

VINJE KOMMUNE

Vinjevegen 192

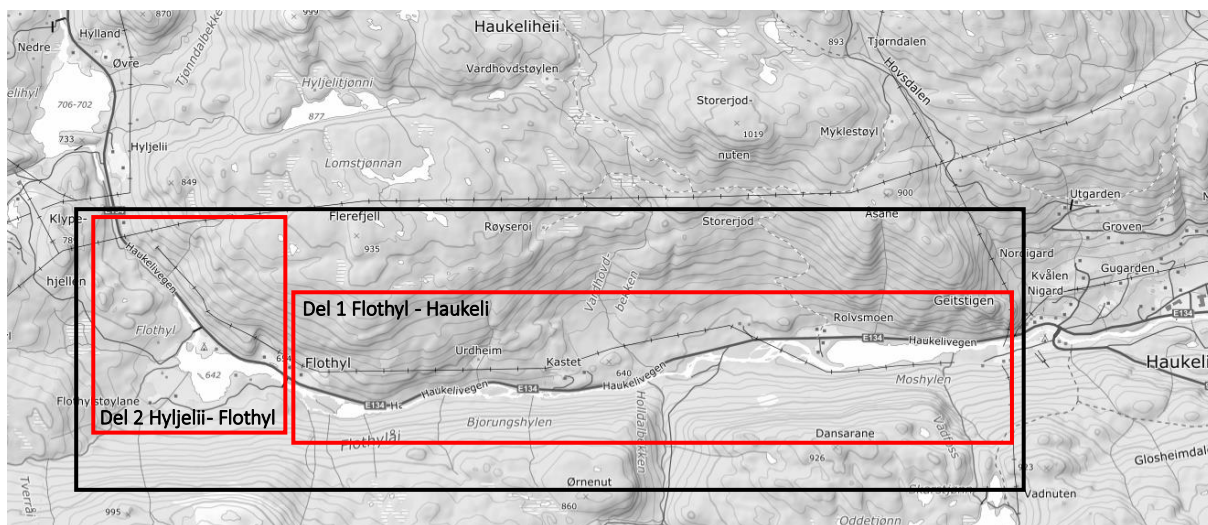
3890 Vinje

Behandlende enhet:	Saksbehandler, kontaktperson/ telefon:	Vår referanse:	Vår dato:
Drift og vedlikehold	Olaug Vinjerui Gardsteig, Dag Rune Kvålen: 92 48 22 44	25/244709	19.09.25

Søknad om dispensasjon, E134 Flothyl – Haukeli del 1, Vinje kommune

1 Bakgrunn

E134 er hovedferdselsåra mellom vest og aust, og transportkorridoren er tungt belasta av bil- og tungtransport. Framskrivingar tilseier ei stor trafikkauke, og det er sterkt behov for utbetring. Statens vegvesen har gjennomført fleire vegutbetringar langs strekninga i kommunen, og vil no setje i gang arbeid mellom Hyljelii – Haukeli. Fyrste del av arbeidet omfattar delstrekket Flothyl– Haukeli (fig.1). Hovudutfordringa er at dagens veg har smal skulder og dårleg horisontal- og vertikalkurvatur. Berg i dagen og vegetasjon står tett på veg, og strekninga er utsett for ulykker. Vegen går også tett på Kjela-vassdraget og utbetringa vil bidra til å flaumsikre traseen.



Figur 1. Oversiktskart der tiltaksområdet er avmerkt, og inndelt i del 1 og 2.

Arealet er avsett til LNF-område i overordna planar, og ligg innanfor 100m byggegrense til vassdrag. Med bakgrunn i dette søker Statens vegvesen om dispensasjon frå LNF-føremålet, samt byggeforbudssona til Kjelavassradraget for utbetring av E134 Flothyl–Haukeli del 1, ei strekning på om lag 4,3 km. Tiltaket inneber breiddeutviding, utbetring av kurvatur og stigingsforhold. Ny vegsituasjon kjem fram av vedlagte C-teikningar (vedlegg 1).

2 Planstatus

Arealet er avsett til LNF-område i Kommuneplanens arealdel (planID 20030003) og i Kommunedelplan for Haukeli/Edland (planID 20170008). I desse områda kan det ikkje gjevast løyve til andre tiltak enn dei som er knytt til stadbunden næring (tradisjonell landbruk). Planlagt tiltak krev ein dispensasjon frå LNF-føremålet i dei to nemnte planane.

Det er 100 m byggegrense til vassdrag. Innanfor byggeforbudssona er alle tiltak forbudt: I byggeforbudssona til vatn og vassdrag er tiltak som nemnt i PBL §§ 20–1 a, b, c, d, j, k, l, m, 20–4a, b, c, d 20–5 a–g forbode ihht. PBL § 11–11 pkt. 5. Planlagt tiltak krev dispensasjon frå byggeforbudssona. Sjå figur 2.



Figur 2. Utsnitt frå kommuneplanens arealdel og kommunedelplan for Haukeli/Edland (Kommunekart).

Det føreligg ein reguleringsplan på strekninga, *Crossbane Haukeli 93/2 og 93/28* (planID 20140004). Arealet er avsett til veg og annan veggrunn. Planen er ikkje realisert.



Figur 3. Eksisterande reguleringsplan langs strekninga (Kommunekart).

2.1 Pågåande planarbeid

Kommuneplanens arealdel (planID 20200003) er for tida under rulling og dekkjer delar av strekninga som tiltaket omfattar. I planforslaget som er ute på høyring (per. august 2025) er området avsett til LNF, og omfattar også ei støysone tilliggjande eksisterande vegnett.

Reguleringsplanen for *Holldalen massetak 96/1* (planID 20140016) er under arbeid. I planforslaget er E134 og sideareal regulert til veg og annan veggrunn, samt at flaumsone og siktsone er sikra gjennom omsyns- og faresone.

3 Hovudmål

Hovudmålet for utbetningsprosjektet er å auke trafiksikkerheita, og sikre betre framkomst for person- og godstrafikk. I dette ligg det å få til ei betre linjeføring og å sikre sideterrenget. For å sikre ein robust transportetappe vil vegutbetringa også innebere heving av veglinje for å oppnå ei flaumsikker strekning. Planlagt tiltak vil medføre behov for stripeerverv frå nærliggande eigedomar.

4 Eksisterande forhold

4.1 Dagens situasjon

Dagens veg har uheldig kurvatur både vertikalt og horisontalt, ei vegbreidde på 7,0 m og smal vegskulder. Sideterrenget er usikkert med vegetasjon og bergknausar innanfor sikkerheitssona. Det har vore mange ulykker der både personbilar og tungtransport har vore involvert. Strekninga har ein ÅDT på 1800, der andel lange køyretøy utgjør 24%. Fartsgrense på strekninga er 80 km/t. Det er spreidd busetnad, i hovudsak gardsbruk samt nokre fritidsbustadar.



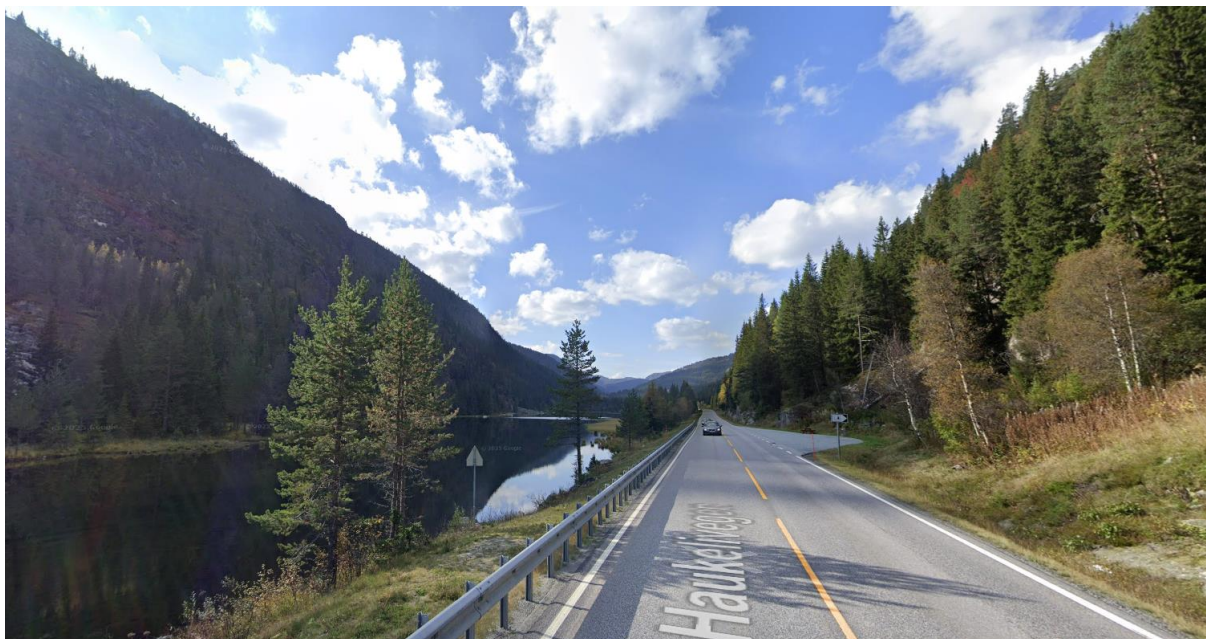
Figur 4. Vegetasjon og berg i dagen ligg innanfor vegens sikkerheitssone (Google Maps).

4.2 Kulturminne

Det føreligg ingen registreringar i Riksantikvarens database, Kulturminnesøk, som er særleg tett på eksisterande veg. Næraste registrering er veganlegg, gamlevegen (KulturminneID 144085), som ligg like aust for utløpet til Vardhovdbekken og sør for E134. Like nedanfor Kastet er ein eldre steinmur. Dispensasjonssøknaden vil under handsaming bli oversendt Telemark Fylkeskommune for uttale og vurdering av temaet.

4.3 Landskap

Ved Flothyl er det eit tydeleg landbrukslandskap og hylen Flothyl dannar eit ope landskapsrom. Austover bidreg den nordvendte lisida med sine bratte skrentar til å avgrense landskapsrommet i sør. Lenger ned mot Haukeli går vegen gjennom eit tydeleg dalforma landskap med skogkledde lisider (fig. 5). Eksisterande veg fylgjer vassdraget Kjela langs heile strekninga.



Figur 5. Frå aust er fjellsidene toleg bratte, og terrenget er mykje skogkledd. Her med Moshyl. Skog og vassdrag pregar landskapsrommet (Google Maps).

4.4 Naturressursar og landbruk

Areal nærliggande veg er skog med låg til middels bonitet (Kilden, Nibio). *Moane* er registrert som ein liten breelvtterasse med grovt materiale og som inneheld stein, sand og grus. Lokaliteten er vurdert som uaktuell for uttak jf. NGU, Grusdatabasen. Det er elles ingen registrerte førekomstar i tiltaksområdet jf. offentlege databasar.

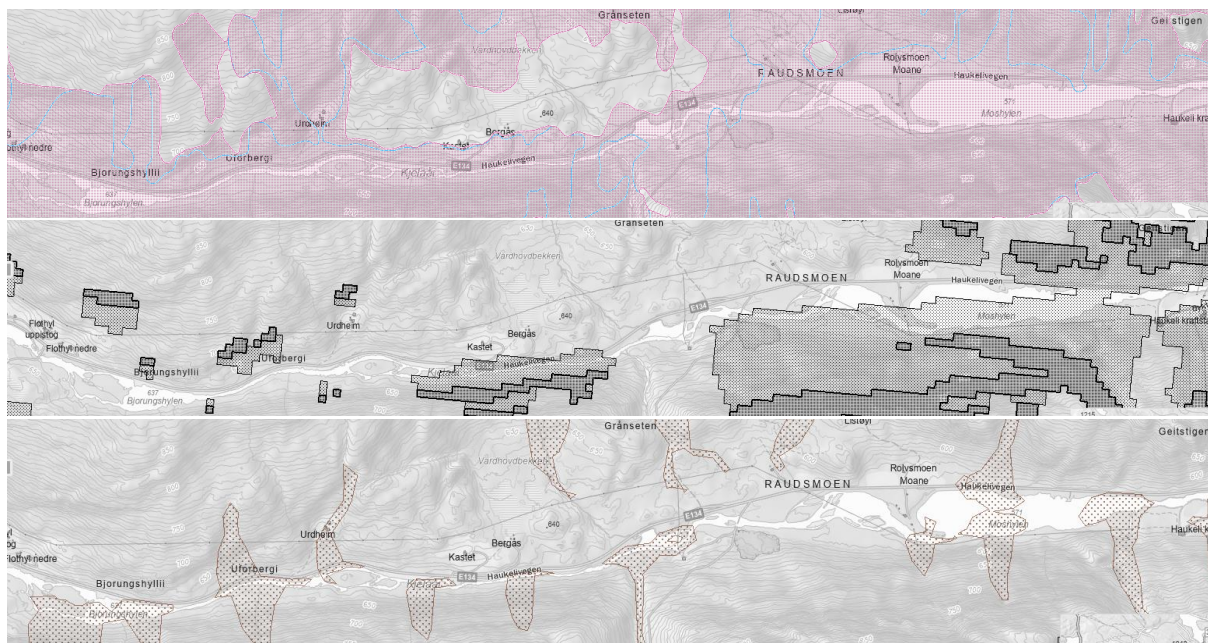
4.5 Naturmangfald

Lauvskog (bjørk, noko osp), samt noko innslag av bartre (særleg furu) dominerer sideareala langs heile strekninga. I vest ved Flothyl kan ein sjå artsrike vegkantar og graspreg. Austover der berg i dagen står tett på veg er vegetasjonen i større grad dominert av mose, lyng, og med innslag av einer og furu. Innslaget av einer og furu aukar til lenger aust ein kjem. Ved Kastet er det igjen eit parti med lauvskog og ein ser ein meir gras- og urtedominert vegkant. Ved Holdal kjem gran inn og utgjør tresjiktet. Ved Moane ser ein at dei meir gras- og urtedominerte vegkantane førekjem i nærleik til dyrka mark. Det føreligg nokre registreringar i *Artskart*, engsmelle (LC), geitrams (LC) og kranskonvall (LC). Det er også registrert hagelupin (SE).

4.6 Naturfare

4.6.1 Skred

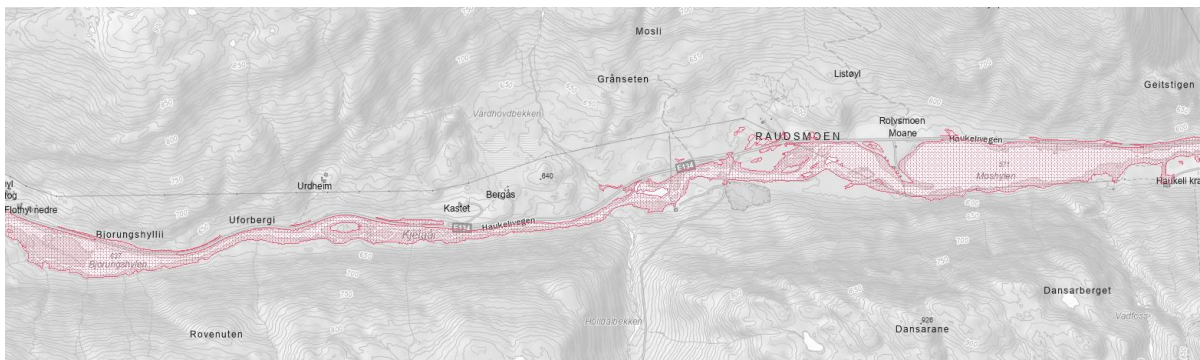
Vegen går gjennom eit landskap med toleg bratte lisider på begge sider av vegen, og sona for snøskred, steinsprang og flaum- og jordskred råkar vegen fleire stader langs strekninga. Aktsemdssone for snøskred med skogeffekt syner tydeleg at skogen dempar utløpsområde. Det er lite sannsynleg at hogst vil skje i det brattaste partia. Når det gjeld steinsprang vert det kopla inn geotekniker og geolog ved detaljprosjektering og før byggefase for å vurdere behov for sikring. Likedan vil det bli gjort vurderingar for sikringsbehov i høve til jord- og flaumskred. Med bakgrunn i planlagt tiltak som vil vera ei breiddeutviding av vegen som allereie går der, vert det ikkje gjort ytterlegare utgreiingar.



Figur 6. Aktsemdssone for snøskred, steinsprang og jord- og flaumskred råkar vegen (NVE).

4.6.2 Flaum

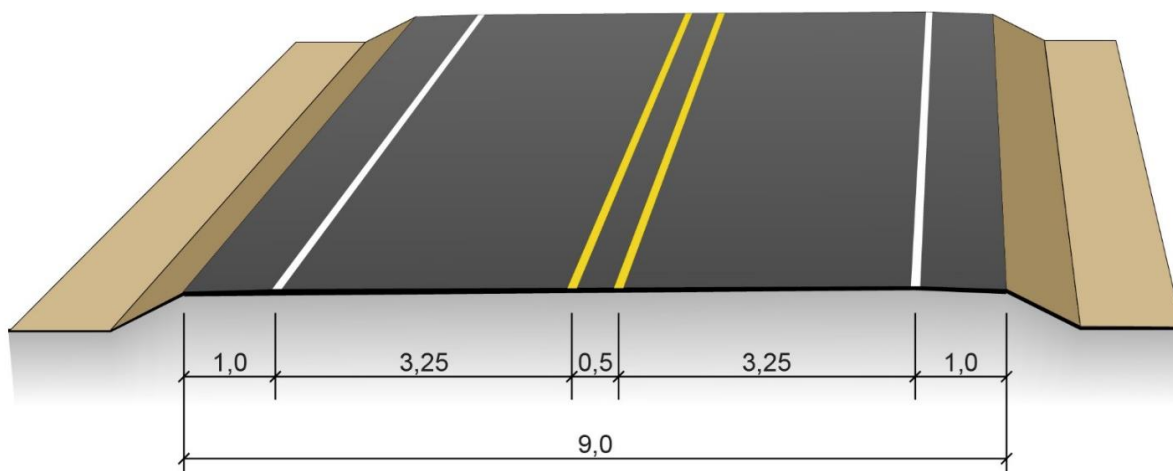
Veglinja følgjer Kjelavassdraget langs heile strekninga. Vassdraget er kartlagt og 200 års- flaumsona med klimapåslag blir lagt til grunn for planlagt tiltak. Vegen skal i fylgje N100 ligge 0,5m over flaumsona.



Figur 7. Flaumsone, 200 års-flaum med klimapåslag (NVE).

5 Skildring av planlagt tiltak

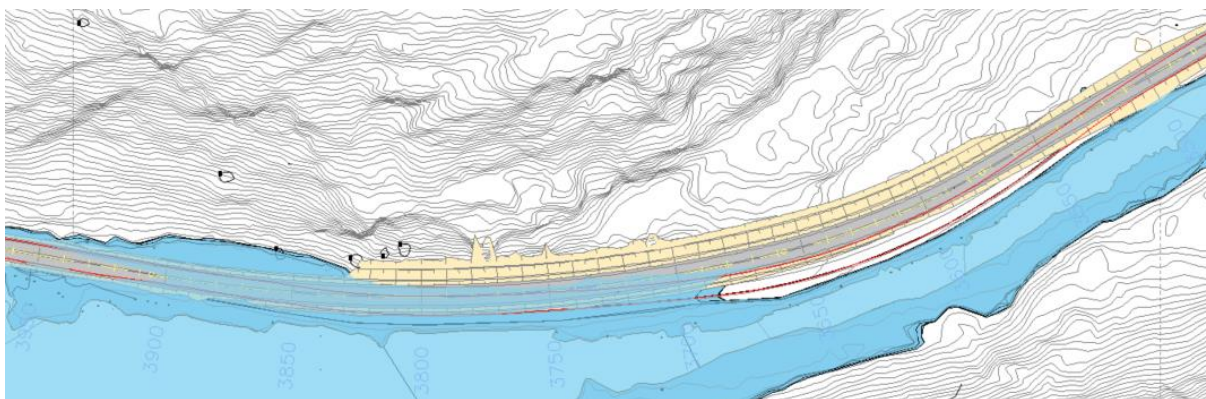
Eksisterande veg mellom mellom Flothyl og Haukeli skal breiddeutvidast, samt at både horisontal- og vertikalkurvatur skal utbetrast. Vegen skal utbetrast etter H1 – standard, jf. N100, som inneber at vegen vil få ei breidde på 9,0 m, forsterka midtoppmerking og asfaltert skulder på 1,0 m (fig. 8). Forsterking av bæremne, skifting av stikkrenner og å sikre tilstrekkeleg handtering av overvatn er ein del av utbetringsprosjektet. Langs strekninga er det 25 stikkrenner, og ei bru som vert vurdert før byggefase.



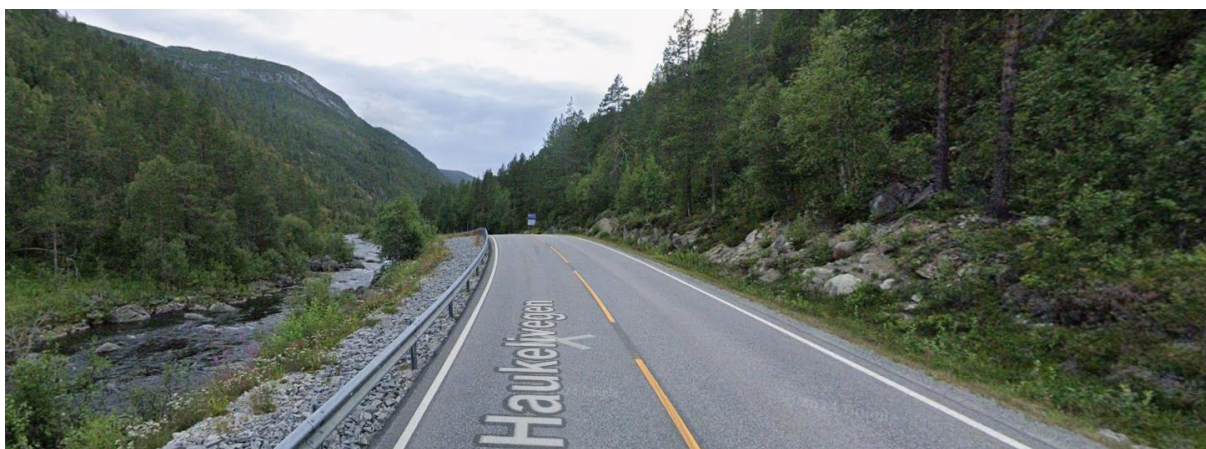
Figur 8. Ei vegbreidde på 9,0 m med forsterka midtoppmerking medfører ei køyrebanebreidde på 3,25 m og ein asfaltert skulder på 1,0 m (N100).

Profileringa byrjar ved profil 4150 og går austover til 0. Vegen fylgjer i stor grad eksisterande senterlinje, men er justert horisontalt og vertikalt fleire stader for å få ei betre linjeføring. N100 set krav til at vegen skal ligge 0,5m over 200 års-flaumsone. Vegen blir prosjektert i tråd med kravet, noko som gjer til at vegen blir heva fleire stader langs strekninga. Sideareala vert tilpassa eksisterande situasjonar, og ein vil sikre god spleis til sideareala. Tilpassing av skråningar er særleg viktig der vegen går nær elv, eller dyrka mark. Nedanfor er ein oversikt med utsnitt over dei største endringane.

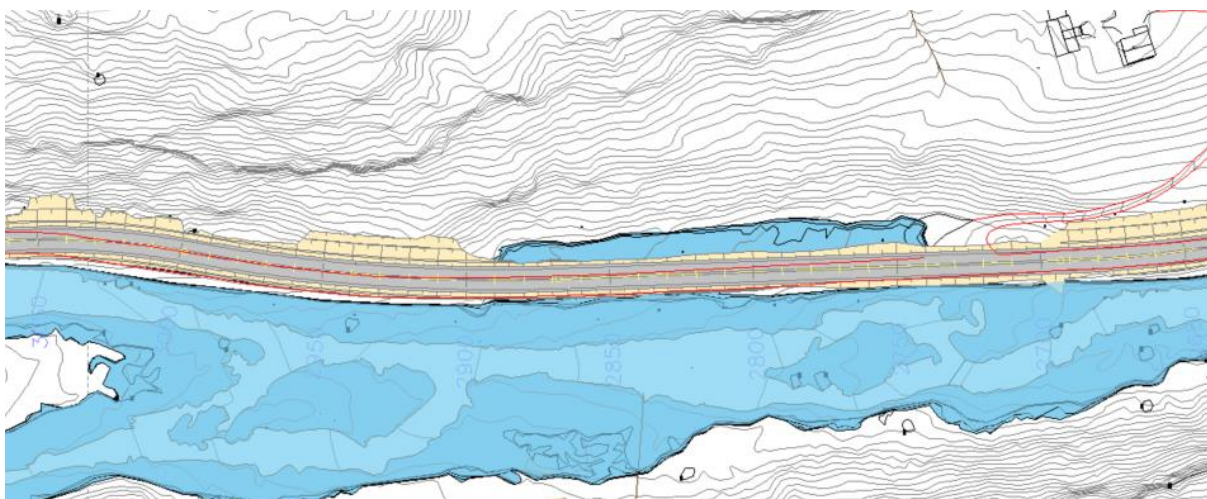
Linjeføringa er trekt nordover frå 3850–3500 (fig. 9), og ved profil 3050–2700 (fig. 11). Strekninga har fleire stader med ueigna stigingsforhold, som blant anna skapar dårleg sikt i kurvene. Ved profil 3350–3000 er både høg- og lågbrekk og ueigna radius justert for å tilfredsstille kravet i vegnormalen i høve til linjeføring og sikt (fig. 10).



Figur 9. Frå aust er vegen heva 0,5 m over sona for 200 års flaumen (med klimapåslag), og veglinja er lagt lenger nord for å redusere radius i sving. Eksisterande veglinje er merkt raudt. Utsnitt frå 3930–3500.

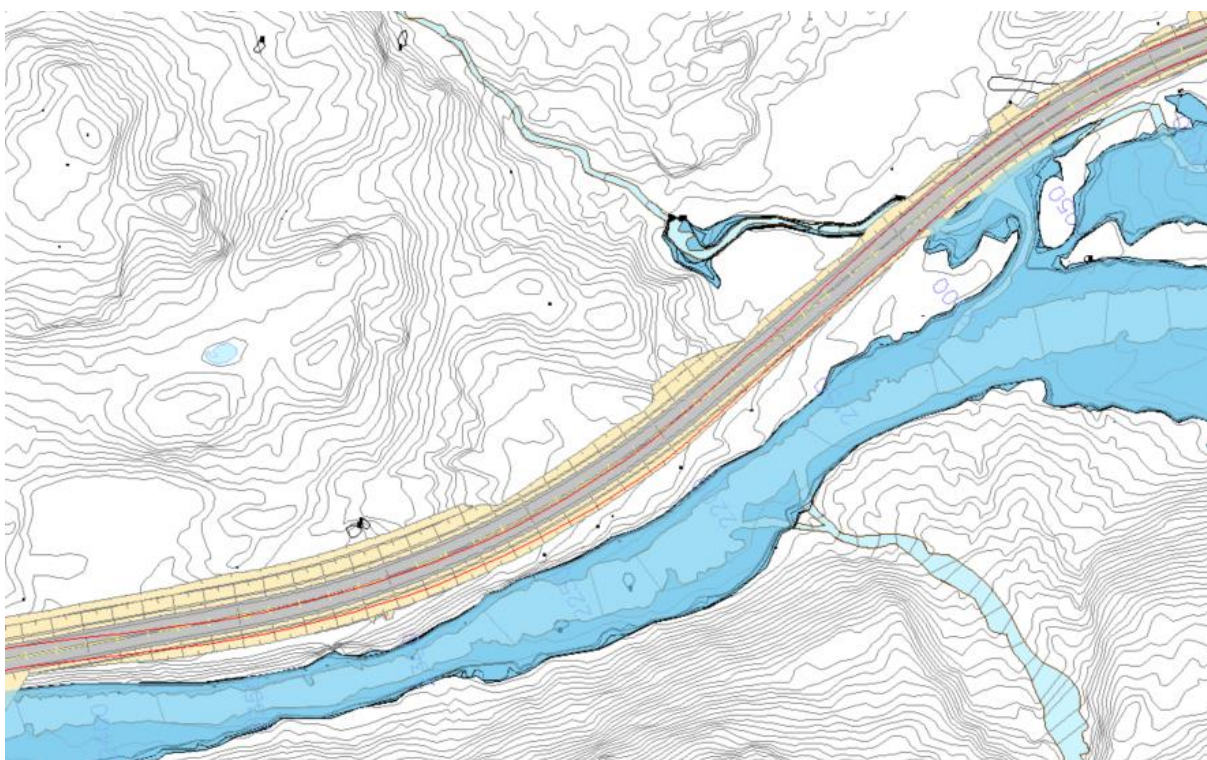


Figur 10. Utsnitt frå ca. profil 3350. Eit høgbrekk, etterfylgt av eit lågbrekk i kombinasjon med kurve skapar svært dårleg siktforhold. Senking av høgbrekk og justering av kurve vil betre forholda (Google Maps).



Figur 11. Utsnittet syner at veglinja er lagt lenger nord frå profil 3050–2700.

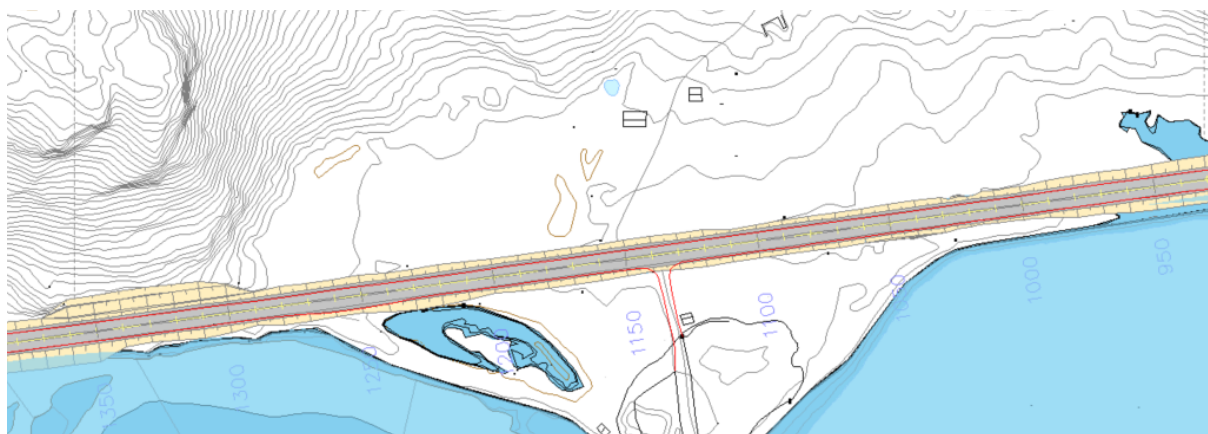
Ved profil 2400 (fig. 12) vert veglinja justert mot nord for å auke avstand til elva og rette ut svingen. Eksisterande bru over Vardhovdbekken (ved Kastesagi) vil bli erstatta av ei stikkrenne i tråd med dimensjoneringskrav. Vidare austover er veglinja så å seie uendra og endringa vil vera sjølve breiddeutvidinga og justering av vertikalkurvaturen.



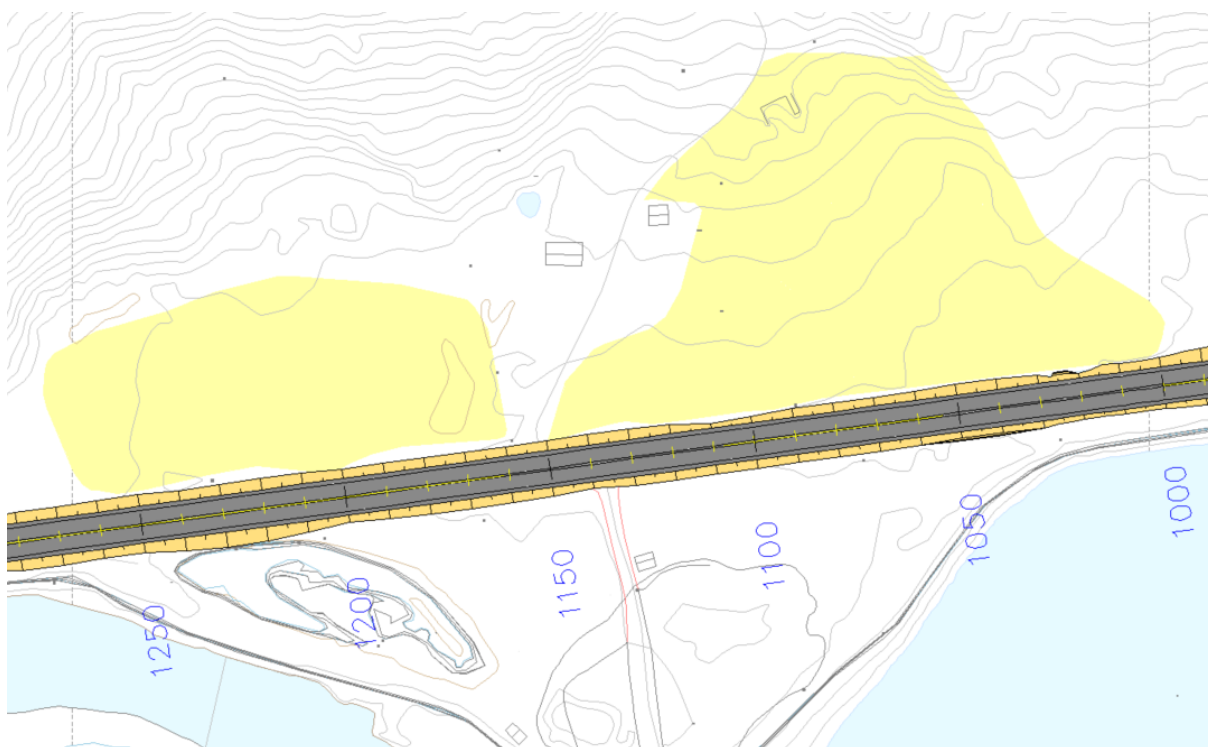
Figur 12. Utsnittet syner at veglinja er lagt lenger nord frå profil 2400 og bru ved profil 2100 vil bli erstatta av ei stikkrenne.

Driftstilkomst til dyrka mark blir vidareført, og ein sikrar at alle eigedomar langs strekninga får tilkomst (òg dei som ikkje har i dag). Avkøyringane til Kastet (profil 2750) og Urdheim (profil 3300) blir vurdert og om nødvendig optimalisert. Avkøyring til Bergås vil bli vurdert stengt (profil 2600).

Vegen ligg tett på dyrka mark ved Moane (profil 1300–950) og veglinja vert vidareført for å unngå negativ innverknad på dyrka mark. Vegens breidde, samt skråningsutslag vil ikkje råke arealet.



Figur 13. Utsnittet frå Moane (profil 1300–950) syner at veglinja ikkje er justert, og skråningsutslaga er tilpassa for å unngå negativ påverknad på dyrka mark.



Figur 14. Breiddeutviding råkar ikkje areal med dyrka mark.

6 Konsekvensar av tiltaket

6.1 Trafikksikkerheit og framkomst

Utbetringstiltaka vil auke trafikksikkerheita ved at linjeføringa fører til betre vegstandard både vertikalt og horisontalt. Eksisterande avkøyringar får betre siktforhold og utforming som tilfredsstiller krava i tråd med gjeldande vegnormalar. Som ein del av vegutbetringa vert avkøyringar vurdert og om nødvendig sanert. Framkomsten for person- og godstrafikk blir betre som fylgje av vegutbetringa.

6.2 Naturressursar og landbruk

Det er i hovudsak skog som blir råka av tiltaket. Delar av området som er registrert som dyrka mark vil bli omgjort til areal tilhøyrande vegen då det er ein del av sideterreng og sikkerheitssone. Prosjektet legg opp til utbetring av eksisterande veg, framfor ny veg gjennom urørt terreng. Det er eit tiltak som i seg sjølv har redusert arealbeslaget i svært stor grad. Dyrka mark vil ikkje bli omdisponert til vegareal.

6.3 Landskap

Planlagt tiltak vil i liten grad har verknadar for landskapet i og med at dette er ei utbetring av eksisterande veg. Breiare veg, og sikkert sideterreng vil nokre stadar på strekninga føre til høgare skjeringar. Tiltaket vil krevje meir sideareal sett opp i mot dagens situasjon. Dei største endringane vil vera ved profil 3850–3550 der vegen leggst lenger nord og inn i fjellskjering for å utbetre kurvatur. Landskapet vil truleg opplevast meir ope når vegen vert breidda, og vegetasjon langs vegen vil bli redusert som fylgje av sikkert sideterreng. Tiltaket vil ikkje råke vassdraget. Tiltaket har elles ingen vesentlege påverknadar på landskapsbiletet. Fyllingar vert revegetert og tilpassa sideterreng.



Figur 15. Dagens veg ved ca. profil 3700 har fjell i dagen tett på vegen. Kurveutbetring medfører noko høgare fjellskjering, men til fordel for betre sikt og trafikkssikkerheit (Google Maps).

6.4 Kulturminne

Det er ingen kjente kulturminne i området som vil bli råka av planlagt tiltak.

Fylkeskommunen vil kome med uttale til dispensasjon.

6.5 Friluftsliv

Utbetringstiltaket har ingen påverknad på friluftsliv.

6.6 Vassdrag og naturmangfald

Kjela-vassdraget er ein del av vassførekomsten Flothylåi-Kjelaåi (016-2861-R) i fylgje Vann-nett. Forekomsten er registrert med moderat økologisk potensial og svært god tilstand når det gjeld forsuring, nitrogen- og fosforinnhald (verdiar frå perioden 2009-2012). Vassdraget er i mindre grad utsett for diffus avrenning frå blant anna spreidd busetnad og utslepp frå transport/infrastruktur. Hydrologiske endringar på grunn av regulering av vassdrag har derimot stor påverknad på vassdraget. Planlagt tiltak med breiddeutviding vurderast ikkje å påverke vassdraget utover det som vegen påverkar vassdraget i dag. Vegen ligg der allereie, og trafikken vil mest sannsynleg auke uavhengig av om tiltaket blir gjennomført eller ikkje. Forholda for fisk vil vera som i dag. Konsekvensane for elva vurderast som små, og utbetringstiltaket ikkje vil påverke økologisk og kjemisk tilstand negativt. Vegen blir nokre stader justert lenger nord (ref. kap.5), slik at avstanden til elva blir større. Der dette ikkje er mogleg blir det lagt inn mur å unngå inngrep i vassdrag, og skråningar blir tilpassa for å redusere/unngå nærføring til elv.

Kantvegetasjonen vil bli oppretthalden og vegetasjonsbelte vil vera ein viktig buffer mellom veg og vassdrag.

I høve til naturmangfaldslova §7 skal alle saker som vedkjem naturmangfaldet vurderast etter lovens §8–12. Det er ikkje gjennomført registrering av naturtypar. Skildring og vurdering av temaet er basert på synfaring og offentleg tilgjengeleg databasar. Det føreligg nokre få registreringar i Artskart; engsmelle (LC), geitrams (LC) og kranskonvall (LC). Det er også registrert hagelupin (SE). Kantvegetasjonen er elles prega av lauv- og barskog. Det er nytta vegbilete og offentlege databasar som supplement i vurderinga. Sett opp mot prosjektets omfang vurderast det at krav til kunnskapsgrunnlag, jf. §8 er oppfylt. Av den grunn får også føre-var prinsippet § 9 mindre vekt. Med føre-var prinsippet skal ein unngå vesentlege skader på naturmangfaldet. For det ein søker om dispensasjon for vurderast risikoen for skadar på naturmangfaldet å vera veldig liten. Den samla belastninga for økosystemet vurderast òg som svært liten, §10. Naturmangfaldlovas §§11 og 12 er difor ikkje aktuelle. Det vil bli utarbeidd ein ytre miljø-plan.

7 Fordelar og ulemper ved tiltaket

Det fylgjer av PBL §19–2 at dispensasjon ikkje kan gjevast om føresegna det vert dispensera frå, eller omsyn i lovens føremålsføresegn, blir vesentleg tilsidesett. Fordelane må vera klart større enn ulempene.

PBL §1 seier mellom anna at loven skal fremje berekraftig utvikling, at det skal leggjast vekt på langsiktige løysingar og at konsekvensar for miljø og samfunn skal skildrast. Planlagt tiltak handlar om å heve vegstandaren på dagens E134. Det er positivt å utbetre ein eksisterande veg framfor å byggje ein heilt ny trasé. Med eit aukande trafikkbilete er det nødvendig å sikre eit betre trafikkbilete for både person- og godstrafikk. Det vurderast at planlagt tiltak er i tråd med formålsparagrafen om berekraftig utvikling. Det er gjort greie for konsekvensane for miljø og samfunn i søknaden. Omsynet bak lovens føremålsføresegn vurderast ikkje å vera vesentleg tilsidesett.

LNF-føremålet har som hovudmål å ivareta skog- og landbruksproduksjon, og/eller å sikre naturområde med spesielle naturkvalitetar og/eller område med særleg tyding for friluftslivet. Areal tett på veg vurderast ikkje å vera område med spesielle naturkvalitetar, eller med særleg tyding for friluftslivet. Areal knytt til landbruksproduksjon vil ikkje råkast av planlagt tiltak. Driftstilkomstar vil

vidareførast. Det er for det meste skogareal som blir omdisponert, og som har og vil få funksjon som sideareal til vegen. Det vurderast at skogareala langs vegstrekninga ikkje er produksjonsskog, men meir å sjå på som småskog og areal som er prega av attgroing. Det vurderast at konsekvensane for omdisponering av skog som fylgje av breiddeutviding og justering av veglinja er veldig små.

Det vurderast at fordelane er klart større enn ulempene ved å gjennomføre planlagt tiltak. Med dagens situasjon er det dårlege siktforhold som kan skape trafikkfarlege situasjonar. Vegen har fleire parti der vertikalkurvaturen lagar svært uoversiktlege situasjonar, særleg i enden av lange strekker der sannsynet for at det skjer forbikøyring er stor. Det er ingen vesentlege inngrep i produktive areal. Med bakgrunn i nemnte punkt kan me ikkje sjå at omsynet bak LNF-føremålet vert vesentleg tilsidesett.

Tiltaket vil føre til samfunnsøkonomiske fordelar ved at det gjev auka trafikk sikkerheit og betre framkomst på den viktige ferdselsåra mellom aust og vest. Det er høg andel tungtransport og elles mykje trafikk, noko som i stor grad underbyggjer behovet. Tiltaka vil vera positive for å redusere ulykker.

Ulempene er knytt til at breiddeutvidinga og sikring av sideterrenget vil medføre noko meir inngrep i sideareal. Vegens sikkerheitssone på min. 5 m er likevel areal som høyrer til vegen.

8 Konklusjon

Etter ei samla vurdering av dagens situasjon, planlagt tiltak og konsekvensar av dette, saman med bakgrunn i ovanfornemnte kan ein ikkje sjå at omsynet bak LNF, eller lovens føremålsføresegn blir vesentleg tilsidesett. Arealbeslaget er av mindre omfang, og kantsona til vegen er allereie råka som kantområde til dagens veg. Utbetringa vil samla sett gje eit mindre tap av ressursar sett opp mot heilt ny veg i ny trasé. Den samfunnsmessige fordelan ein oppnår gjennom betre trafikktryggleik og effektiv arealbruk gjennom utbetring av veg framfor å bygge ny blir vurdert som betydeleg større enn ulempene tiltaket medfører. Fordelane ved utbetring av E134 vurderast i sin heilskap å vera klart større enn ulempene. Vilkåra i PBL § 19-2 for å kunne gje dispensasjon er vurdert som innfridd.

9 Vedlegg

Vedlegg 1, C-teikning (utkast)

