

E134 Åmot - Vinjesvingen

Forslag til Planprogram

17/12/2012



Rapport

Oppdrag: **E134 Åmot - Vinjesvingen**

Emne: **Planprogram**

Rapport: **Høringsutkast**

Oppdragsgiver: **Vinje kommune**

Dato: **17. desember 2012**

Oppdrag- /
Rapport nr. **312 852 / 1**

Tilgjengelighet **Åpen**

Utarbeidet av:	Ole V. Homleid/Ole Berrum	Fag/Fagområde:	Samferdsel
Kontrollert av:	Bjarne Otterdal/Åsta Midtbø	Ansvarlig enhet:	Plan og samferdsel
Godkjent av:	Thomas Realfsen	Emneord:	Planprogram

Sammendrag:

I mange år har Vinje kommune arbeidet for å få starta opp planlegging av ny trasè for E134 fra Åmot til Vinjesvingen vest for Vinjevatn. Forslag til trase har vært vist som informasjon i kommuneplanens arealdel for 2003 - 2015, og i nåværende arealdel for 2011 - 2023. Vinje kommune har i samarbeid med Statens vegvesen startet planarbeidet med utarbeidelse av reguleringsplan for ny E 134 fra Åmot til Vinjesvingen. I henhold til forskrift om konsekvensutredninger, skal det utarbeides en konsekvensutredning for tiltaket. Dette innebærer at det skal utarbeides et program for planarbeidet og deretter et planforslag med konsekvensutredning på grunnlag av det fastsatte planprogrammet.

Vinje kommune har i samråd med Statens vegvesen valgt å gjennomføre planprosessen slik at planprogrammet benyttes til å avklare hvilket hovedalternativ (veglinje) som skal legges til grunn for videre reguleringsplanarbeid.

Alt 1 – en utbedring av dagens E134 på østsiden - vil kunne tilfredsstillende kravene til en moderne veg-standard, men vil fortsatt medføre store utfordringer bla. i forhold til eks. bebyggelse, barriere-effekt, trafiksikkerhet, støy og forurensinger. Alt. 1 vil dessuten gi store utfordringer mht. trafikkavvikling i anleggssituasjon da det ikke er omkjøringsmuligheter.

Alt. 2 - ny E134 på sørvestsiden av Vinjevatn - vil enklere enn alt. 1 kunne bygges ut til en moderne stamveg med lite konflikter for bebyggelse, landbruk, trafiksikkerhet, støy og forurensinger. En ny vegtrasé på sørvestsiden vil redusere dagens trafikk langs eksisterende trasè, inklusive tungtrafikk, med de positive ringvirkninger det har for nærmiljøet og grendene og for stedsutviklingen i Åmot. Beregnede kostnader for alt 2 vil med foreløpige anslag ligge ca. 10 % lavere enn for alt.1.

En samlet vurdering tilsier at alt. 2 mellom Vinjesvingen og Åmot legges til grunn for den videre planlegging av E134 på strekningen.

Utg.	Dato	Tekst	Ant.sider	Utarb.av	Kontr.av	Godkj.av
2	17.12.2012	I fbm formel høring	29	ovh/ob	bo	tr
1	04.12.2012	I fbm høring referansegruppa	29	ovh/ob	bo/åm	tr

Innholdsfortegnelse

1.	Innledning	4
2.	Formål	6
2.1	Norsk transport politikk	6
2.2	Planleggingen	6
3.	Planopplegget og prosessen med planprogrammet	6
4.	Overordnede føringer og rammebetingelser.....	7
4.1	Statlige føringer og rammebetingelser.....	7
4.1.1	St. meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019	7
4.1.2	Forskrift om konsekvensutredninger (2009).....	8
4.1.3	Naturmangfoldloven (2009)	8
4.1.4	Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging (1993).....	8
4.1.5	Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser	8
4.1.6	EUs vanddirektiv	8
4.1.7	Nasjonale miljømål.....	8
4.1.8	Stamvegutredningen	9
4.1.9	Høyhastighetsutredningen 2010-12.....	10
4.1.10	Regionale føringer og rammebetingelser.....	10
4.1.11	Kommunale føringer og rammebetingelser	10
5.	Valg av veglinje for videre regulering	11
5.1	Planavgrensning - vurderte alternativer	11
5.2	Alternativ 0 – dagens vei (referansealternativ).....	11
5.2.1	Beskrivelse.....	12
5.2.2	Vurdering.....	13
5.3	Alternativ 1 – utbedring av dagens trasé	13
5.3.1	Innledning.....	13
5.3.2	Beskrivelse av traséen	13
5.3.3	Drøfting av konsekvenser	14
5.4	Alternativ 2 – ny trasé på sørvestsiden	16
5.4.1	Beskrivelse av traséen	16
5.4.2	Drøfting av konsekvenser	16
6.	Oppsummering og anbefaling	19
6.1	Innledning.....	19
6.2	Vurderte alternativ	20
6.3	Anbefaling	20
7.	Program for regulering med konsekvensutredning	21
7.1	Beskrivelse av veglinje som skal reguleres	21
7.2	Anbefalt trasé for regulering.....	22
7.3	Dagens situasjon, problemstillinger og utredningsbehov	23
7.4	Utredningsprogram.....	23
7.5	Lokal og regional utvikling	27
7.6	Samfunnssikkerhet, Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse).....	27

7.7	Kostnadsoverslag.....	27
8.	Planprosess og medvirkning.....	28
8.1	Forslag til framdrift	28

Vedlegg 1:

1. Tegninger - alt 1; C01- C04, Multiconsult datert november 2012
2. Tegninger – Vinjesvingen - Åmot, alt 2; C01- C09, Rambøl, datert oktober 2011
3. Kalkyler - alt. 1 og alt. 2, Multiconsult datert 17.11.2012
4. Oversiktskart, anbefalt trase, Multiconsult datert 04.12.2012
5. Oppsummering av innspill i forbindelse med varsel om oppstart av planprogram og folkemøte datert 04.12.2012.

Vedlegg 2:

6. E 134 Åmot- Vinjesvingen, Faun rapport 044-2012, datert 04.09.2012
7. E 134 Åmot- Vinjesvingen, Ingeniørgeologisk rapport 813 524, Multiconsult, datert 16.10.2012
8. E 134 Åmot- Vinjesvingen, Arkeologisk registrering, Telemark Fylkeskommune, datert 19.10.2012

Vedlegg 2 kan fås ved forespørsel til Vinje kommune.

1. Innledning

I mange år har Vinje kommune arbeidet for å få starta opp planlegging av ny trasè for E134 fra Åmot til Vinjesvingen vest for Vinjevåtn. Traseen har vært vist som informasjon i kommuneplanens arealdel for 2003 - 2015, og i nåværende arealdel for 2011 - 2023.

Selv om Åmot -Vinjesvingen er den siste store flaskehalsen på strekningen Drammen – Haugesund er den ikke prioritert i Nasjonal Transportplan.

I stamnettutredningen, som er et av grunnlags-dokumentene for Nasjonal transportplan (NTP) 2014 - 2023, er strekningen nevnt i gruppe 2 med følgende kriterier:

”Strekninger som er viktige for næringslivets transport, men der framkommelighets-problemene ennå ikke er alvorlige. Trafikkveksten ventes imidlertid å føre til økte framkommelighetsproblemer.

Tiltak for å opprettholde en høy trafiksikkerhet i takt med trafikkveksten.

Strekninger med problemer i forhold til randbebyggelse, gange, sykkeltrafikk, miljø og tettstedspassering, men som ikke vil ha så store problemer tidlig i perioden at de er plassert i gruppe 1.

Videreføring av innsatsen i gruppe 1 med hensyn til sammenhengende utbygging av riksvegnettet og oppfølging av bypakker.”

Statens vegvesen Region Sør må prioritere sine planressurser til prosjekt som ligger foran i køen, og står nærmere realisering. Statens vegvesen ser likevel behov for å forsere planlegging av strekningen. Moment som taler for dette er mellom annet en ventet trafikkøkning, samt de ulykker og utforkjøring som stadig skjer. Statens vegvesen har derfor gitt klarsignal til at Vinje kommune kan stå som ansvarlig for en planprosess på denne strekningen. Formannskapet i Vinje vedtok å ta på seg ansvaret for planprosess 12.1.12, sak 12/5. Plan- og miljøutvalet vedtok å starte opp planarbeidet 21.3.12, sak 12/31.

Vinje kommune har i samarbeid med Statens vegvesen startet planarbeidet med utarbeidelse av reguleringsplan for ny E 134 fra Åmot til Vinjesvingen i Vinje kommune. I henhold til forskrift om konsekvensutredninger, skal det utarbeides en konsekvensutredning for tiltaket. Dette innebærer at det skal utarbeides et program for planarbeidet og deretter et planforslag med konsekvensutredning på grunnlag av det fastsatte planprogrammet.



Figur 1, Eksisterende vei og forslag til ny vegtrasé på sydsiden av Vinjevatn mellom Åmot og Vinjesvingen

Planprogrammets innhold er inndelt slik:

1. OM PROSJEKTET OG PLANARBEIDET
 - Formålet med vegprosjektet og planarbeidet
 - Planopplegget og prosessen med planprogrammet
2. OVERORDNEDE FØRINGER OG RAMMEBETINGELSER
3. VALG AV VEGLINJE FOR VIDERE REGULERING
 - Alternativer som har vært vurdert
 - Konsekvenser og anbefalt veglinje
4. PROGRAM FOR REGULERING MED KONSEKVENsutREDNING
 - Beskrivelse av veglinje som skal reguleres med aktuelle delalternativ (tiltaket)
 - Reguleringsplanområde
 - Dagens situasjon, problemstillinger og utredningsbehov
 - Utredningsprogram
 - Planprosess og medvirkning

2. Formål

2.1 Norsk transport politikk

Regjeringens overordnede mål for transportpolitikken fremgår av St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019 (s. 47):

Å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling.

Regjeringens mål for transportpolitikken vil også være veiledende for oppgradering av E 134 Åmot-Vinjesvingen.

2.2 Planleggingen

Planprogrammet for oppgradering av E 134 Åmot -Vinjesvingen gjelder for planfasen reguleringsplan med konsekvensutredning. Formålet med reguleringsplanen er å fastlegge beliggenhet og utforming av ny trasé for E 134 mellom Åmot og Vinjesvingen i Vinje kommune med tilhørende vegnett, tekniske anlegg, tilstøtende terreng, massedeponier og anleggsveger med mer.

Det tas sikte på at det utarbeides forslag til reguleringsplan og konsekvensutredning. For å komme fram til ett alternativ vil det gjennomføres en tilsvarende prosess som ved valg av hovedlinje. Formålet med konsekvensutredningen (KU) er å få fram de vesentlige konsekvensene vegalternativet vil medføre med hensyn til miljø og samfunn. Dette skal sikre at det tas hensyn til virkningene ved videre planlegging og ved beslutning om, og på hvilke vilkår tiltaket skal gjennomføres.

Gjennom behandlingen av planprogrammet vil det også tas stilling til hvilket alternativ som videreføres som et konkret reguleringsarbeid etter plan- og bygningsloven (jfr. §14 i forskrift om konsekvensutredning).

3. Planopplegget og prosessen med planprogrammet

Planleggingen fram til godkjent reguleringsplan kan ut fra foreliggende situasjon følge to hovedløp i følge plangrep for E 134 prosjektet Åmot-Vinjesvingen utarbeidet av AsplanViak den 11. september 2011:

1) To planprosesser, dvs. kommunedelplan og reguleringsplan

Kommunedelplan med konsekvensutredning brukes for å avklare hovedalternativ (veglinje) som det så startes reguleringsplanarbeid for.

2) En planprosess, bare reguleringsplan

Planprogrammet i reguleringsplanprosessen brukes for å avklare hovedalternativ (veglinje) som skal reguleres i etterfølgende reguleringsplanprosess (utvidet programfase). Hjemmelen for dette ligger i § 14 tredje ledd i forskrift om konsekvensutredning.

Følges hovedløp 1) med kommunedelplan vil konsekvensutredningen til kommunedelplanen, dersom det er hensiktsmessig, også kunne fylle utredningskravet for etterfølgende reguleringsplan jfr. § 9 syvende ledd i forskrift om konsekvensutredning.

Likevel vil dette plangrepet gi to uavhengige planprosesser som må ha en tidsforskyvning i forhold til hverandre. Det blir derved et lengre og mer ressurskrevende planforløp enn ved en planprosess.

Ved hovedløp 2) brukes planprogrammet til å avklare hvilket hovedalternativ (veglinje) som skal legges til grunn for videre reguleringsplanarbeid.

Vinje kommune har i samråd med Statens vegvesen valgt å gjennomføre planprosessen etter hovedløp 2. Plangrepet forutsetter at det i planprogramarbeidet gjøres nødvendige vurderinger og konsekvensutredninger på overordnet nivå, slik at valget av hovedalternativ er tilstrekkelig utredet når kommunestyret fastsetter planprogrammet. Dette er et plangrep som er brukt for eksempel for E18 Rugtvedt - Dørdal i Bamble kommune, og for store infrastrukturtiltak som Follobanen der Samferdselsdepartementet fastsatte hvilken trase som skulle reguleres i de enkelte kommunene gjennom planprogram med konsekvensutredning for trasealternativene.

E-134 prosjektet Åmot-Vinjesvingen ligger allerede i dag inne med et ønsket alternativ i kommuneplanens arealdel. Plansituasjonen og aktuelle hovedalternativ er oversiktlig og godt egnet for å avklares gjennom planprogrammet. Det ligger følgelig godt til rette for et planløp der det går rett på en reguleringsplanprosess med en utvidet planprogramfase.

Innholdet i planprogrammet og planprogramprosessen må utformes ut fra at det gjennomføres en prosess etter føringene i § 14 i KU-forskriftene. I forholdet til innholdet i planprogrammet betyr det at:

- Planprogrammet må redegjøre for aktuelle hovedalternativ som har vært vurdert, redegjøre for relevante konsekvenser, og beskrive begrunnelsene for det valgte hovedalternativet som skal reguleres videre.
- Det må som en del av planprogramarbeidet gjøres nødvendige utredninger for at valget av hovedalternativ skal være tilstrekkelig belyst. Behovet for eventuelle utredninger knyttet til denne beslutningen må avklares med berørte myndigheter
- Planprogrammet må også ha et utredningsprogram for de utredningene som skal gjøres i tilknytning til reguleringsplanarbeidet og øvrig innhold som inngår i et planprogram for en reguleringsplan med konsekvensutredning. Det omfatter også delalternativer det er aktuelt å vurdere for valg av linjeføring i reguleringsplanen.

4. Overordnede føringer og rammebetingelser

4.1 Statlige føringer og rammebetingelser

4.1.1 St. meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019

Nasjonal transportplan beskriver fire hovedsatsingsområder

- Framkommelighet og regional utvikling
- Trafikksikkerhet
- Miljø
- Universell utforming

Det kan tilsynelatende være målkonflikter mellom enkelte av disse temaene. Eksempelvis kan

miljømålene og at det skal investeres i nye vegprosjekter virke motstridende, da nye vegprosjekter i all hovedsak fører til økte klimagassutslipp. Regjeringen uttaler at de har lagt vekt på en god balanse mellom de fire nevnte områdene.

4.1.2 Forskrift om konsekvensutredninger (2009)

Plikten til konsekvensutredning følger av forskrift om konsekvensutredninger (01/07-2009). Reguleringsplan for E 134 Åmot- Vinjesvingen utløser plikt til konsekvensutredning etter forskriftens § 2.

I henhold til KU-forskriftens § 14 kan planprogrammet benyttes til å ta stilling til hvilke alternative lokaliteter man velger å videreføre som et konkret reguleringsarbeid etter plan- og bygningsloven.

4.1.3 Naturmangfoldloven (2009)

Naturmangfoldloven trådte i kraft 01.07.09. Dette er en lov om bærekraftig bruk og forvaltning av naturmangfoldet. I henhold til naturmangfoldlovens § 7 skal prinsippene i lovens §§ 8-12 legges til grunn som retningslinjer ved utøving av offentlig myndighet. Kommunen må ved sin saksbehandling av planer etter plan og bygningsloven gjøre en vurdering etter de nevnte prinsippene. Flere av de miljørettslige prinsippene setter, på overordnet nivå, forutsetninger og føringer for konsekvensutredningen. Dette gjelder bl.a. kravene til kunnskapsgrunnlag, beskrivelse av påvirkninger, vurderinger av føre/var forhold og kompenserende tiltak.

4.1.4 Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging (1993)

Hensikten med Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging (T-5/1993) er å oppnå en bedre samordning av arealplanlegging og transportplanlegging både i kommunene og på tvers av kommuner, sektorer og forvaltningsnivåer.

Retningslinjenes punkt 2 slår fast at arealbruk og transportsystem skal utvikles slik at de fremmer samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, med miljømessig gode løsninger, trygge lokalsamfunn og bomiljø, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Det skal legges til grunn et langsiktig, bærekraftig perspektiv i planleggingen. Det skal legges vekt på å oppnå gode regionale helhetsløsninger på tvers av kommunegrensene.

4.1.5 Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser

For å styrke og synliggjøre barn og unges interesser i planleggingen er det gitt rikspolitiske retningslinjer for barn og unge. Retningslinjene stiller krav til at oppvekstmiljø og arealer som skal benyttes av barn og unge skal være sikret mot forurensing, støy, trafikkfare og annen helsefare. Retningslinjene stiller også krav om at det skal være arealer i nærmiljøet hvor barn kan utfolde seg og skape seg sitt eget lekemiljø, og at det skal skaffes fullverdig erstatning for områder som barn og ungdom bruker dersom slike områder blir bygget ned.

4.1.6 EUs vanndirektiv

EUs rammedirektiv for vann, vanndirektivet, er et av de viktigste miljødirektivene i Europa. Direktivet gir konkrete miljømål som vi er forpliktet å nå. Det viktigste verktøyet er helhetlige vannforvaltningsplaner i hver vannregion, på linje med resten av EU. Hovedmålet med gjennomføringen av vanndirektivet er å sikre bærekraftig vannbruk i alt kystvann og vassdrag.

4.1.7 Nasjonale miljømål

Stortingsmelding nr. 34 (2007-2008) Norsk klimapolitikk la grunnlaget for det såkalte klimaforliket. Gjennom klimaforliket ble det oppnådd politisk enighet om skjerpede generelle klimamål, der det foruten egne mål for Norge også er et mål å stimulere andre land til å sette seg høye klimamål.

Utgangspunktet er målet om at den globale temperaturøkningen skal holdes under 2 grader C sammenlignet med førindustrielt nivå.

Stortingsmelding nr. 26 (2006-2007) Regjeringens miljøvernpolitikk og rikets miljøtilstand er også et viktig dokument for en samlet framstilling av miljøpolitikken.

Når det gjelder areal- og transportpolitikk, har Regjeringen mål om å utvikle en mer aktiv nasjonal arealpolitikk for å oppnå en bærekraftig forvaltning av landets samlede arealressurser og skape gode fysiske omgivelser. Arealpolitikken skal også bidra til reduserte utslipp av klimagasser. Utbyggingsmønster og transportsystem skal samordnes med sikte på redusert motorisert transportbehov og økt bruk av kollektivtransport og sykkel framfor bil, og en trygg og effektiv trafikkavvikling.

Miljømålsetningene griper inn i mange temaer som vil bli belyst i plan- og utredningsarbeidet:

- Det er et overordnet politisk mål å sikre at det blir tatt estetiske hensyn til landskapet i all planlegging.
- Det er et nasjonalt politisk mål at alle skal ha mulighet til å drive friluftsliv som helsefremmende, trivselsskapende og miljøvennlig aktivitet i nærmiljøet og i naturen for øvrig (folkehelseperspektivet). Stikkord; trygg ferdsel, grønnstruktur, unngå fysiske barrierer.
- Tilgjengeligheten for alle og særlig for personer med nedsatt funksjonsevne skal bedres innenfor alle viktige samfunnsområder (universell utforming).
- Sikring av det biologiske mangfoldet (arter og bestander). Norge har som mål å stanse tapet av biologisk mangfold innen 2010.
- Mangfoldet og et representativt utvalg av kulturminner og kulturmiljøer skal bevares for fremtiden.
- Naturressurser/jordvern. Regjeringen har som mål at årlig omdisponering av de mest verdifulle jordressursene skal halveres innen 2010.
- Vannforvaltning: Forskrift om rammer for vannforvaltningen legger opp til en ny og økosystembasert vannforvaltning. Forskriftene definerer generelle miljømål for ulike typer vannforekomster hvor det sentrale er at tilstanden skal beskyttes mot forringelse, forbedres og gjenopprettes med sikte på god økologisk og kjemisk tilstand i samsvar med klassifisering som er gitt i vedlegg og forurensningsforskriftene.

Målene omtalt over er forankret i følgende dokumenter:

- St. meld. nr. 39 (2000-2001) Friluftsliv - En veg til høyere livskvalitet.
- St. meld. nr. 42 (2000-2001) Biologisk mangfold.
- St. meld. nr. 23 (2001-2002) Bedre miljø i byer og tettsteder.
- St. meld. nr. 16 (2002-2003) Resept for et sunnere Norge.
- St. meld. nr. 40 (2002-2003) Nedbygging av funksjonshemmende barrierer.
- St. meld. nr. 16 (2004-2005) Leve med kulturminner.
- St. meld. nr. 26 (2006-2007) Regjeringens miljøvernpolitikk og rikets miljøtilstand.
- St. meld. nr. 34 (2007-2008) Norsk klimapolitikk.
- St. meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019.
- Handlingsplan for fysisk aktivitet 2005 – 2009. Sammen for fysisk aktivitet.
- Den europeiske landskapskonvensjonen, 2004.
- FN konvensjonen om biologisk mangfold, 2002.
- Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging. Miljøverndepartementet, rundskriv T-5/1993.
- Forskrift om vannforsyning og drikkevann (Drikkevannsforskriften), 2001 (siste endring med virkning fra 1.01.2009)
- Forskrift om rammer for vannforvaltningen av 15.12.2006

4.1.8 Stamvegutredningen

Åmot-Vinjesvingen er nevnt i Statens vegvesen sin stamvegutredning fra 2011; Rutevis plan for riksvegnettet, rute 5a, E 134 Drammen – Haugesund m/ deler av rv. 13, rv. 36 og rv. 41.

Strekningsbeskrivelse

Strekningen fra Åmot til Vinjesvingen langs Vinjevatn er vel 13 km. ÅDT er på ca. 1800. På strekningen er det lange strekninger med 60 km/t.

Utfordringer

Det er mye randbebyggelse og redusert hastighet, samtidig som det er mye dårlig horisontal- og vertikalkurvatur og stedvis for smalt. Spesielt vinterstid er det vanskelig framkommelighet. Terrenget er vanskelig, og det er kostbart å gjøre tiltak.

Strategier og tiltak

Det vil være svært kostbart å utbedre dagens veg til vegnormalstandard og på sikt bør vegen legges i ny trasé. Det er derfor utarbeidet et forslag om å legge vegen sør for Vinjevatn. Dette vil gi en innkorting på ca. 1 km. Ny veg vil imidlertid innebære store terrenginngrep. Kostnadene knyttet til prosjektet er ikke kvalitetssikret.

4.1.9 Høyhastighetsutredningen 2010-12

“Høyhastighetsutredningen 2010-12” er sendt ut på offentlig høring med svarfrist 29. juni 2012. Høringsfristen er den samme som for transportetatens forslag til Nasjonal transportplan 2014-23, slik at det er mulig å behandle disse samlet. Rapportene er utarbeidet på grunnlag av arbeidet som er utført av konsulentselskaper, og resultatet av dette arbeidet foreligger i form av delrapporter for blant annet:

1. Oslo-Bergen via Haukeli: Oslo, Drammen, Kongsberg, Røldal, Odda, Bergen (reisetid 2 timer, 15 minutter).
2. Oslo-Stavanger via Haukeli: Oslo, Drammen, Kongsberg, Røldal, Haugesund, Stavanger (Reisetid 2 timer, 27 minutter).

Disse traséene er foreslått å gå på vestsiden av Vinjevatn og parallelt med en eventuell ny E134 mellom Åmot og Vinjesvingen.

4.1.10 Regionale føringer og rammebetingelser

Regional planstrategi for Telemark 2012 – 2016

Regional planstrategi for Telemark 2012 – 2016 ble vedtatt i Fylkestinget 23.10.2012.

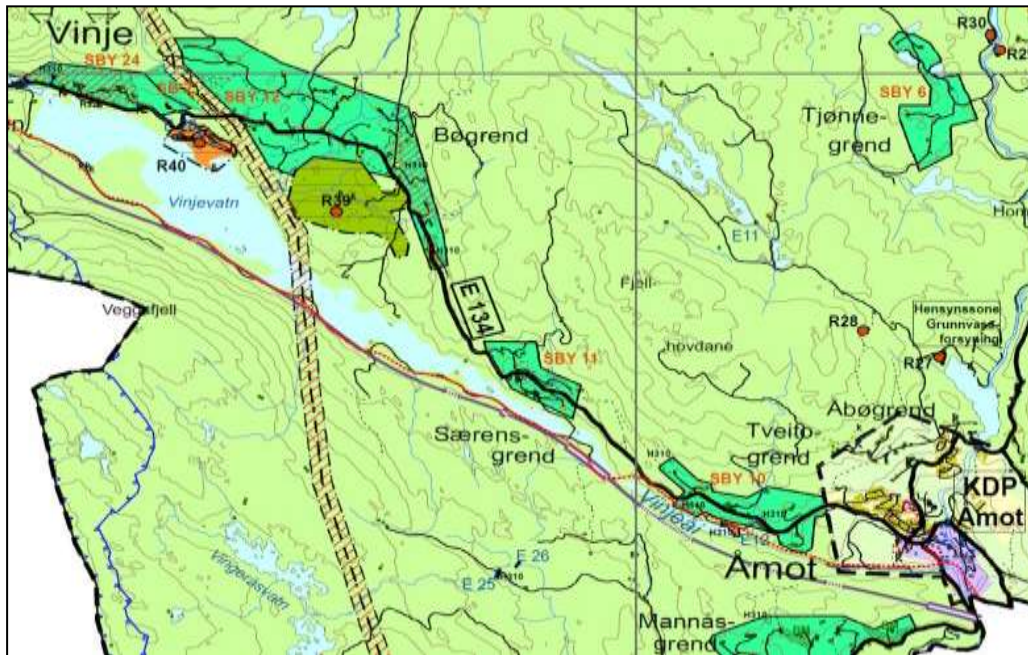
Visjonen om et bærekraftig Telemarkssamfunn realiseres gjennom effektive og klimavennlige kommunikasjoner. Gode kommunikasjoner er nødvendig for å sikre gode levevilkår i hele Telemark. Siktemålet med å arbeide med temaet infrastruktur er å fremme en effektiv infrastruktur som ivaretar behovet for forflytning og informasjon på en slik måte at klima-, miljø- og lokalsamfunnsbelastningen blir minimal samtidig som nytteverdien for den enkelte, lokalsamfunn og regionen blir maksimal.

4.1.11 Kommunale føringer og rammebetingelser

Kommuneplanens arealdel

Kommuneplanens arealdel for Vinje kommune 2011 - 2023, vedtatt i sak 11/75, 1.09.11

Vegtraséen ligger inne som informasjon vedr. "aktuell trasé for Europaveg E134", uten avsatt egnet arealformål i kommuneplanens arealdel. Planen er dermed ikke i tråd med overordnet plan og er således vurdert til å utløse krav om konsekvensutredning jf. pbl § 4-1 og forskrift om konsekvens utredninger.



Figur 2 Traséen har vært vist som informasjon i kommuneplanens arealdel for 2003 - 2015, og i nåværende arealdel for 2011 - 2023

5. Valg av veglinje for videre regulering

5.1 Planavgrensning - vurderte alternativer

I planprogrammet er vurdert to alternativer til dagens trasé (alt 0) som er referansealternativet. Alt.1 er en ombygging av dagens trasé til stamveistandard. Alt. 2 er basert på stamvegutredningen med ny trasé på sørvestsiden av Vinjevatn. Disse skal gjennomgå i det følgende med beskrivelse av trasé, drøfting av konsekvenser og anbefalinger.

Foreslått parsellavgrensning er tidligere avklart med Statens vegvesen. Trasévalg og utforming av vegen i begge ender av parsellen vil også ha som formål å definere et tilstrekkelig stort planområde/avgrensning.

I vest har det spesielt vært diskutert om en skulle forlenge parsellen ca. 10 km vestover for å få med en krevende strekning i enden mot Grungevatn. Tidligere signaler fra Statens vegvesen om at denne strekningen tas som eget prosjekt er imidlertid opprettholdt.

I øst er videreføringen av E134 ikke avklart da det her er aktuelt å vurdere flere alternativer (tunnelforbindelse, vei i dagsone). Foreslått trasé i alt. 2 og parsellavgrensningen ved Åmot vil imidlertid enkelt kunne tilpasses disse alternativene samt en kobling mot eks. fv. 38 mot Dalen. Parsellgrensen her foreslås derfor opprettholdt.

Høyhastighetsbane-utredningen viser en trasé oppe i åsen på sørvestsiden av Vinjevatn. Denne vil kunne berøre den nye traséen for E134. Imidlertid er trasévalget for høyhastighetsbanen noe usikker. I dag ligger planprosess og gjennomføring såpass langt fram i tid at den ikke kan danne føringer for ny E134 - trasé. Dette kan imidlertid endre seg i løpet av denne planprosessen. Det er nå under utarbeidelse en mer detaljert studie av trasé for høyhastighetsbanen.

5.2 Alternativ 0 – dagens vei (referansealternativ)

5.2.1 Beskrivelse

Dagens veg har svært dårlig standard og går i et krevende terreng med til dels mye randbebyggelse og dyrka mark. Dette medfører mange konflikter og redusert trafikksikkerhet på store deler av strekningen. Dagens trasé har en ÅDT på ca. 1800 og det er registrert spesielt mange utforkjøringer med trailer på vinterstid hvert år. Vegen medfører også en betydelig barriereeffekt mot bebyggelsen på begge sider, hvilket gir betydelige utfordringer mht. ferdsel til fots mellom bygdene og turmuligheter (folkehelseperspektivet). Dette gjelder særlig Åmot og Vinjeflatene, men også langs de øvrige grendene på strekningen. Fartsgrensen er derfor satt ned flere steder langs traséen.

Spesielt vinterstid er det dessuten dårlig framkommelighet – ikke minst pga. høydeforskjellen på strekningen.



Figur 3, Åmot sentrum

Dagens trasé går langs Vinjevatn på nordøstsiden mellom Åmot og Vinjesvingen. Strekningen er på nærmere 14 km fra Åmot sentrum og går i bratt stigning i vel 1 km. Til toppen er det en høydeforskjell på vel 100 m fra Åmot. På de neste 4,5-5 km går vegen i svært sidebratt terreng med mye svinger.



Figur 4, Sidebratt terreng langs strekningen

Det er også noe randbebyggelse og landbruksarealer her. Mellom 6,5 og 10 km er det en god del randbebyggelse samt landbruksarealer. Mellom 10 og 12 km er veien igjen svært svingete i sidebratt terreng. Her passerer veien også nær Vinje kirke og kirkegård i en trang S-kurve.



Figur 5, E134 ved Vinjeflatene

Vegen går deretter over Vinjeflatene med bebyggelse på begge sider samt barnehage og skole nær veien. Det er nedsett fartsgrense på flere steder langs strekningen.

5.2.2 Vurdering

Dagens veg har svært dårlig standard og går i et krevende terreng med til dels mye randbebyggelse og dyrka mark. Dette medfører mange konflikter og redusert trafikksikkerhet på store deler av strekningen. Vegen medfører også en betydelig barriereeffekt mot bebyggelsen på begge sider. Dette gjelder særlig i Åmot og på Vinjeflatene, men også langs de øvrige grendene på strekningen. Fartsgrensen er derfor satt ned flere steder langs traséen.

Spesielt vinterstid er det dessuten dårlig framkommelighet – ikke minst pga. stigningsforholdet på strekningen.

5.3 Alternativ 1 – utbedring av dagens trasé

5.3.1 Innledning

Nåværende E134 vil ikke kunne tilfredsstillе dagens krav til vegnormalstandard med bare mindre utbedringer. Det er derfor sett på et alternativ som omfatter en større utbedring av E134 for å se om det er mulig å oppnå en moderne veistandard med utgangspunkt i dagens E134. I tillegg er vurdert konsekvensene av en slik utbedring. En slik trasé vil i prinsippet følge dagens veg, men avvike fra denne i den grad den ikke kan tilfredsstillе veinormalene mht. horisontal- og vertikalkurvatur.

5.3.2 Beskrivelse av traséen

Se tegn. C01- C04.

Den undersøkte veilinjen er på vel 13 km mellom Vinjesvingen og Åmot sentrum. Alternativet følger eks. E134 fra Vinjesvingen med mindre kurveutrettinger frem til brua ved Vinjevatn. Her bør sannsynligvis eks. bru erstattes av ny bru da det neppe er mye å spare på å utvide dagens bru. Vegen følger videre dagens trasé over Vinjeflatene frem til S-kurven ved Vinje kirke. For å tilfredsstillе kravet

til kurvatur må en regne med at Prestegården må innløses. Veilinjen kan alternativt føres rundt og på nordsiden av Vinjeplatene og under gravlunden. Se tegn. C01.

Store deler av traséen videre østover mot Åmot følger deretter dagens trasé med en del unntak som i de krappeste kurvene, der det i verste fall er nødvendig å føre vegen i tunnel. Veglinja forutsetter minst fire tunneler med en samlet lengde på nærmere 1,5 km, der den lengste er på ca. 700 m. I tillegg må det sannsynligvis utføres rassikring på flere av dagsone-strekningene.

Alternativet føres frem til dagens E134 gjennom Åmot sentrum. Dette må anses som en midlertidig løsning frem til traséen videre østover fra Åmot er avklart. Eksempelvis kan en fremtidig linje fra ca. pel 11,5 km føres ned til Vinjeåi og følge samme trasé som alt. 2 bort til vegen mot Dalen. Se tegn. C04.

5.3.3 Drøfting av konsekvenser

5.3.3.1 Vegforhold

Stamveistandard S4 er tilfredsstillt med unntak av en kortere strekning på 400 m rett øst for kirken samt i bakken fra Åmot på ca. 500 m med stigning på hhv. 8 % og 7 %. Imidlertid forutsetter alternativet svært mange kurver med minimumsradius i hht. standarden.

Det vil fortsatt være mange konflikter og uløste problemer i dette alternativet – ikke minst over Vinjeplatene. Vha. avbøtende tiltak kan flere av disse reduseres. F. eks. må det bygges en ny g/s-veg forbi Vinjar på Vinjeplatene, ev. også på øvrige deler av strekningen. Konsekvensene i forhold til bebyggelse og kulturminner ved Vinjeplatene og i forhold til Prestegården er imidlertid alvorlige. Vegen bør nok derfor føres rundt og på nordsiden av Vinjeplatene og under gravlunden. Dette medfører imidlertid vesentlig høyere kostnader – bla. pga. en eller to nye tunneler med en samlet lengde på kanskje så mye som 1 km. Vegen vil også bli 100 m lengre. Se tegn C01.

Veglinjen gjennom Åmot kan medføre at vegen må bygges om i forbindelse med fremtidig videreføring av E134 østover. Dette kan bety at E134 må ta utgangspunkt i tunnelen ved pel 11,5 ca. 2 km vest for vegen mot Dalen og føres ned til denne der alt 2 har sitt endepunkt, jfr. tegn. C04. I tillegg vil kanskje så mye som 1 km av denne parsellen måtte føres i tunnel. Dette medfører en vesentlig fremtidig tilleggs-kostnad.

Det er i alt 45 - 50 avkjørsler og vegkryss på strekningen. Det må derfor etableres en lang rekke parallellveger for å redusere antall direkte avkjørsler langs veien, bla. over Vinjeplatene. Likevel vil E134 ikke kunne gjøres helt avkjørselsfri.

Alt. 1 medfører også betydelige grunnverv og innløsninger, bla. mer enn 20 bygninger hvorav 10 -12 boliger. En rekke andre boliger må i tillegg støyskjermes.

I tunnelen mellom pel 11,4 og 11,75 ligger veilinja nær den vannførende tunnelen fra Våmarvatn ned til Vinjevatn. Denne tunellen ligger såpass dypt (på høyde med vannoverflaten med Vinjevatn) slik at den ikke vil komme i konflikt med veglinje eller tunneller.

Traséens beliggenhet i store deler av dagens veg medfører betydelige utfordringer i anleggssituasjonen, bla. med bygging av en rekke anleggsveger og midlertidige provisorier - hvilket også medfører store kostnader.

Anleggskostnadene eller entreprisekostnadene er beregnet grovt til ca. 575 mill. kroner. De totale bygge-kostnadene (byggherrekostnadene) er beregnet til ca. 690 mill. kroner. I tillegg kommer erverv av bygninger og arealer. Kalkylen er basert på Anslagsprosessen for et tilsvarende utbedringsprosjekt for E16 mellom Bagn og Bjøro. Se vedlagt kalkyle.

5.3.3.2 Landskapsbilde og reiseopplevelse

Nåsituasjonen:

Landskapsarkitektur og landskapsbehandling er løst på en enkel måte langs nåværende vegtrasé. Det er begrenset med tiltak på sideterrenget, og det er få avbøtende tiltak. Typisk trekk for landskapsbildet er at vegen har mange bratte skjæringer og bratte fyllinger med begrenset estetisk og visuell kvalitet. Innimellom er det vakkert kulturlandskap med gårder og små grender. Det er for det meste grasproduksjon på landbruksarealene. Området/strekningen har spredt bebyggelse.

Der veien går gjennom grendene Tveito, Særengrend, Bøgrend og Vinjeflatene er det i dag ikke adskilt miljøsoner for g/s-veier etc. Gjennom tettstedet Åmot er det gjort noen miljøtiltak med estetisk kvalitet.

Antatte konsekvenser:

Konsekvenser for landskapsbildet antas å bli flere endringer av bebyggelse og kulturlandskap på hele strekningen. Veglinjen blir rettere og veien blir bredere. Det er sannsynlig at gang- sykkelvei må legges i egen trase parallelt med kjøreveien, og det er utfordringer med omlegging og sanering av avkjørsler. Estetiske utfordringer og løsninger med landskapsforming, terrengbehandling, vegetasjons-etablering og andre avbøtende tiltak vil påvirke landskapsbildet og reiseopplevelsen. Veien over Vinjeflatene er en krevende strekning, og varianten med tunell på nordsiden av Vinje kirke kan være med på å løse denne utfordringen.

Nærvirkningen av tiltaket antas å berøre kulturlandskap med bebyggelse, gårder og grender både ved Vinjar og i Bøgrend, Særengrend, Tveito og Åmot. Fjernvirkningen antas å være mest aktuell for friluftsområder og badeplasser langs sørsiden av Vinjevattn. Her vil være flere estetiske utfordringer som påvirker landskapsbilde og reiseopplevelse.

For endringer i kulturmiljø, kulturminner og fornminner henvises til kap. 5.3.3.3.

5.3.3.3 Kulturminner

Vinje kirke er en tømret korskirke fra 1796 og ligger rett nord for eksisterende E-134. Rett syd for europavegen ligger Vinje prestegård fra 1800 tallet. Nedenfor prestegården ligger det jordbruksmark helt ned til Vinjevattn.

I følge Telemark Fylkeskommune ligger det automatisk fredede gravminner helt inntil den eksisterende veikanten ved Vinje skole og Heggstøyl. Det gjelder ID 91040, 139154, 139528 og 139924

5.3.3.4 Folkehelse

Økt trafikk og bedre vegstandard vil forsterke behovet for g/s-veg langs store deler av strekningen Bøgrend – Vinjeflatene. Støyplassen langs vegen vil øke pga. trafikkøkning og høyere hastighet.

5.4 Alternativ 2 – ny trasé på sørvestsiden

5.4.1 Beskrivelse av traséen

Se tegn. C01- C09

Rambøll har på vegne av Haukelivegen AS og Vinje kommune laget et skisseforslag for ny vegtrasé på vestsiden av Vinjevatn fra Vinjesvingen til Åmot sentrum. Denne er 12,5 km lang. Forslaget kobler seg til eksisterende E134 ved avkjørsel til Byrte og følger derfra over flatene nær Vinjevatn og elven frem til Åmot sentrum der den går i dagsone. Store deler av traséen ligger ellers langs en eksisterende skogsbilveg bygd samtidig som demningen som ble ferdigstilt i 1961.

Vegen er foreslått å gå i tre tunneler på strekningen. Disse er på henholdsvis 710 m ved Vinjesvingen/Sundrisland, 160 m øst for eksisterende bru over Vinjevatn/Ufshusdalen og 1560 m ved enden av Vinjevatn ved Tveito, en total lengde på vel 2,4 km for de tre tunnelene.

Den foreslåtte vegtraséen går videre på sørsiden av Åmot sentrum og kobles deretter til eks. E134 ved dagens avkjørsel til Dalen. Denne avkjørselen flyttes til den nye traséen ca. 600 m sør for eks. kryss med E134.

Det er aktuelt å vurdere alternative traséer i vest ved påkobling til eksisterende E134 og vegen til Byrte. Ved Åmot kan det være flere aktuelle traséer som må vurderes.

5.4.2 Drøfting av konsekvenser

5.4.2.1 Vegforhold

Langs den foreslåtte traséen er det ikke mange registrerte konflikter. Det ligger en boligeiendom nær opp til traséen ved Vassend, nærmere bestemt ved den nordvestre enden av Vinjevatn. Det ligger og noen få fritidseiendommer langs strekningen. I det kommende reguleringsplanarbeidet vil adkomst til fritidsboliger, bolighus, turvegdrag og generelle driftsveier langs traseen sikres videreført.

Det krysser for øvrig også en høyspentledning over vegtraséen ved Gjuvstøl.

I vest vil det være aktuelt å optimalisere linjeføringen med utgangspunkt i den korridoren som er angitt av Telemark Fylkeskommune. For å redusere inngrepet på landbruksarealet på vegen til Byrte bør ny vei flyttes slik at eks. veg i større grad kan ligge i nåværende trasé ved sammenkoblingen med ny E134.

Ny E 134 på vestsiden av Vinjevatn vil hovedsakelig gå i «jomfruelig terreng» som anleggsteknisk er svært rasjonelt uten forstyrrelser av dagens trafikk på E134. Eksisterende veg vil i dette alternativet bli nedgradert til fylkesveg.

Anleggskostnadene er beregnet til ca. 520 mill. kroner, og byggherrekostnader (budsjett/byggekostnad) er beregnet til ca. 620 mill. kroner. Da er ikke grunnverv medtatt.

5.4.2.2 Landskapsbilde og reiseopplevelse

Nåsituasjon:

Den foreslåtte vegstrekningen ligger nederst i helningen (dalsiden) langs sørsiden av Vinjevatn. Landskapet på sørsiden av Vinjevatn framstår i stor grad som naturlandskap fra «hav til hei». Typisk for området er store og bølgende landskapsformer, landskap som her speiler seg i Vinjevatn. Det er lite bebyggelse og lite tekniske inngrep i området. En skogsbilveg ligger mykt i landskapet og er for det meste skjult bak vegetasjonen. Den krysser over i sørenden av Vinjevatn med en bro. En større kraftlinje krysser nord-sør tvers over Vinjevatn.



Figur 6, Utsikt fra dagens vegtrase mot Vinjevatn mot vest

Antatte konsekvenser:

Den foreslåtte veglinjen medfører endringer i naturlandskapet og det blir inngrep i vegetasjon og terreng. Det vil være estetiske utfordringer med landskapsforming, terrengbehandling, vegetasjonsetablering og andre avbøtende tiltak som påvirker både landskapsbildet og reiseopplevelsen. Utfordringen på denne strekningen vil være å finne den vei som best mulig kan innordne seg i landskapet på en god måte. Det er viktig at traséen ikke fører til utfylling i Vinjevatn.

Nærvirkningen antas å være størst for friluftsområder langs sørsiden av Vinjevatn. Friluftsområdene på nordsiden av Vinjevatn er likevel mer brukt pga. solforholdene og tilrettelegging (Sandnes). Fjernvirkningen antas å berøre kulturlandskap med bebyggelse, gårder og grender på hele strekningen, både Vinjeflatene, Bøgrend, Særensrend, Tveito og Åmot vil bli berørt.

5.4.2.3 Kulturminner

Arkeologiske undersøkelser ble gjennomført av Telemark fylkeskommune sommeren 2012 langs antatt trase sør for Vinjevatn. Det er tidligere vært registrert fornminner på Gauksland i form av kokegroper. I nærheten av traséen er det registrert en steinalderboplass og det ligger et stort felt av gravhauger inkludert Dronninghaugen.

Telemark fylkeskommune har gitt innspill til undersøkelser og registrering av kulturminner langs forslaget til trasé sydvest for Vinjevatn og påpeker følgende:

Forholdet til automatisk fredete kulturminner er ennå ikke avklart for alt. 2 da Telemark Fylkeskommune ikke har kunnet utføre undersøkelser (maskinell sjakting) på eiendom 66/1. Det er også mulig en liten del av jorden på 66/5 over veien må undersøkes (dette må imidlertid vurderes i forbindelse med undersøkelser på 66/1). Undersøkelsene må gjennomføres før planen i sin helhet kan vedtas.

For alt. 1 vil også forholdet til automatisk fredete kulturminner måtte avklares jf. kml § 9, enten det gjelder en helt ny trasé eller utbedringer langs eksisterende E134.

Undersøkelsene for resten av traséen til alt. 2 ble utført i løpet av høsten, og det ble registrert flere nye automatisk fredete kulturminner både i den planlagte veglinja og innenfor registreringsbufferen som gikk 50 m ut på hver side fra midtlinjen. Det ble registrert fem kullgroper (ID 158992, 158993, 158994, 158220, 159016) og en kokegroplokalitet (ID 158989). I tillegg ligger en tidligere registrert gravhaug med bauta innenfor buffersonen (ID 32858).

Like utenfor buffersonen på 65/3 ligger gravminner (ID 71070 og 139162), et jernvinneanlegg (ID 116390) og en steinalder-lokalitet (ID 139163).

Telemark Fylkeskommune ber om at vegtraseen blir justert i hht. dette.

5.4.2.4 Naturmangfold

Fylkesmannen foretok naturtypekartlegging i 2008 sør for Vinjevatn der det blant annet ble registrert funn av "skoddelav" og "kort trolleskjegg".

Faun har foretatt kartlegging av potensiale for biologisk mangfold langs den aktuelle strekningen sydvest for Vinjevatn.

Registreringene av biologisk mangfold tar utgangspunkt i vegetasjon og vegetasjonstyper. Målet med registreringene har på dette stadiet i planprosessen vært å skaffe en oversikt over hvor det kan være størst potensiale for verdifullt biologisk mangfold. Registreringene har vist at dette har nær sammenheng med berggrunnen i området. Deler av området har også innslag av varmekjær vegetasjon og fuktrevende vegetasjon knyttet til bekkekløfter. Skogen på sørsida av Vinjevatn har mange steder hatt mye vindfall, som på grunn av ulendt terreng i enkelte tilfelle ikke har blitt tatt ut. Her vil det være miljø for ulike råtesopper og andre nedbrytere av død ved.

Det er hittil påvist 11 rødlistearter i området; 1 fugleart, 1 mose, 6 lavarter og 3 kjuker.

I "bekkekløftprosjektet" (sannsynligvis det fylkesmannen nevner som "naturtypekartlegging fra 2008") ble det gjort funn av "skoddelav" og "kort trolleskjegg", dette er ikke registrert under Faun sine befaringer nå i sommer. I følge Faun ved Helge Kiland er det ikke påvist noen biologiske arter som gir grunnlag for å legge om foreslått trase.

Se ellers Faunrapport datert 1.9, E 134 Åmot – Vinjesvingen. Potensiale for biologisk mangfold Helge Kiland.

5.4.2.5 Vilt og friluftsliv

Det er stor forekomst av elg langs den foreslåtte traséen. I forbindelse med ny veg må det settes opp viltgjerder og korridorer som hindrer elg og annet vilt i å krysse vegbanen. Krysningpunkt for vilt må tas opp med viltnemda i Vinje kommune.

Vegen kommer i konflikt med lysløype og turveger sør for Åmot sentrum ved Ormetjønn og vil berøre friluftsområder sør for Vinjevatn.

5.4.2.6 Geofaglige forhold

Det er blitt foretatt en ingeniørgeologisk befaring langs planlagt trasé til ny E134 på sydsiden av Vinjevatn. Langs Vinjevatn går traséen for det meste i eller tett inntil eksisterende grusveg. Det er en god del blottet berg langs traséen, men berget er for det meste dekket av vegetasjon og trær. Traséen krysser flere bergartsgrenser og forkastningssoner. Det er lite myr langs traséen, men enkelte steder må det grunnborres for å kartlegge dybder til fjell. Det er mest myr/bløtområder i den nordligste halvdel av traséen. Det er planlagt tre tunneler på den nye vegstrekningen. Det ble observert berg i dagen som

ble kartlagt ved alle påhuggene til disse tunnelene. Berget stiger raskt på i alle påhuggs-områdene. Dette medfører god bergoverdekning raskt innover i tunnelene. Ett unntak er det sydlige påhugget i den nordligste tunnelen (mot Vinjesvingen). I dette området ligger det et myrområde over påhugget. Grunnboringer her vil gi kontroll på bergoverdekningen.

Det vil bli flere høye fjellskjæringer langs den planlagte traséen. Det antas normalt sikringsomfang i skjæringene. Forventede sikringsmidler vil være bergrensk, fjellbolter, fjellbånd, steinsprangnett, wirenett.

Ellers kommer planlagt trasé stedvis til å ligge relativt tett inntil høye naturlige fjellskrenter. I enkelte av disse er det tolket å være mulig rasfare. Disse må derfor vurderes nærmere med hensyn på dette og sikring.

Generelt vil vi si at planlagt trasé vil være relativt uproblematisk med hensyn på berget, rasfare og bergtekniske utfordringer.

5.4.2.7 Flom

Vegtraséen er planlagt langs Vinjevatn. Vinjevatn er regulert og NVE ber om at flomvurderinger tas med i planprogrammet. Det ble gjennomført en flomberegning i 1996. Forventet vannstandsstigning i Vinjevatn er ca. 1,6 m ved en 1000-års flom i følge rapporten fra 1996.

Det skal være under utarbeiding nye flomberegninger som skal publiseres i 2012/2013. Denne vil gi verdier for Q10 (tiårsflom), Q100, Q200 og Q1000.

Det må tas hensyn til mulig flom i Vinjevatn. Generelt bør man unngå trasé langs strandkanten. Flom tas med som et tema i ROS analysen.

6. Oppsummering og anbefaling

6.1 Innledning

E134, Åmot-Vinjesvingen i Vinje kommune utgjør i dag et sammenhengende problemområde spesielt om vinteren. Med både flaskehals og kurvatur som gjør vegen utsatt for fastkjøring og utforkjøring av spesielt tyngre kjøretøyer som vogntog og semitrailere.

En oppgradering av nåværende strekning vil fortsatt gi en dårlig kurvatur både horisontalt og vertikalt. En omlegging langs eksisterende trasé gir også betydelige inngrep i kulturlandskapet, boliger og dyrka mark. Etter hvert som trafikken øker, vil det bli større problemer med bruk av vegen som lokalveg – bla. strengere holdning til avkjørsler.

I forbindelse med planarbeidet har det vært sett på mulighetene for å ruste opp nåværende trasè. Et annet alternativ som er utredet i form av et skisseprosjekt, har vært å flytte europavegen over på vestsiden av Vinjevatn. AS Haukelivegen har gjennomført et skisseprosjekt for veglinja på vestsida av Vinjevatn.

Det er gjort en foreløpig siling av aktuelle alternativer med foreløpig konklusjon. Å benytte eksisterende trase som utgangspunkt er vurdert til å være et mindre godt alternativ pga. mye randbebyggelse og andre tekniske/praktiske forhold.

Den mest realistiske løsningen antas å være bygging av ny veg på sørvestsida av Vinjevatn og på den måten fjerne flaskehals- og kurvaturproblematikk, samtidig som det ikke er vesentlig randbebyggelse å

ta hensyn til. Den nye veglinja på vestsiden av Vinjevatn er tatt inn i kommuneplanens arealdel for Vinje kommune (uten rettsvirkning). Kommuneplanen ble vedtatt 1.9.2011.

På E134 langs den aktuelle strekningen mellom Åmot og Vinjesvingen forventes det en trafikkmengde på 1700-1800 ÅDT i 2015. Ved en fergefri E39 mellom Bergen og Stavanger er det beregnet at trafikken kan øke til over 3000 ÅDT.

6.2 Vurderte alternativ

Alt 1 – en utbedring av dagens E134 på østsiden - vil kunne tilfredsstillere minimumskravene til en moderne vegstandard, men vil fortsatt medføre store utfordringer bla. i forhold til eks. bebyggelse, barriereeffekt, turmuligheter, trafiksikkerhet, støy og forurensinger. Alt. 1 er dessuten ikke komplett da E134 ender opp i Åmot sentrum. Videreføringen av E134 østover medfører derfor en senere omlegging på ca. 2 km dersom en ønsker at vegen skal legges utenom Åmot sentrum. Alt. 1 vil dessuten gi store utfordringer mht. trafikkavvikling i anleggssituasjon da det ikke er omkjøringsmuligheter.

Utfordringene for landskapsbildet vil være knyttet til endringene i kulturlandskapet, og på hvilken måte landskapsbehandling og avbøtende tiltak kan integrere veien i landskapet på en god måte.

Dette alternativet vil ha mer solinnstråling og sannsynligvis vil denne traséen ha et bedre mikroklima og raskere snø- og ismelting langs vegen.

Beregnete kostnader for en oppgradering av dagens E134 vil med foreløpige anslag bli høyere enn for ny veg på sørsiden av Vinjevatn. med kr 688 millioner norske kroner.

Alt. 2 - ny E134 på sørvestsiden av Vinjevatn - vil enklere enn alt. 1 kunne bygges ut til en moderne stamveg med lite konflikter for bebyggelse, landbruk, trafiksikkerhet, støy og forurensinger. En ny vegtrasé på sørvestsiden vil redusere dagens trafikk langs eksisterende trace, inklusive tungtrafikk, med de positive ringvirkninger det har for nærmiljøet og grendene og for stedsutviklingen i Åmot. For landbruk og skogsdrift vil det være forholdvis enkelt å redusere de få opptredende konflikter vha. avbøtende tiltak som omlegging av eks. skogsbilvei og viltgjerder/korridorer for vilt. Anleggsteknisk og med hensyn til trafikkavvikling i anleggstiden vil alt. 2 være betydelig enklere å gjennomføre enn alt. 1.

Utfordringene for landskapsbildet vil være knyttet til endringene i naturlandskapet, og på hvilken måte landskapsbehandling og avbøtende tiltak kan integrere veien i landskapet på en god måte.

Beregnete kostnader for alt 2 vil med foreløpige anslag ligge ca. 10 % lavere enn for alt.1 med kr 622 millioner norske kroner.

6.3 Anbefaling

En samlet vurdering tilsier at alt. 2 mellom Vinjesvingen og Åmot legges til grunn for den videre planlegging av E134 på strekningen.

7. Program for regulering med konsekvensutredning

7.1 Beskrivelse av veglinje som skal reguleres

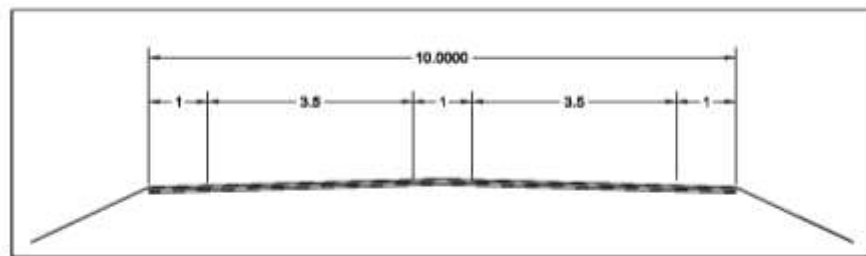
I hht. anbefaling i kap. 6 legges alt. 2 til grunn for det videre planarbeidet. Statens vegvesen har besluttet at vegklasse S4 skal benyttes i arbeidet med reguleringsplanen. S4 er også foreslått benyttet i forbindelse med ny E 134 trasé over Haukelifjell.

Vegklasse S4 har følgende hovedkriterier:

- Stamveier med veibredde 10 m
- Trafikkmengde 4000-8000 ÅDT
- Fartsgrense 80 km/t

Selv om trafikkmengden i dag er på knapt 2000 ÅDT, mener vi det er riktig å legge en høyere veiklasse til grunn da vegen over Haukelifjell er planlagt med denne standardklassen. Dette skyldes at en regner med en betydelig trafikkvekst på strekningen – bla pga. utbedring av forbindelsen til Stavanger (fastlands-forbindelsen over Boknafjorden), samt at veien skal fungere i minst 50 år fremover.

Figuren nedenfor viser tverrprofilen for dimensjoneringsklasse S4 i henhold til håndbok 017.



Figur 7, Tverrprofil for vegklasse S4

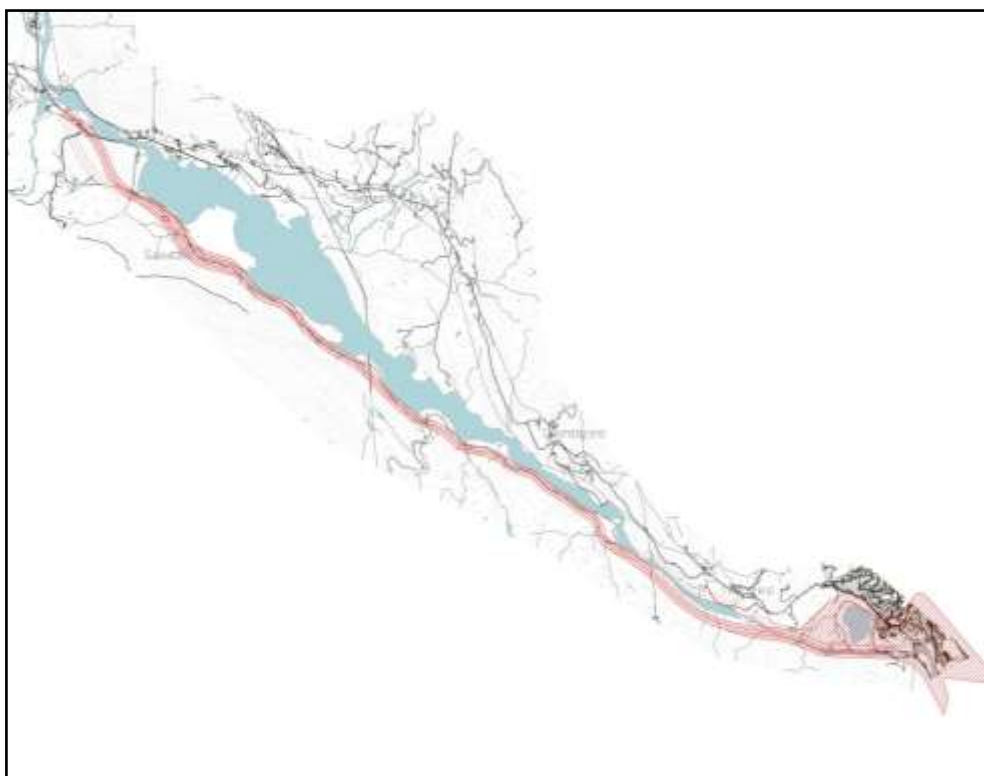
Vegklassen har to kjørefelt med bredde 3,5 m og 1 m skulder samt 1m midtmerking. Det må være min. én forbikjøringsmulighet for hver 5. km veg. Det bør vurderes mulighet for å regulere 3 felt på deler av strekningen.

Følgende forhold må også vurderes i reguleringsplanen:

- Behovet for midtrekkverk. I så fall må også vurderes behovet for forbikjøringsfelt (bør være min. ett for hver 10 km vei).
- Kryssutforming og trasèvalg ved Vinjesvingen må utredes.
- Ved Åmot må E134 på sikt kunne videreføres rett frem – enten inn i tunnel eller i dagsone østover. Ideelt sett bør en ha tatt stilling til traséen videre, men den foreslåtte veilinjene forbi Åmot vil ha god fleksibilitet mht. aktuell videreføring østover.
- Det må sikres tilstrekkelig areal til vegformål i området ved Åmot som kan gi en fleksibilitet med tanke på fremtidig krysstilkobling og videreføring av E134 østover.
- Valg av veglinje inn mot Åmot sentrum og påkobling mot eksisterende veilinjene må vurderes i forbindelse med konsekvensutredningen. Denne vurderingen må også omfatte forholdet til framtidig veilinjene for E 134 mot Høydalsmo. Hensyn til næringsvirksomhet, trafiksikkerhet, støy og vegstandard er noen av temaene som må vurderes.

- Skisseplanens veglinje optimaliseres i hht. vurderinger av massebalanse, landskapstilpasning, kulturminner og grunnforhold. Hensynet til inngrep mot vassdrag og til eks. bebyggelse (en bolig og noen hytter) må også tillegges vekt. Med bakgrunn i dette er det på kartet vist en korridor som gir mulighet for nødvendig justering og optimalisering av veglinjen som del av arbeidet med konsekvensutredning og reguleringsplan.

7.2 Anbefalt trasé for regulering



Figur 8, Avgrensning av område som varsles ved oppstart av reguleringsplan

Planen dekker strekningen mellom Åmot og Vinjesvingen i Vinje kommune. Det skal reguleres ny veg på vestsiden av Vinjevatn. I nordvest er strekningen avslutta ved Vinjesvingen, og i sørøst er området avsluttet ved fylkesvegen mot Dalen.

Utfra de opplysninger som foreligger er korridorbredden for planområdet satt til 100 meter (50 meter til hver side for midtlinja). Dette gir muligheter for justeringer/optimalisering på detaljreguleringsstadiet. På enkelte strekninger langs traseen er det likevel behov for en breddeutvidelse til 100 m på hver side for midtlinja. En utvidelse vil være med tanke på justering av traseen ved påkobling til eksisterande E134/kryss i vegen til Byrte, ved Gauksland, og ved Bru.

I området Bru - Åmot er valg av trase fortsatt åpent. Ved Åmot utvides derfor planområdet uten å vise mulige korridorer. Dette er gjort med tanke på ulike traseer videre østover. I det videre planarbeidet er det viktig å unngå fylling/inngrep ut i Vinjevatn og elva. Arkeologiske registreringer vil gjennomføres etter hvert som traseene konkretiseres.

7.3 Dagens situasjon, problemstillinger og utredningsbehov

Vinje kommune har i samarbeid med Statens vegvesen startet planarbeidet med utarbeidelse av reguleringsplan for ny E 134 fra Åmot til Vinjesvingen i Vinje kommune. I henhold til forskrift om konsekvensutredninger, skal det utarbeides en konsekvensutredning for tiltaket. Dette innebærer at det skal utarbeides et program for planarbeidet og deretter et planforslag med konsekvensutredning på grunnlag av det fastsatte planprogrammet.

Hovedformålet med dette planprogrammet er:

- Fastsette formålet med prosjektet og planleggingen
- Fastsette vegløsning og trase som skal utredes i den kommende konsekvensutredningen
- Fastsette hvilke konsekvenser av vegløsningen som skal utredes i den kommende Konsekvensutredningen
- Redegjøre for den kommende planprosessen og medvirkningsmulighetene i denne

Forslag til planprogram skal etter planen legges ut til høring i tidsrommet desember 2012 – februar 2013.

Grunnforhold

Grunnforholdene må også vurderes på bakgrunn av grunnundersøkelser som normalt gjennomføres samtidig med Konsekvensutredningen.

Massedepoier

Masseoverskuddet skal beregnes i forbindelse med en KU. Det skal gjøres rede for hvor massene kan plasseres og konsekvenser for denne plasseringen. Massedepoier må vurderes i forhold til konsekvenser for automatisk fredete kulturminner, og planene må oversendes det regionale kulturminnevernet. Det gjelder også anleggsveier, midlertidige anleggsområder o.l.

Grunnlag for valg av vegstandard

I samråd med Statens vegvesen er det angitt dimensjoneringsklasse S4 med ÅDT 4000 -8000 for vegen. Normalt skal trafikkmengden i prognoseåret legges til grunn for dimensjoneringen.

Finansiering

Vegprosjektet kan enten finansieres over statsbudsjettet i sin helhet eller delvis vha. bompenger. Dette er noe en vil utrede i det videre.

7.4 Utredningsprogram

I planprogrammet må det fremkomme program for en samfunnsøkonomisk analyse i konsekvensutredningen basert på prissatte- og ikke prissatte konsekvenser i tillegg til drøfting av prosjektets mål.

Forhold til andre planer

Konsekvensutredningen skal kort oppsummere forholdet til andre planer som fylkesplaner, kommuneplaner, reguleringsplaner, verneplaner mv. i området. Det skal redegjøres for hvorvidt tiltaket er i samsvar med eller i strid med gjeldende planer, mål og retningslinjer. Herunder gjelder også forholdet til nasjonale og regionale mål og retningslinjer. Konsekvensutredningen skal også inneholde en redegjørelse for hvilke tillatelser fra offentlige myndigheter som eventuelt er nødvendige for å gjennomføre tiltaket.

Telemark fylkeskommune presiserer at i tilfeller hvor det ikke lar seg gjøre å tilpasse planen til kulturminnene, må det søkes om dispensasjon fra kulturminneloven § 8 fjerde ledd. Eventuell søknad behandles etter at planen er lagt ut til offentlig ettersyn, og må avgjøres før planen kan vedtas.

Prissatte samfunnsmessige konsekvenser

Beregning av prissatte konsekvenser kan i utgangspunktet utføres med programmet EFFEKT. Dette er Statens vegvesen sitt hovedverktøy for å utføre nytte-kostnadsanalyser i forbindelse med veg- og transportprosjekter. I EFFEKT blir de prissatte konsekvensene av et veg- og trafikktiltak beregnet og sammenstilt. I den senere tid har det blitt sett på andre modeller enn EFFEKT. Vinje kommune ønsker å benytte annet verktøy enn EFFEKT i forbindelse med konsekvensutredningen.

Trafikkanalysen som skal ligge til grunn for beregningene skal omfatte hele vegnettet som kan få en vesentlig endring i trafikkgrunnlaget som følge av tiltaket. I trafikkanalysen skal det vurderes om tiltaket fører til nye reiseruter, har innvirkning på reisemiddelvalg og om det blir flere reiser. Resultatene fra trafikkanalysen er av stor betydning for konsekvensanalysen og det legges derfor opp til at presentasjonen skal tydeliggjøre forskjellen mellom 0-alternativet og den valgte veglinja langs vestsiden av Vinjevatn.

Aktuelle vurderinger i konsekvensutredningen:

- Hovedprinsipper for nytte-kostnadsanalyser
- Prissetting
- Analyseperioden
- Kalkulasjonsrenten og nåverdiberegninger
- Lønnsomhetskriterier
- Supplerende informasjon fra nytte-kostnadsanalysen
- Følsomhetsanalyse

Trafikant- og transportbrukernytte

- Helsevirkninger av økt gang- og sykkeltrafikk
- Utrygghetsfølelse for gående og syklende
- Presentasjon av trafikant- og transportbrukernytte

Operatørnytte

- Kollektivselskap
- Andre private aktører
- Presentasjon av kostnader og inntekter for operatørselskap
- Budsjettvirkning for det offentlige
- Investeringskostnader
- Drifts- og vedlikeholdskostnader
- Overføringer
- Skatteinntekter
- Presentasjon av budsjettvirkning for det offentlige

Ulykker

Ulykkestyper, ulykkesfrekvens og skadegrader

Samfunnsøkonomiske kostnader ved ulykker:

- Metodikk for analyse av ulykker
- Vurdering av risikoen for store ulykker

Støy og luftforurensning

- Avgrensning mot andre temaer
- Støy

- Lokal luftforurensning

Ikke-prissatte konsekvenser

Generelt:

Det er lagt vekt på at kriteriene for verdi og omfang skal være et hjelpemiddel for å komme fram til "riktig" vurdering, men disse skal alltid suppleres av faglige begrunnelser.

Metodikk:

Tre begreper står sentralt når det gjelder vurdering og analyse av ikke-prissatte konsekvenser; verdi, omfang og konsekvens. Statens Vegvesen sin håndbok 140 benyttes.

- Med verdi menes en vurdering av hvor verdifullt et område eller miljø er.
- Med omfang menes en vurdering av hvilke endringer tiltaket antas å medføre for de ulike miljøene eller områdene, og graden av denne endringen.
- Med konsekvens menes en avveining mellom de fordeler og ulemper et definert tiltak vil medføre.

Datagrunnlag

Analysen av temaene bygger på en registrering og en faktaorientert beskrivelse av det området som berøres av tiltaket. For de ulike fagtemaene vil influensområdet vanligvis omfatte et større geografisk område som gjør det mulig å sette de berørte områdene inn i en større sammenheng. Registreringen er vanligvis mer detaljert innenfor planområdet enn i influensområdet forøvrig.

Verdivurdering

Det skal gjøres verdivurderinger av de avgrensede miljøene eller områdene som kan bli berørt av tiltaket.

Landskapsbilde og reiseopplevelse

Landskapsbilde og reiseopplevelse tar for seg visuelle og estetiske kvaliteter i omgivelsene og hvordan disse endres som følge av tiltaket. Temaet tar for seg hvordan tiltaket er tilpasset landskapet sett fra omgivelsene og hvordan landskapet oppleves sett fra veien.

Konsekvenser som skal utredes i tema landskapsbilde:

Utredningen skal ta utgangspunkt i verdisetting av nåværende situasjon med forholdsvis urørt landskap «fra hav til hei» og de endringer som tiltaket vil medføre for landskapsbildet. Det store åpne landskapsrommet som omkranser Vinjevatn vies oppmerksomhet. Hele influensområdet skal inngå i utredningen.

Konsekvens for landskapet vil være de positive og negative virkningene tiltaket vil medføre i forhold til nåsituasjonen. Tema med betydning for landskapsbildet vil være hvordan veien ligger i landskapet, virkning av skjæringer, fyllinger, tunneler og forskjæringer, inngrep i skog og endring av terreng, samt behov for massedeponi og lokalisering av disse. Skogens skjermende egenskaper bør komme fram.

Det skal utredes både nærvirkning og fjernvirkning. Blant annet konsekvenser for landskapsbildet sett fra eksisterende veg og grendene langs denne.

Realistiske fotoillustrasjoner fra utvalgte steder og 3D verktøy benyttes for å visualisere nærvirkning og fjernvirkning. Utforming og materialbruk synliggjøres.

Utredningen skal også ta for seg reiseopplevelse på strekningen. Det skal inngå i den totale vurderingen av landskapsbildet.

Konsekvenser i anleggsfasen skal også utredes.

Nærmiljø og friluftsliv

Analysen av nærmiljø og friluftsliv skal belyse tiltakets virkninger for de som bor langs eksisterende trasé og brukerne av det berørte området. Dette omfatter også trafikkstøy fra ny E134 mot grendene på nordsiden av Vinjevatn samt virkningen av mindre støy når trafikken langs eksisterende veg reduseres.

Sørvestsiden av Vinjevatn brukes noe som rekreasjonsområde. Det befinner seg noen hytter her, og i tillegg benyttes området til jakt.

Det er i dag et idrettsanlegg i Brubakk. Her er det lysløype for langrenn, et lite skitrekk og klubbhus for bla. idrettslaget. Idrettsanlegget vil kunne komme i konflikt med den foreslåtte vegtraséen. I forbindelse med etablering av vegen bør det sees på muligheten for å flytte idrettsanlegget.

Naturmiljø

Temaet naturmiljø omhandler naturtyper og artsforekomster som har betydning for dyrs og planters levegrunnlag, samt geologiske elementer. Faun har utarbeidet en rapport som vil være grunnlaget for utredninger.

Kulturmiljø

Temaet kulturmiljø tar utgangspunkt i den kulturhistoriske verdien av berørte områder, og vurderer om tiltaket vil redusere eller styrke verdien av disse. Innerst inne på halvøya Neset ved Gauksland er det registrert kulturminner fra jernalderen i form av gravfelt/gravminner og jernvinne-anlegg. Kulturminneregistrering gjennomført av Telemark Fylkeskommune sommeren 2012 har derimot avdekket noen funn (se pkt. 5.4.2.3 kulturminneregistreringer).

Kokegropfeltet kan sannsynligvis sees i sammenheng med de tidligere registrerte gravminnene mot øst og nord. Både variasjonen i kulturminner og tidsdybden som finnes her med en bosetnings/aktivitetsplass fra steinalder, jernvinneanlegg, kullgroper, kokegroper og flere gravminner, deriblant den store Dronninghaugen, gjør området svært spesielt. I tillegg ligger det fossile, og automatisk fredete, gårdsanlegget Gauksland ca. 500 m lenger opp i skråningen fra den planlagte veien.

En måte å styrke verdien av dette kulturmiljøet vil være å se på mulighetene for å tilrettelegge, skilte og skjøtte området, for eksempel ved etableringen av en rasteplass til den nye E134. Her kan en nevne Solbergårnet ved E6 i Østfold som eksempel.

Vi vil anbefale at veitraséen justeres i Gaukslandområdet ved at veien her trekkes noe lengre mot vest, slik at avstanden til gravminnene økes. Dette vil gi en bedre klaring til gravminnene i forhold til bla anleggsarbeid og salting, samt bedre rom for mulige tilrettelegginger.

Naturressurser

Temaet omhandler jordbruk og skogbruk, utmarksressurser, lokalt fiske i Vinjevatn, vilt, drikkevann, vannkraft, berggrunn og mineraler samt løsmasser som ressurs.

Konsekvenser i anleggsperioden

Definisjon av tema: Tiltakets lokale konsekvenser i anleggsperioden skal vurderes, herunder konsekvenser ved eventuelle omkjøringsruter. Anleggsarbeidets påvirkning når det gjelder støy, rystelser, sikkerhet og fremkommelighet skal utredes. Likeledes behovet for, og plassering av midlertidige og permanente deponiområder for overskudds-masser.

7.5 Lokal og regional utvikling

Endret arealbruk som følge av tiltaket

Konsekvensutredningen skal drøfte i hvilken grad tiltaket støtter eller motvirker vedtatt arealutvikling i Vinje kommune. Det er ingen konflikt med vedtatt arealbruk, Ny vegtrasé vil hovedsakelig gå i fjell (tunnel), skog og noe dyrket mark.

Konsekvenser for næringslivet

I forbindelse med planlegging av ny vegtrasé er det viktig å legge til rette for at næringslivet fortsatt får en bærekraftig utvikling. Det bør derfor legges til rette for Åmot som et handelssentrum også ved etablering av en ny trasé for E134 forbi Åmot sentrum.

Konsekvensutredningen må drøfte den nye vegtraséens innvirkning på næringslivet fra Vinjesvingen til kommunesenteret Åmot.

Konsekvenser for stedsutviklingen

Omlegging av vegtraséen vil ha konsekvenser for stedsutviklingen både i Åmot og i grendene langs eksisterende vegtrasé.

Kollektivtransport

Forhold som bedrer fremkommeligheten for buss og/eller endrer konkurranseforholdet mellom buss og bil, bør klargjøres i konsekvensutredningen.

Tilrettelegging for gående og syklende

Dagens og fremtidig tilbud til syklende og gående gjennom det aktuelle området beskrives. Her omtales hvordan vegomleggingen har konsekvenser for innbyggerne både i Åmot og de som bor i grendene langs dagens E134.

Drøfting av prosjektets måloppnåelse

Konsekvensutredningen skal gjøre rede for prosjektets måloppnåelse.

Klimagassutslipp

Det skal drøftes hvordan det planlagte tiltaket vil påvirke klimagassutslippene.

7.6 Samfunnssikkerhet, Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse)

Det skal utarbeides en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) som vil omhandle flere tema som trafiksikkerhet (HAZID), flom, erosjon, skredfare, eksplosjonsfare med mer. Analysen gjeld både drifts – og anleggsfasen.

Det ble gjennomført flomberegninger av Statkraft i 1996. Det skal være under utarbeiding nye flomberegninger som skal publiseres i 2012/2013.

Kartlegging av geotekniske og geologiske forhold vil inngå som en del av grunnlaget for risikoanalysen og for teknisk plan.

7.7 Kostnadsoverslag

Det skal gjennomføres en kostnadsgjennomgang etter ANSLAG- metoden (+/- 10 % nøyaktighet) i høringsperioden

8. Planprosess og medvirkning

I det anbefalte planforløpet vil prosessen for planprogrammet bli viktig. I tillegg til ordinær forankring og medvirkning etter PBL, må det sikres en god prosess med berørte myndigheter. Grunneiere og rettighetshavere som blir berørt av reguleringsplanområdet for veglinjen må varsles på riktig tidspunkt i prosessen.

Videre planprosess

Planprogrammet inkluderer informasjon og medvirkning i planprosessen:

Det skal planlegges tiltak for å informere om planarbeidet. Dette kan for eksempel dreie seg om:

- Avisannonser
- Åpent informasjonsmøte
- Samarbeidsgruppe
- Referansegruppe

Gjennomgang, vurdering og sortering av innkommende innspill

Følgende elementer er viktige:

Gjennomført:

- Valget av planforløp må forankres politisk i Vinje kommune og hos berørte myndigheter.
- Planarbeidet bør kunngjøres som en ordinær “kommunedelplankunngjøring” (ikke brev til grunneiere mv) før arbeidet med planprogrammet i hovedsak tar til. I denne kunngjøringen må hele planforløpet beskrives (for eksempel gjennom link til utfyllende beskrivelse på kommunens hjemmeside)
- Planprogrammet må utarbeides i dialog med berørte myndigheter.
- Lokale interesser og hensyn må identifiseres

Skal gjennomføres:

- Planprogrammet skal legges ut på høring i 6 uker før kommunestyret fastsetter det. Det kan ikke reises innsigelse til planprogrammet, men planprogrammet må ha tilslutning fra organer med innsigelsesmyndighet for å sikre en god etterfølgende planprosess.
- Kunngjøring og varsel av reguleringsplanarbeidet i henhold til § 12-8 i PBL gjøres når kommunestyret har fastsatt planprogrammet. Da er reguleringsområdet klarlagt slik at grunneiere, festere og andre rettighetshavere samt naboer kan varsles direkte.

Behovene for samhandling med berørte myndigheter kan sikres gjennom en god organisering av planarbeidet.

8.1 Forslag til framdrift

Det er lagt opp til følgende framdrift for prosjektet:

- Planprogram høring: Desember 2012 - medio februar 2013
- Vedtak planprogram: Medio april 2013
- Vedtak fsk finansiering vidare planarbeid: Juni 2013

- Val av leverandør KU og reg.plan: Juni 2013
- Supplerende kulturminneregistrering: Juni-august 2013
- KU: August 2013 – juni 2014
- Reguleringsplan: August 2013 – juni 2014
- Offentleg ettersyn: Juli – september 2014
- Reguleringsplan endeleg vedtak: Desember 2014