



NÆRMILJØ OG FRILUFTSLIV

Kystvegen Sogn og Fjordane

Delrapport til regional utgreiing

FØREORD

Dette notatet om nærmiljø og friluftsliv er utarbeidd som ein del av grunnlagsmateriale for utgreiing av trasé for ein samanhengande kystveg gjennom Sogn og Fjordane.

Arbeidet med notatet er utført av Arne Kringlen frå Norconsult AS, hausten 2016 og gjort ferdig i februar 2017.

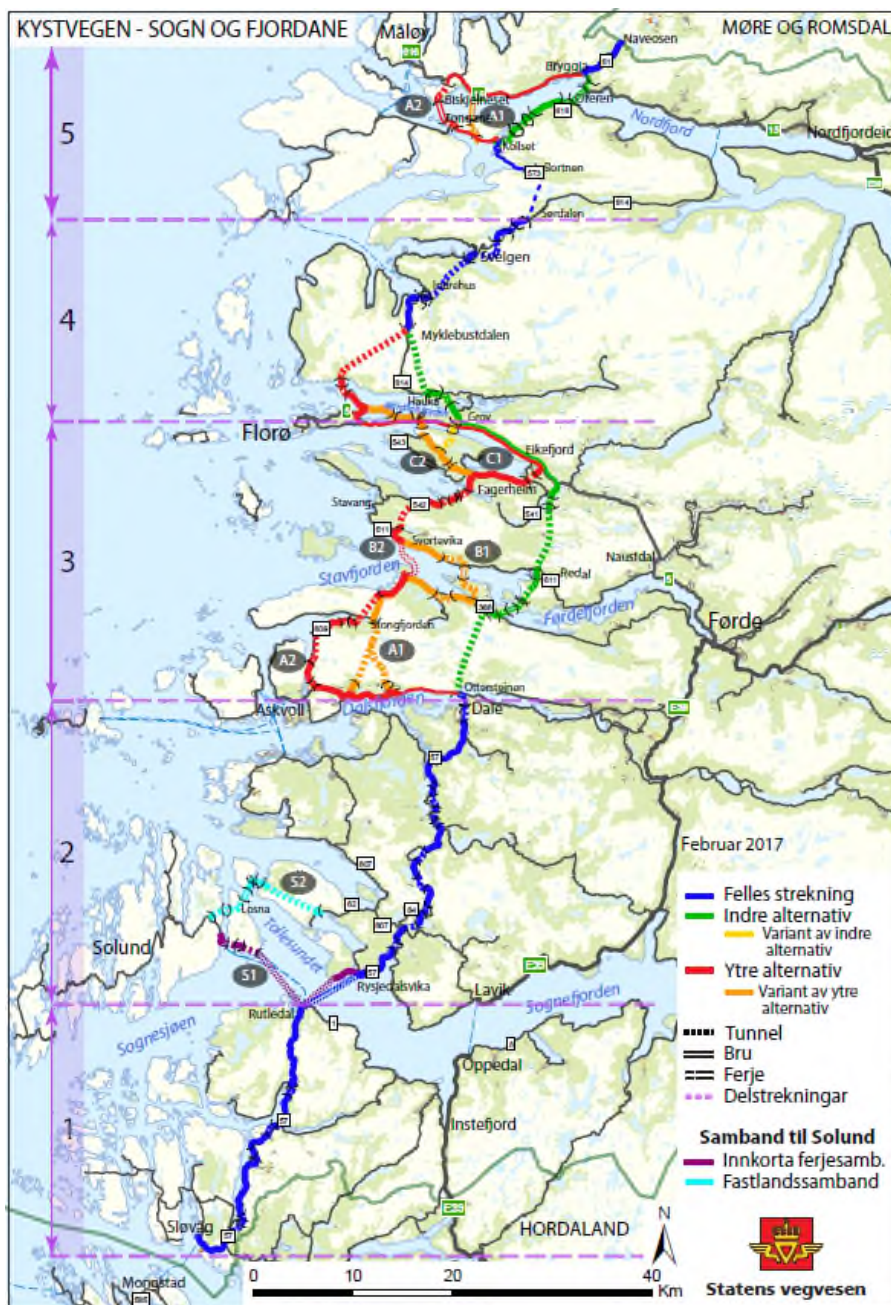
Datainnsamlinga er gjennomført ved gjennomgang av aktuelle databasar mellom anna fylkesatlas, samt andre relevante planar og utgreiingar. Det er ikkje gjennomført synfaring for dette temaet.

INNHALD

1	INNLEIING	3
2	METODE	4
2.1	DEFINISJON OG AVGRENSING AV TEMA	4
2.2	FRAMGANGSMÅTE OG GRUNNLAGSMATERIALE	4
2.3	KJENDE KONFLIKTAR	4
3	VURDERING AV NÆRMILJØ OG FRILUFTSLIVSVERDIAR	5
3.1	DELSTREKNING 1 SLØVÅG–RUTLEDAL	5
3.2	DELSTREKNING 2 RUTLEDAL–DALSFJORDBRUA	7
3.3	DELSTREKNING 3 DALSFJORDBRUA–GROV (RV. 5)	9
3.4	DELSTREKNING 4 GROV–SØRDALEN	11
3.5	DELSTREKNING 5 SØRDALEN–NAVEOSEN	13
4	OPPSUMMERING DELSTREKNINGAR	15
5	KOMBINASJONSALTERNATIV OG TILRÅDING	17
5.1	VURDERING AV KOMBINASJONSALTERNATIVA	17
5.2	SAMLA VURDERING	17
	KJELDER	20

1 INNLEIING

Kystvegen er eit fylkeskommunalt vegprosjekt langs kysten frå Bergen til Ålesund. Dette notatet gjeld tema nærmiljø og friluftsliv, i ei overordna utgreiing om Kystvegen. Den overordna 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. Strekninga er delt inn i 5 delstrekningar.



Figur 1: Oversikt over aktuelle veglinjer og oppdeling i delstrekningar på kystvegen: Statens Vegvesen

2 METODE

2.1 Definisjon og avgrensing av tema

Formålet med dette notatet er å få fram kunnskap om verdiane i nærområdet til vegen og vise korleis tiltaket sine alternativ vil kunne påverke forholda for nærmiljø og friluftsliv. Det er ynskjeleg å få fram kva alternativ som er best og dårlegast for fagtema.

Nærmiljø vert definert som menneska sitt daglege livsmiljø, medrekna område og ferdslårer som ligg nær der folk bur (Klima- og miljødepartementet 2013) og område der lokalbefolkninga til dagleg ferdast til fots eller på sykkel.

Friluftsliv vert definert som opphald og fysisk aktivitet i friluft i fritida med sikte på miljøforandring og naturoppleving. I dette kan ein rekne både naturterreng og rekreasjonsareal i tettstader (St.melding nr. 39 2000–2001). Naturterreng er definert som store naturområde (større enn 200 dekar) i tettstader eller som grensar til tettstader. Parkar og dei fleste idrettsanlegg er også inkludert. Rekreasjonsareal er definert som naturområde av ein viss storleik (minst 5 dekar) i tettstader eller som grensar til tettstader. Parkar, turveggar og dei fleste idrettsanlegg er også inkludert (SSB 2012).

2.2 Framgangsmåte og grunnlagsmateriale

I utforminga av veglinjene som ligg føre har ein hatt tilgang til kjent kunnskap om nærmiljø og friluftsliv, og undervegs søkt å unngå potensiell konflikhtar.

Datainnsamlinga i samband med denne utgreiinga er gjennomført ved gjennomgang av aktuelle databasar mellom anna fylkesatlas, samt andre relevante planar og utgreiingar.

Det er ikkje gjort ei systematisk gjennomgang av konsekvensar for nærmiljø og friluftsliv 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 dels unøyaktig kunnskapsgrunnlag er det stor usikkerheit rundt vurderingane. I vidare planlegging må det gjerast grundigare undersøkingar og vurderingar, der synfaring av strekningane inngår.

2.3 Kjende konflikhtar

I utgangspunktet kjenner vi ikkje til at det er mange eller store direkte konflikhtar i høve til nærmiljø og friluftsliv langs alternativa per i dag.

3 VURDERING AV NÆRMILJØ OG FRILUFTSLIVSVERDIAR

3.1 Delstrekning 1 Sløvåg–Rutledal

Delstrekning 1 følgjer i hovudsak fv. 57 frå Sløvåg til Rutledal i Gulen kommune. Det ligg berre føre ein alternativ korridor for strekninga. Den aktuelle korridoren følgjer i stor grad eksisterande veglinje, men nokre unntak der vegen går i tunnel eller utanom vanskeleg parti.

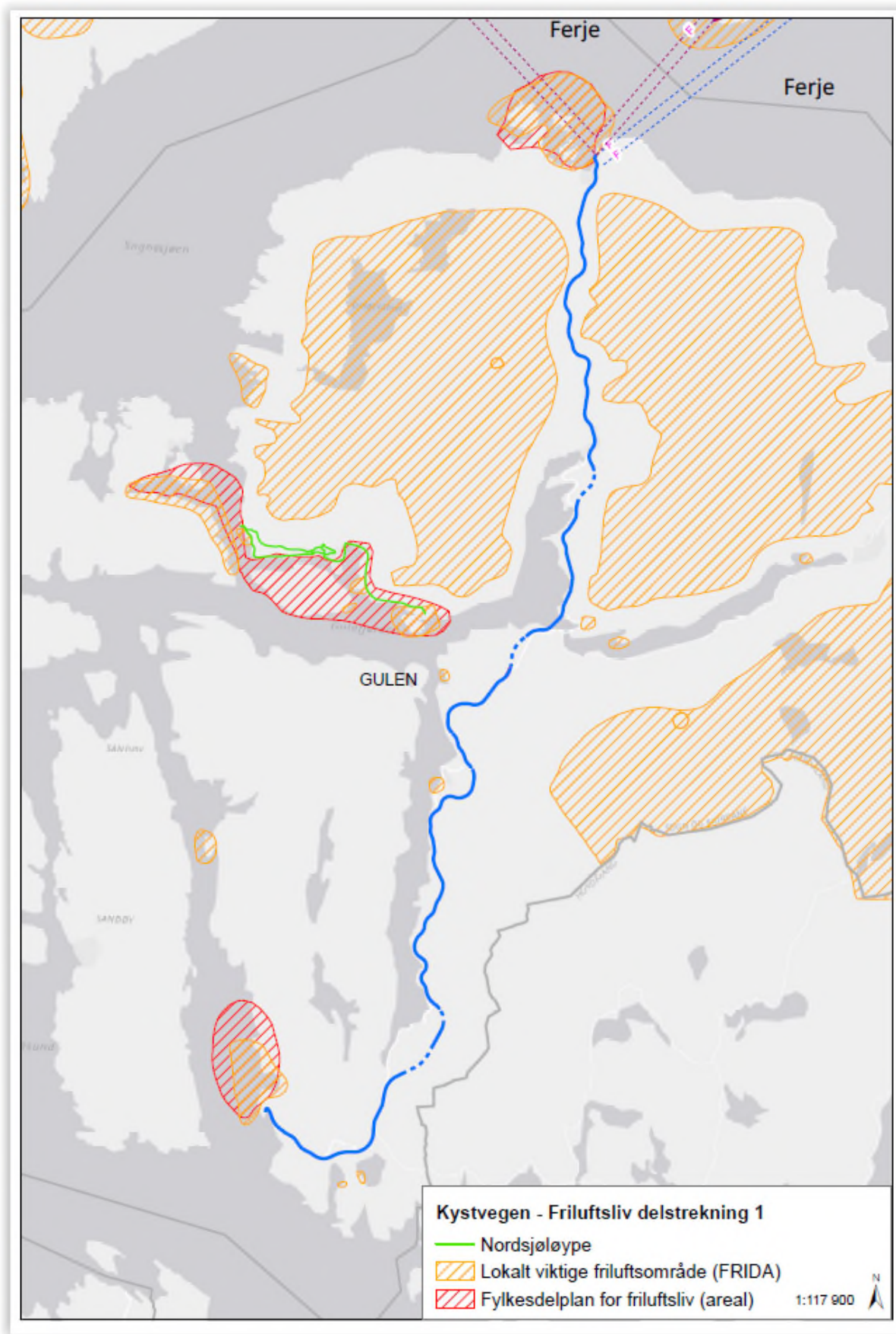
Busettinga langs vegen er i stor grad spreidd og knytt til gardstun og nokre klynger med 4–5 bustader. I slike område er gjerne hovedvegen gjennom bygda den mest brukte lokale tur- og trimvegen. Med betre standard og høgare snittfart vil vegen bli mindre brukbar som turveg.

På Dalsøyra ligg eit noko meir tettbygd område med butikk, skule og idrettsanlegg. Her går den nye vegkorridoren aust om busetnaden og skulen/Idrettsanlegget, noko som reduserer konfliktpotensiale med nærmiljøet i dette området. I Nordgulen er vegkorridoren også lagt utanom busetnaden ei strekning og knyter seg på eksisterande veg ved krysset mot Eivindvik. Konfliktpotensialet med nærmiljøet synest låg også her.

I Gulen er det fleire lokale og regionale viktige friluftsområde registrert i FRIDA og avsett i fylkesdelplan for arealbruk. Den aktuelle vegkorridoren røre ikkje direkte nokon av desse og kjem heller ikkje i konflikt med statleg sikra friluftsområde.

Oppsummering

Den aktuelle vegkorridoren på delstrekninga har lågt konfliktpotensiale med nærmiljø og friluftsliv. I samband med seinare detaljert planlegging må det gjerast optimalisering av veglinja slik at lokale turvegar og friluftsområde kan nyttast som i dag. Optimalisering kan medføre forskyving av veglinje og andre avbøtande tiltak for å erstatte område som eventuelt vert råka.



Figur 2: Temakart nærmiljø og friluftsliv på delstrekning 1. Statens Vegvesen.

3.2 Delstrekning 2 Rutledal–Dalsfjordbrua

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

Korridor S1 gjeld innkorta ferjestrekning frå Rutledal til Losnagard og tunnel vidare til bru over Krakhellesundet. Korridor S2 gjeld fastlandssamband til Solund frå nordsida av Sognefjorden.

Korridor S1 baserer seg på dagens ferjestrekning til Losnegard. Det er registrert eit lokalt og regionalt viktig friluftsområde i område Rutletangane–Kyrøy. Området vert ikkje meir belasta enn ved dagens ferjetrafikk. Oppgradert ferjekai og veg/tunnel vidare mot Krakhellesundet vil påverke nokre einskilde eigedommar på Losnegard. Den aktuelle vegkorridoren er likevel lagt slik at storparten av lokalsamfunnet ikkje vert særskilt påverka.

Korridor S2 kryssar i tunnel under det registrerte friluftsområde på Lifjell/Høgeheia og kjem elles ikkje i nærleiken av etablert busetnad.

Samla sett har begge dei aktuelle vegkorridorane til Solund eit lågt konfliktpotensiale.

Felles strekning Rutledal–Dalsfjordbrua

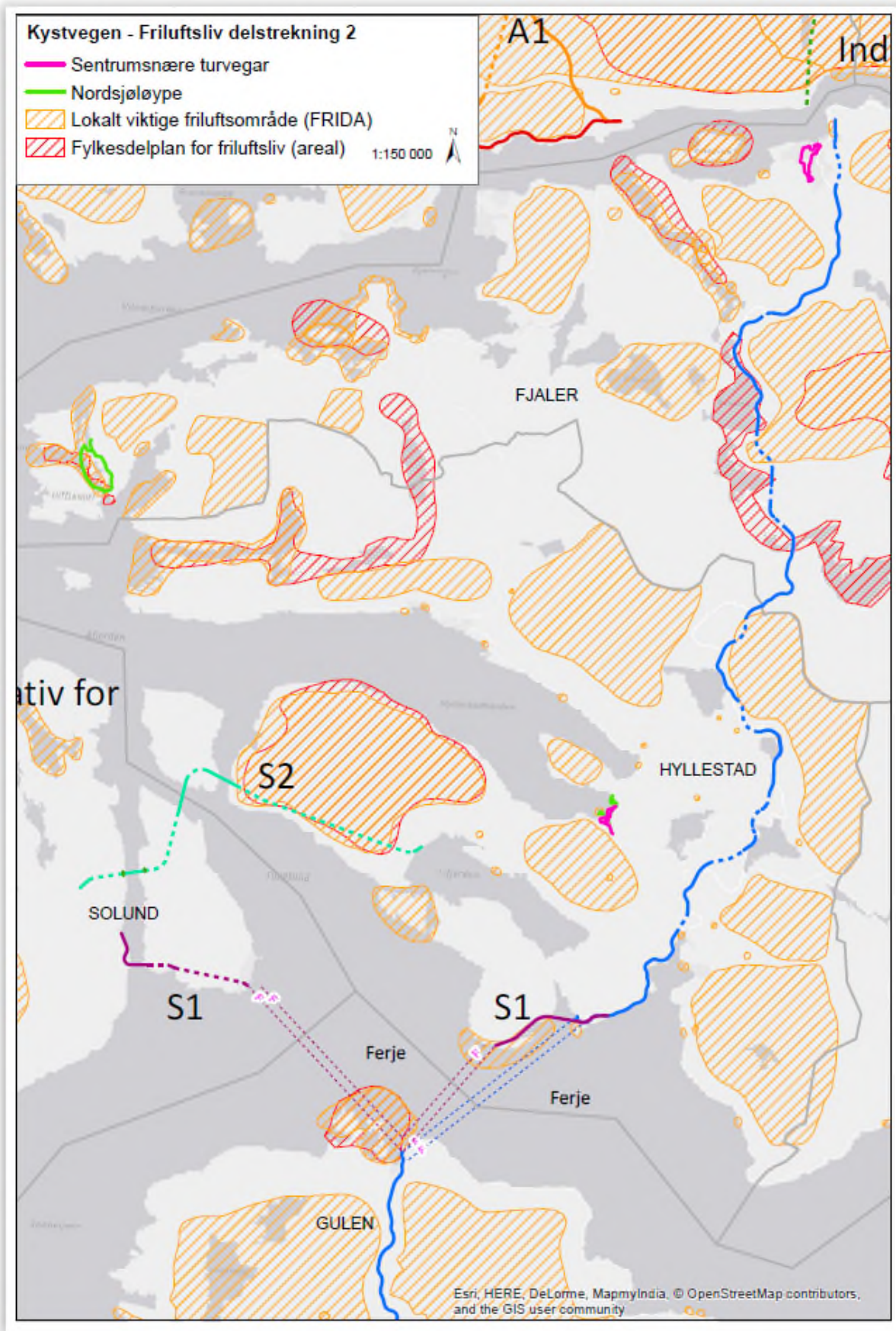
Den aktuelle vegkorridoren følgjer i stor grad eksisterande veglinje. Busetnaden langs korridoren er spreiddbygd før ein kjem til Flekke og Dale. I dei spreiddbygde område er gjerne hovedvegen gjennom bygda den mest brukte lokale tur- og trimvegen. Med betre standard og høgare snittfart vil vegen bli mindre brukbar som turveg.

I dei meir tettbygdeområde Flekke og Dale er ny vegkorridor lagt utanom dei mest sentrale områda. Dette gjev lågt konfliktpotensiale med nærmiljøet, men den nye korridoren kan skiple lokale turstiar og turmål. Ut frå den kunnskapen vi har på dette nivået i utgreiingsarbeidet, kjenner vi ikkje til konflikhtar. Dette må undersøkjast meir detaljert i seinare planfasar.

I forhold til registrerte friluftsområde vil dei aktuelle ferjekaiene på nordsida av Sognefjorden ved Rysjedalsvika kunne påverke lokalt viktige friluftsområde ved Nesholmen eller Kjekenes. Vidare nordover kryssar korridoren Guddalsvassdraget er eit samanhengande låglandsvassdrag som munnar ut i Flekkefjorden. Området er eit regionalt viktig friluftsområde. Sidan vegkorridoren i stor grad følgjer eksisterande veg, er ikkje konfliktpotensialet høgt.

Oppsummering

Den aktuelle vegkorridoren på delstrekninga har lågt konfliktpotensiale med nærmiljø og friluftsliv. I samband med seinare detaljert planlegging må det det gjerast optimalisering av veglinja slik at lokale nærmiljø og turområde vert teke omsyn til. Optimalisering kan medføre forskyving av veglinje og andre avbøtande tiltak for å erstatte område som eventuelt vert råka.



Figur 3: Temakart nærmiljø og friluftsliv på delstrekning 2. Statens Vegvesen.

3.3 Delstrekning 3 Dalsfjordbrua–Grov (rv. 5)

Ytre alternativ A1 og A2

Dei aktuelle vegkorridorane i ytre alternativ går mykje gjennom spreiddbygde område med unntak av Holmedal med kyrkje, bustadfelt og skule. På skulen er det også etablert ein ballbinge. Korridor A2 passerer området i eksisterande veglinje og med betre standard og høgare snittfart gjennom området vert det eit auka konfliktpotensiale med nærmiljøet.

I høve friluftsområde går korridoren A2 utanom alle det registrerte friluftsområde på strekninga. Korridor A1 kjem i direkte konflikt med daglinje i det regionale friluftsområde kring Skålefjellet som er ein del av området Fossdalen–Blegja–Helleberget.

Korridoralternativet for kryssing av Førdefjorden B2 går tett på eit lokalt og regionalt viktig friluftsområde på Flokeneset, noko som aukar konfliktpotensialet. Korridoren B1 går utanom friluftsområde og har difor eit lågare konfliktpotensiale.

Vidare nordover går ytre korridor langs eksisterande veglinje som ligg innafor friluftsområde Høydalsfjorden og Osenvassdraget. Konfliktpotensialet er lågt. Nærmare Eikefjorden går korridor C2 vestover mot Sandvika og kryssar eit lokalt viktig friluftsområde. Det same gjeld ein variant som går i bru over Leversundet mot Grov. Denne kryssinga gjev korridor C2 eit noko høgare konfliktpotensiale enn korridor C1 som i stor grad følgjer eksisterande veg fram til Eikefjord, men legg seg aust for Eikefjord sentrum for tilkopling til rv 5. Nærmiljøverdiane kring Eikefjord sentrum vert ikkje råka.

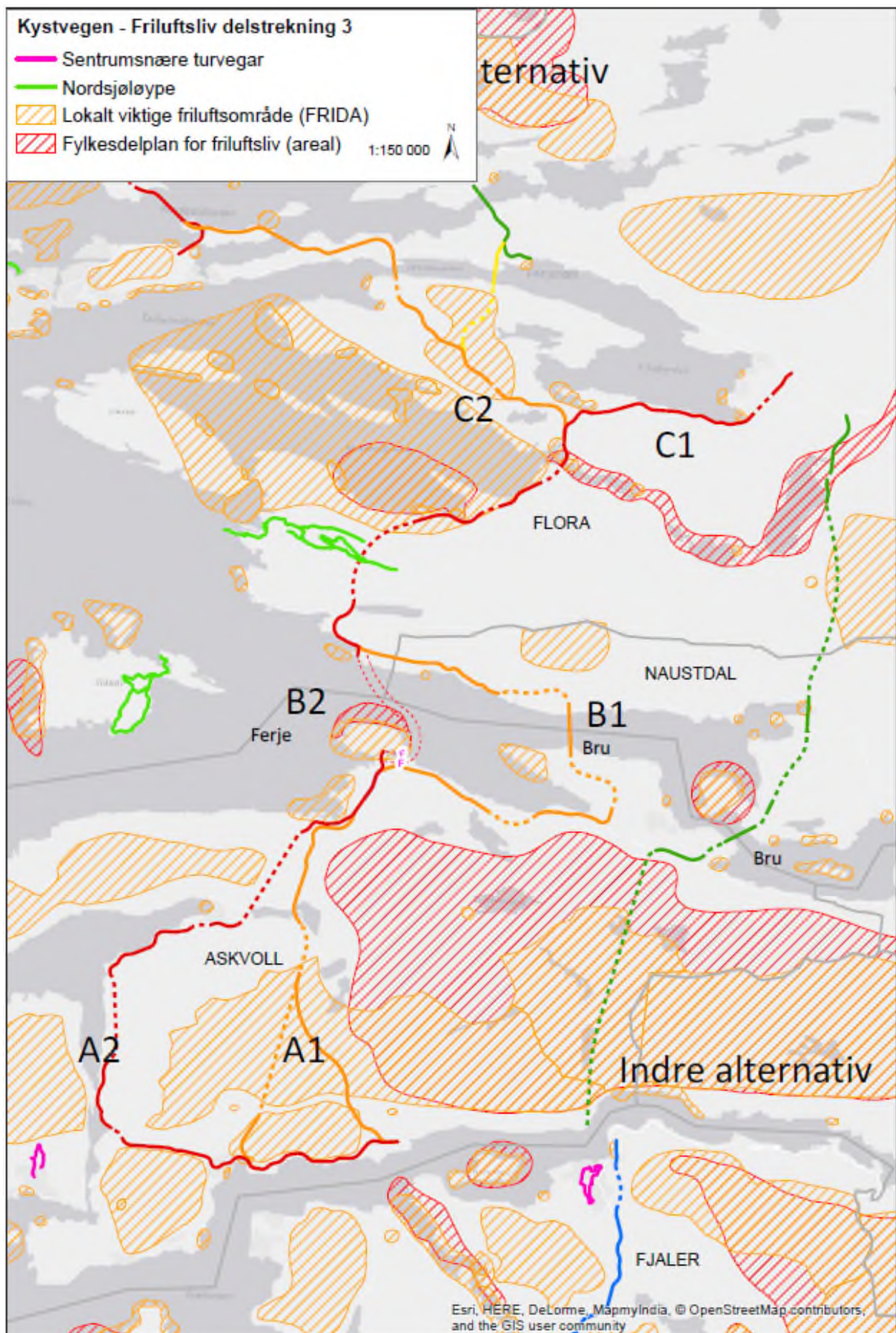
Indre alternativ

Den indre korridoren går for det meste i tunnel frå Dalsfjordbrua fram til bru over Ålesundet og vidare med lange tunnelstrekningar til påkopling med rv5 vest for Storebru. Langs denne korridoren ligg det fleire lokale friluftsområde ved Førdefjorden og eit statleg sikra friluftsområde på Russenes. Korridoren svingar seg utanom desse områda, men brua over Førdefjorden vil kunne ha ein viss fjernverknad for området på Russeneset. Konfliktpotensialet med naturmangfald er minimalt. Vidare passerer korridoren eit lokalt viktig friluftsområde i Nordvika Redalen. Deretter er det lang strekning med tunnel før kryssing av Osenvassdraget som er eit regionalt viktig friluftsområde, før tilkopling til rv 5.

Oppsummering

På denne delstrekninga er det fleire alternative korridorar. Eit ytre alternativ med variantar og eit indre alternativ. Det indre alternativet går for det meste i tunnel fram til bru over Ålesundet og vidare med lange tunnelstrekningar til påkopling med rv5 vest for Storebru. Konfliktpotensialet med er størst med friluftsområdet kring Russeneset og Osen vassdraget.

Ytre alternativ med variantar har større grad av veg i dagen og følgjer ein del dagens veg. Alternativa kryssar nærmiljø knytt til busetnad og friluftsområde. Konfliktpotensialet er størst for variant A1 ved Rivedal og for korridor C2 som går vestover før Eikefjorden via Sandvika over til rv 5 ved Helgøya.



Figur 4: Temakart nærmiljø og friluftsliv på delstrekning 3, kystvegen. Statens Vegvesen.

3.4 Delstrekning 4 Grov–Sørdalen

Indre alternativ (rv. 5 til Myklebustdalen)

Denne korridoren har lågt konfliktpotensiale på grunn av lang tunnel under lokale friluftsområde. Det er også lite busetnad og nærmiljø i denne korridoren. Det er heller ikkje registrert lokale turveggar som kjem i konflikt med korridoren.

Ytre alternativ (Grov til Myklebustdalen)

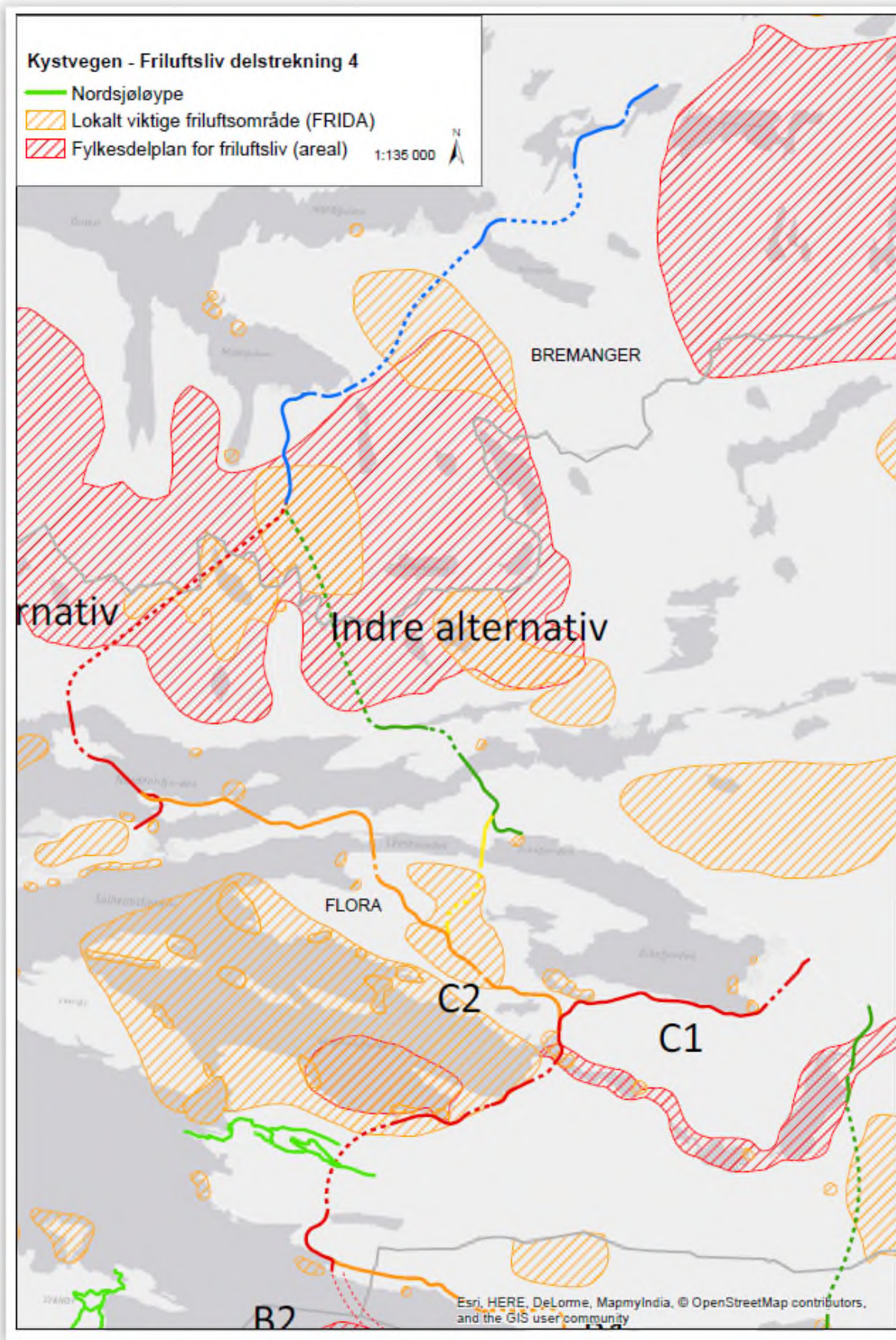
Ytre korridor har ei strekning ved Massøya med nærføring til lokalt viktig friluftsområde, men går elles i tunnel under registrerte friluftsområde. Korridoren går gjennom eit nytt landskap etter brua over Helgøya, vidare mot Florø. I området ligg eit bustadmiljø i Bjørnsetvika som får endringar i sitt nærmiljø og dette eit noko auka konfliktpotensiale for denne korridoren.

Felles strekning Myklebustdalen–Sørdalen

Første del av denne korridoren fram til Svelgen er planavklart med kommunedelplan. Konsekvensutgreiinga til kommunedelplanen viser størst konfliktpotensiale bak Svelgen sentrum og området ved Rise. Frå Svelgen går korridoren vidare først i tunnel og deretter langs eksisterande veg. Konfliktpotensialet er samla sett lågt.

Oppsummering

Korridorane på denne strekninga går i stor grad utanom busetnaden og i lange tunnelar under friluftsområde. Difor er konfliktpotensiale samla sett lågt. Fordi ytre alternativ går nærmare busetnad ved passering Florø, har dette alternative det høgaste konfliktpotensiale på strekninga.



Figur 5: Temakart nærmiljø og friluftsliv på delstrekning 4, kystvegen. Statens vegvesen.

3.5 Delstrekning 5 Sjørdalen–Naveosen

Indre alternativ Kollset–Bryggja

Korridoren følger i stor grad eksisterande veg langs fjorden austover, med nokre nye tunnelar for å komme forbi vanskeleg vegparti med dårleg kurvatur. Langs Rugsundet er det noko konsentrert busetnad og deira nærmiljø vil verte påverka noko av denne korridoren, mellom anna på grunn av meir trafikk.

Vegkorridoren går i ny bru over Nordfjorden ved Oteren, men kjem ikkje i konflikt med nærmiljø og friluftsliv i dette området.

Ytre alternativ Kollset–Bryggja

Den ytre korridoren går i to variantar over Nordfjorden. Begge variantane kjem lite i konflikt nærmiljø- og friluftslivsverdiar. Variant A1 kjem noko nærmare busetnaden på Nordfjordsida enn alternativ A2.

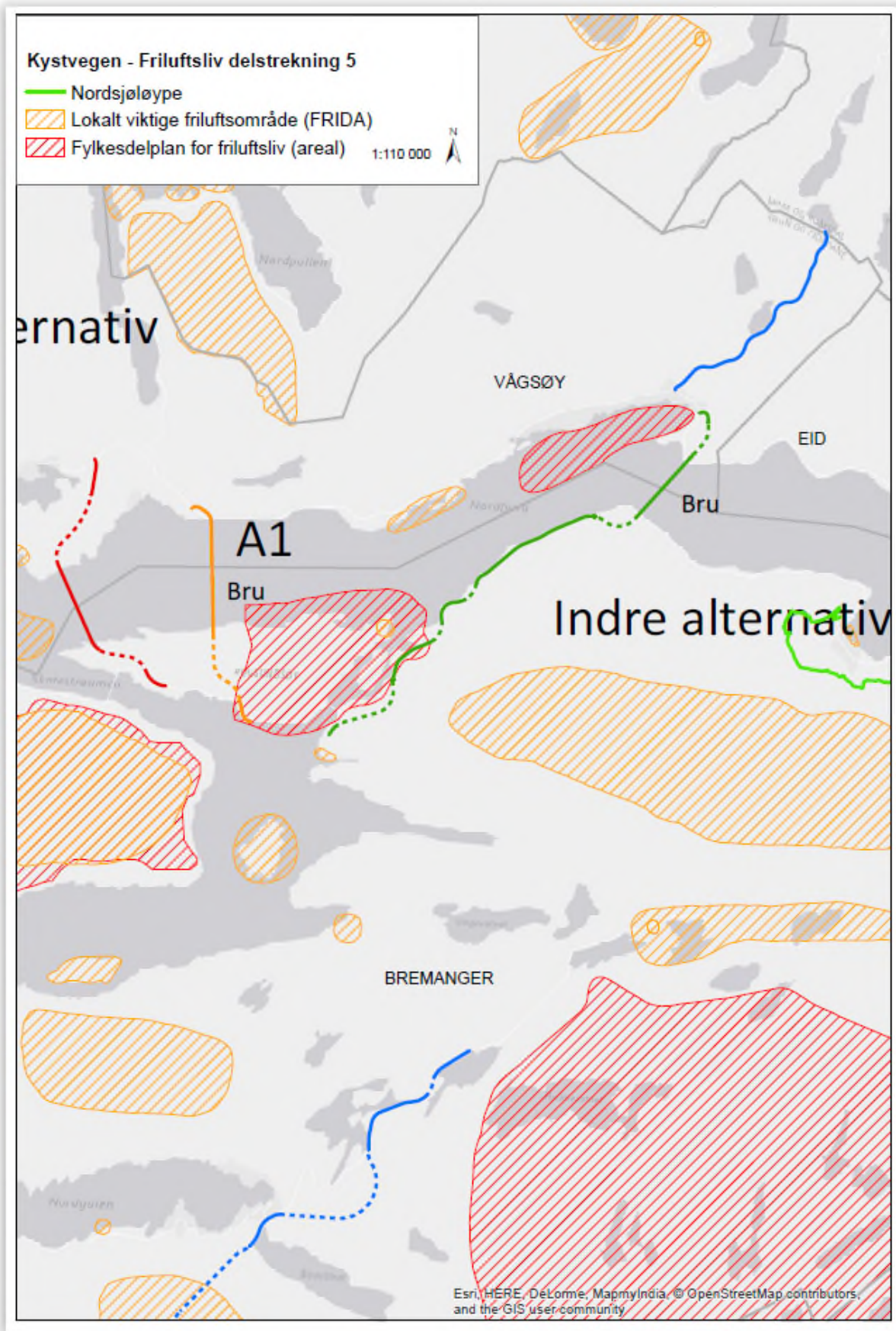
Felles strekning til Møre og Romsdal fylkesgrense

Korridoren følger eksisterande veg fram til fylkesgrensa og går gjennom område med konsentrert busetnad og skule på Bryggja. Dette er nærmiljø som får noko endra belastning ved høgare trafikk. Endringa vert ikkje vesentleg i og med at rv 15 går der i dag.

Utover dette påverkar ikkje korridoren område registrert som friluftområde.

Oppsummering

Ingen av korridorane kjem i direkte konflikt med verdifulle område for nærmiljø og friluftsliv, men passerer i randsona på slike. Nærmiljø knytt til busetnaden vert noko påverka ved at ny veg følger eksisterande vegkorridor. Trafikken vil auke og dette vil belaste områda meir enn i dag.



Figur 6: Temakart nærmiljø og friluftsliv på delstrekning 4. Statens vegvesen.

4 OPPSUMMERING DELSTREKNINGAR

Delstrekning 1 Sløvåg–Rutledal

Den aktuelle vegkorridoren på delstrekninga har lågt konfliktpotensiale med nærmiljø og friluftsliv. I samband med seinare detaljert planlegging må det gjerast optimalisering av veglinja slik at lokale turveggar og friluftsområde kan nyttast som i dag. Optimalisering kan medføre forskyving av veglinje og andre avbøtande tiltak for å erstatte område som eventuelt vert råka.

Delstrekning 2 Rutledal–Dalsfjordbrua

Den aktuelle vegkorridoren har også på denne delstrekninga lågt konfliktpotensiale med nærmiljø og friluftsliv. I samband med seinare detaljert planlegging må det også her gjerast optimalisering av veglinja slik at lokale nærmiljø og turområde vert teke omsyn til. Optimalisering kan medføre forskyving av veglinje og andre avbøtande tiltak for å erstatte område som eventuelt vert råka.

Delstrekning 3 Dalsfjordbrua–Grov (rv. 5)

På denne delstrekninga er det fleire alternative korridorar. Eit ytre alternativ med variantar og eit indre alternativ. Det indre alternativet går for det meste i tunnel fram til bru over Ålesundet og vidare med lange tunnelstrekningar til påkopling med rv5 vest for Storebru. Konfliktpotensialet er størst med friluftsområdet kring Russeneset og Osen vassdraget.

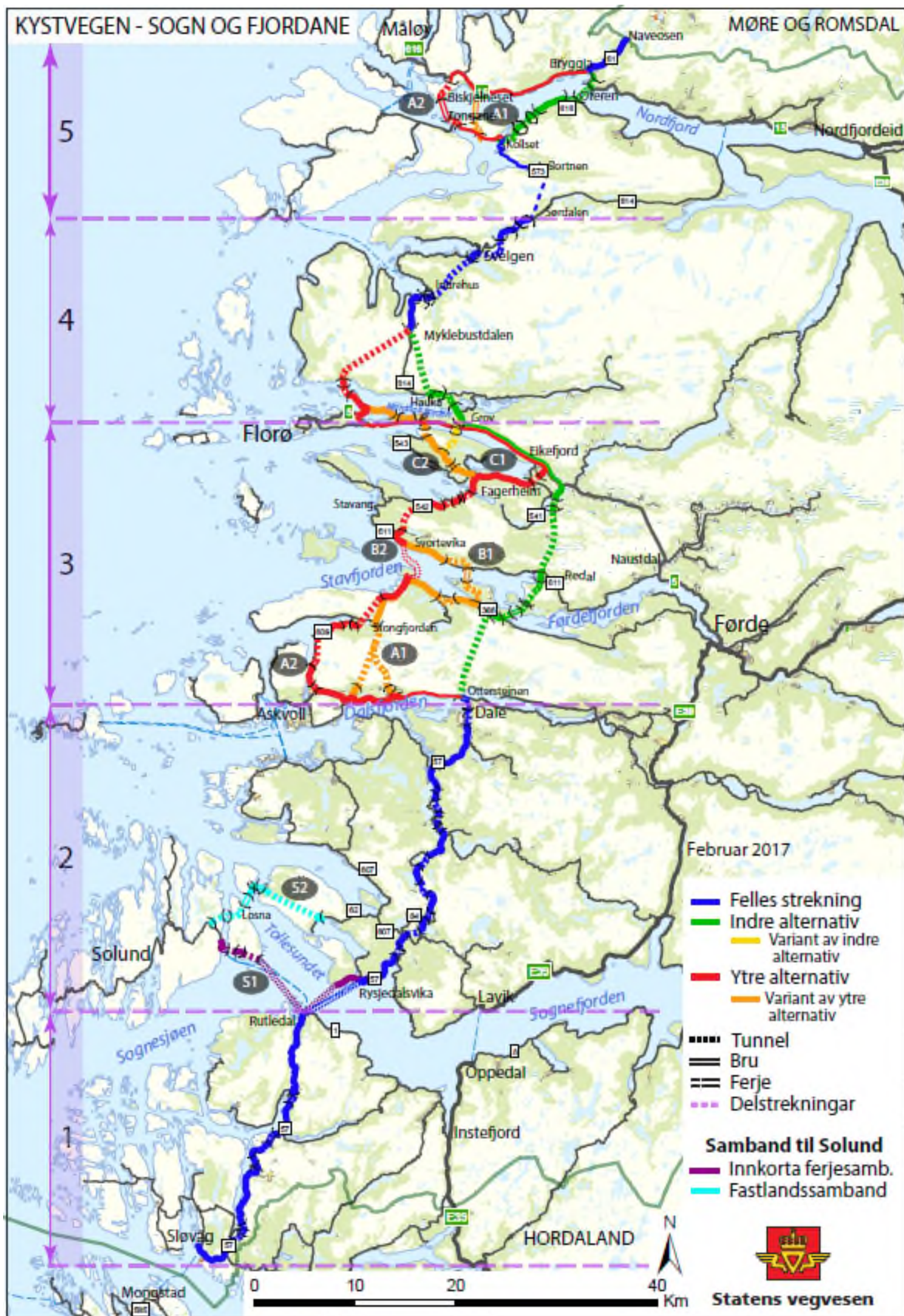
Ytre alternativ med variantar har større grad av veg i dagen og følgjer ein del dagens veg. Alternativa kryssar nærmiljø knytt til busetnad og friluftsområde. Konfliktpotensialet er størst for variant A1 ved Rivedal og for korridor C2 som går vestover før Eikefjorden via Sandvika over til rv 5 ved Helgøya.

Delstrekning 4 Grov–Sørdalen

Korridorane på denne strekninga går i stor grad utanom busetnaden og i lange tunnelar under friluftsområde. Difor er konfliktpotensiale samla sett lågt. Fordi ytre alternativ går nærmare busetnad ved passering Florø, har dette alternative det høgaste konfliktpotensiale på strekninga.

Delstrekning 5 Sørdalen–Naveosen

Ingen av korridorane på denne delstrekninga kjem i direkte konflikt med verdifulle område for nærmiljø og friluftsliv, men passerer i randsona på slike. Nærmiljøa knytt til busetnaden vert noko påverka ved at ny veg følgjer eksisterande vegkorridor. Trafikken vil auke og dette vil belaste områda meir enn i dag.



Figur 7: Oversikt delstrekningar kystvegen. Statens Vegvesen.

5 KOMBINASJONSALTERNATIV OG TILRÅDING

5.1 Vurdering av kombinasjonsalternativa

For å kunne samanlikne samanhengande kystvegtraséar er det sett saman 7 kombinasjonsalternativ som analysegrunnlag. Kombinasjonane er vist på neste side.

Kombinasjonar	Nærmiljø og friluftsliv
Kombinasjon A – Indre trasé	Denne kombinasjonen kjem best ut på grunn av lange strekningar i tunnel og lange strekningar i dagens vegkorridor, på delstrekningane 3. Denne kombinasjonen har det lågaste konfliktpotensialet av kombinasjonane.
Kombinasjon B – Ytre trasé	Denne kombinasjonen har eit noko høgare konfliktpotensiale enn kombinasjon A, men lågare enn C fordi det berre kryssar eit av konfliktområde (Sandvik/Sandvikbotnen i Flora)
Kombinasjon C – innkorting nord-sør	Denne kombinasjonen har det høgaste konfliktpotensiale, på grunn av meir veg i daglinje som kjem nær/kryssar busetnad og område med friluftslivsverdiar . Dette gjeld dei områda Holmedal/Rivedal i Askvoll og Sandvik/Sandvikbotnen i Flora.
Kombinasjon D – utbetring av dagens veg	Denne kombinasjonen har eit noko høgare konfliktpotensiale enn kombinasjon A og F, men lågare enn C fordi det berre kryssar eit av konfliktområde (Holmedal/Rivedal)
Kombinasjon E – ytre trasé med ferjer	Denne kombinasjonen har eit noko høgare konfliktpotensiale enn kombinasjon A, men lågare enn C fordi det berre kryssar eit av konfliktområde (Sandvik/Sandvikbotnen i Flora)
Kombinasjon F – kurve indre-ytre	Likt konfliktpotensiale med kombinasjon A på grunn av lange strekningar i tunnel på delstrekning 3.
Kombinasjon G– Kurve ytre-indre-ytre	Denne kombinasjonen har eit noko høgare konfliktpotensiale enn kombinasjon A og F, men lågare enn C fordi det berre kryssar eit av konfliktområde (Holmedal/Rivedal)

5.2 Samla vurdering

Med omsyn til nærmiljø og friluftsliv er det ikkje identifisert vesentlege konflikhtar i nokon av kombinasjonane. Grunnen til dette er at store deler av vegen går i same korridor som dagens veg og at ein med optimalisering i detaljprosjekteringa vil kunne gå utanom eller iverksetje avbøtande tiltak.

Om ein skal rangere kombinasjonane er det A og F som kjem best ut på grunn av lange strekningar i tunnel i delstrekning 3. Dette reduserer naturleg konfliktpotensialet. Deretter kjem alternativ B og E fordi dei kryssar berre eit av konfliktområda Holmedal/Rivedal i Askvoll og Sandvik/Sandvikbotnen i Flora. Størst konfliktpotensiale har C fordi dei begge kryssar begge desse konfliktområda.

Samla sett har ingen av kombinasjonane slikt konfliktpotensiale nærmiljø og friluftsliv at det bør ha avgjerande vektning når endeleg alternativ skal veljast.

Kart som viser kombinasjonane



Kombinasjon A



Kombinasjon B



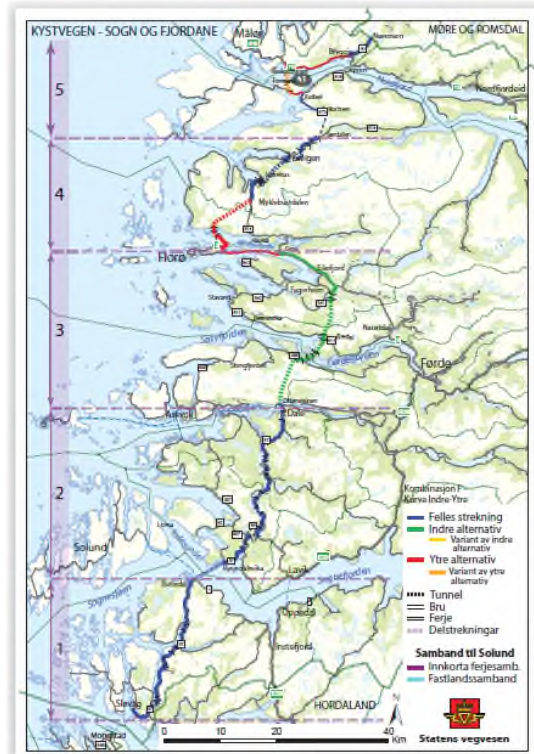
Kombinasjon C



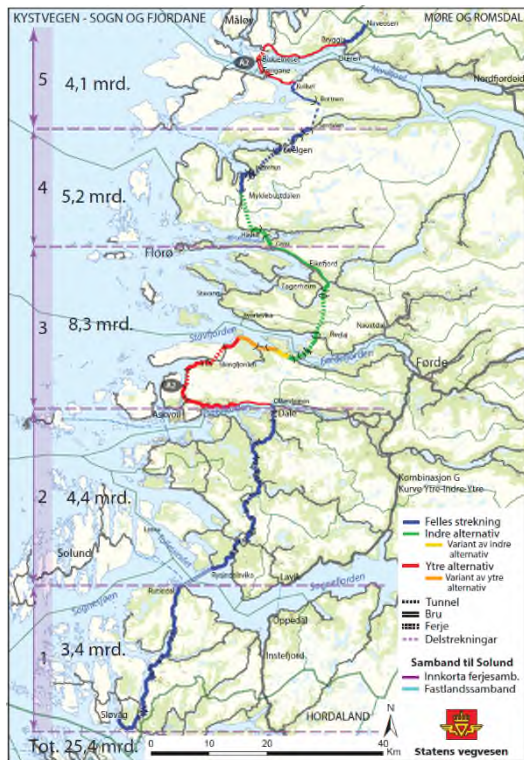
Kombinasjon D



Kombinasjon E



Kombinasjon F



Kombinasjon G

Kjelder

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

Naturbase.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/>

Gulen Kommune, viltkartlegging 2006



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

vegvesen.no

Trygt fram sammen