

# Balestrand kommune

## Kommunedelplan for Esefjorden

**Oppdragsgiver**  
**Oppdrag**  
**Rapport type**  
**Prosjektnr.**  
**Dato**

Balestrand kommune  
Kommunedelplan for Esefjorden  
KU - nærmiljø og friluftsliv  
16003  
21.10.2016

KU - nærmiljø og friluftsliv



## Balestrand kommune | KU for Nærmiljø og Friluftsliv

<b>Innhold:</b>	<b>side</b>
<b>1 Bakgrunn</b>	<b>3</b>
<b>2 Utredningsbehov skissert i planprogrammet</b>	<b>3</b>
<b>3 Metode</b>	<b>3</b>
<b>4 Influensområde og delområder</b>	<b>5</b>
4.1 Influensområdet	5
4.2 Delområdene	5
<b>5 Verdisetting</b>	<b>9</b>
5.1 Esefjorden	9
5.2 Nordsiden av Esefjorden	10
5.3 Sørsiden av Esefjorden	11
5.4 Esebotn	12
5.5 Tjugum	13
<b>6 Omfang av tiltak</b>	<b>14</b>
6.1 Alternativ 0	14
6.2 Alternativ 1 – Bru over Esefjorden	15
6.3 Alternativ 2 – Utbedring av dagens trase med tunnel som rassikring	21
<b>7 Konsekvens</b>	<b>25</b>

## 1 Bakgrunn

Strekningen langs Fv. 55 rundt Esefjorden er rasutsatt. Balestrand kommune har derfor satt i gang arbeidet med en kommunedelplan for strekningen. I arbeidet skal en bru over Esefjorden vurderes. I tillegg skal det vurderes hvilke konsekvenser en opprusting og rassikring av veggen rundt Esefjorden vil få. For å avklare hvilken type bro og vegløsning som skal utredes er det gjennomført et forprosjekt som har tatt for seg en rekke ulike alternativ. I forprosjektet foreligger det anbefalinger for hvilke alternativ som skal utredes videre.

Med et 0-alternativ som beskriver dagens situasjon, så vil det totalt være tre alternativ som konsekvensutredes i denne rapporten.

## 2 Utredningsbehov skissert i planprogrammet

Denne rapporten tar for seg temaet nærmiljø og friluftsliv. I planprogrammet fastsatt 26.09.2013 fremgår det at blant annet følgende skal vurderes:

### «Friluftsliv

*Avklare om og i kva grad tiltaket vil komme i konflikt med utøving av friluftsliv.*

### **Tilgang til uteområder, tjenester m.v.**

*Avklare om ei bru vil gje endra tilgang til uteområder, som friområde og friluftsområde. Det skal vurderast om og i kva grad folk får endra tilgang på tenester.*

### **Konsekvenser for folk si helse – ulukker**

*Avklare om tiltaket har nokre verknader på helsemessige faktorar, og med det kan påverke folk i området si helse. Det skal bli gjort ei særskild vurdering av endringar i fare for trafikkulukker og andre ulukker på veggen sett opp mot dagens situasjon.»*

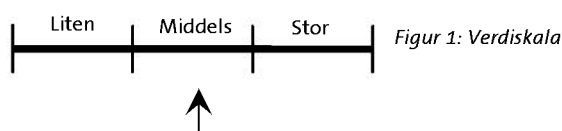
## 3 Metode

Statens vegvesen sin håndbok V712 er lagt til grunn for konsekvensutredningen.

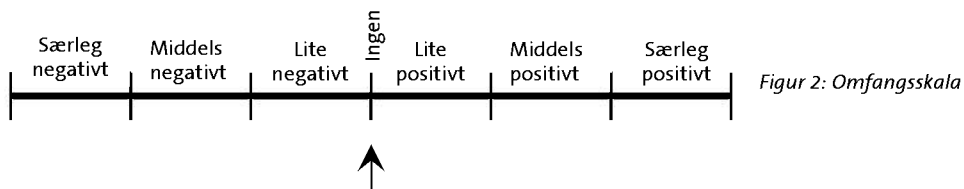
Arbeidet er delt inn i følgende faser:

- Inndeling i influensområde og delområder
- Innhente data
- Vurdere verdien til de ulike delområdene
- Vurdere omfanget av de ulike tiltakene
- Vurdere konsekvensen av de ulike tiltakene
- Avklare behov for avbøtende tiltak

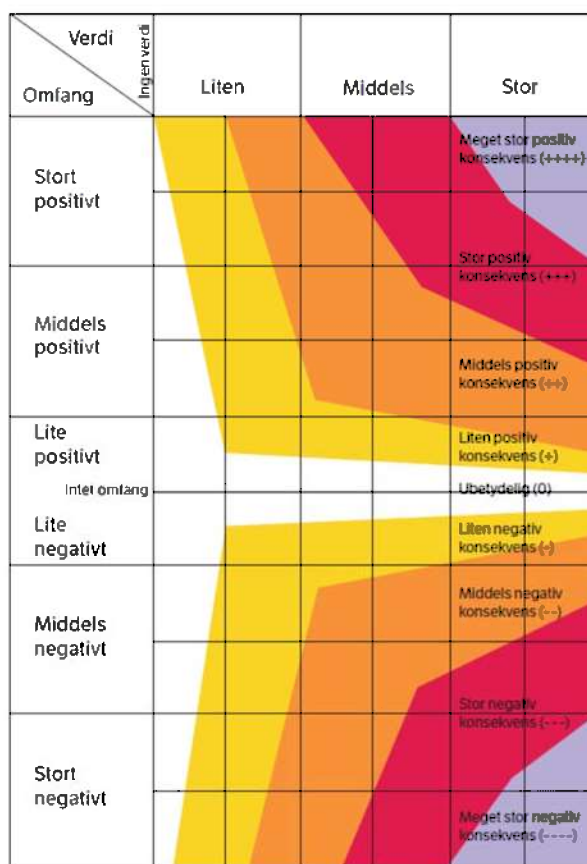
Verdivurderingen for nærmiljø og friluftsverdi tar utgangspunkt i bruksintensitet. Dette er vanskelig å måle. Det legges derfor til grunn at tett befolkede områder har høyere bruksintensitet enn tynt befolkede områder



Omfanget sier noe om i hvor stor grad tiltaket påvirker influensområdet. I omfangsvurderingen benyttes også en skala. Som vist under strekker skalaen seg fra særlig negativ til særlig positiv.



Til slutt vurderes konsekvensen av tiltaket. Dette gjøres ved å benytte en konsekvensvifte fra Statens håndbok V712. I konsekvensvifta sammenstilles verdi og omfang. Verdiskalaen beskrevet over utgjør x-aksen, mens omfangsskalaen utgjør y-aksen.



Figur 3: Konsekvensvifte fra Statens vegvesen sin håndbok V712

## 4 Influensområde og delområder

### 4.1 Influensområdet

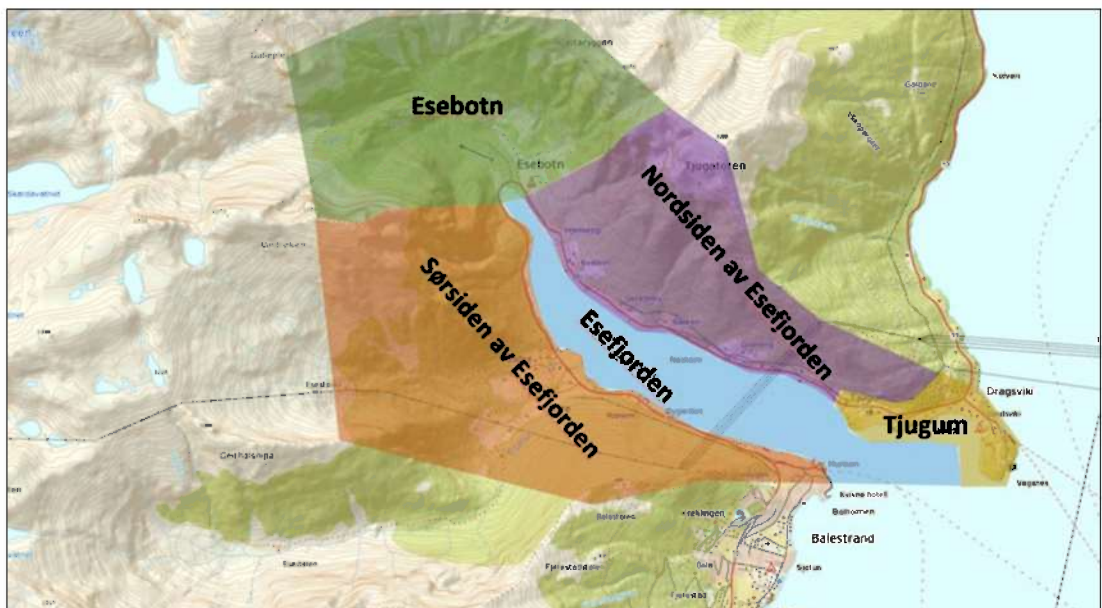
Et influensområde er det området et tiltak er antatt å kunne påvirke. Influensområdet har av den grunn som regel en større utstrekning enn kun selve tiltaket. Influensområdet i denne utredningen er avgrenset fra fjordmunningen av Esefjorden og av fjellene som omkranser fjorden og Esebotn.



Figur 4: Avgrensning av influensområdet

### 4.2 Delområdene

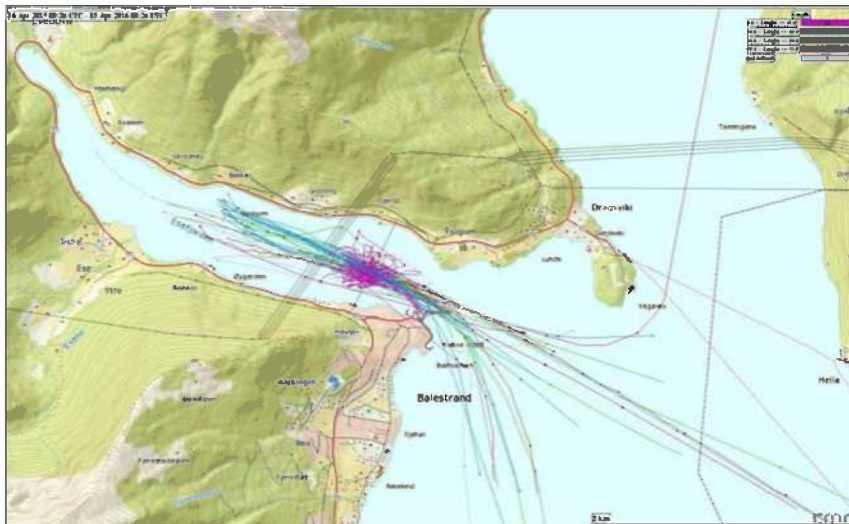
Det er valgt å dele inn influensområdet i fem underordnede delområder. Dette er områder med ulik karakter og/eller ulik bruk.



Figur 5: Kartet illustrerer de ulike delområdene

### Esefjorden

Delområdet utgjør selve fjordspeilet. I fylkesatlasen er Esefjorden definert som et lokalt viktig friluftsområde. Fjorden er om lag 4 km lang og er svært grunn. Friluftslivet i delområdet vil naturligvis være relatert til sjøliv.



Figur 6: AIS-plott fra Kystverket



Figur 7: Esefjorden sett fra Tressneset.

Det er lite skipstrafikk på den indre delen av fjorden. AIS-plott fra Kystverket viser at store fartøy som for eksempel cruiseskip snur rett nord for Balestrand. Videre er det registrert noe båttrafikk med store fritidsbåter og fiskefartøy fra Balestrand og inn til Ytre Ese. Blant disse er det både yachter og seilbåter. Fra Ytre Ese og inn mot Esebotn er det ikke registrert skipstrafikk i AIS-plottet. Eventuell båttrafikk i det indre området vil derfor hovedsaklig være mindre fritidsfartøy.

### Nordsiden av Esefjorden

Nordsiden av Esefjorden består av bratte fjellsider og spredt bebyggelse langs Fv.55. På grunn av topografien er aktiviteten knyttet til opphold og ferdsel langs fjorden. Det er en merket tursti opp til Tjugatoten, men utgangspunktet for denne turen er fra Lunde.

Fv. 55 har en relativt lav trafikkmengde med en ÅDT på 650.



Figur 8 og 9: Figur 8 viser deler av Esefjordens nordside, med en blanding av jordbruksareal og skog. Figur 9 viser dagens veg som ligger tett på bebyggelsen i bratt terreng.

### Sørsiden av Esefjorden

I likehet med nordsiden av Esefjorden består sørsiden av bratte fjellsider, men bebyggelsen er i stor grad konsentrert rundt Ese. Fra Ese er det turstier innover Esedalen, opp mot Esestølen og opp til Vindreken. Dette er områder som er registrert som lokalt viktige friluftsområder.

ÅDT langs Fv 55 er 650.



Figur 10 og 11: Figur viser området under Vindreken. Området er ubebygget, bratt og rasutsatt. Figur 11 viser deler av Balestrand tettsted.



Figur 12: Sørsiden av Esefjorden.

### Esebotn

Esebotn innerst i Esefjorden er et relativt flatt område omkranset av bratte fjell på alle kanter. Det er ingen bosetting i Esebotn. Men det er opparbeidet en skytebane. Det ligger også en campingplass på nordsiden av Esebotn.



Figur 13 og 14: Figur 13 er tatt fra Ese mot Esebotn. Figur 14 er fra nordsiden av Esebotn, ved avkjøring til campingplass. Bildet viser også to syklister på veg i ut fjorden.

### Tjugum

Delområdet Tjugum ligger på nordsiden av munningen til Esefjorden. Innenfor området ligger Tjugum kirke og prestegård. Deler av området er registrert som regional viktig friluftsområde og er opparbeidet med et parkpreg. Strandsone på Lunde er statlig sikret. Lunde er også utgangspunkt for turer i retning Tjugatoten.

Delområdet har spredt bosetting, campingplass og fergeforbindelse til Hella og Vangsnes. ÅDT langs Fv. 55 er 650, mens den på Fv 13 i Dragsvik er 500.



Figur 15: Bildet er tatt i retning Tjugum og Balestrand tettsted, samt fjordmunningen og Sognefjorden.

### Generelt for alle delområdene

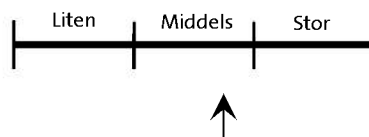
De fleste service- og fritidstilbud/aktiviteter er knyttet til tettstedet Balestrand. Dette gjør Balestrand til et viktig målpunkt for hele influensområdet.

## 5 Verdisetting

### 5.1 Esefjorden

	Liten verdi	Middels verdi	Stor verdi
Tilgang til uteområder	-	-	-
Friluftsliv og folkehelse		<p>Esefjorden er en fjordarm til Sognefjorden. Fjordarmen danner et mindre og lunere landskapsrom i kontrast til selve Sognefjorden.</p> <p>Området er registrert som et lokalt viktig friluftsområde, men nærheten til Balestrand med sin innbyggere og besøkende skaper et potensiale for mye bruk.</p>	
Tilgang til tjenester	-	-	-
Støv og støy			Støy fra landareal kan også påvirke bruken og opplevelsen av å være på fjorden.
Fritids- og andre eiendommer	-	-	-

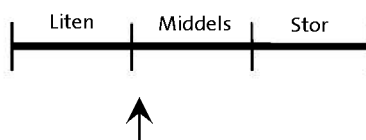
Verdien vurderes til middels.



## 5.2 Nordsiden av Esefjorden

	Liten verdi	Middels verdi	Stor verdi
Tilgang til uteområder	Det er få bosatte på nordsiden av Esefjorden. Opparbeidede utområdene er tilknyttet private eiendommer og er ikke tilgjengelig for allmennheten.		
Friluftsliv og folkehelse	På grunn av topografien fremstår store deler av området som utilgjengelig. Ferdsel og friluftsliv er først og fremst knyttet til Fv 55 og strandsonen.  I tillegg er det merke turstier i øst-vest retning på fjellryggene nord for fjorden.		
Tilgang til tjenester		Innbyggerne i området er avhengig av å reise for å nå nødvendige tjenester og servicetilbud.	
Støv og støy			Til tross for lave trafikkmengde vektlegges temaet tungt i tråd med nasjonale målsetninger.
Fritids- og andre eiendommer		Flere bolighus og gårdbruk. Enkelte av byggene har kulturhistorisk verdi.	

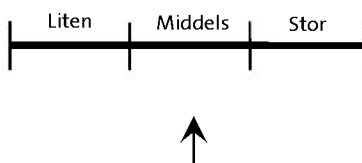
Verdien vurderes til middels til liten.



### 5.3 Sørsiden av Esefjorden

	Liten verdi	Middels verdi	Stor verdi
Tilgang til uteområder	I likhet med nordsiden av Esefjorden er det på sørsiden få bosatte, og de opparbeidede utområdene er tilknyttet private eiendommer som ikke er tilgjengelig for allmennheten.		
Friluftsliv og folkehelse		Fra Ese går det blant annet turstier innover Esedalen og de omkringliggende fjellområdene  Området er lett tilgjengelig for befolkningen i Balestrand.	
Tilgang til tjenester		Det ligger næringslokaler like øst for Ese. Utover dette er innbyggerne avhengig av å reise til tjenester og servicetilbud.	
Støv og støy			Til tross for lave trafikkmengde vektlegges temaet tungt i tråd med nasjonale målsetninger.
Fritids- og andre eiendommer		Flere bolighus og gårdbruk. Enkelte av byggene har kulturhistorisk verdi.	

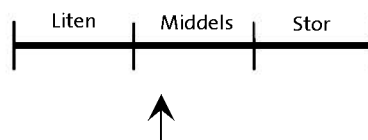
Verdien vurderes til middels.



## 5.4 Esebotn

	Liten verdi	Middels verdi	Stor verdi
Tilgang til uteområder	Det er ikke opprøyd egnet uterom eller friområder		
Friluftsliv og folkehelse	Området er ikke registrert som et viktig friluftsområde, men er omkranset av mektige omgivelser.  Det er opparbeidet en skytebane i Esebotn.		
Tilgang til tjenester		Campingplass	
Støv og støy			Til tross for lave trafikkmengde vektlegges temaet tungt i tråd med nasjonale målsetninger.
Fritids- og andre eiendommer		Campingplass med autentiske bygg fra 60-tallet.	

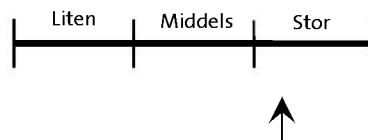
Verdien vurderes til middels.



## 5.5 Tjugum

	Liten verdi	Middels verdi	Stor verdi
Tilgang til uteområder			Tjugum kirke, prestegården, aboret og friområde har en parkmessig opparbeiding og utgjør et regionalt og nasjonalt viktig område.
Friluftsliv og folkehelse		Området har badeplass og er utgangspunkt for turer i retning Tjuganoten.	
Tilgang til tjenester			Området har Kirke og gravsted, overnattingstilbud og fergeforbindelse til Hella og Vangsnes. Fergesambandene er viktige forbindelser i retning Voss/Bergen og Leikanger/ Sogndal.  Innbyggerene er ut over dette avhengig av å reise til andre nødvendige servitilbud og tjenester.
Støv og støy			Til tross for lave trafikkmengde vektlegges temaet tungt i tråd med nasjonale målsetninger.
Fritids- og andre eiendommer			Kirkebygg

Verdien vurderes til stor.



## 6 Omfang av tiltak

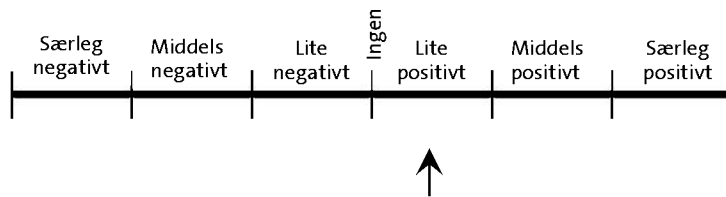
### 6.1 Alternativ 0

Alternativ 0 er en videreføring av dagens situasjon der dagens veg opprettholdes slik den er.

#### Esefjorden

En videreføring av dagens situasjon vil slå ut lite positivt for Esefjorden på grunn av at fjorden og friluftsområdet opprettholdes slik det er i dag. Og vil bli liggende som et uberørt gode for de som benytter området.

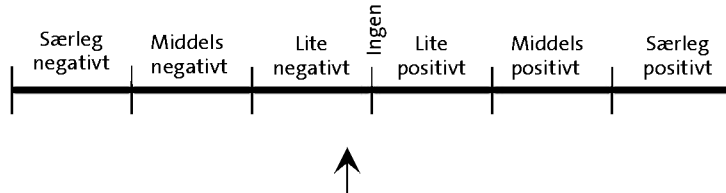
Omfanget vurderes til lite positivt.



#### Nordsiden av Esefjorden

Usikkerhet knyttet til tilbud og tjenester som følge av den rasbelastede vegen vil forbli uendret.

Omfanget vurderes fra intet til lite negativt omfang.

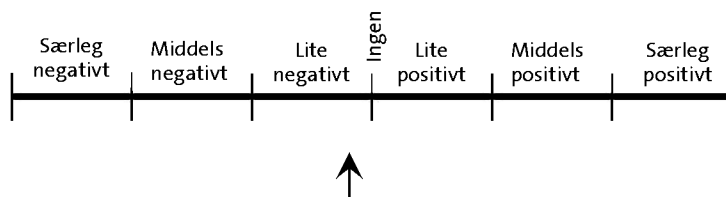


#### Sørsiden av Esefjorden

De samme forholdene som for nordsiden gjelder også i stor grad for sørsiden. Men sørsiden er ikke like sårbar i forhold til tilgang til tjenester. Men en rasstengt veg vil isolere bebyggelsen fra fergeforbindelsene fra Dragsvik.

Sørsiden av Esefjorden som friluftsområde vil ikke være berørt.

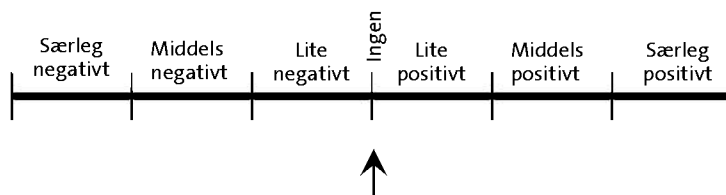
Omfanget vurderes fra intet til lite negativt.



### Esebotn

En opprettholdelse av dagens situasjon ansees ikke å ha noen omfang for Esebotn.

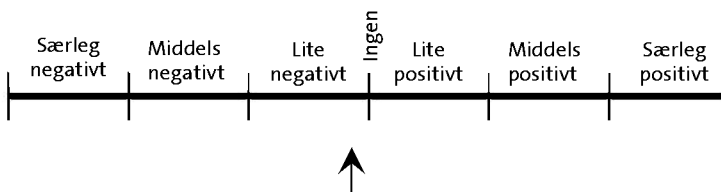
Omfanget vurderes til intet.



### Tjugum

I likhet med de øvrige delområdene så er det tilgjengeligheten til Tjugum som slår svakt negativt ut ved en opprettholdelse av dagens situasjon.

Omfanget vurderes fra intet til lite negativt.



### Oppsummering av alternativ 0

En opprettholdelse av dagens situasjon vil slå ut noe negativ i forhold til tilgang til tjeneseter.

Forhold knyttet til friluftsliv, uteområder, folkehelse og støy vil forbli uendret som følge av vegsituasjonen.

## 6.2 Alternativ 1 – Bru over Esefjorden

### Esefjorden

En bru vil i liten grad påvirke bruken av Esefjorden som friluftsområde, men enkelte båter vil få begrenset adgang som følge av seilingshøyden på en eventuell bru. Det er også påregnelig at friluftsområdet vil bli noe meir støybelastet som følge av trafikken på brua, men trafikken vil være liten.

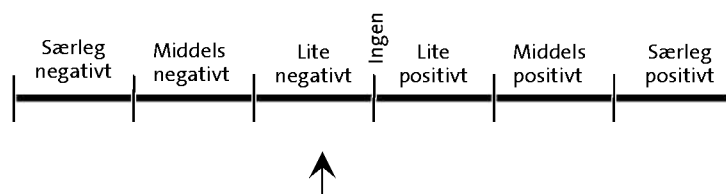


Figur 16: Bildet viser bru og indre del av Esefjorden



Figur 17: Bildet viser den ytre delen av Esefjorden med bru.

Samlet vurderes omfanget lite negativt.



### Nordsiden av Esefjorden

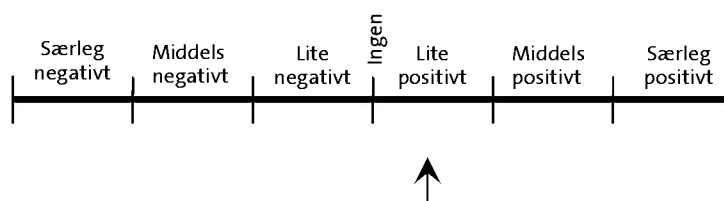
Alternativet vil gi redusert trafikk på nordsiden av Esefjorden, men samtidig sikre samme tilgjengelighet som i dag. Dette bedrer forholdene for friluftsliv og ferdsel langs dagens veg for myke trafikanter.



Figur 18: Ny bru og nytt bruhode på Gjerde

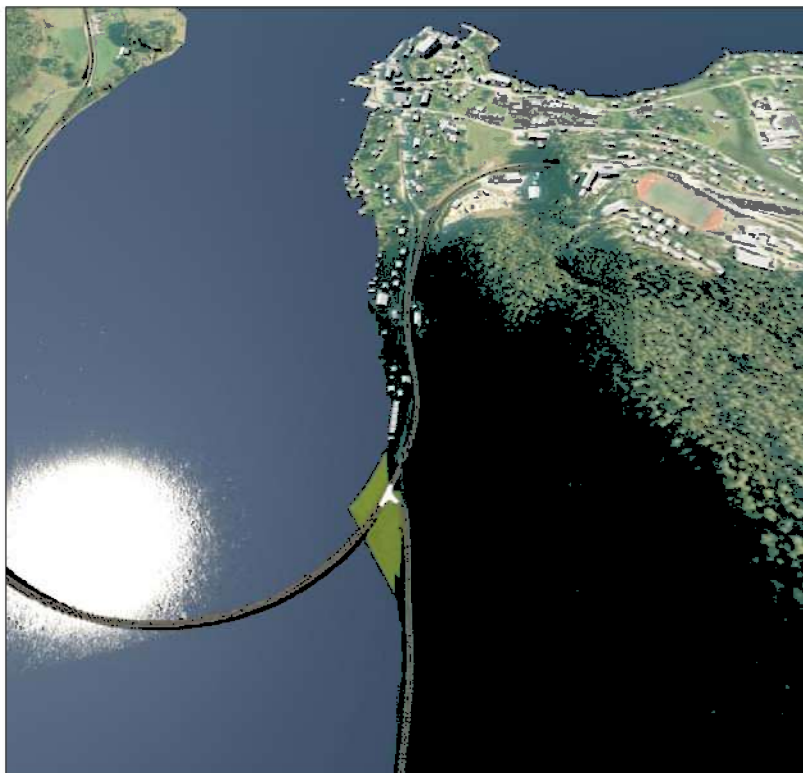
Det er også påregnelig av støv og støy bedres i delområdet som følge av ny bru. En bru vil også sikre tilgang på tjenester, uavhengig av rassetuasjonen langs dagens trase. For bebyggelsen på Gjerde vil nærmiljøet endre seg på grunn av bruhodet. Bebyggelsen vil ikke være direkte berørt.

Samlet vurderes omfanget til å være lite positivt.



### Sørsiden av Esefjorden

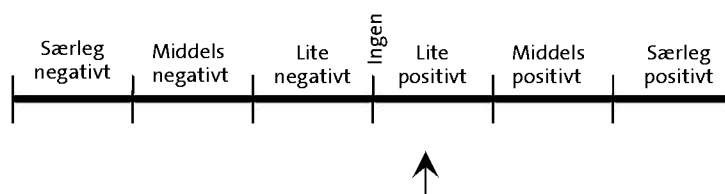
Det dominerende friluftslivet vil ikke være berørt av en bruforbindelse, men redusert trafikk bedrer forholdene for myke trafikanter langs dagens vegtrase. Den reduserte trafikken vil også bedre støyforholdene, selv om disse ikke ansees som problematiske i dag.



Figur 19: Bru og bruhode på Storesva. Brua berører ikke naustområdet direkte.

Naustområdet på Storesva vil forringes, men tiltaket vil trolig ikke kreve innløsning av nausteieendommer. Tjenestetilbudet vil bedres ved at forbindelsen mot Dragsvik ikke påvirkes av en eventuelt rasstengt veg.

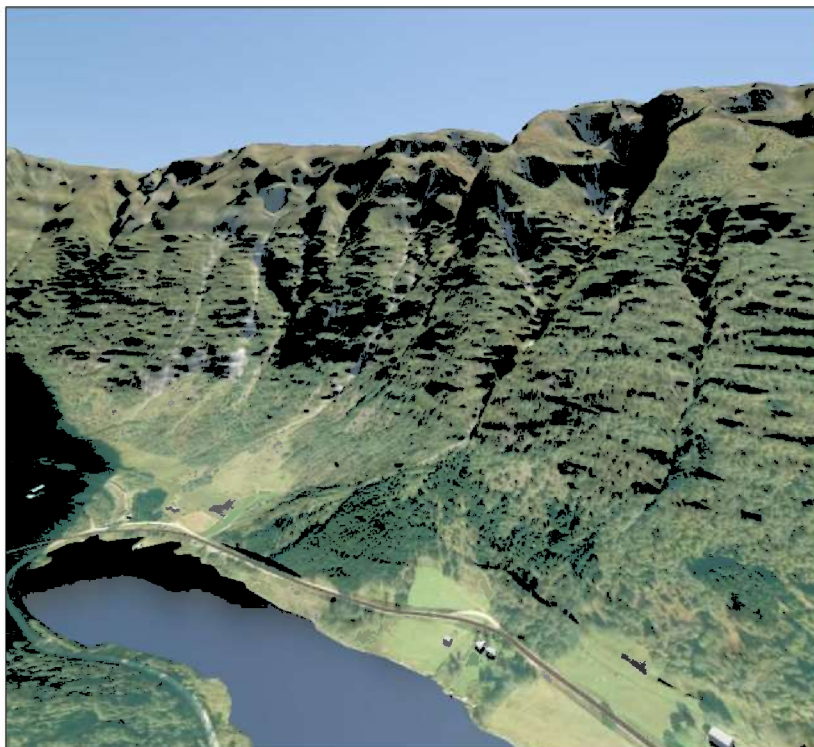
Samlet vurderes omfanget til lite positivt.



### Esebotn

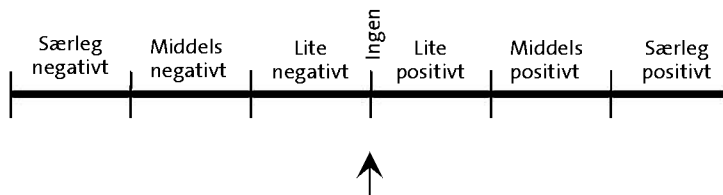
Et brualternativ vil ikke påvirke delområdet. Friluftsområder og nærområder vil ikke være berørt. Avstand til tjenestetilbud vil være tilnærmet lik som i dag.

Mindre trafikk vil gi mindre støy, men dagens støysituasjon er ikke problematisk.



Figur 20: En bruløsning vil ikke berøre Esebotn og dagens veg vil være som i dag.

Samlet vurderes omfanget til intet.

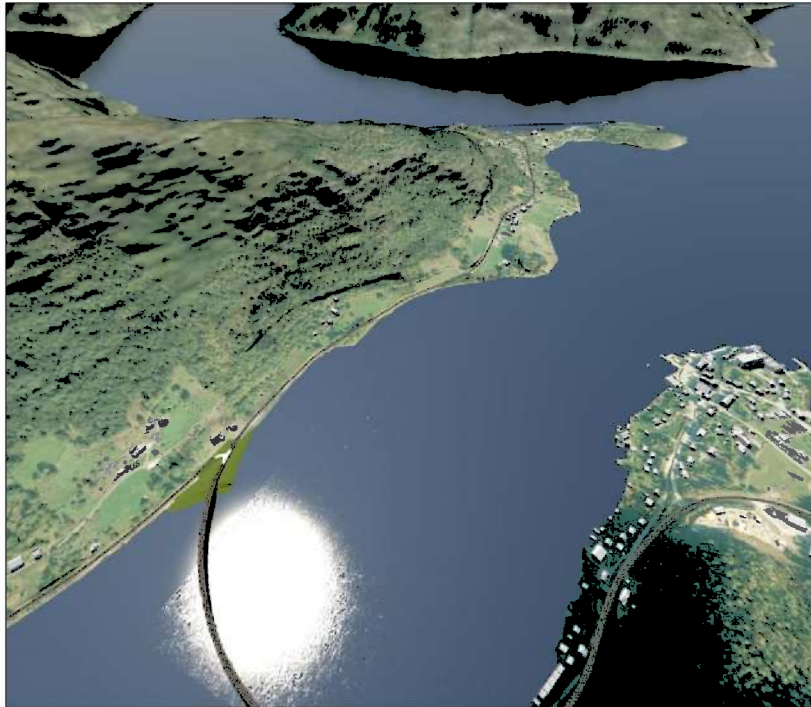


### Tjugum

Ute- og friluftsområdene på Tjugum vil ikke være direkte berørt av tiltaket. En bruløsning vil også gjøre området lettere tilgjengelig for flere, ved at reiseavstanden reduseres betydelig. Dette ansees som positivt.

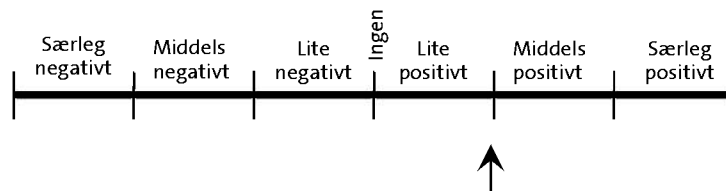
Tilgangene til tjenester vil også bli bedre, både som følge av redusert reisetid og som følge av at vegen ikke er påvirket av eventuelle rashendelser langs dagens trase.

Trafikken er ikke forespeilet å øke som følge av ny bruforbindelse og støysituasjonen vil forbli som i dag.



Figur 21: Tjugum vil ikke være direkte berørt av en bru. En bru vil også redusere avstanden mellom Tjugum og Balestrand tettsted.

Samlet vurderes omfanget til å være lite positivt til middels positivt.



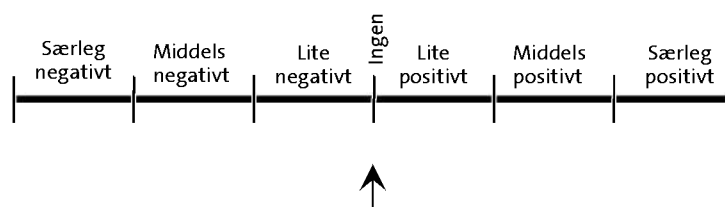
## 6.3 Alternativ 2 – Utbedring av dagens trase med tunnel som rassikring Esefjorden



Figur 22: Esefjorden som friluftslivs- og nærområde vil være urørt ved utbedring av dagens trase.

En utbedring av dagens trase med tunnel som rassikring vil ikke berøre Esefjorden og er vurdert til å ha intet omfang

Samlet vurderes omfanget til intet.



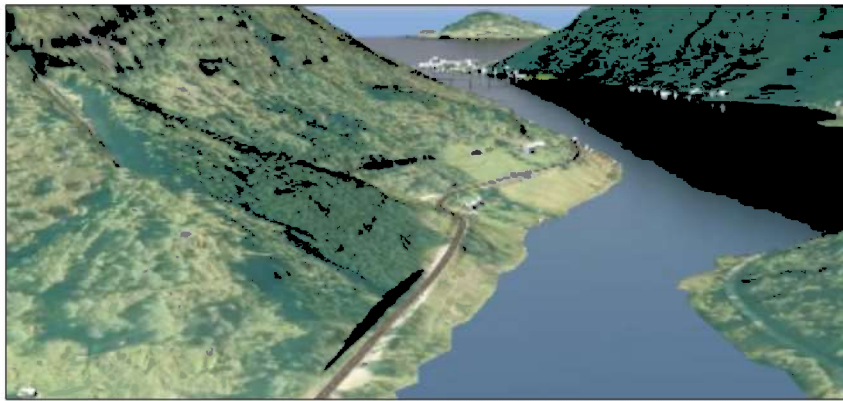
### Nordsiden av Esefjorden

Tunnel og utbedring av veg gir en tryggere forbindelse til Balestrand tettsted og reduserer faren for rasstenge veier. Dette bedrer tilgangen til tjenestetilbud.

Vegen på nordsiden av Esefjorden er stedvis dårlig og en utbedring med breddeutvidelse vil beslaglegge areal. Dette vil få negative konsekvenser for nærmiljøet, som vil bli rammet av fyllinger og skjæringer. Fra Esebotn og ut til Bakkeviki vil det også anlegges en parallell gang- og sykkelveg. Noe som beslaglegger ytterligere areal, men som også sikrer trygg ferdsel for myke trafikanter.

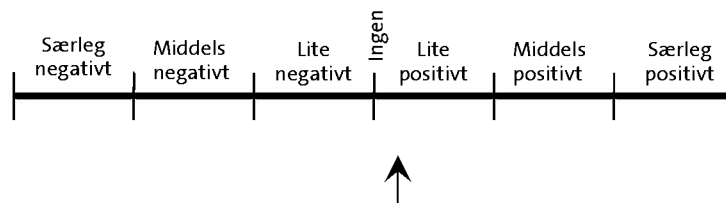
Bebyggelse kan bli direkte berørt.

Støyproblematikk forventes å være uendret.



Figur 23: En utbedring av dagens trase vil medføre nye skjæringer og fyllinger. Gang- og sykkelvegen i strandsonen vil også kreve betydelige areal.

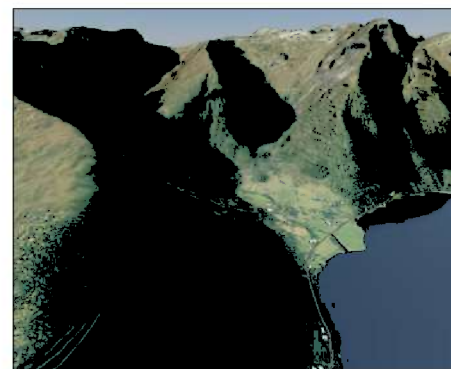
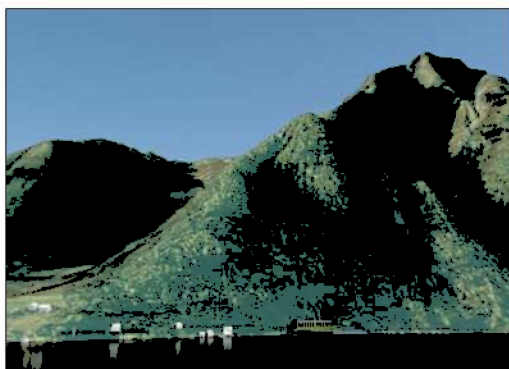
Samlet vurderes omfanget til å være intet til lite positivt.



### Sørsiden av Esefjorden

Ved en utbedring av dagens veg og etablering av tunnel så vil det bli et tunnelinnslag på sørsiden av Esefjorden. Tunnelinnslaget vil ikke være i konflikt med uteområder eller friluftsliv.

Forbindelsen til Balestrand vil forbli som før, men bebyggelsen på sørsiden av Esefjorden vil få en sikrere forbindelse mot Dragsvik.

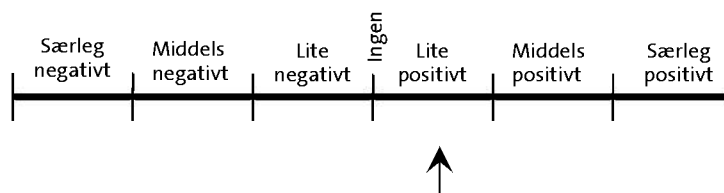


Figur 24 og 25: Deler av traseen vil gå i fjell som følge av rassikring. Strekning som ligger i dagen vil breddeutvides, samt at det etableres gang- og sykkelveg.

Deler av dagens veg vil bli liggende uten trafikk som følge av ny tunnel. Denne vegen vil da fungere som gang- og sykkeltrase, og vil være trygg og støyfri. Støyproblematikken forøvrig langs strekningen forventes uendret.

Bebyggelse kan bli direkte berørt.

Samlet vurderes omfanget til å være lite positivt.



### Esebotn

En ny tunnel vil kreve et tunnelinnslag i Esebotn og at ny vegtrase trekkes noe lengre nord. Det vil beslaglegge mer areal, men omfanget er begrenset.

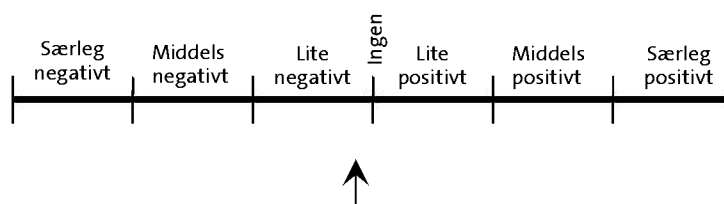
En ny veg anses ikke å ha betydlige negative virkninger for friluftslivet. Støysituasjonen forventes å være som i dag.

Vegen vil ikke kreve innløsning av bebyggelse.



Figur 26: Vegen må heves gjennom Esebotn. Dette vil skape en barriere-effekt mellom fjorden og Esebotn.

Samlet vurderes omfanget til intet lite negativt.



### Tjugum

Tilgangen til tjenestetilbud vil bli forbedret ved at vegen ikke stenger som følge av ras. Derimot vil kjøreavstanden være lik som i dag.

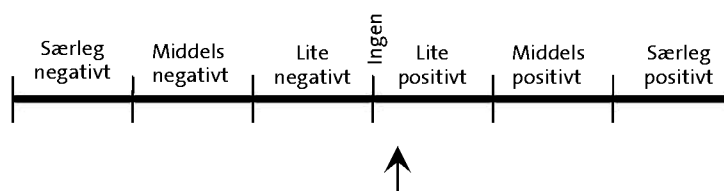
Nærområder og friluftsliv vil ikke være påvirket av alternativet. Støysituasjonen forventes å være som i dag.

bebyggelse vil ikke være direkte berørt av tiltaket.



Figur 27: Vegen vil ligge som i dag.

Samlet vurderes omfanget fra intet til lite positivt.



## 7 Konsekvens

Delområder	Alternativ 0	Alternativ 1	Alternativ 2
Esefjorden	+	0	0
Nordsiden av Esefjorden	0	+	0
Sørsiden av Esefjorden	0	0	+
Esebotn	0	0	-
Tjugum	-	++	+
<b>Samlet konsekvens</b>	<b>0</b>	<b>+ / ++</b>	<b>+</b>
Rangering av alternativ	3	1	2

Begge utbyggingsalternativene vil bedre tilgang til tjenestetilbud i kommunen, ved at det etableres rassikre vegalternativ. Men brualternativet vil redusere reiseavstandene noe.

Alternativ 2 som er en utbedring av dagens trase vil kreve betydelige areal som følge av breddeutvidelse og etablering av egen gang- og sykkeltrase på deler av strekningen. Dette har konsekvenser for nærmiljøet. Det er vanskelig å anslå behovet for innløsning av boliger, men sannsynligheten for innløsning er størst for alternativ 2. For å kunne vurdere dette mer konkret vil det være behov for detaljprosjektering av bil-, gang- og sykkelvegene.

Brualternativet vil kunne bli en barriere for båttrafikken. Samtidig viser AIS-plottet at de fleste fartøy som ferdes inn fjorden i dag også vil kunne gjøre det i fremtiden. Med unntak av større yachter og seilbåter.

Totalt sett vurderes alternativ 1 – brualternativet til å være det beste alternativet. Dette på grunn av at det knytter Balestrand tettsted og Tjugum tettere sammen, og bedrer dermed tilgangen til friluftsliv- og friområder. Alternativet har også mindre konsekvenser for nærmiljø langs fjorden ved at alternativet beslaglegger mindre areal og reduserer trafikken rundt fjorden. Alternativet skaper også kortere avstander til ulike tjenestetilbud i kommunen.

Alternativ 1 med bru over Esefjorden vurderes som det foretrukne alternativet med tanke på nærmiljø og friluftsliv.

