

Integrert landskapskarakteranalyse - ILKA



Integrert landskapskarakteranalyse (ILKA) er en metode for å beskrive og analysere landskapet. Metoden vektlegger å beskrive og vurdere helheten i landskapet i motsetning til den tradisjonelle sektorinndelte tilnærmingen til landskapet.

Metoden stiller tre grunnleggende spørsmål:

- A. Hvordan ser landskapet ut og hvordan fungerer det?
- B. Hvorfor ser landskapet ut og fungerer som det gjør?
- C. Hvordan utvikler landskapet seg og hvor leder det oss?

Metoden er utviklet av Trafikverket i Sverige og benyttes der i utredninger og planarbeid. I Norge er metoden (per 2024) testet ut av Statens vegvesen i tre ulike konseptvalgutredninger som grunnlag for å vurdere virkninger (konsekvenser) av konsepter. Norske parker har benyttet metoden i en landskapsanalyse for Øyeren-området for få en innsikt og en felles forståelse for landskapet rundt Øyeren og hva som er verdifullt ved det

1 Problem og formål

Norge sluttet seg til Europarådets landskapskonvensjonen i 2001 med virkning fra 2004. Konvensjonen definerer landskap som:

«Landskap» betyr et område, slik folk oppfatter det, hvis særpreg er et resultat av påvirkningen fra og samspillet mellom naturlige og/eller menneskelige faktorer.

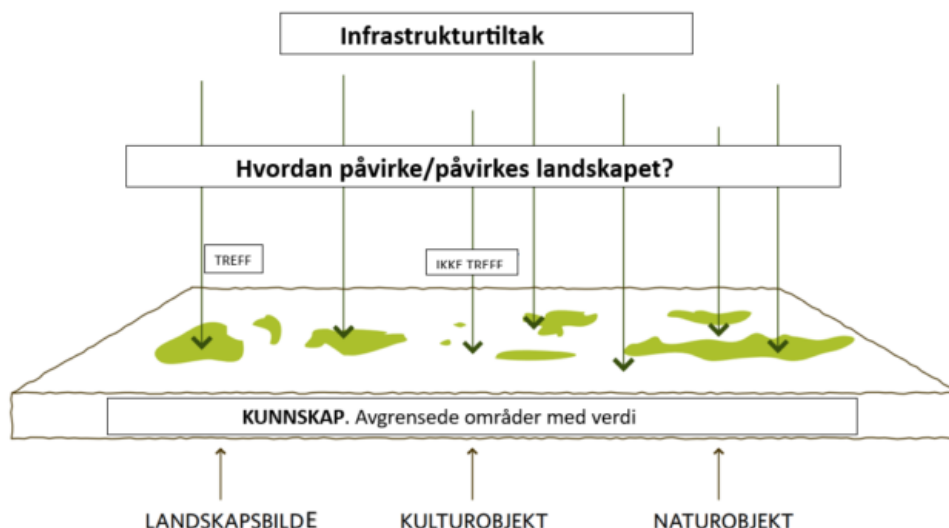
«I tråd med denne definisjonen omfatter landskap alle typer områder fra villmarkspregete områder, åpent hav og kyst, til jordbrukslandskap med inn- og utmark, skogsbygder, tettsteder og urbane miljøer. Landskap omfatter også en rekke overgangssoner, blant annet mellom by og omland, strandsonen ved sjø og vassdrag, og overgangssonen mellom skog og snauffjell» (Direktoratet for naturforvaltning (DN) og Riksantikvaren (RA) 2010). Landskapskonvensjonen gjelder landskap som kan betegnes som særlig verdifulle, så vel som hverdagslige landskap som forringede landskap eller landskap i forfall.

Integrert landskapskarakteranalyse (ILKA) er utviklet i tråd med landskapskonvensjonens definisjon av landskap. Metoden legger vekt på en helhetlig tilnærming til og forståelse av landskapet og dets innhold som et grunnlag for planlegging og utredning av ulike tiltak.

2 Beskrivelse av tiltaket

Metodisk grunnlag

Integrert landskapskarakteranalyse vektlegger **helheten i landskapet** i motsetning til den tradisjonelle sektorinndelte tilnærmingen til landskapet. I den tradisjonelle tilnærmingen synliggjøres de mest verdifulle objektene innen hvert fagområde (som i Statens vegvesens Håndbok V712 konsekvensanalyser og i Miljødirektoratets Håndbok M-1941, konsekvensutredning av klima og miljø). Disse sammenstilles på et kart (fig.1). Mellom områdene med stor verdi ligger en rest med hvite områder - områder uten store verdier. Man søker å legge nye tiltak i de hvite områdene. Hovedfokus er å unngå inngrep. Landskapet ses på som statisk.



Bil på landevei. Foto: Ulf

Figur 1: Tradisjonell tilnærming. Hovedfokus ligger på de mest verdifulle områdene innen hvert enkelt fagområde (de mørkegrønne flekkene). Mellom enkeltområder ligger «hvite flekker» som har lavere verdi og som man vet mindre om. Kilde Trafikverket

Landskapet er imidlertid i kontinuerlig endring, dels på grunn av naturlige årsaker, dels på grunn av menneskers bruk av landskapet. Nye tiltak virker inn på helheten og endrer landskapet. Med bruk av ILKA-metoden forsøker man å fange helheten i landskapet og se det i sammenheng med naturlige og menneskeskapte påvirkninger.

Det stilles tre grunnleggende spørsmål:

- A. Hvordan ser landskapet ut og hvordan fungerer det?
- B. Hvorfor ser landskapet ut og fungerer som det gjør?
- C. Hvordan utvikler landskapet seg og hvor leder det oss?

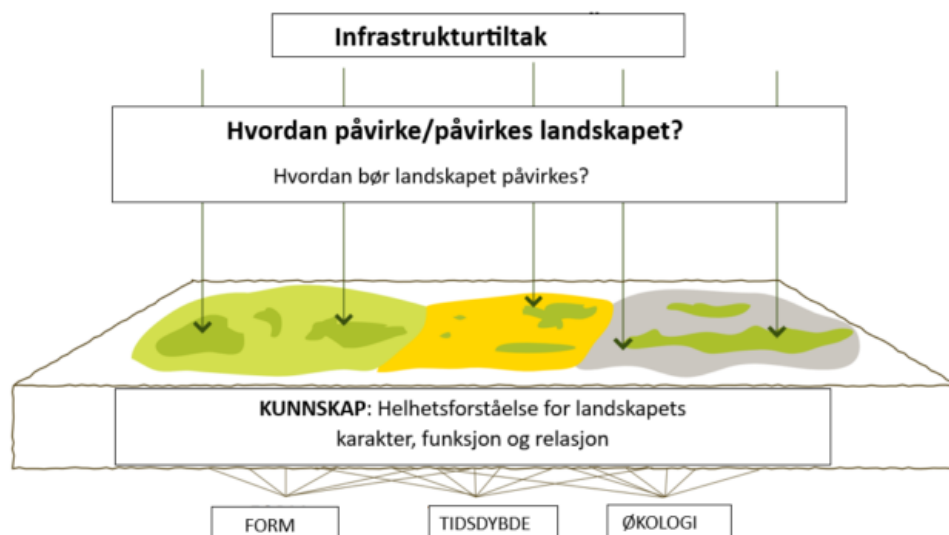
A. Hvordan ser landskapet ut og hvordan fungerer det?

Til hjelp for å svare på det første spørsmålet, trenger man en beskrivelse av landskapet. Landskapet beskrives ofte som **landskapstyper**, f.eks. et dallandskap, et kystlandskap osv. Selv om ulike dallandskap har noe felles er det også forskjeller mellom dallandskap. Ulike dallandskap har forskjellig **landskapskarakter**. Landskapets karakter kan også være forskjellige mellom områder innen en og samme dal. Forskjellene kan skyldes naturlige forutsetninger, hvordan menneskene har påvirket landskapet og hvordan det brukes i dag. For å beskrive landskapskarakteren til et område benytter ILKA-metoden begrepene:

- Karakter
- Funksjon
- Relasjon

I begrepet karakter inngår forhold som landform, topografi, bergarter, vann, naturtyper, arealbruk og skala. I begrepet funksjon inngår funksjonelle sammenhenger som kommunikasjoner (veier, jernbaner, gangforbindelser), romlige trekk (landemerker, orienterbarhet), samt økologiske og historiske sammenhenger. I relasjon inngår identitet og tilknytning, samt bruken av landskapet. Mer detaljert om de ulike aspektene i landskapet finnes i veilederen (Statens vegvesen 2024)

Hele landskapet karakteriseres (fig 2), ikke bare de mest verdifulle områdene (fig 1). Hvert område som oppfattes som likeartet avgrenses og utgjør et **karakterområde** (grønt, gult og grått område i fig 2).



Figur 2. Med ILKA

karakteriseres hele området. Med et sammensatt kunnskapsgrunnlag flyttes fokus fra enkeltområder til helheter, strukturer og funksjonelle forbindelser. Landskapet deles inn i ulike karakterområder symbolisert med det grønne, gule og grå området. (De mørkegrønne flekkene er de samme som i fig.1.). Kilde Trafikverket

B. Hvorfor ser landskapet ut og fungerer som det gjør?

Til hjelp for å forklare hvorfor landskapet ser ut og fungerer som det gjør, utarbeider man temaanalyser. Analysene setter landskapet i en tidsmessig sammenheng og forklarer landskapets tidsdybde, hvordan det utviklet seg før og etter istiden, hvordan mennesker og dyr har etablert seg i landskapet og lever i det og bruker det. Aktuelle tematiske analyser er analyse av:

- Landskapets form
- Landskapets tidsdybde
- Landskapets økologi

Landskapets form er en av de grunnleggende forutsetningene for å beskrive landskapets karakter. Sentrale tema er landskapets skala, struktur og visuelle karakter.

I den tematiske analysen av landskapets tidsdybde står mennesket og dets bruk av landskapet i fokus. Menneskets bruk av landskapet over tid kan leses i store strukturer som f.eks plassering av bebyggelse og veier, eiendomsstrukturer m.m. og helt ned til plassering av enkeltelementer i landskapet.

Naturmiljøet er en viktig karaktergivende del av landskapet og beskrives gjennom temaanalyse av landskapets økologi. Naturmiljøet er formet av topologi, geologi og menneskelig påvirkning gjennom historien. Det består av en rekke arter som lever i sameksistens. Analysen er viktig for å forstå naturmiljøets følsomhet for landskapsforandringer.

C. Hvordan utvikler landskapet seg og hvor leder det oss?

For å vurdere hvordan landskapet utvikler seg brukes tre tilnærminger.

- Utviklingstendenser i landskapet

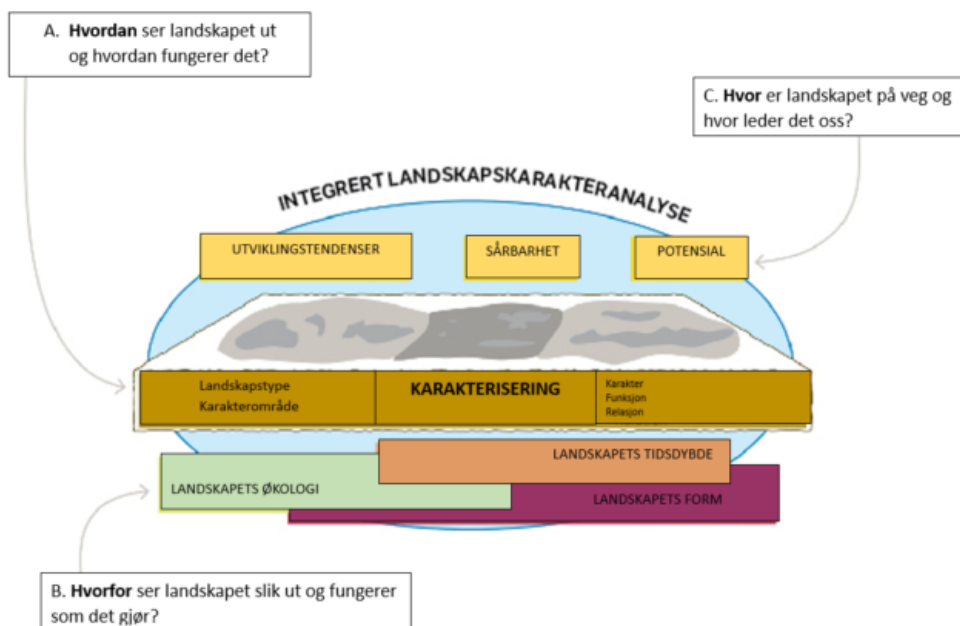
- Landskapets følsomhet for påvirkning
- Potensialet for forbedring av landskapet ved store infrastrukturprosjekter

Ved vurdering av landskapets utviklingstendenser leter man etter tegn på endringer i landskapet. Det kan være tendenser til gjengroing, bebyggelse i forfall eller det motsatte som nye boligfelt, annen ny arealbruk mm.

Karakterområdets følsomhet for påvirkning gjøres i forhold til de tre aspektene som brukes for å karakterisere landskapet; landskapets karakter, funksjon og relasjon. De elementer som er mest følsomme for endring, og hvor endringer av disse elementene vil endre området karakter kalles **nøkkelfaktor**.

Potensial handler om at et tiltak kan bidra til å forbedre eller styrke egenskaper i landskapet. En ny vei kan f.eks forsterke visuelle linjer i landskapet, fungere som flomforbygning mm. Det handler derfor ikke om skadeforebyggende eller kompensierende tiltak, men muligheter for økt nytte av tiltak ut over den primære hensikten med tiltaket. I begrepet potensial har man også i de praktiske eksemplene med utredning av vei, lagt potensialet i landskapet til finne gode veilinjer - landskapets fleksibilitet - hvilket handlingsrom ligger i landskapet til å innpasse en ny vei.

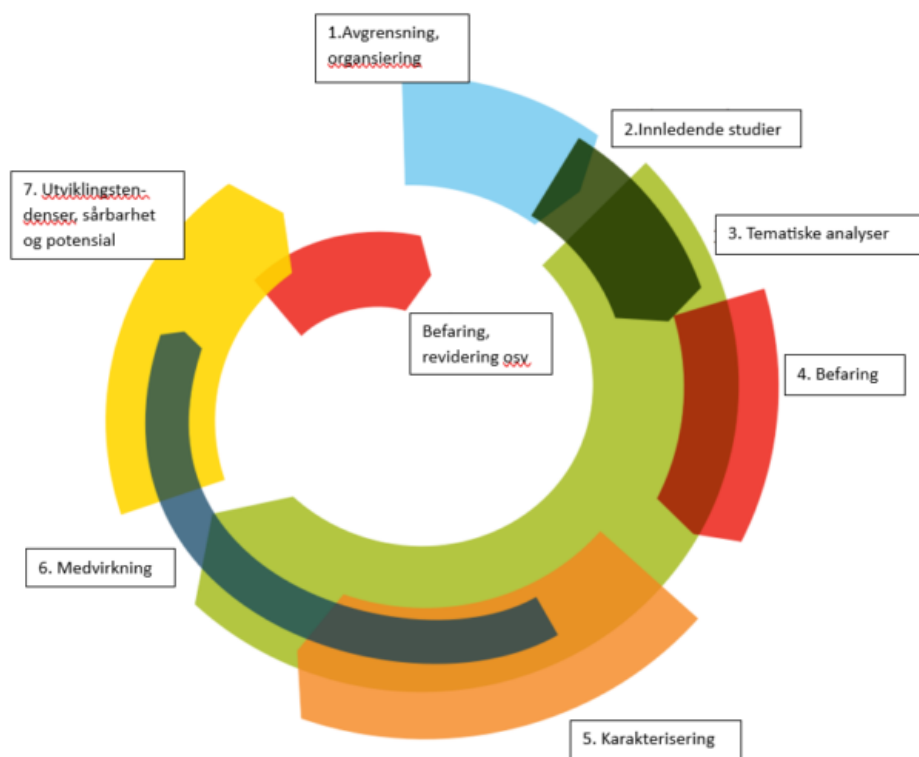
Sammenhengene mellom sentrale begreper og de tre spørsmålene er vist i figur 3.



Figur 3: Sammenstilling av ILKA-metoden. Kilde: Trafikverket

Arbeidets gang. De ulike stegene.

Gjennomføring av selve ILKA-analyse inndeles gjerne i 7 trinn som vist i figur 5. ILKA er et analysearbeid for å beskrive og forstå helheten i landskapet. I tilfeller hvor analysen skal benyttes som grunnlag for å vurdere virkninger av tiltak, f.eks. virkninger av konsepter i en KVV, må det gjøres en egen vurdering av dette (et trinn 8).



Figur 4: Arbeidsgangen i selve ILKA arbeidet. Kilde Trafikverket

Trinn 1. Avgrensning, organisering og bemanning

Før man starter er det nødvendig å gjøre en avgrensning av arbeidet og beskrive hvordan arbeidet organiseres. Det settes sammen en tverrfaglig gruppe som gjennomfører ILKA-analysen. Gruppen må ha fagkompetanse på naturmiljø, kulturmiljø, arealplanlegging og estetisk forståelse av landskapet. Flertallet av deltagerne bør ha solid erfaring, siden metoden baserer seg mye på befaring og på å lese og analysere helheten i landskapet i felt.

Gjøres analysen som ledd i et planarbeid bør gruppen jobbe tett med planleggerne, slik at kunnskapsgrunnlaget aktivt benyttes i utarbeidelsen av planen.

Trinn 2. Innledende studier. Oversikt over eksisterende kunnskap

Man starter det faglige arbeidet med å finne frem tilgjengelig informasjon i eksisterende databaser, eksisterende rapporter mm. Sentrale databaser med informasjon om landskapet, naturmiljø, kulturmiljø, naturressurser, friluftsliv mm finnes lett tilgjengelig i kilder som Naturbase, Miljøstatus, Nibios Kilden, m.fl. Det kan også være nødvendig å gå inn i ulike faginstansers egne databaser som f.eks. Riksantikvarens Askeladden, m.fl.

Ofte finnes utredninger og rapporter for ett eller flere deltema, deler eller hele analyseområdet i forbindelse med tidligere utredninger og planer.

I denne fasen finner man fram relevant kartgrunnlag og begynner å studere kartet for å få et overblikk over terrenget. Til å vurdere landskapets form vil NiN Landskap være til god hjelp.

Trinn 3. Tematiske analyser

Tematiske analyser vil si at man går mer i dybden på noen områder, som landskapets form, landskapets økologi og landskapets tidsdybde. Arbeidet går over lengre tid og starter gjerne som en del av de innledende studiene (trinn 2). Befaring (trinn 4) bør gjøres tidlig i arbeidet med tematiske analyser. Når man har fått en oversikt over landskapet og blitt kjent med det gjennom befaring går man dypere inn i tilgjengelig kunnskap.

Det er nærliggende at tematiske analyser gjøres innen tradisjonelle fagtema siden det er slik grunnlagsdata er organisert. Samtidig vil det være nyttig å gjøre analyser som går på tvers av tradisjonelle fagtema. I ILKA-metoden er det å fange helheten i landskapet sentralt.

Trinn 4. Befaring

Tverrfaglig befaring er viktig i ILKA metoden. Man reiser ut i analyseområdet, ser på landskapet og diskuterer landskapet i en tverrfaglig gruppe. Personer med ulik fagbakgrunn vil se ulike aspekter i landskapet og det er nyttig og interessant å diskutere dette sammen i felt for å få en bedre helhetlig forståelse for landskapet.

Det er en fordel å planlegge på forhånd hvor det kan være aktuelt å stoppe for å betrakte landskapet. Man må finne steder med overblikk og best mulig utsikt. Til hjelp under befaringen vil det være nyttig å bruke sjekklisten som er utarbeidet (Statens vegvesen 2024). Man bør også ta rikelig med foto underveis.

Trinn 5. Inndeling i karakterområder

Inndeling av analyseområdet i karakterområder er en sentral del av landskapskarakteranalysen. Her benytter man seg av kunnskapen som man har etablert gjennom befaring og tematiske studier. Landskapet deles inn i karakterområder. Man beskriver landskapet ut fra de tre begrepene karakter, funksjon og relasjon. Landskapet i hele studieområdet karakteriseres.

De viktigste egenskapene i området som gir området karakter, kalles nøkkelfaktorer. Nøkkelfaktorer er sentrale når man i en senere fase skal vurdere virkninger av en plan eller aktuelle tiltak (trinn 8).

Arbeide gjøres tverrfaglig. Den mest egnede arbeidsformen er arbeidsmøter (workshops) hvor man jobber sammen på fysiske kart. Man tegner avgrensninger og skriver begrunnelser og stikkord på kartet. Senere kan resultatet tegnes og skrives inn i en GIS-løsning om man ønsker det, slik det ble gjort i forbindelse med KVVU for transportløsninger i Nord-Norge (Statens vegvesen 2023). Sitter man spredt kan man gjennomføre arbeidsmøter på Teams. Det er en brukbar erstatning, men man mister mye av dynamikken man får når man jobber fysisk sammen.

Trinn 6. Medvirkning

Hensikten med medvirkning er å få forståelse for menneskers forhold til landskapet. Hvordan oppfatter folk landskapet og hvordan bruker de det. Det handler om folks relasjon til

landskapet.

Grad av medvirkning og form for medvirkning avpasser man etter utredningens eller planleggingens art, størrelse på utredningsområde mm

Trinn 7. Utviklingstendenser, følsomhet og potensial

Befaring er viktig for å vurdere utviklingstendenser. Ute i landskapet vil en kunne se utviklingstendenser som gjengroing, forfall, nybygging osv. Gjennom møte med folk som kjenner landskapet (trinn 6) vil en kunne få nyttig informasjon om endringer som skjer. Dette kan man supplere med å skaffe seg oversikt over planer og planinitiativ.

Vurdering av landskapets følsomhet og potensial vil være en del av den tverrfaglige prosessen på befaring og i arbeidsmøter.

3 Supplerende tiltak

Statens vegvesen har benyttet ILKA-metoden på tre konseptvalgutredninger (KVU) ved utgangen av 2023. Analysen har vært benyttet som grunnlag for å vurdere virkninger av ulike konsepter på et overordnet nivå. ILKA-metoden angir ikke noe konkret metode for å vurdere virkninger, så man har forsøkt litt ulike tilnærminger.

Håndbok V712 konsekvensanalyser (Statens vegvesen 2021) angir en forenklet metode for å vurdere konsekvenser på et overordnet nivå. Man har i de tre eksemplene benyttet denne delvis og forsøkt å tilpasse den til resultatet fra ILKA-analysene. Det gjenstår fortsatt noe utviklingsarbeid og utprøving i praksis.

4 Hvor er tiltaket egnet

Integrert landskapskarakteranalyse er en generell metode for å beskrive og analyse helheten i landskapet. Den vil være egnet til en lang rekke plan- og utredningsoppgaver som:

- Konseptvalgutredninger (KVU) og andre overordnede utredninger for transportsystemet hvor arealbruk inngår.
- Arealplanlegging som:
 - KDP for infrastrukturtiltak som vei og jernbane, f.eks. i arbeid med planprogram, siling
- kommuneplanens arealdel - generell beskrivelse og forståelse av landskapet i kommunen
- reguleringsplaner
- Andre utredninger
 - som grunnlag for å skape en felles forståelse av landskapet og verdiene i det

5 Faktisk bruk av tiltaket - Eksempler

ILKA-metoden er så langt (per 2024) benyttet i fire utredninger i Norge.

KVU Veiforbindelse øst for Oslo

ILKA ble benyttet i utredningen av 5 veikonsepter mellom E6 i Østfold (Moss/Sarpsborg) og E6 på Romerike, en strekning på opp til 110km. Analysen ble benyttet som grunnlag for å vurdere virkninger av konseptene på naturmiljø, kulturarv, friluftsliv, nærmiljø og dyrket mark.

KVU transportløsninger i Nord-Norge

ILKA ble benyttet i utredningen av vei- og jernbanekonsepser på strekningen Fauske - Tromsø, en strekning på rundt 480 km. Analysen ble benyttet som grunnlag for å vurdere virkninger av konseptene på naturmiljø, kulturarv, friluftsliv, nærmiljø, dyrket mark mm. Det ble gjort en egen analyse for virkninger på reindrift.

KVU Kryssing av Hadsselfjorden

Dette er en KVU på en relativt kort strekning. En betydelig del av strekningen ville ligge i tunnel, slik at dagsonene ble korte, bare 10-15km. Strekningen er ikke lenger enn at det kunne vært en kommunedelplan for et konkret veiprojekt. Vurderingene som ble gjort var også på et relativt detaljert nivå. Erfaringen fra denne tilsier at man også brukte ILKA - metoden i forbindelse med KDP og særlig i den innledende fasen i arbeidet med planprogram

Norske parker. Landskapet ved Øyeren - en integrert landskapskarakteranalyse

I prosessen for å bli regionpark er det krav om å foreta en landskapsanalyse. Analysen har et bredt formål fordi den ikke utføres med bakgrunn i et spesifikt tiltak. Målet med analysen er å oppnå en innsikt og en felles forståelse for landskapet rundt Øyeren og hva som er verdifullt ved det.

6 Miljø- og klimavirkninger

Gjennom å få en god og helhetlig forståelse for landskapet har man i planlegging av tiltak et godt grunnlag til å ta hensyn til verdiene og sammenhengene i landskapet.

7 Andre virkninger

Bidra til mer effektive planprosesser.

8 Kostnader

Kostnader ved å gjennomføre en ILKA-analyse vil variere i forhold til utredningens omfang. I en konseptvalgutredning eller som del av et arealplanarbeid må man uansett samle inn og analysere tilgjengelig kunnskap om de ikke-prissatte temaene. Det å benytte ILKA-metoden vil antakelig bety liten eller ingen merkostnad sammenlignet med å benytte andre metoder.

9 Formelt ansvar

ILKA er en generell metode for å systematisere og analysere kunnskap om landskapet. For statlige utredninger gjelder Utredningsinstruksen ([Utredningsinstruksen – regjeringen.no](#)) generelt og Finansdepartementets Rundskriv R108/23 ([r_108_2023.pdf \(regjeringen.no\)](#)) har spesifikke krav for KVVU.

Benyttes ILKA-metoden som kunnskapsgrunnlag for kommuneplan, kommunedelplan eller en reguleringsplan vil krav i plan- og bygningsloven gjelde ([Lov om planlegging og byggesaksbehandling \(plan- og bygningsloven\) - Lovdata](#)).

10 utfordringer og muligheter

Metoden er mye benyttet i Sverige i utredninger (som KVVU) og i planer. I Norge har vi noen få eksempler på bruk av metoden. Så langt har metoden vist seg å være anvendelig til å gi en systematisk beskrivelse av landskapet med vekt på helheten, særlig i KVVUer. Det mangler imidlertid erfaring med bruk av metoden i planlegging etter plan- og bygningsloven i Norge.

Som grunnlag for å vurdere virkninger (konsekvenser) i konseptvalgutredninger har ILKA vist seg anvendelig. Man har benyttet en tillemping av forenklet metode i V712 for å synliggjøre virkninger av konsepter. Erfaringsgrunnlaget er lite, og man trenger mer erfaring med bruk av ILKA for å kunne utvikle denne delen videre.

11 Referanser

Direktoratet for naturforvaltning og Riksantikvaren (2010).

Landskapsanalyse. Fremgangsmåte for vurdering av landskapskarakter og landskapsverdi.

Norske parker (2022).

Landskapet ved Øyeren - en integrert landskapskarakteranalyse.

Regjeringen:

[Europarådets landskapskonvensjon \(norsk\) – regjeringen.no](#)

Statens vegvesen (2020).

KVVU Hadsselfjorden. Vedlegg 11. Landskapskarakteranalyse.

Statens vegvesen (2020).

KVVU Vegforbindelse øst for Oslo. Vedlegg 13 Landskapskarakteranalyse - Ikke-prissatte effekter. Statens vegvesen. Vegdirektoratet 2019.

Statens vegvesen:

[Konsekvensanalyser](#). Veiledning. Håndbok V712

Statens vegvesen (2023).

KVVU transportløsninger for Nord-Norge. Vurdering av virkninger av ny veg og jernbane på strekningen Fauske - Tromsø for landskap og miljøtema.

Statens vegvesen (2023).

KVU transportløsninger for Nord-Norge. Vurdering av virkninger av ny veg og jernbane på strekningen Fauske - Tromsø for reindrift

Statens vegvesen.

Konsekvensanalyser. Håndbok V712.

Trafikverket, Sverige (2017).

Landskapet är arenan, Integrerad landskapskaraktäranalys, en metodebeskrivning.

Trafikverket, Sverige (2020).

Landskapsanalys för planläggning av vägar och järnvägar. ILKA (Integrerad landskapskaraktäranalys) - En handledning.

Trafikverket, Sverige:

[Landskap i långsiktig planering – Bransch \(trafikverket.se\)](https://trafikverket.se/om-oss/planering-och-utveckling/landskap-i-langsigtig-planering-bransch)