



DET KONGELEGE KOMMUNAL-  
OG MODERNISERINGSDEPARTEMENT

Statsråden

Fylkesmannen i Rogaland  
Postboks 59  
4001 STAVANGER

Deres ref

Vår ref

Dato

16/1566-13

26.04.2017

## **Hjelmeland og Strand kommunar – motsegn til kommunedelplan for rassikring av rv 13**

Saka er oversend i brev frå Fylkesmannen i Rogaland 30. mars 2016, for handsaming etter plan- og bygningslova § 11-16 andre ledd.

**Kommunal- og moderniseringsdepartementet stadfestar Hjelmeland og Strand kommunar sine vedtak av kommunedelplan for rv 13 rassikring Melkeråna – Årdal. Vedtaket inneber lang tunnel frå Melkeråna til Årdal slik at ein ikkje nyttar dagens veg over Tveitabrekka med stor høgdeskilnad. Bygging av lang tunnel vil medføre redusert reisetid i forhold til dagens veg.**

### **Bakgrunn for saka**

Hjelmeland og Strand kommunar vedtok den 24. februar 2016 kommunedelplanen for rassikring av rv 13 frå Melkeråna til Årdal. Hovudføremålet med kommunedelplanen var å fastleggje skredsikker vegline for riksvei 13 på strekninga frå Melkeråna til Årdal. Planforslaget inneheld fem alternative traséar. To av dei følgjer i hovudsak dagens veg over Tveitabrekka. Tre alternativ legg opp til lang tunnel frå Melkeråna til Årdal, slik at ein ikkje nyttar dagens veg over Tveitabrekka med stor høgdeskilnad. Kommunane har vedteke alternativ 2b med lang tunnel.

**Statens vegvesen** har i brev av 16. november 2015 motsegn til alle planalternativ som omfattar lang tunnel frå Melkeråna til Årdal. Statens vegvesen tilrår alternativ 4 med kort tunnel. Alternativ 2b vil krevje finansiering ut over midlar til skredsikring. Alternativ 4 gjev gode moglegheiter for seinare forlenging av alternativ 4 i retning mot Årdal og alternativ 2b.

**Mekling** blei gjennomført 29. januar 2016. På møtet deltok Hjelmeland kommune, Strand kommune, Statens vegvesen, fylkeskommunen og fylkesmannen. Meklinga førte ikkje frem. Partane blei samde om at alternativ 2b er best når prissette og ikkje-prissette konsekvensar blir vurdert samla, men at prosjektet krev finansiering ut over skredsikringsmiddel.

**Kommunane** viser blant anna til at alternativ 2b har vesentleg større trafikknytte enn alternativ 4, jf. planskildring og konsekvensutgreiing utarbeida av Statens vegvesen/Asplan Viak. Bygging av lang tunnel vil medføre åtte til ni minuttar redusert reisetid i forhold til dagens veg, medan alternativa med kort tunnel vil gje ein marginal reduksjon på omlag eitt minutt. I sistnemnte alternativ må trafikken gå i dagens trasé over Tveitabrekka med stor høgdeskilnad. På møte og synfaring vart det peikt på at vegen er problematisk på vinterføre.

**Fylkesmannen i Rogaland** tilrår ved oversending av saka at Kommunal- og moderniseringsdepartementet finn ei løysing i samarbeid med Samferdselsdepartementet om finansiering og rask gjennomføring av den samfunnsøkonomisk beste løysinga. Avgjerande for fylkesmannen er dei samstemte lokalpolitiske og regionale vedtaka i favør av alternativ 2b.

**Synfaring og møte** blei gjennomført 10. juni 2016 med representantar frå Hjelmeland kommune, Strand kommune, fylkeskommunen, fylkesmannen, Statens vegvesen, Samferdselsdepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

**Samferdselsdepartementet** skriv i brev av 7. mars 2017 at dei ser det mest tilrådeleg å byggja lang tunnel på den aktuelle strekninga. Samferdselsdepartementet oppmodar Kommunal- og moderniseringsdepartementet til ikkje å ta motsegna frå Statens vegvesen til følgje.

Samferdselsdepartementet har i Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029 under kapittel 13.2.7 i avsnittet for «Riksveginvesteringer i korridor 5, Siste del av planperioden» omtala rv 13 Melkeråna – Årdal slik: «*Prosjektet rv 13 Melkeråna – Årdal i Rogaland omfatter bygging av tunnel med tilstøtende veg for å sikre en strekning i Hjelmeland kommune mot skred. Strekingen har høy skredfaktor. Løsningen som legges til grunn, omfatter lang tunnel, i tråd med vedtatt kommunedelplan i Hjelmeland og Strand kommuner.*»

### **Kommunal- og moderniseringsdepartementet si vurdering**

Saka vert handsama etter plan- og bygningslova av 2008. Statens vegvesen har fremja motsegn til kommunedelplanen jf. plan- og bygningslova § 5-4 første ledd. Etter plan- og bygningslova § 11-16 andre ledd avgjer departementet om motsegna skal takast til følgje og kan i den samanheng gjere dei endringar i planen som er påkravd.

Saka skal i tillegg vurderast etter naturmangfaldlova. Etter naturmangfaldlova § 7 skal prinsippa i §§ 8-12 leggjast til grunn som retningsliner ved utøving av offentleg myndigheit som omhandlar naturmangfald, og vurderinga og vektlegginga skal gå fram av vedtaket.

Konsekvensutgreiinga visar at for ein analyseperiode på 40 år er nytten i alternativa med lang tunnel berekna til omkring 1,4-1,5 mrd. kr. Reduserte tidskostnadar utgjer den største vinsten,

men køyrekostnadar og nyskapt trafikk gjev også betydelege bidrag. For alternativa med kort tunnel er nytten berekna til i overkant av 200 mill. kr.

Det er såleis ikkje strid om at lang tunnel ser ut til å vere samfunnsøkonomisk best, og det er også dette alternativet Hjelmeland og Strand kommunar og Rogaland fylkeskommune går inn for. Alternativ 2b gjev åtte til ni minuttar redusert reisetid i forhold til dagens veg, medan alternativa med kort tunnel vil gje ein marginal reduksjon på omlag eitt minutt.

Dagens vegtrasé har stor høgdeskilnad over Tveitebrekka, som gir utfordringar på vinterføre særleg for vogntog. Sjømatnæringa er viktig i området, og vegen er viktig for transporten frå denne næringa. Ryfast vil gje ferjefri samband mellom Stavanger og Ryfylke. Rv 13 går i dag gjennom Svotunnelen, vidare inn i Målandsdalen, via Tjentland og Soppaland til Årdal. Vegstrekninga frå Melkeråna til Årdal er om lag 14 kilometer. Konsekvensutgreiinga slår fast at vegstrekninga har varierende og delvis dårleg standard. Strekninga består av tofelts veg som er delvis smal, med bratte kurver, enkeltavkjørsler, kryssande fotgjengarar og dyr. Den søre delen i Tysdal er skredutsett og er klart sårbar ved hendingar. Det er denne skredutsette strekninga som er bakgrunnen for planarbeidet.

Årsdøgntrafikk i Målandsdalen i 2014 er registrert til 1300-1400 køyretøy, med tungtrafikkdel på 11 prosent. I Årdal sentrum var årsdøgntrafikken på om lag 1700 køyretøy per døgn, med ein tungtrafikkdel på 13 prosent. I samband med opning av Ryfast i 2019 med tunnel frå Stavanger til Solbakk, kan ein forventa trafikkvekst. Både kommunane og det lokale næringslivet har ytra kor viktig det er med kort veg til Stavanger.

Departementet viser til at det er den lange tunnelen, alternativ 2b, som gjev størst samfunnsøkonomisk gevinst, og som i størst grad legg til rette for verdiskaping og næringsutvikling. Det er stor lokalpolitisk semje om dette alternativet. Alternativ 4 varetek skredsikring, men har ikkje andre planfaglege argument. Departementet viser til at Samferdselsdepartementet ikkje støttar motsegna til Statens vegvesen og har i Nasjonal transportplan 2018–2029 lagt til grunn ei løysing som omfattar lang tunnel.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet finn etter dette at det ikkje er grunnlag for å ta motsegna til tunnelalternativ 2b til følge.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet viser til konsekvensutgreiinga når det gjeld prinsippa i naturmangfaldlova §§ 8-12. Med bakgrunn i kunnskapsgrunnlaget som ligg føre, er det grunn til å tru at tiltaka kan verke inn på landskap av stor regional eller nasjonal verdi og trua, nær trua eller anna verdifullt naturmangfald. Det er difor naudsynt å gjere vurderingar etter prinsippa i naturmangfaldlova §§ 10-12. Departementet visar til at konsekvensutgreiinga føreset at dei mest miljøforsvarlege teknikkar blir lagt til grunn, spesielt ved inngrep nær vassdrag. Ein bør unngå inngrep i sjølve elveløpet i den viktigaste perioden laks og sjøaure vandrar opp, frå om lag juni til september.

Tilhøve til naturmangfald skal takast omsyn til ved utarbeiding av reguleringsplan for endeleg trasé- og anleggsområde. Det er tatt inn i retningslinene til kommunedelplanen at avbøtande tiltak og tilråding i konsekvensutgreiinga og ROS, skal sikrast gjennom reguleringsplanen for blant anna naturmiljø, biologisk mangfald og vassdrag.

## Vedtak

**I medhald av plan- og bygningslova § 11-16 andre ledd stadfestar Kommunal- og moderniseringsdepartementet Hjelmeland og Strand kommunar sine vedtak av 24. februar 2016 av kommunedelplan for rv 13 rassikring Melkeråna – Årdal.**

Departementets vedtak er endeleg og kan ikkje klagast på. For kunngjering av den endelege planen gjeld plan- og bygningslova § 11-15.

Kommunen er gjort kjend med departementet sitt vedtak ved kopi av dette brevet.

Med helsing

Jan Tore Sanner