

Nye Veier

# ► Reguleringsplan for ny E39 Herdal - Røyskår

## Virkningsnotat

Tema: Friluftsliv, by- og bygdeliv

Oppdragsnr.: 5193185 Dokumentnr.: NO-REGPLAN-006 Versjon: e02 Dato: 2020-03-20



**Oppdragsgiver:** Nye Veier  
**Oppdragsgivers kontaktperson:** Thomas Kaaløy Jensen  
**Rådgiver:** Norconsult AS, Valkendorfs gate 6, NO-5012 Bergen  
**Oppdragsleder:** Terje Faanes  
**Fagansvarlig:** Øystein Skofteland  
**Andre nøkkelpersoner:** Kristina Ebbing Wensaas

e02	2020-03-20	Grunnlagsdokument til reguleringsplan	OYSKO	KRIWEN	TEFAA
d01	2020-02-09	Utkast til fagkontroll	OYSKO	KRIWEN	TEFAA
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult AS. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

## ► Innhold

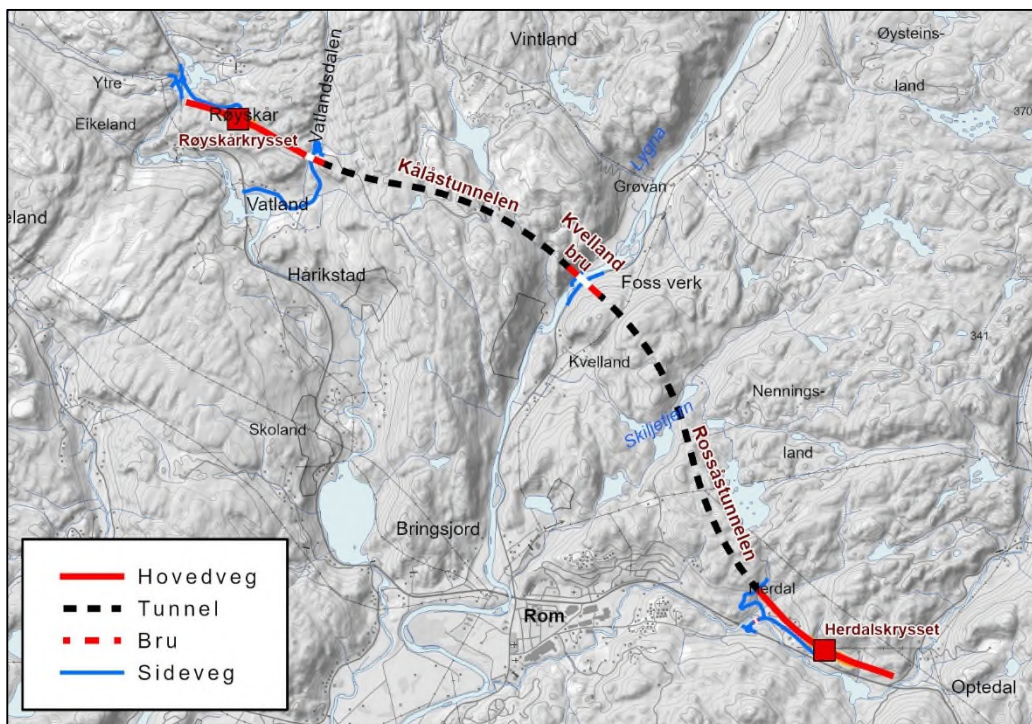
<b>1</b>	<b>Bakgrunn for virkningsvurdering</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Tiltaksbeskrivelse</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Metode og datagrunnlag</b>	<b>5</b>
<b>4</b>	<b>Dagens situasjon</b>	<b>6</b>
<b>5</b>	<b>Virkningsvurdering strekningsvis</b>	<b>8</b>
5.1	Herdal	8
5.2	Lygna bru og Foss verk	9
5.3	Strekning Vatlandsdalen – Røyskår	11
<b>6</b>	<b>Samlet vurdering</b>	<b>12</b>
<b>7</b>	<b>Anleggsfasen</b>	<b>13</b>
<b>8</b>	<b>Avbøtende tiltak og innspill til YM-plan</b>	<b>13</b>

## 1 Bakgrunn for virkningsvurdering

Dette notatet er en vurdering av hvilke virkninger ny E39 mellom Herdal og Røyskår vil ha på friluftsliv, by- og bygdeliv, slik temaet er definert i Statens vegvesens håndbok V712, *Konsekvensanalyser*. Notatet vurderer virkninger sammenliknet med konsekvensene av tiltaket slik de ble vurdert i kommunedelplan for ny E39 mellom Fardal og Vatlandstunnelen (2016). Konsekvensutredningen for områderegeringsplan for ny E39 Mandal til Lyngdal øst (2019) er også brukt som kunnskapsgrunnlag der det er vurdert som relevant.

## 2 Tiltaksbeskrivelse

Reguleringsplan for E39 Herdal Røyskår skal legge til rette for bygging ny E39 forbi Lyngdal fra et punkt like vest for dagens kryss mellom E39 og fv. 4062 Opsalveien til området der dagens E39 møter lokalvegen Vestre Høylandsvei like vest for Røyskårvatn, ca. 9 km vest for Rom. Veggen planlegges som firefelts veg dimensjonert for fartsgrense 120 km/t. Det skal etableres to kryss, Herdalskrysset i øst og Røyskårkrysset i vest. For store deler av strekningen skal E39 legges i to tunneler, Rossåstunnelen mellom Herdal og Lygna og Kålåstunnelen mellom Lygna og Vintlandsveien sør for Røyskår. Mellom disse tunnelene skal ny E39 gå i en høy bru, Kvelland bru, over Lygna like nord for dagens Grøvan bru mellom Kvelland og Foss verk.



Figur 1: Oversiktskart over tiltaket

Kryssområdene etableres som toplanskryss med alle svingebevegelser og tilførselsveg til eksisterende vegnett, dagens E39. Ved kryssene skal det etableres innfartsparkering kollektivtilbud og gang-sykkeltilførsel langs tilførselsvegen.

Reguleringsplanen legger også opp til å bruke overskuddsmasser til landskapstilpasning, nytt jordbruksareal og hensyn til vilt m.m. Derfor legger reguleringsplanen opp til etablering av større fyllinger i dalføret nord for Rossåstunnelen sitt østre tunnelpåhugg, der det legges opp til mulig nydyrkingsareal. I tillegg etableres det

større fyllinger langs dagsonen mellom Vintlandsveien og Røyskårkrysset der reguleringsplanen krever landskapsforming med sikte på å ivareta viltets mulighet for å trekke på tvers av tiltaket.

Reguleringsplanen legger opp til at det kan etableres et tverrslag i Rossåsen tunnel mot Foss verk, der det kan etableres et midlertidig rigg-, anleggs- og deponiområde. Slike midlertidige anleggsområder og anleggsveger forutsettes tilbakeført og beplantet der disse ligger i LNF-områder. Ved Foss verk og Herdal er det noen slike arealer som har næringsformål som etterbruk.

For mer omfattende beskrivelse av tiltaket henvises det til planbeskrivelsen eller fagrapport for veg.

På grunn av tiltakets utforming er virkningsvurderingen delt i tre områder:

- Herdal
- Lygna og Foss verk
- Vatlandsdalen til Røyskår

### 3 Metode og datagrunnlag

Vurderingen av virkninger av ny E39 for friluftsliv baserer seg på Håndbok V712 sin definisjon av friluftsliv by- og bygdeliv: opphold og fysisk aktivitet i friluft i fritiden med sikte på miljøforandring og naturopplevelse. Begrepet by- og bygdeliv defineres som opphold og fysisk aktivitet i byer og tettsteder.

Følgende deltemaer vil bli vurdert:

- Friluftslivsområder og viktige ferdselsforbindelser
- Utearealer i byer og tettsteder som er allment tilgjengelige
- Forbindelseslinjer for myke trafikanter
- Nett for tursykling
- Barn og unge

Metoden i siste revisjon av Håndbok V712 (2018) skiller seg fra tidligere versjoner ved at nærmiljøbegrepet er tatt ut av deltemaet. Det betyr at boligområder i seg selv ikke skal tillegges verdi, men allment tilgjengelige utendørs møteplasser, lekeplasser, forbindelseslinjer og identitetsskapende elementer i boligområder og andre bebygde områder skal legges til grunn for å vurdere verdi. For dette prosjektet er denne distinksjonen lite problematisk ettersom tiltaket i all hovedsak påvirker utmark og ikke bebygde områder. Unntaket er virkninger langs dagens E39 som vil få et endret trafikkbilde som følge av ny E39 med påfølgende endringer i støyulemper og barrierevirkning.

## 4 Dagens situasjon

### Friluftsområder

Planområdet går gjennom overveiende ubebygde skogkledte hei-landskap. Ved Herdal er det spredte boliger og gårdstun med noe innmark og flere skogsveger mot heiområdene i nord. Disse vegene er velegnet for turgåing, men er i hovedsak brukt lokalt. Det gamle gårdstunet Knuten eller Gullknuten har vesentlige opplevelseskvaliteter sett i sammenheng med den gamle postvegen og landskapet ellers, men også dette området er lite brukt til friluftsliv sammenliknet med andre friluftsområder i området. Dagens E39 er en støyende og avvisende barriere som reduserer verdiene for friluftsliv ved Herdal noe.

Utmarka nord for Rom er lett tilgjengelig langs skogsveger både fra Rom og fra Kvelland. Dette området har også gode opplevelseskvaliteter gjennom et variert landskap, innslag av vann og bekker, og enkelte utsiktstopper. Gjennom kontakt med ulike lokale interesseorganisasjoner er det likevel lite som tyder på at dette området er særlig mye i bruk som turområder utover lokal bruk. Nærheten til en større befolkningsskonsentrasjon ved Rom indikerer imidlertid en rimelig høy bruksintensitet.

I det området der planområdet krysser Lygna, ligger det en godt tilrettelagt fiskeplass ved elva. Denne er også tilrettelagt for bevegelsehemmede. Her er det et leskur, benker og informasjonsskilter. Plassen ligger i relativt dramatisk natur med elvestryk og bratte dalsider. Selve fisket er strengt regulert og begrenset, noe som kan begrense stedets appell for allmennheten.

Planområdet inkluderer også Foss Verk, i det området er det ingen verdier for dette temaet.

I heiområdet vest for Lygna ligger hytteområdet ved Litlekvlland, spredte gårdstun og fritidsboliger i et relativt åpent heilandskap med flere små vann og bekker. Området har gode opplevelseskvaliteter og er relativt greit tilgjengelig via Vintlandsveien, som går fra Grøvan i Lyngdalen til Vatland/Hårikstad ved dagens



Figur 2: Fra Knuten like øst for Herdal

E39. Det er de østre delene av dette området ved Litlekvelland og Grimshammaren som er vurdert å ha størst verdi for friluftslivet. Bruksintensiteten er liten.

Den vestre enden av planområdet mellom Vatlandsdalen og dagens E39 ved Røyskårvatn har relativt små verdier for friluftsliv utover lokal bruk. Utmarka er skogkledd og kupert, og er med unntak av enkelte traktorveger og lokalveger vanskelig tilgjengelig. Det er fast bosetning ved Vatland, Hårikstad og Røyskår.

### Uteområder i byer og tettsteder

Rom er et lokalsenter i Lyngdal kommune med et vesentlig handelstilbud sør for dagens E39, og idrettsplass, skole og omsorgsinstitusjoner nord for vegen. Her er også et betydelig antall boliger. Handelssenteret er i stor grad bilbasert og har liten verdi for dette temaet, men nærmiljøfunksjonene nord for E39 og i boligområdene vest for Alleen senter har vesentlige verdier. Disse områdene er omtalt selv om de ligger langt unna planområdet. Tiltaket kan likevel få vesentlige virkninger for dette området gjennom endret trafikkbilde på dagens E39.

### Forbindelseslinjer for myke trafikanter og nettverk for tursykling

Med unntak av vegnettet sentralt ved Rom, er det ikke egne tilbud til gående og syklende i området. Fylkesvegnettet med fv. 43 oppover Lyngdalen, fv. 4062 Oppsalveien og Vintlandsveien er alle godt egnet til tursykling. Av disse er fv. 43 mest brukt.

Fra Bringsjord vest for Lygna langs dagen E39 til den østligste avkjørselen til boligfeltet ved Rom, er det etablert gang- og sykkelsti. Gatene i dette området er også et viktig tilbud til gående og syklende og er skoleveg for elever ved Å skole.

### Barn og unge

Det er etablert dialog med Lyngdal ungdomsråd, Å skole, 4H, Lyngdal jeger- og fiskeforening og Lyngdal KFUK/KFUM. Ingen av disse organisasjonene har signalisert at planområdet berører områder som er i særskilt bruk av barn og unge i dag. Utmarka innen en radius på 500 meter fra boliger ved Herdal, Hårikstad, Vatland og Røyskår, er vurdert som områder der en bør ta særlig hensyn til barn og unges mulige bruk av området. Da er tilgjengelige områder langs stier og skogsveger, gjerne i forbindelse med vann og bekker, steder som kan ha særskilt verdi. Når hensynet til barn og unge skal vurderes er det viktig å være bevisst at det er andre forhold ved et uteområde som kan gjøre det egnet for bruk for barn enn for voksne. Befaringer i området har ikke avdekket spor av særlig mye aktivitet.

Ved Skiljetjern øst for Kvelland, er det etablert en tre-lavvo som er godt egnet for bruk av barn og unge lokalt. Tilstanden til denne i dag indikerer imidlertid at området har vært lite brukt de senere årene.

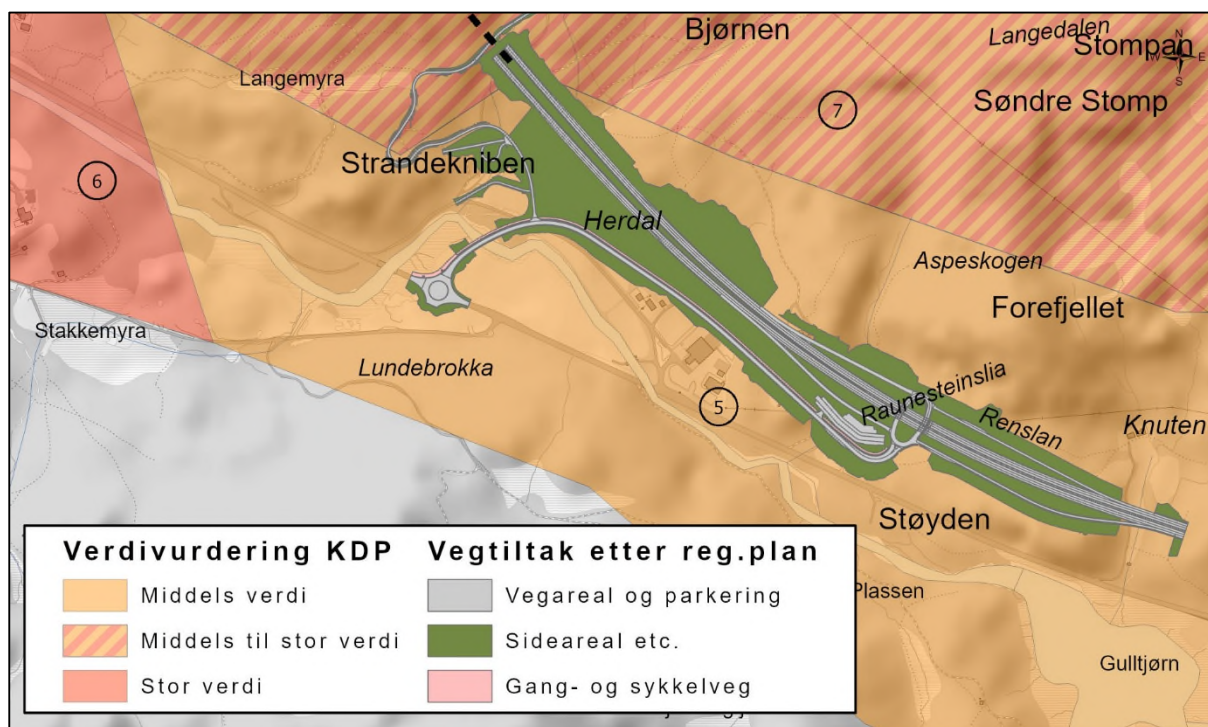
Ved Rom er det naturlig nok flere områder som er viktige for barn og unge. Skole- og idrettsområdene, uteområdene ved handelssenteret og gater og gang- og sykkelveger er viktige. Dagens E39 er en vesentlig barriere i dag, med kun to underganger som gir planskilt forbindelse på tvers.



Figur 3: Parti fra Vintlandsveien som er en godt egnet veg for tursykling m.m.

## 5 Virkningsvurdering strekningsvis

### 5.1 Herdal



Figur 4: Ny E39 med kryss på Herdal, og verdivurderinger for nærmiljø og friluftsliv fra KDP. (Nummer i kartet svarer til verdisatte delområder i KDP Fardal – Vatlandstunnelen.)

#### Hovedfunn fra KU

I konsekvensutredningen (KU) for *KDP Fardal – Vatlandstunnelen* ble det slått fast at kryssområdet har vesentlige negative konsekvenser for beboerne ved Herdal, ettersom denne i all hovedsak blir bygget ned. Vurderingen tar ikke stilling til om forbindelsen mellom dagens E39 og heiområdene i nord opprettholdes, noe som er et vesentlig poeng med tanke på tilgjengelighet til friluftsområder. Slik krysset var utformet i kommunedelplanen la vurderingen til grunn at Knuten måtte rives til fordel for krysset.

Vurderingene i KU for *KDP Fardal – Vatlandstunnelen* la til grunn en kort dagsone med brukryssing over Skiljetjern i skogsområdet nord for Rom. Dette inngrepet i et stille område med gode opplevelseskvaliteter ble vurdert som en vesentlig negativ konsekvens.

#### Virkningsvurdering

Slik krysset er plassert og utformet i detaljreguleringsplanen er inngrepet flyttet noe lenger mot vest og konsentrert. Dette gjør at arealbeslaget ved Herdal er like stort eller større enn det som lå til grunn for kommunedelplanen, men noe mindre lenger øst ved Knuten. Selv om opplevelseskvalitetene ved Knuten vil være små, og kjøreatkomsten ikke opprettholdes, kan trolig tunet og sammenhengen med den gamle postvegen bevares i noen grad. Reguleringsplanen legger opp til en omlegging av Mølleveien, slik at forbindelsen på tvers av ny E39 mot heiområdene i nord opprettholdes i noen grad.

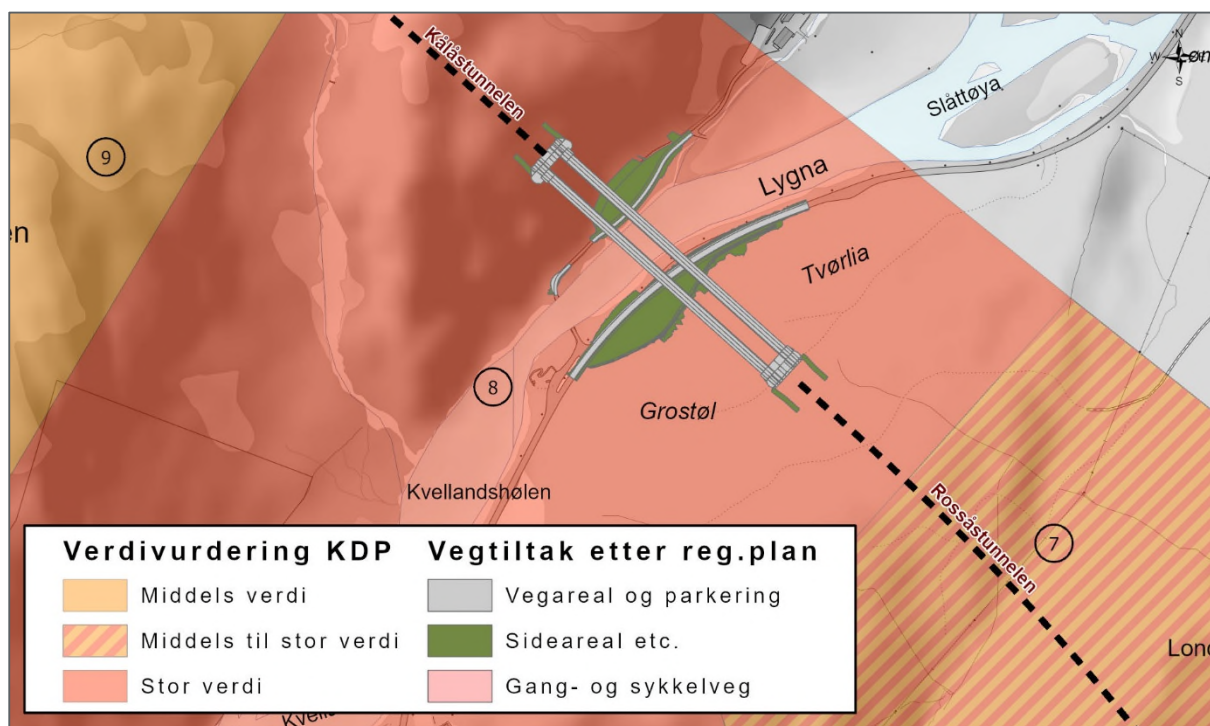


Det er noe uklart hvilken løsning for gående og syklende som ligger til grunn for vurderingene i kommunedelplanen. Reguleringsplanen legger opp til etablering av gang- og sykkelveg langs tilførselsvegen fra dagens E39. Det er ikke vurdert at det er forskjell i konsekvens for myke trafikanter mellom kommunedelplanen og detaljreguleringsplanen i dette området.

Samlet sett vil virkningene for friluftsliv- by og bygdeliv ved Herdal være vesentlig negative, på samme nivå som vurdert i KU for kommunedelplanen. At tiltaket blir noe mer konsentrert gjør at virkningen av tiltaket, slik reguleringsplanen legger til grunn, er marginalt mindre negative enn for kommunedelplanen. Når det gjelder nærmiljøet og boligene ved Herdal er disse ikke tillagt særlig vekt i denne vurderingen, ettersom det per dags dato er gjort avtale med alle beboerne om eiendomsoverdragelser.

Ettersom reguleringsplanen legger opp til at ny E39 passerer i tunnel under Skiljetjern, vil tiltaket ikke ha noen negative virkninger for dette området. Derfor innebærer løsningen i reguleringsplanen en vesentlig forbedring sammenliknet med KU for *KDP Fardal – Vatlandstunnelen*.

## 5.2 Lygna bru og Foss verk



Figur 5: Ny E39 ved Lygna, og verdivurderinger for nærmiljø og friluftsliv fra KDP. (Nummer i kartet svarer til verdisatte delområder i KDP Fardal – Vatlandstunnelen.) Kartet underkommuniserer tiltakets omfang noe, særlig ved tunnelportalene.

### Hovedfunn fra KU

I kommunedelplanen var kryssingen av Lygna skissert like over den tilrettelagte fiskeplassen ved elva, noe som i stor grad ville forringet opplevelseskvalitetene her. Visuell nærføring, skyggevirking og støy er fremført som særlig forringende effekter.

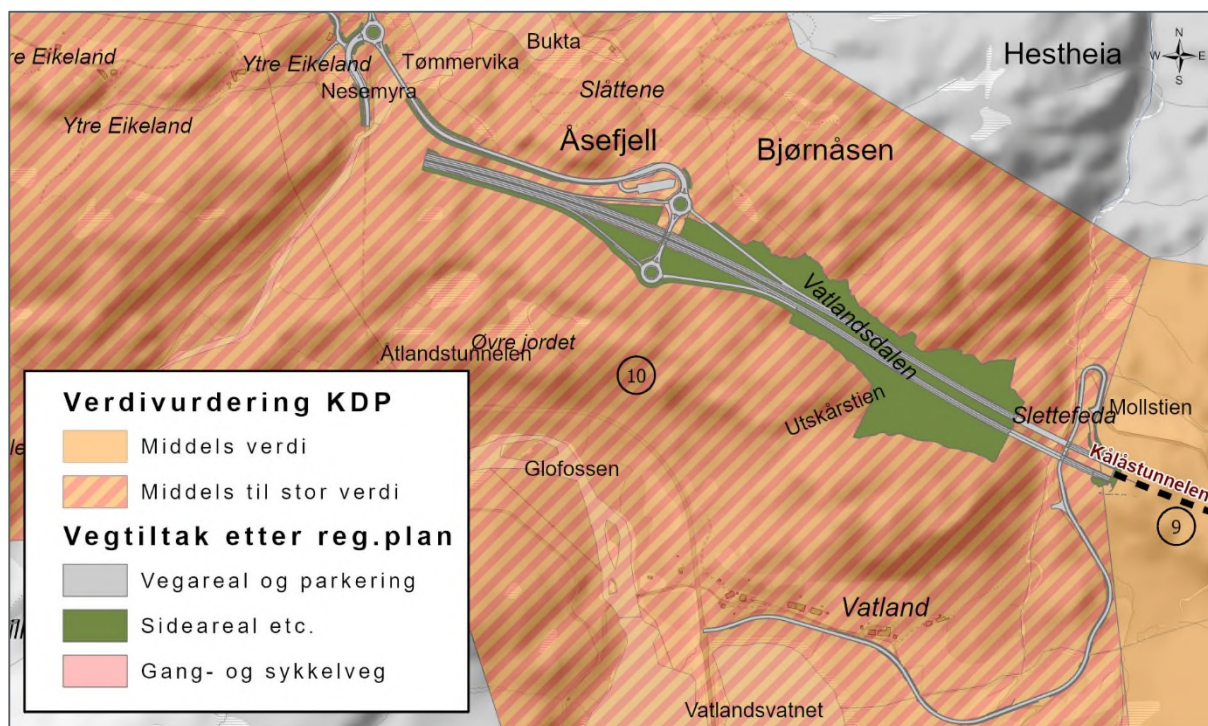
## Virkningsvurdering

Ved å flytte brukryssingen nordover og etablere en kortere kryssing nord for dagens Grøvan bru, blir den direkte påvirkningen på fiskeplassen betydelig mindre. Tiltaket vil likevel innebære en forringelse sammenliknet med dagens situasjon i form av støy og noe visuell nærføring. Områdene som vil få større påvirkning av denne nye brupasseringen har vesentlig lavere verdier for dette temaet, og virkningene er samlet sett mindre negative enn ved kommunedelplanen.



Figur 6: Tilrettelagt fiskeplass ved Lygna, «Kvellandshølen»

### 5.3 Strekning Vatlandsdalen – Røyskår



Figur 7: Ny E39 ved Lygna, og verdivurderinger for nærmiljø og friluftsliv fra KDP. (Nummer i kartet svarer til verdisatte delområder i KDP Fardal – Vatlandstunnelen.)

#### Hovedfunn fra KU

Konsekvensene av ny E39 i dette området er vurdert som en balansegang mellom positive virkninger langs dagens E39, som følge av redusert trafikk, og negative virkninger som følge av ny barriere, arealbeslag og andre nærføringsvirkninger.

Konsekvensutredningen for kommunedelplanen vurderer at de mest negative virkningene finnes ved Eikeland i området der ny og dagens E39 møtes. Dette skyldes direkte inngrep i enkelte boliger og fritidsboliger. Kryssområdet mellom Vatland og Røyskår er vurdert som forholdsvis gunstig, slik at negative konsekvenser her er forholdsvis beskjedne, gitt tiltakets størrelse.

#### Virkningsvurdering

Detaljreguleringsplanen legger opp til et vegtiltak som i det vesentlige er likt som i kommunedelplanen. Ettersom planområdet ikke strekker seg videre vest for dagens E39, er eventuelle negative virkninger ved Eikeland som ble fremhevet i kommunedelplanen ikke relevante for reguleringsplanen. De største negative virkningene for reguleringsplanen er forringet opplevelseskvalitet langs Vintlandsveien, der ny E39 kommer ut av tunnelen og krysser Vintlandsveien. I selve kryssområdet er friluftslivsverdiene i dag marginale. Ny veg vil etablere en kraftig og støyende barriere, og tiltaket med store fyllinger vil endre landskapet vesentlig. For grenda Røyskår vil ny E39 ha liten påvirkning. Skjæringer ved rundkjøringene i krysset vil bli synlige, men Røyskår er trolig så langt unna at det ikke vil påføres vesentlige støybelastninger. Til gjengjeld vil støy fra dagens E39 reduseres vesentlig, ettersom trafikkmengden i permanent situasjon, vil være marginal sammenliknet med i dag.

I anleggsfasen vil gårdstunene ved Vatland bli negativt påvirket av anleggstrafikk langs en midlertidig anleggsveg. I denne perioden vil uteoppholdsareal ved husene være noe påvirket av støy. Avhengig av anleggsgjennomføring er det usikkert hvor lang tid dette vil vare og i hvilket omfang dette vil foregå. I området ved Slettefeda vil landskapet endres vesentlig som følge av en kompleks anleggsfase og massedisponering.

Redusert trafikk langs dagens E39 kan bedre opplevelseskvaliteter og støyforhold ved boligene mellom Rom og Røyskår, samt badeplasser ved Åtlandsfossen og andre attraktive steder langs Møska. Dagens E39 vil også utgjøre en vesentlig mindre barriere. Paradoxsalt nok kan nedgradering av dagens E39 resultere i redusert bruk av noen av disse friluftsområdene ettersom mange brukere av disse områdene trolig er reisende langs E39. Virkningene er likevel vurdert som positive langs dagens E39 totalt sett.

Samlet sett er det ingen vesentlige endringer i virkning mellom tiltaket slik reguleringsplanen legger til rette for, og slik det var skissert i konsekvensutredningen for *KDP Fardal – Vatlandstunnelen* for området mellom Vatlandsdalen og dagens E39 ved Røyskårvatn.

## 6 Samlet vurdering

Sammenliknet med konsekvensutredningen for *KDP Fardal -Vatlandstunnelen*, er virkningene for friluftsliv by- og bygdeliv vurdert som mindre negative i detaljreguleringsplanen. Dette skyldes i hovedsak at reguleringsplanen ikke åpner for passering av Skiljetjern i dagsone. Flytting av brukryssing over Lygna lenger mot nord er også vurdert å være positivt. Mellom Vatlandsdalen og Røyskår er virkningene omtrent like som i kommunedelplanen.

Sammenliknet med dagens situasjon er ny E39 med kryss, tilførselsveger og anleggsområde et vesentlig inngrep som vil ha negative virkninger for temaet. I et regionalt perspektiv er disse negative virkningene vurdert som relativt moderate, tiltakets omfang tatt i betraktning. For enkeltpersoner og lokalt kan virkningene selvsagt oppleves som vesentlig negative. De tettest befolkede områdene som blir påvirket av ny E39 vil imidlertid oppleve positive virkninger knyttet til redusert trafikk langs dagens veg.

Tiltaket vil i liten grad endre på tilbudet for myke trafikanter. Nedgradering av dagens E39 vil øke denne vegens attraktivitet som regional sykkelrute, men i blandet trafikk.

Virkninger for barn og unge er vurdert som marginale, ettersom få friluftsområder med særlig betydning for denne gruppen blir vesentlig forringet. Trafikkreduksjon langs dagens E39 med påfølgende positive virkninger for nærområdene ved skolen, idrettsplassen og boligområdene, gjør at virkningene av ny E39 for denne gruppen er vurdert som svakt positiv samlet sett.

## 7 Anleggsfasen

I anleggsfasen er det behov for flere midlertidige arealer til rigg og anleggsområder. I tillegg vil anleggsvirksomheten medføre støy og andre ulemper, også utenfor selve traséen for ny E39. Reguleringsplanen for ny E39 legger opp til at rigg- og anleggsområder, samt midlertidige deponier for tunnelmasser, skal plasseres slik at det medfører minst mulig transport langs offentlig vegnett. De største negative virkningene fra anleggsfasen for friluftslivet knytter seg til forbindelseslinjer på tvers av tiltaket, som skogsveger og turstier. Der ny E39 krysser Vatlandsdalen i bru legges det opp til vesentlige inngrep i anleggsfasen, med en midlertidig fylling for transport av tunnelmasser til området vest for Vintlandsveien. Her vil det også etableres store midlertidige deponier. Det forutsettes imidlertid tilkomst gjennom dette anleggsområdet, ettersom Vintlandsveien er den eneste egnede vegforbindelsen mot boligene i heiområdet og hyttefeltet ved Little Kvelland. Ved Foss Verk vil det være mye aktivitet i anleggsfasen, men for omgivelsene vil dette trolig ikke ha vesentlig større ulemper enn dagens aktivitet ved verket.

## 8 Avbøtende tiltak og innspill til YM-plan

Av generelle avbøtende tiltak for dette temaet, er ivaretagelse av attraktive krysningspunkter på tvers av ny E39, samt landskapstiltak på større fyllinger og sideareal, viktig. Ved Herdal bør det legges til rette for å etablere en attraktiv gangforbindelse mellom Opsalveien og Knuten langs den gamle postvegen. Videre bør Mølleveien som legges om, skjermes mot ny E39 der denne krysser over østre tunnelportal for Rossåstunnelen.

Anleggsgjennomføringen ved Lygna må ta hensyn til friluftslivsverdiene langs elva og ha god dialog mot brukerne av disse. Det kan også vurderes å tilrettelegge for økt bruk av Vintlandsveien som rekreasjons-rute gjennom skilting for gående og syklende.

Det er en forutsetning i prosjektet at fyllingen ved Vatlandsdalen skal etableres med en utforming tilpasset landskap og vegetasjon. Det bør etableres et samarbeid med lokale brukere av området med sikte på å etablere dette arealet slik at det kan ha verdi for friluftslivet, selv om hovedhensikten med arealet er å legge til rette for vilt-trekk.