

Beregnet til
Rogaland Fylkeskommune

Dokument type
Konsekvensanalyse

Dato
Mars 2023

Fv. 547 Omkjøringsveg Åkra sør – Veakrossen

Konsekvensutredning - Friluftsliv/by- og bygdeliv



RAMBOLL

Fv. 547 Omkjøringsveg Åkra sør – Veakrossen

Konsekvensutredning - Friluftsliv/by- og bygdeliv

Oppdragsnavn	Fv. 547 Omkjøringsveg Åkra sør - Veakrossen
Prosjekt nr.	1350051004
Mottaker	Rogaland fylkeskommune
Dokument type	Konsekvensutredning
Versjon	00
Dato	Mars 2023
Utført av	VIME
Kontrollert av	BEMO/THVO
Godkjent av	AMOL

FORORD

Denne fagrapporten omhandler tema friluftsliv/by- og bygdeliv.

Fagrapporten er utført i forbindelse med prosjekt for planlagt ny fylkesveg i Karmøy kommune, fv. 547 Omkjøringsvegen Åkra sør - Veakrossen. Utredninger gjelder strekningen der det foreligger innsigelse, altså mellom kryss ved Killingtjørn og kryss mellom fv. 547 og Veakrossen. Søndre del av reguleringsplanen med tilførselsveger, samt reguleringsplan for kryssområdet ved Veakrossen, er vedtatt. Konsekvensutredningen skal avklare eksisterende miljø- og samfunnsverdier og sikre at det blir tatt hensyn til disse når tiltaket planlegges.

Rapporten gir en konsekvensutredning som tar for seg oppdatert planforslag med flere nye veilinjer med varierende grad av dagløsning, kulvert og/eller tunnel for den nordligste delstrekningen mellom planlagt Killingtjørnkrysset og Veakrossen.

Rapporten omtaler de samme avbøtende tiltakene som fremdeles regnes som aktuelle og som er foreslått i planforslaget for å minimere negative virkninger av planforslaget.

For Rambøll er det Alexander Markset Olsen som er prosjektleder. Fagansvarlig for fagtema friluftsliv i Rambøll er Vilde Melvik.

Mars 2023

INNHALDSFORTEGNELSE

FORORD.....	3
1 SAMMENDRAG.....	6
2 BAKGRUNN OG UTREDNINGSKRAV	9
2.1 Bakgrunn for oppdraget	9
2.2 Om oppdraget.....	10
2.3 Beskrivelse av tiltaket	10
2.3.1 Tiltaksområdet	10
2.3.2 Dagens fylkesveg.....	12
2.4 Prosjektmål	14
2.4.1 Målsetning for reguleringsplanarbeidet.....	14
2.5 Overordnede mål og føringer for fagtemaet	15
3 TILTAKSBESKRIVELSE	16
3.1 Dimensjoneringsforutsetninger	16
3.2 Tiltaksbeskrivelse / utredningsalternativer	18
3.2.1 0-alternativet	19
3.2.2 Alternativ 1.....	19
3.2.3 Alternativ 2.A.....	21
3.2.4 Alternativ 2.B.....	24
3.2.5 Alternativ 3.A.....	26
3.2.6 Alternativ 3.B.....	29
3.2.7 Alternativ 4.....	32
4 METODE.....	35
4.1 Tre-trinns metodikk i Håndbok V712	35
4.1.1 Trinn 1: Vurdering av konsekvens for delområder	35
4.1.2 Trinn 2: Konsekvens av alternativer	39
4.2 Definisjon av fagtema	40
4.3 Utredningsområdet	40
5 KUNNSKAPSGRUNNLAG	42
5.1 Kunnskapsinnhenting	42
5.2 Områdebeskrivelse	42
5.3 Dagens arealbruk - Friluftsliv	43
5.3.1 Friluftsliv.....	43
5.3.2 By- og bygdeliv	44
5.3.3 Turstier/ferdselsårer	45
5.3.4 Jakt og fiske.....	47
5.3.5 Friluftsliv i tilknytning til kulturmiljø.....	47
5.3.6 Idrett, fysisk aktivitet og andre fritidsbrukere	48
5.3.7 Skoler og skoleveg.....	48
6 TRINN 1: VERDI OG PÅVIRKNING FOR DELOMRÅDER.....	50
6.1 Delområde F1 – Aureimarka vest (Nærturterreng)	51
6.1.1 Beskrivelse av delområdet	51
6.1.2 Påvirkning på delområdet.....	52
6.2 Delområde F2 – Aureimarka øst (Turområde)	56
6.2.1 Beskrivelse av delområdet	56
6.2.2 Påvirkning på delområdet.....	57
6.3 Delområde F3 – Landeveg Aureivegen (Ferdselsforbindelse).....	60
6.3.1 Beskrivelse av delområdet	60
6.3.2 Påvirkning på delområdet.....	61
6.4 Delområde F4 – Haringstad (Nærturterreng)	63

6.4.1	Beskrivelse av delområdet	63
6.4.2	Påvirkning på delområdet.....	63
6.5	Delområde F5 – Åkrehamn nær (Nærturterreng)	66
6.5.1	Beskrivelse av delområdet	66
6.5.2	Påvirkning på delområdet.....	66
6.6	Delområde F6 – Heiavatnet (Andre rekreasjons- og friluftslivsområder)	69
6.6.1	Beskrivelse av delområdet	69
6.6.2	Påvirkning på delområdet.....	70
7	TRINN 2: KONSEKVENSN AV ALTERNATIVER	72
7.1	Sammenstilling av konsekvenser	74
8	USIKKERHETER	75
9	SKADEREDUSERENDE OG KOMPENSERENDE TILTAK	76
10	REFERANSER	77
11	VEDLEGG.....	79
	Vedlegg 1 – tabeller for verdi og påvirkning iht. V712.....	79
11.1.1	Delområde F1	79
11.1.2	Delområde F2	81
11.1.3	Delområde F3	82
11.1.4	Delområde F4	83
11.1.5	Delområde F5	84
11.1.6	Delområde F6	85
	Vedlegg 2 – støykart med avgrensede delområder	87
11.1.7	Alt. 0	87
11.1.8	Alt. 1	88
11.1.9	Alt. 2A	88
11.1.10	Alt. 2B	89
11.1.11	Alt. 3A	89
11.1.12	Alt. 3B	90
11.1.13	Alt. 4	90

1 SAMMENDRAG

Hovedmålet med dette oppdraget har vært å oppdatere kunnskapsgrunnlaget til nordre del av reguleringsplanen for ny fv. 547 i Karmøy kommune, slik at det tilfredsstiller de krav som er stilt i brev fra KMD og i innsigelsen fra Statsforvalteren [1]. I oppdraget er det gjennomført en oppdatering og utdyping av kunnskapsgrunnlaget til reguleringsplanen, samt optimalisering, siling og anbefaling av alternativer for å imøtekomme KMDs krav, slik at innsigelsen fra Statsforvalteren kan realitetsbehandles.

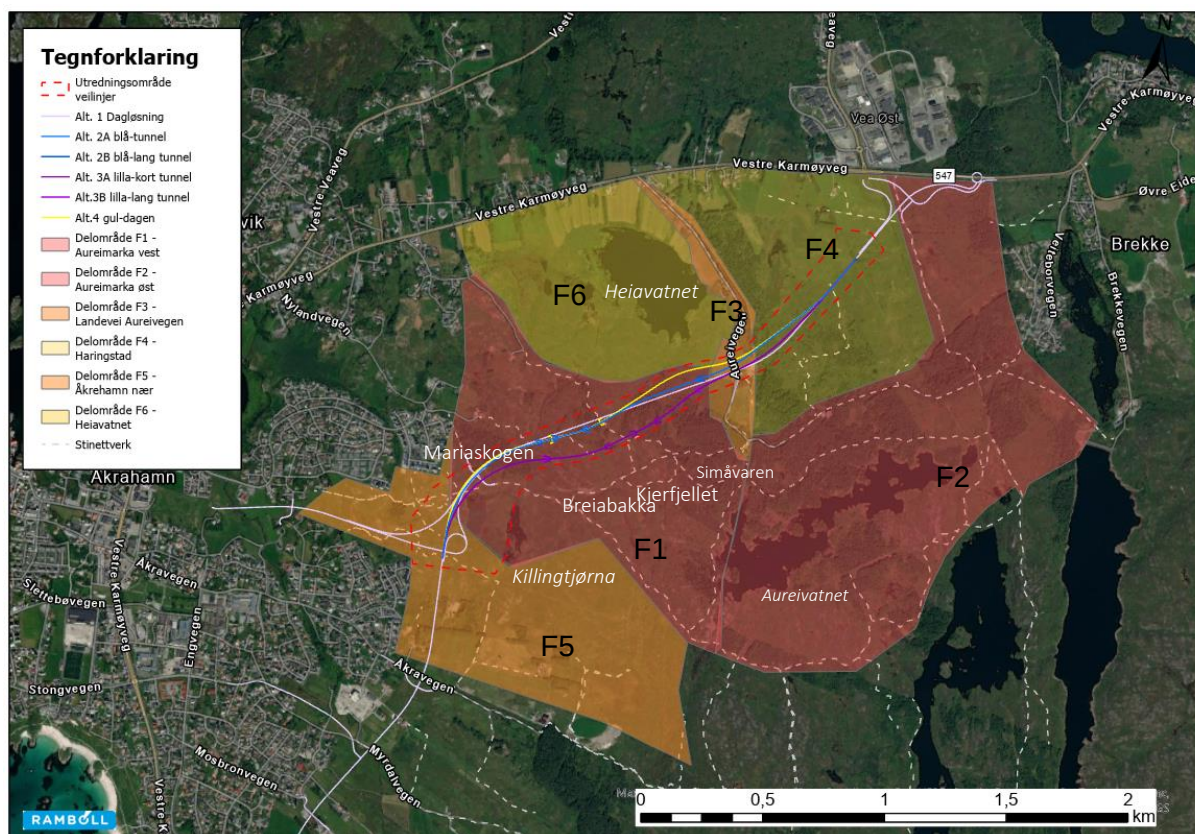
Fagtema friluftsliv/by- og bygdeliv er et av de ikke-prissatte temaene som skal utredes på nytt i forbindelse med delveistrekning mellom planlagt Killingtjørnkrysset og Veakrossen, tilhørende ny fv. 547. Det er totalt seks veialternativer som skal utredes: hvor ett består av dagløsning, to består av enten en kort eller to korte tunneler, to består av en lang tunnel, og et siste alternativ har kulvertløsning.

Området som helhet regnes for å være mye brukt og lett tilgjengelig for allmennheten, hovedsakelig lokalt/regionalt brukt, og har gode kvaliteter for friluftslivet. Området oppfattes i dag som naturnært og stille, hvor deler av området anses for å ha stor verdi for friluftsliv. Deler av området er tidligere verdikartlagt for friluftsliv av Karmøy kommune.

Utredningsområdet for tema friluftsliv/by- og bygdeliv er totalt delt inn i seks ulike delområder (Tabell 1.1 og Figur 1.1), som kan ha både lik og ulik registreringskategori og verdi. Avgrensningen til delområdene er basert på differensiering mellom type friluftsområde etter metodikken i Statens vegvesens veileder V712 Konsekvensutredninger (registreringskategori), men også avgrensning gitt som følge av tidligere kartlagte friluftslivsområder i kommunen. Delområdene regnes hovedsakelig som typen nærturterreng og/eller ferdselsforbindelse. Delområdenes verdi er vurdert ut ifra bruksfrekvens, betydning og kvalitet, samt om området er kartlagt for friluftsliv.

Tabell 1.1: Oversikt over delområder, deres registreringskategori og deres verdi.

Delområde	Registreringskategori	Verdi
Delområde F1 - Aureimarka vest	Nærturterreng	Stor
Delområde F2 - Aureimarka øst	Turområde	Stor
Delområde F3 - Landevei Aureivegen	Ferdselsforbindelse	Middels
Delområde F4 - Haringstad	Nærturterreng	Noe
Delområde F5 - Åkrehamn nær	Nærturterreng	Middels
Delområde F6 - Heiavatnet	Andre rekreasjons- og friluftslivsområder	Noe



Figur 1.1. Oversiktskart som viser delområdene, farge indikerer verdi. Delområdenes avgrensning er basert på gitte grenser av tidligere kartlagte friluftsområder i kommunen, samt inndeling basert på registreringskategori.

Grad av påvirkning som følge av hvert av de fem ulike veialternativene er vurdert ut ifra opplevelseskvalitet, areal/omfang, tilgjengelighet/barriere, bruk av området og lydbilde. Det er hovedsakelig forskjeller i utforming for hvert veialternativ innenfor Delområde F1 og følgelig påvirkningsgrad innenfor dette området som er utslagsgivende. Dette gjelder i stor grad påvirkning på viktige stier/ferdselsforbindelser og dermed fremkommelighet og bruksfrekvensen i området, samt støy og visuelle virkninger.

Verdien og påvirkning sammenlagt gir grad av konsekvens for friluftsliv for hvert delområde som følge av de ulike veialternativene, sett opp mot 0-alternativet (Tabell 1.2). Avslutningsvis er det gitt forslag til skadereduserende og kompensierende tiltak som gis i kapittel 9. Støyskjerming og terrengutforming anses som de viktigste skadereduserende tiltakene for å hensynta friluftsliv, i tillegg til opprettholdelse av ferdelsforbindelser.

Det er kun driftsfasen for ny fylkesveg som er konsekvensvurdert, da det på nåværende tidspunkt er mye uavklart rundt gjennomføring av anleggsfasen. I hvor stor grad aktivitet i anleggsfasen vil påvirke friluftslivet avhenger blant annet av metodikk, varighet og behov for anleggsveier, deponiområder og midlertidig omdisponering av areal. Det er imidlertid gitt forslag til skadereduserende tiltak for å minimere negative virkninger også i anleggsfasen.

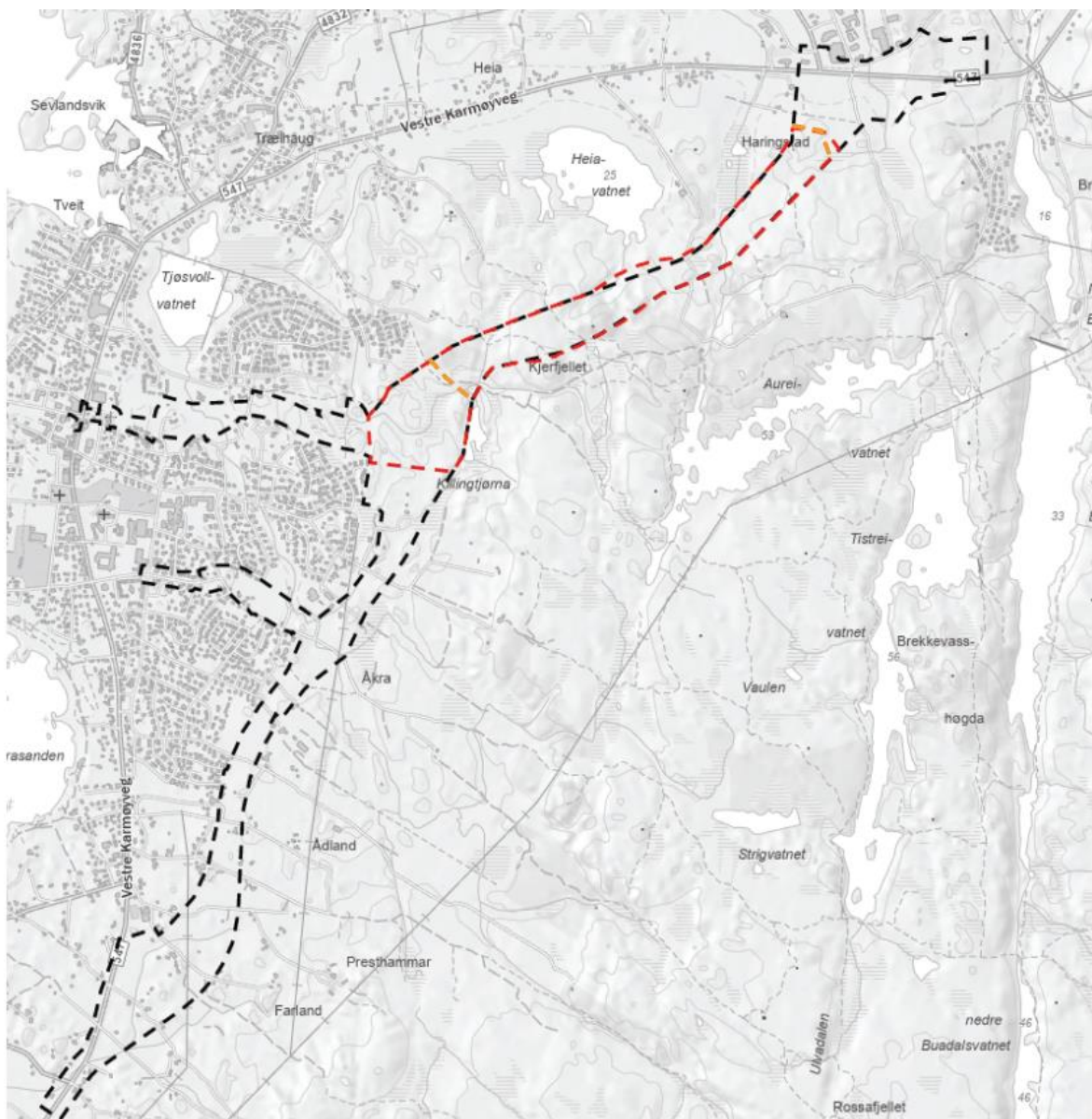
Tabell 1.2 Vurdering og rangering av samlede konsekvenser for fagtema, etter tabell 6-5 i Håndbok V712.

Delområde	Alt. 0	Alt. 1	Alt. 2A	Alt. 2B	Alt. 3A	Alt. 3B	Alt. 4
Delområde F1 - Aureimarka vest	0	---	--	--	--	--	--
Delområde F2 - Aureimarka øst	0	-	-	-	-	-	-
Delområde F3 - Landevei Aureivegen	0	--	--	-/--	-/--	-/--	--
Delområde F4 - Haringstad	0	-	-	-	-	-	-
Delområde F5 – Åkrehamn nær	0	-/--	-/--	-/--	-/--	-/--	-/--
Delområde F6 – Heiavatnet	0	-	-	-	-	-	-
Avveining							
SAMLET vurdering	-	Stor negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens
Rangering	1	7	5	3	4	2	6
Forklaring til rangering	Samtlige vegalternativer vil føre til middels, eller høyere, negativ konsekvensgrad for tema friluftsliv sammenlignet med 0-alternativet. Samtlige tiltak vil føre til arealbeslag, redusert attraktivitet, redusert bruk, endring av forbindelseslinjer og gi et dårligere støybilde. Graden av disse påvirkningene varierer i liten grad mellom alternativene, og mellom delområdene, men det er noen nyanser. Deler av vegtraseen i sør/sørvest vil for samtlige vegalternativer føre til en barriere og omlegging av viktige stier/ferdselsforbindelser inn til marka. Planlagte kulvertløsninger (altså legge stien under ny fylkesveg) vil kunne opprettholde passasje, men omveg for gående, samt nærhet til trafikkert veg, vil kunne medføre mindre bruk av friluftsområdene. Ny vei vil avskjære sti opp til Breiabakka for flere av alternativene. Her er det prosjektert inn viltråkk og bekkepassasje som avbøtende tiltak, men det er ikke avklart om stien, og tilsynelatende raskeste vei opp til toppen, vil ivaretas. Stien som strekker seg mellom Breiabakka og Kjerfjellet vil også bli avskåret, med mindre kulvert blir etablert som avbøtende tiltak. Kort kulvertløsning for Alt.4 på nordsiden av Breiabakka vil kunne gjøre at sti opp til Breiabakka vil kunne tilbakeføres etter anleggsgjennomføring. Alt. 2A, 2B, 3A, og 3B vil kunne opprettholde tilgjengeligheten opp til Breiabakka. Stien mellom Breiabakka og Kjerfjellet vil kun bli ivaretatt ved Alt. 2B og 3B. De alternative vegstrekningene med deler av strekningen i tunnel, altså Alt. 2 og Alt. 3 kommer noe bedre ut med hensyn til friluftsliv. Alt. 3B og 2B har begge lange strekninger i en sammenhengende tunnel og vil følgelig føre til minst negative effekter som arealbeslag, oppstyking/flytting av ferdelsforbindelser, visuell virkning, lys, støv og støy. Samtlige vegalternativer vil føre til betydelig økt støypåvirkning og at delområdene får et mye dårligere støybilde (med unntak av F2) sammenlignet med 0-alternativet, også de alternativene med strekning i tunnel/kulvert. Alt. 3A og 3B har minst oppsplittende effekt på Mariaskogen nær Åkrehamn, og Alt. 3B er derfor favorisert fremfor Alt. 2B. To korte tunneler i Alt. 3A er å foretrekke fremfor én kort tunnel i Alt. 2A, med tanke på redusert støypåvirkning og oppsplittende effekt i terrenget. Kulvertløsningen i Alt.4 anses som mindre fordelaktig sammenlignet med tunnellsøsning, da terrenngrepet vil føre til ødeleggelse av eksisterende stier/forbindelseslinjer. Det er ikke lagt noen plan for restaurering av disse, og alternativet vil også medføre fjerning av natur med urørt preg. Dagløsningen i Alt.1 regnes som det alternativet med samlet størst negativ virkning for friluftsliv.						

2 BAKGRUNN OG UTREDNINGSKRAV

2.1 Bakgrunn for oppdraget

Detaljregulering for ny fv. 547 Åkra sør – Veakrossen ble lagt ut på offentlig ettersyn våren 2019. Statsforvalteren i Rogaland fremmet innsigelse til planen. Innsigelsen gjaldt nordre del av strekningen, det vil si strekningen nord for kryss ved Killingtjørn og sør for kryss mellom fv. 547 og Veakrossen, vist i Figur 2.1.



Figur 2.1. Reguleringsplan for fv. 547 Åkra sør – Veakrossen. Strekningen med uløst innsigelse ligger mellom oransje markeringer i nordre del av planområdet. Rød markeringer viser tiltaksområdet.

Årsaken til innsigelsen fra Statsforvalteren var med bakgrunn i regionale og nasjonale interesser innen landskaps-, landbruks-, friluftsliv- og naturverdier, og at planforslaget viste ren dagløsning på strekningen og manglet kompensierende tiltak gjennom Breiabakka. I tillegg manglet planforslaget oppdaterte utredninger og tilfredsstillende sammenlikning av traséalternativer.

Søndre del av reguleringsplanen med tilførselsveger til Åkrehamn, samt reguleringsplan for kryssområdet ved Veakrossen, ble vedtatt 01.07.2019 etter meklingsrunde med Statsforvalteren. Reguleringsplan for strekningen mellom kryss ved Killingtjørn og området for kryss mellom fv. 547 og Veakrossen ble sendt til behandling i Kommunal- og moderniseringsdepartementet høsten 2019, med uløst innsigelse.

Før nordre del av reguleringsplanen kan realitetsbehandles, må det foreligge en oppdatert utredning og systematisk sammenlikning for prissatte og ikke-prissatte konsekvenser av alternativene (dagløsning, tunnel/kulvert, 0-alternativet), i samsvar med Naturmangfoldloven, kap. II og forskrift om konsekvensutredninger.

2.2 Om oppdraget

I brev datert 15.04.2021 konkluderer Kommunal- og moderniseringsdepartementet med at det behov for mer omfattende utredninger av strekningen Killingtjørn – kryss Veakrossen før de kan ta stilling til innsigelsen fra Statsforvalteren.

Hovedmålet med dette oppdraget er å oppdatere kunnskapsgrunnlaget til nordre del av reguleringsplanen for ny fv. 547, slik at det tilfredsstiller de krav som er stilt i brev fra KMD og i innsigelsen fra Statsforvalteren:

- Konsekvensutredningen fra kommunedelplanen må oppdateres på vesentlige områder inkludert en kvalitetssikring av trafikk tall med vekt på kjente lokale forhold, vurdering av kostnader og standardbehov for både ny og eksisterende veg og samlet belastning for viktige nasjonale verdier i natur- og kulturlandskap.
- At det skal foreligge en oppdatert utredning og sammenlikning av alternativer, før innsigelsen til planområdets nordre del kan realitetsbehandles.

I oppdraget er det gjennomført en oppdatering og utdyping av kunnskapsgrunnlaget til reguleringsplanen, samt optimalisering, siling og anbefaling av alternativer for å imøtekomme KMDs krav, slik at innsigelsen fra Statsforvalteren kan realitetsbehandles.

Denne rapporten omhandler bare beskrivelse og vurdering av aktuelle omkjøringsalternativer for fv. 547, konsekvensene av disse og rangering.

I tillegg gjøres det et arbeid i regi av Rogaland fylkeskommune, med å se på muligheter for oppgradering av dagens veg (0+ alternativ).

2.3 Beskrivelse av tiltaket

2.3.1 Tiltaksområdet

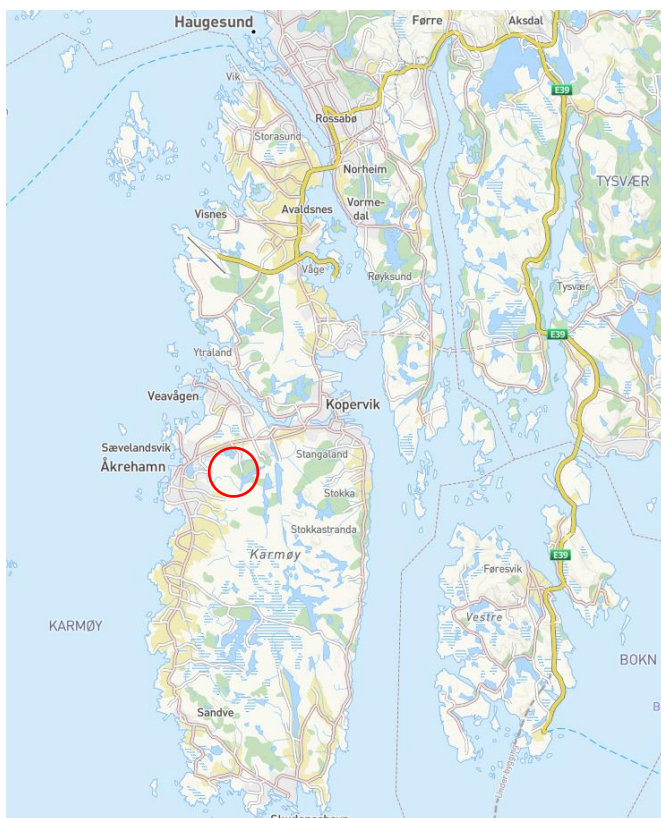
Tiltaksområdet er lokalisert mellom tettstedene Veavågen og Åkrehamn, på sørvestre del av Karmøy. Se *Figur 2.2* og *Figur 2.3*.

Hovedprosjektet omfatter regulering av ny fv. 547 med tilhørende sidevegnett og kryssområder, mellom Åkra sør/Åkrehamn og Veakrossen. Reguleringsplan for søndre del av strekningen, inkludert to tilførselsveger mot Åkrehamn, ble vedtatt i 2019.

Mellom Killingtjørna og nytt kryss i Veakrossen, skal det gjøres en ny vurdering av aktuelle traséalternativer, og konsekvensene av disse for prissatte og ikke-prissatte konsekvenser (se kapittel 2.5).

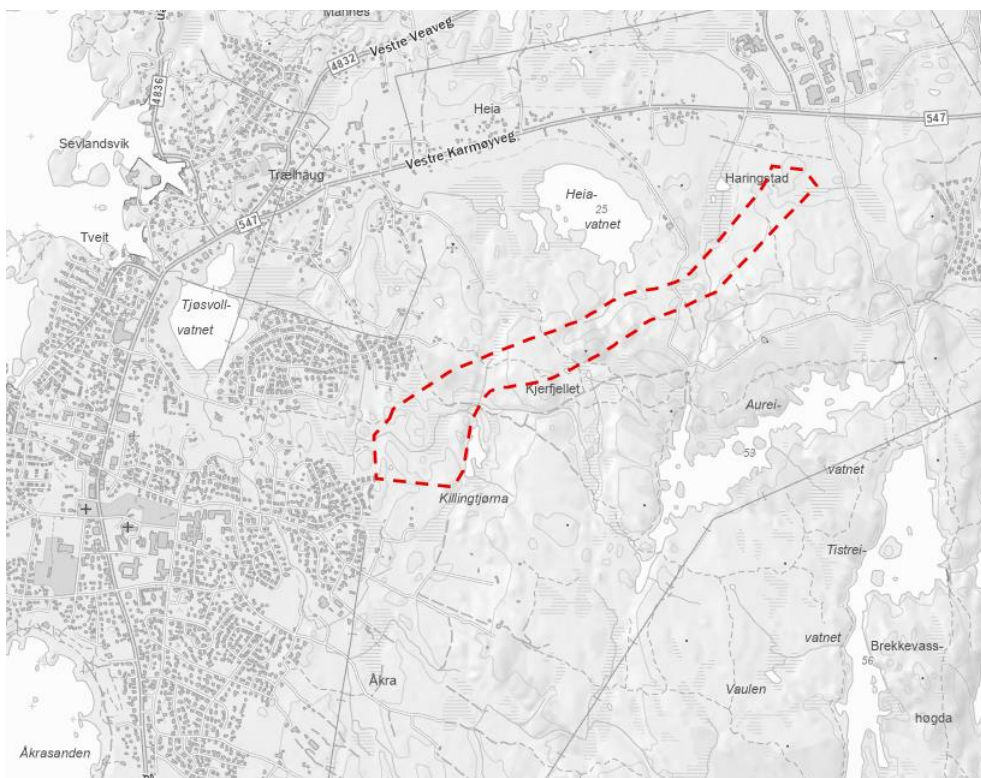
Tiltaksområdet ligger i marka sørøst for dagens fv. 547. Det planlagte veganlegget ligger i hovedsak i et område med snaumark og skog. Det er dyrket mark nord i området, men ellers

lite eller ingen dyrka mark på strekningen. Landskapet er preget av koller og myr med kystlynghei som den dominerende vegetasjonsformen, som gir landskapet særpreg.



Figur 2.2. Oversiktskart som viser tiltaksområdets beliggenhet med rød ring

Totalt er den aktuelle strekningen på 2,2 kilometer, se Figur 2.3. Aktuelle traséalternativer for veglinjer beskrives i kapittel 3.2.



Figur 2.3. Avgrensning av tiltaksområdet vist med rød stiplet strek. Innenfor dette området skal det gjøres en ny vurdering av aktuelle traséalternativer.

2.3.2 Dagens fylkesveg

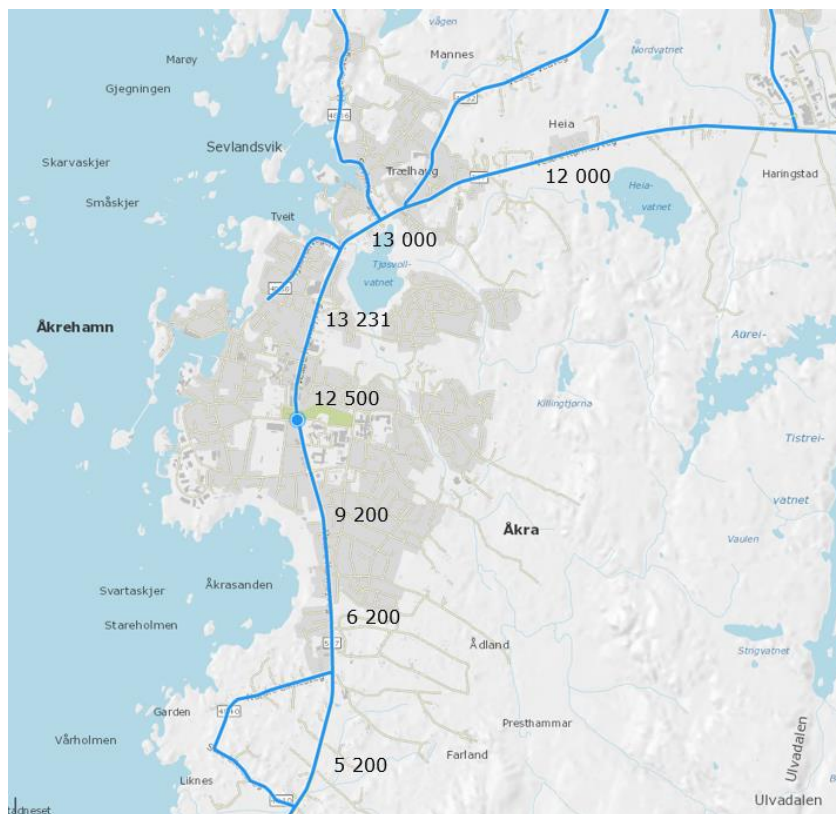
Dagens fv. 547 gjennom Åkrehamn og Veakrossen er en del av hovedvegen mellom Skudeneshavn og Haugesund. Vegen følger kysten langs vestsiden av Karmøy, og går gjennom Åkrehamn sentrum. Vegen består i dag hovedsakelig av to felt. Den totale bredden varier langs vegen, men er rundt 7m ($\pm 0,5$ m) gjennom Åkrehamn (hentet fra vegkart.no).

I sør, mellom Ådlandskrysset og Åkrehamn, går dagens fylkesveg gjennom åpne landbruksområder med spredt gårds- og boligbebyggelse. Gjennom sentrumsområdet i Åkrehamn er det blandet bybebyggelse tett på vegen. Nord for Åkrehamn, på strekningen til Veakrossen, går vegen gjennom et område preget av boligbebyggelse og landbruk.

Trafikkmengder

Dagens fylkesveg 547 har årsdøgntrafikk (ÅDT) på ca 5200 i sør som øker til 12 500 gjennom sentrum av Åkrehamn, og til 13 000 nord for sentrum¹. Videre fram mot Sevlandsvik og til Veakrossen er trafikkmengden ÅDT 12 000 (se Figur 2.4). Andelen tunge kjøretøy er ca 8 % for hele strekningen.

Dagens veg har en rekke avkjørsler og kryss, og den har relativt dårlig standard. Fartsgrensen varierer mellom 40 km/t og 70 km/t, og vegen har lite tilfredsstillende vertikal- og horisontalkurvatur i forhold til trafikkbeltastning og krav til vegklasse. Det er fremkommelighetsproblemer langs vegen, særlig i Åkrehamn, og dette påvirker blant annet bussene.



Figur 2.4. Dagens trafikkmengder i området (kilde: NVDB)

¹ Tall fra NVDB, 2021

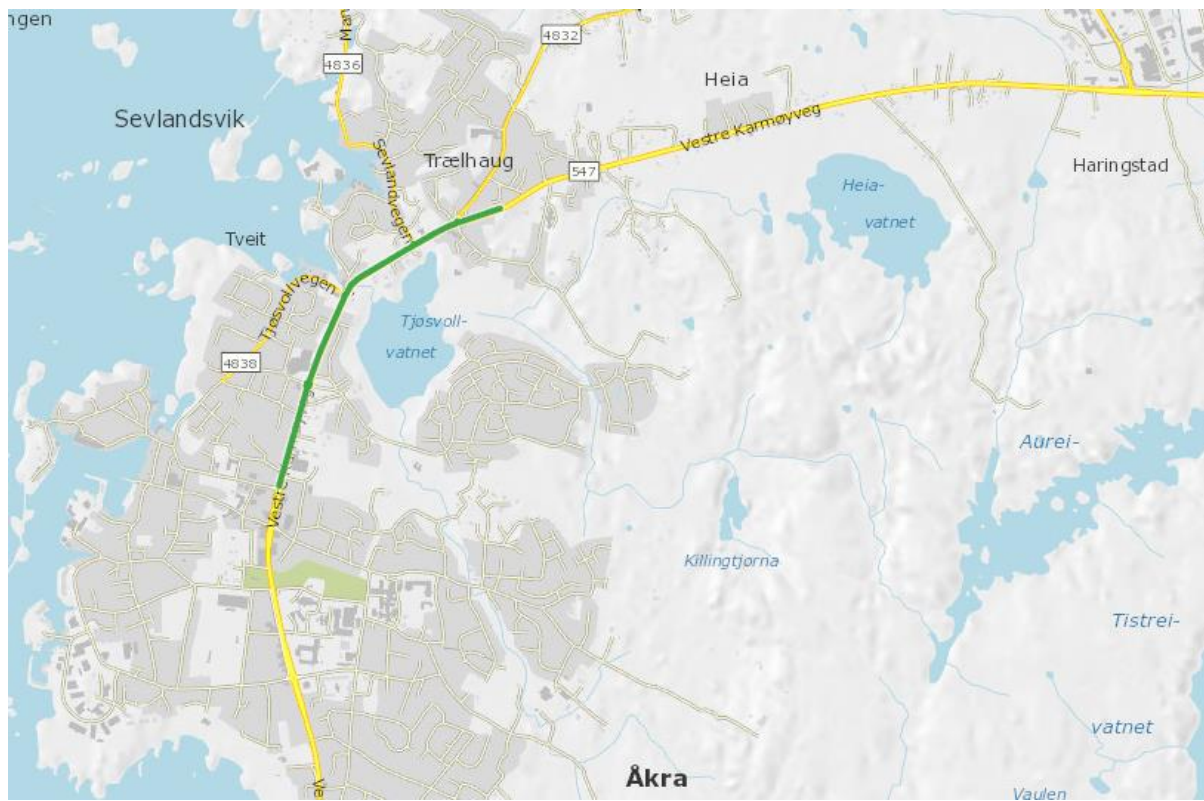
Kollektiv og gang/sykkel

Åkrehamn betjenes av 3 lokale bussruter, med timesavganger / halvtimesavganger i rush i hver retning (Haugesund / Skudeneshavn). Bussholdeplasser er lokalisert langs fylkesvegen og er utformet med busslommer.

Mellom Ådlandskrysset og Åkrehamn er det gang- og sykkelveg på østsiden av fylkesvegen. Gjennom sentrumsområdet i Åkrehamn er det en- og tosidig gang- og sykkelveg eller fortau. Nord for sentrumsområdet er det gang- og sykkelveg på vest- og nordsiden av fylkesvegen frem til Veakrossen. Fotgjengerkryssinger er i plan, enkelte steder med opphøyde gangfelt i sentrumsområdet.

Trafikksikkerhet

Deler av strekningen på dagens fylkesveg gjennom sentrum av Åkrehamn er definert som «ulykkesstrekning», det vil si en strekning på 1 km som har 10 eller flere ulykker med personskade innenfor et tidsrom på 5 år. Se *Figur 2.5*.



Figur 2.5. Strekning som av Vegvesenet er definert som «ulykkesstrekning» (kilde: NVDB)

2.4 Prosjektmål

Målet med prosjektet er i hovedsak å møte utredningskravene fra KMD, slik at innsigelsen kan realitetsbehandles. Det vises til vedtakene om egen bompengepakke for fv. 547, vedtatt i Karmøy kommunestyre og fylkestinget 2022, som er relevant grunnlag for prosjektmålene.

Fylkesveg 547 går mellom Våge og Skudeneshavn i Karmøy kommune, se Figur 2.6.



Figur 2.6. Oversiktskart som viser fv. 547 helt vest i Rogaland fylke. Kilde: Statens vegvesen

2.4.1 Målsetning for reguleringsplanarbeidet

Med utgangspunkt i Fylkesvegplanens Handlingsplan 2018-2023, Utviklingsplan for Rogaland – regional planstrategi 2021-2024 og Samferdselsstrategien for Rogaland 2022-2033 er målene i dette prosjektet å:

1. Avlaste dagens veg, forbedre fremkommeligheten og trafiksikkerheten.
2. Redusere støy og barrierevirkning langs dagens veg.
3. Legge vekt på å sikre større, sammenhengende områder som reduserer barriereeffekten av ny veg.
4. Den ferdige vegstrekningen skal ha hensyntatt, i størst mulig grad, å sikre helhetlige områder for landskap og natur, herunder særlig naturmiljøer og naturmangfold.

2.5 Overordnede mål og føringer for fagtemaet

Formålet med delutredningen for fagtemaet friluftsliv er å skaffe kunnskap om hvilke virkninger det planlagte tiltaket vil kunne ha for verdier innen fagtemaet. Bakgrunnen for selve planen er beskrevet i kap. 2.1 og i sammenstillingsdokumentet for konsekvensutredningen.

Stortingsmeldingen om friluftsliv (St.meld 18, 2015-2016 "Friluftsliv – Natur som kilde til helse og livskvalitet") skal bidra til at enda flere driver med friluftsliv jevnlig, og dermed får oppleve friluftsliv som en kilde til bedre helse og høyere livskvalitet. Med naturopplevelse menes i tillegg til det naturgitte, også opplevelse av kulturminner i natur, og spor i landskapet fra tidligere og nye tiders bruk.

Regjeringen vil prioritere friluftsliv i nærmiljøet, slik at alle kan delta. Barn og unge er prioriterte målgrupper. På bakgrunn av prioriteringene i det statlige friluftslivsarbeidet og premissene for et aktivt og utbredt friluftsliv, er det vedtatt nye mål for friluftslivspolitikken:

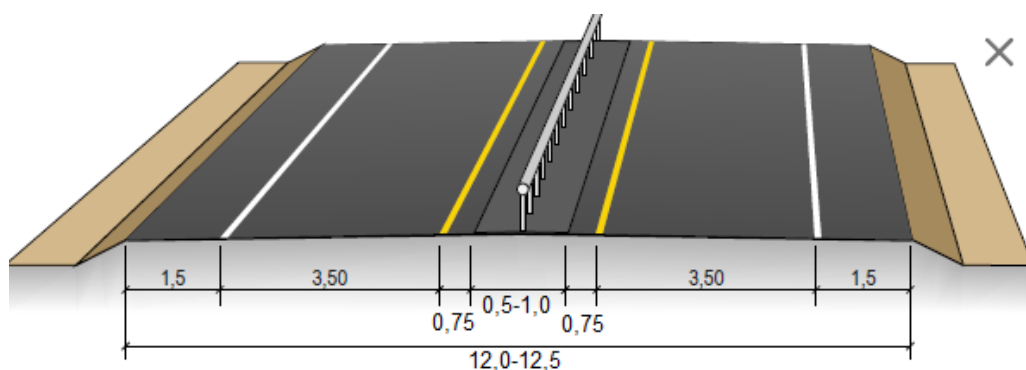
1. Friluftslivets posisjon skal ivaretas og videreutvikles gjennom ivaretagelse av allemannsretten, bevaring og tilrettelegging av viktige friluftslivsområder, og stimulering til økt friluftslivsaktivitet for alle.
2. Naturen skal i større grad brukes som læringsarena og aktivitetsområde for barn og unge.

3 TILTAKSBESKRIVELSE

3.1 Dimensjoneringsforutsetninger

I prosjektet har det blitt besluttet å benytte siste versjon av håndbok N100 fra 2022. Vegklasse H5 fra 2013 er nærmest sammenlignbar med vegklasse H2 fra 2022. Derfor ble denne vegklassen lagt til grunn, se Figur 3.1.

En viktig del av prosjektet har vært å gjennomføre en oppdatert trafikkanalyse, dette arbeidet foregikk parallelt med linjesøkene. Den oppdaterte trafikkanalysen resulterte i ny beregnet ÅDT i 2030 til 13 200 og 13 800 i 2050. Selv om ny beregnet trafikkmengde tilsvarer firefelts H3-veg ifølge håndbok N100, ble det likevel besluttet å beholde H2 som utgangspunkt for sammenligningen. Vegklasse H2 gir en gjennomgående standard på hele strekningen, med likt antall kjørefelt og bredder. Dette ble besluttet i samråd med Rogaland fylkeskommunen. Foreslått vegklasse krever dermed godkjenning fra fraviksmyndighet, som for fv. 547 er Rogaland fylkeskommune.



Figur 3.1. Tverrsnitt av vegklasse H2, N100 2022

Ved H2-veg i tunnel skal behovet for to løp, tunnelprofil T9,5, vurderes ved ÅDT over 8000. Ifølge vegnormalen for tunneller N500, skal tunneller med ÅDT over 12 000 og lengde over 500m utformes med to løp. Likevel legges ett løp til grunn i prosjektet. Dette er gjort for å få en gjennomgående lik standard på hele strekningen, med likt antall kjørefelt og like bredder. Derfor er det tatt utgangspunkt i ett løp, tunnelprofil T12,5, for tunnelløsningene, også de under 500m. Denne vurderingen må sees i sammenheng med vegklasse, og tilhørende vurdering av behovet for fravik.

For å bestemme høyden på veglinjene samt overgang fra dagløsning til tunnel, ble det tatt utgangspunkt i at vegen går i tunnel der vegens senterlinje ligger 20m under fjelloverflaten. Disse forutsetningene ble gjort med grunnlag i tidligere utredninger og i samråd med ingeniørgeolog.

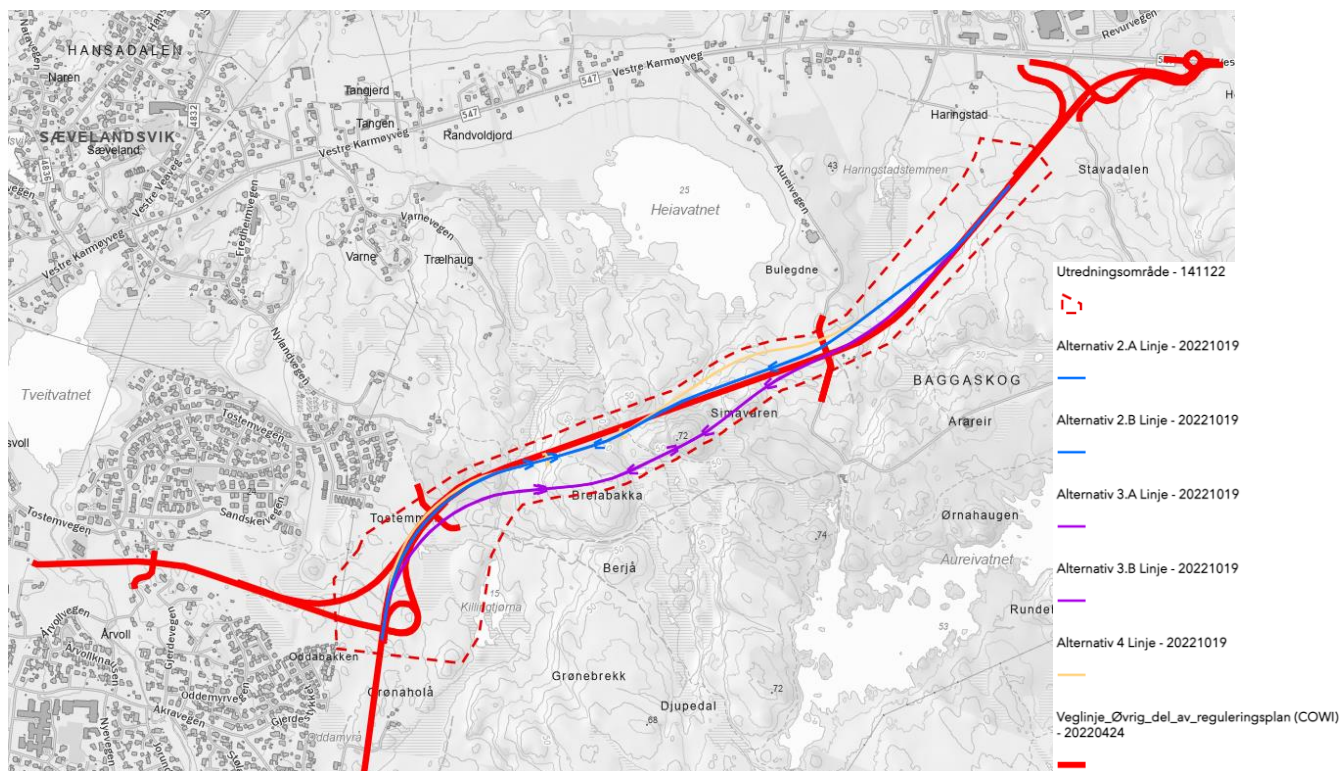
Miljøtunnel/løsmassetunnel ble vurdert i områder med høye skjæringer, hvor det ikke var tilstrekkelig med overdekning for tunnel. Mulighet formiljøtunnel ble vurdert for de aktuelle alternativene. Tabell 3.1 viser en oversikt over dimensjoneringsforutsetningene.

Tabell 3.1. Oversikt over dimensjoneringsforutsetninger for veglinjer

Vegklasse - H2 (2022)	
ÅDT	6 000 - 12 000
Fartsgrense	90 km/t
Minimum horisontalkurveradius	400m
Minimum lavbrekkradius	2300m
Minimum høybrekkradius	4700m
Vegbredde	12,5m
Tunnel	
Tverrsnitt	T12,5
Miljøttunnel	
Vurderes i hvert alternativ	

I oppdraget er det definert 4 hovedalternativer for nye veglinjer, i tillegg til 0-alternativet, som skal utredes. Tre av alternativene er resultat fra linjesøk i Trimble Quantm. Det fjerde alternativet er COWI sin dagløsning fra reguleringsplanen. Alternativene er vist i *Figur 3.2*.

Alternativ 1, er COWI sin dagløsning fra reguleringsplanen. Alternativ 2 følger én horisontaltras , og har to ulike tunnelalternativer, henholdsvis 2.A og 2.B. Det samme gjelder alternativ 3, som følger en annen horisontaltras  enn 2, og har to tunnelalternativ 3.A og 3.B. Alternativ 4 har kun ett alternativ med milj ttunnel. Videre følger en beskrivelse av de ulike alternativene.



Figur 3.2. Alle alternativer vist samlet. Tiltaksområdet er vist med r d stiplet strek. Piler på linjen marker tunnelportaler.

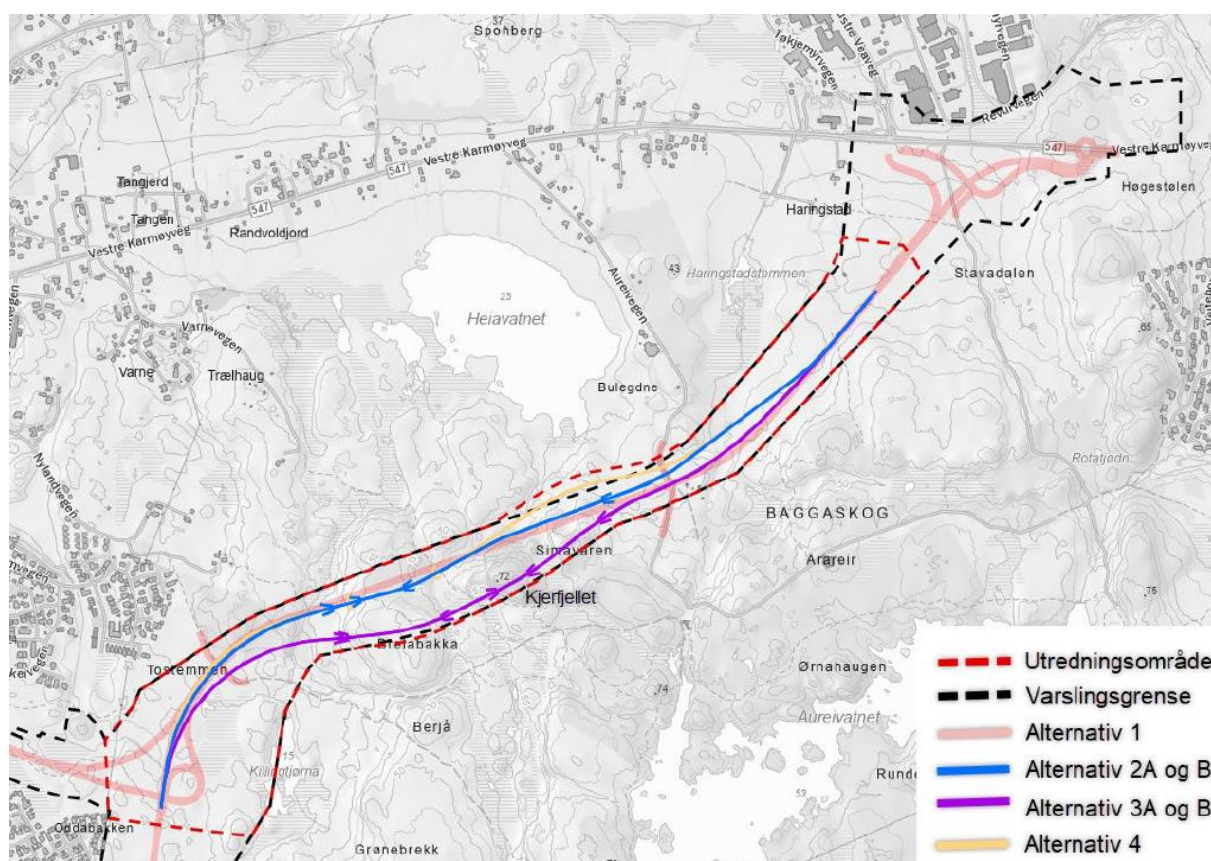
3.2 Tiltaksbeskrivelse / utredningsalternativer

I oppdraget er det definert 4 hovedalternativer for nye veglinjer, i tillegg til 0-alternativet, som skal utredes. Programvaren Trimble Quantm er brukt for å gjennomføre linjesøk på strekningen. Quantm er et grovt verktøy som finner gunstige linjer basert på ulik input. Denne inputen omfatter parametere for geometri, tverrsnitt og kostnader. Det gjennomføres søk etter et bestemt antall linjer, hvor linjene sammenlignes med hverandre basert på kostnader.

Tre av utredningsalternativene er resultat fra linjesøk i Trimble Quantm. Det fjerde alternativet er dagløsningen fra reguleringsplanen som Statsforvalteren hadde innsigelse til. Alternativene er vist i Figur 3.3 og i Tabell 3.2.

Utredningsalternativene kort oppsummert:

- Alternativ 1 er dagløsningen fra reguleringsplan for fylkesveg 47 - Åkra Sør- Veakrossen
- Alternativ 2A har en kort tunnel under Breiabakka
- Alternativ 2B har en lang tunnel under Breiabakka og Kjærfjellet
- Alternativ 3A har to korte tunneler under hhv. Breiabakka og Kjærfjellet og en miljøtunnel mellom Breiabakka og Kjærfjellet
- Alternativ 3B har en lang tunnel under Breiabakka og Kjærfjellet
- Alternativ 4 har miljøtunnel gjennom Breiabakka



Figur 3.3. Alle utredningsalternativer vist samlet. Tiltaksområdet er vist med rød stiplet strek. Piler på veglinjene markerer tunnelportaler.

Tabell 3.2. Oversikt over utredningsalternativer med total veglengde og ulike tunnellengder

	Alternativ 1	Alternativ 2.A	Alternativ 2.B	Alternativ 3.A	Alternativ 3.B	Alternativ 4
Total lengde [m]	2 200	2 175	2 194	2 199	2 199	2 206
Total tunnellengde [m]	0	108	695	316	680	0
Total miljøtunnellengde [m]	0	0	0	143	0	200
Samlet tunnel- og miljøtunnellengde [m]	0	108	695	459	680	200

Videre følger en mer detaljert beskrivelse av de ulike alternativene.

3.2.1 0-alternativet

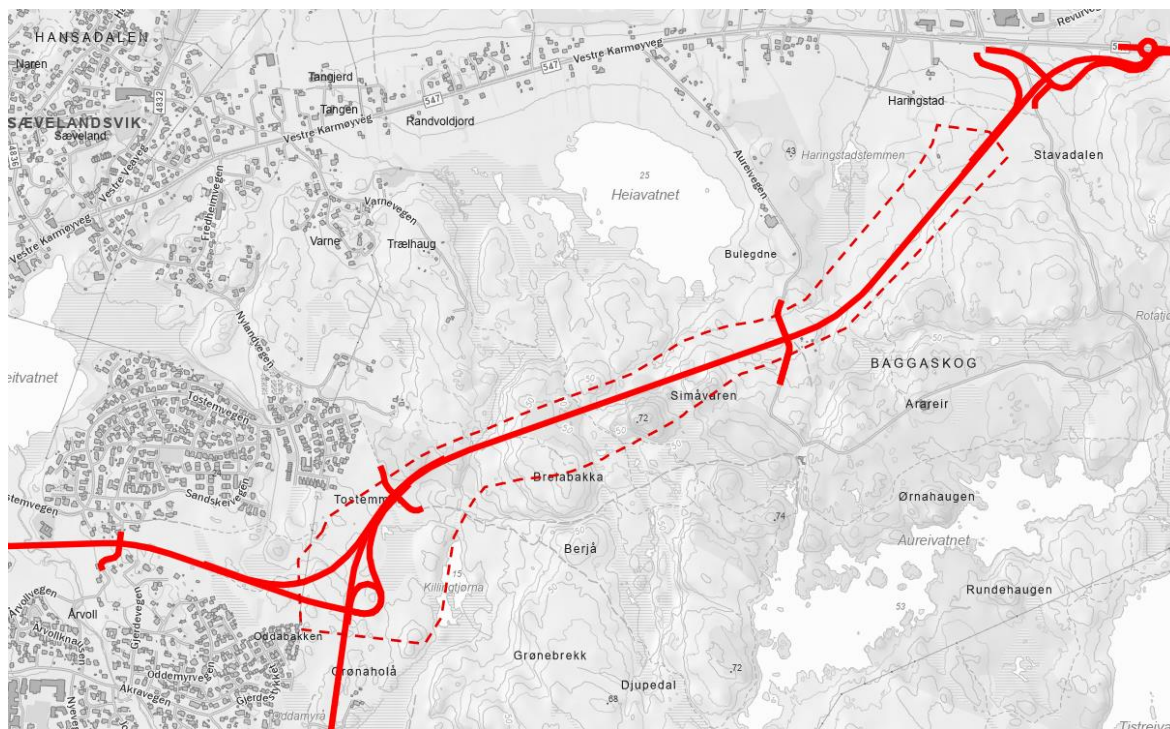
Alternativet som representerer videreføring av dagens status kalles referansealternativet eller «0-alternativet». Her skal konsekvenser av at planlagte tiltak ikke blir gjennomført vurderes.

0-alternativet er sammenligningsgrunnlag for de utredede alternativene. 0-alternativet representerer dagens situasjon i planområdet. I tillegg medregnes den utviklingen som forventes fremover i planområdet i hele analyseperioden uten at det gjennomføres tiltak.

Referanseår er satt til 2030 (åpningsår) og 2050 (dimensjonerende år).

3.2.2 Alternativ 1

Alternativ 1 er dagløsningen fra den opprinnelige reguleringsplanen for fylkesveg 47 - Åkra Sør-Veakrossen. Alternativ 1 er en ren dagløsning, som vil si at det ikke er noen form for tunnel på strekningen.



Figur 3.4. Linjeføring for alternativ 1 vist med rød farge. Alternativ 1 er en ren dagløsning, som vil si at det ikke er tunnel på strekningen. Rød stiplet linje representerer utredningsområdet.

Fra Killingtjørn-krysset, inn mot Breiabakka ligger vegen i en 450m kurve, med 5% stigning. Her ligger vegen hovedsakelig på fylling, før den går over i tosidig skjæring gjennom Breiabakka, her er fjellskjæringene ca. 8m på det høyeste.



Figur 3.5: Alternativ 1, fra Killingtjørna mot Breiabakka

Videre fortsetter vegen i en rett strekning, vekselvis på fylling opp til 10m, og i skjæring opp til 12m, forbi Kjærfjellet. Her ligger vegen i slak helning mot Aureivegen.



Figur 3.6: Alternativ 1, forbi Breiabakka og Kjærfjellet

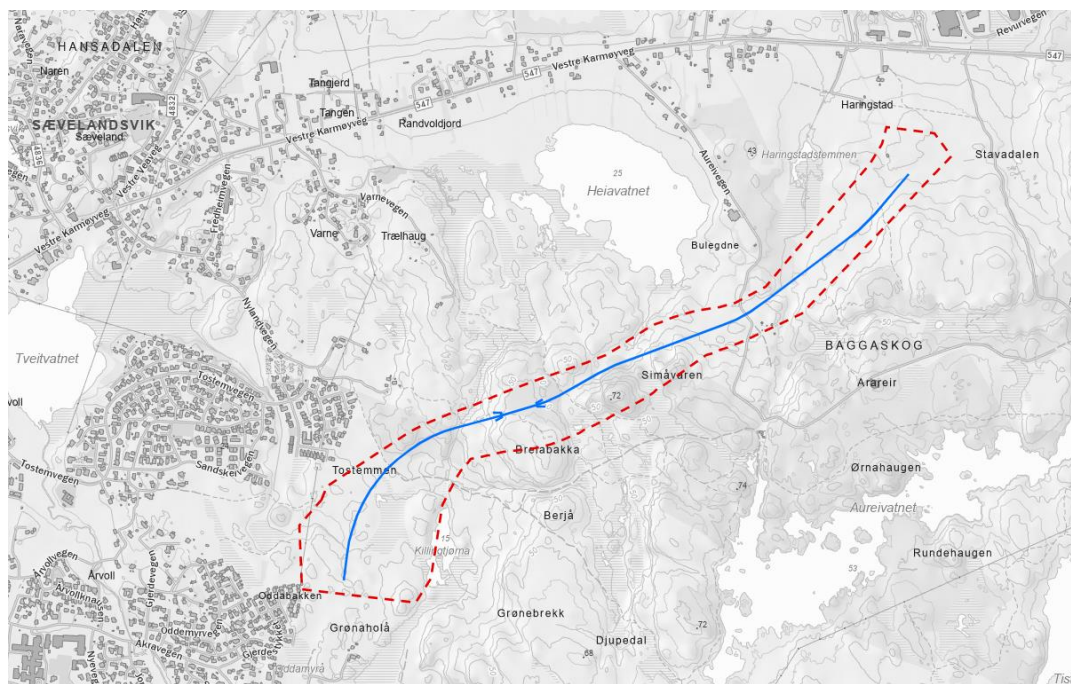
Fra Aureivegen svinger vegen nordover mot Veakrossen. Her ligger på terreng med slak stigning/helning, 2%, med mindre skjæring og fylling.



Figur 3.7: Alternativ 1, forbi Aureivegen mot Veakrossen

3.2.3 Alternativ 2.A

Alternativ 2.A følger en horisontaltrase som ligner linjen i alternativ 1, men har en fjelltunnel på rundt 110m (inkluderer ikke portaler) under Breiabakka.



Figur 3.8: Linjeføring for alternativ 2.A vist med blå farge. Alternativet har en fjelltunnel på ca. 110 m under Breiabakka. Piler på veglinjen markerer tunnelportaler. Alternativ 1 er vist med lys rød farge.

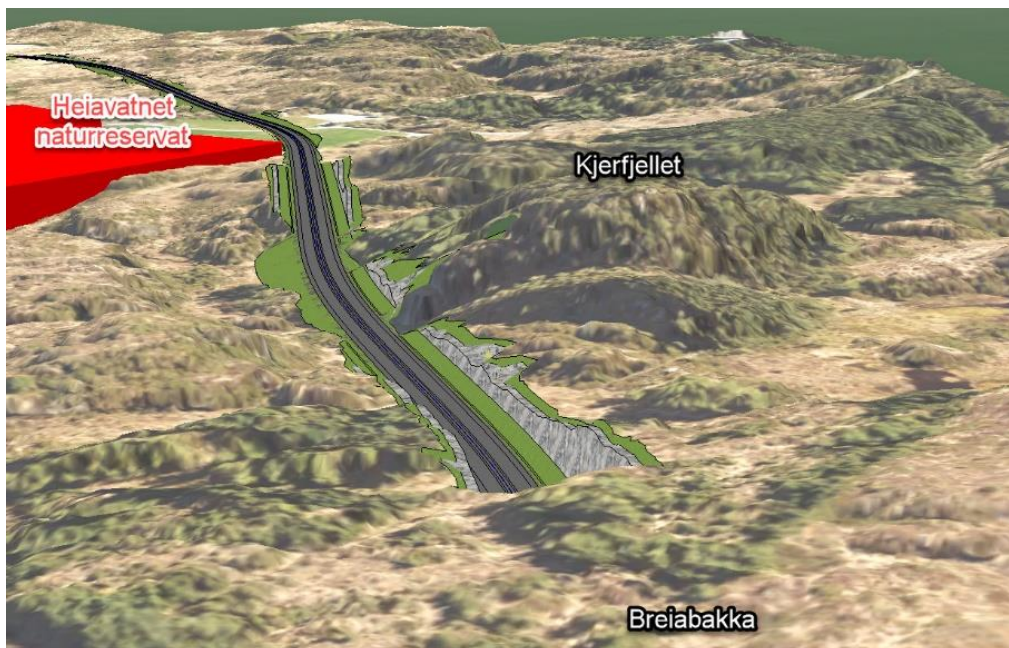
Vegen svinger fra Killingtjørn mot Breiabakka med en slak stigning på 2%. Her ligger vegen på terreng før den går over i skjæring inn mot tunnelen.



Figur 3.9: Alternativ 2.A, fra Killingtjørna mot Breiabakka

Videre går vegen i tunnel med en lengde på 110m, under Breiabakka. Skjæringene før og etter tunnelen er oppimot 20m. Årsaken til de høye skjæringene er å sikre tilstrekkelig overdekning for tunnel, virkningen av disse kan reduseres ved hjelp av portaler.

Forbi Kjærfjellet går vegen i slak kurve for å unngå store skjæringer. Her ligger vegen delvis i fylling og skjæring med slakt lengdefall på 1,5%, før den går over i tosidig fjellskjæring på opptil 5m.



Figur 3.10: Alternativ 2.A, fra Breiabakka forbi Kjerfjellet

Forbi Aureivegen ligger vegen i jordskjæring, før den går over delvis fylling og skjæring mot Veakrossen. Her har vegen et lengdefall på inntil 2%, for å treffe tilstøtende linje fra vedtatt reguleringsplan.

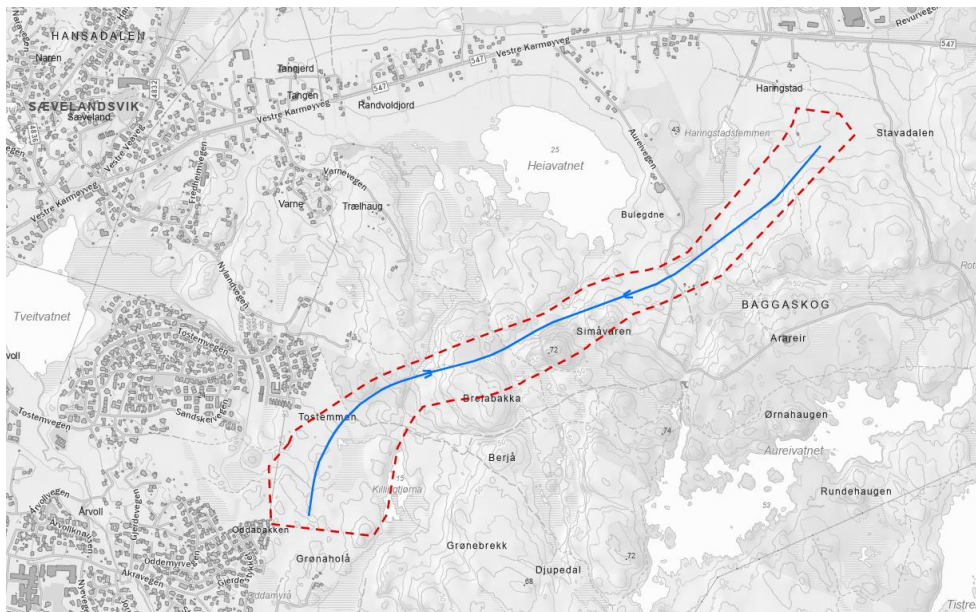
Sammenlignet med alternativ 1 ligger den største forskjellen i vertikalgeometrien, hvor vegen ligger dypere i terrenget for å få tunnel under Breiabakka.



Figur 3.11: Alternativ 2.A, forbi Aureivegen mot Veakrossen

3.2.4 Alternativ 2.B

Alternativ 2B følger samme horisontaltrase som alternativ 2A, men har en lenger tunnel på ca 695m (inkluderer ikke portaler) under både Breiabakka og Kjærfjellet. Kjørerfjellet.



Figur 3.12: Linjeføring for alternativ 2.B vist med blå farge. Alternativet har en fjelltunnel på ca. 695m under både Breiabakka og Kjærfjellet. Piler på veglinjen markerer tunnelportaler. Alternativ 1 er vist med lys rød farge.

Fra Killingsjøen ligger vegen omtrent på terreng, med mindre skjæringer. De tosidige fjellskjæringene øker inn mot tunnelåpningen ved Breiabakka. Grunnen til dette er at vegen skal få nok overdekning for å gå i tunnel under Breiabakka.



Figur 3.13: Alternativ 2.B, fra Killingsjøen mot Breiabakka

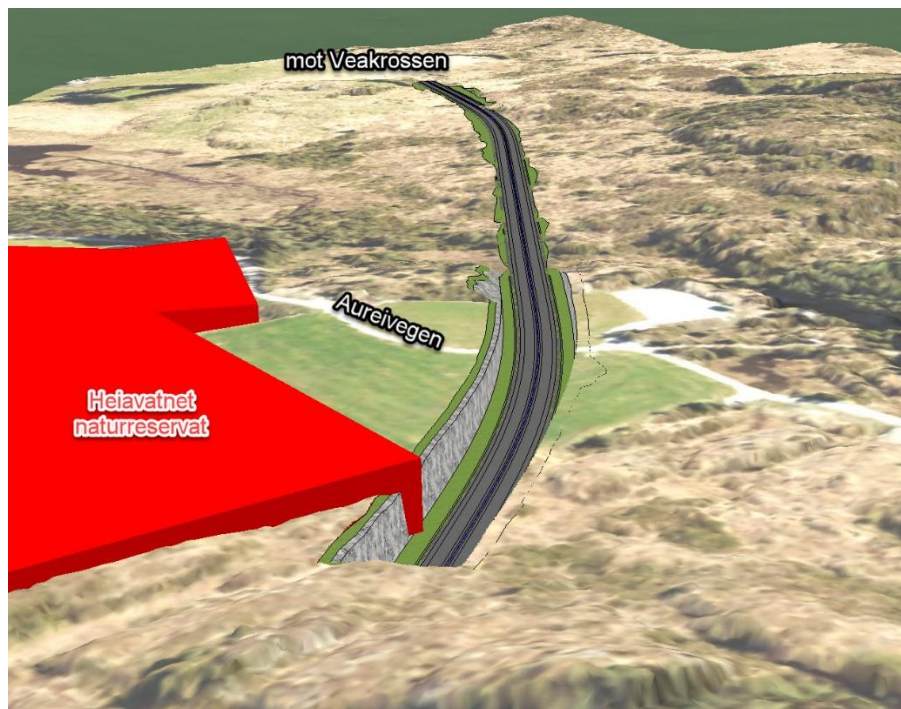
Tunnelen strekker seg under Kjærfjellet og går over til veg i dagen ved jordet ved Aureivegen.



Figur 3.14: Alternativ 2.B, tunnel under Breiabakka og Kjærfjellet

På grunn av overdekning i tunnelen ligger vegen dypt i terrenget ved tunnelåpningen. Derfor ligger vegen i tosidig skjæring gjennom jordet ved Aureivegen. De høye skjæringene både før og etter tunnelen kan reduseres ved forlengede portaler.

Videre svinger vegen opp mot Veakrossen, hvor vegen ligger omtrent på terreng, med mindre fylling og skjæring. Dette legger godt til rette for at Aureivegen kan krysse i bro, samtidig som det gir en fin overgang til vedtatt reguleringslinje. Sammenlignet med alternativ 2A ligger denne vegen enda dypere, og gir dermed enda lenger tunnel.

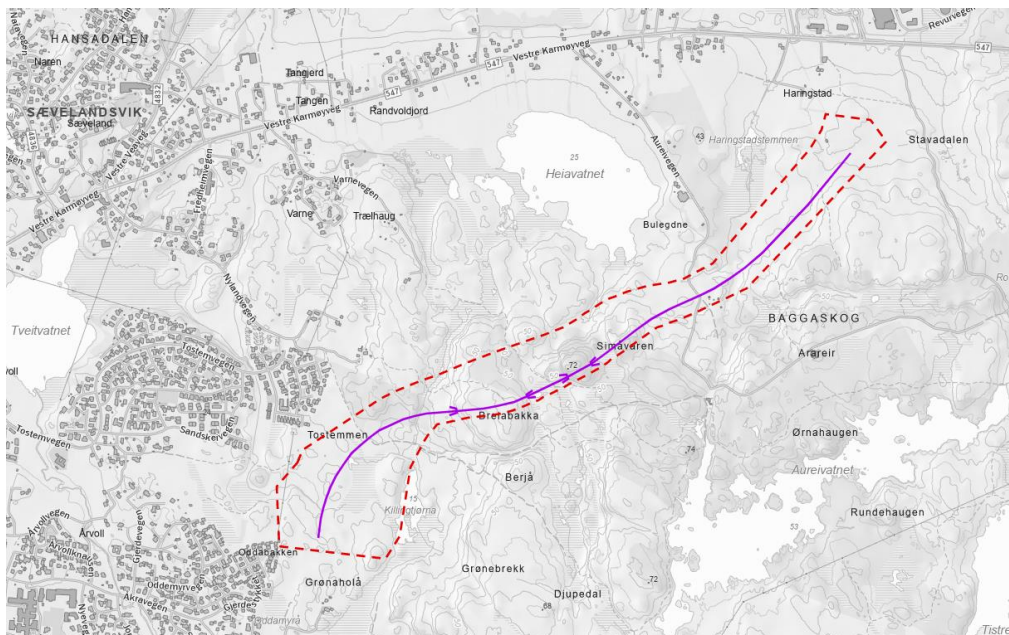


Figur 3.15: Alternativ 2.B, forbi Aureivegen mot Veakrossen

3.2.5 Alternativ 3.A

Alternativ 3.A og 3.B følger samme horisontaltrase, men med ulike tunnelløsninger.

Alternativ 3A har en kombinasjon av fjelltunnel og miljøtunnel, med en total lengde på omtrent 460m (portaler ikke inkludert). Tunnelene består av 230m fjelltunnel under Breiabakka, 143m miljøtunnel mellom Breiabakka og Kjærfjellet, og 87m fjelltunnel under Kjærfjellet.



Figur 3.16: Linjeføring for alternativ 3.A vist med lilla farge. Alternativet har 230m fjelltunnel under Breiabakka, 143m miljøtunnel mellom Breiabakka og Kjærfjellet, og 87m fjelltunnel under Kjærfjellet. Piler på veglinjen markerer tunnelportaler.

I alternativ 3.A svinger vegen østover fra Killingtjørna mot Breiabakka, med minimumskurvatur ($R=400m$). Her ligger vegen omtrent på terreng med mindre skjæringer, og svak stigning (0,5%) inn mot Breiabakka.

Horisontaltraseen til 3A og 3B gjør at tunnelpåkuggene treffer bedre i terrenget, sammenlignet med 2A og 2B. Det fører til at skjæringene inn mot Breiabakka ikke blir like omfattende.



Figur 3.17: Alternativ 3.A, fra Killingtjørna mot Breiabakka

Vegen går så i tunnel under Breiabakka, hvor stigningen øker til maksimum mot Kjærfjellet (5%). Vegen ligger dypt i terrenget også i området mellom Breiabakka og Kjærfjellet, men overdekningen er ikke tilstrekkelig til å gå i tunnel. Derfor er dette en strekning som egner seg for miljøtunnel.



Figur 3.18: Alternativ 3.A, under Breiabakka og Kjærfjellet med mulighet for miljøtunnel (grønn) mellom Kjærfjellet og Breiabakka

Videre fortsetter vegen i dagen, med varierende tosidige skjæringer på opptil 20m, i omtrent 200m etter tunnelåpningen. Årsaken til dette er at horisontalkurvaturen gjør at vegen går gjennom en mindre forhøyning i terrenget.

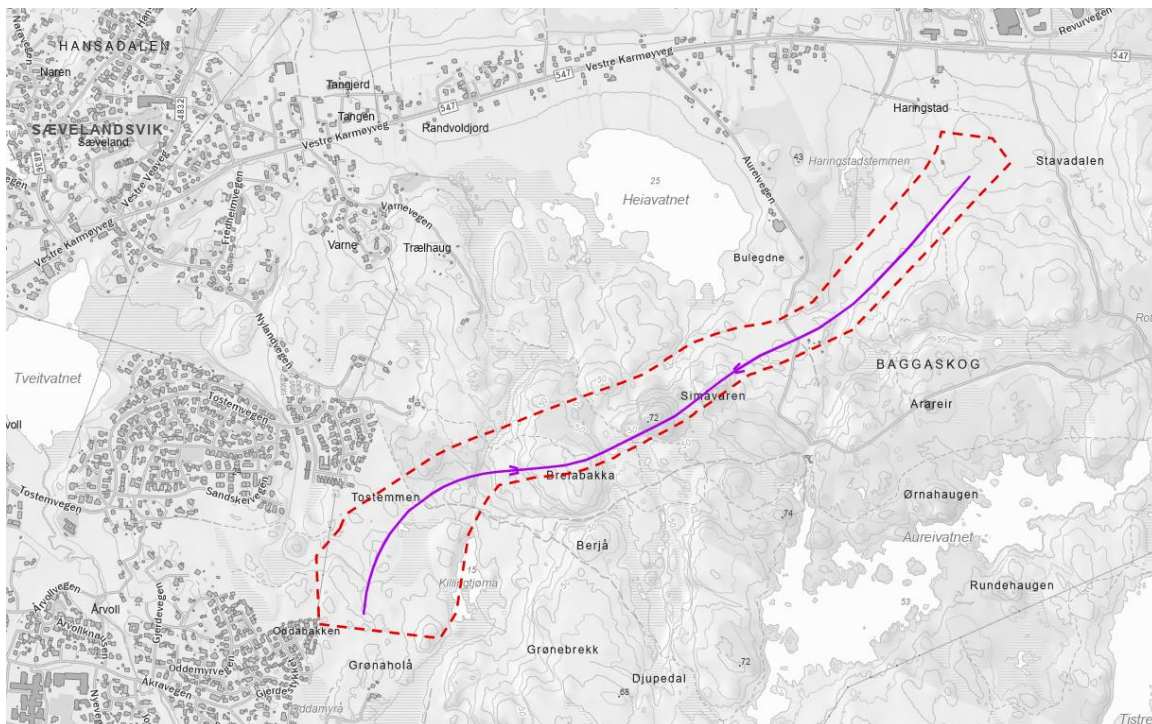
Videre mot Veakrossen ligger vegen omtrent på terreng med mindre skjæringer, i samme område har vegen slak stigning/helning på opp mot 2%. Dette for å få en jevn overgang til vedtatt reguleringslinje, samtidig som Aureivegen kan krysse i bro over ny veg. Sammenlignet med alternativ 2A og 2B gir denne løsningen mindre skjæring før Breiabakka, da den følger en annen horisontaltrase. Samtidig ligger den lenger vekk fra Heiavatnet.



Figur 3.19: Alternativ 3.A, forbi Aureivegen mot Veakrossen

3.2.6 Alternativ 3.B

Horisontaltraséen for alternativ 3B er tilsvarende som i alternativ 3A, men 3B inkluderer en ca. 680m lang fjelltunnel under Breiabakka og Kjærfjellet (inkluderer ikke portaler). I alternativ 3B ligger vegen i slak helning ned mot Breiabakka.



Figur 3.20: Linjeføring for alternativ 3.B vist med lilla farge. Alternativet har en fjelltunnel på ca. 680m under Breiabakka og Kjærfjellet. Piler på veglinjen markerer tunnelportaler. Alternativ 1 er vist med lys rød farge.

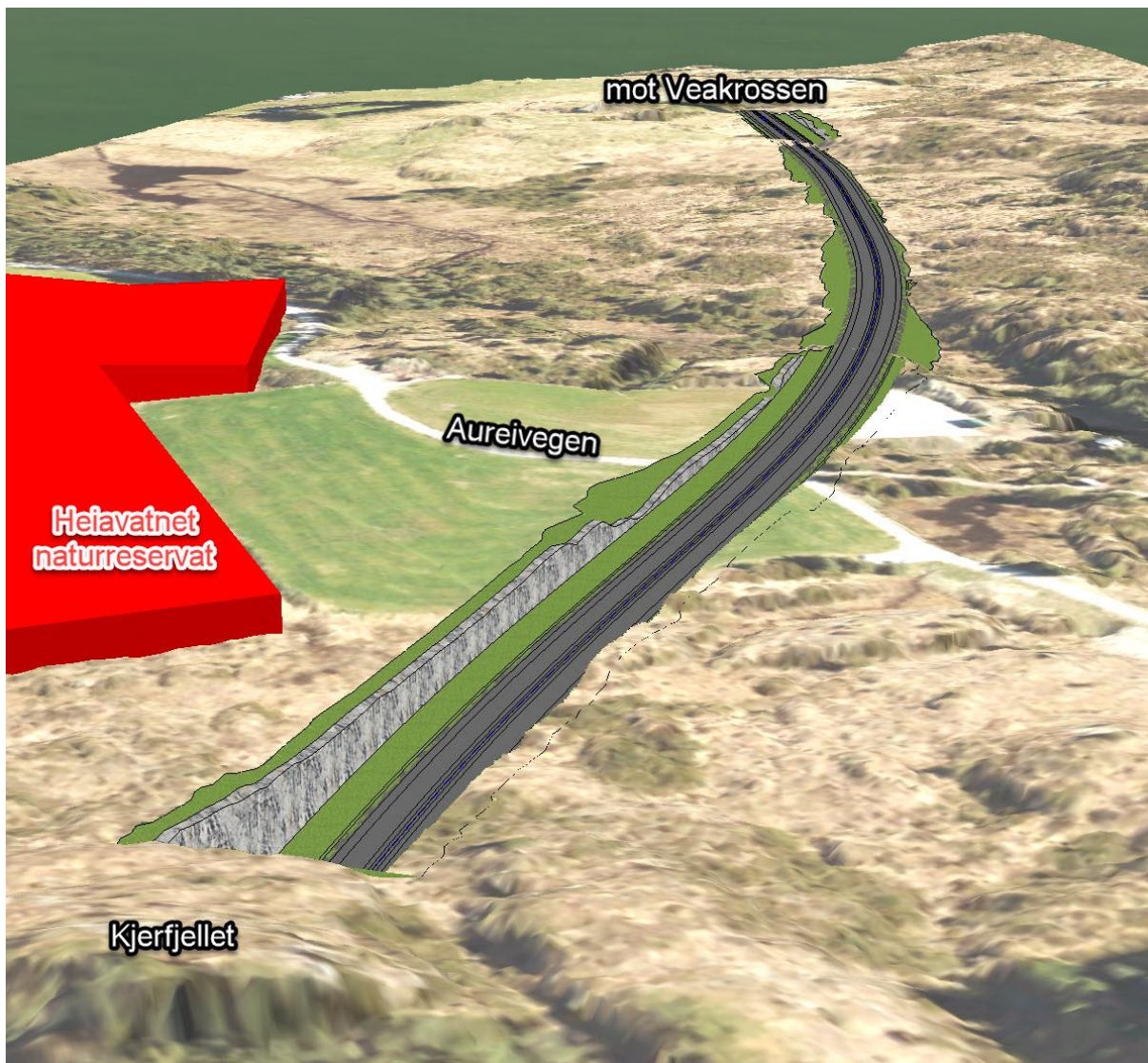
Videre går vegen i tunnel under Breiabakka og Kjærfjellet. Som beskrevet i alternativ 3A, blir skjæringene inn mot Breiabakka mindre omfattende enn i alternativ 2A og 2B. I tillegg kan virkningen av skjæringene reduseres ved forlenget portal.



Figur 3.21: Alternativ 3.B, tunnel under Breiabakka og Kjærfjellet

I tunnelen øker stigningen til 3,5% ut mot overgang til dagen, ved jordet like ved Aureivegen. Her ligger vegen i tosidig skjæring, med avtagende skjæringshøyde fra omtrent 20m, til vegen ligger på terreng, omtrent 280 m etter tunnelen. Årsaken til at vegen ligger i skjæring her er overdekningen fra tunnelen, også her kan en forlenget portal redusere virkningen av denne. Geometrien er også godt egnet for at Aureivegen kan krysse i bro.

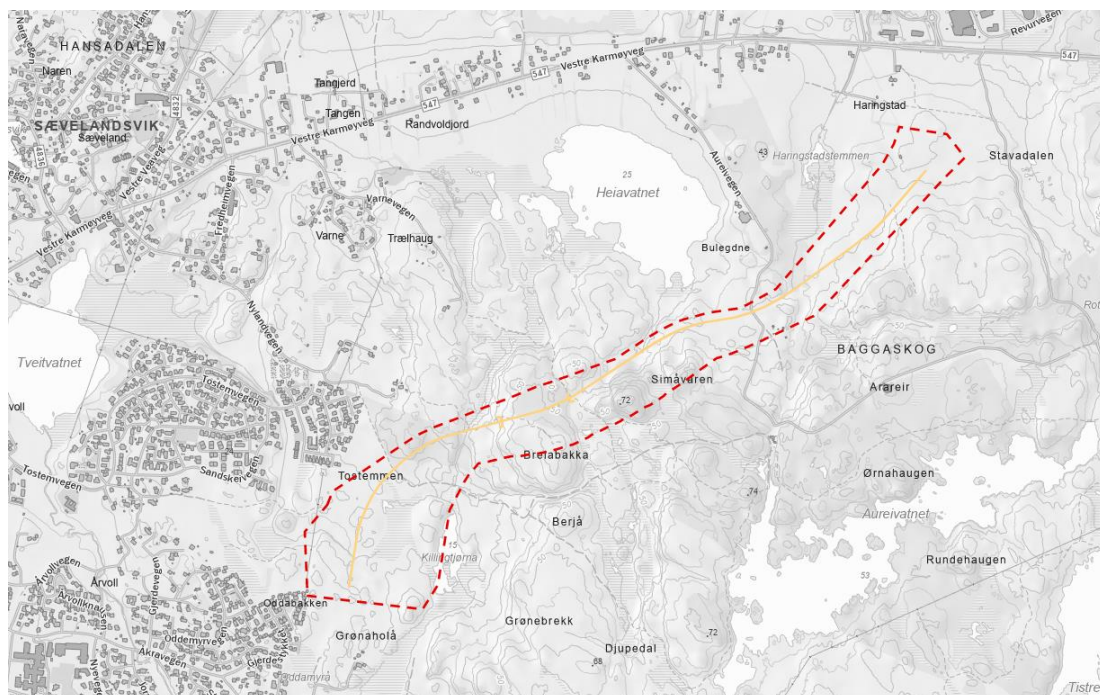
Videre mot Veakrossen har vegen en helning på opp mot 2%, for å sikre overgang til vedtatt reguleringslinje. Sammenlignet med alternativ 3A vil denne løsningen føre til mindre skjæring over jordet ved Aureivegen, men gi en lenger tunnel. Alternativ 3A har også skjæringer, men før jordet ved Aureivegen.



Figur 3.22: Alternativ 3.B, forbi Aureivegen mot Veakrossen

3.2.7 Alternativ 4

Alternativ 4 svinger østover fra Killingtjørna, inn mot Breiabakka med en kurveradius på 450m. Her ligger vegen på fylling opp mot 10m, og en stigning på 5%. Videre går vegen over i tosidig skjæring gjennom Breiabakka, skjæringene er opp mot 11m, hvilket gjør at det ikke er tilstrekkelig overdekning for tunnel, men en egnet strekning for miljøtunnel. Derfor går alternativ 4 gjennom Breiabakka i en 200m lang miljøtunnel.

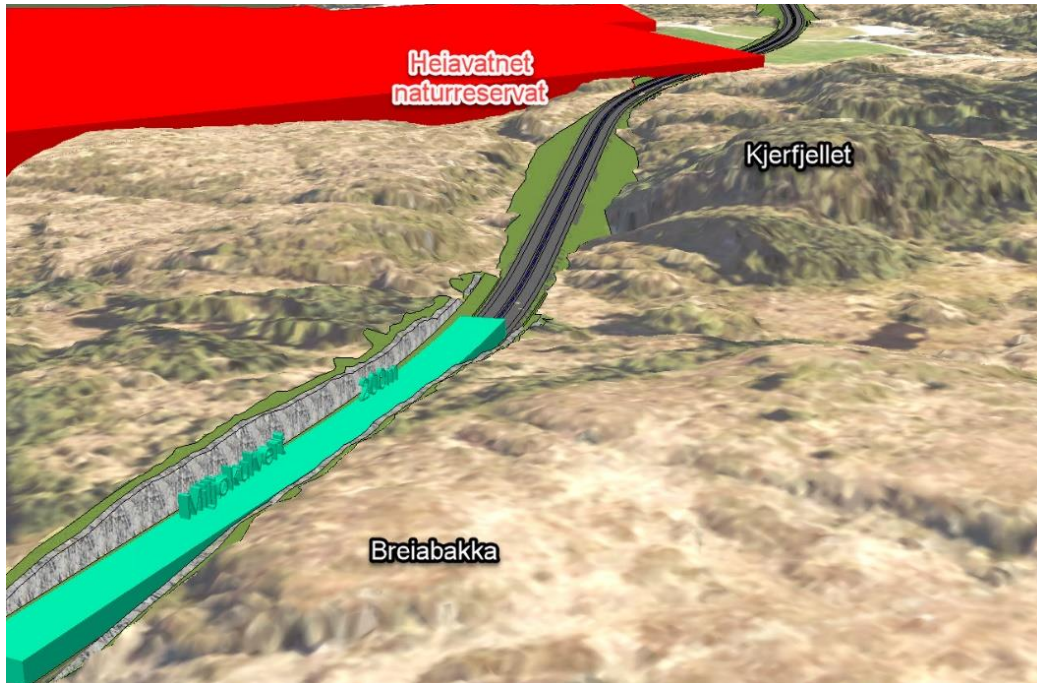


Figur 3.23: Linjeføring for alternativ 4 vist med gul farge. Alternativet har en ca 200m lang miljøtunnel gjennom Breiabakka. Alternativ 1 er vist med lys rød farge.



Figur 3.24: Alternativ 4, fra Killingtjørna mot Veakrossen

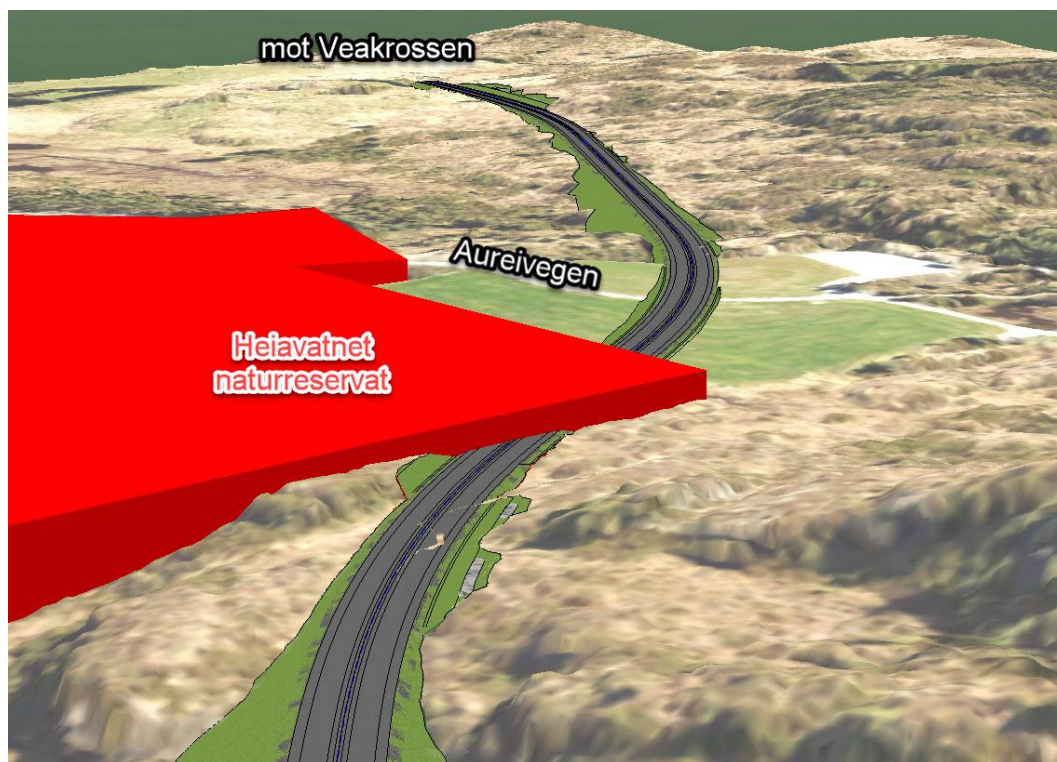
Videre slakker vegen ut forbi Kjærfjellet med en helning på 0,5%. For å unngå tosidig skjæring, er vegen lagt på et naturlig platå i terrenget nærmere Heiavatnet. Vegene ligger på fylling opp mot 10m forbi Kjærfjellet, før den treffer platået, og fortsetter på terreng mot Aureivegen. Aureivegen krysser ny fv. 547 i bro.



Figur 3.25: Alternativ 4, under Breiabakka i miljøtunnel (grønn)

Etter Aureivegen svinger vegen nordover mot Veakrossen, her ligger vegen på terreng med mindre skjæring og fylling. I dette området er stigning og helning på 0,5-2%. Dette sikrer en jevn overgang til vedtatt reguleringslinje.

Sammenlignet med alternativ 1, er alternativ 4 skissert med en miljøtunnel under Breiabakka. En annen ulikhet er kurven som gjør at vegen treffer det naturlige platået i terrenget. Denne gir en bedre terrengtilpasning, men gjør at løsningen kommer nærmere Heiavatnet. Ellers ligner de to løsningene på hverandre.



Figur 3.26: Alternativ 4, forbi Aureivegen mot Veakrossen

4 METODE

Metoden for konsekvensutredning av ikke-prissatte temaer er beskrevet i kap. 6 i Statens vegvesens Håndbok V712 *Konsekvensanalyser* (2018-revidert 2021). Etter metodikken skal konsekvenser bare telles en gang. Grenseoppgangen mellom de ulike tema går fram av kapittel 6.1.1.

Metoden skal sikre en systematisk, helhetlig og faglig analyse av de konsekvensene et tiltak medfører. En forkortet versjon av de viktigste trinnene i metoden er gjengitt under. For den komplette metoden henvises det til Håndbok V712.

Denne fagutredningen gjøres etter V712, men sammenstillingen følger egen metode beskrevet i sammenstillingsrapporten.

4.1 Tre-trinns metodikk i Håndbok V712

Konsekvensutredning for ikke-prissatte tema gjennomføres etter en tre-trinns metode. Trinn 1 og trinn 2 skal gjøres for alle fagtemaene. Trinn 3 er en samlet konsekvensvurdering av alle ikke-prissatte fagtema, og inngår ikke i denne temarapporten, men i samlerapport for konsekvensutredningen.

4.1.1 Trinn 1: Vurdering av konsekvens for delområder

På grunnlag av innsamlet kunnskap deles utredningsområdet inn i enhetlige delområder. Et delområde er definert som et område som har en enhetlig funksjon, karakter og/eller verdi, og som derfor skiller seg fra tilgrensende areal. Registreringskategoriene for tema friluftsliv etter veileder M98/2013 [7], som setter kriteriene for inndeling i delområder, vises i Tabell 4.1.

Konsekvensutredningen benytter registreringskategorier, verdisetting, påvirkning og konsekvens angitt i Håndbok V712. 0-alternativet er i denne konsekvensutredningen dagens situasjon. Videre gis det forslag til skadereduserende tiltak, og potensialet for å gjøre funn av nye, til nå ukjente verdier vurderes.

Tabell 4.1: Registreringskategorier for fagtemaet friluftsliv etter Håndbok V712.

Registreringskategori Forbindelseslinjer/ soner	Forklaring
Ferdselsforbindelser	Sammenhengende forbindelseslinjer som brukes av gående og syklende (stier, løyper, gangveger og lignende).
Blå/grønne korridorer	Sammenhengende vegetasjonspregede forbindelsessoner som brukes av gående og syklende, samt ferdsel til vanns. Kategorien sammenfaller i stor grad med Grønncorridor i Miljødirektoratets veileder M98.
Sykkellruter	Sykkellruter som er en del av det offisielle vegnettet. NB! Denne kategorien benyttes bare dersom sykling ikke behandles som prissatt konsekvens. Må avklares i hvert enkelt prosjekt.
Geografiske områder	
Turområder	Fjell-, skog- og heiområder egnet for lengre turer til fots og på ski, jakt og fiske. Inkluderer også områder med tilrettelegging (merkede løyper, stier og overnattingssteder).
Utfartsområde	Store og små dagstuområder utenfor byer og tettsteder som innbyr til spesielle enkeltaktiviteter.
Nærturterreng	Allment tilgjengelige skogsområder på mer enn 200 daa, i gangavstand fra boligområder, skoler eller barnehager. Områdene er vanligvis naturlig avgrenset av veger, bebyggelse eller dyrka mark.
Marka/bymark	Sammenhengende utfartsområder som ofte grenser til byer og tettsteder, med direkte adkomst derfra.
Urbane uteområder	Opparbeidete områder som brukes til opphold og rekreasjon, eksempelvis gater, torg, allmenninger og promenader.
Leke- og rekreasjonsområder	Leke-/ballplasser, nærmiljøanlegg, hundremeterskog, badestrender, offentlig sikrede områder, parker o.l., mindre enn 200 daa. Ligger i bebygd sone, maks. 200 m fra boliger.
Strandsone med tilhørende sjø og vassdrag	Områder langs kyst, innsjøer og vassdrag med mulighet for allment friluftsliv. Områder på sjøen og øyer, strandsoner eller skjærgård.
Jordbrukslandskap som brukes til friluftsliv	Områder i jordbrukslandskapet med betydning for friluftsliv, med fri ferdsel til fots på frossen eller snølagt mark.
Andre rekreasjons- og friluftslivsområder	Områder som ikke lar seg plassere innenfor øvrige kategorier. Områdets egenskaper må beskrives. Kategorien brukes unntaksvis.

Vær oppmerksom på at inndelingene av delområder er tilpasset dette prosjektet. I andre sammenhenger vil det kunne deles inn på andre måter.

1. Verdivurdering

Vurdering av hvor verdifullt et delområde er, det vil si hvor stor betydning delområdet har i et lokalt, regionalt og nasjonalt perspektiv, med særlig vekt på nasjonale verdier. Verdier for fagtemaet deles inn i fem kategorier – ubetydelig verdi, noe verdi, middels verdi, stor verdi og svært stor verdi – og settes med etter kriteriene i Håndbok V712. Verdivurdering skjer trinnløst langs en linjalfigur som utgjør x-aksen i «konsekvensvifta».



Figur 27. Skala for vurdering av verdi. Linjalen er glidende, pilen flyttes bortover for å nyansere verdivurderingen

Tabell 4.2: Verdikriterier for fagtema friluftsliv etter Håndbok V712.

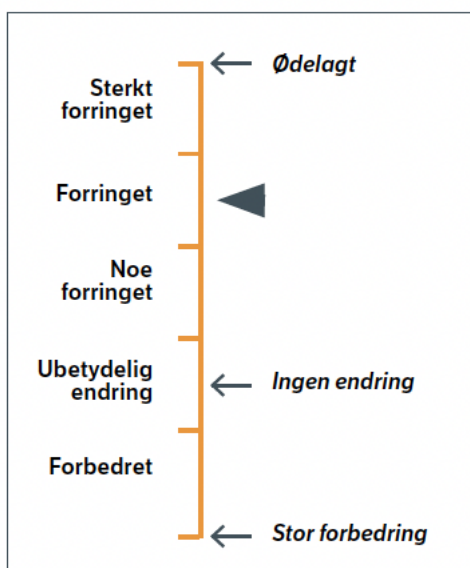
Tabell 6-19 Verdikriterier for fagtema friluftsliv / by- og bygdeliv

Verdi	Uten betydning	Noe verdi	Middels	Stor verdi	Svært stor verdi
Bruksfrekvens	Mindre bruk	Brukes av få	Brukes av flere	Brukes av mange	Brukes av svært mange
Betydning	Ingen betydning	Lokal betydning	Lokal/regional betydning Statlig sikret friluftsområde	Regional/ nasjonal betydning Statlig sikret friluftsområde	Nasjonal/ internasjonal betydning Statlig sikret friluftsområde
Kvaliteter	Mindre attraktivt for opphold	Attraktivt for noen grupper	Attraktivt for flere	Svært attraktivt/ har særlig gode kvaliteter	Særdeles attraktiv/ har unike kvaliteter
Kartlagte friluftslivsområder i Naturbase ⁴⁷		← C → ← B ← A →			

2. Vurdering av tiltakets påvirkning

Påvirkning er en vurdering av hvilke endringer tiltaket antas å medføre for fagtemaet.

Vurderingene av påvirkning gjøres av den ferdig etablerte situasjonen i forhold til 0-alternativet. Skalaen for påvirkning er inndelt i fem trinn og går fra sterkt forringet via ingen endring til forbedret.



Figur 28. Skala for vurdering av påvirkning. Ingen endring utgjør 0-punktet på skalaen

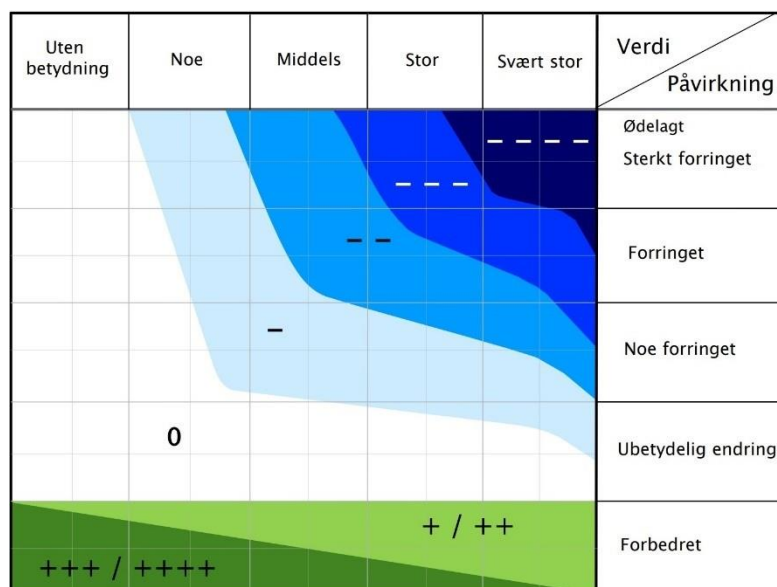
Tabell 4.3: Påvirkningskriterier for fagtema friluftsliv etter Håndbok V712.

Tiltakets påvirkning	Opplevelses-kvalitet	Areal/omfang	Tilgjengelighet /Barriere	Bruk av område/ferdsel-forbindelse	Lydbilde
Ødelagt/sterkt forringet	Området er ikke lenger attraktivt	Området er ødelagt/sterkt redusert	Området er ikke lenger tilgjengelig	Området/ Forbindelseslinjen er ikke lenger egnet til aktiviteten	Området kan ikke lenger brukes pga. sterk støyplage
Forringet	Tiltaket medfører svært redusert attraktivitet	Området er redusert	Forbindelseslinjen til området har blitt vesentlig lengre (omveg) økt trafikkvolum medfører større barriere	Tiltaket medfører svært redusert bruk	Området får et mye dårligere lydbilde
Noe forringet	Tiltaket medfører redusert attraktivitet	Området er noe redusert	Forbindelseslinjen er lagt om - medfører noe omveg økt trafikkvolum medfører barriere	Tiltaket medfører redusert bruk	Området får noe dårligere lydbilde
Ubetydelig endring	Ingen/liten forskjell	Området er uendret	Ingen/liten forskjell	Ingen/liten forskjell	Ingen merkbar/hørbar forskjell
Forbedret	Området er mer attraktivt	Området er utvidet	Eksisterende barriere er fjernet Områder har blitt mer tilgjengelige	Området/ Forbindelseslinjen er bedre egnet til aktiviteten	Området har et bedre lydbilde

3. Vurdering av tiltakets konsekvens

Tiltakets konsekvens for fagtema framkommer ved sammenstilling av verdi og påvirkning i henhold til «konsekvensvifta». Konsekvensene er en vurdering av om et definert tiltak vil medføre forbedring eller forringelse av et delområde.

Tabell 4.4: «Konsekvensvifta». Skalaene for verdi og påvirkning utgjør henholdsvis x-akse og y-akse i figuren. Kilde: Håndbok V712.



Vurdering av påvirkning og konsekvens relateres til den ferdig etablerte situasjonen. Inngrep som utføres i anleggsperioden inngår kun i vurderingen av påvirkning dersom de gir varige endringer.

Tabell 4.5: Skala og veiledning for konsekvensvurdering av delområder. Kilde: Håndbok V712.

Skala	Konsekvensgrad	Forklaring
----	4 minus (----)	Den alvorligste miljøskaden et delområde kan få. Gjelder bare for delområde med stor eller svært stor verdi.
---	3 minus (---)	Alvorlig miljøskade for delområdet.
--	2 minus (--)	Betydelig miljøskade for delområdet.
-	1 minus (-)	Noe miljøskade for delområdet.
0	Ingen/minimal (0)	Ubetydelig miljøskade for delområdet.
+/++	1pluss (+)	Miljøgevinst for delområdet: Noe forbedring (+), betydelig miljøforbedring (++)
+++/ ++++	3 pluss (+++) 4 pluss (++++)	Skal i hovedsak brukes der delområde med ubetydelig eller noe verdi får en svært stor verdiøkning som følge av tiltaket.

4.1.2 Trinn 2: Konsekvens av alternativer

Etter at konsekvensen for hvert delområde er utredet, gjøres en samlet konsekvensvurdering av hvert utbyggingsalternativ. Skala og kriterier framgår av tabell 4.5. Den samlede vurderingen kan vekte delområder ulikt. I slike tilfeller vil dette komme frem i denne vurderingen. Beslutningsrelevant usikkerhet beskrives også. Forslag til skadereduserende tiltak som kan bidra til å redusere de negative virkningene eller føre til forbedring skal beskrives, jf. V712 kap. 6.1.4.

Tabell 4.6: Kriterier for fastsettelse av konsekvens for hvert alternativ. Kilde: Håndbok V712.

Skala Trinn 2: Kriterium for fastsetting av konsekvens for hvert alternativ	
Kritisk negativ konsekvens	Svært stor miljøskade for temaet, gjerne i form av store samlede virkninger. Stor andel av strekning har særlig høy konfliktgrad. Vanligvis flere delområder med konsekvensgrad 4 minus (----). Brukes unntaksvis.
Svært stor negativ konsekvens	Stor miljøskade for temaet, gjerne i form av store samlede virkninger. Vanligvis har stor andel av strekningen høy konfliktgrad. Det finnes delområder med konsekvensgrad 4 minus (----), og typisk vil det være flere/mange områder med tre minus (---)
Stor negativ konsekvens	Flere alvorlige konfliktpunkter for temaet. Typisk vil flere delområder ha konsekvensgrad 3 minus (---).
Middels negativ konsekvens	Delområder med konsekvensgrad 2 minus (--) dominerer. Høyere konsekvensgrader forekommer ikke eller er underordnede
Noe negativ konsekvens	Liten andel av strekning med konflikter. Delområder har lave konsekvensgrader, typisk vil konsekvensgrad 1 minus (-), dominere. Høyere konsekvensgrader forekommer ikke eller er underordnede
Liten konsekvens	Alternativet vil ikke medføre vesentlig endring fra referansesituasjonen (referansealternativet). Det er få konflikter og ingen konflikter med høye konsekvensgrader
Positiv konsekvens	I sum er alternativet en forbedring for temaet. Delområder med positiv konsekvensgrad finnes. Kun ett eller få delområder med lave negative konsekvensgrader, og disse oppveies klart av delområder med positiv konsekvensgrad.
Stor positiv konsekvens	Stor forbedring for temaet. Mange eller særlig store/viktige delområder med positiv konsekvensgrad. Kun ett eller få delområder med lave negative konsekvensgrader, og disse oppveies klart av delområder med positiv konsekvensgrad.

4.2 Definisjon av fagtema

I henhold til KU-forskriften skal utredningen omfatte en vurdering av vesentlige virkninger for blant annet friluftsliv, tilgjengelighet for alle til uteområder og gang- og sykkelveinett og barn og unges oppvekstvilkår (§ 21). I Miljødirektoratets veileder M-1941 (2021) gjelder følgende definisjon av tema friluftsliv:

«Friluftsliv er definert som opphold og fysisk aktivitet i friluft i fritiden, med sikte på miljøforandring og naturopplevelse. Begrepet by- og bygdeliv defineres her som opphold og fysisk aktiviteter i byer og tettsteder.

Fagtemaet friluftsliv omfatter alle områder som har betydning for allmennhetens mulighet til å drive friluftsliv som helsefremmende og trivselsskapende aktivitet i nærmiljøet, og i naturen ellers. Forståelsen av friluftsliv inkluderer også ferdsel og opphold i grøntområder inne i byer og tettsteder, som for eksempel parker og andre grønnstrukturer.

Friluftsliv er en samhandling mellom fysisk aktivitet og naturopplevelse. Naturopplevelser kan også knyttes til bynatur, som gatealleer og grønne havnepromenader, og skillet mellom friluftsliv og rekreasjon i grå areal i byer og tettsted kan være glidende. I utgangspunktet regnes imidlertid ikke opparbeidete områder som eksempelvis gater, torg, allmenninger og promenader som friluftslivsområder.

Naturopplevelse inkluderer også det å oppleve kulturminner i natur, og å forstå og oppleve landskapets historie. Temaet kulturminner og kulturmiljøer berører temaet friluftsliv ved å tilføre friluftslivsopplevelser en ekstra dimensjon.

Motorisert ferdsel omfattes ikke av friluftslivsbegrepet.»

4.3 Utredningsområdet

For dette prosjektet er det ikke per definisjon angitt et planområde. Isteden vil samtlige alternative veiliner som hver har hvert sitt tiltaksområde inngå i et avgrenset område kalt utredningsområde. Dette må ikke forveksles med utredningsområdet for hvert fagtema, da dette som oftest er langt større i utstrekning og vil variere fra fagtema til fagtema.

Per definisjon er det vanlig å anta at utredningsorganet for et fagtema er en sammenslåing av planområdet (i dette tilfelle omtalt som utredningsområde) og influensområdet for faget [1]. Planområdet (i dette tilfelle omtalt som utredningsområde) er likt for alle fagtemaene, men influensområdet vil variere. Området der virkninger forventes å kunne opptre kalles influensområdet [1]. Registreringene ifm. konsekvensutredningene omfatter hele utredningsområdet for faget, men er vanligvis mer detaljerte innenfor planområdet (i dette tilfelle omtalt som utredningsområde).

For tema friluftsliv er tatt utgangspunktet i hvordan tiltaket kan påvirke tilgjengelighet, bruk og opplevelsverdi, når det gjelder; friluftsliv knyttet til utmark og kulturlandskapet; ferdselsårer og tilgjengelighet; og nærmiljø/bebygde områder.

Andre fagtemaer er ofte tett knyttet til friluftslivstemaet, som landskap og visuelle virkninger, støy, kulturminner osv. Disse temaene er redegjort for i egne rapporter, men elementer fra disse vil bli tatt med i vurderingen av friluftsliv der dette er vurdert som hensiktsmessig.

Det er f.eks redegjort for hvilke friluftslivsområder som antas å bli berørt av støy og hvilke tiltak som er planlagt gjennomført for å bøte på dette. Påvirkningsgrad på friluftsliv som følge av støy vil avhenge av plassering av vegen i terrenget og eventuelle skjermingstiltak.

Influensområdet omfatter tiltaket i sin helhet og utover det avgrenset etter hvilke friluftsimteresser som er antatt å bli berørt. Utnedningsområdet for faget deles opp i mindre, helhetlige områdetyper, kalt delområder, for å analysere hvor planen eller tiltaket får størst konsekvenser for friluftsliv. Med enhetlig menes områder som har en ensartet bruk, funksjon eller karakter [1]. Figur 1.1 viser alle delområdene, den samlede utstrekningen av delområdene er det antatte influensområdet for friluftsliv.

5 KUNNSKAPSGRUNNLAG

5.1 Kunnskapsinnhenting

Det er ikke blitt foretatt nye befaringer i utredningsområdet utelukkende med tanke på friluftsliv. Kunnskapsgrunnlaget regnes likevel som tilstrekkelig da området er blitt befart i tidligere faser av prosjektet, samt det er blitt benyttet informasjon fra andre fag som har vært på befaring, og det er blitt innhentet ny informasjonen fra databaser og fra muntlige kilder /kommunikasjon med lokalkjente og representanter i Karmøy kommune.

Beskrivelse og vurderinger av tema friluftsliv er gjort med utgangspunkt i *Detaljregulering med KU* fra 2019, planID 2107. Prosjekt: *Fv. 47 Åkra sør-Veakrossen. Fagrapport Landskap, nærmiljø og friluftsliv, Karmøy kommune* [2], som igjen er basert på *kommunedelplan med konsekvensutredning for fv. 47 Åkra sør – Veakrossen*, 2009 (KDP med KU 2009) og notat vedr. *utfyllende informasjon til KU fv. 47 Åkra sør - Veakrossen for deltemaene landskapsbilde og nærmiljø og friluftsliv*, 2014 (tilleggsnotat 2014).

Det er gjort en gjennomgang av kommuneplanens samfunnsdel og arealdel for Karmøy kommune. Her gis det generelle retningslinjer for å ivareta friluftsliv, samt en konkret retningslinje for støy i friluftsområder (LNF-områder). *Regionalplan for friluftsliv og naturforvaltning 2017–2024 – UTE i Rogaland*, er også lagt til grunn for vurderingene. Denne omtaler bl.a. helhetlige kulturlandskap på Karmøy av høy forvaltningsmessig prioritet, men dette området omfatter ikke tiltaksområdet.

Deler av området er kartlagt av Karmøy kommune ifm. Friluftskartlegging i Karmøy kommune 2016-2019 (se kap. 5.3.1 og Figur 30). Areal opp mot Veakrossen, der hvor delveistrekningen kobler seg til den vedtatte reguleringsplanen, er ikke kartlagt, men området består i hovedsak av landbrukseiendom, myrområde, og noen få stier som antas å være lite brukt. Karmøy kommune har også fått innvilget støtte til flere friluftslivsprosjekter i 2022, som tilrettelegging av turveier og sykkelparkering til friluftslivsområder [3]

Videre er det gjort ytterligere undersøkelser av offentlig tilgjengelige informasjon i databaser, flyfoto, og 3D-kart. Databaser brukt er bl.a. TellTur.no [4], Ut.no [5], og Strava.com [6]. Utredningen bygger på annenhåndsinformasjon, og utreder har ikke selv befart området ifm. fagtema friluftsliv/by- og bygdeliv. Notater, observasjoner og bilder tatt ved befaring ifm. fagtema naturmangfold er benyttet der disse har gitt relevant informasjon. Det er blitt avholdt dialogmøte med representant i Karmøy kommune med lokalkjennskap til friluftsliv i området, samt samtaler med lokalkjente, deriblant styremedlem i Norges Jeger og Fiskerforbund (leder i Fiskarlaget).

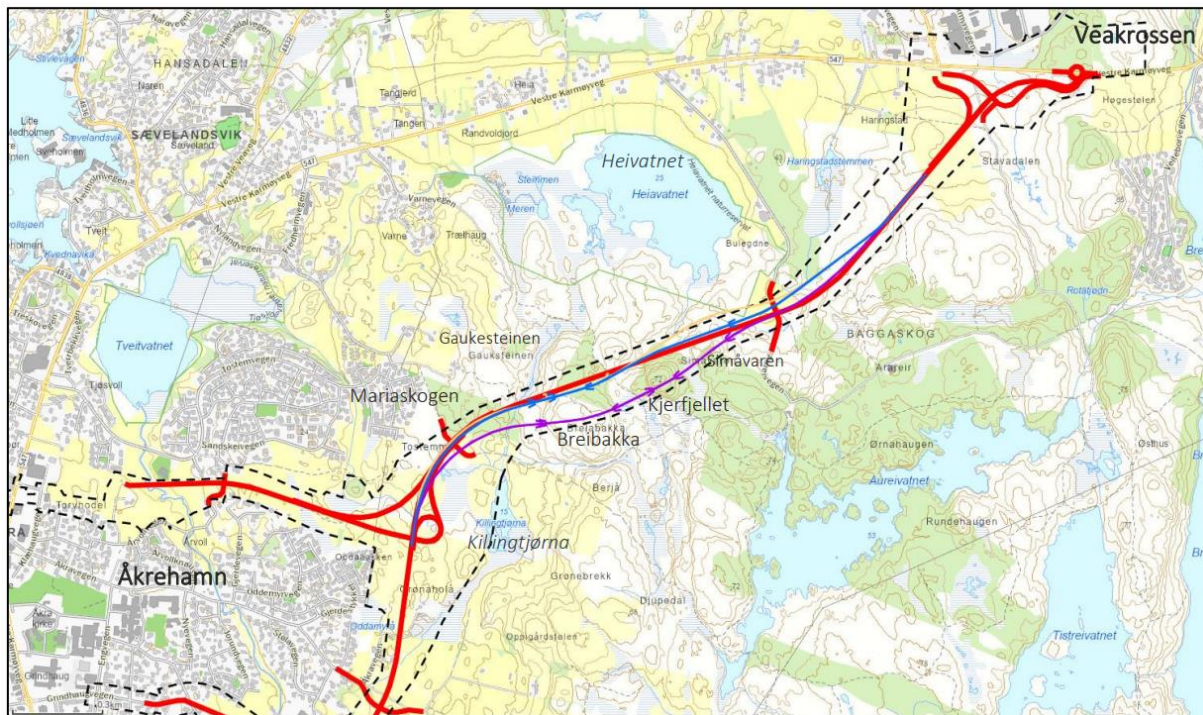
5.2 Områdebeskrivelse

Planområdet for veistrekningen mellom Killingtjørnkrysset og Vekrossen ligger i den midtre delen av Karmøy, med Åkrehamn tettsted i vest og tettstedet Veavågen i øst (Figur 36).

Utredningsområdet ligger i boreonemoral vegetasjonssone, med sterkt oseanisk og mildt klima. Lokalklimaet har milde vintre og varme somre. Landskapet er preget av kupert terreng dekket av kystlynghei, med noen mindre skogkledde områder innimellom.

Sør i planområdet ligger vannet Killingtjørna, og nordvest for planområdet ligger vannet Haringstadstemmen, og det større Heiavatnet som er vernet av spesielt hensyn til fugl. Det forekommer noen flere mindre myrområder innenfor planområdet, både dyp og grunnere myr, samt flere bekkedrag hvorav noen er fiskeførende (f.eks ål og ørret), som for eksempel Hapaløpbekken og bekk med utløp fra Heiavatnet (ref. KU Naturmangfold, Rambøll, 2023).

Det høyeste punktet innenfor planområdet er Kjerfjellet på 72 m.o.h., mens andre topper som Breiabakka, Berjå og Simavaren i området ligger på rundt 60 m.o.h. Vanntårnet på Arareir langsmed Aureivegen, sørøst for planområdet ligger også på rundt 70 m.o.h. Lenger sør ligger Steinsfjell på over 80 m.o.h. med god utsikt over området.



Figur 36. Veivalg og alternative traséer i tunnel eller dagløsning er fargekodet. Piler på linjene indikerer tunnelmunning. Sort stiplet linje viser opprinnelig planavgrensning. Kilde: Rambøll 2022.

5.3 Dagens arealbruk - Friluftsliv

5.3.1 Friluftsliv

I tidligere utarbeidet KU [2] ble det beskrevet at «Området rommer friluftsområder med utbredt sti-/ tursystemer. Området er mye brukt og lett tilgjengelig, og har gode kvaliteter for friluftsliv. En del av kvalitetene er knyttet til at området inngår i et sammenhengende naturområde med stillhet og ro. Området vest for Killingtjørn er i dag ubebygget og ligger i tilknytning til boligområder og grønnstrukturen rundt Josefskogen og Mariaskogen.» [2].

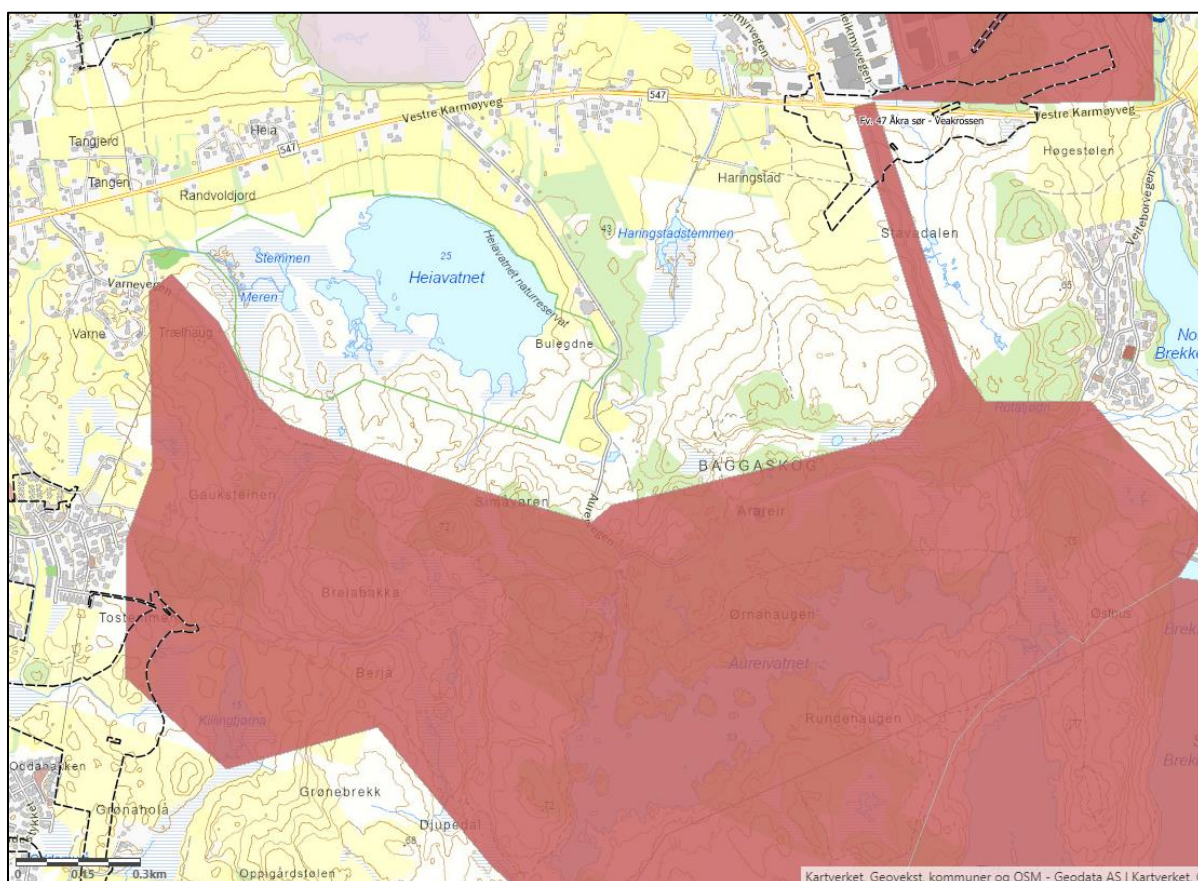
På Karmøy kommunes egne nettsider sies det også at «Karmøy kommune har mange fine turområder. Man vil kunne gå fra noen av Norges fineste strender opp til Karmøyfjellene. Det er mange som bruker naturen til å gå tur i Karmøy, det burde flere også gjøre.» [7].

Kartlagte friluftslivsområder

I Miljødirektoratets sin Naturbase er det for sørvestlige del av utredningsområdet registrert et svært viktig friluftslivsområde (Aureimarka, ID FK00033385) som har et areal på ca. 2 300 daa og er kategorisert som områdetype nærturterreng (Figur 30). Registreringen ble utført i 2018 i forbindelse med Friluftskartlegging i Karmøy kommune 2016-2019 [8]. Kartleggingen ble gjort iht. Miljødirektoratets Veileder M98-2013. Med nærturterreng menes vegetasjonskledde områder på mer enn 200 daa, tilknyttet byggeområder som f.eks. boligområder, skoler og barnehager, og ligge i gangavstand fra disse [9]. Aureimarka er lett tilgjengelig for innbyggere i Åkrehamn og beboere langs eksisterende fylkesvei i nord, og eksisterende stinettverk (se Figur 38) er godt tilrettelagt for friluftsbuk.

Aureimarka er tilknyttet Karmøyheiene i sør som også er et *svært viktig friluftsområde* av områdetypen *marka*. Marka kjennetegnes ved at den omfatter noen av de viktigste områdene for friluftsliv i kommunen og/ eller regionen [9]. Marka grenser som regel direkte opp mot byer og tettsteder og har direkte atkomst herfra.

Det er ikke registrert noen statlige sikrede friluftsområder i utredningsområdet [8], og det er ikke angitt noen særskilte hensynssoner for friluftsliv i kommuneplanens arealdel.



Figur 30. Kartlagte friluftslivsområder. Aureimarka er vurdert som et *svært viktig friluftslivsområde* (indikert i rødt), registrert under friluftslivskartleggingen i Karmøy kommune i 2016-2019. Kilde: naturbase.no [8].

5.3.2 By- og bygdeliv

Boligbebyggelsen i influensområdet, stort sett bestående av eneboliger med hager, er i hovedsak lokalisert langs dagens fylkesveg, og er tettest i vest ved Åkrehamn. Åkrehamn sentrum er arena for handel, offentlige tjenester, idrett m.m. [2]. Øst for Tveitvatnet i Åkrehamn ligger det flere boligfelt og en barnehage (Espira Tjøs Voll barnehage) som er det området som vil ligge tettest opp til den sørligste delen av planområdet, og som i realiteten vil komme enda tettere på allerede godkjent delstrekning av ny fv. 547 (se kart over hele Åkra sør - Veakrossenstrekningen i figur i kap. 2.1). I dette boligområdet, like vest for Mariaskogen, er det i reguleringsplan for Tostemmen (PlanID 278) også flere mindre områder avsatt til lek og/eller friluftslivformål.

Ved sørvestlig del av planområdet ligger Mariaskogen, et skogområde på ca. 37 daa som er tett knyttet til boligstrøk øst i Åkrehamn. Det er usikkert hvor mye Mariaskogen er i bruk i dag, men trolig er den brukt av lokalbefolkningen i Åkrehamn og barn i nærområdet, ettersom en av hovedinnfartsstiene inn til Aureimarka ligger langsmed denne skogen i vest.

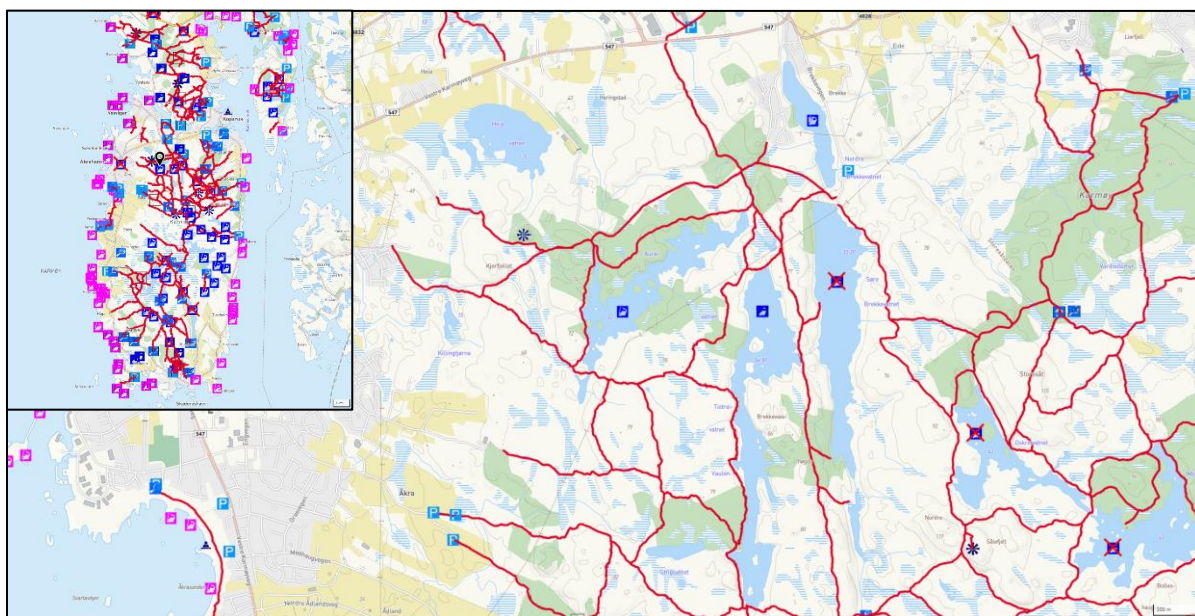
Øst for planområdet ved Nordre Brekkevann er det et mindre boligstrøk i enden av Veiteborgvegen, like sørøst for planlagt kryss på Veakrossen. Her er det ingen identifiserte barnehager eller lekeplasser, men reguleringsplan for Brekke (PlanID 326) har flere angitte områder regulert til lek eller friluftslivformål. Boligområdet har en sti direkte knyttet opp til resten av stinettverket i Åkramarka. Området vil ikke bli direkte berørt av tiltaket, og støvvurderinger viser at støy over grenseverdier ikke vil nå til dette området.

5.3.3 Turstier/ferdselsårer

Det er registrert et stort nettverk av turstier på Karmøy, hvor stiene som strekker seg gjennom planområdet er å regne som innfartsårer til dette turnettverket, se Figur 38. Spesielt viktig er de stiene som går gjennom den sørlige delen av planområdet som fungerer som ferdsselsårer til fots direkte fra Åkrehamn tettsted (Figur 38 og Figur 39).

Stier og skilting blir vedlikeholdt av ulike turlag tilknyttet området, som Veia turlag, Sevland bygde- og fjellag, og Åkra fjellag. Sistnevnte har bl.a. ansvar for turstien som går forbi Mariaskogen. Turlagene har også inngått samarbeid med Fylkeskommunen om oppsett av grønne retningskilt. Oppgradering av turstier og informasjons- og retningskilt er variabelt, og oppsett av skilt gjøres stort sett ved avtale med grunneiere, og finansiering gjennom bl.a. tilskudd fra kommunen. For få år siden mottok turlagene tilskudd fra Gjensidigestiftelsen til et av skiltprosjektene, hvor det bl.a. ble satt opp informasjonsskilt ved enden av Aureivegen.

Turdestinasjon Aureivatnet innebærer bl.a. en rundtur på 5,5 km med lav vanskelighetsgrad da turveien består av delvis grusveg og delvis sti [4]. Ifølge TellTur sine nyeste registreringer fra 2022 er det brukere i alle aldersgrupper som benytter seg av denne rundturen. Turen starter fra Sevland og går rundt Tistreivatnet. På turen treffer man det som visstnok skal være Norges høyeste tredemning. Det skal også være geocacher langs ruten [5]. Geocaching er en internasjonal aktivitet, som skal kunne sammenlignes med orientering, men man finner frem ved hjelp av GPS i stedet for kart og kompass [10].



Figur 38. Stinettverk nær planområdet. Nettverket er knyttet til et større sammenhengende nettverk av stier som brer seg over resten av Karmøy. Kjerfjellet er markert som utkikkspunkt (sort blomst i kart). Kilde: Karmøy kommune [7].



Figur 39. Ortofoto viser ferdselsforbindelse fra Tostemvegen og Killingvegen gjennom Tostemmen, som brukes av lokalt bosatte i området som bruker disse stiene til å komme seg inn til markaområdet i øst og kobles blant annet til stien ved Mariaskogen.

Aureivegen er en innfartsvei for bilkjørere, med tilrettelagt parkeringsmuligheter nærmere stinettverket. Her er veien stengt for biler med bom. Det er som nevnt tilrettelagt med informasjonsskilt og veiskilting her og videre inn i marka (Figur 40).



Figur 40. Sett fra parkeringsplass i enden av Aureiveien. Her blir veien avstengt for biler, og det er tilrettelagt med informasjonsskilt og stiskilting. Kilde: Google maps street view.

Det går også et par innfartsveier fra eksisterende Fv.547 sørover og inn til Aureimarka, bl.a. med tilgang på parkeringsplasser og tilrettelegging med informasjonsskilt (Figur 41).



Figur 41. Innfartsvei til Aureimarka som starter ved eksisterende Fv.47, like øst for planlagt kryss ved Veakrossen. Kilde: Google maps street view.

5.3.4 Jakt og fiske

Flere turstier leder inn til Aureivatnet og Tistrevatnet som begge er registrerte fiskevann, og det foregår friluftsliv i form av fiskeaktivitet ved disse vannene. Det er flere bekker/elver i utredningsområdet som er påvist fiskeførende de siste årene, både for sjørret og laks [11]. Det kan også forekomme noe fiskeaktivitet i Heiavatnet og Killingtjørna, men begrenset til private grunneiere. Haringstadstammen er stort sett for myrete til å egne seg for fiskeaktivitet.

Området i Aureimarka er også hyppig brukt til jakt, hovedsakelig på hjortedyr og rådyr om høsten [12]. Det er lite småvilt å jakte på i området, antakelig grunnet rovfugl. Jakta i Vest-Karmøy grunneierlag anses som en viktig del av manges identitet og rekreasjon. Jakt er følgelig av stor betydning for lokale [12]. Det kan ha foregått andejakt ved Heiavatnet før i tiden, men opprettelsen av naturreservatet rundt vannet førte til forbud mot jakt og bruk av skytevåpen her [13]. Jakt og fiske i næringssammenheng er også vurdert i egen rapport for tema naturressurser.

Det foregår også plukking av bær (blåbær og tyttebær) og sopp i vekstsesongen, noe som kan anses som en viktig rekreasjonsform for flere brukergrupper, ofte i sammenheng med turgåing.

5.3.5 Friluftsliv i tilknytning til kulturmiljø

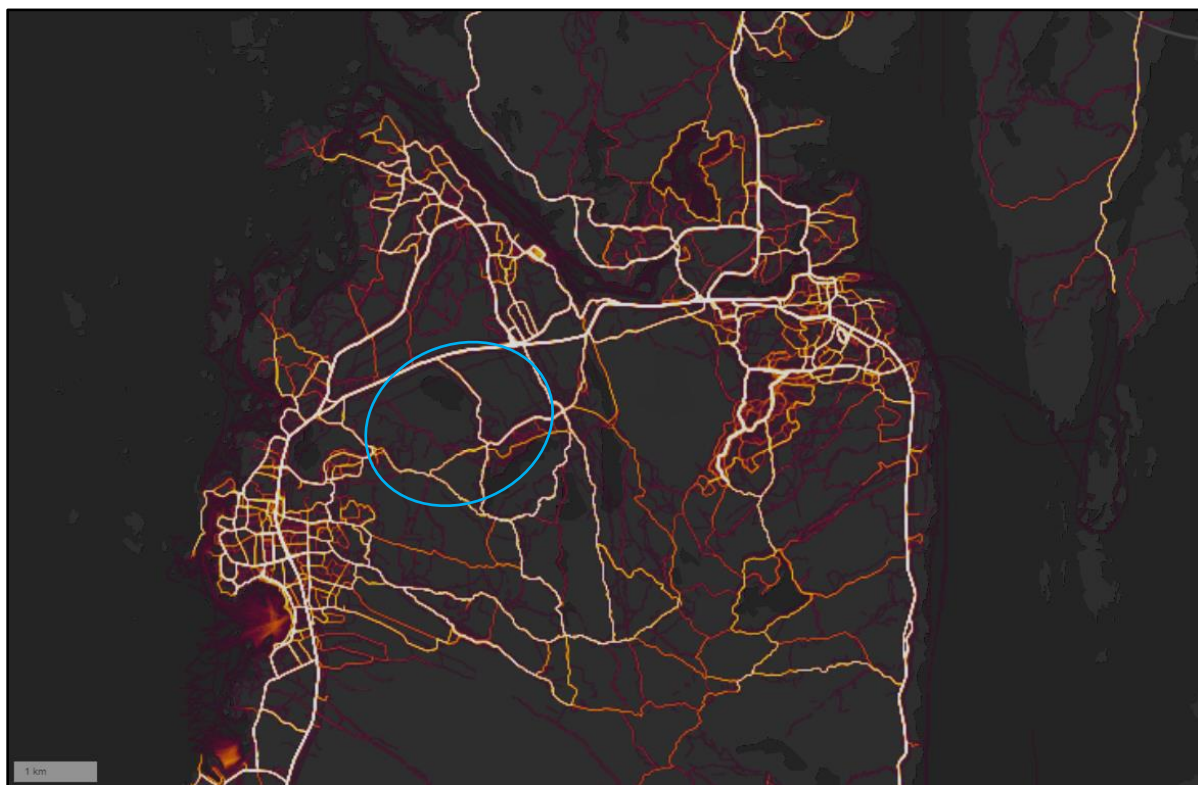
I henhold til Miljødirektoratets veileder M-1941 (2021) vil «temaet kulturminner og kulturmiljøer berøre temaet friluftsliv ved å tilføre friluftslivsopplevelser en ekstra dimensjon.» I og rundt planområdet er det registrert flere kulturminner, som redegjort for i egen rapport [14, 15]. Enkelte av kulturminnene er vurdert som viktige, eksempelvis langsmed turstien som går fra Åkrehamn langs Mariaskogen er det registrert et automatisk fredet kulturminne, av typen dyrkningslag fra eldre bronsealder [16]. I et område helt nordøst innenfor planområdet er det kartlagt flere automatisk fredede kulturminner. Det er ikke kjent at det er blitt tilrettelagt med informasjonsskilting ved nevnte kulturminner eller kulturmiljø, eller at skoler, barnehager eller andre grupper bruker området for friluftsliv i forbindelse med disse kulturminnene.

5.3.6 Idrett, fysisk aktivitet og andre fritidsbrukere

Overgangen mellom idrett, fysisk aktivitet og friluftsliv er flytende. Ved kartlegging og verdsetting av friluftslivsområder i denne vurderingen har det vært naturlig å ta hensyn til idretts- og fritidsaktiviteter som lett kombineres med friluftsliv, som løping og sykling. Strava er en mye brukt app som benyttes av enkeltpersoner til å registrere sin treningsaktivitet [17]. Strava *heatmap* viser samlet aktivitet som er delt av enkeltpersoner. Skjermdump fra Strava heatmap vist i Figur 42, gir en viss indikasjon på hvor mye området har blitt benyttet til treningsaktiviteter (fot- og sykkelturner) i løpet av de to siste årene.

Databasen Strava gir også en oversikt over registrerte «utfordringer» for både løpende og syklende. Databasen viser at løypene innenfor utredningsområdet hovedsakelig brukes for løpende. Løyper med registrert «utfordring» for syklende er hovedsakelig langsmed eksisterende bilvei.

Grunnet milde vintre og generelt lite snø på Karmøy anses ikke utredningsområdet brukt til skiaktiviteter. Det er heller ikke registret slik aktivitet i Strava [6]. Det er imidlertid opplyst om av lokalkjente at innsjøer og tjern innenfor utredningsområdet er blitt benyttet som skøytebane i perioder disse fryser til.



Figur 42. Strava heatmap, Aktivitet: fotturer og sykkelturner. Hvor hyppig en vei eller tursti er i bruk er vist på en skala fra hvitt, via gult og oransje, til rødt, hvor hvitt indikerer høy frekvens, og rødt liten frekvens. Utredningsområdet er indikert med blå sirkel. Kilde: strava.com [6].

5.3.7 Skoler og skoleveg

Utredningsområdet for kun delstrekningen Killingtjørnkrysset til Veakrossen omfatter ikke skoleveger. Karmøy kommune har ikke utført egne registreringer av barnetråkk innenfor utredningsområdet [18].

I tidligere KU fra 2019 [2] ble det oppgitt at «Fortau og gang- og sykkelveg langs dagens fylkesveg inngår som del av skolevegnettet for mange, da ungdomskolen og den videregående skolen ligger rett øst for denne, mellom Grindhaugvegen og Skulevegen.

Grønndraget fra Tostemvegen til Årvollsvegen, Åkravegen og Engvegen nyttes også som skoleveg, samt Myrdalvegen for de som kommer vestfra mot ungdomsskolen og videregående skoler.»

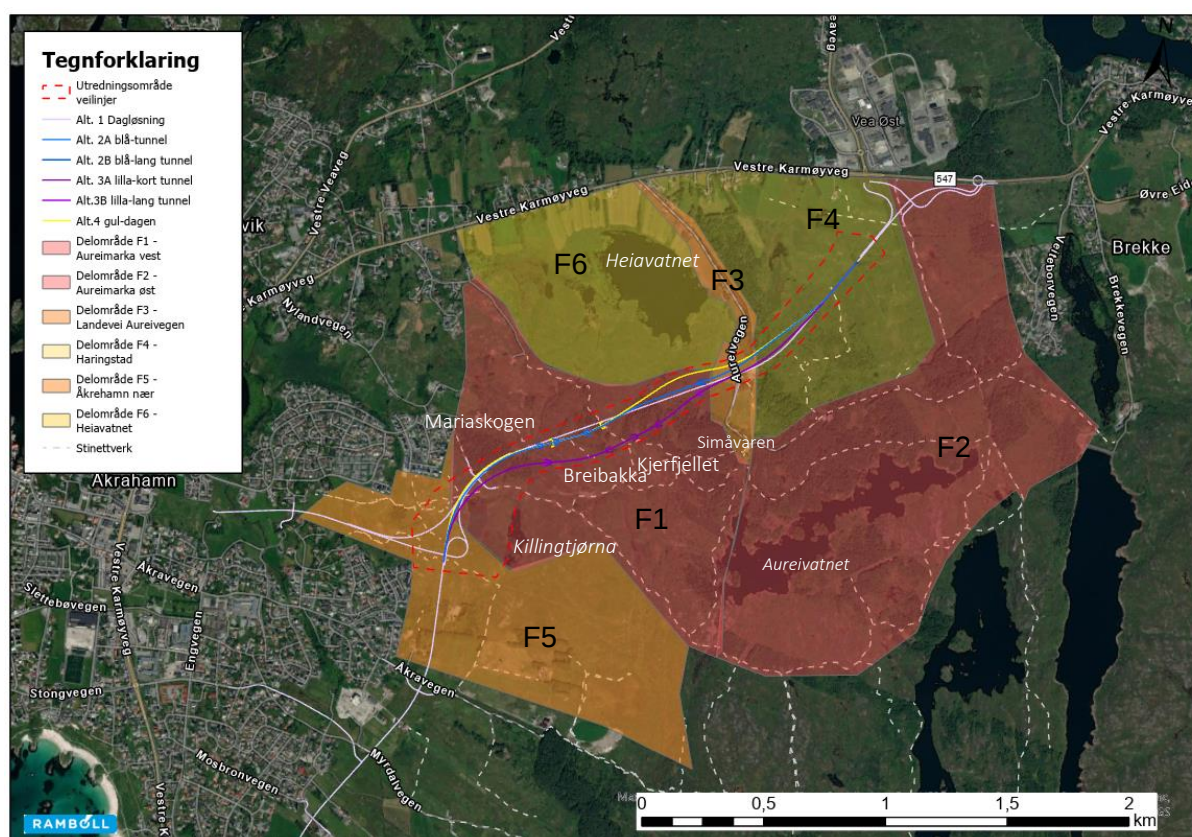
Løsninger for myke trafikanter langs dagens fv. 547 ble redegjort for i KU fra 2019 [2]: «Det er etablert sammenhengende gang- og sykkelveg langs dagens fylkesveg. Fra Åkrehamn og nordover ligger GS-vegen på nordvestsiden av dagens fylkesveg.»

6 TRINN 1: VERDI OG PÅVIRKNING FOR DELOMRÅDER

I det følgende beskrives delområder som har verdi for friluftsliv i henhold til miljøforvaltningens kriterier [9]. Utredningsområdet for tema friluftsliv er totalt delt inn i fem ulike delområder (Tabell 6.1 og Figur 43), som kan ha både lik og ulik registreringskategori og verdi. Delområdenes verdi vurderes ut ifra bruksfrekvens, betydning og kvalitet, samt om området er kartlagt for friluftsliv av kommunen. Tiltakets grad av påvirkning vurderes ut ifra opplevelseskvalitet, areal/omfang, tilgjengelighet/barriere, bruk av området og lydbilde. Påvirkningen på friluftslivet som følge av de foreslåtte veialternativene er sammenlignet med 0-alternativet, som vil si fortsatt bruk av eksisterende fv. 47 istedenfor å bygge ny veistrekning mellom Killingtjørn og Veakrossen.

Tabell 6.1: Oversikt over delområder, deres registreringskategori og deres verdi for tema friluftsliv/by- og bygdeliv.

Delområde	Registreringskategori	Verdi
Delområde F1 - Aureimarka vest	Nærturterreng	Stor
Delområde F2 - Aureimarka øst	Turområde	Stor
Delområde F3 - Landevei Aureivegen	Ferdeselsforbindelse	Middels
Delområde F4 - Haringstad	Nærturterreng	Noe
Delområde F5 - Åkrehamn nær	Nærturterreng	Middels
Delområde F6 - Heiavatnet	Andre rekreasjons- og friluftslivsområder	Noe



Figur 43: Inndeling i delområder for tema friluftsliv/by- og bygdeliv.

6.1 Delområde F1 – Aureimarka vest (Nærturterreng)

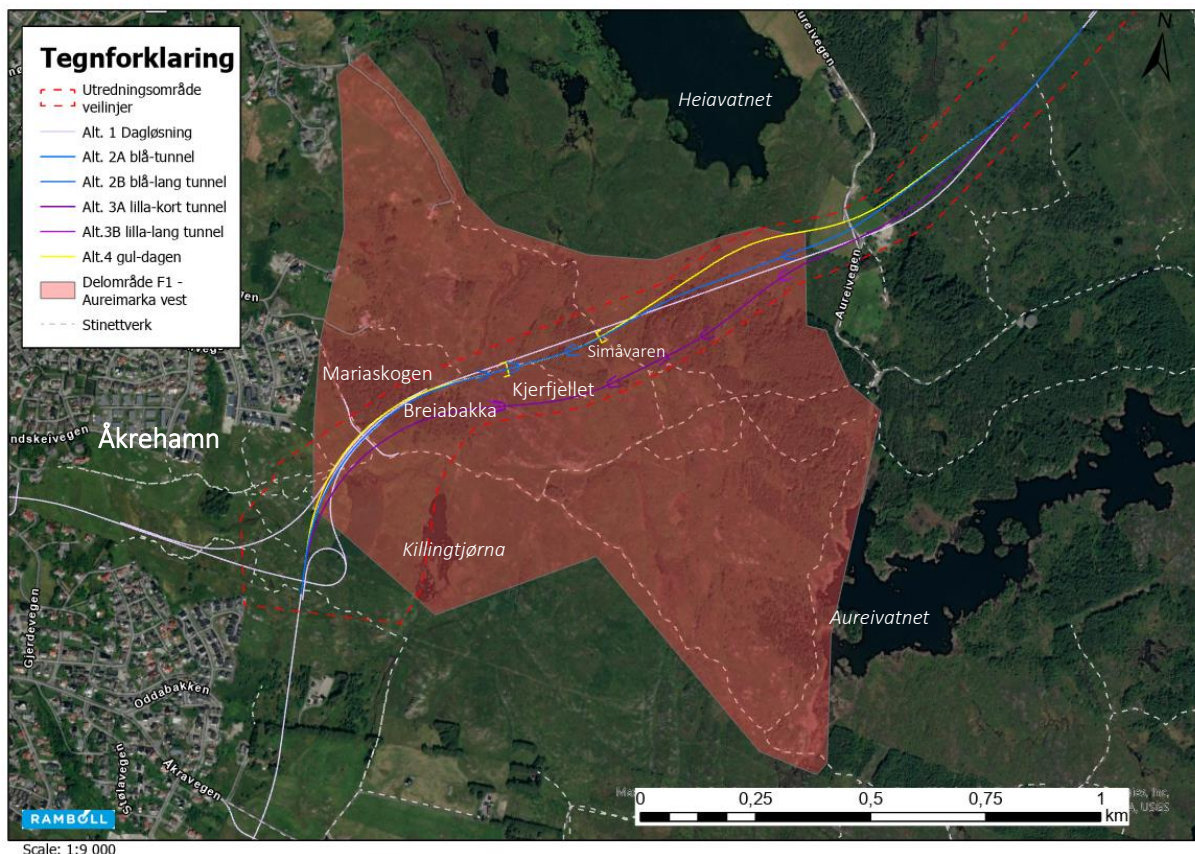
6.1.1 Beskrivelse av delområdet

Aureimarka vest (F1), vist i Figur 44, er gitt registreringskategori Nærturterreng, definert som «*Allment tilgjengelige skogsområder på mer enn 200 daa, i gangavstand fra boligområder, skoler eller barnehager. Områdene er vanligvis naturlig avgrenset av veger, bebyggelse eller dyrka mark*» [9].

Aureimarka vest (F1) ligger innenfor et kartlagt friluftslivsområde registrert som svært viktig [8]. Avgrensning av delområdet er definert ut ifra grensene til tidligere kartlagte friluftsområder utført av kommunen, jf. kap. 5.3.1. Delområdet anses som et nærturterreng i tilknytning til resten av marka i øst og i sør, med et veletablert stinettverk inn til Aureivatnet, og toppene Breiabakka og Kjerfjellet. Bruksfrekvensen er oppgitt som ganske stor, ved at området brukes av flere hovedsakelig brukt av lokalt bosatte i Åkrehamn og langs med og nord for fylkesveien [8]. Området regnes som middels tilrettelagt. Det er flere turlag som fordeler ansvaret med vedlikehold av stier, skilting mm. seg imellom. Stiene er hyppig brukt av folk i alle aldre. Jf. kap. 5.3.3 [6]. Området anses som et inngangsparti til turterreng og et større stinettverk sørover på Karmøy. Turløypa som krysses av ny vei i sørvest er en mye brukt innfartsløype til flere ulike rundturer, for både gående og løpende, for dagsturer og overnattingsturer. Potensiell bruk er vurdert som middels, og tilgjengelighet er vurdert som ganske god [8]. I øst i delområdet tett opp til boligområdet i Åkrehamn går det en sti langsmed Mariaskogen. Mariaskogen er trolig brukt til lek og rekreasjon av lokalt bosatte i området. I sør via delområde F5 går det et par ferdselsforbindelser, fra Tostemvegen og Killingvegen gjennom Tostemmen, som brukes av lokalt bosatte i området som bruker disse stiene til å komme seg inn til markaområdet i øst. Stien kan sees på flybilde i Figur 39.

Området regnes som svært attraktivt for flere, med særlig gode kvaliteter spesielt i form av et tilrettelagt stinettverk. Området ligger i et kupert, men åpent landskap med flere topper med utkikkspunkt, eksempelvis Breiabakka, Kjerfjellet og Simavåren, og har gode romlige og visuelle kvaliteter. Opplevelseskvalitetene og symbolverdi er vurdert som litt/noe [8]. Området regnes som middels tilrettelagt, og lydmiljøet og eksisterende inngrep i området er vurdert som middels [8].

Sørvest i delområdet ligger Killingtjørna. Det går stier tett opp til vannet, og det kan foregå fiske i vannet. På vinterstid kan det grunne tjernet fryse til, noe som muliggjør skøyteaktivitet.



Figur 44. Delområde F1 – Aureimarka vest

6.1.2 Påvirkning på delområdet

Opplevelseskvalitet:

Samtlige veialternativer vil medføre store terrenginngrep og fremstå som en visuell og fysisk barriere i landskapet, noe som vil redusere områdets attraktivitet. «Ny fylkesveg beslaglegger og splitter arealer i et mye brukt friluftsområde. Ved Kjerfjellet deler fylkesvegen terrenget i to slik at fremkommelighet blir vesentlig redusert.» [2]. Veien vil bli godt synlig i terrenget fra utkikkspunkt, deriblant Breiabakka. Veien vil komme til å krysse flere viktige ferdselsforbindelser for lokale brukere videre inn til Aureimarka. For alternativene som innebærer at deler av strekningen legges i tunnel, så vil dette kunne gi mindre påvirkning på landskapsbildet og opplevelseskvaliteten. Dette gjelder spesielt for brukere av stien på vei opp til Breiabakka og på toppen som fungerer som et naturlig utkikkspunkt.

Areal/omfang:

Arealbeslag og oppsplitting av areal gir negative virkninger av ny veg og gjelder i større og mindre grad for alle alternativene. Samtlige alternativer inkluderer dagløsninger som vil føre til store arealbeslag, og området vil følgelig bli redusert. Alternativene kan rangeres fra størst til minst arealbeslag som følger; Alt. 1, Alt. 4, Alt. 2A, Alt. 3A, og Alt. 2B og 3B likestilt. Første del av strekningen vil krysse Mariaskogen for samtlige veitraséalternativer, noe som betyr direkte bortfall av deler av denne skogen og områder i tett tilknytning til etablert stinettverk. Alt. 3A og 3B vil krysse kun det sørøstlige hjørnet av Mariaskogen og er nok de alternativene som lar mesteparten av skogen stå intakt og ufragmentert. Forbi Mariaskogen legges traséen til Alt. 2B og 3B i en lang tunnel fra vest for Breiabakka, videre under Kjerfjellet og med munning ut på nordøstsiden av Simåvaren. Dette vil begrense arealbeslaget og redusere omfanget av veistrekningen. Alt. 2A og 3A som inkluderer henholdsvis en og to

korte tunnelstrekninger, samt Alt. 4 som inkluderer en kort kulvertløsning, noe som vil begrense arealbeslaget noe.

Tilgjengelighet/barriere:

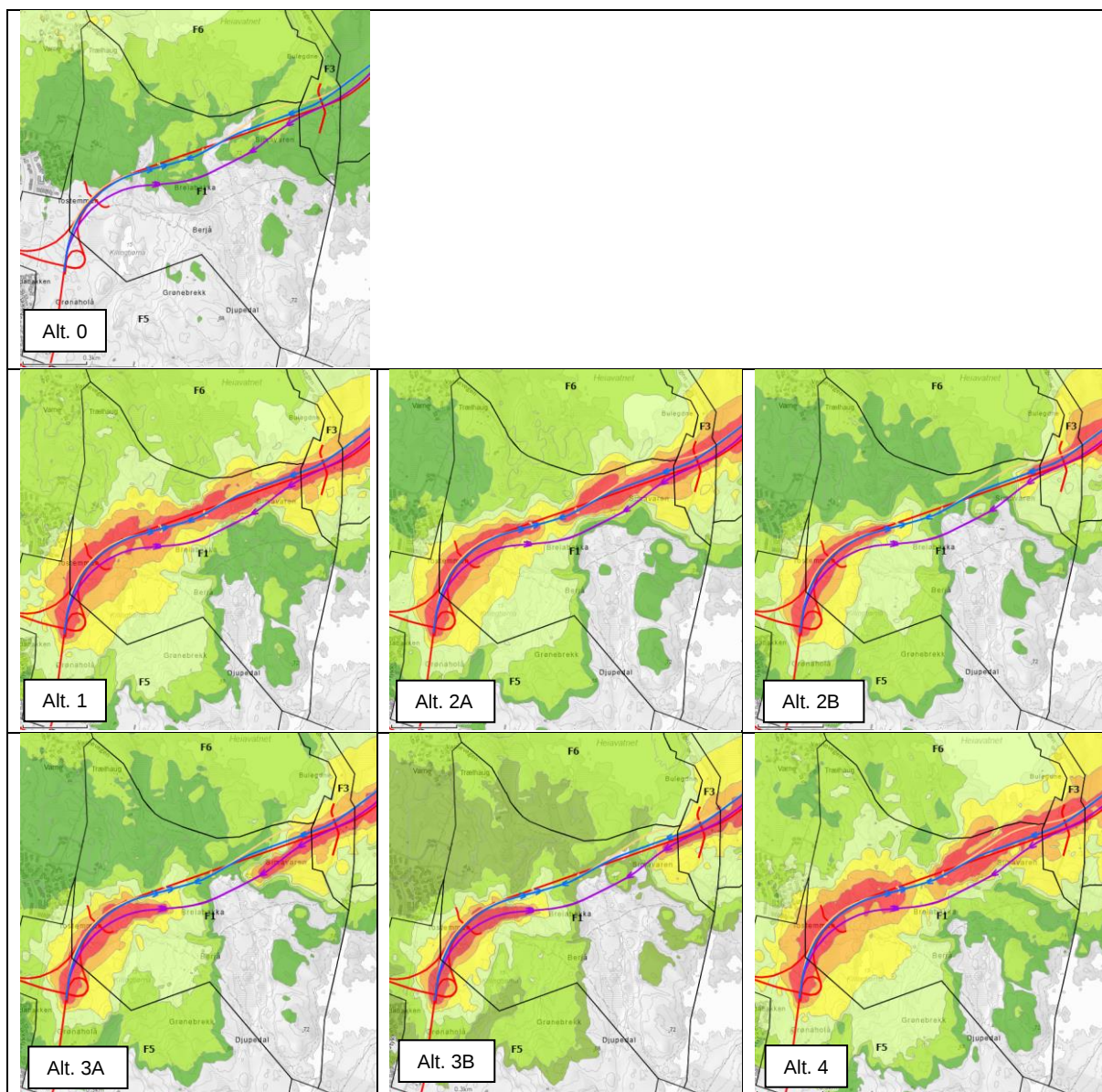
Enkelte forbindelseslinjer innenfor delområdet kan forventes å måtte bli lagt om, men tilgjengeligheten på tvers av veganlegget er planlagt opprettholdt via turvegforbindelser vest/sørvest for Mariaskogen. Ny vei vil imidlertid avskjære sti opp til Breiabakka for flere av alternativene. Her er det prosjektert inn villtråkk og bekkepassasje som avbøtende tiltak [2], men det er ikke avklart om stien, og tilsynelatende raskeste vei opp til toppen, vil ivaretas. Stien som strekker seg mellom Breibakke og Kjerfjellet vil også bli avskåret, med mindre kulvert blir etablert som avbøtende tiltak (jf. kap. 9). Kort kulvertløsning for Alt.4 på nordsiden av Breibakka vil kunne gjøre at sti opp til Breiabakka vil kunne tilbakeføres etter anleggsgjennomføring. Alt. 2A, 2B, 3A, og 3B vil kunne opprettholde tilgjengeligheten opp til Breiabakka. Stien mellom Breiabakka og Kjerfjellet vil kun bli ivaretatt ved Alt. 2B og 3B. Stien som strekker seg fra boligfelt i sørvest (gjennom planlagt Killingtjørkrysset) og knyttes opp til hovedstien ved Mariskogen og til Aureivegen, vil bli berørt i stor grad. Det er ikke lagt opp til noen undergang/overgang som avbøtende tiltak, og slik situasjonen planlegges vil folk måtte ta en betydelig omveg for å komme inn til marka. Dette gjelder for samtlige strekningsalternativer.

Bruk av området/ ferdselsforbindelse:

Tiltaket forventes å medføre svært redusert bruk som følge av direkte arealbeslag, dårligere lydbilde, omlegging og/eller blokkering av stier, svært endret landskapsbilde og følgelig opplevelseskvalitet. Tunnelløsning og kulvertløsning vil kunne bidra til å ivareta stinettverk og ferdselsforbindelser, eksempelvis sti opp til Breibakka, og sti mellom Breibakka og Kjerfjellet. Samtlige veialternativer forventes å redusere bruken, men mest for Alt. 1, og noe mindre for Alt. 2B og 3B.

Lydbilde:

Området beskrives i dag som naturnært og stille. Etablering av ny fylkesvei med dagløsning vil medføre mer støy [19]. Området vil få et mye dårligere lydbilde, noe som vil oppfattes svært forstyrrende for friluftslivet. Det er lagt til grunn 40dB som anbefalt grenseverdi for støy i tema friluftsliv, etter bestemmelsene i kommuneplanens arealdel og gjeldende Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442/2021. Tunnelløsning vil kunne redusere støy noe, med unntak av tunnelportalene som kan gi et økt lydnivå. Jo lengre strekning som legges i tunnel desto større friluftsområde blir vernet for støy. Se Figur 45 og Vedlegg 2 for støykart.



Figur 45: Støykart over delområde F1 Aureimarka vest, for samtlige veialternativer.

Tabell 6.2: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde F1 - Aureimarka vest

Verdivurdering: Delområde F1 – Aureimarka vest (Nærturterreng)

Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi	
▲					
Begrunnelse: Bruksfrekvens: Brukes av flere/mange. Betydning: Lokal/regional betydning. Inngår ikke i statlig sikret friluftslivsområde. Kvalitet: Området regnes som svært attraktivt /har særlig gode kvaliteter. Kartlagt friluftslivsområde i Naturbase: Ja, delområdet ligger innenfor et kartlagt friluftslivsområde registrert som svært viktig (A-lokalitet). Områdets samlede verdi: Stor verdi					
Tiltakets påvirkning					
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet
▲					
0	Begrunnelse: 0-alternativet vil ikke føre til nytt arealbeslag, føre til nye barrierer, eller endre bruken i området i betydelig grad, forutsatt at gang og sykkelvei blir opprettholdt. 0-alternativet vil kunne føre til noe mer støy som følge av forventet økt trafikk (ÅDT), men støykart viser at dette ikke vil gå ut over friluftsinnteresser i delområdet i betydelig grad. Opplevelseskvaliteten for friluftsliv i delområdet anses som uendret.				
▲					
1	Begrunnelse: Opplevelseskvalitet: Tiltaket medfører svært redusert attraktivitet. Areal/Omfang: Området er sterkt redusert. Tilgjengelighet/barriere: Forbindelseslinjene til området har blitt vesentlig lengre (omveg) økt trafikkvolum medfører større barriere. Bruk av området/ ferdsselsforbindelse: Tiltaket medfører svært redusert bruk. Lydbilde: Området får et mye dårligere lydbilde.				
▲					
2A	Begrunnelse: Opplevelseskvalitet: Tiltaket medfører svært redusert attraktivitet. Areal/Omfang: Området er redusert. Tilgjengelighet/barriere: Forbindelseslinjene til området er lagt om – medfører noe omveg, økt trafikkvolum medfører barriere. Bruk av området/ ferdsselsforbindelse: Tiltaket medfører svært redusert bruk. Lydbilde: Området får et mye dårligere lydbilde.				
▲					
2B	Begrunnelse: Opplevelseskvalitet: Tiltaket medfører svært redusert attraktivitet. Areal/Omfang: Området er noe redusert. Tilgjengelighet/barriere: Forbindelseslinjene til området er lagt om – medfører noe omveg, økt trafikkvolum medfører barriere. Bruk av området/ ferdsselsforbindelse: Tiltaket medfører redusert bruk. Lydbilde: Området får et mye dårligere lydbilde.				
▲					
3A	Begrunnelse: Opplevelseskvalitet: Tiltaket medfører svært redusert attraktivitet. Areal/Omfang: Området er redusert. Tilgjengelighet/barriere: Forbindelseslinjene til området er lagt om – medfører noe omveg, økt trafikkvolum medfører barriere. Bruk av området/ ferdsselsforbindelse: Tiltaket medfører svært redusert bruk. Lydbilde: Området får et mye dårligere lydbilde.				
▲					
3B	Begrunnelse: Opplevelseskvalitet: Tiltaket medfører svært redusert attraktivitet. Areal/Omfang: Området er noe redusert. Tilgjengelighet/barriere: Forbindelseslinjene til området er lagt om – medfører noe omveg, økt trafikkvolum medfører barriere. Bruk av området/ ferdsselsforbindelse: Tiltaket medfører redusert bruk. Lydbilde: Området får et mye dårligere lydbilde.				
▲					
4	Begrunnelse: Opplevelseskvalitet: Tiltaket medfører svært redusert attraktivitet. Areal/Omfang: Området er redusert. Tilgjengelighet/barriere: Forbindelseslinjene til området er lagt om – medfører noe omveg, økt trafikkvolum medfører barriere. Bruk av området/ ferdsselsforbindelse: Tiltaket medfører svært redusert bruk. Lydbilde: Området får et mye dårligere lydbilde.				
▲					

Tiltakets konsekvens

Alternativ	+++/ ++++	+ /++	0	-	-- ---	----
▲						
0	Ubetydelig miljøskade for friluftsliv (0)					
▲						
1	Alvorlig miljøskade for friluftsliv (---)					
▲						
2A	Betydelig miljøskade for friluftsliv (--)					
▲						
2B	Betydelig miljøskade for friluftsliv (--)					
▲						
3A	Betydelig miljøskade for friluftsliv (--)					
▲						
3B	Betydelig miljøskade for friluftsliv (--)					
▲						
4	Betydelig miljøskade for friluftsliv (--)					

6.2 Delområde F2 – Aureimarka øst (Turområde)

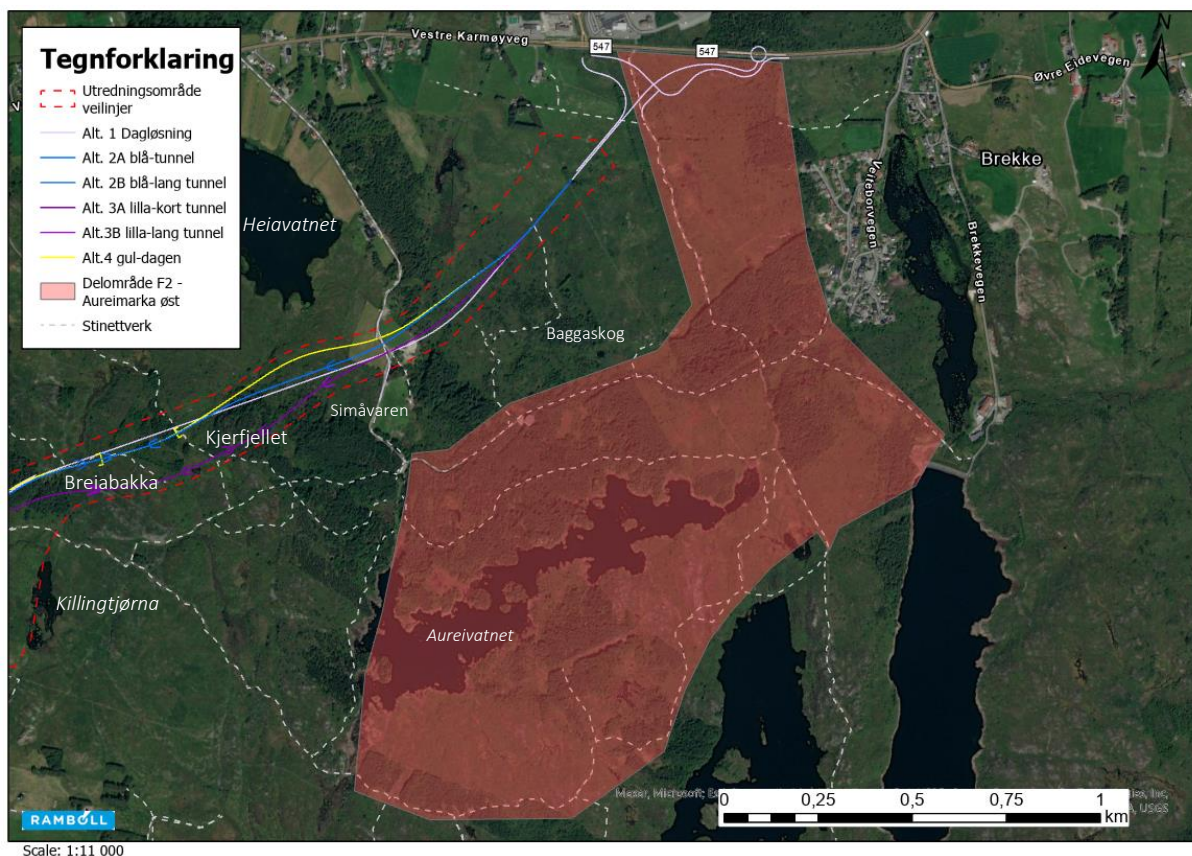
6.2.1 Beskrivelse av delområdet

Aureimarka øst (F2), vist i Figur 46, er gitt registreringskategori Turområde, definert som «Fjell-, skog- og heiområder egnet for lengre turer til fots og på ski, jakt og fiske. Inkluderer også områder med tilrettelegging (merkede løyper, stier og overnattingssteder)» [9].

Delområdet inngår i et område registrert som et svært viktig friluftslivsområde [8]. Avgrensning av delområdet er definert ut ifra grensene til tidligere kartlagte friluftsområder utført av kommunen, jf. kap. 5.3.1. Bruksfrekvensen er oppgitt som ganske stor [8], hovedsakelig brukt av lokalt bosatte langs med og nord for fylkesvegen. Området regnes som middels tilrettelagt. Det er flere turlag som fordeler ansvaret med vedlikehold av stier, skilting mm. seg imellom. Stiene er hyppig brukt av folk i alle aldre. Jf. kap. 5.3.3 [6].

Delområdet inkluderer merket turveg med start fra eksisterende fylkesveg ned til Baggaskog og videre vest til parkering i enden av Aureivegen. Området anses som et inngangsparti til turterreng og et større stinettverk sørover på Karmøy, og har dermed betydning spesielt for lokalt bosatte langs nåværende fylkesveg og i Åkrehamn. Turløypa som krysser planområdet i sørvest er en mye brukt innfartsveg til flere ulike rundturer, for både gående og syklende. Potensiell bruk er vurdert som middels, og tilgjengelighet er vurdert som ganske god [8].

Området regnes som svært attraktivt for flere, med særlig gode kvaliteter spesielt i form av et tilrettelagt stinettverk. Området ligger i et kupert, men åpent landskap med flere topper med utkikkspunkt, og har gode romlige og visuelle kvaliteter. Grusvegen og turstier vedlikeholdes og merkes av et av de mange turlagene som er i drift for området. Opplevelseskvalitetene og symbolverdi er vurdert som litt. Området regnes som middels tilrettelagt. Lydmiljøet og eksisterende inngrep i området er vurdert som middels [8]. Turområdet brukes hovedsakelig for dagsturer og treningsaktivitet, men også for jakt- og fiskeaktivitet. Det er ikke utenkelig at det kan foregå skøyteaktivitet på Aureivatnet som vinteren dersom vannet fryser til.



Figur 46. Delområde F2 – Aureimarka øst

6.2.2 Påvirkning på delområdet

Opplevelseskvalitet:

Innenfor delområde F2 vil opplevelseskvaliteten kunne endres noe som følge av fjernvirkninger. Støyberegninger viser at støy ikke vil strekke seg inn i området, men vegen vil kunne bli synlig på avstand, og spesielt lys fra lyktestolper og biler vil kunne skimtes fra høyder innenfor delområde F2 og Aureimarka generelt.

Areal/omfang:

Det vil ikke være noe direkte arealbeslag innenfor delområde F2. Den delen av Veakrossen som inngår i tidligere vedtatt reguleringsplan vil imidlertid påvirke øvre del av grusveg, en viktig innfartsåre til marka lenger sør. Denne grusvegen vil mest sannsynlig flyttes, men opprettholdes. Ny veg er prosjektert med passasje for bl.a. hjortevilt, men det kan ikke utelukkes at dyr vil drepes hyppigere som følge av økt trafikk i området. Dette kan igjen ha innvirkning på hvor mange dyr det tillates å jakte på i området og ha betydning for jakt som friluftaktivitet i området.

Tilgjengelighet/barriere:

Ingen av vegalternativene vil påvirke tilgjengeligheten direkte innenfor delområde F2, men tilgjengeligheten inn til området vil kunne bli påvirket.

Bruk av området/ ferdselsforbindelse:

Delområde F2 er tett knyttet til de øvrige delområdene, spesielt delområde F1 og F3, og påvirkning som endret utforming, flytting eller blokkering av innfartsårene i disse delområdene vil kunne gjøre at bruken i F2 reduseres noe. Veakrossen er planlagt med tilrettelegging for myke trafikanter med undergang for sykkelveg med fortau, noe som kan tenkes å være fordelaktig for bruken av området.

Lydbilde:

Området beskrives i dag som naturnært og stille. Etablering av ny fylkesveg vil medføre mer støy, og støyberegninger viser at dette vil kunne påvirke delområde F2 noe. Området får dermed noe dårligere lydbilde. Dette vil imidlertid også være tilfelle ved et 0-alternativ, men med noe større del av delområdet som blir berørt for de fleste nye vegalternativene (se Vedlegg 2). Her er det lagt til grunn 40db som anbefalt grenseverdi for støy ifm. Tema friluftsliv, iht. bestemmelsene i kommuneplanens arealdel og gjeldende Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442/2021. Se Vedlegg 2 for støykart.

Tabell 6.3: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde F2 – Aureimarka øst

Verdivurdering: Delområde F2 – Aureimarka øst (Turområde)

Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi		
▲						
Begrunnelse: Bruksfrekvens: Brukes av flere/mange. Betydning: Lokal/regional betydning. Inngår ikke i statlig sikret friluftslivsområde. Kvalitet: Området regnes som svært attraktivt /har særlig gode kvaliteter. Kartlagt friluftslivsområde i Naturbase: Ja, delområdet ligger innenfor et kartlagt friluftslivsområde registrert som svært viktig (A-lokalitet). Områdets samlede verdi: Stor verdi						
Tiltakets påvirkning						
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet	
▲						
0	Begrunnelse: 0-alternativet, som vil si bruk av eksisterende Fv. 47 fremfor ny veg, vil ikke føre til nytt arealbeslag, føre til nye barrierer, eller endre bruken i området i betydelig grad, forutsatt at gang og sykkelveg blir opprettholdt. 0-alternativet vil kunne føre til noe mer støy som følge av forventet økt trafikk (ADT), men støykart viser at dette ikke vil gå ut over friluftslivsområdet i delområdet i betydelig grad. Opplevelseskvaliteten for friluftsliv i delområdet anses som uendret.					
▲						
1	Begrunnelse: Opplevelseskvalitet: Tiltaket medfører redusert attraktivitet. Areal/Omfang: Området uendret. Tilgjengelighet/barriere: Forbindelseslinjene er lagt om – medfører noe omveg, økt trafikkvolum medfører barriere. Bruk av området/ ferdelsesforbindelse: Tiltaket medfører redusert bruk. Lydbilde: Området får noe dårligere lydbilde.					
▲						
2A	Begrunnelse: Opplevelseskvalitet: Liten forskjell. Areal/Omfang: Området uendret. Tilgjengelighet/barriere: Forbindelseslinjene er lagt om – medfører noe omveg, økt trafikkvolum medfører barriere. Bruk av området/ ferdelsesforbindelse: Tiltaket medfører redusert bruk. Lydbilde: Området får noe dårligere lydbilde.					
▲						
2B	Begrunnelse: Opplevelseskvalitet: Tiltaket medfører redusert attraktivitet. Areal/Omfang: Området uendret. Tilgjengelighet/barriere: Forbindelseslinjene er lagt om – medfører noe omveg, økt trafikkvolum medfører barriere. Bruk av området/ ferdelsesforbindelse: Tiltaket medfører redusert bruk. Lydbilde: Området får noe dårligere lydbilde.					
▲						
3A	Begrunnelse: Opplevelseskvalitet: Tiltaket medfører redusert attraktivitet. Areal/Omfang: Området uendret. Tilgjengelighet/barriere: Forbindelseslinjene er lagt om – medfører noe omveg, økt trafikkvolum medfører barriere. Bruk av området/ ferdelsesforbindelse: Tiltaket medfører redusert bruk. Lydbilde: Området får noe dårligere lydbilde.					
▲						
3B	Begrunnelse: Opplevelseskvalitet: Tiltaket medfører redusert attraktivitet. Areal/Omfang: Området uendret. Tilgjengelighet/barriere: Forbindelseslinjene er lagt om – medfører noe omveg, økt trafikkvolum medfører barriere. Bruk av området/ ferdelsesforbindelse: Tiltaket medfører redusert bruk. Lydbilde: Området får noe dårligere lydbilde.					
▲						
4	Begrunnelse: Opplevelseskvalitet: Tiltaket medfører redusert attraktivitet. Areal/Omfang: Området uendret. Tilgjengelighet/barriere: Forbindelseslinjene er lagt om – medfører noe omveg, økt trafikkvolum medfører barriere. Bruk av området/ ferdelsesforbindelse: Tiltaket medfører redusert bruk. Lydbilde: Området får noe dårligere lydbilde.					
▲						
Tiltakets konsekvens						
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	-- ---	----
▲						
0	Ubetydelig miljøskade for friluftsliv (0)					
▲						
1	Noe miljøskade for friluftsliv (-)					
▲						
2A	Noe miljøskade for friluftsliv (-)					
▲						
2B	Noe miljøskade for friluftsliv (-)					
▲						
3A	Noe miljøskade for friluftsliv (-)					
▲						
3B	Noe miljøskade for friluftsliv (-)					
▲						
4	Noe miljøskade for friluftsliv (-)					

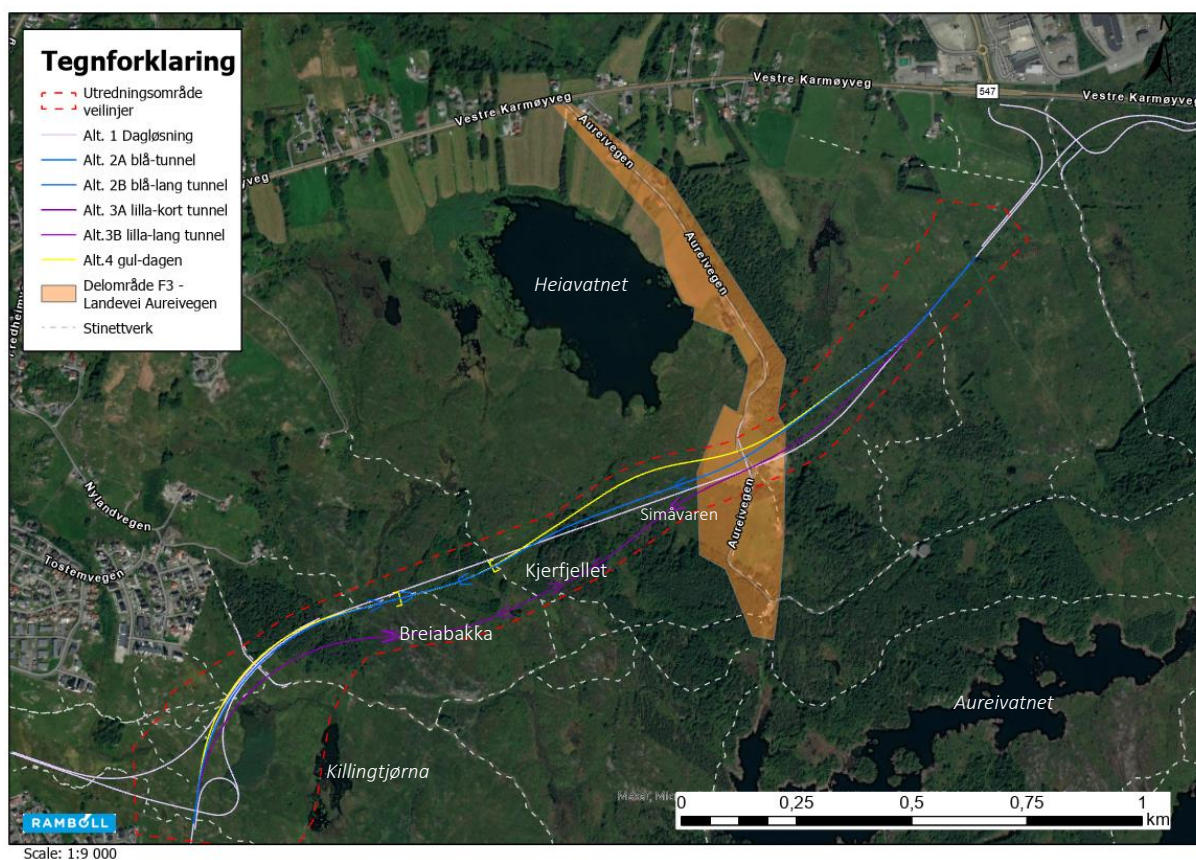
6.3 Delområde F3 – Landeveg Aureivegen (Ferdselforbindelse)

6.3.1 Beskrivelse av delområdet

Landeveg Aureivegen (F3), vist i Figur 47, er gitt registreringskategori Ferdselforbindelse, definert som: «*Sammenhengende forbindelseslinjer som brukes av gående og syklende (stier, løyper, gangveger og lignende)*» [9]. Siste del av landeveg Aureivegen med parkeringsplass inngår i et kartlagt friluftslivsområde gitt *svært stor verdi*. Den nordlige delen av strekningen inngår i et område som ikke er kartlagt for friluftsliv.

Brukerne av vegen kan anvende bil og sykkel for å komme seg tett opp til marka. Frekvensen anses som middels, da det er flere som benytter seg av denne muligheten. Parkeringsplassen kan ha plass til et tjuetalls biler, og på parkeringsplassen er det tilrettelagt med informasjonsskilt som ønsker besøkende velkommen og gir kart over mulige turstier og turdestinasjoner. Vegen kan ha spesiell betydning for de som er avhengige av bil for å kunne komme seg tett opp til marka. Vegen med parkeringsplass kan også være en fordel for de som ønsker å bære med seg mer utstyr for å kunne telte, fiske eller jakte i marka, f.eks. ved Aureivatnet.

Vegen er attraktiv for flere brukergrupper. Aureivegen kan også benyttes for å komme i nærheten av Heiavatnet naturreservat og opplevelsen av fuglelivet her. Det er hovedsakelig langsmed Aureivegen at Heiavatnet med dets naturverdier og kulturlandskap kan nytes som del av friluftslivet. Det er ellers ikke tilrettelagt for friluftsliv i området. Grunnen til dette er nok at området rundt Heiavatnet er registrert som naturreservat, med spesielt hensyn til fugl og ferdsel for tett på naturreservatet er ikke ønskelig. Arealene rundt vannet i nord og øst er stort sett oppdyrket- eller beitemark, og arealene er avgrenset med gjerder.



Figur 47. Delområde F3 – Landeveg Aureivegen

6.3.2 Påvirkning på delområdet

Opplevelseskvalitet:

Delområdet F3 vil i begrenset grad bli fysisk berørt av veganlegget, og Aureivegen skal opprettholdes som undergang under ny veg. Vegfyllinger og fjellskjæringene ved Kjerfjellet og Simåvaren vil være synlig sett fra dette området. Ved Heiavatnet vil ny veg også medføre en splittelse av friluftsområdet, da Heiavatnet blir avskåret fra marka mot øst, og blir liggende mellom eksisterende og planlagt ny fylkesveg. Tiltaket vil forringe kvaliteten i friluftsområdene betydelig, og disse kan miste noe av sin attraktivitet som tur og rekreasjonsområder. Støy, lys og støv fra vegen vil kunne oppfattes skjemmende for de som ønsker å benytte Aureivegen som innfartsåre til Aureimarka. Vegalternativene som har deler av strekningen i tunnel vil ha mindre visuell virkning, men støypåvirkningen vil være lik for samtlige alternativer.

Areal/omfang:

Samtlige vegalternativer vil føre til lik grad av arealbeslag innenfor delområde F3, og det er kun den sørligste delen av delområdet som vil bli direkte berørt. Det er lagt til grunn for konsekvensvurderingen at selve Aureivegen vil legges i kulvert under ny veg.

Tilgjengelighet/barriere:

Tiltaket vil ikke fysisk påvirke tilgjengeligheten innenfor delområde F3 grunnet prosjektert inn avbøtende tiltak med broløsning over Aureivegen.

Bruk av området/ ferdselsforbindelse:

Delområde F3 er tett knyttet til Delområde F1, F2 og F6. Bruken av turområdene lenger sør kan bli noe endret som følge av tiltaket og kryssing av Aureivegen. Endret lydbilde, lysforurensning og støv, og generelt dårligere opplevelseskvalitet langsmed Aureivegen vil kunne gjøre ferdselsforbindelsen mindre attraktiv.

Lydbilde:

Området beskrives i dag som naturtro og stille. Etablering av ny fylkesveg vil medføre mer støy fra vegtrafikk, støyberegninger viser at dette vil påvirke delområde F3 i stor grad. Det er lagt til grunn 40dB som anbefalt grenseverdi for støy for Tema friluftsliv, iht. bestemmelsene i kommuneplanens arealdel og gjeldende Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442/2021. Se Vedlegg 2 for støykart.

Tabell 6.4: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde F3 - Landeveg Aureivegen

Verdivurdering: Delområde F3 – Landeveg Aureivegen (Ferdelsforbindelse)

Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi
----------------	-----------	---------------	------------	------------------

▲

Begrunnelse: **Bruksfrekvens:** Brukes av flere. **Betydning:** Lokal/regional betydning. **Kvalitet:** Vegen er attraktiv for flere brukergrupper. **Kartlagt friluftslivsområde i Naturbase:** Delvis. Siste del av landeveg Aureivegen med parkeringsplass inngår i et kartlagt friluftslivsområde gitt *svært stor verdi*. Den nordlige delen av strekningen inngår i et område som ikke er kartlagt for friluftsliv.
Områdets samlede verdi: *Middels verdi*

Tiltakets påvirkning

Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet
0	▲ Begrunnelse: 0-alternativet, som vil si bruk av eksisterende Fv. 47 fremfor ny veg, vil ikke føre til nytt arealbeslag, føre til nye barrierer, eller endre bruken i området i betydelig grad, forutsatt at gang og sykkelveg blir opprettholdt. 0-alternativet vil kunne føre til noe mer støy som følge av forventet økt trafikk (ADT), men støykart viser at dette ikke vil gå ut over friluftslivinteresser i delområdet i betydelig grad. Opplevelseskvaliteten for friluftsliv i delområdet anses som uendret.				
1	▲ Begrunnelse: Opplevelseskvalitet: Tiltaket medfører redusert attraktivitet. Areal/Omfang: Området er noe redusert.. Tilgjengelighet/barriere: Liten forskjell da Aureivegen skal opprettholdes. Bruk av området/ferdselsforbindelse: Tiltaket medfører redusert bruk. Lydbilde: Området får mye dårligere lydbilde.				
2A	▲ Begrunnelse: Opplevelseskvalitet: Tiltaket medfører redusert attraktivitet. Areal/Omfang: Området er noe redusert.. Tilgjengelighet/barriere: Liten forskjell da Aureivegen skal opprettholdes. Bruk av området/ferdselsforbindelse: Tiltaket medfører redusert bruk. Lydbilde: Området får mye dårligere lydbilde.				
2B	▲ Begrunnelse: Opplevelseskvalitet: Tiltaket medfører redusert attraktivitet. Areal/Omfang: Området er noe redusert.. Tilgjengelighet/barriere: Liten forskjell da Aureivegen skal opprettholdes. Bruk av området/ferdselsforbindelse: Tiltaket medfører redusert bruk. Lydbilde: Området får mye dårligere lydbilde.				
3A	▲ Begrunnelse: Opplevelseskvalitet: Tiltaket medfører redusert attraktivitet. Areal/Omfang: Området er noe redusert.. Tilgjengelighet/barriere: Liten forskjell da Aureivegen skal opprettholdes. Bruk av området/ferdselsforbindelse: Tiltaket medfører redusert bruk. Lydbilde: Området får mye dårligere lydbilde.				
3B	▲ Begrunnelse: Opplevelseskvalitet: Tiltaket medfører redusert attraktivitet. Areal/Omfang: Området er noe redusert.. Tilgjengelighet/barriere: Liten forskjell da Aureivegen skal opprettholdes. Bruk av området/ferdselsforbindelse: Tiltaket medfører redusert bruk. Lydbilde: Området får mye dårligere lydbilde.				
4	▲ Begrunnelse: Opplevelseskvalitet: Tiltaket medfører redusert attraktivitet. Areal/Omfang: Området er noe redusert.. Tilgjengelighet/barriere: Liten forskjell da Aureivegen skal opprettholdes. Bruk av området/ferdselsforbindelse: Tiltaket medfører redusert bruk. Lydbilde: Området får mye dårligere lydbilde.				

Tiltakets konsekvens

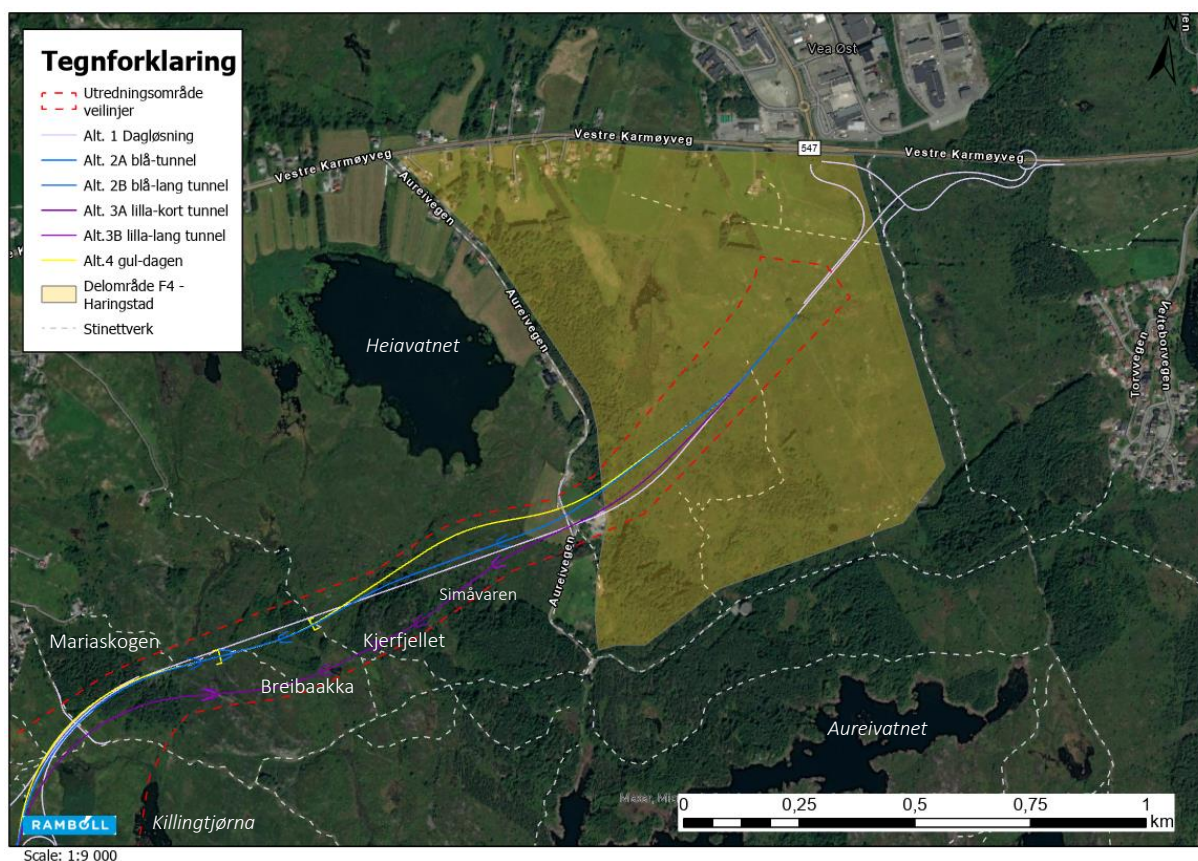
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---	----
0	▲ Ubetydelig miljøskade for friluftsliv (0)						
1	▲ Betydelig miljøskade for friluftsliv (- -)						
2A	▲ Betydelig miljøskade for friluftsliv (- -)						
2B	▲ Noe til betydelig miljøskade for friluftsliv (- / - -)						
3A	▲ Noe til betydelig miljøskade for friluftsliv (- / - -)						
3B	▲ Noe til betydelig miljøskade for friluftsliv (- / - -)						
4	▲ Betydelig miljøskade for friluftsliv (- -)						

6.4 Delområde F4 – Haringstad (Nærturterreng)

6.4.1 Beskrivelse av delområdet

Haringstad (F4), vist i Figur 48, er gitt registreringskategori Nærturterreng. Delområde F4 inngår ikke i et kartlagt friluftslivsområde. Helt sør innenfor delområde F4 er det noen få opptråkkede stier i tilknytning til Delområde F2, med trolig lav bruksfrekvens. Området brukes mest sannsynlig av få mennesker, og regnes for å ha lokal betydning. Området anses som mindre attraktivt for opphold, da det i hovedsak består av landbruksområder i nord, både oppdyrket mark og som beitemark for ulike typer gårdsdyr, hovedsakelig sau. Vest i området er det en del myrterreng og svært vått, og ingen registrerte stier eller tilrettelagt ferdsel. Det kan ikke utelukkes at folk ferdes mer i området om vinteren når myrområder og landsbrukseiendom er tørrlagt/frosset/snødekket.

Innenfor delområde er det flere påviste kulturminner og et kulturmiljø, men det er ikke blitt gjort aktiv tilrettelegging med informasjonsskilt, merking ol. for å tilgjengeliggjøre disse for friluftslivet.



Figur 48. Delområde F4 – Haringstad

6.4.2 Påvirkning på delområdet

Opplevelseskvalitet:

Samtlige vegalternativer medfører store terrenginngrep og fremstå som en visuell og fysisk barriere i landskapet, noe som vil redusere områdets attraktivitet. Støy, lys og støv fra veg og trafikk vil virke negativt inn på opplevelseskvaliteten i området.

Areal/omfang:

Arealbeslag og oppsplitting av areal gir negative virkninger av ny veg og gjelder i større og mindre grad for alle alternativene. Samtlige alternativer inkluderer dagløsninger som vil føre til store arealbeslag, og området vil følgelig bli redusert.

Tilgjengelighet/barriere:

Delområdet vil bli splittet i to av samtlige vegalternativer, men ingen etablerte stier eller ferdselsforbindelser vil bli påvirket.

Bruk av området/ ferdselsforbindelse:

Samtlige vegalternativer vil føre til at området blir enda mindre brukt enn det det er i dag. De få stiene som ligger innenfor området, vil bli mindre brukt da disse nå ligger tett opp til veg i dagen.

Lydbilde:

Området beskrives i dag som naturtro og stille. Etablering av ny fylkesveg med dagløsning vil medføre mer støy. Området får mye dårligere lydbilde: nytt lydbilde oppleves som forstyrrende. Se Vedlegg 2 for støykart.

Tabell 6.5: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde F4 – Haringstad

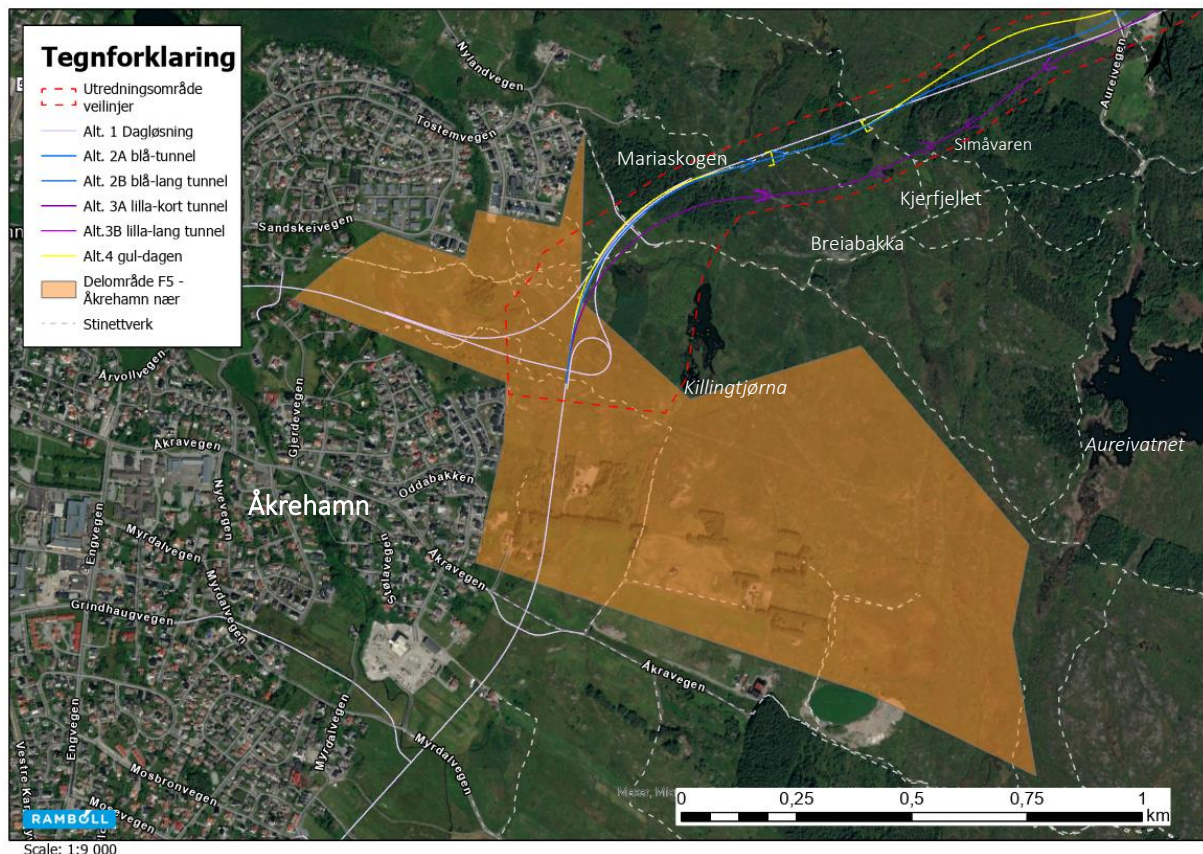
Verdivurdering: Delområde F4 – Haringstad (Nærturterreng)

Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi			
▲							
Begrunnelse: Bruksfrekvens: Lav bruksfrekvens. Betydning: Området regnes for å ha lokal betydning. Kvalitet: Området anses som mindre attraktivt for opphold. Kartlagt friluftslivsområde i Naturbase: Nei, området inngår ikke i et kartlagt friluftslivsområde. Områdets samlede verdi: Noe verdi							
Tiltakets påvirkning							
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet		
0	▲ 0-alternativet, som vil si bruk av eksisterende Fv. 47 fremfor ny veg, vil ikke føre til nytt arealbeslag, føre til nye barrierer, eller endre bruken i området i betydelig grad, forutsatt at gang og sykkelveg blir opprettholdt. 0-alternativet vil kunne føre til noe mer støy som følge av forventet økt trafikk (ADT), men støykart viser at dette ikke vil gå ut over friluftsinteresser i delområdet i betydelig grad. Opplevelseskvaliteten for friluftsliv i delområdet anses som uendret.						
1	▲ Begrunnelse: Opplevelseskvalitet: Tiltaket medfører redusert attraktivitet. Areal/Omfang: Området er redusert.. Tilgjengelighet/barriere: Liten forskjell. Bruk av området/ ferdelsforbindelse: Tiltaket medfører redusert bruk. Lydbilde: Området får mye dårligere lydbilde.						
2A	▲ Begrunnelse: Opplevelseskvalitet: Tiltaket medfører redusert attraktivitet. Areal/Omfang: Området er redusert.. Tilgjengelighet/barriere: Liten forskjell. Bruk av området/ ferdelsforbindelse: Tiltaket medfører redusert bruk. Lydbilde: Området får mye dårligere lydbilde.						
2B	▲ Begrunnelse: Opplevelseskvalitet: Tiltaket medfører redusert attraktivitet. Areal/Omfang: Området er redusert.. Tilgjengelighet/barriere: Liten forskjell. Bruk av området/ ferdelsforbindelse: Tiltaket medfører redusert bruk. Lydbilde: Området får mye dårligere lydbilde.						
3A	▲ Begrunnelse: Opplevelseskvalitet: Tiltaket medfører redusert attraktivitet. Areal/Omfang: Området er redusert.. Tilgjengelighet/barriere: Liten forskjell. Bruk av området/ ferdelsforbindelse: Tiltaket medfører redusert bruk. Lydbilde: Området får mye dårligere lydbilde.						
3B	▲ Begrunnelse: Opplevelseskvalitet: Tiltaket medfører redusert attraktivitet. Areal/Omfang: Området er redusert.. Tilgjengelighet/barriere: Liten forskjell. Bruk av området/ ferdelsforbindelse: Tiltaket medfører redusert bruk. Lydbilde: Området får mye dårligere lydbilde.						
4	▲ Begrunnelse: Opplevelseskvalitet: Tiltaket medfører redusert attraktivitet. Areal/Omfang: Området er redusert.. Tilgjengelighet/barriere: Liten forskjell. Bruk av området/ ferdelsforbindelse: Tiltaket medfører redusert bruk. Lydbilde: Området får mye dårligere lydbilde.						
Tiltakets konsekvens							
Alternativ	+++/ ++++	+ /++	0	-	--	---	----
0	▲ Ubetydelig miljøskade for friluftsliv (-)						
1	▲ Noe miljøskade for friluftsliv (-)						
2A	▲ Noe miljøskade for friluftsliv (-)						
2B	▲ Ubetydelig miljøskade for friluftsliv (-)						
3A	▲ Noe miljøskade for friluftsliv (-)						
3B	▲ Ubetydelig miljøskade for friluftsliv (-)						
4	▲ Noe miljøskade for friluftsliv (-)						

6.5 Delområde F5 – Åkrehamn nær (Nærturterreng)

6.5.1 Beskrivelse av delområdet

Åkrehamn nær (F5), vist i Figur 49, er gitt registeringskategori Nærturterreng. Delområdet brukes av få, mest sannsynlig kun av de som bor i umiddelbar nærhet, som stort sett vil krysse dette området får å nå inn til turterreng lenger øst og sør. Området består av for det meste utmark, med noen få opptrukkede stier som strekker seg østover og knyttes til stinettverket i Aureimarka friluftsområde. Det går et par ferdselsforbindelser, fra Tostemvegen og Killingvegen gjennom Tostemmen, som brukes av lokalt bosatte i området som bruker disse stiene til å komme seg inn til markaområdet i øst og koble blant annet til stien ved Mariaskogen innenfor delområde F1. Stien kan sees i ortofoto i Figur 39. Området i delområde F5 inngår ikke i et kartlagt friluftslivsområde. Avgrensning av delområdet er definert ut ifra yttergrensene til tidligere kartlagte friluftsområder rundt dette området, jf. kap. 5.3.1. Boligområdene med lekeområder og friområder i Åkrehamn er ikke inkludert i denne vurderingen da disse områdene ikke blir direkte berørt, og ettersom disse områdene anses som vurdert ifm. vegstrekningene som strekker seg lenger vest og sørover.



Figur 49. Delområde F5 – Åkrehamn nærmiljø

6.5.2 Påvirkning på delområdet

Opplevelseskvalitet:

Samtlige vegalternativer medfører store terrenginngrep og fremstå som en visuell og fysisk barriere i landskapet, noe som vil redusere områdets attraktivitet. Støy, lys og støv fra veg og trafikk vil virke negativt inn på opplevelseskvaliteten i området.

Areal/omfang:

Samtlige alternativer vil føre til at delområde F5 blir noe redusert. Merk at resten av planlagt fylkesveg vil berøre delområdet i større grad enn den delstrekningen som er vurdert her.

Tilgjengelighet/barriere:

Det er noen tilrettelagte ferdselsforbindelser innenfor delområdet som vil krysses av vegalternativene, og tiltaket medfører derfor redusert tilgjengelighet i området. Innfartsåren som strekker seg gjennom Tostemmen vil ikke bevares med kulvertløsning, og gående må derfor ta en omveg for å benytte seg av den planlagte undergangen lenger nord ved Mariaskogen.

Bruk av området/ ferdselsforbindelse:

Det er noen tilrettelagte ferdselsforbindelser innenfor delområdet som vil berøres av tiltaket, og tiltaket vil medføre at noen av ferdselsforbindelsene blir lagt om da vegen fører til en fysisk barriere. Stien som krysser Tostemmen vil f.eks legges om opp til undergang ved Mariaskogen, noe som medfører omveg, og det kan derfor forventes noe redusert bruk av området.

Lydbilde:

Området beskrives i dag som naturtro og stille. Etablering av ny fylkesveg med dagløsning vil medføre mer støy. Området får et mye dårligere lydbilde: nytt lydbilde oppleves som forstyrrende. Se Vedlegg 2 for støykart.

Tabell 6.6: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde F5 - Åkrehamn nær

Verdivurdering: Delområde F5 – Åkrehamn nær (Nærturterreng)

Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi
----------------	-----------	---------------	------------	------------------

▲

Begrunnelse: **Bruksfrekvens:** Delområdet brukes av flere, hovedsakelig av de som bor i umiddelbar nærhet.
Betydning: Området kan brukes av lokale. **Kvalitet:** Området består av for det meste utmark med noen få opptråkkede/etablerte stier. **Kartlagt friluftslivsområde i Naturbase:** Nei, området inngår ikke i et kartlagt friluftslivsområde.
Områdets samlede verdi: *middels verdi*

Tiltakets påvirkning

Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet
------------	-----------	--------------------	---------------	-----------	------------------

▲

0	0-alternativet, som vil si bruk av eksisterende Fv. 47 fremfor ny veg, vil ikke føre til nytt arealbeslag, føre til nye barrierer, eller endre bruken i området i betydelig grad, forutsatt at gang og sykkelveg blir opprettholdt. 0-alternativet vil kunne føre til noe mer støy som følge av forventet økt trafikk (ADT), men støykart viser at dette ikke vil gå ut over friluftslivinteresser i delområdet i betydelig grad. Opplevelseskvaliteten for friluftsliv i delområdet anses som uendret.
---	---

▲

1	Begrunnelse: Opplevelseskvalitet: Tiltaket medfører redusert attraktivitet. Areal/Omfang: Området er noe redusert. Tilgjengelighet/barriere: Forbindelseslinjene er lagt om. Bruk av området/ferdselsforbindelse: Tiltaket medfører redusert bruk. Lydbilde: Området får mye dårligere lydbilde.
---	---

▲

2A	Begrunnelse: Opplevelseskvalitet: Tiltaket medfører redusert attraktivitet. Areal/Omfang: Området er noe redusert. Tilgjengelighet/barriere: Forbindelseslinjene er lagt om. Bruk av området/ferdselsforbindelse: Tiltaket medfører redusert bruk. Lydbilde: Området får mye dårligere lydbilde.
----	---

▲

2B	Begrunnelse: Opplevelseskvalitet: Tiltaket medfører redusert attraktivitet. Areal/Omfang: Området er noe redusert. Tilgjengelighet/barriere: Forbindelseslinjene er lagt om. Bruk av området/ferdselsforbindelse: Tiltaket medfører redusert bruk. Lydbilde: Området får mye dårligere lydbilde.
----	---

▲

3A	Begrunnelse: Opplevelseskvalitet: Tiltaket medfører redusert attraktivitet. Areal/Omfang: Området er noe redusert. Tilgjengelighet/barriere: Forbindelseslinjene er lagt om. Bruk av området/ferdselsforbindelse: Tiltaket medfører redusert bruk. Lydbilde: Området får mye dårligere lydbilde.
----	---

▲

3B	Begrunnelse: Opplevelseskvalitet: Tiltaket medfører redusert attraktivitet. Areal/Omfang: Området er noe redusert. Tilgjengelighet/barriere: Forbindelseslinjene er lagt om. Bruk av området/ferdselsforbindelse: Tiltaket medfører redusert bruk. Lydbilde: Området får mye dårligere lydbilde.
----	---

▲

4	Begrunnelse: Opplevelseskvalitet: Tiltaket medfører redusert attraktivitet. Areal/Omfang: Området er noe redusert. Tilgjengelighet/barriere: Forbindelseslinjene er lagt om. Bruk av området/ferdselsforbindelse: Tiltaket medfører redusert bruk. Lydbilde: Området får mye dårligere lydbilde.
---	---

Tiltakets konsekvens

Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	--	---	----
------------	--------------	--------	---	---	----	-----	------

▲

0	Ubetydelig miljøskade for friluftsliv (-)
---	---

▲

1	Noe miljøskade for friluftsliv (-)
---	------------------------------------

▲

2A	Noe miljøskade for friluftsliv (-)
----	------------------------------------

▲

2B	Noe miljøskade for friluftsliv (-)
----	------------------------------------

▲

3A	Noe miljøskade for friluftsliv (-)
----	------------------------------------

▲

3B	Noe miljøskade for friluftsliv (-)
----	------------------------------------

▲

4	Noe miljøskade for friluftsliv (-)
---	------------------------------------

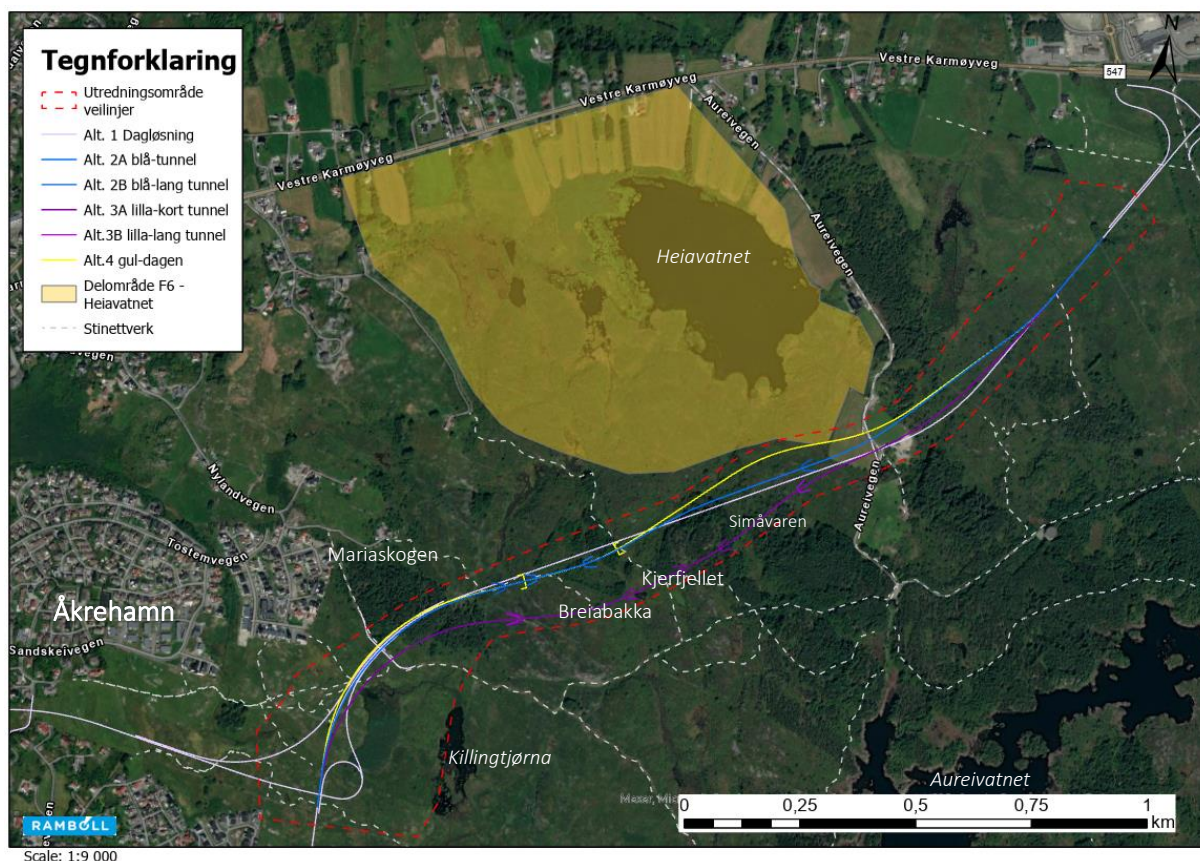
6.6 Delområde F6 – Heiavatnet (Andre rekreasjons- og friluftslivsområder)

6.6.1 Beskrivelse av delområdet

Heiavatnet (F7), vist i Figur 50, er gitt registreringskategori Andre rekreasjons- og friluftslivsområder, definert «Områder om ikke lar seg plassere innenfor øvrige kategorier. Områdets egenskaper må beskrives. Kategorien brukes unntaksvis.» [9].

Det er hovedsakelig langsmed Aureivegen, og Vestre Karmøyveg, at Heiavatnet med dets naturverdier og kulturlandskap kan nytes som del av friluftslivet. Det er ellers ikke tilrettelagt for friluftsliv i området. Grunnen til dette er nok at området rundt Heiavatnet er registrert som naturreservat, med spesielt hensyn til fugl, og ferdsel for tett på naturreservatet er ikke ønskelig. Arealene rundt vannet i nord og øst er stort sett oppdyrket- eller beitemark, og arealene er avgrenset med gjerder. Områdene sør og øst for vannet ligger også innenfor naturreservatets grenser, og består stort sett av ulendt terreng med mye kratt, og ingen registrerte eller oppmerkede stier.

Det kan foregå fiskeaktivitet i Heiavatnet, hovedsakelig av grunneiere. På vinterstid kan Heiavatnet fryse til, noe som nok muliggjør skøyteaktivitet.



Figur 50. Delområde F6 – Heiavatnet

6.6.2 Påvirkning på delområdet

Opplevelseskvalitet:

Delområdet F6 vil ikke bli fysisk berørt av veganlegget. Vegfyllinger og fjellskjæringene ved Kjerfjellet og Simåvaren vil være synlig sett fra dette området. Ved Heiavatnet vil ny veg også medføre en splittelse av friluftsområdet, da Heiavatnet blir avskåret fra marka mot øst og sør, og blir liggende mellom eksisterende og planlagt ny fylkesveg. Tiltaket vil forringe kvaliteter i friluftsområdene betydelig, og disse kan miste noe av sin attraktivitet som tur og rekreasjonsområder. Støy, lys og støv fra veg og trafikk vil virke negativt inn på opplevelseskvaliteten i området. Vegalternativene som inkluderer deler av strekningen i tunnel vil medfører mindre visuell virkning, og mest sannsynlig mindre virkning på naturverdiene i naturreservatet, og følgelig være fordelaktig også for friluftsliv i delområdet.

Areal/omfang:

Det vil være et begrenset til ingen arealbeslag innenfor delområde F6.

Tilgjengelighet/barriere:

Samtlige vegalternativer vil føre til at Heiavatnet virker avskåret fra marka mot øst og sør, men tilgjengeligheten skal opprettholdes ved f.eks opprettholdelse av Aureivegen.

Bruk av området/ ferdselsforbindelse:

Bruken av området kan bli noe endret som følge av tiltaket, hovedsakelig grunnet endret lydbilde og dårligere opplevelseskvalitet ved Heiavatnet naturreservat og langsmed Aureivegen. Delområde F6 er også tett knyttet til Delområde F3, men ferdselsforbindelse ved Aureivegen skal opprettholdes.

Lydbilde:

Området beskrives i dag som naturtro og stille. Etablering av ny fylkesveg vil medføre mer støy, støyberegninger for samtlige vegalternativer viser at dette vil påvirke Heiavatnet naturreservat og delområde F6 i stor grad. Se Vedlegg 2 for støykart.

Tabell 6.7: Verdi, påvirkning og konsekvens for delområde F6 – Heiavatnet

Verdivurdering: Delområde F6 – Heiavatnet (Andre rekreasjons- og friluftslivsområder)						
Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi		
▲						
Begrunnelse: Bruksfrekvens: Brukes av få. Betydning: Lokal/regional betydning. Kvalitet: Naturreservatet rundt Heiavatnet er attraktivt sett på avstand. Kartlagt friluftslivsområde i Naturbase: Området inngår ikke i et kartlagt friluftslivsområde. Områdets samlede verdi: noe verdi						
Tiltakets påvirkning						
Alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet	
0	▲ 0-alternativet, som vil si bruk av eksisterende Fv. 47 fremfor ny veg, vil ikke føre til nytt arealbeslag, føre til nye barrierer, eller endre bruken i området i betydelig grad, forutsatt at gang og sykkelveg blir opprettholdt. 0-alternativet vil kunne føre til noe mer støy som følge av forventet økt trafikk (ADT), men støykart viser at dette ikke vil gå ut over friluftslivsinteresser i delområdet i betydelig grad. Opplevelseskvaliteten for friluftsliv i delområdet anses som uendret.					
1	▲ Begrunnelse: Opplevelseskvalitet: Tiltaket medfører redusert attraktivitet. Areal/Omfang: Området er uendret. Tilgjengelighet/barriere: Liten forskjell. Bruk av området/ferdselsforbindelse: Liten forskjell. Lydbilde: Området får mye dårligere lydbilde.					
2A	▲ Begrunnelse: Opplevelseskvalitet: Tiltaket medfører redusert attraktivitet. Areal/Omfang: Området er uendret. Tilgjengelighet/barriere: Liten forskjell. Bruk av området/ferdselsforbindelse: Liten forskjell. Lydbilde: Området får mye dårligere lydbilde.					
2B	▲ Begrunnelse: Opplevelseskvalitet: Tiltaket medfører redusert attraktivitet. Areal/Omfang: Området er uendret. Tilgjengelighet/barriere: Liten forskjell. Bruk av området/ferdselsforbindelse: Liten forskjell. Lydbilde: Området får noe dårligere lydbilde.					
3A	▲ Begrunnelse: Opplevelseskvalitet: Tiltaket medfører redusert attraktivitet. Areal/Omfang: Området er uendret. Tilgjengelighet/barriere: Liten forskjell. Bruk av området/ferdselsforbindelse: Liten forskjell. Lydbilde: Området får noe dårligere lydbilde.					
3B	▲ Begrunnelse: Opplevelseskvalitet: Tiltaket medfører redusert attraktivitet. Areal/Omfang: Området er uendret. Tilgjengelighet/barriere: Liten forskjell. Bruk av området/ferdselsforbindelse: Liten forskjell. Lydbilde: Området får noe dårligere lydbilde.					
4	▲ Begrunnelse: Opplevelseskvalitet: Tiltaket medfører redusert attraktivitet. Areal/Omfang: Området er uendret. Tilgjengelighet/barriere: Liten forskjell. Bruk av området/ferdselsforbindelse: Liten forskjell. Lydbilde: Området får mye dårligere lydbilde.					
Tiltakets konsekvens						
Alternativ	+++/ ++++	+ / ++	0	-	-- ---	----
0	▲ Ubetydelig miljøskade for friluftsliv (0)					
1	▲ Noe miljøskade for friluftsliv (-)					
2A	▲ Noe miljøskade for friluftsliv (-)					
2B	▲ Noe miljøskade for friluftsliv (-)					
3A	▲ Noe miljøskade for friluftsliv (-)					
3B	▲ Noe miljøskade for friluftsliv (-)					
4	▲ Noe miljøskade for friluftsliv (-)					

7 TRINN 2: KONSEKVENNS AV ALTERNATIVER

Tabellene under er en oppsummering av verdi, påvirkning og konsekvens for delområdene for hvert av vegalternativene.

Tabell 7.1: Oppsummering Alternativ 1

Delområde	Verdi	Påvirkning	Konsekvens
Delområde F1 - Aureimarka vest	Stor	Sterkt forringet/Forringet	---
Delområde F2 - Aureimarka øst	Stor	Noe forringet	-
Delområde F3 - Landeveg Aureivegen	Middels	Forringet	--
Delområde F4 - Haringstad	Noe	Forringet	-
Delområde F5 – Åkrehamn nær	Middels	Noe forringet/Forringet	-/--
Delområde F6 – Heiavatnet	Noe	Noe forringet	-

Tabell 7.2: Oppsummering Alternativ 2A

Delområde	Verdi	Påvirkning	Konsekvens
Delområde F1 - Aureimarka vest	Stor	Forringet	--
Delområde F2 - Aureimarka øst	Stor	Noe forringet	-
Delområde F3 - Landeveg Aureivegen	Middels	Forringet	--
Delområde F4 - Haringstad	Noe	Forringet	-
Delområde F5 – Åkrehamn nær	Middels	Noe forringet/Forringet	-/--
Delområde F6 – Heiavatnet	Noe	Noe forringet	-

Tabell 7.3: Oppsummering Alternativ 2B

Delområde	Verdi	Påvirkning	Konsekvens
Delområde F1 - Aureimarka vest	Stor	Forringet	--
Delområde F2 - Aureimarka øst	Stor	Noe forringet	-
Delområde F3 - Landeveg Aureivegen	Middels	Forringet	-/--
Delområde F4 - Haringstad	Noe	Forringet	-
Delområde F5 – Åkrehamn nær	Middels	Noe forringet/Forringet	-/--
Delområde F6 – Heiavatnet	Noe	Noe forringet	-

Tabell 7.4: Oppsummering Alternativ 3A

Delområde	Verdi	Påvirkning	Konsekvens
Delområde F1 - Aureimarka vest	Stor	Forringet	--
Delområde F2 - Aureimarka øst	Stor	Noe forringet	-
Delområde F3 - Landeveg Aureivegen	Middels	Forringet	-/--
Delområde F4 - Haringstad	Noe	Forringet	-
Delområde F5 – Åkrehamn nær	Middels	Noe forringet/Forringet	-/--
Delområde F6 – Heiavatnet	Noe	Noe forringet	-

Tabell 7.5: Oppsummering Alternativ 3B

Delområde	Verdi	Påvirkning	Konsekvens
Delområde F1 - Aureimarka vest	Stor	Forringet	--
Delområde F2 - Aureimarka øst	Stor	Noe forringet	-
Delområde F3 - Landeveg Aureivegen	Middels	Forringet	-/--
Delområde F4 - Haringstad	Noe	Forringet	-
Delområde F5 – Åkrehamn nær	Middels	Noe forringet/Forringet	-/--
Delområde F6 – Heiavatnet	Noe	Noe forringet	-

Tabell 7.6: Oppsummering Alternativ 4

Delområde	Verdi	Påvirkning	Konsekvens
Delområde F1 - Aureimarka vest	Stor	Forringet	--
Delområde F2 - Aureimarka øst	Stor	Noe forringet	-
Delområde F3 - Landeveg Aureivegen	Middels	Forringet	--
Delområde F4 - Haringstad	Noe	Forringet	-
Delområde F5 – Åkrehamn nær	Middels	Noe forringet/Forringet	-/--
Delområde F6 – Heiavatnet	Noe	Noe forringet	-

7.1 Sammenstilling av konsekvenser

Konsekvensen fastsettes ved å legge sammen opplysninger/vurderinger om verdi for friluftsliv og omfanget av tiltakets virkning for hvert delområde. Med konsekvens menes de fordeler og ulemper tiltaket vil medføre sett opp mot 0-alternativet. Vurdering og rangering er vist i Tabell 7.7.

Tabell 7.7: Vurdering og rangering, av samlede konsekvenser for fagtema friluftsliv, etter Håndbok V712 [1].

Delområde	Alt. 0	Alt. 1	Alt. 2A	Alt. 2B	Alt. 3A	Alt. 3B	Alt. 4
Delområde F1 - Aureimarka vest	0	---	--	--	--	--	--
Delområde F2 - Aureimarka øst	0	-	-	-	-	-	-
Delområde F3 - Landeveg Aureivegen	0	--	--	-/--	-/--	-/--	--
Delområde F4 - Haringstad	0	-	-	-	-	-	-
Delområde F5 - Åkrehamn nær	0	-/--	-/--	-/--	-/--	-/--	-/--
Delområde F6 - Heiavatnet	0	-	-	-	-	-	-
Avveining							
SAMLET vurdering		Stor negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens	Middels negativ konsekvens
Rangering	1	7	5	3	4	2	6
Forklaring til rangering	Samtlige vegalternativer vil føre til middels, eller høyere, negativ konsekvensgrad for tema friluftsliv sammenlignet med 0-alternativet. Samtlige tiltak vil føre til arealbeslag, redusert attraktivitet, redusert bruk, endring av forbindelseslinjer og gi et dårligere støybilde. Graden av disse påvirkningene varierer i liten grad mellom alternativene, og mellom delområdene, men det er noen nyanser. Deler av vegtraseen i sør/sørvest vil for samtlige vegalternativer føre til en barriere og omlegging av viktige stier/ferdselsforbindelser inn til marka. Planlagte kulvertløsninger (altså legge stien under ny fylkesveg) vil kunne opprettholde passasje, men omveg for gående, samt nærhet til trafikkert veg, vil kunne medføre mindre bruk av friluftsområdene. Ny vei vil avskjære sti opp til Breiabakka for flere av alternativene. Her er det prosjektert inn viltråkk og bekkepassasje som avbøtende tiltak, men det er ikke avklart om stien, og tilsynelatende raskeste vei opp til toppen, vil ivaretas. Stien som strekker seg mellom Breiabakka og Kjerfjellet vil også bli avskåret, med mindre kulvert blir etablert som avbøtende tiltak. Kort kulvertløsning for Alt.4 på nordsiden av Breiabakka vil kunne gjøre at sti opp til Breiabakka vil kunne tilbakeføres etter anleggsgjennomføring. Alt. 2A, 2B, 3A, og 3B vil kunne opprettholde tilgjengeligheten opp til Breiabakka. Stien mellom Breiabakka og Kjerfjellet vil kun bli ivaretatt ved Alt. 2B og 3B. De alternative vegstrekningene med deler av strekningen i tunnel, altså Alt. 2 og Alt. 3 kommer noe bedre ut med hensyn til friluftsliv. Alt. 3B og 2B har begge lange strekninger i en sammenhengende tunnel og vil følgelig føre til minst negative effekter som arealbeslag, oppstyking/flytting av ferdelsforbindelser, visuell virkning, lys, støv og støy. Samtlige vegalternativer vil føre til betydelig økt støypåvirkning og at delområdene får et mye dårligere støybilde (med unntak av F2) sammenlignet med 0-alternativet, også de alternativene med strekning i tunnel/kulvert. Alt. 3A og 3B har minst oppsplittende effekt på Mariaskogen nær Åkrehamn, og Alt. 3B er derfor favorisert fremfor Alt. 2B. To korte tunneler i Alt. 3A er å foretrekke fremfor én kort tunnel i Alt. 2A, med tanke på redusert støypåvirkning og oppsplittende effekt i terrenget. Kulvertløsningen i Alt.4 anses som mindre fordelaktig sammenlignet med tunnelloøsning, da terrenginnngrepet vil føre til ødeleggelse av eksisterende stier/forbindelseslinjer. Det er ikke lagt noen plan for restaurering av disse, og alternativet vil også medføre fjerning av natur med urørt preg. Dagløsningen i Alt.1 regnes som det alternativet med samlet størst negativ virkning for friluftsliv.						

8 USIKKERHETER

- Det er ikke blitt foretatt nye befaringer i utredningsområdet utelukkende med tanke på friluftsliv. Kunnskapsgrunnlaget regnes likevel som tilstrekkelig da området er blitt befart i tidligere faser av prosjektet, samt det er blitt benyttet informasjon fra andre fag som har vært på befarings, og det er blitt innhentet ny informasjonen fra databaser og fra muntlige kilder /kommunikasjon med lokalkjente og representanter i Karmøy kommune.
- Det er kun driftsfasen for ny fylkesveg som er konsekvensvurdert, da det på nåværende tidspunkt er mye uavklart ifm. anleggsfasen. I hvor stor grad aktivitet i anleggsfasen vil påvirke friluftslivet avhenger bl.a. av metodikk, varighet og behov for anleggsveger og midlertidig omdisponering av areal, samt behov for masselager, og grad av støy- og lysforurensning. Det er imidlertid gitt forslag til skadereduserende tiltak for å minimere negative virkninger også i anleggsfasen (jf. kap. 9).
- Inngrep i forbindelse med omlegging av lokalveger, turveger og eventuelle anleggsveger er ikke vurdert, da dette ikke er prosjektert.
- Det er lagt til grunn at miljøtunnel/miljøkulvert vil innebære samme terrengform og tilnærmet samme vegetasjonsdekke som i dagens situasjon.
- Utredningen er gjort for en vegstrekning som skal koble seg på ferdig regulert veg både i nord og i sør. Det er ikke vurdert konsekvens av vegene som ligger utenfor utredningsområdet i denne rapporten eller konsekvens av ferdig regulerte veger.

9 SKADEREDUSERENDE OG KOMPENSERENDE TILTAK

Driftsfasen:

- Opprettholde eksisterende bevegelsesmønster i størst mulig grad i driftsperioden. Dette gjelder blant annet stiene fra Åkrehamn og inn til bla. Breiabakka og Aureivatnet, samt innfallsportene med tilrettelagt parkering ved Aureivegen.
- Opprettholde den gode tilgjengeligheten inn til markaområdet ved å sørge for underganger/overganger og fri passasje i tilknytning til eksisterende stier, og som ikke fører til betydelig omveg for gående. Dette gjelder spesielt stier som går gjennom den sørlige enden av vegstrekningen, da disse ikke er blitt hensyntatt i tidligere planlegging.
- Det bør settes bestemmelser i reguleringsplan som fører til opprettholdelse av viktige ferdselsforbindelser, f.eks ved kulvertløsning eller ved bro, som ikke fører til unødvendig omveg for brukere. Slike løsninger må gis universell utforming for tilrettelegg for alle brukergrupper.
- Det er viktig med god planlegging og prosjektering for å minimere terrenginngrepene.
- Det bør være et mål å begrense visuelle virkninger ved å bl.a. tenke estetikk, og bruk av gode og stedstilpassede materialer.
- Skadereduserende tiltak med tanke på støy og visuell virkning vil være svært viktig for friluftsområdet.
- Støyskjermingstiltak med støyvoller og støyskjermer for å ivareta nærmiljøet er foreløpig ikke innarbeidet i planen. Ytterligere avbøtende tiltak er foreslått i fagrapport for støy. Det kan med fordel etableres støyskjerming der ny veg krysser eksisterende Aureivegen og andre viktige innfartsårer til Aureimarka.
- Det kan vurderes om det som kompenserende tiltak skal etableres informasjonsskilt i tilknytning til kulturhistoriske funn i området. Det samme kan gjøre langs med Aureivegen med informasjon om Heiavatnet naturreservat.

Anleggsfasen:

- Anleggsarbeid bør unngås i helger og ferieperioder.
- I anleggsperioden er det viktig å opprettholde trygg framkommelighet på de mest brukte ferdselsårene. Det er også viktig å begrense støy og støv fra anleggsarbeidene. Det vil være viktig å sørge for at sikkerheten til de omkringliggende områdene er godt ivaretatt.
- Dersom viktige turstier blir midlertidig eller varig berørt av anleggsarbeidet/tiltaket, skal tiltakshaver sørge for at det opparbeides en ny midlertidig/varig stitrasé.
- Dersom Aureivegen vil bli brukt som midlertidig anleggsveg i anleggsfasen må det tilstrebes å opprettholde fri ferdsel langs vegen så ofte som mulig, så lenge dette er forsvarlig med tanke på privatpersoners sikkerhet.
- Retningslinjene i T-1442, eller til enhver tids gjeldende retningslinje, legges til grunn for anlegget både i driftsfasen og i anleggsfasen for å skjerme mot støy.
- Det vil være viktig at nærområdet får informasjon i forkant av anleggsarbeidene, samt underveis i byggeperioden.

10 REFERANSER

- [1] Statens Vegvesen, «Håndbok V712 Konsekvensanalyser,» 2018.
- [2] Cowi, «Detaljregulering, planID 2107. Prosjekt: Fv. 47 Åkra sør-Veakrossen. Fakrapport Landskap, nærmiljø og friluftsliv. Karmøy kommune,» 2019.
- [3] Rogaland fylkeskommune, «Tilskudd til friluftslivsarbeid i Rogaland,» Rogaland fylkeskommune, desember 2022. [Internett]. Available: <https://www.rogfk.no/vare-tjenester/kultur-idrett-og-friluftsliv/aktuelt-kultur-idrett-og-friluftsliv/tilskudd-til-friluftslivsarbeid-i-rogaland.122338.aspx>.
- [4] TellTur.no, «TellTur.no,» [Internett]. Available: <https://www.telltur.no/turmaal/myghxi9g/5914>.
- [5] DNT, «ut.no/turforslag,» Den Norske Turistforeningen, [Internett]. Available: ut.no/turforslag.
- [6] Strava, «strava.com,» [Internett]. Available: strava.com.
- [7] Karmøy kommune, «Karmøy kommune - Friluftsliv - Turer i Karmøy,» [Internett]. Available: <https://www.karmoy.kommune.no/natur-landbruk-og-miljo/friluftsliv/turforslag/>.
- [8] Miljødirektoratet, «Naturbase,» Miljødirektoratet, 19 oktober 2022. [Internett]. Available: <https://geocortex01.miljodirektoratet.no/Html5Viewer/?viewer=naturbase>.
- [9] Miljødirektoratet, «Veileder M98/2013. Kartlegging og verdisetting av friluftslivsområdet,» 2013.
- [10] Geocaching i Norge, «Geocaching i Norge,» Geocaching i Norge, 24 oktober 2022. [Internett]. Available: <https://www.gcinfo.no/hva-er-geocaching/>.
- [11] NJFF, Interviewee, *K.S. Eriksen, styremedlem Norges Jeger og Fiskerforbund, og lokalkjent, tema fiske i Karmøy kommune*. [Intervju]. november 2022.
- [12] Karmøy-kommune, Interviewee, *Personlig kommunikasjon med representant, A.L. Eie, fra Karmøy kommune, skog og vilt*. [Intervju]. november 2022.
- [13] Lovdata, «Forskrift om fredning av Heiavatnet som naturreservat, Karmøy kommune, Rogaland,» Lovdata, [Internett]. Available: <https://lovdata.no/dokument/LF/forskrift/1996-12-20-1274>.
- [14] Rogaland Fylkeskommun, «Arkeologisk registrering – Fv. 47 Åkra Sør – Veakrossen. Rapport 51,» 2018.
- [15] Statens vegvesen, «Rv. 47 Åkra sør – Veakrossen. Konsekvensutredning deltema: Kulturminner og kulturmiljø,» 2009.
- [16] Riksantikvaren, «Kulturminnesøk,» Riksantikvaren, November 2022. [Internett]. Available: <https://www.kulturminnesok.no/>.
- [17] Strava, «Strava Building the Global Heatmap,» Strava, [Internett]. Available: <https://medium.com/strava-engineering/the-global-heatmap-now-6x-hotter-23fc01d301de>.
- [18] Barnetråkk, «Barnetråkk kart,» 14 November 2022. [Internett]. Available: <https://www.barnetrakk.no/kart/#map=11.22636907744452/-54755.31/6610481.03/>.
- [19] Rambøll, «C-rap-001 Støyutredning Fv. 547 Åkra-Veakrossen,» 2023.
- [20] Cowi, «Fagrapport støy. Prosjekt: Fv. 47 Åkra sør-Veakrossen. Detaljreguleringsplan, planIS 2107,» 2019.
- [21] Fylkesmannen i Rogaland, «Høringssvar - reguleringsplan 21 07 for ny FV47 Åkra sør - Veakrossen, Karmøy kommune,» 2019. [Internett].

Fargebruk på verdikart		RGB-farge/strektykkelse
Avgrensning av planområdet	-----	, stiplet linje
Uten betydning		217,217,217 (50 % transparent)
Noe verdi		255,204,40 (20 % transparent)
Middels verdi		255,153,51 (20 % transparent)
Stor verdi		255,80,80 (20 % transparent)(50 % transparent)
Svært stor verdi		255,0,255 (20 % transparent)(50 % transparent)

Fargebruk påvirkning		
Forbedret		
Ubetydelig endring		
Noe forringet		
Forringet		
Sterkt forringet		

Fargebruk konsekvens
+++/ ++++
+ / ++
0
-
--

11 VEDLEGG

Vedlegg 1 – tabeller for verdi og påvirkning iht. V712.

11.1.1 Delområde F1

Tabell 11.1: Verdikategorier for fagtema friluftsliv for Delområde F1 – Aureimarka vest [1].

Verdi	Uten betydning	Noe verdi	Middels	Stor verdi	Svært stor verdi
Bruksfrekvens	Mindre bruk	Brukes av få	Brukes av flere	Brukes av mange	Brukes av svært mange
Betydning	Ingen betydning	Lokal betydning	Lokal/regional betydning Statlig sikret friluftsområde	Regional/ nasjonal betydning Statlig sikret friluftsområde	Nasjonal/ internasjonal betydning Statlig sikret friluftsområde
Kvaliteter	Mindre attraktivt for opphold	Attraktivt for noen grupper	Attraktivt for flere	Svært attraktivt/ har særlig gode kvaliteter	Særdeles attraktivt/ har unike kvaliteter
Kartlagte friluftslivsområder i Naturbase ⁴⁷		← C →		← B →	
				← A →	

Tabell 11.2: Påvirkning for vegalternativ 1 [1].

Tiltakets påvirkning	Opplevelseskvalitet	Areal/omfang	Tilgjengelighet/Barriere	Bruk av området/ferdselforbindelse	Lydbilde
Ødelagt/ sterkt forringet	Området er ikke lenger attraktivt	Området er ødelagt/ sterkt redusert	Området er ikke lenger tilgjengelig	Området/ Forbindelseslinjen er ikke lenger egnet til aktiviteten	Området kan ikke lenger brukes pga. sterk støypage
Forringet	Tiltaket medfører svært redusert attraktivitet	Området er redusert	Forbindelseslinjen til området har blitt vesentlig lengre (omveg) økt trafikkvolum medfører større barriere	Tiltaket medfører svært redusert bruk	Området får et mye dårligere lydbilde
Noe forringet	Tiltaket medfører redusert attraktivitet	Området er noe redusert	Forbindelseslinjen er lagt om - medfører noe omveg økt trafikkvolum medfører barriere	Tiltaket medfører redusert bruk	Området får noe dårligere lydbilde
Ubetydelig endring	Ingen/liten forskjell	Området er uendret	Ingen/liten forskjell	Ingen/liten forskjell	Ingen merkbar/ hørbar forskjell
Forbedret	Området er mer attraktivt	Området er utvidet	Eksisterende barriere er fjernet Områder har blitt mer tilgjengelige	Området/ Forbindelseslinjen er bedre egnet til aktiviteten	Området har et bedre lydbilde

Tabell 11.3: Påvirkning for vegalternativ 2A, 3A og 4 [1].

Tiltakets påvirkning	Opplevelses-kvalitet	Areal/omfang	Tilgjengelighet /Barriere	Bruk av område/ferdsel-forbindelse	Lydbilde
Ødelagt/sterkt forringet	Området er ikke lengre attraktivt	Området er ødelagt/sterkt redusert	Området er ikke lenger tilgjengelig	Området/ Forbindelseslinjen er ikke lengre egnet til aktiviteten	Området kan ikke lenger brukes pga. sterk støypage
Forringet	Tiltaket medfører svært redusert attraktivitet	Området er redusert	Forbindelseslinjen til området har blitt vesentlig lengre (omveg) økt trafikkvolum medfører større barriere	Tiltaket medfører svært redusert bruk	Området får et mye dårligere lydbilde
Noe forringet	Tiltaket medfører redusert attraktivitet	Området er noe redusert	Forbindelseslinjen er lagt om - medfører noe omveg økt trafikkvolum medfører barriere	Tiltaket medfører redusert bruk	Området får noe dårligere lydbilde
Ubetydelig endring	Ingen/liten forskjell	Området er uendret	Ingen/liten forskjell	Ingen/liten forskjell	Ingen merkbar/hørbar forskjell
Forbedret	Området er mer attraktivt	Området er utvidet	Eksisterende barriere er fjernet Områder har blitt mer tilgjengelige	Området/ Forbindelseslinjen er bedre egnet til aktiviteten	Området har et bedre lydbilde

Tabell 11.4: Påvirkning for vegalternativ 2B og 3B [1].

Tiltakets påvirkning	Opplevelses-kvalitet	Areal/omfang	Tilgjengelighet /Barriere	Bruk av område/ferdsel-forbindelse	Lydbilde
Ødelagt/sterkt forringet	Området er ikke lengre attraktivt	Området er ødelagt/sterkt redusert	Området er ikke lenger tilgjengelig	Området/ Forbindelseslinjen er ikke lengre egnet til aktiviteten	Området kan ikke lenger brukes pga. sterk støypage
Forringet	Tiltaket medfører svært redusert attraktivitet	Området er redusert	Forbindelseslinjen til området har blitt vesentlig lengre (omveg) økt trafikkvolum medfører større barriere	Tiltaket medfører svært redusert bruk	Området får et mye dårligere lydbilde
Noe forringet	Tiltaket medfører redusert attraktivitet	Området er noe redusert	Forbindelseslinjen er lagt om - medfører noe omveg økt trafikkvolum medfører barriere	Tiltaket medfører redusert bruk	Området får noe dårligere lydbilde
Ubetydelig endring	Ingen/liten forskjell	Området er uendret	Ingen/liten forskjell	Ingen/liten forskjell	Ingen merkbar/hørbar forskjell
Forbedret	Området er mer attraktivt	Området er utvidet	Eksisterende barriere er fjernet Områder har blitt mer tilgjengelige	Området/ Forbindelseslinjen er bedre egnet til aktiviteten	Området har et bedre lydbilde

11.1.2 Delområde F2

Tabell 11.5: Verdikategorier for fagtema friluftsliv for Delområde F2 – Aureimarka øst [1].

Verdi	Uten betydning	Noe verdi	Middels	Stor verdi	Svært stor verdi
Bruksfrekvens	Mindre bruk	Brukes av få	Brukes av flere	Brukes av mange	Brukes av svært mange
Betydning	Ingen betydning	Lokal betydning	Lokal/regional betydning Statlig sikret friluftsområde	Regional/ nasjonal betydning Statlig sikret friluftsområde	Nasjonal/ internasjonal betydning Statlig sikret friluftsområde
Kvaliteter	Mindre attraktivt for opphold	Attraktivt for noen grupper	Attraktivt for flere	Svært attraktivt/ har særlig gode kvaliteter	Særdeles attraktivt/ har unike kvaliteter
Kartlagte friluftslivsområder i Naturbase ⁴⁷		← C →		← B →	
				← A →	

Tabell 11.6: Påvirkning for samtlige vegalternativer [1].

Tiltakets påvirkning	Opplevelseskvalitet	Areal/omfang	Tilgjengelighet/Barriere	Bruk av området/ferdsel-forbindelse	Lydbilde
Ødelagt/ sterkt forringet	Området er ikke lenger attraktivt	Området er ødelagt/ sterkt redusert	Området er ikke lenger tilgjengelig	Området/ Forbindelseslinjen er ikke lenger egnet til aktiviteten	Området kan ikke lenger brukes pga. sterk støyplass
Forringet	Tiltaket medfører svært redusert attraktivitet	Området er redusert	Forbindelseslinjen til området har blitt vesentlig lengre (omveg) økt trafikkvolum medfører større barriere	Tiltaket medfører svært redusert bruk	Området får et mye dårligere lydbilde
Noe forringet	Tiltaket medfører redusert attraktivitet	Området er noe redusert	Forbindelseslinjen er lagt om - medfører noe omveg økt trafikkvolum medfører barriere	Tiltaket medfører redusert bruk	Området får noe dårligere lydbilde
Ubetydelig endring	Ingen/liten forskjell	Området er uendret	Ingen/liten forskjell	Ingen/liten forskjell	Ingen merkbar/ hørbar forskjell
Forbedret	Området er mer attraktivt	Området er utvidet	Eksisterende barriere er fjernet Områder har blitt mer tilgjengelige	Området/ Forbindelseslinjen er bedre egnet til aktiviteten	Området har et bedre lydbilde

11.1.3 Delområde F3

Tabell 11.7: Verdi, påvirkning og konsekvens for Delområde F3 – Landeveg Aureivegen [1].

Verdi	Uten betydning	Noe verdi	Middels	Stor verdi	Svært stor verdi
Bruksfrekvens	Mindre bruk	Brukes av få	Brukes av flere	Brukes av mange	Brukes av svært mange
Betydning	Ingen betydning	Lokal betydning	Lokal/regional betydning Statlig sikret friluftsområde	Regional/ nasjonal betydning Statlig sikret friluftsområde	Nasjonal/ internasjonal betydning Statlig sikret friluftsområde
Kvaliteter	Mindre attraktivt for opphold	Attraktivt for noen grupper	Attraktivt for flere	Svært attraktivt/ har særlig gode kvaliteter	Særdeles attraktiv/ har unike kvaliteter
Kartlagte friluftslivområder i Naturbase ⁴⁷		← C	→ ← B	→ ← A	→

Tabell 11.8: Påvirkning for samtlige vegalternativer [1].

Tiltakets påvirkning	Opplevelseskvalitet	Areal/omfang	Tilgjengelighet/Barriere	Bruk av området/ferdselforbindelse	Lydbilde
Ødelagt/ sterkt forringet	Området er ikke lenger attraktivt	Området er ødelagt/ sterkt redusert	Området er ikke lenger tilgjengelig	Området/ Forbindelseslinjen er ikke lenger egnet til aktiviteten	Området kan ikke lenger brukes pga. sterk støyplass
Forringet	Tiltaket medfører svært redusert attraktivitet	Området er redusert	Forbindelseslinjen til området har blitt vesentlig lengre (omveg) økt trafikkvolum medfører større barriere	Tiltaket medfører svært redusert bruk	Området får et mye dårligere lydbilde
Noe forringet	Tiltaket medfører redusert attraktivitet	Området er noe redusert	Forbindelseslinjen er lagt om - medfører noe omveg økt trafikkvolum medfører barriere	Tiltaket medfører redusert bruk	Området får noe dårligere lydbilde
Ubetydelig endring	Ingen/liten forskjell	Området er uendret	Ingen/liten forskjell	Ingen/liten forskjell	Ingen merkbar/ hørbar forskjell
Forbedret	Området er mer attraktivt	Området er utvidet	Eksisterende barriere er fjernet Områder har blitt mer tilgjengelige	Området/ Forbindelseslinjen er bedre egnet til aktiviteten	Området har et bedre lydbilde

11.1.4 Delområde F4

Tabell 11.9: Verdi, påvirkning og konsekvens for Delområde F4 –Haringstad [1].

Verdi	Uten betydning	Noe verdi	Middels	Stor verdi	Svært stor verdi
Bruksfrekvens	Mindre bruk	Brukes av få	Brukes av flere	Brukes av mange	Brukes av svært mange
Betydning	Ingen betydning	Lokal betydning	Lokal/regional betydning Statlig sikret friluftsområde	Regional/ nasjonal betydning Statlig sikret friluftsområde	Nasjonal/ internasjonal betydning Statlig sikret friluftsområde
Kvaliteter	Mindre attraktivt for opphold	Attraktivt for noen grupper	Attraktivt for flere	Svært attraktivt/ har særlig gode kvaliteter	Særdeles attraktiv/ har unike kvaliteter
Kartlagte friluftslivsområder i Naturbase ⁴⁷		← C	→ ← B	→ ← A	→

Tabell 11.10: Påvirkning for samtlige vegalternativer [1].

Tiltakets påvirkning	Opplevelseskvalitet	Areal/omfang	Tilgjengelighet/Barriere	Bruk av området/ferdselforbindelse	Lydbilde
Ødelagt/ sterkt forringet	Området er ikke lenger attraktivt	Området er ødelagt/ sterkt redusert	Området er ikke lenger tilgjengelig	Området/ Forbindelseslinjen er ikke lenger egnet til aktiviteten	Området kan ikke lenger brukes pga. sterk støyplass
Forringet	Tiltaket medfører svært redusert attraktivitet	Området er redusert	Forbindelseslinjen til området har blitt vesentlig lengre (omveg) økt trafikkvolum medfører større barriere	Tiltaket medfører svært redusert bruk	Området får et mye dårligere lydbilde
Noe forringet	Tiltaket medfører redusert attraktivitet	Området er noe redusert	Forbindelseslinjen er lagt om - medfører noe omveg økt trafikkvolum medfører barriere	Tiltaket medfører redusert bruk	Området får noe dårligere lydbilde
Ubetydelig endring	Ingen/liten forskjell	Området er uendret	Ingen/liten forskjell	Ingen/liten forskjell	Ingen merkbar/ hørbar forskjell
Forbedret	Området er mer attraktivt	Området er utvidet	Eksisterende barriere er fjernet Områder har blitt mer tilgjengelige	Området/ Forbindelseslinjen er bedre egnet til aktiviteten	Området har et bedre lydbilde

11.1.5 Delområde F5

Tabell 11.11: Verdikategorier for fagtema friluftsliv for Delområde F5 – Åkrehamn nær [1].

Verdi	Uten betydning	Noe verdi	Middels	Stor verdi	Svært stor verdi
Bruksfrekvens	Mindre bruk	Brukes av få	Brukes av flere	Brukes av mange	Brukes av svært mange
Betydning	Ingen betydning	Lokal betydning	Lokal/regional betydning Statlig sikret friluftsområde	Regional/ nasjonal betydning Statlig sikret friluftsområde	Nasjonal/ internasjonal betydning Statlig sikret friluftsområde
Kvaliteter	Mindre attraktivt for opphold	Attraktivt for noen grupper	Attraktivt for flere	Svært attraktivt/ har særlig gode kvaliteter	Særdeles attraktiv/ har unike kvaliteter
Kartlagte friluftslivsområder i Naturbase ⁴⁷		← C	→ ← B	→ ← A	→

Tabell 11.12: Påvirkning for samtlige vegalternativer [1].

Tiltakets påvirkning	Opplevelses-kvalitet	Areal/ omfang	Tilgjengelighet /Barriere	Bruk av området/ferdsel-forbindelse	Lydbilde
Ødelagt/ sterkt forringet	Området er ikke lenger attraktivt	Området er ødelagt/ sterkt redusert	Området er ikke lenger tilgjengelig	Området/ Forbindelseslinjen er ikke lenger egnet til aktiviteten	Området kan ikke lenger brukes pga. sterk støyplass
Forringet	Tiltaket medfører svært redusert attraktivitet	Området er redusert	Forbindelseslinjen til området har blitt vesentlig lengre (omveg) økt trafikkvolum medfører større barriere	Tiltaket medfører svært redusert bruk	Området får et mye dårligere lydbilde
Noe forringet	Tiltaket medfører redusert attraktivitet	Området er noe redusert	Forbindelseslinjen er lagt om - medfører noe omveg økt trafikkvolum medfører barriere	Tiltaket medfører redusert bruk	Området får noe dårligere lydbilde
Ubetydelig endring	Ingen/liten forskjell	Området er uendret	Ingen/liten forskjell	Ingen/liten forskjell	Ingen merkbar/ hørbar forskjell
Forbedret	Området er mer attraktivt	Området er utvidet	Eksisterende barriere er fjernet Områder har blitt mer tilgjengelige	Området/ Forbindelseslinjen er bedre egnet til aktiviteten	Området har et bedre lydbilde

11.1.6 Delområde F6

Tabell 11.13: Verdikategorier for fagtema friluftsliv for Delområde F6 – Heiavatnet [1].

Verdi	Uten betydning	Noe verdi	Middels	Stor verdi	Svært stor verdi
Bruksfrekvens	Mindre bruk	Brukes av få	Brukes av flere	Brukes av mange	Brukes av svært mange
Betydning	Ingen betydning	Lokal betydning	Lokal/regional betydning Statlig sikret friluftsområde	Regional/ nasjonal betydning Statlig sikret friluftsområde	Nasjonal/ internasjonal betydning Statlig sikret friluftsområde
Kvaliteter	Mindre attraktivt for opphold	Attraktivt for noen grupper	Attraktivt for flere	Svært attraktivt/ har særlig gode kvaliteter	Særdeles attraktiv/ har unike kvaliteter
Kartlagte friluftslivsområder i Naturbase ⁴⁷		← C	→ ← B	→ ← A	→

Tabell 11.14: Påvirkning for vegalternativ 1, 2A og 4 [1].

Tiltakets påvirkning	Opplevelseskvalitet	Areal/omfang	Tilgjengelighet/Barriere	Bruk av området/ferdselforbindelse	Lydbilde
Ødelagt/ sterkt forringet	Området er ikke lenger attraktivt	Området er ødelagt/ sterkt redusert	Området er ikke lenger tilgjengelig	Området/ Forbindelseslinjen er ikke lenger egnet til aktiviteten	Området kan ikke lenger brukes pga. sterk støypage
Forringet	Tiltaket medfører svært redusert attraktivitet	Området er redusert	Forbindelseslinjen til området har blitt vesentlig lengre (omveg) økt trafikkvolum medfører større barriere	Tiltaket medfører svært redusert bruk	Området får et mye dårligere lydbilde
Noe forringet	Tiltaket medfører redusert attraktivitet	Området er noe redusert	Forbindelseslinjen er lagt om - medfører noe omveg økt trafikkvolum medfører barriere	Tiltaket medfører redusert bruk	Området får noe dårligere lydbilde
Ubetydelig endring	Ingen/liten forskjell	Området er uendret	Ingen/liten forskjell	Ingen/liten forskjell	Ingen merkbar/ hørbar forskjell
Forbedret	Området er mer attraktivt	Området er utvidet	Eksisterende barriere er fjernet Områder har blitt mer tilgjengelige	Området/ Forbindelseslinjen er bedre egnet til aktiviteten	Området har et bedre lydbilde

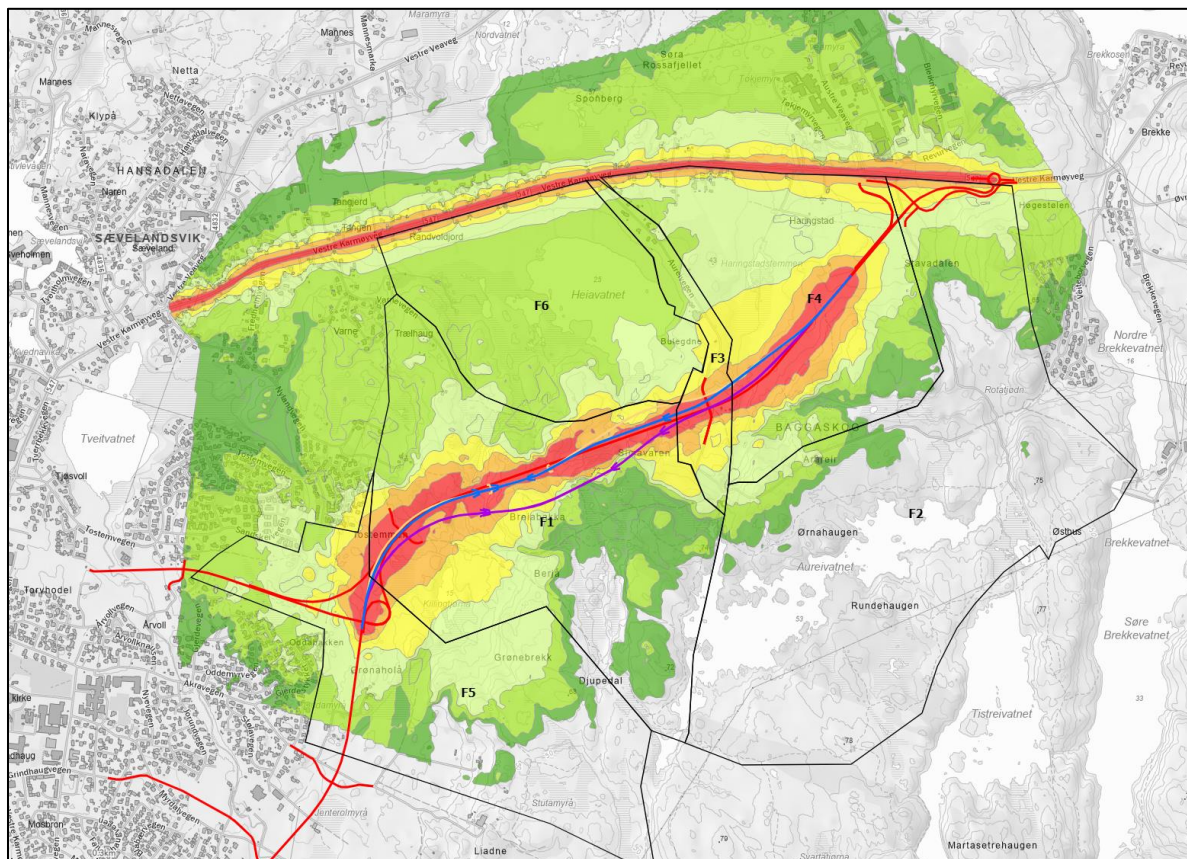
Tabell 11.15: Påvirkning for vegalternativ 2B, 3A og 3B [1].

Tiltakets påvirkning	Opplevelses-kvalitet	Areal/omfang	Tilgjengelighet /Barriere	Bruk av område/ferdsel-forbindelse	Lydbilde
Ødelagt/sterkt forringet	Området er ikke lenger attraktivt	Området er ødelagt/sterkt redusert	Området er ikke lenger tilgjengelig	Området/ Forbindelseslinjen er ikke lenger egnet til aktiviteten	Området kan ikke lenger brukes pga. sterk støyplage
Forringet	Tiltaket medfører svært redusert attraktivitet	Området er redusert	Forbindelseslinjen til området har blitt vesentlig lengre (omveg) økt trafikkvolum medfører større barriere	Tiltaket medfører svært redusert bruk	Området får et mye dårligere lydbilde
Noe forringet	Tiltaket medfører redusert attraktivitet	Området er noe redusert	Forbindelseslinjen er lagt om - medfører noe omveg økt trafikkvolum medfører barriere	Tiltaket medfører redusert bruk	Området får noe dårligere lydbilde
Ubetydelig endring	Ingen/liten forskjell	Området er uendret	Ingen/liten forskjell	Ingen/liten forskjell	Ingen merkbar/hørbar forskjell
Forbedret	Området er mer attraktivt	Området er utvidet	Eksisterende barriere er fjernet Områder har blitt mer tilgjengelige	Området/ Forbindelseslinjen er bedre egnet til aktiviteten	Området har et bedre lydbilde

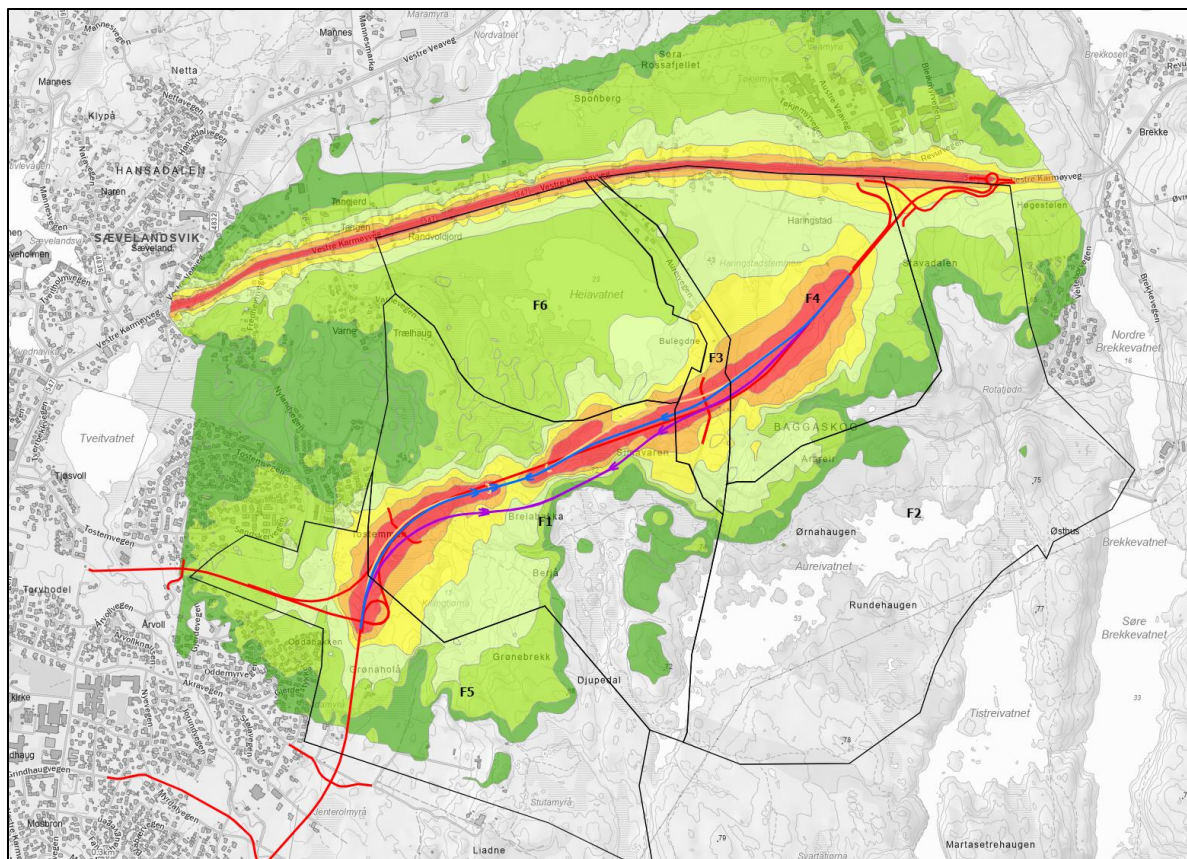
11.1.7 Alt. 0



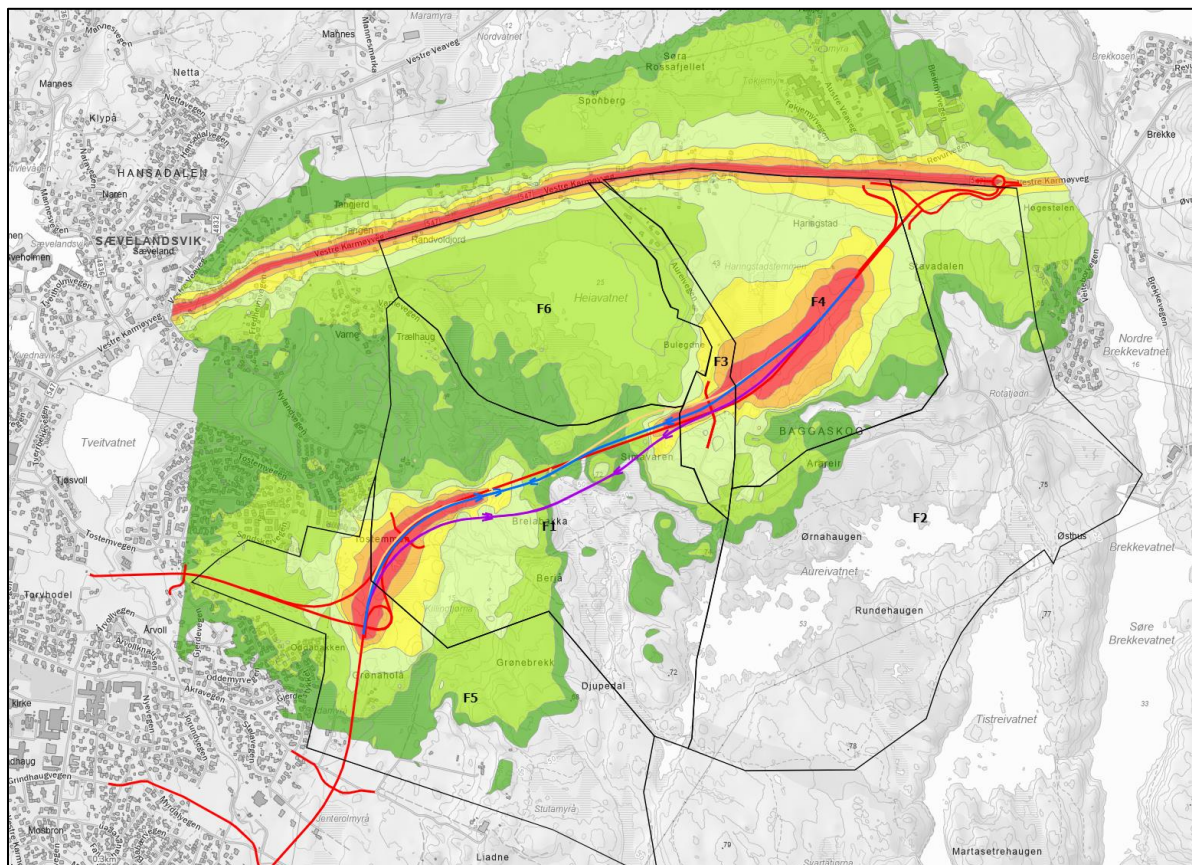
11.1.8 Alt. 1



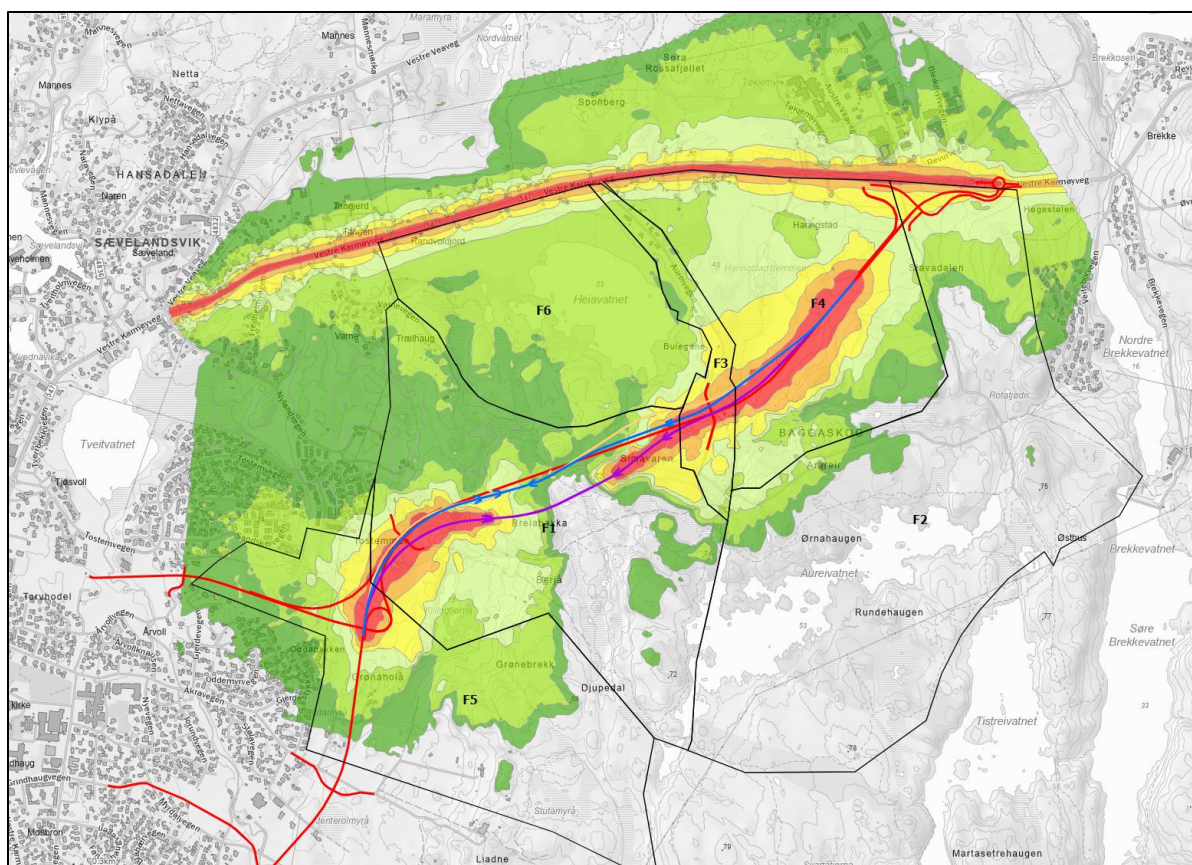
11.1.9 Alt. 2A



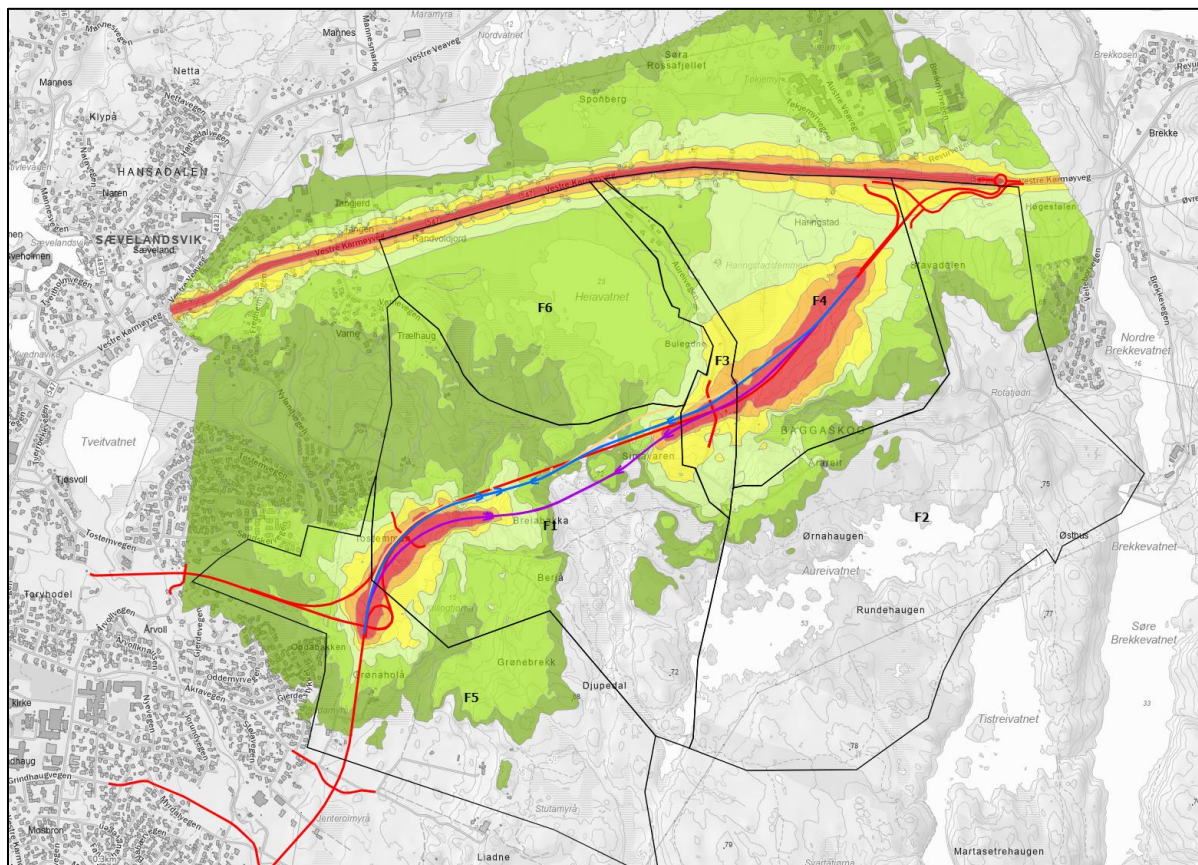
11.1.10 Alt. 2B



11.1.11 Alt. 3A



11.1.12 Alt. 3B



11.1.13 Alt. 4

