

# Fagrapport KU landskapsbilde

April | 21

---

E39 Bue – Ålgård. Detaljregulering

Oppdragsnr:	A128052 (COWI)
Oppdragsnavn:	E39 Bue – Ålgård, detaljregulering
Dokument nr.:	Fagrapport KU landskapsbilde

## Revisjonsoversikt

Revisjon	Dato	Revisjon gjelder	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
	09.04.2021		HCEG	MIBG	JAON

## Forord

Denne fagrapporten er utarbeidet som en del av arbeidet med reguleringsplan for E39 Bue - Ålgård, i Bjerkreim kommune og Gjesdal kommune. Rapporten tar for seg temaet landskapsbilde.

Tiltakshaver og ansvarlig for utredningen er Nye Veier.

Hos Nye Veier har Kjetil Medhus ledet arbeidet med reguleringsplanen. Kristian de Lange og Jannicke Neteland Olsen har vært prosjektledere hos COWI AS. Fagansvarlig for landskapsbilde har vært Marianne Berge.

April 2021  
Stavanger

## Innhold

1	Sammendrag .....	5
1.1	Bakgrunn .....	5
1.2	Metode.....	5
1.3	Beskrivelse av dagens situasjon .....	5
1.4	Konsekvensutredning.....	5
2	Innledning og mål for prosjektet .....	7
2.1	Bakgrunn .....	7
2.2	Mål for prosjektet og planarbeidet .....	7
2.3	Tiltaket .....	8
2.4	Regulerte alternativ og varslingsområde .....	8
3	Rammer og premisser for planarbeidet .....	10
3.1	Utdrag fra planprogrammet.....	10
3.2	Influensområdet.....	10
3.3	Gjeldende rammer og premisser .....	10
4	Metode og kunnskapsgrunnlag .....	12
4.1	Kriterier for verdi.....	12
4.2	Kriterier for påvirkning.....	13
4.3	Kriterier for konsekvens .....	14
4.4	Avgrensning av temaet .....	15
4.5	Kunnskapsgrunnlag .....	15
4.6	Usikkerhet .....	15
5	Dagens situasjon .....	17
6	Konsekvenser av tiltaket .....	21
6.1	Delstrekning A .....	22
6.2	Delstrekning B .....	27
6.3	Delstrekning C .....	31
6.4	Delstrekning D.....	36
6.5	Konsekvenser i anleggsperioden.....	40
7	Skadereduserende tiltak .....	41
7.1	Anleggsperioden .....	41
7.2	Permanent situasjon .....	41
8	Samlet vurdering .....	42
8.1	Samlet vurdering for delstrekning A .....	42
8.2	Samlet vurdering for delstrekning B .....	43
8.3	Samlet vurdering for delstrekning C .....	44
8.4	Samlet vurdering for delstrekning D .....	45
8.5	Samlet vurdering for hele strekningen.....	46
9	Referanser .....	47

# 1 Sammen drag

## 1.1 Bakgrunn

Detaljregulering med konsekvensutredning for E39 Bue – Ålgård gjelder ny firefelts motorveg fra Bue i Bjerkreim kommune til Ålgård i Gjesdal kommune, med planlagt hastighet på 110 km/t. Strekingen er på ca. 15 km.

## 1.2 Metode

I konsekvensutredningen for dette planarbeidet er det valgt å ta utgangspunkt i Statens vegvesen sin håndbok V712 (2018) for ikke-prissatte konsekvenser.

## 1.3 Beskrivelse av dagens situasjon

Ny E39 planlegges i et dal- og heilandskap. Det varierer mellom skogkledt og nakent kollelandskap, og frodige kulturlandskapsdaler med større elver og vann. Dagens tofelts E39 går gjennom hele planområdet fra sør til nord.

## 1.4 Konsekvensutredning

Tabell 1-1: Samlet vurdering av konsekvenser.

Delområder		Alternativer	
Delområder strekning A	Alt. 0	Alternativ A1	Alternativ A4
L1 Røyslandsvatnet	0	(0)	(0)
L2 Ytra Kydlandsvatnet - Runaskaret	0	(--)	(-)
Delområder strekning B	Alt. 0	Alternativ B1	
L2 Ytra Kydlandsvatnet - Runaskaret	0	(0)	
L3 Grønafjellet	0	(0)	
L4 Søylandsdalen	0	(--)	
Delområder strekning C	Alt. 0	Alternativ C1	
L4 Søylandsdalen	0	(--)	
L5 Kringlelia	0	(--)	
L6 Tindafjellet	0	(0)	
L7 Auestad - Klugsvatnet	0	(-)	
Delområder strekning D	Alt. 0	Alternativ D1	
L7 Auestad - Klugsvatnet	0	(-)	
L8 Skurve	0	(0)	
L9 Edlandsvatnet	0	(-)	
L10 Limavatnet	0	(0)	

Avveining		Alternativ A1 gir middels negativ konsekvens (--) for delområdet L2 grunnet forringelse av Ytra Kydlandsvatnet.	Alternativ A4 gir noe negativ konsekvens (-) for delområdet L2 grunnet forringelse av Ytra Kydlandsvatnet. Alternativet er bedre tilpasset landskapet.
<b>Samlet vurdering</b>		<b>Middels negativ konsekvens</b>	<b>Middels negativ konsekvens</b>
<b>Rangering</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>2</b>
Forklaring rangering	<b>Ingen endring</b>		<b>Alternativet gir mindre konsekvenser for delstrekning A og foretrekkes framfor alternativ A1.</b>

Planforslaget berører flere kategorier av verdifulle landskap, og flere av forekomstene har middels og stor verdi. Delstrekning C har størst negativ påvirkning på landskapsbilde hvor tiltaket krysser dagens E39 i Søylandsdalen, og nordover mot Tindafjellet hvor veien legges over eksisterende terreng. Delområde L2 får større negativ konsekvens ved alternativ A1, hvor tiltaket i større grad bryter med landskapets karakter.

#### *Konsekvenser i anleggsperioden*

I et så stort veiprojekt som dette, vil det bli negative konsekvenser i anleggsperioden. Konsekvensene for landskapsbilde kan reduseres noe ved noen generelle tiltak. Skråningsutslag mot vann og vassdrag bør minimeres ved justering av linjen eller ved bruk av støttemurer. Midlertidige riggområder bør plasseres utenfor verdifulle landskapselementer som vann, elver, kantvegetasjon og framtreddende landskapsformer.

## 2 Innledning og mål for prosjektet

### 2.1 Bakgrunn

Nye Veier ble opprettet av Stortinget i 2016 med mål om å etablere en slank, effektiv og spesialisert byggherreorganisasjon. Nye Veier sitt oppdrag er å planlegge, bygge, drifte og vedlikeholde trafiksikre hovedveier. Disse veiene reduserer reisetid, knytter sammen bo- og arbeidsmarkedsregioner, og sørger for færre drepte og hardt skadde i trafikken. Nye Veier har per i dag ansvaret for 700 kilometer hovedvei, og en investeringsramme på 150 milliarder kroner.

Nye Veier har ansvar for strekningen mellom Kristiansand og Ålgård. Dagens E39 er av variabel standard, og sikkerhet og framkommelighet er ikke tilfredsstillende. Veien er og vil være en del av TEN-T (det transeuropeiske transportnettverket), og dermed en viktig transportkorridor. Denne strekningen er delt opp i flere delstrekninger, med ulik status:

- Kristiansand vest - Mandal øst: utbygging pågår, med planlagt ferdigstilling i 2022
- Mandal øst – Mandal by: utbygging pågår, med planlagt ferdigstilling i 2022
- Mandal – Lyngdal øst: områderegulering er vedtatt. Arbeid med detaljregulering startet i 2020, og planlagt anleggsstart er årsskiftet 2021/2022 med mulig ferdigstilling 2025
- Herdal – Røyskår: detaljregulering ble sluttbehandlet i Lyngdal kommunestyre i juni 2020. Byggestart er planlagt til 2021, med mulig ferdigstilling i 2024
- Lyngdal vest – Ålgård: strekningen omfattes av statlig kommunedelplan, der regjeringen besluttet trase den 17. mars 2021. Den valgte strekningen A1-R1 vil ligge til grunn for Kommunal- og moderniseringsdepartementet sin sluttbehandling og endelige vedtak av den statlige kommunedelplanen
- Bue – Ålgård: detaljregulering pågår

### 2.2 Mål for prosjektet og planarbeidet

Ny E39 mellom Bue og Ålgård er en del av Nye Veier sitt prosjekt E39 mellom Kristiansand og Ålgård. Bygging av ny E39 skal binde regionen sammen, skape et større bo- og arbeidsmarked, gi kortere reisetid og langt bedre sikkerhet for trafikantene. Målsettingen er samtidig å redusere utslippet av klimagasser og andre miljøkonsekvenser.

#### 2.2.1 Hovedmål og delmål

Reguleringsplan for E39 Bue - Ålgård skal bidra til at de sektorpolitiske målene i Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029 nås (Det kongelige samferdselsdepartement, 2017).

Nasjonal transportplan sine hovedmål er:

- Bedre framkommelighet for personer og gods i hele landet
- Redusere transportulykkene i tråd med nullvisjonen
- Redusere klimagassutslippene i tråd med en omstilling mot et lavutslippssamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvenser

Videre gjelder følgende delmål:

- Samfunnsøkonomisk lønnsomt prosjekt
- Sikre økt framkommelighet og trafikantnytte
- Fornøyd lokalsamfunn, naboer og berørte grunneiere
- Minimere negative effekter for de ikke-prissatte konsekvensene

## 2.3 Tiltaket

### *Vei*

Detaljregulering med konsekvensutredning for E39 Bue - Ålgård gjelder ny firefelts motorvei fra Bue i Bjerkreim kommune til Ålgård i Gjesdal kommune. Strekningen er på ca. 15 km. Ved Bue og Ålgård kobles ny vei til dagens E39, samtidig som det tilrettelegges for kobling mot ny E39 mot sør og nord. Det planlegges for fartsgrense på 110 km/t, med normalprofil på 23 meter.

### *Masseuttak og permanent masselagring*

Reguleringsplanen for ny E39 legger også opp til etablering av masseuttak og permanent masselagring. Prinsipper som er lagt til grunn for valg av arealer til disse formålene er nærhet til vegtiltaket, behov for masser i veikonstruksjon, behov for lagring av løsmasser og muligheter for tilrettelegging for landbruksformål.

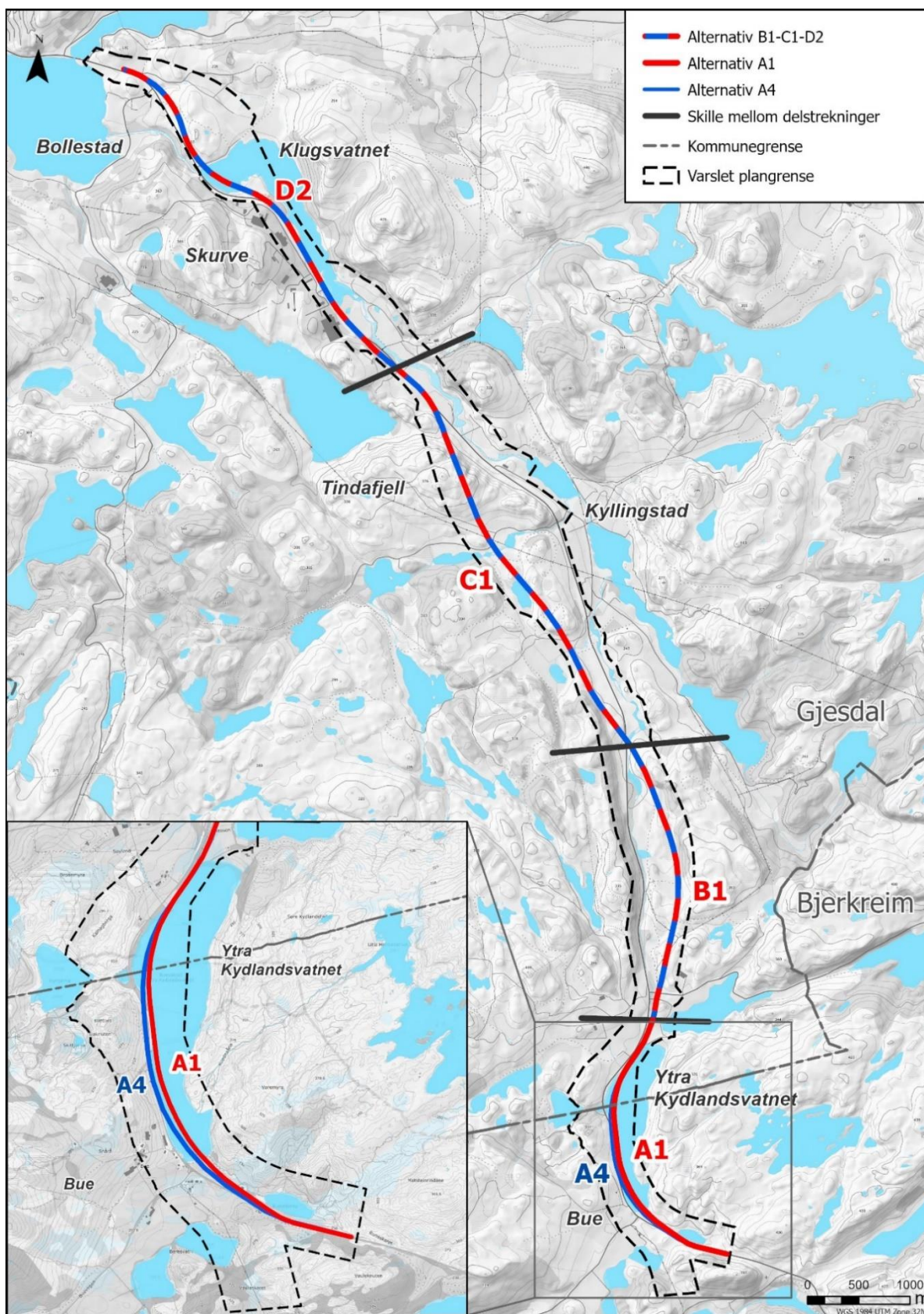
### *Midlertidige tiltak*

Midlertidige tiltak som planen gir rom for er anleggsområde/anleggsbelte med tilhørende anleggsveier, riggområder, knuseverk og midlertidige kryssområder ved etappevis utbygging.

## 2.4 Regulerte alternativ og varslingsområde

Figur 2-1 viser regulerte veilinjer og varslingsområde for planarbeidet. Området er delt inn i fire delstrekninger. I område A, som ligger i grensen til Bjerkreim og Gjesdal kommune, er det regulert to alternativer: Alternativ A1 og A4. I delområde B, C og D er det kun et alternativ som er regulert, henholdsvis alternativ B1, C1 og D2. Det vises til planbeskrivelse for videre omtale.





Figur 2-1 Oversikt regulerte alternativ for hver delstrekning.

## 3 Rammer og premisser for planarbeidet

### 3.1 Utdrag fra planprogrammet

Planprogrammet for detaljregulering beskriver følgende om konsekvensutredning av temaet landskapsbilde:

*"Temaet landskapsbilde omhandler de romlige og visuelle egenskapene til landskapet og hvordan landskapet oppleves som fysisk form, fra bylandskap til uberørt naturlandskap. I konsekvensutredningen er målet å frembringe kunnskap om de verdifulle områdene for temaet, og få frem hvordan disse endres som følge av tiltaket. (...)*

*For de delene av planområdet som skal konsekvensutredes vil det bli benyttet relevant informasjon fra datakilder som konsekvensutredning til kommunedelplanen, kart, ortofoto, overordna planer og føringer, fylkeskommunale planer, kommunale planer og temaplaner. Grunnlaget suppleres med nye registreringer ved behov.*

*Konsekvensutredningen og planbeskrivelsen skal gi en vurdering av hvordan landskapet blir påvirket av tiltakene i planen, både under anleggsperioden og etter at tiltakene er ferdige. Eventuelle skadereduserende tiltak skal vurderes. (...)"*

### 3.2 Influensområdet

Influensområdet er området som kan bli påvirket av tiltaket – altså det samlede området der tiltaket kan medføre konsekvenser. Influensområdet varierer for ulike tema. For landskapsbilde er det synligheten av tiltaket som bestemmer avgrensningen av influensområdet. Alle områder tiltaket vil bli synlig fra, defineres her som tiltakets influensområde.

### 3.3 Gjeldende rammer og premisser

Under er noen aktuelle overordnede mål og føringer som er listet opp i kapittel 6.4.2 i Statens vegvesen sin håndbok V712.

**Den europeiske landskapskonvensjonen (ELK)** forplikter Norge, i artikkel 6, til å bedre kunnskapen om egne landskap. I dette ligger det å kartlegge landskapet heldekkende og analysere landskapets karakter for å få fram hvilke krefter og trusler som fører til endringer. En skal også merke seg de endringene som skjer. Videre defineres, i artikkel 1, landskapsplanlegging «som sterke framtidrettede tiltak som tar sikte på å forbedre, istandsette og skape landskap».

**Plan- og bygningsloven** har med landskap som et eget ansvar under § 3.1 «Oppgaver og hensyn i planlegging». Her står det blant annet at planer innenfor rammen av § 1-1 skal sikre kvaliteter i landskap og vern av verdifulle landskap.

**Forskrift om konsekvensutredninger** omtaler «verdifulle landskap» under «Kriterier for vurderingen av om en plan eller et tiltak kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn» (§ 10 tredje ledd bokstav b). I tilhørende veileder fra Klima- og miljødepartementet og (Kommunal- og moderniseringsdepartementet 2017) er det nærmere konkretisert hvilke landskap som inngår i «verdifulle landskap». I forskriftens kapittel 5, som omhandler innholdet i konsekvensutredninger, er landskap omtalt under «Beskrivelse av faktorer som kan bli påvirket og vurdering av vesentlige virkninger for miljø og samfunn», § 21 pkt. 6.

**Naturmangfoldlovens § 3** bokstav i) definerer naturmangfold som «biologisk mangfold, landskapsmessig mangfold og geologisk mangfold, som ikke i det alt vesentlige er et resultat av menneskers påvirkning». Virkninger for landskapsmessig mangfold behandles under tema landskapsbilde.

**NiN Landskap** er et nasjonalt heldekkende kartleggingsystem på landskapstypenivå. Systemet svarer ut formålet med ivaretaking av landskapsmessig mangfold som i naturmangfoldloven er definert som «mangfoldet av landskapstyper». NiN Landskap beskriver landskapsvariasjon i Norge, dvs. mangfoldet av landskapstyper. Landsdekkende kartlegging foregår på et detaljeringsnivå tilpasset målestokk 1:50 000.

**Arkitektur.nå** er en nasjonal strategi som beskriver ambisjonene for statlig arkitekturpolitikk. Den legger til grunn en bred definisjon av arkitekturbegrepet, der arkitektur omfatter i vid forstand alle våre menneskeskaptede omgivelser. Det favner både bygninger og anlegg, uterom og landskap. Visjonen er at god arkitektur skal bidra til høy livskvalitet, og gi attraktive, funksjonelle og universelt utformede byggverk og omgivelser. God arkitektur skal uttrykke felles kultur og identitet.

### **Vakre landskap i Rogaland**

Rogaland fylkeskommune ga i 1995 ut boken "Vakre landskap i Rogaland", som en oppfølging til Den europeiske landskapskonvensjonen, ved å gi kunnskap og sette fokus på viktige landskapskvaliteter. Boken viser en inndeling av fylket i 9 ulike landskapstyper. Utredningsområdet ligger innenfor ett av disse: Dal- og heilandskap (Stavanger Turistforening, 2009).

Boken beskriver avgrensede landskapsområder innenfor hver landskapstype, og kategoriserer dem som «vakre» eller «meget vakre». Det skilles ikke mellom naturlandskap og kulturlandskap. Kriteriene intensitet, helhet, variasjon og særpreg er lagt til grunn for en totalvurdering. Selv om det har gått noen år siden disse landskapene ble vurdert, er oppfatningen at områdene fremdeles ivaretar spesielle og verdifulle visuelle kvaliteter.



## 4 Metode og kunnskapsgrunnlag

Generell metodikk for vurdering av virkninger og konsekvenser av planforslaget er følgende punkter:

- Informasjonsinnhenting og beskrivelse /verdivurdering av dagens situasjon
- Beskrivelse, beregning og vurdering av tiltakets virkninger og konsekvens
- Beskrivelse av tiltak som kan redusere eventuell negativ virkning av tiltaket (skadereduserende tiltak)

I konsekvensutredningen for dette planarbeidet er det valgt å ta utgangspunkt i Statens vegvesen sin håndbok V712 (2018) for ikke prissatte konsekvenser.

### 4.1 Kriterier for verdi

Med verdi menes en vurdering av hvor stor betydning et område har i et nasjonalt perspektiv. Det er verdiene i sammenlikningsåret som legges til grunn for verdivurderingen. Areal som inngår i vedtatte planer gis verdi tilsvarende framtidig situasjon. Kriteriene for verdisetting av delområdene er gjengitt under.

Tabell 4-1: Verdikriterier for tema landskapsbilde (Kilde: SVV sin håndbok V712)

Verdi ASPEKTER	Uten betydning	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi
Visuelle kvaliteter	Delområde uten visuelle kvaliteter	Delområde med noen visuelle kvaliteter	Delområde med gode visuelle kvaliteter, eller kvaliteter av lokal betydning	Delområde med særlig gode visuelle kvaliteter, eller kvaliteter av regional betydning	Delområde med unike visuelle kvaliteter, eller kvaliteter av nasjonal og/eller internasjonal betydning
Helhet Variasjon	Delområde med dårlig balanse mellom helhet og variasjon	Delområde med mindre god balanse mellom helhet og variasjon	Delområde med god balanse mellom helhet og variasjon	Delområde med særlig god balanse mellom helhet og variasjon	Delområde med unik balanse mellom helhet og variasjon
Særpreg	Delområde uten særpreg	Delområde med lite særpreg	Delområde med særpreg	Delområde med stort særpreg	Delområde med svært stort særpreg
Byform Bystruktur	Delområde der byformen/bystrukturen er fragmentert/sprengt/ødelagt	Delområde der byformen/bystrukturen er noe fragmentert	Delområde med god byform/bystruktur	Delområde med særlig god byform/bystruktur	Delområde med en unik byform/bystruktur
Arkitektur	Bebyggelse, bygninger, byrom, infrastruktur og landskap mangler sammenheng. Er dårlig tilpasset byens skala	Bebyggelse, bygninger, byrom, infrastruktur og landskap danner tilsammen mindre gode og/eller lite lesbare omgivelser. Er mindre godt tilpasset byens skala	Bebyggelse, bygninger, byrom, infrastruktur og landskap danner tilsammen gode og lesbare omgivelser. Er tilpasset byens skala	Bebyggelse, bygninger, byrom, infrastruktur og landskap danner tilsammen særlig gode og lesbare omgivelser. Er godt tilpasset byens skala	Bebyggelse, bygninger, byrom, infrastruktur og landskap danner tilsammen unike og lesbare omgivelser. Er svært godt tilpasset byens skala
Totalinntrykk	Delområde der landskap og bebyggelse/anlegg til sammen gir et dårlig totalinntrykk	Delområde der landskap og bebyggelse/anlegg til sammen gir et noe redusert totalinntrykk	Delområde der landskap og bebyggelse/anlegg til sammen gir et godt totalinntrykk	Delområde der landskap og bebyggelse/anlegg til sammen gir et spesielt godt totalinntrykk	Delområde der landskap og bebyggelse/anlegg til sammen gir et unikt totalinntrykk
Sjeldenhet Representativitet <sup>41</sup>			Delområdet inngår i landskapstyper som er fåtallig/sjeldne regionalt	Delområdet inngår i landskapstyper som er fåtallig/sjeldne nasjonalt	
Forvaltningsprioritet/ Prioriterte landskapsområder <sup>42,43</sup>			Delområdet har kvaliteter av lokal og/eller regional betydning	Delområdet har kvaliteter av regional og/eller nasjonal betydning	Delområdet har kvaliteter av nasjonal og/eller internasjonal betydning



Figur 4-1: Skala for vurdering av verdi (Kilde: SVV sin håndbok V712)

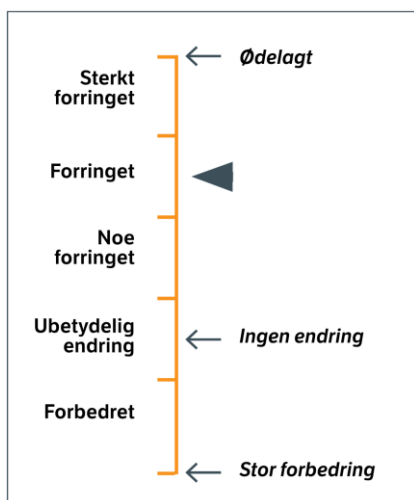
## 4.2 Kriterier for påvirkning

Påvirkning er en vurdering av hvordan et område påvirkes som følge av det definert tiltak, og vurderes mot 0-alternativet. Påvirkning i anleggsperioden inngår ikke i vurdering av påvirkning, men er beskrevet separat som midlertidig påvirkning.

Et veiltak kan gi både negativ og positiv påvirkning. Påvirkningsfaktorer for temaet er gjengitt under.

Tabell 4-2: Påvirkningskriterier for landskapsbilde (Kilde: SVV sin håndbok V712)

Tiltakets påvirkning	Forankring og lokalisering	Landskaps- og terrenginngrep	Skala	Linjeføring	Arkitektonisk utforming
Ødelagt/ sterkt forringet	Tiltaket er ikke forankret, medfører uheldig fragmentering, eller bryter i stor grad med landskapsbildets karakter	Tiltaket medfører en stor endring i landskapet, eller medfører svært skjemmende inngrep	Tiltaket dominerer i stor grad over landskapets skala	Tiltaket har svært dårlig rytme, er preget av knekk, sprang, har en svært uheldig romkurve	Tiltaket fremstår helt uten arkitektonisk helhet, har svært dårlig design
Forringet	Tiltaket er dårlig forankret, medfører fragmentering, eller bryter med landskapsbildets karakter	Tiltaket medfører skjemmende inngrep	Tiltaket dominerer over landskapets skala	Tiltaket har dårlig rytme, er preget av knekk, sprang, en uheldig romkurve	Tiltaket fremstår i liten grad som en arkitektonisk helhet, har dårlig design
Noe forringet	Tiltaket er noe forankret, medfører noe fragmentering, eller bryter i en viss grad med landskapsbildets karakter	Tiltaket medfører noe skjemmende inngrep	Tiltaket dominerer noe over landskapets skala	Tiltaket har noe dårlig rytme, er noe preget av knekk, sprang, en uheldig romkurve.	Tiltaket fremstår i noen grad som en arkitektonisk helhet, har noe dårlig design
Ubetydelig endring	Tiltaket er forankret, medfører i liten grad fragmentering, eller bryter i liten grad med landskapsbildets karakter	Tiltaket medfører ikke skjemmende inngrep	Tiltaket er tilpasset skalaen i landskapet, eller er underordnet denne	Tiltaket har god rytme, er uten knekk eller sprang, har en god romkurve	Tiltaket fremstår som en arkitektonisk helhet
Forbedret	Tiltaket er godt forankret, medfører ingen fragmentering, eller forsterker landskapsbildets karakter	Tiltaket medfører istandsetting av ødelagt/sterkt forringet landskap	Tiltaket har en god tilpasning til skalaen i landskapet, eller framhever denne	Tiltaket har særlig god rytme og romkurve som fremhever landskapskulpturen	Tiltaket fremstår som en særlig god arkitektonisk helhet, har god design og materialkvalitet

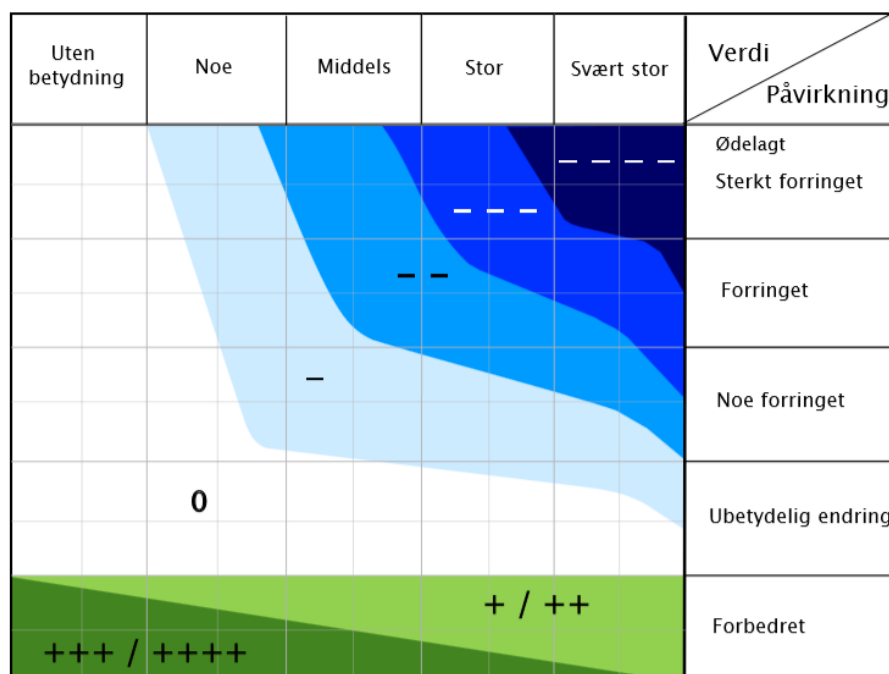


Figur 4-2: Skala for vurdering av påvirkning (Kilde: SVV sin håndbok V712)

### 4.3 Kriterier for konsekvens

Konsekvenser er de fordelene og ulempene et tiltak medfører i forhold til 0-alternativet. Konsekvens for et område eller et tema framkommer ved å sammenholde verdi og påvirkning i henhold til konsekvensvifta under.

I vifta utgjør verdiskalaen x-aksen, og vurdering av påvirkning finnes på y-aksen. Skalaen for konsekvens går fra 4 minus til 4 pluss. De negative konsekvensgradene er knyttet til en verdiforringelse av et delområde, mens de positive konsekvensgradene forutsetter en verdiøkning, etter at tiltaket er realisert, jamfør side 119 i håndbok V712.



Figur 4-3: Illustrasjonen viser konsekvensvifta for konsekvensvurdering av delområder.

Skala	Konsekvensgrad	Forklaring
----	4 minus (---)	Den mest alvorlige miljøskaden som kan oppnås for delområdet. Gjelder kun for delområder 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/ubetydelig (0)	Ubetydelig miljøskade for delområdet.
+ / ++	1 pluss (+) 2 pluss (++)	Miljøgevinst for delområdet: Noe forbedring (+), betydelig miljøforbedring (++)
+++ / ++++	3 pluss (+++) 4 pluss (++++)	Benyttes i hovedsak der delområder med ubetydelig eller noe verdi får en svært stor verdiøkning som følge av tiltaket.

Figur 4-4: Illustrasjonen viser tabell med skala og veiledning for konsekvensvurdering av delområder.

#### 4.4 Avgrensning av temaet

Statens vegvesen sin håndbok V712 (2018) definerer "landskapsbilde" som et uttrykk for landskapets romlige- og visuelle egenskaper med naturlige og menneskeskapte komponenter og elementer, som særpreger et geografisk område. Det romlige og visuelle omhandler hvordan landskapet oppleves som fysisk form.

#### 4.5 Kunnskapsgrunnlag

Kildematerialet er befaringer med fotodokumentasjon og registreringskart. Videre er det brukt grunnkart, Google Map/Street View og 3D modell/ GIS innsynsløsning utviklet for prosjektet. "Vakre landskap i Rogaland" har vært et viktig kildemateriale for verdivurderinger.

#### 4.6 Usikkerhet

##### *Eventuell usikkerhet knyttet til tiltaket*

Prosjektet detaljeres videre etter utarbeiding av konsekvensutredning og reguleringsplan, fram til byggeplan og bygging. Det kan derfor oppstå mindre avvik mellom det som er konsekvensutredet på reguleringsnivå og ferdig prosjektert løsning. Hovedtrekkene er imidlertid på plass slik at tiltaket kan konsekvensutredes på reguleringsnivå og konsekvensutredningen kan inngå som grunnlag for anbefaling av alternativ.

Detaljing i vegetasjonsbehandling og veiutstyr (rekkverk, belysning og liknende) er ikke detaljert ut for reguleringsplan, og inngår dermed ikke i grunnlaget for konsekvensutredning. Det finnes også usikkerhet i prosjektet når det kommer til massebalanse, kvalitet på masser og følgelig endelig terrengbehandling med løsmasser.

##### *Eventuell usikkerhet knyttet til datagrunnlag/terrengmodell*

3D-modellen som er brukt som grunnlag for vurdering av de visuelle virkningene av tiltaket gir ikke et 100 prosent sannferdig bilde av tiltaket. I modellen som er brukt til vurderinger av tiltakets visuelle virkning vises ikke eksisterende vegetasjon vertikalt, kun som en ortofoto-flate. Dette gjør at eksisterende vegetasjon vil kunne ha en sterkere dempende virkning visuelt på tiltakets nær- og fjernvirkning enn det en ser i modellen.

Det er på bakgrunn av synlighet fra ulike standpunkter i terrengmodellen gjort en vurdering av hvor langt unna tiltaket vil kunne være synlig. Innenfor dette området vil det kunne være steder hvor vegetasjon eller bebyggelse, og lokale terrengforhold, gjør at en ikke ser tiltaket fra ethvert standpunkt. Det er noe usikkerhet knyttet til hvor langt unna en vil kunne se det i virkeligheten sammenlignet med det terrengmodellen viser.

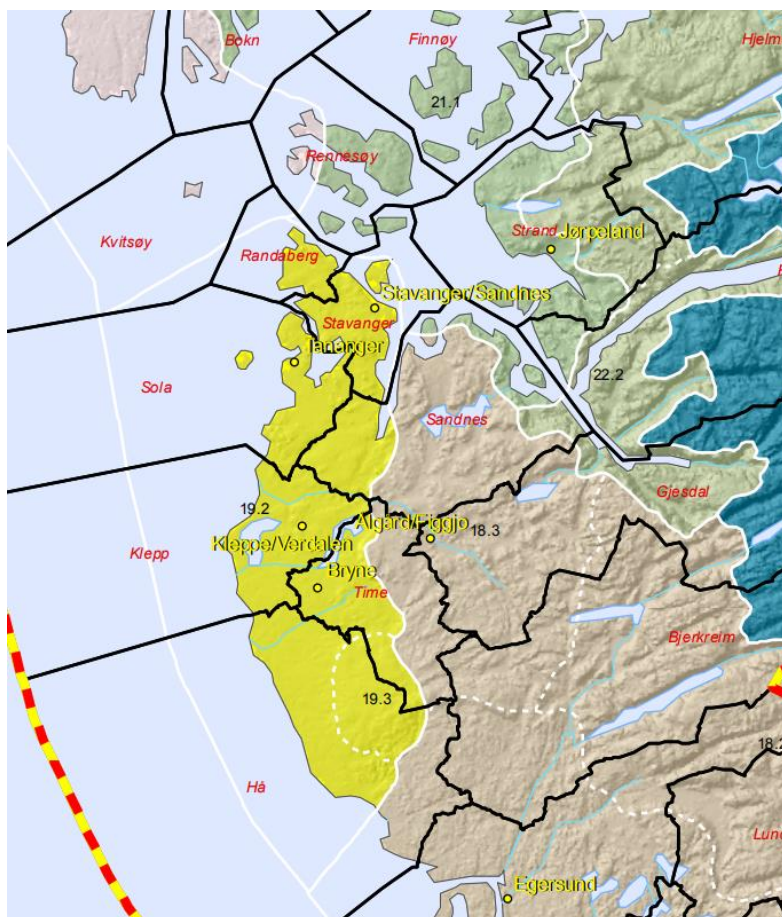


## 5 Dagens situasjon

### Landskapstyper i prosjektområdet

I "Nasjonalt referansesystem for landskap" er Norge delt inn i 45 landskapsregioner. Formålet er å synliggjøre forskjellige hovedtyper av landskap slik at deres særegne kvaliteter kommer klarere fram (Pushmann, 2020). Prosjektområdet ligger innenfor landskapstypen "18 Heibygdene i Dalane og Jæren", vist med beige farge i Figur 5-1 under. Typiske trekk for denne regionen, som kjennes igjen i prosjektområdet, er:

- Lite løsmasser og nakent, kupert terreng med bergkoller og u-daler i et rotete mønster.
- Vann og vassdrag spiller en vesentlig rolle i innlandet, med krokete vann nedsenket mellom bergkollene.
- Fattige bergarter favoriserer gras og lyng. Det er åpne lyngheier, men økende gjengroing har fulgt med mindre beiting. Stedvis er det omfattende bartreplantinger. På bedre løsmasser er det lauvskog.
- Daldragene preges av landbruk, med mellomstore til store gårder og tradisjonell innmark i dalene, men også nydyrking i heiområdene.
- Bosetting er i hovedsak spredt i regionen, og følger primært daldragene.



Figur 5-1: Utsnitt av nasjonalt referansesystem for landskap (Kilde: NIBIO, 2020).

### Prosjektområdet

Området ligger landskapsmessig i overgangen mellom Dalane og Jæren. Det har et kupert åsterreng og blir et skille mellom de skrinne heiene i Dalane og oppdyrkede lavlandsslettene på Jæren. Landskapet er brutt opp i et virvar av sprekker og daler med utallige små og store vann. De store, åpne jordene gir lange siktlinjer i landskapet, med det småbølgete terrenget og enkelte rekker med rand- og levevegetasjon bidrar til å dele opp landskapet i mindre visuelle enheter. Langs Søylandsdalen preges landskapet av vassdraget som ligger langs dagens E39. Ved Skurve endrer landskapet seg drastisk der det preges av næring og industri.



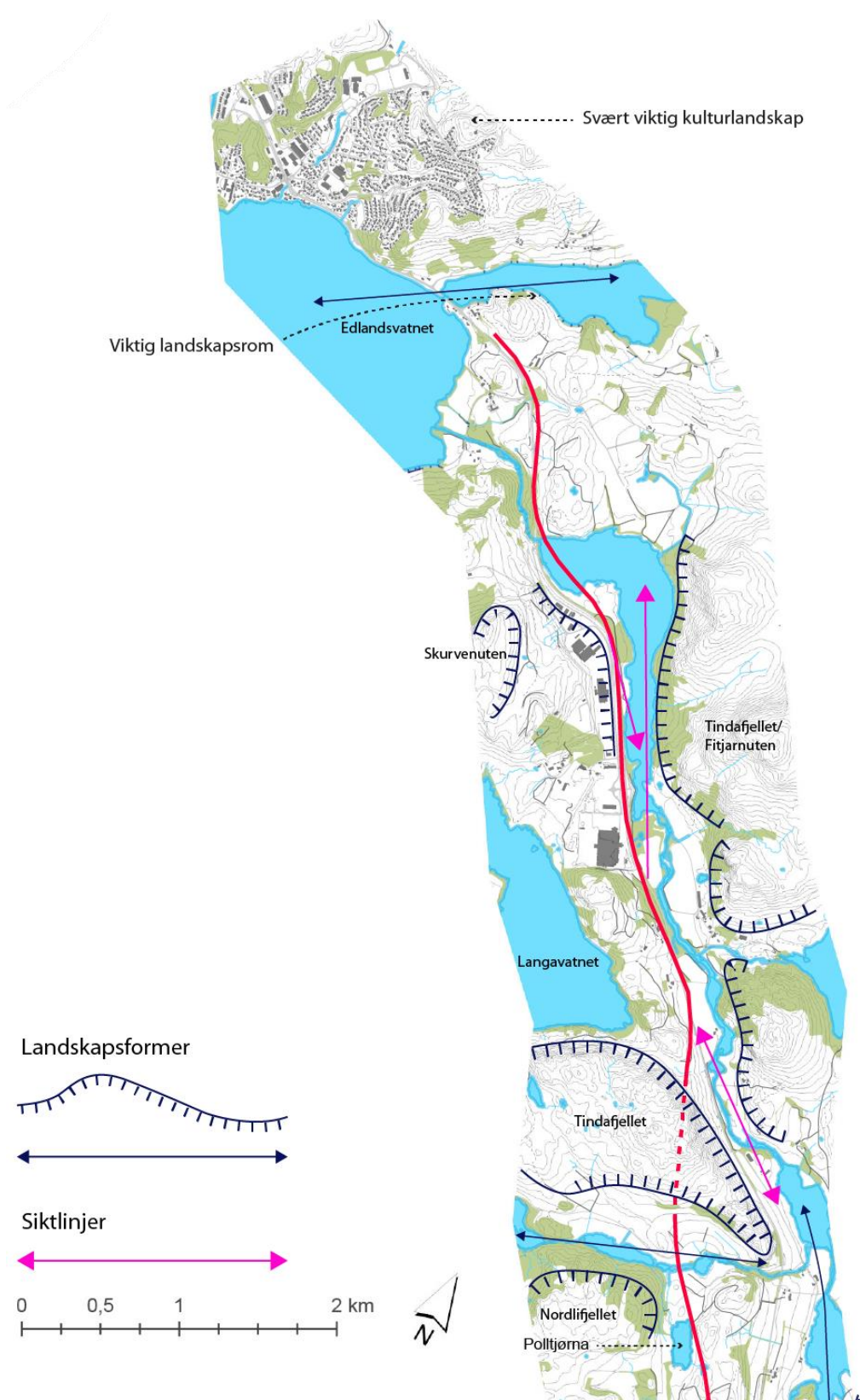
Figur 5-2: Karakteristisk landskapstype for området- kulturlandskap med innslag av vann og fjellknauser som skaper romlig variasjon. Foto tatt fra Hesteknuten sett sørover mot Kydlandsvatnet Foto: M. Berge, COWI, desember 2019.

Registreringskart



Figur 5-3: Registreringskart for landskapsbilde sørlig del



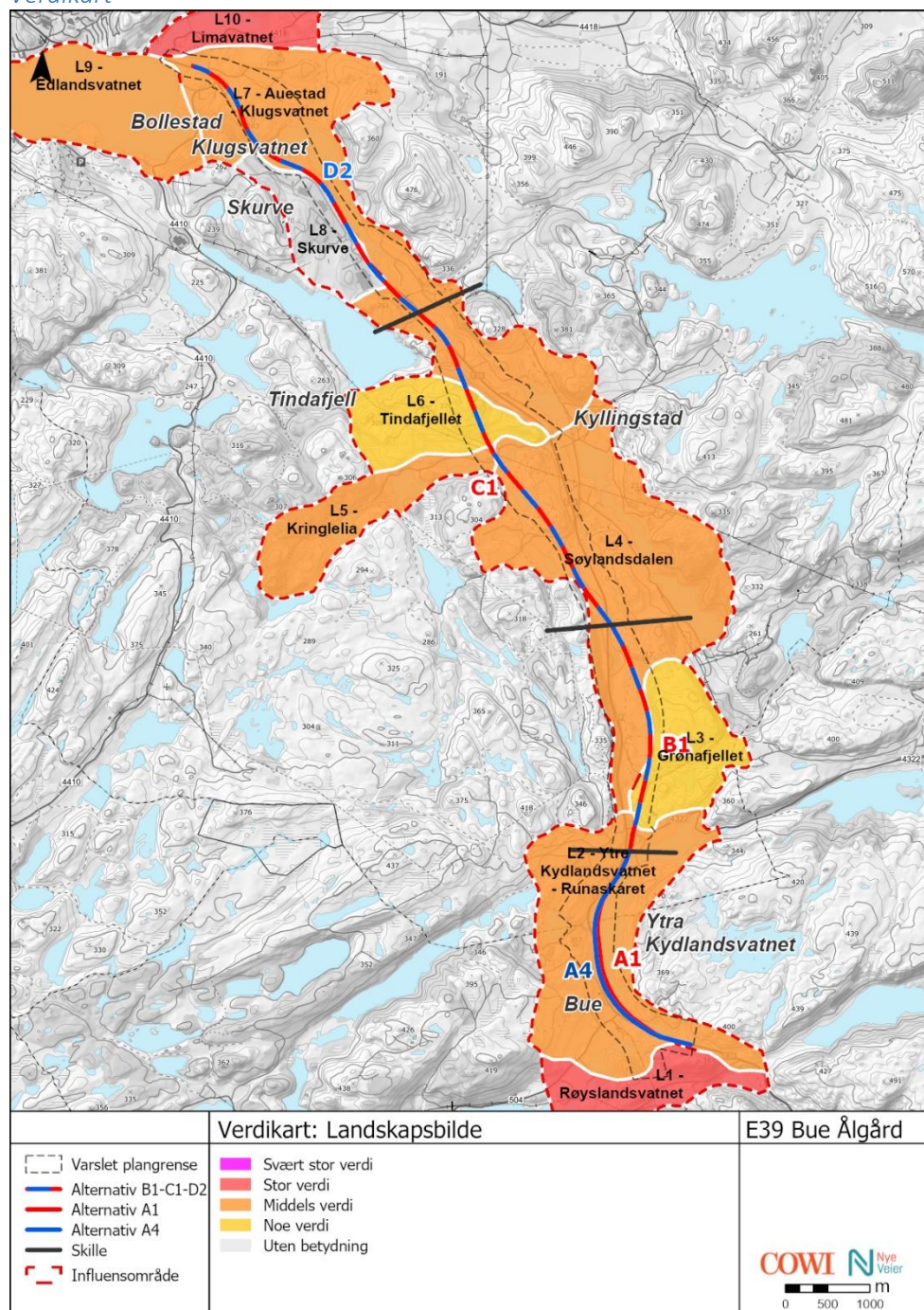


Figur 5-4: Registreringskart for landskapsbilde nordlig del

## 6 Konsekvenser av tiltaket

I registreringen av prosjektområdet er det gjort en inndeling i delområder etter vurdering av helhetlig landskapskarakter og naturlig visuell avgrensning. Influensområdet danner ytre avgrensning for delområdene. Faktorer som ellers danner grunnlag for delområdeinndeling er naturlige avgrensninger i terrengformasjoner, endret landskapskarakter ut ifra vegetasjon, arealbruk, bebyggelse, og så videre.

### Verdikart



Figur 6-1: Verdikart.



## 6.1 Delstrekning A

Innenfor delstrekning A er det to alternativer A1 og A4.

### 6.1.1 Delområde L1 Røyslandsvatnet

#### *Dagens situasjon for delområdet*

Delområdet er et av områdene som er beskrevet i "Vakre landskap i Rogaland".

*"Knausete og varierte terrengformer gir flere klart avgrensede landskapsrom av ulik størrelse. Store og små vatn tilfører de ulike rommene god intensitet. Enkelte steder ligger skogkledde fjellsider med furu- og granskog i fin veksling med dyrket mark. I andre deler av området dominerer åpne arealer, og de bølgende landskapsformene trer tydelig fram og gir området særpreg."*

Delområdet er en del av et sammenhengende landskapsrom som defineres av flere mindre vann som alle er en del av den topografiske hovedformen Røyslandsvatnet. Daldraget representerer en stor og ubrutt sammenheng.



Figur 6-2: Del av Røyslandsvatnet sett fra Runaskaret. Kilde: Statens vegvesen.

#### *Vurdering av verdi*

Delområdet har særpreg og særlig gode visuelle kvaliteter, og er vurdert som et prioritert landskapsområde i regional sammenheng.

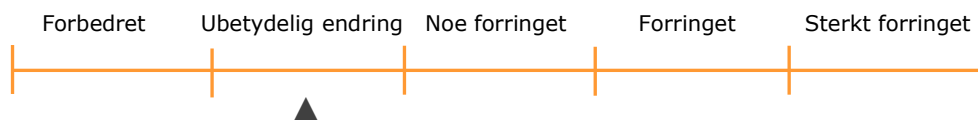
Verdi for delområdet er vurdert til å være: Stor.



*Vurdering av påvirkning*Alternativ A1

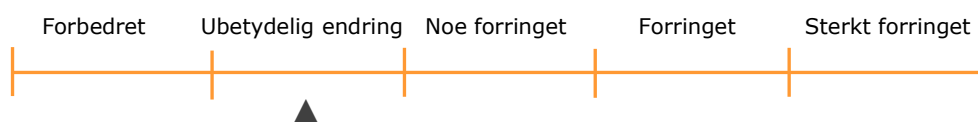
Koller i landskapet skjuler fjernvirkning fra Buekrysset. Alternativet gir ingen større konsekvenser for landskapsrommet sett mot dagens situasjon.

Tiltaketets påvirkning på delområdet er vurdert til å være: Ubetydelig endring.

Alternativ A4

Alternativ A4 vurderes likt med alternativ A1 for delområdet.

Tiltaketets påvirkning på delområdet er vurdert til å være: Ubetydelig endring.

*Konsekvenser av tiltaket*Alternativ A1

Delområdet har fått stor verdi og påvirkning er ubetydelig endring.

Konsekvenser av tiltaket blir dermed: (0) ubetydelig miljøskade.

Alternativ A4

Delområdet har fått stor verdi og påvirkning er ubetydelig endring.

Konsekvenser av tiltaket blir dermed: (0) ubetydelig miljøskade.

## 6.1.2 Delområde L2 Ytra Kydlandsvatnet - Runaskaret

### *Dagens situasjon for delområdet*

Delområdet utgjøres av et daldrag i nordvest-sørøstlig retning mellom Runaskaret og Bue. Sammenhengen i området skapes av en rekke store og mindre vann, og E39 som markerer dalbunnen gjennom hele området. Dalen stiger fra sør mot nord, med Runaskaret som et toppunkt på midten. I hver ende av skaret vider dalbunnen seg ut til vide kulturlandskapsflater og beitemark. Runaskaret framstår med høyfjellspreget 275 moh. og er særlig på vinterstid en strekning som skiller seg ut langs dagens E39. Denne smaleste delen av landskapsrommet er noe mer sårbar for eksponerte inngrep enn de vide dalbunnene i hver ende.

Ytra Kydlandsvatnet danner sammen med kulturlandskapet rundt Bue bunnen i et landskapsrom som er avgrenset av framtrepende fjellknauser. Innover mot Buevegen åpner landskapet seg opp og kulturlandskapet med spredt bebyggelse er framtrepende. Fra Buekrysset er det god sikt og en ser nesten helt til andre enden av Ytra Kydlandsvatnet mot nord. Kydlandsfjellet, som avgrenser vannet i øst er bratt og høyt, er en viktig komponent i landskapsrommet. Ved Kydland strekker landskapsrommet seg østover langs vannet ved Nedrebøvegen.



Figur 6-2: Dagens E39 gjennom delområdet. Kilde Statens vegvesen

### *Vurdering av verdi*

Delområdet har gode visuelle kvaliteter og er av lokal betydning. Det er en god balanse mellom det helhetlige landskapsrommet, og framtrepende fjellknauser skaper variasjon.

Verdi for delområdet er vurdert til å være: middels.





## Vurdering av påvirkning

### Alternativ A1



Figur 6-3 Utsnitt fra modell som viser alternativ A1 gjennom Delområde L2. Sett nord-vestover.

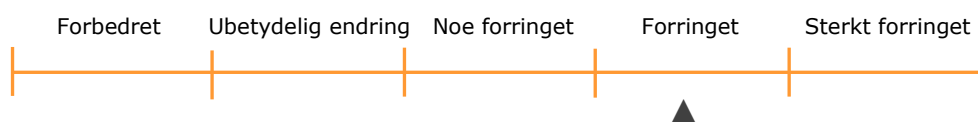
Utformingen av Buekrysset er bra fundamentert i eksisterende terreng og følger landskapets åpne til smale form gjennom Runaskaret.

Alternativet går på fylling ut i Ytra Kydlandsvatnet langsmed hele vannets vestsida, og vil forrige landskapsrommet som i dag oppleves som harmonisk. Inngrepet bryter med landskapets karakter.

Reguleringsplanen åpner for et mulig sidetak (masseuttak) lokalisert ved Liaknuten, vest i delområdet. Uttaket er planlagt som mulig tilretteleggingsareal for nydyrking hvor terrenget flates ut. Uttaket vil føre til endringer i topografien som er viktig for landskapstypen og vil ligge eksponert mot flere sider i landskapsrommet.

Mellom dagens og ny E39 er permanent masselagring planlagt som mulig tilretteleggingsareal for nydyrking. Tiltaket fyller et restareal, og gjør fragmenteringen av vannet mindre framtrødende enn om det ikke skulle bli fylt igjen.

Tiltakets påvirkning på delområdet er vurdert til å være: Forringet.





Alternativ A4

Figur 6-4 Utsnitt fra modell som viser alternativ A4 gjennom delområde L2. Sett nord-vestover.

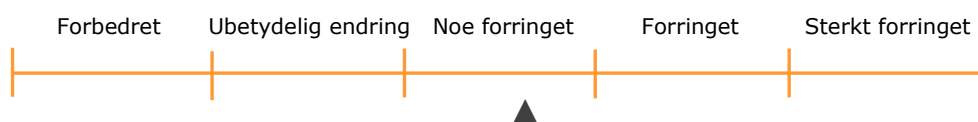
Utformingen av Buekrysset er bra fundamentert i eksisterende terreng og følger landskapets åpne til smale form gjennom Runaskaret. Veilinjens følger tett langs landskapets konturer.

Alternativet går til dels på fylling ut i Ytra Kydlandsvatnet langsmed vannets vestsida, og vil forringe landskapsrommet som i dag oppleves som harmonisk. Sett opp mot alternativ A1 vurderes omfanget mindre da veien beslaglegger en mindre del av Ytra Kydlandsvatnet.

Reguleringsplanen åpner for et mulig sidetak (masseuttak) lokalisert ved Liaknuten, vest i delområdet. Uttaket er planlagt som mulig tilretteleggingsareal for nydyrking hvor terrenget flates ut. Uttaket vil føre til endringer i topografien som er viktig for landskapstypen og vil ligge eksponert mot flere sider i landskapsrommet.

Nord for Buekrysset er permanent masselagring planlagt som mulig tilretteleggingsareal for nydyrking, mellom dagens og ny E39. Tiltaket fyller et restareal, og gjør fragmenteringen av vannet mindre framtidig enn om det ikke skulle bli fylt igjen.

Tiltakets påvirkning på delområdet er vurdert til å være: Noe forringet.



*Konsekvenser av tiltaket*Alternativ A1

Delområdet har fått middels verdi og påvirkning er Forringet.  
Konsekvenser av tiltaket blir dermed: (--) betydelig miljøskade.

Alternativ A4

Delområdet har fått middels verdi og påvirkning er Noe Forringet.  
Konsekvenser av tiltaket blir dermed: (-) noe miljøskade.

## 6.2 Delstrekning B

## 6.2.1 Delområde L2 Ytra Kydlandsvatnet - Runaskaret

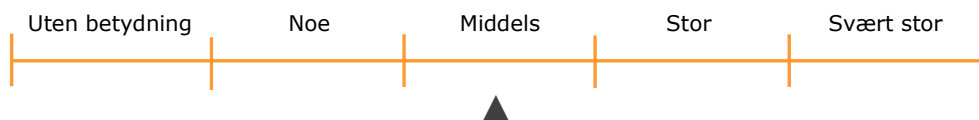
*Dagens situasjon for delområdet*

Delområdet utgjøres av et daldrag i nordvest-sørøstlig retning mellom Runaskaret og Kydland. Sammenhengen i området skapes av en rekke store og mindre vann, og E39 som markerer dalbunnen gjennom hele området. Ved Kydland strekker landskapsrommet seg østover langs vannet ved Nedrebøvegen.

*Vurdering av verdi*

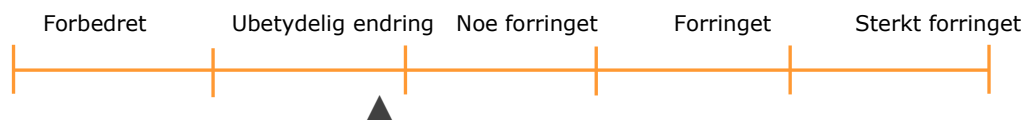
Delområdet har gode visuelle kvaliteter og er av lokal betydning. Det er en god balanse mellom det helhetlige landskapsrommet, og framtreddende fjellknauser skaper variasjon. Både kultur- og naturlandskap framstår med normalt gode visuelle kvaliteter.

Verdi for delområdet er vurdert til å være: middels.

*Vurdering av påvirkning*

Ny trase ligger like øst for dagens E39 i nordre del av delområdet. Den ligger på en liten fylling for å ta opp stigning fram mot Kydland. Det vil likevel ikke være betydelig endring fra dagens situasjon i dette området.

Tiltakets påvirkning på delområdet er vurdert til å være: ubetydelig.

*Konsekvenser av tiltaket*

Delområdet har fått middels verdi og påvirkning er ubetydelig.  
Konsekvenser av tiltaket blir dermed: (0) ubetydelig miljøskade.

## 6.2.2 Delområde L3 Grønafjellet

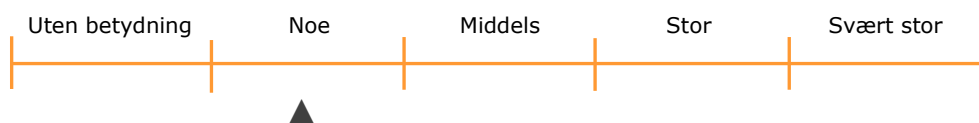
### *Dagens situasjon for delområdet*

Delområdet preges av Grønafjellet, som er et oppstikkende fjell som er typisk for denne landskapsregionen. Mellom fjellene er det dalbunner med beite og kulturlandskap. Det er også små vann i enkelte dalsøkk. Ved Hesteknuten i sør er det et eksisterende masseuttak.

### *Vurdering av verdi*

På grunn av masseuttak ved Hesteknuten i sørlige del er totalinntrykket noe redusert. Delområdet er ellers typisk for landskapsregionen og har lite særpreg.

Verdi for delområdet er vurdert til å være: noe verdi.



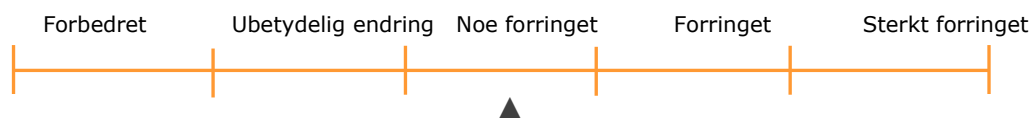
### *Vurdering av påvirkning*



Figur 6-6: Utsnitt fra modell som viser tiltaket gjennom Delområde L3. Sett nordover.

Ny trase går gjennom avrundede knauser i starten av delområdet, like vest for Hesteknuten og videre under viltovergang. Deretter følger traseen foten av Grønafjellet gjennom Søylandsdalen. Tiltaket medfører noe skjemmende inngrep lokalt, da kravet til vertikalkurvatur gjør at linjen ikke kan følge de eksisterende terrengformene. Sidetakene i delområdet ligger skjult av rygg mot veien og vegetasjon i øst og vest, og påvirker ikke det store landskapsbildet.

Tiltakets påvirkning på delområdet er vurdert til å være: noe forringet.



### *Konsekvenser av tiltaket*

Delområdet har fått noe verdi og påvirkning er noe forringet.

Konsekvenser av tiltaket blir dermed: (0) ubetydelig miljøskade.



### 6.2.3 Delområde L4 Søylandsdalen

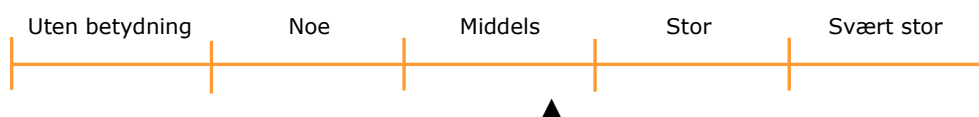
#### *Dagens situasjon for delområdet*

Søylandsdalen er representativt og typisk for området, og er av stor verdi for kulturlandskapet. Elven og daldraget representerer en stor og ubrutt sammenheng. Figgjovassdraget med sitt meandrerende løp gir landskapet en fin variasjon og utgjør et sentralt landskapselement. Delområdet preges av beitemark, dalsider med snaue skogsområder, vassdrag og vann, myrer og kantsonevegetasjon. Det er et stort helhetlig område som strekker seg nord-sør.

#### *Vurdering av verdi*

Området har en god balanse mellom helhet og variasjon, og har gode visuelle kvaliteter.

Verdi for delområdet er vurdert til å være: middels.



#### *Vurdering av påvirkning*

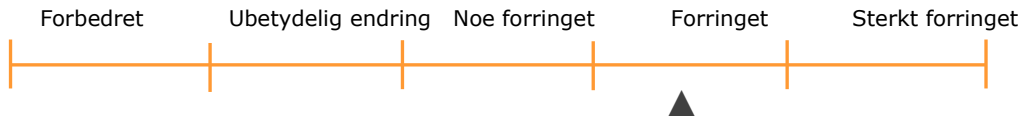


Figur 6-7: Utsnitt fra modell som viser tiltaket gjennom Delområde L4. Sett nordover.

Traseen går i tosidig høy fjellskjæring, videre inn langs Søylandsdalen fra sørøst og krysser over vassdraget og dagens E39 i bro. Deretter følger traseen foten av fjellet i vest og ligger derfor i randsonen til landskapsrommet i Søylandsdalen. Fjellskjæringen vil delvis skjules av de omkringliggende landskapsformene, som reduserer fjernvirkningen. Selve kryssingen av vassdraget bryter med landskapsretningen og vil være både skjemmende og dominerende. Tiltaket bryter med landskapets karakter.

Den permanente masselagringen sør i delområdet ligger eksponert mot landskapsrommet og har en stor skala selv om terrengformen følger landskapet.

Tiltakets påvirkning på delområdet er vurdert til å være: forringet.



#### Konsekvenser av tiltaket

Delområdet har fått middels verdi og påvirkning er forringet.

Konsekvenser av tiltaket blir dermed: (--) betydelig miljøskade.



Figur 6-8: Søylandsdalen, sett like ved der krysningen kommer. Foto: M. Berge, COWI, desember 2019.



## 6.3 Delstrekning C

### 6.3.1 Delområde L4 Søylandsdalen

#### *Dagens situasjon for delområdet*

Se beskrivelse under 6.2.3.

Langs Søylandsdalen er det også landskapsrom som strekker seg vestover. De er oppdelt av oppstikkende fjellknauser. I sør langs lokalvei som heter Europavegen er det et markert landskapsrom preget av beitemark og velholdt kulturlandskap med gode visuelle kvaliteter. Lauvtjørna er et lite tjern omkranset av våtmarksvegetasjon, og det ligger et kanalisert vassdrag gjennom området østover.



Figur 6-9: Landskapet sett fra Lauvtjørna. Flotte visuelle kvaliteter med velholdt kulturlandskap. Foto: M. Berge, COWI, desember 2019.



Figur 6-10: Flyttblokk fra istiden. Vassdraget er stedvis kanalisert med lødd støttemur. Foto: M. Berge, COWI, desember 2019.

### Vurdering av verdi

Delområdet har god balanse mellom helhet og variasjon. Det preges av gode visuelle kvaliteter og har et særpreg langs Figgjovassdraget og innslag av verdifullt kulturlandskap.

Verdi for delområdet er vurdert til å være: middels.



### Vurdering av påvirkning



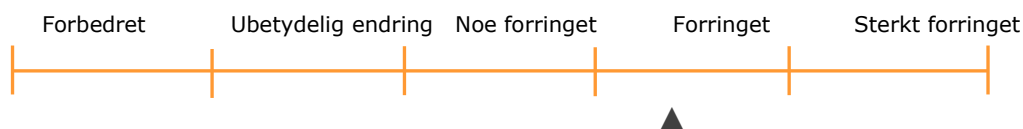
Figur 6-11: Utsnitt fra modell som viser tiltaket gjennom Delområde L4. Sett østover.

Etter broovergangen i delområde L4 ligger traseen inntil fjellskjæring som vil være lite synlig for omgivelsene, og følger videre foten av fjellet i vest. Ved kulturlandskap innover langs lokalvei Europavegen vil det komme en stor fylling. Veien vil ligge ca. 10 meter over eksisterende terreng. Tiltaket vil dominere over landskapets skala og medfører skjemmende inngrep. Lokalt vil landskapsbilde bli sterkt forringet.

Langs resten av traseen vil tiltaket gå i randsonen av delområde Søylandsdalen. Det dominerer noe over landskapets skala, men vil ikke ødelegge det helhetlige landskapsbildet.

Det er lagt inn seks ulike tilrettelagte areal for nydyrking innenfor delområdet. Disse ligger fint i terrenget og vil ikke skjemme omkringliggende landskap etter at de er ferdige etablert.

Tiltakets påvirkning på delområdet er vurdert til å være: forringet.



### Konsekvenser av tiltaket

Delområdet har fått middels verdi og påvirkning er forringet.

Konsekvenser av tiltaket blir dermed: (--) betydelig miljøskade.



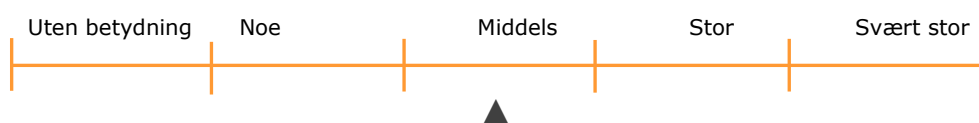
### 6.3.2 Delområde L5 Kringlelia

#### Dagens situasjon for delområdet

#### Vurdering av verdi

Området er et landskapsrom som strekker seg vestover fra dagens E39. Det preges av langstrakt beite og kulturlandskap som ligger i et daldrag med vann og vassdrag i bunnen av daldraget. Vassdraget er enkelte steder rolig og med vann som åpnes opp, og der terrenget stiger renner vassdraget i fossefall nedover fjellsiden. Det er et velholdt kulturlandskap med gode visuelle kvaliteter. Lenger inn i området krysser høyspentlinje området, og det er vindmøller på toppen av fjellet. Dette gir området noe redusert verdi.

Verdi for delområdet er vurdert til å være: middels.



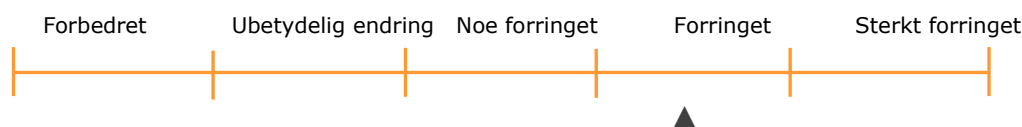
#### Vurdering av påvirkning



Figur 6-12: Utsnitt fra modell som viser tiltaket gjennom Delområde L5. Sett nordover.

Traseen krysser her dalen og vil således dele opp det helhetlige landskapsrommet. Den første delen vil gå i bro over vassdraget, og deretter vil traseen gå i tosidig fjellskjæring før den går i tunnel inn gjennom Tindafjellet. Både bro og tunnelpåslag vil være skjemmende sår i kulturlandskapet og går på tvers av landskapsrommet. Tiltaket dominerer over landskapets skala og vil fragmentere og bryte med landskapets karakter.

Tiltakets påvirkning på delområdet er vurdert til å være: forringet.



#### Konsekvenser av tiltaket

Delområdet har fått middels verdi og påvirkning er forringet. Konsekvenser av tiltaket blir dermed: (--) betydelig miljøskade.

### 6.3.3 Delområde L6 Tindafjellet

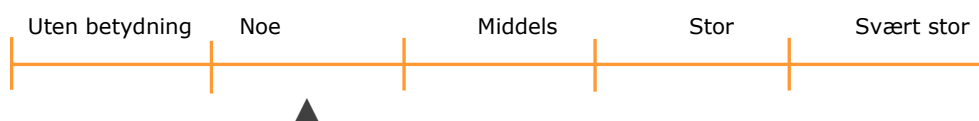
#### Dagens situasjon for delområdet

Fjellet er en oppstikkende fjellrygg der høyeste punkt ligger 376 moh. Fjellet markerer et skille mellom en søndre, høyereliggende del og et lavereliggende parti i nord. Tindafjellet vindkraftverk åpnet i mars i 2018, og består av tre vindturbiner i området. Til tross for at landskapsformen er karakteristisk og at den fungerer som et fint romdannende element, reduseres verdien på grunn av de menneskeskapte elementene.

#### Vurdering av verdi

Delområdet der landskapet til sammen gir et noe redusert totalinntrykk.

Verdi for delområdet er vurdert til å være: noe verdi.



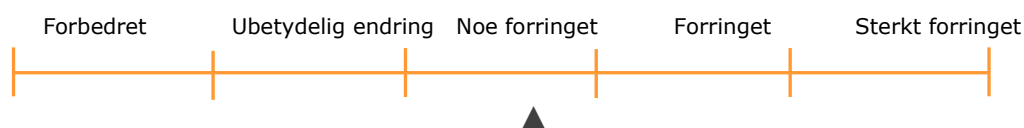
#### Vurdering av påvirkning



Figur 6-13: Utsnitt fra modell som viser tiltaket gjennom Delområde L6. Sett sørover.

Traseen går i tunnel gjennom Tindafjellet. Utforming av tunnelpåslag vil være avgjørende for hvor skjemmende inngrepet er. Det vil bli fjellskjæringer på begge sider av tunnelpåslaget.

Tiltakets påvirkning på delområdet er vurdert til å være: forringet.



#### Konsekvenser av tiltaket

Delområdet har fått noe verdi og påvirkning er noe forringet.

Konsekvenser av tiltaket blir dermed: (0) ubetydelig miljøskade.

### 6.3.4 Delområde L7 Auestad – Klugsvatnet

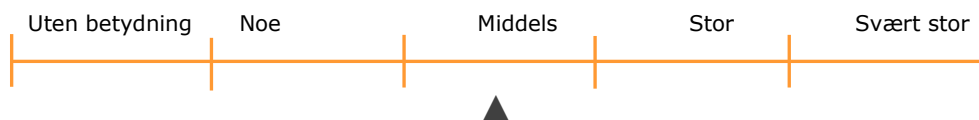
#### Dagens situasjon for delområdet

Delområdet består av dalbunnområde som preges av vassdraget som ligger i dalbunnen. Klugsvatnet er en del av et helhetlig landskapsrom som går nord-sør. Framtredende bergrygger og fjellknauser avgrensner landskapsrommet på begge sider av dalen. Det slake vide dalføret gir landskapet en særpreget karakter med et vidt utsyn over kulturlandskap med beite og dyrkingsområder på begge sider av dagens E39. Få fysiske inngrep gjør området harmonisk.

#### Vurdering av verdi

Delområdet har gode visuelle kvaliteter og har god balanse mellom helhet og variasjon.

Verdi for delområdet er vurdert til å være: middels.



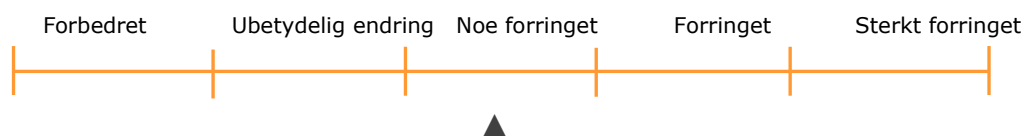
#### Vurdering av påvirkning



Figur 6-14: Utsnitt fra modell som viser tiltaket gjennom Delområde L7. Sett nordvestover.

Traseen kommer ut av tunnelen gjennom Tindafjellet og vil ligge i tosidig fjellskjæring hvor den vestlige skjæringen er betydelig høyere enn den andre. I vest er skjæringen ca. 30 meter, mens den i øst er ca. 10 meter. Deretter legges traseen så å si likt nivå med dagens E39 og i randsonen av landskapsrommet.

Tiltakets påvirkning på delområdet er vurdert til å være: noe forringet.



#### Konsekvenser av tiltaket

Delområdet har fått middels verdi og påvirkning er noe forringet.

Konsekvenser av tiltaket blir dermed: (-) noe miljøskade.



## 6.4 Delstrekning D

### 6.4.1 Delområde L7 Auestad – Klugsvatnet

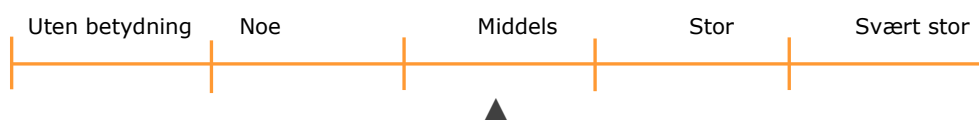
#### *Dagens situasjon for delområdet*

Delområdet strekker seg over et stort landskapsrom helt fra Kyllingstad i sør til Klugsvatnet i nord. Det er et dalbunnområde som preges av vassdraget som ligger i dalbunnen. Vannet renner fra vann til vann. Det er kulturlandskap med beite og dyrkingsområder på begge sider av dagens E39. Framtredende bergrygger og fjellknauser avgrensner landskapsrommet på begge sider av dalen.

#### *Vurdering av verdi*

Delområdet har gode visuelle kvaliteter og har god balanse mellom helhet og variasjon.

Verdi for delområdet er vurdert til å være: middels.



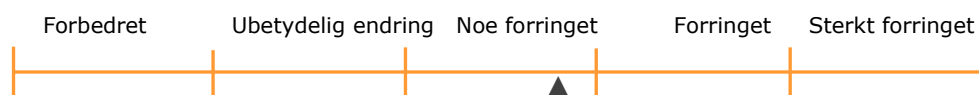
#### *Vurdering av påvirkning*



Figur 6-15: Utsnitt fra modell som viser tiltaket gjennom Delområde L7. Sett nord-vestover.

Traseen vil ligge langsmed dagens E39 forbi Skurve. Tiltaket ved rundkjøring og rampe gir en stor fylling mot Klugsvatnet. I nord vil traseen legge seg ut og dele opp Klugsvatnet som gir en ytterligere fragmentering av vannet som landskapselement. I restareal mellom eksisterende og ny E39 kan det lagres masser som også kan tilrettelegges for mulig nydyrking. Dette kompenserer noe for fragmenteringen av vannet.

Tiltakets påvirkning på delområdet er vurdert til å være: noe forringet.



#### *Konsekvenser av tiltaket*

Delområdet har fått middels verdi og påvirkning er noe forringet.

Konsekvenser av tiltaket blir dermed: (-) noe miljøskade.

## 6.4.2 Delområde L8 Skurve

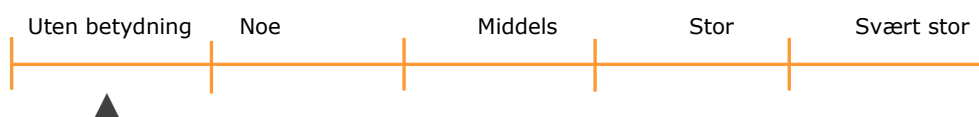
### Dagens situasjon for delområdet

Skurve er et utpreget industriområde der store voluminøse bygg skaper en ny silhuett langs dagens E39 i vest. Det er liten opplevelsesverdi i dette området. Langs dagens E39 er det en 15 meter høy og bratt fylling som ligger som et stort sår i landskapet. Den bratte skråningshelningen med skrinn jord gjør at det ikke har etablert seg særlig vegetasjon, til tross for at det er flere år siden den ble anlagt.

### Vurdering av verdi

Bygningene mangler sammenheng med landskapet og er dårlig tilpasset skala og terrengform. Delområdet er uten visuelle kvaliteter og mangler særpreg.

Verdi for delområdet er vurdert til å være: uten betydning.



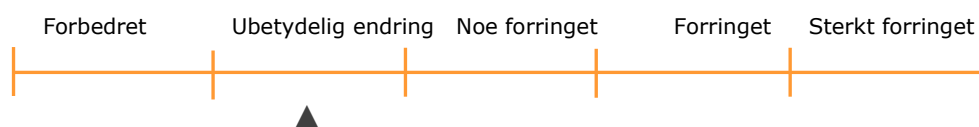
### Vurdering av påvirkning



Figur 6-16: Utsnitt fra modell som viser tiltaket gjennom Delområde L8. Sett sør-vestover.

Ny trase ligger langs dagens trase og følger foten av eksisterende fylling, på nedsiden av industriområdet.

Tiltakets påvirkning på delområdet er vurdert til å være: ubetydelig endring.



### Konsekvenser av tiltaket

Delområdet har fått uten betydning verdi og påvirkning er ubetydelig. Konsekvenser av tiltaket blir dermed: (0) ubetydelig miljøskade.

### 6.4.3 Delområde L9 Edlandsvatnet

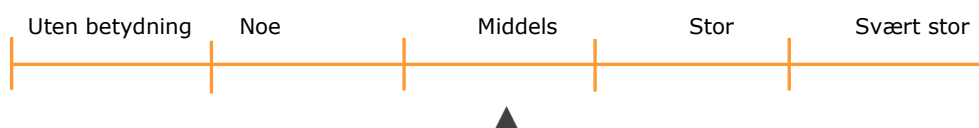
#### *Dagens situasjon for delområdet*

Edlandsvatnet ligger fint som et skålformet landskapsrom i randen av bebyggelsen rundt Ålgård. Vannet er forbundet med Limavatnet med et lite sund på nordsiden der E39 krysser ved Vaula bro, med tilsig (elv, bekk) fra Klugsvatnet og Langavatnet i sørøst. Opplevelsen av landskapsrommet er noe redusert av bebyggelsen og eksisterende E39. Sett fra bebyggelsen rundt vannets nordside er opplevelsen av landskapsrommet viktig, og det vil være sårbart for inngrep.

#### *Vurdering av verdi*

Delområde med gode visuelle kvaliteter av lokal betydning.

Verdi for delområdet er vurdert til å være: middels.



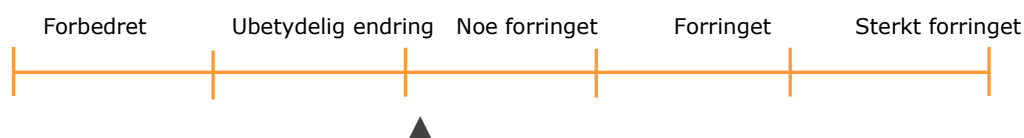
#### *Vurdering av påvirkning*



Figur 6-17: Utsnitt fra modell som viser tiltaket gjennom Delområde L9. Sett nordover.

I delområdet L7, som grenser i øst, ligger en fylling med kulvert som skal sørge for tilkomst til lokale veier på østsiden av ny E39. Fyllingen er en videreføring av den negative påvirkningen dagens E39 har langs vannets nordøstlige del. Det vil likevel ikke være betydelig endring fra dagens situasjon i dette området.

Tiltakets påvirkning på delområdet er vurdert til å være: noe forringet.



#### *Konsekvenser av tiltaket*

Delområdet har fått middels verdi og påvirkning er noe forringet. Konsekvenser av tiltaket blir dermed: (0) ubetydelig miljøskade.



#### 6.4.4 Delområde L10 Limavatnet

##### *Dagens situasjon for delområdet*

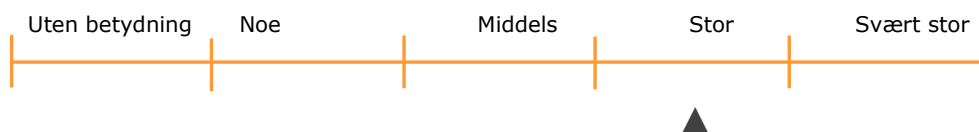
Delområdet er et av områdene som er beskrevet i "Vakre landskap i Rogaland".

*"Det er et storslagent landskap som ligger i overgangen mellom slettelandskapet på Låg-Jæren og det mer markerte dal- og heilandskapet innenfor. Limavatnet med omkringliggende landskap er et område med varierte terreng-former og en særpreget kvartærgeologi. Karakteristiske og avrundede høydedrag med myrer, vatn, skogteiger, en rekke tradisjonelle kulturmarkstyper og kulturminner gjør området variert. Særlig på Lima er det et særpreget jordbrukslandskap hvor kulturmark og kulturminner sammen med et fint restaurert bygdetun på Limagården er med på å gi landskapet høy symbol- og identitetsverdi. (...) Kraftlinjer, enkelte granfelt, dårlig tilpasset boligbebyggelse og skjemmende veger er eksempler på påvirkning som virker uheldig inn på landskapet. Inngrepene har likevel ikke ødelagt det helhetlige inntrykket."*

##### *Vurdering av verdi*

Delområdet er særpreget med en god balanse mellom helhet og variasjon. Det er gode visuelle kvaliteter som gir identitet til området. Delområdet er vurdert som er prioritert landskapstype i regional sammenheng. Delområdet preges allerede i dag av dagens E39 som ligger på fylling langs vannet. Dette området er ikke representativt for den gjennomgående verdien i delområdet, og mindre sårbart for tekniske inngrep.

Verdi for delområdet er vurdert til å være: Stor.



##### *Vurdering av påvirkning*



Figur 6-18: Dagens E39 på fylling mellom Edlandsvatnet og Limavatnet. Kilde Statens vegvesen

Ny E39 vil skape et større terrenginngrep i et grensede delområde med noe større fjernvirkning for deler av delområdet enn dagens vei. I dette området foreligger det allerede vedtatt detaljregulering, med ny E39 og nytt toplanskryss. Den vedtatte detaljreguleringen legger til rette for at E39 krysser Limavatnet på fylling og bro, og med omlegging av fylkesvei 45 Hunnedalsvegen i parallell fylling og bro.

Tiltakets påvirkning på delområdet er vurdert til å være: Noe forringet.



#### *Konsekvenser av tiltaket*

Delområdet har fått stor verdi og påvirkning er noe forringet.  
Konsekvenser av tiltaket blir dermed: (0) ubetydelig miljøskade.

### 6.5 Konsekvenser i anleggsperioden

I et så stort veiprojekt som dette vil det bli negative konsekvenser i anleggsperioden. Store sidetak kan tas ut, og midlertidige og permanente masselagringer kan etableres. Midlertidige riggområder er regulert inn for minst mulig konflikt med verdifulle landskapselementer som vann, elver, kantvegetasjon og framtrepende landskapsformer.

Fram til vegetasjonen er etablert vil det også bli større konsekvens på landskapsbilde, men på sikt vil ny vegetasjon skjerme mange av de store fyllingene. Nydyrking av tilleggsareal vil også føre til at inngrepet blir mindre synlig allerede etter første vekstsesong.



## 7 Skadereduserende tiltak

### 7.1 Anleggsperioden

Skadereduserende tiltak som naturlig terrengforming, revegetering og estetisk oppfølging av prosjektet er allerede lagt inn som en del av utredningsgrunnlaget for konsekvensutredningen.

### 7.2 Permanent situasjon

Utforming av nye konstruksjoner som tunnelpåslag og broer vil være avgjørende for hvor skjemmende inngrepene blir for landskapsbilde. Videre bearbeidelse av estetisk oppfølgingsplan fram til ferdig anlegg er et skadereduserende tiltak.

I driftsfasen vil et godt vedlikehold av veianlegget og stell av vegetasjonen langs veien være viktig.

- Rengjøring av tunneler og skilter.
- Sikre god belysning som ikke gir unødvendig belysning av sideområder.
- Sikre vedlikehold og reparasjoner av utstyr.
- Vegetasjonspleie med skjøtsel og eventuell tynning.

## 8 Samlet vurdering

### 8.1 Samlet vurdering for delstrekning A

#### Alternativ A1

Tabell 8-1: Viser verdi, påvirkning og konsekvens for de ulike delområdene for alternativ A1.

Verdi, påvirkning og konsekvens A1				
Delområde	Verdi	Påvirkning	Vurdering	Konsekvens
L1 Røyslandsvatnet	Stor	Ubetydelig	Inngrep i utkanten av delområdet blir ikke synlig og vil bli skjult av omkringliggende fjellknauser. Ingen betydelig endring fra dagens situasjon i dette området.	(0)
L2 Ytra Kydlandsvatnet	Middels	Foringet	Fylling ut i Ytra Kydlandsvatnet langsmed hele vannets vestsida forringer landskapsrommet og bryter med landskapets karakter.	(--)

Landskapsbildet tilknyttet delstrekningen er til dels registrert som landskap med regional interesse. Områdene har gode kvaliteter og er karakteristiske for dal- og heilandskap i Rogaland. Knausete og varierte terrengformer gir flere klart avgrensede landskapsrom i ulike størrelser. Skogkledde fjellsider står i fin kontrast med dyrket mark og åpne arealer.

Tiltaket medfører skjemmende inngrep i form av skjæringer og fyllinger. Fyllingen ut i Ytra Kydlandsvatnet omdefinierer vannets randsone og forstyrrer vassdragets naturlige preg. Størrelsen på fyllingen medfører en stor endring i landskapet.

#### Alternativ A4

Tabell 8-2: Viser verdi, påvirkning og konsekvens for de ulike delområdene for alternativ A4.

Verdi, påvirkning og konsekvens A4				
Delområde	Verdi	Påvirkning	Vurdering	Konsekvens
L1 Røyslandsvatnet	Stor	Ubetydelig	Inngrep i utkanten av delområdet blir ikke synlig og vil bli skjult av omkringliggende fjellknauser. Ingen betydelig endring fra dagens situasjon i dette området.	(0)
L2 Ytra Kydlandsvatnet - Runaskaret	Middels	Noe forringet	Fylling ut i Ytra Kydlandsvatnet langsmed hele vannets vestsida forringer landskapsrommet og bryter med landskapets karakter. Alternativet er godt tilpasset terrenget.	(-)

Landskapsbildet tilknyttet delstrekningen er til dels registrert som landskap med regional interesse. Områdene har gode kvaliteter og er karakteristiske for dal- og heilandskap i Rogaland. Knausete og varierte terrengformer gir flere klart avgrensede landskapsrom i ulike størrelser. Skogkledde fjellsider står i fin kontrast med dyrket mark og åpne arealer.

Tiltaket medfører skjemmende inngrep i form av skjæringer og fyllinger. Fyllingen ut i Ytra Kydlandsvatnet omdefinierer vannets randsone og forstyrrer vassdragets naturlige preg.

## 8.2 Samlet vurdering for delstrekning B

Tabell 8-3: Viser verdi, påvirkning og konsekvens for de ulike delområdene for alternativ B1.

Verdi, påvirkning og konsekvens B1				
Delområde	Verdi	Påvirkning	Vurdering	Konsekvens
L2 Ytra Kydlands-vatnet - Runaskaret	Middels	Ubetydelig	Ingen betydelig endring fra dagens situasjon i dette området.	(0)
L3 Grønafjellet	Noe	Noe forringet	Fjellskjæringene blir ikke synlig utenfor området da de vil bli skjult av omkringliggende fjellknauser. Delområdet har redusert verdi på grunn av masseuttak.	(0)
L4 Søylandsdalen	Middels	Forringet	Tiltaket krysser vassdraget og dagens E39 i bro. Kryssingen bryter med landskapets karakter og retning og vil være både skjemmende og dominerende noe avhengig av konstruksjonens utforming og terrengtilpasning.	(--)

Landskapsbildet tilknyttet delstrekningen er et tydelig definert daltrekk med variert natur- og kulturlandskap. Elven og daldraget representerer en stor og ubrutt sammenheng hvor vassdraget har en tydelig tilstedeværelse som gir landskapet en fin variasjon. Områdene preges av beitemark, dalsider med snaue skogsområder, vassdrag og vann, myrer og kantsonevegetasjon. Eksisterende masseuttak langs sørsiden av Grønafjellet virker forstyrrende i landskapsbildet.

Der tiltaket går gjennom delområder hvor menneskelig påvirkning allerede preger landskapsbildet, er konsekvensene mindre. Ved kryssingen av vassdraget og dagens E39 i bro, har tiltaket dårlig rytme og medfører skjemmende inngrep som bryter med landskapsretningen.

### 8.3 Samlet vurdering for delstrekning C

Tabell 8-4: Viser verdi, påvirkning og konsekvens for de ulike delområdene for alternativ C1.

Verdi, påvirkning og konsekvens C1				
Delområde	Verdi	Påvirkning	Vurdering	Konsekvens
<b>L4 Søylandsdalen</b>	<b>Middels</b>	<b>Forringet</b>	Tiltaket bryter beitemark og velholdt kulturlandskap som har gode visuelle kvaliteter. Fyllingen har store konsekvenser for landskapet.	<b>(--)</b>
<b>L5 Kringlelia</b>	<b>Middels</b>	<b>Forringet</b>	Tiltaket krysser dalen og deler opp det helhetlige landskapsrommet. Både bro, fjellskjæringer og tunnelpåslag medfører skjemmende inngrep.	<b>(--)</b>
<b>L6 Tindafjellet</b>	<b>Noe</b>	<b>Forringet</b>	Utforming av tunnelpåslag vil være avgjørende for hvor skjemmende inngrepet er. Tindafjellet har redusert verdi på grunn av vindmøllene.	<b>(0)</b>
<b>L7 Auestad-Klugsvatnet</b>	<b>Middels</b>	<b>Noe forringet</b>	Utforming av tunnelpåslag vil være avgjørende for hvor skjemmende inngrepet er. Tiltaket ligger så si likt med dagens E39, men skalaen vil dominere landskapet mer.	<b>(-)</b>

Landskapsbildet tilknyttet delstrekningen har god balanse mellom helhet og variasjon. Dyrket mark, beiteområder og åpne naturlandskap omkranses av mektige fjellformasjoner. Flere store og småvann gir daldraget god spenning. Tindafjellet med vindmøllepark ligger sentralt i delstrekningen, og markerer et skille mellom en søndre, høyereliggende del og et lavereliggende parti i nord. Området i sør skiller seg noe i skala fra omkringliggende terreng med sterk romfølelse. Tilstedeværelsen av høyspentlinjer og vindmølleparken gir området noe redusert verdi.

Tiltaket medfører skjemmende inngrep i form av skjæringer og fyllinger. Den 10 meter høye fyllingen sør i delstrekningen dominerer til tross for landskapets allerede store skala og ødelegger det småkollerte terrenget som i dag avgrensede de mindre rommene i landskapet. Tiltakets skjæringer er mindre synlige, men følger ikke landskapsformen. Utformingen av tunnelpåslag, bro og terrengtilpasning vil være avgjørende for hvor skjemmende inngrepet blir.

## 8.4 Samlet vurdering for delstrekning D

Tabell 8-5: Viser verdi, påvirkning og konsekvens for de ulike delområdene for alternativ D2.

Verdi, påvirkning og konsekvens D2				
Delområde	Verdi	Påvirkning	Vurdering	Konsekvens
L7 Auestad-Klugsvatnet	Middels	Noe forringet	Tiltaket gir en fylling mot Klugsvatnet og i nord vil traseen legge seg ut og dele opp Klugsvatnet.	(-)
L8 Skurve	Uten betydning	Ubetydelig	Ny trase ligger langs dagens trase og følger foten av eksisterende fylling, på nedsiden av industriområdet.	(0)
L9 Edlandsvatnet	Middels	Noe forringet	Liten fylling medfører noe skjemmende inngrep.	(-)
L10 Lima-vatnet	Stor	Ubetydelig	Inngrep i utkanten av delområdet, ubetydelig miljøskade.	(0)

Landskapsbildet tilknyttet delstrekningen har stor verdikontrast, med område uten betydning for landskap og område registrert som landskap med regional interesse. Skurve er et utpreget industriområde der store voluminøse bygg og harde flater preger landskapet. Tilknyttet til område er Skurvenuten vindkraftverk, som også trekker ned opplevelsesverdien i området. Delstrekningen preges av et buende daldrag med Klugsvatnet i dalområdets nordre del. Sørøver preges dalen av kulturlandskap, omgitt av knudrete åssider med gode kvaliteter.

Tiltaket medfører noe skjemmende inngrep i form av fyllinger. Fyllinger i Klugsvatnet har negativ påvirkning på et sentralt landskapselement.

## 8.5 Samlet vurdering for hele strekningen

Tabell 8-6: Samlet vurdering av konsekvenser for alle delområdene og alternativene

Delområder		Alternativer	
Delområder strekning A	Alt. 0	Alternativ A1	Alternativ A4
L1 Røyslandsvatnet	0	(0)	(0)
L2 Ytra Kydlandsvatnet - Runaskaret	0	(--)	(-)
Delområder strekning B	Alt. 0	Alternativ B1	
L2 Ytra Kydlandsvatnet - Runaskaret	0	(0)	
L3 Grønafjellet	0	(0)	
L4 Søylandsdalen	0	(--)	
Delområder strekning C	Alt. 0	Alternativ C1	
L4 Søylandsdalen	0	(--)	
L5 Kringlelia	0	(--)	
L6 Tindafjellet	0	(0)	
L7 Auestad - Klugsvatnet	0	(-)	
Delområder strekning D	Alt. 0	Alternativ D1	
L7 Auestad - Klugsvatnet	0	(-)	
L8 Skurve	0	(0)	
L9 Edlandsvatnet	0	(-)	
L10 Limavatnet	0	(0)	
Avveining		Alternativ A1 gir middels negativ konsekvens (--) for delområdet L2 grunnet forringelse av Ytra Kydlandsvatnet.	Alternativ A4 gir noe negativ konsekvens (-) for delområdet L2 grunnet forringelse av Ytra Kydlandsvatnet. Alternativet er bedre tilpasset landskapet.
<b>Samlet vurdering</b>		<b>Middels negativ konsekvens</b>	<b>Middels negativ konsekvens</b>
<b>Rangering</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>2</b>
Forklaring rangering	<b>Ingen endring</b>		<b>Alternativet gir mindre konsekvenser for delstrekning A og foretrekkes framfor alternativ A1.</b>

Planforslaget berører flere kategorier av verdifulle landskap, og flere av forekomstene har middels og stor verdi. Delstrekning C har størst negativ påvirkning på landskapsbilde hvor tiltaket krysser dagens E39 i Søylandsdalen, og nordover mot Tindafjellet hvor veien legges over eksisterende terreng. Delområde L2 får større negativ konsekvens ved alternativ A1, hvor tiltaket i større grad bryter med landskapets karakter.

## 9 Referanser

- NIBIO. (2020, mars). *Kilden (karttjeneste)*. Hentet fra [https://kilden.nibio.no/?lang=nb&X=7195706.12&Y=275054.87&zoom=0&topic=landskap&bgLayer=graatone\\_cache](https://kilden.nibio.no/?lang=nb&X=7195706.12&Y=275054.87&zoom=0&topic=landskap&bgLayer=graatone_cache)
- Nye Veier. (2020). *Planprogram E39 Bue-Ålgård detaljregulering PlanID 202001*. Hentet fra [https://www.nyeveier.no/media/cred5i2/e39bue\\_%C3%A5lg%C3%A5rd\\_planprogram.pdf](https://www.nyeveier.no/media/cred5i2/e39bue_%C3%A5lg%C3%A5rd_planprogram.pdf)
- Pushmann, O. (2020). *Nasjonalt referansesystem for landskap*. Hentet fra NIBIO: <https://www.nibio.no/tema/landskap/landskapskart/nasjonalt-referansesystem-for-landskap>
- Statens vegvesen. (2018). *Håndbok V712 Konsekvensanalyser*. Vegdirektoratet. Hentet fra [https://www.vegvesen.no/\\_attachment/704540/](https://www.vegvesen.no/_attachment/704540/)
- Stavanger Turistforening. (2009). *Vakre landskap i Rogaland*. Stavanger. Hentet fra [https://www.rogfk.no/\\_f/p1/i05526dee-64bd-490a-85fa-5f8bcf982f48/vakre-landskap-i-rogaland.pdf](https://www.rogfk.no/_f/p1/i05526dee-64bd-490a-85fa-5f8bcf982f48/vakre-landskap-i-rogaland.pdf)