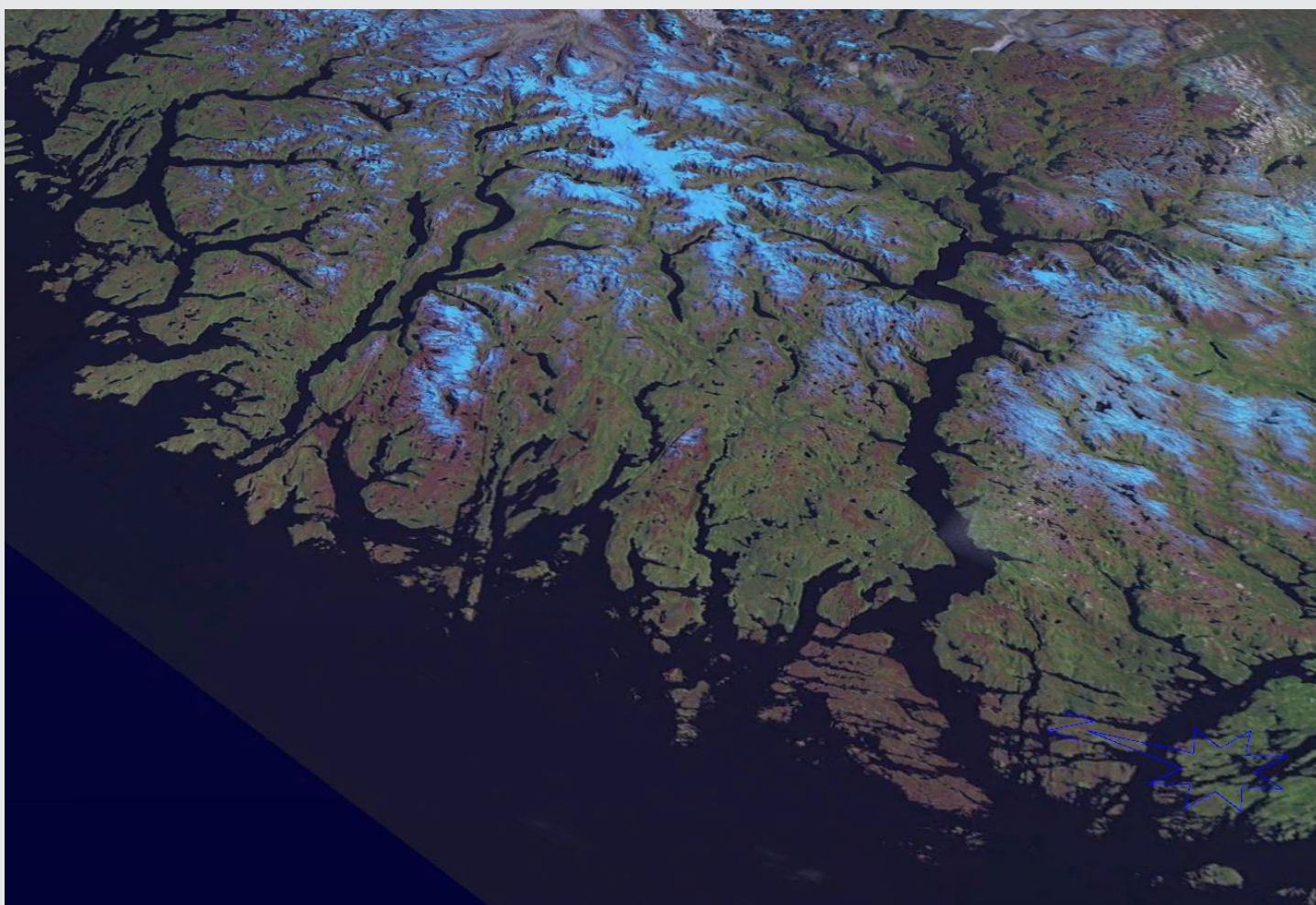


# LANDSKAPSVURDERINGAR

## Kystvegen Sogn og Fjordane

Delrapport til regional utgreiing



## INNHALD

<b>1</b>	<b>INNLEIING</b>	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>METODE</b>	<b>3</b>
2.1	DEFINISJON OG AVGRENSING AV TEMA	3
2.2	FRAMGANGSMÅTE	3
2.3	GRUNNLAGSMATERIALE	4
2.4	TILTAKET	5
<b>3</b>	<b>SITUASJONEN I DAG</b>	<b>5</b>
3.1	NASJONALT REFERANSESYSTEM FOR LANDSKAP	5
3.2	LANDSKAPSKARTLEGGING AV KYSTEN I SOGN OG FJORDANE	6
<b>4</b>	<b>LANDSKAPSVURDERINGAR</b>	<b>8</b>
4.1	GENERELLE LANDSKAPSVURDERINGAR	8
4.2	DELSTREKNING 1 SLØVÅG–RUTLEDAL	9
4.3	DELSTREKNING 2 RUTLEDAL–DALSFJORDBRUA	11
4.4	DELSTREKNING 3 DALSFJORDBRUA–GROV (RV. 5)	13
4.5	DELSTREKNING 4 GROV–SØRDALEN	15
4.6	DELSTREKNING 5 SØRDALEN–NAVEOSEN	17
	<b>LITTERATUR</b>	<b>19</b>
	<b>VEDLEGG 1 KART OVER DELSTREKNINGAR OG ALTERNATIVE</b>	<b>20</b>
	<b>VEDLEGG 2 LANDSKAPSSAMANHENGAR MED REGIONAL VERDI</b>	<b>21</b>

## 1 INNLEIING

Kystvegen er eit fylkeskommunalt prosjekt som strekker seg langs kysten frå Bergen til Ålesund. Den regionale utgreiinga skal sjå på korleis ein kan få ein samanhengande kystveg gjennom Sogn og Fjordane, kva funksjon og standard denne vegen skal ha, tiltak på delstrekningar, ulike traseval og kostnadsoverslag. Prosjektområdet i Sogn og Fjordane strekker seg frå Sløvåg i Gulen kommune i sør til Naveosen i Vågsøy kommune i nord. Strekinga er delt inn i 5 delstrekningar, jf. kart i vedlegg 1.

Denne delrapporten omtaler verknader knytt til landskapsbilde og inneheld landskapsvurderingar knytt til utgreiinga. Delrapporten inngår som eit grunnlag for hovudrapporten.

Føringar frå Sogn og Fjordane Fylkeskommune er at «moglege regionale og nasjonale verknader knytt til landskapsbilde, nærmiljø og friluftsliv, naturmangfald, kulturmiljø og naturressursar må omtalast i utgreiinga. Det skal ikkje lagast konsekvensanalyse på dette stadiet.»

## 2 METODE

### 2.1 Definisjon og avgrensing av tema

I denne utgreiinga er landskapsvurderingar definert som vurderingar av det romlege og visuelle landskapet, det vil seie landskapsbildet. Temaet landskapsbilde omhandlar dei visuelle kvalitetane i omgjevnadane, og korleis desse vert endra som følge av eit samferdselstiltak. Temaet tek i hovudsak føre seg korleis tiltaka grip inn i og endrar landskapet. Temaet kan også drøfte korleis landskapet vert opplevd frå vegen, dvs. reiseopplevinga, men det er ikkje vektlagt i dette overordna nivået.

### 2.2 Framgangsmåte

I planlegging og vurdering av linjeval er det fokusert på særleg utfordrande område med fleire alternativ eller område der det truleg vil bli større landskapsinngrep (store fyllingar og skjeringar, tunnelpåhogg, kryssing av fjord/elv osv.). Det er peika på potensial for konflikhtar i område med regional landskapsverdi, og i område med særprega kultur- eller naturlandskap og/eller særleg verdifulle landskapselement. I nokre tilfelle er det også nemnt potensial for reiseoppleving, eller peika på trasear som gir redusert reiseoppleving.

Det er ikkje gjort ein systematisk gjennomgang av konsekvensar for landskapsbildet i denne utgreiinga – dette må gjerast i seinare planleggingsfasar, t.d. konseptvalutgreiingar, kommunedelplanar eller reguleringsplanar. Vurderingane har eit regionalt perspektiv, og konflikhtar og inngrep som ikkje er omtalt er ikkje vurdert på dette overordna nivået. Grunna manglande synfaring og dårleg kunnskapsgrunnlag er det stor usikkerheit rundt vurderingane. I vidare planlegging må det gjerast grundigare undersøkingar og landskapsvurderingar, der synfaring av strekningane inngår.

Rapporten har to vedlegg.

I vedlegg 1 er kart over delstrekningar og alternativ vist. Strekningane er vist som Felles strekning, Indre alternativ, og Ytre alternativ. Med Felles strekning meiner ein vegline som følgjer eksisterande korridor, men med utretting av kurver og nye tunellar der det er rasfare. Veglina svingar seg også utom små bygdesenter. Ytre alternativ og Indre alternativ er i hovudsak ny vegline i terreng som er urørt av vegbygging.

I vedlegg 2 er fire landskapssamanhengar med stor regional verdi skildra, det gjeld Solund, Åfjorden, Kinn/Florø og Hornelen/Rugsund.

## 2.3 Grunnlagsmateriale

Til landskapsvurderingane er det nytta hjelpemiddel som ortofoto, Google Street View, Norge i 3D og ViaPhoto (vegfoto), i tillegg til bilete som er teke av andre under synfaring. Det har ikkje vore høve til å utføre egne synfaringar av delstrekningane i samband med landskapsvurderingane.

Gjennomgang av linjevala for deltemaet landskapsbilde bygger mellom anna på *Nasjonalt referansesystem for landskap* (Puschmann 2005), registreringar av regionalt viktige kulturlandskap (Miljødirektoratet 2013) og verdivurderingar frå rapporten *Landskapskartlegging av kysten i Sogn og Fjordane* (Uttakleiv 2009). Sistnemnte er ei landskapsanalyse med verdisetting av landskapsområde, utført i samband med Fylkesdelplan for vindkraft. Kartløysinga fylkesatlas.no har samla informasjon frå landskapskartlegginga. Temalaget «Landskapsverdi – lokalt nivå (landskapsområde)» er basert på unike landskapstypar, og temalaget «Landskapsverdi – regionalt nivå (landskapssamanhengar)» bygger på ei samanfating av landskapsområda. Områda er delt inn i tre verdiklassar (Uttakleiv 2009):

A	Stor regional og nasjonal betydning og identitetsverdi	<i>Landskap med kvalitetar som er einestande i regionen og som også har verdi ut over sin region. Område som har element eller kvalitetar som gjer at landskapet står fram med usedvanleg stort opplevingspotensial. Dette kan vere ein uvanleg stor variasjon, intense/kontrastrike landskapskomponentar og/eller ein ubrotten heilskap.</i>
B	Stor regional verdi	<i>Landskap med opplevingskvalitetar som ligg over gjennomsnittet i den aktuelle landskapsregionene. Landskapet kan vere ein sjeldan variant av landskapstype, eller eit spesielt heilskapleg og representativt landskapsområde som illustrerer landskapstypen på ein svært god måte. Eller området kan innehalde unike element, prosessar eller samanhengar som set preg på området og gjev det særleg stor opplevingsverdi.</i>
C	Representative/vanleg førekomande landskap	<i>Landskap som førekjem vanleg i landskapsregionane, med gode opplevingskvalitetar. Til denne regionen fører ein også landskap med evt. reduserte opplevingskvalitetar.</i>

## 2.4 Tiltaket

Sogn og Fjordane fylkeskommune ynskjer å kategorisere kystvegen i funksjonsklasse B – regionale hovudvegar. Dette er:

- Fylkesvegar med regional/overordna betydning
- Viktige vegar for næringslivet
- Trafikkmengde over 1000 kjt/døgn og ein del lange reiser

I Statens vegvesen sine vegnormalar svarer dette til kategori «Øvrige hovudvegar, Hø». Det meste av vegnettet har trafikkmengde under 1500 kjt/døgn, og i utgreiinga er det difor lagt til grunn ein veg med standard Hø1 (fartsgrense 80 km/t). Dette gir en veg med vegbreidde 6,5 m, maksimal stigning 8 % og minste horisontalkurve 200 m. Somme vegar vil kunne hamne i klasse Hø2, og få vegbreidde 7,5 m.

I tillegg kjem gang- og sykkelveg når ÅDT er meir enn 1000 og gåande og syklande er fleire enn 50 i døgnet eller det er skuleveg.

## 3 SITUASJONEN I DAG

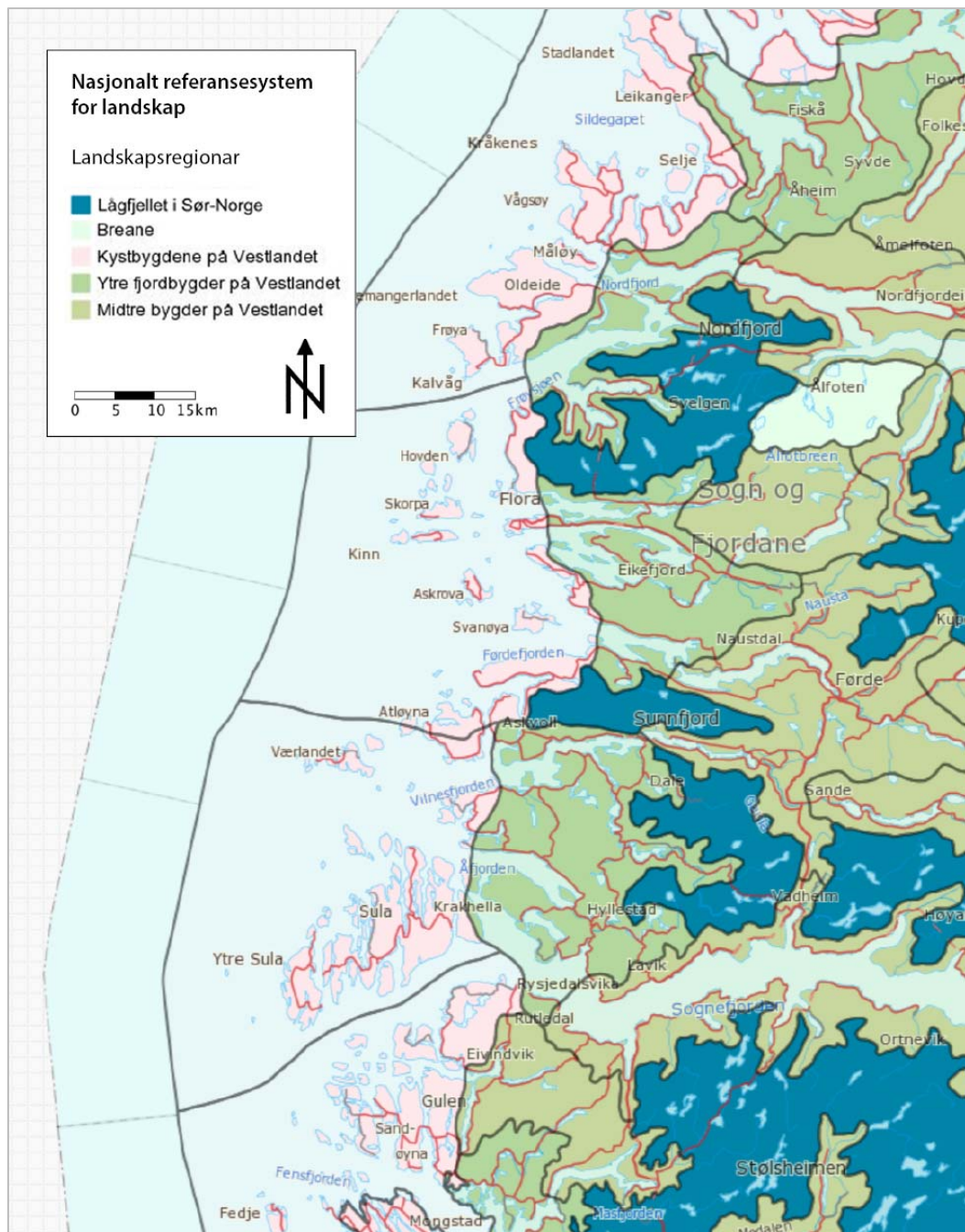
### 3.1 Nasjonalt referansesystem for landskap

Kystvegen Sogn og Fjordane går innom i tre ulike landskapsregionar (LR), der mesteparten av strekninga ligg i LR 21 *Ytre Fjordbygder på Vestlandet*, jf. Nasjonalt referansesystem for landskap (Puschmann 2005):

*Ytre fjordbygder på Vestlandet* (LR 21) dannar overgangen frå kyst til fjord, og har eit ope preg med vide fjordar. I Sogn og Fjordane er regionen kjenneteikna av ein storskoren mosaikk med vekslingar mellom ulike landformer. Regionen har eit frodigare og grønare preg enn kysten, og meir nedbør.

*Kystbygdene på Vestlandet* (LR 20) er kjenneteikna av eit småskalapreg med øyer, halvøyer og skjergard, og stor kontrast mellom sjø og land. Regionen har skiftande landskapskarakter og fleire ulike landskapstypar enn t.d. i fjordregionar. Skoglause heiar gir ein open karakter som står i kontrast til fjordregionane sine skogkledde fjellsider, men mange av områda er i dag prega av skogplanting og gjengroing.

*Lågfjellet i Sør-Norge* (LR 15) er kjenneteikna av store snaufjellsområde opp til 1500 moh., men også enkelte toppar med høgfjellskaraktar og smådalar under skoggrensa. Regionen har ein stor variasjon av landformer og berggrunn.

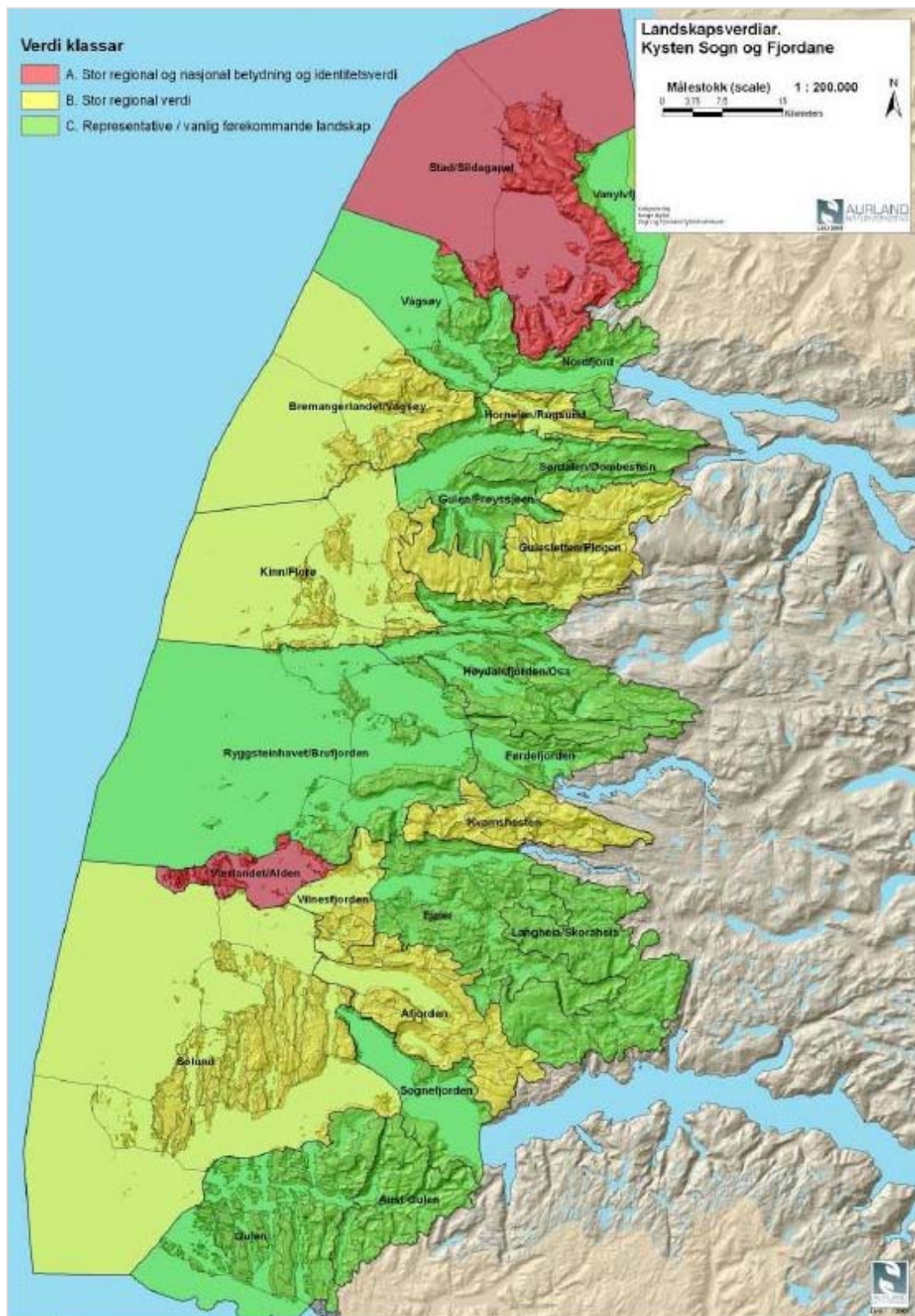


Figur 3.1 Landskapsregionar langs kysten av Sogn og Fjordane, basert på Nasjonalt referansesystem for landskap (Puschmann 2005). Kartgrunnlag: Kilden, NIBIO.

### 3.2 Landskapskartlegging av kysten i Sogn og Fjordane

Ser ein på landskapsverdiar på **regionalt nivå** med utgangspunkt i Fylkesatlas.no, temalaget «Landskapsverdi – regionalt nivå (landskapssamanhengar)» er Kystvegen Sogn og Fjordane i større eller mindre grad innom fire landskapssamanhengar med stor regional verdi (B), jf. fig. 3.2: Solund, Åfjorden, Kinn/Florø og Hornelen/Rugsund. Skildring av desse områda er med i vedlegg 2. Dei resterande 10 landskapssamanhengane er rekna som

representative/vanleg førekomande landskap (C). Traseen er ikkje innom landskapsamanhengar med stor regional og nasjonal betydning og identitetsverdi (A).



Figur 3.2 Landskapsverdiar på regionalt nivå langs kysten av Sogn og Fjordane. Kart: Uttakleiv (2009)



Ser ein på landskapsverdiar på **lokalt nivå** med utgangspunkt i Fylkesatlas.no, temalaget «Landskapsverdi – lokalt nivå (landskapsområde)», går Kystvegen Sogn og Fjordane gjennom landskapsområde med stor regional verdi (B) og representative/vanleg førekomande landskap (C), men ingen landskapsområde med stor regional og nasjonal betydning og identitetsverdi (A). Konflikhtar knytt til landskapsverdiar på lokalt nivå er presentert for kvar delstrekning i kapittel 4, her er det og vist kartutsnitt frå temalag «Landskapsverdi – lokalt nivå».

## 4 LANDSKAPSVURDERINGAR

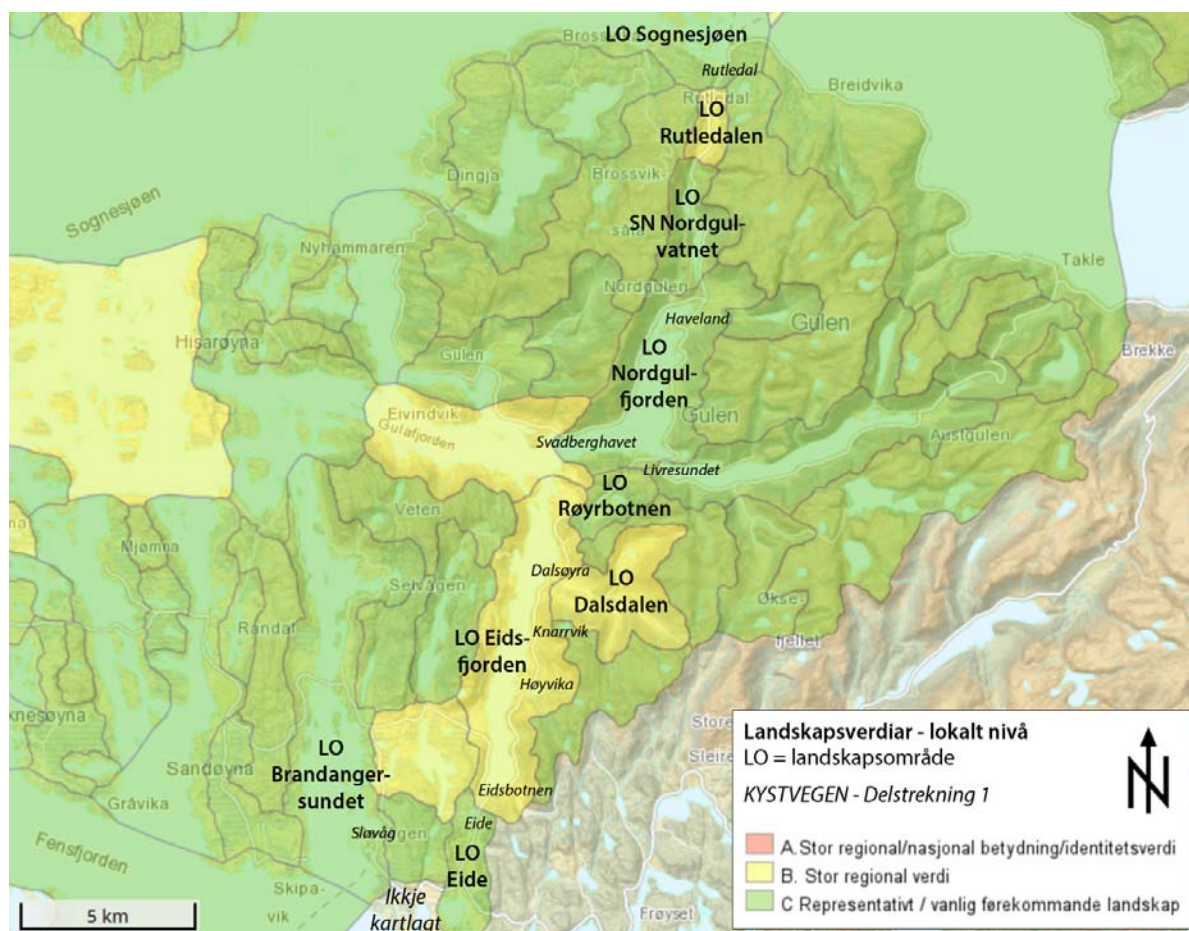
### 4.1 Generelle landskapsvurderingar

Der den nye Kystvegen følger eksisterande veg vil ein heving av standarden kunne føre med seg breiare veg og stivare linjeføring. Dette vil mange stader kunne føre til store landskapsinngrep i form av fyllingar og skjeringar. Det bør leggest vekt på å minimere inngrepa i område med høg landskapsverdi og i småskala landskap, og særleg der fyllingane går ut over strandsona til fjordar, vikar og vatn. Mange stader kan til dømes murar vere gode avbøtande tiltak som bidreg til å minimere inngrep i strandsona. Andre stader vert det tilrådd tunnelar over kortare eller lengre strekningar.

Nye, lange tunnelar vil på si side medføre behov for plassering av overskotsmassar i massedeponi, og kan med fordel unngåast der det er gode alternative strekningar med veg i dagen. Innkorting av lange strekningar som i dag går langs fjorden kan i tillegg føre til at ein mister utsikten til landskapet, og får mindre varierte reiseopplevingar.

Ved behov for bruer over sund eller vassdrag bør kryssinga som hovudregel skje der det er smalast, og mest mogleg vinkelrett på elv, vatn eller fjord. Dette er for å forankre brua i landskapet og sideterrenget på ein naturleg måte, og gjeld spesielt dersom landskapsrommet er stort og ope.

## 4.2 Delstrekning 1 Sløvåg–Rutledal



Figur 4.1 Kartlagde landskapsverdier på lokalt nivå i delstrekning 1 Sløvåg–Rutledal, basert på Uttakleiv (2009). Berre relevante landskapsområde er merkte i kartet. Kartgrunnlag: Fylkesatlas.no

Delstrekning 1 følger i hovudsak fv. 57 frå Sløvåg til Rutledal i Gulen kommune. Gulen er av Uttakleiv (2009) stort sett vurdert til å vere representativt/vanleg førekomande landskap (C) i ein større landskapsamanheng (regionalt nivå), men på lokalt nivå går traseen inn i tre landskapsområde (LO) med stor regional verdi (B) (Uttakleiv 2009).

Frå Eidsbotnen til Høyvika er det krapp kurvatur på dagens veg. Av omsyn til landskapsverdier i **LO Eidsfjorden** (stor regional verdi) og strandlinja langs Eidsfjorden og i Høyvika er det valt ein trase som går i tunnel frå Eide, med to korte dagstrekningar bak busetnaden i Høyvik. Eit alternativ i dagens veg er vurdert, men forkasta, då det ville øydelagt strandlinja og ført til store konflikter med landskapsverdier i **LO Eidsfjorden**. Eit alternativ med samanhengande tunnel frå Eidsbotnen til Høyvika er også vurdert, men er forkasta mellom anna grunna inngrep i busetnaden i Høyvika. Ved Knarrvik nord for Høyvika går traseen i dagens veg, og utretting av kurvatur kan føre til stor utfylling i vika. Støttemur vil her kunne minske konflikter med regional landskapsverdi og minimere inngrep i strandlinja. Også i Dalsøyra er det krapp kurvatur på eksisterande veg, og for å unngå store fyllingar i fjorden og inngrep i sentrum er traseen lagt i ny dagstrekning bak busetnaden. Dette kan føre til inngrep i eit kulturlandskap registrert som regionalt viktig, ved Molde like sør for Dalsøyra (fig. 4.2). Avgrensinga av området er grov, og det må gjerast grundigare

undersøkingar før ein veit om traseen vil råke verdiane her. Ny trase bak busetnaden i Dalsøyra går inn i nedre del av **LO Dalsdalen** (stor regional verdi), men er ikkje venta å ha store konflikthar her. Nord i Dalsøyra er det lagt inn ein kort tunnel, som kan råke eit særprega kulturlandskapselement (ei geil, dvs. fegate med to steingardar), men dette må undersøkast nærare. Eit vurdert og forkasta alternativ som går inn i ein lenger tunnel i same området, ville truleg hatt same konfliktpotensiale med omsyn til dette landskapselementet.



*Figur 4.2 Føreslegen ny trase bak busetnaden i Dalsøyra (Gulen) kan føre til inngrep i eit område kartlagt som regionalt viktig kulturlandskap, ved Molde sør for Dalsøyra (Fylkesatlas.no). Også geila merka med raud strek i kartet kan bli råka.*

I **LO Røyrbotten** (vanleg førekomande landskap) er Kystvegen lagt i same trase som dagens veg i dalsida. Ein alternativ trase i dalbotnen er vurdert, men forkasta, mellom anna på grunn av at det ville skapt parallelle vegar med ulik linjeføring, noko som er negativt for landskapsbildet. Ved Livresundet, som ligg i **LO Nordgulfjorden** (vanleg førekomande landskap), utgjør Leversundbrua og husmannsplassen Nyset eit heilskapleg og særprega landskap (fig. 4.3). Kulturlandskapet og arkitektonisk kvalitet på brua gjer at ein bør unngå nye inngrep her. Med omsyn til landskapsbildet er det betre om traseen leggast med ny bru over sundet litt lenger vest. Det er også vurdert eit alternativ som kryssar Svadberghavet med ny bru. Svadberghavet er eit breiare fjordbasseng, og traseen ville deretter gått i tunnel store delar av strekninga langs Nordgulfjorden. Dette ville gjeve vesentleg større landskapsinngrep og dårlegare reiseoppleving enn den valde traseen.



*Figur 4.3 Særprega landskap ved Livresundet. Bilde: Google Street View*



Like aust for Rysjedalsvika er traseen lagt i bakkant av strandsona og bygningar. Dette kan føre til noko inngrep i form av skjeringar, men det er forsøkt å tilpasse traseen til større terrengformasjonar. Eit alternativ der vegen går i strandkanten er vurdert og forkasta grunna negative konsekvensar for strandsona og landskapsbildet.

Frå Leirvik og eit stykke forbi Espelandsvatnet er det ikkje mogleg å følgje dagens fylkesveg (utanom langs Espelandsvatnet), og det er vurdert fleire alternative trasear. Alle inneber tunnelar og har både fordelar og ulemper med omsyn til landskapsbilde og inngrep. I regional samanheng er dette området ein del av **Åfjorden**, som er ein landskapsamanheng vurdert til stor regional verdi, jf. område vist i fig. 3.2 og skildring i vedlegg 2. Den midtre traseen gjev mindre tunnel og lengre dagstrekningar, og vil i sum truleg ha mindre konfliktpotensiale med omsyn til regionale landskapsverdiar enn andre vurderte trasear. Det vestre alternativet som er vurdert, vil føre til inngrep i **LO Rossvikheia** (stor regional verdi), med dagstrekning langs Aksavatnet og vidare gjennom Birkeland, og har stort konfliktpotensial med omsyn til landskapsverdiar og landskapsinngrep. Alternativet lengst aust vil føre til vesentleg større fyllingar og skjeringar langs Espelandsvatnet i **LO Espeland-Indredalen** (vanleg førekomande landskap), noko som på generelt grunnlag er negativt med omsyn til landskapsbildet.

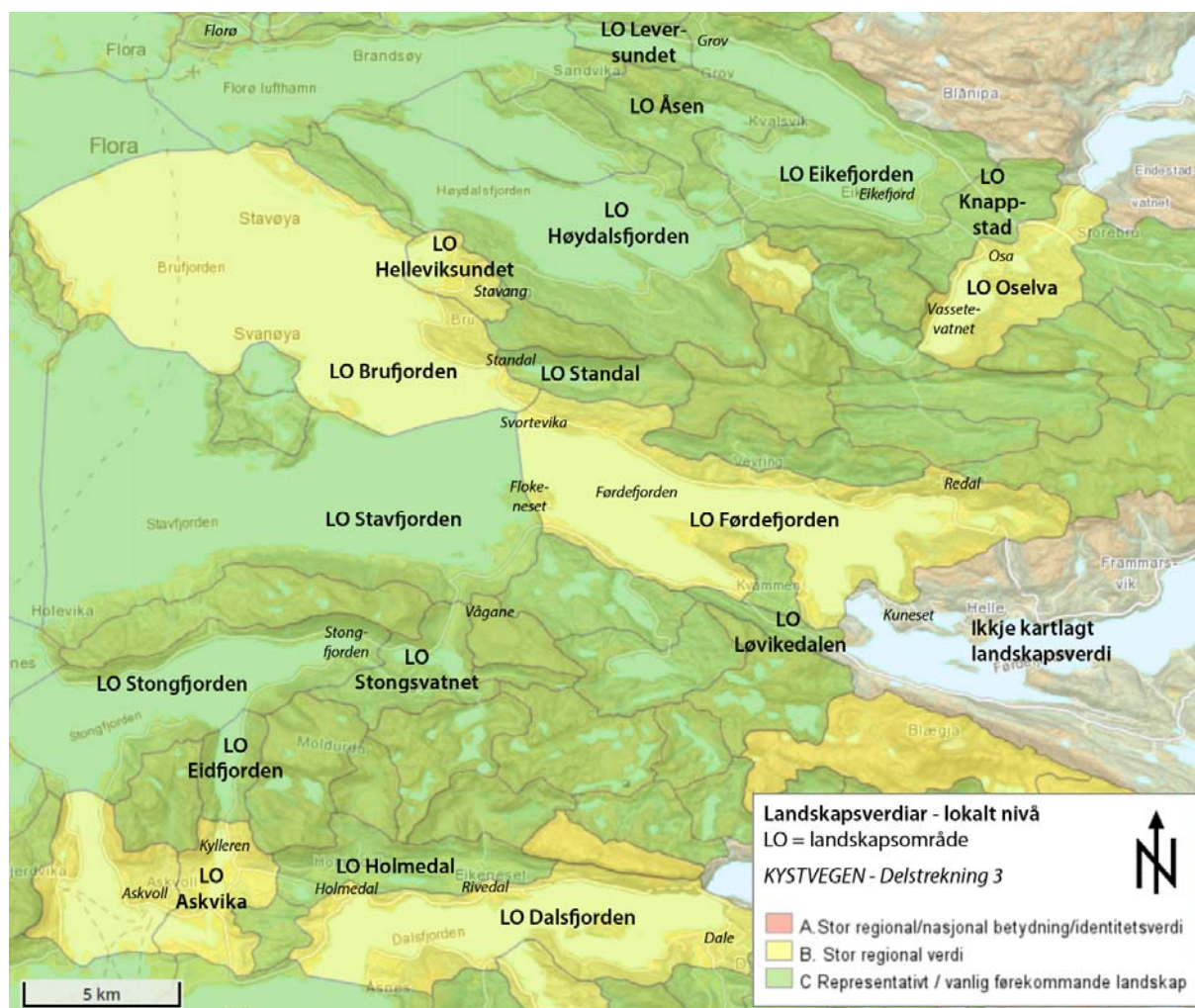
Vidare mot Dalsvatnet går eksisterande fv. 57 gjennom ein trong elvedal. Her vil utbetring av vegen kunne føre til store terrenginngrep på begge sider, truleg også i elva. Frå Dalsvatnet og nordover gjennom **LO Markhusvatnet** og **LO Ytreskor** (vanleg førekomande landskap), er det vurdert fleire alternativ. Alternativet som inneber ei dagstrekning langs Markhusvatnet og går i tunnel aust for Skor, gir minst negative landskapsinngrep og kortast tunnel, og vil gi ei variert reiseoppleving. Alternativet med lengre tunnel forbi Markhusvatnet vil kunne føre til store landskapsinngrep i strandsona langs eit våtmarksområde nord for Skor, og er ikkje tilrådd med omsyn til landskapsbildet. Eit anna vurdert og forkasta alternativ med dagsone vest for Skor, ville gjeve store konfliktpotensiale med omsyn til landskapsverdiar ved Skor – der Skorsfossen, kvernhusa, den Trondhjemske postveg og høge naturverdiar i Skorstjørna utgjør eit heilskapleg kultur- og naturlandskap.

Ved Flekke i **LO Flekkefjorden** (stor regional verdi), er traseen lagt i tunnel bak busetnaden. Eit alternativ i dagens veg gjennom busetnaden er vurdert, men forkasta grunna store terrenginngrep gjennom eksisterande busetnad og jordbrukslandskap. Ved Dale i **LO Dalsfjorden** (stor regional verdi) er vegen lagt i tunnel bak tettstaden. Ei utbetring av eksisterande veg gjennom busetnaden her ville truleg ført til store inngrep.

#### 4.3.2 Innkorta ferjesamband til Solund (S1) og fastlandssamband til Solund (S2)

Innkorta ferjesamband til Solund (S1) gir nye dagstrekningar vest for Rysjedalsvika, på øya Losna og over Krakhellesundet. På regionalt nivå er **Solund** vurdert som ein landskapsamanheng med stor regional verdi, jf. området vist i fig. 3.2 og skildring i vedlegg 2. Med låg vegstandard vil ei kort dagstrekning heilt sør på øya Losna truleg ikkje gi konfliktfylte landskapsinngrep her. Kryssing av Krakhellesundet og vågen ved Rysjedalsvika inneber store konstruksjonar, og kan ha konfliktpotensial med omsyn til landskapsbilde. Nytt fastlandssamband til Solund (S2) kan føre til konfliktpotensiale med regionale landskapsverdiar i **LO Storedalsheia** ved tilknytning til fv. 606 og ved kryssing av Tollesundet i **LO Losneosen**.

## 4.4 Delstrekning 3 Dalsfjordbrua–Grov (rv. 5)



Figur 4.5 Kartlagde landskapsverdiar på lokalt nivå i delstrekning 3 Dalsfjordbrua–Grov (rv.5), basert på Uttakleiv (2009). Berre dei relevante landskapsområda er merkte i kartet. Kartgrunnlag: Fylkesatlas.no

### 4.4.1 Indre alternativ

Indre alternativ inneber ein lang tunnel som går frå **LO Dalsfjorden** (stor regional verdi) til **LO Løvikedalen** (vanleg førekommande landskap). Traseen kryssar deretter Førdefjorden med bru på eit smalt punkt ved Kuneset (*ikkje kartlagt landskapsområde*) og går inn i **LO Førdefjorden** (på lokalt nivå vurdert til stor regional verdi, ref Fylkesatlas.no, temalaget «Landskapsverdi – lokalt nivå (landskapsområde)». Ei ny bru over fjorden ved Kuneset og dagsone vidare gjennom Redal vil truleg kunne tilpassast landskapet her.

Vidare er det ein lang tunnel til Vassetevatnet og ny dagsone forbi Osa, til vegen møter rv. 5. Traseen går gjennom **LO Oselva** (stor regional verdi) og kryssar ein meir eller mindre urørt elvedal med høg landskapsverdi. Dette vil føre til konflikta med omsyn til landskapsverdiar, og særleg område der det er stryk og fossar vil vere kritiske punkt.

#### 4.4.2 Ytre alternativ

Det ytre alternativet er innom fire landskapsområde (LO) av stor regional verdi: **LO Dalsfjorden**, **LO Askvika**, **LO Førdefjorden** og **LO Brufjorden**. Resten av strekninga, med ulike variantar, går gjennom LO vurdert som representativt/vanleg førekomande landskap.

**Variant A2** går i dagens veg langs Dalsfjorden i **LO Dalsfjorden** (stor regional verdi), og høgare standard på vegen kan føre til nokre nye og forstørra skjeringar og fyllingar på denne strekninga. I **LO Askvika** (stor regional verdi) er det teke sikte på å minimere inngrep og fylling i vatnet Kylleren i Askvika naturreservat, og vegen er derfor lagt i ein kort tunnel. Det kan likevel bli noko inngrep og konflikhtar i vassdragssona langs vegen vidare. Traseen vidare langs **LO Eidsfjorden** og til **LO Stongfjorden** (vanleg førekomande landskap) er delvis lagt i tunnel. Påhoggsområdet i nord og utbetring av veg mot Stongfjorden kan føre til ein del landskapsinngrep i eit velhalde og ope kulturlandskap.

**Variant A1** i ytre alternativ gir ei ny dagsone gjennom anten Rivedal eller Holmedal i **LO Dalsfjorden** (stor regional verdi) og **LO Holmedal** (vanleg førekomande landskap). Begge stader er det mogleg å tilpasse vegen til landskapet, og det er lite potensial for konflikhtar med regionale landskapsverdiar. Av omsyn til landskap og busetnad er det i Rivedal lagt inn ein kort tunnel før vegen kryssar dalføret og fortsetter eit lite stykke i dagen. Variant A1 går deretter i tunnel til **LO Stongsvatnet** (vanleg førekomande landskap), der han kryssar vatnet på det smalaste punktet. Ved Vågane i **LO Stavfjorden** (vanleg førekomande landskap) gir variant A1 truleg eit uheldig landskapsinngrep med skjering i eit eksponert område.

**Variant B2** i ytre alternativ inneber ei ny ferjestrekning i ytre del av **LO Førdefjorden** (stor regional verdi). Plassering av ferjekai på sørsida må vurderast i høve landskapstilpassing i ei seinare planleggingsfase. Landskapsinngrep i samband med ny ferjekai på nordsida kan føre til konflikhtar i strandsona ved Svortevika. Vidare går B2 med ny dagstrekning gjennom Standal, som ligg i overgangen mellom **LO Brufjorden** (stor regional verdi) og **LO Standal** (vanleg førekomande landskap). Traseen følgjer i hovudsak dei store landskapsformene, men kan føre til konflikhtar knytt til landskapsinngrep. Eit forkasta alternativ som følgjer dagens veg frå Standal forbi Stavang kunne ført til konflikhtar og inngrep i form av skjeringar og mindre tunnelar i **LO Helleviksundet** (stor regional verdi).

**Variant B1** ytre alternativ inneber kryssing av Førdefjorden med bru. Denne brua vil ha såpass store dimensjonar at det kan føre til konflikhtar med regionale landskapsverdiar i **LO Førdefjorden**.

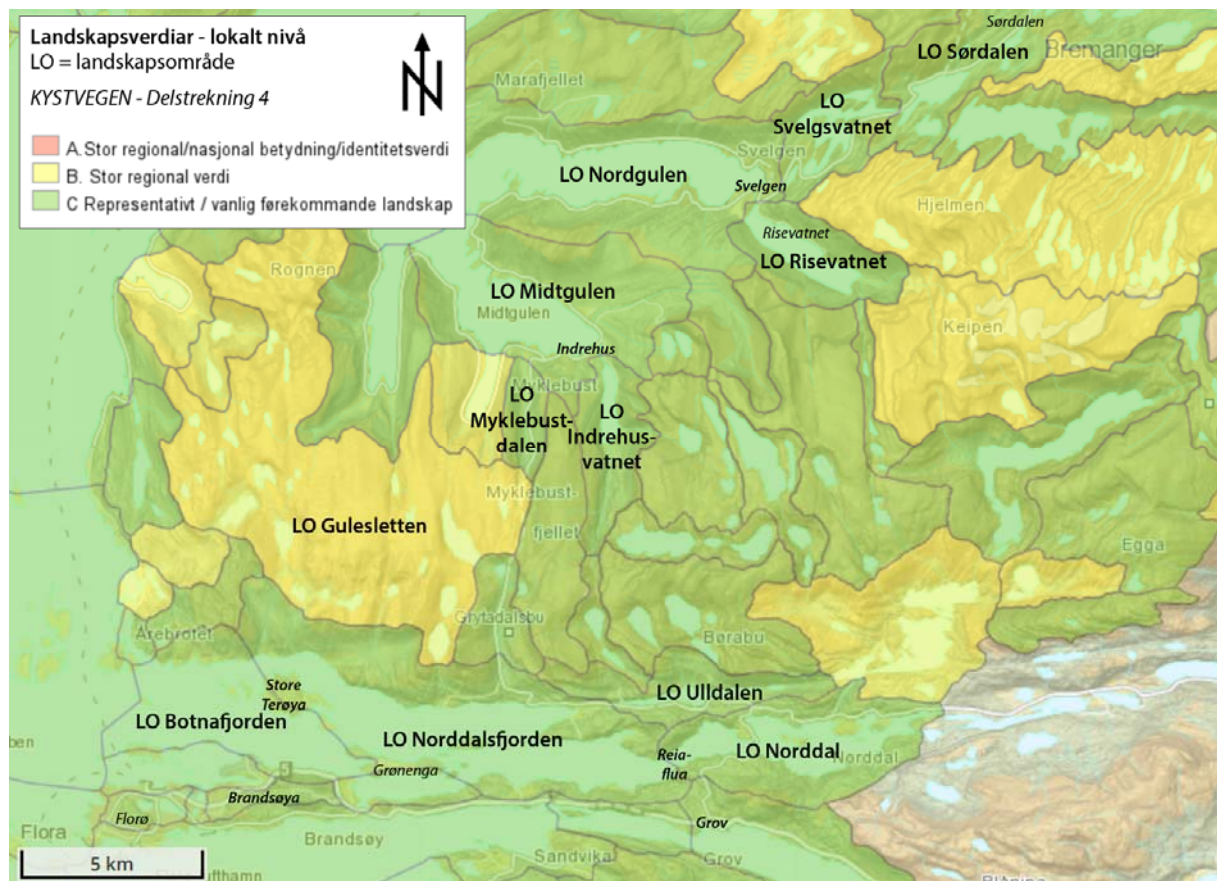
**Variant C1** i ytre alternativ følgjer delvis dagens veg forbi Eikefjord og koplar seg på rv. 5 vidare mot Florø. Det ser ikkje ut til å vere konflikhtar knytt til regionale landskapsverdiar eller store inngrep knytt til denne varianten.

**Variant C2** i ytre alternativ gir ein ny vegtrase gjennom **LO Åsen** (vanleg førekomande landskap) og kryssar fjorden i bru ein av to stader i **LO Leversundet** (vanleg førekomande landskap) (Figur 4.6). Traseen kan skape konflikhtar knytt til nye inngrep i urørt natur-/skogslandskap, men det er elles ikkje kjent om her er landskapsverdiar som fører til konflikhtar. Begge dei vurderte alternativa for kryssing av Leversundet og kopling til eksisterande veg vil vere krevjande med tanke på landskapstilpassing.



Figur 4.6 Leversundet sett frå rv. 5. Foto: Google Street View

## 4.5 Delstrekning 4 Grov-Sørdalen



Figur 4.7 Kartlagde landskapsverdiar på lokalt nivå i delstrekning 4 Grov-Sørdalen, basert på Uttakleiv (2009). Berre dei relevante landskapsområda er merkte i kartet. Kartgrunnlag: Fylkesatlas.no

Delstrekning 4 startar ved Grov og har deretter to ulike alternativ fram til Myklebustdalen (indre og ytre). Deretter er det vurdert ei felles strekning frå Myklebustdalen til Sørdalen. Alle dagstrekningane går gjennom landskapsområde (LO) vurdert som representativt/vanleg førekommande landskap (C).



#### 4.5.1 Indre alternativ (rv. 5 til Myklebustdalen)

Indre alternativ følger fv. 616 frå Grov eit lite stykke, og kryssar deretter Norddalsfjorden ved Reiaflua med ei ny bru på om lag 600 m. Nord for kryssinga vert det ein kort tunnel og ei kort dagstrekning i eksisterande veg langs Haukåvatnet i **LO Ulldalen**, før traseen går inn i lang tunnel til **LO Myklebustdalen**. Det er ikkje registrert særlege konflikhtar med landskapsbilde ved kryssing av Reiaflua eller dagstrekninga lenger nord.

Eit forkasta alternativ følgjer eksisterande fv. 616 langs ei lenger strekning, og kryssar fjorden i dagens trase over Straumsnessundet. Det er ikkje registrert særlege konflikhtar med omsyn til landskapsbilde i dette området.

Eit anna forkasta alternativ følgjer eksisterande fv. 616 langs ei lenger strekning, og går deretter i lang tunnel vest for Haukåvatnet i **LO Ulldalen** til **LO Indrehusvatnet**. Alternativet er forkasta mellom anna grunna landskap i dalen sør for Indrehusvatnet, som i hovudsak er urørt av større tekniske inngrep.

#### 4.5.2 Ytre alternativ (Grov til Myklebustdalen)

Ytre alternativ frå Grov til Myklebustdalen er ei fortsetjing av ytre alternativ i delstrekning 3, med bru over Leversundet, og har berre ei kort strekning på fastlandet før traseen går ut på øyane i Norddalsfjorden. Vidare går traseen i lang tunnel til **LO Myklebustdalen** (vanleg førekomande landskap), og unngår dermed inngrep i **LO Gulesletten**, som er vurdert til stor regional verdi.

Traseen inneber minst 4 nye bruer og går mellom anna over øyane Grønenga og Store Terøya i overgangen mellom **LO Norddalsfjorden** og **LO Botnafjorden** (vanleg førekomande landskap), før den møter att fastlandet nord for Florø. På regionalt nivå grensar traseen også til **Kinn/Flora**, som i ein større landskapssamanheng er vurdert til stor regional verdi, jf. område i fig. 3.2. og skildring i vedlegg 2. Eit slikt kystlandskap, med lite vegetasjon og mykje nakent berg, vil på generelt grunnlag vere særleg sårbart for større veginngrep som dei Kystvegen inneber. Det tyder på at denne traseen kan få store konflikhtar med omsyn til landskapsbildet.



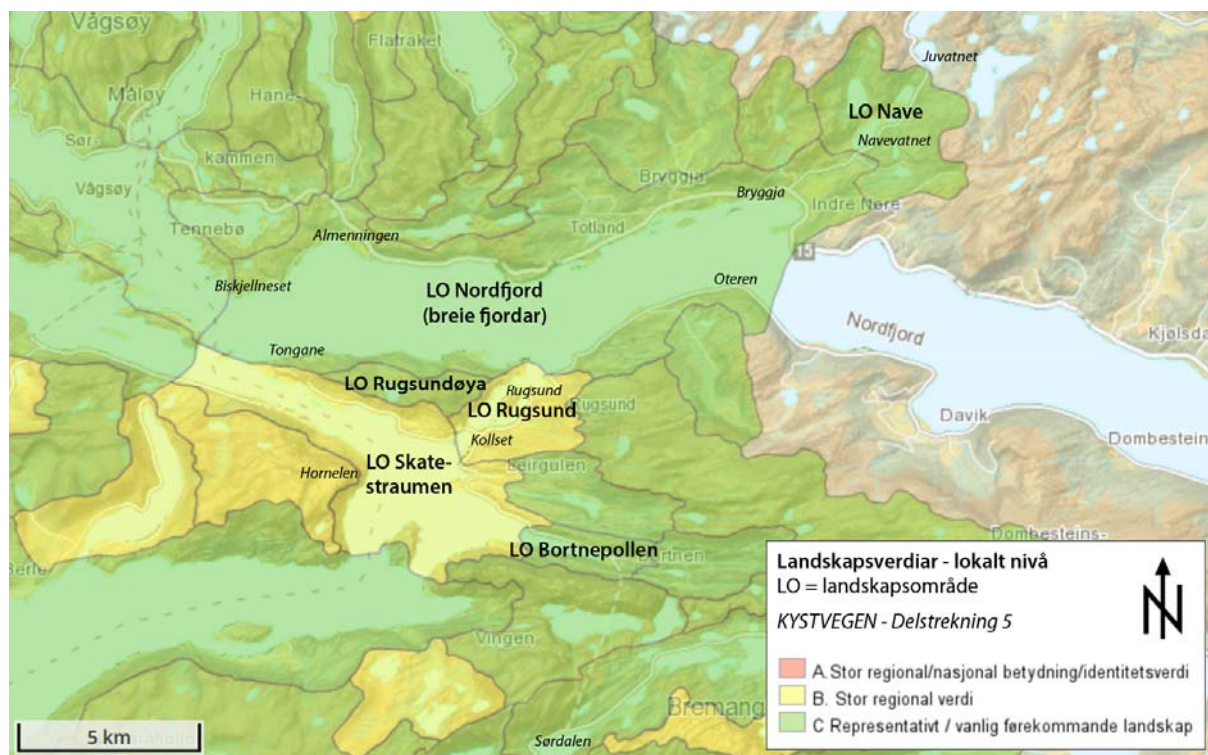
Figur 4.8 Store Terøya sett frå sør. Foto: Dag Nesbø Frøyen (Firdaposten 2015).

### 4.5.3 Felles strekning Myklebustdalen–Sørdalen

Bakgrunnsinformasjonen frå Fylkesatlas.no syner ikkje store regionale landskapsverdiar på fellesstrekninga mellom Myklebustdalen og Sørdalen. Traseen inneber nokre lange tunnelar som gjev store mengder tunnelstein og fører til behov for plassering av masseoverskot, som omtalt i kap. 4.1.

Gjennom **LO Myklebustdalen** (vanleg førekomande landskap) til Indrehus går traseen langs dagens fv. 614, men inneber mellom anna utretting av krappe kurver og eit par korte tunnelar som gjev ein del nye landskapsinngrep. Traseen unngår likevel inngrep i sårbare landskap og i strandsona. Vidare går traseen via ein lengre tunnel til Svelgen, der det vert ei kort dagstrekning langs Risevatnet – i overgangen mellom **LO Risevatnet** og **LO Nordgulen** (vanleg førekomande landskap). Denne dagstrekninga vil i hovudsak vere skjult frå busetnaden i Svelgen, men omfang og konfliktpotensial av inngrepa er noko usikkert. Traseen går deretter i tunnel for å ta opp stigning mot Sørdalen, men inneber utbetring av to strekningar på dagens fv. 614 i **LO Svelgsvatnet** og **LO Sørdalen** (vanleg førekomande landskap).

## 4.6 Delstrekning 5 Sørdalen–Naveosen



Figur 4.9 Kartlagde landskapsverdiar på lokalt nivå i delstrekning 5 Sørdalen–Naveosen, basert på Uttakleiv (2009). Kartgrunnlag: Fylkesatlas.no

Delstrekning 5 startar ved Sørdalen i Bremanger og endar ved Nave på fv. 61 i Vågsøy. Frå Sørdalen til Kollset er det lagt til grunn at Kystvegen skal følgje dagens fv. 616 (Bremangersambandet 2) utan heving av vegstandard. Strekinga har dermed lite potensial

for konfliktdar med omsyn til landskapsverdiar, sjølv om ho går gjennom **LO Skatestraumen** (stor regional verdi). Frå Kollset til Bryggja er det eit indre og eit ytre alternativ, der det er lagt til grunn at delar av alternativa skal følgje dagens rv. 15 utan heving av vegstandard. Frå Bryggja til fylkesgrensa ved Juvatnet er det lagt til grunn ei utbetring av fv. 61 i dagens trase. Dette kan føre til mindre inngrep langs busetnaden, men vil truleg ikkje utløyse store konfliktdar med omsyn til landskapsbildet.

#### 4.6.1 Indre alternativ Kollset–Bryggja

Frå Kollset og til Oteren er det lagt til grunn utbetring av fv. 616 forbi Rugsund. Dette inneber store landskapsinngrep i form av skjeringar, fyllingar og korte tunnelar i **LO Rugsund**, (stor regional verdi), og gjev store konfliktdar med omsyn til landskapsverdiar. Rugsund er ein gamal handelsstad som utgjer eit særmerkt og bevaringsverdig kulturlandskap, og inngrep i eller i nærleiken av busetnaden vil truleg ha store konsekvensar. Også i ein større landskapsamanheng er området **Hornelen/Rugsund** kartfesta med stor regional verdi, jf. område i fig. 3.2. og skildring i vedlegg 2.

Truleg vil utbetring av vegen vidare langs fjorden mot Oteren også innebere landskapsinngrep med ein del høge skjeringar. Kryssing av Nordfjord skjer i det indre alternativet med bru mellom Oteren og Bryggja. Brua må utformast slik at den tek høgde for seglingsleia inn Nordfjord og får dermed store dimensjonar, og truleg høge brutårn. I kryssingsområdet fins det allereie tekniske installasjonar i form av kraftlinjer, men kryssinga har likevel stort konfliktpotensial når det gjeld landskapsbilde.

#### 4.6.2 Ytre alternativ Kollset–Bryggja

Ytre alternativ følgjer Bremangersambandet 1 frå Kollset mot Skatestraumen, hovudsakleg utan heving av dagens vegstandard. Denne delen av strekninga har dermed lite potensial for konfliktdar med omsyn til landskapsverdiar, sjølv om strekninga går gjennom **LO Skatestraumen** (stor regional verdi).

Vidare er det sett på to variantar av kryssing av Nordfjorden frå Rugsundøy til Vågsøy. Dei to ulike kryssingsstadane ligg i same landskapsområde, men kan få svært ulik påverknad på landskapsbildet – dette er mellom anna avhengig av om det vert vurdert ferje eller bru. Konfliktpotensialet ved kryssing med bru vil truleg vere stort, då det inneber ein stor konstruksjon over eit breitt parti av fjorden. Også landskapsinngrep nord og vest på Rugsundøya (Tongane) kan utløyse konfliktdar med omsyn til landskapsbildet, då landskapet her i hovudsak er urørt av tekniske inngrep.

## LITTERATUR

Firdaposten 2015. *Slik bør Flora leggje til rette for ny vekst!* (avisartikkel 06.05.2015).  
Tilgjengeleg: <http://www.firdaposten.no/slik-bor-flora-leggje-til-rette-for-ny-vekst/s/5-16-31885>

Miljødirektoratet 2013. Nasjonal registrering av verdifulle kulturlandskap. Tilgjengeleg:  
<http://www.miljodirektoratet.no/no/Tema/Kulturlandskap/Nasjonalt-registrering-av-verdifulle-kulturlandskap/>

Puschmann, O. 2005. *Nasjonalt referansesystem for landskap. Beskrivelse av Norges 45 landskapsregioner*. NIJOS rapport 10/2005.

Uttakleiv, L. A. 2009. *Landskapskartlegging av kysten i Sogn og Fjordane fylke: landskapstypeklassifisering og verdisetting i samband med fylkesplan for vindkraft*. Aurland: Aurland naturverkstad.

### Kartdatabasar:

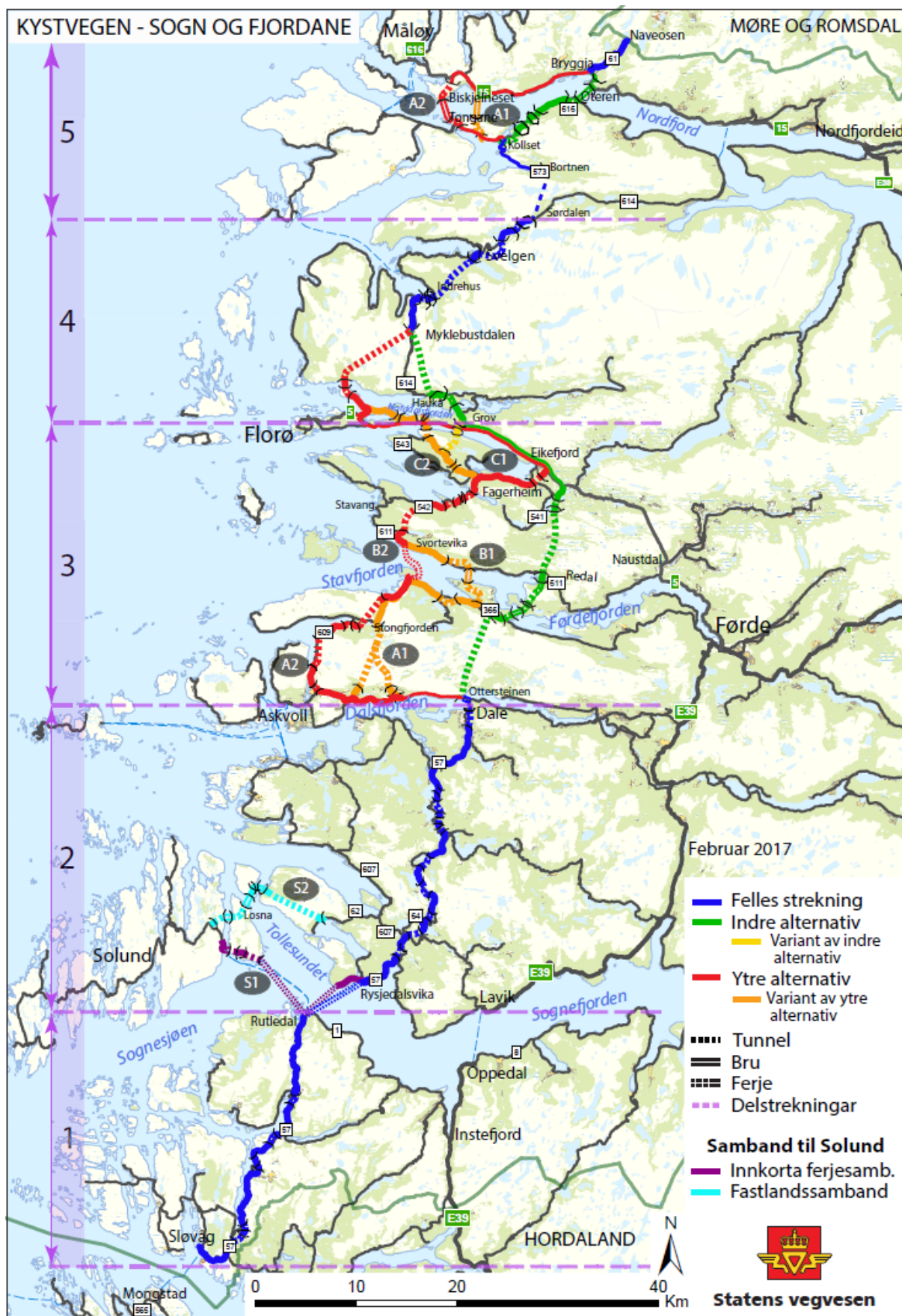
Fylkesatlas Sogn og Fjordane: <http://www.fylkesatlas.no>

Google Street View: <https://www.google.no/maps/>

Kilden, NIBIO (Norsk Institutt for Bioøkonomi): <http://kilden.nibio.no>

Norge i 3D. <http://www.norgei3d.no/>

## VEDLEGG 1 Kart over delstrekninger og alternativ



## VEDLEGG 2      Landskapssamanhengar med regional verdi

Skildring av landskapssamanhengar med stor regional verdi, etter Uttakleiv (2009):

### 4.6.3 Solund

*Stor og samanhengande øygruppe som strekk seg frå aust mot vest nord for utløpet av Sognefjorden. Har ein god overordna samanheng og heilskap i landforma. Ei oppskoren kystlinje gir eit småskala preg med eit mylder av vågar, sund, skjergard og småfjodar. Dette dannar ei indre lei med mange varierte og opplevingsrike moglegheiter for ferdsel. Representerer eit spesielt og heilskapleg kystlandskap med ei unik samansetning av landformar og kulturmiljø. Ein samanhengande geologi med sandstein og konglomerat er sentral for landskapskarakteren i dei fleste av landskapstypene. Fleire særleg velhaldne kulturmiljø med kystlyngheiar og små historiske handelsstader.*

### 4.6.4 Åfjorden

*Åfjorden dannar ei samlande eining der alle LO har ei god funksjonell og romleg samanheng inn mot fjorden. Samanhengande, velhaldne kulturlandskap og aktive jordbruksmiljø. Lang historisk kontinuitet knytt til kvernsteinbrot. Sentrale landemerke med Gygrekjeften og Lihesten dannar viktige identitetsskapande element. Særeigne landformer knytt til konglomerat og sandstein. Lifjorden dannar ei isolert og særlege fjordform til sida for den dominerande Sognefjorden.*

### 4.6.5 Kinn/Florø

*Området samlar øyar og skjergard ut frå Florø i aust/vest aksa, og fjordbasseng og fastland med ein smal fjordbrem i nord/sør aksa. I dei austlege delane ved utløpet av Botnafjorden, strekk skogåsar seg ut på langsmale nes og skapar ei ope, men roleg ramme ulikt for kystlinja i sin heilskap. Like vest ligg ytre skjergard rakt ut mot ope hav. Dei ytre LO markerar ei tydleg overgangssone i mot meir dramatiske kystlandskap. Her dannar øyane Kinn, Batalden og Hovden dei fyrste partia med ytre klippekyst. Fleire av dei ytre LO har velhaldne og aktive kystkulturmiljø. Nasjonalt kjende landemerke og kulturmiljø med Kinn og Skorpefjorden, med ein høg identitetsverdi.*

### 4.6.6 Hornelen/Rugsund

*Viktige og sentrale kystleier. Inngang frå Frøyssjøen og inn Skatestraumen, aust for Bremangerlandet. Rugsund opnar leia frå Frøyssjøen til Nordfjorden. Nasjonalt viktig landemerke med Hornelen som også skapar stor dramatik og bevegelse ved inngang frå sør. Rugsundstraumen tilfører ytterlegare rørsle i landskapet med ei tydeleg innramming. Rugsund representerer ein handelsstad med ein lang kulturhistorisk kontinuitet.*

*Særleg god romleg samanheng og heilskap der sjøflata dannar det samanbindande element gjennom området.*





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**