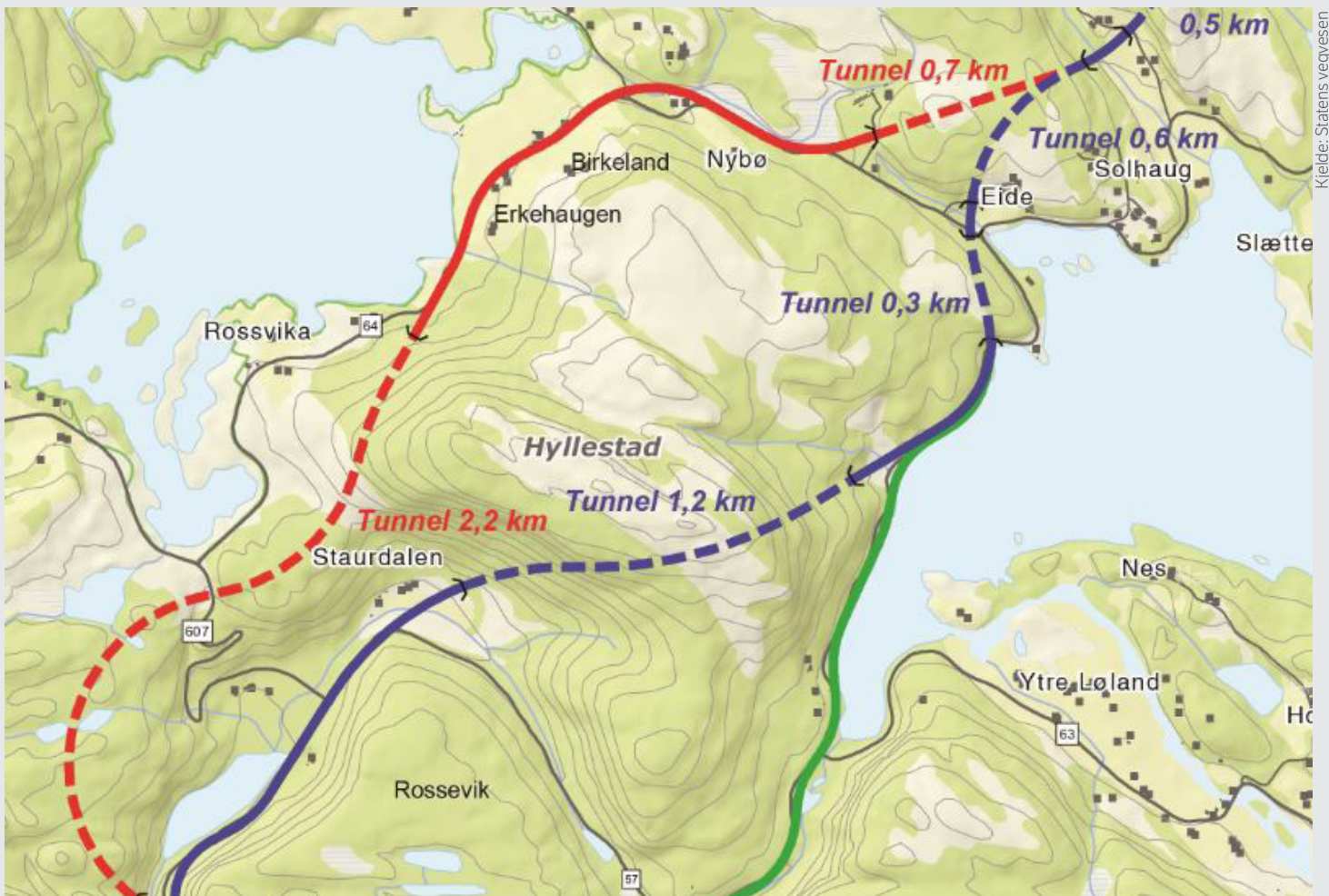


# ALTERNATIVE TRASEAR

## Kystvegen Sogn og Fjordane

Delrapport til regional utgreiing





## INNHALD

<b>INNLEIING</b>	<b>2</b>
<b>D1 SLØVÅG – RUTLEDAL</b>	<b>3</b>
HØYVIKA	3
DALSØYRA–NORDGULEN	4
<b>D2 RUTLEDAL – DALSFJORDBRUA</b>	<b>6</b>
FERJEFRI KYSTVEG VIA SOLUND	6
RYSJEDALSVIKA	6
INDRE BØ – TAUNING	7
ØVRÅS OG SKOR	8
FLEKKE	9
<b>D3 DALSFJORDBRUA – GROV (RV. 5)</b>	<b>9</b>
INDRE ALTERNATIV	9
YTRE ALTERNATIV – STONGFJORDEN OG ØSLAND	9
YTRE ALTERNATIV – STAVANG	10
<b>D4 GROV – SØRDALEN</b>	<b>11</b>
INDRE ALTERNATIV – VARIANT AUST FOR MYKLEBUSTDALEN	11
YTRE ALTERNATIV – VARIANT MED DAGSTREKNING I TERDALEN	12
<b>D5 SØRDALEN – NAVEOSEN</b>	<b>13</b>
YTRE ALTERNATIV	13
INDRE ALTERNATIV	13

## INNLEIING

Dette notatet skildrar kva for løysingar som er vurderte undervegs i arbeidet med utgreiinga, men som ikkje er teke med vidare. Somme løysingar er forkasta grunna vegtekniske omsyn, sikkerheitsmessige omsyn eller omsynet til natur- og miljø, medan somme løysingar kan vera aktuelle å sjå vidare på i ein seinare planfase. Dette er skildra og grunngjeve nedanfor.

I delstrekning 1 og 2 er det den blå linja i kartskissene som er gått vidare med, og andre vurderte linjer er vist med raud og grøn farge.

I delstrekning 3 og 4 er andre vurderte linjer vist med svart.

## D1 Sløvåg – Rutledal

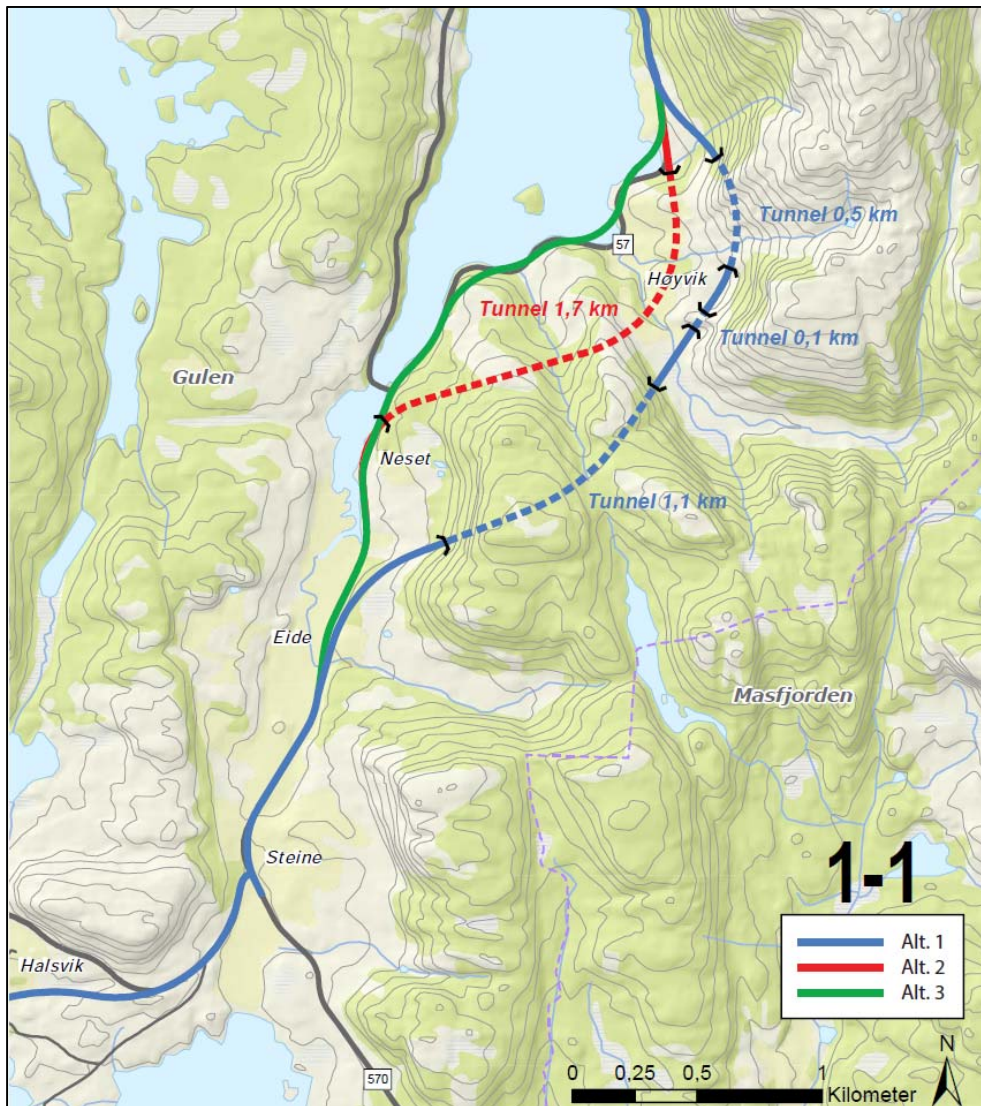
### Høyvika

Gjennom Høyvika er 2 andre alternativ vurdert, daglinje (grøn linje) og tunnel bak Høyvika (raud linje).

Daglinje vil gi store inngrep i strandlinja, og inngrep i brakkvassdeltaet/brakkvasspollen inst i Eidsfjorden. Dette er ikkje ønskeleg ut frå omsyn til landskap, natur og miljø.

Alternativet er difor forkasta.

Tunnelalternativet har utfordringar i begge påhoggsområda. Ved påhogget i sør vert det vanskeleg å etablere kryss utan å fylle ut i vatnet. Av omsyn til viktig naturtype er dette lite ynskjeleg. Ved påhogget i nord er det ikkje sett fjell, og difor usikkert om det er gjennomførbart utan svært store inngrep. I tillegg er det ikkje observert fjell der tunnelen kryssar under Høyvik. Her er overdekninga over tunnelen liten, og alternativet har difor stor uvisse. Alternativet kan vurderast vidare.



Figur 1: Vurderte løysingar i Høyvika

## Dalsøyra–Nordgulen

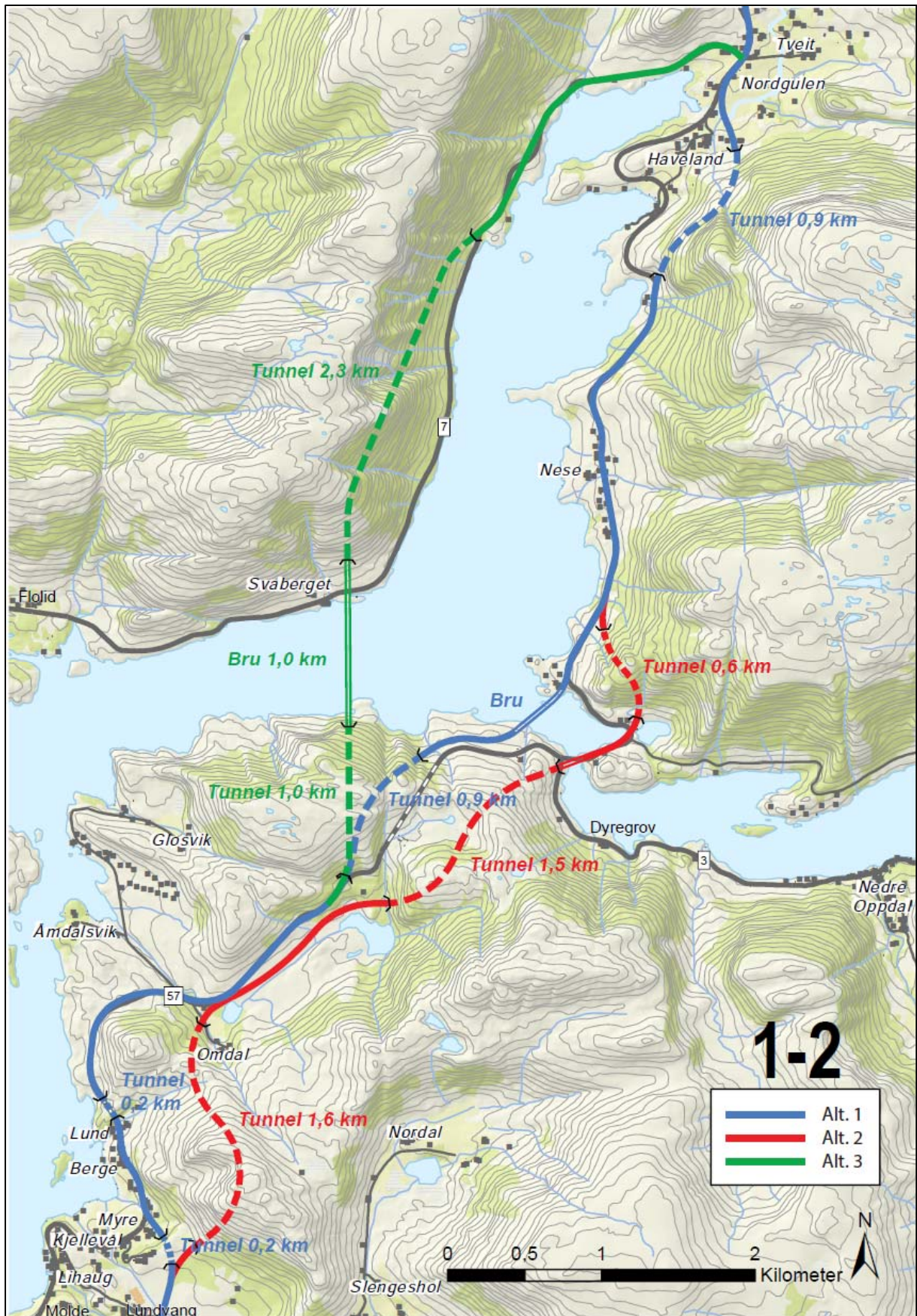
Frå Dalsøyra til Nordgulen er det vurdert 2 andre trasear.

Raudt alternativ går i tunnel frå Dalsøyra til Omdal, føl dalføret nedanfor dagens veg, og går i ny tunnel mot Leversundet. Dette gir brukryssing ved dagens bru. Det gir ei kortare bru, men føreset tunnel vidare frå Kvernen. Dette alternativet kan vera aktuelt å vurderer vidare.

Grønt alternativ er kome med etter innspel frå Gulen kommune. Ynskje er å kopla Eivindvik tettare på Kystvegen, og soleis få kortare reiseavstandar i kommune. Løysinga vil i tillegg løyse problema knytt til skred og vegstandard på fv. 7 langs vestsida av Nordgulfjorden.

Alternativet krev bru over Nordgulfjorden, og tunnel nordover mot Nordgulen. Ein koplar seg på rv. 7 til Eivindvik, og hovudfordelen med dette alternativet er at ein får betre og tryggare vegsamband til Eivindvik. Dagens fv. 7 er utsett for skred. Det er vurdert til at det mest truleg vil vere naudsynt med lang tunnel forbi dei skredutsette områda langs fv. 7. I samband med framføring av kystvegen er det vurdert til å vera lite ynskjeleg å flytta hovudvegen over til denne sida av fjorden, då det inneber strenge krav til rassikring, ei lengre og dyrare bruløysing, samt truleg kryss i tunnel for å få kopla veggen mot fv. 7 til Eivindvik. Alternativet er difor ikkje tilrådd, men kan vurderast på meir detaljert plannivå i samband med løysing for fv. 7.

Det er i tillegg kome innspel om ei anna løysing for fv. 7, med bru over Nordgulfjorden lenger nord, ved Nese. Dette kan vera ei interessant løysing å vurderer, men er ikkje greidd ut i samband med trasé for kystvegen.



Figur 2: Vurderte løysingar ved Nordgulen

## D2 Rutledal – Dalsfjordbrua

### Ferjefri kystveg via Solund

Ferjefri kryssing av Sognefjorden som inkluderer fastlandssamband til Solund er vurdert i utgreiinga, i tråd med vedtaket i Fylkeskommune. Her er Sognesjøen om lag 200 m djup, og mykje grunnare enn fjorden lenger inne. Det kan difor vera mogleg med ein undersjøisk tunnel i staden for bru. I samband med Kyststamvegutgreiinga i 1991 vart det sett på ein 9,5 km lang tunnel med stiging 7–8 % frå Brosvik til Losna. No er kravet til maksimal stigning i tunnel 5 %. Dette vil forlenga tunnelen vesentleg.



*Figur 3: Skisse av mogleg løysing for kystvegen via Solund*

A/STAB har i tillegg utført ei moglegheitsanalyse på ferjefri kryssing av Sognefjorden mellom Rutletangane og Nesholmen (i Hyllestad). Det er sett på ulike konsept, og gått vidare med flytebru med senketunnel og skipskanal ved Rutletangane. Her er Sognefjorden om lag 3 km brei, og soleis om lag 700 m smalare enn ved Lavik–Oppedal. Analysen har lagt opp til ein senketunnel på 7 %, noko som ikkje tilfredstiller dagens krav til maks stigning i tunnel. Tunnelen ville soleis blitt ein del lenger, og kanskje vanskelegare å få til. Ei kryssing her kunne kanskje blitt billigare enn ved Lavik – Oppedal, men det er vanskeleg å vurdere på dette stadiet.

Det er likevel avgjort at ein skal jobbe for ei ferjefri kryssing på E39, Lavik – Oppedal. I utgreiinga av Kystvegen er det då vurdert som svært usannsynleg å gå vidare med ei ferjefri kryssing under 20 km lenger vest i fjorden. Kystvegen legg difor til grunn å oppretthalde ferjesambandet Rutledal–Rysjedalsvika.

### Rysjedalsvika

Frå Rysjedalsvika ligg dagens veg i ein svært krapp kurve (slyng). Det er vurdert to ulike løysingar for utbetring av vegen. Linja nærast fjorden (raud linje) gir eit meir skjemmaende landskapsinngrep, og er difor forkasta.



*Figur 4: Vurderte løysingar ved Rysjedalsvika*

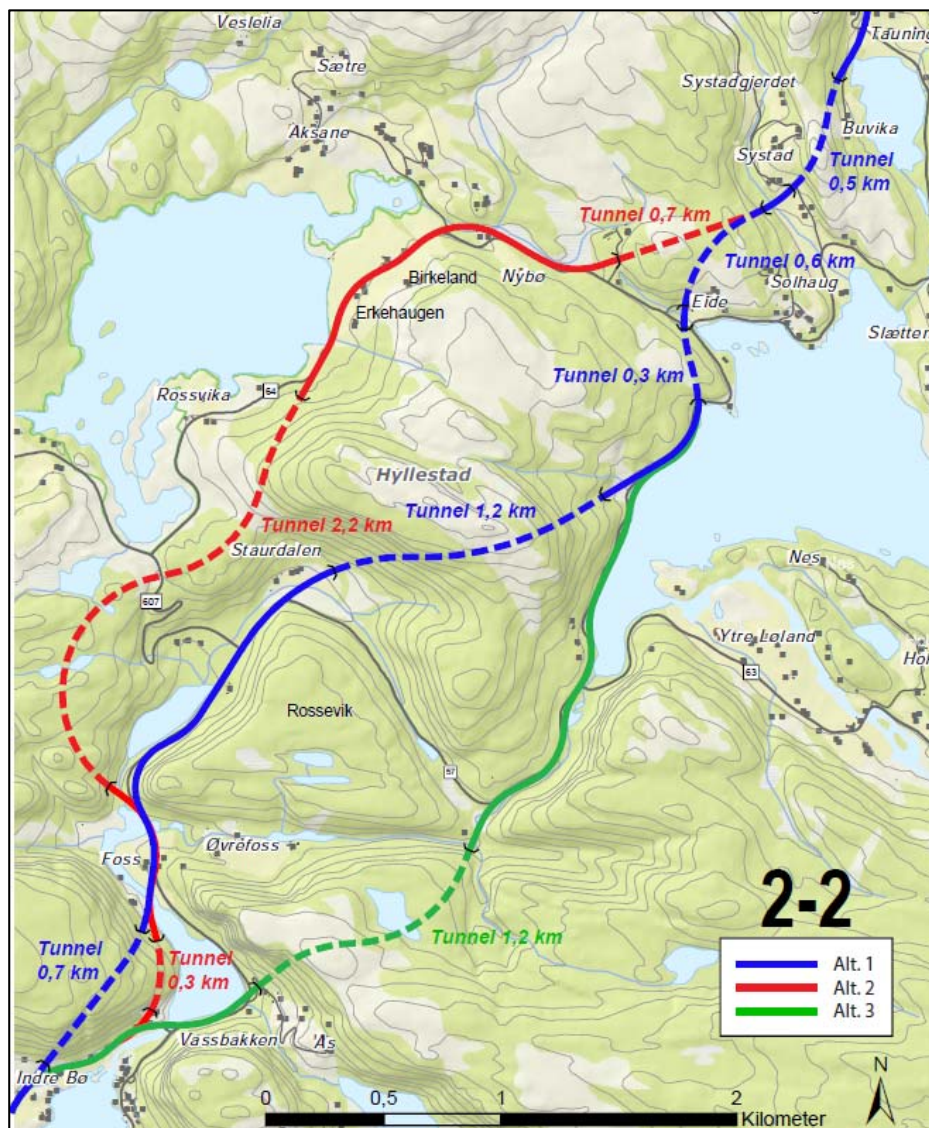


## Indre Bø – Tauning

Mellom Indre Bø og Tauning er det vurdert to andre trasear.

Raud linje viser eit alternativ som føl dagens veg til Vassbakken. Vegen går så i tunnel på vestsida av Stigetrandsvatnet, kjem ut ved Stigestrاند, og går i daglinje langs dagens veg ved Foss. Deretter går vegen i lang tunnel opp til Aksavatnet, og kjem ut om lag ved Karivika. Deretter føl vegen dagens fylkesveg 64 forbi Birkeland, før den går i ny tunnel mot Systad og Tauning. Dette alternativet har meir tunnel, og tunnelen har 5 % stigning. Alternativet gir lenger veg, og unødvendig stigning på vegen, i tillegg til at det er meir uvisse med omsyn til overdekning over tunnelen som går under fv. 607. Alternativet er ikkje forkasta, men med det grunnlaget ein har no er ikkje dette det mest realistiske alternativet.

Grøn linje viser eit alternativ der vegen føl dagens veg frå Indre Bø til Ås. Frå Ås går vegen i tunnel direkte til Åvikneset og fv. 57. Dette kortar inn veglinja vesentleg. Deretter føl vegen dagens veg langs Espelandsvatnet. Dette inneber fylling i vatnet. Denne linje er den kortaste, men i begge endar av tunnelen, samt ved Vassbakken vert det svært krevjande å få etablert kryss til dagens fv. 57, fv. 607 mot Leirvik og fv. 64 mot Hyllestad. Alternativet er difor forkasta.

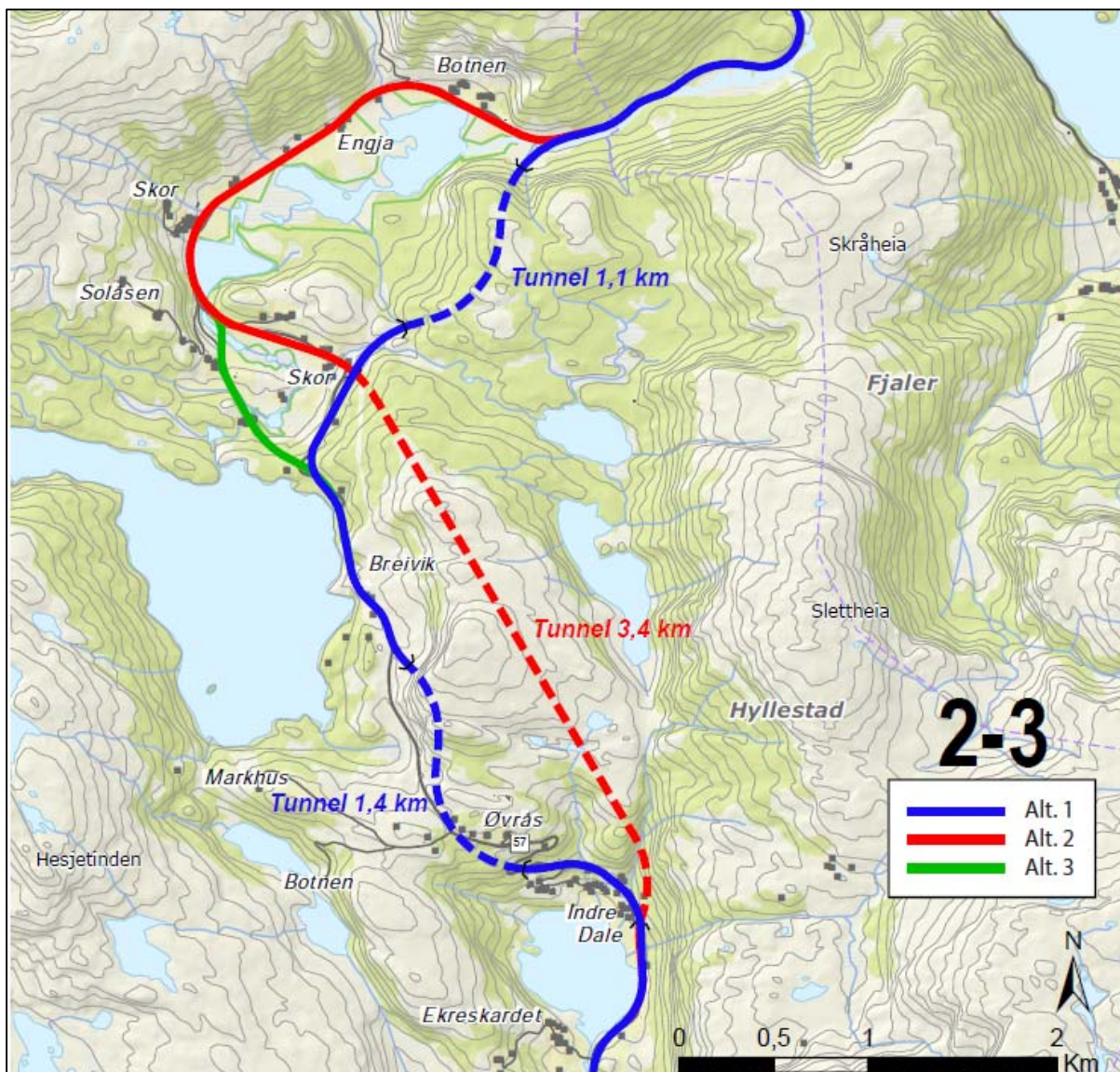


Figur 5: Vurderte løysingar mellom Indre Bø og Tauning

## Øvrås og Skor

Forbi Øvrås og Skor er det vurdert nokre alternative vegtrasear. Over Øvrås er det stigning som kunne blitt unngått ved å legge vegen i lang tunnel frå Indre Dale til Skor. Dette alternativet (raud linje) let seg kombinere med å følge dagens veg frå Skor til Botnen. Alternativet kjem i konflikt med naturreservatet ved Skor, i tillegg til at det ikkje gir vesentleg innkorting av vegen. Alternativet kan vurderast i vidare planlegging.

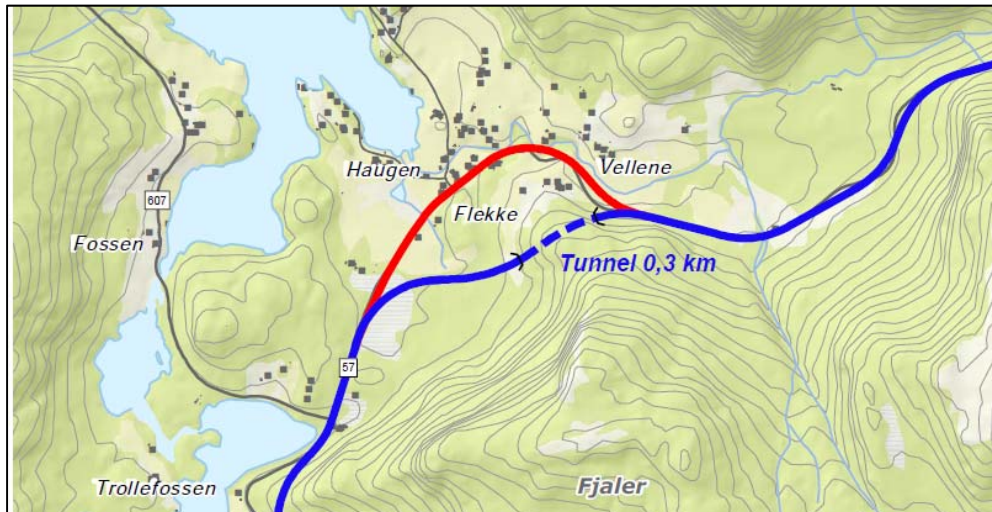
Det er også sett på ei alternativ som utnyttar meir av dagens veg ved Skor, grøn linje. Her er det sett på ei daglinje over Skorsfossen. Dette er eit kulturhistorisk område, og alternativet er difor forkasta.



Figur 6: Vurderte løysingar forbi Øvrås og Skor

## Flekkje

I Flekkje er det vurdert eit alternativ med utbetring av dagens veg (raud linje). Dette fører til store inngrep, og truleg riving av fleire hus. Alternativet er difor forkasta.



Figur 7: Vurderte løysingar forbi Flekke

## D3 Dalsfjordbrua – Grov (rv. 5)

### Indre alternativ

For Indre alternativ er det ikkje vurdert vesentleg andre løysingar. Alternativet viser ein korridor, og det vil bli naturleg å sjå på andre løysingar innafor denne korridoren. Det har kome innspel om å legge vegen på nordvestsida av Vassetevatnet, der dagens fv. 541 til Svardal ligg, og dette kan vera aktuelt å vurdere i seinare planfasar. Også denne løysinga vil innebere ein god del tunnel.

### Ytre alternativ – Stongfjorden og Osland

Ved Stongfjorden er det vurdert eit alternativ med veglinje gjennom sentrum, og deretter tunnel på 3,7 km under Osland (svart linje). Terrenget er sidebratt og krevjande for vegutbetring sørvest for Stongfjorden. Alternativet er ikkje forkasta, men er vurdert til å ikkje vera den mest realistiske løysinga.

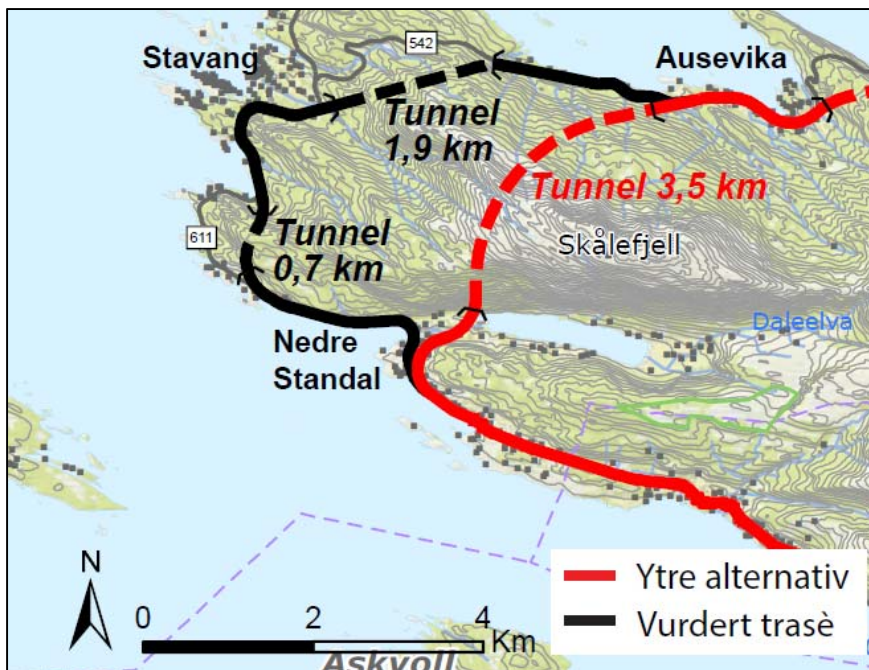
Ned frå Osland er det vurdert tunnel for å unngå terrenginngrep bak Nærvika (svart linje, alt. 2b). Tunnelen vert lang grunna krav til maksimal stigning i tunnel på 5 %. Det er vurdert til at det er realistisk å etablere daglinje i staden for tunnel, men alternativet er ikkje forkasta.



Figur 8: Vurderte løysingar ved Stongfjorden og Osland

## Ytre alternativ – Stavang

Frå Nedre Standal er det vurdert eit alternativ med utbetring av vegen forbi Stavang. Dette krev fråvik for krav om kurvatur gjennom Nedre Standal. I tillegg må ein passere ein sidebratt område like vest for Nedre Standal, og her vil det bli komplisert å utvide vegen. Skjeringane blir svært høge, og det kan bli aktuelt med tunnel forbi strekninga. I tillegg vert det behov for to andre tunneler i dette alternativet, for å rette ut dårleg kurvatur. Samla tunnellengde vert om lag det same som ein tunnel rett nordover, som kortar inn strekninga med 5 km. Alternativet er difor forkasta.



Figur 9: Vurderte løysingar ved Stavang

## D4 Grov – Sjørdalen

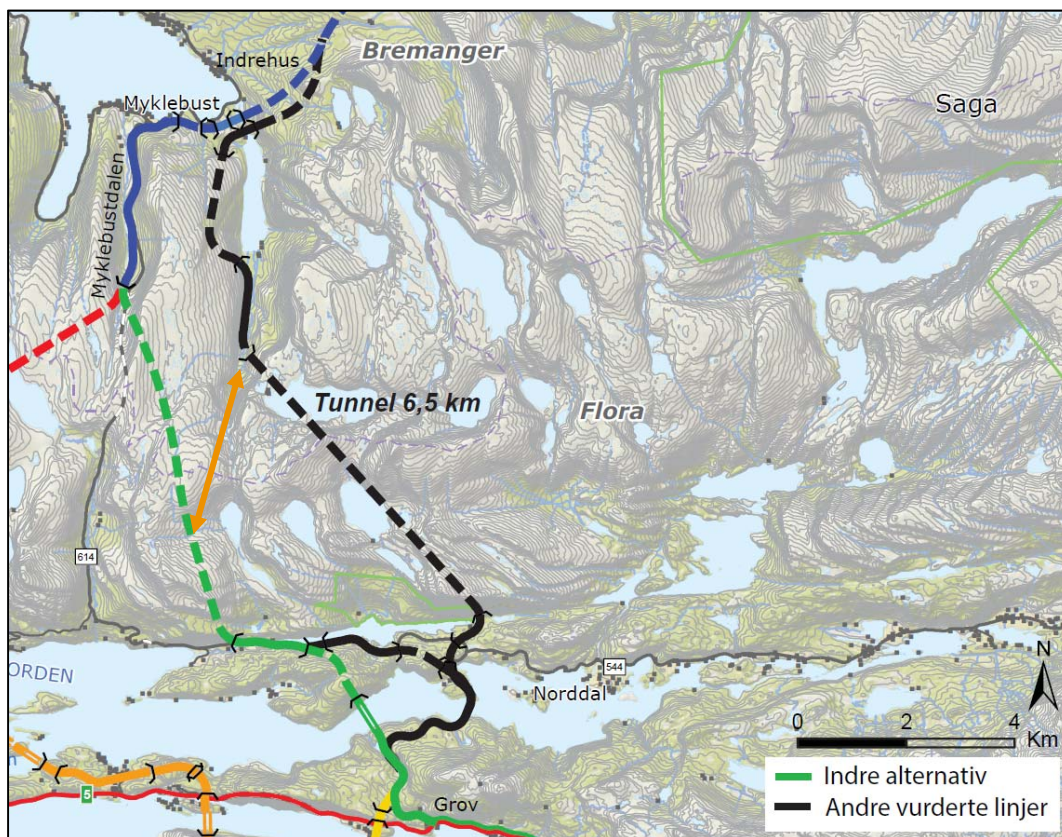
### Indre alternativ – variant aust for Myklebustdalen

Det er vurdert ein variant aust for dagens fv. 614, vist med svart linje nedanfor. Linja går i tunnel (6,5 km) frå austsida av Haukåvatnet til dalen sør for Indrehusvatnet. Langs Indrehusvatnet vert det ny tunnel på 2,2 km, deretter ei kort dagstrekning, før vegen går i tunnel til Svelgen.

Alternativ har daglinje i urørt naturområde sør for Indrehusvatnet, og det er marginalt kortare enn den grønne linja. Alternativa har same totale tunnellengde, medan den svarte linja er mindre egna for etappevis utbygging. I tillegg går den svarte linja inn i tunnel i eit skredutsett område med store blokker. Det er difor ikkje tilrådeleg med tunnelpåhogg her, og totalt sett gjer dette at alternativet er forkasta.

Det er kome innspel om at ein burde vurdere ei kopling mellom det grønne alternativet mot det svarte sør for Indrehusvatnet (vist med oransje pil i kartet nedanfor). Dette vil truleg gi ein noko kortare trasé, og ein slepp ta att dagens veg mellom Myklebust og Indrehus. Traseen er ikkje vurdert i detalj, då den i prinsipp er mykje lik indre trasé, men traseen kan vera interessant, og kan vurderast nærare i vidare planlegging.

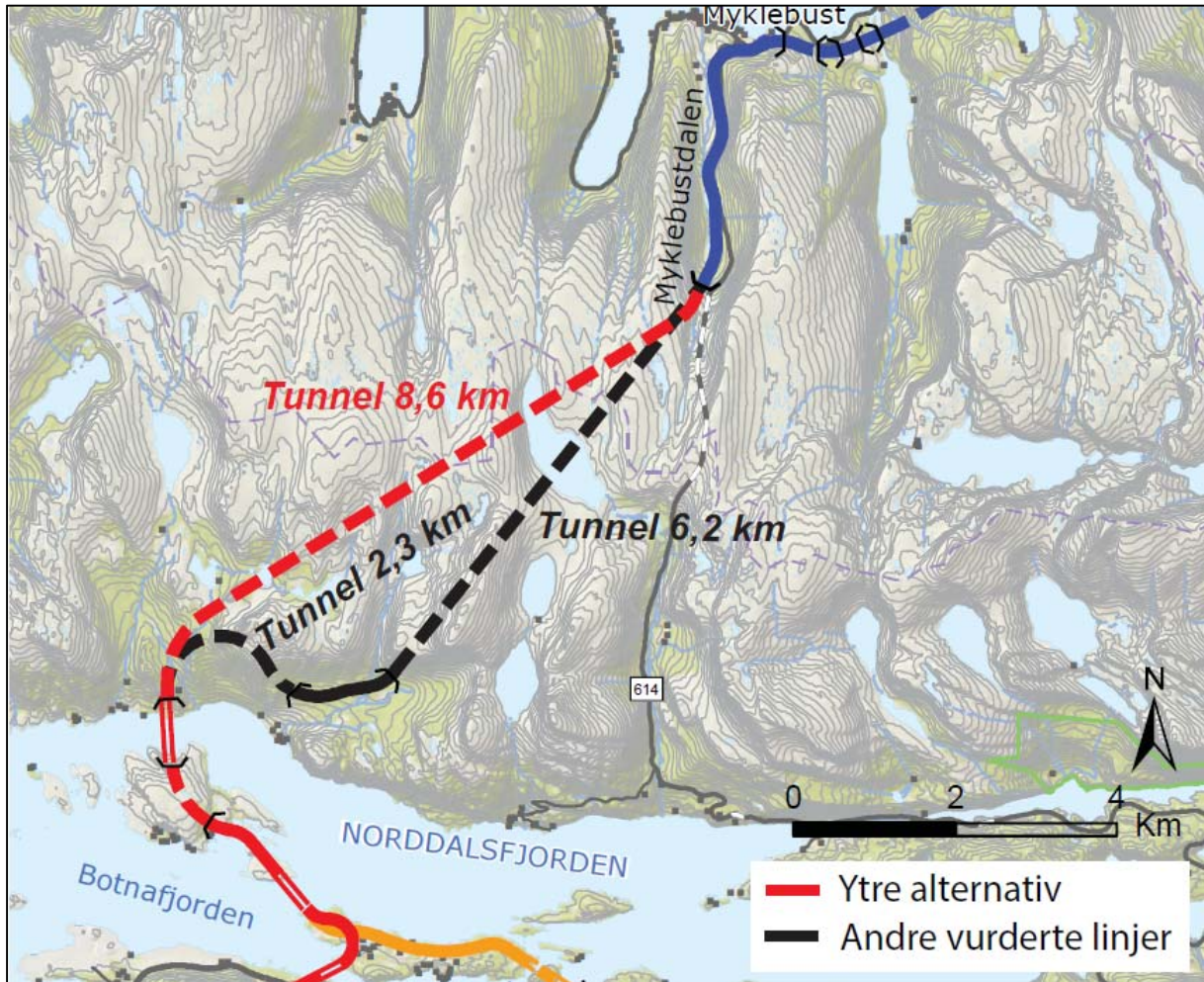
Det er vurdert om dagens Norddalsfjordbru kan nyttast, men på grunn av krapp kurvatur før og etter brua, ser det svært vanskeleg ut å nytta dagens bru utan fråvik. Det vil difor uansett krevje ny bru, og å nytte dagens veg er difor forkasta.



Figur 10: Vurderte løysingar ved Norddal – Indrehus

## Ytre alternativ – variant med dagstrekning i Terdalen

I samsvar med tidlegare utgreingar for strekninga, er det sett på eit alternativ med dagstrekning i Terdalen. Dette gjer kanskje alternativet meir egna for tilkobling mot Årebrot. Alternativet har to tunnelar, på om lag 2,3 km og 6,3 km. Dette gir ei total tunnallengde om lag det same som for direkte tunnel. Total veglengde blir lenger, og det er difor valt å gå vidare med lang tunnel. Alternativet kan likevel vurderast vidare i seinare planfasar.



Figur 11: Vurderte løysingar ved Terdalen

## D5 Sjørdalen – Naveosen

### Ytre alternativ

I påbyrja kommunedelpunarbeid med kryssing av Nordfjorden ved Tongane – Biskjelneset er det vurdert ulike variantar for bruplassering, ferjeleier og tilførselsveggar. I denne utgreiinga er det valt å rekne på ei av løysingane, medan kommuneplanarbeidet må ta avgjerda på kva som er den beste løysinga innanfor dette alternativet. Andre trasear er ikkje vurdert i denne utgreiinga.

Det er kome innspel til ei alternativ bruløysing til Tongane – Biskjelneset. Løysinga har to kortare bruer frå Tongane, vestover via Risøya til Gangsøya. Deretter kryssar ein med lang bru over Nordfjorden til Vemmelsvika. Her er fjorden smalare enn ved Tongane–Biskjelneset. Løysinga kan gjere det mogleg å etablere fastlandssamband til Husevågøy, og soleis avløyse ferja Husevågøy – Måløy. Utfordringane med alternativet er å få stor nok seglingshøgde i Nordfjorden. Dette kan føre til ei relativt lang bru totalt sett. Lengste spenn bli noko over 900 m, mot 860 m på hengebru Tongane – Biskjelneset. I tillegg kan det vera utfordrande å få til eit kryss med veg ned til Gangsøya, då dette må ligge mellom to bruer.

Alternativet er likevel interessant, då det avløyser ei ferjestrekning. Det kan difor vera interessant å vurdere denne traseen grundigare, som alternativ til Tongane – Biskjelneset, dersom det vert vedteke bru i denne korridoren.

### Indre alternativ

Det er kome innspel om å vurdere andre bruløysingar enn hengebru ved Oteren–Bryggja. I denne utgreiinga er hengebru vurdert som den mest sannsynlege løysinga, i samsvar med notat utarbeidd av Aas–Jakobsen as. Dersom denne traseen vert vedteke er det mogleg å vurdere om andre løysingar kan vera betre og rimelegare.



Statens vegvesen  
Region vest  
Ressursavdelinga  
Askedalen 4 6863 LEIKANGER  
Tlf: (+47 915) 02030  
firmapost-vest@vegvesen.no

[vegvesen.no](http://vegvesen.no)

**Trygt fram sammen**