

E39 Storehaug - Førde

KU Landskap Espeland





Statens vegvesen

DOKUMENTINFORMASJON	
RAPPORTTITTEL:	
2022-10-20 E39 STOREHAUGEN – FØRDE ESPELAND KU LANDSKAPSBILETE	KONSEKVENSUTGREIING, TEMA LANDSKAPSBILETE
DATO:	01.11.2022
FILNAMN:	2022-09-15 E39 STOREHAUGEN – FØRDE KU LANDSKAPSBILETE
OPPDRAKGJEEVAR:	STATENS VEGVESEN, DIVISJON UΤBYGGING, E39 STOREHAUGEN - FØRDE
PLANMYNDE:	SUNNFJORD KOMMUNE
UTARBEIDA AV:	GYRIL FIMREITE, STATENS VEGVESEN, FAGRESSURSER DRIFT OG VEDLIKEHOLD/TEKISK PLANLEGGING
SIDEMANNSKONTROLLERT AV:	BORGHILD NEERGAARD AARSET, STATENS VEGVESEN, , FAGRESSURSER DRIFT OG VEDLIKEHOLD/TEKISK PLANLEGGING
GODKJENT AV:	MAGNA FODNES VANGSNES, STATENS VEGVESEN, UTBYGGING/FØRDEPAKKEN

Forsidefoto: Gyrl Fimreite

FORORD

Denne temarapporten er utarbeida som ein del av arbeidet med reguleringsplan E39 Storehaugen – Førde med konsekvensutgreiing for utfylling av masser i Espelandsdalen. Konsekvensutgreiinga er utført etter metoden skildra i Statens vegvesen si handbok *V712 Konsekvensanalyser (2021)*.

Rapporten tek føre seg tema landskapsbilete, men er avgrensa til området i Espelandsdalen som ikkje var med i konsekvensutgreiinga for kommunedelplanen som blei vedtatt i 2013. Tiltakshavar og ansvarleg for utgreiinga er Statens vegvesen. Temarapporten dokumenterer registreringar og verdivurderingar for temaet og vurderer konsekvensane av det valde utbyggingsalternativet frå kommunedelplanen.

I Statens vegvesen Divisjon utbygging/Utbyggingsområde vest/Førdepakken er Magna Fondenes Vangsnæs prosjektleiar for prosjekt E39 Storehaugen – Førde. Fagansvarleg for fagtema landskapsbilete er Gyril Fimreite.

September 2022

Leikanger

Innhald

Samandrag	4
Krav til utgreiing og kunnskapsgrunnlag	4
Konsekvensanalyse.....	4
Konsekvensar i anleggsperioden.....	6
2 Bakgrunn og krav til utgreiing	7
2.1 Overordna mål og føringar for fagtema Landskapsbilete.....	9
1.1.1 Den europeiske landskapskonvensjonen (ELK).....	9
1.1.2 Plan- og bygningsloven	9
1.1.3 Forskrift om konsekvensutgreiing	9
2.2 Krav til utgreiing	10
3 Metode.....	11
3.1 Temadefinisjon	11
3.2 Dei tre trinna i metoden	11
3.2.1 Trinn 1: Vurdering av konsekvens for delområde	12
3.2.2 Trinn 2: Konsekvens av alternativa.....	16
4 Utgreiingsalternativ og tiltaksskildring	18
5 Kunnskapsgrunnlag og delområde	22
5.1 Kunnskap og kjelder	22
5.2 Registreringar i influensområdet	22
6 Trinn 1: Verdi, påverknad og konsekvens for delområde.....	25
6.1 Delområde	25
6.2 Verdikart.....	29
7 Trinn 2: Konsekvens av alternativ	33
7.1 Samanstilling av konsekvensar	33
7.2 Konsekvensar i anleggsperioden	33
7.3 Uvisse	33
8 Skadereduserande tiltak	34

1 Samandrag

I samband med Statens vegvesen sitt arbeid med reguleringsplan for E39 mellom Storehaugen og Førde, i Sunnfjord kommune, Vestland fylke er det inkludert eit utfyllingsområde i Espedalen til planen som det ikkje er gjennomført konsekvensutgreiing for. Det er derfor laga ei eiga konsekvensutgreiing for utfyllingsområde for tema landskapsbilete. Rapporten er utarbeidd etter Statens vegvesen sin metodikk for ikkje-prissette konsekvensar i handbok «V712 Konsekvensanalyser» (Statens vegvesen 2021) men er noko forenkla sidan området som blir analysert er avgrensa og det allereie finns ei omfattande konsekvensutgreiing for dei andre områda som blir råka av tiltaket.

Krav til utgreiing og kunnskapsgrunnlag

Det er innhenta informasjon om området både frå Nasjonalt referansesystem for landskap (Nibio.no), Landskap NiN-kart (artdatabanken)og Detaljregulering for fv. 57 Perhaugen – Storhaugen med KU.

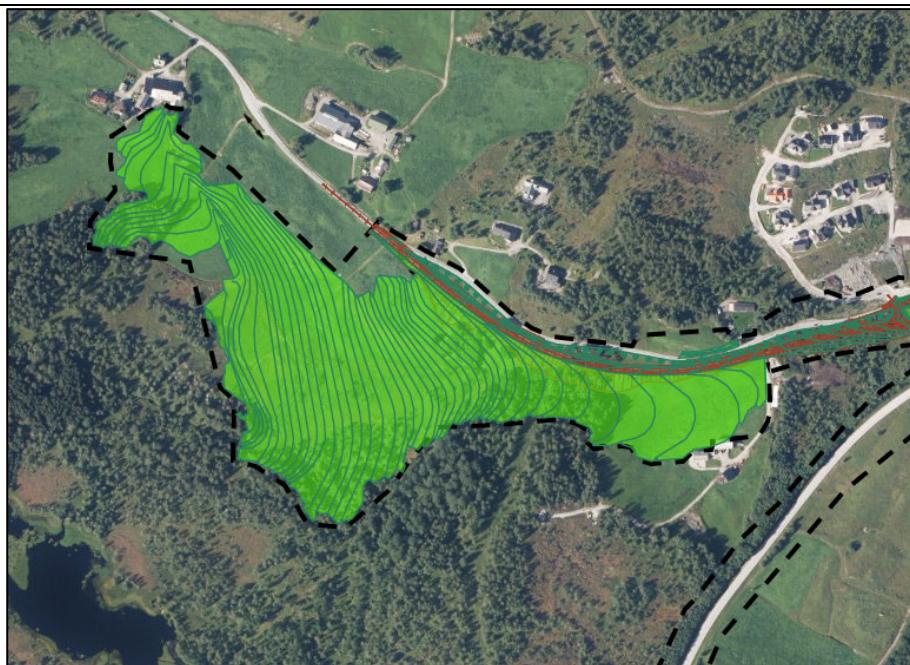
Vurderinga byggjar på KU frå kommunedelplan E39 Langeland – Moskog godkjend i 2013 der det var vurdert fleire ulike alternativ. I denne analysa vert det nye utfyllingsområdet på Espeland sett opp mot 0-alternativet der ein beheld vegen slik han ligg i dag – utan utfyllingsområdet.

Konsekvensanalyse

Generell omtale

Analysen er gjort for planforslaget til utfyllingsområdet på Espeland, då dette ikkje vart utgreidd i konsekvensutgreiinga som vart vedtatt i 2013.

Etter ynskje frå grunneigarane i området, er det planlagd eit permanent utfyllingsområde på Espeland som omfattar 4 eigedomar. Utfyllingsområdet er tilpassa maks 600 000 m³ massar og skal romme masseoverskot frå prosjektet. Området skal innehalde reine massar frå anleggsområdet, og skal avsluttast slik at ein kan retablere og forbetra jordbruksareal på området.



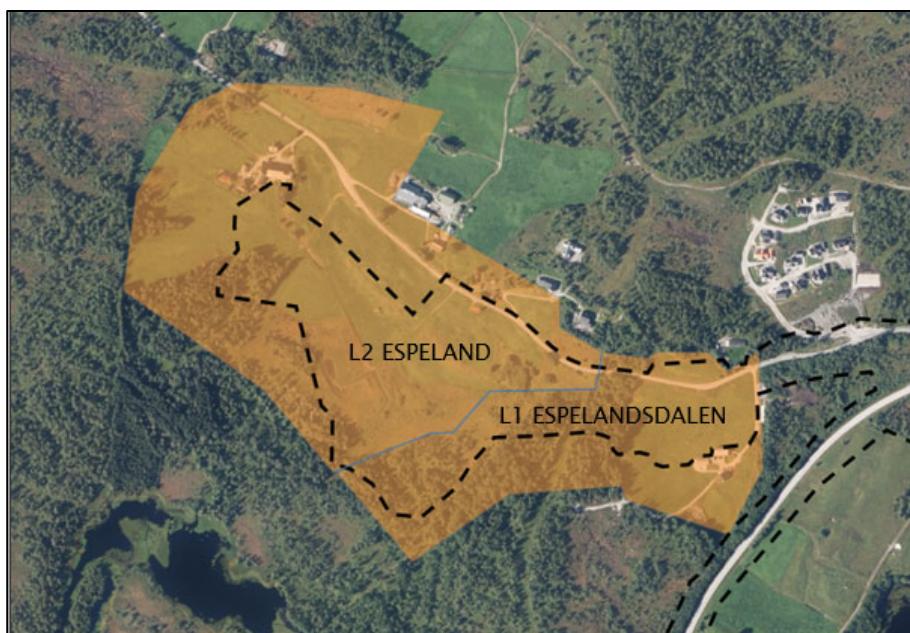
Figur 1-1-1 Lokalisering av permanent masselager på Espeland.

Influensområde

Influensområde omfattar landskapsromma der planområdet inngår. Landskapsromma i dette småskala landskapet er avgrensa av høgdedraga i dalrommet og randsoner til skogholt rundt dagens engareala.

Verdikart

Området der massedeponiet skal etablerast har fått middels verdi for landskapsbilete og er delt inn i 2 delområde L1 Espelandsdalen og L2 Espeland.



Figur 1-1-2 Verdikart for delområda.

Tabell 1-1: Samanstilling av konsekvens for utfyllingsområdet på Espeland, tema Landskapsbilete

Delområde	Alt. 0	Alt. 1
Delområde 1 Espelandsdalen	0	-
Delområde 2 Espeland	0	--
Samla vurdering	0	Middels negativ konsekvens
Rangering	1	2

Konsekvensar i anleggsperioden

Det vil bli ein lang periode med transport av massar frå tunnelen og til deponiområdet. Dette vil medføre visuell forureining, særleg for dei som er nabobar til området. For å redusere på anleggsperioden, bør det i byggeplan lagast ein plan som viser etappevis ferdigstilling og istandsetting av utfyllingsområdet.

Figur 8.1 i kapittel 8 viser skadereduserande tiltak og miljøoppfølging for landskapsbilete.

2 Bakgrunn og krav til utgreiing

Formålet med temautgreiinga er å skaffe kunnskap om verknadane av det planlagde tiltaket for verdiar innan tema landskapsbilete. Temadefinisjon er gitt i kapittel 3.

Dagens veg gjennom Førde sentrum og Halbrendslia omfattar ein lite effektiv del av E39. Vegen i Halbrendslia har låg vegstandard med bratt stigning og krappe kurver, m.a. fire hårnålskurver. Strekninga er særleg problematisk for tungtransport vintertid, og vegen er stundom stengd av store bilar som står fast. Gjennom Førde sentrum er det stor lokal trafikk med mange kryss, avkjørsler og mjuke trafikantar som kryssar E39.

Det finnes ikkje lokale omkjøringsvegar. Stengingar på E39 er kritisk for tilkomst til sjukehus og for anna beredskap.

Prosjektet gir samfunnet innsparing i form av kortare reisetid og mindre transportkostnader. Ny E39 vert om lag 6 km kortare enn i dag, og får 80 km/t som fartsgrense. Ny veg gir færre trafikkulykker. Dels ved at vegen vert kortare, ved at veg og sideterreng får trygg utforming og vert skilta for mjuke trafikantar. Kortare veg med jamn vegstandard bidreg til mindre klimagassutslepp frå vegtransport. Ny veg vil leie gjennomgangstrafikken utanom Førde sentrum, bustadområda i Halbrendslia og friluftsområda ved Langeland.

Mål for reguleringsplan:

Samfunnsmål:

- E39 Storehaugen – Førde skal utvikle strekninga som eit effektivt nord-sør samband på E39 på Vestlandet.
- Ny E39 skal gje god tilknyting til rv. 5 og anna lokalvegnett.

Effektmål

- Trygg veg
- Betre vegstandard
- Sikre regulariteten og minske risiko for stenging.
- Redusere transportkostnad og reisetid for gjennomgangstrafikk og trafikk til/frå Førde.

E39 Storehaugen – Førde er prioritert for utbygging i Nasjonal transportplan 2022–2033 (Meld. St. 20 (2020–2021)), med oppstart i løpet av perioden 2022–2027. Med føreslegne rammer er byggestart stipulert til 2024.

Val av vegtrase er gjort i kommunedelplan for E39 Langeland – Moskog vedtatt i 2013. Det var ein omfattande planprosess der mange ulike veglinjer var utgreidd.

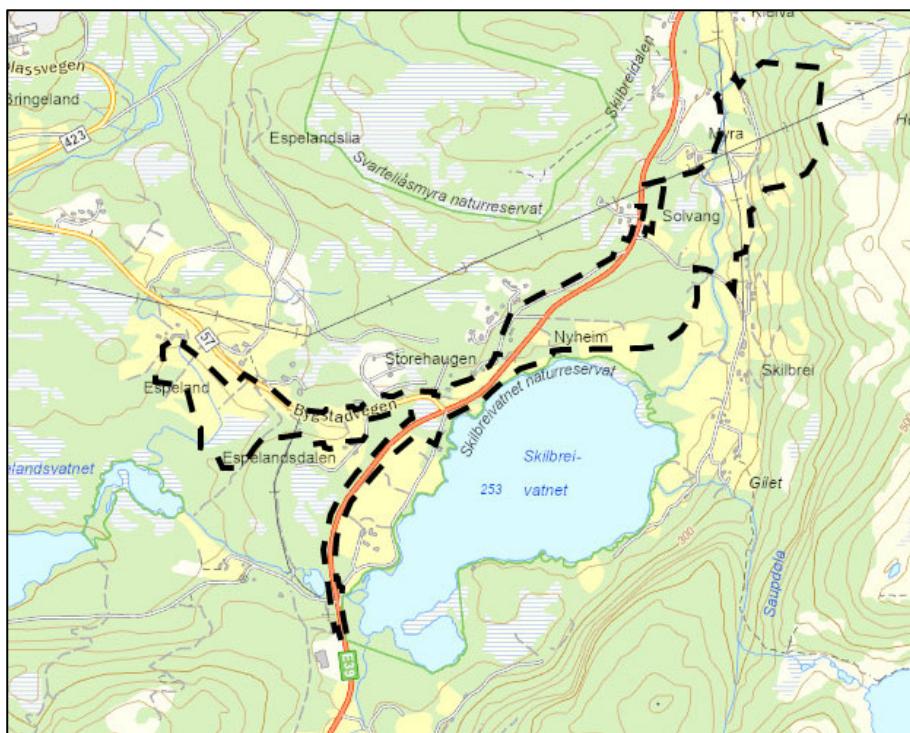
I føresegnene til kommunedelplan for E39 er det fastsett: «*2.2. Reguleringsplanen skal sikre at omsynet til m.a. naturmiljø/biologisk mangfold, vassdrag, landskap og friluftsliv vert*

ivareteke, og at avbøtande tiltak og tilråding i konsekvensutgreiinga vert vidareført.

Reguleringsplanen må omfatte rigg- og deponiområder»

Planområdet strekk seg fra Storehaugen sør for Førde til Bruland aust for Førde sentrum.

Grensene for planområdet er vist i figur under.



Figur 2-1. Kartet viser hele planområdet.

I sør vert det bygd ny E39 fra Storehaugen der dagens kryss mellom E39 og fylkesveg 57 (mot Bygstad/flyplassen) ligg. Vegen går i dagen fram til Myra, og vidare i 7,4 km lang tunnel nordover til Bruland, like aust for Førde sentrum. Her vert det bygd rundkjøring og vegen vert kopla til eksisterande E39 /Rv 5 mot Førde og mot Skei.

På Storehaugen er det regulert planskilt kryss der fv. 57, dagens E39 forbi Langeland og kommunal veg mot Skilbrei vert kopla til ny E39. Heilt i sør mellom Ospehaugen og dagens kryss med fv. 57 vert E39 som i dag, men påkøyringsfarlege element langs vegen som knausar o.l. vert fjerna.

Det er også sett av areal til mellombels anleggsområde langs veglinja og til permanent massedeponi ved Espeland.

Grensene for utfyllingsområdet på Espeland er vist i Figur 2-2under.



Figur 2–2. Kartet viser planområdet på Espeland.

2.1 Overordna mål og føringar for fagtema Landskapsbilete

Det er eit overordna politisk mål å sikre estetiske omsyn til landskapet i all planlegging.

1.1.1 Den europeiske landskapskonvensjonen (ELK)

Den europeiske landskapskonvensjonen (regjeringen.no), har som formål å fremme vern, forvaltning og planlegging av alle typar landskap, spesielt «kvardagslandskapet» der folk bur og arbeider. «Konvensjonen tar ikkje sikte på å hindre endringar, men å påverke endringane i ein retning som folk ynskjer.»

1.1.2 Plan- og bygningsloven

Plan- og bygningsloven (2009) har landskap som eit eige ansvar under § 3.1 *Oppgåver og omsyn i planlegging*. Her står det blant anna at planar innanfor ramma av § 1–1 skal *sikre kvalitetar i landskap og vern av verdifulle landskap*. Naturmangfaldlova §1, der lovens formål er «at naturen med dens biologiske, landskapsmessige og geologiske mangfold og økologiske prosesser tas vare på ved bærekraftig bruk og vern, også slik at den gir grunnlag for menneskenes virksomhet, kultur, helse og trivsel, nå og i fremtiden, også som grunnlag for samisk kultur».

1.1.3 Forskrift om konsekvensutgreiing

Forskrift om konsekvensutgreiing (2017) gjeld blant anna for reguleringsplanar etter plan- og bygningsloven. Forskrifta skal «sikre at hensyn til miljø og samfunn blir tatt i betrakting under forberedelser av planer og tiltak» (§ 1). Dette omfattar blant anna krav til

konsekvensutgreiing av reguleringsplanar «hvis de kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn» (§8). «Verdifulle landskap» er ein av kriteria som oppfyller kravet (§ 10 tredje ledd bokstav b).

2.2 Krav til utgreiing

Forskrift om konsekvensutgreiing set krav til planlegging og tiltak for å sikre at omsynet til miljø og samfunn vert utgreidd, sjå www.lovdata.no. Utfyllingsområdet på Espeland vart ikkje omtala i konsekvensutgreiinga til kommuneplanen i 2013 og er heller ikkje omtala i planprogrammet som vart fastsett av Gaula og Førde kommunar (no Sunnfjord kommune) i september 2011. Formål med temautredningen er å skaffe kunnskap om konsekvensene av de planlagte utbyggingstiltakene for verdifulle områder innenfor fagtema *Landskapsbilde*.

3 Metode

Statens vegvesen sin metode for konsekvensanalyse består av ein samfunnsøkonomisk analyse som inkluderer både prissette og ikkje-prissette konsekvensar. Ein samfunnsøkonomisk analyse tek sikte på å få fram/identifisera og systematisk vurdera alle fordelar og ulemper av eit tiltak sett frå samfunnet si side. Metoden skal sikre ein systematisk, heilskapleg og fagleg analyse av konsekvensane tiltaket fører med seg. Metoden for konsekvensutredning av ikkje-prissette tema er skildra i kap. 6 i handbok V712(2021)

For ein grundig metodegjennomgang vert det vist til handbok V712. En forkorta versjon av dei viktigaste trinna i metoden er vist til under.

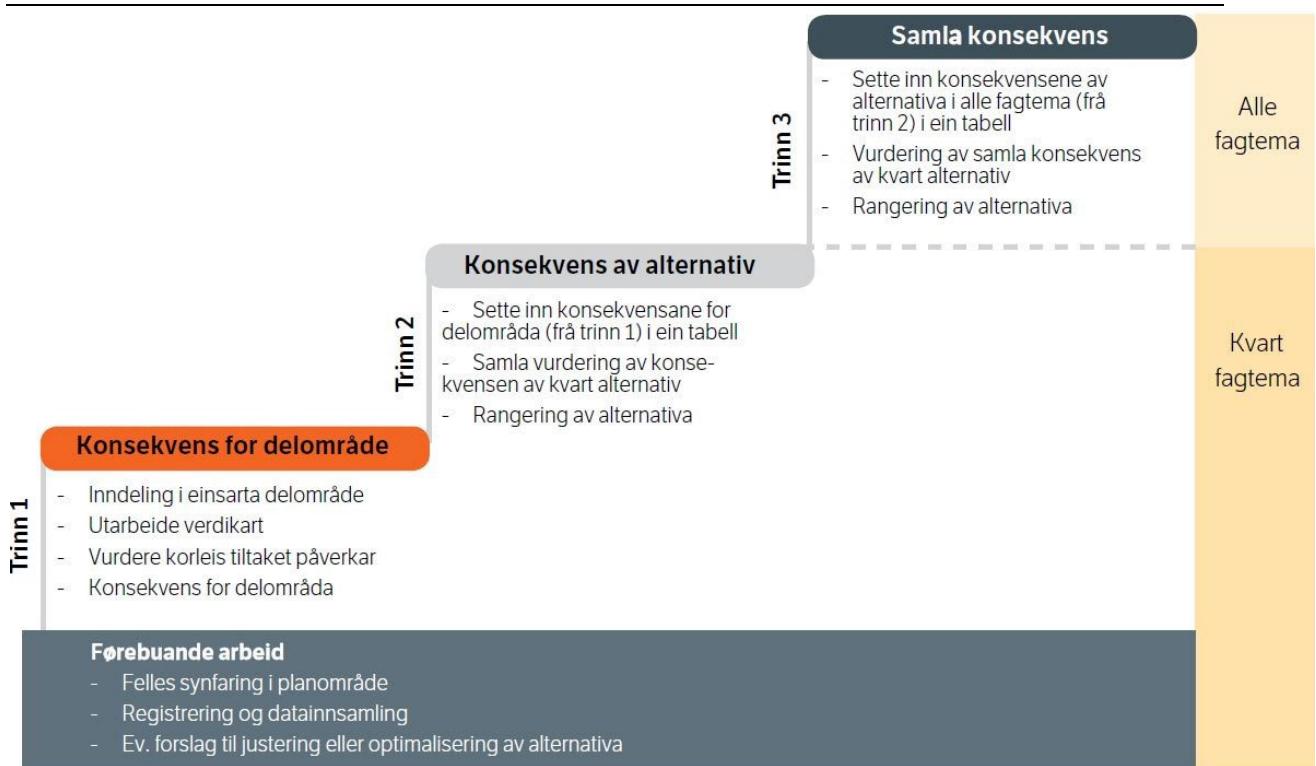
3.1 Temadefinisjon

Handbok V712 avgrensar og skildrar fagtemaet landskapsbilete til «landskapets romlige og visuelle egenskaper og hvordan landskapet oppleves som fysisk form. Begrepet landskapsbilde omfatter alle omgivelsene, fra det tette bylandskap til det uberørte naturlandskap.» Avgrensing mellom dei ulike ikkje-prissette fagtema er ytterlegare skildra i planomtalen.

I ein samfunnsøkonomisk analyse skal konsekvensar teljast berre éin gong. Grenseoppgang mellom dei ulike fagtema kjem fram av kapittel om definisjonar, og avgrensing for kvart fagtema i handbok V712.

3.2 Dei tre trinna i metoden

Konsekvensutgreiing for ikkje-prissette tema blir gjennomført etter ein tre-trinns metode som vist i Figur 3-1. Gjennom førebuande arbeid vert det samla inn kjende opplysningar om plan- og influensområdet, og gjort nye registreringar og undersøkingar. Trinn 1 og trinn 2 skal utførast for alle fagtema separat. Denne temarapporten går difor gjennom trinn 1 og 2 for fagtema Landskapsbilete. Trinn 3 er ei samla konsekvensutgreiing av alle ikkje-prissette fagtema, og inngår ikkje i denne temarapporten.



Figur 3-1: Tre-trinns metode for konsekvensutgreiing av ikkje-prissette tema (V712)

3.2.1 Trinn 1: Vurdering av konsekvens for delområde

På grunnlag av innsamla kunnskap blir utgreiingsområdet delt inn i delområde med funksjon, karakter eller verdi av same slag, og som difor skil seg frå tilgrensande areal med andre verdiar, funksjonar osv. einskaplege delområde. Inndeling i delområde er basert på registreringskategoriane i Tabell 3-1.

Tabell 3-1. Registreringskategoriar for landskapsbilete. (Kjelde Håndbok V712).

Registreringskategorier	Forklaring
Topografiske hovedformer	Landformer og terregnformer. Kystlinjer. Større vassdrag, breer, fjordsystemer, skjærgård og sjøområder. Storskala- og småskala landskap. Variasjoner i relief.
Romlige egenskaper	Avgrensninger, strukturer og andre visuelle uttrykk som danner landskapsrom. By- og gaterom.
Naturskapte visuelle egenskaper	Ubrutte sammenhenger fra fjord til fjell, åskammer, fjellrygger, horisontlinjer og strandlinjer. Naturpregede områder med tydelige brudd eller overganger i landskapet. Særlege naturfenomen og temporære variasjoner i vær og årstidsvekslinger.
Naturskapte nøkkelelementer	Fremtredende terrengformasjoner, landemerker og orienteringspunkter. Naturminner som geologiske formasjoner eller enkeltstående særpregede trær.
Vegetasjon	Form- og strukturdannende vegetasjon kan være naturlig, kulturpåvirket, eller kulturbetinget. Vegetasjonen avtegner seg som mosaikk og mønster i naturlige, kulturpåvirkete eller i rene menneskeskapte miljøer.
Arealbruk	Næringsvirksomhet, landbruk, bosetting, transport, annen infrastruktur.
Byform og arkitektur	Bygninger, plasser, parker, gater, og annen bystruktur.
Menneskeskapte visuelle egenskaper	Sammenhengende bebygde områder, gateløp, vegsystem, stisystem, kraftlinjer, jord- og skogbruksområder, fysiske grenselinjer, alleer, trrekker. Menneskeskapte områder med tydelige brudd eller overganger i landskapet.
Menneskeskapte nøkkelelementer	Landemerker, knutepunkt, fremtredende bygninger, tekniske installasjoner, formklipte særpregede trær, trær med arkitektonisk betydning.

Tre omgrep er sentrale i analysen:

Verdi: Vurdering av kor verdifullt eit delområde er, dvs. kor stor vekt delområdet har i eit nasjonalt perspektiv. Skala for vurdering av verdi er fem-delt, frå «utan relevans» til «svært stor verdi». Verdivurdering skjer trinnlaust langs ein linjalfigur som utgjer x-aksen i «konsekvensvifta», sjå Figur 3–2. Kriterium for verdisetjing av temaet er gjeve i V712. Det skal lagast eit verdikart.

Tabell 3-2 Rettleiring for verdsetting for fagtema Landskapsbilete (Kjelde 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
Sær preg	Delområde uten sær preg	Delområde med lite sær preg	Delområde med sær preg	Delområde med stort sær preg	Delområde med svært stort sær preg
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	Delområder der landskap og bebyggelse/anlegg til sammen gir et dårlig totalinntrykk	Delområder der landskap og bebyggelse/anlegg til sammen gir et noe redusert totalinntrykk	Delområder der landskap og bebyggelse/anlegg til sammen gir et godt totalinntrykk	Delområder der landskap og bebyggelse/anlegg til sammen gir et spesielt godt totalinntrykk	Delområder der landskap og bebyggelse/anlegg til sammen gir et unikt totalinntrykk
Sjeldenhets Representativitet ⁴¹			Delområdet inngår i landskapstyper som er fåtallig/sjeldne regionalt	Delområdet inngår i landskapstyper som er fåtallig/sjeldne nasjonalt	
Forvaltningsprioritet/ Prioriterte landskapsområder ^{42 43}			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

Påverknad: Dette er ei vurdering av korleis det same området vert påverka som fylgje av eit definert tiltak. Påverknad vurdert i forhold til referansesituasjonen (null-alternativet). Skala for vurdering av påverknad er femdelt, frå «sterkt forringa» til «betra». skjer trinnaust langs ein blir linjalfigur som utgjer y-aksen i «konsekvensvifta», sjå Figur 3-2. Kriterium for å vurdera påverknadsgrad for temaet er gjeve i V712 tabell 2-3.

Tabell 3.3 Rettleiing for påverknad for landskapsbilete (kjelde Håndbok V712)

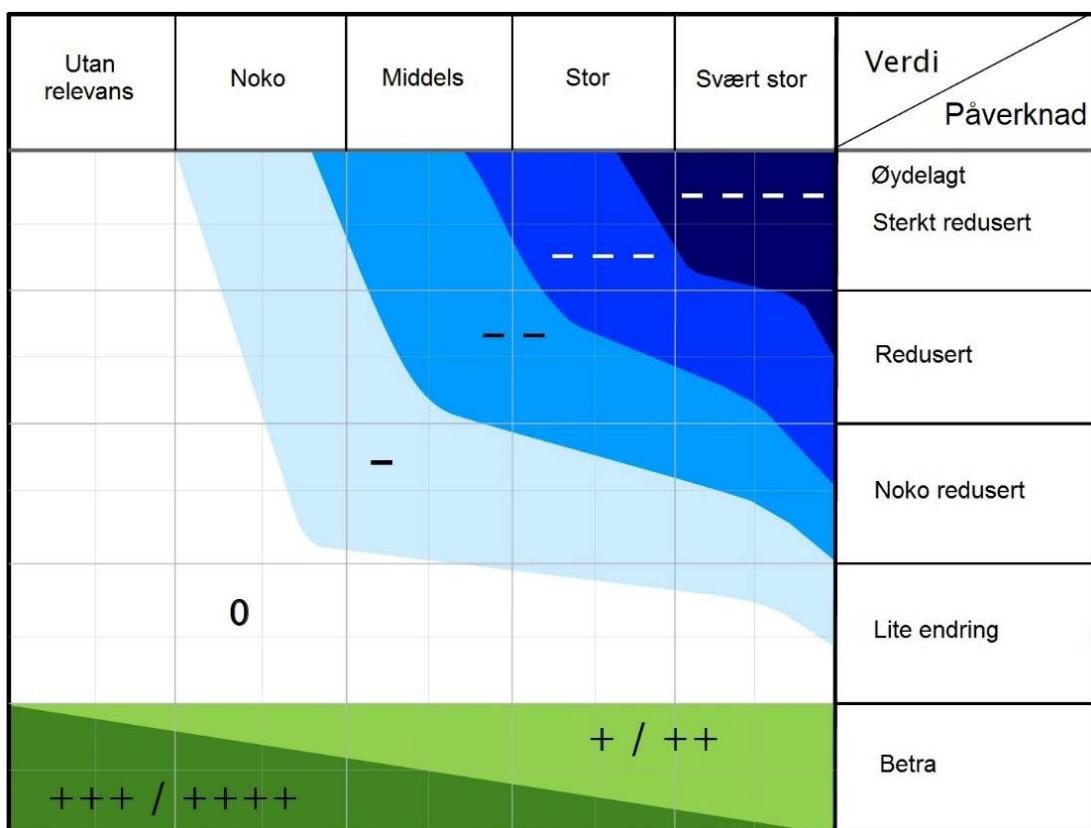
Tiltakets påvirkning	Forankring og lokalisering	Landskaps- og terrengrønngrep	Skala	Linjeføring	Arkitektonisk utforming
Ødelagt/ sterkt forringet	Tiltaket er ikke forankret, medfører uheldig fragmentering, eller bryter i stor grad med landskapsbildets karakter	Tiltaket medfører en stor endring i landskapet, 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 landskapsskulpturen	Tiltaket fremstår som en særlig god arkitektonisk helhet, har god design og materialekvalitet

Konsekvens: Konsekvensen kjem fram ved samanstilling av verdi og påverknad i «konsekvensvifta», sjå Figur 3-2 og rettleiing i Tabell 3-. Konsekvensane er ei vurdering av om eit definert tiltak vil føra til forbeting eller større ulempe for eit delområde.

Vurdering av påverknad blir sett i samanheng med den ferdig etablerte situasjonen. Inngrep som blir utført i anleggsperioden går berre inn i vurderinga av påverknad dersom dei gjev varige endringar. Mellombels påverknad i anleggsperioden skal omtalast separat.

Tabell 3-4 Skala og veiledning for konsekvensvurdering av delområde.

Skala	Konsekvensgrad	RGB fargekode	Forklaring
----	4 minus (----)	0, 0, 105	Dei alvorlegaste miljøskadane eit delområde kan få. Gjeld berre for delområde med stor eller svært stor verdi.
---	3 minus (- - -)	0, 50, 255	Alvorleg miljøskade for delområdet.
--	2 minus (- -)	0, 150, 255	Vesentleg miljøskade for delområdet.
-	1 minus (-)	205, 235, 255	Noko miljøskade for delområdet.
0	Ingen/minimal (0)		Liten miljøskade for delområdet.
+/-	1pluss (+)	146, 208, 80	Miljøgevinst for delområdet: Noko betring (+), monaleg miljøbetring (++)
++/	3 pluss (++)	66, 132, 33	Skal i hovudsak brukast der delområde med liten eller noko verdi får ei svært stor auke i verdi, for det aktuelle fagtemaet, som følgje av tiltaket.
++++	4 pluss (++++)		



Figur 3-2. «Konsekvensvifte». Skalaene for verdi og påverknad utgjer X-akse og Y-akse i figuren

3.2.2 Trinn 2: Konsekvens av alternativa

Etter at konsekvensen for kvart delområde er utgreidd, blir det utført ei samla konsekvensvurdering av kvart utbyggingsalternativ.

Vurderingane som ligg til grunn for å setja konsekvensgrad for heile utbyggingsalternativ skal grunngjenvast. Skala og kriterium går fram av *Tabell 3-2*. Vurderinga skal grunngjenvast i tekst. Det må gå fram kva som har vore utslagsgjenvande for den samla vurderinga, t.d. om nokon delområde har blitt tillagt avgjерande vekt, eller om sumverknadar har blitt tillagt vekt. Det er viktig at vedtaksrelevant uvisse blir omtala.

Det er også viktig at forslag til aktuelle skadereduserande tiltak, som kan vera med på å redusera dei negative verknadane eller føre til forbetring for eit område eller heile alternativ, blir omtala, jf. V712 kap. 6.1.4. Skadereduserande tiltak som inngår i kostnadsoverslaget er ein del av utgreiingsgrunnlaget. Forslag til ytterlegare skadereduserande tiltak blir gjort greie for i 8.

Tabell 3-5: Kriterium for fastsetting av konsekvens for kvart alternativ (V712).

Skala	Trinn 2: Kriterium for fastsetting av konsekvens for kvart alternativ
Kritisk negativ konsekvens	Svært stor miljøskade for temaet, gjerne i form av store samla verknader. Stor del av strekninga har særleg høg konfliktgrad. Vanlegvis flere delområde med konsekvensgrad 4 minus (---). Unntaksvise brukt.
Svært stor negativ konsekvens	Stor miljøskade for temaet, gjerne i form av store samla verknader. Vanlegvis har stor del av strekninga høg konfliktgrad. Det finst delområde med konsekvensgrad 4 minus (---), og typisk vil det vere flere/mange område med tre minus (--) .
Stor negativ konsekvens	Fleire alvorlege konfliktpunkt for temaet. Typisk vil flere delområde ha konsekvensgrad 3 minus (--) .
Middels negativ konsekvens	Delområde med konsekvensgrad 2 minus (--) dominerer. Høgare konsekvensgrader førekjem ikkje eller er underordna.
Noko negativ konsekvens	Liten del av strekning med konfliktar. Delområde har låge konsekvensgradar, typisk vil konsekvensgrad 1 minus (-), dominere. Høgare konsekvensgradar førekjem ikkje eller er underordna.
Liten konsekvens	Alternativet vil ikkje føre til vesentleg endring frå referansesituasjonen (referansealternativet). Det er få konfliktar og ingen konfliktar med høge konsekvensgradar.
Positiv konsekvens	I sum gjev alternativet betring for temaet. Delområde med positiv konsekvensgrad finst. Berre eitt eller få delområde med låge negative konsekvensgradar, og desse blir klart oppvegne av delområde med positiv konsekvensgrad.
Stor positiv konsekvens	Stor betring for temaet. Mange eller særleg store/viktige delområde med positiv konsekvensgrad. Berre eitt eller få delområde med låge negative konsekvensgradar, og blir klart oppvegne av delområde med positiv konsekvensgrad.

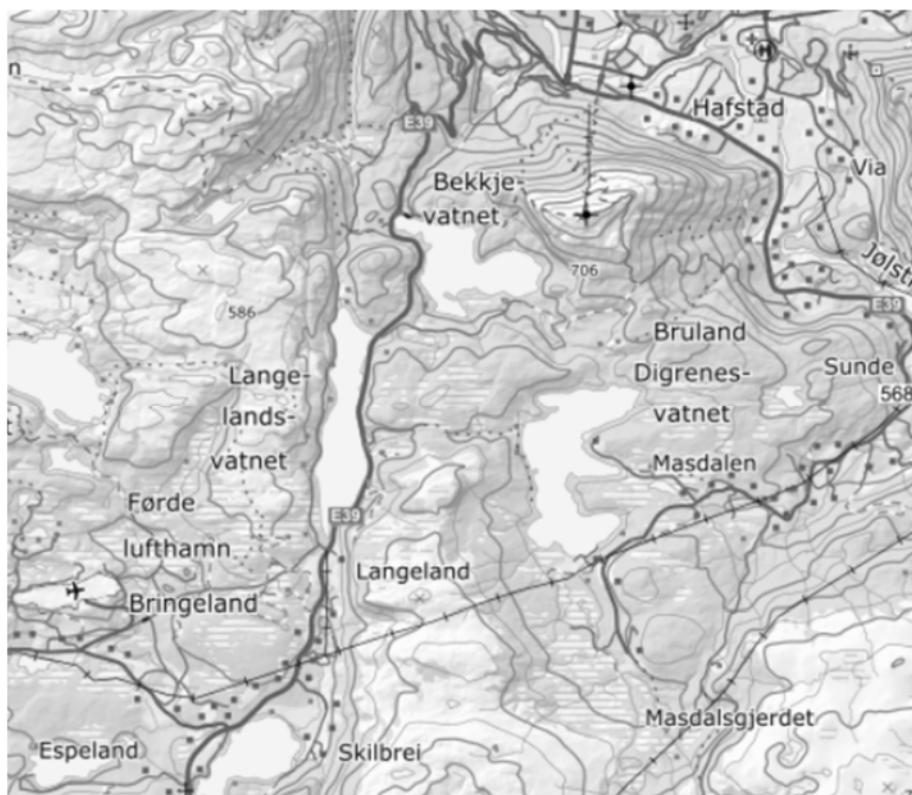
4 Utgreiingsalternativ og tiltaksskildring

Forslag til detaljreguleringsplan for E39 Storehaugen – Førde i Sunnfjord kommune er utarbeidd av Statens vegvesen, jf. plan og bygningslova § 3–7 og §12–3. Føremålet med planen er å regulere areal for bygging av ny E39 mellom Storehaugen og Førde (Bruland).

Ny vegtrase startar på Storehaugen litt sør for dagens kryss på E39 til flyplassen (fv. 57). Vegen går i dagen fram til Myra, og vidare i 7,5 km lang tunnel som kjem ut på Bruland. Her vert det bygd rundkøyring og vegen vert kopla til eksisterande E39/Rv 5 mot Førde og mot Skei. På Storehaugen er det regulert planskilt kryss der fv. 57, dagens E39 forbi Langeland og kommunal veg mot Skilbrei vert kopla til ny E39.

Det er også sett av areal til mellombels anleggsområde langs veglinja og til permanent utfyllingsområde ved Espeland.

1. 0-alternativet – referansealternativet

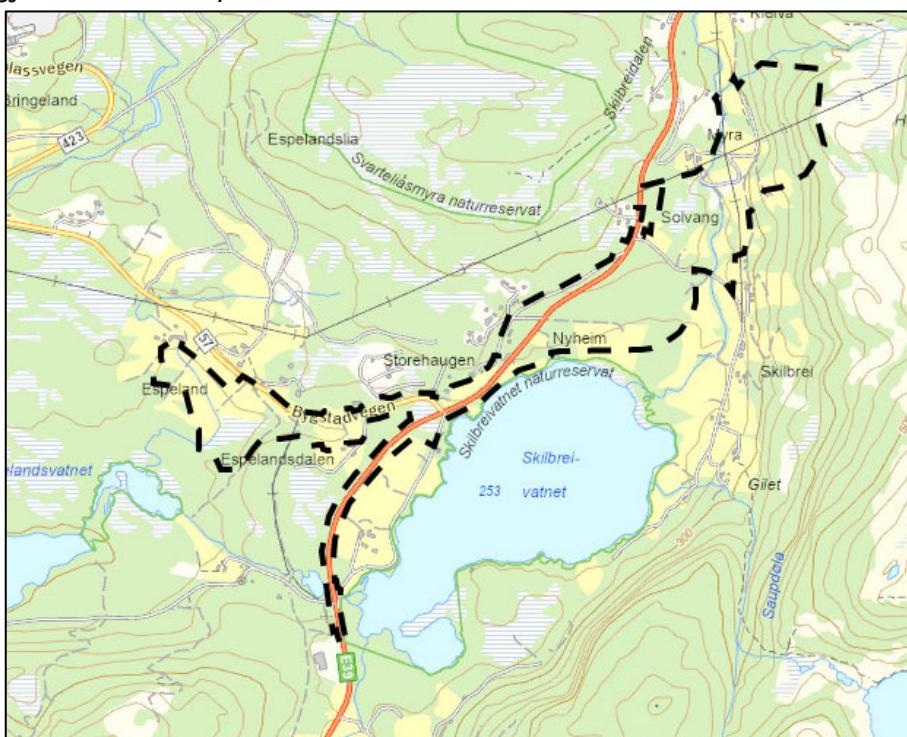


Figur 4-1 Dagens situasjon

Alternativ 0 er dagens løysing. Dette alternativet er med som eit referansealternativ i konsekvensutgreiinga og effekten av det vedtekne alternativet blir målt opp mot dette. I tillegg til situasjonen i dag skal Alternativ 0 innehalde alle tiltak som er vedteke i handlingsprogram. Beskrivne tiltak på eksisterande veg gjeld gangveg frå Farsund til Kusslid på E39, utbetring av Bergumkrysset på rv. 5, og mindre trafikktryggingstiltak på fv. 481 Angedalsvegen. Ingen av desse tiltaka vil påverke tema i denne utgreiinga og alternativet blir dermed ikkje omtala i analysen av påverknad og konsekvens anna enn som ein referanse.

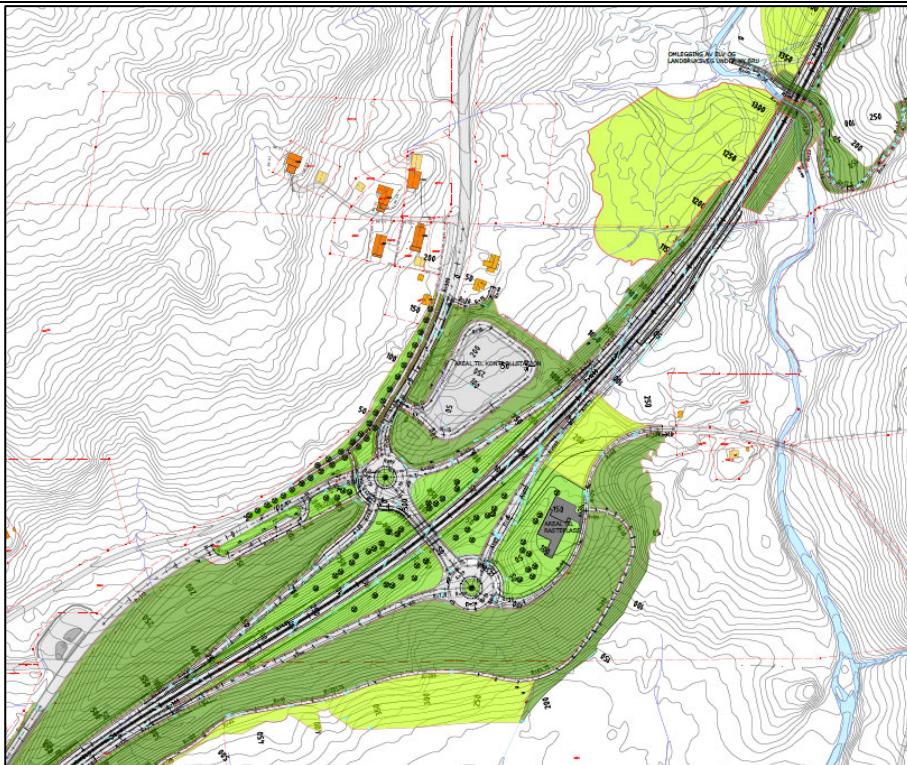
2. Storehaugen – Brulandsberget.

Dette alternativet vart vald som beste alternativ i kommunedelplan vedtatt 2013. I kommunedelplanen vart det valde alternativet omtala som Myra – Brulandsberget – Viegjerdet. I denne utredninga er det strekninga mellom Storehaugen og Brulandsberget som omtalast og blir regulert. Linja er justert noko samanlikna med linja som vart vedteke i kommunedelplanen. Dette er gjort for betre tilpassing til terrenget og fordi grunntilhøva gjorde det naudsynt.

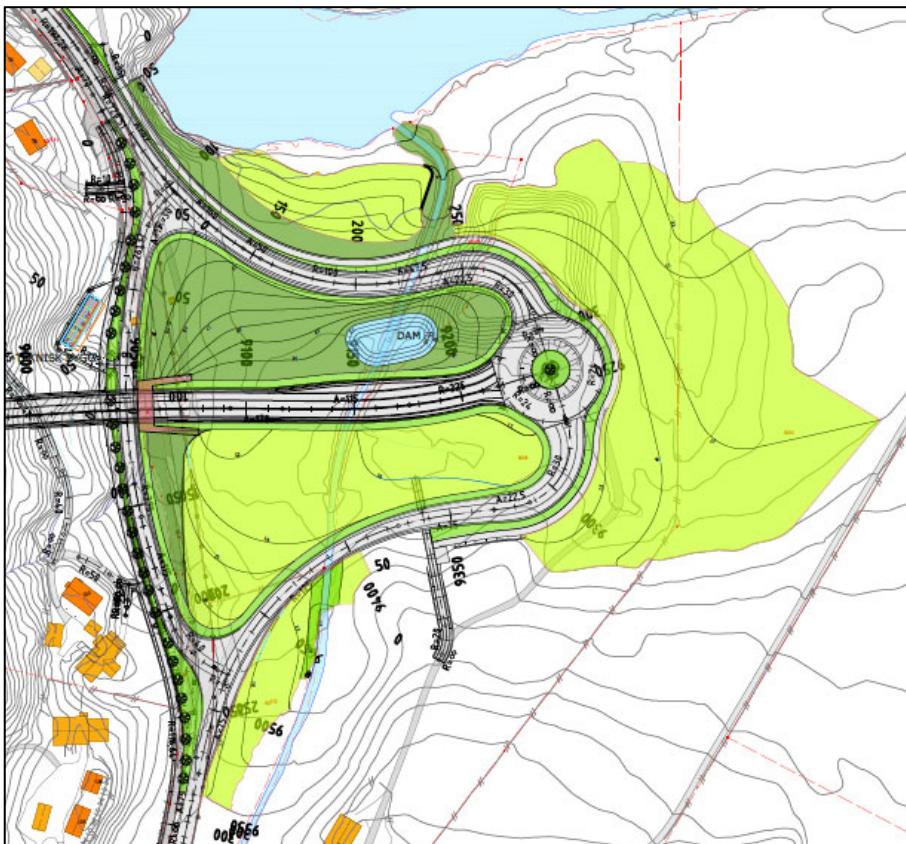


Figur 4-2 Alternativ Storehaugen – Brulandsberget.

Alternativet startar på Storehaug (krysset med fv. 57) i sør. Ved Myra er det planlagt eit planskilt kryss som og vil erstatte dagens kryss på Storehaug. Krysset vil fungere som avkjøring til fv. 57 som blir forlenga frå Storehaug opp til krysset, samt mot gammal E39 langs Langelandsvatnet. Krysset ligg på ei stor fylling, plassert på jordbruksareal, småskog og myr, i ei helling ned mot Storelva og Skilbreivatnet. Frå dette krysset går ny E39 mot garden Myra og kryssar Storelva med kulvert og går inn i tunnel rett bak garden. Tunnelen munnar ut på Brulandsberget der det blir eit toplanskryss med rundkjøring og der Rv 5 går over ny E39. Veglinja stoppar førebels i det kryssområdet.



Figur 4-3 Kryssområde på Storehaugen



Figur 4-4 Kryssområde på Brulandsberget

3. Ufyllingsområde på Espeland

Det er etter ønske frå grunneigarane i området og det er planlagd eit permanent ufyllingsområde på Espeland som rører 4 eigedomar. Ufyllingsområdet er tilpassa maks 600 000 m³ massar og skal romme masseoverskot for prosjektet. Området skal innehalde reine massar frå anleggsområdet, og skal avsluttast slik at ein kan reetablere og forbetre jordbruksareal på området. Areal-rekneskap for dette blir vist i temarapport for naturressursar. Det er eit mål at dette skal auke tilgjengeleg jordbruksareal på Espeland. Lokalisering av permanent masselager på Espeland er vist i figuren under.



Figur 4-5 Permanent masselager på Espeland (SVV 2022)

5 Kunnskapsgrunnlag og delområde

5.1 Kunnskap og kjelder

Desse kjeldene er nytta i arbeidet med konsekvensutgreiing for landskapsbilete

Nasjonalt referansesystem for landskap	Microsoft Word – O_forsidene til de 45 PDF-filene_Nasjonalt referansesystem for landskap.doc (nibio.no)
NIN landskapstyper	Landskap NiN-kart (artsdatabanken.no)
Googlemaps	https://www.google.no/maps
Dataljreguleringsplan	Detaljregulering for fv. 57 Perhaugen – Storhaugen med KU.



Figur 5-1 Planområdet på Espeland

5.2 Registreringar i influensområdet

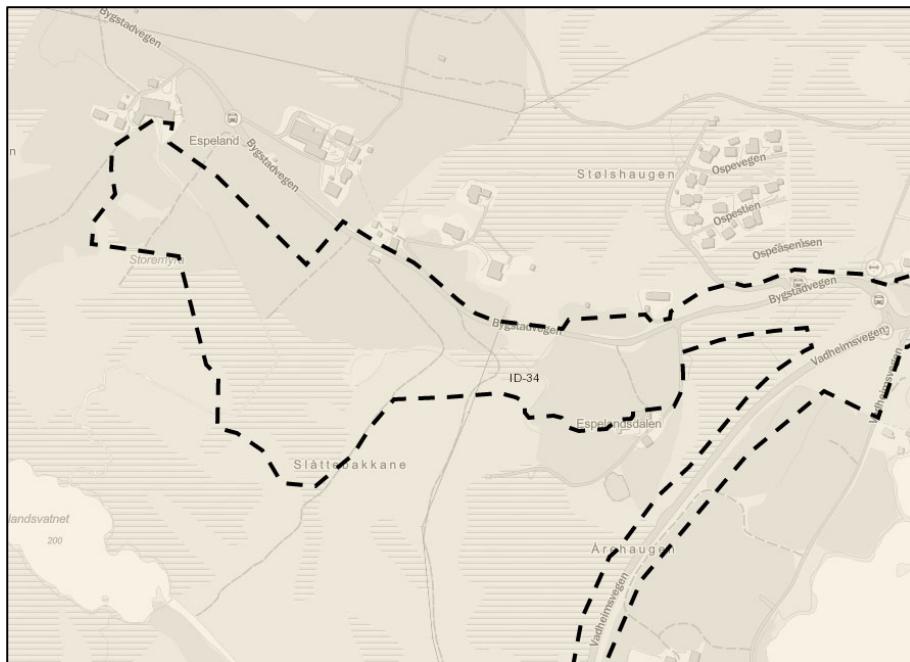
Planområdet til utfyllingsområde ligg i eit småkupert landskap på mellom 200 og 250 moh. Hovudforma er eit lite dalsøkk med dyrka engareal, gardstun, mindre skogparti og ei større myr som er delvis dyrka opp.

Sunnfjord er karakteristisk for den landskapsregionen den hører til, 22 Mitre bygder på Vestlandet (Punschmann, 2005). Regionen strekk seg frå Gjesdal i Rogaland til Tingvoll i

Nordmøre. I grove trekk utgjer den eit belte mellom fjordløpet og dei indre bygdene. Her inngår også fleire mellomstore fjellområde mellom fjordløypene. I Nordhordland og Sogn og Fjordane dominerer enkle og store former, men vaierar pga. grove mosaikkar med paleiske fjell, vidder, heier og åsar.

Natur i Norge (NiN) er henta frå Artsdatabanken.no, er eit nasjonalt heildekande system for å skildre og kartlegge natur. Det er tre ulike skalaer på inndelinga, naturmangfaldnivå.

Figur 5–2 viser registreringskart for tema landskap



Figur 5–2. Registreringskart, fagtema landskap ID-34 Relativt åpent dallandskap under skoggrensen md bebygde områder <https://nin.artsdatabanken.no>

Landskapstypen omfattar dallandskap der dalføre er relativt open og middels sterkt nedskoren frå omkringliggende åsar, fjell og/eller slettelandskap. Områda ligg under skoggrensa, og dei delane av landskapet som ikkje er dominert av vatn, vassdrag og våtmarker og evt. jordbruk og utbygde områder, er normalt dekka med skog. Områda har mindre tydeleg innsjøpreg, men ingen vatn/innsjøar som er større enn 2 km^2 . Områda har normalt både elver og mindre innsjøar. Landskapet har eit tydeleg preg av menneskeleg påverknad. Meir enn 2 km^2 eller meir enn ein fjerdedel av området har spreidd busetnad, gardsbruk, næringsområde, større samferdselsanlegg, flyplassar med større grasareal, konsentrasjonar av busetnad eller teknisk infrastruktur i form av grender, bygder, små tettstader, bustad og hyttefelt.

6 Trinn 1: Verdi, påverknad og konsekvens for delområde

6.1 Delområde

Denne analysa omfattar 2 delområde:

L1 Espelandsdalen

L2 Espeland

Delområde L1 Espelandsdalen

Omfattar eit gardstun, enga i dalbotn avgrensa av skogkledt ås- og fjellsider rundt. Landskapsrommet avgrensast av eit skogsbelte på tvers av dalbotn mot vest.



Figur 6-1 Espelandsdalen består av eit gardstun og samanhengande engareal omkransa av skog



Figur 6–2 Den nedre del av Espelandsdalen består av glissen lauvskog med innslag av gran- og furu.



Figur 6–3 Delområdet Espelandsdalen avsluttar i skoggrensa ned mot Storemyra

Delområde L2 Espeland

Delområdet Espeland er eit delvis drenert myrparti som omfattar golvet i eit større landskaprom. Rundt Storemyra har vi skrånande engareal med einskilde gardstun og som er typisk for kulturlandskapet vi finn i området.



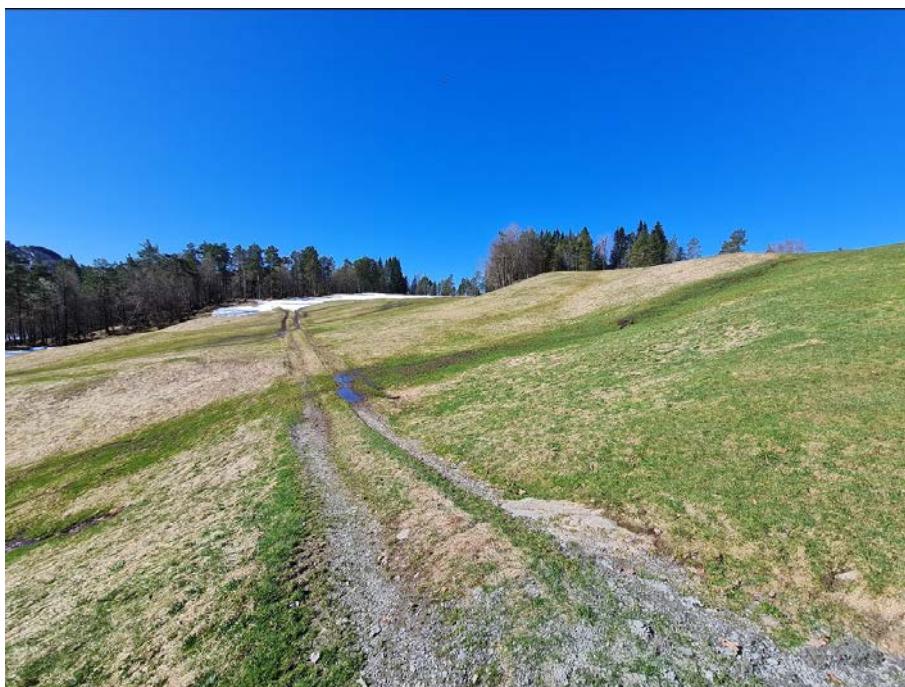
Figur 6–4 Storemyra er delvis dyrka opp og bekken som går gjennom området er kanalisert.



Figur 6–5 Espedalen består av et bakkete engareal som er typisk for kulturlandskapet i området.



Figur 6–6 Fjellet Hesten er eit markert landemerke i dalen.

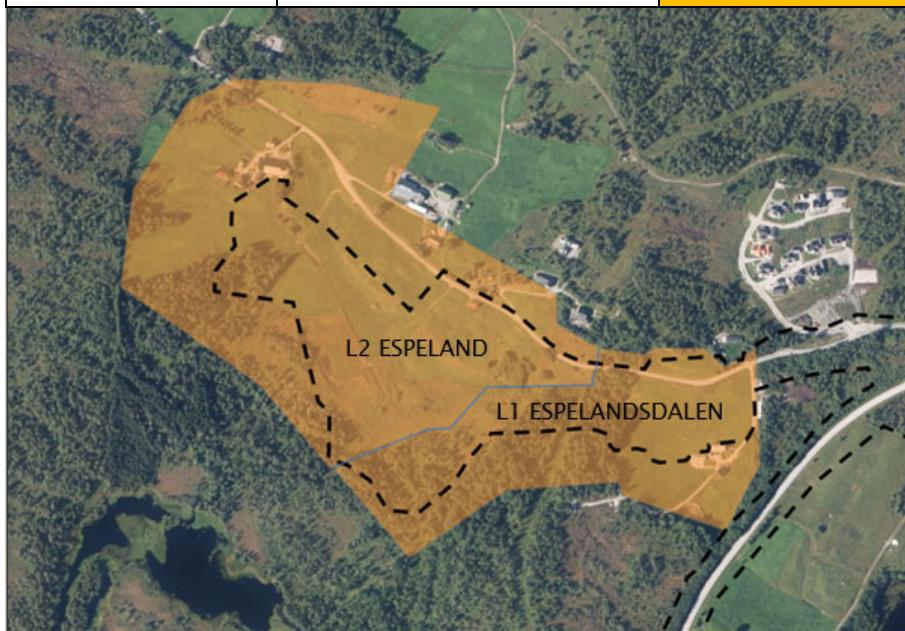


Figur 6–7 Engarealet er avgrensa av skogkledde åsar

6.2 Verdikart

Figur 6–8 viser verdikart for tema landskapsbilete

6.3 Delområde	Lokalitetsnamn	Verdi
L1	Espelandsdalen	Delområdet sine komponentar og element med samanhengande grasareal avgrensa av skogkledt åsar gir god balanse mellom heilskap og variasjon. Busetnad konsentrert i einskilde tun gir ein lesbar bygningsstruktur. Samla gir dei nemnte verdikriteriene middels verdi
L2	Espeland	Delområdet sine komponentar og element med samanhengande grasareal avgrensa av skogkledt åsar gir god balanse mellom heilskap og variasjon. Busetnad konsentrert i einskilde tun gir ein lesbar bygningsstruktur. Samla gir dei nemnte verdikriteriene middels verdi



Delområde	Lokalitetsnamn	Verdi

L1	Espelandsdalen	Delområdet sine komponentar og element med samanhengande grasareal avgrensa av skogkledt åsar gir god balanse mellom heilskap og variasjon. Busetnad konsentrert i einskilde tun gir ein lesbar bygningsstruktur. Samla gir dei nemnte verdikriteriene middels verdi
L2	Espeland	Delområdet sine komponentar og element med samanhengande grasareal avgrensa av skogkledt åsar gir god balanse mellom heilskap og variasjon. Busetnad konsentrert i einskilde tun gir ein lesbar bygningsstruktur. Samla gir dei nemnte verdikriteriene middels verdi

Figur 6-8. Illustrasjonen viser verdikart for landskap innanfor planområdet som viser middels verdi for begge delområda.

Tabell 6-1: Vurdering av verdi, påverknad og konsekvens delområde [navn]

Verdivurdering: Delområde L1 Espelandsdalen					
Utan relevans	Noko verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi	
▲					
Kort skildring med grunngjeving for verdi: Delområdet har god balanse mellom heilskap og variasjon. Engareal omkransa av skog som underbygger dalrommet.					
Påverknad					
Utbyggings-alternativ	Betra	Lite endring	Noko redusert	Redusert	Sterkt redusert (Øydelagt)
1	▲				
	Grunngjeving: Det er lagt vekt på at landskapstilpassinga av utfyllinga skal følge hovedformen til eksisterande landskap og tilbakeførast til engareal.				
Konsekvens					
Utbyggings-alternativ	+++/++++	+/++	0	-	--
1	▲				
	Etter konsekvensvifte gir middels verdi og noko påverknad noko miljøskade (-)/ <i>nemning på konsekvensgraden, jf. V712 tabell 6-3. Eks: «ein minus (-)»</i>				

Tabel 6-2: Vurdering av verdi, påverknad og konsekvens delområde [navn]

Verdivurdering: Delområde L2 Espeland								
Utan relevans	Noko verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi				
▲								
Kort skildring med grunngjeving for verdi: Delområdet har god balanse mellom heilskap og variasjon. Eit hellande engareal omkransar myra. Landskapsrommet er avgrensa av skogkledde åsar.								
Påverknad								
Utbyggings-alternativ	Betra	Lite endring	Noko redusert	Redusert				
1	▲							
Grunngjeving: Avhengig av storleiken til det endelege deponiet blir denne flate myra redusert i storleik, noko som vil påverke heilskapsinntrykket. Vidare blir det hellande engarealet som er typisk for kulturlandskapet i området flata ut. Det er lagt vekt på at landskapstilpassinga av utfyllinga skal følge hovudforma til eksisterande landskap og tilbakeførast til engareal.								
Konsekvens								
Utbyggings-alternativ	++++/++++	+/++	0	-				
1	▲							
<i>[nemning på konsekvensgraden, jf. V712 tabell 6-3. Eks: «éin minus (-)»]</i>								

7 Trinn 2: Konsekvens av alternativ

Trinn 2 av analysen handlar om konsekvensvurdering av temaet for heile utbyggingsalternativ. Sjå kap. 3.2.2. Utbyggingsalternativa som inngår i konsekvensutgreiinga er skildra i kap. 4.

7.1 Samanstilling av konsekvensar

Tabell 7-1 viser konsekvensar for dei ulike delområda – overført frå trinn 1 i analysen (kap. 5). Deretter er det gjeve ei samla vurdering av konsekvensar for kvart utbyggingsalternativ.

Tabell 7-1: Samanstilling av konsekvens for massedeponiet på Espeland, tema Landskapsbilete.

Delområder	Alt. 0	Alt. 1
Delområde 1 Espelandsdalen	0	-
Delområde 2 Espeland	0	--
Samla vurdering	0	Middels negativ konsekvens
Rangering	1	2

Det beste for landskapsbilete er å behalde dagens situasjon. Når ein samanstiller verdi av delområde med påverknad av nytt massedeponi, blir samla vurdering middels negativ konsekvens for landskapsbilete.

7.2 Konsekvensar i anleggsperioden

Det vil bli ein lang periode med transport av massar frå tunnelen og til utfyllingområdet. Dette vil medføre visuell forureining, særleg for dei som er naboor til området. For å redusere på anleggsperioden, bør det i byggeplan lagast ein plan som viser etappevis ferdigstilling og istandsetting av massetaket.

7.3 Uvisse

Modellen viser landskapstilpassing til sideterreng dersom utfyllingsområde får maks utnytting på 600 000 m3. Dersom det viser seg at ein vil bruke mindre masser, må utfyllingsområdet formast på nytt der ein legg vekt på god landskapstilpassing med gode overgangar til sideterreng.

8 Skadereduserande tiltak

KU-forskrifta set krav til korleis førebygge skadeverknadar av eit tiltak. Jamfør § 23 skal KU «beskrive tiltaka som er planlagt for å unngå, avgrense, sette i stand igjen og viss mogleg kompensera for vesentleg skadeverknad for miljø og samfunn både i bygge- og driftsfasen».

Alle skadereduserande tiltak for landskapsbilde som inngår i utredninga for tema landskapsbilete er nemnt i kap. 8.2 Innspel til YM-plan i planomtala. Tabell 8-1 viser skadereduserande tiltak for heile tiltaket E39 Bruland – Storehaug.

Tabell 8-1

Tema	Problemstillingar og vurderingar
Landskap	<ul style="list-style-type: none"> ● Terrengforming: Utforming av sideterreg, fylling og skjering. God landskapstilpassing til sideareal. ● Arkitektonisk utforming: Det skal stillast krav til god arkitektonisk utforming av bygningar (teknisk bygg, servicebygg og kontrollstasjon) tunnelportalar, bruer, murer, kanalar, kulvertar med meir. For murar langs veganlegg, rundt tunnelportalar og ved bruer skal det stillast krav til tilført Stein og krav til plan og forband. ● Vegetasjonsetablering: Vi skil mellom naturlik og parklik vegetasjonsetablering. Ein skal aktivt etablere vegetasjon i områda som er sett av til naturlik vegetasjon, i kombinasjon med naturleg revegeterering. ● Plassering av massar på Espeland: Ferdig utfyllingsområde skal ha god landskapstilpassing til sideterreg og vise tilrettelegging for nytt engareal. Alt areal der det er lagt steinmassar skal vere dekke til av jord. ● Bevaring av eksisterande kantvegetasjon og skog langs vatn og bekkefar og på høgdedrag i og nær anlegget så langt som mogleg.



Statens vegvesen
Pb. 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Tlf: (+47) 22 07 30 00

firmapost@vegvesen.no

vegvesen.no

Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag