



NORGES VASSDRAGS- OG ENERGIDIREKTORAT (NVE)  
Postboks 5091 Majorstua  
0301 OSLO

Saksbehandler, innvalgstelefon  
Gunnar Kleven, 33371185

## Faglige råd - detaljplan for miljø og landskap - Kalhovdvegen - Tinn kommune

***I dette brevet formidler Statsforvalterens fagavdelinger faglige råd til detaljplanen for miljø og landskap innenfor temaene villrein, naturmiljø, landskap, jordvern, mindre vassdrag, massedeponering og samfunnssikkerhet. Anbefalingen er oppsummert på side 8 i brevet.***

Vi viser til NVEs brev datert 02.12.2022 samt epost datert 20.01.2023 om utsatt uttalefrist til den 31. d.m.

### 1. Saken

Statskraft Energi AS har på vegne av Øst-Telemark brukseierforening (ØTB) søkt NVE om godkjenning av detaljplan for miljø og landskap knyttet til utbedring av Kalhovdvegen. Detaljplanen og vurderingen av tiltakets konsekvenser er utført av konsulentselskapet Norconsult AS.

Utbedringen av Kalhovdvegen vil omfatte en strekning på ca. 32 km fra Steinsbøle via Kalhovd turisthytte til Grottedammen/Nedre Grottetjønn. Hensikten med å oppgradere veien er å kunne gjennomføre utbedringsarbeid på dammer i Mår – Gøystvassdraget. Veien skal utbedres til en standard som er egnet for økt trafikk, inkl. transport med tynge kjøretøyer.

Utbedringen består bl.a. i å etablere veigrøfter, nødvendige skjæringer og fyllinger i skrånende terreng, styrke veiens bæreevne generelt og skifte ut brukonstruksjoner over kryssende bekker.

NVE vil i egenskap av tilsynsmyndighet for vannkraftanlegg behandle detaljplanen med hjemmel i vilkår gitt ved kongelig resolusjon for regulering av Mårelven og Kalhovd datert 22.05.1988.

### 2. Statsforvalterens rolle

NVE har sendt *Detaljplan for miljø og landskap* knyttet til Kalhovdvegen til offentlig ettersyn i medhold av vassdragslovgivningen til private og offentlige høringsinstanser, inkl. Statsforvalteren i Vestfold og Telemark.



Statsforvalterens fagavdelinger vil vurdere planen i lys av nasjonale og viktige regionale føringer innenfor saksområder som klima/miljø, samfunnssikkerhet, landbruk, folkehelse, gravplasser samt barn og unges interesser. Denne saken er behandlet av miljøavdelingen i samarbeid med landbruksavdelingen.

NVE har gjort det klart at Statsforvalteren har innsigelsesrett i slike saker med hjemmel i vassdragslovgivningen, kfr. energilovens § 2-1, vassdragsreguleringslovens § 6 nr. 1 og vannressurslovens § 24.

### 3. Fagavdelingenes vurdering

Vi vil nedenfor skissere et omriss av tiltaket med vekt saksområder hos Statsforvalteren som synes å bli særlig berørt. Vi vil deretter drøfte tiltakets påvirkning nærmere innenfor slike saksområder.

#### 3.1 Omriss av tiltaket og dets påvirkninger

Vi ser det slik at en oppgradering og utvidelse av Kalhovdvegen, inkl. økt parkeringskapasitet, som beskrevet i detaljplanen for miljø og landskap vil stimulere til økt persontrafikk med bil inn i disse fjellområdene. Dette er ugunstig for villreinen på Hardangervidda, og en slik tilrettelegging er i utgangspunktet i strid med mål og retningslinjer i *Regional plan for Hardangervidda 2019 – 2035*, kfr. § 1.1 Formål med planen og § 2.4 Veier – bygging og drift. Dette må veies opp mot samfunnsnyttene av dette tiltaket.

Det framgår av profiltegninger (tverrprofiler) i detaljplanens pkt. 1.3 at etablering av veigrøfter med tilhørende skråninger vil medføre et vesentlig bredere veiområde enn i dag, selv i nokså flatt terreng. Dette genererer samtidig betydelige volumer av overskuddsmasser. Også i terreng med større tverrfall, vil «fotavtrykket» bli vesentlig større enn i dag i form av fyllinger og skjæringer. Det er lagt opp til en veibredde på 4 meter på strekningen fra Steinsbøle til Øvsetlie og 3,5 meter på øvrige strekninger.

Overskuddet av løsmasser er planlagt transportert til permanente deponier. Av disse er flere planlagt innenfor og like utenfor et viktig kulturlandskap – Breisetdalen - som i Miljødirektoratets *Naturbase* er beskrevet slik: *Breisetdalen er et storslagent landskapsrom omgitt av bratte fjell opp mot Hardangervidda. En langstrakt, skogkledd seterdal i 800 m høyde, hvor lysningene rundt setrene deler dalen inn i flere mindre, halvlukka landskapsrom. Dalen er et representativt seterlandskap.* Situasjonen gjør det nødvendig å vurdere især foreslåtte massedeponier nøye. Ett av dem er foreslått på dyrka mark like utenfor Breisetdalen kulturlandskap.

To deponiområder, ved hhv. Kalhovd og Steinsbøle, er tenkt som parkeringsareal for å øke denne kapasiteten. Slik tilrettelegging for økt trafikk og ferdsel er i utgangspunktet uheldig for villreinen.

Tre foreslåtte deponiområder er i konflikt med bekker. Tre andre massedeponier er foreslått på delområder med tydelige spor etter tidligere inngrep som masseuttak eller lignende. Her er det potensiale for å restaurere disse områdene ved bruk av overskuddsmasser av løsmasser (grus, stein osv.) samt overflatemasser som torv, lyng og jord med frø og røtter.

Øst for Kalhovd turisthytte skal en rekke mindre bruer over kryssende bekker og mindre elver fornyes. Vi forstår det slik at dette er planlagt utført med prefabrikerte betongelementer og kan gjennomføres uten inngrep i selve vannstrengen. En av disse bekkene er i dag lagt i stikkrennerør under dagens vei. Sør for Kalhovd turisthytte skal fem større bruer fornyes. Vi har vurdert og gitt uttalelse høsten 2022, uten innvendinger til disse.



### 3.2 Påvirkning på villrein

Ifølge vår beregning ligger ca. 70 % av veistrekingen som søkes oppgradert innenfor det nasjonale villreinområdet *Hardangervidda*.

De aller fleste bestandene av europeisk villrein lever i Norge, og gjennom Bern-konvensjonen har Norge en plikt til å verne om villreinen, som en nasjonal ansvarsart. Villreinen kom i 2021 for første gang inn på den norske rødlista, som nær truet. På den globale rødlista er villreinen klassifisert som sårbar. Den norske villreinstammen er under sterkt press både fra sykdom, klimaendringer og særlig fra menneskelig utbygging og ferdsel.

Den viktigste forutsetningen for en levedyktig villreinstamme er å opprettholde store nok leveområder med tilstrekkelig kvalitet. Villreinen er svært vår for forstyrrelser fra mennesker, og bruker areal i sykluser som varierer i løpet av året og mellom år. Villreinbestanden trenger derfor store arealer for å være levedyktig. Arealbruken til villreinen er sterkt påvirket av menneskelig aktivitet som hyttebygging, veier, vannkraftutbygging og ferdsel, og dette har innskrenket og fragmentert reinens leveområder. Viktige funksjonsområder for villrein er en nasjonal interesse, kfr. rundskriv T-2/16 fra Klima- og miljødepartementet.

*Kvalitetsnorm for villrein (Rangifer tarandus)* ble fastsatt ved kgl.res. 23. juni 2020 med hjemmel i naturmangfoldloven § 13. Kvalitetsnormen skal være retningsgivende for myndighetenes forvaltning i alle saker som har betydning for villreinen. Den første klassifiseringen av villreinområder etter kvalitetsnormen ble presentert i april 2022. Hardangervidda som villreinområde ble her klassifisert til *dårlig kvalitet*. Dette viser at villreinens situasjon på Hardangervidda er alvorlig. Det arbeides nå med tiltaksplaner for å forbedre tilstanden, og alle tiltak/inngrep som kan påvirke villreinen på Hardangervidda må vurderes strengt i lys av behovet for å forbedre situasjonen.

Fjellområdet sør og øst for Kalhovdvegen på den aktuelle strekingen er gjennomskåret av elvedaler med utløp østover. Den delen av området som ligger høyere enn ca. 1000 meter danner tanger som har stor verdi som vinterbeite for villreinen. I Miljødirektoratets *Naturbase* er disse områdene beskrevet som vinterbeite, men også som barmarksbeite. Dette mønstret opptrer også nord og syd for dette planområdet.

Statsforvalterens miljøavdeling er bekymret for den langsiktige effekten av høyere veistandard, økt parkeringskapasitet og økt ferdsel til fots i denne delen av det nasjonale villreinområdet på Hardangervidda. Dette synet har fått gjennomslag i retningslinjer om bygging og drift av veier i *Regional plan for Hardangervidda 2019 – 2035* som ble stadfestet av kommunal og distriktsdepartementet den 01.10.2021.

Nærmere bestemt refererer vi her til planens retningslinjer i § 1.1 *formål med planen* som bl.a. omfatter sikring av villreinens leveområder og langsiktig gode livsvilkår. Retningslinjenes § 2.4 *Veier – bygging og drift* fastslår innledningsvis at nye veier og opprustning av eksisterende veier, som øker mulighetene for bilkjøring og ferdsel i nasjonalt villreinområde, tillates ikke. Eventuelle unntak fra hovedregel skal bygge på en konsekvensutredning av hensyn til villrein og annet naturmangfold og det skal utarbeides en reguleringsplan.... (utdrag fra avsnittet *Bygging*).

Etter vår vurdering er planmaterialets vurdering av sannsynligheten/konsekvensen av økt biltrafikk og ferdsel til fots i villreinområdet svakt utredet i detaljplanen for utbedring av Kalhovdvegen. Vi har merket oss at det er planlagt å øke parkeringskapasiteten ved Steinsbøle og Kalhovd turisthytte gjennom bruk av overskuddsmasser fra oppgradering av veien.



På denne bakgrunnen må det etter vår vurdering reises tvil om tiltakets konsekvenser for villreinen er tilstrekkelig utredet i lys av den regionale planen. Samtidig minner vi om naturmangfoldlovens krav til kunnskapsgrunnlag i lovens § 8. Her heter det at offentlige beslutninger som berører naturmangfoldet skal så langt det er rimelig bygge på vitenskapelig kunnskap om arters bestandssituasjon, naturtypers utbredelse og økologiske tilstand, samt effekten av påvirkninger (utdrag fra nml § 8 første ledd).

I denne forbindelsen viser vi også til føre-vår-prinsippet i naturmangfoldloven, kfr. nml. § 9. Videre er det relevant å vise til lovens bestemmelse om samlet belastning i § 10. Vi ser det slik at tidligere kraftutbygging og veibygging med påfølgende ferdsel utgjør en stor del av den samlede belastningen. Det kan etter vår vurdering ikke utelukkes at dette bidrar til at villreinen bruker området øst og sør for Kalhovdvegen klart mindre enn tilstøtende områder, som vist i figur 2-22 i detaljplanen.

**Vi anbefaler på denne bakgrunnen at tilrettelegging for økt biltrafikk og ferdsel til fots aktivt blir dempet i planen, bl.a. gjennom å avstå fra etablering av økt parkeringskapasitet langs Kalhovdvegen. Videre ber vi om at veiltaket som barriere for villrein reduseres så mye som mulig, inkl. autovern eller andre tilleggsinnretninger.**

Vi ser positivt på at en kraftlinje (luftstrek) er planlagt lagt i kabel i veiområdet en strekning langs Kalhovdvegen sør for Kalhovd turisthytte.

### 3.3 Påvirkning på kulturlandskap og jordbruksareal

Overskuddet av løsmasser er planlagt kjørt til permanente deponier. Av disse er flere planlagt innenfor og like utenfor et viktig kulturlandskap – Breisetdalen - som i Miljødirektoratets *Naturbase* er beskrevet slik: *Breisetdalen er et storslagent landskapsrom omgitt av bratte fjell opp mot Hardangervidda. En langstrakt, skogkledd seterdal i 800 m høyde, hvor lysningene rundt setrene deler dalen in i flere mindre, halvlukka landskapsrom. Dalen er et representativt seterlandskap.*

Situasjonen gjør det nødvendig å vurdere især foreslåtte massedeponier nøye. Dersom man ser på det store bildet i kulturlandskapet, vil kanskje flere mindre deponier spredt utover planområdet/ anleggsområdet som foreslått være relativt skånsomt og mindre ruvende enn færre, men større deponier.

Ett av deponiene, Mårdalen, er foreslått lagt dels på skog og dels på dyrka mark, hovedsakelig innmarksbeite. Dette vil beslaglegge ca. 3 daa jordbruksareal ifølge vår egen arealberegning. Deponiet vil ligge på sørsiden av vegen på landbrukseiendommen gbnr. 52/2, ca. 400 meter øst for Breisetdalens mest verdifulle kulturlandskap beskrevet ovenfor. Også eiendommene 52/1 (Mårdalen), 52/3 (Steinsbøle) og 52/2 har til sammen verdifulle landskapskvaliteter selv om de alle ligger like utenfor det viktige kulturlandskapet Breisetdalen.

Det aktuelle deponirealet på gbnr. 52/2 synes å være i en forsenkning i terrenget, der det ut ifra flyfoto ser ut til å være tippet steinmaser tidligere. Terrengformasjonen tilsier at det planlagte deponiet nok ikke vil være ruvende landskapsmessig, om man gjennomfører tiltaket skånsomt. **Statsforvalterens landbruksavdeling legger til grunn at deponiarealet tilbakeføres til jordbruksareal med minst tilsvarende produksjonsevne som i dag.** Det er ikke akseptabelt at dette blir liggende som en stein- eller løsmassetipp. Vi viser her til føringer om jordvern i jordloven og i Stortingets jordvernstrategi.



Overflatelaget (matjordlaget) bør på forhånd tas av og brukes til å dekke overskuddsmassene etter deponering for å forbedre innmarksbeitet, eventuelt opparbeide dette til fulldyrka jord. Området bør få tilbake sitt kulturlandskapspreg etter at deponerte masser er dekket av stedegent matjordlag.

### 3.4 Påvirkning på verdifulle naturtyper

Den aktuelle strekningen av Kalhovdvegen fra Steinsbøle via Kalhovd turisthytte til Grottedammen har nærføring til tre eldre registreringer av viktige naturtyper etter DN-håndbok 13, og til tre naturtyper kartlagt som ledd i denne planen etter Miljødirektoratets instruks *Natur i Norge* (NiN). Statsforvalterens miljøavdeling kan imidlertid ikke finne disse registreringene i Miljødirektoratets aktuelle database.

Som ledd i prosjektet er det i tillegg utført en heldekkende vegetasjonskartlegging innenfor en sone på 25 meter til hver side for Kalhovdvegen. Dette gir direkte og indirekte en god oversikt over naturgrunnet i veiområdet.

Når det gjelder de kartlagte naturtypene, ligger enkelte svært nær Kalhovdvegen, eller nær planlagte massedeponier inntil veien. Dette gjelder bl.a. to naturtyper ved Øvset. Lokaliteten *Øvsetjuvet* er en stor lokalitet med nasjonal verdi (A-verdi) som grovt sett strekker seg fra elva Mår opp mot Kalhovdvegen. Avstanden til veien er på det nærmeste under 20 meter. Dette er likevel nok til at selve veiutbedringen ikke trenger å berøre denne naturtypen, forutsatt skånsom håndtering av stein- og løsmasser. Naturtypen har gammel furuskog med alder mer enn 450 – 500 år og rommer flere truede og nær truede arter.

Imidlertid er det etter vår vurdering uheldig at det er planlagt et massedeponi – Flaten – som grenser helt inn til denne nasjonalt viktige naturtypelokaliteten. I tillegg er massedeponiet plassert over en strekning av bekken Vesleå. **Vi anbefaler å flytte deponiområdet Flaten slik at det ikke berører den viktige naturtypen Øvsetjuvet eller bekken Vesleå.**

Den ny-registrerte NiN-lokaliteten *Øvset* er en gammel furuskog med gamle trær og noe død ved. Den er ikke vurdert med hensyn på lokalitetskvalitet etter NiN-metoden. Lokaliteten krysses på langs av Kalhovdvegen, og på tvers av en sidevei til/fra bebyggelse på Øvset. Vi anmoder om at oppgradering av Kalhovdvegen gjøres særlig skånsomt her for å begrense arealbeslag til fyllinger og skjæringer gjennom denne lokaliteten.

I kryssområdet ved Kalhovd turisthytte er det registrert to naturtyper etter NiN-metode som ledd i dette planarbeidet. Lokalitetene grenser til hverandre. Den vestre lokaliteten er benevnt *Kalhovd 1* og består av naturtypen *naturbeitemark* som er en rødlistet naturtype i kategorien sårbar (VU), kfr. *Norsk rødliste for naturtyper*. Den er i kartleggingen gitt lav lokalitetskvalitet. Det er etter vår vurdering mulig å begrense inngrep i naturtypen til et minimum ved å unngå vid veiskjæring sør i området, og vi anbefaler å tilstrebe dette.

Også nabolokaliteten *Kalhovd 2* er kartlagt i dette prosjektet og består av en seminaturlig myr. Også denne er oppført på rødlista for naturtyper, i kategorien truet (EN). Lokaliteten er gitt moderat lokalitetskvalitet. Plasseringen gjør at det må være fullt mulig å unngå inngrep i denne lokaliteten.

### 3.5 Påvirkning på kryssende vassdrag

Det er planlagt å fornye fem mindre brukonstruksjoner mellom Steinsbøle og Kalhovd. Sørøver fra Kalhovd er det planlagt å fornye fem noe større bruer, nemlig Kalhovd bru 1, 2 og 3 samt Grotte bru 1 og 2.



Statsforvalteren har den 30.08.2022 deltatt på befaring på de aktuelle stedene sør for Kalhovd, og vi har den 12.10.2022 uttalt oss til søknad om å fornye disse bruene, som svar på NVEs høringsbrev m.v. datert 21.09.2022. Det forelå her en søknad signert Norconsult 01.09.2022 med beskrivelse av gamle og planlagte brukonstruksjoner, riggområder, veiomlegginger samt en vurdering av konsekvenser for naturmiljøet. Vi hadde ikke innvendinger til søknaden. Denne vurderingen står ved lag, og vi avstår nå fra ytterligere kommentarer til disse brukarbeidene.

Vi forstår det slik at bruene øst for Kalhovd skal bygges med prefabrikerte betongelementer som hviler på eksisterende eller nye brukar. Dette innebærer at bekkens bunnsstrat under de nybygde bruene ikke skal bli endret.

Innenfor Breisetdalen blir flere sidebekker til Mår krysset av Kalhovdvegen. Disse er grundig undersøkt mhp. fisk og gyteforhold. Flere av bekkene har gytestrekninger for fisk oppstrøms og nedstrøms veien, dels med oppvandring fra elva Mår eller innsjøen Bjortjønn. Hovedinntrykket er at de nye brukonstruksjonene øst for Kalhovd turisthytte ikke vil endre dagens vandrings- eller gytemuligheter for fisk.

Dette gjelder også Flottebekken som tidligere er lagt i tre parallelle rør under Kalhovdvegen. Disse er plassert slik at de ikke utgjør vandringshinder for fisk. Imidlertid vil det som ledd i oppgraderingen bli etablert bru av betongelementer også her. Vi legger til grunn at det raskt vil bli etablert et naturpreget bunnsstrat etter at stikkrennerørene er fjernet og erstattet med elementbru. Vi anser at dette skaper et mer robust og gunstig vannmiljø i krysningssonen.

Oppsummert har vi ikke innvendinger til planlagt fornyelse/oppgradering av bruer over kryssende vassdrag. Vi har merket oss at stikkrennerør blir erstattet med elementbru ved én av bekketryssingene. Vi anser at tiltaket ikke er i strid med bestemmelser i vannforskriften. Vi anbefaler tiltakshaver å avklare forholdet til *forskrift om fysiske tiltak i vassdrag* med Vestfold og Telemark fylkeskommune.

Imidlertid representerer anleggsfasen en fare for partikkeltransport/-forurensning av jord- og steinpartikler til vassdraget. Videre vil det være en risiko for utslipp av betong, sprengstoff, drivstoff fra anleggsmaskiner, oljeprodukter eller andre kjemikalier. Problemstillingen er nevnt i pkt. 2.2.4 og pkt. 4.2.7.1 i detaljplanen. Vi anbefaler å nedfelle klarere føringer i kap. 4 om risikovurdering og tiltaksplaner for å hindre forurensning. Internkontrollforskriften § 5 inneholder gode bestemmelser om dette.

### 3.6 Nærmere om massedeponier og riggområde(r)

I de foregående avsnittene har vi bedt om at deponiet *Mårdalen* som delvis beslaglegger jordbruksareal, blir rehabilitert til minst like god jordbruksmessig produksjonsevne som i dag.

I vårt avsnitt 3.3 om det viktige kulturlandskapsområdet *Breisetdalen* støttet vi prinsippet om flere mindre deponiområder framfor store deponier. Vi vurderer det slik at små deponier på 3-5 daa (ifølge vår arealberegning) som revegeteres til skog vil få et preg som kan bli bedre assimilert i terreng og vegetasjon i landskapet.

Vi har imidlertid innvendinger til noen av de konkrete deponiområdene ut fra konflikt med viktig naturtype og/eller bekker. Vi anbefaler å flytte deponialternativet *Flaten* med henvisning til konflikt med en nasjonalt viktig naturtype og med bekken Vesleå. Også deponiområdet *Lågarjo* er plassert slik at det dekker over en bekk. Dette er en liten sidebekk til elva Mår. Vi anbefaler å flytte deponiet slik at konflikt med bekken unngås.



Vi har ikke innvendinger til deponiområdet *Steinsbøle* med forbehold om eventuelle planer om økt parkeringskapasitet med sikte på ferdsel innenfor villreinområdet. Vi har heller ikke innvendinger til deponiområdene Øvsetlie og Svartsteinhalling. Sistnevnte ligger vest for Breisetdalen kulturlandskapsområde.

Detaljplanens pkt. 3.3 *Deponiområder og massehåndtering* foreslår å benytte overskuddsmasser til tilrettelegging/oppfylling av parkeringsareal ved Steinsbøle og Kalhovd. Vi har under pkt. 3.2 i dette brevet klart frarådet slik tilrettelegging for økt biltrafikk og ferdsel i fjellområdene.

Vi er ikke prinsipielt negative til et massedeponi i nærheten av Kalhovd turisthytte. Imidlertid er den foreslåtte plasseringen i konflikt med kryssende bekker. Vi ber derfor om at tiltakshaver også her pålegges å utrede alternativ plassering av et massedeponi i dette området.

Vi har ikke innvendinger til deponiområdet *Sandtaket* fordi dette muliggjør rehabilitering til naturpreget areal av et tidligere massetak eller lignende naturinngrep. Det samme gjelder deponiområdet *Steinbruddet*.

Også *Grotte deponiområde* er sterkt preget av masseuttak, knuseverk o.l. Vi har grovt arealberegnet dette anleggsområdet til 26 daa. Vi forstår det slik at området rommer betydelige volumer av knuste steinmasser av ulike kvaliteter som vil bli brukt i den planlagte oppgraderingen av Kalhovdvegen. Detaljplanen for miljø og landskap knyttet til Kalhovdvegen uttaler at det skal utarbeides en egen plan for uttak og tilbakeføring/restaurering av det dette anleggsområdet. Vi støtter denne strategien, og vi minner om at dette arealet har meget stor kapasitet som deponiområde knyttet til oppgradering av Kalhovdvegen.

Ved Strengen er det planlagt et riggområde på ca. 10 daa. Dette berører terreng som ifølge flybilder synes å være uberørt av tidligere inngrep, med unntak av en liten parkeringsplass. Hvis det er mulig logistikkmessig, anbefaler vi isteden å etablere riggområdet innenfor Grotte massedeponi/uttaksområde.

### 3.7 Samfunnssikkerhet

Vi vil i dette avsnittet først og fremst markere at hensikten med å oppgradere Kalhovdvegen, nemlig å styrke dagsikkerheten i det regulerte Mår-Gøystvassdraget, er av uvurderlig betydning for samfunnssikkerhet. Vi har generelt lagt stor vekt på denne samfunnsnytt i vår vurdering av detaljplanen for miljø og landskap.

Denne planen er ikke ment å ha funksjonen som en bred risiko- og sårbarhetsanalyse for oppgraderingen av Kalhovdvegen. Kapittel 4. *Forebyggende og skadereduserende tiltak* drøfter imidlertid en rekke risikomomenter vis à vis naturmiljø, trafikkavvikling, kulturmiljø, forurensning inkl. støv og støy. Det er etter vår vurdering beskrevet vesentlige risikomomenter på disse fagområdene og hensiktsmessige forebyggende tiltak.

Vi tillater oss å trekke fram risikoen for trafikkulykker som kan ramme barn og andre myke trafikanter. Dette er naturligvis særlig aktuelt i områder nær bebyggelse i Breisetdalen, men også i nærområdene til Kalhovd turisthytte. Vi anbefaler å styrke planens beskrivelse av forebyggende tiltak på dette fagområdet.



#### 4. Oppsummering – konklusjon

Fra vår gjennomgang av detaljplanen for miljø og landskap knyttet til utbedring av Kalhovdvegen vil vi framheve følgende anbefalinger:

- a) Av hensyn til villreinen på Hardangervidda anbefaler miljøavdelingen at tilrettelegging for økt biltrafikk og ferdsel til fots aktivt blir dempet i planen, gjennom å avstå fra etablering av økt parkeringskapasitet langs Kalhovdvegen. Videre ber vi om at veiltaket som barriere for villrein reduseres så mye som mulig, inkl. autovern eller andre tilleggsinnretninger. Vi viser her til Regional plan for Hardangervidda 2019 – 2035, kfr. pkt. 6.3 Retningslinjer, §§ 1.1 og 2.4.
- b) Ett av de foreslåtte deponiområdene, Mårdalen, er delvis lagt på jordbruksareal av typen innmarksbeite. Landbruksavdelingen legger til grunn at deponiarealet tilbakeføres til jordbruksareal med minst tilsvarende produksjonsevne og størrelse.
- c) Miljøavdelingen anbefaler å flytte massedeponiene Lågarjo, Flaten og Kalhovd, slik at de ikke berører bekker eller viktige naturtyper.
- d) Miljøavdelingen peker på at anleggsfasen representerer en fare for utslipp av jord- og steinpartikler til vassdrag, samt sprengstoff, drivstoff fra anleggsmaskiner, oljeprodukter eller andre kjemikalier. Vi anbefaler å nedfelle klarere føringer i detaljplanens kap. 4 om risikovurderinger og tiltaksplaner for å hindre slik forurensning.
- e) Det er ønskelig å unngå ytterligere terrenginngrep i form av et riggområde på 10 daa ved Strengen. Miljøavdelingen anbefaler å vurdere Grotte massedeponi som alternativ ut fra naturhensyn.
- f) Vi anbefaler å styrke planens beskrivelse av forebyggende tiltak mot trafikkulykker som kan involvere myke trafikanter i anleggsfasen.

Med hilsen

Grethe Helgås (e.f.)  
direktør

Gunnar Kleven  
seniorrådgiver

*Dokumentet er elektronisk godkjent*

#### Kopi til:

Villreinnemnda for Hardangerviddaområdet			
STATENS VEGVESEN	Postboks 1010 Nordre Ål	2605	LILLEHAMMER
VESTFOLD OG TELEMARKE FYLKESKOMMUNE	Postboks 2844	3702	SKIEN
MILJØDIREKTORATET	Postboks 5672 Torgarden	7485	TRONDHEIM
TINN KOMMUNE	Postboks 14	3661	RJUKAN