

Oppdragsgiver
Statens vegvesen

Rapporttype
Konseptvalgutredning – konsekvenser for landskap

2010-09-28

NY E16 BJØRGO - ØYE LANDSKAP



Oppdragsnr.: 4090118
Oppdragsnavn: Konsekvenser, landskap
Dokument nr.: 01
Filnavn: landskap.doc

Revisjon	00			
Dato	10-11-15			
Utarbeidet av	ILYLIL			
Kontrollert av	SRSLIL			
Godkjent av	EVBLIL			
Beskrivelse	KU			

Revisjonsoversikt

Revisjon	Dato	Revisjonen gjelder

INNHold

1.	LANDSKAP	4
1.1	Verdiene i landskapet.....	4
1.2	Konsekvenser for landskapsbildet og landskapsopplevelsen	4
1.3	Konfliktnivå	5
2.	LANDSKAPSVERDI	5
2.1	Valdres, Bjørge – Øye, verdi og tålegrense.....	5
3.	KONSEKVENSER	9
3.1	Konsept 1 – dagens veg	9
3.1.1	Konfliktnivå	12
3.1.2	Reiseopplevelse:	12
3.2	Konsept 2	12
3.3	Variant 2a (kort tunnel)	12
3.3.1	Konfliktnivå	13
3.3.2	Reiseopplevelse	13
3.4	Variant 2b (lang tunell)	14
3.4.1	Konfliktnivå	14
3.4.2	Reiseopplevelsen.....	14
3.5	Konsept 3 Konsept vest.....	15
3.5.1	Konfliktnivå	16
3.5.2	Reiseopplevelsen.....	16
3.6	Konsept 4, Konsept Øst.....	17
3.7	Konsept 4a (Fagernes- Heggenes langs Hovsfjorden)	17
3.7.1	Konfliktnivå	18
3.7.2	Reiseopplevelsen.....	18
3.8	Konsept 4b.....	19
3.8.1	Konfliktnivå	20
3.8.2	Reiseopplevelsen.....	21
4.	SAMMENSTILLING	21
4.1	Landskapsbilde	21
4.2	Reiseopplevelsen.....	22

Regioninndeling av landskap

1. LANDSKAP

Det skal lages en grov konsekvensvurdering for tema Landskapsbilde – landskapsopplevelse. I temaet inngår også vurdering av reiseopplevelsen.

Konseptene for utvikling av E16 mellom Bjørgo og Øye i vestre som Slidre vurderes er:

Konsept 0	Dagens veg
Konsept 1	Utvikling av dagens veg
Konsept 2	Vegnormalstandard med utgangspunkt i dagens trasè Kort tunnel vest for Fagernes 2a Lang tunnel Sæbufjorden- Hande 2b
Konsept 3	Konsept vest Bjørgo – Øye, med kobling mot Fagernes i Leira og Ulnes
Konsept 4	Konsept øst Ny veg langs rv 51 fra Fagernes til Heggenes langs Volbufjorden, og tunell over til E16 ved xxx, 4a Ny veg fra Bjørgo til Heggenes, og tunell over til E16 ved xxx; 4b

1.1 Verdiene i landskapet

Som utgangspunkt for beskrivelse av hvordan vegen berører landskapet, gjøres en inndeling av hvordan landskapet er organisert i ulike landskapsrom. I tillegg vurderes landskapsområdenes verdi, og deres tålegrense i forhold til inngrep og endringer.

All beskrivelse er gjort fra øst og mot vest.

Landskapsverdien beskrives med utgangspunkt i i kriterier i *Miljørapport 1987:3 fra Nordisk Ministerråd, Natur- og kulturlandskapet i arealplanleggingen, del 2*. Følgende kriterier er benyttet:

- Mangfold
- Urørthet
- Representativitet

Opplevelse av estetiske kvaliteter i landskapet omtales ut fra de tre grunnleggende begrepene helhet, variasjon og intensitet. Vi beskriver videre i hvor stor grad landskapet har tålegrense til å ta opp i seg og innlemme nye element og anlegg (sårbarhet). Dette gjøres på et overordnet nivå.

1.2 Konsekvenser for landskapsbildet og landskapsopplevelsen

Konsekvensene beskrives med bakgrunn i verdivurderingen. Først beskrives det hvordan traseen ligger i forhold til landskapets hovedformer. Ligger den i sidebratt terreng, går den i dalsida eller på overgangen til strandsona eller fjellet. Krysser den viktige formasjoner og bekkedrag?

Videre beskrives hvordan det enkelte landskapsrommet vil påvirkes av vegen. Er landskapet variert og kan absorbere og innlemme vegen, finner den støtte i terrengformer eller ligger den i eller ved sårbare elementer? Hvordan vegen ligger i terrenget vil også bestemme hva trafikanten vil oppleve på strekningen, utsikt, monotoni, variasjon og rytme.

Følgende stikkord benyttes ved gjennomgangen av de ulike traseene

- Linjens forløp i landskapsrommet og i forhold til terrengets hovedformer. Vegens rolle
- Berøring av landskapselementer som bekkedrag, linjedrag, punkt og viktige sammenhenger
- Barrierevirkning
- Vegetasjonsbilde
- Mulighet for avbøtende tiltak
- Reiseopplevelsen

1.3 Konfliktnivå

På dette utredningsnivået finner vi det hensiktsmessig å beskrive konfliktnivået av traseen, i stedet for omfang. Skala og utforming er enda ikke avklart. Mange tiltak kan gjøres med linjeføring og lokalisering før endelig vurdering av tiltakets utforming kan bestemmes.

2. LANDSKAPSVERDI

2.1 Valdres, Bjergo – Øye, verdi og tålegrense

Analyseområdet omfatter i hovedsak to regioner i følge NIJOS regioninndeling av landskap (Vedlegg1) :

- ✓ Øvre dal og fjellbygder i Oppland og Buskerud
- ✓ Fjellskogen i Sør-Norge
- ✓ Høgfjellet i Sør-Norge

Dalbotnen med kulturlandskap tilhører Øvre dal og fjellbygder. Platåa over dalsida som strekker seg mot områder av lågfjellet i Sør Norge ligger i regionen Fjellskogen. Vi møter høgfjellet i Vang vest i analyseområdet.

Det er i prosjektet nasjonalt viktige kulturlandskapsområder pekt ut to områder av 13 i Oppland, som ligger i Valdres. Disse er stølsområder som ligger utenfor det området som analyseres.

Regionene følger på denne måten i stor grad den samme inndelinga som vi vil bruke for å dele inn landskapet i rom. Landskapet bygger seg opp i fjellplatå med fjellskogen, og dalrom rundt elver og vatn. Fjorder og elver i dalbotnen er element som samler og definerer de ulike sekvensene av dalen. Dalrom deles videre inn av variasjon i bratthet, retning og terrengformasjoner. Ved Fagernes og Strandafjorden deler dalen seg på hver side av Fodnesåsen. Øystre Slidre ligger med en åpen og variert dalform langs Sæbufjorden, Volbufjorden og Heggefjorden. I Vestre Slidre danner Strandafjorden og Slidrefjorden botn i et sammenhengende bredt dalrom helt opp til Ryfoss. Ved Vang finner vi et stort landskapsrom kranse av fjellsider rundt Vangsmjøsi.

Noen av dalromma er mer markert og bedre avgrensa enn andre. Definerende bratte dalsider er markert på kartet, sammen med en inndeling mellom fjellplatå og dalside. Rygger og topper i området rundt Volbufjorden danner et landskapsrom som er særlig harmonisk, med et vakkert samspill mellom terrengformer, rommets skala, vannspeil og et levende kulturlandskap. Dette landskapet er en sterkt positiv opplevelse sett frå rv51 på veg nordover fra Rogne i dag.

Langs Slidrefjorden er landskapet mer storlinja og følger den same oppbygningen over en lengre strekning. Her blir strandlinjas bukting og kryssingspunkta ved Røn og Slidre, det som deler inn i ulike sekvenser. I noen sekvenser har man utsikt til snaufjell også.



Eksempel på glimt av fjellutsikt ved Lomen i Vestre Slidre



Landskap ved Volbufjorden i Øystre Slidre, sett frå Rv51

Kulturlandskapet påvirker landskapsopplevelsen i stor grad i hele analyseområdet. De dyrkede jordene helt ned mot strandkanten særpreger landskapsbildet. Generelt finner vi i analyseområdet en veksling mellom kulturlandskapsområder – bygder, og skoglandskap i brattere dalsider. Dette, sammen med det store innslaget av vatn og innslag av utsikt til snaufjell gir innhold og variasjon til landskapsbildet.

Landskapet i analyseområdet vil i all hovedsak havne i kategorien Middels verdi. Enkelte delområder har så harmonisk forhold mellom terrengformasjoner, kulturlandskap og har så lite forstyrrende inngrep at de kommer i kategorien Stor verdi.

I følge håndbok 140 er kriteriene da; " *Områder med spesielt gode visuelle kvaliteter, som er uvanlige i en større region. Områder der landskapet er unikt i nasjonal sammenheng* "... (gjelder naturområder – nasjonalparker f.eks), og " *områder hvor landskap og bebyggelse/anlegg til sammen gir et spesielt godt eller unikt totalinntrykk.*"

Landskapsrommet i nordenden av Volbufjorden (Øystre Slidre) er et slikt landskap. Skalaforhold og terrengformer sammen med dyrkingslandskap skaper en fin helhet ved den sørvendte bygda ved Volbu og med Løkjeshovda i bakkant.

Landskapet rundt Høre stavikirke er også i denne kategorien, der kulturlandskap og enkelt-elementer utgjør en historisk sammenheng. Landskapsrommet rundt Strandafjorden og Slidrefjorden fra Ulnes til Lomen har også høy verdi, som et enhetlig landskap av en stor utstrekning med godt samspill mellom naturformer og kulturlandskap. Det langstrakte dalrommet har garder i sør og vesthellinger på begge sider av fjorden. Kirkene er landemerker i bygdene de ligger i. Plasseringen av kirkene ligger bevisst i landskapet og forsterker betydningen.



Landskap i Lomen med høy verdi

Landskapet ved Vangsmjøsi har kulturlandskap med historisk dybde. I tillegg til vatn og kulturpåvirkning gir snaufjellet i rundt dybde til landskapsbildet. Også dette landskapsrommet ved Vangsmjøsi har derfor høy verdi.

Over dalsida finner vi fjellskogen og videre har vi visuell kontakt med høgfjellslandskapet som er storslagent. Dette landskapet vil der det er urørt, også komme i kategorien svært verdifullt.

Kulturlandskapsområdene i Valdres har høy verdi, driftsmåtene med mye husdyr gir god variasjon i bratte dyrkingsområder. Tun og bebyggelse ligger i et overbevisende samspill med terrenget, - dette er et av Nord-Europas marginale matproduksjonsområder. Logikken i bruken av landskapet er lesbar. Stølsområder og gamle tungrupper (slik som det ved Kvien) har røtter tilbake til vikingtida. Stavkirker, dyrkingsarealer, nye og gamle gardstun danner en mosaikk som ved Lomen og ved Vang. Skala på ny veg vil bryte med detaljering og skala i dette kulturlandskapet.

Sårbare områder ellers er sammenhengen mellom bygda og fjorden, og bygda og fjellet med beite og setrer som er sårbare. Silhuettlinja av dalrommet opplevd frå dalbotn/bygd er også et viktig hensyn, og en sårbar sone med hensyn på linjeinngrep, og avskoging. Noen steder danner også kulturlandskapet silhuetten sett fra dalen som ved Rogne.

Der to helhetlige landskapskomponenter støter sammen forsterker de hverandre. Derfor er også overgangen mellom dalside og strandsone sårbar og spesielt viktig å ta hensyn til når man planlegger flere inngrep.



Landskapsbildet rundt Vangsmjøsi har høy verdi

3. KONSEKVENSER

3.1 Konsept 1 – dagens veg

Dagens veg ligger nede i dalbotnen i det halvåpne kulturlandskapet som avbrytes med skog i brattere strekninger. Noen steder ligger vegen i strandsonen. Vegen ligger derfor for en stor del harmonisk i forhold til landskapets hovedformer. Noen steder overordner vegen seg terrengformene, for eksempel der den har store fjellskjæringer. Eksempel på dette er ved Tingnesodden mellom Leira og Fagernes.

Mellom Bjørgo og Leira følger vegen landskapets hoveddrag i dalsida over elva Begna. En kurveutretting og omlegging ved Aurdal gir ny barriereverknning og skiller tettbebyggelsen langs dagens veg fra kirka. Etter Leira ligger den en lengre strekning nært Strandsfjorden og danner dermed en barriere mellom bebyggelsen og elva.

Gjennom Fagernes endrer vegen karakter for å gradvis få mer gatepreg. Tettstedet Fagernes er ikke stort, og gjennomfartsvegen bør i en viss grad integrere seg med bystrukturen.

Langs foten av Fodnesåsen ligger vegen mot strandlinja og følger terrengets hovedformer.

Mellom Røn og Hande danner vegen en barriere gjennom jordbrukslandskapet, mellom gårdstun, boplassene og stranda. Noen steder går veglinja i nærføring med dagens bebyggelsesstruktur, som vil bli sterkt berørt ved breddeutvidelser og øka standard.

Ved Hande rettes kurvaturen ut med ny bru. Dette gir barrierevirkning fordi brua er så pass lang, og går over strandsonen og ikke over vatn.



Nærføring til bebyggelse langs dagens veg ved Ulnes

Ved breddeutvidelser blir det middels konfliktpotensiale på strekningen langs Slidrefjorden, da det veksler mellom nærføring til vatn og tettbebyggelse og gårder nært linja.

Det blir høyt konfliktpotensiale i strandsonen ved Svenes og i det sidebratte terrenget ved Løkje og Lomen. Traseen er vist lagt noe om gjennom Lomen, med bruk av tunell. Før og etter tunellen

deler ny linje opp landskapet som her har en mosaikk struktur. Linja gir barrierevirkning og vil være vanskelig å innlemme i landskapet. Landskapet preges av middelalder med stavkirke som hovedpunkt og gårder som har like gamle plasseringer i terrenget.



Stavkirke og omgivelser i Lomen



Bebyggelse i Lomen

Mellom Ryfoss og Øylo går vegen uproblematisk i skogkledt terreng mot Nørsvinsfjorden. Det er tre logiske tunellstrekninger før Vangsmjøsi. Terrengformene er bratte ned mot Vangsmjøsi. Ved

Kvam blir det to tunellåpninger i et lite kulturlandskap. Vegen vil i stor grad endre kulturlandskapet i dette avgrensa området.



Landskap vest for Neset, ved Kvam, som berøres av tunellstrekninger

Etter tunellene kommer man inn i et større landskapsrom som defineres av Vangsmjøsi. Vegen vil gå gjennom et enhetlig kulturlandskapsområde med bebyggelse ved Grindaheim og den kvite trekirka i Vang som tyngdepunkt. Vegen vil gi forsterka barrierevirkning og virke sterkt inn på bebyggelsesstrukturen som er konsentrert nært vegen.



Nærføring til bebyggelse i Vang

Videre går vegen i strandsona mot bratt fjellterreng fram til Øye. Dagens veg følger terrengformene, og slingrer seg langs Vangsmjøsi, som ligger i et stort landskapsrom med høgfjell, kulturlandskap og lang sikt. I Øye deler vegen opp bygda med ei stavkirke (1125) ut mot Vangsmjøsi og ei nyere kvit trekirke på innsida. Mer alpine fjell spiller sterkt inn i den storslagne landskapsopplevelsen her.

3.1.1 Konfliktnivå

Konfliktnivået er stort sett lavt for strekningen Bjørgo- Fagernes, der veganlegget i dag er forholdsvis godt dimensjonert.

Konfliktnivået blir høyt der dagens trase fravikes på grunn av strukturene i små steder, og sidebratt terreng. Dette gjelder gjennom stedene Aurdal, Ulnes, Røn og Vang. Ved Lomen og ved Øye ligger det en stavkirke og en kirke på hver side av vegen, sammen med terrengforhold gjør dette situasjonen mer kompleks.

Konfliktnivået øker også der vegen ligger i strandsona. Dette gjelder bl.a. partiet rundt odden ved Svenes, der verdifullt kulturlandskap og standsone berøres ved inngangen til dalføret. Langs Vangsmjøsi er det også svært bratt og vegen ligger i strandsona. Terrengformene her er så rolige at det ser ut til at man unngår tunneller og bruer, og det blir middels konfliktnivå.

3.1.2 Reiseopplevelse:

Reiseopplevelsen fra Bjørgo til Fagernes er variert og med god usikt. Det er tilløp til noe monotoni på strekningen fra Leira til Fagernes. Videre gjennom Fagernes får man et godt inntrykk av byen, før man føres inn i dalrommet sør for den markerte Fådnesåsen.

Langs fjorden er opplevelsen variert og harmonisk. Det er en spesielt fin landskapsopplevelse der vegen går litt høyere i dalsida ved Kvåle og Lome. Fra Fagernes til Øye er det generelt god kontakt til kulturlandskap og landemerker som gamle kirkebygg, og helhetlig dalrom med kulturlandskap på begge sider av fjorden. Mellom Ryfoss og Øylo, kommer en strekning som er mer preget av skog. Etter Norsvinsfjorden, åpner det seg i et storskala dalrom rundt Vangsmjøsi. Her kommer høgfjellsnaturen inn som en ekstra dimensjon i landskapsbildet. Som oppsummering kan vi si at det er variert vegstrekning helt fra Bjørgo til Vang, med mange storslagne utblikk og noen få korte skogstrekninger som deler inn i sekvenser.

3.2 Konsept 2

3.3 Variant 2a (kort tunnel)

På strekningen Bjørgo - Fagernes har dagens linje en kurvatur som er bra tilpasset vegnormalstandard (80km/t og 8,5m bredde). Ved Aurdal er imidlertid linja lagt sør for dagens, og dette gir en ny barriere mellom tettstedsbebyggelsen langs vegen og kirka.

I Fagernes er det vist flere ulike brualternativer over Neselva. Neselva er et naturprega område nær en bystruktur. Området ved fossen er et småskala område med gamle tørrmurte demninger, kanaler og turstier, oppstikkende svaberg osv.

Dalen er trang her og danner en portal inn til Fagernes fra nord. Av de fire ulike skisserte forslaga til kryssing av Neselva før tunellåpning i Fodnesåsen vil vi framheve de nordre løsningene som best. I disse løsningene er brua trukket noe lenger nord enn fossen og kulturmiljøet der.

En løsning som går i dagen fram til elva er også klart å foretrekke, både som tilpassning til gatenettet i Fagernes og opplevelsesmessig. Det er uheldig å ha tunell på begge sider av brua.

2a har kort tunell under Fodnesåsen og kommer ut i dagen ved Svenes. Tunellpåhugget skjer i et sårbart felt av dalen, på en odde som markerer retningsendring videre innover Strondafjorden mot Ulnes.

Etter Svenes vil linja gå videre i eksisterende trasè, noe som medfører konsekvenser for et smalt belte av jordbrukslandskap med mange viktige kulturmiljøer mellom Svenes og Hande. Veggen gir en betydelig barrierevirkning. På strekningen fram til Hande er det flere steder konsekvenser for bebyggelse ved breddeutvidelse.

Ved Lomen er konsekvensene store i det sidebratte terrenget, og særlig med tunellåpninger nær stavkirka og gårdslandskapet der. Andre strekninger der utretting av kurvaturen skaper problemer er ved Hande, og i den bratte strandsona langs Vangsmjøsa. Bruk av tunneller gjør behovet for fyllinger i strandsonen mindre, og dette er positivt for landskapsbildet. Mange tunellåpninger kan imidlertid virke dominerende i enkelte landskapsrom.

3.3.1 Konfliktnivå

På strekningen Bjørge – Fagernes er konfliktnivået lavt, da veggen i stor grad har en kurvatur tilpasset vegnormalstandarden (80km/t). Ved Aurdal er det middels til høyt konfliktnivå på grunn av ny trase.

Konflikten ved alternativet er middels til høg ved Fagernes og inn i tunell ved Nes elva. Konsekvensene er viktigst for landskapsbildet og opplevelsen av det bynære naturområdet, som vil bli dominert av ei bru.

Videre i eksisterende trasè langs fjorden er konfliktnivået høyt fra Svenes til Ulnes i den smale sona med dyrkingslandskap langs stranda. Videre er det verdifulle kulturlandskapsområder i sekvenser fram til Hande, og middels konfliktnivå.

Gjennom kulturlandskapet i Slidre, Løkje og Lomen går veggen i sidebratt terreng, og konfliktnivået er høyt særlig der man har nye traseer og tunellåpninger.

Fra Ryfoss til Vangsmjøsi er linja lettere å tilpasse til landskapsbildet, og det er lavt til middels konfliktnivå. Fra Vang til Øye er konfliktnivået som vist i Konsept 1, middels.

Linja har et forløp som stort sett kan forholde seg til terrengets hovedformer. Problemsoner ligger der strandsonen er smal, og der det er sidebratt terreng – kombinert med verdifulle kulturlandskap. Her er konfliktnivået middels til høyt.

3.3.2 Reiseopplevelse

Reiseopplevelsen blir stort sett som beskrevet under konsept 1, med unntak av tunellstrekningen Fagernes – Svennes. Utformingen av kryssing av Neselva og tunellportal blir viktig for hvordan opplevelsen blir i Fagernes. Man får en variert og fin landskapsopplevelse

videre etter tunellstrakningene opp til Øye. Men opplevelsen av den smale strandsona mellom Synnstrond og Nordre Svenes kan svært prege av veginngrepet.

3.4 Variant 2b (lang tunell)

Linja ligger i dagens E16 som for 2a fram til Fagernes. I fagernes går linja i dagen, knyttes til gatenettet og føres fram til Neselva med bru over den. Dette kan være en god bymessig løsning der man unngår tunellportaler i gatenettet i Fagernes. Linja krysser over elva ved de gamle demningene i overkant av fossen. Videre går den i dagens Rv51 trase, men med litt slakere kurvatur enn denne, i nærføring med elva.

Langs Sæbufjorden blir linja en utvidelse av dagens riksveg 51. Langs fjorden er det svært bratt terreng og trangt langs stranda. Linja kan tilpasses forbi et åpent kulturlandskap, følger dagens lokalveg, og vil stige videre opp mot Tuv i skogsterreng. Alternativet går i tunell og kommer ut ved Hande i en kort dagstrekning i kulturlandskapet før den møter dagens E16. Det kan være mulig å korte inn tunnelen. Man vil da få en engre strekning i Skogsterreng etter Sæbufjorden , og litt lengre dagstrekning ved Hande.

Strekningen Fagernes – Hande har med dette konseptet lite konflikter med hensyn på øking av dimensjonering og kurvatur på dagens veg.

Strekningen Hande – Øye blir som beskrevet i konsept 2a.

3.4.1 Konfliktnivå

På strekningen Bjørge – Fagernes er konfliktnivået lavt. Ved kryssing av Nes-elva berøres kulturmiljø og grøntstruktur og konfliktnivået øker til middels.

Også langs Sæbufjorden er det middels konfliktnivå et kortere strekk med bratt parti og trang strandsone.

Etter Hande er det stort sett et konfliktnivå som er lavt, med unntak av strekninger som beskrevet under Konsept 1 og 2a. Disse er i hovedsak gjennom Lomen, og strandsona langs Vangsmjøsa, samt gjennom kirkestedene Vang og Øye.

Fordi konseptet går i tunell fram til Hande, har konseptet færre strekninger med høyt konfliktnivå enn 2a.

3.4.2 Reiseopplevelsen

Fram til Fagernes og etter Hande er reiseopplevelsen som beskrevet i 2a. Reiseopplevelsen totalt for konseptet blir god, med godt inntrykk av ulike deler av Valdres, selv om en strekning går i tunell mellom Øystre og Vestre Slidre. Vegen går i roligere landskap mellom Fagernes og Hande, noe som harmonerer med farten.

Det blir opplevelse av vatn langs Sæbufjorden før en skogstrekning fram til tunnelen. Etter tunnelen ved Hande er opplevelsen mer intens med Slidrefjorden og kulturlandskapet der.

3.5 Konsept 3 Konsept vest

Fra Bjørgo til Sundvoll ved Vestringsbygda går trasen på østsida av Begna i rolig skogslandskap nederst i elvedalen. Det er nærføring til vassdraget og E16 et kortere strekk.

Det er noe kryssing av veger og boplasser i skogområdet, men vegen ligger med en kurvatur som samsvarer med terrengformene her. Hus og bruk ligger for det meste orientert mot riksvegen. Siden linja ligger i skog er det muligheter for god avskjerming med naturlig revegetering i sideterrenget.

Ved sundet mot Fløafjorden krysser linja over vassdraget til vestsida. Videre går konsept 3 nordvendt ovenfor dyrkingsarealene langs Strondafjorden. Den ligger i et brattere terreng i overkant av bebyggelse og dyrkamark i en bue henvendt mot Ulnes. Linjeføringa følger landskapets hovedformer, men lisona er bratt og vegen blir liggende med eksponerte skjæringer og fyllinger, henvendt mot Svenes og Ulnes. De markerte bekkedalene krysses med bru. Det er generelt mye vatn i lisona her, og en må se på gode løsninger for de mange konstruksjonene som må gjøre at vatnet får følge de naturlige veiene.



Nordvendt li sett fra Nordre Svenes, traseen går i kanten av de snau feltene over dyrka marka.

Ved Hipplesbygda går linja gjennom kulturlandskapet, men linja ligger i tunell her. En viktig veg opp til Vaset kan dermed bestå.

Videre går linja mer nordøstvendt i bratt helling og høyt oppe i dalsida. Hellingsgraden på terrenget er enkelte strekninger på 1:2. Linja går høyt oppe, og vil bli svært eksponert mot andre sida av Slidrefjorden.

Før grensa til Vang kommune berører linja et kulturlandskapsområde, men linja ligger ellers godt i terrengets hovedformer her. Linja ligger i skogterreng i konflikt med terrengets kurvatur siste

strekningen mot Øylo, men dette løses med tunellstrekninger. Linja krysser mange bekkesystemer, og dette vil kreve mange konstruksjoner. På strekningen krysses 30-40 bekker, elver og fosser. Fra Øylo til Øye er strekningen er som beskrevet under konsept 2.

3.5.1 Konfliktnivå

Fra Bjørgo og til Vestringsbygda går linja uproblematisk i elvedalen og har lavt konfliktnivå. Videre mellom Vestringsbygda og Øylo går forslaget høyt oppe i lisona i til dels svært bratt terreng.

De bratteste partiene finner sør for HIPPESBYGDI og ved Olberg (litt nord for Einangssundet). Dette blir sidebratt terreng der vegen vil være vanskelig å bygge og der den blir svært eksponert som inngrep. Disse skaper konflikt, for det blir vanskelig å finne alternative traseer som ikke berører kulturlandskapet mot Strondafjorden og Slidrefjorden. Dessuten er de viktige "vegger" i landskapsromma i de sentrale kulturmiljøene langs Slidrefjorden ved Svenes/Ulnes og ved Slidre.

Konseptet har derfor middels til høyt konfliktnivå, der vi finner høyt konfliktnivå i de bratte eksponerte partiene. Må linja trekkes ned mot det slakere kulturlandskapet – vil konfliktnivået fortsatt være høyt på grunn av at ny kryssing av de smale beltene med kulturlandskap mot den sårbare strandlinja. Vegen vil da danne en barriere gjennom ei jordbruksbygd

Traseen beveger seg gjennom et landskap med stor verdi langs Slidrefjorden og i Vang. Fra Øylo er konfliktnivået som beskrevet under konsept 2.

3.5.2 Reiseopplevelsen

Konseptet har et spennende forløp, med god utsikt til dalrommet. Fra Bjørgo til Vestringsbygda går linja nede i landskapet i skogstrekning. Det betyr at det kan bli glimt av utsikt mot elva – ellers skogpreg på denne delstrekningen. Linja ligger på skyggesida av dalen.

Hele vegen fra Vestringsbygda og mot Ryfoss går vegen i dalsida med vidt utsyn mot Strondefjorden som fortsetter i Slidrefjorden. Vegen går høgt i dalsida og dette kan gi god utsikt over dalrommet.

Etter Øylo blir reiseopplevelsen som beskrevet under i de to forutgående konseptene.

3.6 Konsept 4, Konsept Øst

3.7 Konsept 4a (Fagernes- Heggenes langs Hovsfjorden)

Fra Bjørgo til Fagernes er konseptet som beskrevet i Konsept 2.

I konseptet følges dagens rv51 til Fagernes. Videre langs Sæbufjorden ligger den i en eksisterende veglinje fram til Hovsfjorden. Videre langs Volbufjorden er linja foreslått lenger ned i det åpne kulturlandskapet enn dagens riksveg fram til Heggenes.

Det blir dermed en inndeling av landskapet med ny barriere. Vegen deler opp en naturlig sammenhengende struktur med tun lags dagens riksveg og enendommer som strekker seg ned til strandsonen. Kulturlandskapet på strekningen langs Volbufjorden har høy verdi.

Heggenes - Høre

Etter Rogne følger linja stranda langs Heggesfjordens sørside, og ligger derfor i den sårbare overgangen mellom dalside og vatn. Det er ikke veg her fra før. Videre ligger linja godt nede og relatert til landskapsformene, men følger bekkedalen til Måfå og helt fram til tunell gjennom Håliåsen. På strekningen er plassering relatert til hovedformer i terrenget.



Konsept 4 sett fra Hegge mot Heggesfjorden

Linja ligger i tunell under Håliåsen og det svært verdifulle kulturlandskapet rundt Høre kirke med Kvien gardene. Dette landskapet har stor historisk dybde og god helhet. Det blir viktig å plassere tunellpåbygg i forhold til høyde og stigningsforhold på tunell, og tunellåpningens nærhet til landskapet rundt Høre stavkirke. Tunellåpningen bør legges inne i barskogen ned for det åpne kulturlandskapet rundt Kvien og Høre, det bør ikke være visuell kontakt med veganlegget og kulturlandskapet med stavkirka.

Strekningen Høre – Øye er som beskrevet i Konsept 2

3.7.1 Konfliktnivå

Fra Bjørgo til Fagernes er det stort sett lavt konfliktnivå.

Gjennom Rogne er det høyt konfliktnivå. Konseptet går gjennom et landskapsrom med meget høy verdi langs Volbufjorden. Linja blir svært eksponert og deler opp et åpent kulturlandskap.

Videre fra Heggenes til Høre er konfliktnivået lavt. Strekningene med ny veg i nærføring langs Heggesfjorden har middels konfliktnivå. Det er gode muligheter for avbøtende tiltak på strekningen. Ved Høre er konfliktnivået høyt, men avbøtende tiltak er å trekke tunellåpning langt nok unna det viktige kulturmiljøet.

Fra Høre til Vang er konfliktnivået som beskrevet i Konsept 2.



Traseforslaget ligger i den nordvendte Strandsona av Heggesfjorden (til høyre på bildet)

3.7.2 Reiseopplevelsen

Fra Bjørgo til Fagernes blir reiseopplevelsen som beskrevet under Konsept 1.

Etter opplevelse av Sæbufjorden med Skrautvål på motsatt side, går linja i skogen fram til Volbufjorden. Den nye linja går lavere i terrenget enn dagens, og det utsikten til Løkjeshovda som vi har i dag, blir endra. Vegen blir sterkt eksponert som linje i landskapsrommet.



Fra dagens Rv 51 er det storslagen utsikt mot Volbu grenda innunder Løkjeshovda fra sør.

Videre blir det en fin vekslning mellom skog og innslag av vatn fram til portalområde i Håliåsen. 4a gir pplevelse av både bygd og skog i fjelldal i gode tidssekvenser.

3.8 Konsept 4b

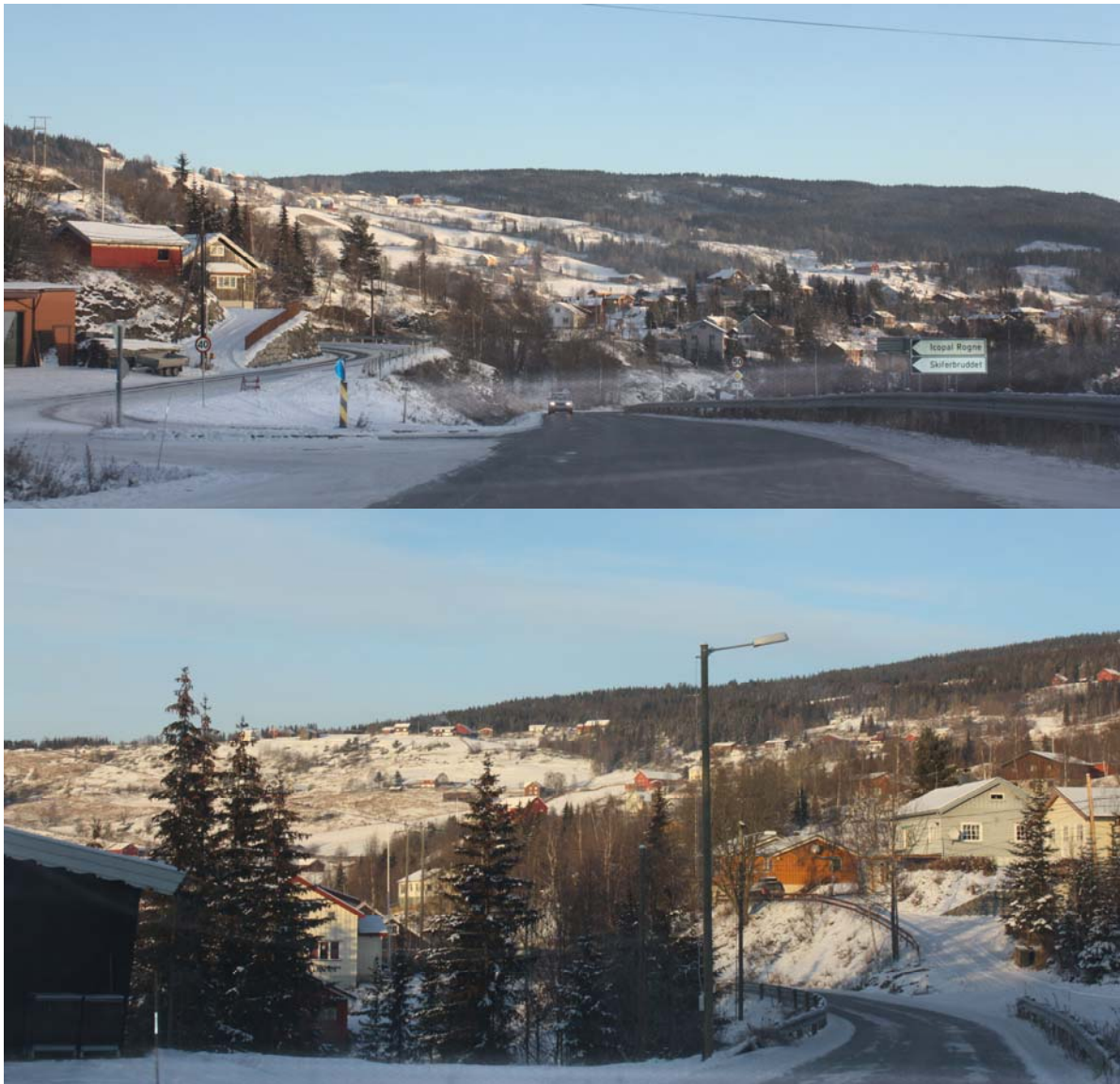
Fra Bjørge stiger linja fra ca 600 til ca 800 m o h og følger deretter i hovedsak dette høydelaget videre. Stigningen fra Bjørge tas i den eksponerte lisona der veginngrepet vil bli godt synlig. Ved Aurdal skisenter krysses skitrekk, kulturlandskap og hytteområde.

Linja ligger i den første delstrekningen i hovedsak i barskog rundt 800 m høgde og dels langs høgspenlinje. Vegen blir lite synlig i dalrommet med dagens vegetasjonsbilde. Mange stier og veger mellom bygda og fjellet berøres. Ved Aurdal skisenter krysser linja skianlegget og et ganske nytt hytteutbyggingsområde. Det er sannsynlig at vegen vil oppfattes som en barriere mellom bygd og fjell selv om det legges inn noen tunellstrekninger.

Ved Skrautvålbygda ligger traseen i overkant av det halvåpne kulturlandskapet, også ved Rogne blir kulturlandskapet berørt av korridoren. Begge steder ligger kulturlandskapet med gårder og dyrka mark med silhuettvirkning. Et veginngrep her blir svært eksponert i det hellende terrenget og som avslutning av lisona og som vegger i dalrommet. I tillegg skaper vegen barriere mot skogen og fjellet. Mot Heggenes er terrenget svært bratt og det er uklart hvordan linja skal komme seg ned ved Moane. Kryssinga over til vestsida av Heggesfjorden er også konfliktfylt i forhold til at det er trangt her

For konseptet vil det være viktig med avbøtende tiltak som bruer og tunneller under viktige fjellveger, turistanlegg og andre viktige bruksområder.

Fra Heggenes og til Øye er konseptet som beskrevet under 4a.



Rogne, kulturlandskap som silhuett i dalrommet

3.8.1 Konfliktnivå

Linja blir lite synlig i landskapet fram til Skrautvål og konfliktnivået er middels på grunn av barrierevirkningen av nytt veginngrep i naturområde. Linjeinngrepet blir liggende trekt inn bak og over dalsida. Barriere effekten av dagens kraftlinje vil bli forsterket.

Gjennom Rogne gir en ny trasè som deler inn kulturlandskapet høyt konfliktnivå her. Inngrepet blir eksponert mot dalrommet rundt Volbufjorden, og kan være vanskelig å innpasse i landskapet.

Fra Heggefjorden til Øye er konfliktnivået som i 4a.

3.8.2 Reiseopplevelsen

Reiseopplevelsen vil bli prega av skogen og det blir lite utsikt til dalrommet. Der linja går langs kraftgata, blir reiseopplevelsen preget av monotoni og lite variasjon. Gjennom Skrautvål og Rogne kan det bli noen inntrykk av det halvåpne kulturlandskapet.

Fra Heggessfjorden til Høre blir reiseopplevelsen prega av naturområder, og konseptet vil ligge på skyggesida og nede i dalbotnen før tunellen.

Fra Høre til Vangsmjøsi er opplevelsen fortsatt preget av skog og utmarksområder, men med innslag av vatn. Vangsmjøsi får man en opplevelse av et kulturlandskap med historiske røtter i sterkt samspill med vatn og høge fjell rundt.

4. SAMMENSTILLING

Strekningen fra Øylo til Øye er lik for alle konseptene og blir ikke vurdert her.

4.1 Landskapsbilde

Dagens veg er rangert som best med hensyn på landskapet, da det er vanskelig å finne gode traseer utenfor dalromma uten at det skapes sterk barrieredevirkning eller inngrep i veggene i verdifulle landskapsområder.

1. Konsept 0, ingen tiltak, har det laveste konfliktnivået for landskapsbildet.
2. Konsept 1 har for en stor del lavt konfliktnivå. Der Konseptet går gjennom små steder eller i sårbare strandsoner er det økt konfliktnivå.
3. Konsept 2 har noe høyere konfliktnivå enn Konsept 1, men ligger på lavt til middels konfliktnivå over store deler. Konfliktnivået er høyere ved Svenes – Ulnes, og ved Lomen. Av den grunn har 2b(lang tunell) noe lavere konfliktnivå enn 2a. Det er mindre konsekvenser av å ligge i eksisterende 51 langs Sæbufjorden, enn å breddeutvide i strandsona Svenes- Ulnes.
4. Konsept 4a er rangert som nummer 4. Her er det lavt konfliktnivå fram til Fagernes. Det er også lavt nivå fra Heggnes til Høre. Men er høyt konfliktnivå både gjennom Rogne og ved Lomen for dette konseptet slik det foreligger.
5. Konsept 4b er rangert som nummer 5. Her er det noe høyere konfliktnivå fram til Fagernes enn for 4a(lavt til middels), med lengre strekninger med ny vegtrase helt fra Bjørgo. Konfliktnivået Rogne og ved Lomen er også her høyt.
6. Konsept 3 har lavt konfliktnivå fram til Vestringsbygda, men middels og høyt konfliktnivå på hele strekningen videre fram til Øylo. Det er i hovedsak konflikt med terrengform og eksponering mot verdifullt landskapsrom som gir det høye konfliktnivået.

4.2 Reiseopplevelsen

Dagens linje gir i utgangspunktet en svært variert og interessant reise gjennom landskapet. Det er en variert vegstrekning helt fra Bjørgo til Vang, med mange storslagne utblikk og noen få korte mer ensformige skogstrekninger.

Veksling i passende tidssekvenser, monoton og slående utsikter vurderes for rangeringen.

1. Konsept 0 med ingen endringer vurderes å gi det beste inntrykket av landskapet i Valdres.
2. Konsept 1 rangeres som nr. 2, her vil det nok bli noe færre elementer som bygninger og vegetasjon langs vegen, som er med å skaper en variert og fin forgrunn i landskapet i dag.
3. I konsept 3 vil opplevelsen bli mindre variert enn dagens veg, men har ellers en god oppbygging og veksling mellom ulike landskapsrom samt mye utsikt.
4. Konsept 2 har høyere standard og dette kan føre til flere inngrep langs vegen. Tunellstrekninger vil dele opp reiseopplevelsen. I noen Konsepter kan dette være ok dersom tunellen ikke er for lang, fordi hastigheten og variasjonen langs vegen harmonerer. Reiseopplevelsen ved kort tunell kan bli preget av vanskelig tilpassning til smal strandsone mellom Svenes og Ulnes for 2a. Variant a og b er derfor rangert likt.
5. 4b som i tillegg ligger i ny korridor over fjellet fra Bjørgo til Skrautvål kan gi en noe monoton reiseopplevelse. Her har man lite kontakt med dalrommet. Dalrommet inneholder kulturlandskaper og "fjorder", som er karakteristisk for landskapet i planområdet. Konsept 4a er derfor vurdert som noe bedre med tanke på reiseopplevelsen. Den går gjennom dalrommet helt fram til Bjørgo. Felles for variant a og b er Heggenes – Høre med veg langs Heggessfjorden, og en skogpreget strekning fram til tunell før Vangsnes.

Scanbase.lnk <ikke slett>vedlegg

REGIONINDELING AV LANDSKAP

- 1 Regioninndeling av Landskap, NIOS, kartutsnitt, Oppland

