



Odda kommune
Opheimsgata 31
5750 ODDA

Dato: 17.09.2015
Vår ref.: 2015/6831-9
Saksbehandlar: livsund
Dykkar ref.: 11/560-13

Kommunedelplan for Rv 13 Jøsendal - Odda sør - høyring - melding om vedtak

Vi viser til brev dagsett 30.06.2015 der forslag til kommunedelplan for Rv13 Jøsendal – Odda sør blir sendt på høyring, samt til korrespondanse om utvida frist for politisk handsaming i Kultur- og ressursutvalet i Hordaland fylkeskommune som hadde møte 10.09.

Vedlagt er saksprotokoll med vedtak og saksframlegg frå møtet.

Marit Rødseth
plansjef

Liv Sundheim
seniorrådgjevar

Brevet er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Kopi til:
Fylkesmannen i Hordaland
Statens vegvesen - Region Vest

Arkivsak: 144
 Arkivnr: 2015/6831-7
 Saksbehandlar: Liv Sundheim, Jostein Aksdal, Kjetil Sigvaldsen, Jomar Ragnhildstveit

Saksframlegg

Saksgang

Utval	Saknr.	Møtedato
Kultur- og ressursutvalet	148/15	10.09.2015

Kommunedelplan for Rv 13 Jøsandal – Odda sør - høyring

Samandrag

Odda kommune har sendt kommunedelplan for Rv 13 Jøsandal – Odda sør på høyring. Dagens veg har dårleg standard og er utsett for ras. I tillegg er løysinga for turisttrafikken ved Låtefoss og andre viktige turistattraksjonar dårleg.

Det er vurdert 6 trasealternativ ut frå ikkje-prisette og prisette konsekvensar. Alle alternativa er vurdert til å ha sær negativ konsekvens for landskapsbilete. Ut frå ei samla vurdering har både Statens vegvesen og Odda kommune har gått inn for alternativ 2, som går i tunnel frå Sandvin på vestsida av Opo, med opning ved Låtefossen og vidare i tunnel fram til påkoplingspunkt til E 134, samt opprusting av veg mellom Espeland og Skare. Fylkesrådmannen tilrår å slutte seg til dette.

Det må sikrast tilgang til det nasjonalt og regionalt viktige området ved Låtefossen.

Forslag til vedtak

1. Kultur- og ressursutvalet tilrår at alternativ 2 blir lagt til grunn for vidare planarbeid for ny vegtrasè Rv 13 Jøsandal- Odda sør, og støtter såleis Odda kommune og Statens vegvesen si tilråding i saka.
2. Med tanke på naturoppleving og reiseliv må det leggjast til rette for tilkomst og utsikt til Låtefossen.
3. Av omsyn til natur- og kulturlandskap må det leggjast stor vekt på avbøtande tiltak i planområdet.
4. I det vidare planarbeidet må det takast høgd for kollektivtrafikk i traseen mellom Espeland og Skare

Saksprotokoll i Kultur- og ressursutvalet - 10.09.2015

Varamedlem Bjarte Vatnøy var ikkje til stades i saka.

Det var 11 representantar til stades.

Røysting

Fylkesrådmannen sitt forslag vart samrøystes vedteke.

Vedtak

1. Kultur- og ressursutvalet tilrår at alternativ 2 blir lagt til grunn for vidare planarbeid for ny vegtrasè Rv 13 Jøsandal- Odda sør, og støtter såleis Odda kommune og Statens vegvesen si tilråding i saka.
2. Med tanke på naturoppleving og reiseliv må det leggjast til rette for tilkomst og utsikt til Låtefossen.
3. Av omsyn til natur- og kulturlandskap må det leggjast stor vekt på avbøtande tiltak i planområdet.
4. I det vidare planarbeidet må det takast høgd for kollektivtrafikk i traseen mellom Espeland og Skare

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Bård Sandal
regionaldirektør

Lenke til rapportar og saksdokument:

<http://www.vegvesen.no/Riksveg/rv13oddadalen/Nyhetsarkiv/kommunedelplan-for-rv.13-oddadalen-til-offentleg-ettersyn>

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor inga underskrift.

Fylkesrådmannen, 26.08.2015

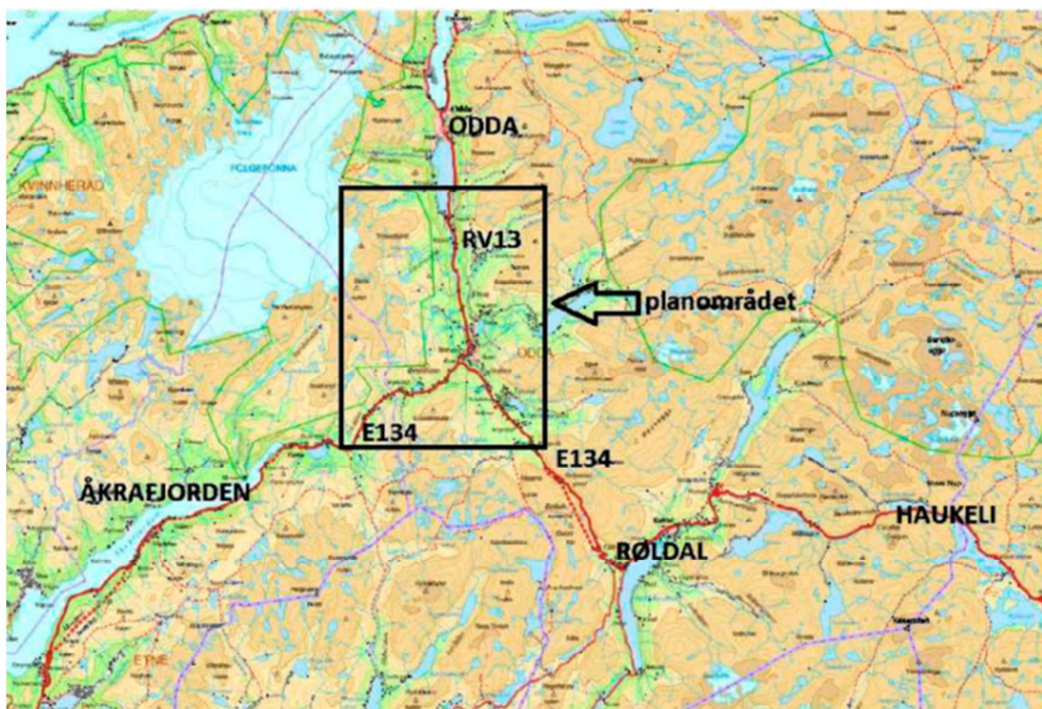
1. Bakgrunn

Odda kommune har sendt kommunedelplan for Rv 13 Jøsandal – Odda sør på høring med forlengta frist til 15.09. grunna politisk handsaming. Planen er utarbeidd av Statens vegvesen.

Rv 13 gjennom Oddadalen er ein del av det overordna nasjonale vegnettet som går gjennom indre strøk av Vestlandet frå Sandnes i Rogaland til Moskog i Jølster. Strekinga er ein del av hovudvegnettet mellom Hordaland og austlandet via E134 over Haukelifjell. Vegen spelar ei viktig rolle som samband mellom ulike stadar i regionen og knyt Røldal og Skare saman med kommunesenteret Odda sentrum. Vegen har og særskilt verdi som nasjonal turistveg. Særleg Låtefossen er ein turistattraksjon av nasjonalt format. Dagens veg har dårleg standard og er utsett for ras. I tillegg er løysinga for turisttrafikken ved Låtefoss og andre viktige turistattraksjonar dårleg. Vegstandarden stetter ikkje krava til funksjonen vegen har som riksveg.

Utbetring av rv. 13 gjennom Oddadalen er eitt av tre tiltak i Oddapakken. I forslag til nasjonal transportplan 2014-2023 er strekinga omtalt og med midlar til skredsikring dersom rammene i NTP vert auka med 20 prosent.

Hordaland fylkeskommune vurderer planen ut i frå fylkeskommunens sektoransvar og målsettingar i regionale planar. Kultur – og ressursutvalet kan gje fråsegn og fremje motsegn til planen dersom viktige regionale og nasjonale interesser står på spel.



Lokalisering av planområdet

1.1 Planprosess og medverknad

Planprogrammet var på høring i 2011. 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. Hordaland fylkeskommune gav fråsegn til planprogrammet i brev 7. juni 2011 utan å ta stilling til dei skisserte alternativa, men hadde innspel om samferdsel og kulturminneinteresser. Det var vist til at dei ulike alternativa må ta omsyn til løysingar for kollektivtransporten både når det gjeld busetnaden i Skåre og korrespondanse for bussar mellom E134 og Rv 13.

Etter siling hos Statens vegvesen er det utgreidd 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 kommunedelplan for Vågslid – Grostøl.

2. Innhald i planen

2.1 Mål for planen

I planprogrammet er vedteke følgjande mål:

- Veggen skal ha standard som høver seg for vegar med tilsvarande funksjon og trafikkgrunnlag
- Veggen skal vere minimalt utsett for rasfare
- Veggen 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.
- Veggen skal sikre trygg og attraktiv tilgjenge til Låtefoss

2.2 Alternative trasèar

(Sjå kart side 6)

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 veggen til kryss mot E134 i Jøsendal. Krysset er planlagt ein snau kilometer sørvest for dagens kryss mellom Rv13 og E134 for å få plass til eit toplanskryss. Frå Lausasteintunnelen til Hildal vert det g/s-veg på vestsida av veggen. 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 veggen 550 m i dagen før alternativet held fram i tunnel til same kryssingspunkt med E134 som alternativ 1. Løysinga for gåande og syklande blir lik som for alternativ 1. Ved Espeland ligg veggen i dagen som gir høve til utvikling av eit utsiktpunkt mot Låtefossen. Her vil og veggen til Skare kople seg på ny Rv13.

Alternativ 3

Frå Lausasteintunnelen følgjer dette alternativet dagens veg heilt opp til Grønsdal. Vidare herfrå går veggen 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 E134 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 E134 som alternativ 3 og 4. Alternativet kan legge 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 E134.

Alternativ 6

Alternativ 6 kom som resultat av høyringa 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 E134 ved Grastjørn. Alternativ 6 har også med ei omlegging av E134 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.

2.3 Konsekvensutgreiing

Konsekvensutgreiinga er i hovudsak utarbeidd av Statens vegvesen sine konsulentar og det er laga delrapportar om:

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

Ut over dette er øvrige konsekvensar samt handtering av masseoverskot utgreidd.

Vi vurderer dei ulike plantema som godt dokumentert og konsekvensutgreiingane som dekkande beslutningsgrunnlag for kommunedelplanen. Relevante tema vert nærare kommentert i punkt 3 – Vurdering av regionale interesser.

Ikkje prissette konsekvensar

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

Alle alternativa er vurdert til å ha sær negativ konsekvens for landskapsbilete. Alternativ 1 er rangert som best i høve landskapskonsekvensar fordi det berre er kryssing av Oddadalen ved Sandvin som gir sær stor negativ konsekvens (----). Det same gjeld for alternativ 2 og 5, men desse 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. Skilnaden mellom alternativ 2 og 3 er minimal. Tabellen under syner at den største skilnaden går mellom alternativa 1-3 og 4-6 der sistnemnde er vurdert som markert dårlegare.

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	1	3	2	4	6	4

Prissette konsekvensar

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.

Risiko og sårbarheit

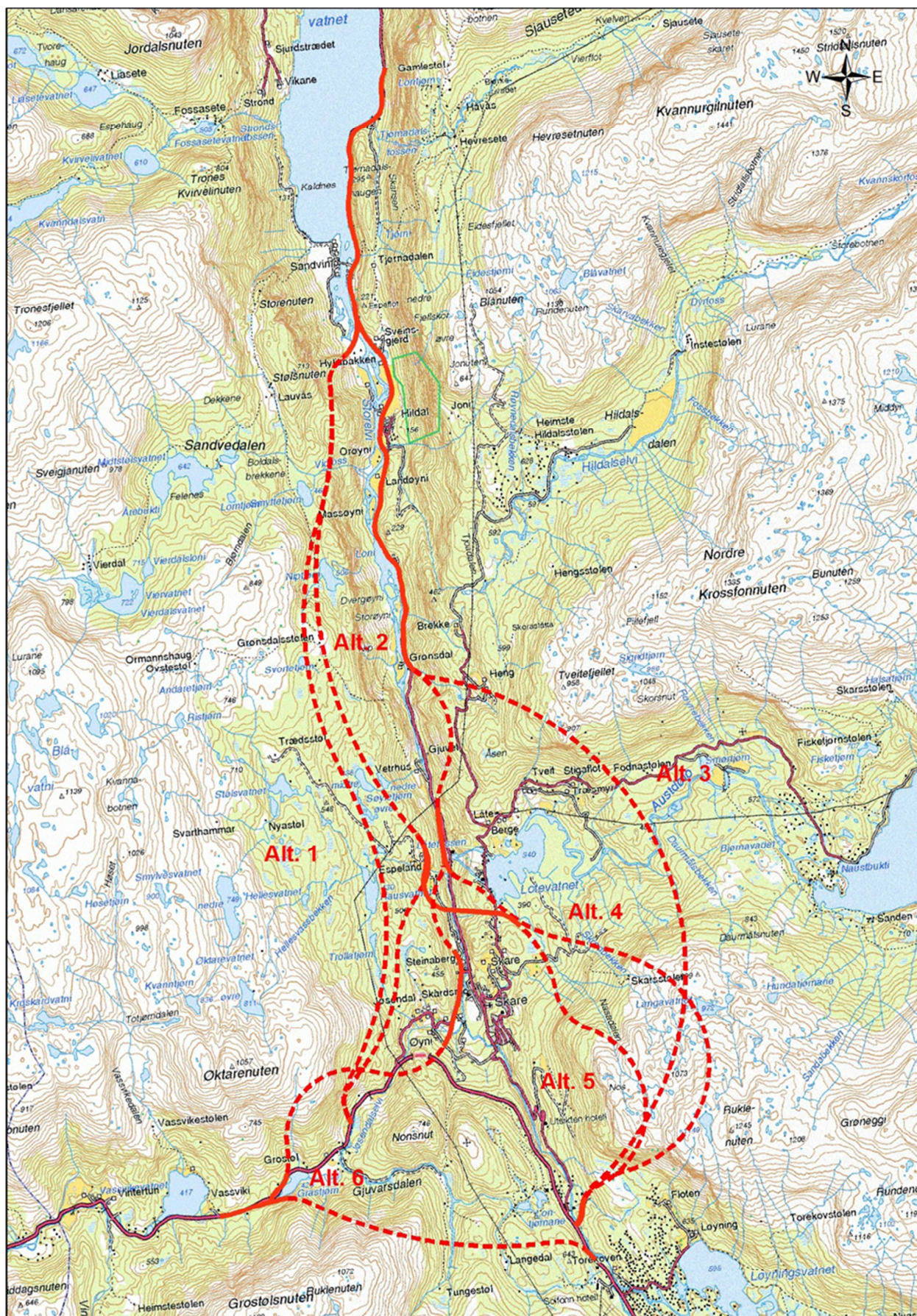
Resultatet av ROS-analysen syner at det ikkje er noko eintydig svar på kva alternativ som er best. Om ein berre ser på statistisk frekvens på ulukker, vil alternativ 1 vere best sidan det syner lengst tid mellom kvar ulukke med personskafe. Alternativ 2 er nest best. Alternativ 4 er det einaste alternativet som kjem ut med uønskt hending vurdert til å vere ein kritisk risiko.

Massehandtering

Det er konkludert med tre ulike løysingar som kan vere aktuelle, der to ligg innanfor studieområdet. Det tredje, Åkrafjorden, ligg utanfor.

- 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.).

Løysingane for massehandtering er definert som ein del av tiltaket. Detaljar kring utforming og kapasitet vert utgreidd i neste fase av planlegginga.



Oversikt over alternative trasèar

Rangering av alternativ og Odda kommune si tilråding

I konsulenten (Norconsult) si rangering er det vist til at skilnadane mellom alternativa i hovudsak gjeld ikkje-prisette konsekvensar, 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.

Konsulenten har rangert Alternativ 1 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.

Statens vegvesen har veka elementa noko annleis, og har rådd til at alternativ 2 vert lagt til grunn for reguleringsplanarbeidet for Rv 13 frå Jøsendal mot Odda. Dette er begrunna med følgjande:

- 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 attraktivt tilgjenge til Låtefoss. For alternativ 2 vil verte opparbeid rasteplass/fotopunkt rett over Låtefoss.

Utviklingskomiteen i Odda har i sitt vedtak tilrådd å arbeide vidare med alternativ 2. Vedtaket lyder slik:

1. Utviklingskomiteen legg kommunedelplan for Rv13 Jøsendal – 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 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.

3 Vurdering av regionale interesser

3.1 Generelt om planen

Kommunedelplanen med konsekvensutgreiing og fagrapportar er grundig og gjennomarbeidd, og gir eit godt vurderingsgrunnlag. Odda kommune har vurdert at dette er omfattande nok til å gjere konkret val av trase. Planen vil vere grunnlag for detaljregulering.

3.2 Samordna areal og transport

Tiltaka går hovudsak gjennom ubygde område og ingen av alternativa kjem i direkte konflikt med eksisterande eller planlagd arealbruk. Ingen av alternativa vil endre reisetida frå større bustad- og arbeidsmarknader i slik grad at vegen i seg sjølve vil utløyse behov for nye byggeområde.

Eit mål med planen er å tene pendlartrafikken mellom Odda sentrum og tettstaden Skare på ein god måte. Skare har om lag 400 innbyggjarar har bustader, skule, barnehage, grendehus, kyrkje og butikk og eit par næringsverksemdar. For alternativ 2 vil noverande Espelandsvegen opp til ny E134 bli rusta opp og fungere som hovudtilkomst til Skare. Dette alternativet er dermed det beste alternativet for dette lokalsamfunnet. Ny rv. 13 gjennom Oddadalen kan auke etterspurnaden etter hytter i området ettersom ny veg gjev betre regularitet på strekninga Odda – E134.

3.3 Landskap

Dalen mellom Sandvin og Steinaberg bru er spesiell i nasjonal samanheng, med heilskapen av fossar og stryk, vekslande med stille vassdrag og breie elvesletter. I rapporten om landskap er dalen delt inn i tre landskapsrom som alle har «Stor verdi». Alle trasèalternativa er vurdert til å ha sær negativ konsekvens for landskapsbilete. Spesielt konfliktfylt er kryssing av elvedelta ved Sandvin, utviding av vegareal og ny gang- og sykkelveg i øvre delen av Grønsdal og nærføring til Låtefoss ved at ny veg blir bygd parallelt i dalsøkket.

Tilrådd alternativ 2 kryssar Opo i viktig landskapsrom og dyrka mark ved Sandvin, går i tunnel vidare til Espeland med kryssing av kulturlandskap i kort dagsone før tunnel vidare til Jøsendalselvi.

I KU-rapporten er lista opp ei rekkje avbøtande tiltak, m.a. forming av ny strandline langs Sandvinvatnet. Dette er forhold som må takast inn i arbeidet med detaljregulering.

Reiseoppleving

I rapporten om landskapsbilete er *reiseoppleving* vurdert spesielt. I forhold til 0-alternativet vil alle alternativa totalt sett få ei dårlegare reiseoppleving enn i dag. Grunnen er i hovudsak lange tunnelar, og dermed få synsinntrykk. Låtefoss er største attraksjonen og det er viktig å sørge for at denne vert synleg. Statens vegvesen seier i si tilråding at det for alternativ 2 vil bli opparbeid rasteplass/fotopunkt rett ovafor Låtefoss. Dette er vurdert av kommunen som det beste alternativet når det gjeld mogleg tilrettelegging av Låtefoss som turistmål.

Med tanke på reiselivet vil det vere avgjerande å bevare utsikten til Låtefoss. Oppløvinga vil ikkje bli den same som i dag, men dette kan delvis kompenseras ved å legge til rette for rasteplass og fotopunkt på motsett side av Opo.

Vi støtter Odda kommune sitt ønske om at dagens RV13 frå Sandvin til Skare må haldast open som turistveg i sommarhalvåret, og som sykkelveg/lokalveg opp til Vetrhus heile året.

Fylkesrådmannen kan slutte seg til tilrådinga av alternativ 2 under føresetnad av at det vert tilrettelagt for oppløving av Låtefossen.

3.4 Nærmiljø og friluftsliv

Konsekvensutgreiinga viser eit skilje mellom alt. 1, 2 og 3 som har ulike grad av samla positiv konsekvens, og alt. 4, 5 og 6 som har ulik grad av samla negativ konsekvens. Det tilrådde alternativ 2 får samla sett ubetydeleg til liten positiv konsekvens og vert rangert som nr 3, men med middels negative verknader for Espeland og ved Sandvin.

Det er gjort grundige vurderingar av konsekvensar for nærmiljø og friluftsliv, og fylkesrådmannen kjenner ikkje til at det er forhold som skulle tilseie at det tilrådde alternativ 2 vert frårådd.

3.5 Folkehelse

Folkehelse skal etter lova vere eit vurderingspunkt i alle planar etter plan- og bygningslova. Det er mange faktorar som verkar inn på helse i befolkninga. I denne saka vil det i hovudsak vere nærmiljø, naturopløvingar, friluftsliv og tryggleik som er slike faktorar. Sjølv om folkehelse ikkje er eige punkt punkt i planen, vurderer vi det slik at temaet er dekkja gjennom utgreiingar av dei øvrige tema i planen.

3.6 Kulturminne og kulturmiljø

Kommunedelplanen og konsekvensutgreiing har gjeve 6 ulike alternativ til veglinje. Dette femnar om (1) som er 0 - alternativet og 5 nye. Med omsyn til landskap og kulturlandskap får alle alternativa ein verknad. KU definerer i alt 14 kulturmiljø som alle har viktige nasjonale og regionale kulturminne. Den faglege vurderinga som er gjort synest vera i tråd med dei retningslinjer som gjeld. Det er likevel viktig å sjå dei kulturhistoriske verdiane i ein større samanheng slik at til dømes bygningsmiljø som ikkje er freda likevel kan vurderast som viktige ut i frå opplevingsverdi og lokal identitet.

Vi ser at det er lagt til grunn eit godt og grundig arbeid med kulturminne i planområdet. Sjølv om planane er i ei overordna form får vi ei god innføring gjennom kulturminnerapporten i dei ulike problemstillingane knytt til nasjonale og regionale kulturminneverdiar.

Sjølv om traseane er grovmaska viser KU til at tre av alternativa (alternativ 3, 4 og 5) alt synest vera i konflikt med nasjonale kulturminneverdiar. Dette er då spor etter dei gamle vegane i området, deler av desse ligg i eit kulturlandskap der heilskapen er viktig å ta vare på. Alternativ 1, 2 og 5 går i eit område med kjente funn og er gitt eit stort potensial for nye funn.

Kulturmiljø	Alt. 1	Alt. 2	Alt. 3	Alt. 4	Alt. 5	Alt. 6
KM 1 - Sandvin	-/--	-/--	-	-	-/--	-
KM 2 - Hildal	+	+	-	-	+	-
KM 3 - Grønsdal	0/+	0/+	0/-	0/-	0/+	0/-
KM 4 - Vetrhus	0	0	0	0	0	0
KM 5 - Låtefoss	0/+	0/+	0/+	--/--	0/+	--/--
KM 6 - Espeland		-			--	
KM 7 - Steinaberg						-
KM 8 - Jøsendal	+	+	+	+	+	--
KM 9 - Sødalen	-	-	0/+	0/+	0/+	0/+
KM 10 - Vassvik	0	0				0
KM 11 - Rossaminne, Skare					----	
KM 12 - Solhaug, Skare					0	
KM 13 - Lote, Berge, Tveit					0	
KM 14 - Torekoven			----	----	----	0/+
Samla konsekvensvurdering	-	-/--	-/--	--/--	----	--
Rangering	1	2	2	5	6	4

figur 1 Tabell over rangering Kulturmiljø (KU side 48)

KU oppsummerer med at alternativ 1, 2 og 3 er minst negative for kulturmiljøa i planområdet. Alle alternativa vil i ei eller anna form kome i kontakt med kulturminneverdiar, men skal i liten grad verka svært negativt inn på eller ødeleggje kulturmiljø og kulturminne.

Hordaland fylkeskommune legg til grunn at ein ved detaljplanlegging legg opp til å finna dei beste løysingane med omsyn til vegløyser slik at vernet av og opplevingsverdien til dei kringliggande kulturminneverdiane vert best mogleg teke vare på.

3.7 Samferdsel

Statens vegvesen og Odda kommune anbefaler at det vert arbeidd vidare med alternativ 2. Hordaland fylkeskommune har ansvaret for den offentlege kollektivtransporten i heile fylket. For å ivareta eit attraktivt og effektivt busstilbod er det viktig å unngå utbygging og vegsystem som krev at alle bussar og passasjerar må ut på lite attraktive omvegar. For lokal og regional kollektivtrafikk og Skoleskyss er det positivt at vegtrase frå Skare koplarseg på ny riksveg 13 ved Espeland. Her, ifølgje alternativ 2, går ny riksveg 550 meter i dagen mellom to planlagde tunnelar. Det er viktig at traseen mellom Espeland og Skare tar høgde for kollektivtrafikk i vidare planarbeid. Planstyresmakta bør konferere med Hordaland fylkeskommune/ Skyss med omsyn til framtidige løysningar for kollektivtrafikk.

Samferdselsavdelinga tar atterhald om at vi ønskjer å uttale oss seinare i planprosessen.

3.8 Vilt og innlandsfisk

Hordaland fylkeskommune er tildelt eit ansvar når det gjeld forvaltninga av haustbare, ikkje truga viltartar som jkort, elg og rådyr. I konsekvensutgreiinga, i delrapporten om naturmiljø, er det opplyst om at det er mykje hjort i området. Det er vist 8 forskjellige hjortetrekk som kryssar eksisterande veg, med fare for påkjørsle. Det framgår at opplysningane om hjortetrekk er framskaffa under planarbeidet og at tidlegare viltkartlegging i kommunen (MVA rapport 1/2011) ikkje omfatta kartlegging av hjortetrekk.

Vi finn ikkje registreringar av hjortevilt påkjørsalar i planområdet i hjorteviltregisteret sin fallviltmodul, noko som ville gitt eit mykje betre grunnlag for å sjå kvar og når det faktisk har skjedd påkjørsle av hjortevilt. Som påpeika i konsekvensutgreiinga vil dei ulike vegalternativa innebere at ein større del av vegen vert lagt i tunnel. Tunnellar vil eliminere faren for påkjørsalar. Som påpeika i konsekvensutgreiinga vil dessutan siktrydding på utsette stader langs vegen vere eit godt avbøtande tiltak for å redusere talet på påkjørsel av hjortevilt.

4. Oppsummering

Kommunedelplanen med konsekvensutgreiing og fagrapportar er grundig og gjennomarbeidd og gir eit godt grunnlag for vidare planarbeid. Ny vegløyning vil gi stor betring når det gjeld rasfare og dermed regularitet og framkomst, men ha stor negativ verknad for landskapet i Oddadalen. Med tanke på reiseopplevinga vil det vere avgjerande å bevare utsikten til Låtefoss. Opplivinga vil ikkje bli den same som i dag, men dette kan ein stykke på veg kompensere ved å legge til rette for rasteplass og fotopunkt på motsett side av Opo.

Det er vurdert 6 trasealternativ ut frå ikkje-prissette og prissette konsekvensar og både Statens vegvesen og Odda kommune har gått inn for alternativ 2, som går i tunnel frå Sandvin på vestsida av Opo, med opning ved Låtefossen og vidare i tunnel fram til påkoplingspunkt til E 134.

Vi legg til grunn at det i det vidare arbeidet med detaljregulering vert lagt opp til å finna dei beste løysingane for veg, tunnellar, massedeponi og avbøtande tiltak i dei områda som vert råka. Vi støtter Odda kommune i kravet om opprusting av noverande Espelandsvegen slik at denne kan fungere som hovudtilkomst til Skare. Det er viktig at traseen mellom Espeland og Skare tar høgde for kollektivtrafikk i vidare planarbeid.

Fylkesrådmannen tilrår å slutte seg til val av alternativ 2 ut frå vurdering av samla konfliktnivå og samfunnsnytte.