

Statens vegvesen, Region sør

[firmapost-sor@vegvesen.no](mailto:firmapost-sor@vegvesen.no)

Ref: 16/6914 KVV E134 Gvammen-Vågsli

Hjartdal 6. desember 2016

## Uttale til KVV for ny E134 frå Gvammen til Grungebru

Kulturlandskapscenteret i Telemark rår på det sterkaste i frå at ny E134 blir lagt i Korridor nord, slik Statens Vegvesen har lagt det fram i konseptvalutgreiinga for ny E134 frå Gvammen-Grungebru. Vegen må under ingen omstende leggest i dagen frå Gvammen gjennom Hjartdal Nordbygd til Svartdal, slik planane viser. Skal vegen gå i Korridor nord, må vegen leggest i tunell utanom denne strekninga. Alt landbruksareal må sjåast i samanheng med kulturlandskapsverdiane i området.

### Bakgrunn

Kulturlandskapscenteret sende inn eit faktagrunnlag om kulturlandskapsverdiar i Hjartdal-Svartdal allereie i mars 2016. Me deltok også på verkstadmøtet i Vrådalen 3. mars, og seinare også i informasjonsmøte i Langlim 8. oktober og Hjartdal 2. november. Ved alle desse høva har me gjort det tydeleg at ein veg i Korridor nord vil vera særskilt konfliktylta langsmed strekninga Hjartdal-Svartdal.

Til høyringsuttala legg me ved ei fersk tilstandsvurdering av Hjartdal-Svartdal som nasjonalt verdifullt kulturlandskapsområde (NIBIO Rapport 2[116] 2016 v2). Denne stadfestar og utfyller dei biologiske verdiane som er omtalt i faktagrunnlaget. Faktagrunnlaget tek i tillegg til dei biologiske aspekta for seg ulike næringsmessige satsingar med utspring i kulturlandskapsverdiane i området, mellom anna arbeidet med å få til ein opplevingsveg utanom Mælefjelltunnelen (dvs. langs den eksisterande E134 gjennom Hjartdal, Svartdal og Flatdal). Me kan ikkje sjå at innspelane våre er blitt teke omsyn til så langt, og bed om at alt blir vurdert på ny i samband med høyringa.

### Landbruket og dei biologiske verdiane

Med omsyn til biologiske verdiar står Hjartdal-Svartdal i ei særklasse blant dei nasjonalt verdifulle kulturlandskapa. Dette heng saman med omfanget av eldre artsrike kulturmarkstyper, samt det spesielle naturgrunnlaget med kalkrike bergartar og krevjande naturtypar. Kombinasjonen gjev stor meirverdi.

Hovudårsaken til at ein framleis har så flotte og rike kulturlandskap i Hjartdal-Svartdal er like fullt at det enno er aktive landbruksbygder med beitande husdyr. Det er både mjølkeku, kjøttfe, sau og også noko geit i desse bygdelaga. Grovfôrtilgangen er ut frå dei dei naturgjevne tilhøva allereie i dag ein avgrensande faktor. Det er såleis særskilt vanskeleg å sjå at ein kan legge ein motorveg i dagen gjennom dette dalføret utan at det skal gå ut over landbruket - og dermed kulturlandskapet i sin heilskap.

Når ein kjem til planfasen og reelle konsekvensutgreiingar vil ein ved val av Korridor nord ikkje koma utanom store hindringar og meirarbeid knytt til landbruk og miljø i Hjartdal og Svartdal. Det vil frå både landbruks- og miljørådgjevar bli sett fram krav om tunell utanom landbruksareal og område med tette førekomstar av særskilt viktige naturtypelokalitetar og generelt høgt arts-mangfald på strekninga Hjartdal-Svartdal.

## Dei geologiske vurderingane

Det er to tilhøve som talar for det ved ein ev. Korridor nord må bli tunell utanom Hjartdal-Svartdal. Desse tilhøva har vegvesenet sjølv nemnt i utgreiinga, utan at tunell er lagt inn eller rekna på. Det eine er som nemnt over kulturlandskap og naturverdiar, det andre er dei geologiske tilhøva. Dei geologiske tilhøva står det vidare eksplisitt at ein *ikkje har vurdert*. Dette trass i at strekninga for ein stor del er særst trong og/eller ras-utsett, til dels frå begge sider (passasjen gjennom Ambjørndalen). Dette stiller me oss særst undrande til. Med utgangspunkt i dei (manglande) geologiske vurderingane for Hjartdal og Svartdal meiner me det er grunnlag for stille spørsmålsteikn ved detaljnivået på utgreiinga i sin heilskap.

## Kommentarar til heilskapen

Kor vidt lokale og regionale interesser fell saman med eller strir i mot nasjonale interesser er avhengig av kva for verdiar og moment det blir lagt mest vekt på. Ut frå eit miljøperspektiv må det etter vårt syn vera mest tenleg om ein kan sjå desse momenta noko meir i samanheng enn det som er tilfelle i denne konseptvalutgreiinga.

Det er verdt å merke seg at for all lokal, regional og nasjonal trafikk som skal via Seljord vil strekninga Seljord-Grungebru bli nesten ei mil *lenger* med Korridor nord. Med Korridor nord vil E134 også kople seg av dei eksisterande sentra i Øvre Telemark. I tillegg kjem dei fysiske utfordringane som fylgje av at vegen blir liggande høgare opp i landet og ikkje minst dei mest snø-rike delane av fylket. Ein veg i Korridor nord kan heller ikkje takast i bruk før heile strekninga er bygd ut, i motsetjing til Korridor sør som ev. kan bli teke i bruk etappevis i vekselverknad med dagens E134.

Til slutt tenkjer me at ein i 2016 vel bør evne å tenke litt vidare. For korleis kan i grunnen 21 km og 15 min (skilnaden på Korridor nord og sør) vera verdt så massive inngrep i noko som enno må reknast som store og relativt urørte naturområde vestover Langlim, Øyfjell og Våmartveit? På dette punktet stør me motstandarane av Korridor nord vestover heile strekninga til Grungebru.

Med venleg helsing

Ingvill Garnås

*Dagleg leiar*

## Kulturlandskapsenteret i Telemark

Adr.: Hjartdalsvegen 760, N-3690 Hjartdal

Tlf.: +47 97187758

### Vedlegg:

Tilstandsvurdering av kulturlandskap i Telemark og Buskerid, NIBIO Rapport 2[116] 2016 v2

Faktagrunnlag Kulturlandskapsverdiar i Hjartdal-Svartdal 1994-2016, Kulturlandskapsenteret 2016