

Sykkelstamvegen Stavanger-Forus/Lura-Sandnes



**Kommunedelplan med konsekvensutredning
Fagrapport Landskap**



Mars 2011

Forside: Skråfoto, Sandnes kommune

Kartgrunnlag: Statens vegvesen og Statens kartverk

Foto: Multiconsult AS v/Nina Fredriksen



Rapport

Oppdrag:	Sykelstamvegen Stavanger–Forus/Lura–Sandnes					
Emne:	Kommunedelplan og konsekvensutredning					
Rapport:	Fagrappport landskap					
Oppdragsgiver:	Statens vegvesen Region vest					
Dato:	21.3. 2011					
Oppdrag- / Rapportnr.	214758/02-a					
Tilgjengelighet	Åpen					
Utarbeidet av:	Nina Fredriksen	Fag/Fagområde:	Landskap			
Kontrollert av:	Anne Siri Lingaas/ Merete S. Hestvedt	Ansvarlig enhet:	Multiconsult, Bergen			
Godkjent av:	Wenche Torvund	Emneord:	Sykelstamveg, konsekvens- utredning, kommunedelplan, landskap			
Sammendrag.						
<p>Dette er en delutredning til konsekvensutredning av sykkelstamvegen langs E39 fra sør for Schancheholen i Stavanger kommune til Stangelandskrysset i Sandnes kommune for tema landskapsbilde. Parsellen er delt inn i sju delstrekninger, der delstrekning 1 er strekningen nord for denne planen og ikke er inkludert i denne utredningen. Metodikken i Statens vegvesens håndbok 140 er lagt til grunn for vurderingene.</p> <p>De fleste delområdene er vurdert til å ha middels verdi mht. landskapsbildet, men delområde 5, Forusbeen – Løwenstrasse og delområde 6, Løwenstrasse – Kvadratkrysset øst for E39 er vurdert til liten verdi.</p> <p>Omfanget av tiltaket - altså i hvor stor grad landskapet blir positivt eller negativt berørt av en utbygging er vurdert. Fra delområde 1, ved Madlaveien til og med delområde 4: ved Forusbeen, for delområde 6: Løwenstrasse – Kvadratkrysset, vest for E39 og delområde 7: Kvadratkrysset er omfanget vurdert til intet, lite /intet eller lite negativt. På resten av strekningen er omfanget vurdert til lite - middels positivt eller middels positivt.</p> <p>Konsekvensen av tiltaket er vurdert til liten - middels negativ på delstrekning 2: Schancheholskrysset – Auglendskrysset og delstrekning 3: Auglendskrysset - Sørmarka - Granneskrysset gjennom friområdet i Sørmarka. I delområde 5: Forusbeen – Løwenstrasse er konsekvensen middels positiv. For øvrig er konsekvensene vurdert til liten negativ eller ubetydelig.</p>						
1.0	21.3.2011	Førstegangsbehandling.	30	NF	ASL/MHG	WT
Utg.	Dato	Tekst	Ant. sider	Utarb.	Kontr. av	Godkj.av

Forord

Statens vegvesen Region vest planlegger en ny sammenhengende sykkelveg fra Stavanger til Sandnes via Forus, kalt sykkelstamvegen. Formålet er å legge til rette for overføring av arbeidsreiser på Nord-Jæren fra personbil til sykkel, med hovedfokus på Forus/Lura-området. For å lage et attraktivt tilbud på strekningen planlegges en høy standard på sykkelstamvegen: relativt flat profil, mest mulig planskilte kryssinger med andre trafikantgrupper, atskilt fra gående og bredde som muliggjør forbisykling. Det er også fokusert på å få en trygg, sikker og rask/direkte transport. Sykkelstamvegen er et pilotprosjekt i norsk sammenheng.

For å få avklart konsekvenser av å etablere en sykkelstamveg langs E39 skal Statens vegvesen som tiltakshaver, i samsvar med Plan- og bygningsloven, utarbeide kommunedelplaner med konsekvensutredning. Det utarbeides to kommunedelplaner, én for Stavanger og én for Sandnes, med en fellers konsekvensutredning.

Foreliggende utredning er fagrapporten for tema landskapsbilde. Et sammendrag av denne er tatt inn i planbeskrivelsen til kommunedelplanen.

Multiconsult AS har utarbeidet planmaterialet på oppdrag fra Statens vegvesen Region vest. Landskapsarkitekt Nina Fredriksen har vært fagansvarlig for deltema landskapsbilde. Sivilingeniør Wenche Torvund har vært Multiconsults oppdragsleder.

Kommunedelplanen er utarbeidet av Statens vegvesen Region vest med Lisa Garpe/Bjørn Åmdal som prosjektleder.

Stavanger, mars 2011.

Multiconsult AS.

Innholdsfortegnelse

Forord.....	4
Innholdsfortegnelse	5
1 Innledning	6
1.1 Bakgrunn.....	6
2 Beskrivelse av tiltaket	7
2.1 Forutsetninger og generelle prinsipper for sykkelstamvegen	7
2.2 Delstrekninger.....	8
3 Metode.....	11
3.1 Planprogram.....	11
3.2 Håndbok 140.....	11
3.3 Influsjonsområde	13
3.4 Innsamling av grunnlagsinformasjon.....	13
4 Dagens situasjon, verdier	14
4.1 Generelt.....	14
4.2 Delområde 1: Madlaveien–Schancheholskrysset.....	16
4.3 Delområde 2: Schancheholskrysset–Auglendskrysset.....	16
4.4 Delområde 3: Auglendskrysset–Sørmarka– Granneskrysset	17
4.5 Delområde 4: Granneskrysset–Forusbeen	17
4.6 Delområde 5: Forusbeen–Løwenstrasse	18
4.7 Delområde 6: Løwenstrasse–Kvadratkrysset.....	18
4.8 Delområde 7: Kvadratkrysset–Stangelandskrysset.....	18
4.9 Samlet verdi	18
5 Konsekvenser	21
5.1 Generelt.....	21
5.2 Delområde 2: Schancheholskrysset–Auglendskrysset.....	21
5.3 Delområde 3: Auglendskrysset–Sørmarka–Granneskrysset	22
5.4 Delområde 4: Granneskrysset–Forusbeen	22
5.5 Delområde 5: Forusbeen–Løwenstrasse	23
5.6 Delområde 6: Løwenstrasse–Kvadratkrysset.....	24
5.7 Delområde 7: Kvadratkrysset – Stangelandskrysset.....	25
5.8 Samlet vurdering av delområder	26
5.9 Usikkerhet.....	27
5.10 Oppfølgende undersøkelser	27
6 Referanser	29

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

Utviklingen i Stavanger-regionen med et ekspansivt næringsliv, rask befolkningsvekst og en relativt høy, og stadig økende biltetthet gjør utslag på trafikkveksten. I følge Statistisk Sentralbyrås midlere befolkningsfremskrivning vil befolkningen i de berørte kommunene øke med gjennomsnittlig 1,44 % pr. år fra 2010 til 2030. Dette er sterkere vekst enn i Rogaland ellers og i forhold til landsgjennomsnittet (0,89 %). I løpet av de neste 30 årene viser framskrivingsalternativet ("rask fortetting") for området at antall arbeidsplasser på Forus/Lura vil øke fra ca. 20 000 (i 2010) til ca. 40 000 (i 2040). For å begrense veksten i biltrafikken satses det bl.a. på tiltak for alternative transportmiddel. Satsingen på sykkelstamvegen som en høyverdig sykkelforbindelse mellom Stavanger, Forus/Lura og Sandnes, er et slikt tiltak.

Planen er å lage en sammenhengende høystandard sykkelveg kun for syklist.

Denne fagrapporten tar for seg konsekvensene (positive og negative) sykkelstamvegen vil ha for landskapsbilde. Iht. metodikken i håndbok 140 vurderes områdenes *verdi* og tiltakets *omfang*, for derigjennom å vise *konsekvens* ut fra konsekvensvifta Figur 3-1.

Rapporten er et supplement til hovedrapporten (planbeskrivelsen/konsekvensutredningen), og må sees i sammenheng med denne. Bl.a. vil tiltaket kun beskrives i hovedrapporten. Hovedrapporten vil inneholde et fylldig sammendrag av fagrapporten, og det skal således ikke være nødvendig å lese fagrapporten i tillegg til hovedrapporten.

2 Beskrivelse av tiltaket

2.1 Forutsetninger og generelle prinsipper for sykkelstamvegen

Sykelstamvegen planlegges i det alt vesentlige å gå langs E39, motorvegen mellom Madlavegen/rv. 509 i nord og Oalsgata/Sandnesveien i sør. Traseen er ca. 13 km lang. På strekningen gjennom Sørmarka skal det vurderes en alternativ trasé gjennom friluftsområdet og et alternativ i tunnel gjennom Auglendshøyden. For strekningen sør for Forusbeen skal traséalternativ vurderes på begge sider av E39. Mellom Forusbeen og Løwenstrasse vurderes om tilbudet skal være tosidig.

Sykelstamvegen er delt inn i sju delstrekninger der den nordligste (delstrekning nr. 1) er regulert i Plan 2192 "Reguleringsplan med konsekvensutredning Rv. 13 Ryfylkets fastlandsforbindelse (Ryfast) E39 / rv. 13 Stavanger – Solbakk" – heretter benevnt Ryfastplanen.

2.1.1 Vegteknisk/geometri

Sykelstamvegen planlegges med bredde 4,5 m (0,25 m gruset skuldre og 4,0 m asfaltert kjørebane). For øvrig planlegges den iht. anbefalingene i Statens vegvesens håndbok 233 – Sykkelhåndboka. Dette betyr bl.a. maksimal stigning 3,5 % for strekninger lengre enn 200 meter, maks 5 % inntil 200 meters lengde, og maks 7 % inntil 100 meters lengde. Stigninger over 7 % skal i størst mulig grad unngås. Horisontalkurvatur skal være minimum 40 m. På noen kortere strekninger vil det kunne være fravik fra disse anbefalingene. Disse fravikene listes opp, og vurderes.

Det legges i tillegg opp til å ha strengere krav til frisikt i kryss, enn hva håndbøkene 017 og 233 krever. Man skal bestrebe seg på et siktkrav på 6 x 50 m. Dette er ett tilleggskrav som man ikke kan forplikte seg til ved alle kryss.

I kommunedelplanene settes det av areal til murer, støyskjerm/-voll, rekkverk/gjerde, i tillegg til nødvendig areal for traseen med skråningsutslag. For å gi rom for ev. hensiktsmessige justeringer i detaljplanfasen settes det av noe mer areal enn hva som er vist som nødvendig i forbindelse med kommunedelplanene. Dette vil gi seg utslag i et større skissert arealbeslag en hva som sannsynligvis vil bli det endelige resultatet når sykkelstamvegen står ferdig.

2.1.2 Konflikter med annen trafikk

I utgangspunktet skal sykkelstamvegen kun være for syklister. På de stekninger hvor det kan påregnes fotgjengertrafikk må det som avbøtende tiltak anlegges separat tilbud. Konflikt med biltrafikk skal unngås.

2.1.3 Påkoplinger og kryssinger

Det er viktig å få til gode påkoplinger til et utvalg av eksisterende overordnet gang- og sykkelvegnett i kommunene. Koplinger vurderes i forhold til større bolig- og/eller arbeidsplasskonsentrasjoner, samt viktige friluftsområder og idrettsarenaer.

Det er lagt opp til at det skal være en balanse i antall påkoplinger slik at man får med de viktige, men ikke har så mange at det vesentlig øker sjansen for at sykkelstamvegen blir brukt av andre trafikanter enn syklister. Dersom sykkelstamvegtraseen blir lagt på vestsiden av E39 (på jordbruksareal) ved Lura, er plassering og utforming av påkoplingspunktene særs viktige, da man vil få en del omveger i forhold til målpunktene som ligger på østsiden av E39.

Antall kryss bør begrenses for å få færrest mulig potensielle ulykkespunkt. Det er også viktig å få til gode løsninger i kryssområder. I utgangspunktet skal alle kryssinger anlegges planskilte. I

Forusområdet kan det bli noen kryssinger i plan for traseen vest for E39. Dette gjelder ved undergang til Godesetdalen, og nordøst for undergangen under Forusbeen¹. Her er det satt av tilstrekkelig areal til å kunne detaljplanlegge gode og trafikksikre løsninger.

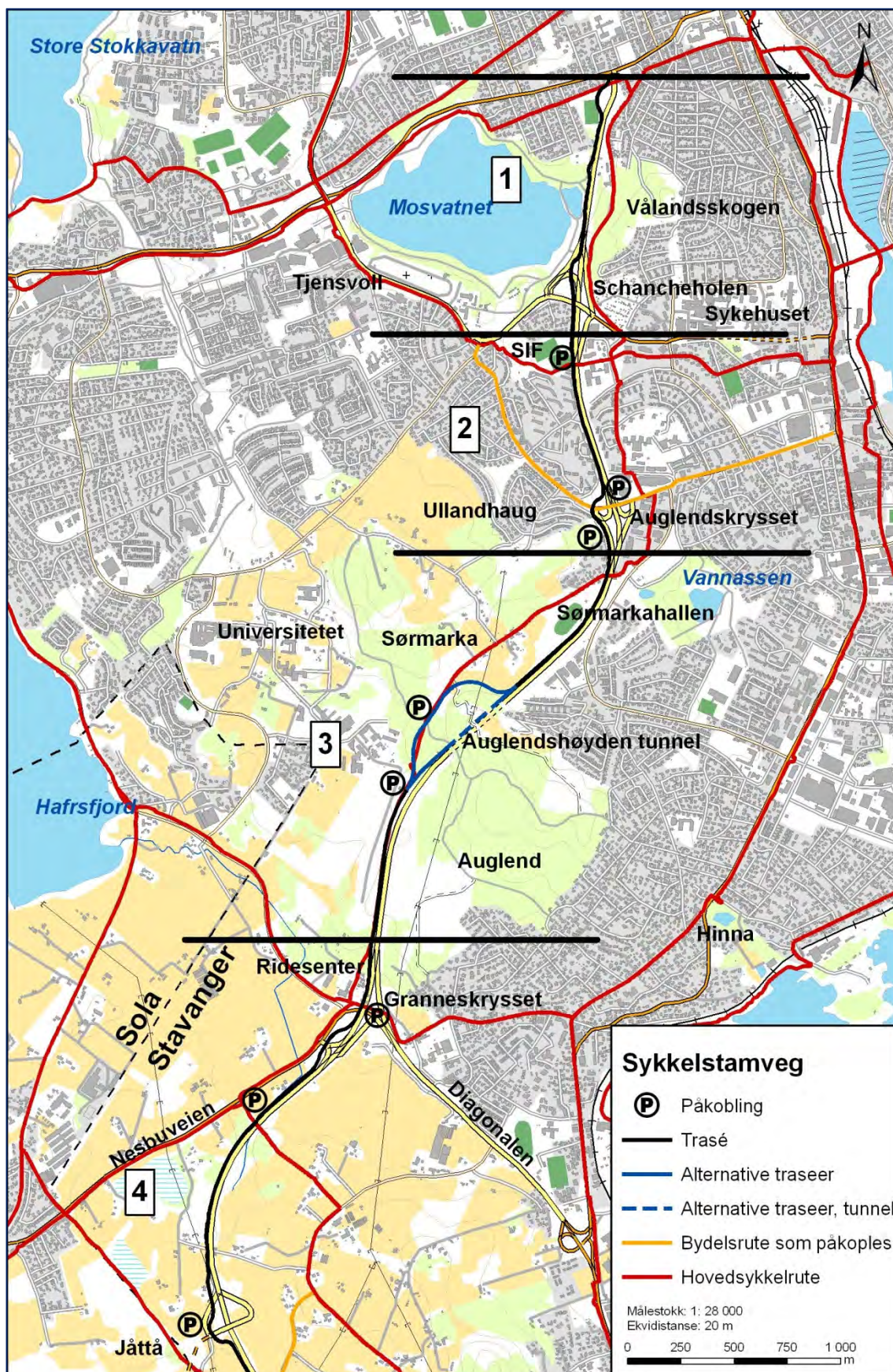
2.2 Delstrekninger

Figur 2-1 og Figur 2-2 viser traseen (inkl. alternativer). For beskrivelse av tiltaket vises til hovedrapport *Sykkelstamvegen Stavanger – Forus/Lura - Sandnes - kommunedelplan og konsekvensutredning*, datert 21.3.2011.

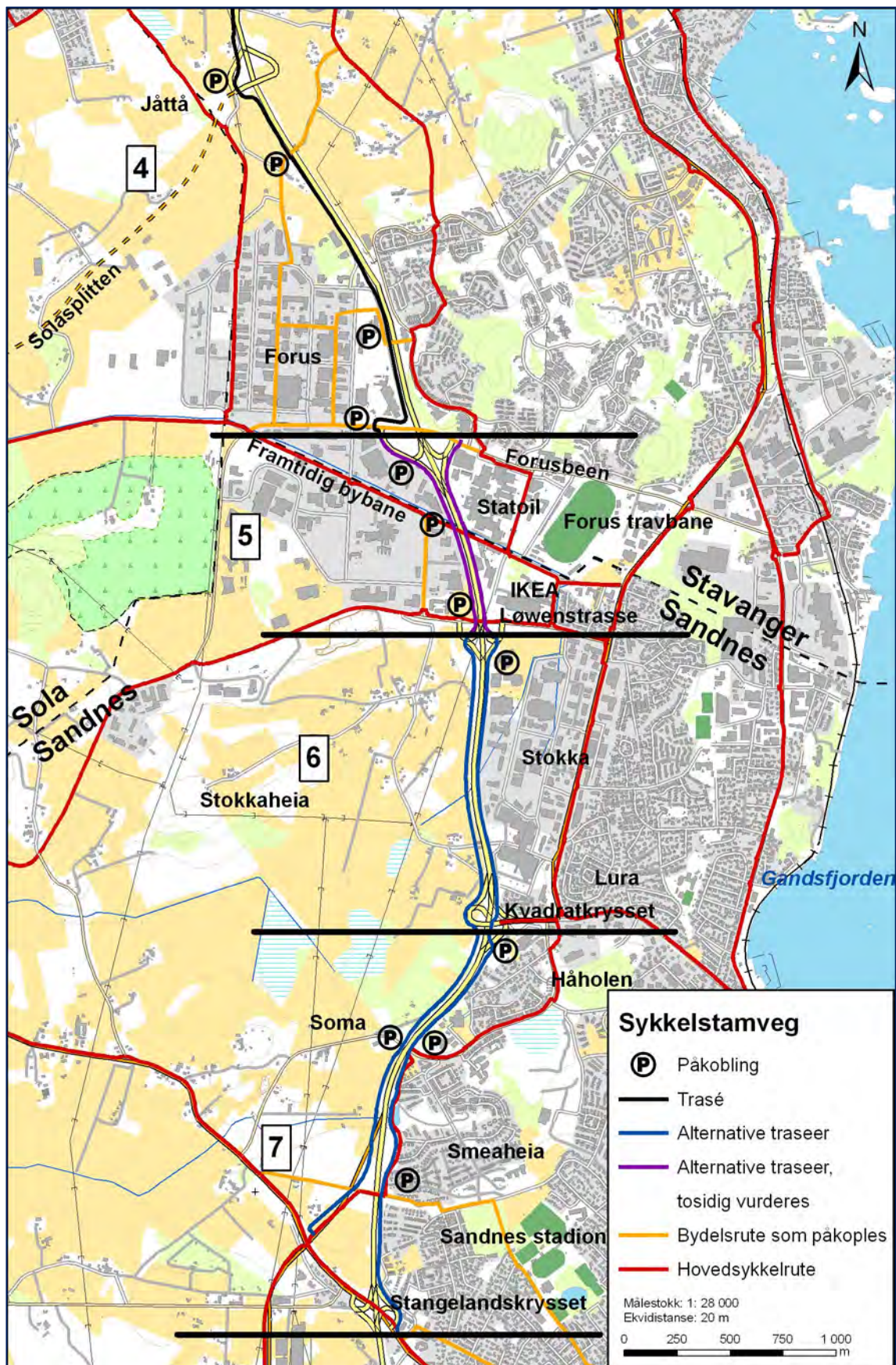
Gjennomgående alternativer som vurderes er:

- Alternativ 1: Vest for E39 - med tunnel gjennom Auglendshøyden.
- Alternativ 2: Vest for E39 til Løwenstrasse, så øst for E39 - med tunnel gjennom Auglendshøyden.

¹ Ved Forusbeen vurderes det å endre gjeldende reguleringsplan slik at man kan unngå kryssing i plan.



Figur 2-1 Gjennomgående alternativer som utredes (nord). Ett er lagt parallelt med E39, mens det andre alternativ går i dagen gjennom Sørmarka.



Figur 2-2: Gjennomgående alternativer som utredes (sør). Alternativ 1 ligger vest for E39, mens alternativ 2 er lagt øst for E39 på strekningen Løwenstrasse - Olasgata / Sandnesveien. Mulig tosidig trasé mellom Forusbeen og Løwenstrasse.

3 Metode

3.1 Planprogram

Planprogrammet spesifiserer at følgende skal utredes innenfor landskap: *Tiltakets konsekvenser for omgivelsene skal beskrives og illustreres i forhold til omgivelsenes funksjon.*

7.7.3 Delområde 2 – Schancheholskrysset– Auglendskrysset

En totalvurdering av hele arealet mellom bebyggelse og støyskjerm medfører konsekvenser for boligområdet.

7.7.4 Delområde 3 – Auglendskrysset – Sørmarka – Granneskrysset

God tilpasning til friluftsinnteresser gjennom Sørmarka.

7.7.5 Delområde 4 - Granneskrysset – Forusbeen

God tilpasning til landbruksområdene

7.7.6 Delområde 5 - Forusbeen – Løwenstrasse

Tilpasning til næringsareal

7.7.5 Delområde 6 - Løwenstrasse – Kvadratkrysset

Tilpasning mot boligområder

7.7.5 Delområde 7 - Kvadratkrysset – Stangelandskrysset:

God tilpasning i forhold til vanskelige stigningsforhold

3.2 Håndbok 140

Metodikken i Statens vegvesens håndbok 140^{4/} legges til grunn. Metodikken for å vurdere landskapsbildet kan deles inn i flere trinn:

1. Inndeling og registrering av influensområdet.
2. Verdivurdering av områdene
3. Vurdering av omfanget av endringene tiltaket medfører for influensområdet
4. Vurdere konsekvensen av tiltaket for hvert alternativ

Registreringskategorier

NIJOS sitt nasjonale referansesystem for landskap ligger til grunn for analyser og inndeling av landskapet. Analysesystemet er oppdelt i geografiske landskapsregioner, underregioner og landskapsområder. Sentralt i den geografiske inndelingen står det romlige innhold og samspillet mellom natur og kultur - gitte komponenter. Dette til sammen skaper det visuelle landskapet.

Referansesystemet er inndelt i 45 landskapsregioner og 444 underregioner. Underregionene er igjen et referansegrunnlag for inndeling i landskapsområder på kommunenivå.

Analyseområdet ligger i Stavanger og Sandnes kommune og tilhører landskapsregioner 19: Jæren og Lista og 18: Dalane og Jæren.

Byggesteinene i de tre geografiske inndelingsnivåene er seks landskapskomponenter som sammen danner landskapskarakteren/bildet i lag med en romlig/ visuell analyse av stedet.

Disse landskapskomponentene er:

- Topografi/ landskapet sin hovedform.
- Geologisk inndeling.
- Vegetasjon.
- Vatn og vassdrag.
- Arealbruk.
- Boligområder og veganlegg.

Det landskapsbildet (den karakteristikken) som disse komponentene gir er oppsummert innenfor romlige delområder. Delområdene er verdisatt etter skalaen i håndbok 140.

Verdikriterier

Kriteriene for verdivurdering er hentet fra Håndbok 140. For hvert av delområdene er det vurdert landskapsverdi. Det er gjort analyser for helhet, mangfold, intensitet, særpreg og sårbarhet for de ulike alternativene. Fjern- og nærvirkning av inngrep i landskapet er omtalt som del av dette. De ulike områdene er gradert på en femdelt verdiskala:

- liten verdi
- liten til middels verdi
- middels verdi
- middels til stor verdi
- stor verdi

Omfang og konsekvenser

For hvert område er det vurdert hvilke konsekvenser ny sykkelstamveg vil få for landskapsbildet sett i forhold til i forhold til alternativ 0 (dagens situasjon). Sykkelstamvegen sine påvirkninger på mangfold, helhet og inntryksstyrke blir omtalt, herunder inngår også arkitektoniske kvaliteter i boligområder og andre bebygde områder. Avbøtende tiltak er med i vurderingene og aktuelle tiltak er konkret omtalt. Konsekvens for reiseopplevelingen blir også vurdert under her.

Konsekvensen framkommer ved å sammenholde miljøet/områdets verdi og omfanget. Vifta som er vist i Figur 3-1 er en matrise som angir konsekvensen ut fra gitt verdi og omfang. Som det framgår av figuren, angis konsekvensen på en ni-delt skala fra meget stor positiv konsekvens (+ + + +) til meget stor negativ konsekvens (– – – –). Midt på figuren er en strek som angir intet omfang og ubetydelig/ingen konsekvens. Konsekvensvurderingen blir utført som en samlet vurdering.

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

Figur 3-1: Fastsettelse av konsekvens ut fra verdi og omfang. (Statens vegvesen, 2006).

3.3 Influensområde

Inndeling er gjort i henhold til håndbok 140. Iht. denne skal man dele inn områder etter lik visuell karakter, i en bysituasjon vil man kunne dele områder inn etter enhetlige byggeområde, sammensatte område eller område med utydelig visuell struktur.

I denne sammenheng har det også vært naturlig å del opp traseen etter arealskifter og trafikale knutepunkter. Kryssområder er et sentralt trafikalt skifte (knutepunkt) for sykkelstamvegen.

Områdene innenfor delområder (influensområdet) som blir direkte rammet av tiltaket er behandlet mer konkret.

3.4 Innsamling av grunnlagsinformasjon

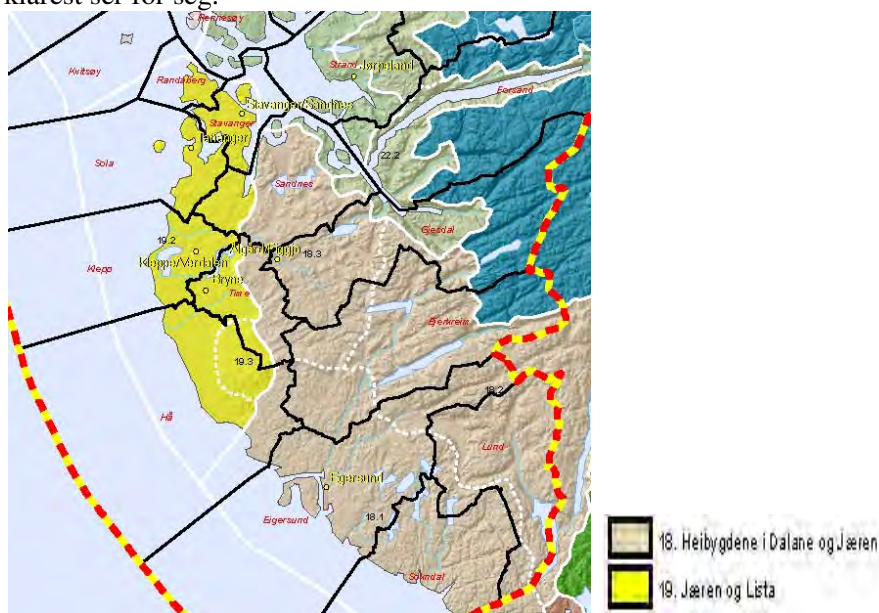
- Grunnlagsinformasjon er i hovedsak innhentet fra følgende kilder:
- NIJOS sitt nasjonale referansesystem
- Befaring i influensområdet
- Kartgrunnlag og planer

4 Dagens situasjon, verdier

4.1 Generelt

Underregion nr. 19: Jæren og Lista

Både Jæren og Lista har et navnemessig opphav som ”en rand eller kant innunder fjell”. Hvis man betrakter begge områder fra sjøen, ser man at dette ”bildet” inneholder tre hovedlandskapstyper; *kyst, lågland* og *høgland*. For folk flest er det nok særlig de to første man klarest ser for seg.



Figur 4-1 Kartet er fra NIJOS referanseinndelingssystem

Topografi

Landskapets hovedform – Topografiske element.

18: Hele regionen har et kupert terreng med bergkoller og daler i et rotet mønster og med lite løsmasser. Bergkollene varierer i omfang og høyde, men toppene av kollene ligger over store områder i noenlunde samme høyde. Fra Lista til Jæren er det stort sett

brattkyst, unntaksvis med noen få grunne fjordarmer. Disse har helst bratte fjordsider, men likevel med liten høydeforskjell mellom sjøen og landet rundt. I sør preges regionen av småkupert hei i mosaikk med enkelte større åser. I nord er relieffet noe grovere: med mye grovkupert hei.

19: Lavlandet består av et flatt eller svakt bølgende morenebakketerreng. Sammen med kysten utgjør disse flate områdene landets eneste store morenebakketerreng som vender direkte ut mot storhavet.

På Jæren danner dette låglandet Norges største lavlandsslette. På Nord-Jæren er terrenget noe mer småknudret med flere oppstikkende fjellknauser i løsmaterialet. Her utgjør fjellknausene starten på strandflata nordover i Norge.

Opplevelsene av et landskap med en slik hovedform (relieff) er naturlig nok mindre variert og intenst. Landskapet består av kontraster både store og små, og overordna sett er relieffen utgangspunktet for de mindre opplevinger og kontraster i dette landskapet.

Markante topologiske element i landskapet og visuelle landemerker er småkuperte nakne heier i mosaikk med enkelte større åskammer. Også kulturhistoriske elementer (vegetasjonsbruk) som

har satt sitt preg på et område over lang tid, karakteriserer landskapet. I influensområdet er dette i form av landbrukets kulturlandskap

Geologi i området

Geologien i området er preget av næringsfattige bergarter og består av anortositt i sør og gneis i nord. Næringsfattige og harde bergarter har gitt regionen lite løsmasser. Her stikker utallige nakne fjellknauser, kammer og koller opp, og gir regionens topper et skrint og nakent preg. Dette gjelder særlig i områder med anortositt. Da denne harde bergarten forvitrer dårlig finner man lite jord og plantedekke over disse glattskurte bergknausene. Eneste ”pynten” her er små og store nakne flyttblokker, noe som for øvrig også karakteriserer store deler av de indre løsmassefattige fjellheiene.

Vegetasjon

Topologi, klimasone og kvartærgeologien gir store variasjoner i plantelivet.

Fattige bergarter favoriserer nøysomme gras- og lyngarter, og nettopp slike arter dominerer vegetasjonen i regionens snaue knaus- og heiområder. Vanlig er et skarpt skille mellom vegetasjon på løsmasser og de nakne fjellknausene. I kystnære og snøfattige områder oppstod lyngheier gjennom en tusenårig bruk med beiting, slått og brenning.

I åpne jordbruksområder ses lauvtrær helst som lave kjerr, høyreiste kanter, eller rundt tun. Også hager og grøntanlegg i byer og tettsteder utgjør betydelige grønnstrukturer. Stedvis ses leskjermer, både av bar- og lauvtrær. I noen områder, særlig i høglandet fins åpne beitebakker og glisne bjørkehageskoger. Større sammenhengende og ikke beitepåvirka skogsområder fins nesten ikke. Midtre og søndre deler av låglandet er nærmest sammenhengende jordbruksland, og oppstykket kun av byer og tettsteder. I høglandet ligger gårdene mer spredt, og avgrenses oftere av karrige bergstrukturer. I regionen ble store arealer oppdyrket i 30-årene, og dagens visuelle kulturlandskap er derfor ganske ungt. De mest synlige sporene etter nybrottsarbeidet er utallige steingjerder.

Landskapets vann og vassdrag

Langs kysten dominerer havet og karaktersetter regionen. Landskapstypen kalles åpent hav fra fastland. Karakteristisk er utsyn mot åpent hav, høy himmel og et lavt bakland med lett tilgang til sjøen. I regionen består strandlinjen mest av sandstrender og rullesteinsstrand, stedvis oppstykket av fjellkyst. I innlandet spiller vann- og vassdrag en betydelig rolle som markante element i regionens landskaper. Vanlig er små og store krokete vann godt nedsenket mellom bergkoller og nakne svaberg. Flere steder kan slike vann ligge ganske tett, og er da som oftest forbundet gjennom korte elve- og bekkeløp. Hovedvassdragene er middels lange, men har helst korte sideforgreininger. Her renner også en del bekker gjennom åpne eng-, åker- og beiteareal. Et stort husdyrhold har ført til eutrofiering av vann og vassdrag. Vannkvaliteten er dårlig og ofte betydelig forurenset. Variasjon i vannføring knyttet til de varierte nedbørsmengdene og årstidene på Vestlandet gjør at opplevelsverdien av vassdragene er høy, enten det er store stryk eller mindre elver og bekker, og enten det er i form av landskapselementer som bre, elv, innsjø eller våtmark. Et jordbrukslandskap som Stavanger og Sandnes med små høgdeforskjeller giv små stryk eller flate område med myrer og rolig flytende elvestrekninger, disse har alle stor opplevelsverdi.

4.2 Delområde 1: Madlaveien- Schancheholskrysset

Området er hovedsakelig et tett bebygd område. Mosvatnet er et svært viktig friluftsområde. Motorvegen er en kraftig barriere som deler opp et naturlig sammenhengende naturområde. Friluftsområdet rundt Mosvatnet er avgrenset av hovedveger. I delområdet er landskapet særmerket i forhold til det visuelle bildet av mangfoldig og frodig vegetasjon. Mosvatnet spiller en betydelig rolle i landskapet og har mange opplevelseskvaliteter.

Ingen ikke-prissatte konsekvenser skal vurderes for denne delstrekningen. Området er likevel verdisatt.

Området består hovedsaklig av rekkehus- og eneboliger. Boligområdene oppleves som enhetlige områder med klare definerte avgrensinger til annet arealbruk/funksjoner.

Området er relativt flatt og Mosvatnet er et viktig orienteringspunkt i delområdet. Gjennomgående grønnstruktur, vegetasjonsbelter mellom borettslag og små hager preger hele området.

Motorvegen er en kraftig barriere som deler et elles naturlig sammenhengende landskap, og vegen ligger lavere i terrenget enn landskapet rundt. Særpreget i området er spesielt knytt opp til Mosvatnets varierte naturområde.

Området er relativt mangfoldig med ulike boligområder og grønne mellomrom. "Livet mellom husene" oppleves som varierte og romlige strukturer. Mosvatnet gir svært varierte naturopplevelser. Intensiteten i området er knytt opp mot Mosvatnet.

4.3 Delområde 2: Schancheholskrysset- Auglendskrysset

Området består hovedsaklig av rekkehus og blokkbebyggelse. Område med eneboliger er lokalisert ved Auglendshøyden (Sørmarkveien). Boligområdene oppleves som helhetlige områder med klare definerte avgrensinger til annen arealbruk/funksjoner.

Området er relativt flatt og åsryggen i sør-øst er en markert, overordna terrengform. Gjennomgående grønnstruktur, vegetasjonsbelter mellom borettslag og små hager preger hele området.

Motorvegen er en kraftig barriere som deler et elles naturlig sammenhengende landskap, og vegen ligger lavere i terrenget enn landskapet rundt. Særpreget i området er spesielt knyttet opp til kulturlandskapet og geologien i Sørmarka/Auglendshøyden.



Foto 1 "Restareal" er et viktig grøntareal for bebyggelsen



Foto 2 En ny sykkeltrase vil gi terrengbeslag i bebyggelsens nære utearealer.

Det grønne ”preget” i området tilfører boligområdene gode kvaliteter. ”Livet mellom husene” oppleves som vekslende romsekvenser. Vekslingen mellom grønne drag og tette boligstrukturer gir området varierte opplevelser.

Motorvegen er en langsgående kraftig barriere som reduserer opplevelsen av landskapet. Motorvegen er svært støybelastende.

Inntrykkstyrken av området elles er redusert grunnet en flat utbyggingsstruktur. Dvs. at naturlige terrengformer som hauger og koller er mye borte selv om en fremdeles ser noen rester av et mer småkupert landskap.

Delområdet vurderes å ha **middels verdi**.

4.4 Delområde 3: Auglendskrysset–Sørmarka–Granneskrysset

Området i nord består hovedsaklig av eneboliger som grenser mot Auglendshøyden. Boligområdene oppleves som enhetlige områder med klare definerte avgrensinger til annen arealbruk/funksjoner.

Motorvegen er en kraftig barriere som deler et elles naturlig sammenhengende landskap, og vegen ligger lavere i terrenget enn landskapet rundt. Særpreget i området er spesielt knyttet opp til kulturlandskapet og geologien i Sørmarka/Auglendshøyden. Sørmarka er et naturområde med mange opplevelseskvaliteter, men opplevelsesverdien som naturbiotop er den mindre opplevelsersrik sammenlignet med Mosvatnet, deler av marka er også brutt opp av motorvegen som gir en del støy til naturområdet.

Her er et godt utbygd turvegnett på til sammen ca 8 km, herav lysløype på ca 3,7 km. Friområdet ligger innenfor planområdet.

Delområdet vurderes å ha **middels verdi**.

4.5 Delområde 4: Granneskrysset–Forusbeen

Delstrekningen avsluttes ca. 200 m nord for Granneskrysset.

Ved Madlaveien, mot ridesenteret, danner et våtmarksområde en fin landskapskvalitet, Hinna gravlund, øst for E39, og det rurale landskapet rundt ridesenteret er en viktig landskapskvalitet i dette området.

Området sør for Madlaveien ligger mellom E39 og landbruksområder. I den sørlige delen av området ligger Forus næringsområde. Forus består hovedsakelig av næringsarealer for kontor, industri og lager.

Området er et småkupert landskap med en markant åsrygg. Lavlandet består av et flatt eller svakt bølgende morenebakketerreng. Sammen med kysten utgjør disse flate områdene landets eneste store morenebakketerreng som vender direkte ut mot storhavet. Naturlige bekke drag er visuelt lite fremtredende i landskapet. Det er noe spredd bebyggelse i landbruksområdet.

Overordnet sett er området brutt opp av motorvegen som strekker seg gjennom landskapets laveste terrengnivå.

Landbruksområdet oppleves som enhetlig, klart avgrensa fra annet arealbruk. Åsryggene er viktig for opplevelsen av dette landskapet og tilfører landskapet mer dybde, samt gjør det lettere å orientere seg. I dette kulturlandskapet opplever man rester av åkerkoller, steingarder, randsoner og andre viktige kulturlandskapskvaliteter som setter sitt preg på landskapsbildet. Motorvegen er en langsgående, kraftig barriere som reduserer opplevelsen av landskapet.

Delområdet vurderes å ha **middels verdi**.

4.6 Delområde 5: Forusbeen–Løwenstrasse

Delområdet omfatter i hovedsak næringsområder på både østsiden og vestsiden av E39. Næringsarealene er klart avgrensa fra annen arealbruk og grenser mot store boligområder i vest. Området er lite opplevelserikt. Næringsarealene er store områdebarrierer og motorvegen er en langsgående og kraftig barriere som, til liks med næringsområdet; reduserer opplevelsen av landskapet.

Delområdet vurderes å ha **liten verdi**.

4.7 Delområde 6: Løwenstrasse–Kvadratkrysset

Vest for E39: Delområdet omfatter i hovedsak landbruksområder på vestsiden av E39. Landbruksarealene er store nok til å oppleves helhetlig og avgrenses med voll mot E39.

Delområdet vurderes å ha **middels verdi**.

Øst for E39:

Næringsarealet og motorvegen er store barrierer som deler opp et elles naturlig sammenhengende landskap.

Flere kraftlinjer går gjennom landskapet. Naturlig nok er et næringsområde med denne skala; et landskap med kraftig nedbygde opplevelseskvaliteter.

Delområdet vurderes å ha **liten verdi**.

4.8 Delområde 7: Kvadratkrysset– Stangelandskrysset

Vest for E39: Dyrket mark avbrutt av skogkledde åkerkoller preger vestsiden av E39

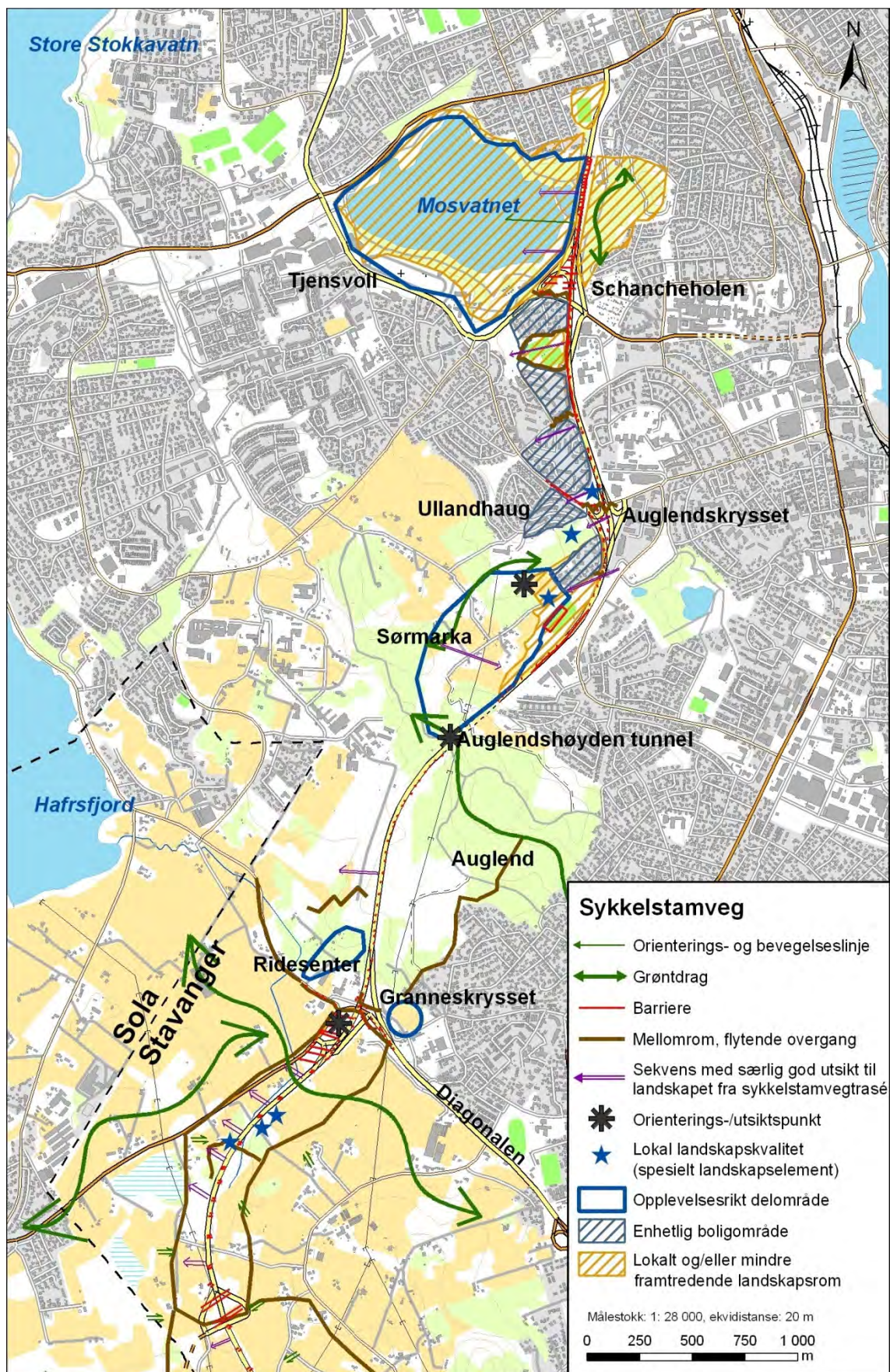
Delområdet vurderes å ha **middels verdi**.

Øst for E39: Delområdet omfatter i hovedsak boligområder på østsiden av E39. Det grønne ”preget” i området tilfører boligområdene gode kvaliteter. ”Livet mellom husene” oppleves som varierte og romlige strukturer. Vekslingen mellom grønne drag og tette boligstrukturer gir området varierte opplevelser. E39 er en langsgående kraftig barriere som reduserer opplevelsen av landskapet.

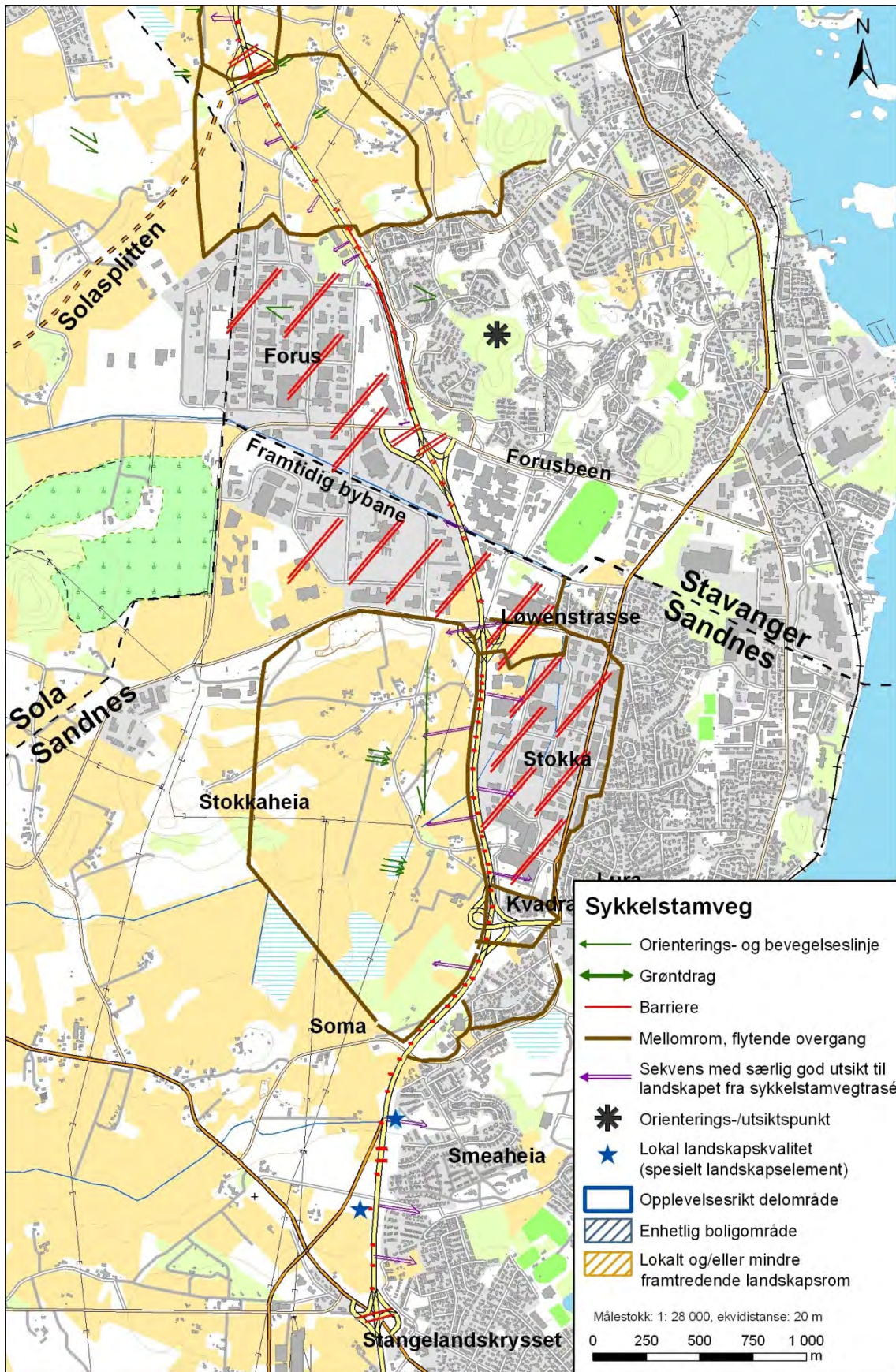
Delområdet vurderes å ha **middels verdi**.

4.9 Samlet verdi.

Boligområdene i influensområdet har samlet sett arkitektoniske kvaliteter som gir en middels verdi. Landbrukslandskapet oppleves helhetlig og får middels verdi. Næringsarealer med motorveg gis liten verdi.



Figur 4-2: Landskapsbilde (nord).



Figur 4-3: Landskapsbilde (sør).

5 Konsekvenser

5.1 Generelt

For hvert område er det vurdert hvilke konsekvenser ny sykkelstamveg vil få for landskapsbildet. Sykelstamvegen sine påvirkninger på mangfold, helhet og inntryksstyrke blir beskrevet. Avbøtende tiltak er med i vurderingene og aktuelle tiltak er konkret omtalt. Konsekvens for reiseopplevelsen blir også vurdert her. Konsekvensene vurderes også for prosjektet som helhet.

Grønne støyvoller langs motorvegen er viktige lokale grøntstrukturer som avgrensning mellom vegareal og bebyggelse. Generelt på alle parseller vil terrengbeslag i eksisterende grøntvoller langs motorvegen redusere verdien av vollene. Dette har virkning både i forhold til eksisterende boligområder og i forhold til kjøreopplevelsen fra bil langs motorvegen. Med redusert verdi menes at deler av vollen går til sykkelveg slik at vegetasjonsbeltet eller den ”grønne” delen av vollen blir redusert.

5.2 Delområde 2: Schancheholskrysset– Auglendskrysset

I dag er området på vestsiden en aktuell trase for framføring av en sykkelstamveg. Dette får innvirkning på atkomstveger, beboerparkering og inngangssoner til bebyggelsen. Et parti fremfor boligblokk vil få store inngrep. Generelt er landskapet preget av veger og en ny sykkelveg vil ikke få store konsekvenser i dette delområdet.

Visuelle barrierer: Sykelstamvegen vil ikke skape en ny barriere i området der den legger seg tett ved motorvegen, men vil bli en forsterket barriere dersom den bygges.

Nærvirkning: En ny sykkelstamveg vil bli synlig i det lokale landskapsrommet. Gjennom boligmiljøene vil den få økt nærføring. Ved god tilpassing til rekreasjonsområdet vil ny sykkelstamveg kunne tilføre området et nytt positivt element og en god opplevelse. Dette beror blant annet på tilpasninger og valg av nødvendige konstruksjoner, god linjeføring av sykkelveg og blant annet bruk av ny beplantning for å redusere innsyn til boliger.

Terrenginngrep/beslag: Ingen store terrengbeslag i sårbare grøntdrag, og rekreasjonsområder. Terrengbeslaget er størst i boligområdet.

Avbøtende tiltak: Gode flerbruksløsninger i rekkehus- og blokkbebyggelsen må konkretiseres. Blant annet blir antall biloppstillinger redusert og adkomsten til lavblokkene blir endret. Hovedadkomsten, som følge av tilretteleggelse for stamsykelveg, bør ikke gå på bekostning av reduserte estetiske kvaliteter eller andre miljømål. Dette fordrer gode detaljløsninger. En bør også i størst mulig grad finne gode løsninger for grønnstrukturer, opprettholde siktlinjer, skape romlige forhold og detaljere ut gode kjøreopplevelser.

Omfanget av utbyggingen er **lite/intet**.



Verdi er vurdert som middels, konsekvensen blir **ubetydelig til liten negativ (0/-)** i driftsfasen.

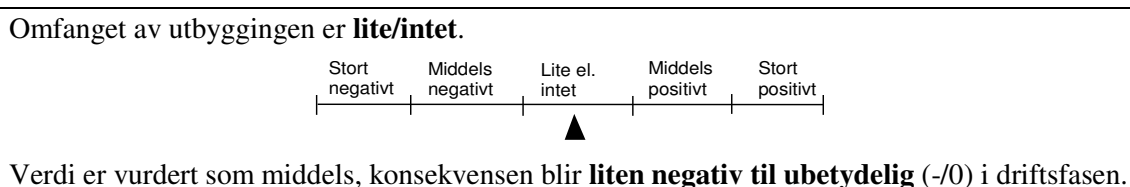
I anleggsfasen blir konsekvensen middels negativ (- -).

5.3 Delområde 3: Auglendskrysset–Sørmarka–Granneskrysset

5.3.1 Tunnel gjennom Auglendshøyden (alt. 3A)

Mellom Auglendskrysset og Auglendshøyden tunnel legges sykkelstamvegen langs E39.

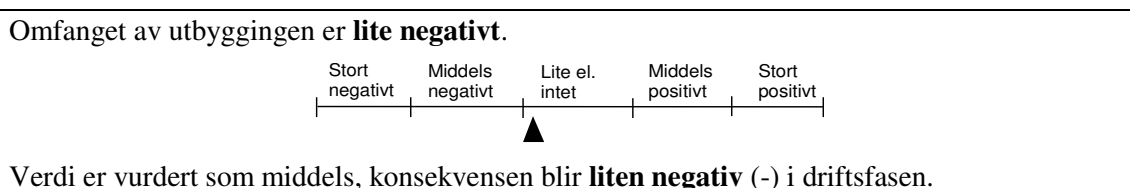
Sykkeltunnelen blir liggende noe høyere enn motorvegtunnelene. Dette gir den gunstigste stigningen og større opplevd avstand til biltrafikken. De visuelle konsekvensene av denne løsningen er små da traseen ligger tett opp mot motorvegen.



I anleggsfasen blir konsekvensen liten negativ (-).

5.3.2 Gjennom friområde/grøntstruktur i Sørmarka (alt. 3B)

Alternativ i dagen er identisk med tunnelalternativet bortsett fra at sykkelvegen legges gjennom Sørmarka og ikke i tunnel. Alternativet gjennom Sørmarka vil kunne medføre store terrenginngrep i deler av marka. Landskapsmessig vil inngrepet ikke nødvendigvis virke negativt fordi mye av landskapet er tungt preget av motorvegen i dag, og ved en god detaljering kan omfanget gi lite negativ konsekvens. Ev. inngjerding av hele traseen, for å unngå andre trafikanter/dyr, øker konsekvensen av sykkelstamveg i området.



I anleggsfasen blir konsekvensen middels negativ (- -).

5.4 Delområde 4: Granneskrysset–Forusbeen

Delstrekningen starter ca. 200 m nord for Granneskrysset.

5.4.1 I bru langs E39 (alt. 4A)

Dette alternativet ligger helt inntil E39 og får i liten grad innvirkning på landskapsbildet.

Visuelle barrierer: Sykkelstamvegen vil forsterke barrieren i området, der den legger seg tett ved motorvegen.

Nærføring: Sykkelstamvegstraseen vil bli synlig i de lokale landskapsrommene. Noen tun vil få økt nærføring ved en ny sykkelstamveg.

Terrenginngrep/-beslag: Ingen store terrenginngrep/beslag i viktige og verdifulle grøntdrag, rekreasjonsområder eller i boligområder.

Terrengbeslag ved motorvegen berører delvis flatt jordbruksland og terrengutslagene gir ikke store konsekvenser. Dette er vurdert ut i fra inngrepets skala sett opp mot jordbruksarealene sin helhetlige størrelse og struktur. Terrengbeslag i eksisterende grøntvoller mot motorvegen kan gi negative lokale virkninger.

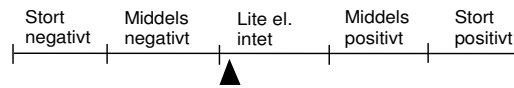
Sidearealet til motorvegen består av delvis flatt jordbruksland. Åkerkoller, steingarder, randsoner og andre viktige kulturlandskapskvaliteter (som er viktig for landskapsbildet) bør

man søke å tilpasse til sykkeltraseen.

Motorveglandskapet framtrer også som et sterkt visuelt element i den lavtliggende delen av landskapet, men ved gode fysiske atskillelser mellom motorveg og sykkelstamveg kan motorvegen få redusert sin inntryksstyrke fra sykkelstamvegen.

Et eksempel på dette vil være å bygge støyvoller hvor en etterstreber en naturlig utforming av voller.

Omfanget av utbyggingen blir **lite**.



Verdi er vurdert som middels, konsekvensen blir **liten negativ (-)** i driftsfasen.

I anleggsfasen blir konsekvensen liten negativ (-).

5.4.2 Gjennom ridesenteret på Grannes (alt. 4B)

Dette alternativet går gjennom ridesenteret, og ligger langs Nesbuveien sør til Asser Jåttens vei og så inn langs denne. Sør for Asser Jåttens vei ligger traseen langs E39 som i alternativ 4A. Traseen får i liten grad innvirkning på landskapsbildet.

Visuelle barrierer: Sykkelstamvegen vil forsterke barrieren i området, der den legger seg tett ved Nesbuveien og motorvegen.

Nærføring: Sykkelstamvegtraseen vil bli synlig i de lokale landskapsrommene. Noen tun vil få økt nærføring ved en ny sykkelstamveg.

Terrenginngrep/-beslag: Ingen store terrenginngrep/beslag i viktige og verdifulle grøntdrag, rekreasjonsområder eller i boligområder. Ridesenterets område blir berørt, men ridesenteret er vedtatt skal flyttes til en annen lokalitet.

For øvrig er omfanget som beskrevet for alternativ 4A.

Omfanget av utbyggingen blir **lite**.



Verdi er vurdert som middels, konsekvensen blir **liten negativ (-)** i driftsfasen.

I anleggsfasen blir konsekvensen liten negativ (-).

5.5 Delområde 5: Forusbeen–Løwenstrasse

5.5.1 Vest for E39 (alt. 5A)

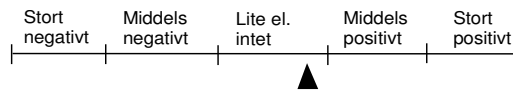
Visuelle barrierer: Sykkelstamvegen vil ikke skape en ny barriere i området, der den legger seg tett ved Motorvegen, men det vil bli en forsterket barriere.

Nærføring: Dette kan gi noe inngrep i parkeringsareal/ trafikkområder på tilliggende eiendommer.

Ei ny sykkelstamveg vil bli synlig i det lokale landskapsrommet, og ved god tilpasning til næringsarealene vil ny stamsykelveg kunne tilføre det elles kvalitetsløse området et nytt positivt element og en god opplevelse.

Terrenginngrep / beslag: Ingen store terrenginngrep i viktige og verdifulle grøntdrag, rekreasjonsområder eller i boligområder.

Omfanget av utbyggingen er **litt positivt**.



Verdi er vurdert som liten, konsekvensen blir **liten positiv (+)** i driftsfasen.

I anleggsfasen blir konsekvensen ubetydelig (0).

5.5.2 Øst for E39 (alt. 5B - supplerende tiltak)

Visuelle barrierer: Sykelstamvegen vil ikke skape en ny barriere i området, der den legger seg tett ved Motorvegen, men den vil bli en forsterket barriere.

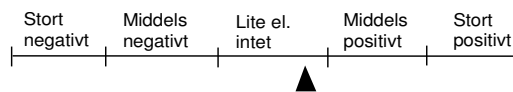
Nærføring: Alternativet kan gi noe inngrep i parkeringsarealer og trafikkområder på tilliggende eiendommer.

En ny sykkelstamvegrute vil bli synlig i det lokale landskapsrommet, og ved god tilpasning til næringsarealene vil ny sykkelstamveg kunne tilføre det elles kvalitetsløse området et nytt positivt element og en god opplevelse.

Terrenginngrep / beslag: Ingen store terrenginngrep i viktige og sårbare grøntdrag, rekreasjonsområder eller i boligområder.

Omfanget og konsekvens blir som for alternativet vest for E39.

Omfanget av utbyggingen er **litt positivt**.



Verdi er vurdert som middels, konsekvensen blir **liten positiv (+)** i driftsfasen.

I anleggsfasen blir konsekvensen ubetydelig (0).

5.6 Delområde 6: Løwenstrasse–Kvadratkrysset

5.6.1 Vest for E39 (alt. 6A)

De store, flate sammenhengende landsbruksarealene setter sitt preg på det overordnede landskapsbildet. Åskammene er viktige orienteringspunkt.

Visuelle barrierer: Sykelstamvegen vil forsterke barrieren i området, der den legger seg tett ved motorvegen.

Nærføring: Sykelstamvegtraseen vil bli synlig i de lokale landskapsrommene. Fire gårdstun vil få økt nærføring ved en ny sykkelstamveg.

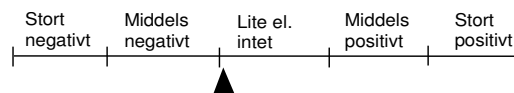
Opplevelse av støy: Vil ikke bli større enn i dag.

Terrenginngrep/-beslag: Ingen store terrenginngrep/beslag i viktige og sårbare grøntdrag, rekreasjonsområder eller i boligområder.

Terrengbeslag ved motorvegen / riksvegen berører delvis flatt jordbruksland og terrengutslagene gir ikke store konsekvenser. Dette er vurdert ut i fra inngrepets skala sett opp mot jordbruksarealene sin helhetlige størrelse og struktur. Terrengbeslag i eksisterende grøntvoller mot motorvegen kan gi negative lokale virkninger.

Motorveglandskapet fremtrer også som et sterkt visuelt element i den lavtliggende delen av landskapet, men ved gode fysiske atskillelser mellom motorveg og sykkelstamveg kan motorvegen få redusert sin inntrykksstyrke.

Omfanget av utbyggingen er **lite negativt**.



Verdi er vurdert som middels, konsekvensen blir **liten negativ (-)** i driftsfasen.

I anleggsfasen blir konsekvensen liten negativ (-).

5.6.2 Øst for E39 (alt. 6B)

Visuelle barrierer: Sykelstamvegen vil ikke skape en ny barriere i området, der den legger seg tett ved motorvegen, men det vil bli en forsterket barriere.

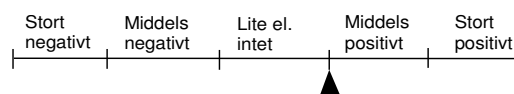
Nærføring: Dette kan gi noe inngrep i parkeringsareal/ trafikkområder på tilliggende eiendommer.

En ny sykkelstamvegtrute vil bli synlig i det lokale landskapsrommet, og ved god tilpasning til næringsarealene vil ny stamsykelveg kunne tilføre næringsområdet et nytt positivt element og en god opplevelse.

Terrenginngrep / beslag: Ingen store terrenginngrep i viktige og sårbare grøntdrag, eller rekreasjonsområder. Boligområdet får terrengbeslag i de ytre deler av området. Omfanget av visuelle negative konsekvenser av dette henger mer på detaljnivået.

Ved å vektlegge utforming av gode knutepunkt, skape gode forbindelser til ulike viktige funksjoner og forme inn konstruerte landskapskvaliteter, vil tiltaket kunne gi området en positiv konsekvens.

Omfanget av utbyggingen er **litt positiv**.



Verdi er vurdert som liten, konsekvensen blir **liten positiv (+)** i driftsfasen.

I anleggsfasen blir konsekvensen ubetydelig (0).

5.7 Delområde 7: Kvadratkrysset – Stangelandkrysset

5.7.1 Vest for E39 (alt. 7A)

Barrierer: Sykelstamvegen vil forsterke barrieren i området noe, der den legger seg tett ved motorvegen.

Nærføring: Sykelstamvegtraseen vil bli synlig i de lokale landskapsrommene.

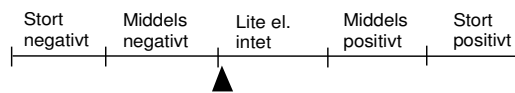
Terrenginngrep/-beslag: Ingen store terrenginngrep/beslag i viktige og verdifulle grøntdrag, rekreasjonsområder eller i boligområder.

Terrengbeslag ved motorvegen / riksvegen berører delvis flatt jordbruksland og terrengutslagene gir ikke store konsekvenser. Dette er vurdert ut i fra inngrepets skala sett opp mot jordbruksarealene sin helhetlige størrelse og struktur. Landskapskarakteren i området vil ikke endres. Sykelstamvegen tar noe areal fra grøntbeltet langs E39 som kan gi visuelle negative konsekvenser lokalt.

Motorveglandskapet framtrer som et sterkt visuelt element i den lavtliggende delen av landskapet, men ved gode fysiske atskillelser mellom motorveg og sykkelstamveg kan motorvegen få redusert sin inntryksstyrke.

Et avbøtende tiltak vil være å bygge støyvoller hvor en etterstreber en naturlig utforming av voller.

Omfanget av utbyggingen er **lite negativt**.



Verdi er vurdert som middels, konsekvensen blir **liten negativ (-)** i driftsfasen.

I anleggsfasen blir konsekvensen ubetydelig (0).

5.7.2 Øst for E39 (alt. 7B)

Delområdet omfatter i hovedsak boligområder på Østsiden av E39.

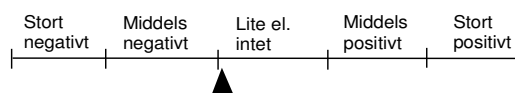
Visuelle barrierer: Sykelstamvegen vil ikke forsterke barrieren i området, der den legger seg tett ved motorvegen/ riksveg. Omfanget av visuelle konsekvenser er helhetlig vurdert små.

Nærføring: Sykelstamvegtraseen vil bli synlig i de lokale landskapsrommene. Boligområdet ved Smeaheia vil få økt nærføring.

Terrenginngrep/-beslag : Ingen store terrenginngrep/beslag i viktige og verdifulle grøntdrag, rekreasjonsområder, men Smeaheia vil få et større terrengbeslag i boligområdets nærmiljø. Omfanget av visuelle negative konsekvenser av dette henger mer på detaljnivået.

Terrengbeslag ved motorvegen / riksvegen berører støyvoller. Terrengbeslag i eksisterende grøntvoller mot motorvegen kan gi negative lokale virkninger.

Omfanget av utbyggingen er **lite negativt**.



Verdi er vurdert som middels, konsekvensen blir **liten negativ (-)** i driftsfasen.

I anleggsfasen blir konsekvensen ubetydelig (0).

5.8 Samlet vurdering av delområder

Tabell 5-1: Samlet vurdering av alternativer for landskapsbilde(driftsfase)

Delstrekning	Alternativ 1, <u>vest</u> for E39 (I delstr. 3 vurderes trasé i <u>tunnel</u> ved Sørmarka)	Alternativ 2, <u>øst</u> for E39 sør for Løwenstrasse. (I delstr. 3 vurderes trasé i <u>dagen</u> ved Sørmarka)
2. Schancheholskrysset–Auglendskrysset	-/-	-/-
3. Auglendskrysset–Sørmarka–Granneskrysset	- / 0	-
4. Granneskrysset–Forusbeen	0/-	0/-
5. Forusbeen–Løwenstrasse	+	+
6. Løwenstrasse–Kvadratkrisset	-	+
7. Kvadratkrisset–Stangelandskrysset	-	-

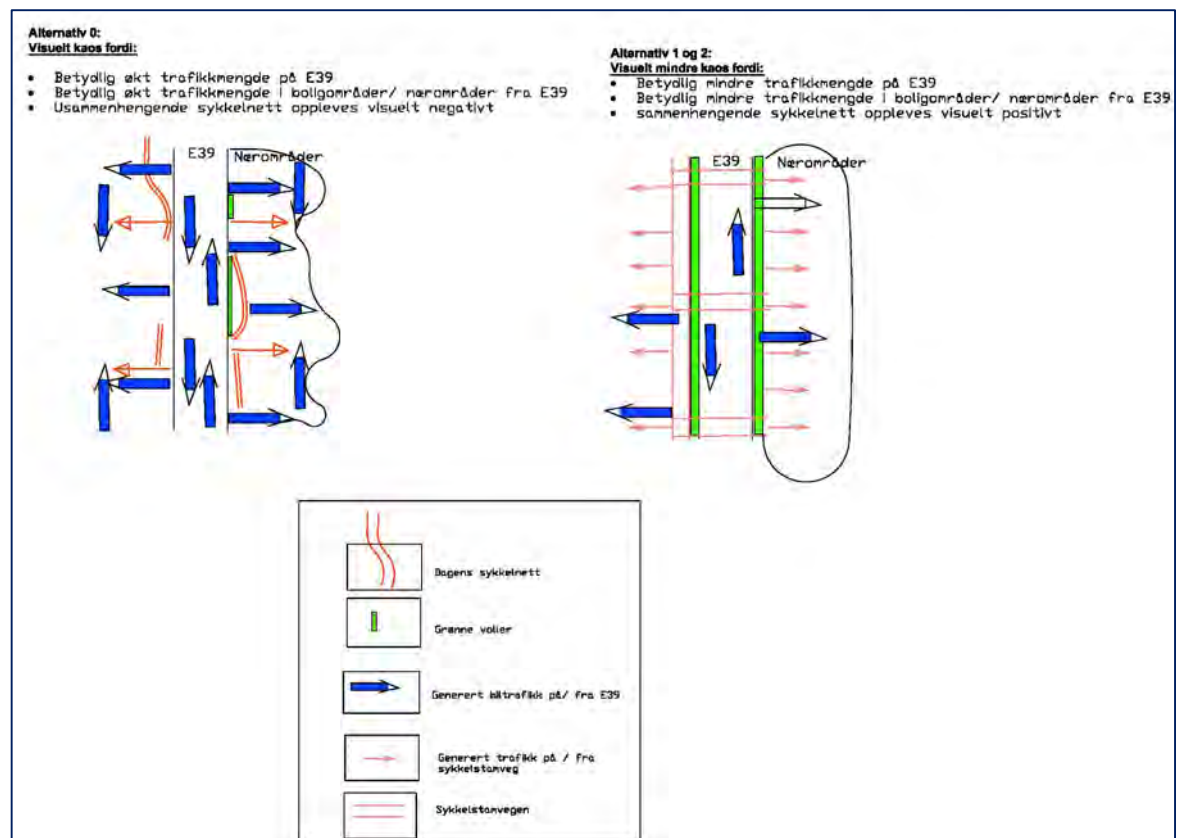
Det er liten forskjell på de to alternativene mht. konsekvenser for landskapsbildet.

Konsekvensene for landskap er ikke store samlet sett, og i næringsområdene får sykkeltraseen en liten positiv konsekvens.

Sykelstamvegen vil medføre en ytterlig oppdeling av et landskap, men dette landskapet er likevel så sterkt preget av motorvegen i deler av området, at konsekvensene er ikke store. Hvor store de negative eller positive konsekvensene vil bli avhenger i hvilken grad en lykkes med terrengtilpassing av vegen.

Opplevelsesverdien har betydning ved valg av transportmiddel. Ved et usammenhengende og dårlig sykkeltransporttilbud vil biltrafikken øke kraftig mot 2040. Dette genererer et *visuelt kaos*

som vil gi en svært redusert opplevelsesverdi i de omtalte delområdene nær E39. Med et så stort forventet arealpress langs E39, vil dette også kunne gi reduserte muligheter i fremtiden med hensyn på en sykkeltamveg med god landskapstilpasning. Slik sett kommer begge alternativene bedre ut enn alternativ 0.



5-1 Illustrasjon av trafikkmengders medvirkning til visuelt kaos (Illustrasjon: Multiconsult)

Sykkelopplevelse /avbøtende tiltak -generelt:

Forutsetninger for å forme gode landskapskvaliteter i delområder er avhengig av at det settes av nok sideareal langs traseen.

God kjøreopplevelse fra sykkel beror på hvilke kvaliteter man vektlegger i utformingen av sykkelstamvegen mot landskapet for å skape god kjørerytme, fremme siktlinjer, orienteringspunkt og gode visuelle knutepunkt.

I områder som er vanskelige, kan god terrengforming utligne for en eventuell lengre strekning. Vektlegging av arkitektoniske kvaliteter i konstruksjoner er også viktig for den totale kjøreopplevelsen. Ikke minst er dette viktig for de berørte nærmiljøene og området gjennom Sørmarka.

5.9 Usikkerhet

Hvor store de negative eller positive konsekvensene vil bli avhenger i hvilken grad en lykkes med terrengtilpasning av vegen.

5.10 Oppfølgende undersøkelser

I forbindelse med anleggsgjennomføringen bør det utarbeides en YM-plan (ytre miljø) En slik plan utarbeides for å sikre at det blir tatt nødvendige hensyn til det ytre miljøet. Dette kan gjelde alt fra ivaretagelse av sårbar natur og dyreliv, forurensning, anleggsstøy, linjeføring og estetikk.

Estetisk innebærer dette blant annet hensynet til revegetering. Det bør gjøres undersøkelser på forhånd som viser om metoden er hensiktsmessig å bruke. Den eksisterende matjorden på stedet kan inneholde en del ugress. Erfaringer viser at det kan ligge mye uønskede arter i den eksisterende matjorden. Høymole, Geiterams og Kjempebjørnekjeks er alle uønskede arter i en jord som skal revegeteres. Av denne grunn bør man foreta nødvendige feltundersøkelser på forhånd.

6 Referanser

- /1/ NIJOS sitt nasjonale referansesystem
- /2/ Landskapsanalyse, fremgangsmåte for vurdering av landskapskarakter og landskapsverdi, DN 2010.
- /3/ Småhusområder, Håndbok 49-2000, Jens Bjørneboe
- /4/ Håndbok 140
- /5/ Planprogram

