

## VEDLEGG 1

### RV 13 RASSIKRING MELKERÅNA - ÅRDAL I HJELMELAND/STRAND KOMMUNE. HØRING AV FORSLAG TIL PLANPROGRAM OG OPPSTART AV ARBEID MED KOMMUNEDELPLAN. MERKNADSBEHANDLING.

STATENS VEGVESEN 27. NOVEMBER 2014.

#### Innledning

Oppstart av planarbeidet ble varslet 8. september 2014, og forslag til planprogram var på høring og offentlig ettersyn til 22. oktober 2014. Det kom inn 12 uttalelser.

Det er gitt et resyme av uttalelsene og kommentarer fra Statens vegvesen, der dette er vurdert å være hensiktsmessig. Det er lagt vekt på å kommentere uttalelser som kan ha konkret innvirkning på planprogrammet som skal fastsettes.

#### Sammendrag og behandling

Nr. og navn	Resymé av uttalelse	Kommentar fra Statens vegvesen
1. Fylkesmannen i Rogaland	<p>Ved lang tunnel vil det fortsatt være rasfare mellom Melkeråna og Øygjanaset, men med mindre trafikk. Risikoen må vurderes.</p> <p>Både alternativ 2 og 3 har høyt konfliktnivå i forhold til jordvern, men mener at også alternativ 3 må tas med videre på grunn av:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- gjennomførbar mht geologi</li><li>- lavere konfliktgrad i forhold til jordvern</li><li>- lavere konfliktgrad i forhold til naturtyper og kryssing av Storåna</li></ul>	<p>Dette henger sammen med problemstillingen om det kan aksepteres kryss i tunnel eller ikke. SVV vil vurdere dette, og evt. søke Vegdirektoratet om fravik. Dersom kryss kan etableres må det gjøres en vurdering av skredfare for gjenstående trafikk.</p> <p>Alternativ 3 er sannsynligvis gjennomførbar når det gjelder geolog og plassering av tunnelpåbygg.</p> <p>Den direkte konflikten med jordvern kan bli noe høyere i alternativ 2 enn i alternativ 3, men dersom det skal ses på en eventuell videreføring av rv. 13 nordover vil situasjonen bli motsatt. Det naturlige vil være å foreslå at ny veg går rett nordover og på østsiden av Riskadalsvatnet, eller mer parallelt med dagens og på vestsiden av vatnet. Begge traseer vil gi mer negative konsekvenser for naturressurser og miljø enn i alternativ 2. Alternativ 3 forholder seg ikke til vedtatt kommuneplan for</p>

	<p>Mener at massebalanse og vurdering i tråd med naturmangfoldlovens §§ 8-12 må inn i konsekvensutredningen.</p>	<p>Hjelmeland, der ny rv. 13 nordover er vist vest for Riskadalsvatnet.</p> <p>Alternativ 3 kommer ut på dagens rv.13 bortimot to km lenger øst enn alternativ 2. Rv. 13 er en gjennomgående veg og har både en lokal og en regional/nasjonal funksjon. Hensikten med lang tunnel er å korte inn reisetid for flest mulig brukere av rv. 13, og ikke bare i Årdal og området rundt. Trafikktallene viser at ca. 2/3 av trafikken på rv. 13 ved Tysdalsvatnet har målpunkt nord for Årdal. Alternativ 3 vil derfor samlet sett gi klart lengre kjørestrekning, og mindre andel ny veg enn alternativ 2. Dette øker tids- og kjøretøykostnader og vil medføre økte ulykkeskostnader.</p> <p>Tunnelen i alternativ 3 er lenger enn i alternativ 2, mens veg i dagen er kortere. Samlet vil dette gi en merkostnad. Alternativ 3 vil gi betydelig mindre nytte enn alternativ 2 da det bygges en mer kostbar veg som vil bety betydelig omveg og mindre ny veg for de fleste av trafikantene.</p> <p>I alternativ 3 inngår ikke ny bru over Storåna som i dag har vikeplikt i en retning. Dette gir et stort standardsprang.</p> <p>Statens vegvesen mener at alternativ 3 er for dårlig til å gjennomgå en full konsekvensutredning, men foreslår at det gjøres en vurdering av de trafikale konsekvensene, og en vurdering av konsekvenser for landbruk, kultturminner og naturmiljø. Statens vegvesen ønsker å se på om det finnes varianter av alternativ 2 der tunnelpåhugget flyttes. Det kan gi andre konsekvenser for landbruk og miljø.</p> <p>Beregning av massebalanse og prinsipper for håndtering av masseoverskudd vil bli gjort som en del av planarbeidet, men endelig plassering</p>
--	--	---

	<p>For alternativ 2 er det uklart hvor traseen skal gå, og Fylkesmannen er enig i at endelig trase må avklares i komunedelplanen.</p>	<p>avklares i reguleringsplan. Vurdering opp mot naturmangfoldloven skal bli gjort som en del av utredningen.</p> <p>Statens vegvesen vil optimalisere veglinja, og sannsynligvis utrede mer enn en variant/alternativ.</p>
<p>2. Fylkesrådmannen i Rogaland, Kulturavdelingen</p>	<p>Forholdet til automatisk fredete kulturminner må utredes og vises som båndlagt på plankartet.</p> <p>Undersøkelsesplikten i § 9 i kulturminneloven må avklares på reguleringsplannivå.</p> <p>Det må tas særlig hensyn til fornminnefelt og gravhauger ved Svadberg. Innvirkning må visualiseres, og konsekvenser vurderes.</p> <p>Ved alternativ 2 ser det ut til at SEFRAK-registrerte bygninger kan bli direkte berørt.</p> <p>Av nyere tids kulturminner vises det særskilt til Årdal kirke og Mæle bru.</p> <p>I alternativ 4a kan det se ut som om to SEFRAK-registrerte bygg på gnr 134 bnr 1/3 kan bli berørt, i alle fall visuelt sett.</p> <p>I alternativ 7 ser det ut som det er direkte konflikt med automatisk fredete og nyere tids kulturminner med høg verneverdi. Det må utredes alternativer som ikke er i konflikt med gravrøysene.</p>	<p>Ved befaring er det funnet et nytt automatisk fredet kulturminne ved Svadberg som kan ha stor verdi. Vi har gjort fylkeskommunen oppmerksom på dette.</p> <p>Kartskissene i planprogrammet er grove, og vår vurdering er at det ikke vil bli direkte konflikt med automatisk fredede kulturminner eller SEFRAK-bygg i alternativ 7. Ny veg vil ligge lenger unna kulturminnene enn dagens veg. Fylkeskommunen vil bli kontaktet om dette i forkant av fastsettelse av planprogram, slik at eventuelle misforståelser kan avklares.</p>
<p>3. Strand kommune</p>	<p>Mener at det i alternativ 2 må vurderes en utkjørsel fra tunnelen slik at det er mulig å kjøre dagens rv. 13 gjennom Målandsdalen. Det vises til Lyngsheia som et viktig regionalt friluftsområde.</p>	<p>Kryss i tunnel er et fravik som må godkjennes av Vegdirektoratet. Statens vegvesen Region vest vil vurdere saken og om den skal sendes til Vegdirektoratet.</p> <p>Det må også gjøres en vurdering av</p>

		sikkerhet for trafikken som vil bli igjen på eksisterende veg som ikke blir rassikret.
4. Næringsforeningen i Stavanger-regionen	<p>Peker på at rv. 13 er den viktigste trafikkåren i Ryfylke, og at Ryfast vil øke trafikken.</p> <p>Mener at alternativ 2 fremstår som det beste alternativet.</p>	Tas til orientering
5. Fiskeridirektoratet, region Sør	<p>Viser til at Årdalsfjorden er registrert som gytefelt for torsk, og at det er en kaste- og låssettingsplass ved Steinsviga.</p> <p>Alternativ 1 har innvirkning på fiskeriinteresser, men dette alternativet er ikke foreslått. Direktoratet ber om å bli kontaktet dersom videre planprosess resulterer i andre traseer.</p> <p>Ber om å få planen til høring.</p>	Tas til orientering
6. Fiskerlaget Vest	<p>Må vurdere om planområdet kan avgrenses til landområder.</p> <p>Viser til at Årdalsfjorden er registrert som gytefelt for torsk, og at det er en kaste- og låssettingsplass ved Steinsviga.</p>	Uttalelsen var vedlegg til Fiskeridirektoratets uttalelse. Se kommentar til nr. 5.
7. Direktoratet for mineralforvaltning med Bergmesteren for Svalbard (DMF)	I varslingsområdet er det tre registrerte sand- og grusforekomster av nasjonal viktighet. DMF kan ikke se at noen av de foreslåtte alternativene er i konflikt med disse ressursene.	Tas til orientering
8. Naturvernforbundet i Strand v/ Egil Tjensvold	Er positiv til mest mulig tunnel, da det reduserer støy og inngrep. Mener alternativ 2 og 3 er aktuelle. Ber om at det legges liten vekt på forskjeller i tunnellengde, men legge stor vekt på andre momenter.	Tas til orientering
9. Dagfinn Hatløy, Marta S. Hatløy, Sigmund Hatløy, Liv K Fjermestad, Arthur K.S. Fjermestad - Årdal	Mener det ikke er dekning for å konkludere med at alternativ 2 er bedre enn alternativ 3. Peker på flere forhold som ikke er godt nok vurdert i planprogrammet; avstander, konsekvenser for turisme,	Rv. 13 går mellom Sandnes og Røldal og har både en lokal og en regional funksjon. Hensikten med lang tunnel er å korte inn reisetid for flest mulig brukere av rv. 13, og ikke bare i Årdal og området rundt. Trafikktallene viser at

	<p>naturressurser, utbyggingsmønster og sentrumshandel.</p> <p>Mener at alternativ 3 må inngå i planprogrammet og konsekvensutredes.</p>	<p>ca. 2/3 av trafikken på rv. 13 ved Tysdalsvatnet har målpunkt nord for Årdal. Alternativ 3 vil derfor samlet sett gi klart lengre kjørestrekning, og mindre andel ny veg enn alternativ 2. Dette øker tids- og kjøretøykostnader og vil medføre økte ulykkeskostnader.</p> <p>Med tanke på en eventuell senere videreføring av rv. 13 nordover gir alternativ 3 andre bindinger og konsekvenser enn alternativ 2. Det naturlige vil være å foreslå at ny veg går rett nordover og på østsiden av Riskadalsvatnet, eller mer parallelt med dagens og på vestsiden av vatnet. Begge traseer vil gi mer negative konsekvenser for naturressurser, miljø og utbyggingsmønster enn alternativ 2.</p> <p>Tunnelen i alternativ 3 er lenger enn i alternativ 2, mens veg i dagen er kortere. Samlet vil dette gi en merkostnad. Alternativ 3 vil gi betydelig mindre nytte enn alternativ 2 da det bygges en mer kostbar veg som vil bety betydelig omveg og mindre ny veg for de fleste av trafikantene.</p> <p>Alternativ 2 vil komme inn på dagens veg 200 – 300 m vest for Årdal sentrum, der det vil bli et kryss. Tilknytning til næringsvirksomheten blir god. Ny og kortere veg, samt åpning av Ryfast vil gi økt trafikk.</p>
<p>10. Sigmund Hatløy, Stavanger</p>	<p>Mener at følgende alternativer må utredes videre:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Alternativ 7</li> <li>- Alternativ 7 + 6</li> <li>- Alternativ 7 + 4b</li> <li>- Alternativ 3</li> </ul> <p>For alternativ 2 bemerkes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mener det mangler en geologisk vurdering av svakhetssone ved utløpet av tunnelen</li> </ul>	<p>Alternativ 4b kan ikke anbefales da det ikke oppfyller krav til vegutforming, gir vanskelig tunnpåhugg og ikke er et direkte rassikringsprosjekt. Alternativ 6 gir store fyllinger og terrenginngrep, nærføring til kulturminne og er ikke et direkte rassikringsprosjekt. Se tidligere merknad angående alternativ 3.</p> <p>Temaene som påpekes vil inngå i</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- medfører store tap av dyrket jord og beite av høy kvalitet, og gir store miljøproblemer for de tre brukene på Svaberg.</li> <li>- mest negativt for viktige grusressurser i Årdal, og vil få størst konsekvenser for laksevassdaget</li> <li>- fjerner gjennomgangstrafikken fra sentrumsområdene, noe som har store negative konsekvenser for næringslivet</li> </ul> <p>Peker på at alternativ 2 gir lengre veg for mange i Årdal, og stiller spørsmål ved «nytte av nyskapt trafikk».</p> <p>Kommer med 7 innspill til konsekvensutredningen.</p>	<p>konsekvensutredningen</p> <p>Det skal benyttes kjent metodikk (EFFEKT) for å vurdere de prissatte konsekvensene.</p> <p>Vil bli fulgt opp i konsekvensutredningen og planbeskrivelsen.</p>
11. Magne Østerhus	Bor i Tysdal. Mener det er svært uheldig med lang omkjøring dersom det ikke blir påkjøring i lang tunnel i alternativ 2.	Se kommentar til merknad fra Strand kommune og fylkesmannen.
12. Hjelmeland Bondelag	Mener alternativ 1 er det beste da dette gir den korteste traseen og mindre forbruk av dyrket mark.	<p>Konklusjonen i geologisk rapport fra september 2014 er at et tunnelpåhugg i alternativ 1 ikke anbefales. Tunnelen kommer ut i et skredutsatt område høyt oppe i fjellsiden (30-40 meter over havnivå). Det vil også bli en høy utfylling i sjø, noe som er utfordrende med tanke på grunnforhold, landskapstilpasning, barriere og miljø.</p> <p>Statens vegvesen står fast på anbefalingen om at alternativet ikke utredes.</p>