



Statens vegvesen

REGULERINGSPLAN

Planforslag



E134 Vågsli - Seljestad

Parsell: Vågsli-Fylkesgrensa

Vinje kommune

Region vest
Bergen kontorstad
22. mars 2018

FØREORD

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

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

PlanID 0834-20160004 – Vågsli–Fylkesgrensa–Vinje kommune

PlanID 1228 2016009 – Fylkesgrensa –Dyrskartunnelen- Odda kommune

PlanID 1228 2016008- Dyrskartunnelen – Røldalstunnelen –Odda kommune

PlanID 1228 2016004- Røldalstunnelen–Seljestad –Odda kommune

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

Merknader skal sendast Statens vegvesen. Adressa er:

Statens vegvesen Region vest

Askedalen 4

6863 Leikanger

Eller e-post: firmapost-vest@vegvesen.no

Merk: E134 Vågsli – Seljestad

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

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

Kontaktpersonar:

Åge Jonn Hillestad, prosjektleiar

Telefon: 57 65 57 67 / 950 46 063

E-post: aage.hillestad@vegvesen.no

Sindre Egeland

Telefon: 55 51 68 70 / 481 23 704

E-post: sindre.egeland@vegvesen.no

INNHOLD

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

5.11. Helse, risiko og sårbarheit.....	41
5.12. Eigedomsforhold	42
6. SKILDRING AV PLANFORSLAG	43
6.1. Reguleringsprinsipp	43
6.2. Planlagt arealbruk.....	44
6.3. Vegsystemet, Køyreveg, veg	45
6.4. Gang- og sykkelvegar, kollektiv	50
6.5. Utforming av sideterreng.....	50
6.6. Kulturminner / kulturmiljø	51
6.7. Konstruksjonar	54
6.8. Mellombels rigg- og anleggsområde.....	54
6.9. Massehandtering, Deponi.....	55
6.10. Teknisk infrastruktur	56
6.11. Reinsing av tunnelvatn, vatn i dagsona.....	56
7. VERKNADER AV TILTAK I PLANFORSLAGET	57
7.1. Overordna planar.....	57
7.2. Veg- og trafikktihøve, Trafikktryggleik.....	57
7.3. Landskap, topografi og estetikk	57
7.4. Nærmiljø og friluftsliv / born og unge	58
7.5. Naturmiljø	58
7.5.1 Naturmangfaldslova	58
7.6. Kulturminne / kulturlandskap.....	59
7.7. Risiko og sårbarheit (ROS)	60
8. Grunnerverv	61
8.1. Generelt.....	61
VEDLEGG.....	62
KJELDER	63

SAMANDRAG

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

Denne reguleringsplanen er ein av fire reguleringsplanar for strekninga.

Reguleringsplanen omfattar i hovudtrekk:

- Dagstrekning aust for Kjelatunnelen / Vågslitunnelen
- Deponi for masseoverskot ved Finnebu
- Kjelatunnelen, ny tunnel som erstattar Vågslitunnelen
- Dagstrekning mellom Kjelatunnelen og Haukelisetertunnelen
- Deponi til masseoverskot ved Vêrstasjonen
- Haukelisetertunnelen, ny tunnel frå Haukeliseter turisthytte til Ulevåvatnet
- Samanhengande sykkelveg/turveg/sti frå Vågsli til Dyrskar
- Sikre ivaretaking og utbetring av kulturminner og – miljø

00	20.03.2018	Forslag levert til Statens vegvesen	AGG/ToA	CRN	ToA
REV.	DATO	OMTALE	UTARBEIDD AV	KONTROLLERT AV	GODKJENT AV

1. BAKGRUNN OG MÅLSETTING

1.1. Bakgrunn for planarbeidet

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

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

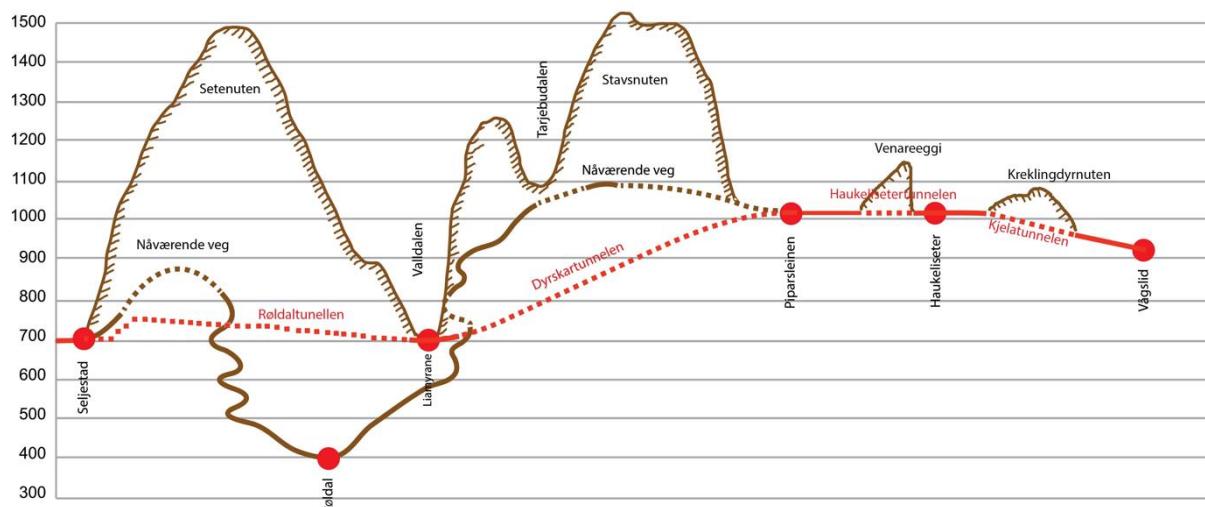
Forslag til reguleringsplanar for strekninga vart overlevert til kommunane Vinje og Odda i 2013. Planforsлага vart då ikkje lagt ut til offentleg ettersyn.

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

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

1.2. Målsetting for planforslaget

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



Figur 1, Illustrasjon av ny E134 sin lengdeprofil

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

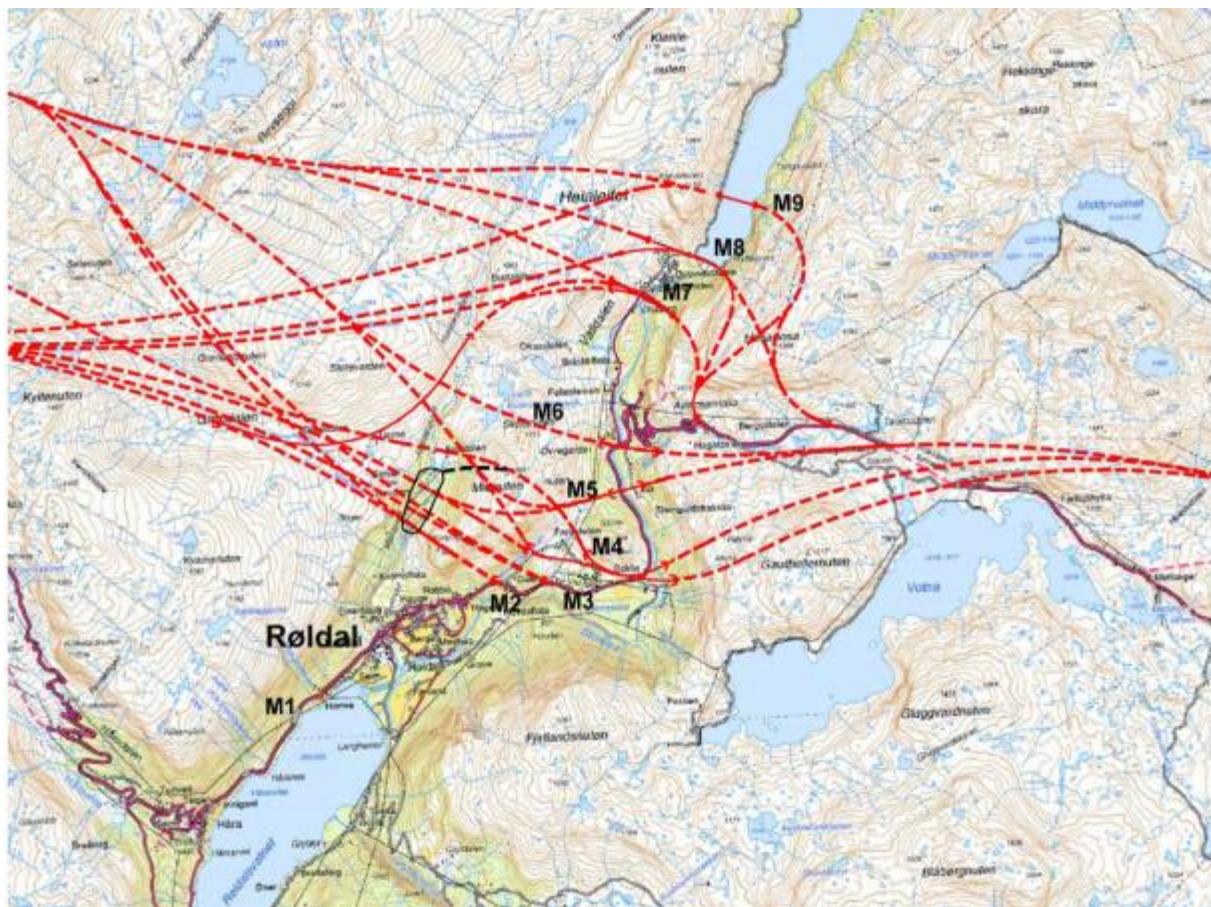
Områder til massedeponi er konsekvensutgreidd og tilråding frå KU er lagt til grunn for reguleringsplanen.

2. PLANPROSESS E134 VÅGSLI – SELJESTAD

2.1. Innleiande planarbeid

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

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

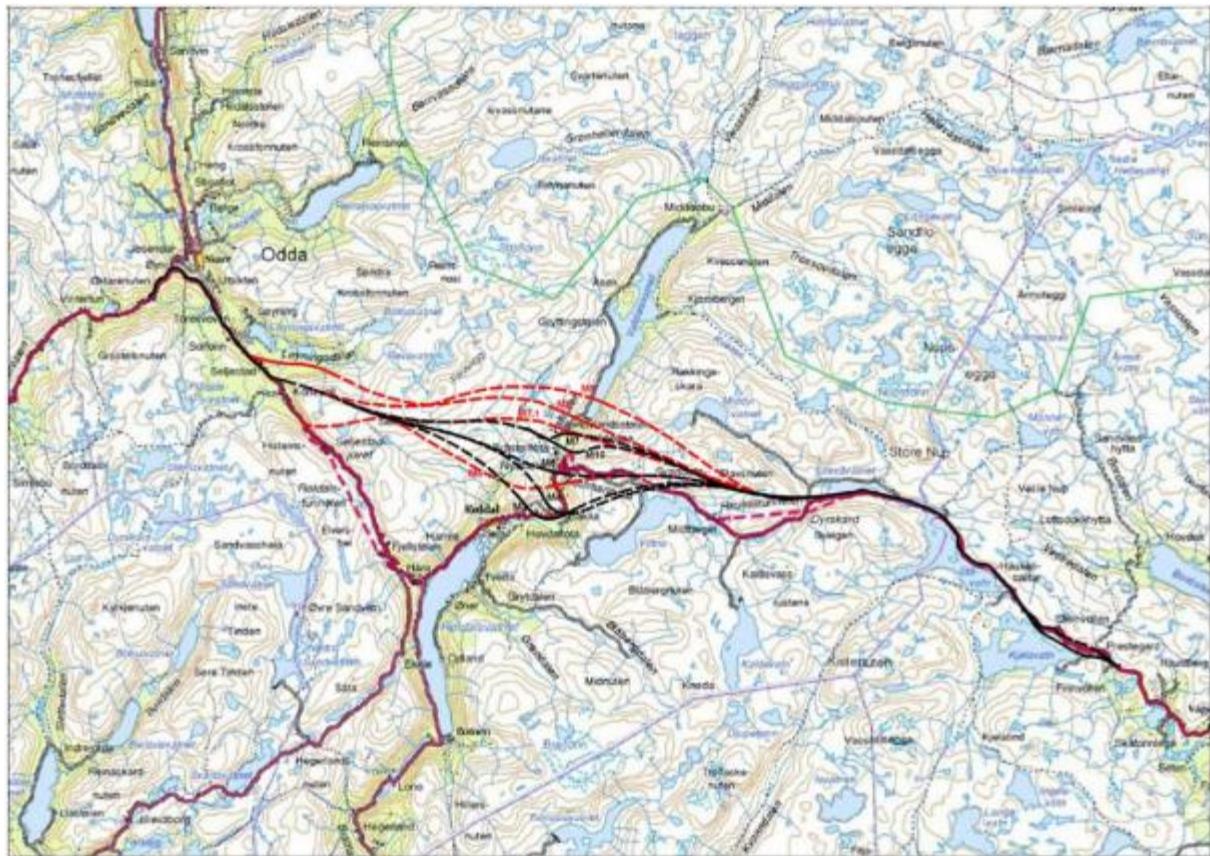


Figur 2, illustrasjon fra Silingsrapport 2006

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

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

Konseptutvalsutgreiinga for E134 strekninga Vågsli – 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.



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

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

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

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

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

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

Vedtaket har slik ordlyd:

1. *Odda kommunestyre anser at utrenningsplikta for ny Ev.134 Vågsli – Røldal – Grostøl er oppfylt i samsvar med bestemmelserne om konsekvensutredning i plan- og bygningslova.*
2. *Odda kommunestyre godkjenner kommunedelplan for Ev.134 med følgjande alternativ: S2 ved Vågslitunnelen + U1 ved Ulevåvatn + M4 ved kryssing av Valldalen og massedeponi på Liamyrane.*
3. *Ved utarbeiding av reguleringsplanar skal det gjerast ein ny vurdering av kryssløysingane, både med omsyn til framtidige trafikkmengder, plassering og utforming. Dette gjeld og 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.

Høringsinstansar og naboar vart varsle 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 Haukel, vil enda mer tungtrafikk sluses gjennom Røldal. Dette vil føre til en økt belastning på bygda og dens befolkning i form av støy, støv og trafikkfarlege situasjoner. E134 gjennom Røldal er også skolevei, uten autovern mellom vei og fortau. Dette bør tas hensyn til i valget av rekkefølge for byggetrinnene.*

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

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

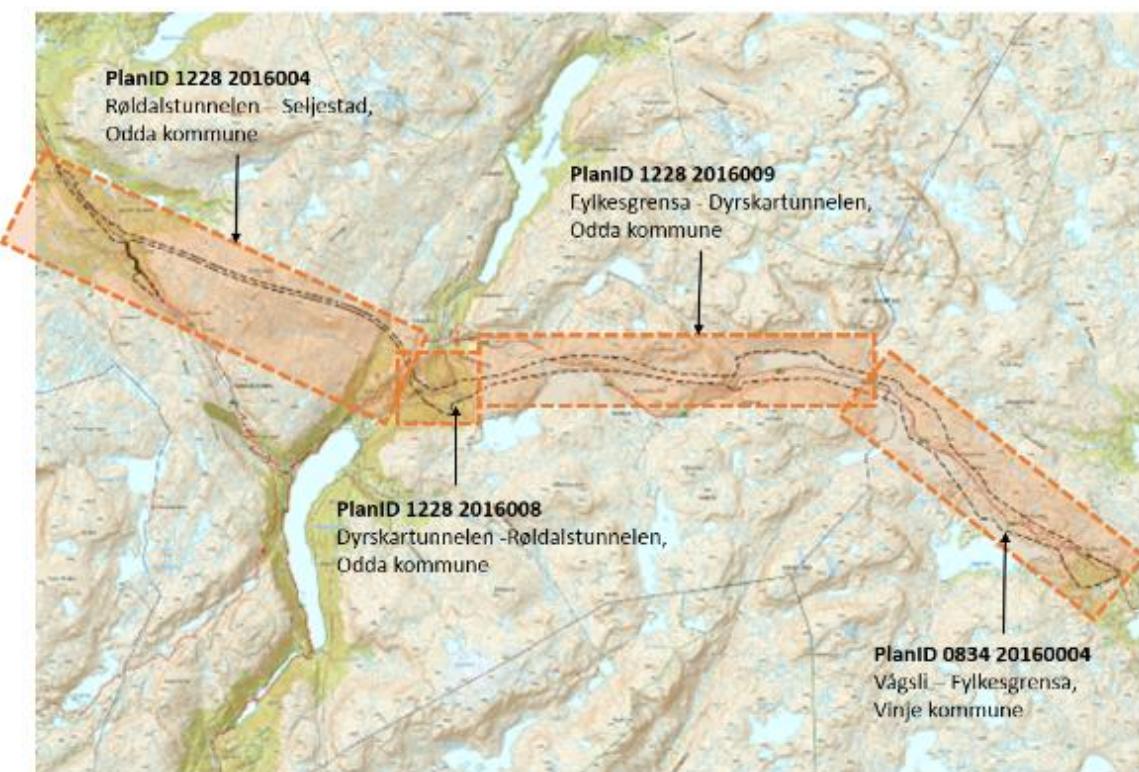
Endelege avklaringar for vidare planlegging kom frå Samferdselsdepartementet i januar 2016, på bakgrunn av Aust–Vest–utgreiinga og utgreiing av vintersikker veg over Haukelifjell. Avklaringane medførte fleire endringar i vegstandard i forhold til kommunedelplanen. Ei viktig endring er ny tunnelklasse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

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

Etter Samferdselsdepartementet si avgjerd for vidare planarbeid vart det varsle ny oppstart av planarbeid den 12.12.2016 med frist for merknader 20.01.2017. Mottekne innspel til planarbeidet er samanfatta og kommentert i Vedlegg 3.

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.
Fetedokki	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 terren og vegetasjon.
Grostøl 1	Ja, Vert ikke 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 ikke tilrådd til reguleringsplan:

- Austre parsell: Vågsli nord på grunn av prissette konsekvensar og negative verknader for landskapsbilete. Fetedokki 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 spenner 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 2014–2023 (NTP)

Viktige transportmål i NTP:

- Byar: All auke i persontransport skal takast med kollektivtransport (buss, tog, bane), sykling og gange
- Regionar: Bidra til regionforstørring
- Mellom byar og regionar: Redusere avstandskostnader og styrke godstransporten

E134 Haukelifjell, parsell Vågsli – Seljestad støttar opp om dei to siste transportmåla.

Prosjektet er prioritert i siste seks–årsperiode av Nasjonal Transportplan 2014 – 2023.

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 nye Røldalstunnelen og Dyrskartunnelen. 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:

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

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

Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planlegginga

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

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

Utdeling om forbindelser mellom Østlandet og Vestlandet

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

3.2. Regionale planar og føringar

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

Hordaland:

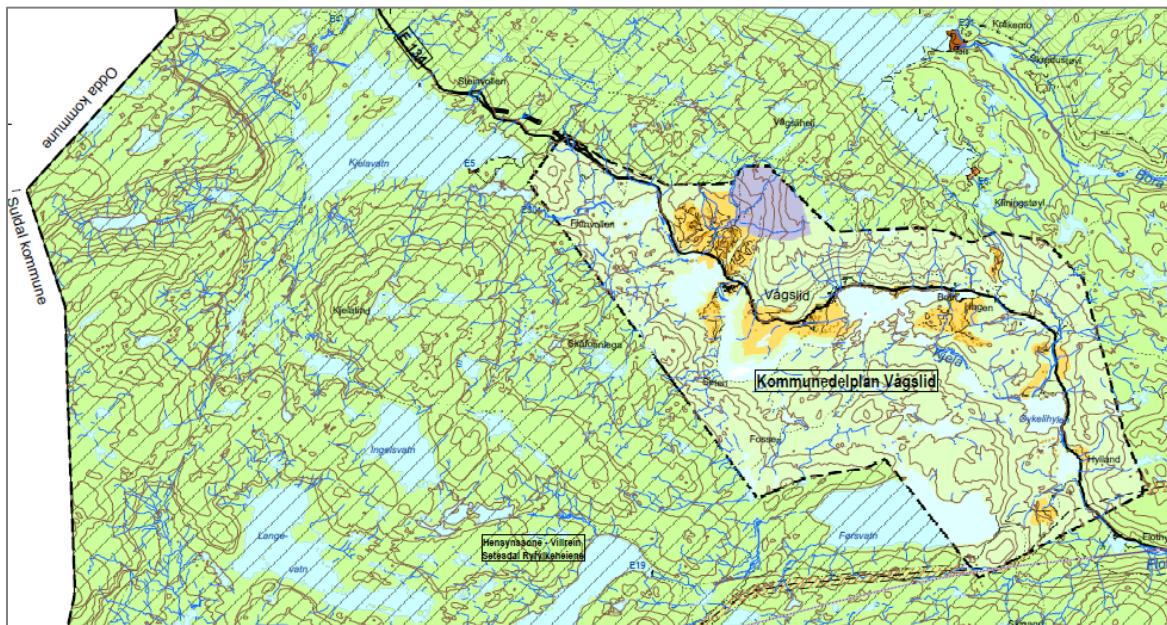
- Regional planstrategi for Hordaland 2012–2016
- Fylkesplan i Hordaland 2005–2008
- Klimaplan for Hordaland 2014–2030. Regional klima- og energiplan
- Regional Transportplan 2013–2024
- E134 Vågsli – Seljestad Planprogram for utgreiing av massedeponi
- Regional plan for attraktive senter – senterstruktur,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

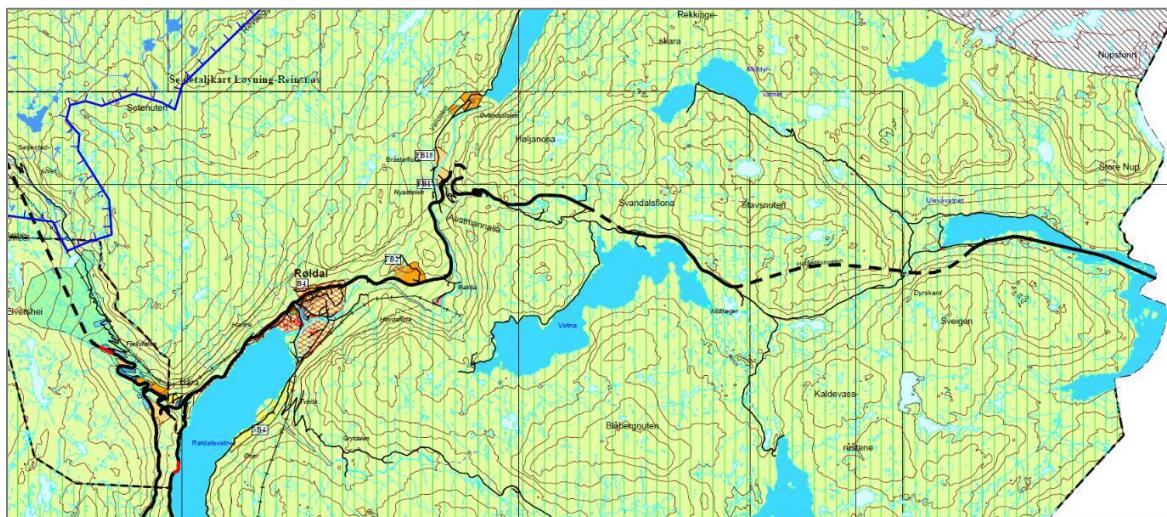
3.3. Kommuneplanar

I gjeldande areal del til kommuneplanen for Vinje kommune (2011 – 2023) er E134 vist med linje medan planområdet elles i hovedsak vist som LNF-område med omsynssone villrein. Kommunedelplan for Vågsli (2002 – 2014) dekkjer parcellstarten og viser områder som LNF-område der spreitt utbygging ikke er lov.



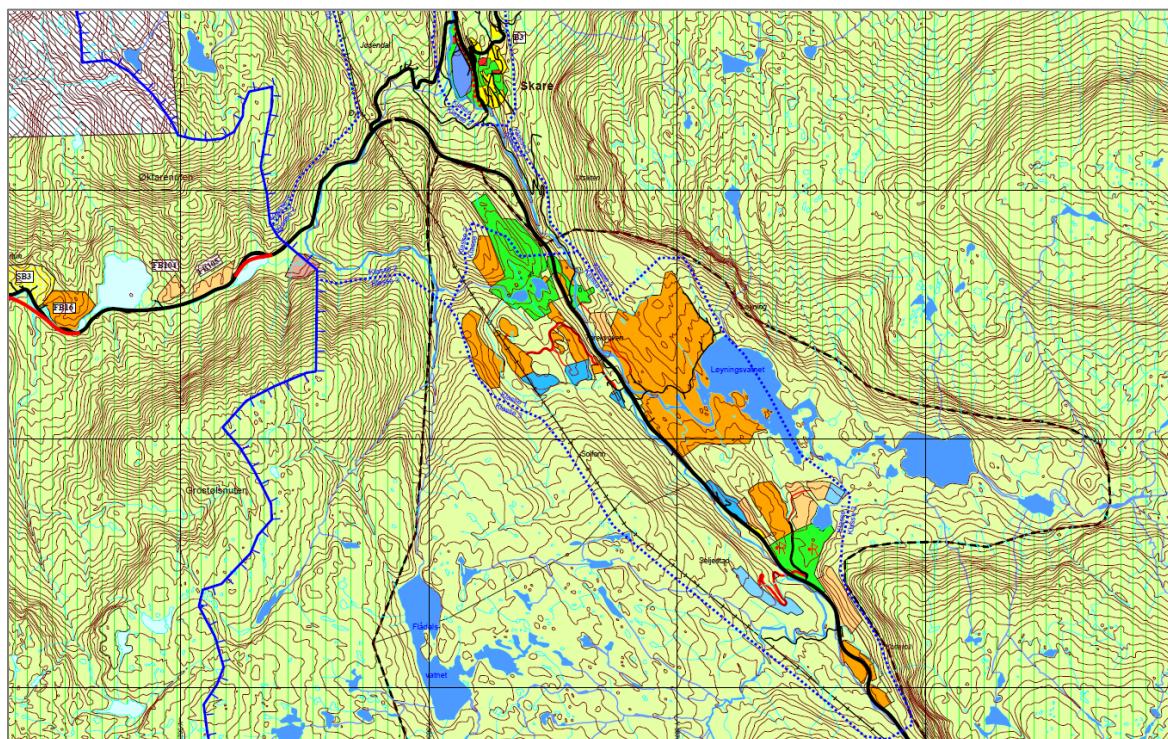
Figur 6, Utsnitt frå KPA 2011 –2013 Haukel i Vinje kommune

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



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

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



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

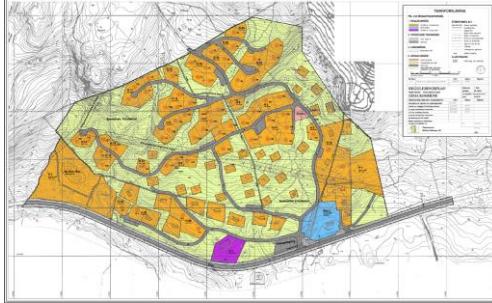
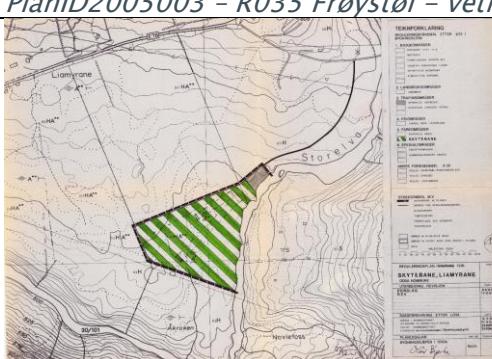
3.4. Kommunedelplan og Konsekvensutgreiing for E134

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.

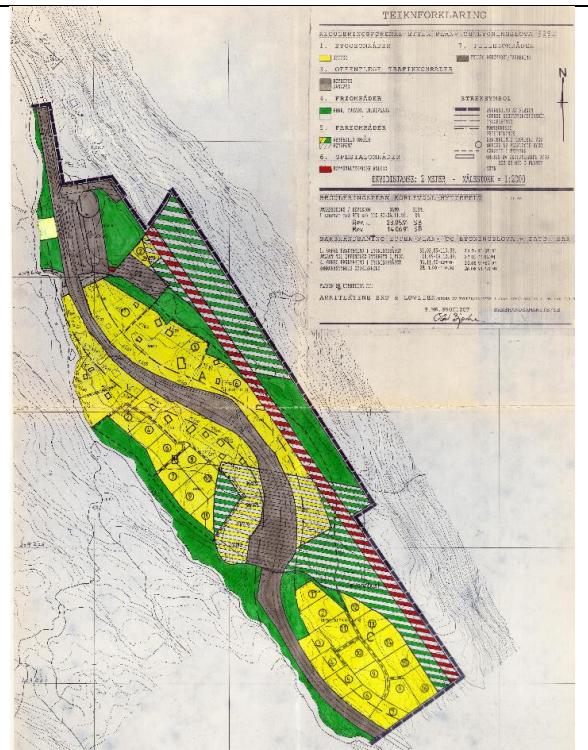
3.5. Andre reguleringsplanar

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

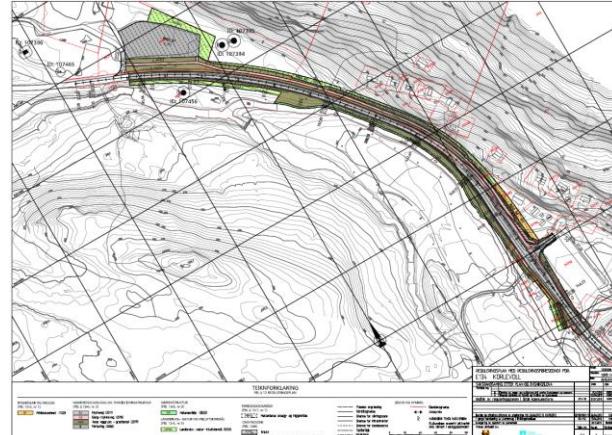
Tabell 2, Oversikt gjeldande reguleringsplanar for strekninga Vågsli – Seljestad

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	 <p>PlanID2005003 – R035 Frøystøl – vetlehovden</p>  <p>PlanID 1987006_Ro20_Skytebane Liamyrane</p>

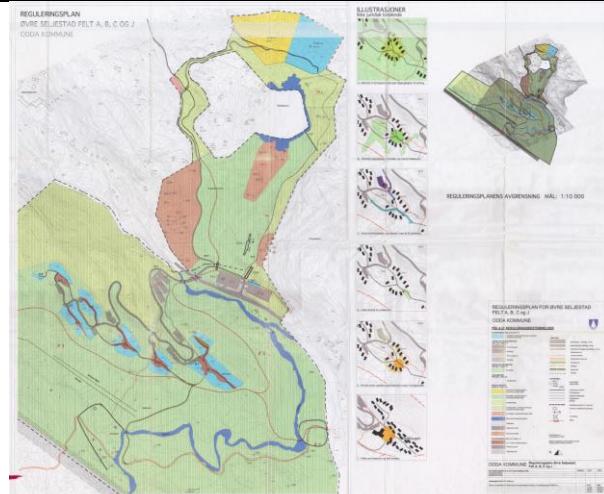
PlanID 1228 2016004-
Røldalstunnelen-Seljestad,
Odda kommune



PlanID1991002_S019_Korlevoll hyttefelt

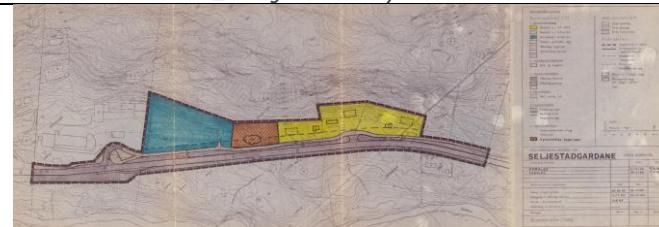
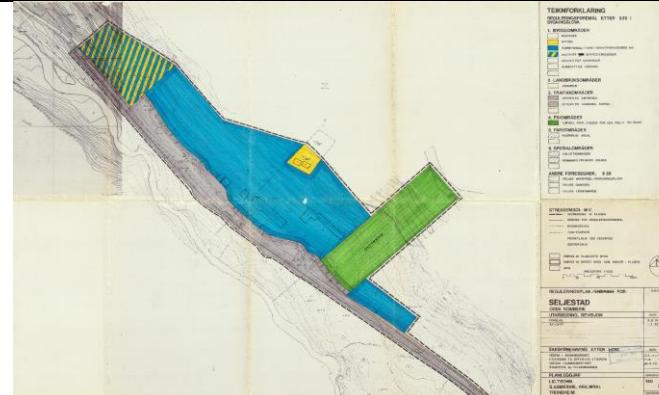
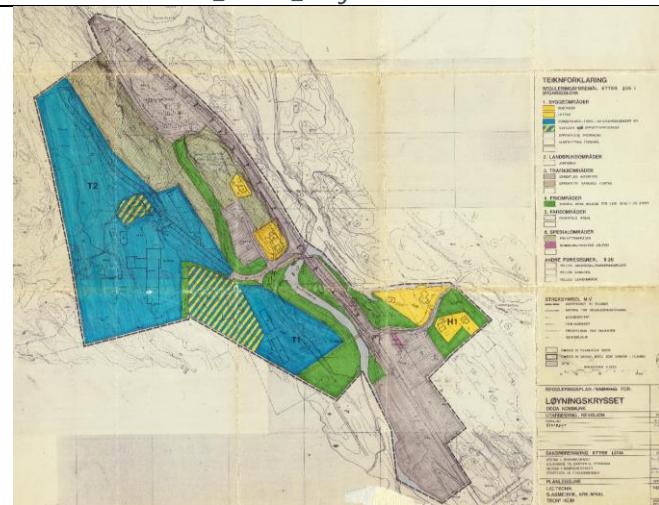


PlanId2013003_Hesjabakk-Korlevoll

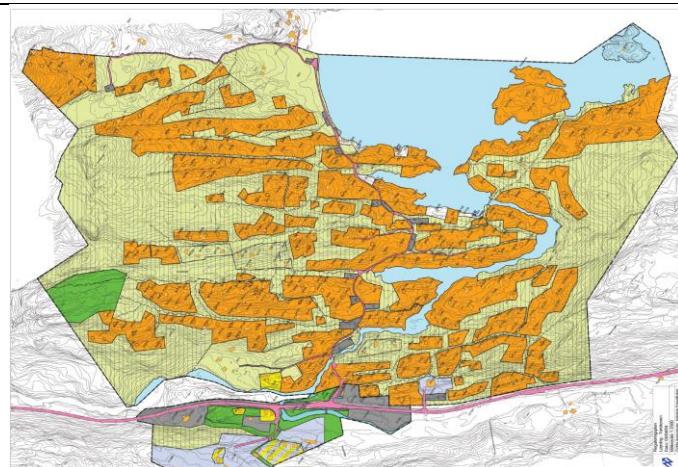
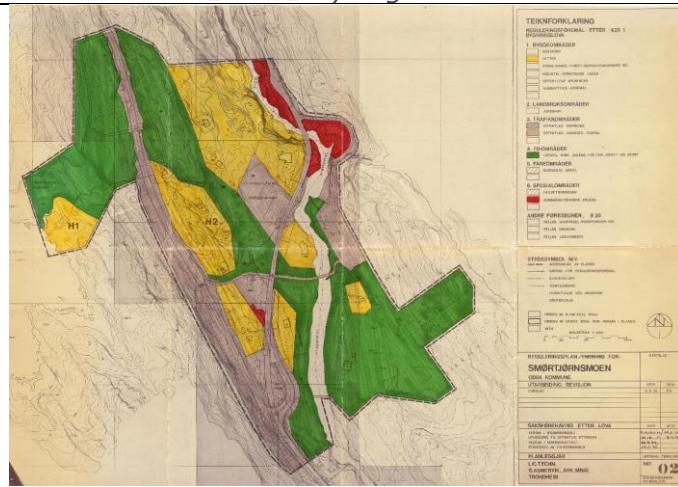
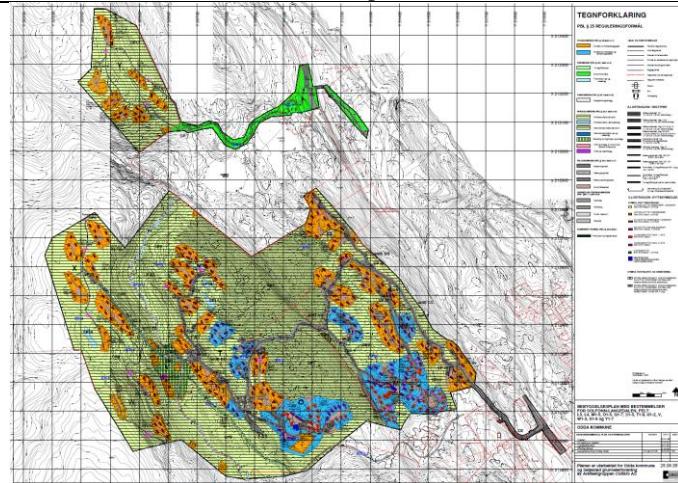


PlanId2003001_Øvre Seljestad Felt A, B, C og J

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:Smørkjørnsmoen**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 tunnelar på til saman 30 km, samt 8,5 km veg i dagen med høgfjellsprofil. Tiltaket omfattar i hovudtrekk (frå aust til vest):

- Dagsone aust for Kjelatunnelen. Lengde ca 1,6 km.
- **Kjelatunnelen.** Ny tunnel forbi 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 prosjektet med i siste periode, dvs. i perioden 2024 – 2029. I denne perioden er parsellen Røldal – Seljestad fullfinansiert med 2 400 MNOK i statlege midlar og 500 MNOK i bompengar. I same periode ligg det inn oppstartsfinansiering av parsellen Vågsli – Røldal med 250 MNOK i statlege midlar og 50 MNOK i bompengar.

4.2. Vegstandard

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

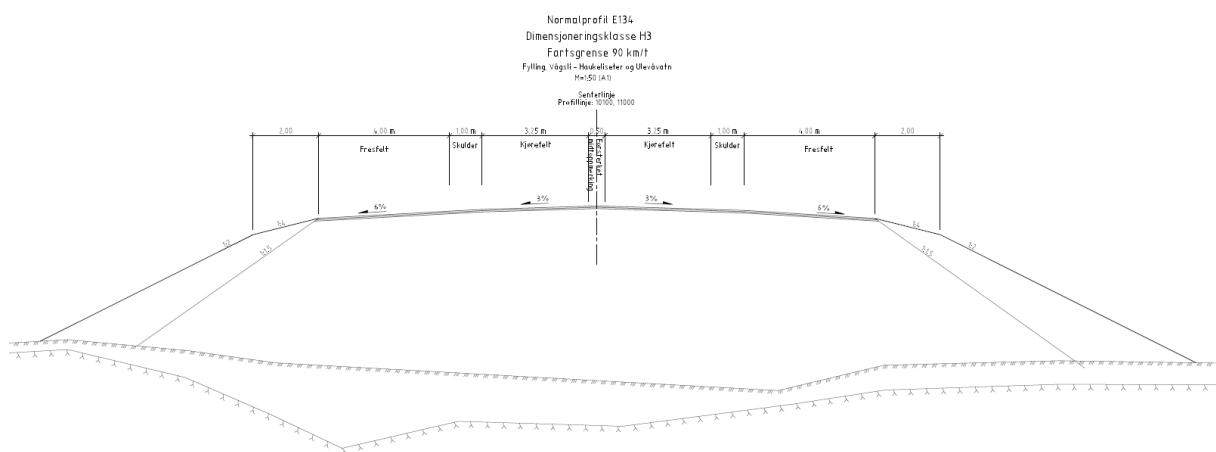
I 2007 var ÅDT i Vågslidtunnelen 1 341 medan den i 2016 var 1 597. Tungtransportdelen er ca. 22 %. For Seljesadtunnelen har vi tilsvarende målingar som viser at ÅDT i 2016 var 2 287 med tungtransportdel på 18 %.

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

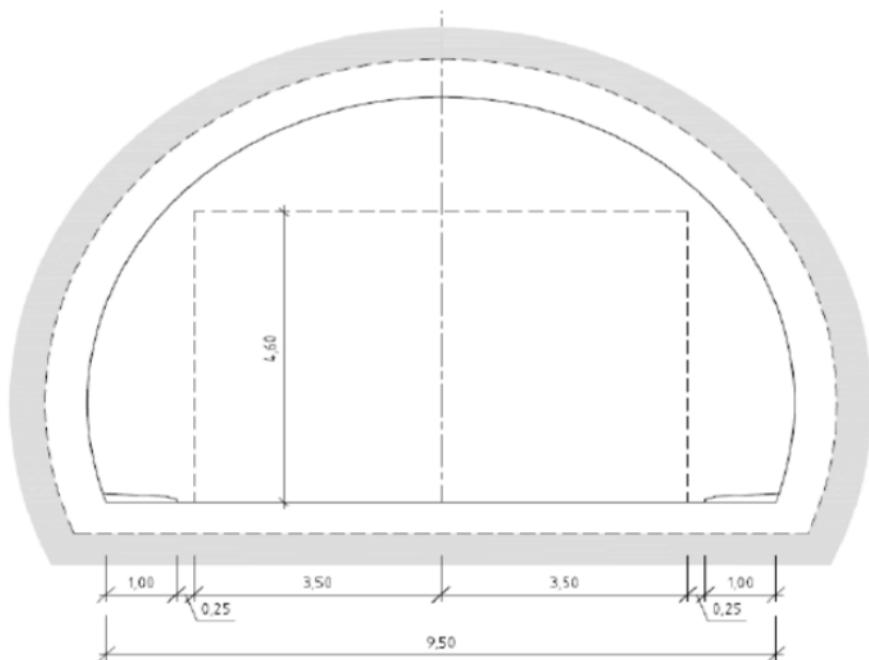
Med utgangspunkt i denne trafikkmengda, fartsgrense 90 km/t og funksjonen E134 skal ha som nasjonal hovudveg, skal det i vidare planarbeid leggjast til grunn geometrikkrav frå dimensjoneringsklasse H3, dvs. eit samla normalprofil på 9m for vegprosjektet.

På dagsona over Haukelifjell vert det lagt til rette for at vinden skal blåsa vegen mest mogeleg rein for snø utan brøyteinnsats, jf. sjølvreinsingsprinsippet. Difor vert vegen bygt med slake vegskråningar og heva 1 – 2 m over terrenget. I tillegg skal det vera minst mogeleg rekksverk, 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 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 kolonnekjøring og stengt veg. Strekningane er:

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

Strekning 1) er høgfjellsstrekninga i prosjektet. Strekninga går frå vestsida av Vågslidtunnelen til austsida av Haukelitunnelen. På denne strekninga (ca. 14,5 km) ligg vegn 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 kolonnekjøring 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 vegbane 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 parallelt i begge retningar oppnår ein tilnærma dobbel kapasitet. Ved å byggja ny veg på strekninga reknar ein med at vinterrestriksjonane kan reduserast med ca. halvparten av dagens situasjon.

Strekning 2) går frå vestsida av Haukelitunnelen til austsida av Austmannalitunnelen. Strekninga er ca. 8 km lang inkl. Svandalsflonatunnelen og Svandalsflona rasoverbygg. På denne strekninga er det i Austmannalia bratt veg med hårnålsvingar. Kombinert med både mykje snø og delvis mykje vind er òg denne strekninga vanskeleg å halde open i periodar. I tillegg til værtihøva er det mange kjøretøy som kjører 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 kolonnekjøring eller stengt veg pga. vêrtilhøve på denne strekninga. Slike restriksjonar skjer likevel ganske ofte, særleg om vinteren, men av di store/tunge køyretøy kjører seg fast og hindrar framkomst for anna trafikk.

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

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

Tabell 3, Kolonnekjøring og stengt veg på strekninga Vågsli – Røldal

Vintersesong	Kolonnekjøring (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 därlege værforhold vert det innført kolonnekøyring på begge strekningane samstundes. Desse må då i størst mogeleg måtte koordinerast for å oppretthalde regulariteten.

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

I utgangspunktet er det 2 kolonnestrekningar på fjellovergangen:

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

Avhengig av værsituasjonen (den kan arte seg svært ulikt på aust- og vestsida av Haukelitunnelen), vert det avvikla kolonner 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 nyttja 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 nyttja kolonneoppstilling i vestre ende av Haukelitunnelen

(Midtlægre) samt i Austmannalitunnelen. Kolonneavviklinga skjer då i prinsippet på same måte som under (2).

Sidan det berre vert tillate med maksimalt 40 køyretøy oppstilt ved kvar kolonnebom i tunnel, vil det i mange tilfelle vera naudsynt å regulera/avgrensa trafikkstraumen til tunnelane ved kolonnekjøring til makstalet. Til dette vert bommane ved Tyrveli (aust for Vågslidtunnelen) og ved Liamyra (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 lågare og er mindre vêrutsatt.

Planlagt situasjon ved ny E134

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

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

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

For å få til god gjennomføring av kolonnekjøring 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 Haukelisetertunnelen 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 breidd vert bygd frå snunisje og ut av tunnel også.

- d) Byggja ei stor snunisje dimensjonert for modulvogntog i enden av køyrefelt som også kan nyttast som kolonneoppstillingsfelte i alle tre tunnelane nemnde under c).
- e) 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 kolonnekjøring i begge retninger parallelt. Vestoverkjøyrande- og austoverkjøyrande kolonne kan møtast i tunnelen, ev. vente på kvarande, for så å køyre vidare i kvar sin retning. Då vil ein oppnå ein føreseieleg og kontrollert passering med kontroll på alle kjøretøya.

Gjennomføring av kolonnekjøring 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 Dyrskartunnelen. Her ventar kolonne på høvesvis austover- og vestover kjørende 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 kjører 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 Haukelistertunnenen.
- I vestre ende av Haukelisetertunnelen er det òg laga kolonneoppstillingsfelt for vestoverkjørende kolonne. Her ventar kolonne på kvarande og passerar kvarandre under kontrollerte former, evt. stoppar slik at bilførarane kan få kort pause, få hjelp, ordne vindusviskarar etc.

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

I samband med evt. stenging av vegen over høgfjellet vert det lagt opp til at stenginga skjer ved Tyrveli og Liamyrane stenginga skjer. Her vil det verta gode oppstillingsplassar og lagt til rette for at dei kjøretøya 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 tilkopling mellom ny veg og til eksisterande E134. I tillegg vert Liamyrane deponiområde for både tunnelane. Området ligg på lågare høgde over havet enn vegen både lenger aust og lenger vest og er mindre utsett for uver. Store delar av massane vil verte nytta i sjølve veganlegget med tilhøyrande kryss, serviceområde og 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 både sider samstundes.

Byggjetrinn I

Byggjetrinn I omfattar vestre parsell Røldal – Seljestad. Dette byggjetrinnet vil gi størst innsparing i lengde, høgdemeter, køyretid, drivstoffkostnad og klimautslepp. I tillegg vil denne strekninga gje mest betring i høve til fastkøyring og bilberging på vinterstid, mest betring av stigningstilhøva og mest betring av trafikktihøve 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. Strekninga Fylkesgrensa – Røldal kan byggjast først og strekninga Vågsli – Fylkesgrensa kan vente til seinare. Det vert ikkje tilrådd å dele opp strekninga Vågsli – Røldal av di ein då berre vil få delvis nytte av den relativt store kostnaden med å byggja den nye Dyrskartunnelen. I tillegg vil heile byggjetrinn II kunne byggjast på same tida som strekninga Fylkesgrensa – Røldal; det er den lange tunnelen som er dimensjonerande for byggetida dersom dei finansielle ressursane er på plass. Begge undertrinna kan tilpassast kvarande slik at dei kan verte ferdig samstundes. I tillegg vil det ikkje verta særleg innkorting av kolonnestrekninga med tilhøyrande auka kapasitet utan at strekninga Vågsli – Fylkesgrensa vert bygt. Her er Haukelisetertunnelen det sentrale elementet.

Konsekvensutgreiinga tilrår 2 deponiområde aust for Dyrskartunnelen: Vågsli sør og Vérstasjonen. Vérstasjonen ligg i direkte tilknyting til veglinja, og massar vil verte nytta i sjølvé 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.

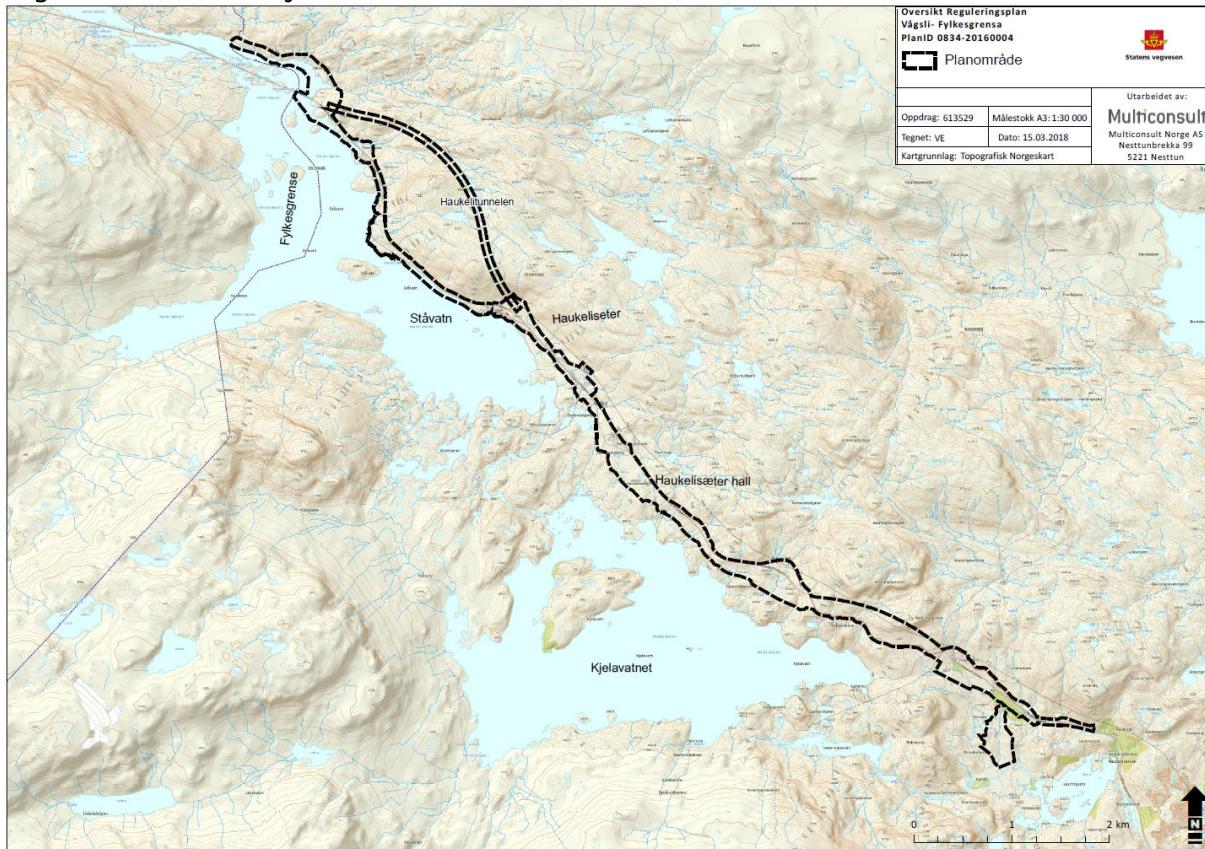
På Liamyrane vil omlegging av dagens veg i kulvert under ny E134 verte gjort tidleg for å få best mogelege trafikktihøve.

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

5. PLANOMRÅDE I DAG

5.1. Lokalisering og avgrensning

Planområdet for detaljplan Vågsli til Fylkesgrensa mellom Telemark og Hordaland omfattar ei strekning omlag 10.3 km. Planområdet startar aust for Vågsli tunnelen og går til fylkesgrensa i Ulevåvatn i all hovudsak areal langs dagens E134 og omfattar også eldre veglinjer over Haukelifjell.



Figur 11, Planområde for Vågsli - Fylkesgrensa

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



5.2. Arealbruk

I gjeldande arealdel til kommuneplanen for Vinje kommune (2011 – 2023) er ny trasé E134 vist. Planområdet elles er i hovudsak vist som LNF-område med omsynssone villrein. Kommunedelplan for Vågsli (2002 – 2014) i parsellstart viser LNF-område der spreitt utbygging ikkje er lov. Vassressursane i planområdet er sterkt påverka av kraftutbygging, og det er registrert dårlig miljøtilstand i fleire vatn langs dagens E134.

5.3. Trafikktihøve

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

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

Dagens strekning har ein årsdøgntrafikk på 1500 ÅDT med tungtrafikkdel på 15% (*trafikkmengde for 2017*). Den gamle Haukelivegen har eit trafikktal på 200ÅDT (*trafikkmengde for 2016*)

5.4. Teknisk infrastruktur

I planområdet er det høgspentline og teknisk bygg til eksisterande tunnel som i hovudsak utgjer teknisk infrastruktur.

5.5. Landskapsbilete, topografi og landskapstrekk

Dei sørlegaste høgfjellsområda som Haukelifjella er ein del av, har godt avrunda former, og dei høgastliggjande områda har overflater med preg av storkupert hei og vidder.

Høgfjellsdalane har ein typisk U-form, dvs. med til dels flat dalbotn og slake dalsider. Dalane er som oftast dekt av blokkmark eller morene. Mange av regionens fjellsider har små og store botnar. Romformene bind elementa saman, med fine overgangar frå snau og frodig vegetasjon i dalbotn til golde, nakne fjell mot siluetten.



Figur 12, Bilete av området Finnebu



Figur 13, Bilete av område sør for Vågslitunnelen

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



Figur 14, Bilete frå vestsida av Vågslitunnelen



Figur 15, Frå Haukelisæter hall sett vestover med Vérstasjonen midt i biletet

5.6. Nærmiljø og friluftsliv

I områda rundt Vågsli, Vérstasjonen og Fetedokki ligg der over 850 hytter, eit skianlegg og Haukeliseter fjellstue. I tillegg er områda nytta som utgangspunkt for turar innover Hardangervidda og Setesdalsheia og som jaktområde for småvilt.



Figur 16, Sommarturstiar vist med raud line og vinterruter vist med blå line, frå UT.no si kartside

5.7. Naturmangfald

Det er ikkje registrert verneområde eller naturtypar av spesiell verdi i samsvar med DN-handbok 13 i planområde.

Etter merknad frå Fylkesmannen i Telemark er det utfør ei kartlegging av karplanter og naturtypar innan planområdet. Vedlegg 4. Det vart funne to raudliste–artar; Jøklestarr og Handmarinøkkel. Begge har kategori sårbar (VU) i Norsk rødliste artar. Jøklestarr vart funne ved Fetedokki og handmarinøkkel vart funne ved Grothol.

5.8. Kulturminne og kulturmiljø

Planområdet er rikt på både automatisk freda kulturminne og nyare tekniske kulturminne. I planområdet ligg ei strekning av den første køyrevegen over Haukeli, som sto ferdig bygd i 1889. Parsellen øst for Haukeliseter stod ferdig alt i 1874. Vegen var berre open for ferdsel i nokre få sommarmånader. Dagens E134 var på deler av strekningen i Telemark ferdig i 1960, mens hele strekningen mellom Aust- og Vestlandet først ble offisielt opna som heilårsvei i 1968.

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

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

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

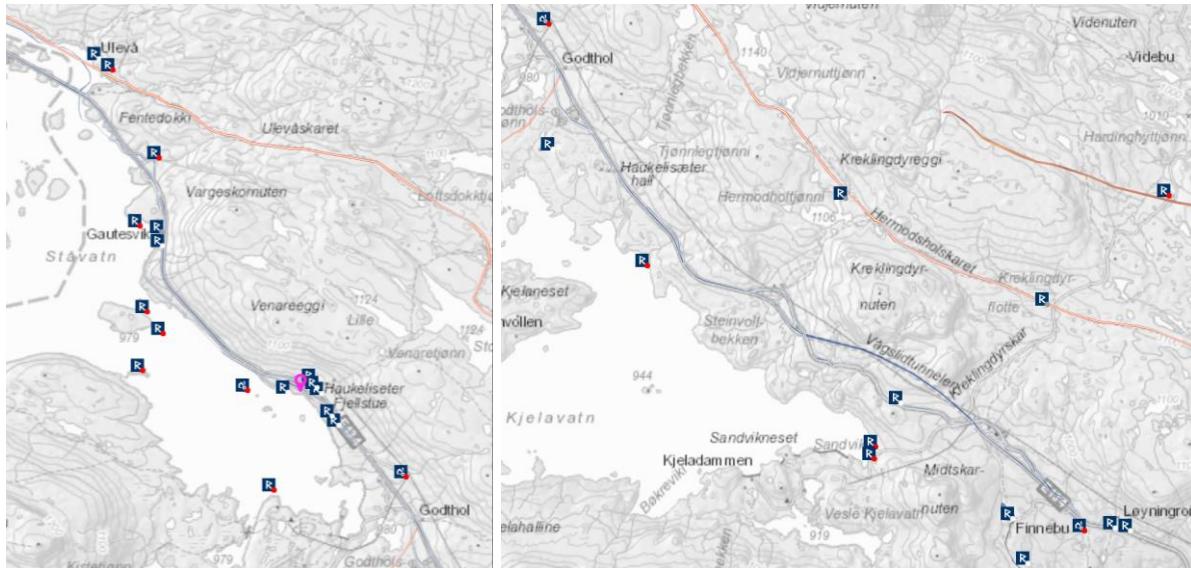
Regulering av Ståvatn frå 1960 (et magasin i Tokke–Vinje vassdraget), medførte at lengre strekningar av 1880-vegen kom under vann. Dette saman med dei planlagde inngrepa for ny E134, gjer at det er trong for avbøtande tiltak for å knytte dei ulike parsellane av den gamle vegen saman. Det er også trong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

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

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

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

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



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

Finnebu eit gammalt stølsområde kor det er lite igjen av sjølve stølbygningane. Namnet kjem kanskje frå det harde graset kalla finnegras som veks på vollen der. Kulturmiljøet har middels verdi.

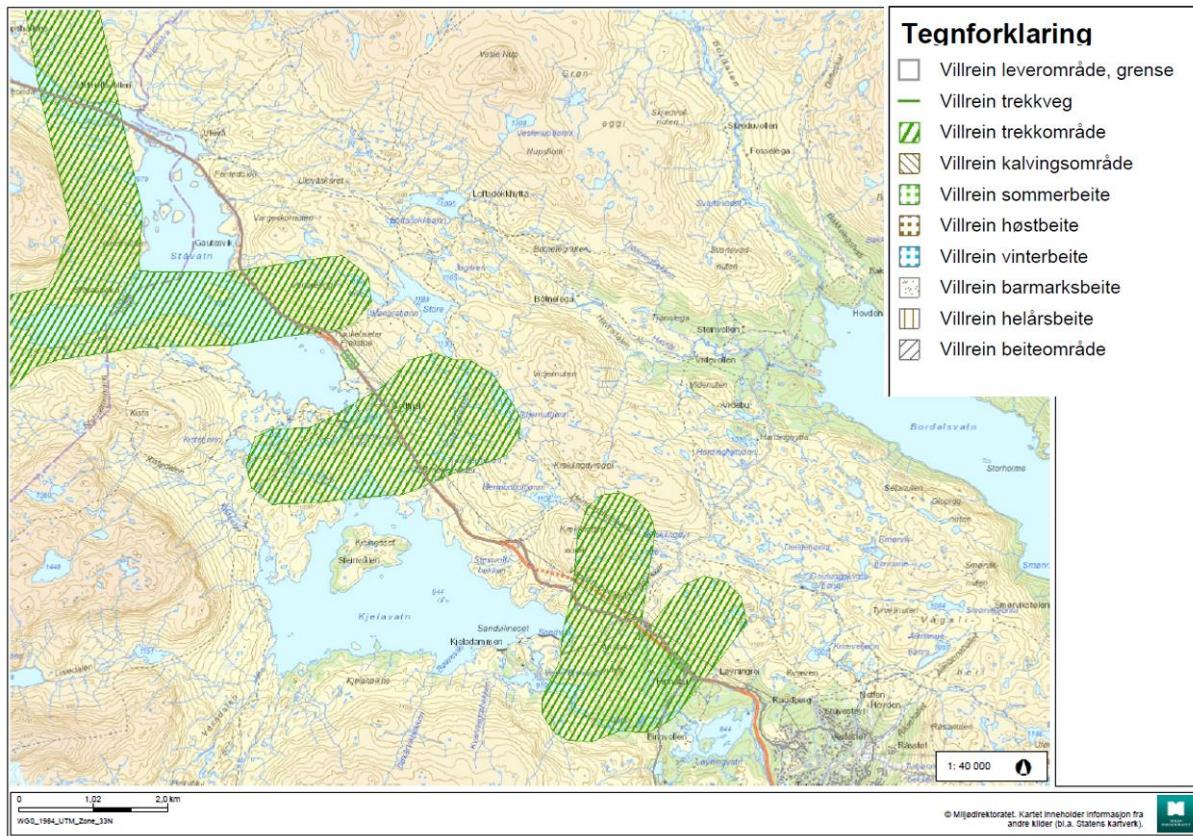
Kjelavatnet eit jarnvinneanlegg som no ligg like under vatn. Dette er det vestlegaste jarnvinna ein kjenner til. Kulturmiljøet har stor til middels verdi.

Haukeliseter kan ha vore busett før svartedauen. Det kan ha vore folk herifrå som dreiv med jarnutvinning. Etter at det vart bestemt å leggja køyreveg over Haukeli på midten av 1800-talet, såg ein behovet for ein overnatningsstad underveg. Haukeliseter har både vorte ein institusjon for samferdsla over Haukelifjell, og eit av flaggskipa til Den Norske Turistforening. I tillegg til den historiske ballasten som herberge og serveringsstad over fjellet, er her fleire eldre bygningar av kulturhistorisk verdi. Kulturmiljøet har middels verdi.

Viser også til SVV si prosjektside og rapporten; Tilstandsregistering – Den fyrste køyrevegen over Haukeli 1889.

5.9. Naturressursar

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



Figur 18, Trekkuter for villrein

5.10. Grunntilhøve

Det er utført førebeles vurderingar av grunnforhold for ny Kjelatunnel og Haukelisetertunnel.

I trase for ny Kjelatunnel har til dels komplisert geologi og tektonikk. Heile tunnelstrekningen vil gå i granittiske botngneisar. Karakteristisk for området er tett oppsprekking med glimmermineral på sprekkeflatene. Dette vil truleg føre til tett oppsprekking ved tunnellsprenging. Dette forholdet aukar usikkerheita med omsyn til sikringsmengder og driveforhold for tunneldrivinga.

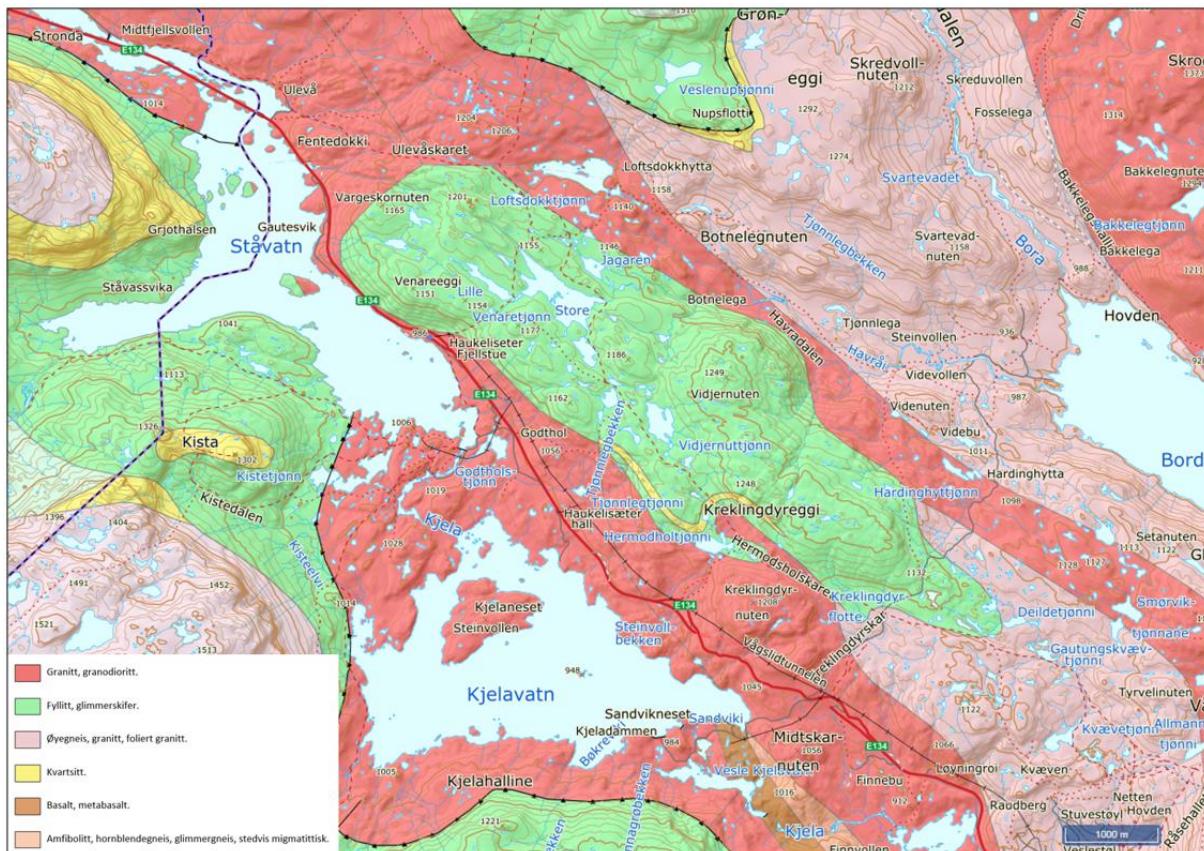
Det er fleire kraftige forkastingssoner og svakheitssoner som kryssar traseen. Desse bør undersøkast med refraksjonsseismikk.

I trase for Haukelisetertunnelen høyrer bergartene til overgangen mellom eldre grunnfjellsbergarter frå prekambrium og yngre bergartskompleks frå den kaledonske fjellkjedefoldinga. Tunneldrift gjennom fyllitten er enklare, men undersøkingsgrada er tynn. Her kan ein kome ned i skyvesonen og i kontakt med dårligare bergarter og alunskifer.

Heile tunnelstrekningane vert derfor sett i kategori 3. Grundige geologiske undersøkingar kan avklare desse forholda og deler at strekninga kan ved grundig geologisk kartlegging om mogleg setjast ned i kategori 2.

I tunnelområdet består bergartene av prekambriske gneisar og overliggende skyvedekker av ulik alder og karakter.

Haukelisetertunnelen vil krevje ingeniørgeologisk kompetanse under hele tunneldrifta.



Figur 19, Geologisk oversiktskart for strekninga

5.11. Helse, risiko og sårbarheit

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

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

5.12. Eigedomsforhold

Eigedommar innanför planområdet er i hovudsak i offentleg eiga.

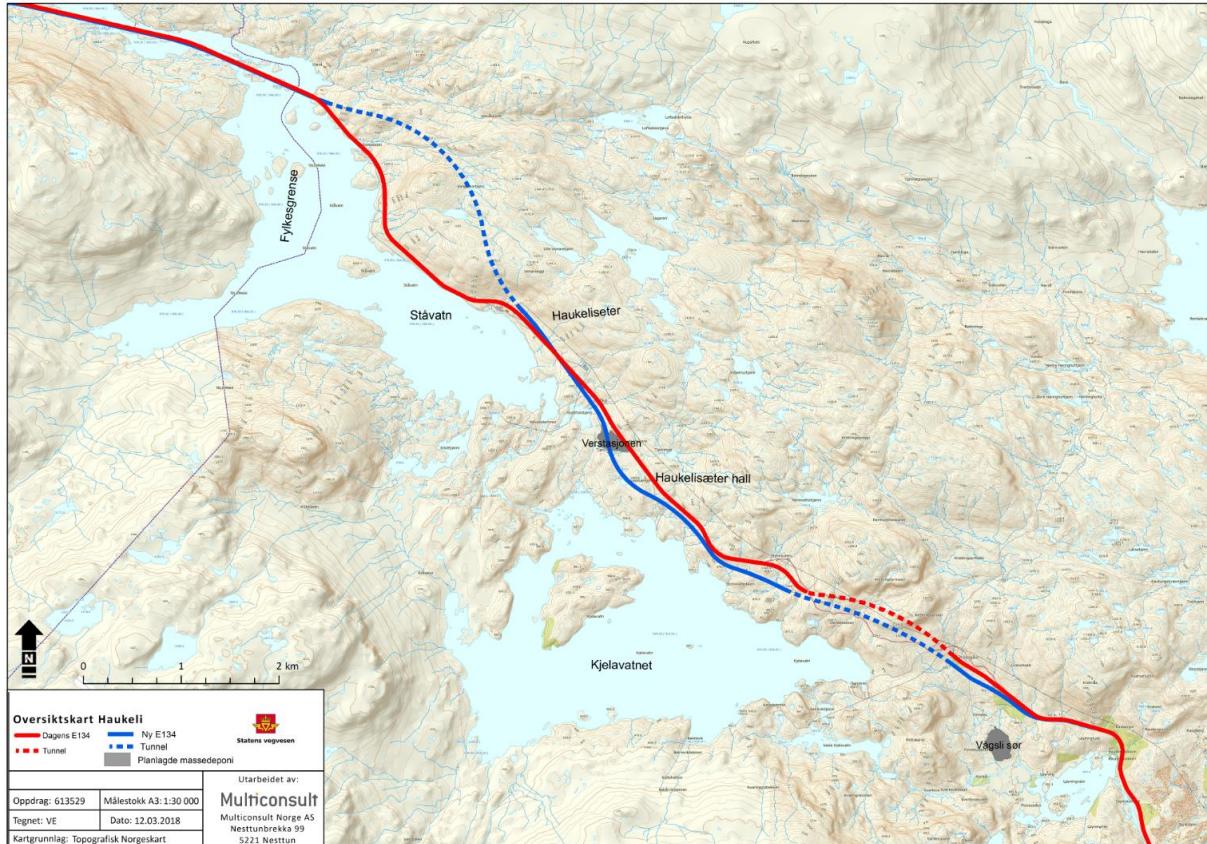
Tabell 4, Eigedomsoversikt

Gnr/Bnr/Fnr	Heimelshavar	Stad
600/1	Statens vegvesen	Eksisterande E134 og 1880 vegen
99/244	Statens vegvesen	Brøytestasjonen ved Haukeliseter
99/2	Statskog sf	Areal langs begge sider av E134
99/1	Åsmund Vågslid	Området aust for Kreklingdyrnuten ved Vågslitunnelen
99/1/1	Nils Kållåk, Anne-Margrethe Løseth og Christense Kallåk Ødegaard	Arealet ved Prestegård
99/200	Knutsen OS Shipping AS	Haukeli hall
99/202	Kari Kathrin Foss	Haukeli hall
99/2/7	Statsskog sf	Vérstasjonen
99/32	Stavanger turistforeining	Haukeliseter turisthytte
99/852	Odd Inge Vistad	Hytteeigedom ved Gautesvik

6. SKILDRING AV PLANFORSLAG

6.1. Reguleringsprinsipp

Det er planlagt for ny trase E134 frå Løyningsroi til Ulevåvatn og Fylkesgrensa. Planforslaget omfattar to nye tunnelar, Kjelatunnelen som erstattar Våglitunnelen og Haukelisetertunnelen som er ny tunnel frå Haukeliseter til Ulevåvatn.



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

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

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

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

Planlagt ny E134 har eit masseoverskot som fylgje av lange tunnelar. I denne reguleringsplanen er det planlagt massedeponering ved Finnebu, Vågsli og ved vêrstasjonen. Til grunn for lokalisering av massedeponia er konsekvensutgreiing som også er del av reguleringsplanen.

6.2. Planlagt arealbruk

Reguleringsplanen for Vågsli til Fylkesgrensa har følgjande formål:

Arealformål	Areal (da)
Bygningar og anlegg (pbl § 12–5 nr. 1)	
Fritids- og turistformål (BFR)	21,4 da
Andre særskilte bygningar og anlegg – Deponi (BSM)	36,5 da
Samferdsel og teknisk infrastruktur (pbl § 12–5 nr. 2)	
Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (S)	16,3 da
Veg (SV)	75,5 da
Køyreveg (SKV)	61,7 da
Gang- og sykkelveg (SGS)	3 da
Annan veggrunn – teknisk anlegg (SVT)	54,4 da
Annan veggrunn – grøntareal (SVG)	514,6 da
Tekniske bygningar/konstruksjonar (STB)	0,4 da
Rastepllass (SR)	5,1 da
Parkeringsplassar (SPP)	0,7 da
Kombinerte formål for samferdselsanlegg og/eller tekniske infrastrukturtrasear (SKF)	13,8 da
Grønstruktur (pbl § 12–5 nr. 3)	
Turveg (GT)	14,3 da
Landbruks-, natur- og friluftsformål (pbl § 12–5 nr. 5)	
LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gardstilknytt næringsverksemd basert på ressursgrunnlaget på garden (L)	1123,8 da
Spreidd fritidsbusetnad (LSF)	1,2 da
Vern av kulturmiljø eller kulturminne (LKM)	15,3 da
Kombinert formål LNFR og bygg og anlegg – massedeponi (LAA)	110,8 da
Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhøyrande strandsone (pbl § 12–5 nr. 1)	
Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhøyrande strandsone (V)	186,1 da
Naturområde (VN)	15,2 da
Kombinerte formål i sjø og vassdrag med eller utan tilhøyrande strandsone (VKA)	14,2 da
Sum arealbruk i planområdet	2284,3 da

Omsynssoner	Areal
Frisikt (H140)	1,6 da
Andre sikringssoner (H190)	296,7 da
Høgspenningsanlegg (inkl. høgspentkabler) (H370)	43,9 da
Bevaring kulturmiljø (H570)	21,9 da
Bandlegging etter lov om kulturminne (H730)	35,7 da
Sum omsynssoner i planområdet	399,8 da

6.3. Vegsystemet, Køyreveg, veg

Ny E134 er planlagt som køyreveg med ein H3 standard inkludert forsterka midtoppmerking på 0,5m for å gjera ny veg meir trafikksikker. H3- vegklassen er rekna for ein ÅDT opp mot 4000 og ei fartsgrense på 90km/t. Denne vegklassa har 3,25m breidde på køyrefelta og 1m breie skuldrar.



Figur 21, Ny E134 før Kjelatunnelen

Strekninga frå aust til vest startar med ny veg om lag 300 meter aust for Løyningsroi og er ein dagstrekning på 1,6 km til ny tunnel. Ny Kjelatunnel på 1,79 km med T9,5 profil erstattar dagens Vågslitunnel. Kjelatunnelen ligg sør for og tilnærma parallelt med Vågslitunnelen.



Figur 22, Austre tunnelportal Kjelatunnelen

Frå Kjelatunnelen er det planlagt ein dagstrekning på 4,16 km sør for dagens E134 til ny tunnel. Ny Haukeliseterunnelen på 3,08 km og med tunnelprofil T9,5 vil erstatte dagens vegstrekning frå Haukeliseter turisthytte langs Ståvatn til Ulevåvatnet.

Frå ny Haukeliseter tunnel er det ein dagstrekning på 350 m fram til fylkesgrensa mellom Telemark og Hordaland.

Langs heile traseen er det planlagt med fresfelt på begge sider utanom dei første 360 metrane, der det er fresfelt langs køyrevegen si nordre side. Fresfelta skal forenkle vintervedlikehald slik at ein kan oppnå vintersikker veg. Med Fresefelt vil ein få ei breiare sone fri for snø, som igjen bidreg til at ny veg ikkje så kjapt føyker igjen. Prinsippet med fresefelta er at ein først fresar vekk snøen frå køyrevegen til fresfelta og deretter fresar snø vekk frå fresefelta. Fresefelta har ei bredde på 4m med ein helling 6% frå køyrevegen, deretter ei flate på 2 meter med ei helling 1:4 for å unngå rekkverk.



Figur 23, Kryss ved Haukelisæter hall

Det er få avkjørsler og kryss langs strekninga. Alle kryss til ny E134 er planlagt kanaliserte. Kanaliseringa bør opparbeidast med oppmerking og ikkje med kantstein for å lette vintervedlikehaldet. Kryss er lokalisert i dagsone før Kjelatunnelen, ved Haukelisæter hall og ved Haukeliseterunnelen tilkomst til Haukeliseter turisthytte. Desse kryssa knyter ny E134 til eksisterande E134.

Ved kontrollert stenging av Kjelatunnelen vil Vågslitunnelen og dagens strekning til Haukelisæter hall vera omkjøringsveg. Ved stenging av Haukeliseter tunnel vil dagens E134 frå Haukeliseter turisthytte til Ulevåvatn ver omkjøringsveg. Omkjøringsvegane er regulert til veg (o_SV). Omkjøringsvegane er planlagt å fungere som turistveg i sommarhalvåret, men vert ikkje vera opne vinterstid. Vågslitunnelen vert berre open når den er del av omkjøringsveg.

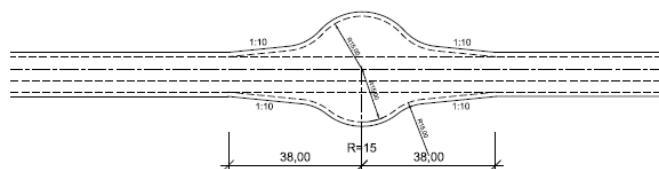


Figur 24, Kryss til Haukeliseter turisthytte og avkjørsla til brøytestasjonen

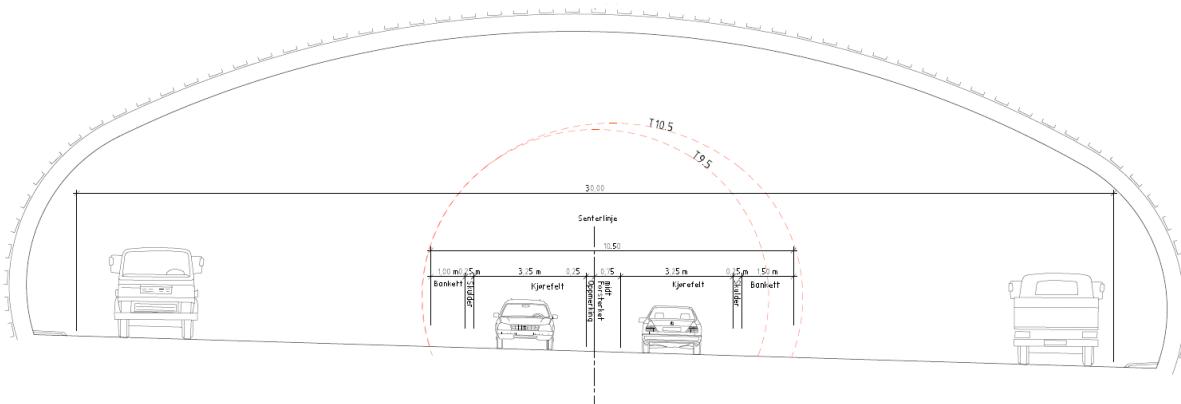


Figur 25, Ny veg over vestre tunnelportal Haukelisetertunnelen

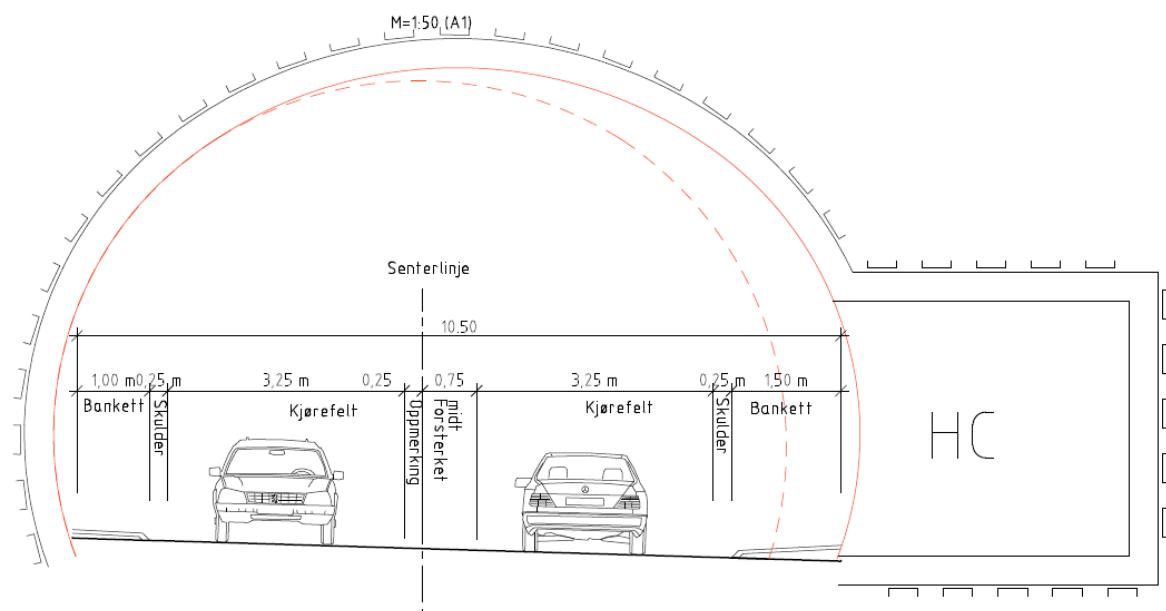
Tunellane har eit tunnelprofil T9,5. I vestre del av Kjelatunnelen og Haukelisetertunnelen er det planlagt for at køyrefeltet i retning vestover skal kunne brukast som kolonneoppstillingsfelt. På strekninga for kolonneoppstilling er det langs køyrefeltet auka skulder mot midtfelt og til veggant. Kolonneoppstilling er planlagt for ei strekning på 500 m til snunisje før vestre tunnelportalen. Snunisje er planlagt sirkulær, liknande snunisja som er brukt i Lærdalstunnelen, sjå figur 26. Denne snunisjen er plassert mellom utgangen av tunnelen og kolonneoppstillingsfeltet. I vestre del av desse to tunnelane med kolonneoppstillingsfeltet er tunnelproffilet T12,5.



Figur 26 Utforming sirkulær snunisje

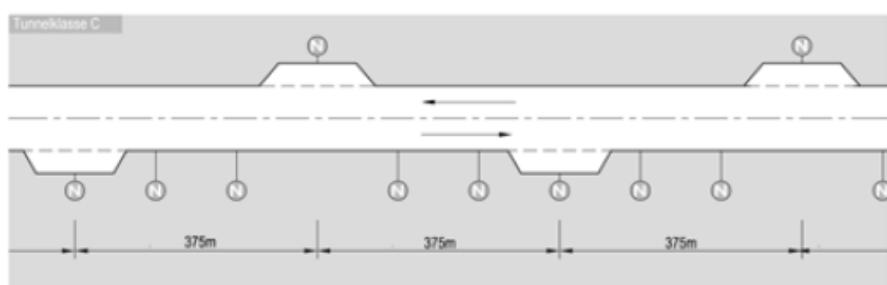


Figur 27, Normalprofil for snunisje i Kjelatunnelen og Haukelisetertunnelen



Figur 28, Normalprofil kolonneoppstilling i tunnel

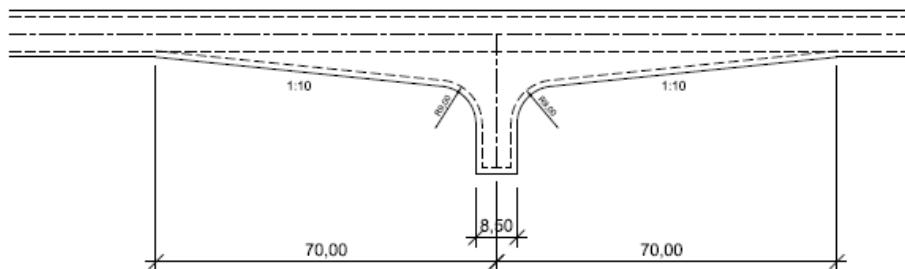
Både Kjelatunnelen og Haukelisetertunnelen er planlagt med tunnelklasse C og snunisjer og havarinisjer er prosjektert i forhold til dette. Når det gjeld havarinisjer er desse plassert med ein ca. avstand på 375m i begge tunnelene. Utforming som figur 3.5 frå N500. I havarinisjen er tunnelprofilet T12,5.



Havarinisjer for hver 375 meter N Nødstasjoner hver 125 meter

Figur 29 Tunnelklasse C, havarinisjer og nødstasjoner. Figur frå N500 Vegtunneler, Statens vegvesen

Omlag midt i Haukelisetertunnelen er det planlagt ei snunisje med ein utforming som vist i figur 29. Denne snunisja er noko modifisert og tilpassa brøytbil i forhold til utforming vist i handbok N500.



Figur 30 Utforming snunisje

Havarinisjer langs dagstrekninga er plassert minimum ei stopplengde frå tunnelportalane, langs køyrefelt til tunnel.

Teknisk bygg er plassert rett utanfor tunnelportalane for å unngå lange kabeltrasear mellom tunnel og teknisk bygg og utanfor sikkerheitssona og bakom vegrekker. Servicekøyretøy er sikra tilkomst til tekniske bygg ved at det er det vert lagt til rette for ein opning i og overlappning av rekkverket.

Stopplommer er plassert som ein del av fresfelta cirka kvar 5km i kvar retning.

Eksisterande E134 og tilkomstvegar er planlagt som veg og inngår i reguleringsplanen for å knyte seg til ny E134. Vegklassen som er brukt på dei forskjellige vegane er valt i forhold til kva formål vegane skal brukast til. Vegklassen på sidevegane som knyter seg til eksisterande E134 og omkjøringsmoglegheitene ved tunnel er valt til U-Hø1. Elles er det lagt opp til landbruksveg vegklasse 3 og tilkomstveg A3 på dei resterande vegane.



Figur 31, Illustrasjon av omkjøringsvegar ved tunnelstenging

Ved stenging av Kjelatunnelen vil dagens E134 med Vågslitunnelen verta nytta som omkjøringsveg mellom Vågsli og Haukelisæter hall.

Ved stenging av Haukelisetertunnelen vil dagens E134 frå Haukeliseter turisthytte til Ulevåvatn verta nytta som omkjøringsveg.

Del av gamle Haukelivegen fra Vågsli til Steinvollen er regulert til kombinert bruk (SKF). Vegen er køyrbar som turistveg uteom Kjelatunnelen og er planlagt som del av sykkelvegstrekning over Haukelifjell.

6.4. Gang- og sykkelvegar, kollektiv

Gang- og sykkelvegtilbodet over Haukeli er planlagt på strekninger av dagens E134 og deler av den gamle Haukelivegen. Ved Haukeliseter turisthytte / brøytestasjonen er del av dagens E134 regulert til gang- og sykkelveg. Ei strekning på om lag 400 meter. Gang- og sykkelvegen skal koplast til fresefelt langs ny E134 og kryss over ny E134 til Haukeliseter Turisthytte.

Tilbod for samanhengande sykkelveg tilbod over Haukelifjell er planlagt fra Vågsli med kopling fra fresefelt til eldre veg ved Løyningsroi og vidare til del av 1880-vegen som er regulert som kombinert samferdselsformål (SKF), sommarvegen over Vågslitunnelen. Vidare er sykkeltilbodet langs dagens E134 til Haukeliseter turisthytte og deretter til Ulevå også langs dagens E134. Sykkeltrasettilbodet er planlagt som sommarveg.

Snulomme for buss er planlagt ved Haukeliseter turisthytte.

6.5. Utforming av sideterreng

Sideterrenget på hovudvegen er utforma mest mogleg med tanke på vintersikkerheit og for å unngå bruk av rekkverk. Dominerande vindretning er fra sørvestleg retning for dagstrekka; før Kjelatunnelen og fra Kjelatunnelen til Haukelisetertunnelen. Lo-side vert derfor til vestre side av vegen og le-side vert på austsida av vegen. Tverrsnittet for ny veg er planlagd slik at det på lo-side av vegen er det ved skjering planlagt for at området skal verta ganske opent. Langs fresfelt er det planlagt med ei fyllingsflate med helling 1:2 i 3m breidde, deretter eit 5m breitt parti før skjering med helling 1:2. På le-side er det langs fresfelta ei flate på 3m med helling 1:2, same som på lo-side, deretter ein grøftebotn på 0.5m og så ei skjering 10:1, viser til normalprofil i tekniske teikningane.

På dagstrekka ved Ulevåvatn kjem vinden relativt parallelt med vegen, dette er fordelaktig når det må vera rekkverk på begge side av fresefelta langs vegen. Utanfor rekkverket vert det ein fylling med ei helling på 1:2.

Over austre portal til Haukelisetertunnelen er planlagt med skredvoll for å hindre at eventuelle snøskred kjem ned i vegen. Tursti skal også leggjast om slik at den vert liggjande på austsida av skredvollen. (Viser til Statens vegvesen si prosjektside; Notater av Harald Norem.)

Ved austre tunnelportal til Dyrskartunnelen er det også planlagt med skredvoll for å hindre at eventuelle snøskred kjem ned i vegen. (Viser til Notater av Harald Norem)

6.6. Kulturminner / kulturmiljø

Dei ulike vegsløyfene/parsellane av 1880–vegen har ulik bruk og vernestatus. Dette vert avspegl i reguleringsformåla og omsynssoner.

Brøytestasjonen ved Haukeliseter turisthytte er vedtaksfreda og ligg i område regulert til samferdselsformål. Sjølve bygget og 5 meter kring bygningen er bandlagt etter kulturminnelova (sone H70).



Figur 32, Bilde av Anleggsbrakke ved Løyningsroi

Anleggsbrakke ved Løyningsroi samt koie og anleggsbakke ved Haukeliseter turisthytte er i reguleringsplanen sikra med omsynssone bevaring kulturmiljø, (H570).



Figur 33, Bilete av koie og anleggsbrakke ved Haukeliseter turisthytte



Figur 34, Bilete av 1880–vegen utom Vågslitunnelen

Del av 1880 vegen som går utom Vågslitunnelen er regulert med kombinert samferdselsformål (SKF). Vegen vert del av sykkelveg over Haukelifjell og vil også kunne nyttast som turistveg i sommarhalvåret. Vegstrekninga er også bandlagt etter kulturminnelova (sone H730). Del av 1880–vegen som ligg under vatn er regulert plannivå 1 (på botnen) til arealformål vern av kulturmiljø eller kulturminne (LKM). I planforslaget er det regulert ei buffersone på 20 m til kvar side av vegen (målt frå vegens senterlinje), med samme arealformål (LKM). Formålet med buffersona er å sikre andre bevarte, vegrelaterte kulturminner knytt til bygging og drift av vegen (merkesteiner, spor etter gamle grustak, smier, grunnmurer mm.), samt unngå skjemmande tiltak/inngrep i nært den freda/statleg listeførte vegen. Dette gjelder også lagring, tilrigging, massedeponering, midlertidig bygningar og annan bruk av ubebygd areal når det etter kommunens skjønn vil komme i strid med reguleringsplanen sitt formål.

Del av 1880–vegen nord for vêrstasjonen er også regulert til Vern av kulturmiljø eller kulturminne(LKM). Ny E134 vil krysse over denne vegstubben. Det skal ved bygging av ny E134 leggjast vekt på å ivareta regulert areal LKM.



Figur 35, Bilete av 1880-vegen ved Fetedokki

Del av 1880-vegen ved Fetedokki er regulert til turveg (GT) og sikra med omsynssone bevaring kulturmiljø (H570).

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

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

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

6.7. Konstruksjonar

Det vert ein rekke nye konstruksjonar langs strekninga, portalar i kvar ende av tunnelene og 2 kulvertar. Dei fleste konstruksjonar vert utført i tradisjonelle tekniske løysingar.

Konstruksjonar som inngår i dette planforslaget er fylgjande:

K1 – Portal Kjelatunnelen øst

K2 – Portal Kjelatunnelen vest

K3 – Kulvert (for veg ned til båtslipp)

K4 – Portal øst Haukelisetertunnelen

K5 – Portal Vest Haukelisetertunnelen

K6 – Ulevå bru (kulvert for vann)

Elles vert det ein mur langs hovudvegen ved ca. profil 5000 for at det ikkje skal verte fylling langs på vegen til båtslippet (f_SV5).

Når det gjeld bygningskonstruksjonar er det planlagt med teknisk bygg i kvar ende utanfor tunnel. Viser til forprosjektrapport for konstruksjonar, vedlegg 8

6.8. Mellombels rigg- og anleggsområde

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

Anleggsgjennomføring knytt til massetransport av tunnelmassar har medført at det vert regulert areal til massedeponi på Haukelifjell. Det er vurdert som sikkerheitsmessig ikkje tilrådeleg å la anleggstransport gå saman med dagens trafikk ned Austmannalia. Til grunn for val av områder til massedeponi er det utført ei konsekvensutgreiing.

6.9. Massehandtering, Deponi

I planforslaget er det regulert inn to områder til deponering av masseoverskot frå veganlegget. Regulerte områder er tilrådde områder frå konsekvensutgreiinga, vedlegg 6.

Landskapsteikningar O-teikningar viser korleis terrenget kan ferdigstilla. Naturleg vegetasjon skal takast vare på i rankar for å kunne nyttast som topplag ved avslutta massedeponering.

Massedeponiet ved Finnebu er planlagt for å kunne ta imot 550 000 m³. Området er regulert til kombinert formål LNFR og bygg og anlegg (LAA). Etter avslutta deponi kan området inngå i beiteareal.



Figur 36, Bilete av Vêrstasjonen ved Grothol

Massedeponi ved vêrstasjonen er planlagt for 220 000 m³. Området er regulert til særskilt bygningar og anlegg (BAS). Område til massedeponi ved vêrstasjonen er planlagt på areal som i dag er nytta til vêrstasjon og areal nytta som tidlegare anleggs- og masseuttaksområde ved bygging av dagens E134. Del av deponiområdet vert ferdigstilt til nytt areal til vêrstasjon. Tilkomst til nytt areal til vêrstasjon vert frå dagens E134.

I deponia vert det ikkje tillate å deponera forureina massar/inerte massar.

For tiltak for å redusera påverknadar knytt til avrenning frå deponi og utfyllingar, viser ein til Statens vegvesen si prosjektnettseite.

6.10. Teknisk infrastruktur

Det vil vera nødvendig å leggje bekker og små elvar i røyr, der bekken og elva kryssar vegen. Det vert føreslege at bekk på nokre stader går et stykke langs med veggrøfte før den deretter vert lagt i røyr under vegen på egna stad. Aust for Kjelatunnelen er det i regulert areal til anna veggrunn grønt planlagt for at bekk kan opparbeidast i botn av veggrøfta, areal regulert til SVG4.

6.11. Reinsing av tunnelvatn, vatn i dagsona

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

7. VERKNADER AV TILTAK I PLANFORSLAGET

7.1. Overordna planar

Ny E134 er i samsvar med overordna planar. Ny Haukelisetertunnel var ikkje del av kommunedelplan for ny E134, men er vurdert å vera eit tiltak for å oppnå betre vinterregularitet over Haukelifjell. Med Haukelisetertunnelen oppnår ein større sannsyn for å kunne halde vegen open. Strekningane for å gjennomføre kolonnetrafikk er delt opp i to korte strekningar kvar på om lag 4 km, medan det i dag er vel 12 km strekning mellom Vågslitunnelen og Haukelitunnelen.

7.2. Veg- og trafikktihøve, Trafikktryggleik

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

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

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

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

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

7.3. Landskap, topografi og estetikk

Linjeføringa for ny E134 skal i störst mogleg grad ligge i terrenget slik at forholda ligg til rette for störst mogleg grad av vinteropen veg. Det er også planlagt for at nytt veganlegg i hovudsak ligg i område med dagens E134 for å minimera inngrep i høgfjellet.

7.4. Nærmiljø og friluftsliv / born og unge

Ny E134 legg til rette for at dagens E134 og 1800-vegen kan vert tur- og sykkelveg i sommarhalvåret.

Turstiar som kryssar over dagens veg er ivareteke i planforslaget. Ved Haukeliseter turisthytte skal tursti leggjast om slik at den ikkje må krysse ny E134 i plan.

7.5. Naturmiljø

Store deler av planområdet er eit leveområde for villrein. Det er vente at reinen vil til ei viss grad vil sky områda i anleggsfasen. Etablering av ein lengre Haukelisetertunnel vil vera positiv i høve reinsdyr si trekkrute over Venareggi og Ståvatn.

7.5.1 Naturmangfaldslova

§8. Kunnskapsgrunnlaget

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

§9. Bruk av føre var prinsippet

Dette planforslaget omfattar 2 tunnelar og 2 massedeponi. For massedeponia viser ein til konsekvensutgreiinga. Strekninga mellom Kjelatunnelen og Haukelisetertunnelen medfører vegstrekning sør for dagens veg i ei strekning på om lag 3,3 km. Denne strekninga er verdsett til lokalverdi, der konsekvensane vert vurdert å vera liten negativ konsekvens. Ny vegstrekning medfører ei linjeføring som ligg betre i terrenget for å oppnå ein vintersikkerveg. Eksisterande vegar vert ivareteke som sykkel og turveg.

§10. Samla belastning

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

§ 11. Kostnadar ved miljøforringing

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

§ 12. Miljøforsvarlege teknikkar og driftsmetodar

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

Avbøtande tiltak

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

7.6. Kulturminne / kulturlandskap

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

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

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

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

7.7. Risiko og sårbarheit (ROS)

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

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

Tabell 5, Identifiserte risikoreduserande tiltak

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

8. Grunnerverv

8.1. Generelt

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

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

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

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

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

VEDLEGG

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

KJELDER

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

Statens vegvesen 2014: Håndbok V712 – Konsekvensanalyser.

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

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

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

Statens vegvesen 2017: prissette konsekvensar

Konseptvalgsutgreiing for E134 over Haukeli

Konsekvensutgreiing – deltema landskap, til KVU

Planprogram for kommunedelplan (KDP)

Silingsrapport av traseevalg, Kommunedelplan KDP



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