

Statens vegvesen Region vest
Askedalen 4

6863 LEIKANGER

Deres ref.	Arkivsakid-doknr:	2011000560 - 11	Saksbeh:	Kristian Eide Jensen	Arkivkode:	Dato:
	Journalpostid:	2015003126	Telefon:	53 65 46 79	Plan - D-031	24.02.2015

Kommunedelplan for Rv13 Jøsendal - Odda sør Framlegg for offentlig ettersyn

Vedlagt følger vedtak. Vedtaket er å rekne som eit prosessvedtak, og kan ikkje påklagast.

Vennlig hilsen
For Teknisk forvaltning

Jostein Eitrheim
Teknisk sjef

Kristian Eide Jensen
Plansjef



Styre, utvalg, komite m.m.	Møtedato	Saksnr
Utviklingskomite	18.02.2015	006/15

Kommunedelplan for Rv13 Jøsandal - Odda sør Framlegg for offentlig ettersyn

Dokumentnr	Tittel
256214	2112_03_21_Rapport_KU_Oddadalen_endeleg.docx
256215	Teknisk data kommunedelplan - Oddadalen
256517	Teknisk data kommunedelplan - Oddadalen

Rådmannens forslag til vedtak:

- 1. Utviklingskomiteen legg kommunedelplan for Rv13 Jøsandal – Odda sør og E134 Grastjørn – vektstasjonen ut på offentlig ettersyn.**
- 2. Utviklingskomiteen anbefaler at det vert arbeidd vidare med alternativ 2.**
- 3. Espelandsvegen må inngå i det vidare reguleringsplanarbeidet for alternativ 2.**
- 4. Ved utarbeiding av reguleringsplan må det dokumenterast at elvekryssing ved Sandvin ikkje får oppdemmande effekt og auke flaumrisiko for omliggande område.**

Rådmannen i Odda, 04.02.2015

18.02.2015 Utviklingskomite

Behandling:

Kl 18.15 Repr Folkvord (A) tek sete. komiteen er 11 medlemer og fullsett.

Sjurstræ (SP) :

Overskotsmassar bør brukast til å heva eksisterande landbruksareal i Oddadalen. Vegkryssing mellom Sandvin og Hildal /Råsabakken/ må leggest på bru slik at landbruksarealet kan brukast.

Hjortetrek i området.

Omlegging av vegtrase til vestsida av Oddadalen med tunell.

Plansjef Jensen orienterte til innspela frå Sjurstræ og tilrådde det som eige punkt i uttalen.

Teknisk sjef Eitrheim : KVV kjem som tema - men ligg ikkje i denne saka.

Våde (R): Skytebanen på Grostøl - vil den koma i vegen for vegen?

Tokheim (V) : Det vil koma fram ved reguleringsplanarbeidet.

Vikne (A); Kven held den gamlevegen oppe?

Tokheim (V): Nasjonal turistveg er idag status og då vert det ei statleg oppgåve.

Tokheim (V) føreslo slikt tillegg:

5. Arbeidet med reguleringsplanen må omfatta heile området frå Lausasteintunnelen til Vektstasjonen på Seljestad.

6. Vegstandard må vera i samsvar med trafikkanalyser i aust-vest-utgreiinga. *ÅDT 4.000-6.000 i Oddadalen (10 m breidde) og ÅDT 6.000-12.000 Grastjørn-Vektstasjonen (12,5 m breidde)*. Opplysing: Tokheim (V) trekte tekst i kursiv i debatten:

7. Utviklingskomiteen forutset at dagens RV13 frå Sandvin til Skare vert halden open som turistveg i sommarhalvåret, og som sykkelveg/lokalveg opp til Vetrhus heile året

Vangen(A) føreslo: Ein må tilrettelegga for rasteplassar langs traseen i Odda kommune, ved Låtefoss, heilt sør ved Sandvinsvatnet , Tjørnadalssanden og elles på attraktive plasser langs traseen.

UTK-006/15 Vedtak:

Rådmannen sitt forslag vart samr.vedteke.

Tokheim sitt justerte forslag vart samr. vedteke

Vangen sitt forslag vart samr. vedteke

Vedtaket er :

1. Utviklingskomiteen legg kommunedelplan for Rv13 Jøsendal – Odda sør og E134 Grastjørn – Vektstasjonen ut på offentleg ettersyn.
2. Utviklingskomiteen anbefalar at det vert arbeidd vidare med alternativ 2.
3. Espelandsvegen må inngå i det vidare reguleringsplanarbeidet for alternativ 2.
4. Ved utarbeiding av reguleringsplan må det dokumenterast at elvekryssing ved Sandvin ikkje får oppdemmande effekt og aukar flaumrisiko for omliggande område.
5. Arbeidet med reguleringsplanen må omfatta heile området frå Lausasteintunnelen til Vektstasjonen på Seljestad.
6. Vegstandard må vera i samsvar med trafikkanalyser i aust-vest-utgreiinga.
7. Utviklingskomiteen forutset at dagens RV13 frå Sandvin til Skare vert halden open som turistveg i sommarhalvåret, og som sykkelveg/lokalveg opp til Vetrhus heile året
8. Ein må tilrettelegga for rasteplassar langs traseen i Odda kommune, ved Låtefoss, heilt sør ved Sandvinsvatnet , Tjørnadalssanden og elles på attraktive plasser langs traseen .

Kort om saka

Statens vegvesen har sendt over kommunedelplan for Rv.13 Jøsandal – Odda sør og E134 – Grastjørn – vektstasjonen (Rv13 Oddadalen). Dagens veg spelar ei viktig rolle som ein av hovudvegane mellom Aust- og vestlandet og trafikkbiletet er dominert av gjennomgangstrafikk. Vegen er òg viktig som pendlarveg for dei som bur sør for Odda sentrum, til dømes Skare og Røldal. Rv.13 ein ein viktig del av Turistveg Hardanger der Låtefoss er det største turistmålet.

Dagens veg er utsett for ras, særleg det øvre området frå Grøndalsbrekka til Steinaberg bru. I Oddadalen er Rv.13 smal og har dårleg geometri. Vegstandarden stetter ikkje krava til funksjonen vegen har som riksveg. Breiddeutviding av dagens trase er ikkje aktuelt, då vegen er for utsett for ras.

Statens vegvesen si utgreiing og instilling til prioritering av aust-vest forbindelsar gjer vegtraseen særleg dagsaktuell i eit nasjonalt og regionalt perspektiv.

Følgjande mål gjeld for planlegginga av ny rv.13 i Oddadalen i samsvar med nasjonale mål, vedteke planprogram og Odda kommune si saksutgreiing til vedtak av nemnte planprogram.

- Vegen skal ha standard som høver seg for vegar med tilsvarende funksjon og trafikkgrunnlag
- Vegen skal vere minimalt utsett for rasfare.
- Vegen skal tene pendlartrafikken mellom Odda sentrum og Skare på ein god måte.
- Valt trase skal så langt som mogleg ta i vare natur-, miljø-, kulturminne- og landbruksinteresser i området.
- Vegens skal sikre trygg og attraktiv tilgjenge til Låtefoss.

Statens vegvesen legg opp til å planlegge etter dimensjoneringsklasse S2 (total vegbreidde 8,5 meter – Handbok 107). Tunnellar vert planlagt med profil T10,5 og tunnelklasse C (total vegbreidde 8,5 meter – Handbok 021).

Kommundelplanen skal no handsamast politisk av Forvaltningskomiteen før den vert lagt ut på offentleg ettersyn. Etter offentleg ettersyn skal merknadar vurderast og planen fastsettast med eventuelle endringar. For det vidare arbeidet med ein konkret reguleringsplan er det viktig at kommunedelplanen har ei klår tilråding i høve til traseval. Dersom det vert vedteke å arbeide med nye trasear, eller det er uklårt kva traseval som er foretrukke, vil dette føre til at prosessen tek lengre tid enn naudsynt.

Tidlegare handsaming

Planprogram for kommunedelplan med konsekvensutgreiing for Rv 13 var i perioden 04.04.11 til 23.05.11 ute til offentleg ettersyn. Formålet med planprogrammet var å avklare kva problemstillingar som er vesentlege i forhold til kva som skal utgreiast av prissette konsekvensar, og kva tema som krev meir kartlegging og utgreiing. Utviklingskomiteen gjorde følgjande vedtak i møte 23.11.11.

1. *I samsvar med plan- og bygningslovas §§ 4-1 og 11-13 fastset Utviklingskomiteen i Odda kommune Planprogram for kommunedelplan Rv 13 Oddadalen, sist rev juli 2011.*
2. *For å få eit likt samanlikningsgrunnlag må også alt. 1 til 5 inkludere omlegging av E 134 slik det er vist på alt.6.*
3. *Planprogrammet skal ligge til grunn for det vidare arbeidet med utforming av planforslag og konsekvensutgreiing.*

Punkt 2. i vedtaket er ikkje teke til følgje, då omlegging av E134 i prinsippet kan gjerast uavhengig av traseval. Omlegging av E134 inngår ikkje kost-nytte utrekningane.

Gjennomgang av alternativa

Kommundelplanen er, etter siling hjå Statens vegvesen, utgreidd med seks ulike alternativ. I tillegg er det teke med ei omlegging av E134 frå Grostøl til opp mot vektstasjonen som er eit aktuelt tillegg ved alle alternativa. Denne løysinga, som stort sett er ein tunnel, kjem i tillegg til opprusting av noverande E134 som vart utgreidd i 2007 som ein del av kommundelplan for Vågslid – Grostøl.

Under følgjer ei kort gjennomgang av alternativa som er vurdert. Kart følgjer av vedlegga til saka.

Alternativ 1

Alternativet følgjer dagens veg frå Lausasteintunnelen ved Sandvinsvatnet til Hildal. Her kryssar veglinja Opo og går i tunnel med stigning 3.9% heile vegen til kryss mot E134 i Jøsandal. Krysset er planlagt ein snau kilometer sørvest for dagens kryss mellom Rv.13 og E134 for å få plass til eit toplanskryss. Frå Lausasteintunnelen til Hildal vert det g/s-veg på vestsida av vegen. Frå Hildal vil mjuke trafikkantar følgje dagens veg i blanda trafikk. Løysinga legg opp til at reisande frå Skare skal bruke ny veg og at eksisterande veg kan bli stengt vinterstid grunna rasfare. Sommarstid kan eksisterande veg nyttast som turistveg forbi Låtefoss.

Alternativ 2

Alternativet er likt med alternativ 1 fram til tunnelinnslaget ved Hildal. Tunnellen vidare har her 4,11 % stigning opp til Espeland som ligg i vestre dalside vis-a-vis Låtefossen. Her går vegen 550 m i dagen før alternativet held fram i tunnel til same kryssingspunkt med E 134 som alternativ 1. Løysinga for gåande og syklande blir lik som for alternativ 1. Ved Espeland ligg vegen i dagen som gir høve til utvikling av eit utsiktspunkt mot Låtefossen. Her vil og vegen til Skare kople seg på ny rv. 13.

Alternativ 3

Frå Lausasteintunnelen følgjer dette alternativet dagens veg heilt opp til Grønsdal. Vidare herfrå går vegen i tunnel med stigning 4, 87 % heilt fram til kryss mot E134. Krysset er flytta om lag 3 km mot søraust til gamlevegen via Utsikten. Ny gang- og sykkelveg er planlagt langs vestsida av ny veg i dagen frå Lausasteintunnelen til Grønsdal. Vidare kan gåande og syklande nytte dagens veg mot E134. Dagens veg vil og verte nytta for turisttransport til Låtefoss. Om ein vel alternativ 3 må reisande frå Skare mot Odda reise via E134 om dagens veg vert stengd.

Alternativ 4

Traseen er lik alt.3 fram til tunnelpåhogget ved Grønsdal. Herfrå går vegen i tunnel med stigning 3,96 % fram til litt nord for Låtefoss. Veglina kryssar her Opo og følgjer vestsida av elva eit stykke framfor Låtefossen. Vidare kryssar vegen Opo igjen og går i tunnel med 5 % stigning fram til kryss med E 134 på same stad som alternativ 3. Gang- og sykkeltrafikken skal løysast på same vis som for alternativ 3. Alternativet inneber påkopling til dagens veg til Skare ved dagsona ved Låtefossen. Her gjer løysinga det og mogleg å utvikle eit utsiktspunkt mot Fossen.

Alternativ 5

Traséen følgjer dagens veg frå Lausasteintunnelen til Hildal. Her kryssar vegen Opo og går i tunnel på vestsida av Oddadalen med ei stigning på 4,68 % til Espeland. Herfrå får alternativet ei 1750 m lang dagsone med bru over dalen før vegen fortset i tunnel med 4,68 % stigning fram til same kryssområde mot E 134 som alternativ 3 og 4. Alternativet kan legges

til rette for rasteplass og utsiktspunkt mot Låtefossen frå vestsida av dalen. Ny gang og sykkelveg vil verte bygd frå Lausasteintunnelen til Hildal. Herfrå må gåande og syklande nytte dagens veg vidare mot E 134.

Alternativ 6

Alternativ 6 kom som resultat av høringa av planprogrammet. Vegen følgjer same løysing som alternativ 3 og 4 fram til Grønsdal. Vidare går vegen i tunnel fram til like nord for Låtefoss før den kryssar dalen i ei dagsone forbi sjølve Låtefossen og går i ein relativt kort tunnel og dagsone forbi Skare før alternativet fortset i tunnel oppover mot eit kryssingspunkt mot E 134 ved Grastjørn. Alternativ 6 har også med ei omlegging av E 134 med ny tunnel mellom Grastjørn og Løyning, ei løysing som i prinsippet kan veljast uavhengig av traséalternativ for rv. 13 gjennom Oddadalen. Ny gang- og sykkelveg vil etablerast langs ny veg frå Lausasteintunnelen fram til Grønsdal. Vidare vil gåande og syklande måtte følgje dagens veg. Denne vil også kunne nyttast som turistveg til Låtefossen, men kan verte stengd vinterstid grunna skredfare.

Forkasta alternativ; 2B

Statens vegvesen har ynskja å sjå på ei ny vegtraselinje før kommunedelplanen vart oversendt kommunen. Dette alternativet hadde i utgangspunktet same løysing som alternativ 2, men med ei anna løysing ved Jøsendal, der vegen ville få daglinje frå Jøsendalshagen fram til eksisterande kryss med E134. Etter synfaring og vurdering av traseen, sumaren 2014, kom det fram at den nye veglinja i dagen vil gje omfattande inngrep i landskapet med om lag 45-50 meter høg dobbeltsidig skjering i høgdedraget like sør for dagens kryss med E134. Det ville og verte store inngrep i kulturlandskapet og nærføring til busetnaden ved Jøsendal. I tillegg var det stort potensial for å finne førhistoriske kulturminne i området. Under synfaringa vart det òg registrert to viktige naturtypar som er kartlagt frå før (2008). Alt. 2B ville etter anslagsmetoden heller ikkje gje dei innsparingane som var ynskjeleg.

Gjennomgang av konsekvenar, samt måloppnåing for dei ulike alternativa

For detaljert gjennomgang av prissette- og ikkje prissette konsekvensar vert det synt til konsekvensutgreiinga som ligg ved. Konsekvensutgreiinga er i stor grad utarbeida av Statens vegvesen sine konsulentar etter Statens vegvesen si handbok 140.

Følgjande delrapportar er laga for lyse opp saka og dei ulike alternativa best mogleg:

- Kulturminne og kulturmiljø
- Nærmiljø og friluftsliv
- Landskap
- Risiko- og sårbarheitsanalyse

Ut over dette er øvrige konsekvensar, samt handtering av masseoverskot utgreidd. Her er tre hovudløysingar er tilrådd; utfylling i Sandvinsvatnet, Deponering og fylling i Grastjørn, samt deponering i Åkrafjorden. Sistnemnte løysing inngår ikkje i planområdet.

Ikkje prissette konsekvensar

Ikkje prissette konsekvensar er ein samlekategori for konsekvensar som ikkje let seg enkelt kvantifisere i økonomisk betyding, slik som verknader for miljø og samfunn.

Alle alternativa er vurdert til å sær negativ konsekvens for landskapsbilete. Alternativ 1 er rangert som best i høve landskapskonsekvensar av di det berre er kryssing av Oddadalen ved Sandvin som gjev sær stor negativ konsekvens (----). Det same gjeld for alternativ 2 og

5, men disse kjem noko dårlegare ut i andre område. Alternativ 3 er det tredje alternativet som berre oppnår sær negativ konsekvens for landskapsbilete éin stad, ved Grønsdal. Alternativ 4 og 6 oppnår (----) både ved Grønsdal og Låtefossen.

Skilnadane mellom alternativa er størst for deltema nærmiljø/friluftsliv og kulturminne. Alternativ 1 kjem best ut for begge tema og er difor rangert på førsteplass. Skilnaden mellom alternativ 2 og tre er minimal, men alternativ 3 rangerast som best fordi det er marginalt betre på Nærmiljø/friluftsliv. Tabellen under syner vidare at den største skilnaden går mellom alternativa 1-3 og 4-6 der sistnemnde er vurdert som markert dårlegare.

Ikkje prissette konsekvensar						
Alternativ	Alt. 1	Alt. 2	Alt. 3	Alt. 4	Alt.5	Alt.6
Landskapsbilete	----	----	----	----	----	----
Nærmiljø/friluftsliv	+++	0/+	+	-	-/--	-
Naturmiljø	---/---	---/---	---/---	---/---	---/---	---
Kulturmiljø	-	-/--	-/--	---/---	---	--
Naturressursar	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-	0/-
Rangering ikkje prissette konsekvensar	1	3	2	4	6	4

Prissette konsekvensar

De prissette konsekvensen er ein nytte-kostnadsanalyse. Nytte-kostnadsanalyse er ei utrekning av den nytte og dei kostnader, målt i kroner, som eit tiltak/alternativ vil føre til.

Med unntak av alternativ 5 og 6 er òg dei prissette konsekvensane svært like. Alternativ 6 har lågast investeringskostnad, men låg netto nytte. Alternativ 5 har ein svært stor investeringskostnad (2489 mill. 2012 kr.) og samstundes lågast netto nytte. Alternativ 1-2 har relativt samanliknbare prissette konsekvensar.

Ikkje prissette konsekvensar						
Alternativ	Alt. 1	Alt. 2	Alt. 3	Alt. 4	Alt.5	Alt.6
Investeringskostnader (mill 2012 kr)	2 057	2 018	1 786	1 864	2 741	1 408
Netto nytte per krone over offentlege budsjett	- 1,00	- 1,02	- 1,08	- 1,13	- 1,09	- 1,01
Netto nytte i mill kr neddiskontert	- 1 723	- 1 731	- 1 622	- 1 771	-2 489	- 1 820
Rangering prissette konsekvensar	1	1	4	6	5	3
Rangering samfunnsøkonomisk analyse	1	2	3	5	6	4

Risiko og sårbarhet

Det er utarbeidd ein risiko- og sårbaranalyse (ROS) i ein eigen rapport. Formålet med analysen er å avdekke særskilte faremoment i ein tidleg fase i planlegginga for å medverke til at ny veg vert betre med omsyn på risiko og sårbarheit enn den gamle. Resultatet av ROS-analysen syner at det ikkje er noko eintydig svar på kva alternativ som er best. Om ein berre ser på statistisk frekvens på ulukker, vil alternativ 1 vere best sidan det syner lengst tid mellom kvar ulukke med personskade2. Alternativ 2 er nest best.

Alternativ 4 er det einaste alternativet som kjem ut med ein uønskt hending som er vurdert å vere ein kritisk risiko. Hendinga er trafikkulukke på veg i dagen. Det er særleg ein stad på strekinga som er vurdert som kritisk. Der vegen kryssar Oddadalen på høg bru sør for Låtefossen er det både problem knytt til at turistar kan komme til å bremse ned, stogge eller gå ut av bilen for å ta bilete av utsikten mot fossane. I tillegg er det problem med motlys somme tider på døgeret (året).

Massehandtering

Lokaliseringsstudien vart nytta som grunnlag for eit samarbeid mellom Statens vegvesen, Odda kommune og Fylkesmannen i Hordaland der ein i felleskap vart samde om eit konsept for handtering av massar som ein kunne gå vidare med.

Det vart konkludert med tre ulike løysingar som kan vere aktuelle, der to ligg innanfor studieområdet:

- Deponering ved attfylling av Grastjørn. Dette krev attfylling av store delar av eit vatn, men kan ta store mengder. Gjennom landskapsforming kan ein nytte massane til kryssutforming i samband med vegsystemet. Dette ligg ikkje i verna vassdrag. Ulempa er at deponiet ligg høgt, og at ein dermed må frakte mykje masse oppover i terrenget.
- Utfylling i Sandvinsvatnet. Dette har klare negative konsekvensar; som inngrep i eit verna vassdrag og i eit vakkert landskap. Trass dette vil ein kunne kombinere at alle massane kan transporterast nedover, gjennomføre rassikring og legge til rette for turisme (rasteplassar etc.).

Desse løysingane for massehandtering vart tekne vidare og definert som ein del av tiltaket. Konsekvensar av desse løysingane er dermed del av sjølvsekkvansvurderinga av traséalternativa. Detaljar kring utforming og kapasitet vert utgreidd i neste fase.

Måloppnåing

Rapporten vurdere måloppnåing på følgjande måte:

Vegen skal ha standard som høver for vegar med tilsvarande funksjon og trafikkgrunnlag.

- Alle alternativ oppnår dette målet.

Vegen skal vere minimalt utsett for rasfare

- Alle alternativ gir markert betring i høve til rasfare samanlikna med dagens veg. ROS-analysen peiker likevel på rasfare i dagsonene frå Hildal og nordover som vanskeleg kan sikrast fullstendig mot ras. I tillegg peikar rapporten på rasfare ved planlagde dagsoner forbi Låtefoss der desse ligg i dalbotnen på vestsida av Opo. Alternativa 1, 2 og 5 er vurdert som best og like gode med omsyn til rasfare.

Vegen skal tene pendlartrafikken mellom Odda sentrum og Skare på ein god måte

- For alternativ 1 vil busette på Skare framleis måtte nytte dagens veg til Sandvin nå dei skal reise til Odda sentrum. Alternativ 3 gjer det mogeleg å kople denne trafikken på ved Grønsdal, medan alternativa 4, 2 og 5 kan gje ei påkopling ved Låtefossen. Alternativ 6 er det beste alternativet med omsyn på pendling mellom Skare og Odda sentrum fordi ein kan kople trafikken på ny veg like ved Skare. Alternativ 2 er vurdert som det nest beste alternativet.

Valt trasé skal så langt som mogleg ta i vare natur-, miljø-, kulturminne- og landbruks- og jordverninteressene i området.

- Ranginga mellom alternativa er her lik.

Vegen skal sikre trygg og attraktiv tilgjenge til Låtefossen

- Med føresetnad om at ein kan investere i gode anlegg for oppleving av Låtefossen langs dagens veg, er det vurdert at ei løysing med ny veg i dagen oppe i dalsida vest for Opo ved Espeland gjev den beste løysinga fordi ein både kan dyrke den dramatiske situasjonen ein har i dag med nærføringa til sjølvsekkvans langs dagens veg samstundes som ein kan legge til rette for ein ny attraksjon ved Espeland med fin utsikt over landskapet i større skala enn nede ved fossen. Alternativ 5 med ei høg bru over Oddadalen er vurdert som noko betre enn alternativ 2 fordi denne

brua gjev fleire høve til å etablere eit utsiktspunkt som og nyttar utsikta nedover Oddadalen. Alternativa som passerar dalen på nivå med dagens veg men på vestsida av Opo, er vurdert som dårlegast fordi det reduserer opplevingsverdiene ved fossen.

Konsulenten si rangering av alternativa

Konsekvensutgreiinga syner at skilnadane mellom alternativa i hovudsak gjeld ikkje prissette konsekvensar og særskilt gjeld dette kulturminne og nærmiljø/friluftsliv. Ny veg i området vil vere svært negativt for landskapet i Oddadalen gjennom å endre mykje på den situasjonen som er i dag. Det vil vere stor betring når det gjeld rasfare og dermed regularitet og framkomst i periodar med rasfare.

Alternativ 1 er rangert som best i høve alle vurderingskriteria. Alternativ 2 er likevel vurdert som aktuell fordi skilnaden mellom alternativa er marginal i den samfunnsøkonomiske analysen og for ROS. Alternativ 2 kan verte vurdert som betre enn 1 på måloppnåing dersom ein vel å legge større vekt på måla om betre vilkår for pendlartrafikken mellom Skare og Odda sentrum og tilgjenge til Låtefossen. Dei andre alternativa er vurdert som dårlegare og vert ikkje tilrådd for vidare planavklaring.

Alternativ	Alt.1	Alt.2	Alt.3	Alt.4	Alt.5	Alt.6
Samfunnsøkonomisk analyse	1	2	3	5	6	4
Måloppnåing	1	4	5	6	2	3
ROS	1	2	3	6	3	5
Rangering	1	2	4	6	3	5

Statens vegvesen si vektning og innstilling til alternativ:

I konsekvensutgreiinga kjem alternativ 1 best ut i høve til alle elementa i konsekvensutgreiinga og vert tilrådd av konsulentfirma Norconsult. Statens vegvesen meiner to mål må vektast høgare, noko som vil føre til ei anna tilråding.

Desse to måla er;

- Vegen vil tene pendlartrafikken mellom Odda sentrum og Skare på ein god måte. For alternativ 2 vil noverande Espelandsvegen opp til ny E134 bli rusta opp og fungere som hovudtilkomst til Skare.
- Vegen skal sikre trygg og attraktiv tilgjenge til Låtefoss. For alternativ 2 vil verte opparbeid rasteplass/fotopunkt rett over Låtefoss.

Når Statens vegvesen vektar desse to måla høgare, kjem alternativ 2 best ut og Statens vegvesen rår til at alternativ 2 vert lagt til grunn for reguleringsplanarbeidet for Rv. 13 frå Jøsendal mot Odda.

Rådmannen si vurdering av alternativa:

Rådmannen meiner kommunedelplanen med konsekvensutgreiing er eit svært grundig og gjennomarbeida dokument for å vurdere framtidig vegtrase gjennom Oddadalen.

Kommunedelplanen må sjåast på som eit overordna arbeid, der detaljar om dei ulike traseane ikkje er planlagt eller vurdert. Det er såleis fleire ubesvarte spørsmål som må besvarast gjennom ein reguleringsplan. Kommunedelplanen som føreligg er etter Rådmannen si vurdering likevel omfattande nok til at ein kan gjere eit konkret val av trase.

I konsekvensutgreiinga går det fram at alternativ 1 og 2 er dei beste traseane i høve til

konsekvensar for miljø og samfunn (ikkje prissette konsekvensar), samt økonomisk kost-nytte (prissette konsekvensar).

I høve til måloppnåing stiller Rådmannen seg bak Statens vegvesen sin vurdering om at alternativ 2 gjev vesentleg betre måloppnåing enn alternativ 1. For Odda kommune er det viktig at ein ny veg skal tene Skare på ein funksjonell måte. Alternativ 1 gjer dette på ein lite tilfredstillande måte då dagens veg fortsatt må nyttast ned til Sandvin. Alternativ 2 vil gje ei markert betre og sikrare løysing ved oppgradering av Espelandsvegen og påkobling til ny veg under Espeland. Denne tilførselsvegen må inngå i det vidare reguleringsplanarbeidet dersom ein vel alternativ 2 som trase.

I tillegg er det viktig at turistane i framtida får eit betre meir trafiksikkert tilbod i tilknytning til Låtefoss. Det må setjast spørjeteikn til om tilstrekkeleg oppgradering av anlegg/fotopunkt ved dagens lokalisering er mogleg med omsyn til verna vassdrag og terreng. Rådmannen vurderer det såleis som svært gunstig å få etablert eit moderne anlegg ved eit daglinje under Espeland. Dette vil gje eit svært godt fotopunkt og det vil vere plass til omliggande service som kiosk, toaletter og liknande. Samstundes vil alle som køyrer mellom Odda og E134 passere punktet.

Ein kan eventuelt sjå føre seg at ein slik stoppeplass kan planleggast for etablering før vegen vert ferdigstilt. Dette må vurderast gjennom reguleringsplanprosessen. Kartet under syner dei ulike alternativa sine passeringar av Låtefoss. Biletet under er frå Ørnesvingen ved Geiranger, og antydgar korleis eit fotopunkt kan etablerast med panoramautsikt.



Det har tidlegare i prosessen vore stort lokalt fokus på at eventuell bru og tunnelpåhogg ved Sandvin ikkje må få ein oppdemmande effekt som kan føre til auka flaumrisiko. I risiko- og sårbarheitsanalysen er det lagt til grunn at vegen skal liggje 0,5 meter over 200 års-flaumnivå. Det er viktig for Rådmannen å understreke at prosjekteringa/planlegginga ta inn over seg at oppdemming av flaumsoner er eit heilt konkret problem i dette området med lågtliggende busetnad.

Rådmannen sin konklusjon:

Med utgangspunkt i dokumentasjonen som føreligg stiller Rådmannen seg bak Statens vegvesen si prioritering av traseval gjennom kommunedelplanen. Av omsyn til innbyggjarane i Skare, samt best mogleg tilrettelegging av Låtefoss som eit viktig turistmål, framstår alternativ 2 som det beste og mest samfunnsgagnelege alternativet.

Kommunedelplanen kan leggast ut på offentlig ettersyn for innspel frå øvrige myndigheiter og interessepartar.

Saka skal ekpederast av: Sakshandsamar
Særutskrift skal sendast til: Alle relevante partar-
Arkiv