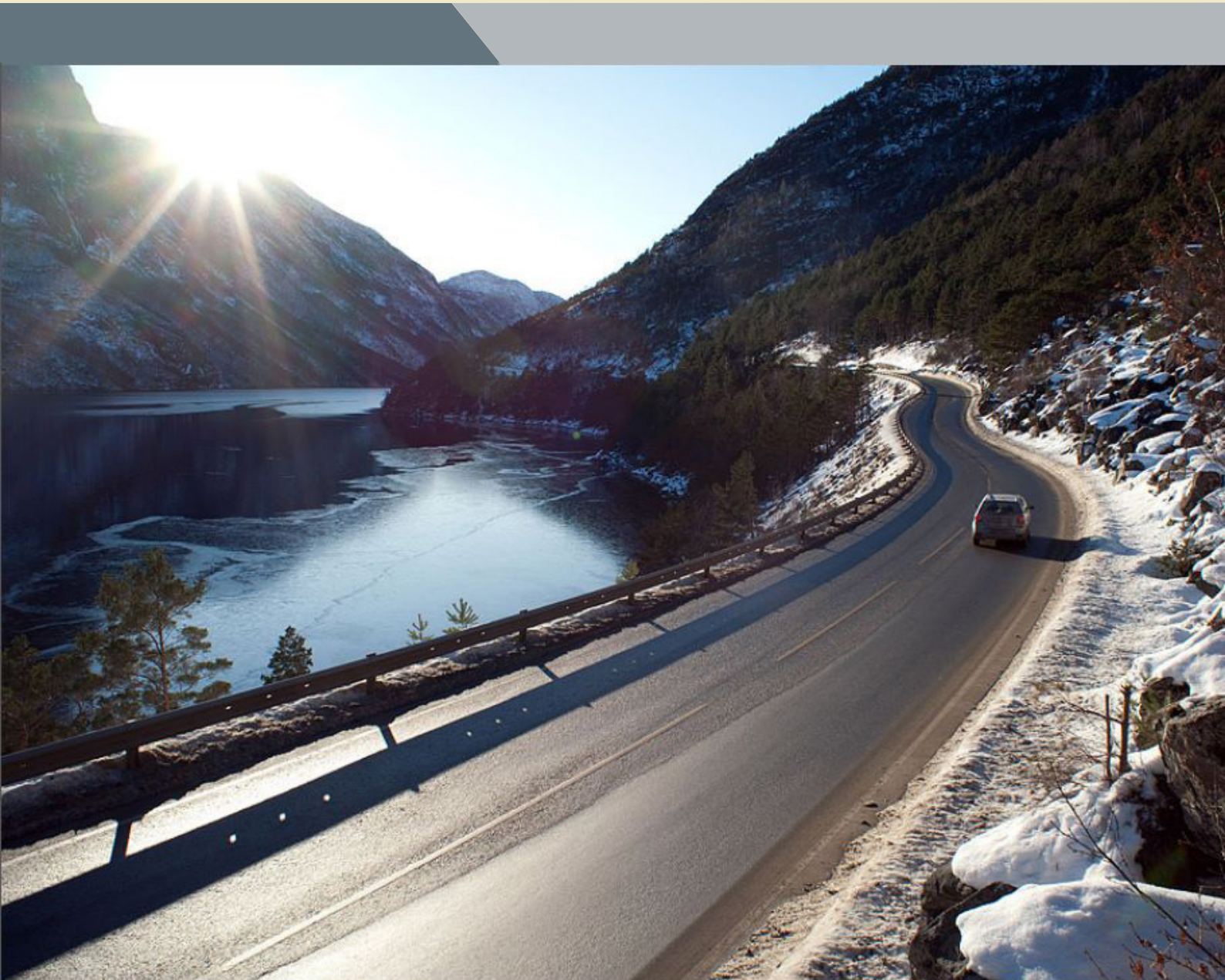




Statens vegvesen

Planprogram

Reguleringsplan rv. 13 Melkeråna-Øygjaneset-Tysdal, Hjelmeland kommune



Høring 25.02.2013 - 08.04.2013

Region vest
Stavanger kontorstad
Planseksjonen
Dato: 19.02.2013

Forord

Statens vegvesen har som tiltakshaver igangsatt arbeidet med reguleringsplan for Rv 13 Melkeråna – Øygjanaset – Tysdal i Hjelmeland kommune.

Tunnel Vatne-Skreppeneset er vedtatt forlenget fram til Melkeråna for å få en ytterligere rassikring på strekningen. Med denne forlengelsen ivaretar man også sikring av rasområdet Tysdalsvatnet II i tillegg til Tysdalsvatnet I i hht. regional rassikringsplan. Tunnelen er under bygging og er på om lag 4,5 km.

Hjelmeland kommune har gitt midlertidig dispensasjon fra plankravet for etablering av tunnelpåhugg ved Melkeråna, mot at denne sikres regulert i etterkant.

Planen vil dekke påhuggsområde med Melkeråna og vil også kunne sikre det siste rasområdet benevnt som Tysdalsvatnet III med planlagt tunnel forbi Øygjanaset. I tillegg til rassikring vil vi også gjennom planen ha en generell utbedring av horisontal- og vertikalkurvaturen, samt breddeutvidelse for å oppnå enhetlig riksvegstandard. Reguleringsplanen tar også høyde for at vestre tunnelpåhugg ved Øygjanaset kan nyttes til et alternativ med trasé mot Svadberg (Årdalstunnelen).

Hjelmeland kommune vil ha en godkjenning av planprogrammet etter at dette har vært til offentlig ettersyn. Deretter vil det bli utarbeidet reguleringsplan med konsekvensutredning, som også vil bli lagt ut til offentlig ettersyn. Det er et mål å ha vedtatt plan i løpet av 2014.

Planprogrammet legges ut til offentlig ettersyn hos Hjelmeland kommune samt på www.hjelmeland.kommune.no og på www.vegvesen.no "Offentlige høringer" i perioden 25.02.13 – 08.04.13.

Merknader sendes til:

Statens vegvesen Region vest

Askedalen 4

6863 Leikanger

eller til: firmapost-vest@vegvesen.no

Vennligst henvis til saksnummer 2012008146.

Kontaktpersoner i forbindelse med arbeidet er:

Statens vegvesen: Tore R. Johansen

Tlf: 915 81 222

e-post: tore.johansen@vegvesen.no

Hjelmeland kommune: Svanhild Hjorteland Gbada

Tlf: 404 39 127

e-post: svanhild.hjorteland.gbada@hjelmeland.kommune.no

Innhold

FORORD	1
INNHold	3
1. Innledning	5
1.1 Bakgrunn for prosjektet	5
1.2 Behov for konsekvensutredning	6
1.3 Planprogram	7
1.4 Konsekvensutredning	7
1.5 Reguleringsplan	7
1.6 Saksgang ved reguleringsplan	7
2. Planstatus	9
Overordnede planer	9
2.1 Nasjonale planer	9
2.1.1 Nasjonal transportplan med rutevise planer og handlingsprogram	9
2.1.2 Nasjonal turistveg	9
2.2 Regionale planer	9
2.2.1 Regional rassikringsplan	9
2.2.2 Regionalplan for areal og transport i Ryfylke 2011-2023	10
2.2.3 Fylkesdelplan for samferdsel i Rogaland 2008-2019	10
2.2.4 Strekningsanalyse og mulighetsstudie for Rv 13	11
2.3 Kommunale planer	11
2.3.1 Kommuneplanen for Hjelmeland 2011-2022	11
2.3.2 Kommunedelplan for Rv 13 Vatne-Årdal-Riskedal	12
2.4 Andre planer	12
2.4.1 Reguleringsplan for Rv 13 Vatne-Skreppeneset	12
2.4.2 Privat reguleringsplan for Tysdal camping, gnr. 134 bnr. 11 m.fl	13
2.4.3 Ryfast	14
3. Organisering - roller	14
4. Mål for planarbeidet	15
5. Beskrivelse av planområdet	15
6 Beskrivelse av tiltaket og antatte virkninger	18
6.1 Geometrisk utforming og standardkrav	18
6.2 Alternativ som har vært vurdert	19
6.3 Antatte virkninger av tiltaket	21
7 Konsekvensutredning – forslag til planprogram	24
7.1 Alternativer som skal utredes	24
7.2 Metode	24
7.3 Valg av utredningstema	24
7.4 Utredningstema	25
8. Gjennomføring av planarbeidet	30

1. Innledning

1.1 Bakgrunn for prosjektet

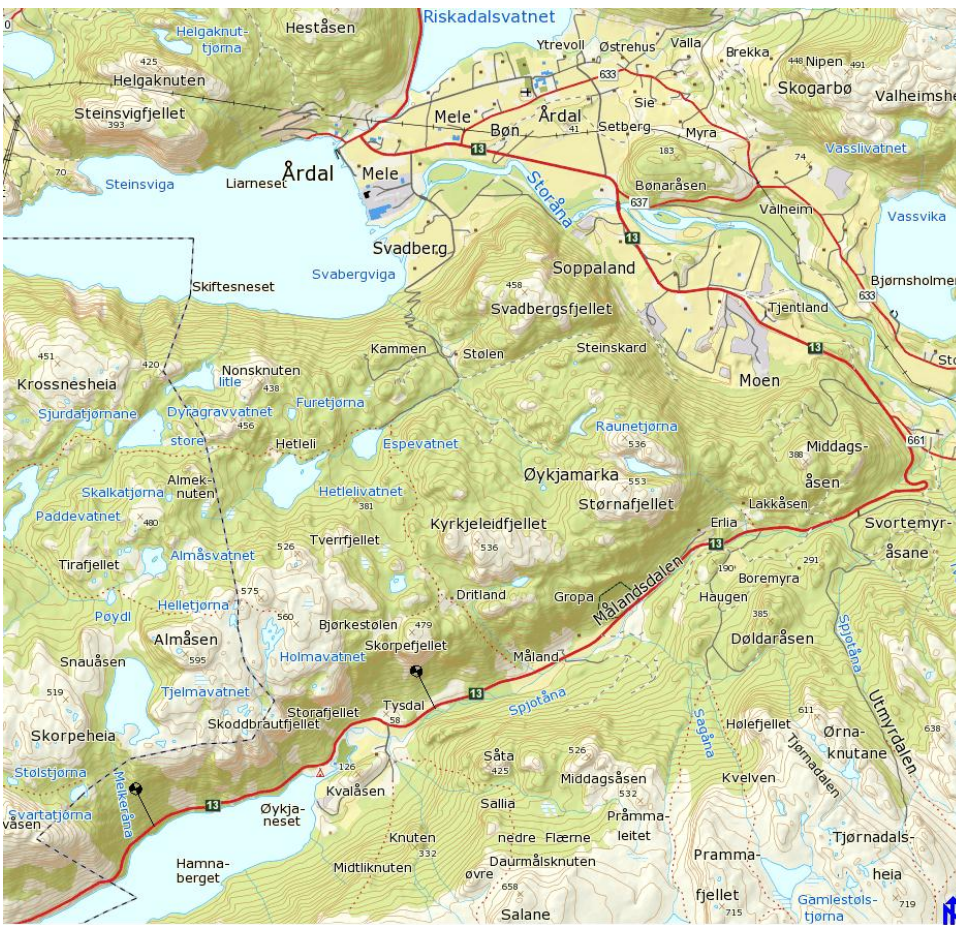
Reguleringsplan for Rv 13 Vatne-Skreppeneset ble godkjent av kommunestyret i Strand kommune i sak 16/10 den 09.06.2010. Formålet med denne planen var å få rassikret området under Svoa, som i regional rassikringsplan er benevnt som Tysdalsvatnet I, og som har størst rashyppighet.

Det er besluttet å gjennomføre en forlengelse av denne tunnelen helt fram til Melkeråna for også å få rassikret partiet som i regional rassikringsplan er omtalt som Tysdalsvatnet II. Dette partiet har en rasfrekvens på 10 pr. år.

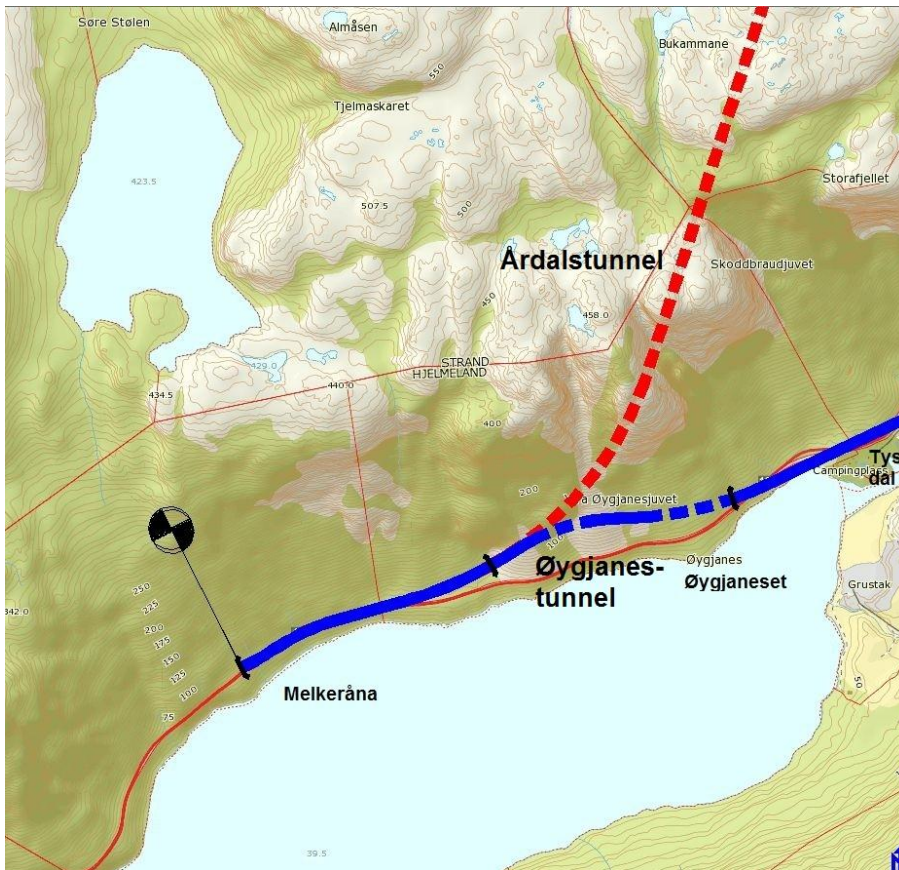
Hjelmeland kommune har i delegert sak 33/12 (DAFU) den 09.02.2012 gitt midlertidig dispensasjon fra plankravet for etablering av tunnelpåhugg ved Melkeråna.

Reguleringsplanen vil foruten påhuggsområde Melkeråna også ta sikte på å få til en rassikring av området som i regional rassikringsplan er benevnt som Tysdalsvatnet III. Det skal også satses på en generell standardheving på strekningen ved utbedring av horisontal- og vertikalkurvaturen og en breddeutvidelse for å oppnå enhetlig riksvegstandard.

Vestre påhuggsområde ved Øygjanseset skal også kunne betjene et alternativ med tunnel til Svadberg. Planen skal med andre ord også vise aktuelt påhugg for Årdalstunnelen.



Figur 1 Oversiktskart



Figur 2 Påhuggsområde vest for Øygjanesetunnelen kan også nyttes som påhuggsområde for evt. framtidig Årdalstunnel.

Rv 13 har status som turistveg på strekningen. Vi vil gjennom reguleringsplanen også få en avklaring om det vil være mulig å etablere en stoppe- eller rasteplass innen planområdet.

1.2 Behov for konsekvensutredning

Reguleringsplanen omfatter infrastrukturtiltak som beskrevet i forskrift om konsekvensutredning vedlegg II, punkt 24: "Veger, jernbanelinjer, sporvoogn- og T-banelinjer, søvebaner". Tiltaket faller derfor inn under plan som skal vurderes etter § 4 i forskriften, jfr. § 3 b).

Hele planområdet inngår som en del av et større, overordnet landskapsrom, der de bratte fjellssidene i nord og sør er klare avgrensinger, mens det er en mer åpne rom mot øst og vest. Nedre Tysdalsvatnet er registrert som vakre landskap med høy landskapsverdi med lokal og regional interesse.

Tiltakshaver har i samarbeid med Hjelmeland kommune gjort en vurdering etter § 4 og kommet frem til at en utvidelse av vegen kan komme i konflikt med verdifulle landskap, jfr. § 4 a).

På dette grunnlag har man besluttet å gjennomføre en konsekvensutredning sammen med reguleringsarbeidet.

1.3 Planprogram

Et planprogram er en plan for planleggingen, og er hjemlet gjennom KU-forskriften. Planprogrammet fastsetter forutsetningene, målene, utredningsbehovet og angir hovedprinsipp for løsning og hvilke tema som skal utredes i konsekvensutredningen. Målsettingen for planprogrammet er å dokumentere kjent kunnskap om mulige konfliktområder, og gi rammer for gjennomføringen av konsekvensutredningen.

Vedtatt planprogram vil bli kunngjort.

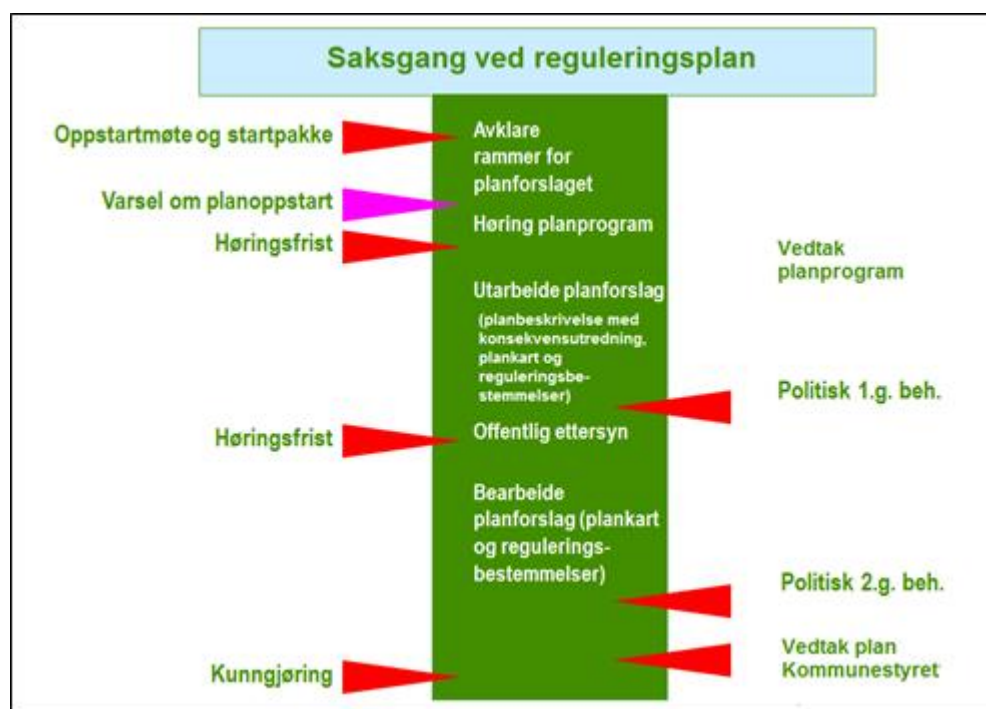
1.4 Konsekvensutredning

En konsekvensutredning (KU) skal avklare konsekvensene for miljø og samfunn. Den skal også avklare om og eventuelt på hvilke vilkår tiltaket bør gjennomføres. Konsekvensutredningen fremmes sammen med reguleringsplanen, og bygger på godkjent planprogram. Sammenlikningsgrunnlaget i konsekvensutredningen er nullalternativet (dvs. dagens veg uten tiltak, men med framskrevne trafikkmengder).

1.5 Reguleringsplan

En reguleringsplan er en formell plan etter Plan- og bygningsloven som angir arealbruken innenfor planområdet og som gir det juridiske grunnlaget for erverv av grunn. Statens vegvesen er forslagsstiller/tiltakshaver, mens Hjelmeland kommune er plan- og vedtaksmyndighet, samt ansvarlig myndighet etter KU-forskriften. Rv 13 Melkeråna-Øygjanaset-Tysdal planlegges som en detaljregulering.

1.6 Saksgang ved reguleringsplan



Figur 3 Saksgang ved reguleringsplan

Denne reguleringsplanen vil følge løpet som er vist i figuren over med ett unntak. Det er inngått avtale mellom Hjelmeland kommune og Statens vegvesen om at sistnevnte, i medhold av plan- og bygningslovens § 3-7, kan sende planforslag ut på høring og offentlig ettersyn uten forutgående politisk 1. gangs behandling.

Dersom det for øvrig kommer innsigelse til planen, kan det medføre at endelig vedtak av planen må gjøres av Miljøverndepartementet. En innsigelse vil alltid medføre at sluttbehandling av planen normalt vil bli betydelig forlenget. Unntaket er dersom innsigelsen tas til følge, innsigelsen trekkes, deler av planen som det er innsigelse til tas ut av planen eller at det oppnås enighet gjennom forhandlinger mellom partene eller ved mekling. Mekling skal normalt gjennomføres etter 2. gangs behandling av planen, men før kommunestyret/bystyret fatter sitt vedtak.

2. Planstatus

Overordnede planer

2.1. Nasjonale planer

2.1.1 Nasjonal transportplan med rutevise planer og handlingsprogram

Strekningen inngår i stamvegrute 5a E134 Drammen-Haugesund m/deler av Rv 13, Rv 36 og Rv 41. I rutevis plan for riksvegnettet – rute 5a – er strekningen mellom Solbakk og Hjelmeland beskrevet i forhold til utfordringer og tiltak. Her er de 3 raspartiene langs Tysdalsvatnet som har høy prioritering i rassikringsplanen nevnt. Videre er det i målsetting om at strekningen mellom Tau og Hjelmeland skal bygges til vegnormal standard S2 som prioritet I på denne strekningen.

2.1.2 Nasjonal turistveg

Nasjonal turistveg er veger i Norge som har fått offisiell status som veger hvor det skal investeres ekstra for å få en infrastruktur som er tilpasset turistnæringen og ble vedtatt igangsatt av Stortinget i 2001. Satsingen innebærer investering for å få løftet vegene opp på det nødvendige nivået. Dette omfatter:

- Standard og sikkerhet på selve vegen
- Rasteplasser av god kvalitet på rett sted
- Utsiktspunkt som er tilrettelagt
- Informasjon
- Serverings- og overnattingsmuligheter
- Aktivitetstilbud og opplevelser utover selve kjøreturen

Rv 13 i Ryfylke (strekningen Oanes-Håra) er vedtatt som en av totalt 18 vegstrekninger som satsingsområde for nasjonal turistveg.

Det skal gjennom denne reguleringsplanen avklares standard for vegen på delstrekningen, herunder mulighet for framtidig stoppe-/rasteplass ved Øygjanaset.

2.2 Regionale planer

2.2.1 Regional rassikringsplan

Områdene som er beskrevet ligger inne i regional rassikringsplan som Tysdalsvatnet I (prioritet 25 av 520), Tysdalsvatnet II (prioritet 34 av 520) og Tysdalsvatnet III (prioritet 34 av 520). Planområdet ligger i områdene benevnt Tysdalsvatnet II og Tysdalsvatnet III.



Figur 4 Rasområdet Tysdalsvatnet III i henhold til regional rassikringsplan med registrerte ras

2.2.2 Regionalplan for areal og transport i Ryfylke 2011-2023

Regionalplan for areal og transport i Ryfylke 2011-2023 foreligger. Planen ble vedtatt av fylkestinget 07.06.2011 (FT-sak 49/11). Her nevnes det allerede i forordet at rassikring må settes høyt på dagsorden. Videre pekes det spesielt på målkonflikten med at Rv 13 både er riksveg og nasjonal turistveg. Her er det spørsmål om vegen skal utvikles som nasjonal turistveg og/eller beholde statusen som riksveg. Målet for riksveg er vegbredde på minst 7,5 meter, mens det for nasjonale turistveger er vedtatt egne retningslinjer for standardkrav og rutiner for gjennomføring av tiltak. I forslaget til investeringsprofil og prosjektprioritering for en handlingsplan er utbedring av Rv 13 som hovedåre og nasjonal turistveg spesielt nevnt. I tillegg til dette er rassikring, trafikkikkerhet og veger som er viktig for næringstrafikk viktige kriterier for prioritering av tiltak. Strekingen innen planområdet oppfyller alle disse kriteriene.

Regionalplanen følger opp tidligere fylkesdelplan med at de gitte bindingene skal fullføres. Rassikringsprosjekter er prioritert i byggekloss 1 (delvis gjennomført) og strekningsvise tiltak i byggekloss 7 fra tidligere fylkesdelplan.

2.2.3 Fylkesdelplan for samferdsel i Rogaland 2008-2019

Fylkesdelplan for samferdsel i Rogaland ble vedtatt av fylkestinget i april 2008. Plandokumentet er ment å være Rogaland fylkeskommune sitt innspill til Nasjonal Transportplan. Innholdet baserer seg i stor grad på gjeldende vedtatte regionale fylkesdelplaner for areal og transport. Rv 13 Strand-

Suldal 2. etappe ligger inne som prioritet 11 av 16. Rv 13 Tysdalsvatnet ligger inne som prioritet B med 150 mill kr. Dette er midler bundet opp til nåværende utbygging av prosjektet Rv 13 Vatne-Melkeråna.

2.2.4 Strekningsanalyse og mulighetsstudie for Rv 13

Statens vegvesen har laget en strekningsanalyse for strekningen Rv 13 Solbakk – Sand (mai 2006). Strekningsanalysen er en oppfølger av fylkesdelplan for areal og transport i Ryfylke, omhandler status mht. veg- og trafikkdata langs eksisterende Rv 13. Hensikten med denne analysen var å gi et grunnlag for å prioritere strekningsvise tiltak, mindre investeringstiltak og rassikringstiltak på strekningen fra Solbakk til Sand. Blant tiltakene er omlegging/rassikring langs Tysdalsvatnet. Tunnel Tysdal-Årdal (langt alternativ) er også nevnt her.

For kommunene er strekningsanalysen ment å være et grunnlagsdokument til bruk ved revidering av kommune-/kommunedelplaner, og ved utarbeidelse av reguleringsplaner og prioritering av arbeidsoppgaver i den forbindelse. Med dette som bakgrunn ble det i samarbeid med Hjelmeland og Strand kommuner besluttet å starte reguleringsplanarbeid for følgende delstrekninger:

- Tysdalsvatnet v/Svoå
- Tysdalsvatnet v/Øygjanaset
- Erليا-Soppaland
- Omlegging ved Storåna (Årdal)

Førstnevnte reguleringsplan er gjennomført og tunnel Vatne-Melkeråna er under bygging. Nåværende reguleringsplan vil dekke andre kulepunkt samt østre påhuggsområde for Svotunnelen.

Det foreligger videre diverse notat fra 2009 for reguleringsplanforslag og mulighetsstudie for Rv 13 på strekningen Jørpeland/Solbakk/Tau – Årdal/Hjelmeland. Mulighetsstudiet viser til i alt 9 ulike alternativ for Rv 13 fra Solbakk til Årdal.

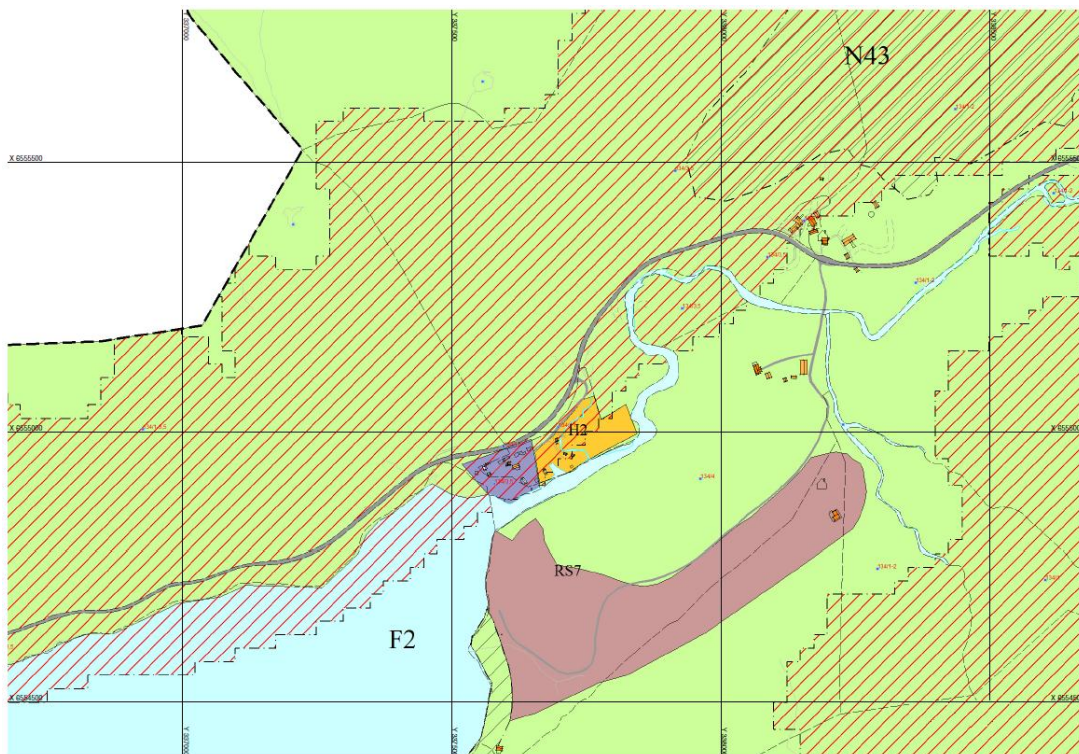
På denne bakgrunn ble det igangsatt et innledende arbeid for en kommunedelplan for Rv 13 Vatne-Årdal-Riskedal (se pkt. 2.3.2 nedenfor), før videre reguleringsplan skulle gjennomføres.

En forlenging av tunnelen Vatne-Skreppeneset fram til Melkeråna har medført at nåværende reguleringsplan må gjennomføres først.

2.3 Kommunale planer

2.3.1 Kommuneplanen for Hjelmeland 2011-2022

Kommuneplan for Hjelmeland kommune ble vedtatt av kommunestyret i møte 16.06.11 med endelig avklaring i møte 21.09.11. Arealdelen viser alternativ med framtidig Rv 13 trasé til Svadberg. I kommuneplan er det lagt inn "omsynssone infrastruktur" som tunnel til Svadberg og vegen videre er vist som en åpen trasé gjennom Årdal.



Figur 5 Utsnitt av arealdel av kommuneplan for Hjelmeland kommune

2.3.2 Kommunedelplan for Rv 13 Vatne-Årdal-Riskedal

Statens vegvesen har hatt forberedende arbeider til planarbeid for kommunedelplan Rv 13 Vatne-Årdal-Riskedal med hensyn til avklaring av valg av framtidig trasé for Rv 13 her. Det har ikke vært noe formelt oppstartsmøte og planarbeidet er heller ikke varslet.

Planarbeidet vil bli vurdert formelt igangsatt etter at nåværende reguleringsplan er fullført.

2.4 Andre planer

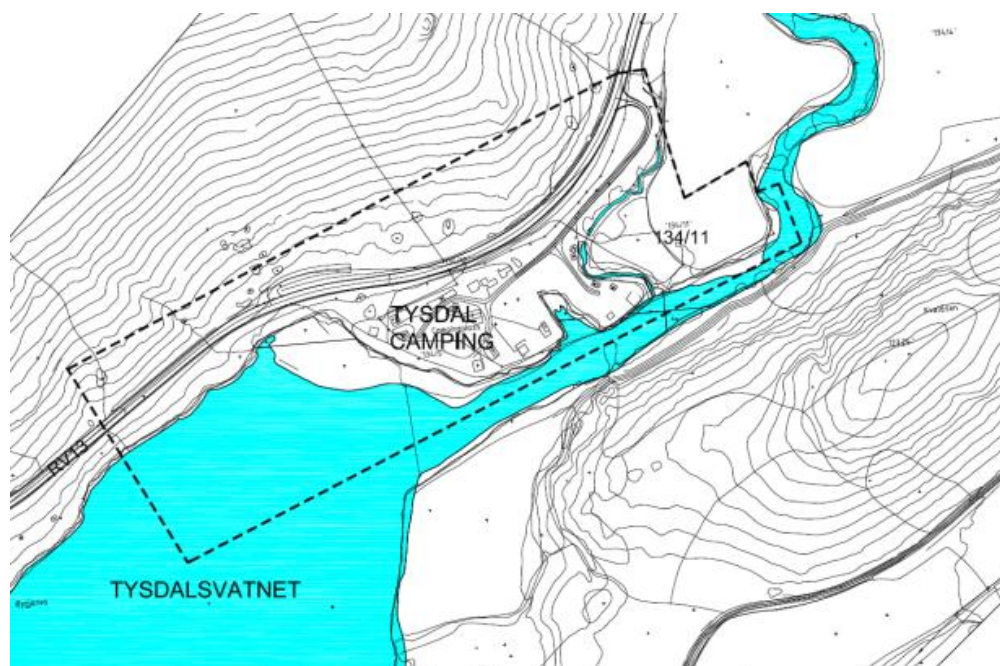
2.4.1 Reguleringsplan for Rv 13 Vatne-Skreppeneset

Reguleringsplan for Rv 13 Vatne-Skreppeneset ble vedtatt i Strand kommunestyre 09.06.2010. Tunnelen er under bygging og skal forlenges fram til Melkeråna. Strand kommune har for øvrig fremmet sak om oppheving av reguleringsplan for områdene som omfatter dagsonen ved Skreppeneset, samt område M5 for midlertidig massedeponi som ikke nyttes.

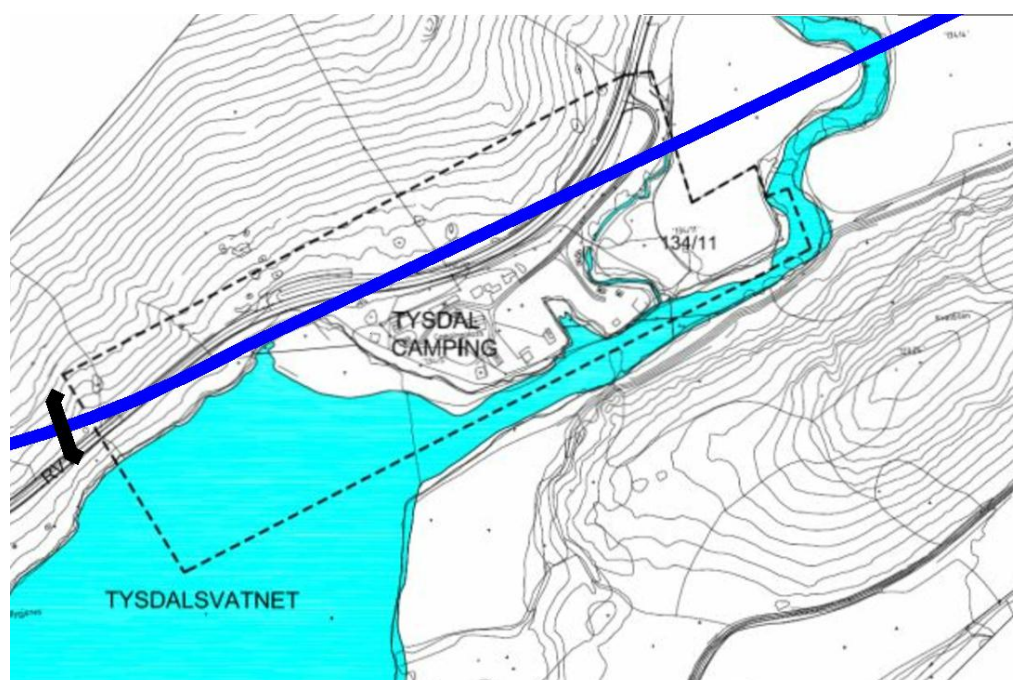
2.4.2 Privat reguleringsplan for Tysdal camping, gnr. 134 bnr. 11 m.fl

I brev av 19.12.12 er det meldt oppstart av privat reguleringsplan for Tysdal camping. Formålet med planarbeidet er å legge til rette for fritidsboliger øst for campingplassen og brygge vest for campingplassen.

I brev av 16.01 (ref. 2012/154308-002) har Statens vegvesen varslet om at reguleringsplan for Tysdal camping ikke kan fremmes før det foreligger vedtatt reguleringsplan for rv. 13 Melkeråna-Øygjanaset-Tysdal. Dette fordi vegen pga. kurveoppretting vil bli lagt om i dette området. Som en følge av dette vil det også mest sannsynlig også bli behov for å etablere en ny atkomstløsning til campingplassen. Se for øvrig kommentarer under kap. 6.3.



Figur 6 Varslet planområde for privat reguleringsplan



Figur 7 Aktuell vegtrase for Rv 13 gjennom varslet planområde for privat reguleringsplan

2.4.3 Ryfast

Statens vegvesen har utarbeidet forslag til reguleringsplaner for å avklare framtidig trasevalg for ny Rv 13 fra Stavanger til Solbakk i Strand kommune. Planene er vedtatt av Stavanger og Strand kommuner. Stortinget har videre den 12.06.2012 vedtatt utbygging av Ryfast med antatt åpningstidspunkt i 2018. Dette vil medføre til endret kjøremønster. I trafikkprognosene som har vært brukt til nå er det det ikke tatt høyde for økning som følge av Ryfast.

3. Organisering - roller

Tiltakshaver og planforslagsstiller er Statens vegvesen Region vest. Planmyndighet for reguleringsplan og konsekvensutredning er Hjelmeland kommune.

Planarbeidet med reguleringsplanen vil være organisert med en prosjektgruppe bestående av Statens vegvesen. Det vil bli være samarbeid undervegs med spesielt Hjelmeland kommune, Fylkesmannen i Rogaland og Rogaland fylkeskommune.

4. Mål for planarbeidet

Effektmål:

- ◆ Det skal oppnås rassikker veg på hele strekningen.
- ◆ Vegen skal ha standard som riksveg, med god fremkommelighet og høy trafiksikkerhet.
- ◆ Det skal også fokuseres på at vegen inngår i turistvegsatsingen mht. løsningsvalg og opplevelser langs ruten.
- ◆ I den grad det er mulig skal det søkes å oppnå gode gang- sykkelforbindelser i området.
- ◆ Valgt trasé skal så langt mulig ivareta natur- og miljøinteressene i området.

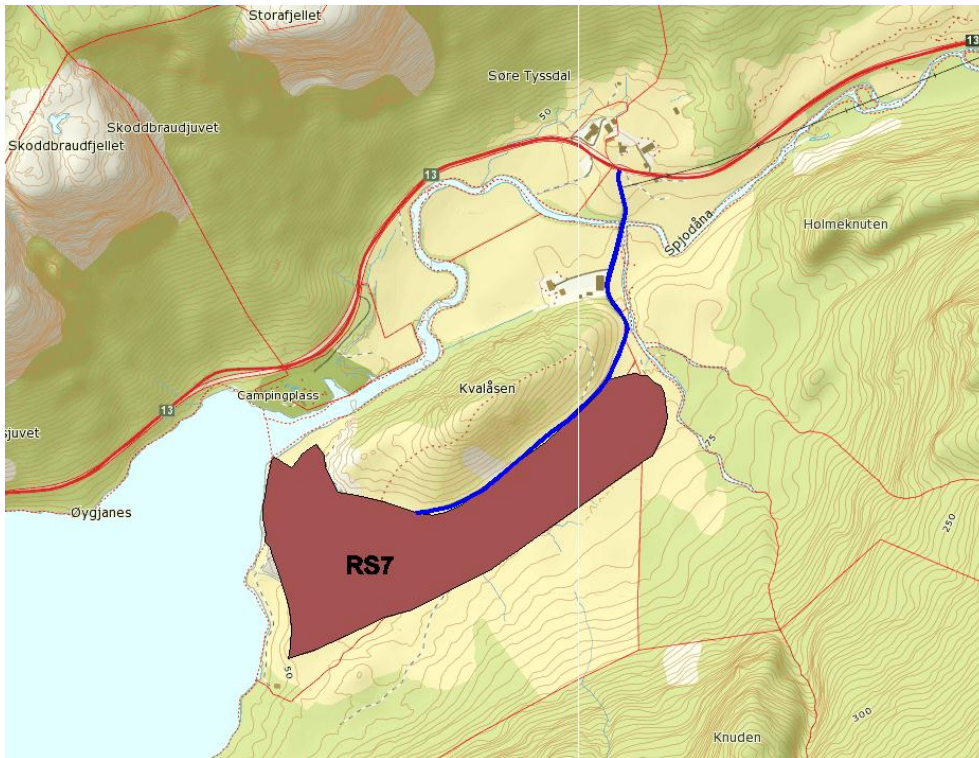
Resultatmål:

- ◆ Målsettingen for forprosjekt er å avklare alternative løsninger og arealbruk, og teknisk gjennomførbarhet for prosjektet.
- ◆ Reguleringsplan med planbeskrivelse som også inneholder konsekvensanalyse og ROS-analyse, skal vise endelig framtidig vegsituasjon i området, og være det juridiske grunnlaget for gjennomføring og grunnnerv.

5. Beskrivelse av planområdet

Planområdet Rv 13 Melkeråna – Øygjanaset - Tysdal ligger i Hjelmeland kommune.

Omfang av planområdet er vist i figur 9. I vest er det tatt med nødvendige arealer i forhold til påhuggsområde ved Melkeråna. Ved Øygjanaset er det tatt med areal til påhuggsområde for framtidig vestre påhugg for Øygjanestunnel/Årdalstunnel og østre påhugg for Øygjanestunnel. Videre fra Øygjanaset til Tysdal er det tatt med arealer til nødvendige kurveomlegginger. Det vises for øvrig til kap. 2.4.2. Videre er aktuelt midlertidig massedeponi ved Kvalåsen tatt med inklusive midlertidig anleggsveg til/fra deponiet. Østre avgrensning av planen rettstrekningene ved innkjøringen til Målandsdalen.



Figur 8 Område RS7 i henhold til kommuneplanens arealdel er aktuell som midlertidig massedeponi. Det vil også bli aktuelt å regulere midlertidig anleggsveg inn i området

Partiet av Rv 13 mellom Melkeråna og Øygjaneset ligger i sidebratt terreng og går delvis gjennom urparti. Vegen er her delvis fundamentert i bratte skråninger på nedsiden mot vatnet og delvis også i selve ura. På enkelte steder er vegen bygd opp med tørrmur ut mot vatnet. Partiet forbi Øygjaneset ligger i rasutsatt område (Tysdalsvatnet III) med en rasfrekvens på 10 ras pr. år. I hht. www.skrednett.no ligger største delen av planområdet innenfor aktsomhetsområde for steinsprang og snøskred.

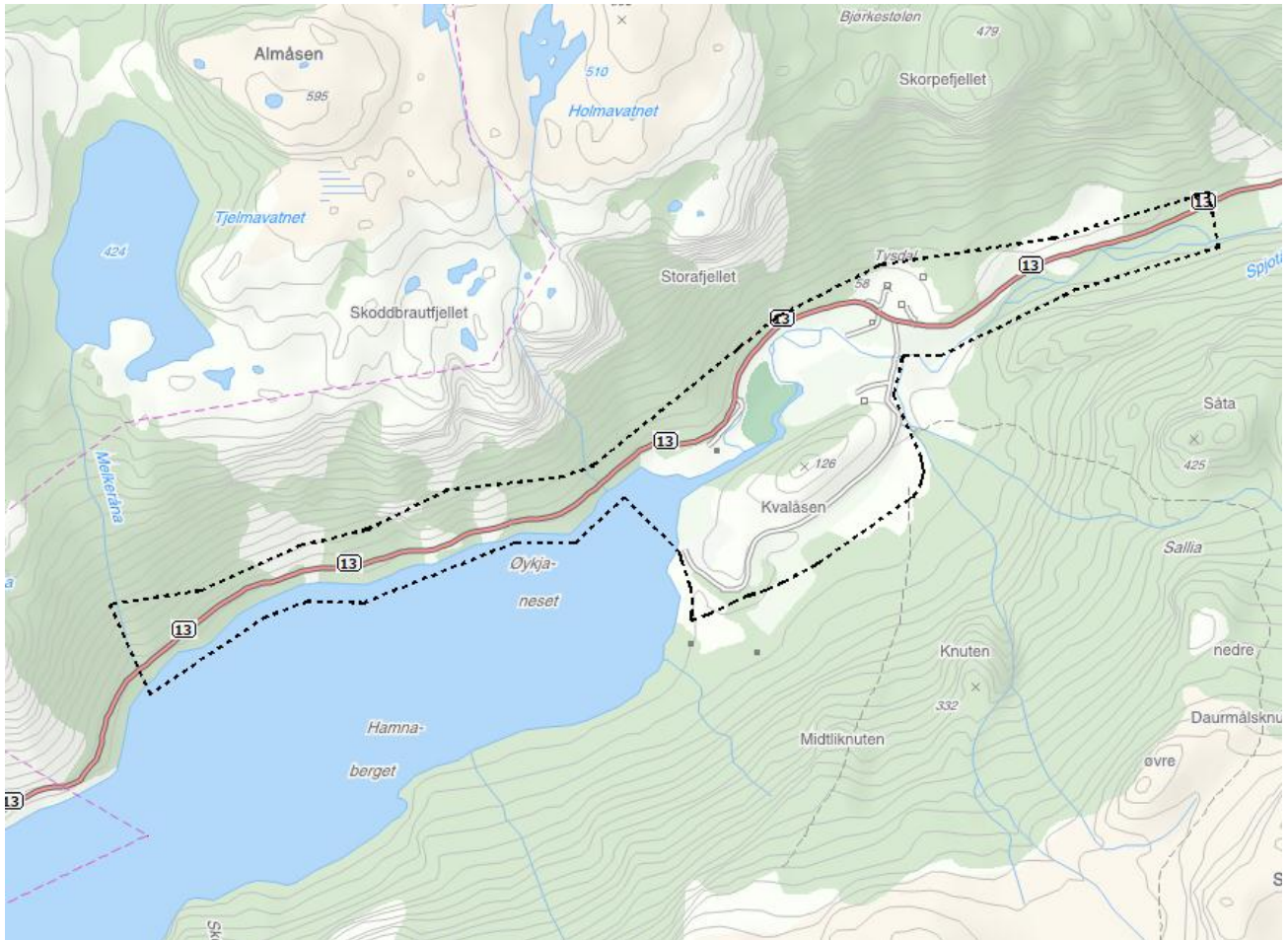
Partiet forbi Øygjaneset har smal veg uten gul midtstripe. Fra Øygjaneset og fram til Målandsdalen er det en horisontalkurvatur som ikke holder dagens krav.

Det må ses på om vegen kan løftes ved passering av ura under Tverrfjellet.

Tidligere utførte loddinger i vannet og senere utførte dybdemålinger viser at det er svært dypt også nært land. På denne bakgrunn ser vi det som uaktuelt med en utfylling i vannet mellom de planlagte tunellene. Men dette kan ikke utelukkes helt. Inn mot enden av Tysdalsvatnet ved Tysdal camping er det grunnere, og her kan det bli aktuelt med vegfylling ut i vannet samt at vegen også løftes en del for å tilfredsstille vertikalkurvaturkrav på strekningen.

Dagens trafikk er på om lag 1400 kjt/døgn. Fartsgrensen er 80 km/t. Det er registrert 3 trafikkulykker med personskade på denne strekningen siden 2004 (2 alvorlig skadet og 3 lettere skadet).

Planområde/influensområde som vist på figur 9 kan bli betydelig redusert når reguleringsplanutkastet er ferdig.



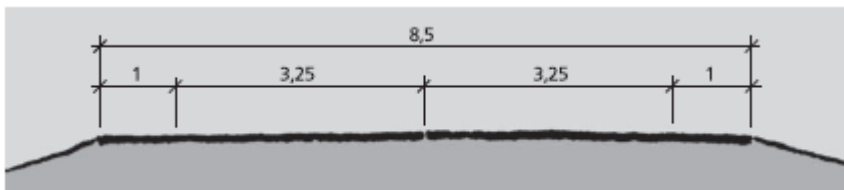
Figur 9 Planområde/influensområde

6 Beskrivelse av tiltaket og antatte virkninger

6.1 Geometrisk utforming og standardkrav

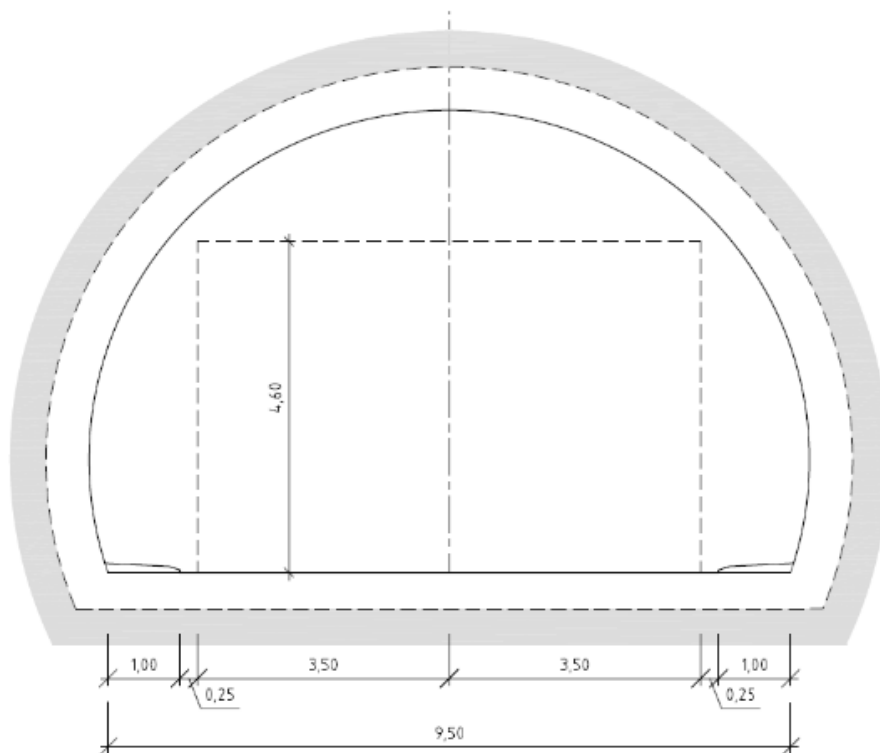
Dagens trafikk (ÅDT) er på ca 1400 kjøretøy pr. døgn (2011). Andelen tunge kjøretøy er om lag 11 %. Med årlig nåværende trafikkvekst vil man passer 2200 kjøretøyer pr. døgn i løpet av en 25 års periode.

Vegen skal bygges etter dimensjoneringsklasse S2 (ÅDT 0-4000) og fartsgrense 80 km/t.



Figur 10. Eksempel på normalprofil (mål i m)

Valgt tunnelprofil er T9,5 (tunnelklasse B).

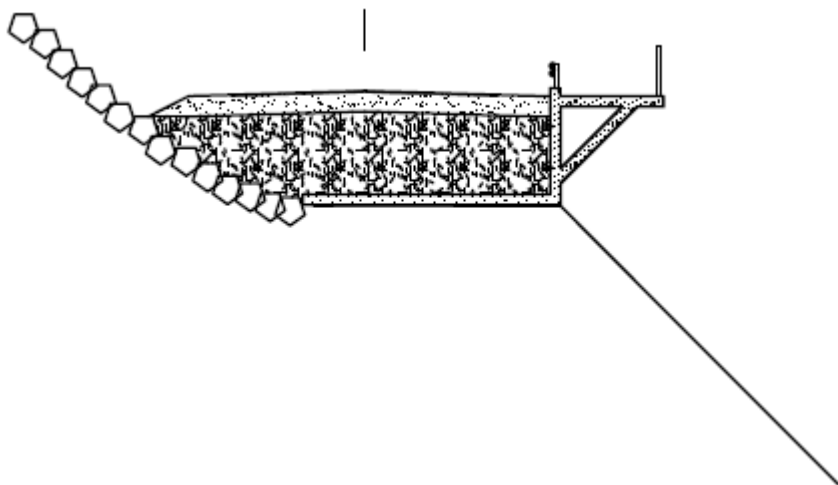


Figur 11. Eksempel på tunnelprofil (mål i m)

Mellom tunnelene Svotunnelen og Øygjanestunnelen (alternativt Årdalstunnelen) vil det bli en utfordring å få til riksvegstandard med tilstrekkelig bredde og løsning for gående og syklende.

Her vil vi utrede løsninger med lette fyllinger i L-betongelementer eller lignede gjennom urområdet for å kunne oppnå tilstrekkelig vegbredde. Vi vil også se på muligheten for å sikre separat g/s-vegløsning.

Fyllingshøyde gjennom urområdet kan bli opp til 5,0 m.



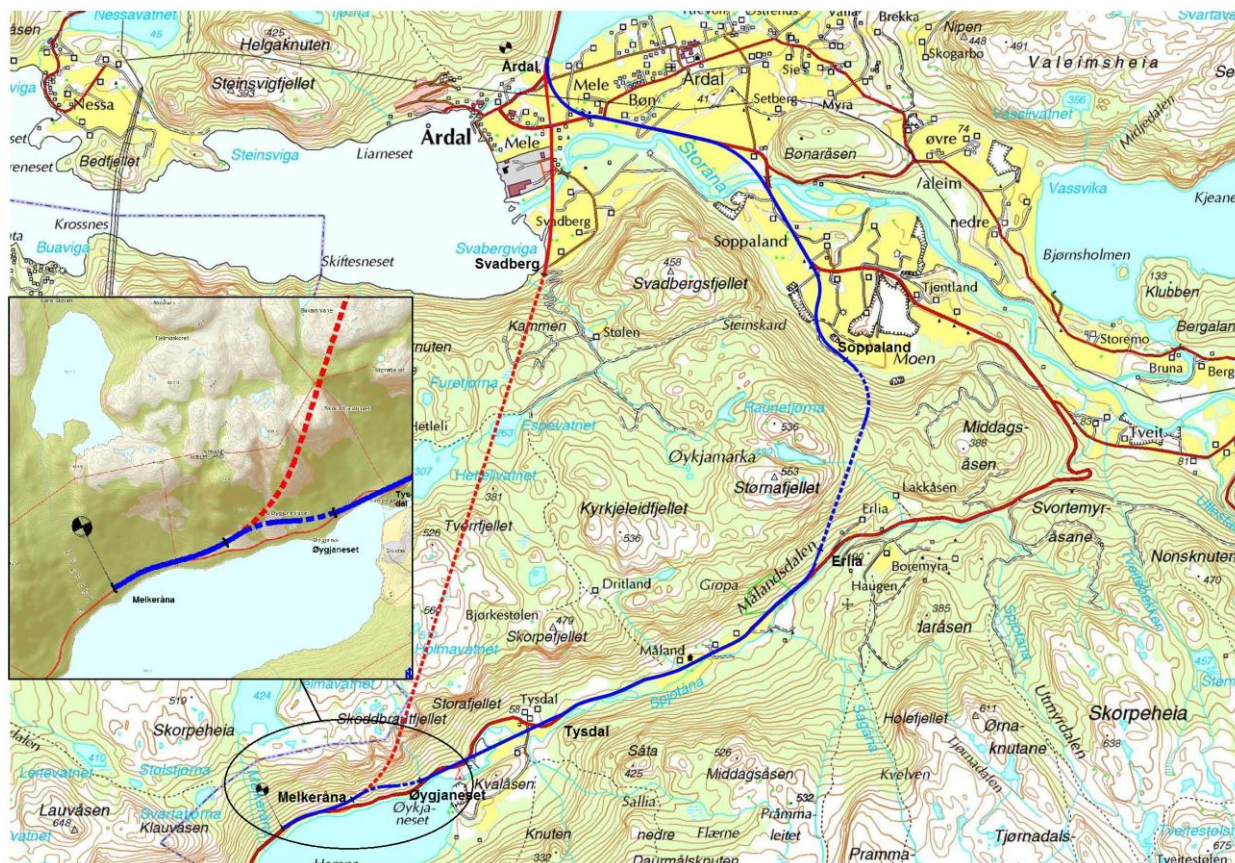
Figur 12. Prinsipp for anvendelse av lett fylling med L-element i urområde. L-elementet forankres og plasseres oppå eksisterende veg.

6.2 Alternativ som har vært vurdert

Statens vegvesen har hatt innledende arbeider med en kommunedelplan for Rv 13 Vatne-Årdal-Riskedal. I den forbindelse har det vært sett på ulike tunnelløsninger. Med realisering av tunnel mellom Vatne og Melkeråna, vil flere av tidligere alternativer nå være uaktuelle. Man står i prinsippet tilbake med 2 hovedalternativer:

Alternativ 1: Rv 13 Vatne-Melkeråna-Erlia-Soppaland-Årdal-Riskedal

Alternativ 2: Rv 13 Vatne-Melkeråna-Svadberg-Årdal-Riskedal



Figur 13 Hovedalternativ 1 (blå linje) og 2 (rød linje). Vestre påhuggsområde for tunnel vil kunne innfri begge hovedalternativene

Nåværende reguleringsplan vil dekke området Melkeråna-Øygjaneset-Tysdal og vil kunne ivareta begge hovedalternativ både for kort tunnel ved Øygjaneset og mulighet for en lang Årdalstunnel med tunnelpåhugg ved Øygjaneset.

6.3 Antatte virkninger av tiltaket

Generelt

Nedenfor er det beskrevet en foreløpig og helt overordnet vurdering av virkningene av tiltaket med bakgrunn i hva vi vet i dag. Konsekvensene av tiltaket beskrives gjennom konsekvensutredningen og reguleringsplanens planbeskrivelse.

Kollektivtrafikk

Kollektivtrafikken vil få bedret sikkerhet og fremkommelighet i ny situasjon.

Gående og syklende

Tunnelløsningene vil bli stengt for myke trafikanter. Gamle Rv 13 utenom tunnelen mellom Vatne og Melkeråna vil være åpne for gående og syklende i barmarkssesongen.

Vi vil se på om det vil være mulig å opprettholde en g/s-veg mellom tunnelene som knytter seg til gamle Rv 13 som vil gå utenom Svotunnelen og utenom Øygjanestunnelen eller Årdalstunnelen dersom den blir bygd.

Annen trafikk

Personbiltrafikk og næringslivstrafikk vil få bedret sikkerhet og fremkommelighet i ny situasjon.

Bosetting

Planforslaget legger ikke til rette for økt bosetting i området. Sannsynligvis vil ingen eksisterende boliger måtte innløses som følge av tiltaket.

Eksisterende boligeiendommer i området vil kunne få ny atkomst til rv. 13 som følge av tiltaket. Flere boliger og uteområder til boliger kan være aktuell for støytiltak.

Tysdal camping

Det er aktuelt å legge vegen gjennom området i en mye rettere linje enn dagens veg.

Det betyr at vestre og østre område av campingplassen/hytteområdet kan bli tangert av ny veg.

I vest kan det bli en høy fylling ut i Tysdalsvatnet. Vegen vil videre kunne skjære gjennom kollen og deler av urområdet overfor campingplassen, slik at ny veg her kan komme lengre fra campingplassen enn dagens veg (se fig. 7). Statens vegvesen vil kun regulere det som er nødvendig for å sikre etablering av ny riksvegtrasé gjennom området.

Campingplass og hytteområde vil få ny atkomst som følge av tiltaket, og de vil også være aktuell for støytiltak.

Privat reguleringsplan for campingplass og tilhørende hyttefelt vil ikke kunne fremmes før det foreligger en vedtatt reguleringsplan for Rv 13. Statens vegvesen vil kunne bidra til et plansamarbeid slik at disse 2 reguleringsplanene kan fremmes samtidig for sluttbehandling.

Landbruk

Landbrukseiendommer vil kunne få ny atkomstløsning som følge av tiltaket

Kurveoppretting for Rv 13 vil kunne medføre at vegen må legges gjennom landbruksområde. Landbrukseiendommer vil mest sannsynlig bli splittet opp som følge av tiltaket. Statens vegvesen vil imidlertid gjennom planen også bidra til å sikre atkomst til teiger på begge sider av vegen.

Naturmiljø

Kurveoppretting vil kunne medføre at elva Spjodåna, som er registrert som viktig naturområde, må krysses. Midlertidig og permanent utslipp fra tunnel antas ikke å påvirke vannkvaliteten og naturmiljøet i stor grad. Fyllinger ut i vannet kan føre til lokal påvirkning, men pga. fyllingenes begrensede volum antas dette å bli av marginal karakter.

Områder med edellauvskog vil ikke bli berørt av tiltaket.

Kulturminner og kulturmiljø

Det er 3 SEFRAK-registrerte bygg i Tysdal. Ingen av disse antas å bli berørt.

Det er registrert en gravrøys fra jernalder (id 44489) innen planområdet. Potensialet for ytterligere funn er til stede.

Landskapsbilde

Hele planområdet inngår som en del av et større, overordnet landskapsrom, der de bratte fjellsidene i nord og sør er klare avgrensinger, mens det er en mer åpne rom mot øst og vest. Nedre Tysdalsvatnet er registrert som vakre landskap med høy landskapsverdi med lokal og regional interesse.

Tiltaket vil påvirke landskapet i form av påhuggsområder for tunneler, samt vegfyllinger og skjæringer for øvrig.

Midlertidig deponiområde for overskuddsmasser ved Kvalåsen vil medføre fylling i flere meters høyde.

Nærmiljø og friluftsliv, samt brukerinteresser i området

Området langs og ved Tysdalsvatnet brukes hovedsakelig til rekreasjon, friluftsliv og fiske. I selve vannet finnes fiskeslagene ferskvannsrørret, røye og ål.

Det finnes ikke noen organisert forvaltning i forhold til fiske og kultivering i form av grunneierlag eller lignende.

Tidligere undersøkelser har vist at vatnet er "overbefolket" med fisk og det er småfisker som dominerer, selv om det også er innslag av større fisk.

Det er etablert et småkraftverk ved Bleiåna ved utløpet av Tysdalsvatnet, som eies av Norsk Grønn Kraft.

Nærmiljø og friluftsliv, samt brukerinteresser kan bli noe berørt i anleggsfasen, men ikke på permanent basis.

Overskuddsmasser

Det er beregnet at dersom Øygjanestunnelen bygges vil det gi et overskudd av tunnelmasser på vel 60 000 m³ (PAM³). Hjelmeland kommune har den 10.01.2011 gitt tidsavgrenset dispensasjon med tillatelse til midlertidig massedeponi på gnr. 134 bnr. 4 i Tysdal. Vi ønsker å benytte dette deponiet til overskuddsmasser fra anlegget (se fig. 8). Dette vil og kunne dekke en del av behovet dersom Årdalstunnelen blir realisert, men resten må i tilfelle her avklares gjennom senere reguleringsplan på Årdalssiden.

Støy

Vegprosjektet kan utløse støytiltak der kravene i veiledende retningslinje T-1442 fra Miljøverndepartementet kommer til anvendelse. Det skal legges vekt på utformingen og plasseringen av eventuelle støyskjermer for best mulig tilpasning til traseen, slik at tiltaket bedrer støyforholdene for naboer.

Anleggsperioden

Det skal gå trafikk på Rv 13 i hele anleggsperioden, og det vil det være nødvendig med midlertidige omlegginger og trafikkreguleringer. Dette vil medføre noe ventetid og nedsatt fremkommelighet i perioder.

7 Konsekvensutredning – forslag til planprogram

7.1 Alternativer som skal utredes

Det vises til kapittel 6.2 foran. Nåværende reguleringsplan vil kunne innfri begge hovedalternativene.

Det foreligger for øvrig ikke flere alternative løsninger som skal utredes.

7.2 Metode

Som del av reguleringsplanen skal det utarbeides en konsekvensutredning. I konsekvensutredningen skal viktige virkninger av tiltaket vurderes, og det skal legges vekt på beslutningsrelevante tema.

Utredningen gjennomføres med utgangspunkt i forskrift om konsekvensutredning fra juni 2009 og Statens vegvesens håndbok 140: *Konsekvensanalyser*. Håndboken gir anbefalinger for hvilke konsekvenser som skal og bør vurderes. I tillegg angir den metode for utredninger.

På grunn av tiltakets relativt begrensede omfang og metodiske begrensninger gjennomføres det ikke en fullstendig samfunnsøkonomisk analyse av prissatte konsekvenser (nytte/kost). Anleggskostnader skal beregnes.

I konsekvensutredningen gjøres en analyse av relevante ikke-prissatte konsekvenser. Hovedalternativet skal vurderes opp mot 0-alternativet.

7.3 Valg av utredningstema

Forskrift til konsekvensutredninger angir i vedlegg III tema som skal vurderes i en konsekvensutredning. Det er oppgitt at tema skal være beslutningsrelevant i den enkelte sak og at det skal redegjøres for samvirke mellom de tema som blir utredet. Med bakgrunn i dette er det vurdert hvilke tema som er aktuelle for dette tiltaket som vist i tabell nedenfor. Disse er utdypet i teksten.

Tema	Vurdering
Forurensning (klimagassutslipp, annet utslipp til luft, forurensing av jordbunn og vann)	Vurderes vedr. støy.
Transportbehov, energiforbruk og energiløsninger,	Vurderes for transportbehov. Tiltaket er et samferdselstiltak.
Kulturminner og kulturmiljø	Vurderes. Det er registrert en del kulturminner i området.
Naturens mangfold (dyre- og planteliv)	Vurderes.
Landskap	Vurderes.
Sikring av jordressurser (jordvern)	Vurderes. Inngår i tema naturressurser.
Samisk natur- og kulturgrunnlag	Vurderes ikke. Blir ikke berørt.
Befolkningens helse og helsens fordeling i befolkningen	Vurderes ikke.
Tilgjengelighet til uteområder og gang- og sykkelveinett	Vurderes. Inngår i tema nærmiljø og friluftsliv.
Kriminalitetsforebygging	Vurderes ikke.
Beredskap og ulykkesrisiko, jf. Pbl. § 4-3	Vurderes. Inkluderes i ROS-analysen.
Risiko ved havstiging	Vurderes ikke.
Barn og unges oppvekstvilkår	Vurderes ikke.
Der det er relevant skal det gis en beskrivelse av arkitektonisk og estetisk utforming, uttrykk og kvalitet	Vurderes. Inkluderes i tema landskapsbilde
For planer som kan føre til vesentlig påvirkning av konkurranseforholdene skal konsekvensutredningen omfatte vurdering av dette	Vurderes ikke.

Tabell 1 Oversikt over tema som kan være med i en konsekvensutredning og hvilke som anses som relevante for dette tiltaket.

7.4 Utredningstema

Trafikale virkninger, fremkommelighet og trafikksikkerhet for alle grupper

Det skal redegjøres for dagens trafikksituasjon, forventet trafikkvekst og fremtidig trafikkavvikling. Det skal redegjøres for forholdene for gående og syklende. Trafikksikkerheten skal vurderes for alle trafikantergrupper.

Det skal videre gjennomføres en overordnet vurdering av de trafikale konsekvensene i anleggsperioden.

Metode: Dagens trafikk fremskaffes ved hjelp av tellinger. Fremtidig trafikk (2035) vurderes med bakgrunn i framskrivning av dagens trafikk etter prognoser i NTP, samt resultater fra trafikkmodell (TASS5) eller lignende.

Trafikale virkninger, fremkommelighet og trafikksikkerhet for ulike trafikantergruppene omtales og sammenlignes med 0-alternativet. Avbøtende tiltak beskrives.

Kulturminner og kulturmiljø

Begrepene kulturminner og kulturmiljø er definert i Kulturminneloven. Kulturminner er alle spor etter menneskelig aktivitet i det fysiske miljø, inkludert lokaliteter det knytter seg historiske hendelser, tro eller tradisjon til. Kulturmiljø er definert som "område der kulturminne inngår som del av en større sammenheng".

Temaet deles inn i:

- Automatisk fredete kulturminner (kulturminner fra før 1537)
- Nyere tids kulturminner
- Kulturmiljø og kulturlandskap

Metode: Kjente kulturminner skal kartfestes og beskrives, og det skal vurderes hvor det er stor sannsynlighet for å finne flere, ikke kjente, automatisk fredete kulturminner (potensiale-vurdering). Landskapet og kulturlandskapets historiske verdi skal omtales.

Omfang og konsekvens av tiltaket skal vurderes i forhold til:

- Inngrep i verdifulle kulturminner og kulturmiljø
- Nærføring som reduserer verdien av kulturminner/kulturmiljø
- Oppdeling (visuell og fysisk) som reduserer sammenhenger i kulturmiljøet
- Påvirkning i form av støy og forurensing som fører til redusert verdi av kulturminner

I samarbeid med fylkeskommunen skal behandlingen av kulturminner og kulturmiljø, og områder med stort potensial for nye funn som blir berørt av tiltaket følges opp videre i reguleringsplanfasen med forundersøkelser/prøvestikking. En forutsetter at Kulturminnelovens § 9 om undersøkelsesplikt m.v. blir oppfylt i forbindelse med reguleringsplanarbeidet.

Naturmiljø

Tema naturmiljø omhandler naturgrunnlaget, naturtyper og det biologiske mangfoldet knyttet til de ulike naturtypene.

Metode: Verdifulle naturtyper og naturområder skal kartfestes, beskrives og verdisettes ut fra kjente datakilder og egne befaringer/vurderinger. Særlig områder knyttet til vann, vassdrag og våt-områder er sentrale. Leveområder og hekkeområder for dyr og fugler, med særlig vekt på truede arter skal registreres.

I naturbasen er det registrert ett viktig naturområde innenfor planen, elva Spjodåna med kantvegetasjon. Avrenning til vann og vassdrag og eventuell påvirkning av kantvegetasjon til disse blir sentrale utredningstema. I tillegg er det registrert ett svært viktig edelløvs-kogsområde delvis innenfor influensområdet. Eventuell konsekvens for disse må klargjøres.

Omfang og konsekvenser av tiltaket skal vurderes i forhold til:

- arealinngrep i områder som er verdifulle for naturmiljøet
- nærføring til naturområder som kan gi konsekvenser for det biologiske mangfold
- fare for forurensing av vann og vassdrag

Forslag og vurdering av avbøtende tiltak skal omtales.

Landskapsbilde

Tema landskapsbilde handler om estetiske verdier i landskapet og menneskers visuelle opplevelse av omgivelsene. Temaet tar for seg både hvordan tiltaket er tilpasset eller påvirker landskapet, og hvordan landskapet oppleves sett fra veien.

Metode: Konsekvensene for alle løsningene skal vurderes ved hjelp av befaringer, kartmateriell, evt. landskapsmodeller, flyfoto, skråfoto og evt. andre kjente data, bl.a. NIJOS sin beskrivelse av landskapsregioner i Norge. Landskapet i planområdet skal beskrives, og viktige elementer som skal inngå er landform/terrengform, vegetasjon, vann og vassdrag, bebyggelse, veger, kraftlinjer, utsiktspunkter og andre egenskaper. Verdivurdering og sårbarhetsvurdering, omfangsvurdering og vurdering av konsekvens skal utføres i samsvar med håndbok 140.

Forslag og vurdering av avbøtende tiltak skal omtales.

Nærmiljø og friluftsliv

Nærmiljø omfatter helheten i menneskenes daglige livsmiljø og er stort sett knyttet til bolig, skole, sentrumsliv, nærfriluftsliv m.v. Helse, trivsel, sosialt liv og vilkår for fysisk aktivitet og rekreasjon i nærområdet er viktige elementer i dette. Temaet er i denne sammenheng avgrenset til de fysiske omgivelsene dvs. hvordan de ulike alternativene påvirker de fysiske forholdene for de som bor i og bruker området.

Metode: Relevante forhold knyttet til nærmiljø og friluftsliv skal dokumenteres ut fra informasjon og kunnskap som foreligger i offentlig etater, lag og organisasjoner, og ut fra egne befaringer i området. Sosiale samlingssteder, friluftsområder, turstier, badeplasser, skoler, barnehager m.m. skal kartlegges og omtales og verdivurderes ut fra bl.a. beliggenhet, brukere og brukerfrekvens.

Virkninger som skal omtales:

- arealinngrep i viktige områder
- endringer i støy ved boliger mv. og utendørs oppholdssteder, herunder friområder
- barrierевirkninger
- virkninger for gående og syklende

Forslag og vurdering av avbøtende tiltak skal omtales.

Konsekvenser for Tysdal camping og tilhørende hyttefelt vil bli viet spesiell oppmerksomhet gjennom utredningen av dette tema.

Naturressurser

Naturressurser er ressurser fra jord, skog og andre utmarksarealer, fiskebestander i sjø og ferskvann, vilt, vannforekomster, berggrunn og mineraler. Temaet omhandler landbruk, fiske, havbruk, reindrift, vann, berggrunn og løsmasser som ressurser.

Med *ressursgrunnlaget* menes de ressursene som er grunnlaget for verdiskaping og sysselsetting innen primærproduksjon og foredlingsindustri. Vurderingen av ressursgrunnlaget omfatter både mengde og kvalitet. Vurderingen omfatter imidlertid *ikke* den økonomiske utnyttelsen av ressursen, dvs. bedriftsøkonomiske forhold. Det er forhold knyttet til den samfunnsmessige (samfunnsøkonomiske) nytten/verdien av ressursene som her skal belyses.

Med *fornybare ressurser* menes vann, fiskeressurser i sjø og ferskvann, og andre biologiske ressurser. Med *vannressurser* menes ferskvann (overflatevann og grunnvann), kystvann, samt deres anvendelsesområder.

Med *ikke-fornybare ressurser* menes jordsmonn og georessurser (berggrunn og løsmasser) samt deres anvendelsesmuligheter.

Metode: Relevante forhold knyttet til naturressurser skal dokumenteres ut fra informasjon og kunnskap som foreligger. Planens konsekvenser for landbruket og tapt landbruksjord må utredes.

Virkninger som skal omtales:

- arealinngrep i viktige områder, herunder arealregnskap for tap av landbruksjord skal dokumenteres
- eventuelle produksjonstap og eventuell driftsomlegging for de ulike eiendommene som blir direkte berørt av tiltaket
- eventuelle endringer i atkomst til landbrukseiendommer
- Etablering av midlertidig massedeponi innen område RS7 og eventuelle konsekvenser for masseuttak

Forslag og vurdering av avbøtende tiltak skal omtales.

Støy

Støy skal beregnes og vurderes i henhold til veiledende retningslinje T-1442 fra Miljøverndepartementet. Det skal også utredes eventuelle avbøtende tiltak for å redusere støyulempene.

ROS-analyse

Det skal gjennomføres en ROS-analyse.

8. Gjennomføring av planarbeidet

Plannivå

Planen fremmes som en reguleringsplan med tilhørende konsekvensutredning for tiltaket.

Planprogram

Som første formelle ledd i arbeidet med reguleringsplanen skal det utarbeides et planprogram. Formålet med planprogrammet er å fastsette hvilke(t) alternativer som skal utredes og hvilke konsekvenser som er viktige å vurdere.

Konsekvensutredning

Formålet med konsekvensutredning er å sikre at miljø, naturressurser og samfunn blir tatt hensyn til i arbeidet med planen. Statens vegvesen vil utarbeide konsekvensutredningen i samsvar med planprogrammet som Hjelmeland kommune vedtar. Konsekvensutredningen vil bli innarbeidet sammen med reguleringsplanens planbeskrivelse.

Videre planprosess

Reguleringsplan med konsekvensutredning vil bli lagt ut til offentlig høring når planforslaget er ferdig. På grunnlag av det som blir belyst i konsekvensutredningen og innkomne merknader vil planforslaget fullføres. Hjelmeland kommune kan deretter ta saken opp til endelig politisk behandling og vedtak.

Informasjon og medvirkning

Statens vegvesen og planmyndigheten har som målsetting å gi god informasjon om planarbeidet, slik at alle parter har god innsikt i prosessen og i foreslåtte løsninger og konsekvenser av disse. Slik informasjon vil først og fremst bli gitt gjennom informasjonsmøter og andre møter med spesielt interesserte og med berørte myndigheter.

Statens vegvesen har som tiltakshaver hovedansvaret for utarbeidelse av forslag til reguleringsplan, og vil i samarbeid med Hjelmeland kommune stå som hovedansvarlig for informasjon om planarbeidet. I forbindelse med offentlig høring og politisk behandling av planen er det Hjelmeland kommune som er hovedansvarlig for informasjon.

Informasjon legges ut Statens vegvesen sine hjemmesider <http://www.vegvesen.no> og Hjelmeland kommune sine hjemmesider <http://www.hjelmeland.kommune.no>. Gjennom informasjonsarbeidet ønsker man å oppnå lokal medvirkning i planarbeidet.

Kontaktpersoner er Tore R. Johansen (Statens vegvesen) og Svanhild Hjorteland Gbada (Hjelmeland kommune). Kontaktpersonene vil følge opp henvendelser i forbindelse med planarbeidet.

Tidsplan

Forslag til reguleringsplan og konsekvensutredning vil foreligge i løpet 3 eller 4. kvartal 2013, slik at planen kan legges ut til offentlig ettersyn i 4. kvartal 2013 og/eller 1. kvartal 2014 og vedtas i løpet av 2014.

Fremdriften forutsetter at det ikke oppstår spesielle problemer i prosessen. Innspill og hendelser som en per i dag ikke har oversikt over kan forlenge prosessen vesentlig. I følge ny planlov vil en

endring av planforslaget etter høring medføre en ny høringsrunde for de som blir berørt av en slik endring. Videre kan vedtaksprosessen bli vesentlig lengre dersom det kommer innsigelse mot det alternativet som planmyndigheten ønsker å vedta.



Statens vegvesen

Region vest
Askedalen 4
6863 Leikanger
51 91 14 22
tore.johansen@vegvesen.no