjennomføring av kolonnekøyring 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, mogelegheit for sortering av type køyretøy og venterom og toalettfasilitetar.
b) Å byggje ein stor kolonneoppstillingsplass med god skilting, mogelegheit 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 Haukelistertunnelen samt i austre ende av Dyrskartunnelen. Dette vil auke sikkerheit for bilar som ventar på kolonne når møtande kolonnetrafikk 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 kolonneoppstillingsfelta i alle tre tunnelane nemnde under c).
e) Byggje HC-toalett ved snunisje som kan nyttast ved kolonnetrafikk i alle tre tunnelane nemnde under c).

Den nye Haukelistertunnelen ligg om lag midt på høgfjellstrekninga 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, evt. vente på kvarande, for så å køyre vidare kvar sin retning. Då vil vi kunne ha 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 kvarandre 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 høgfjellet legg vi opp til at det er 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 Høgfjellet 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 Vågslitunnel 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 tilknyting 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 tilkobling mellom ny veg og til eksisterande E134. I tillegg vert Liamyrane deponiområde for båe tunnelane. Området ligg på lægre 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 tilførslevegar. 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 båe 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 tilknyting 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 tilknyting 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. Vi kan byggje strekninga Fylkesgrensa – Røldal først og vente med strekninga Vågsli – Fylkesgrensa 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 tilknyting til veglinja, og massar vil verte nytta i sjølve veganlegget i tillegg til deponiet.

Vågsli sør ligg ikkje i tilknyting 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 tilknyting til veganlegget. Der er i praksis same deponiet som for byggetrinn I.

Byggjetrinn III

Byggetrinn 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

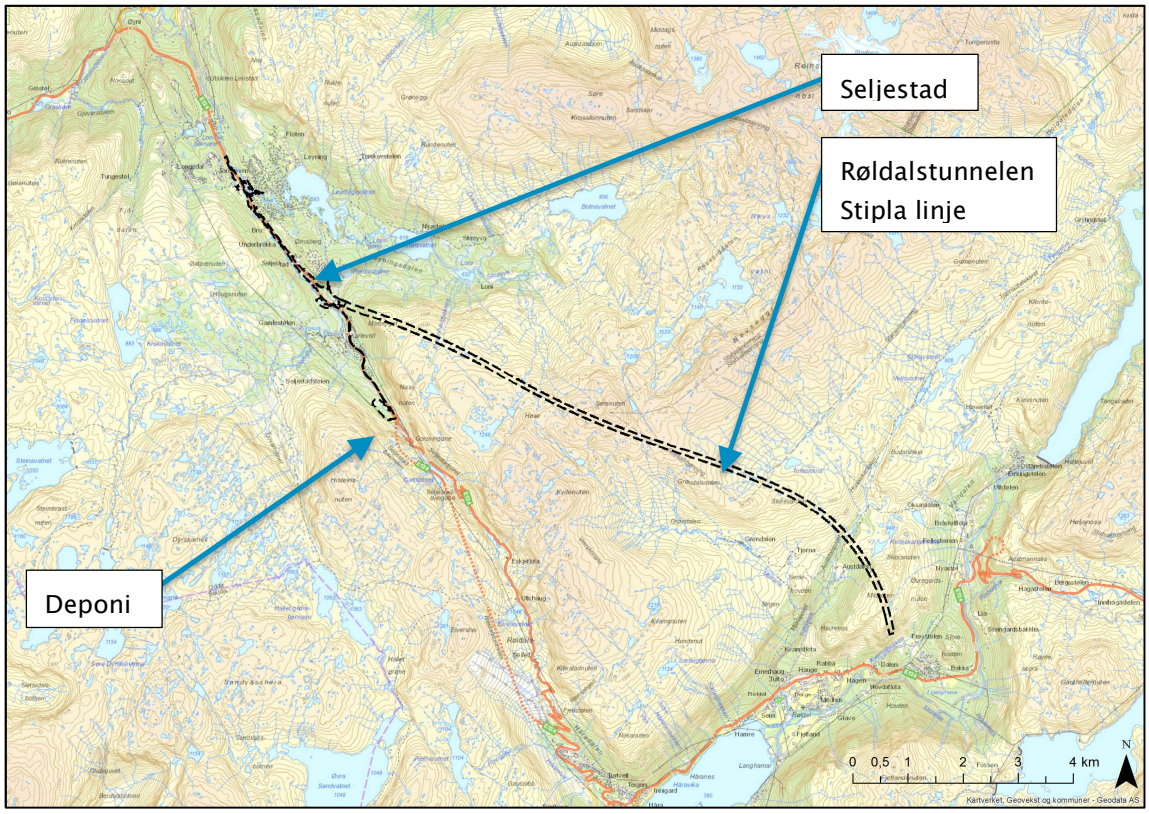
Det er ikkje utarbeida faseplanar i samband med reguleringsplanforslaget. Det vert utarbeidd i byggeplanfasen. Omsynet til mjuke trafikantar vil bli særleg vektlagt ved Seljestad og Liamyrane.

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 vert ein ganske brei veg totalt. Det betyr òg at der den nye vegen går i sama trasé som dagens vert det greitt å få til god trafikkavvikling.

5. PLANOMRÅDET I DAG

5.1. Lokalisering og avgrensing



Figur 11, Oversiktkart over planområdet

Plan for E134 Røldalstunnelen–Seljestad utgjer vestre parsell av E134 Vågsli – Seljestad. Planområdet ligg søraust i Odda kommune. Plan og tiltak vert skildra frå aust til vest, og strekker seg frå Liamyrane i Røldal til Seljestad.

Den nye Røldalstunnelen under Røldalsfjellet utgjer størstedelen av parsellen. Tunnelen på ca. 13 km skal erstatte Røldalstunnelen og Seljestadtunnelen og dei tunge stigningane i Håradalen.

Vest for den nye tunnelen omfattar parsellen ny E134 i dagen og nytt vegkryss på Seljestad. Tunnelpåhogget er lokalisert til fjellet ved Hesjabakkmyrane. Herfrå fylgjer planområdet dagens E134 forbi Seljestad og til vektstasjonen/busshaldeplassen like vest for avkøyrsla til Solfonn. Samla lengde på dagstrekninga er ca. 3,2 km. Planområdet omfattar i tillegg areal for massedeponi. Deponiområdet er lokalisert til øvre del av dalføret, i området ved portalen til Seljestadtunnelen og med tilkomst frå dagens E134.

Dagens E134 følgjer Stølselva, som er ein del av det varig verna Opo-vassdraget. Heile planområdet på Seljestad ligg innanfor nedbørsfeltet til vassdraget.

Planområdet for denne parsellen startar om lag 550m inne i Røldalstunnelen (austre side). Skildringa av planområdet i dei påfølgjande underkapitla i kapittel 5 og 7 er i hovudsak avgrensa til dagsona på Seljestad. Med unntak av sikringssoner kring tunnelpåhogga vert tunnelen regulert berre i fjell, slik at planen ikkje får konsekvensar for arealbruken over tunnelen. Austre tunnelpåhogg vert regulert i tilgrensande plan E134 Dyrskartunnelen – Røldalstunnelen og er ikkje omtalt i denne rapporten.

5.2. Arealbruk

Seljestad og Løyningsdalen er eit av dei viktigaste områda for fritidsbustadar og fjellrekreasjon / friluftsliv i Odda kommune. Store hytteområde er allereie bygt ut, og det er fleire nye hytteområde i gjeldande kommuneplan (arealdelen). I tilknyting til hyttefelta ligg viktige friluftsanlegg med skistadion, idrettsplass og lysløyper.

Av gjeldande arealdel til kommuneplanen for Odda kommune går det fram at store delar av Seljestad og Løyning er avsett til byggjeformål, som bl.a. inkluderer fritidsbustader, skianlegg / friområde, og drikkevassforsyning. Utanfor regulerte område viser kommuneplanens arealdel i hovudsak LNF-område der friluftsliv er dominerande. Den delen av planområdet som ligg i tunnel, er vist som LNF-område.

Det er registrert 16 bustadhus på Seljestad i kartdatabasen til Odda kommune. Dei er plassert spreitt innanfor planområdet, og til dels blanda med fritidshus/hytter. Det er lite jordbruksdrift igjen i området.

Seljestad Family Resort tilbyr utleige av utleigehusvære og er lokalisert der gamle Solfonn hotell låg tidlegare. Det går skibuss til/frå Røldal skisenter. Det finns også andre mindre tilbod med omsyn til utleige i området.

Figur 12, Seljestad Family Resort. Kjelde: heimesida til Seljestad Family Resort.

Dagens E134 følgjer langs Stølselva. Delar av vegen er regulert. Det er opparbeidd gang- og sykkelveg frå krysset mellom dagens E134 og lokalvegen til Løyning, Løyningskrysset på nedre Seljestad, og om lag 700m sørover langs austsida av dagens E134. Det ligg føre reguleringsplan for gang- og sykkelveg langs E134 mellom Hesjabakk-Korlevoll.

Ved Løyningskrysset ligg det to utfartsparkeringsplassar. Det er også ein utfartsparkering på Hesjabakkmyrane på øvre Seljestad, og ein parkeringsplass ved skianlegget på Korlevoll. Desse parkeringsplassane er løyst ut og sikra for ålmenta med statlege friluftsmidlar, og er eigd av Miljødirektoratet og Odda kommune.

Figur 13, Ortofoto over syner statleg sikra utfartsparkeringsplassar på nedre Seljestad/Løyning (til venstre) og øvre Seljestad/Hesjabakkmyrane (til høgre). Det er også utfartsparkering på Korlevoll.

5.3. Veg og trafikktilhøve

Som del av vegen over Haukelifjell har dagens E134 i planområdet høg tungtransportandel og er viktig for næringslivet. Vegen er også ei viktig rute for ferie- og fritidstrafikk, både lokalt, regionalt og nasjonalt mellom aust og vest.

Trafikkmengde (årsdøgntrafikk, ÅDT) i 2018 på E134 ved Seljestad er om lag 2300 kjøretøy, av dette er andelen tungtrafikk om lag 19 % (kjelde: www.vegvesen.no/vegkart). Sommardøgntrafikken som følgje av ferie og fritidstrafikk i juni, juli og august er noko høgare. Farten på dagens europaveg er skilta til 80 km/t.

På nedre Seljestad er det opparbeidd eitt t- kryss til Solfonn på vestsida av E134, samt eitt t-kryss til fritidsbustadar i Løyningsdalen på austsida av E134. Desse kryssa er opparbeida med venstresvingefelt.

Figur 14, Bileta over syner kryss mellom E134 og veg til Solfonn til venstre, og kryss mellom E134 og veg til Løyningsdalen til høgre.

På grunn av tilgrensande arealbruk med spreidde bustader, mange fritidsbustader, skianlegg og store område for friluftsliv, har vegstrekninga gjennom Seljestad også fleire mindre avkøyrsler.

Gåande og syklande

Det er opparbeidd gang- og sykkelveg på austsida av E134 frå Løyningskrysset og om lag 700m sørover. Det er ikkje etablert overgangsfelt eller planskilt kryssing her. På Korlevoll er det etablert ein undergang frå parkeringsplassen på austsida som knyter den saman med Korlevoll skistadion på vestsida. Tilkomsten kryssar også elva her. Ut over dette er det ikkje tilrettelagt for mjuke trafikantar, sjølv om E134 går gjennom eit mykje brukt hytte- og friluftsområde.

Støy

Støyberekningar som er gjort for eksisterande situasjon syner at enkelte bustadar / fritidsbustadar langs vegen ligg innanfor støyømfintleg sone jf. T1442/2016.

Offentleg kommunikasjon/kollektivtransport

E134 over Haukelifjell har ekspressrute mellom Oslo / Tønsberg og Haugesund / Bergen med tre avgangar dagleg kvar veg (laurdag berre ein avgang). Ekspressbussane har eit omfattande korrespondansenett med andre ekspressruter, og dei nyttar eksisterande busslommer og knutepunkt. På Seljestad vert SVV sin vektstasjon nytta som overgangsstopp mellom aust og vest. I tillegg er det busshaldeplass (aust/vest) ved Løyningskrysset.

I tillegg til ekspressbussrutene går det lokalrute mellom Odda og Røldal med ca. seks daglege avgangar. Desse korresponderer både med ekspressbussane og med andre ruter til Bergen, Voss og Kvinnherad.

5.4. Teknisk infrastruktur

Høgspent

Det ligg ein høgspenttrasé langs austsida av E134 frå Hesjebakkmyrane og opp til nordvestre portal til Seljestadtunnel. Tilsvarande ligg det ein om lag 500m lang høgspenttrasé frå Seljestad og vestover i retning Løyning, langs austsida av vegen. I tillegg går det ein høgspent langs fjellfoten på vestsida av dalføret, på andre sida av vegen og elva.

Figur 15, Høgspentlina ved Hesjabakkmyrane

Vassforsyning

Dagens kommunale vassforsyning til Seljestad og Solfonn kjem frå ein grunnvassbrønn som ligg på tangen mellom Histeinselva og Stølselva, sør for planområdet, kombinert med eit vassinntak i Stølselva. Seljestad vassverk forsyner per i dag ca. 20 fastbuande personar samt ca. 400 fritidsbustadar. Dagens vassbehandling er desinfeksjon ved UV-stråling og klordosering.

Det ligg føre store utbyggingsplanar for Seljestad vassverk jf. kommunedelplan for vatn, 2011 – 2022. Seljestad vassverk er planlagt utbygd med ny vasskjelde, behandlingsanlegg for vatn og nytt høgdebasseng. Bakgrunnen for utbygginga er omfattande hytteutbygging på Seljestad, samt periodevis dårlig vasskvalitet og kapasitet i eksisterande vasskjelde. Vassverket har ikkje basseng i dag for utjamning og reserve.

Kommunedelplanens handlingsplan for kommunale vassverk legg til grunn at Seljestad vassverk skal byggast ut i to etappar:

Etappe 1 omfattar bygging av vassbehandlingsanlegg og høgdebasseng på ca. kote 660 ved p-plass på Hesjabakkmyrane, med Stølselva og Histeinselva som vasskjelde. Etappe 1 er planlagt utbygd innan 2022/2023, med oppstart av planarbeid i 2019.

Etappe 2 omhandlar utbygging av Nyastølsvatnet som ny hovudvasskjelde. Etappe 2 er planlagt utbygd etter 2023.

Det ligg også inne i handlingsplanen at ca. 1200 m av eksisterande hovudvassleidning langs dagens E134, frå Hesjabakkmyrane til Seljestad hotell, må skiftast ut som fylgje av for liten kapasitet og dårleg kvalitet. Høgdebassenget kan ikkje takast i bruk før ny leidning er sett i drift. Tiltaket er planlagt utført samtidig med etappe 1. Det er vidare teke med tiltak for å forsyne nye hyttefelt frå kommunalt vassverk.

Avlaup

Ved Seljestad og Håra avlaupsverk er det dei siste åra føreteke ei omfattande utbygging av vass- og avlaupsanlegg, tilpassa utviklinga av områda med store hyttefelt og fritidstilbod. Me viser her til kommunedelplan for avlaup 2011 – 2022. Første byggetrinn for nytt kjemisk/biologisk reinseanlegg vart ferdigstilt og sett i drift sommaren 2010. Reinseanlegget er lokalisert like nord for SVV sin vektstasjon på Seljestad.

Det er utarbeida ein handlingsplan for investeringstiltak ved avlaupsverka i Odda kommune, jf. kommunedelplan for avlaup. Eit av dei prioriterte tiltaka er utbygging av vass- og avlaupsleidningar i det eksisterande hyttefeltet Løyning/Torekoven, for å knyte området til avlaupsreinseanlegget. Anleggsarbeidet starta opp i 2013 og dei siste traseane vart bygd i 2017. Eit anna prioritert tiltak, som er under utføring i 2017, er utbygging av nye vass- og avlaupsleidningar frå Hesjabakkmyrane til Korlevoll/Korlebu, for å knyte området til reinseanlegget.

5.5. Landskapsbilete, topografi og landskapstrekk

Planområdet høyrer til landskapsregion 23, "Indre bygder på Vestlandet". Karakteristisk for denne regionen er innskorne dalar eller fjordar med høge fjell omkring. Det er generelt lite lausmassar i regionen og vassdraga er korte men nedbørsrike, som følgje av mykje nedbør i fjellet. Klimaet er svakt kontinentalt som følgje av varme somrar og noko mindre nedbør enn i regionane lenger vest. Seljestad ligg så høgt, over 500 moh, at det er forholdsvis stabile vintrar med godt snødekke. (Puschmann 2005[1]).

Seljestad ligg innanfor landskapsområdet «Løyningsdalen», klassifisert som landskapstypen «Storforma lågfjellsdalar», 23T07-03 og verdivurdert som vanleg førekomande landskap innafor landskapstypen og landskapsregionen (Uttakleiv 2009/2011[2]). Løyningsdalen er ein

[1] Nasjonalt referansesystem for landskap, Puschmann 2005)
[2] Verdivurdering av landskap i Hordaland fylke, Aurland Naturverkstad 2011

open lågfjellsdal, karakterisert ved ein u-forma, vid dalbotn med fleire vatn og open fjellbjørkeskog, omkransa av høge fjellparti. Innanfor hovudforma er landskapet småkupert med lågare åsryggar eller dalsider inn mot E134. I botnen av dalføret renn Storelva. Det høgaste området innanfor planområdet i dagen er ved påhogget til ny tunnel ved Hesjabakk på Seljestad på ca. 700 moh, og i området for massedeponi opp mot Seljestadtunnelen, ca. 750 moh. Terrenget fell jamt ned mot Seljestad og Torekoven som ligg på om lag 555 moh.

Store hyttefelt med utfartsparkering og skianlegg pregar nedre del av landskapsområdet og områda langs E134. Mot nordvest er det utsyn mot Folgefonna, mens mot aust ser ein mot Røldalsfjella.

Lengst sør smalnar Løyningsdalen av i overgangen mot Seljestadjuvet. Juvet er klassifisert som landskapstypen «sprekkedal», og er ein markert og skarpskoren dal mellom storforma fjellmassiv og lågfjellsplatå. I KDP med KU frå 2007 er fjellryggen Morberget mellom Korlevoll og Løyningsdalen framheva som særleg sårbar for inngrep.

Figur 16, Oversiktsbilete. Standpunkt ved vestre påhogg Seljestadtunnelen, retning nordover mot Seljestad. Foto: Statens vegvesen

Uttakleiv, l.a., 2/2009: Landskapskartlegging av Hordaland fylke. Landskapstypeklassifisering av innland. Aurland Naturverkstad rapport 02-2009

Figur 17, Oversiktsbilete. Standpunkt ved avkøyring til Solfonn. Retning sørover mot Seljestad. Øvre del av Løyningsdalen / overgang til Seljestadjuvet skimtas i bakgrunnen. Kjelde, Google.

5.6. Nærmiljø og friluftsliv

Seljestad med tilgrensande naturområde er eit av dei viktigaste områda for fritidsbustadar og fjellrekreasjon/ friluftsliv i Hordaland, jamfør registrering av regionalt viktige friluftsområde i regi av Hordaland fylkes-kommune og Fylkesmannen i Hordaland (2008).

Følgjande regionale friluftsområde grensar til planområdet:

- Seljestad – svært viktig friluftslivsområde (utfartsområde)
- Dyrskardheii – svært viktig friluftslivsområde (store turområde utan tilrettelegging)
- Valldalen – registrert friluftslivsområde (utfartsområde)

Seljestad er utgangspunkt for turar i fjella omkring. Her finst mange T- merka stiar både på aust- og vestsida av E134. På vestsida ligg turmål som Kyrkjenuten, Grostølsnuten, og Borddalsnuten. På austsida ligg mellom anna turmål som Ruklenuten og Botnavatnet.

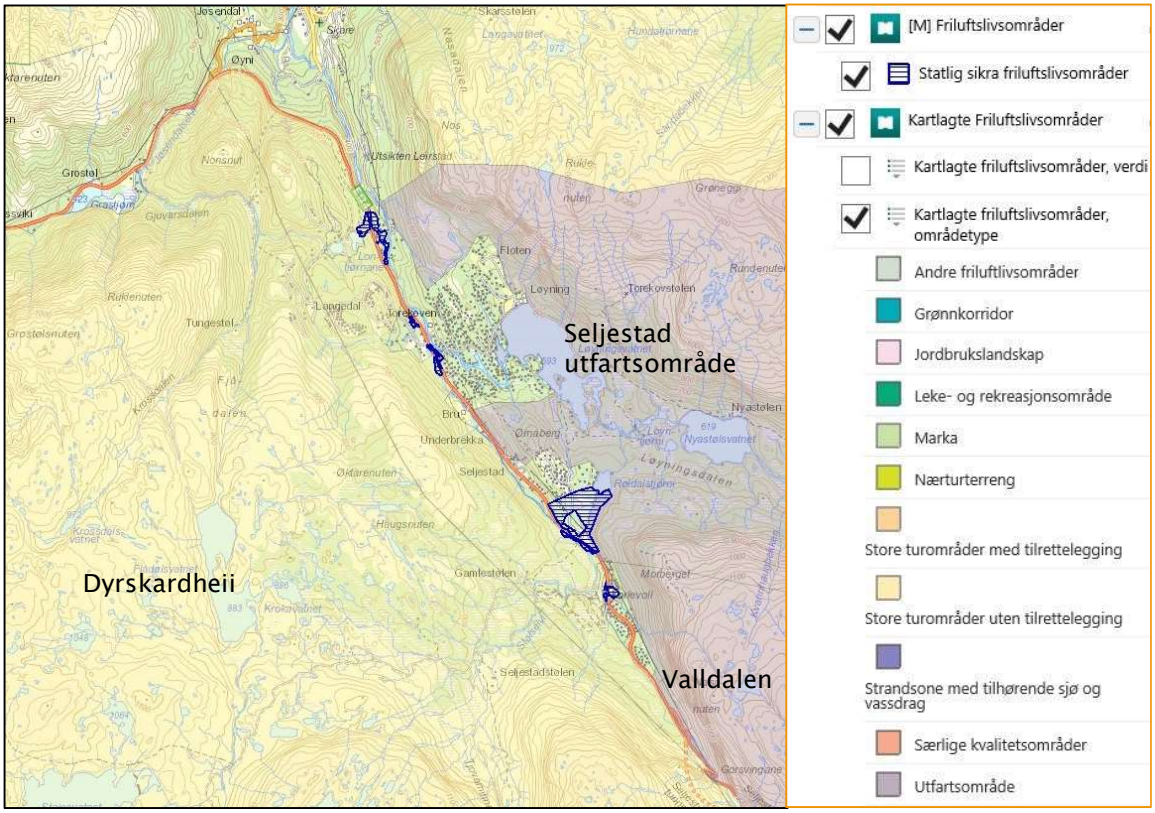
Det er opparbeidd to lysløyper på Seljestad, ei på Korlevoll (Øvre Seljestad) og ei på Lontjørn, nord for Solfonn. På vinterstid vert det kjørt opp milevis med skiløyper. (kjelde: www.ut.no).

P-plassane ved Løyningskrysset og Hesjabakkmyrane er statleg sikra friluftsområde med regional verdi. Miljødirektoratet er heimelshavar. Opparbeiding av områda omfattar utfartsparkering, merking av stiar og løyper, skiløyper, to lysløyper på Seljestad, ei på Korlevoll (Øvre Seljestad) og ei på Lontjørn, nord for Solfonn. Samla areal for statleg sikra område er på 273 daa. Odda idrettslag har varmestove/servicebygg ved Lontjørn, medan idrettslaget Korlevoll har lagshytte på Korlevoll.

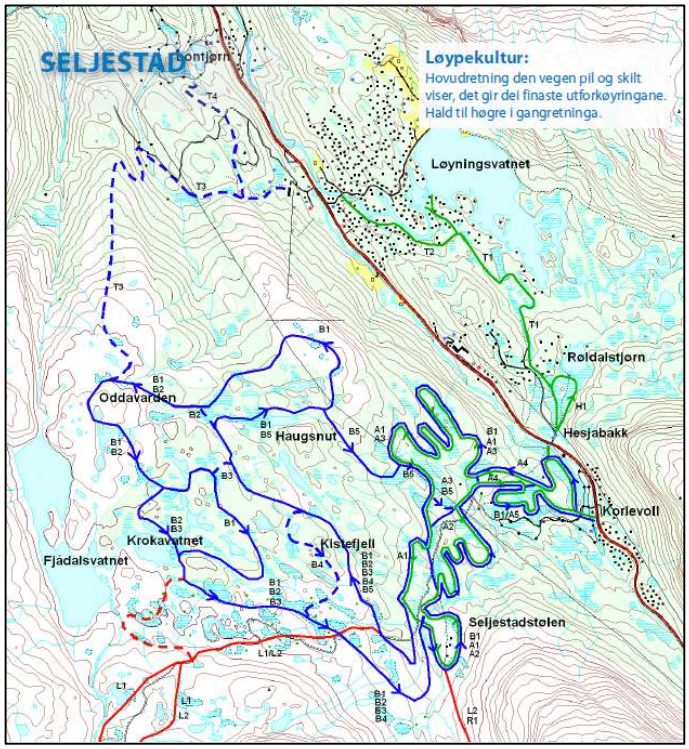
Hyttefelta på Solfonn, Torekoven, Øvre Seljestad og Korlevoll er tette, regulerte felt som ligg langs E134, mellom dei store regionale friluftsområda. Avstanden til Røldal skisenter med ytterlegare tilbod for friluftsliv, møteplassar og uteaktivitetar er om lag ti minuttar med bil.

Seljestad og Løyning ligg innafor nedbørsfeltet til Opo. VVV-rapport 1999-1 *Verdier i Opo m/Låtefoss, Odda kommune i Hordaland* karakteriserer verdiane i Opo-vassdraget for friluftsliv slik:

«Opo-vassdraget er verdifullt for friluftslivet, først og fremst lokalt og regionalt, men også med tilknytning til nasjonalt viktige områder. Den varierte bruken skyldes bl. a. funksjonen som nærområde til Odda. Turisttrafikken er for øvrig stor, med Låtefoss og Buebreen som kjente mål. Hardangervidda og Folgefonna trekker folk fra hele landet, og Opo sikrer innfallsporter til disse områdene og til høyfjellet mellom Etne og Sauda. Opo-vassdraget har store landskapsvariasjoner. Den store spennvidden i landskapsbildet gir gode forhold for et variert og opplevelsesrikt friluftsliv for kommunens innbyggere og tilreisende. De fleste områdene er lett tilgjengelige fra riksveien fra Odda over fjellet til Røldal og fra veier i sidedalene Buer, Hildal og Reinsnos.»



Figur 18, Registrerte regionale friluftsområde og statleg sikra friluftsområde kring planområdet på Seljestad. Kjelde: kartivest.no



Figur 19, Løypekart for Seljestad. Kjelde: Seljestad og Røldal Løypeselskap AS

5.7. Naturmangfald

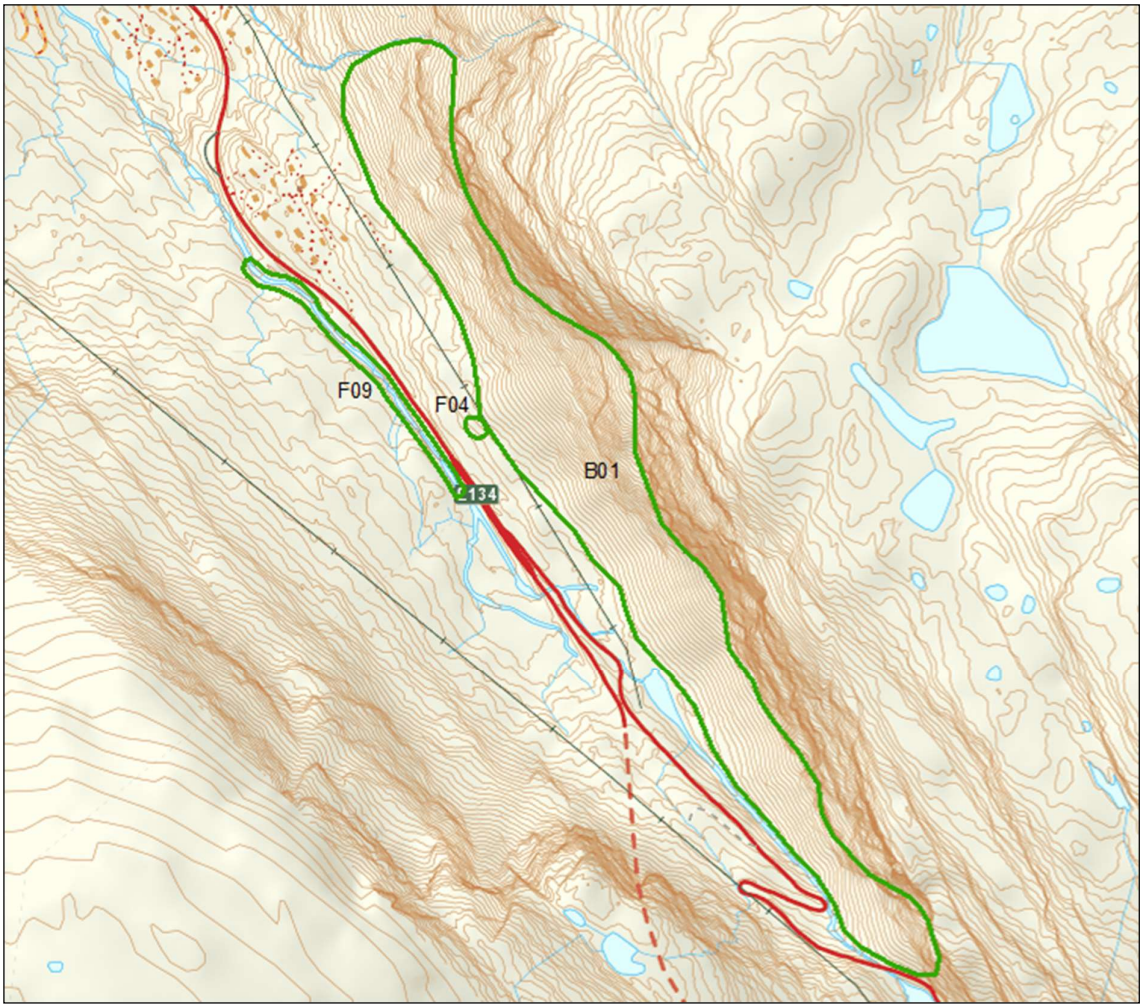
Vegetasjonen i planområdet skiftar frå hovudsakleg subalpin bjørkeskog i dei høgastliggande områda ved Korlevoll (ca. 700 moh) til blandingsskog av bjørk, selje, rogn og furu lengre nedover i dalføret. I dei øvre delane av Seljestad finn ein relativt store myrområde med spreidd trevegetasjon. I delar av området er vegetasjonen tydeleg beitepåverka, og ein finn rester av eldre beite- og engområde knytt til dei opphavlege gardane og stølane i området.

Villrein tilhøyrande Hardangervidda villreinområde har heilårs beiteområde i heile fjellområdet aust for deponiområdet og E134 (Mossing & Heggenes 2010b). Det er ikkje avgrensa viktige trekk-korridorar i influensområdet. Voie & Overvoll (2011) opplyser vidare at villrein frå Skaulen-Etnefjellstammen i sørvest av og til dukkar opp i Seljestadområdet. Dette er etterkomarar av tamrein som er sett ut (Eilertsen & Hellen 2017).

Det er ikkje registrert verdifulle naturtypar i Naturbase, men av konsekvensutgreiing av massedeponi i øvre del av dalføret går det fram at fleire verdifulle naturtypar etter DN-handbok 13 vart registrert i influensområdet av Spikkeland & Hellen (2017). Ingen raudlista artar vart registrert i denne delen av planområdet. Dei fleste elvar og større bekkar i fjellet fører aure. Det vart ikkje påvist fisk i Histeinselva, men lengre nede vart det påvist fisk ved undersøkingar i 2014.

Planområdet ligg innafor nedslagsfeltet til Opo. Histeinelva, Stølselva og Løyningsdalselva renn over i Storelva og vidare via Sandvinvatnet og Opo til Sørfjorden (ca. 20 km). Av desse er det berre Stølselva i øvre del av planområdet som er upåverka av inngrep. Elva har i

tidlegare undersøkingar (NIVA 3735, 1997) fungert som referansestasjon for naturtilstanden i Opo-vassdraget.



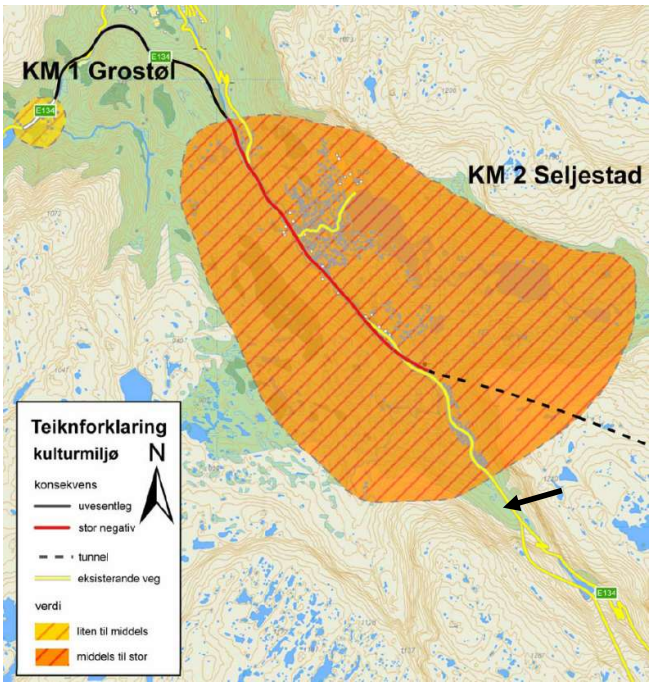
Figur 20, Registrerte naturtypelokaliteter i planområdet. Bekkekløft og bergvegg (F09), bjørkeskog med høgstauder (F04) og sørvendt berg og rasmark (B01). Kart utarbeidet av Eilertsen & Hellen (2017).

5.8. Kulturminne og kulturmiljø

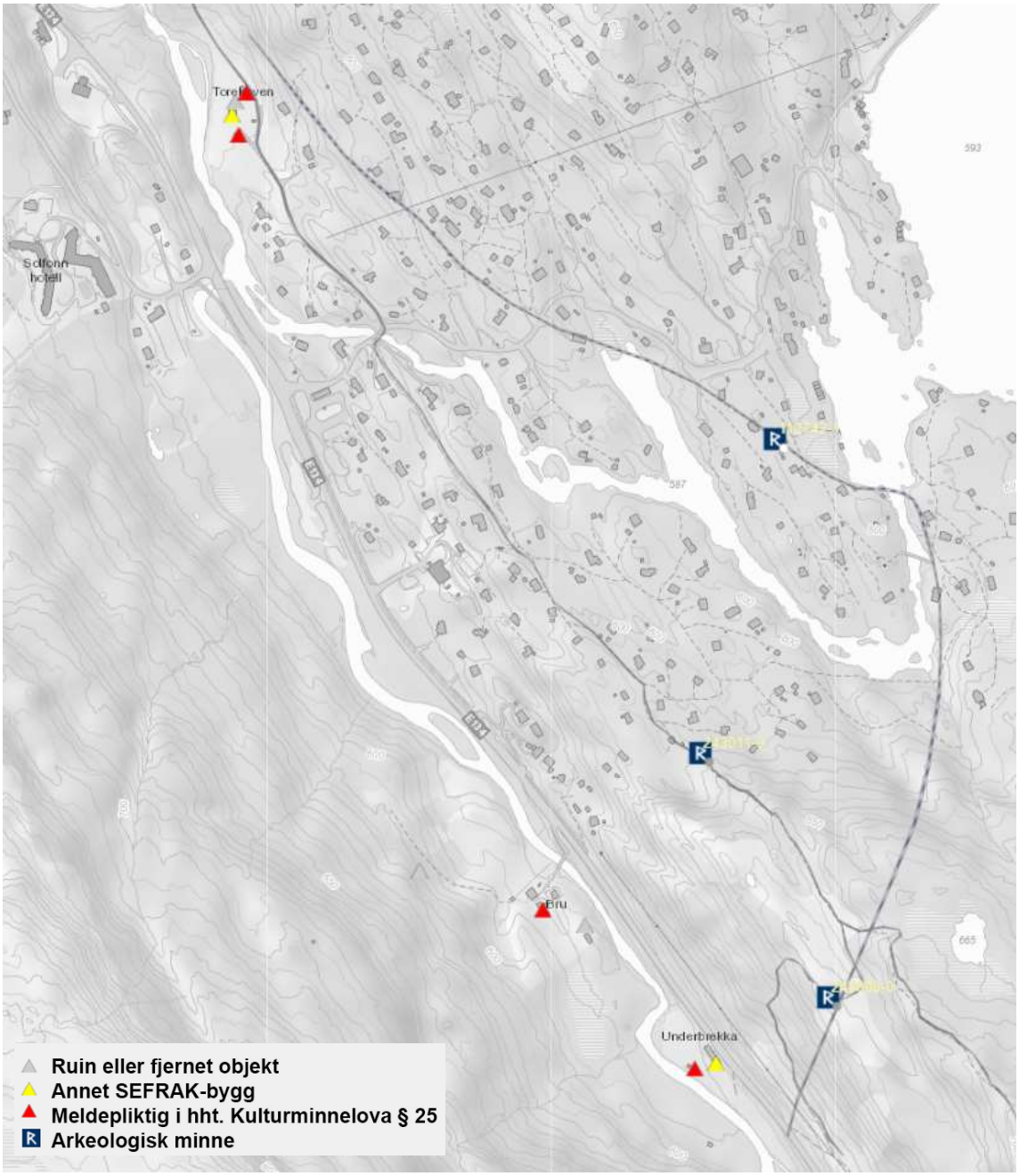
Det har budd folk på Seljestad langt tilbake i tid. Dette har vore ein viktig stad med tanke på ferdsel over fjellet, og ein naturleg kvileplass og overnattingsplass. Ei rekke funn viser at i forhistorisk tid har det vore mykje jernutvinning i området. Namnet Seljestad kan koma frå mannsnamnet Seli. Ei anna tolking er at namnet kjem av «Selhusstad» – altså ein stad med selehus, og som har med ferdsel å gjere. Garden Seljestad er kjend i skriftlege kjelder tilbake til 1600-talet. I 1626 går det fram at «Sellistad» ligg aude (truleg etter svartedauden) (Kolltveit 1967).

Kulturminna på Seljestad inngår i kulturmiljø 2 i konsekvensutgreiinga for kommunedelplanen. Kulturmiljøet vart vurdert til å ha middels til stor kulturhistorisk verdi. Nye funn i samband med planarbeidet er omtalt under. Det er gjort fleire nye funn – men i stor grad berre meir av det som var kjent frå før. Sjølv om tal på objekt har auka, har ein ikkje vurdert det slik at dette har endra den kulturhistoriske verdien slik den var satt i KDP.

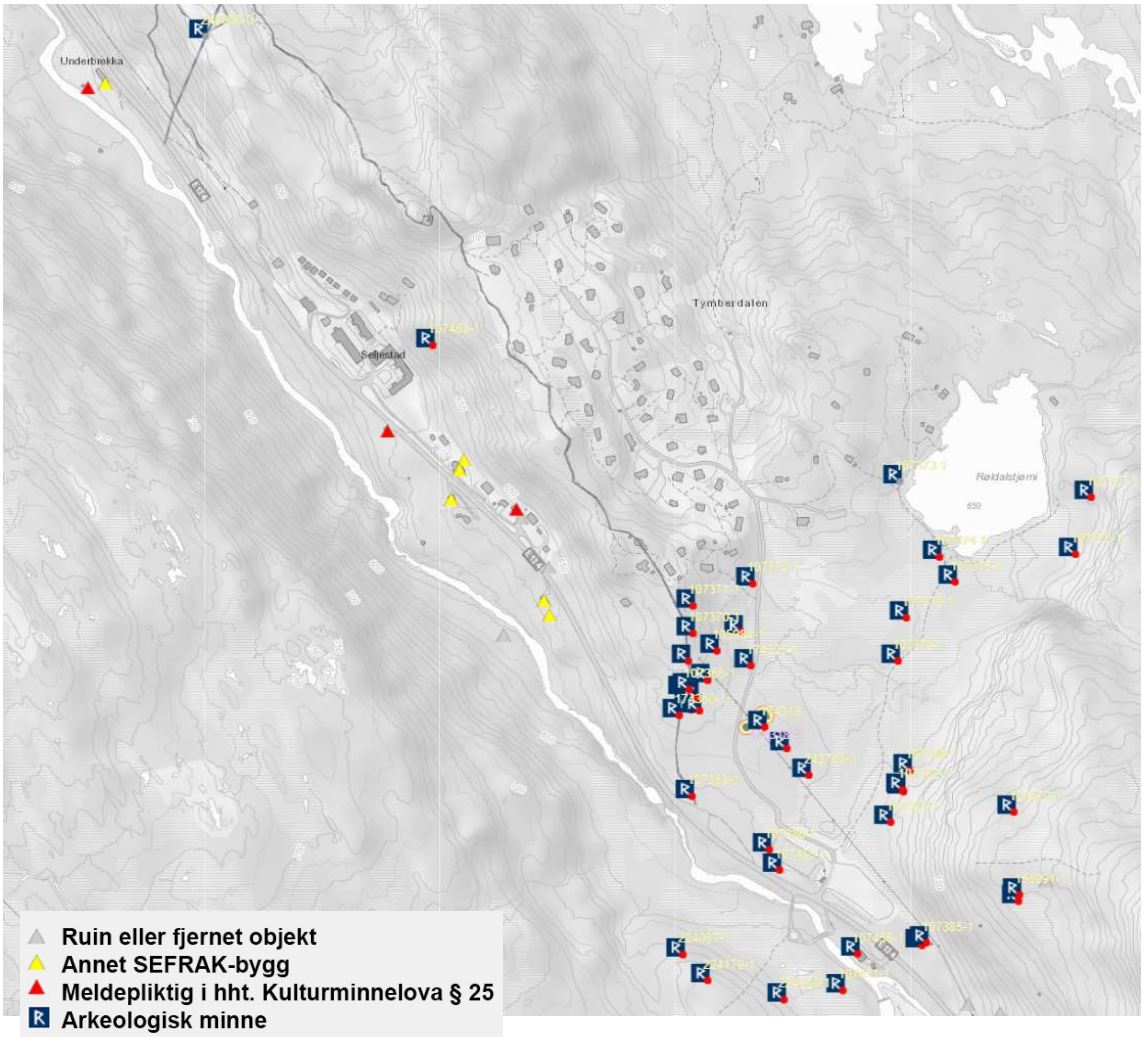
Det er også utarbeidd konsekvensutgreiing for massedeponi i tilknyting til planen. Deponiet på Seljestad ligg like vest for dagens E134 og elva Opo, i den smale delen av dalføret like før Seljestadjuvet. Kulturhistorisk har området vore del av fellesbeitet til bruka på Seljestad – og er ein del av det generelle haustings- og beitelandskapet med få fysiske kulturhistoriske spor. Her er ikkje gjort nye funn, og den kulturhistoriske verdien satt i konsekvensutgreiinga er ikkje endra (liten verdi). Gamlevegen gjennom Seljestadjuvet aust for planområdet er ein del av den første køyrevegen over fjellet. Denne ligg i influensområdet og har stor verdi.



Figur 21, Utsnitt frå kart i konsekvensutgreiinga for KDP som viser kulturmiljø 2, Seljestad. Deponiområde der kulturhistorisk verdi er vurdert til liten, er vist med pil.



Figur 22, Utsnitt henta frå databasen «Askeladden», som viser området mellom Torekoven og Underbrekka



Figur 23, Utsnitt henta frå databasen «Askeladden» som viser området mellom Underbrekka og Hesjabakkmyrane.

Automatisk freda kulturminne

På Hesjabakkmyrane ligg eit større felt med automatisk freda kolgroper og jarnvinner. Området er ein del av friområdet på Hesjabakkmyrane jf. kommuneplanens arealdel. I konsekvensutgreiinga i samband med kommunedelplanarbeidet vart potensiale for funn av fleire automatisk freda kulturminne vurdert som stort.

Hordaland Fylkeskommune gjorde registreringar i 2000, 2012 og 2018 (HFK, Rapport 4, 2002, Rapport 36, 2013 og Rapport 24, 2018). Ved registreringane vart det påvist fleire automatisk freda kulturmnne enn det som var kjent frå før. Ein kjenner no til mellom anna røsteplassar, jarnomnar og ei rekke kolgroper. Dette syner at området har vore attraktivt for jarnutvinning i førhistorisk tid. Utvinning av jern området kan ha teke til i eldre jernalder (400 e.Kr.) og pågått i minst 800 år.

Allfarvegen (Askeladden id 243011) mellom Odda og Røldal, eller det som er att etter den, går utanfor og langs med nordleg plangrense. Unntaket er ved Hesjebakkmyrane, der Allfarvegen bøyer sørover, og ligg gjennom planområdet ned mot dagens E134. Allfarvegen skal ha starta ved den tidlegare Allmenningen i Odda (no borte), og gjekk vidare forbi Eitrheim, der det framleis er att fine delar. Ved Hilldal finns eit stykke att. Ved Skare finst vegen – og herifrå kan ein gå til Seljestad, forbi Ljosabekk og Sponheller, Hestakleiv og Torekoven, og vidare sørover mot Røldal. Inst i Seljestaddalen, ved Histeinen (låg nær Seljestadtunnellen), gjekk den opp Gorrskleivi, vidare langs vestsida av Gorrsvatn, opp den bratte Svoren (ved innslaget på Røldalstunnellen) der det skal det vere 177 trappetrinn i fjellet, og over Røldalsfjellet, som hadde varderekke (borte etter utbygging av kraftmaster).

Fylkeskonservator formidlar i brev datert 25.04.19: «*Almannavegen som kulturminne er vanskeleg å tidfeste, indirekte vil jo vegen kunne knytast til kulturminna rundt. Området er i bruk alt i eldre jernalder, men kor vidt veglinja er frå denne tida er meir uvisst. Som etablert kommunikasjonssystem mellom bygdene, bør den likevel ha vore del av eit system alt i yngre jernalder. Vegfaret mellom Torekoven og Seljestad er sterkt redusert både med omsyn til trase og opphavleg standard gjennom årelang utbygging av hytter*» (…) «Sjølv om eigenalderen på kulturminnet ikkje sikkert kan setjast fast bør ein sjå alderen på vegen i lys av volum og tidfesting av aktiviteten elles i området og då vil fylkeskonservatoren hevda at stien er del av eit system godt etablert alt i yngre jernalder, moglegvis enda lenger attende».

Nyare tids kulturminne og kulturlandskap

Samferdsle har til alle tider vore kjenneteiknande for Seljestad. Ved Seljestad har reisande frå gamalt av overnatta før eller etter turar over fjellet. Det vart oppretta skysstasjon på Seljestad allereie i 1829, og i 1870 fekk staden sitt fyrste hotell, Seljestad hotell. Det neste hotellet, Hotell Folgefonn, kom i 1893.

Det er fleire SEFRAK-registrerte bygg i og nær inn mot planområdet. I tekst under er berre dei som ligg innafor plangrensa nærare omtalt. Det er spor etter torvtaking i myrane i planområdet. Desse spora kan vera gamle, og syner at torva har vore ein nytta ressurs.

Ved Underbrekka ligg eit SEFRAK-objekt like utanfor plangrensa (ID1228-0201-027). Det er markert med gul trekant. Bygget er eit samanbygd bustadhus og driftsbygning, i SEFRAK datert til 1900-talet, første kvartal (gul trekant). På SEFRAK-skjema står det oppført at «gamlestova» midt i bygget skal vere over 400 år. Ho skal opphavleg ha stått 25 meter «lenger borte», men vart flytta og bygd på 1900-talet. I samband med planarbeidet vart det sendt inn prøvar til dendrokronologi. Det viste at bygget er oppført med material frå tidlegast 1700-talet, og det er dermed ikkje underlagt automatisk vern etter kulturminnelova. Vest for det samanbygde huset, og utanfor plangrensa står eit eldhus (ID 1228-0201-028) registrert i SEFRAK med ukjent datering (raud trekant), men med opplysningar om at bygget vart reist på 1900-talet 4. kvartal på grunnmurane til eit eldre eldhus.

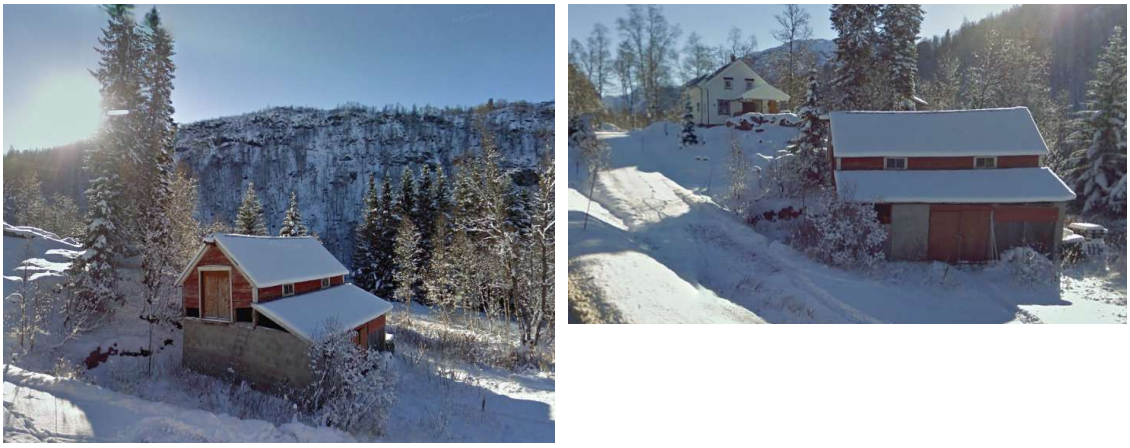
Figur 24, SEFRAK ID 1228-0201-027 ligg like ved dagens veg. Kjelde: Google MAPs.

Ved Underbrekka er det i Askeladden vist eit sideslep for slepet mellom Løyning-Elvershei (ID 112742). Dette er registret som ikkje freda, og er *avkrefta* av Fylkeskonservatoren i august 2018.

Vidare søraust, og like aust for Seljestad hotell ligg Jakobstova, eit våningshus med ID 1228-0201-045. I SEFRAK er bygget registert som løe/stove frå 1800-talet 1. kvartal, og meldepliktig (raud trekant). Ut frå opplysningane i SEFRAK er dette ei stove der det i etterkant er bygd på eit fjøs. Bygget er rekna som eit samanbygd hus.

Figur 25, SEFRAK ID 1228-0201-045. Kjelde: Google MAPs

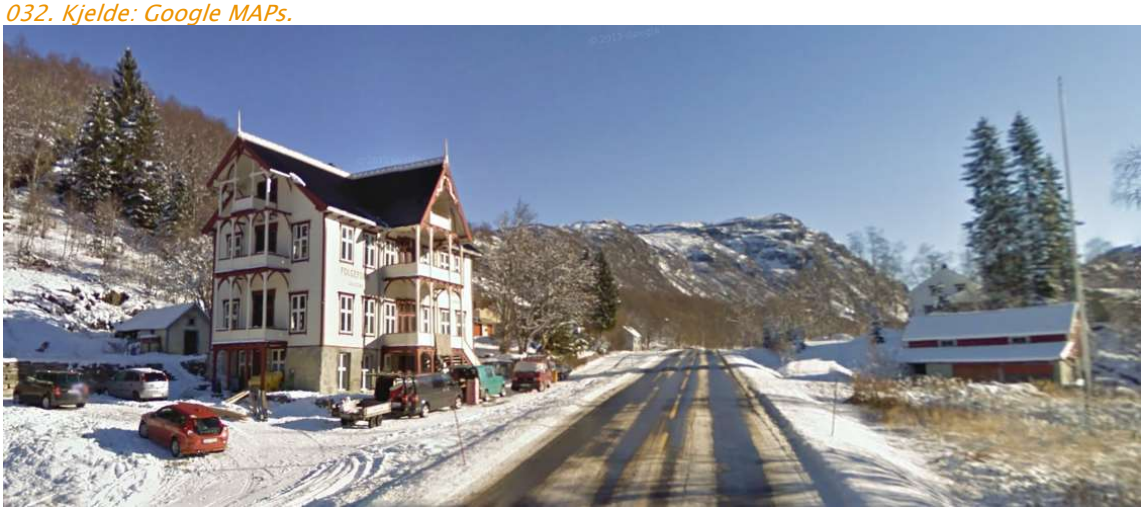
Vis a vis Folgefonn hotell ligg hotellet sin stall/garasje, registrert i SEFRAK med gul trekant (ID 1228-0201-0339). Her var det stall for 6 skysshestar i turisttida, ca. 1893-1914 (oppl. SEFRAK). Bygget skal vere oppført ca. 1893.



Figur 26, «Stallen». SEFRAK ID 1228-0201-033. Kjelde: Google MAPs

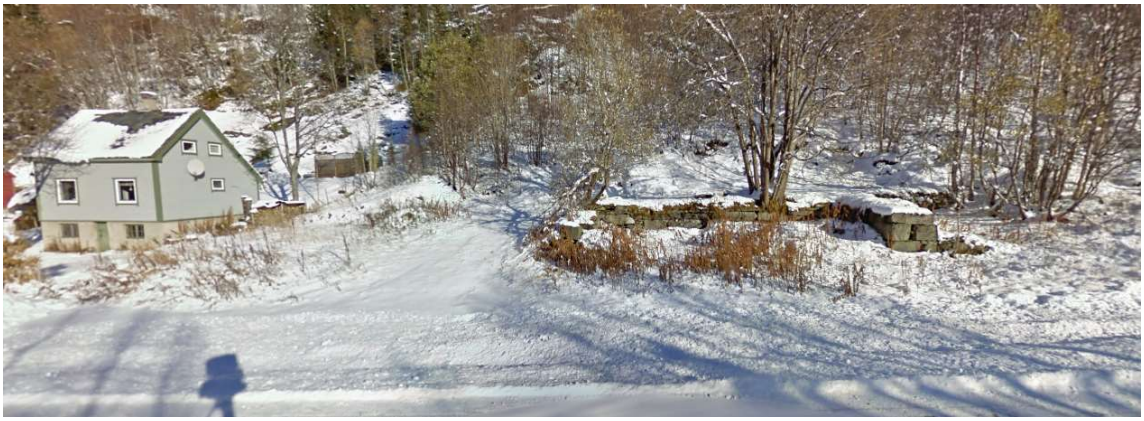
Like i plangrensa ligg Hotel Folgefonn (ID 1228-0201-031), markert med gul trekant i SEFRAK. Det vart reist i 1893. Bygget er no i privat eige som fritidsbustad. Bak hotellet ligg eit ishus (ID 1228-0201-032) frå 1800-talet 4. kvartal.

Figur 27, Folgefonn hotell, SEFRAK ID 1228-0201-031. Bak hotellet ligg ishuset med ID 1228-0201-032. Kjelde: Google MAPs.



Figur 28, Folgefonn hotell 1951. Bildet viser og stallen i SEFRAK på andre sida av vegen. Foto: Enoch Djupdræt. Kjelde: Billedsamlingen UiB.

Aust for hotellet, og like utanfor plangrensa, ligg ei samanbygd stove/løe (ID1228-0201-046). Den eldste delen, stova, er frå 1800-talet 1. kvartal. Løa + skykkja er bygt på 1920-talet (oppl. SEFRAK). Stova skal ha blitt flytta hit frå tufter som ligg lenger aust, ID 1228-0201-048). Flyttinga skal ha skjedd i 1919-1920. Desse opphavlege tuftene for bygget ligg innafor plangrensa.



Figur 29, Grunnmurar, SEFRAK ID 1228-0201-048

Sør for vegen ligg det som tidlegare var ei samabygd løe og bustadhus (ID 1228-0201-049). Bygget er frå 1800-talet, 4. kvartal. No nytta til fritidsbustad. På tomta ligg og løe/uthus frå same tid (ID 1228-0201-050). Begge bygga har gul SEFRAK-trekant. Stova vart, i følgje SEFRAK-opplysningar, flytta hit i 1890, etter utskifting. Ho er altså eldre enn dette. Uthus og løe vart bygd på 1890-talet.

Figur 30, SEFRAK id 1228-0201-049 til høgre og 50 til venstre. Kjelde: Google MAPs

Gjennomgangen av SEFRAK-bygg viser at det i planområdet ligg to samanbygde hus. Dette er døme på ein langhustradisjon som er del av vestnorsk byggeskikk. Det finst fleire døme på tilsvarande bygg på Vestlandet, særleg langs kysten, men dei vert meir og meir sjeldne. Byggeskikken har ein parallell til andre sida av Nordsjøen; Færøyane, Shetland og Orknøyane (grind.no). Mykje tyder på at denne byggeskikken representerer ein busettingstradisjon som har røter i mellomalder, og som varte fram til 1800-talet. Byggeskikken er og kjent i indre delar av Hordaland, m.a. Voss og her mellom Odda og Røldal.

Kulturminne og kulturmiljø er nærare omtalt i konsekvensutgreiinga av kommunedelplanen frå 2008, og i konsekvensutgreiing av deponiområde frå 2017. Både dei forhistoriske kulturminna og bygningsmiljøet frå nyare tid ved Seljestad inngår i kulturmiljø 2, med middels til stor verdi. Som følgje av vidare planarbeid har det kome noko meir kunnskap om kulturminne og kulturmiljø, men den kulturhistoriske verdien for kulturmiljøet er ikkje endra.

5.9. Naturressursar

Jamfør NIBIO (AR5- data) finns det enkelte mindre jordbruksareal innanfor / inntil planområdet (veg i dagen). Dette omhandlar innmarksbeite på Torekoven, overflatedyrka jord og fulldyrka jord omkring eksisterande gardsbruk på Bru, samt fulldyrka jord ved Underbrekka, mellom eksisterande E134 og elv. Landbruksareala på Bru ligg utanfor planområdet.

Jamfør områdeskildring- og verdivurdering i konsekvensutgreiing for massedeponi, finns det ikkje AR5-data for deponiområdet. I følgje AR50 består deponiområdet av skog og open myr. Det er ikkje jordbruksareal verken i plan- eller influensområdet for deponiområdet.

Boniteten til skogareala er ikkje kartlagt i følgje NIBIO, men basert på inntrykk frå synfaring kan det konkluderast med at området i hovudsak består av skrinn fjellbjørkeskog på grunnlendt mark (låg bonitet / impediment). Det er med andre ord ikkje produktive skogareal i området.

Deponiet ligg innanfor eit område som er nytta til utmarksbeite (Etne beitelag). Beiteområdet har eit tilgjengeleg areal på 43,2 km2, medan sjølve deponiet utgjer ca. 0,12 km2. I 2015 vart det sleppt 236 sau og 390 lam på beite i dette området, noko som gjev ein dyretettleik på 14,5 sau/km2. Det er stadvis noko innslag av meir næringsrik berggrunn, noko som kan gje opphav til parti med rik vegetasjon, medan vegetasjonen i andre delar av beiteområdet kan klassifiserast som flekkvis og skrinn.

I følgje Fiskeridirektoratet er det ikkje næringsfiske eller akvakulturanlegg i ferskvatn i Opo. Når det gjeld fritidsfiske, samt stasjonær og anadrom fisk i dette vassdraget, vert det vist til temarapportane som omhandlar nærmiljø/friluftsliv og naturmiljø.

I følgje NGU er det ikkje registrert viktige grus-, pukk-, mineral-, metall- eller naturstein-førekomstar i dette området.

I følgje Mattilsynet er det vassverk på Seljestad (lausmassebrønn like ved Histeinselva, med reserveinntak i Stølselva), Skare (har oppkomer i Skaremarka som vasskjelde) og i Odda. I tillegg er det planlagt å nytte Histeinselva som reservekjelde for framtidige Odda vassbehandlingsanlegg. I NGU sin database (GRANADA) er det registrert ein fjellbrønn nordvest for Grastjørn, ca. 300 m vest for deponiet. Vidare er det registerert fleire fjellbrønnar, og eit fåtal lausmassebrønnar, vidare nedover langs Opo.

5.10. Grunntilhøve

Dei geologiske tilhøva ved påhogg på Seljestad og langs trasé for ny tunnel (Røldalstunnel) vart vurdert som del av kommunedelplanarbeidet for E134 frå Vågsli til Grostøl i 2007. Me viser her til oppdragsrapport nr. 2005065772, dagsett 02.10.2007, utarbeidd av SVV.

Jamfør rapporten omfattar geologien i området grunnfjellsbergartar (Gneisar, granittar og vulkanittar), omdanna sedimentære bergartar (Fylitt og glimmerskifer), og kaledonske skyvedekker (Ulike typar gneis). Det er varierande mengde lausmassar i området. Morene, skredavsetningar og fluvialavsetningar dominerer. Generelt vert morenemassane mektigare frå vest mot aust.

Ved Seljestad er påhogget lagt i Holmasjøformasjonen. Bergarten er ein glimmerrik kvartsskifer med ein tjukkleik på om lag 20m. Området er dekt av vegetasjon og morene / rasur med ukjend tjukkleik. Bergskrenten over påhogget er bratt.

Tunneltraséen går igjennom ulike bergartar og kryssar fleire bergartsgrenser og forkastingar. Det er stor overdekning langs store parti av tunnelen, opp imot 700m på det meste.

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. Jamfør analysen er hendingar som fører til auka risiko knytt til anleggsfasen. Dette gjeld avrenning frå deponi og ulykker med anleggstrafikk. Desse hendingane må handterast vidare i byggeplanfasen. Det er ikkje identifisert behov for omsynssoner i arbeidet med ROS- analysen.

5.12. Eigedomsforhold

Statens vegvesen eig og driftar E134 over Haukeli. Areala langs vegen er private med unntak av friområde på Hesjabakkmyrane som er eigd av Odda kommune, samt utfartsparkeringsplassane som er eigd av Miljøverndepartementet (sjå kap. 5.6). Desse parkeringsplassane vart i si tid løyst inn med statlege friluftsmidlar, for å legge til rette for meir friluftsliv.

6. SKILDRING AV PLAN

6.1. Planlagt arealbruk

Tabellane under gjev oversikt over reguleringsføremål innanfor planområdet jf. § 12-5, plan og bygningslova, i vertikalnivå 1, under bakken, vertikalnivå 2, på bakken, og vertikalnivå 3, over bakken.

Tabell 4 Arealoppgåve vertikalnivå 1 (under bakken, tunnel)

Arealtabell	
§12-5. Nr. 2 – Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	**Areal (daa)**
o_SKV1	241,6
o_SVT	303,9
o_SVT	9,0
o_SVT	255,3
o_SVT	301,5
Sum areal denne kategori:	1111,3
Totalt alle kategorier: 1111,3	

Hensynsonetabell	
a.1 sikringssoner	**Areal (daa)**
H190_3	1111,3
Sum areal denne kategori:	1111,3
Totalt alle kategorier: 1111,3	

Tabell 5 Arealoppgåve vertikalnivå 2 (på bakken)

Arealtabell	
§12-5. Nr. 1 - Bygningar og anlegg	**Areal (m²)**
1001 - Bygningar og anlegg (2)	121,64
1110 - Bustader (2)	505,59
1120 - Fritidsbusetnad (8)	6355,41
1150 - Forretningar (2)	688,03
1320 - Hotell/overnatting (2)	2562,58
1801 - Bustad/forretning	289,15
Sum areal denne kategori:	10522,39
§12-5. Nr. 2 – Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (m²)
2010 - Veg (18)	23375,94
2011 - Køyreveg (8)	66847,94
2012 - Fortau (11)	4824,51
2015 - Gang-/sykkelveg (4)	6535,34
2018 - Annan veggrunn – teknisk anlegg (22)	30656,48
2019 - Annan veggrunn - grøntareal (39)	82135,58
2082 - Parkeringsplassar (6)	22637,65
2800 - Kombinerte formål for samferdselsanlegg og/eller tekniske infrastrukturtrasear (2)	564,81
Sum areal denne kategori:	237578,32
§12-5. Nr. 3 – Grøntstruktur	Areal (m²)
3040 - Friområde (17)	21529,76
Sum areal denne kategori:	21529,74
§12-5. Nr. 5 – Landbruks-, natur- og friluftsformål og reindrift	Areal (m²)
5100 - LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gardstilknytt næringsverksemd basert på ressursgrunnlaget på garden (9)	30686,34
5130 - Friluftsformål (10)	5948,77
5210 - Spreidde bustader (4)	5200,69
5300 - Naturvern (2)	4627,56
5900 - LNFR formål kombinert med andre angitte hovudformål	64759,72
Sum areal denne kategori:	111223,06
§12-5. Nr. 6 – Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhøyrande strandsone	Areal (m²)
6600 - Naturområde (3)	3543,82
Sum areal denne kategori:	3543,82
Totalt alle kategorier:	**384397,32**

Tabell 6 Arealoppgåve omsynssoner i vertikalnivå 2

Hensynsonetabell	
a.1 sikringssoner	**Areal (m²)**
Frisikt (4)	959,63
Andre sikringssoner (2)	7908,03
Sum areal denne kategori:	8867,67
a.3 faresoner	Areal (m²)
Høgspenningsanlegg (inkl. høgspentkablar) (3)	17804,42
Flomfare (25)	14603,34
Sum areal denne kategori:	32407,77
d) Bandlegging	Areal (m²)
Bandlegging etter andre lover	11894,69
Sum areal denne kategori:	11894,69
Totalt alle kategorier:	**53170,13**

Bestemmelsesområder	
Bestemmelseområde	**Areal (m²)**
Vilkår for bruk av arealer, bygninger og anlegg (15)	15788,21
Midlertidig bygge- og anleggsområde (619)	108340,53
Sum areal denne kategori:	124128,73
Totalt alle kategorier:	**124128,73**

Tabell 7 Arealoppgåve vertikalnivå 3 (over bakken, bruer)

Arealtabell	
§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	**Areal (m²)**
2010 - Veg (3)	1212,55
2011 - Kjøreveg	74,89
2012 - Fortau (2)	293,64
2015 - Gang-/sykkelveg	310,76
2018 - Annen veggrunn - tekniske anlegg (9)	359,44
Sum areal denne kategori:	2251,27
Totalt alle kategorier:	**2251,27**

Jamfør arealoppgåva omhandlar framlegg til plan i hovudsak areal avsett til Samferdsleanlegg og teknisk infrastruktur, dvs. areal som er naudsynt for å realisere vegtiltaket.

Deponiet på Seljestad er regulert med kombinert hovudføremål, dvs. LNFR og Bygg- og anlegg, underføremål massedeponi, av di dette speglar reell framtidig bruk (Massedeponi og deretter Landbruks-, natur- og friluftsområde).

Framlegg til plan legg også til rette for ny p- plass på vestsida av elva Opo av di eksisterande offentlege p- plassar på Hesjabakkmyrane (kommunal p- plass samt statleg utfartsparkering) vil bli nytta som midlertidig rigg- og anleggsområde i anleggsfasen for nytt vegtiltak. Tabellen under gjev oversikt over mengde parkeringsareal på Hesjabakkmyrane i ulike fasar.

Tabell 8. Arealoppgåve parkeringsareal på Hesjabakk før og etter tiltak.

Offentleg parkering på Hesjabakkmyrane.	Kommunal p- plass (m2)	Statleg utfartsparkering eigd av Miljødirektoratet (m2)	Ny p-plass (m2)	Sum (m2)
Dagens situasjon	2200	4200	0	6400
Anleggsfase	0	0	10000	10000
Framlegg til plan (Ferdig veganlegg)	3800	4600	10000	18400

Ved Løyningskrysset vert det regulert og/eller stilt rekkefølgjekrav om opparbeiding av felles parkeringsplassar som erstatning for plassane som vert borte som følgje av ny brukryssing og vegkryss. Hyttefelta kring krysset er regulert med prinsipp om parkering på sentrale, felles parkeringsplassar og gangtilkomst til den enkelte eigedomen. Fleire av dei felles parkeringsplassane er ikkje opparbeidd. I løpet av åra er det etablert praksis med å parkere på statleg utfartsparkeringsplass ved krysset, i vegkant, grøft, eller tilgjengeleg restareal langs E134. Denne praksisen vil ikkje kunne vidareførast når ny veg vert bygd, og fleire av dei private merknadene til offentleg høyring påpeika behovet for parkeringsplass.

I samråd med kommunen vert det derfor regulert til felles parkering på gnr. 31, bnr.316 (delvis opparbeidd i dag), og på gnr. 3, bnr. 210 og 52 (regulert i PlanID2011003_S022_Løyning – Torekoven og delvis opparbeidd). I tillegg vert det stilt rekkefølgjekrav om opparbeiding av felles parkeringsplass på gnr. 34, bnr. 18 på austsida av Løyningselva (regulert i PlanID2011003_S022_Løyning – Torekoven, ikkje opparbeidd).

Tabellen under gjev oversikt over parkeringsareal på Løyning i ulike fasar. Dagens situasjon er henta ut frå kart og ortofoto. Det er antatt eit tal på plassar ut frå tilgjengeleg, opparbeidd areal.

Tabell 9. Arealoppgåve regulert parkeringsareal på Løyning før og etter tiltak. Areal m2 (antatt tal på plassar).

Offentleg og felles parkering på Løyning.	P- plass gbnr. 31/316 (m2)	Statleg utfartsparkering gbnr. 31/188, og 253, eigd av Miljødirektoratet (m2).	Felles p- plass (m2) på gbnr. 34/18 (tilgrensande reguleringsplan).	Felles p- plass (m2) gbnr. 31/210 og 52. (Ved Scandur)	Sum (m2)
Dagens situasjon	800 (34 p-pl.)	820 (33 p-pl.)	0	230 (8 p- pl.)	1850 (75 p- pl.)
Anleggsfase	0*	0 Areal flytta til ny p- plass på Hesjabakk.	1250 (48 p-pl.)	0*	1250 (48 p-pl.) Sjå merknad under.
Framlegg til plan (Ferdig veganlegg).	920 (38 p- pl.) (Felles parkering)	0 Areal flytta til ny p- plass på Hesjebakk	1250 (48 p-pl.)	1100 (44 p. pl.)	3270 (130 p- pl.)

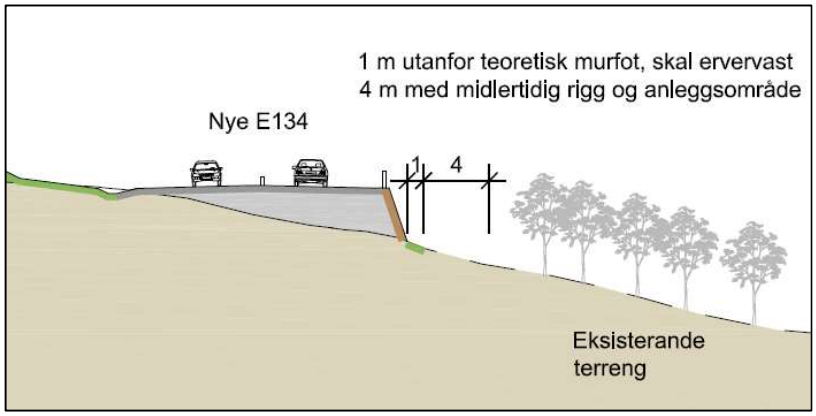
*I plankartet er begge områda vist som føresegnsområde midlertidig bygg- og anleggsområde av omsyn til fleksibilitet, men i anleggsfasen må eit av areala kunne nyttast som felles p- plass for hytteeigarar. Samla mengd tilgjengeleg p- plass i anleggsfasen vert med det anten 48 + 44 p- plassar (På 31/210 og 52), eller 48 + 34 p- plassar (På 31/316). Dette vil uansett vere meir enn det som er tilgjengeleg i dagens situasjon.

Framlegg til plan legg til grunn at enkelte bygg må rivast som del av tiltaket. Kva bygg det gjeld går fram av plankartet.

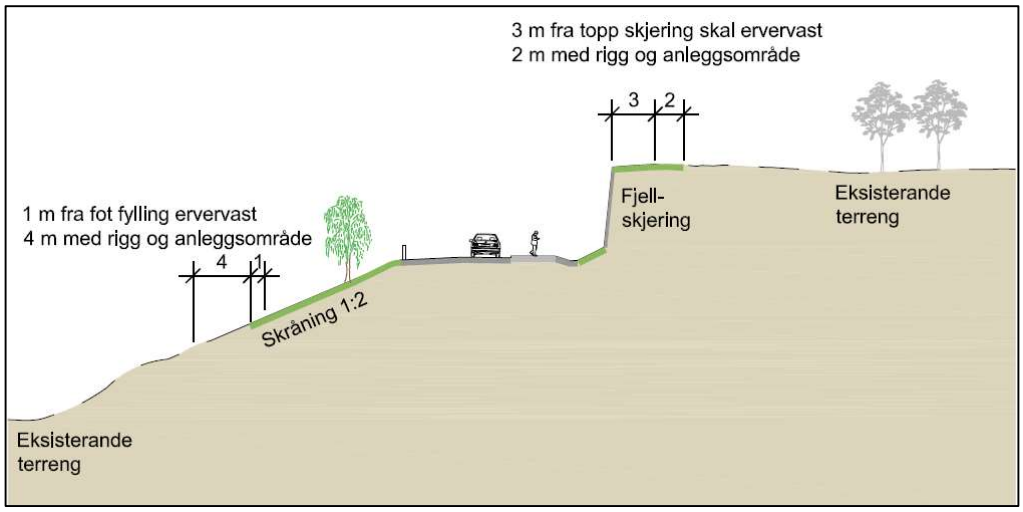
6.2. Reguleringsprinsipp

Det er lagt til grunn som reguleringsprinsipp at ny veg skal etablerast på mur mot verna vassdrag Opo av omsyn til elv, tilhøyrande naturmiljø og landskap. Framlegg til plan opnar unntaksvis opp for at vegen kan etablerast på fylling mot elv, der avstanden frå fyllingsfot til elvekant er større enn 15m.

Utanfor murfot / fyllingsfot er det sett av ei sone på 1m til anna veggrunn teknisk som skal ervervast. Utanfor denne sona igjen er det sett av eit 4m breitt belte til midlertidig rigg- og anleggsområde for å sikre tilstrekkeleg arbeidsrom i anleggsfasen. Dette prinsippet er gjennomført langs heile strekninga der veganlegget møter elv, med unntak av der vegen kryssar over elva. Planframlegget opnar ikkje opp for å snevre inn elveløpet. Same prinsipp er også lagt til grunn for deponi og ny p- plass på Hesjebakk.



Figur 31, Reguleringsprinsipp der murfot møter terreng.



Figur 32, Reguleringsprinsipp der fylling møter terreng og langs topp fjellskjering.

Langs topp fjellskjering er det lagt til grunn som reguleringsprinsipp at det vert sett av ei sone på 3m til annan veggrunn teknisk som skal ervervast. Utanfor denne sona igjen er det sett av eit belte på 2m til midlertidig rigg- og anleggsområde for å sikre handlingsrom i anleggsfasen.

Der tiltaket rører ved automatisk freda kulturminne (objekt eller sikringssone) er det lagt til grunn som reguleringsprinsipp at heile kulturminnet skal inngå i planen og med det søknad om frigiving.

6.3. Vegsystemet, Køyreveg, veg

Overordna føringar for hovudvegsystem er skildra under kapittel 4. Vegklasse H7 (Tunnel) og H3, med forsterka midtdelar (Veg i dagen), er lagt til grunn.

Framlegg til plan omfattar eksisterande t- kryss på Løyning. Solfonn-krysset er flytta nordover til Vektstasjonen etter offentleg høyring. Avstanden mellom desse kryssa er auka frå om lag 170 meter til om lag 450 m. Det er likevel under krava i vegnormalane, og det er difor som del av planarbeidet søkt om fråvik til minste avstand mellom kryss. Av omsyn til

trafikktryggleik er desse kryssa ikkje tilrettelagt for venstresvingebevegelse, berre høgresvingebevegelse (av og på).

Nytt t- kryss på Seljestad er planlagt for både høgre- og venstresvingerørsle fram til det vert etablert to løp i Røldalstunnelen. Etter dette vert venstresvingefelt stengt og det vert berre mogleg med høgresvingerørsler. Krysset på Seljestad vert planlagt med avkjøringsfelt til høgre som fylgje av fart / nedoverbakke.

Planframlegget legg til rette for ny lokalveg frå Solfonn til Løyning via ny bru, og frå øvre Seljestad til Hesjebakkmyrane / Korlevoll, også her via ny bru. Fylgjande kriterier er lagt til grunn for avkjørslar / kryss frå ny E134.

Tabell 10, Dimensjonerande grunnlag for lokalvegar

Veg-nummer:	Dimensjonerings-klasse	Fartsgrense (Anteken)	ÅDT (Anteken)	Dim. Køyretøy	Kommentar
20000	Sa2	50	Mindre enn 1500	VT	Ny lokalveg frå øvre Seljestad til Hesjebakk / Korlevoll
63000	A3	30	Mindre enn 300	L	Tilkomst til gardsbruk på gnr. 32, bnr.1
62000	Sa2	50	Mindre enn 1500	L	Omlagt lokalveg til Løyning
66000	Sa2	50	Mindre enn 1500	L	Veg frå Solfonn til Løyning / Torekoven

6.4. Gang- og sykkelvegar, kollektiv

Framlegg til plan legg til rette for samanhengande gang- og sykkelveg mellom øvre og nedre Seljestad. Gang- og sykkelvegsystemet kryssar, saman med lokalvegsystemet, planfritt over ny E134 i to nye bruer, ei på Solfonn og ei på Hesjabakk.

Ny bru med tilhøyrande fortau koplar saman Løyning og Solfonn. Vidare frå Løyning og sørover til Hesjabakkmyrane legg framlegg til plan til rette for ny gang- og sykkelveg langs E134 og langs ny lokalveg frå Seljestad til Hesjabakkmyrane, som kryssar i bru over ny E134. Frå Løyningskrysset er det opna for køyring på gang- og sykkelveg til eigedom med fast busetnad, samt nokre få hytter som kan nytte same tilkomst.

Gang- og sykkelvegen langs ny lokalveg på Hesjabakk er tilrettelagt for trakkemaskin mellom avkøyringa til hyttefelt (Tymberdalen / Ørnahaug) og fram til eksisterande offentleg parkeringsareal på Hesjabakkmyrane. Bredda på gang- og sykkelvegen er her 6,5m slik at den kan nyttast til skiløype vinterstid. Trakkemaskina kan krysse over ny bru til ny p- plass for oppkøyring av løypenett på vestsida av Opo.

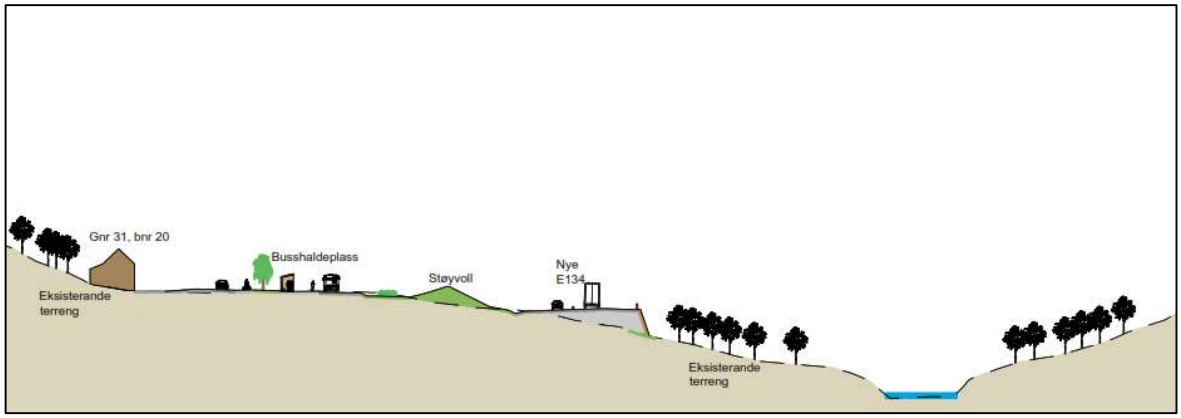
Gang- og sykkelvegsystemet fylgjer stigninga på ny veg / lokalveg og er såleis ikkje i samsvar med UU- krava alle stadar i høve til stigning.

Planen legg til rette for to haldeplassar for buss med avkøyring frå E134 til lokalveg og haldeplass med moglegheit for å snu utan rygging. Dagens haldeplass ved Vektstasjonen vert flytta sørover til Solfonn, medan haldeplass på Seljestad er lagt i eiga sløyfe ved lokalvegen.

6.5. Utforming av sideterreng

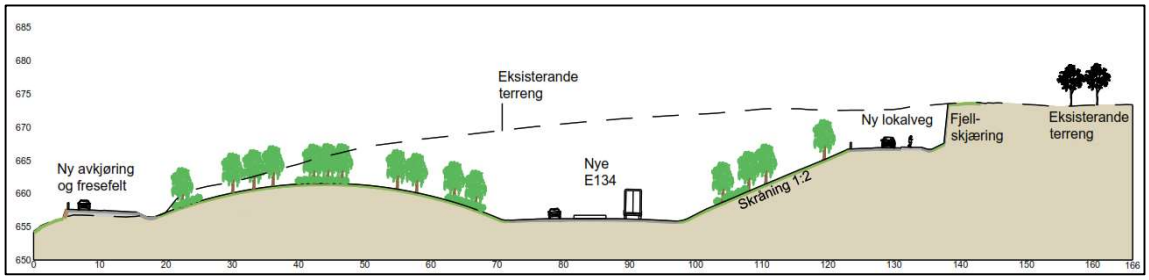
Dei strenge krava til vegklasse (H3 med forsterka midtmerking) med omsyn til kurvatur / veggeometri gjer det vanskeleg å tilpasse ny veg til lokale tilhøve. Eksisterande terrengtilhøve innanfor planområdet med dels bratt terreng på austsida av ny veg og nærleik til elva Opo på vestsida av ny veg avgrensar også spelerommet.

Ein har i planarbeidet søkt å optimalisere veglinja i høve til eksisterande terreng. Dette gjeld spesielt strekninga frå Seljestad der ny og gamal E134 skil lag, og fram til nytt tunnelpåhogg på Hesjabakkmyrane. Langs Seljestad har ein søkt å leggje ny veg lågare i terrenget enn eksisterande veg av omsyn til eksisterande busetnad / næring. Det er også regulert inn ein områdeskjerm / voll mellom ny veg og eksisterande bustadhus, jamfør tilråding i støyrapport og slik snitt under illustrerer.



Figur 33 Landskapssnitt igjennom støyvoll og busshaldeplass på Seljestad. (profil 42925 i C-teikning)

Vidare frå Seljestad og opp til Hesjabakkmyrane ligg ny E134 med tilnærma maks stigning opp til ny bru på Hesjabakk før vegen flatar ut inn mot nytt tunnelpåhogg. Hovudvegen ligg her tungt i terrenget over ein strekning på om lag 300m som fylgje av tilhøvet mellom stigningskrav og eksisterande terreng. Ny lokalveg frå Seljestad til Hesjabakk / Korlevoll gjev eit meir ope tverrsnittet og meir «nedtona» skjering mot aust. Skjering langs lokalveg vert 7-8m på det høgste. Sideterrenget er elles slakka ut (helling 1:2) slik at tverrsnittet vert mest mogleg ope, som illustrert på snitt under.



Figur 34 Landskapssnitt igjennom avkøyringsrampe og lokalveg på Øvre Seljestad (profil P42530 i C-teikning)

6.6. Støy

Det er utarbeidd støyberekningar som del av planarbeidet. Me viser til vedlagt støyrapport datert 20.05.2019, versjon 3. Tabellen under viser talet på bustadar, overnattingsstadar, og fritidsbustadar som ligg i gul og raud støysone (Framskriven situasjon – år 2037) der lokale støytiltak må vurderast nærmare som del byggeplanfase.

Adresseliste for støykjenslege bygg for vidare vurderingar og synfaring i byggjeplanfasen følgjer i vedlegg D til støyrapporten.

Tabell 11. Oversikt over tal på bustadar, overnattingsstadar og fritidsbustadar som må vurderast for lokale støytiltak i byggeplanfasen.

Ny reguleringsplan E134 over Haukeli	Raud sone	Gul sone
Tal på bustadar	5	6
Tal på overnattingsstadar	2	2
Tal på fritidsbustadar	17	78

6.7. Mellombels rigg- og anleggsområde

Det er sett av midlertidig rigg- og anleggsområde langs ytterkant av samferdsleføremål for å sikre handlingsrom i anleggsfasen. Midlertidig rigg- og anleggsområde skal i all hovudsak tilbakeførast til underliggande arealbruksføremål når veganlegget er ferdigstilt, og skal ikkje ervervast. Føresegnene til planen stiller krav til at områda skal settast i stand i samsvar med arealføremålet, eventuelt tilbakeførast til slik dei var før inngrepet eller i samsvar med avtale med grunneigar, avhengig av kva funksjon areala skal ha, etter avslutta anleggsperiode.

Dagens E134 frå Hesjabakkmyrane til nytt deponiområde er sett av til midlertidig rigg- og anleggsområde i framlegg til plan for å sikre tilkomst til deponiområdet i anleggsfasen. Innanfor sjølve deponiområdet er det avsett areal til midlertidig rigg- og anleggsområde tiltenkt rigg- og drift, mellomlagring og ranking av stadeigne massar med meir. Arealet er

lokalisert lengst øvst i dalen ved utlaupet til eksisterande Seljestadtunnel og i tilknyting til anleggstilkomst, og samtidig så langt bort frå elva som mogleg.

Eksisterande offentlege p- plassar på Hesjabakkmyrane er avsett til midlertidig rigg- og anleggsområde for å sikre areal til rigg- og drift i anleggsperioden. Eksisterande parkeringsareal på Hesjabakkmyrane vil truleg vera eigna stad for hovudrigg for vestre parsell.

6.8. Konstruksjonar

Det er utarbeidd forprosjekt for konstruksjonar som del av planarbeidet. Prosjektering er utført etter gjeldande handbok N400 Bruprosjektering 2015. I planarbeidet er det laga teikningar for fylgjande konstruksjonar:

- Røldalstunnelen vestre portal
- Bru på Hesjabakkmyrane (Del av ny lokalveg mellom Seljestad og Hesjabakkmyrane / Korlevoll)
- Bru over Opo til nytt parkeringsareal vest for Hesjabakkmyrane.
- Bru mellom Solfonn og Løyning.

Konstruksjonane er teikna ut med tradisjonelle tekniske løysingar, med unntak av overgangsbru ved Solfonn som har spesielle funksjonar / løysingar. Denne brua er vurdert med ulike trasear / linjeføring før ein kom fram til resultatet som er vist i framlegg til plan.

Konstruksjonar er elles omtalt i eigen rapport vedlagt planskildringa. Konstruksjonsrapport omtalar også behovet for vidare detaljutforming av konstruksjonar. Dei viktigaste føresetnadane som må klargjerast gjeld grunntilhøve, plassering av tunnelpåhogg, samt flaumnivå for aktuelle vassdrag.

6.9. Massehandtering, Deponi

Framlegg til plan føreset at det vert plassert steinmassar på to lokalitetar som ligg utanfor planområdet:

- På Liamyrane, innanfor tilgrensande reguleringsplan for austre parsell. (4.3 millionar kubikk)
- På Grostøl ved eksisterande skytebane. Nydyrkingsareal etter initiativ frå grunneigarar / Odda kommune. Arealet er 98 da og kan romme inntil 0.5 millionar kubikk, jamfør vurderingar gjort i temarapport landskap (KU for massedeponi).

Framlegg til plan opnar elles opp for nytt deponi på Seljestad i den smale delen av dalføret opp mot Seljestadjuvet. Området er lokalisert like nord for innslaget til eksisterande Seljestadtunnel. Lokaliteten er avgrensa av Histeinselva i vest og eksisterande høgspentline langs fjellfot i aust. Arealet ligg på 725-800 moh og har ein storleik på 65 daa.

Framlegg til plan opnar for permanent lagring og transport av inntil 420 tusen kubikk overskotsmassar frå vestre parsell innanfor areal avsett til massedeponi / LNFR.

Eksisterande E134 vil bli nytta som tilkomstveg til deponiområdet. Avkøyringa frå E134 til deponiområde er lagt øvst i dalen for å unngå kryssing av og utfylling i Histeinselva. Det er elles sett igjen ein buffer på 15m i framlegg til plan mellom elv og deponiområde av omsyn til elva med tilgrensande naturmiljø / kantvegetasjon.

Deponiet er utforma slik at det underordnar seg landskapet si hovudform. Landskapsplan O307 datert 20.05.2019 er gjort rettleiande for utforming. Før steinmassar kan deponerast skal eksisterande torv / jordmassar takast av og lagrast mellombels i ranker innanfor areal avsett midlertidig- rigg og anleggsområde innanfor felt LAA. Deponiområdet skal fyllast ut / settast i stand etappevis slik at ein oppnår rask og fortløpande revegetering.

Føresegnene til planen inneheld krav til istandsetting av deponiområdet etter at massar er plassert:

- Deponiområdet skal tilbakeførast til utmarksterreng og revegeterast med stadeigen vegetasjon. Ved utlegging av nytt vegetasjonsdekke skal stadeigne massar nyttast. Deponi (steinmassar) skal forkilast før utlegging av nytt vegetasjonsdekke.
- Når deponering av massar er avslutta og terrenget sett istand, skal avkøyrsle frå offentleg veg samt alle anleggs- og transportvegar innanfor føremålet fjernast.

Føresegnene stiller krav til at deponiet skal sikrast mot skadeleg avrenning av forureina vatn til Histeinelva. Rapporten «Reinsing av tunnelvatn og deponi», datert 22.09.17, er rettleiande for arbeidet. Moglege tiltak for å redusera forureina avrenning, jamfør rapport, skal løysast innanfor område avsett til deponi.

Det er stilt vilkår i føresegnene til planen om at regulering til deponiområde, inkludert avkøyring frå offentleg veg, vert oppheva når veganlegget er ferdigstilt, og seinast eitt år etter at E134 Røldalstunnelen – Seljestad er opna for trafikk.

6.10. Reinsing av tunnelvatn, vatn i dagsona

Tunnelvatn

Framlegg til plan legg til grunn at det skal etablerast lukka reinsesystem for overvatn i tunnel og tunnelvaskevatn, med plass til inntil 500 m3, under p- plass på Hesjebakkmyrane. Me viser her til notat «Reinsing av tunnelvatn – deponi», datert 22.09.2017. Reinsesystemet vil bestå av fylgjande komponentar:

- Innlaupsanordning
- Sedimentasjonskammer
- Utlaupsanordning
- Oljeavskiljar

Framlegg til plan legg elles til grunn at det skal etablerast eige parallelt system for reint lekkasjevatn frå tunnel som kan sleppast rett ut i resipient. Endeleg utforming av reinsesystem, magasin med meir, må avklarast i samband med utforming av byggeplanar.

Vatn i dagsona

NORWAT[3] sin definisjon for når overvatn skal reinsast er som fylgjer:

- Under 3000 ÅDT er infiltrering i grøftesystem tilstrekkeleg.
- Frå 3000 – 30000 ÅDT. Ei vurdering av resipienten sin sårbarheit, avgjer behovet for reinsing.

Det er stipulert ein framtidig ÅDT på ca. 4000, noko som betyr at det er resipienten sin grad av sårbarhet, som avgjer reinsekrav. Det er planlagt lukka drenering med kuppelrister i grøfter i dagsona av omsyn til verna vassdrag.

Jamfør notat «Reinsing av tunnelvatn – deponi», datert 22.09.2017, er det ikkje behov for omfattande reinsesystem før utslepp av overflatevatn frå dagsona til elv, men oppsamling av vegvatn over lengre strekningar tilseier at det bør etablerast eit reinsesystem før utslepp til elv. Behovet for etablering av oljeavskiljar før utslepp til elv må avklarast som del av plan for Ytre Miljø (YM- plan).

Deponi samt ny parkeringsplass

Føresegnene til planen stiller krav til at deponi/p- plass skal sikrast mot skadeleg avrenning av forureina vatn til Opo, dvs. resipient. Rapporten «Reinsing av tunnelvatn og deponi», datert 22.09.2017, er gjort rettleiande arbeidet. Eventuelle tiltak for å redusera forureina avrenning skal løysast innanfor område avsett til p- plass.

[3] NORWAT er eit fireårig etatsprogram (2012-2015) som gjennom ny kunnskap skal bidra til at Statens vegvesen planlegg, bygger og driftar vegnettet utan å påføre vassmiljøet uakseptabel skade.

7. VERKNADER AV TILTAKA I PLANEN

7.1. Overordna planar

Ny E134 er i samsvar med overordna planar og vedtak.

Planområdet ligg innanfor nedbørfeltet til Opo- vassdraget som er verna mot kraftutbygging (Verneplan I), og skal forvaltast etter rikspolitiske retningslinjer for verna vassdrag. Vernegrunnlaget er grad av urørthet og friluftsliv som viktig bruk.

Jamfør § 3 i kommuneplanens arealdel skal tiltak i vassdragsbeltet (inntil 100m frå strandlinja) ikkje finne stad før områda inngår i regleringsplan / plan for busetnad. Vidare skal byggegrense langs vassdrag, i slike planar, vera minimum 50m.

Nedbørsfeltet til Opo er delt inn i ulike forvaltningsklassar i KPA. Dagsona av tiltaket ligg innanfor klasse 1 og deponiområdet ligg innanfor klasse 3. Fylgjande føresegne gjeld for klasse 1, jamfør §-4 i KPA.

«Det er ikkje lov til å utføre inngrep som er til skade for pedagogiske verdiar, friluftsverdiar medrekna fiske og framkomsttilhøve i og langs vasstrengen, eller opplevingsverdiar»

Jamfør §-4 i KPA gjeld fylgjande føresegne for klasse 3:

«Det er ikkje lov å omdisponere areal i vassdragsbeltet i nokon form. Det er ikkje lov å utføre inngrep i nokon form som reduserer verdien av vassdraget. Vasskvalitet og naturleg vassføring skal haldast opp så langt råd er».

Framlegg til plan opnar for tiltak nærmare enn 50m frå vassdraget. Som avbøtande tiltak er det lagt til grunn som reguleringsprinsipp at ny veg skal etablerst på mur mot verna vassdrag Opo av omsyn til elv, tilhøyrande naturmiljø og landskap. Reguleringsprinsippet hindrar inngrep i elvestreng med tilhøyrande kantvegetasjon, samt opprettheld framkomsttilhøva i og langs vasstrengen. Vegtiltaket ligg elles i eit område som allereie er rørt i høve til tiltak i form av hyttefelt, lokalvegsystem og eksisterande E134.

Deponiet er trekt bort frå vasstrengen (Histeinselva) på tilsvarande måte.

7.2. Veg- og trafikktilhøve, Trafikktryggleik

Det er lagt inn fleire tiltak i framlegg til plan for å betre trafikktryggleiken på ny hovudveg:

- Vegstandard H3 men med forsterka midtoppmerking på 0,5m (Køyretøy / sjåfør som er i ferd med å krysse over i motgåande køyrebane vert varsla med lyd og vibrasjon). Midtoppmerkinga vil også gjeva auka trafikktryggleik som fylgje av auka avstand til møtande bil.
- Av omsyn til trafikktryggleik er T- kryss på Solfonn / Løyning ikkje tilrettelagt for venstresvingebevegelse, berre høgresvingebevegelse (av og på).
- Kryss til Løyning på Øvre Seljestad er etablert med avkjøringsfelt til høgre som fylgje av fart / nedoverbakke.

Talet på avkjørsle til enkeltbygg / sideareal langs ny veg er søkt redusert til eit minimum som del av planarbeidet. Kryss og avkjørsle er etablert med god sikt.

Planframlegget legg til rette for samanhengande og planskild gang- og sykkelveg mellom Solfonn, Løyning, Seljestad og eksisterande og ny p- plass på Hesjabakk.

Planen legg til rette for eigne haldeplassar for buss ved Solfonn og Seljestad. Bruk av busshaldeplass i staden for busslommer, samt samankopling av busshaldeplassar og gang- og sykkelvegnett, reduserer faren for kryssing av ny E134.

7.3. Anna teknisk infrastruktur

I føresegnene til planen er det stilt krav til at behov for varig og / eller mellombels omlegging av høgspenningsanlegg skal kartleggast i samband med utarbeiding av byggeplan for tiltaket. Eventuelle planar for omlegging skal utarbeidast i samarbeid med linjeeigar.

Det er stilt krav til at godkjent rammeplan for overvatn, og for eksisterande og nye offentlege VA-leidningar, skal liggje føre saman med byggeplanane for veganlegget.

7.4. Landskap, topografi og estetikk

Landskap er utgreidd i KDP og i KU for massedeponiet i samband med reguleringsplanen.

Vegtiltaket fylgjer som hovudgrep dagens vegline, med unntak av frå t- kryss på øvre Seljestad fram til tunnelpåhogg, der ny og gamal E134 skil lag. Vegtiltaket underordnar seg landskapet si hovudform ved at veglinja fylgjer daldraget si lengderetning nord/sør, der elva Opo utgjer lågaste punkt.

Det er søkt å tilpasse / forankre veglinjer (hovudveg og lokalvegar) til eksisterande terreng på best mogleg måte. Strenge geometrikrav saman med dels bratt terreng på austsida av ny veg og nærleik til Opo avgrensar spelerommet. Det er lagt til grunn som reguleringsprinsipp at ny veg skal etablerast på mur mot verna vassdrag Opo av omsyn til elva med tilhøyrande naturmiljø og landskap. Ved å legge mur langs vegen underbygger ein vegen som dominerande element i landskapet. Planen opnar unntaksvis opp for at vegen kan etablerast på fylling mot elv der avstanden frå fyllingsfot til elvekant er større enn 15m. Reguleringsprinsippet skal avgrense / hindre inngrep i elvestreng med tilhøyrande kantvegetasjon.

Inngrepa frå vegtiltaket vert størst der ny og gamal E134 skil lag, dvs. mellom t- kryss på øvre Seljestad og tunnelpåhogget. Vegen ligg her relativt tungt i terrenget som fylgje av geometrikrav. Ny lokalveg frå øvre Seljestad i retning Hesjabakk ligg langs ny hovudveg noko som gjev eit meir ope tverrsnitt. Skjering langs lokalveg på austsida av E134 vert 7-8m på det meste. På vestsida mot Opo kjem av- og på-køyringsramper i tillegg.

Dei to portalane er «saksa» i høve til kvarandre. Ein har difor vald å forme nytt terreng over betongtubar utan å mure i front, slik at portalområdet ikkje skal opplevast massivt.

Figur 35, 3D visualisering (SVV/Multiconsult). Utsnitt frå t- kryss på øvre Seljestad til Hesjabakk. Av- og påkøyringsramper vist med oransje strek er lagt til etter offentleg høyring.

Figur 36, 3D visualisering (SVV/Multiconsult). Utsnitt av portalar på Hesjabakk. NB! Ikkje oppdatert med av- og påkøyringsramper lagt til etter offentleg høyring.

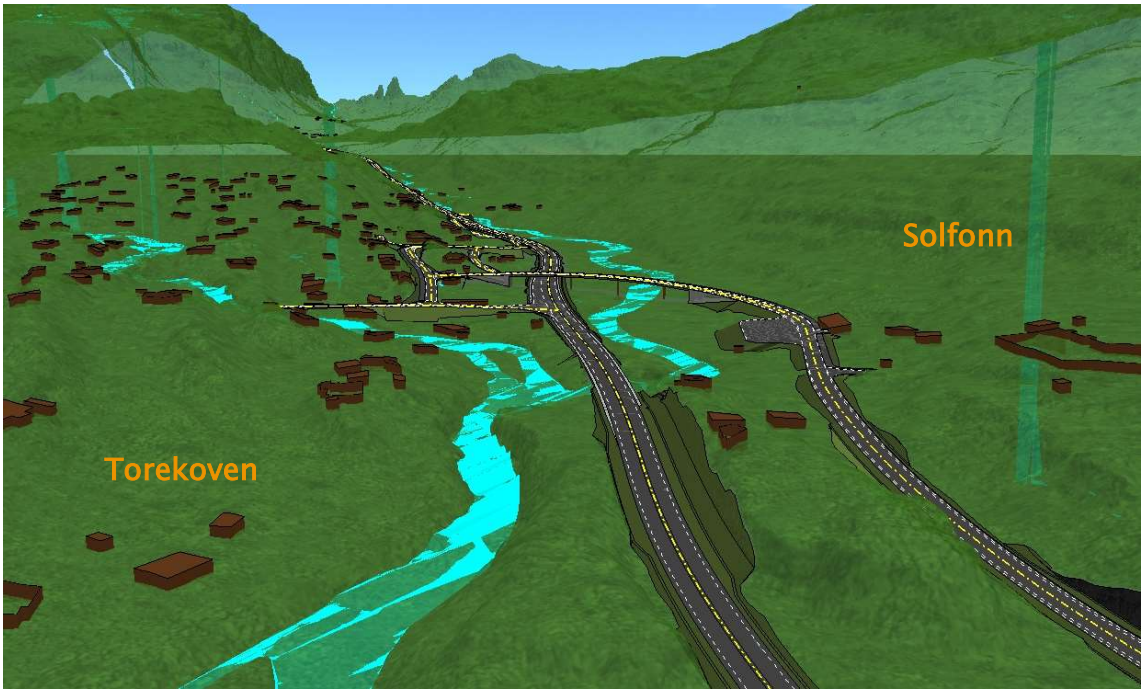
Figur 37, 3D visualisering (SVV/Multiconsult). Utsnitt av portalar på Hesjabakk.

Figur 38, 3D visualisering (SVV/Multiconsult). Utsnitt frå Hesjabakk. NB! Ikkje oppdatert med av- og påkøyringsramper lagt til etter offentleg høyring.

Ny lokalveg frå Solfonn til Løyning er forma i ein boge i bru over daldraget og Opo. Det har her vore prøvd ulike trasear og linjer. Etter offentleg høyring og avgrensa høyring av alternative kryssløysingar er brukryssinga flytta frå Torekoven og lagt sør for Løyningskrysset.

Solfonnkrysset er flytta nordover til Vektstasjonen. Brua kryssar framleis daldrag / elv og vil såleis påverke opplevinga av landskapet negativt, først og fremst i høve til nærverknad. Bru og nye vegar ligg likevel betre forankra i den overordna dalformen enn i høyringsutgåva, og har såleis reduserte negative verknader for overordna landskap og fjernverknad.

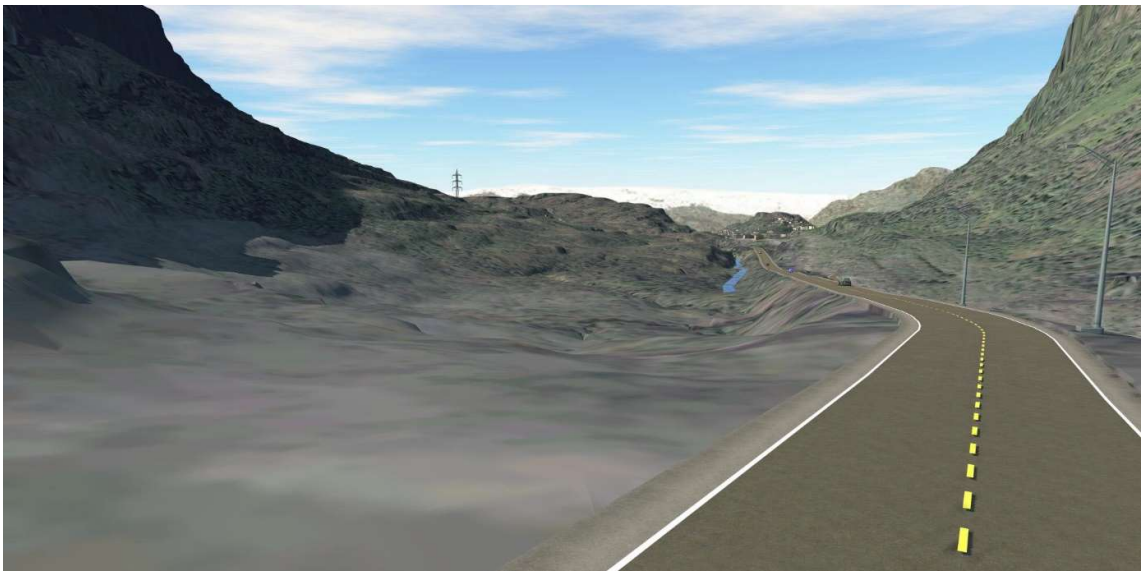
Figur 39, 3D visualisering. Bru mellom Solfonn og Løyning i offentleg høyring. SVV/ Multiconsult.



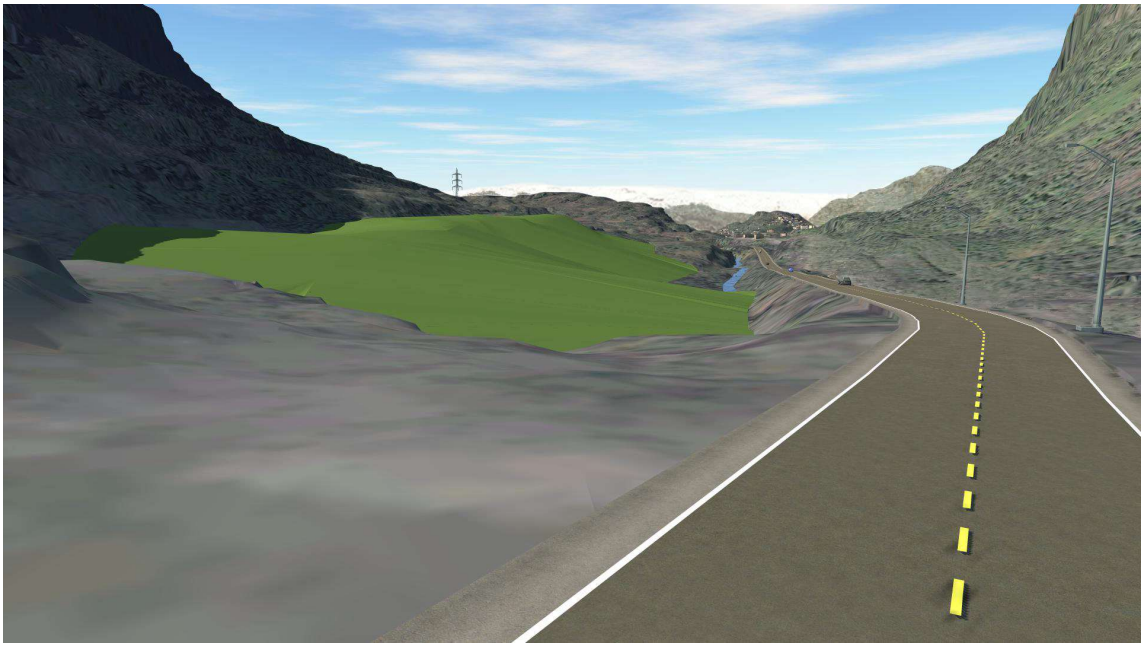
Figur 40 Modellutsnitt Solfonn og Løyning sett frå nord / oppover dalføret. Bru mellom Solfonn og Løyning er flytta sør for Løyningskrysset og vidareført i ny lokalveg mot Solfonnkrysset som er flytta nordover til vektstasjonen (utanfor nedre høgre biletkant).

Figur 41 Modellutsnitt Solfonn og Løyning sett frå sør / nedover dalføret. Frå Løyningskrysset vert det etablert ny lokalveg med fortau fram til «Scandur». Frå «Scandur» går den vidare i gang- og sykkelveg til Seljestad.

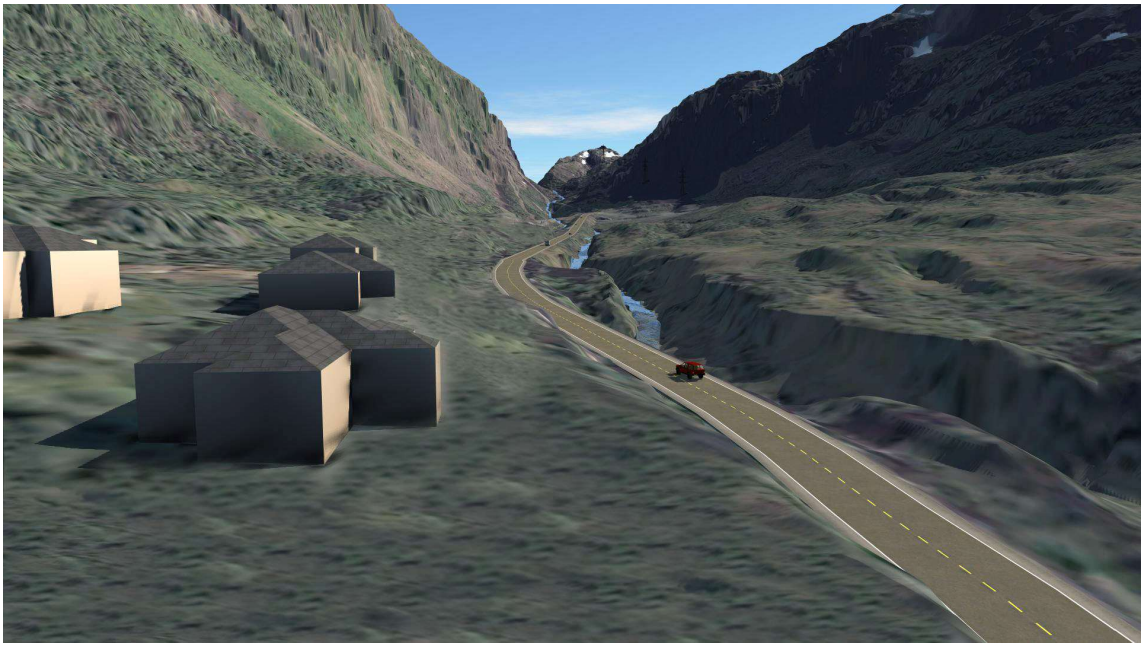
Ved utforming av deponi er landskapets si toleevne vektlagt. Deponiet er avgrensa til øvre del av dalføret opp mot Seljestadjuvet, og er vurdert å ha god forankring i den overordna dalforma. Volum (420 tusen m3), terrengforming og utstrekning er godt forankra i eksisterande terrengformer. Det er lagt til grunn at deponiet skal avsluttast med naturleg og stadeigen vegetasjon. Deponiet er trekt vekk frå hyttefelt og skianlegg på Korlevoll. Digital synlegheitsanalyse viser at deponiområdet ikkje vil vere synleg frå nærområdet på Korlevoll. I fjernverknad vil ein ha heile fjellmassivet inn mot Seljestadjuvet som bakgrunn, slik at deponiet i framtidig situasjon vil vere godt integrert i dalrommet og knapt vil synast.



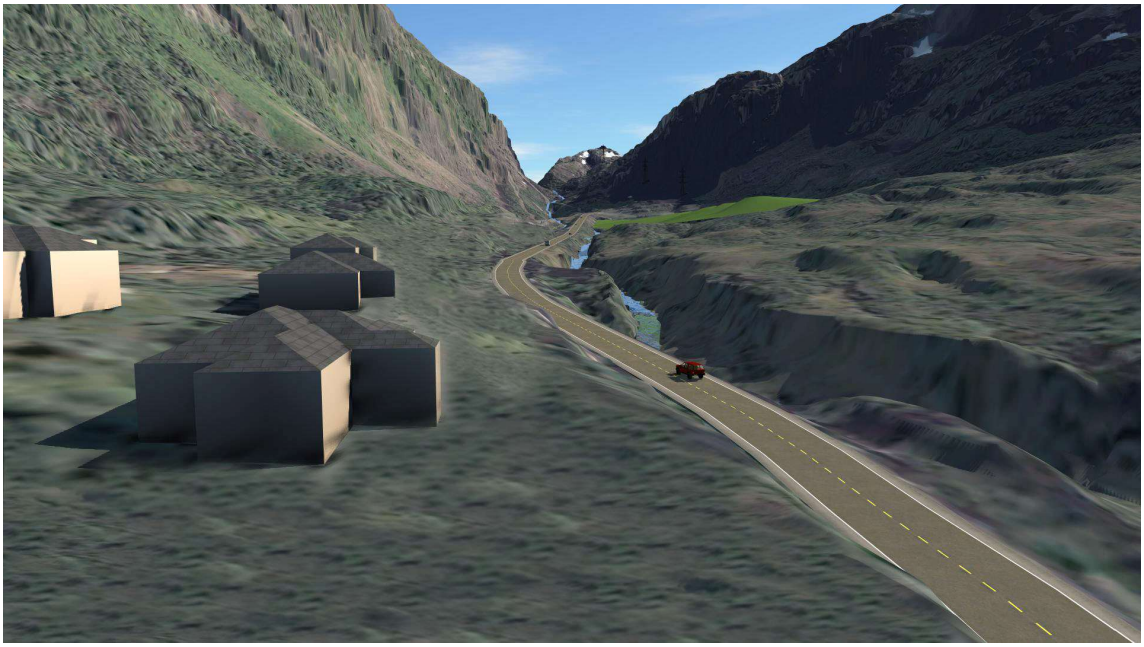
Figur 42, Utan deponi. Fotostandpunkt er retta nedover mot Seljestad. Asplan Viak.



Figur 43, Med deponi. Fotostandpunkt er retta nedover mot Seljestad. Asplan Viak.



Figur 44, Utan deponi. Fotostandpunkt er retta oppover i dalen. Asplan Viak.



Figur 45, Med deponi. Fotostandpunkt er retta oppover i dalen. Deponi grøn farge. Asplan Viak.

7.5. Nærmiljø og friluftsliv / born og unge

Framlegg til plan legg til rette for planfri kryssing av ny E134. Mellom avkøyringa til hyttefelt (Tymberdalen / Ørnahaug) og offentleg parkeringsareal på Hesjabakkmyrane er langsgåande gang- og sykkelveg utvida til 6,5 m breidde slik at den kan nyttast som skiløype vinterstid.

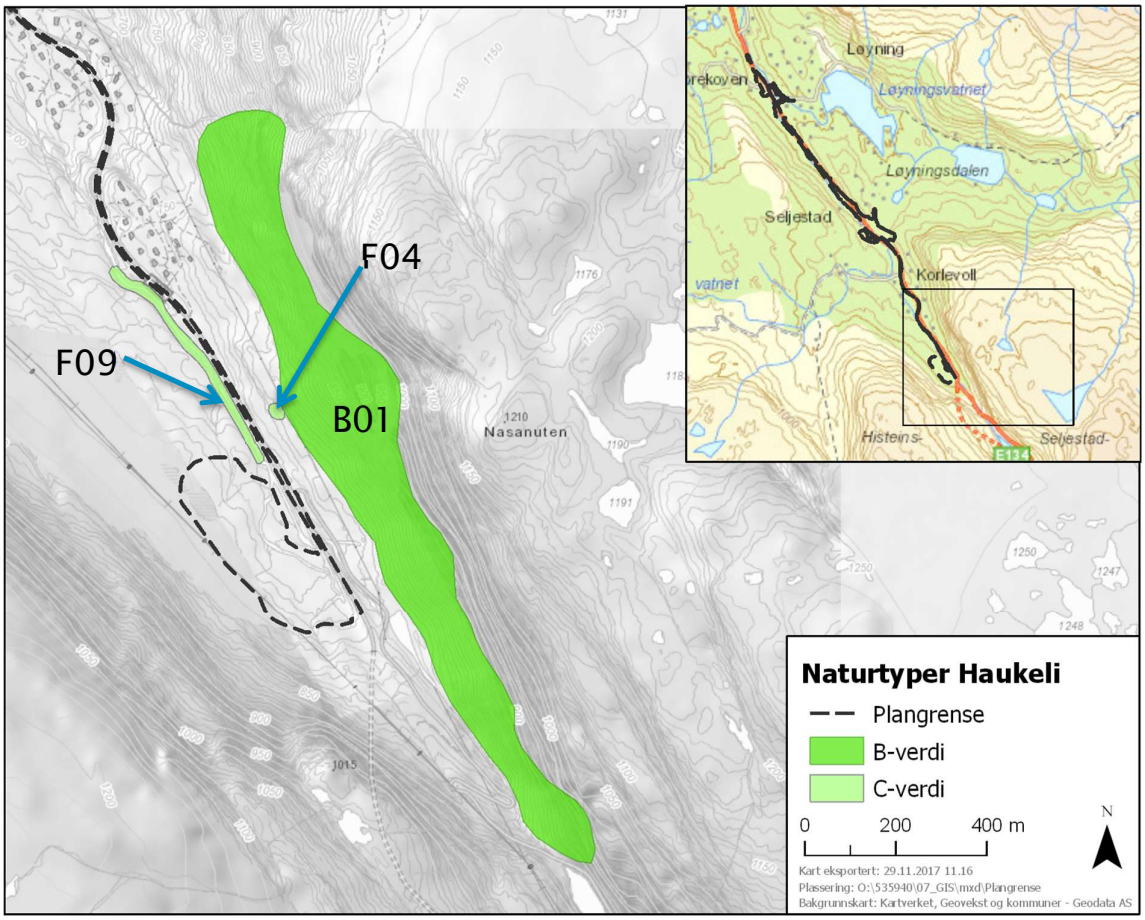
Eksisterande p- plassar på Hesjabakk vil ikkje kunne nyttast til parkering i anleggsfasen. Framlegg til plan legg difor til rette for ny p- plass på motsett side av Opo. Dagens parkeringskapasitet på Hesjabakkmyrane vil difor ikkje bli redusert i anleggsfasen. Me viser her til punkt 6.1. Ny p- plass bør etablerast tidleg i anleggsfasen slik denne vil vera tilgjengeleg for parkering, når eksisterande p- plassar på Hesjebakk vert teke i bruk av tiltaket.

Framlegg til plan gjev auka kapasitet for utfartsparkering på Hesjabakkmyrane når tiltaket er ferdigstilt. Mengda parkeringsareal vil auke frå 6200 m2 til 18200 m2, inkludert dagens p-plass eigd av Odda kommune, noko som gjev rom for 750 – 800 parkeringsplassar. Ny – plass på vestsida av Opo kan også nyttast som ekstra p- plass for Korlevoll skistadion i samband med arrangement. Det vert køyrd skiløype mellom Korlevoll skistadion og staden der ny p- plass er plassert.

7.6. Naturmiljø

Konsekvensutgreiing for tema naturmiljø er utført for massedeponia av Eilertsen & Hellen (2017) og for veg av Håland (2007). Eilertsen & Hellen (2017) registrerte tre verdifulle naturtypar, ein med B-verdi, to med C-verdi, ingen viltområde, og eit elvelaup med ordinær betyding for fisk, samla vurdert til middels til stor verdi. Deponiområde er planlagd rett nordvest for tunnellinnslaget ved Seljestad. I følgje Eilertsen & Hellen (2017) vil ikkje deponiet ha verknad på verdifulle naturtypar. Raudlisteartar eller viltområder blei ikkje registrert. Planlagt deponi medfører noko arealbeslag i Histeinelva og avrenning frå deponiet mot Histeinselva kan være negativt for fisk lenger ned i elvelaupet, som er ein del av Opovassdraget, som er eit verna vassdrag. I følgje Eilertsen & Hellen (2017) vil det over tid vere ein gradvis avtakande avrenning av steinpartiklar, sprengstoffrestar og kjemikaliar frå deponiområda. Kor lang tid slik avrenning vil vare, er avhengig blant anna av tjukkleiken på deponiet, nedbørsmengda, tildekking, snødjupne og lengda på vekstsesongen.

Når det gjeld vegen, så vil ei utviding ha lite negativ verknad i på naturmiljø, medan til dømes sprengstein som kan påverke Opovassdraget kan gje stor negativ verknad (Håland 2007). Om ein held seg unna inngrep i vassdraget, og har ein buffersone nær elva, vert verknadane små. Generelt er det og framheva at tiltaket kan redusere ein rik vegkantflora. Håland (2007) nemner og innslag av høgstaudeskog med bjørk i område ved Seljestad Hotell, men utan nærmare skildring av lokaliteten. Omfanget er vurdert som lite negativt for det område av Håland (2007). Område for tunnelinnslaget ved Seljestad er og granska av Håland (2007), som skriv at tiltaket vil gje inngrep i myrar, som allereie er påverka av fylling til parkeringsplass. Det vert og venta inngrep i intakt subalpin lauvskog her. I område ved Seljestad hotell blir skogkledd mark med bjørk ned mot elva bli påverka. Også her er omfanget vurdert som lite negativt av Håland (2007).



Figur 46, Kartlagde naturtypelokalitetar sett i forhold til reguleringsplangrense.

Naturmangfaldlova

§8. Kunnskapsgrunnlaget

Det ligg føre god og oppdatert kunnskap av naturtypelokalitetar (oppdatert med feltarbeid i 2014 og 2016) frå arbeidet med konsekvensutgreiinga om deponiområda (Eilertsen & Hellen 2017). Feltarbeidet i 2014 blei utført av Spikkeland & Hellen (2017) i samband med vurderingar av verdiar av biologisk mangfald for nye deponiområde. Tilsvarande kunnskap frå konsekvensutgreiinga om vegen (basert på feltarbeid i 2005, 2006 og 2007) er noko svakare, mest fordi dei skildra naturtypelokalitetane ikkje er avgrensa geografisk på kart, men berre skildra i tekst. Kunnskapen er likevel vurdert som tilstrekkeleg. For vilt og fugl, for vassmiljø med fisk, og for artsmangfald, er kunnskapsgrunnlaget vurdert som godt. I tillegg til feltarbeid, er det henta informasjon frå andre nettkjelder, rapportar og frå Fylkesmannen i Hordaland.

§9. Bruk av føre var prinsippet

Det er vurdert at kunnskapsgrunnlaget for verdisetjinga av dei ulike kategoriane av naturmiljø er tilstrekkeleg på dette plannivået. Vurdering av verknader og konsekvensar er

utført i dei ulike KU-rapportane, og er og vurdert som tilstrekkelege, sjølv om det er noko meir uvisse i slike vurderingar.

§10. Samla belastning

Samla belastning i høve til naturmangfaldlova § 10 er summen av påverknad både frå dette tiltaket, men og frå eksisterande påverknad og eventuelle framtidige tiltak. Eksisterande påverknad på naturmangfald i område her er avrenning frå vegar, uro frå busetnader (mange hytter her) og muleg noko frå kraftleidningar. Det er ikkje kjend andre typar inngrep og framtidige tiltak eller påverknadsfaktorar som vil gjeva ein auka samla belastning, anna enn at ny veg truleg kan føra til auka byggepress og ein auka samla belasting.

§ 11. Kostnadar ved miljøforringing

Tiltakshavar skal dekka kostnadane ved å hindra eller avgrensa skade på naturmangfaldet som tiltaket valdar, om dette ikkje er urimeleg ut frå tiltaket og skaden sin karakter.

§ 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 alternative plasseringar av deponi- og riggområde. Dette betyr at tiltakshavar må ta omsyn til dei områda som er omtalt som verdfulle ved val av kva område som skal nyttast til ulike formål. Vidare bør vegframføringa bli så arealsparande som mogleg i registrerte naturområde. Det same gjeld for plassering av riggområde og anleggsvegar. Det vil vere naturleg å hindra partikkelspreiing og kjemikaliar frå anleggsarbeidet i vassførekomstane, og utforma kulvertar slik at fisk og mindre pattedyr kan vandre under vegen langs vasstrengen.

Avbøtande tiltak

Det vert vist til føresegnene til planen der vern mot forureining er teke med som eige punkt. Byggjeplan og YM-plan skal sikre ei heilskapleg handtering av overvatn både i anleggsfasen og i driftsfasen. Notat «Reinsing av tunellvatn og deponi», datert 22.09.2017, er rettleiande for arbeidet.

Oppfølgjande og supplerande undersøkingar

I følgje Eilertsen & Hellen (2017), bør det lagast eit enkelt overvakingsprogram for å sikre at avrenninga frå deponiområda blir på et nivå som ikkje vil vere skadeleg for fisk.

Kartlegginga til Håland (2007) vart konsentrert til ein korridor på ca. 50 m av kvar side av aktuelle vegtrasear. Planane har sidan den tid blitt endra, og det kan vere mindre område i dei oppdaterte planane som ligg utanfor 50 m-sona. For massedeponi er det utført eiga kartlegging. Elles omfattar endringar i hovudsak Solfonn-krysset med ny lokalveg. Store delar av tiltaka her ligg i område som allereie er utbygt. Det er ikkje påpeika behov for supplerande undersøkingar i høyringsuttalar til offentleg ettersyn. Det er vurdert ikkje å vere behov for supplerande undersøkingar før vedtak av plan.

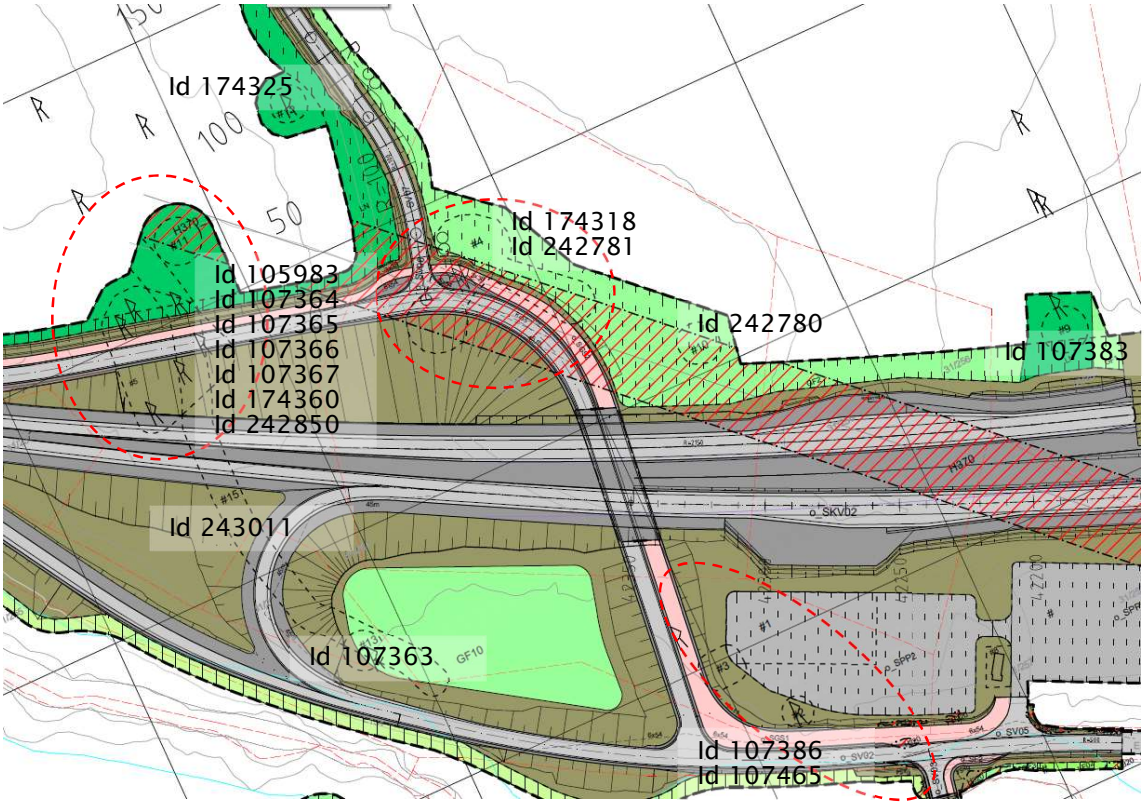
7.7. Kulturminne / kulturlandskap

Vegen går tvers gjennom kulturmiljø 2 med middels til stor kulturhistorisk verdi. Det viktigaste grunnlaget for vurdering av verknader er konsekvensutgreiinga i samband med kommunedelplanen. I konsekvensutgreiinga vart tiltaket på kulturmiljø 2 Seljestad vurdert til å ha stor negativ konsekvens. Det vart påpeika at veglinje og tunnel ville bli lagt i eit område med automatisk freda kolgroper og jernvinneanlegg. Då KDP vart vedteken var ein såleis klar over at tiltaket ville ha ein klar negativ verknad for kulturminner. I konsekvensutgreiinga for deponi, vart dette rekna å ha ein liten negativ konsekvens for kulturminner og kulturmiljø.

Freda kulturminne som vert fjerna etter dispensasjon frå kulturminnelova går fram av tabell

Tabell 12, Oversikt freda kulturminne som vert fjerna som fylgje av tiltaket

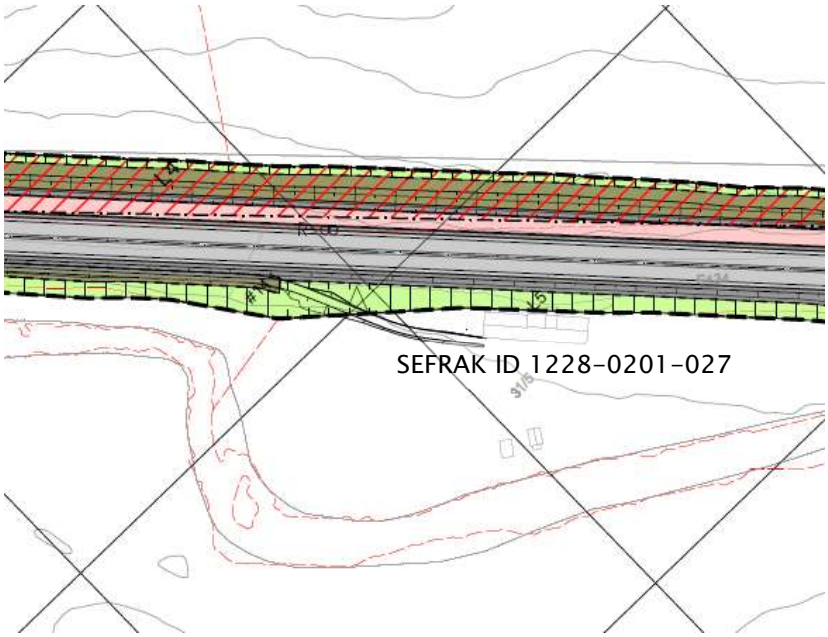
Askeladden ID	Objekt
105983-1, 2	Jernvinneanlegg (omn og slagghaug)
107364-1	Kolgrop
107365-1	Kolgrop
107366-1	Jernvinneomn
107367-1	Slagghaug
107383-1	Kolgrop
107386-1	Kolgrop
174318-1, 2, 3, 4	Kolframstillingsanlegg med 4 kolgroper
174325-1	Kolgrop
174360-1	Kolgrop
107363-1	Kolgrop
107465-1	Kolgrop
242780-0	Kolgrop
242781-0	Kolgrop
242850-0	Kolgrop
243011-0	Almannavegen



Figur 47, Utsnitt frå reguleringsplankartet med markering av kva freda kulturminne som vert råka av tiltaket.

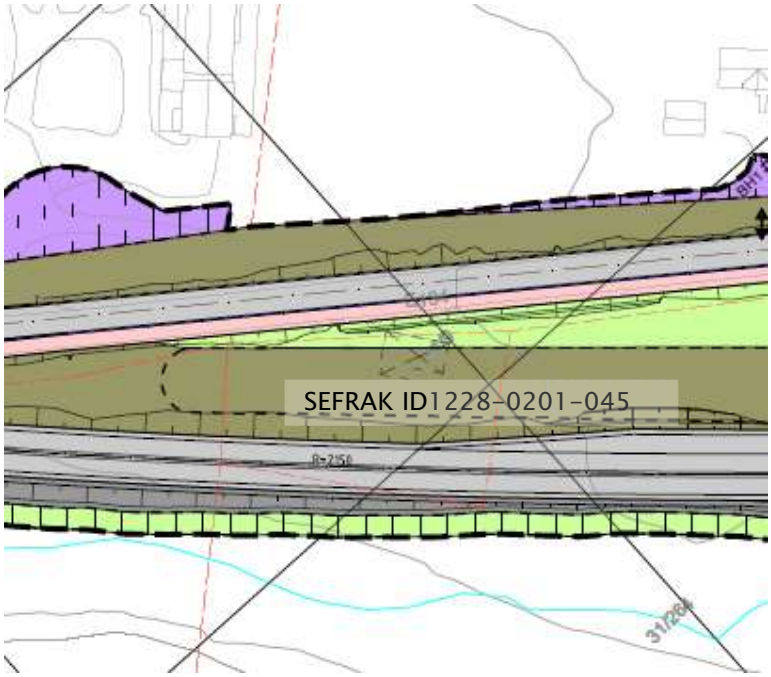
Nyare tids kulturminne vil bli råka slik:

Ved Underbrekka vil SEFRAK-bygget id 1228-0201-027 ligge like utanfor reguleringsplangrensa. Vegen vil ligge på mur tett inn mot bygget. Bygget er allereie i dag påverka av vegen, men ny veg vil bli meir dominerande på grunn av høg mur. Ny tilkomst frå avkjørsel til Bru.



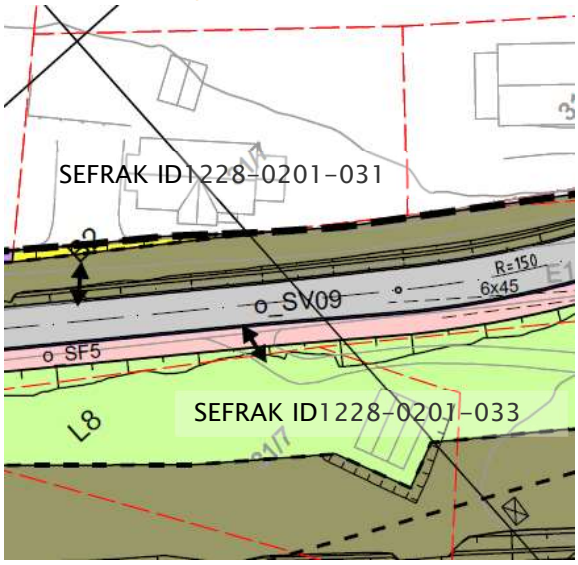
Figur 48, ID 1228-0201-27 Underbrekka

Aust for Seljestad hotell, vil Jakobstova SEFRAK ID 1228-0201-045 bli reve. Dette bygget er meldepliktig (raud trekant i SEFRAK).



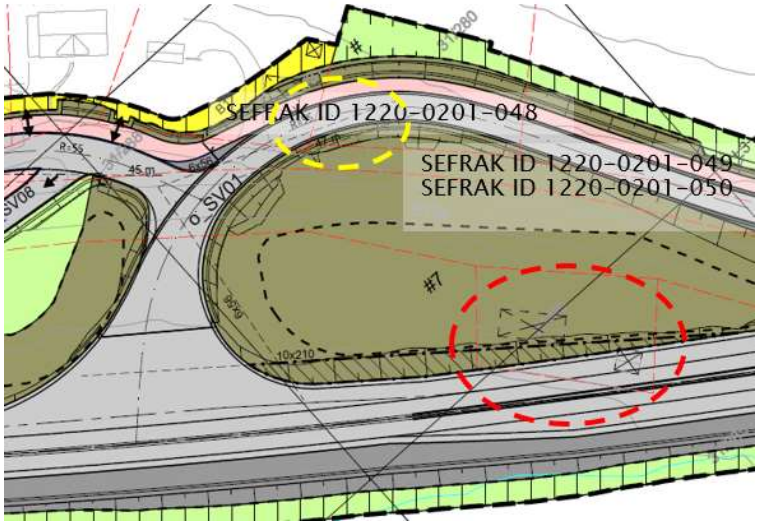
Figur 49, ID 1228-0201-45 Jakobstova.

Hotel Folgefonn vil ligge like utanfor plangrensa. Hotellet sin stall / garasje vil ligge i LNF. Planen føre til at omfanget at vegtiltak generelt i området vert større.



Figur 50, ID 1228-0201-31 og 33, Hotell Folgefonn og stall/garasje.

Aust for Hotell Folgefonn vil ID 1228-0201-048 (ruin) forsvinne, og ID 1228-0201-049 og 50 vil bli reve.



Figur 51, Ruin, samanbygd hus og uthus vil gå tapt aust for Hotell Folgefonn

I den vestlege delen av reguleringsplanen, ved Underbrekka, Seljestad hotell og Hotell Folgefonn, vil tiltaket påverke historisk bygningsmiljø som fortel gardshistorie og samferdsel/reiselivshistorie. Dagens veg er ein del av staden si historie, og bygningane ligg tett inn mot ferdselsåra på begge sider av vegen. Utviding som følgje av gang- og sykkelveg og nye kryssløysingar vil fjerne eldre bygningar.

I austleg del av planen, ved Hesjabakkmyrane og tunnelmunningen, vil tiltaket påverke automatisk freda kulturminne og eit kulturmiljø knytt til forhistorisk jernutvinning. Det er naudsynt med dispensasjon frå kulturminneloven for 16 automatisk freda kulturminne. Den forhistoriske delen av kulturmiljø 2 vil bli mykje endra på grunn av deponi og eit større veganlegg enn i dag. Dette endrar den kulturhistoriske opplevinga av staden. Som vist i konsekvensutgreiinga for deponiområdet, vil tiltaket (deponiet) i tillegg ha ein liten visuell negativ verknad for den eldste køyrevegen opp Seljestadjuvet (influensområdet).

Samla sett er planen sin verknad for kulturminner og kulturmiljø klart negativ, slik det kom fram i konsekvensutgreiinga for kommunedelplanen.

7.8. Naturressursar, Landbruk som jord- og skogbruk. Beiteareal

Vegtiltaket, med utforming av sidevegar på Løyning, råkar areal klassifisert som innmarksbeite på Torekoven, i mindre grad. Vidare råkar vegtiltaket reserveinntaket til Seljestad vassverk i Histeinselva oppe ved Hesjabakkmyrane. Det er, i føresegnene til planen, stilt krav til at vassforsyningsanlegg, avløpsanlegg, energibrønnar og landbruksdrenering som kan verte råka av tiltaket skal kartleggast før anleggsstart. Anlegg som må erstattast, skal vere etablert før gamle vert fjerna, og det skal sikrast midlertidig vassforsyning i anleggsfasen.

For deponiområdet er der utført konsekvensutgreiing. Jamfør konsekvensutgreiing for massedeponi, emne naturressursar, vil eit deponi ved Seljestad ikkje påverke produktive

jord- og skogbruksområde, berre lite produktive utmarksareal (til saman 57,1daa). Deponiet vil bli istandsett / revegetert og vil difor ikkje påverke utmarksbeite for sau i varig situasjon. Vidare vil deponiet heller ikkje påverke næringsfiske, akvakultur i ferskvatn eller viktige georessursar.

Deponiet vil kunne medføre store tilførslar av nitrat og nitritt, spesielt i anleggsfasen og den første tida etter at deponiet er istandsett og revegetert. Det bør gjennomførast oppfylgjande undersøkingar av vasskvaliteten nedstraums deponi, med målingar før, under og etter utbygging. Måleprogrammet bør òg omfatte nærliggande grunn-vassbrønnar. Behovet for eventuelle avbøtande tiltak må vurderast undervegs. Jamfør føresegnene til planen er det stilt krav til at deponiet skal sikrast mot skadeleg avrenning av forureina vatn til Opo, samt at notat «Reinsing av tunnelvatn og deponi», datert 22.09.2017 er rettleiande for arbeidet. På lengre sikt vil deponiet ikkje representere noko problem med tanke på utnytting av vassdraget til drikkevassforsyning (reservekjelde).

Samla sett er tiltaket vurdert å ha lite negativt omfang i første del av varig situasjon, men omfanget vil gradvis bli redusert til intet.

7.9. Støy

Jamfør vedlagt støyrapport vil ein generell områdeskjerm langs ny veg ha liten reduserande effekt som fylgje av at vegen ligg lågare enn tilgrensande terreng. Unntaket er ved nytt t-kryss på Seljestad der støyberekningane viser at ein skjerm med 3m høgd langs ny veg vil ha støyreduserande effekt. I framlegg til plan er det stilt krav til at det skal opparbeidast støyskjerm i form av jordvoll på denne staden, dvs. innanfor føresegnsområde #6 og #7. Me viser her til landskapsplan O302.

Det er elles stilt krav til at retningslinje T-1442 for avgrensing av støy frå bygg- og anleggsverksemd skal leggast til grunn for anleggsfasen, i føresegnene til planen. Anleggsstøy vil også inngå som del av arbeid med YM- plan.

7.10. Universell utforming

Gang- og sykkelvegsystemet fylgjer stigninga på ny veg / lokalveg og er såleis ikkje i samsvar med UU- krava alle stadar i høve til stigning. Gang- og sykkelvegsystem skal elles utformast universelt saman med Busshaldeplassar i samsvar med gjeldande krav, samt SVV sine handbøker knytt til universell utforming.

7.11. Grunnerverv

Teoretisk skråningsutslag dannar utgangspunkt for utteikning av 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. Generelt vert det erverva areal 3m utanfor teoretisk skjeringstopp og 1m utanfor teoretisk fyllingsfot / mur langs veg. Plankarta viser kva slags areal som vert regulerte til ulike formål.

I tillegg vert 2 meter utover tryggingssona regulert til vegformål slik at arealet kan ervervast. Dette tillegget skal normalt vere rydda for trær. Eventuelle skjeringar og fyllingar ut over dette skal normalt også regulerast til vegføremål og ervervast.

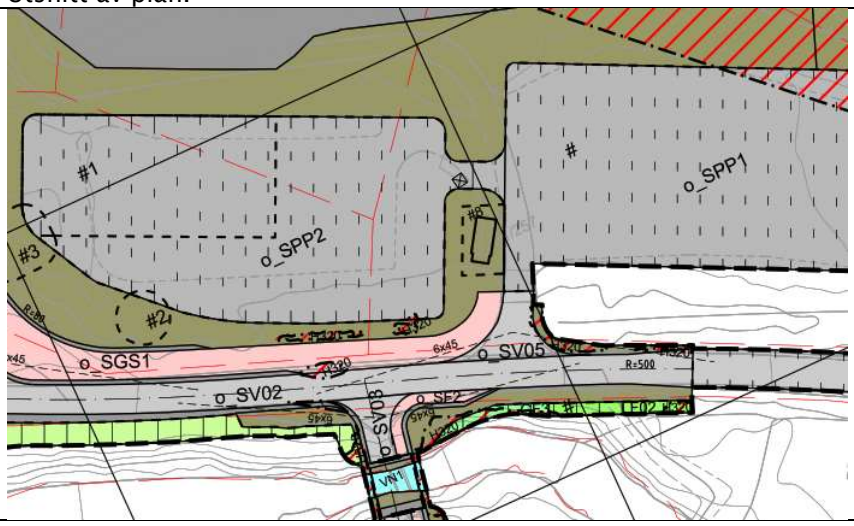
Mindre avvik i skråningsutslag innanfor område Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (PBL. §12-5, nr. 2), vil kunne skje som følgje av uventa tilhøve, som t.d. grunntilhøve eller manglar i kartgrunnlaget. Det kan medføre at areal som skal disponerast til vegformål vil fråvike noko frå det som går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

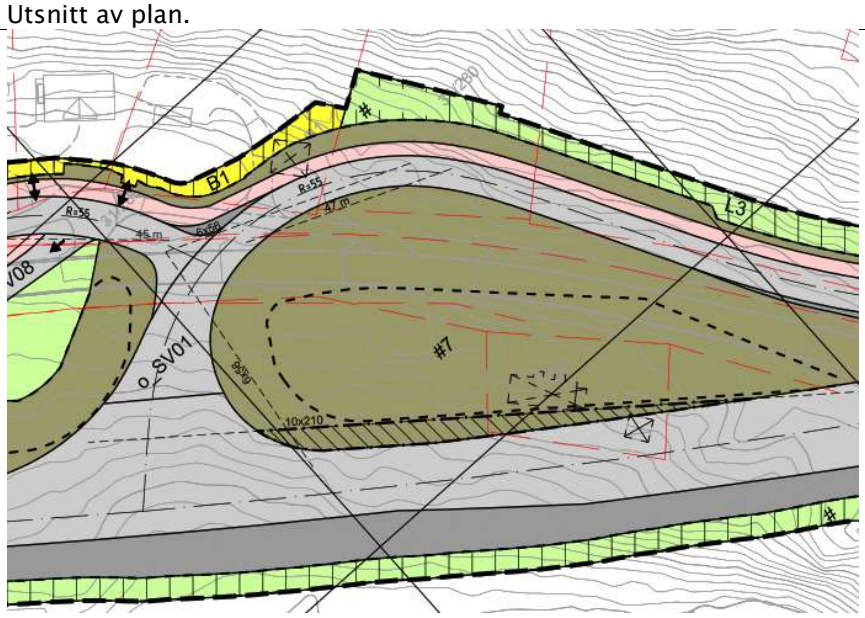
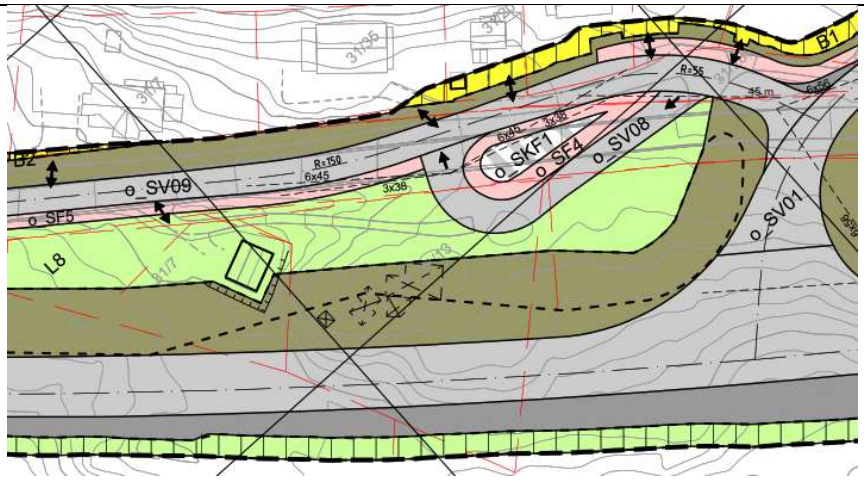
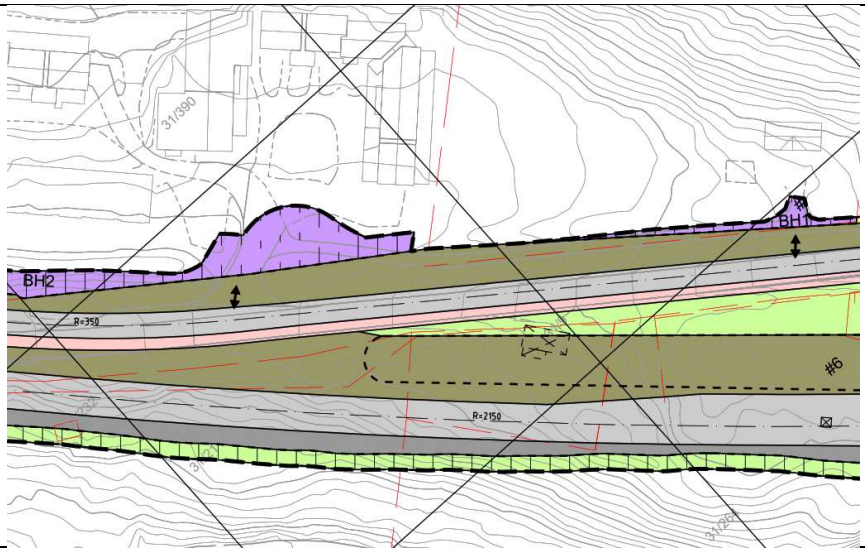
Føresegnene opnar for at mindre avvik innanfor samferdselføremål, mellom underføremål, kan tillatast. Justeringar mellom arealføremål vil kunne skje som fylgje av endra vertikal- og horisontalkurvatur i byggeplan for ny E134.

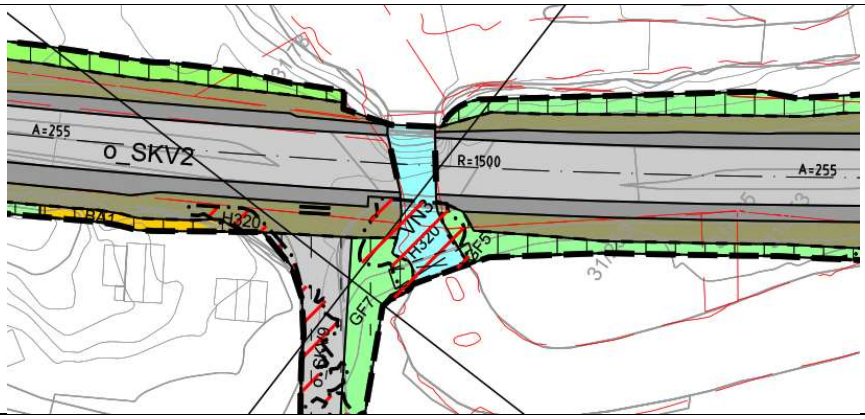
Det er førebels ikkje rekna ut i kva grad den einskilde eigedomen vert råka ved gjennomføring av anlegget. Når veganlegget er ferdig opparbeidd vert det utført eksakt arealoppmåling. Arealoppmålinga dannar grunnlag for endeleg grunnerverv.

Tabellen under listar opp dei eigendommane som må vurderst med omsyn til erverv (innløysing) fordi bygningar ligg for tett på veganlegget og må rivast. I tillegg må ein del andre eigedomar vurderast med omsyn til erverv av grunn. Det kan vere bygg i støysone som det ikkje lukkast å gje tilfredstillande støyforhold, eller eigedomar med hytter som ikkje vert direkte råka men som får så store ulemper at det kan vere aktuelt å løyse inn heile eigedomen. Det vil eventuelt verte avtalt som del av grunnervervet, og desse eigedomane er ikkje lista opp i tabellen under.

Tabell 13. Oversikt over eigedomar med bygg som må rivast

Gnr. / Bnr.	Utsnitt av plan.
Hesjamyrane 31/257 gatekjøkken/ kiosk	

Gnr. / Bnr.	Utsnitt av plan.
Seljestad 31/30 (Træet, 1 fritidsbustad med uthus), 31/31 Mjøstølen, 1 fritidsbustad.	
Seljestad 31/13 Solhaug, 1 fritidsbustad med uthus.	
Seljestad 31/9 Fjellhaug, fritidsbustad SEFRAK, 31/264 Tressliflåten, uthus.	

Gnr. / Bnr.	Utsnitt av plan.
Løyningskrysset 31/33 Furehaug, fritidsbustad med 2 uthus, 31/28 Lyngen, fritidsbustad med 1 uthus, 31/306, 31/307 garasjebygg, 31/253 informasjons-punkt	
Solfonnkrysset 31/6, 31/253 gangbru	

I alt er det lagt opp til innløysing / riving av totalt ei gangbru, 2 kioskar/infopunkt, 2 garasjar, 6 uthus og 6 hytter/fritidsbustader.

Det er regulert eit belte med førebels rigg- og anleggsområde langs veg. Beltet ligg utanfor det arealet som vert erverva som fylgje av vegtiltaket og har ei bredde på fire meter langs fyllingsfot / murfot og to meter der det er skjering. Dette er areal som trengst i anleggsperioden for å sikre anlegget tilstrekkeleg plass til å utføre vegarbeidet. Arealet som er regulert til førebels rigg- og anleggsområde skal førast tilbake til opphaveleg føremål etter ferdigstilling av anlegget, og vert ikkje erverva av vegvesenet.

7.12. Framtidig status på noverande vegsystem

Eksisterande E134 frå Hesjebakkmyrane til kryss i Håradalen der vegen møter Rv. 13 vert føreslått nedklassifisert til fylkesveg. Dette må avklarast med rette vegmynde.

7.13. Risiko og sårbarheit (ROS)

ROS- analysen viser at endring i risiko som fylgje av at planen vert gjennomført i all hovudsak vil vera positiv. Tal på ulykker og bilbrannar vil sannsynlegvis bli redusert, og regulariteten på strekninga vil auke betydeleg.

Dei hendingane som fører til auka risiko er knytt til anleggsfasen. Dette gjeld avrenning frå deponi og ulykker med anleggstrafikk. Desse må handterast vidare i byggjeplanfasen. I føresegnene til planen er det stilt krav til at forureina vatn frå tunnelar, massedeponi eller frå veganlegget elles ikkje skal sleppast ut i verna vassdrag Opo. Byggjeplan og YM-plan skal sikre ei heilskapleg handtering av overvatn både i anleggsfasen og i driftsfasen. Notat «Reinsing av tunellvatn og deponi», datert 22.09.2017, er rettleiande for arbeidet. Det er også stilt krav til at eventuelle forureina massar som ikkje vert handtert innafor anlegget skal leverast til godkjent deponi.

Etter offentleg høyring er det gjennomført flaumkartlegging. Plankart og føresegner supplert med flaumsone. Ut over dette er det ikkje avdekt behov for faresoner i plankartet.

VEDLEGG

1. Reguleringsføresegner datert 20.05.2019
2. Reguleringsplankart 01-04, vertikalnivå 1, datert 20.05.2019
3. Reguleringsplankart 05-13, vertikalnivå 2-3, datert 20.05.2019
4. Tekniske teikningar, datert 20.05.2019
5. Forprosjekt konstruksjonsrapportar, Smidt og Ingebrigtsen, nov. 2017 og mars 2018, revidert 2019.
6. KU- massedeponi, ny E134 Vågsli – Seljestad, samlerapport, datert 08.12.17.
7. ROS-analyse, datert 10.11.17.
8. Støyvurdering – E134 Haukelifjell. Parsell Røldalstunnelen – Seljestad, datert 20.05.2019
9. Notat «Rensing av tunnelvann og deponi», datert 22.09.17.
10. Merknadsskjema, varsel om oppstart av planarbeid, datert 23.03.18.
11. Merknadsskjema med kommentarar til offentleg høyring, datert 20.05.2019

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