

Delutgreiing nærmiljø og friluftsliv

Ny rv. 13 Oddadalen



Dette er deltemarapport nærmiljø og friluftsliv i konsekvensutgreiing i samband med kommunedelplan for ny Rv 13 gjennom Oddadalen med påkopling til E134.

Rapporten er skriven av Irene Dale og Trond Aalstad ved Statens vegvesen, region vest.

Alle bilete som ikkje har visning til kjelde er tatt av Irene Dale, Statens vegvesen.

Innhald

Delutgreiing nærmiljø og friluftsliv	0
Ny rv. 13 Oddadalen	0
SAMANDRAG	4
1 TILTAKET	9
1.1 BAKGRUNN	9
1.2 TRAFIKK.....	9
1.3 STANDARD.....	9
Ny rv. 13	9
Tunnel.....	10
1.4 PLAN- OG INFLUENSOMRÅDET	10
1.5 AVGRENSING AV planOMRÅDE OG AKTUELLE ALTERNATIV	11
Kriteriar lagt til grunn	11
Silingsprosess.....	12
Alternativ 0.....	12
Alternativ 1.....	12
Alternativ 2	12
Alternativ 3	13
Alternativ 4	13
Alternativ 5	13
Alternativ 6	13
Deponiområde.....	14
2 METODE.....	16
2.1 HÅNDBOK 140	16
2.2 KRITERIER FOR VERDIVURDERING.....	17
2.3 KRITERIER FOR OMFANG OG KONSEKVENNS	18
2.4 AVBØTANDE TILTAK	20
2.5 Føringar for arbeidet	20
Nærmiljø.....	20
Friluftsliv	20
2.5 AVGRENSING MOT ANDRE FAGTEMA.....	21
2.6 USIKKERHEIT OG DATAKVALITET	22
3 KONSEKVENNSUTGREIING	23
3.1 PLANPROGRAMMET.....	23

3.2 Friluftsliv i kommunen og planområdet	23
3.3 NÆRMILJØ- OG FRILUFTSLIVVERDIAR I PLANOMRÅDET	24
Befolkning.....	24
Bebygde områder	26
Bustadområder.....	26
Skare	26
Skarsmo	27
Sandvin	27
Hildal.....	27
Jøsendal	27
Lontjørnane	27
Offentlege og felles uteområde, møteplassar.....	28
Veg- og stinett for gåande og syklende	29
Identitetsskapande element	29
Friluftsområder.....	30
Statleg sikra friluftsområder.....	30
Landskapsvernområde	30
Naturreservat	31
Registrerte utfartsområder	31
3.4 INNDELING I LOKALITETAR OG VERDISSETTING.....	33
3.5 OMFANG OG KONSEKVENNS	47
Generelt for alle områda	47
Alternativ 1	48
Alternativ 2	50
Alternativ 3	52
Alternativ 4	54
Alternativ 5	56
Alternativ 6	58
3.6 AVBØTANDE TILTAK	60
3.7 KONSEKVENNSAR I ANLEGGSPERIODEN.....	60
3.8 SAMANSTILLING - SAMLA KONSEKVENSVURDERING	61
3.9 Konklusjon og rangering.....	62
KJELDER	63

SAMANDRAG

Metodikken i Statens vegvesens *Håndbok 140* er lagt til grunn for analysen. Handboka definerer nærmiljø og friluftsliv slik:

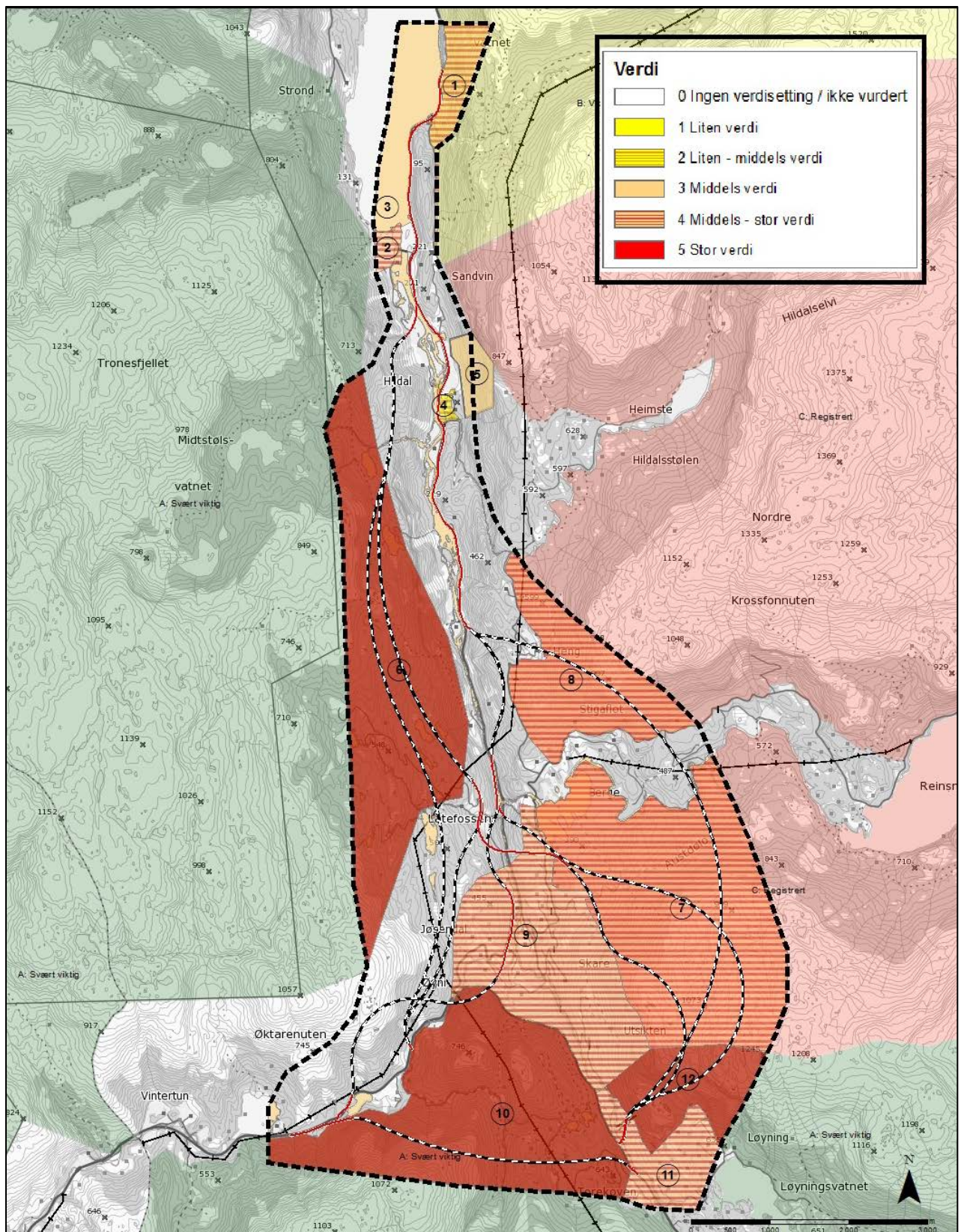
“Nærmiljø defineres som menneskers daglige livsmiljø. Friluftsliv defineres som opphold og fysisk aktivitet i friluft i fritiden med sikte på miljøforandring og naturopplevelse. Begge disse definisjonene beskriver opphold og fysisk aktivitet i friluft knyttet til bolig og tettstedsnære uteområder, byrom, parker og friluftsområder.”

På bakgrunn av registreringar deler ein influensområdet inn i einskaplege delområder. Følgjande registrerings-kategoriar ligg til grunn:

- Bustader og heildøgnsinstitusjonar (antall bustader, tettheit, uteplassar i tilknytning til bustad, fellesområder for opphald og leik mellom husa).
- Skular, barnehagar, kulturinstitusjonar, arbeidsplassar, butikkar og servicetilbod (bygningar der mange oppheld seg store deler av dagen).
- Møtestader (type, aktivitet, brukargrupper, beliggenheit, klimatiske forhold, opplevingskvalitetar og bruksfrekvens).
- Felles uteområder (type, aktivitet, brukargrupper, beliggenheit, klimatiske forhold, opplevingskvalitetar og bruksfrekvens).
- Veg- og stinett for gåande og syklende (type/funksjon, målpunkt, bruksfrekvens/ trafikkomfang, framkommelegheit, hindre og barrierar, ubehag/utryggheit for brukarane, betydning som innfallspørt til turområder, opplevingskvalitetar).
- Identitets-skapande områder og element (skildring av kva som gjer at området/elementet er identitetsskapande, kor mange som kjenner til området/elementet, og kven området verdi for).
- Friluftsområder (omfattar områdetype, størrelse, aktivitet, brukargrupper, beliggenheit, sti- og løypenett, opplevingskvalitetar og bruksfrekvens)

Registerte område/lokalitetar

Nr på verdikart	namn	verdi
1	Ringedal	Middels til stor verdi - friluftsliv
2	Sandvin	Middels til stor verdi – nærmiljø og friluftsliv
3	Sandvinvatnet og Opoassdraget/Storelvi	Middels verdi – friluftsliv
4	Hildal	Liten til middels verdi – nærmiljø
5	Naturreservat ved Hildal	Middels verdi – friluftsliv
6	Folgefonna med Espelandsmarka	Stor verdi – friluftsliv
7	Reinsnos sør	Middels til stor verdi – friluftsliv
8	Reinsnos nord	Middels til stor verdi – friluftsliv
9	Skare og Skarsmo	Middels til stor verdi – nærmiljø og friluftsliv
10	Dyrskardhei/Lontjørane	Stor verdi – friluftsliv
11	Torekoven	Middel til stor verdi – nærmiljø og friluftsliv
12	Seljestad	Stor verdi – friluftsliv



VERDIKART – NÆRMILJØ OG FRILUFTSLIV

Konsekvens er samanstilling av verdi for eit område/lokalitet (registrert som eit eins/heilskapleg område med særleg verdi for nærmiljø/friluftsliv) og omfang som er korleis vegalternativet virker inn på lokaliteten (positivt eller negativt).

Kriterier for å bedømme verdi for nærmiljø og friluftsliv. Henta frå HB 140, Statens vegvesen.

	Liten verdi	Middels verdi	Stor verdi
Vanlige boligfelt og boligområder	- Lav tetthet av boliger og få boliger	- Vanlige boligfelt og boligområder	- Tette konsentrasjoner av boliger
Øvrige bebygde områder¹⁾	- Lav bruks- og oppholdsintensitet - Ingen skoler, barnehager, lite fritidstilbud for barn og unge	- Middels bruks- og oppholdsintensitet - Fritidstilbud der en del barn og unge oppholder seg	- Svært stor bruks- og oppholdsintensitet - Grunnskoler/barnehager /fritidstilbud der mange barn og unge oppholder seg
Offentlige/ felles møtesteder og andre uteområder i byer og tettsteder (plasser, parker, løkker med mer)	- Uteområder som er lite brukt	- Uteområder som brukes ofte/av mange - Områder som har betydning for barn og unges fysiske utfoldelse.	- Uteområder som brukes svært ofte/av svært mange - Viktige områder for barn og unges fysiske utfoldelse - Områder som har betydning for et større omland
Veg- og stinett for gående og syklende	- Veg- og stinett som er lite brukt, og/eller som mange føler ubehag og utrygghet ved å ferdes langs - Ferdslinjer med flere barrierer og/eller som oppleves som omveier og dermed er lite brukt	- Veg- og stinett som er mye brukt, - Ferdslinjer til sentrale målpunkter ²⁾ - Ferdslinjer som er en del av sammenhengende ruter	- Sentrale ferdslinjer for gående og syklende som er svært mye brukt, har god framkommelighet, og oppleves som trygge og attraktive å ferdes langs - Hovedferdslinjer til sentrale målpunkter ²⁾
Identitetsskapende områder/elementer	- Områder/elementer som få knytter stedsidentitet til	- Områder/elementer som noen knytter stedsidentitet til	- Områder/elementer som svært mange knytter stedsidentitet til
Friluftsområder	- Områder som er mindre brukt til friluftsliv	- Områder som brukes av mange til friluftsliv - Området som er særlig godt egnet til friluftsliv ³⁾	- Områder som brukes svært ofte/av svært mange - Områder som er en del av sammenhengende områder for langturer over flere dager - Områder som er attraktive nasjonalt og internasjonalt og som i stor grad tilbyr stillhet og naturopplevelse

Kriterier for å vurdere omfang i forhold til nærmiljø og friluftsliv. Henta frå HB 140, Statens vegvesen.

	Stort positivt omfang	Middels positivt omfang	Lite/intet omfang	Middels negativt omfang	Stort negativt omfang
Bruksmuligheter	- Tiltaket vil i stor grad bedre bruksmulighetene for området	- Tiltaket vil bedre bruksmulighetene for området	- Tiltaket vil ikke endre bruksmulighetene for området	- Tiltaket vil redusere bruksmulighetene for området	- Tiltaket vil ødelegge bruksmulighetene for området
Barriere for ferdsel og opplevelse	- Tiltaket vil fjerne betydelige barrierer mellom viktige målpunkter	- Tiltaket vil i noen grad redusere barrierer mellom viktige målpunkter	- Tiltaket vil i liten grad endre barrierer	- Tiltaket vil i noen grad medføre barrierer mellom viktige målpunkter	- Tiltaket vil medføre betydelige barrierer mellom viktige målpunkter
Attraktivitet	- Tiltaket vil i stor grad gjøre området mer attraktivt	- Tiltaket vil gjøre området mer attraktivt	- Tiltaket vil stort sett ikke endre områdets attraktivitet	- Tiltaket vil gjøre området mindre attraktivt	- Tiltaket vil i stor grad redusere områdets attraktivitet
Identitetsskapende betydning	- Tiltaket vil i stor grad øke områdets identitetsskapende betydning	- Tiltaket vil øke områdets identitetsskapende betydning	- Tiltaket vil stort sett ikke endre områdets identitetsskapende betydning	- Tiltaket vil forringe områdets identitetsskapende betydning	- Tiltaket vil ødelegge områdets identitetsskapende betydning

Samla konsekvensvurdering

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. Alternativ 1, 2 og 3 er dei med dei lengste tunnellane og det er i hovudsak det som forklarar skiljet mot alternativ 4, 5 og 6.

Alt. 1 kjem best ut med liten til middels positiv konsekvens (+/++) fordi det har lang tunnel frå Sandvin heilt til påkoplingspunkt med E134 nord/aust for Grastjørn. Alle bustadområde får betra tilhøve og gang- og sykkelveg fram til Hildal. Det siste gjeld alle alternativ men eksisterande vegnett vert i tillegg lokalveg og soleis tryggare å ferdast langs.

Alt. 3 kjem ut med liten positiv konsekvens (+) og vert rangert som nr 2. Alternativet er positivt for nærmiljø på grunn av omlegging til tunnel på delar av strekninga. Alt. 3 har middels negativ konsekvens for friluftsområdet rundt Torekoven på grunn av tunnelpåhogg og vegtrase over elva her.

Alt. 2 får samla sett ubetydeleg til liten positiv konsekvens og vert rangert som nr 3. Verknaden for nærmiljø og friluftsliv på Espeland vert middels negativ, samt at kryssinga av Opo og det opne dyrka området sør for Sandvin gir ein negativ effekt på identitet og opplevingsverdi i eit sentralt område i Oddadalen.

Alt. 6 og Alt. 4 får begge liten negativ konsekvens. Alt. 6 blir rangert som nr 4 og Alt. 4 som nr 5. Grunnen til at Alt. 6 vert rangert framfor Alt. 4 er at dei negative konsekvensane for nærmiljø på Skare for Alt. 6 vert vurdert som mindre enn dei negative konsekvensane for friluftsliv ved Torekoven for Alt. 4. Skilnaden mellom desse to alternativa er særst liten og rangering vanskeleg. Den reelle utforming av vegen og avbøtande tiltak vil ha stor innverknad for reell konsekvens, ikkje minst området ved Skare.

Alt. 5 kjem dårlegast ut og vert rangert som nr 6. Dette kjem av at Alt. 5 har markert negativ konsekvens for flest av lokalitetane med verdi for nærmiljø og friluftsliv. Det er særleg den negative innverknaden for nærmiljø og friluftsliv på Espeland og ved Låtevatn (lokalitet Reinsnos) som slår ut, i tillegg til verknader for Torekoven som er same som for Alt. 3 og Alt. 4.

Oversikt over konsekvens for lokalitetar og nærmiljø/friluftsliv samla for dei ulike alternativa. Dess meir blått jo større positiv konsekvens. Dess meir raudt jo meir negativ konsekvens.

Friluftsliv/nærmiljø - LOKALITETAR													
ALTER-NATIV	Ringedal	Sandvin	Sanvinvatn, Opo/Storelvi	Hildal	Naturreservatet v/Hildal	Folgefonna og Espelandsmarka	Reinsnos	Skare og Skarsmo	Dyrskardhei	Torekoven	Seljestad	Samla vurdering	RANGERING
Alt 1	++	++	--	++	0/+	0	0	0/+	0/-	0	0	+ / ++	1
Alt 2	++	++	--	++	0/+	--	0	0/+	0/-	0	0	0/+	3
Alt 3	++	++	+	+ / ++	0/+	0	0	0/+	0/-	--	0/-	+	2
Alt 4	++	++	-- / ---	+ / ++	0/+	0	0	0/+	0/-	--	0/-	-	5
Alt 5	++	++	--	++	0/+	--	--	0/+	0/-	--	0/-	- / --	6
Alt 6	++	++	-- / ---	+ / ++	0/+	0	0	- / --	-	0/-	0	-	4

Avbøtande tiltak

Ved opparbeiding (eller utviding) av utfartsparkering kan ein dels kompensere noko for inngrep og ulempe i form av støy og dels gjere tilhøve betre for utfart enn dei er i dag. Dette kan vere aktuelt ved Ringedal (Tjørnadalsfossen), Espeland (alt. 2 og 5), Låtevatn (alt. 5), Grastjørn (alt. 6).

Der vegen går nære bustader/oppholdsområde kan ein vurdere tiltak for å redusere støy og visuell påverknad på uteareal (ut over det som følgjer av støyretningslinene). Dette gjeld spesielt Hildal (alt. 3, 4 og 6), Området Skare – Øyni (alt. 6).

Det er forventa at det i anleggsperioden vil kunne bli ein generell auke i negative konsekvensar for utandørs opphold i nærmiljø- og friluftsområder. Det er relativt lange tunnellar i alle alternativ og sidan tunnellmassane skal ut av planområdet vert det vesentleg anleggstrafikk i lang tid, avhengig av tunnelengde og drivetid og om tunnelen vert drive frå ei eller begge sider. Ulempene med anleggstrafikk og massetransport er første rekke støy og støv, men det kan også bli periodar der det er vanskelagare å ta seg fram. Det er viktig med ein god vurdering av tryggleik og risiko for anleggsarbeidet når ein kjem til regulering og byggefase.

1 TILTAKET

1.1 BAKGRUNN

Rv. 13 gjennom Oddadalen er svært rasutsett, dette gjeld særleg det øvre området frå Grønsdalbrekka og til Steinaberg bru. Rv. 13 i Oddadalen held ikkje riksvegstandard, spesielt den øvre delen ned til Grønsdalbrekka er svært smal med dårleg geometri. Då strekninga er rasutsett er breddeutviding av noverande trasé ikkje aktuelt. Det meste av denne strekninga må leggjast i tunnel, noko som medfører store kostnader.

Rv 13 er ein viktig del av "Turistveg Hardanger" med Låtefoss som det store turistmålet. Ei av utfordringane i prosjektet er å finne gode løysingar som legg til rette for dette turistmålet.

Elva i Oddadalen, Opo, er eit vassdrag som er verna mot kraftutbygging. Dette legg føringar for tiltak langs elva og sideareala.

Odda kommune har eit ynskje om at det blir tatt omsyn til reisetid for lokalbefolkninga på Skare.

Utbygginga av Oddadalen er eit prosjekt som vil medføra store masseoverskot. Dette krev at ein må finne høveleg plassering av massane i deponi eller utnytte massane på ein god måte. Massehandtering er ei av dei store utfordringane med prosjektet.

1.2 TRAFIKK

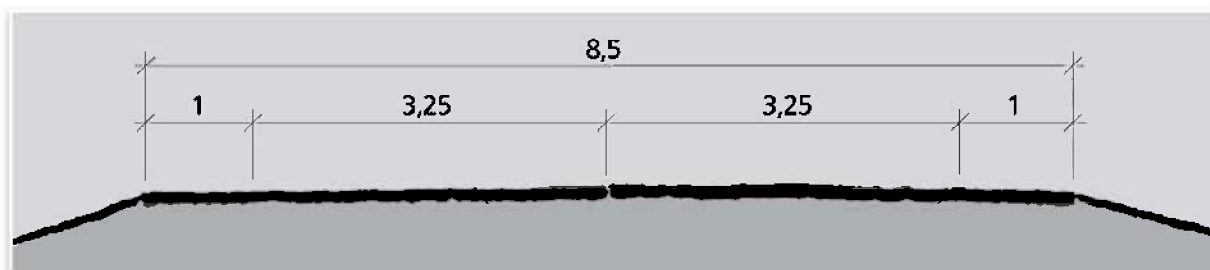
Det har skjedd store framsteg for infrasrukturen i området de siste åra. Vegane langs Åkrafjorden er fornya og det er kome fleire nye tunnellar bl.a gjennom Rullestadvjuvet. I tillegg har både Rennfast – og Trekantsambandet gjort sitt til at tilgjengeligheita til området har auka kraftig frå store deler av Vestlandet.

1.3 STANDARD

Ny rv. 13

Val av standard og geometrisk utforming er basert på Statens vegvesens veg- og tunnelnormalar. Det er forventa stor skilnad mellom årstdøgntrafikk (ÅDT) og sommardøgntrafikk (SDT). Alle Statens vegvesen sine handbøker som berører dette tiltaket skal leggjast til grunn for arbeidet.

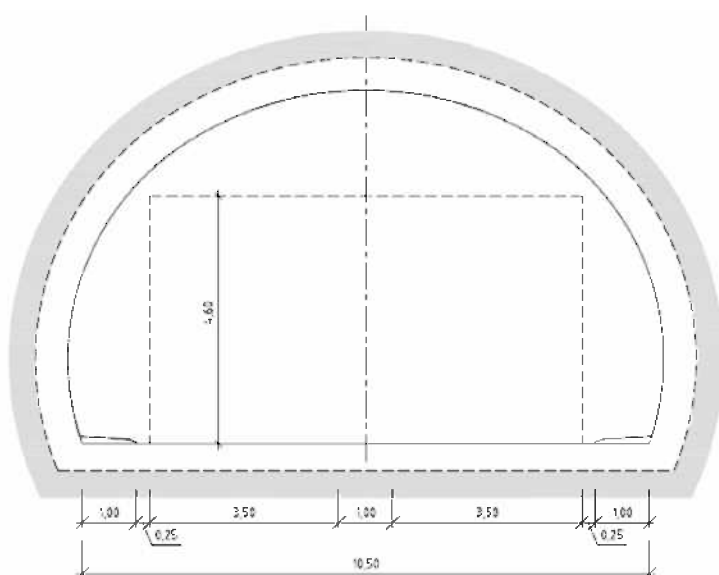
For veg i dagen legg ein opp til å nytte dimensjoneringsklasse S2 for trafikk mellom 0 - 4000 i årstdøgntrafikk (Figur 1), grunna stor SDT. Dette medfører køyrebane på 2 x 3,5 meter og 1,0 meter vegskulder på kvar side. Total planeringsbredde er 8,5 meter med 0,75 meter rekkverksrom i tillegg der dette er nødvendig. Kurveutviding i samsvar med vegnormalen kjem i tillegg. For veg i dagen vil ein i tillegg ta med gang- og sykkelveg med breidde på 3,25 meter skilt frå riksvegen med rekkverk. Der det er tunnelloysing vil gang- og sykkeltrafikken bli vist til noverande veg i sommarsesongen.



Figur 1: Tverrprofil S2, 8,5 m vegbredde. Mål i m.

Tunnel

Tunnelar blir planlagt med tunnelprofil T10,5 i samsvar med ny tunnelnormal, handbok 021 gjeldande frå mars 2010 (Figur 2). Tunnelar blir dimensjonert etter tunnelklasse C som medfører havarinisje for kvar 375 meter og snunisje for kvar 1,5 km.



Figur 2: Tunnelprofil T10,5. Mål i m.

1.4 PLAN- OG INFLUENSOMRÅDET

Planområdet for ny rv. 13 er dei næraste areala langs dagens rv. 13 og områder som er aktuelle for ny vegtrasé. Direkte verknader av ny veg, som arealbeslag, støy, endra hastigheit og endra tilgjengelegheit, vil primært vere begrensa til planområdet. Planområdet er det same for alle tema som blir utreda. For nærmiljø utgjer planområdet størrelsesmessig hovudtyngda av influensområdet, medan influensområdet for friluftsliv er betydeleg større enn planområdet.

Influensområdet for nærmiljø blir avgrensa av dei areala som blir nytta til leik, opphald og rekreasjon i umiddelbar tilknytning til bustadområda, skular, barnehagar o.l., og områda som blir berørt av støy over anbefalte grenseverdiar frå dagens veg og/eller ny rv. 13. I praksis gjeld dette hovudsakleg bustadområda på Skare, Sandvin, Hildal, men ein har også spreidd bebyggelse langs rv. 13 og E134.

Influensområdet for friluftsliv er todelt. Nærområda ved bebyggelsen og dagens rv. 13 er primært nærturområder som dekker den lokale befolkninga sine behov, i tillegg er det viktige utfartsområder til større friluftsområder både med og utan tilrettelegging som ligg langs dagens rv. 13 og E134 og/eller ny rv. 13. Influensområdet for friluftsliv vil strekke seg langt utanfor planområdet då det er store friluftsområder på alle kantar. Desse områda kan bli både direkte og indirekte påverka av tiltaka. Fleire av desse områda er statleg sikra, som td. Folgefonna og Hardangervidda nasjonalparker. Fleire av friluftsområda som kan bli berørt av planen for ny rv. 13 har også stor utstrekning av friluftsbasert reiseliv som slik blir viktige og mykje brukte områder.

1.5 AVGRENSING AV PLANOMRÅDE OG AKTUELLE ALTERNATIV

Planprogrammet fastset at det skal utgreiast seks alternativ til ny rv. 13 gjennom Oddadalen i tillegg til 0- alternativet.

Planområdet er definert frå E134 og til sørenden av Sandvinvatnet. På grunn av rasfare vil det i den øvste delen av planområdet bli mykje tunnel. I den nedste delen av dalen vil det i hovudsak vere snakk om utbetring av noverande trasé. Mykje av noverande trasé ligg i nærleiken av Opo som er verna, ein søker difor å redusere inngrepa langs elva mest mogeleg slik at det kan bli akseptabelt sjølv med så store inngrep som bygging av ein riksveg representerer.

Kriteriar lagt til grunn

Det ein ynskjer å oppnå med planarbeidet er å få eit kort og godt vegsamband mellom E134 og sørenden av Sandvinvatnet. Fleire av alternativa oppnår dette. I tillegg skal ein ta omsyn til turistmålet Låtefoss og busettinga på Skare. Nokre av løysingane tilfredstiller også desse krava.

Opplista er kriteria som er lagt til grunn desse:

- Maks 5 % stigning
- Tryggleik (risiko og sårbarheit)
- Transportkostnad for brukarane (tidsbruk og drivstoffkostnader)
- Ikkje-prisette kostna (Handbok 140).
- Omsyn til Nasjonal verneplan for veg, bruer og vegrelaterte kulturminne.
- Ulemper i anleggsperioden (trafikkavvikling, omsynet til næringslivet).
- Mogelegheit for etappevis utbygging.
- Vurdering av alternativ opp mot andre alternativ.

Av dei seks løysingane som er vurdert ligg to av desse på vestsida av Oddadalen der det eine har tunnel på strekninga frå E134 til Hildal. Den andre løysinga tek omsyn til Låtefoss og får to tunnelar på same strekninga med ei kort dagløysing ved Låtefoss. På austsida av Oddadalen er de også to løysingar, den eine prioriterer riksvegen og har tunnel frå Solfonn til Grønstadbrekko. Den andre løysinga tek omsyn til Låtefoss og kryssar Opo nord og sør for Låtefoss før traséen går inn i tunnel mot Solfonn.

Det er også utarbeidd ei kombinasjonsløyising der ein nyttar alternativ 2 opp til Låtefoss, går vidare i dagen og kryssar Oddadalen med bru før traséen kjem ut på Skare. Her er det eit kryss før traséen går inn i tunnel fram mot E134 ved Solfonn.

Silingsprosess

Det er tidlegare i planarbeidet gjennomført ein silingsprosess for å redusera talet på alternativ som skal konsekvensutgreiast. I ein tidlegare fase var det teikna opp moglege løysingar på strekninga mellom E134 og Grønsdalbrekka. Dette var før kravet til stigning for riksvegar på < 5 % vart fastsett. Då mange av dei tidlege løysingane hadde stigning større enn 5 %, blei desse løysingane silt vekk.

Alternativ 0

Null-alternativet (Alternativ 0) er referansen som alle alternativ skal sjåast i forhold til. Alternativ null tek utgangspunkt i *dagens situasjon*, i tillegg til forventa endringer utan tiltaket i analyseperioden.

Alternativ 1

Alternativ 1 følgjer noverande veg frå Lausasteintunnelen ved Sandvinvatnet opp til Hildal (**Feil! Fant ikke referanse-kilden.**). Her kryssar veglinja Opo, og går i tunnel med stigning 3,9 % heilt til kryss med E134. Krysset med E134 er flytta sørvestover for å kunne utvikle dette krysset til ei toplansløyising. Alternativet løyser skredfaren i den øvste delen av Oddadalen. Løysinga har med gang- og sykkelveg på vestsida av riksvegen frå Lausasteintunnelen og fram til Hildal. Ved Hildal går gang- og sykkelvegen under rv. 13 og følgjer noverande veg vidare til noverande kryss med E134. Denne strekninga av noverande veg kan bli stengt om vinteren frå Grønstad til Steinaberg bru grunna stor rasfare. Om sommaren kan strekninga i tillegg til gang- og sykkelveg også nyttast som turistveg til Låtefoss.

Alternativ 2

Alternativ 2 følgjer noverande veg frå Lausasteintunnelen ved Sandvinvatnet opp til Hildal. Her kryssar veglinja Opo, og går i tunnel med stigning 4,11 % opp til Espeland. Her får alternativet ei 550 meter lang dagsone før alternativet fortset i tunnel med 3,57 % stigning fram til kryss med E134. Krysset med E134 er flytta sørvestover for å kunne utvikle dette krysset til ei toplansløyising.

Alternativet løyser skredfaren i den øvste delen av Oddadalen og legg til rette for rasteplass rett overfor Låtefoss. Løysinga har med gang- og sykkelveg på vestsida av riksvegen frå Lausasteintunnelen og fram til Hildal. Ved Hildal går gang- og sykkelvegen under rv. 13 og følgjer noverande veg vidare til dagens kryss med E134. Denne strekninga av noverande kan bli stengt om vinteren frå Grønstad til Steinaberg bru grunna stor rasfare. Om sommaren kan strekninga i tillegg til gang- og sykkelveg også nyttast som turistveg til Låtefoss.

Alternativ 3

Alternativ 3 følger noverande veg frå Lausasteintunnelen ved Sandvinvatnet opp til Grønstad. Her går veglinja i tunnel med stigning 4,87 % heilt til kryss med E134. Krysset med E134 er flytta søraustover i høve til kryss til gamlevegen via Utsikten.

Alternativet løyser skredfaren i den øvste delen av Oddadalen. Løysinga har med gang- og sykkelveg på vestsida av riksvegen frå Lausasteintunnelen fram til Grønstad. Frå Grønstad følgjer gang- og sykkelvegen noverande veg vidare til noverande kryss med E134. Denne strekninga av noverande veg kan bli stengt om vinteren frå Grønstad til Steinaberg bru grunna stor rasfare. Om sommaren kan strekninga i tillegg til gang- og sykkelveg også nyttast som turistveg til Låtefoss.

Alternativ 4

Alternativ 4 følgjer noverande veg frå Lausasteintunnelen ved Sandvinvatnet opp til Grønstad. Her går veglinja i tunnel med stigning 3,69 % fram til litt nord for Låtefoss. Veglinja kryssar så Opo og går på vestsida av elva framom Låtefoss, kryssar Opo med bru og går i ny tunnel med 5,0 % stigning heilt til kryss med E134. Krysset med E134 er flytta søraustover i høve til kryss til gamlevegen via Utsikten.

Alternativet løyser skredfaren i den øvste delen av Oddadalen. Løysinga har med gang- /sykkelveg på vestsida av riksvegen frå Lausasteintunnelen og fram til Grønstad. Frå Grønstad følgjer gang- og sykkelvegen noverande veg vidare til noverande kryss med E134. Denne strekninga av dagens veg kan bli stengt om vinteren frå Grønstad til Steinaberg bru grunna stor rasfare. Om sommaren kan strekninga i tillegg til gang- og sykkelveg også nyttast som turistveg til Låtefoss.

Alternativ 5

Alternativ 5 følgjer noverande veg frå Lausasteintunnelen ved Sandvinvatnet opp til Hildal. Her kryssar veglinja Opo og går i tunnel med stigning 4,28 % opp til Espeland. Alternativet får så ei 1760 meter lang dagsone inklusiv bru over Oddadalen og fortset i dagen fram til tunnel med 4,68 % stigning fram til kryss med E134. Krysset med E134 er flytta søraustover i høve til kryss til gamlevegen via Utsikten.

Alternativet løyser skredfaren i den øvste delen av Oddadalen og legg til rette for rasteplass rett overfor Låtefoss. Løysinga har med gang- og sykkelveg på vestsida av riksvegen frå Lausasteintunnelen og fram til Hildal. Ved Hildal går gang- og sykkelvegen under rv. 13 og følgjer noverande veg vidare til noverande kryss med E134. Denne strekninga av noverande veg kan bli stengt om vinteren frå Grønstad til Steinaberg bru grunna stor rasfare. Om sommaren kan strekninga i tillegg til gang- og sykkelveg også nyttast som turistveg til Låtefoss.

Alternativ 6

Alternativ 6 er sett fram av Steinar Tokheim. Løysinga er endra i sør der hans forslag hadde kryss med E134 i tunnel. Kryss i tunnel vert ikkje tilrådd frå sentralt hald og løysinga er endra slik at tunnelen kjem ut ved Grostøl og nytt kryss med E134 ved Grastjørn. Omlegginga av E134 med tunnel er tatt med i dette alternativet.

Alternativet løyser skredfaren i den øverste delen av Oddadalen og legg til rette for rasteplass rett overfor Låtefoss. Løysinga har med gang-/sykkelveg på vestsida av riksvegen frå Lausasteintunnelen og fram til Grønsdal. Frå Grønsdal føl gang-/sykkelveg noverande rv 13 vidare til noverande kryss med E134. Denne strekninga av noverande veg kan bli stengt om vinteren frå Grønsdal til Steinaberg bru grunna stor rasfare. Om sommaren kan strekninga i tillegg til gang-/sykkelveg og nyttast som turistveg til Låtefoss.

Deponiområde

I arbeidet med å lokalisere deponiområde blei det presentert tre ulike prinsipp for deponi.

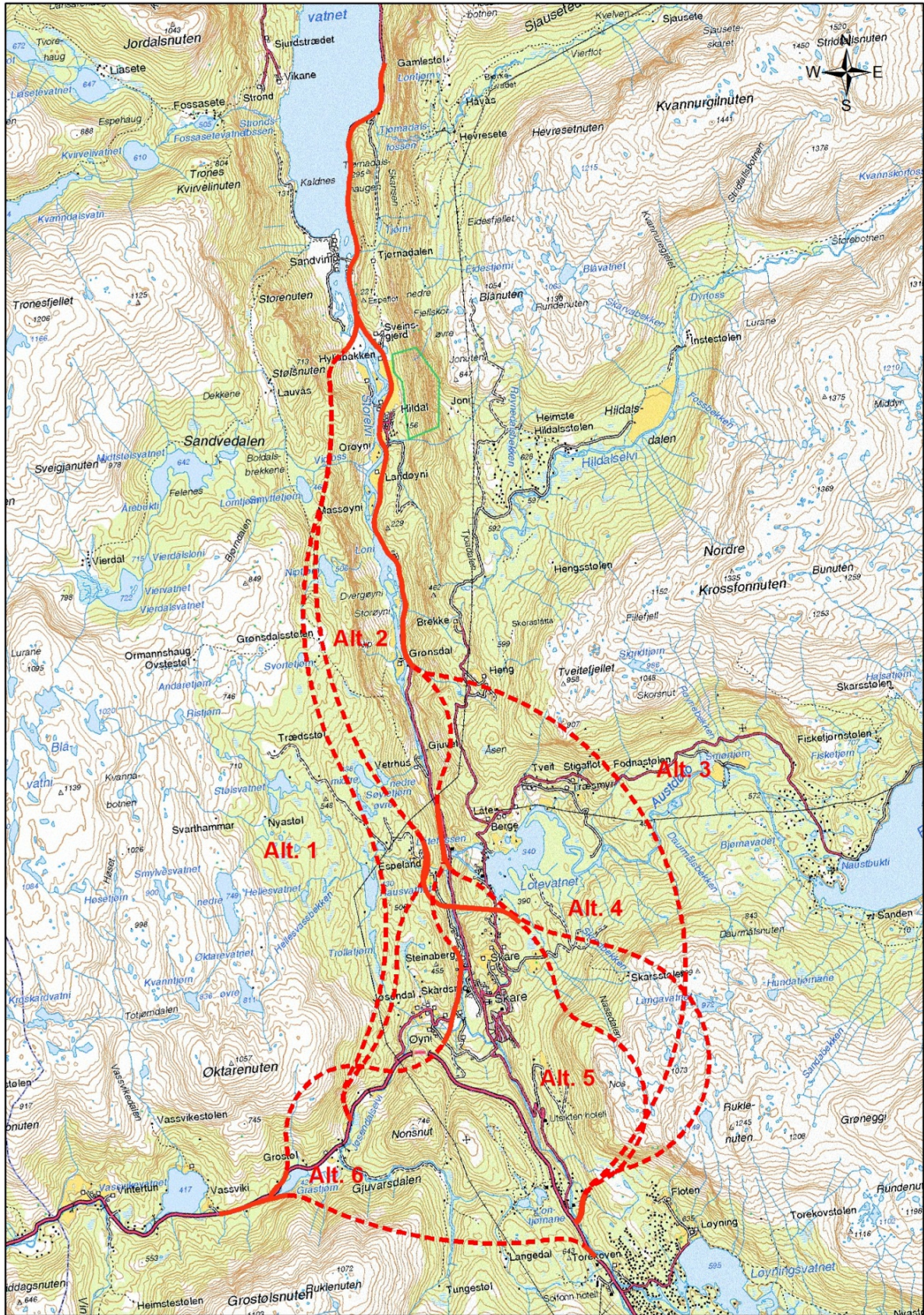
Prinsipp «**Oddadalen**» baserte seg på at transportlengdene skulle vere så korte som mogleg. Dette kravde eit massedeponi i tiltaksområdet, og ein måtte då finne løysingar for å deponere i Oddadalen. Alternativa som fans i, eller i umiddelbar nærheit til planområdet ville vere ein del av denne løysinga.

Prinsipp «**Åkrafjorden**» knytte seg til at det i samband med utbygginga av Rullestadparsellen vart deponert noko massar i sjø ved Skålnes i Åkrafjorden i Etne kommune. Avstanden frå Skålnes til dei næraste tunnelmunningane i prosjektet for ny rv. 13 Oddadalen var på hhv. 23 og 35 km til dei fjernaste tunnelmunningane. Alternativt kunne Etne kommune vurdere å utarbeide eit prosjekt nærare anleggsområda, der ein kunne nytte massane i ettertid. Skålnes var tenkt som ein rein deponeringsplass der massane ville bli fylt på djupt vatn.

Prinsipp «**Sørfjorden/Odda**» innebar ei tilsvarande løysing som «Åkrafjorden», men her deponerte ein massane i Sørfjorden. Her var det knytt problemstillingar til inste del av Sørfjorden pga. tungmetall, PCB og andre miljøskadelege stoff i fjordbotnen. Det fins imidlertid ei rekkje deponiplasser eller nyare utfyllingar i området frå tidlegare. I samband med etablering av fjellhallar til deponering av miljøskadeleg avfall, har det vorte tippa massar på djupare område i fjorden, ved Mulen. Avstanden frå Mulen til næraste tunnelopning er 15 km og 26 km til den fjernaste.

Valt løysing

Det blei valt å handtere massane i ei slags kombinasjonsløysing av dei skisserte prinsippa, men at ein går vekk frå tanken om å finne fleire mindre deponi innanfor planområdet. Sjølve Oddadalen som landskap er sårbar og det let seg ikkje gjere å finne deponi som ikkje vil gi negativ konsekvens for natur og landskap. Deponering av overskotsmassar vert handtert utanfor åplanområdet og er difor ikkje ein del av konsekvensutgreiinga. Massar kan brukast i prosjektet gjennom vegutviding og bygging av g/s-veg langs Sandvinvatnet ved utfylling i vatnet, samt ved å anleggje ein mindre bussterminal ved utfylling i Grastjørn. Dette skal tas med i KU for rv. 13 Oddadalen. Bussterminal ved Grastjørn kjem i tillegg til vedtatt reguleringsplan for E134 med fylling i Grastjørn. Resten av masseoverskotet vert deponert utanfor planområdet. Aktuelle stader er mellombels deponi i eit gammalt sandtak i Fjæra, dumping i Åkrafjorden og til bruk for å anlegge rasteplass ved Sandvinvatnet nærare Odda med utsyn mot Buerdalen der det i dag er ein liten og trafikkfarleg avkøyrse. Dette må avklarast i ein eigen planprosess.



Oversikt over alternativa

2 METODE

2.1 HÅNDBOK 140

Metodikken i Statens vegvesens *Håndbok 140* er lagt til grunn for analysen. Handboka definerer nærmiljø og friluftsliv slik:

Nærmiljø defineres som menneskers daglige livsmiljø. **Friluftsliv** defineres som opphold og fysisk aktivitet i friluft i fritiden med sikte på miljøforandring og naturopplevelse. Begge disse definisjonene beskriver opphold og fysisk aktivitet i friluft knyttet til bolig og tettstedsnære uteområder, byrom, parker og friluftsområder.

Tre begrep står sentralt når det gjeld vurdering og analyse av ikkje-prissette konsekvensar; **verdi, omfang og konsekvens**.

- Med **verdi** meiner ein ei vurdering av kor verdifullt eit område eller eit miljø er.
- Med **omfang** meiner ein ei vurdering av kva endringar tiltaket er antatt å medføre for dei ulike miljøa eller områda, og graden av denne endringa.
- Med **konsekvens** meiner ein ei avveging mellom dei fordeler og ulemper eit definert tiltak vil medføre.

Analysen av nærmiljø og friluftsliv skal belyse tiltakets verknader for bebuarane i, og brukarane av det berørte området. I analysen av nærmiljø blir det vurdert korleis tiltaket svekker eller betrar dei fysiske forholda for trivsel, samvær og fysisk aktivitet i uteområda. Indirekte har dette betydning for helse.

På bakgrunn av registreringar deler ein influensområdet inn i einskaplege delområder. Følgjande registrerings-kategoriar ligg til grunn:

- Bustader og heildøgnsinstitusjonar (antall bustader, tettheit, uteplassar i tilknytning til bustad, fellesområder for opphald og leik mellom husa).
- Skular, barnehagar, kulturinstitusjonar, arbeidsplassar, butikkar og servicetilbod (bygningar der mange oppheld seg store deler av dagen).
- Møtestader (type, aktivitet, brukargrupper, beliggenheit, klimatiske forhold, opplevingskvalitetar og bruksfrekvens).
- Felles uteområder (type, aktivitet, brukargrupper, beliggenheit, klimatiske forhold, opplevingskvalitetar og bruksfrekvens).
- Veg- og stinett for gåande og syklende (type/funksjon, målpunkt, bruksfrekvens/ trafikkomfang, framkommelegheit, hindre og barrierar, ubehag/utrygghet for brukarane, betydning som innfallsport til turområder, opplevingskvalitetar).
- Identitets-skapande områder og element (skildring av kva som gjer at området/elementet er identitetsskapande, kor mange som kjenner til området/elementet, og kven området har betydning for).
- Friluftsområder (omfattar områdetype, størrelse, aktivitet, brukargrupper, beliggenheit, sti- og løypenett, opplevingskvalitetar og bruksfrekvens)

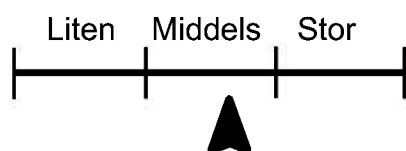
Alle bustader har stor verdi for dei som bur der uavhengig av standard, utsikt, solforhold og miljøproblem. Det er ikkje slik at det er mindre alvorleg å belaste ein bustad med reduserte kvalitetar enn ein bustad med gode kvalitetar, eller av mindre betydning å betre forholda for desse.

Konsekvensane av støy og luftforureining er for ein stor del prissatt og inngår som ein del av eit tiltaks nytte. Støy på uteplass, støy i områder med spesielle krav til stillheit og konsentrasjonar av luftforureining i forhold til nasjonale mål skal inngå i vurderingane for nærmiljø og friluftsliv. Eventuell støy i følsame naturområder må bereknast spesielt.

2.2 KRITERIER FOR VERDIVURDERING

Verdisettinga av tema i rapporten er basert på kriteriar lagt til grunn i Statens vegvesens håndbok 140 Konsekvensanalyser, som vist i Tabell 1.

Verdien blir fastsatt langs ein glidande skala som spenner frå liten verdi til stor verdi basert på den relative betydningen av området for gjeldende tema.



Figur 3: Verdien blir fastsatt ut frå ein glidande skala.

Tabell 1: Kriterier for å bedømme verdi for nærmiljø og friluftsliv. Henta frå HB 140, Statens vegvesen.

	Liten verdi	Middels verdi	Stor verdi
Vanlige boligfelt og boligområder	- Lav tetthet av boliger og få boliger	- Vanlige boligfelt og boligområder	- Tette konsentrasjoner av boliger
Øvrige bebygde områder¹⁾	- Lav bruks- og oppholdsintensitet - Ingen skoler, barnehager, lite fritidstilbud for barn og unge	- Middels bruks- og oppholdsintensitet - Fritidstilbud der en del barn og unge oppholder seg	- Svært stor bruks- og oppholdsintensitet - Grunnskoler/barnehager /fritidstilbud der mange barn og unge oppholder seg
Offentlige/ felles møtesteder og andre uteområder i byer og tettsteder (plasser, parker, løkker med mer)	- Uteområder som er lite brukt	- Uteområder som brukes ofte/av mange - Områder som har betydning for barn og unges fysiske utfoldelse.	- Uteområder som brukes svært ofte/av svært mange - Viktige områder for barn og unges fysiske utfoldelse - Områder som har betydning for et større omland
Veg- og stinett for gående og syklende	- Veg- og stinett som er lite brukt, og/eller som mange føler ubehag og utrygghet ved å ferdes langs - Ferdslinjer med flere barrierer og/eller som oppleves som omveier og dermed er lite brukt	- Veg- og stinett som er mye brukt, - Ferdslinjer til sentrale målpunkter ²⁾ - Ferdslinjer som er en del av sammenhengende ruter	- Sentrale ferdslinjer for gående og syklende som er svært mye brukt, har god framkommelighet, og oppleves som trygge og attraktive å ferdes langs - Hovedferdslinjer til sentrale målpunkter ²⁾
Identitetsskapende områder/elementer	- Områder/elementer som få knytter stedsidentitet til	- Områder/elementer som noen knytter stedsidentitet til	- Områder/elementer som svært mange knytter stedsidentitet til
Friluftsområder	- Områder som er mindre	- Områder som brukes av	- Områder som brukes

	brukt til friluftsliv	mange til friluftsliv - Området som er særlig godt egnet til friluftsliv 3)	svært ofte/av svært mange - Områder som er en del av sammenhengende områder for langturer over flere dager - Områder som er attraktive nasjonalt og internasjonalt og som i stor grad tilbyr stillhet og naturopplevelse
--	-----------------------	--	--

1) Offentlig og privat service, arbeidsplasser, skoler, fritidstilbud, knutepunkter, funksjonsblandede områder der også boliger inngår

2) Sentrale målpunkter er innfallsporter til turområder, skoler, arbeidsplasser, sentrumsområder og kollektivknutepunkter

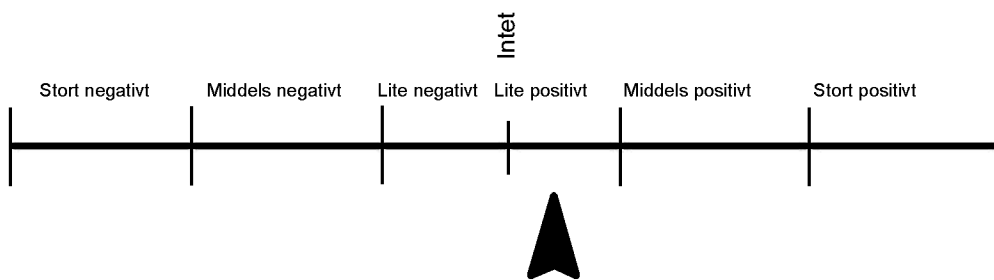
3) Områder som er spesielt godt egnet for fiske, jakt, padling, skøyter eller andre friluftaktiviteter med spesielle krav til området

2.3 KRITERIER FOR OMFANG OG KONSEKVENNS

Vurderinga av omfanget av tiltaket blir gjort ut frå kriteria vist i Tabell 2. Konsekvensen vil framkome ved å samanhalde miljøet/områdets verdi og omfanget. Vifta som er vist i Figur 5, er ei matrise som angir konsekvensen ut frå gitt verdi og omfang. Som det går fram av figuren, blir konsekvensen angitt på en ni-delt skala, frå meget stor positiv konsekvens (+ + + +) til meget stor negativ konsekvens (----). Midt på figuren er ein strek som angir intet omfang og ubetydelig/ingen konsekvens.

Tabell 2: Kriterier for å vurdere omfang i forhold til nærmiljø og friluftsliv. Henta frå HB 140, Statens vegvesen.

	Stort positivt omfang	Middels positivt omfang	Lite/intet omfang	Middels negativt omfang	Stort negativt omfang
Bruksmuligheter	- Tiltaket vil i stor grad bedre bruksmulighetene for området	- Tiltaket vil bedre bruksmulighetene for området	- Tiltaket vil ikke endre bruksmulighetene for området	- Tiltaket vil redusere bruksmulighetene for området	- Tiltaket vil ødelegge bruksmulighetene for området
Barriere for ferdsel og opplevelse	- Tiltaket vil fjerne betydelige barrierer mellom viktige målpunkter	- Tiltaket vil i noen grad redusere barrierer mellom viktige målpunkter	- Tiltaket vil i liten grad endre barrierer	- Tiltaket vil i noen grad medføre barrierer mellom viktige målpunkter	- Tiltaket vil medføre betydelige barrierer mellom viktige målpunkter
Attraktivitet	- Tiltaket vil i stor grad gjøre området mer attraktivt	- Tiltaket vil gjøre området mer attraktivt	- Tiltaket vil stort sett ikke endre områdets attraktivitet	- Tiltaket vil gjøre området mindre attraktivt	- Tiltaket vil i stor grad redusere områdets attraktivitet
Identitetsskapende betydning	- Tiltaket vil i stor grad øke områdets identitetsskapende betydning	- Tiltaket vil øke områdets identitetsskapende betydning	- Tiltaket vil stort sett ikke endre områdets identitetsskapende betydning	- Tiltaket vil forringe områdets identitetsskapende betydning	- Tiltaket vil ødelegge områdets identitetsskapende betydning



Figur 4: Omfangsvurderingane blir angitt på ein glidande skala frå stort negativt til stort positivt omfang.

Det siste trinnet i vurderingane består i å kombinere verdien av det enkelte temaet og omfanget for å få den samla vurderinga av tiltaket.

Verdi Ingen verdi	Omfang		
	Liten	Middels	Stor
Stort positivt			Meget stor positiv konsekvens (++++)
Middels positivt			Stor positiv konsekvens (+++)
Lite positivt			Middels positiv konsekvens (++)
Intet omfang			Lite positiv konsekvens (+)
Lite negativt			Ubetydelig (0)
Middels negativt			Lite negativ konsekvens (-)
Stort negativt		Middels negativ konsekvens (- -)	
		Stor negativ konsekvens (- - -)	
		Meget stor negativ konsekvens (- - - -)	

Figur 5: Konsekvensvifta viser korleis verdi og omfang blir kombinert for å finne konsekvens. Henta frå Håndbok 140, Statens vegvesen 2006.

Samanstillinga gir eit resultat langs ein skala frå *meget stor positiv konsekvens* til *meget stor negativ konsekvens*. Dei ulike kategoriane er illustrert ved å nytte symbola “-“ og “+”

Tabell 3: Samanstilling.

Symbol	Skildring
++++	Meget stor positiv konsekvens
+++	Stor positiv konsekvens
++	Middels positiv konsekvens
+	Liten positiv konsekvens
0	Ubetydelig/ingen konsekvens
-	Liten negativ konsekvens
--	Middels negativ konsekvens
---	Stor negativ konsekvens
----	Meget stor negativ konsekvens

2.4 AVBØTANDE TILTAK

Alle tiltak som inngår i investeringskostnadene skal leggest til grunn ved vurdering av omfang. Andre tiltak som blir anbefalt for å redusere negative verknader skal omtalast som avbøtande tiltak. Mogelege avbøtande tiltak er omtalt til slutt i rapporten.

2.5 FØRINGAR FOR ARBEIDET

Nærmiljø

Det føreligg fleire sentrale dokument i form av politiske føringar, som t.d. stortingsmeldingar og ulike retningslinjer knytt til nærmiljø. Nokre av dei viktigaste er:

- *St. melding nr 23 (2001-2002) Betre miljø i byer og tettsteder*. Her blir det bl.a. peika på viktigheita av fråvær av støy i bustad- og friluftsområder, og at dette er eit mål ein må etterstrebe gjennom gode planprosessar.
- *Rikspolitiske retningslinjer for barn og unge*. I retningslinjene for å styrke barn og unge sine interesser i planlegginga er det bla lagt særskilt vekt på at areal og anlegg som skal brukast av barn og unge skal vere sikra mot forureining, støy, trafikkfare og anna helsefare.
- Retningslinjer for behandlinga av støy i arealplanlegginga er T-1442. Retningslinja skal leggest til grunn av kommunar, regionale myndigheiter og berørte statlege etatar ved planlegging og behandling av enkeltsaker etter plan- og bygningslova. Støyretningslinja T-1442 er utarbeida i tråd med EU-regelverkets metodar og målestørrelsar. Den er også koordinert med støyreglane som er gitt etter forureiningslova og teknisk forskrift til plan- og bygningslova. Støy blir i hovudsak behandla som pris-sette konsekvensar. I denne rapporten, som omhandlar ikkje-prisette konsekvensar, blir støy kun omtalt i forhold til redusert funksjonell kvalitet på uteareal.

Friluftsliv

Det er eit overordna politisk mål at alle skal ha mogelegheit til å utøve helsefremmande, trivselsskapande og miljøvennleg friluftsliv og fysisk aktivitet i det daglege livsmiljøet og i omkringliggende naturområder.

Friluftslova regulerer forholdet mellom grunneigarar og allmennheita, og definerer kva som er innmark og utmark. Allemannsretten utgjer ein sentral del av lova. Friluftslova regulerer forholdet mellom grunneigarar og allmennheita. Den gir allmennheita rettigheter, men også plikter av omsyn til grunneigarar, naturen og friluftsfolk.

Det offisielle namnet på lova er lov av 28. juni 1957 nr. 16 om friluftslivet. Formålet med friluftslova er å verne friluftslivets naturgrunnlag og sikre allmennheita rett til ferdsel og opphald i naturen. Lova skal fremme og bevare mogelegheita til å utøve friluftsliv som ein helsefremmande, trivselskapande og miljøvennlig fritidsaktivitet

2.5 AVGRENSING MOT ANDRE FAGTEMA

I mange tilfeller vil nærmiljø og friluftsliv ha betydning for, og berøre andre fagtema. Her går skillet på at det er ulike aspekt som blir vektlagt. For å unngå dobbeltvektning det definert følgjande avgrensingar for temaet nærmiljø og friluftsliv:

- Betydning for trivsel, samvær og fysisk aktivitet for dei som bur i, eller er brukarar av eit område blir vurdert under temaet nærmiljø og friluftsliv. Områda sine visuelle kvalitetar blir behandla under temaet landskapsbilde/bybilde.
- Identitetsskapande område eller element for bebuarar eller brukarar blir vurdert under nærmiljø og friluftsliv. Dette kan for eksempel vere viktige møteplassar, kulturminner/miljø eller naturelement.
- Soppsanking, bærplukking, jakt og fiske som fritidsaktivitetar blir behandla under temaet nærmiljø og friluftsliv, medan bær, fisk og vilt som matressurs blir behandla under temaet naturressursar, og bestandane av planter og dyr under naturmiljø.
- Innløysing av bustader er ein prissett konsekvens, og inngår difor i kostnadsoverslaget. Betydninga av at bustader blir borte for nærmiljøet som står att blir vurdert under nærmiljø og friluftsliv.
- Sykling og gange som leik på friområde og liknande blir omtalt under nærmiljø og friluftsliv, medan sykling og gange som transportform kan prissettast og bereknast i EFFEKT dersom ein har data for trafikkomfang i før- og ettersituasjonen. Der dette ikkje blir berekna, skal verknadane omtalast under nærmiljø og friluftsliv.

Konsekvensen av støy og luftureining berører fleire tema, og det er difor gjort følgjande avgrensingar:

- Plager og redusert livskvalitet knytt til innandørs støy blir behandla som prissett konsekvens.
- Plager av luftureining ved bustad blir behandla som prissett konsekvens.
- Forkorta livsløp som følgje av lokal luftureining blir ikkje vurdert under nærmiljø og friluftsliv, og blir heller ikkje rekna som prissatt.
- Dei visuelle verknadane av eit støyskjermingstiltak sett frå vegen og fra vegens omgjevnader blir vurdert under landskapsbilete.
- Reduksjon av uteareala sine funksjonelle kvalitetar som følgje av støy, støytiltak, luftureining og lokalklimatiske endringar blir omtalt under nærmiljø og friluftsliv.

Det er utarbeida ein eigen støyrapport med støykart.

2.6 USIKKERHEIT OG DATAKVALITET

Verdivurderingane for nærmiljø og friluftsliv tek utgangspunkt i bruksintensitet. Dette kan vere vanskeleg å måle, og stort sett fins det ikkje datagrunnlag på dette. Bruksintensitet må difor ta utgangspunkt i generelle betraktningar, der ein i hovudsak seier at tett befolka nærmiljøområder har større bruk enn tynt befolka områder.

Bruksintensitet for friluftsområder tek utgangspunkt i planstatus, lokalkunnskap, grad av tilrettelegging og synlege teikn på bruk i terrenget. Fylkesmannen i Hordaland og Hordaland fylkeskommune si kartlegging og verdsetting av regionalt viktige område i Hordaland (Prosjektrapport 2008) viser viktigheita av friluftsområder, og gir også noko informasjon om bruk. Desse dataene fins digitalt, og er her brukt i arbeidet med å kartlegge verdi på friluftsområder. Dataene er på eit noko overordna nivå, og er gjerne for grovmaske når ein skal vurdere avgrensingar på detaljnivå.

Det fins data om innfallsportar til turområder med parkeringsmogelegheiter, oversikt over turløyper o.l. i Friluftskart over Odda kommune frå 2000. Dette er brukt i arbeidet med å kartlegge viktige utfartsområder o.l.

Det er ikkje utført barnetråkkregistreringar, men kontakt mot skule og barnehage på Skare har resultert i kart over områder som er brukt til tur og leik i skule/barnehagetid, og ein reknar med at fleire av desse områda også er nytta i fritida. Kartmaterialet sier også noko om bruksfrekvens og kva aktivitetar områda blir brukt til. Opplysningar henta herifrå er brukt som tilleggsinformasjon til verdikartlegginga.

Alt i alt er kjelder som er brukt i arbeidet Odda kommune sitt internettkart, kommuneplan og kommunedelplaner, Fylkesmannen i Hordaland og Hordaland fylkeskommune si kartlegging og verdsetting av regionalt viktige område i Hordaland (Prosjektrapport 2008), Friluftskart utgitt av Odda kommune 2000. Kontakt mot Odda kommune, Skare barneskule og Skare barnehage, er også brukt som kjelder for å vurdere området sin verdi som nærmiljø- og friluftsområde.

3 KONSEKVENSENTGREIING

3.1 PLANPROGRAMMET

I følgje Statens vegvesens Handbok 140 er nærmiljø og friluftsliv eitt av 5 tema under ikkje-prisette konsekvensar som skal utgreiast.

Planprogrammet sitt krav til utgreiing:

Nærmiljø og friluftsliv.

Analysen av nærmiljø og friluftsliv skal klargjere tiltakets verknader for bebuarar og brukarar av det området som tiltaket får følgjer for. Det skal vurderast korleis tiltaket svekkar eller betrar dei fysiske forholda for trivsel, samvær og fysisk aktivitet i uteområda. I nokre tilfelle kan nærmiljø og friluftsliv ha motstridande interesser. I desse tilfella skal utgreiar gjere ei vurdering av og grunngje kva som blir vektlagt i kvart enkelt tilfelle. Influensområdet for tiltak skal avgrensast og beskrivast. Friluftsliv vil i mange tilfelle være premissgivande for avgrensing av influensområdet. Det skal innhentast data om eksisterande forhold frå offentlige etatar, lag, organisasjonar og ressurspersonar. På bakgrunn av dei innsamla data skal det gis ein verdinøytral beskriving av dagens tilstand og typiske trekk ved nærmiljøet og friluftslivet innanfor planområdet og i det aktuelle influensområdet. Områder som er viktige for nærmiljø og friluftsliv skal vidare kartfestestast, beskrivast og visualiserast ved tekst og gjennom eit verdikart. Vurderingane som ligg til grunn skal grunngjevast.

Eksempel på moment som utgreiar skal vurdere:

- arealinngrep i viktige område
- tilgjengelegheit til friluftsområder
- eventuell reduksjon av dei funksjonelle kvalitetar av uteareal som følgje av støy, støytiltak, luftforureining og lokalklimatiske endringar skal omtalast under nærmiljø og friluftsliv
- barriereverknader

Omfang og konsekvensar som ein legg til grunn at tiltaket kan medføre for nærmiljøet og friluftslivet skal skildrast.

For å redusere et eventuelt negativt omfang for eit miljø/område skal det foretas ei skriftleg framstilling for avbøtande tiltak. Avbøtande tiltak skal ikkje inngå i omfangsvurderinga.

3.2 FRILUFTSLIV I KOMMUNEN OG PLANOMRÅDET

Odda kommune, inst i Sørfjorden, er regionsenter i indre Hardanger. Kommunen dekker ca.1.650 km², og har meir enn 200 innsjøar med ørret, og er slik populær blant sportsfiskarar. Odda har ein betydeleg part i Hardangervidda nasjonalpark, med Europas største villreinstamme, eit attraktivt tur/hyttenett og fiskerike vatn. Folgefonna nasjonalpark og den sørlegaste av dei store breane i Noreg, ligg vest i kommunen. Folgefonna er særleg kjent for fantastiske vårskiturar, men det er mogleg å gå på ski her nesten heile året. Ein kan gå Folgefonna både på langs og på tvers. Her er det

også organisert dagleg breføring deler av sommaren. Oddadalen, som ligg mellom Hardangervidda og Folgefonna, er også kjent som "Fossenes dal", med 7 flotte fossar på rekke og rad, Strandsfoss, Tjødnadalsfossen, Vidfoss, Hildalsfossen, Espelandsfossen, og til slutt Låtefoss, med sistnemnde som den mest kjente. Oddadalen er omkransa av flotte turruter, med bl.a. Eidesnuten/Rosnos der ein kan nyte utsikten mot Oddadalen i sør, Folgefonna i vest og Hardangerfjorden i nord.

Kommunen er kjent som industri- og kraftkommune. Seljestad ligg 22 km sør for Odda sentrum. Her finn ein eit flott og familievennleg turterreng sommar som vinter, med kulturspor tilbake til ca 500 e.Kr. Her er det også opplyste langrennsløyper. Røldal, 42 km frå Odda sentrum, er ei fjellbygd kjent for sitt særmerkte kulturlandskap og som innfallsport til Hardangervidda vest, men også som ein populær vintersportsstad. Røldal skisenter er eit av dei mest snørike skistadene i landet. Reinsnos, som ligg 30 km sør for sentrum av Odda, er eit attraktivt hytteområde med fjellgardar. Staden er utgangspunkt for store og alpinprega områder.

Odda/Ullensvang turlag er nest største lokallag av DNT/Bergen Turlag. Turlaget i Odda/Ullensvang er ei aktiv turgruppe som har som føremål å stimulera til auka friluftsliv for både folk i distriktet og tilreisande, og administrerer fleire hytter til allment friluftsliv. Det fins også fleire aktivitetsbedrifter knytt til friluftslivet i Odda, desse tilbyr mange slags aktivitetar for så vel turistar, bedrifter og private, skuleklasser og arrangement i regi av ulike lag og organisasjonar, sommar som vinter.

3.3 NÆRMILJØ- OG FRILUFTSLIVVERDIAR I PLANOMRÅDET

Befolkning

Tall frå Statistisk sentralbyrå viser at folketalet i Odda kommune er på veg nedover, og berre dei 12 siste åra har kommunen mista over 1 000 innbyggjarar. Dette er i hovudsak på grunn av redusert sysselsetting i industrien og begrensa alternative sysselsettingsmogelegheiter. Innbyggjartalet i tettbygd strøk var på 5 059 per 1. januar 2011, og innbyggjartalet i heile kommunen var på 6 985 i same tidsrommet.

Innanfor planområdet, som består av delområde Oddadalen og grunnkretsane Seljestad, Skare, Jøsendal, Hildal/Sandvin, Jordal og Reinsnosi, budde det 700 personar pr. 1.1.2011. Befolkninga i planområdet hadde i 2001 ein alders-struktur som låg tett opptil gjennomsnittet i kommunen og landet for øvrig, det var imidlertid ein høgare prosentandel i gruppa 50-59 år og ein noko lågare prosentandel eldre i Oddadalen enn det ein fann i resten av kommunen og landet.

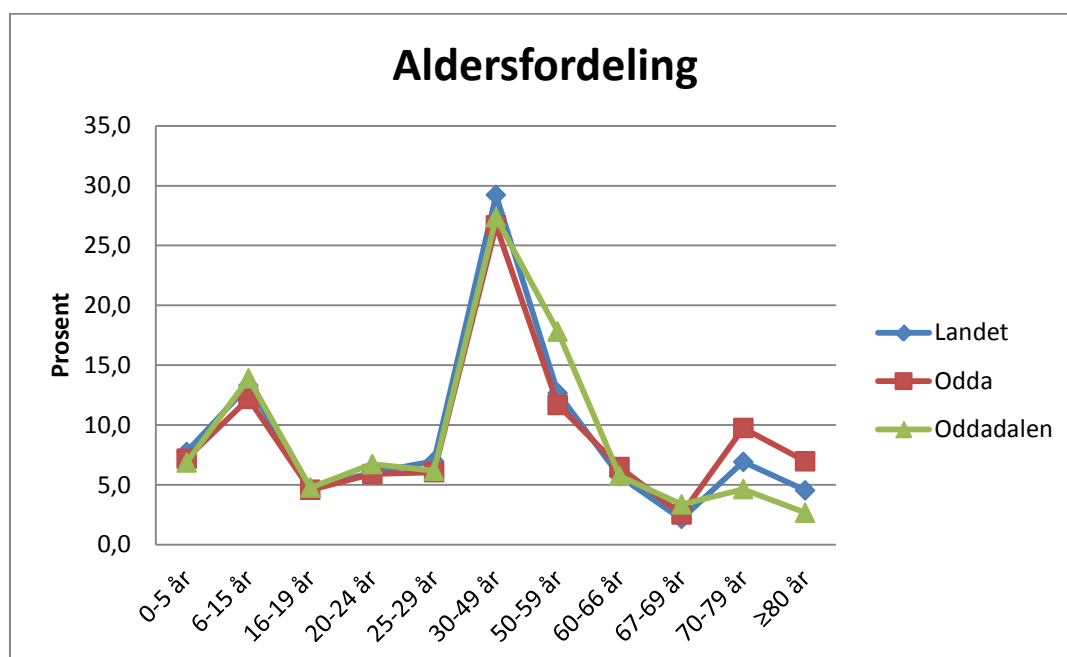
Befolkningstettheita innanfor planområdet er låg, med den største bustadkonsentrasjonen på Skare.

Tabell 4: Antal busette, sysselsatte, ein-hushald og eigeforhold i planområdet. Henta frå SSB, Folke- og boligtellingen 2001.

	Seljestad	Skare	Jøsendal	Hildal/Sandvin	Jordal	Reinsnosi
Busette	34	402	73	118	73	0
Sysselsatte	17	254	40	58	37	0
Hushaldningar	14	147	31	42	34	0
Ein-person-hushald %	42,9 %	16,3 %	32,3	28,6 %	38,2 %	0
Eig eigen bustad %	92,9 %	89,8 %	83,9 %	88,1 %	79,4 %	0

Tabell 5: Befolkningsstruktur innanfor planområdet. Alle eitt-tall og to-tall er endra til 0 eller 3 for å ivareta personvernet. Henta frå SSB, Folke og boligtellingen 2001.

Grunnkrets	I alt (2001-tall)	0-5 år	6-15 år	16-19 år	20-24 år	25-29 år	30-49 år	50-59 år	60-66 år	67-69 år	70-79 år	≥80 år
Seljestad	30	0	3	3	3	0	9	6	3	3	0	0
Skare	415	28	64	20	29	27	124	78	14	15	12	4
Jøsendal	77	10	4	0	8	8	17	14	4	3	3	6
Hildal/Sandvin	112	8	17	3	5	6	27	18	10	3	9	6
Jordal	79	3	11	8	3	3	18	11	10	0	9	3
Reinsnosi	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SUM	713	49	99	34	48	44	195	127	41	24	33	19



Figur 6: Aldersfordelinga i planområdet, kommunen og landet for øvrig. Henta frå SSB, Folke og boligtellingen 2001.

Bebygde områder

Nærmiljø omfattar mennesket sitt daglege livsmiljø, og omfattar både fysiske og sosiale forhold. Konsekvensutgreiinga er avgrensa til endringar i dei fysiske omgjevnadane som ei følgje av planlagt vegbygging. Konsekvensane av ein veg kan vere i form av barriereeffektar og direkte, og nokre gonger indirekte, arealbeslag. Desse konsekvensane blir vurdert i forhold til skule, bustadområder, hytteområder og områder med utvikla fritidsaktivitetar.

Innanfor planområdet ligg bygningane hovudsakleg som spreidd randbusetnad med enkelte konsentrasjonar langs rv. 13 og E134. Store deler av busetnaden er prega av einebustader og gardsbruk med tilhøyrande driftsbygningar. Det er spreidd og meir konsentrert bebyggelse tett inntil riksvegen, enkelte stader også på begge sider av denne.

Planområdet omfattar landbruks-, bustad- og fritidsbustader, jordbruksareal og skogsområder. Blant anna på Hildal og Jøsendal er det knytt noko landbruksverksemd til bygningane.

Skare er den største og einaste tettstaden¹ innanfor planområdet. Dette samfunnet består av bustader, skule, grendehus, kyrkje og butikk i tillegg til et par landbruksbygningar. Blant næringsverksemdene i tettstaden kan i tillegg til nærbutikken nemnast Skare sagbruk og Skare Auto (bilverkstad). I området rundt Lontjørnane er det etablert ein mindre konsentrasjon av fritidsbustadar.

Rv. 13 går gjennom heile planområdet og set sitt preg på nærmiljøet. Det er ikkje utbygd gang- og sykkelvegssystem på nokon av sidene av vegen, og då heller ingen over- eller undergangar i planområdet. Dette fører til at riksvegen enno meir blir ein fysisk barriere for dei som må krysse vegen for å komme seg til t.d. frå parkeringsplass til utfartsstader for fjellturar eller så enkelt som å gå på besøk til naboen på andre sida av riksvegen.

Bustadområder

Skare

Ein tek av til Skare frå rv. 13 i Oddadalen, inn på fv. 100. På Skare finn ein om lag 402 busette (pr. 1.1.2011, SSB.no). Det er fleire tomtar i området, og fleire bustader er under bygging. I 2001 var det 147 hushaldningar på Skare, og av desse var det 16,3 % som var einehushaldningar, noko som tilseier at det er ein del fleirhushaldningar i området, og gjerne då også ein del barnefamiljar. Området er dominert av einebustader med hagar og opparbeida uteareal, men det er også innslag av meir konsentrert småhusbebyggelse med tilhøyrande uteareal.

Innimellom bebyggelsen er det opparbeida, og for nyare reguleringsplanar planlagt, felles grøntområde for bustadfelta.

¹ Tettstad er av SSB definert som "ei samling hus der det bur minst 200 menneske, og avstanden mellom bygningane normalt ikkje er meir enn 50 meter. Tettstadsgrensene er difor dynamiske og kan verte endra på grunn av utbyggingar og befolkningsendringar."

Skarsmo

På Skarsmo finn ein nokre få bustader, nokre av desse er i tilknytning til gardsbruk.

Sandvin

Sandvin ligg på vestsida av Storelvi og rv. 13. Her finn ein 7-8 større og mindre gardsbruk, enkelte av desse bruka har fleire våningshus, til saman rundt 15-20 bustader.

Hildal

På Hildal er bebyggelsen på begge sider av rv. 13, men dei fleste husa er på austsida av riksvegen. Her er det hovudsakleg snakk om bustadbebyggelse, rundt 20 einebustader, nokre av desse er også knytt til gardsbruk, og då med tilhøyrande landbruksbygningar. Det er også camping/utleigehytter her.

Jøsendal

På Jøsendal er dei fleste eigedommane knytt til landbruksføremål, og ein finn rundt 8-10 gardsbruk her. Det er også rundt 10 bustader knytt til desse, samt enkelte fritidseigedommar. Husa er orientert rundt riksvegen, og enkelte ligg svært nær denne.

Lontjørnane

I området rundt Lontjørnane er det etablert ein konsentrasjon av fritidsbustader. Her finn ein også ein hoppbakke med tilhøyrande fasilitetar. Ein er i gang med vidare utbygging av fritidsbustader i dette området, dette gjeld særleg på vestsida av E134.



Figur 7: Utsikt over Oddadalen frå E134 ved Torekoven.

Offentlege og felles uteområde, møteplassar

Det er helst på Skare ein finn dei offentlege områda og møteplassane, tettstaden har bl.a. eigen barneskule og barnehage, i tillegg til kyrkje, grendahus og butikk (på Skarsmo). Tettstaden Skare har fleire kulturtilbod, som t.d. Skare ungdomslag, Skare idrettslag, fotballag, 4H og bygdekvinnelag.

Ein av dei mest attraktive møteplassane i bygda synes å vere det gamle grendahuset Gamlastovo (eller "Grannaheim") på Skare. Dette er eit over 200 år gammalt og mykje brukt forsamlingshus som kom frå Espeland tidleg på 1900-talet. Ungdomslaget på Skare er skipa i 1913 og har brukt stova sidan då. Gamlastovo, som er namnet ein nyttar i dag, har vore det mest brukte forsamlingshuset, som det einaste utanom skulen, heilt til det "nye" Grendehuset kom i 1978. Skare ungdomslag er eit aktivt lag, som arrangerer alt frå dans og dansekurs til juleverkstad og eigen skidag, og då gjerne i og ved Gamlastovo. Laget har også fast spelekveld ein gong i månaden. Det "nye" grendehuset er samlokalisert med barneskulen, men mykje av aktiviteten til ungdomslaget føregår fortsatt i Gamlastovo. Denne er også brukt til utleige til ulike private arrangement.

Nærbutikken Joker Skarsmo vil også vere ein naturleg og uformell møteplass, både for lokalbefolkninga og tilreisande. Nærbutikken ligg ved rv. 13, ca. ein km sør for Låtefoss. Her har det vore butikk sidan 1913. Butikken har bl.a. eit bredt vareutval, lokal nisjemat og pizzautlevering. Butikken er eit viktig tilbod til så vel fastbuande og hyttefolk som gjennomreisande turistar, og mange vel å nytte seg av butikken som ligg lett tilgjengeleg like ved riksvegen.

Skulen på Skare ligg midt i bygda. Bygget rommar både skule og "det nye" grendahuset (frå 1978), i tillegg til SFO, symjehall og bibliotek. Skulen er få-delt, og har 53 elevar.

Det er fleire idrettsanlegg innan planområdet, og Skare har sitt eige idrettslag. På Lontjørn har Odda idrettslag ei stor skihytte med skiskyttarstadion og ei tre km lang lysløype. Her er også ein hoppbakke med tilhøyrande fasilitetar. Symjehallen ved Skare barneskule, Skare bad, er open for både born, vaksne og familiar på kveldstid, fleire gonger i veka.

Skare barnehage vart opna i 1984, og har sidan 1986 helde til i Skare gamle skule. Tilbodet har endra seg frå å ha ope nokre dagar i veka til å bli eit heildagstilbod som er ope kvar dag. Barnehagen har to avdelingar med barn i alderen 0 - 6 år. Skare barnehage ligg like ved ein gard. Der er det sauer og hestar som barnehagen ser på og følgjer med på gjennom året. I periodar har dyra beite like utanfor barnehagen sitt gjerde. Barnehagen har tilgang til mange og varierte turområde som dei nyttar seg mykje av.

Skare kyrkje er ei langkyrkje frå 1925, bygd i tre og tømmer og har 230 plassar. Kyrkja ligg fint til på ein liten høgde i terrenget, omkransa av høge tre.

På Hildal er det camping-plass og utleiehytter.



Figur 8: Skare kyrkje. Bildet er henta frå Den norske Kyrkje si internettside.

Veg- og stinett for gåande og syklende

Det manglar gang- og sykkelveg innan så godt som heile planområdet og langs dagens rv. 13. Sykkeltrafikken som går langs strekninga skjer difor som blanda trafikk eller på vegskulder langs riksvegen, noko som ikkje er tilrådeleg med dagens fartsgrense og ÅDT.

Gangtrafikken føregår også på vegskulder, noko som er svært farleg og langt frå tilrådeleg med dagens fartsnivå og ÅDT.

Identitetsskapande element

Det er fleire viktige identitetsskapande element for Oddadalen både i planområdet og i influensområdet for planar for ny rv. 13. I umiddelbar tilknytning til noverande riksveg er dei mange fossane i Oddadalen viktige element, og det er då særleg Låtefossen som er mest kjent. Dette er ein av Norges mest besøkte naturbaserte turistattraksjonar. Også elva som renn gjennom dalen, og Sandvinvatnet er viktige element i landskapet i Oddadalen. Gamlastovo er eit viktig identitetsskapande element i bumiljøet på Skare. Dette huset har vore gjenstand for aktivitetar i tettstaden Skare sidan byrjinga av 1900- talet. Huset er fortsatt i intensiv bruk, og er ein viktig møteplass for folk i bygda, gamal som ung. Også nærbutikken Joker Skarsmo er eit identitetsskapande element med røter for butikkdrift langt attende i tid. Nærbutikker er ofte viktige møteplassar for lokalbefolkninga. Med plasseringa til Joker Skarsmo, tett inntil riksvegen, er dette også ein viktig stad for turistar og hyttefolk.

Folgefonna og Hardangervidda er svært viktige identitetsskapande element i influensområdet til planane for ny rv.13. Nasjonalparkane representerer særleg verdifulle høg fjellsområde. Hardangervidda er eit populært turmål for mange, og DNT (Den Norske Turistforeningen) har mange turisthytter der. I påsken er det populært for mange å gå frå hytte til hytte på Hardangervidda. Folgefonna er kjent for sin dramatiske og vakre natur. Med fjordar, fjell, elver, vatn og brefall er

Folgefonna mellom dei aller viktigaste reisemåla i Norge. Det er ei mengd aktivitetar som føregår på Folgefonna, ikkje minst er dette ein populær stad for vår- og sommarskisport. I denne nasjonalparken finst gamle ferdsleruter og stølsvegar som har vore brukt gjennom lange tider. Dei fleste av desse rutene vert brukt også i dag. Fotturistar nyttar området både til dagsturar og lengre turar. Det er fire sjølvbetjente turisthytter inne i nasjonalparken, og turistforeininga har fleire ruter i området. Det blir også arrangert guida turar over breen.

Friluftsområder

Analyseområdet er begrensa til planområdet for rv. 13 Oddalen, medan influensområdet vil vere mykje større. Dette vil særleg gjere seg gjeldande under temaet friluftsliv då dette omfattar bl.a. utfartsområder som i dette tilfellet går til store friluftsområde med både tilrettelagt og ikkje tilrettelagte områder. Det omfattar også områder som er statleg sikra og verna, som td. Folgefonna og Hardangervidda nasjonalparkar. Fleire av friluftsområda som kan bli berørt av planen for ny rv. 13 har også stor utstrekning av friluftsbasert reiseliv som slik blir viktige og mykje brukte områder.

Statleg sikra friluftsområder

Seljestad

Langs eksisterande veg, E134, frå Seljestad og nordover til Lontjørnane er det enkelte lokalitetar som har status som statleg sikra friluftsområder. Desse kan i stor grad sjåast i samheng med viktige utfarts og oppfartsområder. 273 daa.

Hardangervidda

Hardangervidda nasjonalpark er Noregs største, og representerer eit særleg verdifullt høgfjellsområde. Der finst mengder av merka stiar og fleire betjente, sjølvbetjente og ubetjente turisthytter. Det er òg høve til jakt på vidda.

Folgefonna

Folgefonna er landets tredje største isbre, og er kjent for sin dramatiske og vakre natur. Med fjordar, fjell, elver, vatn og brefall er Folgefonna mellom dei aller viktigaste reisemåla i Norge. Variasjonen er stor, og det same er høvet for allsidig naturoppleving. I nasjonalparken finst gamle ferdsleruter og stølsvegar som har vore brukt gjennom lange tider. Dei fleste av desse rutene vert brukt også i dag. Fotturistar nyttar området både til dagsturar og lengre turar. Det finst 4 sjølvbetjente turisthytter i nasjonalparken: Fonnabu, Breidablikk, Holmaskjer og Saubrehytta.

Landskapsvernområde

Buer

Buer landskapsvernområde ligg rett sør for Sandvin, i tilknytning til Folgefonna nasjonalpark. Formålet med Buer landskapsvernområde er å ta vare på eit eigenarta og vakkert naturområde med store opplevingskvalitetar knytt til heilskapen og variasjonen i naturen frå dalføret opp mot høgfjellet. Ein vil også sikre viktige geologiske førekomstar og biologisk mangfald, sikre verdfull vassdragsnatur og

verne om verdifulle kulturlandskap og kulturminne. Her skal allmennheita ha høve til naturoppleving gjennom utøving av tradisjonelt og enkelt friluftsliv utan teknisk tilrettelegging.

Naturreservat

På austsida av rv. 13 ved Hildal er eit edellauvskogområde verna som naturreservat. Formålet med vernet er å ta vare på ein godt utvikla edellauvskog i indre fjordstrøk på Vestlandet. Det gjeld strenge reglar for reservatet, bla. er all vegetasjon, også daude busker og tre freda mot all slags skade og øydelegging. Det kan tenkast at naturreservatet er utgangspunkt for friluftsliv utan teknisk tilrettelegging. Det er også truleg at særleg nedste delen av området er brukt til turområde.

Registrerte utfartsområder

Det er god tilgang til friluftsområder for heile planområdet, med naturen på alle kantar. Somme stader er det godt tilrettelagte utfartsområde med store kart som viser både merka og umerka stiar og løyper. Desse stadene har også parkeringsplass. Utfartsområda er viktige utgangspunkt for turar for både lokalbefolkninga og turistar/besøkande. Det er to registrerte utfartsstader innan planområdet. Den eine ligg like i riksvegen, ved Sandvinsvatnet, like sør for Lausasteintunnelen. Her er det ein mindre parkeringsplass. Det er også ein parkeringsplass på nedsida av vegen, med tilgang til vatnet. Her er det ein del turistar som campar. Ein må krysse vegen for å komme til utfartsområdet dersom ein parkerer her.



Figur 9: Parkeringsplass på nedsida av riksvegen, ved utfartsområde. Til høgre i biletet kan ein skimte Lausasteintunnelen. Biletet er henta frå Google Maps.

Det er også eit tilrettelagt utfartsomåde ved Espeland, like under garden Espeland. Her er det stor parkeringsplass og kart med merka og umerka løyper og stiar til bl.a. Folgefonna.



Figur 10: Parkeringsplass og skilt over turstiar/løper ved Espeland.

3.4 INNDELING I LOKALITETAR OG VERDISSETTING

Ut frå registreringane som er gjort er det identifisert 12 nærmiljø- og friluftslivslokalitetar. Kvart område er skildra og verdivurdert ut frå verdikriteria i HB 140. Område der nærmiljø og friluftsliv er i fokus har det til felles at dette er områder som blir nytta til aktivitetar som føregår utandørs.

Område nr.	Lokalitetsnamn	Verdi	Relevant for konsekvensvurdering
1	Ringedal	Middels til stor verdi - friluftsliv	Ja
2	Sandvin	Middels til stor verdi – nærmiljø og friluftsliv	Ja
3	Sandvinvatnet og Opovassdraget/Storelvi	Middels verdi – friluftsliv	Ja
4	Hildal	Liten til middels verdi – nærmiljø	Ja
5	Naturreservat ved Hildal	Middels verdi – friluftsliv	Ja
6	Folgefonna med Espelandsmarka	Stor verdi – friluftsliv	Ja
7	Reinsnos sør	Middels til stor verdi – friluftsliv	Ja
8	Reinsnos nord	Middels til stor verdi – friluftsliv	Ja
9	Skare og Skarsmo	Middels til stor verdi – nærmiljø og friluftsliv	Ja
10	Dyrskardhei/Lontjørane	Stor verdi – friluftsliv	Ja
11	Torekoven	Middel til stor verdi – nærmiljø og friluftsliv	Ja
12	Seljestad	Stor verdi – friluftsliv	Ja

1 Ringedal (Middels til stor verdi friluftsliv)

Området Ringedal er registrert som viktig utfartsområde av Fylkesmannen og Hordaland si kartlegging og verdsetting av regionalt viktige område i Hordaland (2008). At området er registrert som viktig friluftsområde vil sei at det er eit område der det ikkje bør skje inngrep som fører til at funksjonen som friluftsområde vert forringa.

Like i riksvegen ved Sandvinsvatnet, sør for Lausasteintunnelen er det eit tilrettelagt utfartspunkt med stort kart som viser både merka og umerka stiar og løyper, ein kan bl.a. gå til Sjausetete eller Kvanntjørn herifrå (Figur 11). Det er parkeringsplass der grusvegen startar, inntil riksvegen. Det er også ein parkeringsplass på nedsida av vegen, med tilgang til vatnet. Her er det ein del turistar som campar. Ein må krysse riksvegen for å komme til utfartsområdet dersom ein parkerer her.

Utfartsområdet Ringedal har eit godt og mykje brukt veg- og stinett, og er eit viktig utgangspunkt for turar for både lokalbefolkninga og turistar/besøkande. Området har med andre ord betydning for eit større omland. På bakgrunn av dette gis området middels til stor verdi.



Figur 11: Tilrettelagt utfartsområde ved rv. 13.

2 Sandvin (Middels til stor verdi nærmiljø og friluftsliv)

På Sandvin, som ligg idyllisk til vest for Storelvi og Sandvinvatnet, finn ein noko av den meir samla busetnaden i planområdet. Her er det i stor grad snakk om store eigedommar og gardsbruk, med gardstun der ein har bl.a. våningshus, driftsbygningar og hus for dyrehushald, men også tilhøyrande naust ved vatnet/elva og seterhus i fjellet. Ein har også innslag av enkelte einbustader med mindre tomter på Sandvin.

Det er ikkje knytt nokon felles funksjonar som t.d. butikk, skule, idrettsanlegg e.l. til dette området, og ingen felles ute- eller leikeområder for dei som er busett der. Det er ikkje gang- og sykkelveg langs riksvegen, og ingen stader å krysse denne. Barn og unge som bur her er avhengig av transport for å komme seg til fritidstilbod. Då forholda ikkje ligg til rettes for det nyttast rv. 13 i dag i liten grad til forflytting til fots eller sykkel. Dersom ein skal nytte organiserte fritidstilbod er dette å finne enten på Skare eller i Odda sentrum.

Frå Sandvin er det både merka og umerka ruter til Vierdal og til områda i og rundt Buerdalen. Dette er eit viktig turområde for lokalbefolkninga. Sandvin har viktige og svært viktige friluftsliv-verdiar på alle kantar, og mange, særleg lokalbefolkninga har området som utgangspunkt for turar, då det er eit godt utbygd veg- og stinett i tilknytning til området. Buerbreen har nasjonal verdi som område for brekltring og som turistattraksjon. Med dette som bakgrunn gis området middels til stor verdi for nærmiljø og friluftsliv.

3 Sandvinvatnet og Opovassdraget/Storelvi (Middels verdi friluftsliv)

Opovassdraget (med Låtefoss) er verna som viktig del av eit attraktivt og kontrastrikt landskap. Opovassdraget i Odda kommune er verna i verneplan I, 1973. Buerelvi, Vidfoss, Espelandselva og Opo med Sandvinvatn høyrer til den delen av vassdraget som ligg på Folgefonnhalvøya, og utgjer om lag 1/3 av nedbørfeltet til det verna vassdraget. Resten av nedbørfeltet ligg sør og aust for Oddadalen. Ca. 35 km² av Folgefonna drenerer til Opo via Buerelvi.

Sandvinvatnet og Opo/Storelvi er brukt til fritidsfiske av aure. Opo frå Sørfjorden til Sandvinvatn har anadrome bestander av laks og sjøaure. Tidlegare var det gode fangstar av laks og sjøaure (fram til 1992), deretter har det vore sterk nedgang i fangst av laks.

Det er populært å padle i elva, og event-byråa i Odda har bl.a. elvepadling og juving i Opo som aktivitet. Verdien er samla satt til middels verdi for friluftsliv av omsyn til at vegen går tett inntil størsteparten av elva, noko som øydelegg opplevingsverdien, og at elva på store deler av strekninga er vanskeleg tilgjengeleg. Elles er delar av elva i bruk av både lokale og tilreisande. Elva og vassdraget reknast som eit viktig identitets-skapande element for Oddadalen, der enkelte deler av elva er viktigare enn andre. Sandvinvatnet og Opovassdraget/Storelvi er med bakgrunn i dette gitt middels verdi for friluftsliv.



Figur 12: Opo, biletet er teke frå Sandvin.

4 Hildal (Liten til middels verdi nærmiljø)

Like før ein kjem til Hildal ligg det fleire bustader tett inntil dagens riksveg (Figur 13). Her er det ein slags gang- og sykkelveg som forbind husklynga med Hildal. Det ser ut til at dette opprinneleg er ei avkøyrsløse frå riksvegen som ein har forlenga slik at den forbind husklynga med Hildal. På Hildal fortset dette systemet, og blir ført bak eit bussskur, og går så gradvis over i det interne vegsystemet her.

På Hildal finn ein ei av dei større samlingane med bustader innan planområdet. Her er det fleire einebustader med hage og garasje, både tett inntil riksvegen og noko lenger ifrå. Her er også eit gardsbruk som ligg tett inntil riksvegen. Enkelte av bygningane nær riksvegen i dette området ser lite vedlikehaldne ut, og er truleg ikkje bebudde. Det er ein campingplass med utleiehytter på Hildal. Hyttene ligg eit stykke unna riksvegen, litt gøymt mellom trea, men likevel synleg frå vegen.

Ved Landøyni deler riksvegen eit eldre gardstun der bygningane står tett inntil vegen. Det er også nokre bustadar med hage og garasje ved Grøndalslona. Ved Grønsdal går det bru over Opo til eit gardsbruk. Det er elles noko spreidd bustadbygging på vestsida av elva, ved Hagen, vis-à-vis Storøyna mellom Hyljabakken og Hildal.

Det er ingen skular eller andre møteplassar for barn og unge innan delområdet. Barn og unge som bur her er avhengig av transport for å komme seg til fritidstilbod i nord eller sør. I dag nyttast rv. 13 i liten grad til forflytting til fots eller sykkel då forholda ikkje ligg til rette for det. Organiserte fritidstilbod finn ein enten på Skare eller i Odda sentrum.

Hildal er gitt liten til middels verdi for nærmiljø då det er eit vanleg bustadområde med relativt få bustader. Det er ingen offentlege eller felles møtestader og andre uteområder her, med unntak av det som er knytt til campingplassen. Her er låg eller middels bruksintensitet, og ingen skular, barnehagar, og lite/ikkje noko fritidstilbod for barn og unge.



Figur 13: Når ein nærmar seg Hildal finn ein det næraste ein kjem ein gang- og sykkelveg innan planområdet. Her er skilr ei innkøyrsløse frå riksvegen gradvis over til å bli gang- og sykkelveg mot Hildal. Det er ingen kryssingsmogelegheit over/under riksvegen.

5 Naturreservat ved Hildal (Middels verdi friluftsliv)

Ved Hildal er det eit edellauvskogområde som er verna som naturreservat. Dette ligg like aust for riksvegen. Det kan tenkast at naturreservatet er utgangspunkt for friluftsliv utan teknisk tilrettelegging. Det går også både umerka og merka fotruter hhv. frå like sør for naturreservatet og frå Massøyeni som bl.a. kan nyttast som utgangspunkt for turar til Kvanntjørnsbu. Området ligg inntil registrert friluftsområde Reinsnos.

6 Folgefonna (Stor verdi friluftsliv) med Espeland (Middels til stor verdi friluftsliv)

Frå Sandvin går det stiar og merka fotruter, i tillegg til at det også er ein planlagt sti som skal gå herifrå. Alle desse går til eit svært viktig og mykje nytta friluftsområde, Folgefonna og områda rundt. Folgefonna er eitt av to større bre-område i Sør-Noreg og har nasjonal verdi. Folgefonna er nasjonalpark og statleg sikra. Området har fått stor verdi som følgje av at det er områder som brukes svært ofte/av svært mange, er ein del av samanhengande områder for langturar over fleire dagar og som er attraktive nasjonalt og internasjonalt. Folgefonna overlappar heilt med Espelandsmarka.

Espelandsmarka:

Frå Steinaberg ved riksveg 13 (1,5 km sør for Låtefossen) går det ein 1,8 km lang privat gardsveg oppover mot fjellgarden Espeland, som ligg vis-à-vis Låtefossen (Figur 14). Elles er området dominert av naturmiljø og landbruk i bratt terreng, det ligg også eit nedlagt sagbruk her (Figur 15). Det er ingen skular eller felles møteplassar på Espeland.

Espelandsmarka er turområde av lokalt viktig verdi. Like nedanfor gardstunet på Espeland er det bygd ein privat parkeringsplass som er open for ålment bruk. Her er det kart med merka og umerka stiar og løyper (Figur 16). Ein kan bl.a. kome seg til Søyletjørn herifrå.

Gjennom gardstunet på Espeland kjem ein seg vidare til skog og fjellområda i Espelandsmarka. Vidare går ein til fots oppover langs med traktorvegen fram til tjernet Loni. Denne vegen fortset så vidare om lag 2,5 km mot bl.a. stølen Trædstøl. Trædstøl, Nyastøl og Øvstestøl på Ormannshaug er nokre av dei gamle stølane som fins i området. Den tradisjonelle stølsdrifta her er lagt ned. Frå Loni er det laga traktorvegar vidare vestover mot Rausvatnet og sørover mot Jøsendal.

Espelandsmarka ligg inntil og overlappar noko med Folgefonna nasjonalpark. I prosjektet *"Kartlegging og verdisetting av regionale friluftsområde i Hordaland"* (Prosjektrapport 2008) er Folgefonna nasjonalpark verdisett til A: Svært viktig. Dette er eit større turområde utan tilrettelegging,

Verdien på området er satt ut frå friluftslivshensyn, då det er svært lite busetnad her. Området har fått middels til stor verdi. Dette er vurdert ut frå at Espelandsmarka er eit turområde med lokalt viktig verdi og ligg inntil Folgefonna nasjonalpark.

Lokaliteten samla har stor verdi då Folgefonna overlappar med Espelandsmarka



Figur 14: Utsikt til utløpet av Låtefossen, bildet er tatt frå Espeland.



Figur 15: Her kan ein skimte garden Espeland i det bratte terrenget.



Figur 16: Tilrettelagt utfartsområde ved Espeland.

7 og 8 Reinsnos sør og Reinsnos nord (Middels til stor verdi – friluftsliv)

Området Reinsnos er registrert (C) som friluftsområde i Rogaland Fylkeskommune og Fylkesmannen si kartlegging av verdifulle friluftsområder. At det er registrert som friluftsområde betyr at dette er eit område der delar av dette kan omdisponerast eller fortettast etter grundige vurderingar av rekreasjonsverdiene. Reinsnos er av områdetypen Store turområder utan tilrettelegging. Området har stor opplevingsverdi, der bruken er størst blant folk i regionen, men området har potensiale utover dagens bruk. Området kan nyttast som innfallsport til Hardangervidda.

Reinsnos omfattar også Lotevatnet, som er vatnet den toløpa Låtefossen har sitt utspring i. Her er det ein del bustader og fritidsbustader/hytter, men området er i hovudsak dominert av gardsbruk, særleg lengst nord i området. Det er ingen skular innan delområdet.

Lotevatnet er eit fint vatn som truleg er mykje brukt som fiskevatn og til rekreasjon, fleire småbåtar/robåtar og naust kan tyde på dette (Figur 17). Skule og barnehage brukar også vatnet i undervisnings- og tursamheng.

Det er fleire hytter/fritidsbustader i området rundt vatnet, enkelte av desse ligg heilt i vannkanten.

Skogsområda rundt vatnet er truleg også nytta til rekreasjon og nærturområde for dei som bur på Skare og i områda rundt.



Figur 17: Det er ein del fritidsfiske i Lotevatnet

9 Skare og Skarsmo (Middels til stor verdi – nærmiljø og friluftsliv)

Innan dette delområdet finn ein den einaste tettstaden innanfor planområdet, Skare. I tillegg til ein del bustader (402 busette pr. 1.1.2011), er delområdet funksjonsblanda med bla. barneskule, barnehage, grendahus, kyrkje og nærbutikk, i tillegg til nokre gardsbruk med tilhøyrande landbruks- og driftsbygningar. Ein del barn og unge oppheld seg på Skare, pr. august 2011 er det 53 elevar på barneskulen, i tillegg kjem barna som går i barnehage. Blant næringsverksemdene i tettstaden kan i tillegg til nærbutikken nemnast Skare sagbruk og Skare Auto (bilverkstad).

Det er fleire tomtar i tettstaden og fleire bustader er under bygging, det er tydeleg byggefeltstruktur på Skare. Busetnaden er dominert av einebustader gjerne med tilhøyrande garasje, hagar og opparbeida uteareal. Innimellom bebyggelsen er det friområder for byggefelta, desse er imidlertid i liten grad opparbeida med t.d leikeapparat o.l. For nyare reguleringsplanar er det planlagt felles grøntområde for bustadfelta. Det er elles god tilgang til turområder omkring Skare, og områda rundt barnehagen, skulen og kyrkja er mykje brukt av barna her, både i barnehage-, skule- og fritidssamanheng.

På Skarsmo finn ein også nokre bustader og gardsbruk, her er det meir spreidd busetnad langs riksvegen, enkelte stader tett inntil denne. Det er også nokre bustader rundt nærbutikken og langs grusvegen som går til Steinaberg og Espeland.

Det er ikkje noko utbygd gang- og sykkelvegssystem på Skare eller Skarsmo, verken internt eller at området er knytt mot anna gang- og sykkelssystem.



Figur 18: Joker Skarsmo er nærbutikken i området. Til venstre i bildet ser ein grusvegen som går til Espeland, til høgre i bildet avkjørsla til Skare.



Figur 19: Noko av busetnaden på Skare. Til høgre i bildet er avkjørsle og parkeringsplass for kyrkja.

Både Skare barnehage og Skare skule nyttar nærområda på Skare og men også områda litt lenger unna i dagleglivet, både i fritida og i tida dei er på/i skule/barnehage. Skulen og barnehagen går

mykje turar gjennom heile året, og har faste turar og stader dei besøker. Ein del av turane går dei fast fleire gonger i månaden. Områda nær inntil skulen og barnehagen blir nytta mykje både i fritids- og i skule-/barnehagesamanheng. Dette er også stader som om vinteren blir nytta til akebakke og skigåing, men også til anna leik, særleg for dei minste barna.

Av områda som er mest brukt er det bl.a. Vetrhus, aust for Skare. Her er det mange fine turområder. Barnehagen nyttar dette området mykje gjennom heile året. Her ligg også gapahuken til skulen. Elles er områda rundt Høgehaug, "Loppestien" mykje og ofte brukt, og turar til Saltklein, turar til området rundt Skare kyrkje og Mosle samt til Skare skule føregår fleire gonger i månaden. Barnehagen går også turar til områda rundt Skare sagbruk/Låtevatnet nokre gonger i året, og då gjerne for å fiske.

Utsikten KFUK KFUM speidarane sin leirstad ligg ved gamle Utsikten hotell. Dette er ein sjølvbetjent leirstad eigd av KFUK-KFUM grupper og hovudforeiningar i Haugaland krets. KFUK KFUM speidarane er ein av Noreg sine største kristne barne- og ungdomsorganisasjonar. Leirstaden Utsikten består av hovudhus, to anneks og stor parkeringsplass. Her er mange soveplassar, og både hovudhuset og dei to anneksa er godt utstyrt med sanitær og kjøkkenmogelegheiter, samt spisesal til 75 personar. KM-grupper, privatpersonar, skuleklassar og andre organisasjonar kan leige her. Utsikten er i bruk heile året. Her er flott fjellterreng, skitrekk og kapell ikkje langt frå leirstaden. Frå Utsikten ser ein Folgefonn, fleire fjelltoppar og Jøsendalen. Turterrengnet gjer at Utsikten er eit godt utgangspunkt for turar. Her kan nemnast lysløyper ved Lontjørn, preparerte skiløyper på Seljestad og slalombakkane til skisenteret i Hordadalen. Truleg er området også mykje brukt av befolkninga på Skare til turområde, der det er mogeleg å gå både på sti og på grusveg. Barnehagen på Skare har fast tur til Utsikten ein gong pr. år.

Det er fins stiar som går til dei større samanhengande friluftsområda frå Skare. På Skarsmo er det ikkje registrert områder som er viktige for friluftsliv.

Etter forholda tett bustadstruktur, viktige felles møtestader, skule og barnehage og nærområder der mange barn og unge oppheld seg gir området middels til stor verdi for nærmiljø. Det er også mange områder som er brukt til ulike turområder både for sommar og vinteraktivitetar for barn og unge på Skare.



Figur 20: Utsikten leirstad, Haugaland KFUK KFUM speider krets. Biletet er henta frå heimesida til KFUK KFUM Speidarane (<http://www.kmspeider.no/?module=Articles;action=Article.publicShow;ID=4919>).

10 Dyrskardheii/Lontjørnane (Stor verdi – friluftsliv)

Dyrskardheii er del av eit område som er rekna som store turområder utan tilrettelegging, og som er verdisett til A: Svært viktig i Hordaland Fylkeskommune og Fylkesmannen si kartlegging av verdifulle friluftsområder. At det er registrert som eit svært viktig friluftsområde betyr at dette er eit område der det ikkje bør skje inngrep eller utbygging. Området har stor opplevingsverdi, der bruken er stor både lokalt, regionalt og nasjonalt. Området har også potensial ut over dagens bruk. Langs eksisterande veg, E134, frå Seljestad og nordover til Lontjørnane er det enkelte lokalitetar som har status som statleg sikra friluftsområder. Desse kan i stor grad sjåast i samanheng med viktige utfarts- og oppfartsområde.

Ein del av området er dominert av naturmiljø og fritidsbustader. Dette gjeld særleg rundt Lontjørnane. Her er det etablert ein mindre konsentrasjon av fritidsbustadar. Enkelte av fritidsbustadene/hyttene ligg inntil E134. Der er også planlagt fleire hytter i området. Ein finn også ein hoppbakke med tilhøyrande garderobe og idrettsbygning her, denne er imidlertid ikkje i bruk lenger.

På vestsida av E134, rundt Lontjørnane og på Seljestad er det tilrettelagt med lysløyper som blir preparert. Her er også offentleg tilgjengelege parkeringsplassar i nærleiken (statleg sikra friluftsområde). Lysløypene er mykje nytta av både lokalbefolkninga og tilreisande. Det er fleire stader

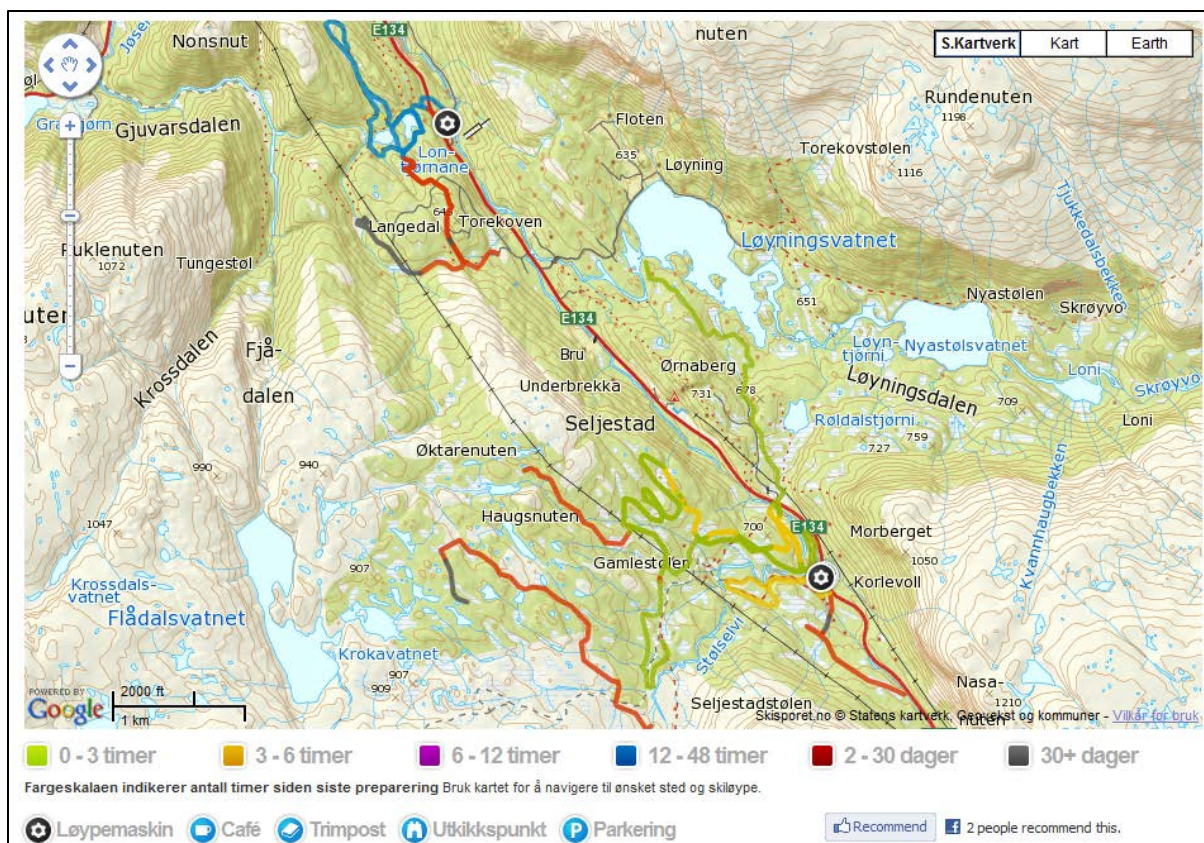
å starte og ende turane, med fleire ulike løyper ein kan ta. Det kan hentast ut oppdatert informasjon på www.skisporet.no/hordaland/seljestad over dei ulike skiløypene og når desse sist er oppkøyrte.

Langs eksisterande veg (E134) frå Seljestad og nordover er det enkelte lokalitetar som har status som statleg sikra friluftsområder. Desse kan i stor grad sjåast i samanheng med viktige utfart- og oppfartsområder.

Området har etter bruksintensitet, attraktivitet og registrering som svært viktig friluftsområde fått stor verdi.



Figur 21: Avkøyrse til Lontjørnane.



Figur 22: Kart over lysløypa rundt Lontjørnane og Seljestad der ein del av løypene nyleg er preparert. Henta frå skisporet.no 27. januar 2012.

11 Torekoven (Middels til stor verdi – nærmiljø og friluftsliv)

Det er store hytteområder på Torekoven/Seljestad, og med fleire km med turvegar og naturstiar er dette eit flott utgangspunkt for turar oppover og innover i fjellheimen. Torekoven ligg inntil to svært viktige friluftsområder (Seljestad og Dyrskardhei). Vinterstid er det oppkøyrt skiløyper i området. Det er også kort avstand til skianlegget Lontjørn, og Korlevoll skistadion. Begge desse langrennsanlegga har preparerte løyper og lysløyper for langrenn og andre ski-aktivitetar.

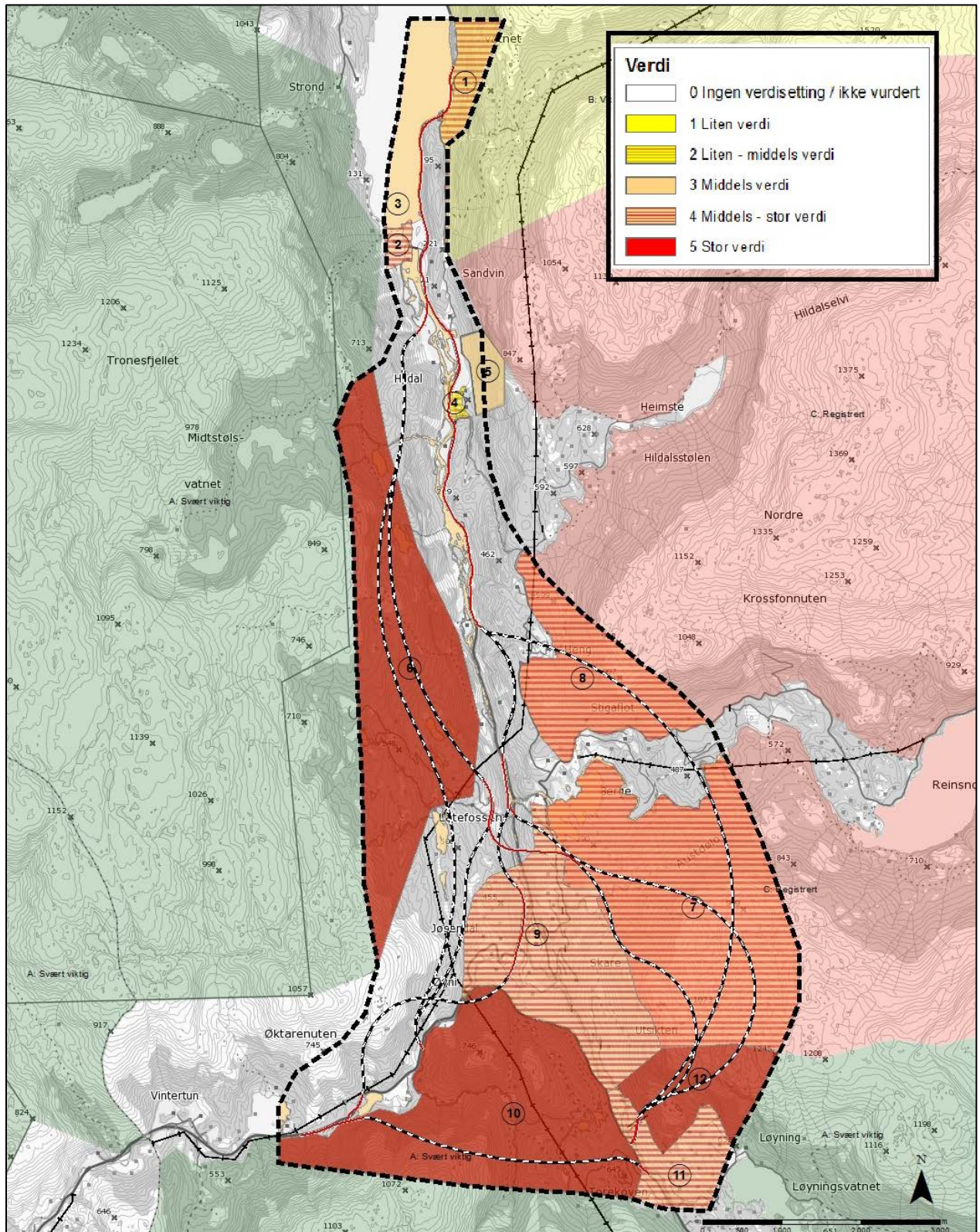
Verdien av området er satt ut frå den store bruksintensiteten, og at området kan sjåast i samanheng med dei større friluftsområda som omgir det. Deler av området er også statleg sikra friluftsområder, dette gjeld på begge sider av E134 ved Lontjørnane.

12 Seljestad (Stor verdi – friluftsliv)

Seljestad er del av eit større utfartsområde, og som er verdsett til A: Svært viktig i Hordaland Fylkeskommune og Fylkesmannen si kartlegging av verdifulle friluftsområder (Rapport 2008). At det er registrert som eit svært viktig friluftsområde betyr at dette er eit område der det ikkje bør skje inngrep eller utbygging. Området har svært stor opplevingsverdi, der bruken er størst lokalt, men også stor bruk regionalt og nasjonalt. Området har også potensial ut over dagens bruk. Her er stor offentleg parkeringsplass og utfarten er særleg stor vinterstid.

Verdien er satt både med utgangspunkt i Rogaland Fylkeskommune og Fylkesmannen si kartlegging av verdifulle friluftsområder (Rapport 2008) og i forhold til at området har stor bruks- og

opphaldsintensitet, og at området kan reknast som eit viktig identitetsskapande område som svært mange knyter stedsidentitet til. Området er også del av eit samanhengande område for langturar over fleire dagar, og som er attraktivt nasjonalt og internasjonalt, og i stor grad tilbyr stillheit og naturoppleving.



Figur 23: Verdikart nærmiljø og friluftsliv

3.5 OMFANG OG KONSEKVENNS

Generelt for alle områda

Verdivurderinga av nærmiljø og friluftsliv tek utgangspunkt i bruksintensiteten innanfor dei identifiserte lokalitetane. Omfanget blir vurdert i forhold til tiltaket sine verknader for bebuarar i nærmiljøet og brukarane av friluftsområda. Alle dei 12 lokalitetane for temaa er på ein eller anna måte berørt av framføringa av ein ny rv. 13 gjennom Oddadalen. Områder med liten verdi for nærmiljø og friluftsliv er ikkje vurdert i forhold til omfang og konsekvens.

Støy er eit vurderingstema som blir vurdert under pris-sette konsekvensar, men som også blir omtalt under nærmiljø og friluftsliv. Her er vurderinga avgrensa til å omfatte reduksjon i uteareala sine funksjonelle kvalitetar som følgje av støy og støytiltak. I utgangspunktet inngår støyreducerande tiltak som ein del av prosjektet, og ikkje som avbøtande tiltak. Det er dermed konsekvensen etter støyreducerande tiltak som skal vurderast.

Alternativ 1

Område	Vurdering av omfang og konsekvens
1 Ringedal Verdi: middels til stor	<p>Alternativ 1 inneber ei utviding av vegen. Vegutvidelse og g/s-veg langs Sandvinvatnet skal skje ved utfylling i vatnet, som del av massedeponi. Dette vil føre til at dagens utfartsområde som ligg like i riksvegen truleg ikkje vil bli forringa som følgje av dette. Vegutvidinga vil heller ikkje ha verknad på veg og stinettet. Bruksmogelegheitene for området vil bli dei same som i dag, området vil truleg blir meir attraktivt og tilgjengeleg ved at det blir gang- og sykkelveg forbi, noko som ikkje er der i dag. Ei føresetnad er at parkeringsplassar blir oppretthaldne som i dag.</p> <p>Alt i alt gir dette middels positivt omfang, og konsekvensen er vurdert til middels positiv (++).</p>
2 Sandvin Verdi: middels til stor	<p>Alternativ 1 vil ikkje fysisk berøre nærmiljø eller friluftsliv verdiar på sjølve Sandvin. Tiltaket vil gi gang/sykkelveg for bebuarar og dei som nyttar friluftsområder ved Sandvin, og slik betre bruksmogelegheitene for området.</p> <p>Omfanget blir vurdert til å ha middels positivt omfang, og konsekvensen for området middels positiv (++).</p>
3 Sandvinvatnet og Opovassdraget/Storelvi Verdi: middels	<p>Traséen for alternativ 1 kryssar Opo ved Sveinsgjerd, og går i tunnel med stigning 3,9 på vestsida av elva. Ved å krysse elva forringar og dels øydelegg ein området attraktivitet og identitetsskapande betydning. Det vil også redusere bruksmogelegheitene for området som har stor verdi for friluftsliv.</p> <p>Det er ingen bustader i området ei evt. bru vil lande på vestsida av Opo, heller ikkje i området for tunnelpåhogget.</p> <p>Omfanget er vurdert til middels negativt, og konsekvensen som middels negativ (--).</p>
4 Hildal Verdi: Liten til middels	<p>Alternativ 1 vil ikkje berøre Hildal fysisk, då vegen blir ført i tunnel på vestsida av Opo. Ved Hildal går gang- og sykkelvegen under rv. 13 og følgjer noverande veg vidare til noverande kryss med E134. Tiltaket medfører breddeutviding av dagens rv. 13 med g/s veg der dette ikkje fins i dag. Dette vil gi betre tilgjengelegheit med sykkel og til fots. Vegen vil med dette kanskje opplevast som ein mindre barriere, sjølv om det er snakk om ei einssidig løysing.</p> <p>Tiltaket medfører at strekninga får g/s veg, og gjer dermed området meir tilgjengeleg og tryggare for alle trafikantgrupper, ikkje berre biltrafikk. Særleg barn og unge kan bruke området meir til forflytting. Løysinga vil gi betre tilgjenge til Hildal, og elles mellom busetnaden i Oddadalen med eit gang- og sykkelvegssystem som så godt som ikkje eksisterer i dag.</p> <p>Ved å legge vegen i tunnel på vestsida av Opo vil det meste av dagens trafikk forsvinne, den trafikken som vil gå forbi Hildal vil vere lokal- og evt. turisttrafikk til Låtefoss. Avhengig av kva side vegen blir utvida for å få plass til g/s løysing kan tiltaket føre til innløysing av bustader/fritidsbustader.</p> <p>Omfanget er vurdert til middels positivt for nærmiljøet, og</p>

	konsekvensen som middels positiv (++).
5 Naturreservat ved Hildal Verdi: middels	Det meste av trafikken vil gå i tunnel på andre sida av elva, og trafikken og støyen vil bli mindre enn i dag for dette området. Omfanget blir vurdert som intet til litt positivt, og konsekvensen som ubetydeleg til liten positiv (0/+).
6 Folgefonna med Espelandsmarka Verdi: stor	Ny rv. 13 vil gå i tunnel under friluftsområdet, og vil slik ikkje ha innverknad på friluftsverdiane her. Omfanget er vurdert som lite/intet, og konsekvensen som ubetydeleg (0).
7 og 8 Reinsnos sør og nord Verdi: middels til stor	Ny rv. 13 vil gå i tunnel på vestsida av dalen, og vil slik ikkje ha innverknad på friluftsverdiane her. Det vil heller ikkje ha betydning for nærmiljøet, då dette området ligg utanfor dagens trasé. Omfanget er vurdert som lite/intet, og konsekvensen som ubetydeleg (0).
9 Skare og Skarsmo Verdi: middels til stor	Alternativ 1 berører ikkje Skare og Skarsmo fysisk, og har difor i utgangspunktet positivt omfang for nærmiljøet her. Alternativet gir lang veg til påkobling med rv. 13 for busetnaden på Skare og Skarsmo. Tiltaket fører til vesentleg mindre gjennomgangstrafikk, og at området får tilført eit gang/sykkelvegssystem. Omfanget er vurdert til å ha intet til lite positivt omfang, og konsekvensen er rekna som ubetydeleg til liten positiv (0/+).
10 Dyrskardhei Verdi: stor	Kryss med eksisterande E134 vil kome like inntil det svært viktige friluftsområdet Dyrskardhei. Området er rekna til å ha stor verdi. Sidan E134 allereie går her i dag vil utforminga av krysset ha stor betydning for om tiltaket har større omfang og konsekvensar. Omfanget blir vurdert til å vere litt negativt, og konsekvensen som ubetydeleg til liten negativ (0/-).
11 Torekoven Verdi: middels til stor	Alternativ 1 berører ikkje nærmiljø og friluftsliv på Torekoven, og har difor i utgangspunktet positivt omfang for verdiane her. Omfanget er vurdert til lite/intet, og konsekvensen som ubetydeleg (0).
12 Seljestad Verdi: stor	Alternativ 1 berører ikkje nærmiljø og friluftsliv på Seljestad, og har difor i utgangspunktet positivt omfang for verdiane her. Omfanget er vurdert til lite/intet, og konsekvensen som ubetydeleg (0).

Alternativ 2

Område	Vurdering av omfang og konsekvens
1 Ringedal Verdi: middels til stor	<p>Alternativ 2 inneber ei utviding av vegen. Vegutvidelse og g/s-veg langs Sandvinvatnet skal skje ved utfylling i vatnet, som del av massedeponi. Dette vil føre til at dagens utfartsområde som ligg like i riksvegen truleg ikkje vil bli forringa som følgje av dette. Vegutvidinga vil heller ikkje ha verknad på veg og stinettet. Bruksmogelegheitene for området vil bli dei same som i dag, området vil truleg blir meir attraktivt og tilgjengeleg ved at det blir gang- og sykkelveg forbi, noko som ikkje er der i dag. Ei føresetnad er at parkeringsplassar blir oppretthaldne som i dag.</p> <p>Alt i alt gir dette middels positivt omfang, og konsekvensen er vurdert til middels positiv (++).</p>
2 Sandvin Verdi: middels til stor	<p>Alternativ 2 vil ikkje fysisk berøre nærmiljø eller friluftsliv verdier på sjølve Sandvin. Tiltaket vil gi gang/sykkelveg for bebuarar og dei som nyttar friluftsområder ved Sandvin, og slik betre bruksmogelegheitene for området.</p> <p>Omfanget blir vurdert til å ha middels positivt omfang, og konsekvensen for området middels positiv (++).</p>
3 Sandvinvatnet og Opovassdraget/Storelvi Verdi: middels	<p>Traséen for alternativ 2 kryssar Opo ved Sveinsgjerd, og går i tunnel med stigning 3,9 på vestsida av elva. Ved å krysse elva forringar og dels øydelegg ein området attraktivitet og identitetsskapande betydning. Det vil også redusere bruksmogelegheitene for området som har stor verdi for friluftsliv.</p> <p>Det er ingen bustader i området ei evt. bru vil lande på vestsida av Opo, heller ikkje i området for tunnelpåhogget.</p> <p>Omfanget er vurdert til middels negativt, og konsekvensen som middels negativ (--).</p>
4 Hildal Verdi: Liten til middels	<p>Alternativ 2 vil ikkje berøre Hildal fysisk, då vegen blir ført i tunnel på vestsida av Opo. Ved Hildal går gang- og sykkelvegen under rv. 13 og følgjer noverande veg vidare til noverande kryss med E134. Tiltaket medfører breddeutviding av dagens rv. 13 med g/s veg der dette ikkje fins i dag. Dette vil gi betre tilgjengelegheit med sykkel og til fots. Vegen vil med dette kanskje opplevast som ein mindre barriere, sjølv om det er snakk om ei einssidig løysing.</p> <p>Tiltaket medfører at strekninga får g/s veg, og gjer dermed området meir tilgjengeleg og tryggare for alle trafikantgrupper, ikkje berre biltrafikk. Særleg barn og unge kan bruke området meir til forflytting. Løysinga vil gi betre tilgjenge til Hildal, og elles mellom busetnaden i Oddadalen med eit gang- og sykkelvegssystem som så godt som ikkje eksisterer i dag.</p> <p>Ved å legge vegen i tunnel på vestsida av Opo vil det meste av dagens trafikk forsvinne, den trafikken som vil gå forbi Hildal vil vere lokal- og evt. turisttrafikk til Låtefoss. Avhengig av kva side vegen blir utvida for å få plass til g/s løysing kan tiltaket føre til innløysing av bustader/fritidsbustader.</p> <p>Omfanget er vurdert til middels positivt for nærmiljøet, og</p>

	konsekvensen som middels positiv (++).
5 Naturresevat ved Hildal Verdi: middels	Det meste av trafikken vil gå i tunnel på andre sida av elva, og trafikken og støyen vil bli mindre enn i dag for dette området. Omfanget blir vurdert som intet til litt positivt, og konsekvensen som ubetydeleg til liten positiv (0/+).
6 Folgefonna med Espelandsmarka Verdi: stor	Ny rv. 13 vil gå i tunnel fram til Espeland der vegen vil gå dagen om lag 550 meter. Ved avkjøring her vil tilkomsten til friluftsområdet bli noko betre enn i dag. Støy og visuelt inntrykk frå veganlegget og trafikken vil redusere opplevingsverdien på sjølve Espeland og dei næraste områda. Tiltaket er negativt for nærmiljøet på gardane på Espeland. Omfanget er vurdert som liten til middels negativ, og konsekvensen som middels negativ (--).
7 og 8 Reinsnos sør og nord Verdi: middels til stor	Ny rv. 13 vil gå i tunnel på vestsida av dalen, og vil slik ikkje ha innverknad på friluftsverdiane her. Det vil heller ikkje ha betydning for nærmiljøet, då dette området ligg utanfor dagens trasé. Omfanget er vurdert som lite/intet, og konsekvensen som ubetydeleg (0).
9 Skare og Skarsmo Verdi: middels til stor	Alternativ 2 berører ikkje Skare og Skarsmo fysisk, og har difor i utgangspunktet positivt omfang for nærmiljøet her. Alternativet gir lang veg til påkobling med rv. 13 for busetnaden på Skare og Skarsmo. Tiltaket fører til vesentleg mindre gjennomgangstrafikk, og at området får tilført eit gang/sykkelvegssystem. Omfanget er vurdert til å ha intet til lite positivt omfang, og konsekvensen er rekna som ubetydeleg til liten positiv (0/+).
10 Dyrskardhei Verdi: stor	Kryss med eksisterande E134 vil kome like inntil det svært viktige friluftsområdet Dyrskardhei. Området er rekna til å ha stor verdi. Sidan E134 allereie går her i dag vil utforminga av krysset ha stor betydning for om tiltaket har større omfang og konsekvensar. Omfanget blir vurdert til å vere litt negativt, og konsekvensen som ubetydeleg til liten negativ (0/-).
11 Torekoven Verdi: middels til stor	Alternativ 2 berører ikkje nærmiljø og friluftsliv på Torekoven, og har difor i utgangspunktet positivt omfang for verdiane her. Omfanget er vurdert til lite/intet, og konsekvensen som ubetydeleg (0).
12 Seljestad Verdi: stor	Alternativ 2 berører ikkje nærmiljø og friluftsliv på Seljestad, og har difor i utgangspunktet positivt omfang for verdiane her. Omfanget er vurdert til lite/intet, og konsekvensen som ubetydeleg (0).

Alternativ 3

Område	Vurdering av omfang og konsekvens
1 Ringedal Verdi: middels til stor	<p>Alternativ 3 inneber ei utviding av vegen. Vegutvidelse og g/s-veg langs Sandvinvatnet skal skje ved utfylling i vatnet, som del av massedeponi. Dette vil føre til at dagens utfartsområde som ligg like i riksvegen truleg ikkje vil bli forringa som følgje av dette. Vegutvidinga vil heller ikkje ha verknad på veg og stinettet. Bruksmogelegheitene for området vil bli dei same som i dag, området vil truleg blir meir attraktivt og tilgjengeleg ved at det blir gang- og sykkelveg forbi, noko som ikkje er der i dag. Ei føresetnad er at parkeringsplassar blir oppretthaldne som i dag.</p> <p>Alt i alt gir dette middels positivt omfang, og konsekvensen er vurdert til middels positiv (++).</p>
2 Sandvin Verdi: middels til stor	<p>Alternativ 3 vil ikkje fysisk berøre nærmiljø eller friluftsliv verdier på sjølve Sandvin. Tiltaket vil gi gang/sykkelveg for bebuarar og dei som nyttar friluftsområder ved Sandvin, og slik betre bruksmogelegheitene for området.</p> <p>Omfanget blir vurdert til å ha middels positivt omfang, og konsekvensen for området middels positiv konsekvens (++).</p>
3 Sandvinvatnet og Opovassdraget/Storelvi Verdi: middels	<p>Alternativet følgjer noverande veg fram til Grønsdal. Tiltaket medfører breddeutviding og gang- og sykkelveg på vestsida av riksvegen fram til Grønsdal. Frå Grønsdal følgjer gang- og sykkelvegen noverande veg vidare til noverande kryss med E134. Slik vil det bli tiltak langs heile dagens strekning med dette alternativet. Dette kan føre til at ein berører Opovassdraget/Storelvi, avhengig av kva side av vegen ein utvidar, og kor dette er mogeleg å få til. Dei fysiske inngrepa i elva og kantsona vil vere negativt for opplevinga, og dei små/marginale areala mellom vegen og elva som er i dag vil bli redusert som areal for friluftsliv (fiske, opphald og tur langs elva). Samtidig vil ein gang/sykkelveg gi auka tilgjenge langs elva og virke positivt. Samla er det positive omfanget av betre tilgjenge større enn den negative omfanget som følgje av inngrepet.</p> <p>Omfanget er vurdert til å ha lite positiv omfang, og konsekvensen som liten positiv (+).</p>
4 Hildal Verdi: Liten til middels	<p>Tiltaket medfører breddeutviding og gang- og sykkelveg på vestsida av riksvegen forbi Hildal, noko som vil gi betre tilgjengelegheit for fotgjengarar og syklistar. Barriereverknadane kan opplevast som mindre, sjølv med ei einssidig løysing. Med g/s veg blir området meir tilgjengeleg og tryggare for alle trafikantgrupper, særleg barn og unge kan bruke området meir til forflytting. Betre tilgjengelegheit til området, og mellom busetnaden i Oddadalen.</p> <p>Breiddeutviding av vegen kan føre til forringing av uteområde i form av større miljøbelastning for uteplassar/hagar i tilknytning til bustader langs riksvegen. Avhengig av kva side vegen blir utvida kan tiltaket føre til innløyning av bustader/fritidsbustader.</p> <p>Omfanget er vurdert til å ha middels positivt omfang, og konsekvensen som liten til middels positiv konsekvens (+/++).</p>
5 Naturreservat ved Hildal	<p>Tiltaket medfører breddeutviding og gang- og sykkelveg på vestsida av</p>

<p>Verdi: middels</p>	<p>riksvegen forbi Hildal, noko som vil gi betre tilgjengelegheit med sykkel og til fots. Dette kan kanskje også gi mindre barriereverknader. Med g/s veg blir området meir tilgjengeleg og tryggare for alle trafikantgrupper, og då særleg barn og unge.</p> <p>Breiddeutviding av vegen kan føre til forringing naturreservatet på Hildal i form av litt større miljøbelastning i form av støy.</p> <p>Omfanget er vurdert til å ha lite positivt omfang, og konsekvensen som ubetydeleg til liten positiv (0/+).</p>
<p>6 Folgefonna med Espelandsmarka</p> <p>Verdi: stor</p>	<p>Alternativet følgjer dagens trase og vil ikkje ha innverknad på friluftsverdiane her.</p> <p>Omfanget er vurdert som lite/intet, og konsekvensen som ubetydeleg (0).</p>
<p>7 og 8 Reinsnos sør og nord</p> <p>Verdi: middels til stor</p>	<p>Ny rv. 13 vil gå i tunnel under området, og vil slik ikkje ha innverknad på friluftsverdiane her. Det vil heller ikkje ha betydning for nærmiljøet her då tilkomsten vert som i dag.</p> <p>Omfanget er vurdert som lite/intet, og konsekvensen som ubetydeleg (0).</p>
<p>9 Skare og Skarsmo</p> <p>Verdi: middels til stor</p>	<p>Alternativ 3 berører ikkje nærmiljøverdiane på Skare og Skarsmo fysisk. Alternativet gir lang veg til påkobling med bil til rv. 13 for busetnaden på Skare og Skarsmo. Det vil bli gang- og sykkelveg i/til området, noko som manglar i dag.</p> <p>Omfanget er vurdert til å ha intet til lite positivt omfang, og konsekvensen er rekna som ubetydeleg til liten positiv (0/+).</p>
<p>10 Dyrskardhei</p> <p>Verdi: stor</p>	<p>Kryss med eksisterande E134 vil kome nær det svært viktige friluftsområdet Dyrskardhei. Området er rekna til å ha stor verdi. Sidan E134 allereie går her i dag og avgrensinga av lokaliteten følgjer dagens E134 vil nytt kryss aust for dette ha minimal innverknad på friluftsområdet. Det kan vere at støyen vert meir merkbar inn i lokaliteten når ny veg kjem ut av tunnell og med nytt kryss i området.</p> <p>Omfanget blir vurdert å vere litt negativt, og konsekvensen som ubetydeleg til liten negativ (0/-).</p>
<p>11 Torekoven</p> <p>Verdi: middels til stor</p>	<p>Tunnelinnslag og påkobling til eksisterande E134 vil komme i område som er vurdert til å ha middels til stor verdi for nærmiljø og friluftsliv. Området har stor bruksintensitet, med både store hyttefelt og skianlegg/lysløype. Store deler av området ved Lontjørnane på begge sider av E134 (men mest på vestsida) er statleg sikra friluftslivsområder. Eit slikt tiltak vil medføre store barriereverknader aust for elva, og redusere bruksmogelegheitene i denne delen av området.</p> <p>Omfanget er vurdert til middels negativt omfang, og konsekvensen som middels negativ (--).</p>
<p>12 Seljestad</p> <p>Verdi: stor</p>	<p>Alternativ 3 berører lokaliteten heilt i utkanten med tunnelpåhogget og har difor liten innverknad på friluftslivsinteressene her.</p> <p>Omfanget er vurdert til lite/intet, og konsekvensen som ubetydeleg til liten negativ (0/-).</p>

Alternativ 4

Område	Vurdering av omfang og konsekvens
1 Ringedal Verdi: middels til stor	<p>Alternativ 4 inneber ei utviding av vegen. Vegutvidelse og g/s-veg langs Sandvinvatnet skal skje ved utfylling i vatnet, som del av massedeponi. Dette vil føre til at dagens utfartsområde som ligg like i riksvegen truleg ikkje vil bli forringa som følgje av dette. Vegutvidinga vil heller ikkje ha verknad på veg og stinettet. Bruksmogelegheitene for området vil bli dei same som i dag, området vil truleg blir meir attraktivt og tilgjengeleg ved at det blir gang- og sykkelveg forbi, noko som ikkje er der i dag. Ei føresetnad er at parkeringsplassar blir oppretthaldne som i dag.</p> <p>Alt i alt gir dette middels positivt omfang, og konsekvensen er vurdert til middels positiv (++).</p>
2 Sandvin Verdi: middels til stor	<p>Alternativ 4 vil ikkje fysisk berøre nærmiljø eller friluftsliv verdiar på sjølve Sandvin. Tiltaket vil gi gang/sykkelveg for bebuarar og dei som nyttar friluftsområder ved Sandvin, og slik betre bruksmogelegheitene for området.</p> <p>Omfanget blir vurdert til å ha middels positivt omfang, og konsekvensen for området middels positiv konsekvens (++).</p>
3 Sandvinvatnet og Opovassdraget/Storelvi Verdi: middels	<p>Alternativet følgjer noverande veg fram til Grønsdal. Tiltaket medfører breddeutviding og gang- og sykkelveg på vestsida av riksvegen fram til Grønsdal. Ei utviding og g/s veg på vestsida kan føre til at ein berører det viktige friluftsområdet Opovassdraget/Storelvi. Ved Låtefoss kryssar veglinja elva to stader, og følgjeleg vil dette påverke friluftsverdiar her (opplevingsverdi).</p> <p>Frå Grønsdal følgjer gang- og sykkelvegen noverande veg vidare til noverande kryss med E134. Veglinja går i tunnel med stigning 3,69 fram til litt nord for Låtefoss, der veglinja kryssar Opo og går på vestsida av elva framom Låtefoss, kryssar så Opo med bru og går i ny tunnel med 5,0 % stigning heilt til kryss med E134. Krysset med E134 er flytta søraustover i høve til kryss til gamlevegen via Utsikten.</p> <p>Omfanget blir vurdert til å ha stort negativt omfang, og konsekvensen for området Sandvinvatnet og Opovassdraget/Storelvi er rekna å ha middels til stor negativ konsekvens(--/---).</p>
4 Hildal Verdi: Liten til middels	<p>Tiltaket medfører breddeutviding og gang- og sykkelveg på vestsida av riksvegen forbi Hildal, noko som vil gi betre tilgjengelegheit for fotgjengarar og syklistar. Barriereverknadane kan opplevast som mindre, sjølv med ei einssidig løysing. Med g/s veg blir området meir tilgjengeleg og tryggare for alle trafikantgrupper, særleg barn og unge kan bruke området meir til forflytting. Betre tilgjengelegheit til området, og mellom busetnaden i Oddadalen.</p> <p>Breiddeutviding av vegen kan føre til forringing av uteområde i form av større miljøbelastning for uteplassar/hagar i tilknytning til bustader langs riksvegen. Avhengig av kva side vegen blir utvida kan tiltaket føre til innløysing av bustader/fritidsbustader.</p> <p>Omfanget er vurdert til å ha middels positivt omfang, og konsekvensen som liten til middels positiv konsekvens (+/++).</p>
5 Naturreservat ved Hildal	<p>Tiltaket medfører breddeutviding og gang- og sykkelveg på vestsida av</p>

<p>Verdi: middels</p>	<p>riksvegen forbi Hildal, noko som vil gi betre tilgjengelegheit med sykkel og til fots. Dette kan kanskje også gi mindre barriereverknader. Med g/s veg blir området meir tilgjengeleg og tryggare for alle trafikantgrupper, og då særleg barn og unge.</p> <p>Breiddeutviding av vegen kan føre til forringing naturreservatet på Hildal i form av litt større miljøbelastning i form av støy.</p> <p>Omfanget er vurdert til å ha lite positivt omfang, og konsekvensen som ubetydeleg til liten positiv (0/+).</p>
<p>6 Folgefonna med Espelandsmarka</p> <p>Verdi: stor</p>	<p>Alternativet følgjer dagens trase og vil ikkje ha innverknad på friluftsverdiane her.</p> <p>Omfanget er vurdert som lite/intet, og konsekvensen som ubetydeleg (0).</p>
<p>7 og 8 Reinsnos sør og nord</p> <p>Verdi: middels til stor</p>	<p>Ny rv. 13 vil gå i tunnel under området, og vil slik ikkje ha innverknad på friluftsverdiane her. Det vil heller ikkje ha betydning for nærmiljøet her då tilkomsten vert som i dag.</p> <p>Omfanget er vurdert som lite/intet, og konsekvensen som ubetydeleg (0).</p>
<p>9 Skare og Skarsmo</p> <p>Verdi: middels til stor</p>	<p>Alternativ 4 berører ikkje nærmiljøverdiane på Skare og Skarsmo fysisk. Alternativet gir lang veg til påkobling med bil til rv. 13 for busetnaden på Skare og Skarsmo. Det vil bli gang- og sykkelveg i/til området, noko som manglar i dag.</p> <p>Omfanget er vurdert til å ha intet til lite positivt omfang, og konsekvensen er rekna som ubetydeleg til liten positiv (0/+).</p>
<p>10 Dyrskardhei</p> <p>Verdi: stor</p>	<p>Kryss med eksisterande E134 vil kome nær det svært viktige friluftsområdet Dyrskardhei. Området er rekna til å ha stor verdi. Sidan E134 allereie går her i dag og avgrensinga av lokaliteten følgjer dagens E134 vil nytt kryss aust for dette ha minimal innverknad på friluftsområdet. Det kan vere at støyen vert meir merkbar inn i lokaliteten når ny veg kjem ut av tunnell og med nytt kryss i området.</p> <p>Omfanget blir vurdert å vere litt negativt, og konsekvensen som ubetydeleg til liten negativ (0/-).</p>
<p>11 Torekoven</p> <p>Verdi: middels til stor</p>	<p>Tunnelinnslag og påkobling til eksisterande E134 vil komme i område som er vurdert til å ha middels til stor verdi for nærmiljø og friluftsliv. Området har stor bruksintensitet, med både store hyttefelt og skianlegg/lysløype. Store deler av området ved Lontjørnane på begge sider av E134 (men mest på vestsida) er statleg sikra friluftslivsområder. Eit slikt tiltak vil medføre store barriereverknader aust for elva, og redusere bruksmogelegheitene i denne delen av området.</p> <p>Omfanget er vurdert til middels negativt omfang, og konsekvensen som middels negativ (--).</p>
<p>12 Seljestad</p> <p>Verdi: stor</p>	<p>Alternativ 4 berører lokaliteten heilt i utkanten med tunnelpåhogget og har difor liten innverknad på friluftslivsinteressene her.</p> <p>Omfanget er vurdert til lite/intet, og konsekvensen som ubetydeleg til liten negativ (0/-).</p>

Alternativ 5

Område	Vurdering av omfang og konsekvens
1 Ringedal Verdi: middels til stor	<p>Alternativ 5 inneber ei utviding av vegen. Vegutvidelse og g/s-veg langs Sandvinvatnet skal skje ved utfylling i vatnet, som del av massedeponi. Dette vil føre til at dagens utfartsområde som ligg like i riksvegen truleg ikkje vil bli forringa som følgje av dette. Vegutvidinga vil heller ikkje ha verknad på veg og stinettet. Bruksmogelegheitene for området vil bli dei same som i dag, området vil truleg blir meir attraktivt og tilgjengeleg ved at det blir gang- og sykkelveg forbi, noko som ikkje er der i dag. Ei føresetnad er at parkeringsplassar blir oppretthaldne som i dag.</p> <p>Alt i alt gir dette middels positivt omfang, og konsekvensen er vurdert til middels positiv (++).</p>
2 Sandvin Verdi: middels til stor	<p>Alternativ 1 vil ikkje fysisk berøre nærmiljø eller friluftsliv verdiar på sjølve Sandvin. Tiltaket vil gi gang/sykkelveg for bebuarar og dei som nyttar friluftsområder ved Sandvin, og slik betre bruksmogelegheitene for området.</p> <p>Omfanget blir vurdert til å ha middels positivt omfang, og konsekvensen for området middels positiv konsekvens (++).</p>
3 Sandvinvatnet og Opovassdraget/Storelvi Verdi: middels	<p>Traséen for alternativ 1 kryssar Opo ved Sveinsgjerd, og går i tunnel med stigning 3,9 på vestsida av elva. Ved å krysse elva forringar og dels øydelegg ein området attraktivitet og identitetskapande betydning. Det vil også redusere bruksmogelegheitene for området som har stor verdi for friluftsliv.</p> <p>Det er ingen bustader i området ei evt. bru vil lande på vestsida av Opo, heller ikkje i området for tunnelpåhogget.</p> <p>Omfanget er vurdert til middels negativt, og konsekvensen som middels negativ (--).</p>
4 Hildal Verdi: Liten til middels	<p>Alternativ 5 vil ikkje berøre Hildal fysisk, då vegen blir ført i tunnel på vestsida av Opo. Ved Hildal går gang- og sykkelvegen under rv. 13 og følgjer noverande veg vidare til noverande kryss med E134. Tiltaket medfører breddeutviding av dagens rv. 13 med g/s veg der dette ikkje fins i dag. Dette vil gi betre tilgjengelegheit med sykkel og til fots. Vegen vil med dette kanskje opplevast som ein mindre barriere, sjølv om det er snakk om ei einssidig løysing.</p> <p>Tiltaket medfører at strekninga får g/s veg, og gjer dermed området meir tilgjengeleg og tryggare for alle trafikantgrupper, ikkje berre biltrafikk. Særleg barn og unge kan bruke området meir til forflytting. Løysinga vil gi betre tilgjenge til Hildal, og elles mellom busetnaden i Oddadalen med eit gang- og sykkelvegssystem som så godt som ikkje eksisterer i dag.</p> <p>Ved å legge vegen i tunnel på vestsida av Opo vil det meste av dagens trafikk forsvinne, den trafikken som vil gå forbi Hildal vil vere lokal- og evt. turisttrafikk til Låtefoss. Avhengig av kva side vegen blir utvida for å få plass til g/s løysing kan tiltaket føre til innløysing av bustader/fritidsbustader.</p> <p>Omfanget er vurdert til middels positivt for nærmiljøet, og</p>

	konsekvensen som middels positiv (++).
5 Naturreservat ved Hildal Verdi: middels	Det meste av trafikken vil gå i tunnel på andre sida av elva, og trafikken og støyen vil bli mindre enn i dag for dette området. Omfanget blir vurdert som intet til litt positivt, og konsekvensen som ubetydeleg til liten positiv (0/+).
6 Folgefonna med Espelandsmarka Verdi: stor	Ny rv. 13 vil gå i tunnel fram til Espeland der vegen vil gå dagen om lag 550 meter. Ved avkjøring her vil tilkomsten til friluftsområdet bli noko betre enn i dag. Støy og visuelt inntrykk frå veganlegget og trafikken vil redusere opplevingsverdien på sjølve Espeland og dei næraste områda. Tiltaket er negativt for nærmiljøet på gardane på Espeland. Omfanget er vurdert som liten til middels negativ, og konsekvensen som middels negativ (--).
7 og 8 Reinsnos sør og nord Verdi: middels til stor	Ny rv. 13 vil gå i tunnel på vestsida av dalen, krysse over dalen sør for Låtefoss og berøre lokaliteten omkring Låtevatnet. Den negative påverknaden vil vere sjølve veginngrepet (bortfall av areal for friluftsliv) og ikkje minst støy som ved Låtevatn kan vere negativt i eit større område som i dag er mykje nytta til friluftsliv. Tiltaket er negativt for nærmiljøet for nokre bustader ved Låtevatnet. Omfanget er vurdert som middels negativ, og konsekvensen som middels negativ (--).
9 Skare og Skarsmo Verdi: middels til stor	Alternativ 5 berører ikkje Skare og Skarsmo fysisk, og har difor i utgangspunktet positivt omfang for nærmiljøet her. Tiltaket fører til vesentleg mindre gjennomgangstrafikk, og at området får tilført eit gang/sykkelvegssystem. Omfanget er vurdert til å ha intet til lite positivt omfang, og konsekvensen er rekna som ubetydeleg til liten positiv (0/+).
10 Dyrskardhei Verdi: stor	Kryss med eksisterande E134 vil komme like inntil det svært viktige friluftsområdet Dyrskardhei. Området er rekna til å ha stor verdi. Sidan E134 allereie går her i dag vil utforminga av krysset ha stor betydning for om tiltaket har større omfang og konsekvensar. Omfanget blir vurdert til å vere litt negativt, og konsekvensen som ubetydeleg til liten negativ (0/-).
11 Torekoven Verdi: middels til stor	Tunnelinnslag og påkobling til eksisterande E134 vil komme i område som er vurdert til å ha middels til stor verdi for nærmiljø og friluftsliv. Området har stor bruksintensitet, med både store hyttefelt og skianlegg/lysløype. Store deler av området ved Lontjørnane på begge sider av E134 (men mest på vestsida) er statleg sikra friluftslivsområder. Eit slikt tiltak vil medføre store barriereverknader aust for elva, og redusere bruksmogelegheitene i denne delen av området. Omfanget er vurdert til middels negativt omfang, og konsekvensen som middels negativ (--).
12 Seljestad Verdi: stor	Alternativ 4 berører lokaliteten heilt i utkanten med tunnelpåhogget og har difor liten innverknad på friluftslivsinteressene her. Omfanget er vurdert til lite/intet, og konsekvensen som ubetydeleg til liten negativ (0/-).

Alternativ 6

Område	Vurdering av omfang og konsekvens
1 Ringedal Verdi: middels til stor	<p>Alternativ 6 inneber ei utviding av vegen. Vegutvidelse og g/s-veg langs Sandvinvatnet skal skje ved utfylling i vatnet, som del av massedeponi. Dette vil føre til at dagens utfartsområde som ligg like i riksvegen truleg ikkje vil bli forringa som følgje av dette. Vegutvidinga vil heller ikkje ha verknad på veg og stinettet. Bruksmogelegheitene for området vil bli dei same som i dag, området vil truleg blir meir attraktivt og tilgjengeleg ved at det blir gang- og sykkelveg forbi, noko som ikkje er der i dag. Ei føresetnad er at parkeringsplassar blir oppretthaldne som i dag.</p> <p>Alt i alt gir dette middels positivt omfang, og konsekvensen er vurdert til middels positiv (++).</p>
2 Sandvin Verdi: middels til stor	<p>Alternativ 6 vil ikkje fysisk berøre nærmiljø eller friluftsliv verdiar på sjølve Sandvin. Tiltaket vil gi gang/sykkelveg for bebuarar og dei som nyttar friluftsområder ved Sandvin, og slik betre bruksmogelegheitene for området.</p> <p>Omfanget blir vurdert til å ha middels positivt omfang, og konsekvensen for området middels positiv konsekvens (++).</p>
3 Sandvinvatnet og Opovassdraget/Storelvi Verdi: middels	<p>Alternativet følgjer noverande veg fram til Grønsdal. Tiltaket medfører breddeutviding og gang- og sykkelveg på vestsida av riksvegen fram til Grønsdal. Ei utviding og g/s veg på vestsida kan føre til at ein berører det viktige friluftsområdet Opovassdraget/Storelvi. Ved Låtefoss kryssar veglinja elva to stader, og følgjeleg vil dette påverke friluftsverdiar her (opplevingsverdi).</p> <p>Frå Grønsdal følgjer gang- og sykkelvegen noverande veg vidare til noverande kryss med E134. Veglinja går i tunnel med stigning 3,69 fram til litt nord for Låtefoss, der veglinja kryssar Opo og går på vestsida av elva framom Låtefoss, kryssar så Opo med bru og går i ny tunnel med 5,0 % stigning heilt til kryss med E134. Krysset med E134 er flytta søraustover i høve til kryss til gamlevegen via Utsikten.</p> <p>Omfanget blir vurdert til å ha stort negativt omfang, og konsekvensen for området Sandvinvatnet og Opovassdraget/Storelvi er rekna å ha middels til stor negativ konsekvens(--/---).</p>
4 Hildal Verdi: Liten til middels	<p>Tiltaket medfører breddeutviding og gang- og sykkelveg på vestsida av riksvegen forbi Hildal, noko som vil gi betre tilgjengelegheit for fotgjengarar og syklistar. Barriereverknadane kan opplevast som mindre, sjølv med ei einssidig løysing. Med g/s veg blir området meir tilgjengeleg og tryggare for alle trafikantgrupper, særleg barn og unge kan bruke området meir til forflytting. Betre tilgjengelegheit til området, og mellom busetnaden i Oddadalen.</p> <p>Breiddeutviding av vegen kan føre til forringing av uteområde i form av større miljøbelastning for uteplassar/hagar i tilknytning til bustader langs riksvegen. Avhengig av kva side vegen blir utvida kan tiltaket føre til innløysing av bustader/fritidsbustader.</p> <p>Omfanget er vurdert til å ha middels positivt omfang, og konsekvensen som liten til middels positiv konsekvens (+/++).</p>
5 Naturreservat ved Hildal	<p>Tiltaket medfører breddeutviding og gang- og sykkelveg på vestsida av riksvegen forbi Hildal, noko som vil gi betre tilgjengelegheit med sykkel</p>

Verdi: middels	<p>og til fots. Dette kan kanskje også gi mindre barriereverknader. Med g/s veg blir området meir tilgjengeleg og tryggare for alle trafikantgrupper, og då særleg barn og unge. Breiddeutviding av vegen kan føre til forringing naturreservatet på Hildal i form av litt større miljøbelastning i form av støy.</p> <p>Omfanget er vurdert til å ha lite positivt omfang, og konsekvensen som ubetydeleg til liten positiv (0/+).</p>
<p>6 Folgefonna med Espelandsmarka</p> <p>Verdi: stor</p>	<p>Alternativet følgjer dagens trase og vil ikkje ha innverknad på friluftsverdiane her.</p> <p>Omfanget er vurdert som lite/intet, og konsekvensen som ubetydeleg (0).</p>
<p>7 og 8 Reinsnos sør og nord</p> <p>Verdi: middels til stor</p>	<p>Ny rv. 13 vil gå vest for Opo etter Låtefoss og vil difor ikkje ha innverknad på friluftsverdiane her. Det vil heller ikkje ha betydning for nærmiljøet her då tilkomsten vert om lag som i dag.</p> <p>Omfanget er vurdert som lite/intet, og konsekvensen som ubetydeleg (0).</p>
<p>9 Skare og Skarsmo</p> <p>Verdi: middels til stor</p>	<p>Alternativ 6 vil gi negativ verknad for nærmiljøet for husa kring Steinaberg bru. Det vil bli meir støy ved Skare på grunn av at vegen må løftast og går inn i tunnel sør for Øyna. Det vil og bli auka visuell påverknad for bustadane på Skare. Noko av støyverknaden kan dempast ved avbøtande tiltak.</p> <p>Det vil bli gang- og sykkelveg i/til området, noko som manglar i dag.</p> <p>Omfanget er vurdert til å ha lite til middels negativt omfang, og konsekvensen er rekna liten til middels negativ (-/-).</p>
<p>10 Dyrskardhei</p> <p>Verdi: stor</p>	<p>Kryss med eksisterande E134 vil kome i utkanten av det svært viktige friluftsområdet Dyrskardhei (nytt kryss ved enden av Grastjørn). Området er rekna til å ha stor verdi. Sidan E134 allereie går her i dag og avgrensinga av lokaliteten følgjer dagens E134 vil nytt kryss og tunnelpåhogg ved vestenden av Grastjørn gi liten innverknad på friluftsområdet. Det kan vere at støyen vert meir merkbar inn i lokaliteten når ny veg kjem ut av tunnellen og med to nye kryss i området.</p> <p>Omfanget blir vurdert å vere litt negativt, og konsekvensen som liten negativ (-).</p>
<p>11 Torekoven</p> <p>Verdi: middels til stor</p>	<p>Tunnelinnslag og påkobling til eksisterande E134 vil komme litt sør for Lontjørnane men vil ikkje fysisk berøre det viktige friluftsområdet rundt Lontjørnane. På grunn av trafikk rett ut/inn av tunnelpåhogg ved Torekoven kan det bli litt meir støy som kan opplevast som sjenerande for hytter og brukarar om nærområda på austsida av elva. Området er vurdert til å ha middels til stor verdi for nærmiljø og friluftsliv. Området har stor bruksintensitet, med både store hyttefelt og skianlegg/lysløype. Store deler av området ved Lontjørnane på begge sider av E134 (men mest på vestsida) er statleg sikra friluftslivsområder.</p> <p>Omfanget er vurdert til lite/intet, og konsekvensen som ubetydeleg til liten negativ (0/-).</p>
<p>12 Seljestad</p> <p>Verdi: stor</p>	<p>Alternativ 6 berører ikkje lokaliteten.</p> <p>Omfanget er vurdert til intet, og konsekvensen som ubetydeleg (0).</p>

3.6 AVBØTANDE TILTAK

Alternativ	Avbøtande tiltak
Alle	Ved opparbeiding (eller utviding) av utfartsparkering kan ein dels kompensere noko for inngrep og ulempe i form av støy og dels gjere tilhøve betre for utfart enn dei er i dag. Dette kan vere aktuelt ved Ringedal (Tjørnadalsfossen), Espeland (alt. 2 og 5), Låtevatn (alt. 5), Grastjørn (alt. 6).
Alt 3,4,6	Der vegen går nære bustader/opphaldsområde kan ein vurdere tiltak for å redusere støy og visuell påverknad på uteareal (ut over det som følgjer av støyretningslinene). Dette gjeld spesielt Hildal (alt. 3, 4 og 6), Området Skare – Øyni (alt. 6).

3.7 KONSEKVEN SAR I ANLEGGSPERIODEN

Det er forventa at det i anleggsperioden vil kunne bli ein generell auke i negative konsekvensar for utandørs opphold i nærmiljø- og friluftsområder. Det vil også kunne medføre redusert tilkomst til bustadområder og områder med verdiar for friluftsliv. Dette vil særleg gjere seg gjeldande der viktige utfartsområder ligg nær riksvegen, som t.d. er tilfelle innan det viktige utfartsområdet Ringedal (1) som gjeld for alle alternativ.

Tunnellmassar og massetransport som gjeld heile planområdet uansett alternativ: Det er relativt lange tunnellar i alle alternativ og sidan tunnellmassane skal ut av planområdet vert det vesentleg anleggstrafikk i lang tid, avhengig av tunnelengde og drivetid og om tunnelen vert drive frå ei eller begge sider. Ulempene med anleggstrafikk og massetransport er første rekke støy og støv, men det kan også bli periodar der det er vanskelagare å ta seg fram. Det er viktig med ein god vurdering av tryggleik og risiko for anleggsarbeidet når ein kjem til regulering og byggefase.

Alt. 5: Anleggsarbeid og –trafikk ved Lotevatnet vil gi merkbar negativ støy og ulempe både for bustadene og for friluftsområdet.

Alt. 2 og 5: Ved Espeland vert det anleggsområde og det må vere mellomlagring av massar her dersom ein driv tunnel frå Espeland. Dette vil medføre ulempe med støy og støv på gardane her.

Alt. 4: Anlegg av bruer og veg på vestsida av Opo ved Låtefoss vil redusere opplevingsverdien av dette området vesentleg.

Alt. 3, 4 og 5: Arbeid med tunnelpåhogg aust for Storelva ved Lontjørnane (ved hoppbakken) vil redusere verdien som friluftsområde sterkt både langs elva her og nærområda i anleggsfasen.

Alt. 6: Ny veg forbi Steinaberg bru og ikkje minst driving av tunnel under Nonsnuten vil gi støy og støv for nærområda til anlegget og støy som vil vere merkbar for bustadfeltet på Skare. Desse ulempene kan reduserast vesentleg dersom tunnelen berre vert driven frå Grostøl/Grastjørn men då må ein drive tunnelen på synk.

Dette er forbigående negative konsekvensar, som er avgrensa til anleggsperioden, inntil nytt veg- og gang/sykkelvegssystem er på plass.

3.8 SAMANSTILLING - SAMLA KONSEKVENSVURDERING

Metoden har ei svakheit ved at nærmiljø og friluftsliv blir vurdert samla, og at positive og negative konsekvensar samanstilt gjerne endar opp med liten eller ingen konsekvens.

Det er relativt små skilnader på fleire av alternativa, då mange av desse følgjer same trasé på store deler av strekningane. Dei fleste alternativa medfører også at store deler av strekninga blir lagt i tunnel, og for fleire av alternativa vekslar desse i hovudsak mellom kvar tunnelane skal byrje og slutte, dei er elles nokså like.

Ved å legge vegen i tunnel kjem alternativa betre ut i forhold til negative konsekvensar for nærmiljø og friluftsliv enn om vegen hadde gått i dagen. Der det er små forskjellar i traséar for dei ulike alternativa vil konsekvensen vere tilnærma lik for nokre av temaa, men det er likevel gjort ei rangering sjølv om denne er vanskeleg.

Tabellen under viser konsekvens for dei enkelte naturmiljølokalitetane for kvart av dei seks vegalternativa. Fargene indikerer grad av konsekvens. Dess meir raudt i bakgrunnsfargen dess større grad av negativ konsekvens. Dess meir blått i bakgrunnsfargen dess større grad av positiv konsekvens.

Tabell 6 Oversikt over konsekvens for lokalitetar og nærmiljø/friluftsliv samla for dei ulike alternativa. Dess meir blått jo større positiv konsekvens. Dess meir raudt jo meir negativ konsekvens.

Friluftsliv/nærmiljø - LOKALITETAR													
ALTER-NATIV	Ringedal	Sandvin	Sanvinvatn, Opo/Storelvi	Hildal	Naturreservatet v/Hildal	Folgefonna og Espelandsmarka	Reinsnos	Skare og Skarsmo	Dyrskardhei	Torekoven	Seljestad	Samla vurdering	RANGERING
Alt 1	++	++	--	++	0/+	0	0	0/+	0/-	0	0	+ / ++	1
Alt 2	++	++	--	++	0/+	--	0	0/+	0/-	0	0	0/+	3
Alt 3	++	++	+	+ / ++	0/+	0	0	0/+	0/-	--	0/-	+	2
Alt 4	++	++	-- / ---	+ / ++	0/+	0	0	0/+	0/-	--	0/-	-	5
Alt 5	++	++	--	++	0/+	--	--	0/+	0/-	--	0/-	- / --	6
Alt 6	++	++	-- / ---	+ / ++	0/+	0	0	- / --	-	0/-	0	-	4

3.9 KONKLUSJON OG RANGERING

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. Alternativ 1, 2 og 3 er dei med dei lengste tunnellane og det er i hovudsak det som forklarar skiljet mot alternativ 4, 5 og 6.

Alt. 1 kjem best ut med liten til middels positiv konsekvens (+/++) fordi det har lang tunnell frå Sandvin heilt til påkoplingspunkt med E134 nord/aust for Grastjørn. Alle bustadområde får betra tilhøve og gang- og sykkelveg fram til Hildal. Det siste gjeld alle alternativ men eksisterande vegnett vert i tillegg lokalveg og soleis tryggare å ferdast langs.

Alt. 3 kjem ut med liten positiv konsekvens (+) og vert rangert som nr 2. Alternativet er positivt for nærmiljø på grunn av omlegging til tunnell på delar av strekninga. Alt. 3 har middels negativ konsekvens for friluftsområdet rundt Torekoven på grunn av tunnellpåhogg og vegtrase over elva her.

Alt. 2 får samla sett ubetydeleg til liten positiv konsekvens og vert rangert som nr 3. Verknaden for nærmiljø og friluftsliv på Espeland vert middels negativ, samt at kryssinga av Opo og det opne dyrka området sør for Sandvin gir ein negativ effekt på identitet og opplevingsverdi i eit sentralt område i Oddadalen.

Alt. 6 og Alt. 4 får begge liten negativ konsekvens. Alt. 6 blir rangert som nr 4 og Alt. 4 som nr 5. Grunnen til at Alt. 6 vert rangert framfor Alt. 4 er at dei negative konsekvensane for nærmiljø på Skare for Alt. 6 vert vurdert som mindre enn dei negative konsekvensane for friluftsliv ved Torekoven for Alt. 4. Skilnaden mellom desse to alternativa er særst liten og rangering vanskeleg. Den reelle utforming av vegen og avbøtande tiltak vil ha stor innverknad for reell konsekvens, ikkje minst området ved Skare.

Alt. 5 kjem dårlegast ut og vert rangert som nr 6. Dette kjem av at Alt. 5 har markert negativ konsekvens for flest av lokalitetane med verdi for nærmiljø og friluftsliv. Det er særleg den negative innverknaden for nærmiljø og friluftsliv på Espeland og ved Låtevatn (lokalitet Reinsnos) som slår ut, i tillegg til verknader for Torekoven som er same som for Alt. 3 og Alt. 4.

KJELDER

<http://www.rosendalstiftinga.no/vassdragOpo.html>

(<http://www.kmspeider.no/?module=Articles;action=Article.publicShow;ID=4919>).

https://www.odda.kommune.no/Los_struktur.aspx?Mid1=347 Odda kommune si heimeside med kommuneplan, kommunedelplaner og anna informasjon.

Friluftskart utgitt av Odda kommune 2000.

<http://www.hordaland.no/hordaland-fylkeskommune/planlegging/planretteiing/areal--og-plandata/regionale-friluftsomrade-i-hordaland-/?hl=friluftsområder> - Fylkesmannen i Hordaland og Hordaland fylkeskommune si kartlegging og verdsetting av regionalt viktige område i Hordaland (Prosjektrapport 2008).

Kontakt med Skare barneskule og Skare barnehage.