



Høgskulen
på Vestlandet

BACHELOROPPGAVE

Mulighetsstudie i Iglandsvik
- stedsutvikling i en vestnorsk kystbygd

Feasibility study in Iglandsvik
- development of a western Norwegian coastal village

**Elisabeth Lutro, Linnea Martinsen
Øvrehus og Josefine Bjerke Sand**

Fakultet for ingeniør – og naturvitenskap
Landskapsplanlegging med landskapsarkitektur
Veiledere: May-Britt Drage Bakke, Liv Norunn
Hamre og Hanna Allesøe Hansen

02. juni 2023

Vi bekrefter at arbeidet er selvstendig utarbeidet, og at referanser/kildehenvisninger til alle kilder som er brukt i arbeidet er oppgitt, jf. Forskrift om studium og eksamen ved Høgskulen på Vestlandet, § 12-1.

FORORD

Denne oppgaven markerer avslutningen på bachelorstudiet «Landskapsplanlegging med landskapsarkitektur» ved Høgskulen på Vestlandet, campus Sogndal. Vi har arbeidet med oppgaven i perioden september 2022 til juni 2023.

Vi ønsket å jobbe med mulighetsstudie i bacheloroppgaven, slik at vi kunne utfordres på flere av de ulike faglige emnene vi har hatt i løpet av studiet. Mulighetsstudier rommer blant annet komplekse avveiiinger, økologi, analytisk arbeid, design og sosiale forhold. Oppgaven har dermed vært utfordrende, og vi har fått tilegnet oss mye ny kunnskap. Vi er stolte over arbeidet vi leverer fra oss, og er takknemlige for den lærerike prosessen vi har vært gjennom.

Vi vil gjerne takke May Britt Drage Bakke, Liv Norunn Hamre og Hanna Allesøe Hansen som har veiledet oss gjennom oppgaven med gode innspill og råd. Videre vil vi takke Marianne Nilsen for faglige innspill og diskusjon i forbindelse med marin økologi. En stor takk til Lilly Grotle for kost og losji under befaringer i Iglandsvik. Og til slutt vil vi takke til Magnhild Myklebust og Inger Hilde fra Bremanger kommune, Roger Igland, Leif Inge Grotle, Igland Utvikling med medlemmer og Bremanger turistinformasjon som har bistått med gode samtaler, kunnskap, historie og informasjon om Iglandsvik.



SAMMENDRAG

Denne bacheloroppgaven er et mulighetsstudie med formål å bringe frem ideer for hvordan kystbygda Iglandsvik kan utvikles i arbeidet mot ny reguleringsplan. Iglandsvik er en liten grend på Bremangerlandet med lange tradisjoner for jordbruk og fiskenæring, noe som har satt spor i landskapet og skapt tydelig identitet. I moderne tid har bygda blitt et populært utfartssted for turister med sin spektakulære natur, ulike servicetilbud og nærhet til omkringliggende destinasjoner. Kommunen preges av minkende innbyggertall, og det er derfor spesielt viktig å utvikle et attraktivt og levedyktig lokalsamfunn. Mulighetsstudiet kartlegger gjennom ulike analyser, samtaler og medvirkning viktige kvaliteter, lokal historie og naturkvaliteter som bør ivaretas og fremheves i utviklingen, samt hvordan sentrale forhold som mobilitet, sosiale møteplasser og ferdselsårer kan utbedres for å skape et attraktivt knutepunkt i Iglandsvik. Gjennom utvalgte prinsipper og strategier har vi kommet frem til et utformingsforslag som tar nødvendige hensyn og skaper en helhetlig utvikling med fokus på stedsidentitet, gode møteplasser, trygg fremkomst og naturkvaliteter.

Den sentrale utfordringen i Iglandsvik knyttes til manglende og utrygge sammenhenger mellom de ulike steder mennesker oppsøker og oppholder seg, også kalt målpunkt. Den smale hovedveien, som brukes av både kjøretøy, gående og syklende, har lav standard og skaper dårlige forbindelser og lav trygghet. Vårt utformingsforlag baserer seg derfor på å skape en egen ferdselsåre for gående og syklende som kobler målpunktene i Iglandsvik sammen. Ved å ta hensyn til viktige naturkvaliteter, landskapets form og viktige identitetsmarkører utformes ferdselsåren som et rekreasjonsområde som begrenser inngrep i naturen, bevarer stedsidentiteten og gjør stedes egenart synlig for flere. Slik skapes bedre sammenhenger, samtidig som nye møteplasser tilgjengeliggjøres langs strandsonen. Det legges også frem forslag for utbedring av hovedveien, parkering og enkelte målpunkt som vil løfte kvaliteten og helhetsinntrykket av Iglandsvik. Oppgaven avsluttes med en drøfting av arbeidet vårt og videre utvikling.

ABSTRACT

This bachelor's thesis explores ideas for developing the coastal village of Iglandsvik. Iglandsvik, located in Bremangerlandet, has a strong agricultural and fishing history that has shaped its unique identity and presence in the area. Recently, the village has become popular among tourists because of its beautiful nature and proximity to other attractions. However, the municipality is facing the challenge of depopulation, making it crucial to create an appealing and sustainable local center. Through thorough analysis, discussions, and engagement with the public, this feasibility study identifies the features and qualities that should be preserved and emphasized during the village's development. It also highlights areas that need improvement. Our design proposal takes into account various principles and strategies, considering important factors and promoting a holistic approach to development. Local identity, public spaces, mobility, and the preservation of nature are key focal points in our proposal.

The main challenge in Iglandsvik is the lack of secure connections between different destinations, which negatively affects mobility. The existing narrow main road is insufficient for accommodating vehicles, pedestrians, and cyclists. Therefore, our design approach focuses on establishing a dedicated pedestrian and cycling path to improve connectivity within Iglandsvik. This path ensures safety, promotes activity, and serves as a recreational space that minimizes disruption to nature. It also introduces the village's distinctive qualities to a wider audience, creating new accessible meeting places along the beach zone. Our study provides suggestions for road improvements, parking enhancements, and specific targets.

INNHOLDSFORTEGNELSE

| | |
|---|--------------|
| Del 1: Introduksjon | s. 8 |
| Innledning | s. 10 |
| Lokalisering og avgrensing | s. 12 |
| Metode | s. 18 |
| Kommunens mål og visjoner | s. 22 |
| Del 2: Analyser | s. 24 |
| Landskapsanalyse | s. 26 |
| Landskapsregion | s. 27 |
| Landformer og vann | s. 31 |
| Klima | s. 32 |
| Vegetasjon | s. 36 |
| Dyreliv | s. 39 |
| Kulturhistorie i landskapet | s. 40 |
| Arealbruk og bebyggelse | s. 42 |
| Reiseliv og fritidsbruk | s. 44 |
| Overgangssoner | s. 45 |
| Romlige og sansbare forhold | s. 46 |
| Overordnet landskapsrom | s. 46 |
| Underordnede landskapsrom | s. 46 |
| Landskapsrom L1: Fyllingen | s. 48 |
| Landskapsrom L2: Naustbukta | s. 50 |
| Landskapsrom L3: Iglandskaia handelssentrum | s. 52 |
| Landskapsrom L4: Elvateigane | s. 54 |
| Sanseintrykk | s. 56 |
| Landskapskarakter | s. 58 |
| Medvirkning og samtaler | s. 59 |
| SWOT-analyse | s. 62 |
| Styrker | s. 62 |
| Svakheter | s. 63 |
| Muligheter | s. 64 |
| Trusler | s. 65 |

| | |
|---|---------------|
| Del 3: Utforming | s. 66 |
| Strategi og prinsipp | s. 68 |
| 1. Bedre trafikksituasjonen, med særlig fokus på gående og syklende | s. 68 |
| 2. Skape gode møteplasser for fastboende og besøkende | s. 69 |
| 3. Fremme og bevare Iglandsviks stedsidentitet, historie og særpreg | s. 70 |
| 4. Naturvennlig tilrettelegging | s. 71 |
| Inspirasjon | s. 72 |
| Eldhusøya | s. 72 |
| Hochschule ruhr west - standort Bottrop | s. 72 |
| Elementer | s. 72 |
| Planforslag | s. 74 |
| Etablering av gang- og sykkelsti | s. 76 |
| Fyllingen | s. 84 |
| Naustbukta | s. 88 |
| Havlys B&B | s. 92 |
| Utbedring av vei | s. 96 |
| Parkering | s. 97 |
| Generelle tiltak | s. 100 |
| Kollektivtransport | s. 100 |
| Lyssetting | s. 100 |
| Søppelhåndtering | s. 101 |
| Informasjon | s. 101 |
| Del 4: Avslutning | s. 102 |
| Drøfting | s. 104 |
| Etablering av gang- og sykkelsti | s. 106 |
| Fyllingen | s. 109 |
| Naustbukta | s. 111 |
| Havlys B&B | s. 112 |
| Utbedring av hovedvei | s. 113 |
| Parkering | s. 114 |
| Refleksjoner og oppfordringer | s. 115 |
| Referanselister | s. 118 |
| Litteratur | s. 118 |
| Figurliste | s. 128 |
| WMS | s. 129 |
| Vedleggsliste | s. 130 |

DEL 1: INTRODUKSJON



Gråværsdag i Iglandsvik.
Utsikt mot Elvateigane med
Løvik i bakgrunnen.

INNLEDNING

Attraktivitet har blitt et viktig konkurransefortrinn i kampen om å tiltrekke seg nye innbyggere, arbeidskraft og besøkende i kommunene. Samtidig som vi ønsker oss trygge og trivelige omgivelser, skal stedene også være spennende og ha arenaer for aktivitet og opplevelse (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016, s. 6). Kystområdene i Norge har alltid vært av stor betydning for kultur, næring og rekreasjon, og tiltrekker seg stadig større oppmerksomhet både på nasjonal og internasjonal basis (NHO reiseliv, 2023). Der bratte fjellsider møter havet langs smale strandbremses skapes unike landskapsopplevelser, men områdene preges av begrenset tilgjengelig areal, spesielt i strandsonen. Arealplanlegging i fjæra kan være spesielt krevende, da både miljø- og brukerinteressen er stor. Alle enkeltinngrep som gjøres i strandsonen påvirker natur og landskap over tid, og fører ofte med seg negative konsekvenser for kvaliteten til områdene (Miljødirektoratet, 2022). For 9 av 10 truede arter på rødlista er arealendringer hovedtrusselen (Sabima, u.å). Det er derfor viktig å finne løsninger som ivaretar både naturverdier og brukerinteresser på en bærekraftig måte, som igjen krever et helhetlig syn på arealbruk og en planlegging som tar hensyn til lokale forhold og behov. I tillegg forventes klimaendringene å medføre at havnivået vil stige, noe som gjør det enda viktigere å planlegge langsiktig i fjæra (Miljødirektoratet, 2022).

Bremanger kommune i Vestland fylke er en typisk kystkommune som stadig tiltrekker seg mer oppmerksomhet. Naturverdiene i kommunen er mange og varierte, fra bratte fjellvegger og isbreer, til brede sandstrender og sjøklipper (Thorsnæs & Askheim, 2023). Kulturlandskap formet gjennom generasjoners bruk har gitt identitet og historie til Bremanger, og etterlatt seg et mangfold av miljøverdier (Landbruks- og matdepartementet, 2018). Det er nettopp disse unike landskapene som tiltrekker seg besøkende, og som gir kystsamfunnene sin særpregede stedsidentitet. Stedsidentiteten er et resultat av områdets historie, kultur og natur, og er med på å skape et fellesskap og en tilhørighet blant lokalbefolkningen. Samtidig kan stedsidentiteten være med på å markedsføre området og tiltrekke seg besøkende.

Iglandsvik er en liten bygd på øya Bremangerlandet i Bremanger kommune. I 2001 ble det vedtatt reguleringsplan for Iglandsvik som inkluderte tanker om en større fiskerihavn, med utfyllinger i havet for å skaffe mer areal til næring og utendørs opphold. Kommunens hovedfiskerihavn i dag lagt til Kalvåg, og ny kunnskap viser til at utfyllinger kan forårsake irreversible skader på økosystemet og livsgrunnlaget for marine arter (Miljødirektoratet, 2021). Iglandsvik er i dag et populært utfartssted for turister, med handelssentrum, ulike servicetilbud, marina og en rekke overnattingssteder. Det skal nå utarbeides ny reguleringsplan for området.

I denne bacheloroppgaven skal vi gjennomføre et mulighetsstudie for å undersøke hvordan kystlandskapet i Iglandsvik kan utvikles på en helhetlig måte som ivaretar stedsidentitet, biologisk mangfold og tilrettelegger for trygg bruk og opplevelse av stedet og naturen både for fastboende og besøkende. Vi vil utforske hvilke eksisterende kvaliteter som bør bevares og hvilke områder som kan forbedres. Selv om det begrensede arealet kan være en utfordring, kan det også være en mulighet til å skape mer konsentrerte og attraktive områder for ferdsel og opphold. Problemstillingen til oppgaven er som følger:

Hvordan skape attraktive områder for ferdsel og opphold for fastboende og besøkende i Iglandsvik, som samtidig ivaretar naturverdiene og stedsidentiteten?

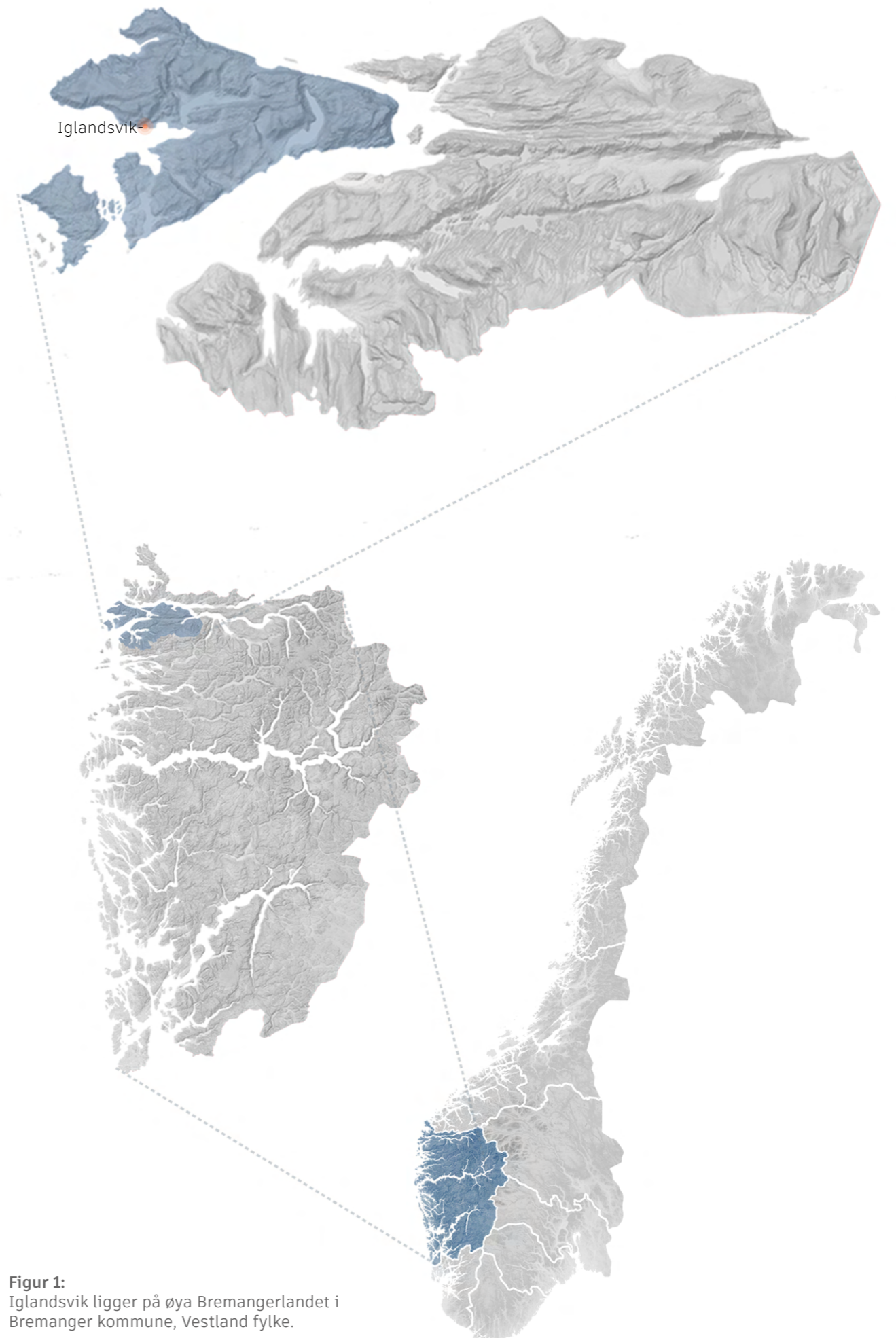
LOKALISERING OG AVGRENSING

Grenda Iglandsvik ligger på Bremangerlandet på nordsiden av Bremangerpollen (figur 1). Tidligere har fiskeri og jordbruk livnært befolkningen i Iglandsvik, da det fra naturen sin side er gode forhold for jordbruk, og rike fiskefelt i havet rett utenfor (visit Nordfjord, u.d.). Den hvite sandstranden på Grotle, Ålfotbreen, Nordeuropas høyeste sjøklippe Hornelen, Knutholmen i Kalvåg, Hjortegarden hjortefarm og Vingen Helleristningsfelt ligger i mindre enn en times radius fra Iglandsvik, og gjør det til et godt utfartssted for en rekke opplevelser (figur 2).

Bremanger kommune ligger på sørsiden av utløpet til Nordfjorden i Vestland fylke. Kommunen deler nabokommunen Kinn i to, og grenser til Gloppen i vest og Stad i nord. Kommunen har landareal på 786 km² og 3521 innbyggere, og administrasjonssenteret i kommunen er Svelgen (Askheim, 2023). Demografien preges av økt levealder og minkende folketall (Bremanger kommune, 2021). Industri og fiske er viktige næringer i Bremanger. Store mengder nedbør med høydeforskjeller i terrenget har skapt et gunstig grunnlag for kraftproduksjon (Askheim, 2023). Bremanger kommune har status som en av Norges største hjortekommuner (Nordfjord, u.å.).

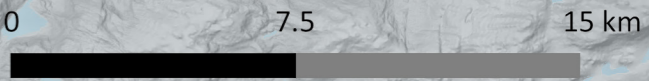
Bremanger omfatter fastland og de tre øyene Frøya (17,5 km²), Rugsundøy (10,7 km²) og Bremangerlandet (153 km²). Øya Bremangerlandet har i overkant av 1200 innbyggere (2018). Det er broforbindelse til Frøya i sørvest og forbindelse via Rugsundøy til Rugsund på fastlandet. Bremangerforbindelsen, som går gjennom en undersjøisk tunell på riksvei 616, gir fergefri forbindelse til fastlandet (Askheim, 2021).

I landskapsanalysen av Iglandsvik har vi avgrenset analyseområdet etter eiendomsgrenser og horisontlinjen i det overordnede landskapsrommet som ligger på høydekurve 200 (figur 3). Mot kysten har vi avgrenset langs utsiden av moloen og Buholmen.

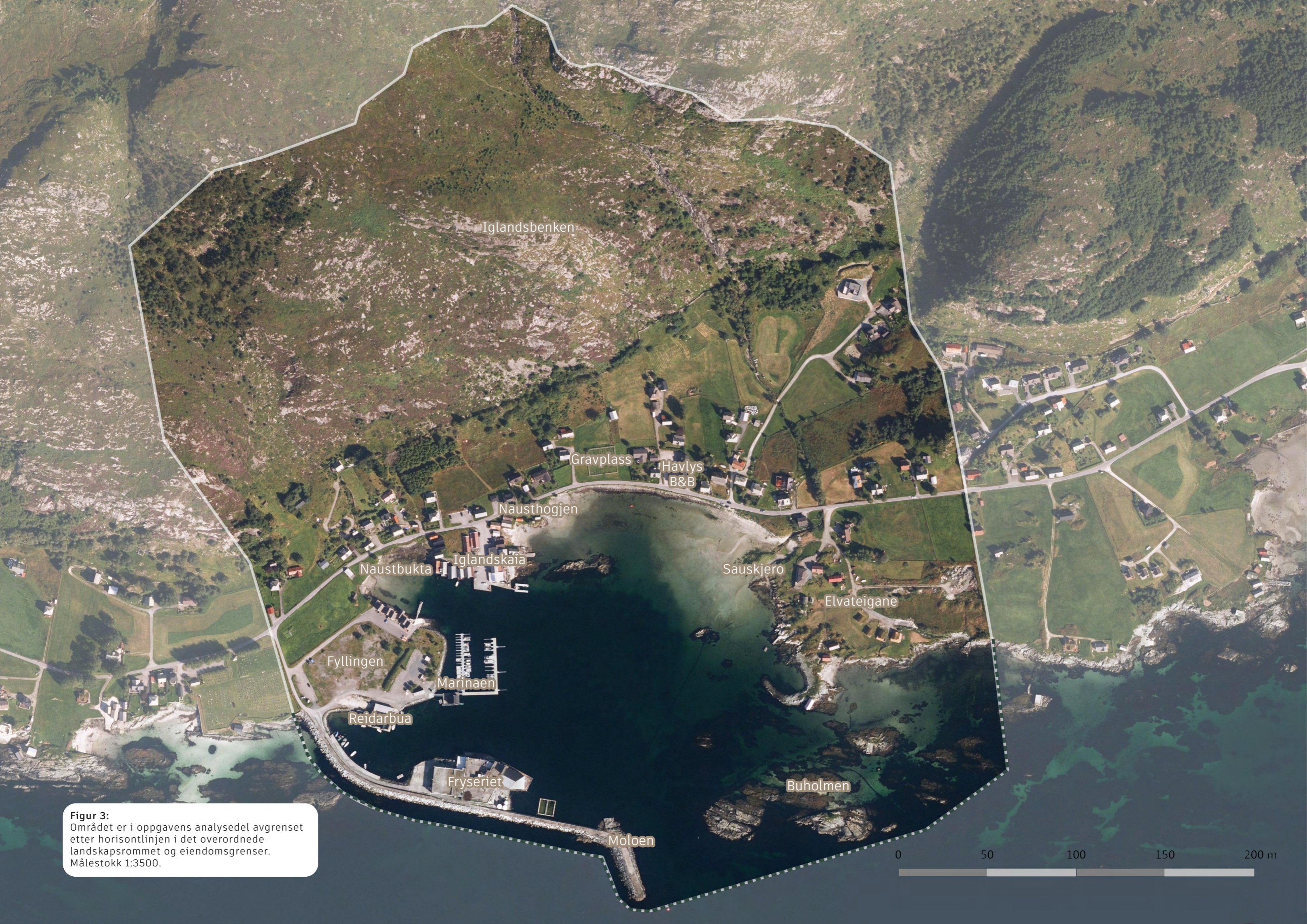


Figur 1:
Iglandsvik ligger på øya Bremangerlandet i Bremanger kommune, Vestland fylke.

Figur 2:
 Iglandsvik ligger på nordsiden av Bremangerpollen, og har fergefri forbindelse til fastlandet via Rugsundøy. En rekke naturopplevelser ligger i kort gå- eller kjøreavstand herfra.
 Målstokk: 1:200 000.



| Tegnforklaring | |
|----------------|-----------------------------|
| | Fylkesvei |
| | Europavei |
| | Riksvei |
| | Flyplass |
| | Fergeforbindelse |
| | Fyr |
| | Analyseområde |
| | 1 Iglandsvik |
| | 2 Grotlesanden |
| | 3 Vetvika |
| | 4 Kalvåg |
| | 5 Vingen Helleristningsfelt |
| | 6 Hornelen Sjøklippe |
| | 7 Hjortegarden hjortefarm |
| | 8 Ålfotbreen |



Figur 3: Området er i oppgavens analysedel avgrenset etter horisontlinjen i det overordnede landskapsrommet og eiendomsgrenser. Målestokk 1:3500.

METODE

Mulighetsstudie

Et mulighetsstudie er en utredning som belyser potensiale og bringer frem nye ideer for et prosjektområde (Multiconsult, u.å). Målet for mulighetsstudiet er å utarbeide ett eller flere forslag som grunnlag for videre beslutninger, før planene konkretiseres i videre arbeid (Arkoconsult, u.å.). For å skape et grundig informasjonsgrunnlag om dagens situasjon og bruk av området har vi benyttet oss av forskjellige registreringer, analyser og informasjonskilder. Dette informasjonsgrunnlaget ligger til grunn for videre utforming, hvor ulike verktøy er benyttet for å presentere informasjon og konsept.

Befaring og registreringer

For å bli godt kjent med området har vi vært på flere befaringer mellom september 2022 og mai 2023. Vi har tatt bilder, registrert arter over og under vann, og kartlagt funksjoner og bruk av området. For å kartlegge forholdene under vannflaten har vi gjort en snorkelundersøkelse. Befaringene har vært spesielt viktige for å erfare stedets karakter og opplevelsesverdi, samt grunnlag for romlig og estetisk analyse.

Analyser

Vi har gjort en landskapsanalyse av Iglandsvik for å gjøre oss kjent med og beskrive analyseområdet. Analysen er basert på fase to av veileder fra miljødirektoratet «Metode for landskapsanalyse i kommuneplan» (Direktoratet for naturforvaltning & Riksantikvaren, 2010, s. 18-27). Det er gjort et utvalg av tema som er relevant for stedet og oppgaven. Resultatet av analysene oppsummeres i en SWOT-analyse som kartlegger stedets styrker, muligheter, svakheter og trusler. Analysene danner grunnlag til forslag for utforming av området.

Litteraturstudie

I oppgavens innledning, analysedel, utformingsdel og avslutning er det presentert kunnskap om blant annet gode byrom, arealendringer i strandsonen, stedsidentitet, naturmangfold og trafiksikkerhet. Informasjon er hentet fra fagbøker, fagartikler og andre relevante dokumenter som veiledere, rapporter og referanseprosjekter. Vi har avgrenset temaene etter relevans for sted og oppgave. Referansene oppgis i referanseliste i slutten av dokumentet.

Samtaler, møter og medvirkning

Vi har benyttet oss av muligheten til å møte med kommunen, Igland Utvikling og engasjert lokalbefolkning. Vi hadde møte med kommunen 12. september 2022 og var på befaring med Manghild Myklebust og Inger Hilde 07. februar 2023. Vi hadde møte med Igland Utvikling 16. februar 2023. Samtalene har vært spesielt verdifulle for å kartlegge dagens situasjon, behov, ønsker, utfordringer og stedsidentitet i Iglandsvik. Vi har også gjort et forsøk på å involvere og kartlegge brukere av området. Gjennom samtaler og spørreundersøkelse har vi fått innspill fra lokale og tilreisende både om hvordan området brukes i dag og deres ønsker for fremtidig utvikling. Spørreundersøkelsen ble gjennomført i perioden 8. til 26. februar 2023 og ble publisert på facebook-siden "Du veit du er frå Bremanger når". Hensikten med dette har vært å legge til rette for at berørte og interesserte enkeltpersoner og grupper kan komme til ordet for sine ønsker og behov. Samtalene, møtene og medvirkningen har satt rammer for oppgaven, og gitt oss gode idéer å bygge videre på.

Illustrasjon og foto

For utforming av analyse- og illustrasjonskart har vi brukt programmene QGIS 3.10 og AutoCad. Karttjenester brukt som grunnlag for utarbeiding av våre analysekart er henvist til i landskapsanalyse og listet i referanselisten. Alle kart er nordstilt og i målestokk 1:500 med mindre annet er beskrevet i figurteksten. Kart, snitt og illustrasjoner er fremstilt og etterarbeidet i AutoCad, Adobe Illustrator og Adobe Photoshop. Illustrasjonsbilder i del 3 av oppgaven er hovedsaklig ment for å vise stemning og konsept, og er ikke presise med tanke på dimensjoner og detaljer. Fotografiene i oppgaven har vi selv tatt, med mindre andre kilder er oppgitt i figurtekst og figurliste.

Metodiske svakheter

Vi fikk få svar på spørreundersøkelsen i medvirkningsprosessen. De fleste som svarte var voksne kvinner, og medvirkningen representerer dermed ikke alle brukere av området. Registreringene gjort under befarings ble gjennomført i løpet av én dag på sensommeren, og noen av funnene kan være tilfeldige og lite representative for stedet. Det kan også være forekomster vi ikke har fått fanget opp i oppgaven. Enkelte tema, som trafikk- og veiplanlegging, ligger utenfor vår kompetanse. Vi har brukt veiledere og håndbøker fra Statens Vegvesen ol. for å fremstille utformingsforslag, men tekniske detaljer må utføres av fagkyndig. Vi vil presisere at planene våre er rause og tar ikke hensyn til økonomiske og ingeniørtekniske aspekt. Planene tar heller ikke hensyn til private og offentlige eierforhold.



Stemning i Iglandsvik.

KOMMUNENS MÅL OG VISJONER

Kommunens mål og visjoner beskrives i kommuneplanens samfunnsdel, som er et styrende dokument for langtidsplanlegging av utviklingen i kommunen (Kommunal- og distriktsdepartementet, 2022). Her defineres de prioriterte målene for samfunnsutviklingen i Bremanger, og de retningslinjene politikerne vil at kommunens organisasjon skal arbeide etter frem mot 2033.

Bærekraftig utvikling

Bærekraftig utvikling handler om å ta vare på behovene til menneskene som lever i dag, uten å ødelegge mulighetene fremtidige generasjoner har til å dekke sine behov (FN-sambandet, 2021). FN har formulert 17 bærekraftsmål og 169 delmål som gir en felles global retning for samfunnsutviklingen. Målene deles inn i økonomisk, sosial og miljømessig bærekraft. Norges forpliktelse til å jobbe for å nå målene påvirker den kommunale politikken, og Bremanger kommune skal bruke bærekraftsmålene til å utvikle samfunnet i en retning som gir bærekraftige lokale løsninger, som også bidrar globalt. Bærekraftsmålene (3) god helse og livskvalitet, (4) god utdanning, (9) industri, innovasjon og infrastruktur, (10) mindre ulikhet, (11) bærekraftige byer og lokalsamfunn, (13) stoppe klimaendringene, (14) livet i havet, (15) livet på land og (17) samarbeid for å nå målene, er valgt av kommunen som hovedspor for samfunnsplanleggingen (figur 4) (Bremanger Kommune, 2021).



Figur 4: Bremanger kommune har valgt seg ut ni bærekraftsmål for bærekraftig samfunnsplanlegging (Bremanger kommune, 2021).

Satsningsområder og arealstrategi

Hovedutfordringen i årene som kommer er folketallsutviklingen i Bremanger. Samfunnsdelen peker på attraktivitet som en forutsetning for bosettelse i Bremanger, og Telemarksforskning peker på at et sted kan være attraktivt på tre måter; attraktivt å bo der, attraktivt å produsere noe som kan eksporteres, eller attraktivt fordi det tiltrekker seg besøkende som igjen skaper arbeidsplasser i besøksnæringer. Det å skape møteplasser og sentre, og sikring av nærfriluftsområder, utpekes som to av flere tiltak som vil gjøre Bremangersamfunnet mer attraktivt (Bremanger Kommune, 2021).

Den overordnede arealstrategien definerer hovedprinsippene for Bremanger kommunes arealbruk, arealforvaltning og stedsutvikling. For at arealplanen skal bidra til å gjøre Bremanger attraktivt for bosettelse, etablering av bedrifter og som turistdestinasjon, vektlegges blant annet sjøområde og strandsone, jordvern, landbruk og friluftsliv, infrastruktur, naturmiljø, naturressurser, kulturlandskap og kulturminner (Bremanger Kommune, 2021). I tillegg fremgår det i kommunens trafikkplan et mål om at barn og unge skal kunne gå og sykle til skolen (Bremanger kommune, 2022).

Fremtidens Iglandsvik

Under befaring og samtale med kommunen ble det gitt uttrykk for et ønske om å konsentrere turismen på Bremangerlandet i Iglandsvik. For å redusere trafikktrykket på Grotlesanden i sommersesongen er det et mål å legge til rette for at flere kan gå og sykle fra Iglandsvik. Det er behov for flere parkeringsplasser i området, spesielt i tilknytning til Havlys B&B. Bremanger kommune har et uttalt mål om å legge til rette for bedre gang- og sykkelforbindelser, samt legge til rette for pendling (Bremanger kommune, 2022, s. 6). Situasjonen med Iglandsviks status som fiskerihavn er ennå uavklart, men det satses på å skape lokale arbeidsplasser og bredt næringsliv.

DEL 2: ANALYSE



Oversiktsbilde over Iglandsvik
fotografert fra Iglandsbenken.

LANDSKAPSANALYSE

LANDSKAPSREGION

Iglandsvik ligger i landskapsregion 20 – Kystbygdene på Vestlandet (Puschmann, 2005, s. 87). Landskapet er preget av store kontraster mellom sjø og land.

Regionens skiftende landskapskarakter inneholder flere ulike landskapstyper innen korte avstander, hvor flate og lune landområder veksler mot steile og harde fjellsider, og hvor været og vinden kan slå om på kort varsel.

Oppstykkede strandflater av lav høyde skaper mange små landskapsrom og gir kysten et småskalapreg. Regionen er attraktiv i opplevelsessammenheng gjennom båtferdsel, rekreasjon og friluftsliv da det er små avstander mellom landskapsrom med ulike visuelle inntrykk. I de ytre regionene står skjær, holmer og øyer mot storhavets vind og bølger. Arealpresset er ikke påfallende stort i regionen som helhet, heller ikke med tanke på hytte- og fritidsbebyggelse, på grunn av tilgjengelighet og ustabil vær-situasjon.

Vegetasjonen som tidligere var åpen, skogløs og lynnghedominert er i dag flere steder tilplantet eller naturlig gjengrodd. Bosetningsmønsteret har vokst frem etter fiske og jordbruk, hvor hus og gårder ligger spredt i det dyrkede området fra sjøen og stedvis i tettere husklynger i fiskeværerne (Puschmann, 2005, s. 87-88).

LANDFORMER OG VANN

Landskapet i analyseområdet har slak helning (<20°) fra strandlinjen 100 til 400 meter nordover før det skråner bratt opp i fjellsiden (>50°) med relieff på rundt 550 moh (figur 5). Toppene er relativt flate og minner om viddelandskap. Eksponeringsretningen er sørvendt og ligger på 160°. Strandlinjen utgjør en vik med småkupert terreng, og det er mindre skjær langs kysten. Igland ligger vest i den geologiske gneisregionen hvor landskapet kjennetegnes av påvirkning under den kaledonske fjellkjededannelsen (Berger et al., 2020, s. 14). Her ble bergartene utsatt for høyt trykk og temperatur (Fossen, 2023) som resulterte i bl.a. amfibolitt og grønnstein som er mest dominerende i berggrunnen i Iglandsvik (Lutro, 2015).

De små formene i landskapet preges av strand, steinurer, mindre knauser og svaberg. Buholmen er den største holmen. Langs stranden akkumuleres fin sand. Havet og vinden har erodert, fraktet og fordelt løsmassene i landskapet. Under vann er underlaget delvis av bløtbunn (Miljødirektoratet, 2015) og grusholdig sand og tynt eller usammenhengende tynt dekke over berggrunnen (Artsdatabanken, u.å.). Landområdet er dominert av hav- og fjordavsetning under marin grense. Dekket er opp til en halv meter tykt og stedvis usammenhengende med fjell i dagen (Norges geologiske undersøkelse, 2022). Der det begynner å skråne oppover i fjellsiden er det elveavsetninger og morenemateriale (Norges vassdrags- og energidirektorat, 2017). Det er ikke registrert skredhendelser i analyseområdet, men skredvifter vitner om at det tidligere har blitt utløst steinsprang. For ytterligere utredning av naturfarer, se ROS-analyse vedlegg 1.



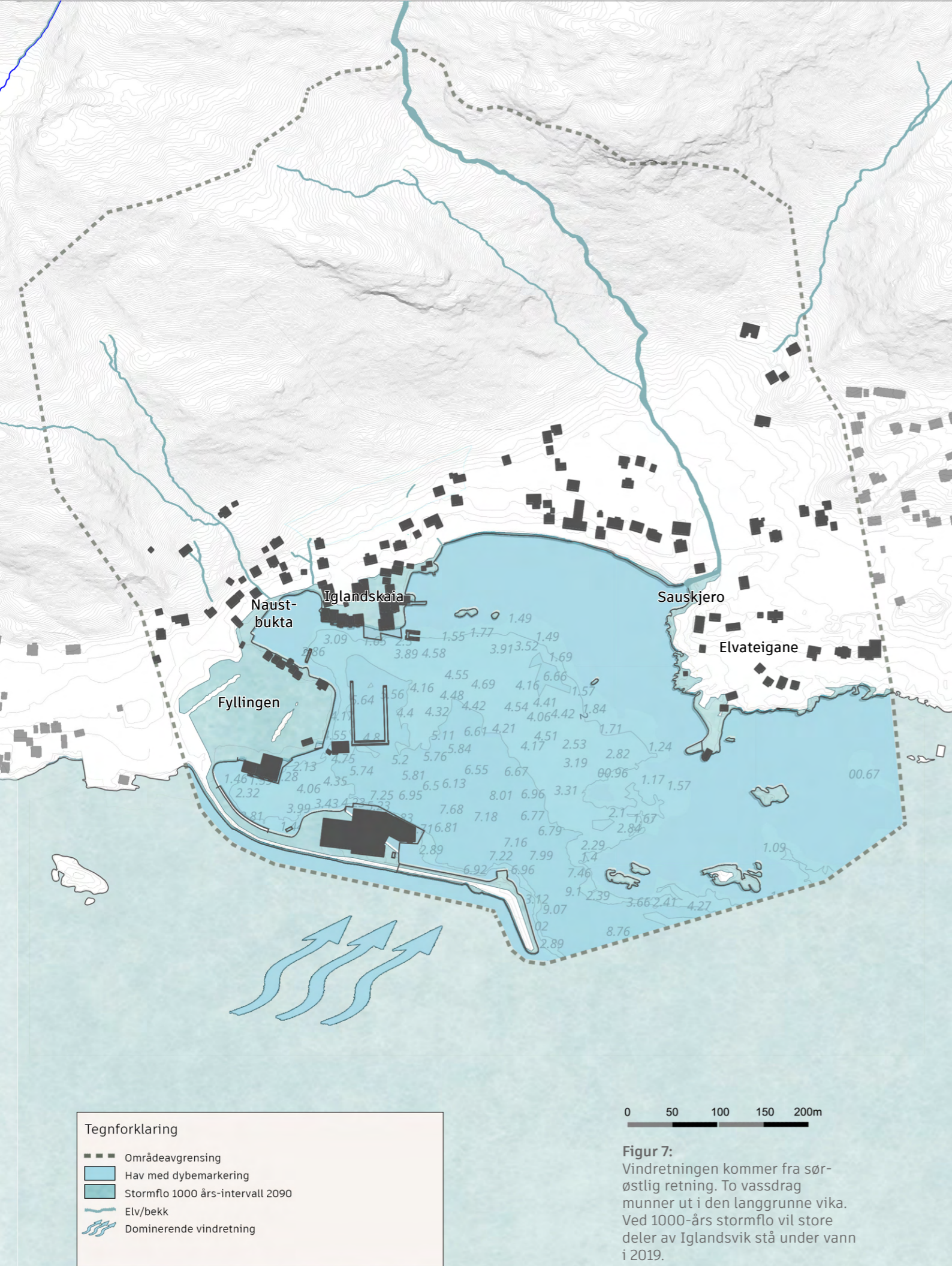
Figur 5:
Landskapet i Iglandsvik har slak helning til det skråner brått opp i fjellsiden (kommunekart.no).

Innenfor avgrensingen er det to vassdrag som munner ut i havet (figur 7). I øst ligger Iglandselva som er større enn Haugaelva som ligger i vest. Ut fra elvene forgreiner det seg flere bekker i høyere sjikt. Flere av elve- og bekkeløpene som går gjennom innmarksområdene er lagt i smale steinsatte grøfter (figur 8) (Norges vassdrags- og energidirektorak, 2017).

Vika er langgrunn der dypeste punktet ligger i underkant av 8 muh. (figur 7). Iglandsvik har ikke mye ferskvannsforsyning fra elveløpet på grunn av et lite nedbørsfelt. Nærheten til åpent hav gjør sjøen salt, selv om moloen kan redusere graden av naturlig vannsirkulasjon. På befaring 7. februar 2023 målte vi saliniteten i sjøen til 15 ‰. Målingen ble utført på en regnværsdag, og saliniteten vil variere med værforhold, sesong og tidevann. Moloen skjermer for de største bølgene, men grunnhet og smalt innløp mellom molo og skjær skaper tidvis sterke sjødrag i vika (T. Grotle, muntlig kommunikasjon, 16. februar 2023).



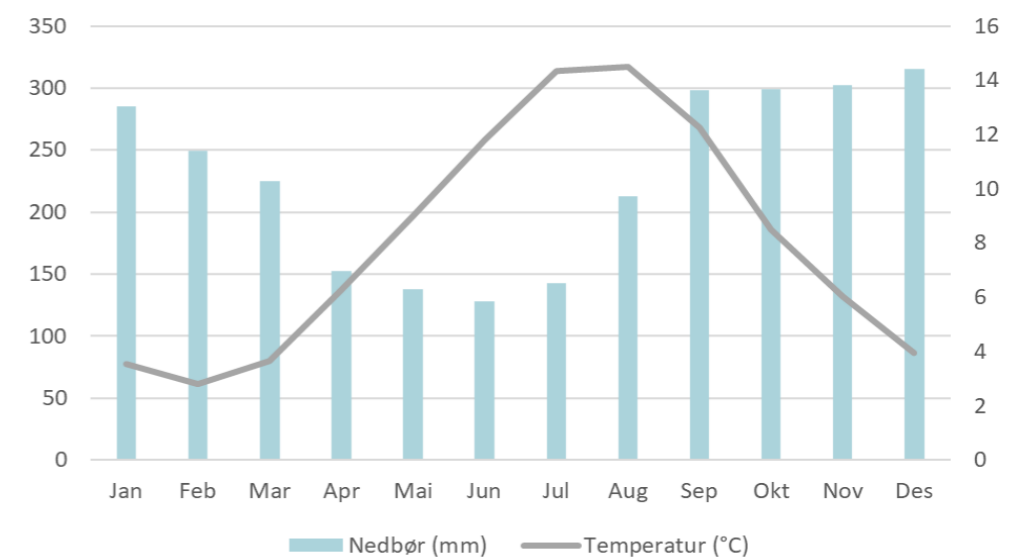
Figur 6:
Iglandselva renner gjennom innmarksområdene i steinsatte grøfter.



KLIMA

Iglandsvik ligger i Boreonemoral sone, sterkt oseanisk seksjon (Moen, 1998, s. 92). Den dominerende vindretningen i analyseområdet kommer fra sør-vestlig retning (figur 7). Øya Frøya skjermer for noe av vinden. Iglandsvik ligger i herdighetszone 2 (Det Norske Hageselskap, 2006). Ved vintersolverv står sola opp klokken 10:00 og går ned 15:15. Ved sommersolverv står solen opp 03:51 og går ned 23:33 (Suncal, u.å.).

Årsmiddeltemperaturen er hentet fra siste normalperiode i 1991-2020, med temperaturdata fra stasjon 59110 Kråkenes (72 moh.) og temperatur- og nedbørsdata fra 57810 Svelgen II (16 moh.). Temperaturdataene er basert på et gjennomsnitt mellom Kråkenes og Svelgen II. Kråkenes ligger 21,9 km fra Igland og Svelgen II er 20,3 km unna. Verdiene i figur 8 kan derfor avvike noe fra reell temperatur og nedbør i Iglandsvika som ligger helt nede ved havet. Den varmeste måneden er august og kaldeste er februar. Månedene med mest nedbør er fra oktober til januar. Den årlige gjennomsnittstemperaturen ligger på 8°C. Nedbørsmengden i løpet av et år ligger rundt 2752 mm i året (Meteorologisk institutt, 2022). Mesteparten av bebyggelsen i Iglandsvik ligger innenfor 100-metersbeltet i strandsonen. I 2090 vil havet ha steget med 74 cm og ved en 1000-års stormflo vil et areal på 2,53 km² med 630 bygninger stå under vann i kommunen (figur 7) (Vedlegg 2) (Kartverket, u.å.).



Figur 8: I Iglandsvik er gjennomsnittstemperaturen 8,0°C og det regner i gjennomsnitt 2752 mm i året.

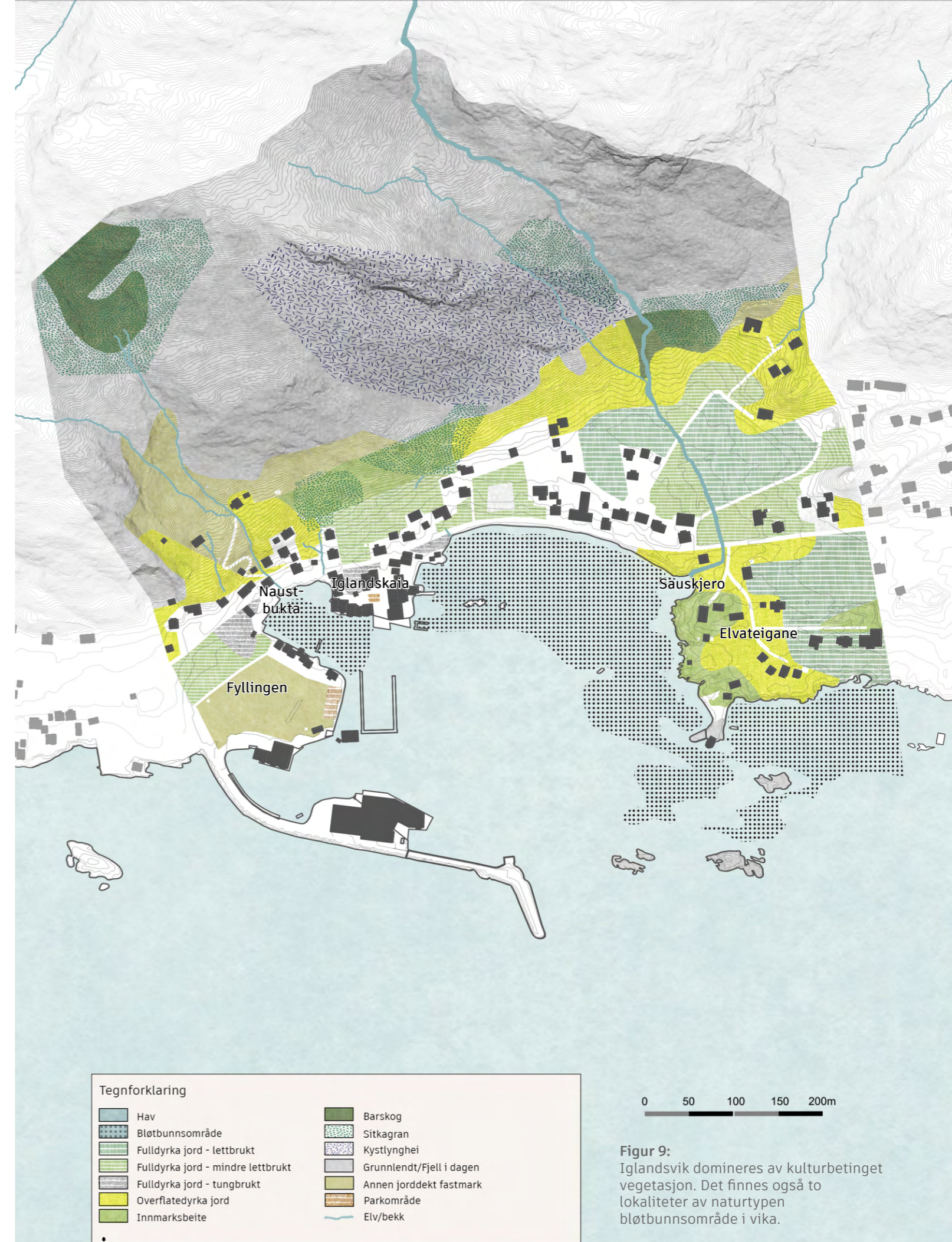
VEGETASJON

På land preges Iglandsvik av kulturbetinget vegetasjon, med fulldyrka jord, innmarksbeiter og noen mindre areal med overflatedyrka jord (figur 9).

Vegetasjonen i Iglandsvik er karakterisert av det oseaniske klimaet, med åpen fastmark omgitt av lyng og krattvegetasjon. Det er størst andel arter i busk- og feltsjiktet i utmarksarealene (figur 10). Her finnes en lokalitet med fattig, tørr kystlynghei som sist ble brent i 2016 (Miljødirektoratet, 2020). Området bærer preg av gjengroing med høyvokste lyngarter, omgitt av einerkratt, einstape og fremmedarter som platanlønn og mispel. Vi registrerte blant annet purpurlyng som er rødlistet og kategorisert som nær truet (Solstad et al., 2021). Under befaringsobserverte vi også at noe av landbruksarealet bar preg av opphold i bruk med tegn på gjengroing av ugressarter (figur 12).

Den klimatiske tregrensen her er lavere enn i kontinentale områder (Universitetet i Oslo, 2019), og det er liten forekomst av naturlig vegetasjon i tresjiktet, med unntak av enkelte furutrær. Det er spredning av sitkagran fra plantefelt, som er en fremmedart registrert til svært høy risiko (Elven et al., 2018). Det finnes en del plantede trær på linje i kulturlandskapet, blant annet bjørk langs Iglandselva og platanlønn ved Nausthogjen. Det er to mindre parkområder i Iglandsvik, enkelt opparbeidet med gressplen og trær. På Fyllingen er det selje, og på Iglandskaia er det bjørk og ei gran.

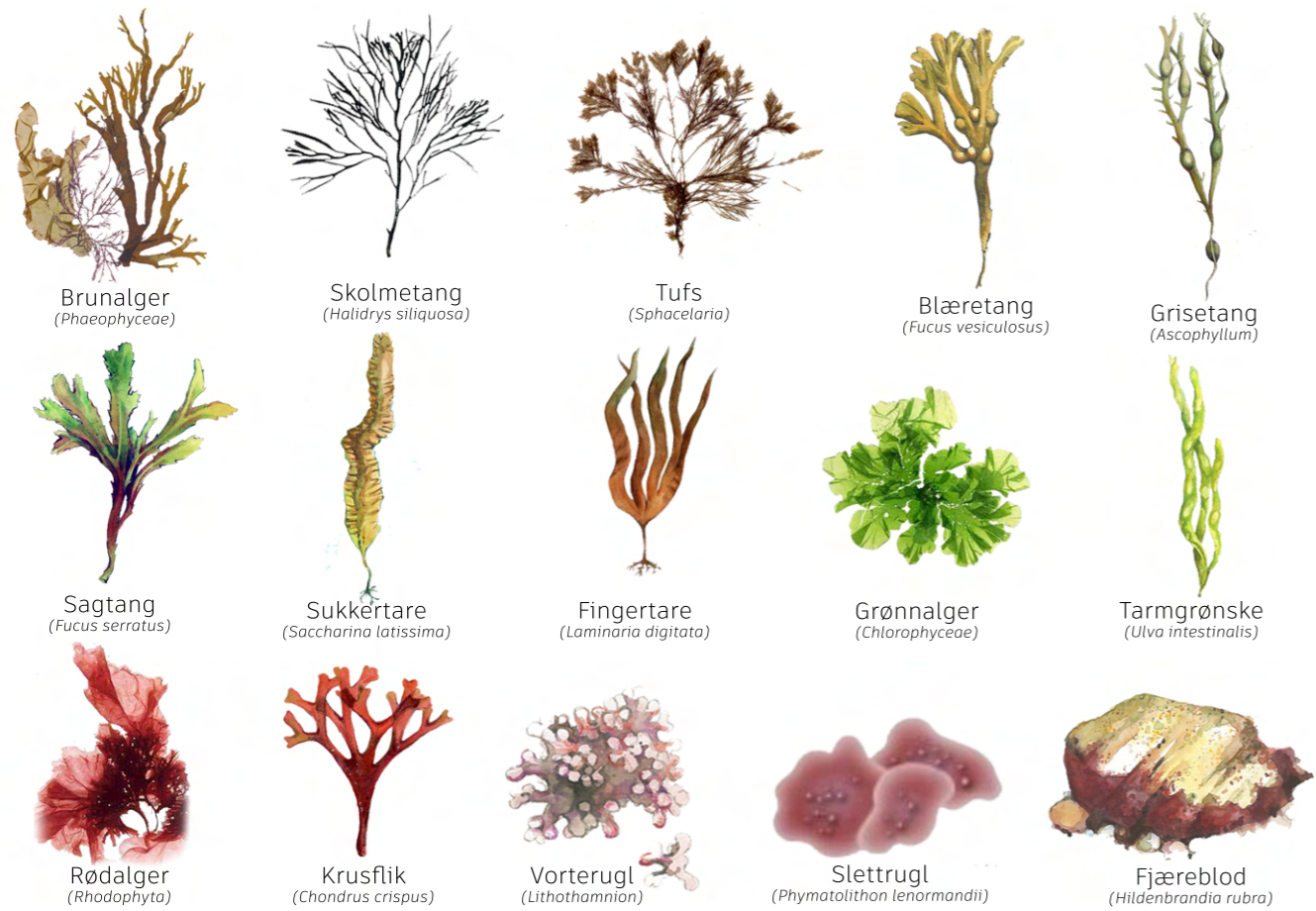
Tang og tare fester seg til skjær og utfyllinger i sjøen. Vi utførte en snorkelanalyse langs tidevannssonen og registrerte blant annet både grønnalger, brunalger og rødalger (figur 11). I feltsjiktet i strandsonen finnes karplanter som typisk vokser på sandstrender som strandstjerne, strandrug og strandarve.



Figur 9: Iglandsvik domineres av kulturbetinget vegetasjon. Det finnes også to lokaliteter av naturtypen bløtbunnsområde i vika.



Figur 10: Karplanter registrert i Iglandsvik. Rød prikk markerer rødlistede arter. Sort prikk markerer fremmedarter.



Figur 11: Vi har registrert ulike alger i Iglandsvika.



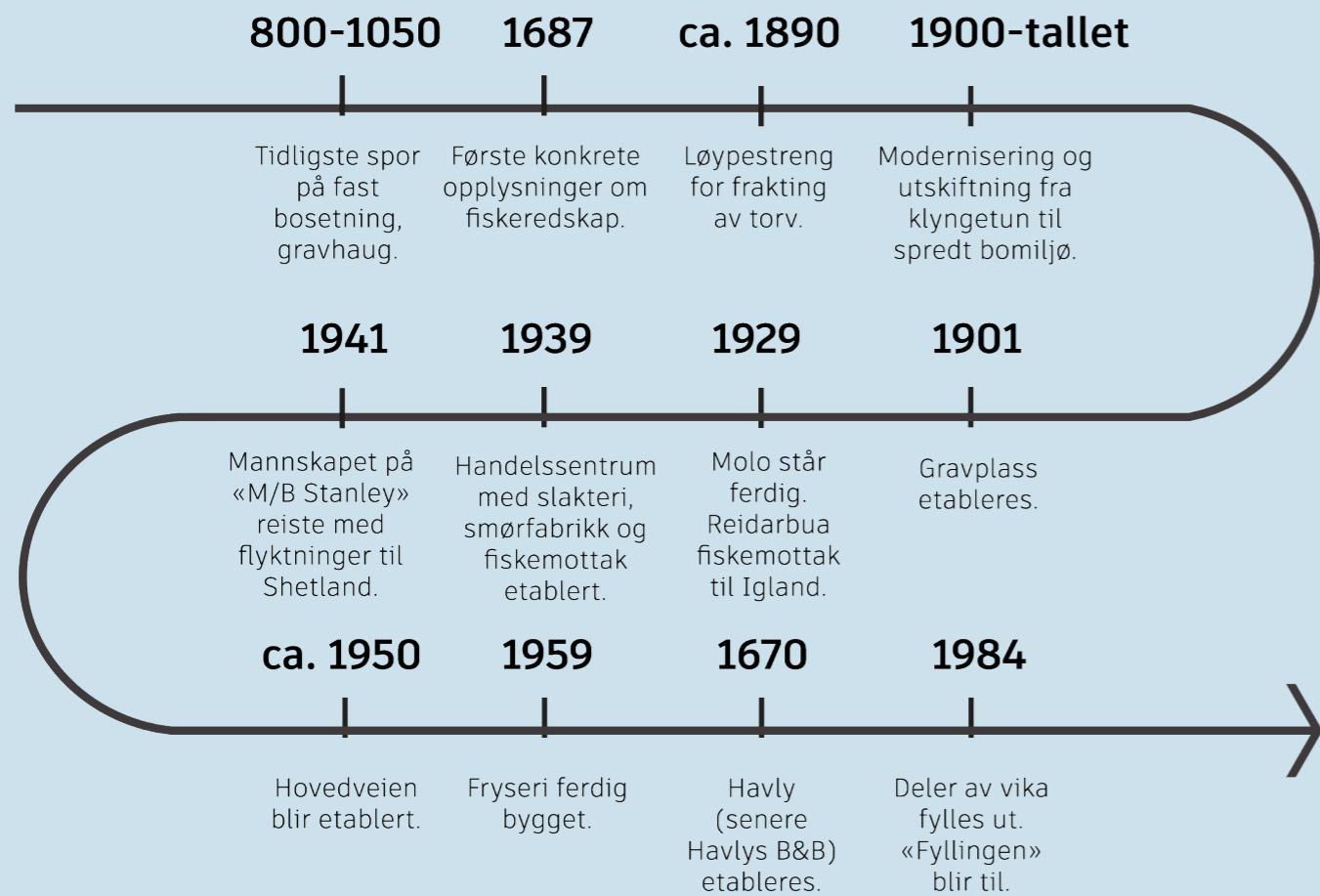
Figur 12: Enkelte landbruksareal i Iglandsvik bærer preg av gjengroing og opphold i drift. Her fra oversiden av parkeringsplassen nord for Iglandskåia, med lyssiv.

DYRELIV

Bløtbunnsområdene i Iglandsvik er en lokalt viktig naturtype på grunn av bløtbunnsartene som lever på og under sedimentene (Havforskningsinstituttet, 2021). Under snorkelundersøkelsen registrerte vi flere arter man normalt sett finner i fjæra på bløtt og hardt substrat, som fjæremark, strandsnegl, eremittkreps og hjerteskjell (figur 13). Områdene utgjør viktige beiteområder for fugl og fisk, og gir livsgrunnlag for flere av de rødlistede fugleartene som er registrert i Iglandsvik (Havforskningsinstituttet, 2021). Hettmåke og Lomvi er kritisk truede arter som lever i området (Stokke et al., 2021). Det er kartlagt gytefelt for torsk, hyse og sild i og rundt Iglandsvika (Fiskeridirektoratet, 2011). Den rødlista hummeren lever også i området (Reidarbua, muntlig kommunikasjon, 4. september 2022) (Tandberg et al., 2021), og det er registrert oter, og mink som er en fremmedart registrert til svært høy risiko (Eldegard et al., 2021) (Pedersen et al., 2018). Bremanger er en viktig hjortekommune, og Iglandsvik er registrert som en viltlokalitet (Gaarder, 2004).



Figur 13: Registrerte dyr i Iglandsvika. Arter markert med rød prikk er rødlistede arter, og de markert med sort sirkel er fremmedarter i Iglandsvik.



Figur 14: Den historiske utviklingen i Iglandsvik ses i sammenheng med kysten som matressurs og ferdselsåre.

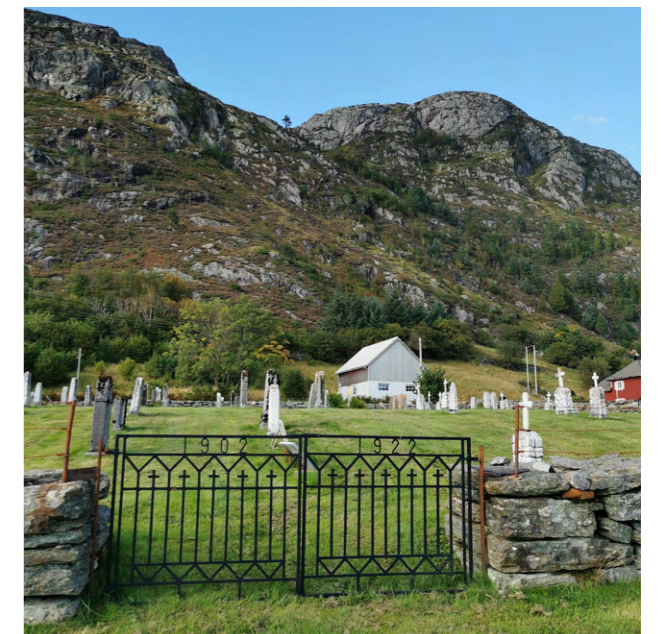
KULTURHISTORIE I LANDSKAPET

De tydeligste sporene i landskapet og kulturhistoriske utviklingen i Iglandsvik ses i sammenheng med menneskets tilknytning til kysten som matressurs og som ferdselsåre (figur 14). Arkeologiske utgravninger tyder på at Iglandsvik var bosatt for ca. 1000 år siden, og at det har blitt drevet jordbruk her siden middelalderen (Svihus, 2006, s. 330). Det var tidligere myr i området som ble grøftet opp for jordbruk. På fjellet ved utsiktspunktet Iglandsbenken står det igjen en varde fra en løypestreng som ble brukt til å frakte torv ned til bygda på slutten av 1800-tallet (figur 15) (R. Igland, personlig kommunikasjon, 07. februar 2023). Hamskiftet fikk stor betydning for bosetningsmønsteret i Iglandsvik. Tallet på gårdsbruk i drift gikk ned, klyngetunene ble oppløst, og de små teigene ble samlet til større enheter (R. Igland, personlig kommunikasjon, 07. februar 2023).

Den gamle gravplassen som ligger sentralt i vika ble primært tatt i bruk i en 20 års periode fra 1901 til 1922, og står igjen i landskapet som et sakralt kulturminne (figur 16) (R. Igland, personlig kommunikasjon, 07. februar 2023).



Figur 15: Ved utsiktspunktet Iglandsbenken står en varde som er rester fra en løypestreng.



Figur 16: Gravplassen sentralt i vika var i bruk fra 1902 til 1922.

Sjøhusmiljøet på Igland skaper identitet og historisk dybde. Nausthogjen som ligger ved dagens handelssentrum er en samling av flere verneverdige naust og sjå (figur 17) (Riksantikvaren, 2021). Sjå ble brukt til å oppbevare fiskeredskaper, og det er gjort funn som viser at det tilbake til 1687 ble brukt redskaper som torskegarn i Iglandsvik (Svihus, 2006, s. 335). Bremangerpollens rike fiskefelt og nærheten til Norskehavet har vært grunnlaget for en lang historie med maritim og marin næring (figur 18) (Visit Nordfjord, u.å.). Fra starten av 1900-tallet og utover gav fiskerieringa folket i Bremanger god økonomi (Solbakken, 2020). Havet har også vært en viktig ferdselsåre med flere store fiskebåter som lå i vika, deriblant «M/B Stanley» som reiste med flyktninger til Shetland under krigen (figur 19) (Svihus, 2006, s. 336).

Iglandskaia er et lokalsentrum i Bremanger, som gjennom historien har hatt ulike funksjoner som handel, fiskemottak, slakteri, smørfabrikk og sjøhus (figur 20) (L.I. Grotle, personlig kommunikasjon, 06. februar 2023). Moloen i Iglandsvika ble bygget i 1928-1929 (figur 21), og det tidligere fiskemottaket Reidarbua ble flyttet hit fra Fanøy (figur 22) (Bremangerland, u.å.). På 1950-tallet ble hovedveien utbedret (figur 23) (M. Myklebust, personlig kommunikasjon, 07. februar 2023) og i 1959 stod Bremanger Fryseri ferdig (Svihus, 2006, s. 338). Fryseriet var frem 2006 en viktig lokal arbeidsplass som sysselsatte mange. Havly pensjonat, som i dag heter Havlys B&B, ble etablert ca. 1970 (NRK, 2015). Med planer om videre utvidelse av fiskerieringa ble det i 1984 laget en fylling vest i vika ved starten på moloen, i dag kjent som Fyllingen (M. Myklebust, personlig kommunikasjon, 07. februar 2023).



Figur 17: Sjøhusmiljøet er en identitetsmarkør med historisk dybde i Iglandsvik.



Figur 18: Nærhet til Norskehavet og Bremangerpollens rike fiskefelt gir livsgrunnlag i Iglandsvik. Foto: Fylkesarkivet, ukjent fotograf 1927.



Figur 19: Mannskapet på M/B Standley fikk flyktninger fra Iglandsvik trygt over til Shetland under andre verdenskrig. Foto: Fylkesarkivet, ukjent fotograf 1946.



Figur 20: Iglandskaia har lenge vært et viktig sentrum på Bremangerlandet, Foto: Fylkesarkivet, ukjent fotograf 1960.



Figur 21: Moloen i Iglandsvik ble bygget i 1928-1929. Her under utbygging. Foto: Fylkesarkivet, ukjent fotograf 1928 (ANT).



Figur 22: Fiskerimottaket Reidarbua ble flyttet fra Fanøy til Iglandsvika. Foto: Fylkesarkivet, ukjent fotograf 1950.



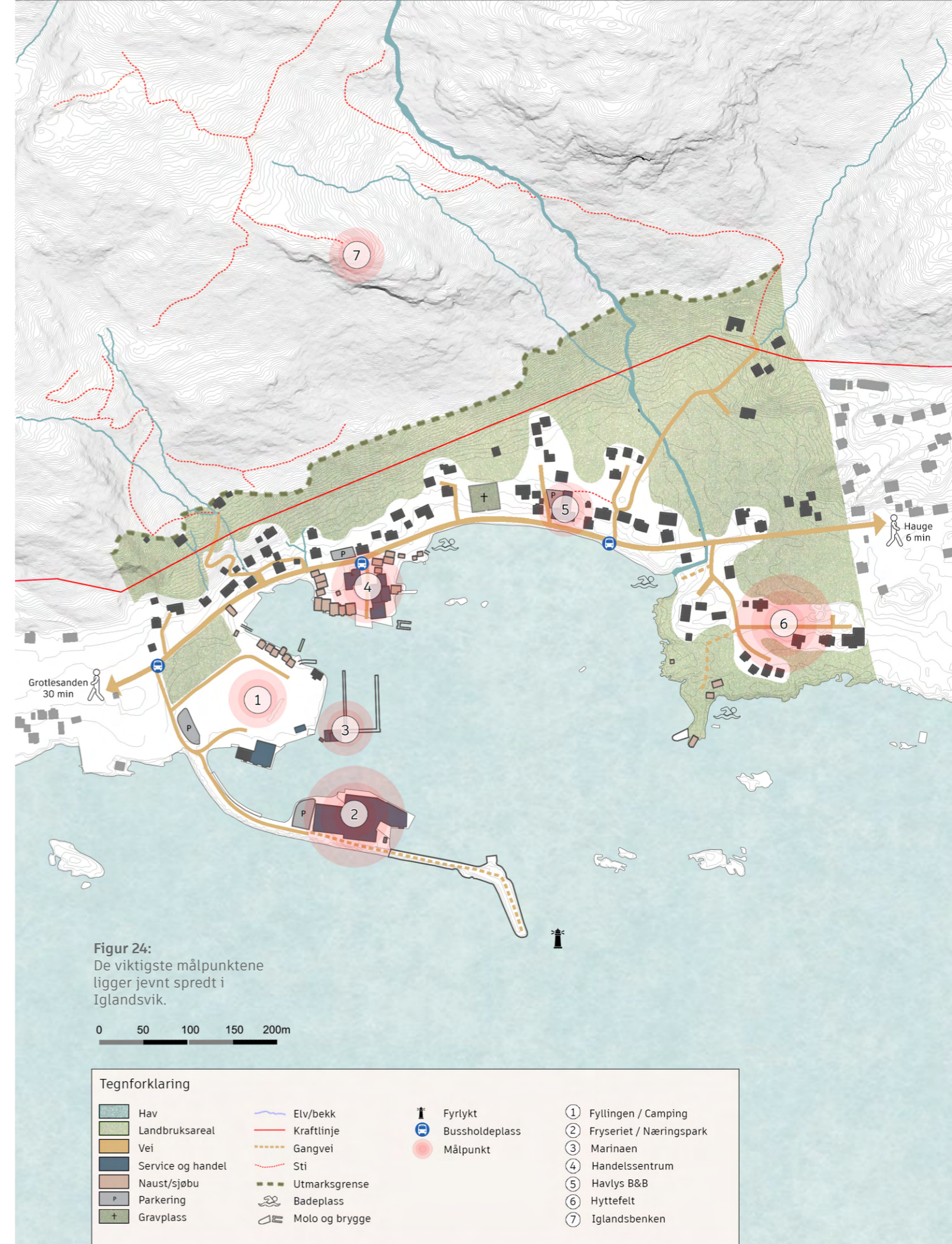
Figur 23: Veien i Iglandsvik ble utbedret i 1950. Slik så den ut før. Foto: Fylkesarkivet, T. Jacobsen 1927.

AREALBRUK OG BEBYGGELSE

Iglandsvik bærer fortsatt preg av lange tradisjoner innen landbruk og fiske (figur 24). Boliger og gårdstun ligger tett mot hovedveien og består hovedsakelig av eneboliger og gårdsbebyggelse med bordkledning av tre. De eldste boligene i området stammer fra 1900-tallet (R. Igland, muntlig kommunikasjon, 07. februar 2023). Landbruksjorda ligger de fleste steder på baksiden av bosetningene og blir benyttet til beiting og innhøsting av fôr. Gårdsnummer/bruksnummer 13/7 og 13/6 driver med sauehold (Gårdskart, 2023). En kraftlinje strekker seg over landbruksområdet. I strandsonen finner man tette konsentrasjoner av naust og sjøbuer, og det er etablert flere brygger og kaier rundt vika.

Handelssentrumet på Iglandskaia har i dag Joker kolonialbutikk, MH24 selvbetjent bensinstasjon for bil og båt, og Farmen livsstilsbutikk med kafé. Bremanger Fryseri har blitt omgjort til næringspark med kontorlokaler og lager. Det er også oppstartet etablering av treningssenter her. Havlys B&B har overnatting, restaurant og selskapslokale. Disse tjenestene er viktige målpunkt, steder mennesker oppholder seg og oppsøker, i Iglandsvik.

Hovedveien Fv571 går gjennom området, med enkelte korte sideveier. Veien er smal og har begrenset med møteplasser. Ifølge Statens Vegvesen hadde Bremangerlandet en av de høyeste ulykkestallene i perioden 2015-2020. Årlig døgntrafikk på hovedveien er rundt 500 kjøretøy, hvorav 10% er lange kjøretøy (Statens Vegvesen, 2022). Det er etablert parkeringsområder på nordsiden av Iglandskaia, ved Fryseriet, Havlys B&B og langs Fyllingen. Det finnes busstopp ved innkjøringen mot Fyllingen, Iglandskaia og i nærheten av Havlys B&B. Det er barneskole og barnehage på Hauge, som ligger omtrent 6 minutters gange fra analyseområdet. På Elvateigane er det nylig etablert et hyttefelt og en liten molo etter plan om småbåthavn tilhørende hyttefeltet (M. Myklebust, personlig kommunikasjon, 07. februar 2023).



REISELIV OG FRITIDSBRUK

Det er flere overnattingsmuligheter i sjøbuer, utleiehytter og pensjonat. Iglandsvik Marina har servicebygg, gjestebrygge, campingplass for telt, bobil og campingvogner (figur 25). Campingen er opprettet med midlertidig tillatelse på Fyllingen som er regulert til industriformål. Gjestehavnen er også gitt midlertidig tillatelse, og er svært populær med lange ventelister for båt plass (figur 26) (M. Myklebust, personlig kommunikasjon, 07. februar 2023). Det er tre små badestrender i Iglandsvik, og kort avstand til viktige lokale fritidsarealer som Grotlesanden, Veten og Vetvika (figur 24 og 27). Det er godt etablerte og merkede turstier fra Iglandsvik.

Området har flest besøkende i sommerhalvåret, og det er fiske, båtliv, kystkultur, sandstrender, bading og fjellturer som trekker de besøkende. I sommersesongen øker trafikkmengden betydelig og preges av større kjøretøy som bobiler, samtidig som flere går og sykler langs hovedveien. På høsten er jakt og fiske populært, men det er ellers få besøkende og aktivitetstilbud i vinterhalvåret.

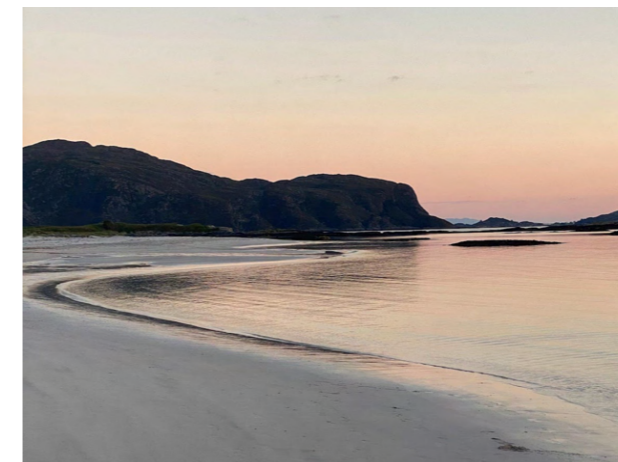
Iglandsvik er et aktivt bygdesamfunn. Det holdes flere arrangementer som er viktig for Iglandsvik og befolkningen ellers i Bremanger. Havlys B&B blir brukt som konsertlokale og til private arrangementer som blant annet dåp, konfirmasjoner, bryllup og minnesamvær gjennom hele året (figur 28). Musikkfestivalen Rockweekend har blitt holdt årlig siden 1980-tallet, og trekker mange unge og voksne med tilknytning til Bremanger til Iglandsvik. Under Rockweekend er det også opplegg på dagtid tilpasset barnefamilier. Det tennes bål på Moloen ved sankthansfeiring.



Figur 25:
Det er camping med bobilparkering på Fyllingen.



Figur 26:
Marinaen er en populær gjestehavn i Iglandsvik.



Figur 27:
Det er kort gangavstand til viktige lokale rekreasjonsområder som Grotlesanden.



Figur 28:
Havlys B&B er et overnattingssted med servering, scene og selskapslokale

OVERGANGSSONER

Landskapet i Iglandsvik preges av tydelige overganger mellom ulike områder. Utmark, innmark, boliger, gravplass, hyttefelt, naustmiljø og næringsområder er klart avgrenset fra hverandre ved hjelp av landformer, gjerder, murer og vegetasjon – og ligger nærmest i rekkefølge fra sjøen. Denne strukturen gjør det enkelt å lese og orientere seg i landskapet.

ROMLIGE OG SANSBARE FORHOLD

OVERORDNET LANDSKAPSRUM

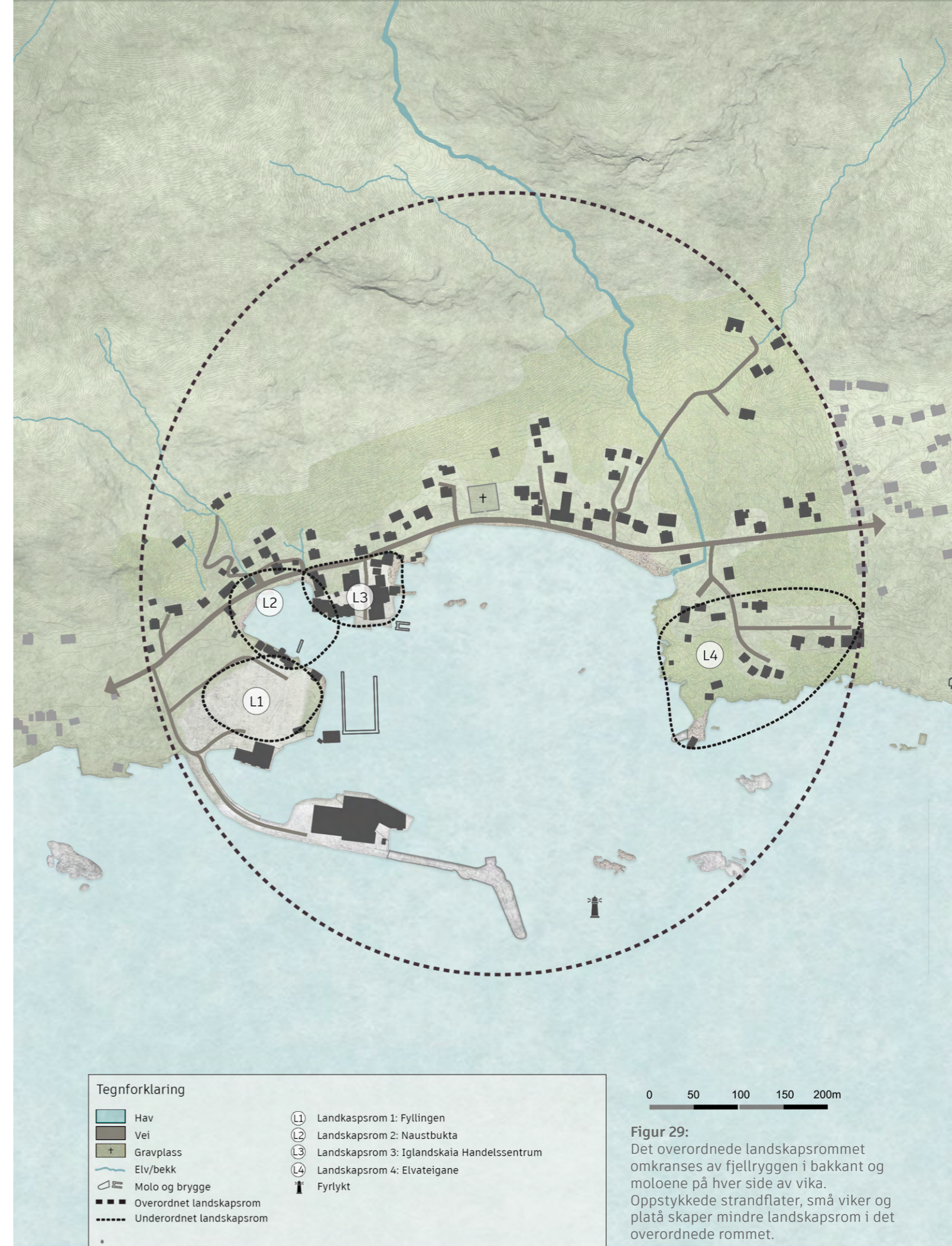
Iglandsvik ligger i et småskala landskapsrom som er tydelig avgrenset av den krumme fjellryggen i bakkant og omsluttet av moloene på hver side av vika og skjærene i mellom (figur 29). Fjellene på sørsiden av Bremengerpollen utgjør en andre omsluttende vegg bak moloer og skjær. Dette skaper et nokså lukket landskapsrom i Iglandsvik. Rommet bygges opp av større sammenhengende flater. Landskapet skråner ned mot havet og blikket vendes ut mot havet. Det skiftende været kan skape mange ulike stemninger i landskapsrommet.

Moloen og Fyllingen er tydelige menneskeskapte landskapselement. Kystlinjen, veier, gjerder, eldre steingarder og bakkemurer skaper strukturdannende grenser og linjer i kystlandskapet. Naustmiljøet og fryseriet er godt synlige landemerker. Fra sjøen er fyrlykten et viktig navigasjonspunkt. Området bindes sammen av kystkonturen, mens ulike og tydelig definerede funksjoner gir kompleksitet til stedet.

UNDERORDNEDE LANDSKAPSRUM

Oppstykkede strandflater med små vikar og mindre platå skaper underordnede rom i det storskala landskapet. Rommene er forskjellige i oppbygging og opplevelse, og vi skiller de fra hverandre der det kommer en barriere eller en synlig grense.

Fire sentrale underordnede rom i Iglandsvik er Fyllingen (L1), vika mellom fyllingen og Iglandskaia, her kalt Naustbukta (L2), handelssentrum på Iglandskaia (L3), og Elvateigane (L4) (figur 29). Strekingen mellom Iglandskaia og Sauskjero oppleves som en del av det overordnede landskapsrommet, og analyseres derfor ikke som et eget landskapsrom her.



0 50 100 150 200m

Figur 29: Det overordnede landskapsrommet omkranses av fjellryggen i bakkant og moloene på hver side av vika. Oppstykkede strandflater, små vikar og platå skaper mindre landskapsrom i det overordnede rommet.

FYLLINGEN

Fyllingen utgjør et forholdsvis stort og åpent underordnet landskapsrom i Iglandsvik (figur 30). Rommet avgrenses av landskapsform og barrierer som kystlinje og gjerder. Landskapsrommet er flatt med grusdekt gulv, som gjør rommet noe farge- og inntrykksløst. Dette forsterkes særlig ved grått og regnfullt vær. På store deler av området har vegetasjon trengt gjennom grusdekket, som gjør rommet noe rotete (figur 31). En voll som fungerer som en skillevegg strekker seg gjennom rommet, og øst for vollen ligger plattinger til camping som deler inn rommet og skaper struktur og orden. Det er plantet seljetrær i det lille parkområdet mot gjestehavna som en visuell og klimatisk barriere, og gjør området mellom vollen og trærne noe lunere (figur 32). Rommet føles ellers åpent uten særlige vegger eller møblering.



Figur 30: Fyllingen utgjør et stort og åpent underordnet landskapsrom.



Figur 31: Landskapsrommet har et rotete preg.



Figur 32: Den lille parkflekken ved havna mykner opp det ellers grå uttrykket i rommet.

NAUSTBUKTA

Det underordnede rommet ligger vest for Iglandskaia handelssentrum (figur 33), mellom en rekke av eldre naust mot øst (figur 34) og moderne sjøbuer mot sørvest (figur 35) som rammer inn området og skaper et nokså omsluttet landskapsrom (figur 36). I bakkant avgrenses rommet av hovedveien som er fylt ut og skaper en barriere, og har husvegger stående rakt med veien. Dette gjør at høyvann og lavvann gir rommet svært ulik opplevelse av størrelse. Vika er nokså smal og har utsyn mot gjestebrygge og molo. Hus og naust malt i tradisjonelle farger skaper karakteristiske og stedstypiske vegger i rommet, mens hav og himmel gir vertikal dybde. Et lite platå med grønt gress bak en natursteinmur utgjør en liten terrasse langs sjøen (figur 37). Den uryddede strandsonen har et rotete preg etter utfylling av vei, og kloakkrør er synlig langs strandsonen (figur 38).



Figur 33:
Naustbukta ligger vest for Iglandskaia handelssentrum



Figur 34: Rekker av eldre naust mot øst skaper spennende og stedstypiske vegger i Naustbukta.



Figur 35: Moderne sjøbuer mot sørvest harmonerer med de eldre naustrekkene.



Figur 36: Landskapsrommet i Naustbukta oppleves omsluttende.



Figur 37: Natursteinmuren skaper et gressplatå.



Figur 38: Den uryddede strandsonen har et rotete preg, med synlige kloakkrør.

IGLANDSKAIA HANDELSSENTRUM

Iglandskaia ligger på et nes mellom to vikene i det overordnede rommet (figur 39). Det underordnede rommet avgrenses visuelt av de historiske naustrekkene og butikklokalene langs kaia som skaper en tydelig ramme. Rommet er lite i størrelse og oppleves nokså lukket og intimt. Kaia har utsyn mot sjøen i sør, men i denne retningen danner fryseriet nok en visuell vegg (figur 40). Små gliper mellom naustene i øst og vest gir utsyn mot vikene (figur 41 og 42). Den store asfaltflaten med parkering og snuplass danner store deler av gulvet i rommet, mens lave bevarte gressflater danner struktur og setter et hyggelig preg på området. På plenen er det møblert med fargerike sittebenker (figur 43), og langs veggene henger fotografier fra nærmiljøet. Matbutikken og caféen er orienteringspunkt i både det overordnede og underordnede rommet. De tydlige kontrastene mellom områdene med asfaltdekke og plen deler Iglandskaia inn i to opplevelsesrom. Området som helhet er selve hjertet av Iglandsvika med servicetilbud som skaper folkeliv og legger til rette for møter mellom mennesker.



Figur 39: Iglandskaia handelssentrum utgjør et underordnet rom, mellom to vikene i det overordnede landskapsrommet.



Figur 40: Tett bebyggelse danner vegger i rommet, og fryseriet danner en visuell vegg mot sør.



Figur 41: Mot vest er det usikt mot Naustbukta.



Figur 42: Mot øst er det usikt mot Sauskjero.



Figur 43: Det lille parkområdet på Iglandskaia er møblert med fargerike benker.

ELVATEIGANE

På Elvateigane dannes et åpent landskapsrom mot havet med store gressletter som gulv (figur 44). Rommet avgrenses av boliger mot nord og omkransende kystkontur mot sør-vest. Fjellene sør for Bremangerpollen og moloen med fryseri utgjør en visuell avgrensning. Den mindre moloen sør-vest i området, og veien ned dit, skaper en naturlig bevegelses- og siktlinje ut mot havet. Her dannes to parallelle strender som gir en speileffekt (figur 45 og 46). Den spredte bosetningen mellom mindre voller og hauger i området gjør at rommet føles noe møblert. Mot sør-øst i området ligger nyetablerte hytter på rekke (figur 47).



Figur 44: Gulvet i landskapsrommet på Elvateigane preges av stor, åpen gressplen.



Figur 45: En av de parallelle strendene vender innover Bremangerpollen.



Figur 46: De parallelle strendene skaper en speileffekt ut mot moloen.



Figur 47: På Elvateignane ligger nyetablerte hytter på rekke.

SANSEINTRYKK

De ulike rommene deler mange av de samme sanseinntrykkene, og disse endrer seg drastisk etter sesong og værforhold. Ved vindstille forhold og blå himmel blir havet krystallklart og turkis. Oransje-rosa solnedganger gir varme og et sydlig preg langs sandstrendene. Tørr sand er hvit, lett og silkemyk, med fullt av glimmer som glitrer i vannkanten. I vår- og sommersesongen vokser blomster til i veikanter og enger, og setter et vennlig og stemningsfylt preg på luktbildet. Lyden av bølgeskvulp og måkeskrik skaper følelse av nærhet til havet. Når det blåser opp og skyer til blir havet mørkt og dypt med frynsete bølger. Våt sand blir grålig, tung og leiraktig i regnet. Naturkreftene lar seg kjenne tett på kroppen. Saltvannssprut og tarelukt skylles inn over land, og det er som vinden tar tak i deg. Den velkjente kystlukten skaper identitet (figur 48). Disse skarpe kontrastene gir karakter til området.

Naustmiljøet vitner om historisk dybde og tradisjon, med karakteristiske farger som rød, okergul og brunt. Dører i kontrastfarger gir variasjon og sammenheng. Fiskebåter og fritidsbåter skaper historiske linjer, og slipper ut oljesøl og bensin som igjen er med på å skape et karakteristisk luktbilde av fiskerihavna.



Figur 48: Tradisjonell tørke av fisk setter et stemningsfullt preg på luktbildet i Iglandsvik.

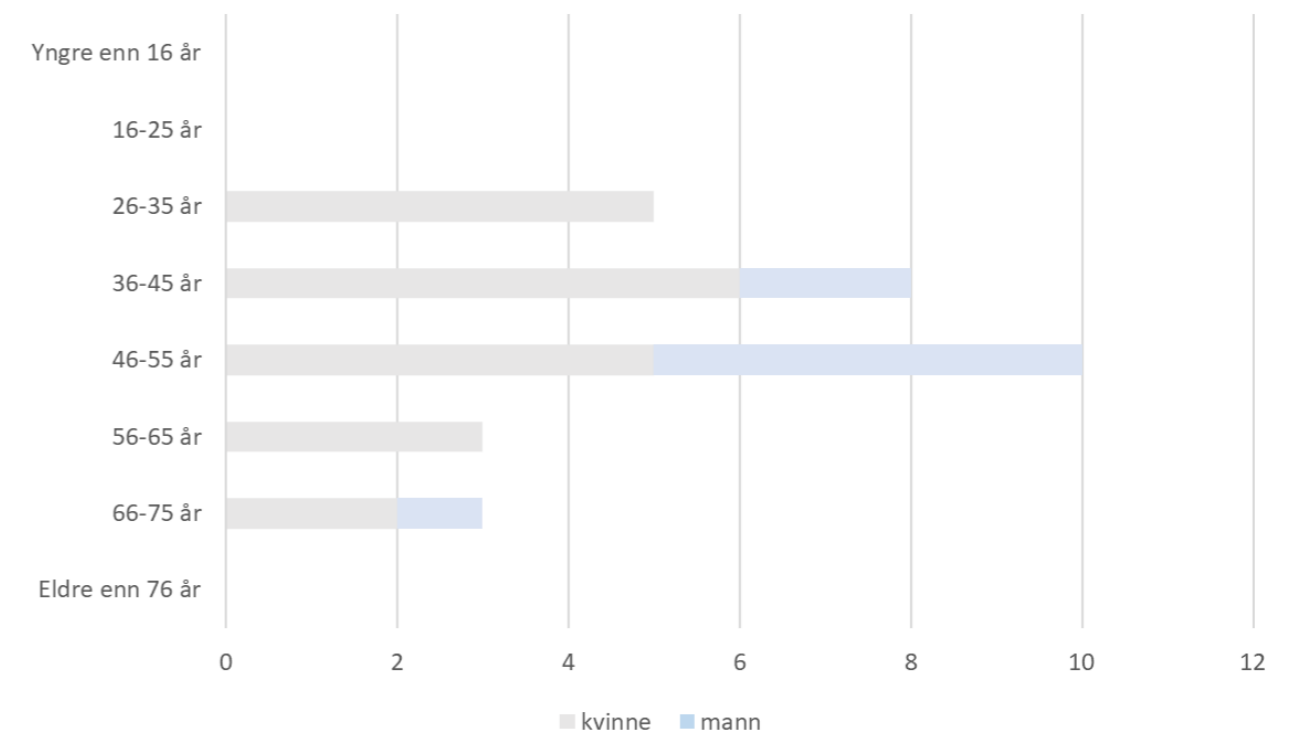
LANDSKAPSKARAKTER

Iglandsvik er en sørlig eksponert kystbygd på Vestlandet (landskapsregion 20) mellom fjell og åpent hav, med sandstrender, steinurer, mindre knauser og svaberg. Det er to vassdrag i området. Bløtbunnsområdene i Iglandsvik er en lokalt viktig naturtype som utgjør viktige beiteområder for fugl og fisk, og gir livsgrunnlag for flere rødlistede fuglearter registrert i Iglandsvik. Tidlig jordbruk og fiske gir vesentlig kulturell referanse, med sterk kobling mellom historie, kulturlandskap, næring og mennesker. Historien er synlig og bevart i landskapet, uten store dominerende brudd, og preges av gradvis utvikling og kontinuitet. Jordbrukslandskap ved god hevd setter fortsatt preg på området, mens vegetasjon i utmark preges av gjengroing.

Bosetningsmønsteret er forholdsvis spredt. Langs sjøen står eldre sjøhusbebyggelse i tettere konsentrasjoner. Iglandsvik har viktige lokale sentrumsfunksjoner som handel og næring. Det er store variasjoner i arealbruk mellom årstidene grunnet sommerturisme. Aktivitet knyttet til båtliv, camping, bading og turgåing er populært om sommeren. På denne tiden av året får den smale og sigende hovedveien høy trafikkgjennomstrømning. Landskapet har markerte overganger mellom ulik bruk. Dette skaper flere underordnede rom med ulik karakter i landskapet, men manglende trygge og lesbare forbindelser mellom målpunktene skaper funksjonelle brudd.

MEDVIRKNING OG SAMTALER

Vi fikk inn 30 svar på spørreundersøkelsen vår, hvor de fleste svarene kom fra kvinner i aldersgrupper 36–55 år. Brukergrupper yngre enn 25 år og eldre enn 76 år er ikke representert (figur 49). Grunnen til dette kan være at mange i disse aldersgruppene ikke bruker Facebook. Det var en jevn distribusjon mellom fastboende, besøkende og hytteeiere som svarte på undersøkelsen.



Figur 49: Av de som svarte på spørreundersøkelsen var aldersgrupper 26-75 år representert, hvor flest var kvinner.

På spørsmål om hvordan deltakerne kom seg til Iglandsvik svarte 7,2% at de brukte bil som fremkomstmiddel. På spørsmål om hva brukergruppen anser som de mest verdifulle kvalitetene ble særlig næringsliv og sentrumsfunksjonene trukket frem, samt natur, turisme og friluftsliv. Det intime og tradisjonelle miljøet løftes frem, og Iglandsvik beskrives som koselig (figur 50). Mange pekte på problemer knyttet til vei og trafiksikkerhet, og det ble uttrykt ønske om flere møteplasser og aktivitetstilbud (figur 53). For helhetlig resultat av spørreundersøkelsen se vedlegg 3.



Figur 50: Ved spørsmål om de viktigste kvalitetene handlet svarene på spørreundersøkelsen i stor grad om sentrumsfunksjoner, hyggelig nærmiljø og fritidsaktiviteter/-muligheter.



Figur 51: Ved spørsmål om kvaliteter som behøver utbedring ble vei- og trafiksikkerhet spesielt vektlagt. Det fremkommer også ønske om bredere aktivitetstilbud og fritidsmuligheter.

Iglandsvik Utvikling er en forening av næringsinteresser i Iglandsvik og omegn, og fungerer som et felles organ for markedsføring og fronting av medlemmenes behov og interesser (Iglandsvik Utvikling, 2020). Under møtet la næringslivsaktørene frem at de ønsket å fortsette utviklingen av næringsparken i fryseriet, og jobber for å skape videre vekst i næringsaktivitet, nye arbeidsplasser og et mer variert og attraktivt arbeidsmarked i området. Det er derfor svært aktuelt å satse videre på den økende turismen i Iglandsvik. Problemstillinger knyttet til store variasjoner mellom besøkende på sommeren og ellers i året ble diskutert, hvor aktiviteter som jakt, fiske og naturopplevelser ble trukket frem som mulige satsningsområder i vinterhalvåret. Vi ble opplyst om at hovedveien er i dålig fatning og siger. Behovet for trygge forbindelser for gående og syklende utenom hovedveien ble vektlagt som viktig for videre utvikling av Iglandsvik, spesielt for tilknytning mellom Marinaen, handelssentrum på Iglandskaia og videre til Havlys B&B. Havlys B&B etterlyser større utendørsareal og mer parkering i tilknytning til overnattingsstedet med restaurant og selskapslokale. Videre diskuteres problemer knyttet til tilkomst og varelevering, grunnet plassmangel langs hovedveien og lite synlig innkjørsel.

I møte og på befaring la Bremanger kommune frem sine tanker om fremtidig utvikling av Iglandsvik. Flere av de samme utfordringene ble diskutert, som parkingsbehov og trygge gang- og sykkelforbindelser. Kommunen uttrykte et ønske om å stanse videre trafikk mot Grotlesanden, hvor det i dag er svært høyt trafikktrykk i sommersesongen. Området på Fyllingen eies av kommunen. Videre planer for området er uavklart, men næringsutvikling eller industri ønskes her. Kommunen er tydelige på at tidligere planer om fylling i sjø kommer i konflikt med moderne retningslinjer, og ikke er en ønsket strategi for fremtidig utvikling av Iglandsvik.

SWOT-ANALYSE

SWOT står for styrker (strengths), svakheter (weaknesses), muligheter (opportunities) og trusler (threats). Analysen oppsummerer informasjon fra landskapsanalysen, medvirkning og samtaler, og brukes for å evaluere ulike faktorer ved Iglandsvik for å få innsikt i situasjonen i dag og dermed legge grunnlaget for informerte beslutninger og effektive strategier i utformingen. Ved å identifisere og vurdere disse fire aspektene, kan vi oppnå en helhetlig forståelse av dagens situasjon.

S STYRKER

Korte avstander: Iglandsvik utgjør et kompakt sentrum med korte avstander mellom målpunktene.

Fiskenæring og naustmiljø: Lange tradisjoner og tydelig identitet setter preg på Iglandsvik, og skaper tilknytning mellom kulturlandskap, næring og mennesker.

Næring og sentrumsfunksjon: Forskjellig tilbud av ulikt innhold og karakter fyller ulike funksjoner og behov.

Gode nærturmultipigheter: Variert og storslått natur ligger i umiddelbar nærhet.

Nærhet og utsikt mot sjø: Nærheten til havet skaper gode rekreasjonsmuligheter med båt og strandliv. Dette er også en viktig faktor for næringsliv, turisme og stedsidentitet i Iglandsvik.

Engasjert lokalbefolkning: Innsats fra ildsjeler, vilje til utvikling og sterk dugnadsånd blant lokalbefolkning og lokale aktører gjør Iglandsvik levende. Dette er med på å skape felleskap og godt omdømme som er positivt for både fastboende og tilreisende.

Gode solforhold: Vika er sørvendt og har gode solforhold.

Næring i vekst: Næringslivsaktørene er innovative i utvikling og fornyelse av tradisjonelle næringer. Næringslivet har positiv påvirkning for utvikling av lokalsamfunnet og markedsføringen av stedet.

W SVAKHETER

Tilkomst: Hovedveien er smal og lite trafikksikker. Gående og syklende benytter samme vei som biltrafikken, som tidvis preges store kjøretøy.

Manglende sammenheng mellom målpunkt: Selv om Iglandsvik er relativt kompakt er det tungvint og utrygt å komme seg mellom de ulike målpunktene til fots.

Få parkeringsmuligheter: Det er for få parkeringsplasser i Iglandsvik.

Lite besøk utenfor sommersesong: Det er mye besøk i sommersesongen, men ikke ellers i året.

Mangel på sosiale møteplasser: Det er få felles utendørs møteplasser i Iglandsvik.

Arealkonflikt i strandsonen: Med en rekke funksjoner liggende tett mot kystlinjen oppstår konflikt mellom ulike typer bruk og privatisering av strandsone.

Tilrettelagt for få brukergrupper: Det er ikke tilrettelagt for barn, ungdom eller eldre i Iglandsvik.

Vær og sesongvariasjon: Ustabil og hardt vær kan slite på infrastruktur og bebyggelse, og store variasjoner mellom sesongene skaper få aktivitetstilbud utenfor sommersesongen.

O MULIGHETER

Attraktivt reisemål: Iglandsvik har mange overnattingsalternativer, og har gode muligheter for å i større grad tilrettelegge og etablere seg som utfartssted til nærliggende destinasjoner.

Vilje til å kombinere næring og turisme: Vilje og engasjement blant lokale aktører gir gode muligheter for å kombinere næring og turisme ved f.eks. turistfiske.

Tilgjengeliggjøring av strandsoner: Ved å tilgjengeliggjøre strandsonen i større grad åpnes muligheter for nærtur og rekreasjon for en større brukergruppe.

Bedre kobling mellom målpunkt: Trygge forbindelser og tilgjengelighet vil skape et mer fungerende og inkluderende sentrum i Iglandsvik.

Ubenyttet potensiale på Fyllingen: Fyllingen utgjør et stort areal som per dags dato ikke har utnyttet sitt fulle potensial. Her kan det legges til rette for møteplasser og aktivitet.

Tilrettelegging for flere brukergrupper: Ved å i større grad skape oppholdsplasser og aktiviteter for barn og familier vil flere brukergrupper være representert. Dette kan potensielt ha positiv innvirkning på attraktivitet for tilflytting og turisme.

Utvikling og bevaring av grønne områder: Et veletablert kulturlandskap gir godt grunnlag for bevaring og utvikling av grønne områder i tilknytning til målpunkt og ferdselsårer.

Kollektivtransport: Tilrettelegging for flere kollektivmuligheter som hurtigbåt og buss, spesielt i sommersesongen, vil kunne redusere parkeringsbehov og antall biler på veien.

T TRUSLER

Havnivåstigning: Store deler av handelssentrum og fyllingen vil ved havnivåstigning og stormflo ligge under vann innen de neste 50 årene.

Økt trafikk, tråkk og forsøpling: Flere besøkende vil føre til økt trafikk, tråkk og slitasje på natur, og potensielt mer forsøpling.

Nedbygging av blågrønne områder: Inngrep og arealendringer i fjæra kan føre til nedbygging og privatisering av strandsonen og viktige blågrønne strukturer.

Svekkelse og tap av identitet: Utvikling og utbygging kan føre til fragmentering av identitet og stedstypiskhet i Iglandsvik.

DEL 3: UTFORMING



Nausthogjen er et kompakt bygningsmiljø med verneverdige naust og sjå som skaper hyggelig atmosfære i Iglandsvik

STRATEGIER OG PRINSIPPER

Med utgangspunkt i analysene, medvirkning og samtaler i del 2 av oppgaven har vi kommet frem til fire overordnede strategier med tilhørende prinsipper som grunnlag for forslag til fremtidig utforming av Iglandsvik.

1. BEDRE TRAFIKKSITUASJONEN, MED SÆRLIG FOKUS PÅ GÅENDE OG SYKLENDE

Alle typer ferdsel i Iglandsvik skjer langs den smale, signende hovedveien. Stadig flere besøkende kommer i sommerhalvåret, og det er nødvendig å utbedre hovedveien for tryggere ferdsel og bedre trafikkflyt, med tilrettelagte ferdselsårer for gående og syklende. Trygge forbindelser, tilgjengelighet og gode koblinger mellom målpunkt er viktige faktorer for å skape et godt sentrum i Iglandsvik. Dette vil gjøre det enklere for lokale og besøkende å bruke og utforske området, og oppleve alt det har å tilby. Det er også viktig at tiltakene tilpasses eksisterende bebyggelse, landskap, naturmangfold, kulturmiljø, vegetasjon og landbruksarealer i Iglandsvik. Det må legges til rette for flere parkeringsmuligheter. Når vi løser problematikken legges følgende prinsipp til grunn:



TILGJENGELIGHET OG SAMMENHENG



EGEN FERDSELSÅRE FOR GÅENDE OG SYKLENDE



KORTE GANGAVSTANDER



OVERSIKTELG KJØREMØNSTER

2. SKAPE GODE MØTEPLASSER FOR FASTBOENDE OG BESØKENDE

Iglandsvik har få tilrettelagte møteplasser i dag. Gode møteplasser er der mennesker kan treffes og se hverandre, og er viktig for å motvirke ensomhet, skape større trygghet, samt øke trivsel og livskvalitet. Tilrettelegging av trygge og inkluderende oppholdssteder langs ferdselsåren legger opp til fysisk og sosial aktivitet (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016, s. 7). Dette kan bidra til å skape et mer levende og attraktivt lokalsamfunn i Iglandsvik. Fastboende og besøkende har ulike behov og interesser som må ivaretas. Det må tilrettelegges for at alle skal få gleden av hele området uavhengig av alder og helsesituasjon slik at det kan skapes et mer livlig og mangfoldig lokalsamfunn. De underordnede landskapsrommene beskrevet i del 2 av oppgaven har ulike opplevelseskvaliteter. Dette utgjør et godt utgangspunkt for å utvikle gode og varierte møteplasser i Iglandsvik. Følgene prinsipper er lagt til grunn for å bevare, utbedre og skape gode møteplasser i Iglandsvik:



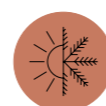
MØTEPLASSER DER FOLK FERDES



AKTIVITETER FOR ALLE ALDERSGRUPPER



UNIVERSELL UTFORMING



MØTEPLASSER HELE ÅRET



TURISTVENNLIG

3. FREMME OG BEVARE IGLANDSVIKS STEDSIDENTITET, HISTORIE OG SÆRPREG

Historien til Iglandsvik er godt synlig og bevart i landskapet, og bærer preg av gradvis utvikling og kontinuitet. Det er viktig å legge til rette for videre historisk kontinuitet, og en utforming som løfter frem og bevarer stedets karakter og identitet. Eldre naust og sjøbuer omgjort til overnattingssteder, handelssentrum på Iglandskaia og revitaliseringen av fryseriet på moloen til næringspark er eksempler på landskapselementer med sentral rolle i lokalsamfunnet. Ved å bevare og tilgjengeliggjøre disse elementene synliggjøres den særegne stedsidentiteten og historien i Iglandsvik. Det er viktig å ta vare på landskapskarakteren, som er en del av det som gjør Iglandsvik attraktivt for besøkende og fastboende. Ved å legge til rette for lokal kultur og samfunnsliv i Iglandsvik skapes muligheter hvor lokalsamfunnet kan delta i kulturelle arrangementer og prosjekter. Dette kan bidra til å skape en sterkere følelse av tilhørighet og samhørighet, som igjen gir økt trivsel og et mer livskraftig samfunn. For å bevare og styrke stedsidentiteten er følgende prinsipper valgt:



BEVARE HISTORISKE BYGNINGER OG STRUKTURER



BEVARE KULTURLANDSKAP



FORMSPRÅK, MATERIALE OG FARGEVALG SOM HARMONERER MED OMGIVELSENE



FREMME LOKAL KULTUR OG SAMFUNNSLIV

4. NATURVENNLIG TILRETTELEGGING

Naturen i Iglandsvik har stor verdi gjennom varierte naturtyper og rikt dyreliv. Dette utgjør viktige økosystemtjenester og er en kilde til rekreasjon og opplevelser for mennesker. Mange sjeldne dyrearter i Iglandsvik er avhengige av miljøet de lever i for å overleve. Det er derfor viktig å redusere miljøbelastningen ved fremtidig utbygging for å unngå forringelse og ødeleggelse av naturmiljøet. Naturopplevelser kan også bidra til god helse, trygghetsfølelse og aktivitet. Det vakre naturlandskapet som omgir Iglandsvik gir området sin særegne karakter og attraktivitet for besøkende og fastboende, og inngrep må ikke forringe disse kvalitetene. I møte med fremtidige klimaendringer spiller naturen en sentral rolle, og det vil være viktig å ivareta og utvikle fungerende strukturer for tilpasning til ekstremvær i kystsamfunnet Iglandsvik. Følgende prinsipper er valgt for å ta spesielt hensyn til naturen ved utvikling av Iglandsvik for nåværende og kommende generasjoner:



BEGRENSE INNGREP I NATUREN



GJØRE NATUREN MER TILGJENGELIG



BRUKE STEDSEGEN OG POLLINATORVENNLIG VEGETASJON

INSPIRASJON

ELDHUSØYA

Ghilardi+Hellsten arkitekter har laget en sti langs den nasjonale turistveien «Atlantehavsvegen» (figur 52 og 53). Her har de brukt rister og påler for å redusere inngrepet i det naturlige miljøet på Eldhusøya (Ghilardi+Hellsten arkitekter, u.å.). Gangveien kanalisierer ferdselen og reduserer slitasje og tråkkaskader på den sårbare vegetasjonen. Vi har hentet inspirasjon fra gangstien i dette prosjektet, og ønsker å videreføre materialvalg og tilpassing til landskap i våre planer.

HOCHSCHULE RUHR WEST - STANDORT BOTTROP

Det tyske landskapsarkitekturselskapet Die Planergruppe har i prosjektet Hochschule Ruhr West – Standort Bottrop brukt gress med armeringsstein som underlag på parkeringsplasser og dermed redusert ugjenomtregelige grå flater med 40% (figur 54 og 55) (Die Plannergruppe, u.å.). Vi lar oss inspirere av metoden på bobilparkeringen, men vil endre designet slik at det bedre tilpasses formspråket i Iglandsvik.

ELEMENTER

Vi ønsker at designet skal gjenspeile formspråket og identiteten til Iglandsvik. Et kombinert monument og sittemøblement med organiske former kan referere til bølger og livet under vann (figur 56). En netting til å klatre ut og observere sjøen skaper nærhet til havet og refererer til fiskegarn (figur 57).



Figur 52: Ferdselsåren på Eldhusøya følger landskapets linjeføring (Ghilardi + Hellested arkitekter, u.å.).



Figur 53: Rister på påler reduserer inngrep i sårbare natur. (Foto: Jan Andersen, Statens Vegvesen, u.å.).



Figur 54: Bruk av armeringsstein og gress reduserer grå flater på parkeringsplassen (Die Plannergruppe, u.å.).



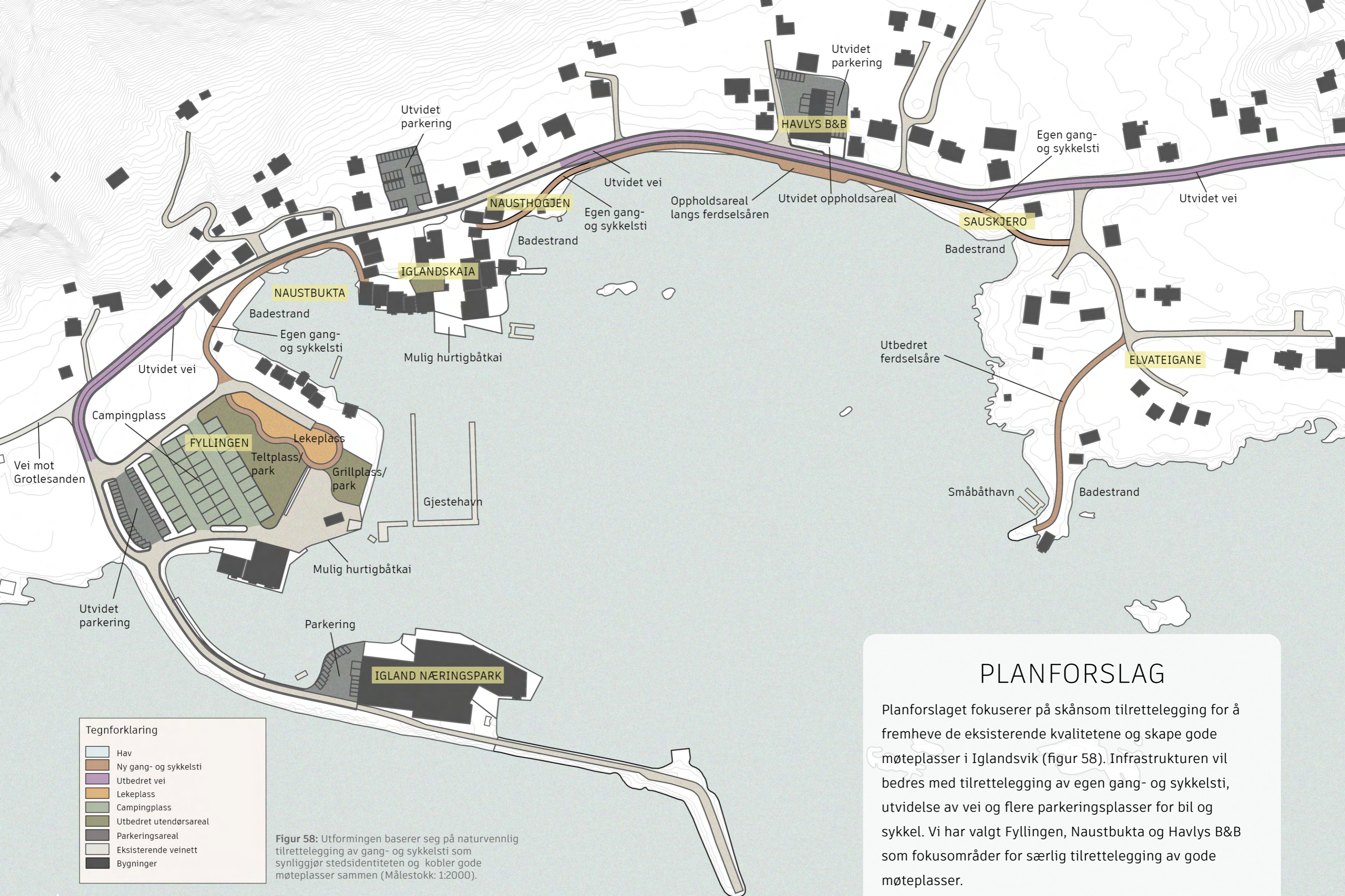
Figur 55: Vi lar oss inspirere av underlaget i vår utforming (Die Plannergruppe, u.å.).



Figur 56: Organiske former refererer til havet og livet under vann (Terraform-design, u.å.).



Figur 57: Netting skaper nærhet til sjø og refererer til fiskegarn (ATN Products, u.å.).



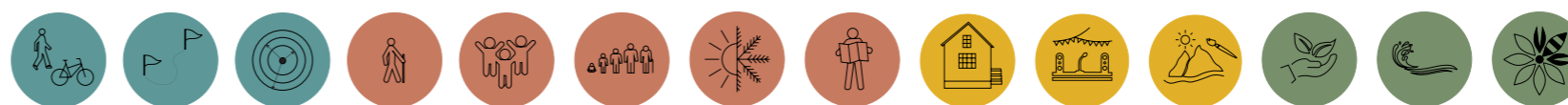
ETABLERING AV EGEN GANG- OG SYKKELSTI

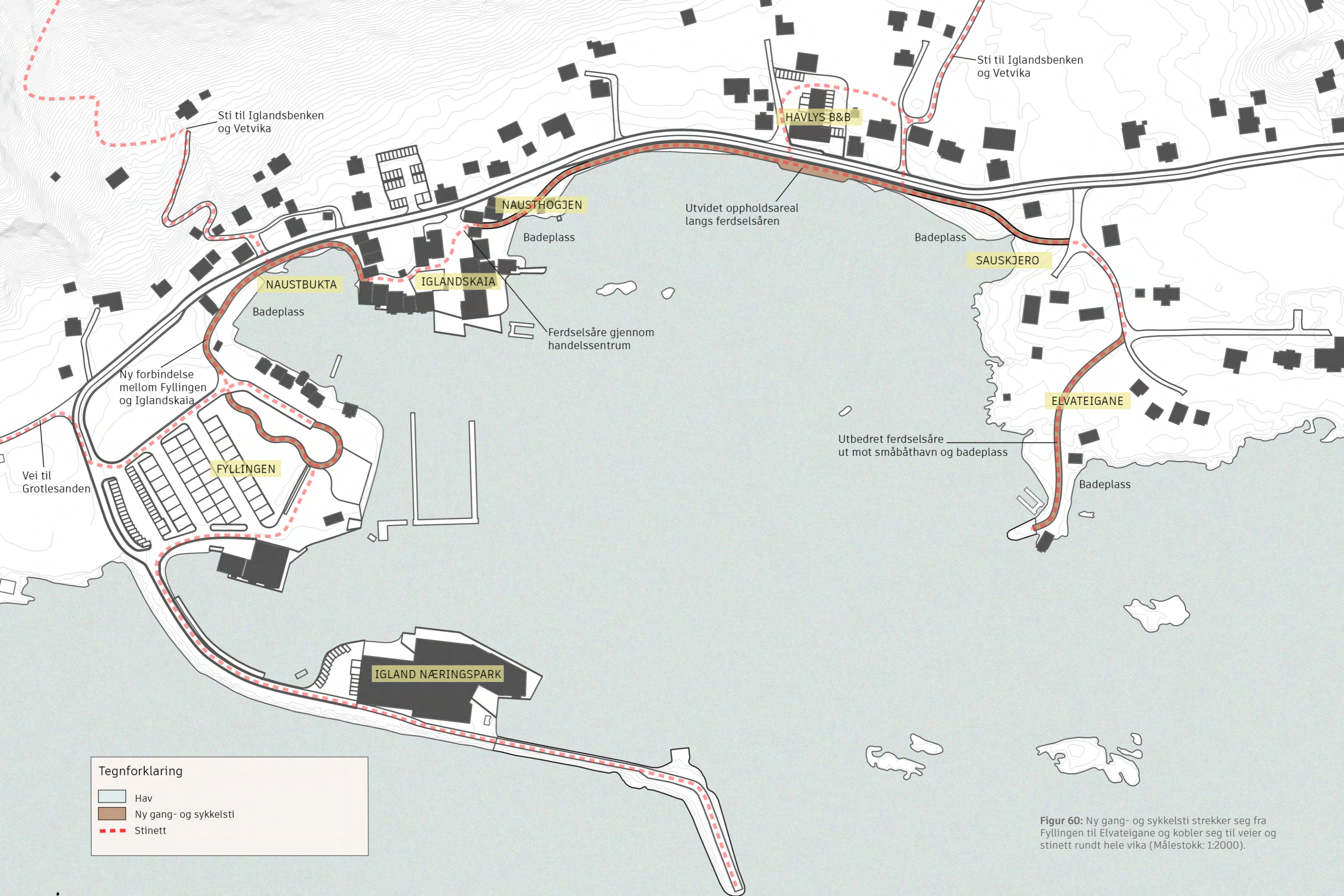
Den planlagte ferdselsåren vil strekke seg gjennom hele området, fra Elvateigane i øst til moloen i vest, og være tilknyttet eksisterende turstier og gangveier rundt hele vika (figur 60). Utformingen vektlegger samspill med omgivelsene og løsninger med minst mulig inngrep i landskapet. Ferdselsåren tar hensyn til landskapets linjeføring, og utformes som en del av omgivelsene hvor terrengform, retning og skala legges til grunn. Ferdselsåren utføres med gangrister av komposittmateriale satt på påler i fjæra, med to nedfelte bord som gjør ferdsel mer behagelig for rullestolbrukere, syklister og firbente. Stien har en avstand på 0,5 meter til hovedvei, og vil ligge noe lavere i terrenget for å øke opplevd avstand og trygghetsfølelse ved ferdsel langs veien. Vegetasjon mellom ny ferdselsåre og kjørevei tilplantes med stedegen engvegetasjon. Det vil være gelender mot sjøen der stien er opphøyd på påler (figur 59).

Stien skal kunne brukes som ferdselsåre, men vil også bli et nærrekreasjonsområde. Vi tar utgangspunkt i en bredde på 3,5 meter for at stien skal kunne romme både ferdsel og rekreasjon. Det er derfor viktig at stien er tilgjengelig for alle og utformes i henhold til universell utforming. Det vil legges til rette for sosiale møter, hvile og opplevelse langs ferdselsåren med utplassering av benker. Sør for Havlys B&B vil det bli en større oppholdsplass på ferdselsåren. Stien skaper god sammenkobling mellom ulike rekreasjonsområder og møteplasser i Iglandsvik, hvor Fyllingen, Naustbukta, Iglandskaia, Nausthogjen, Havlys B&B, Sauskjero og Elvateigane vil bli fremtredende møteplasser.



Figur 59: Gang- og sykkelsti utformes med hensyn til natur, mennesker, kultur og landskap.





Figur 60: Ny gang- og sykkelsti strekker seg fra Fyllingen til Elvateigane og kobler seg til veier og stinett rundt hele vika (Målestokk: 1:2000).

Ved Iglandskaia vil ferdselsårens bredde være noe smalere mellom naustene. Den stedstypiske og konsentrerte bygningsmassen på Iglandskaia ivaretas som den står i dag på grunn av sin historiske funksjon og opplevelsesverdi knyttet til sjøhusbebyggelse og servicetilbud. Parkområdet, butikken og kafeen blir naturlige stoppesteder langs den nye ferdselsåren. Strekingen kan markeres med skilting eller en nedfelt retningsviser i asfalten (figur 61). Det plasseres sykkelparkering i tilknytning til sentrumsfunksjonene.

Ferdselsåren og tilrettelegging med passasje ved stranden på Nausthogjen tilgjengeliggjør området i større grad og synliggjør den unike atmosfæren (figur 62). Sjøhusene og stranden utgjør et identitetsskapende miljø som bevares slik det er i dag med minst mulig inngrep. Stien vil bukte seg gjennom landskapet og løfte frem stedstypiske elementer som gir økt opplevelsesverdi (figur 63). Den må utformes slik at den ikke er til hinder foran naust ved uttak av båt.



Figur 61: Ny ferdselsåre legger til rette for mer folkeliv på Iglandskaia.



Figur 62: Stien tilgjengeliggjør og fremhever den stedstypiske atmosfæren ved Nausthogjen.



Figur 63: Ferdselsåre gjennom Nausthogjen tilgjengeliggjør og synliggjør det hyggelige området i større grad.

Stranden på Sauskjero bevares som friluftsområde, uten større inngrep i eksisterende vegetasjon og naturkvaliteter, slik at bruken av området videreføres (figur 64). Den nye gang- og sykkelstien vil krysse Iglandselva uten å hindre eller forringe elvens vannføring. Ferdsselsåren kobles sammen med eksisterende stier som gir tilgang til strandområdet og tilkomstveier ut mot Elvateigane. På Elvateigane vil det åpne kulturlandskapet med hus og hytter utgjøre et mer tilbaketrukket og rolig område i Iglandsvik. Tilrettelegging med sti ned til stranden og fremtidig småbåthavn skaper forlengelse av gang- og sykkelnettverket og gir sammenheng og fremkommelighet gjennom hele vika fra molo til molo (figur 65).



Figur 65: Elvateigane knyttes sammen med helheten i Iglandsvik med stinett fra Molo til Molo

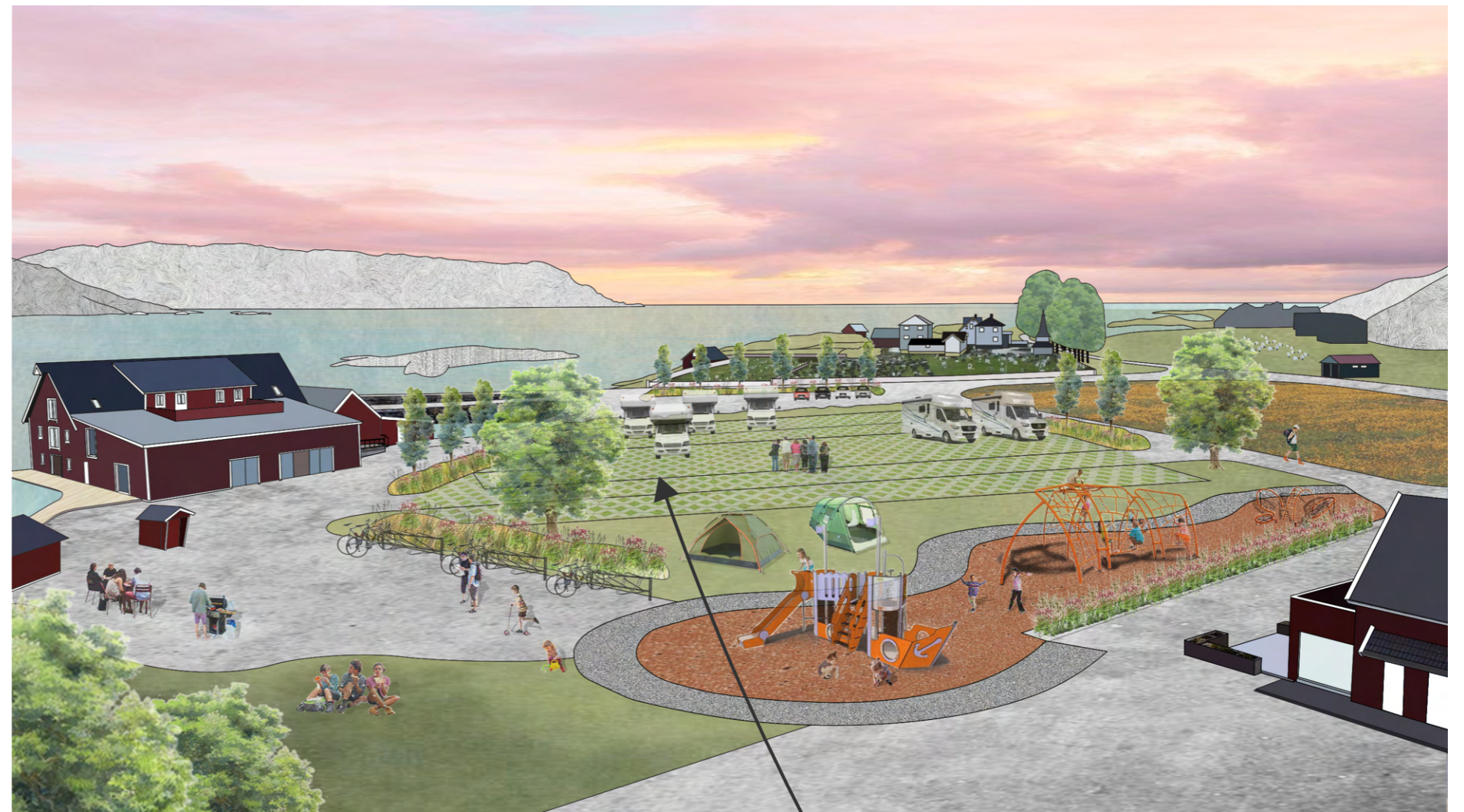


Figur 64: Ferdsselsåren tilgjengeliggjør strandområdet på Sauskjero.

FYLLINGEN

Ved å flytte bobilparkeringen til midten av området frigjøres areal til felles bruk langs vannkanten, med kobling til gang- og sykkelstien som knytter Fyllingen til resten av Iglandsvik (figur 65 og 67). Et plendekt grøntområde satt av til teltoppstillingsplass vil fungere som et lavterskeltilbud til overnatting, og en mulig arena for lokale arrangementer utenfor høysesongen. Parkarealet langs Marinaen vil bli noe større og tilrettelegges bedre som grillplass og oppholds plass for turister, fastboende og båtfolk i Iglandsvik. I tillegg blir det lekeplass i området. De ulike arealformålene på fyllingen får en strategisk soneinndeling og plassering etter tilgjengelighet og dominerende vindretning, hvor større elementer som bobiler kan fungere som vindskjerming for teltplass og oppholdsareal.

Bobilparkeringen vil utformes med tre parseller, med totalt 34 campingenheter på 10 x 7 meter, medregnet avstand på 4 meter mellom bobiler med tilhørende terrasse, platting, levegg eller lignende byggverk. Det vil legges en 8 meter bred branngate mellom parsellene i forbindelse med tilkomstveier på nord- og sørside av campingarealet for å oppnå god tilkomst og brannsikkerhet. Underlaget vil være av armeringsstein med salttålede gress imellom (figur 66). Bobilplassen vil innrammes av felt med nivåforskjeller og stedegen vegetasjon som gir romfølelse, skjerner for vind og hindrer uheldig innsyn.



Figur 65: Bobilparkeringen flyttes til midten av Fyllingen for å frigjøre felles areal til lekeplass, parkliv og aktivitet langs sjøen.



Figur 66: Bobilparkeringen får underlag av armeringsstein og gress.

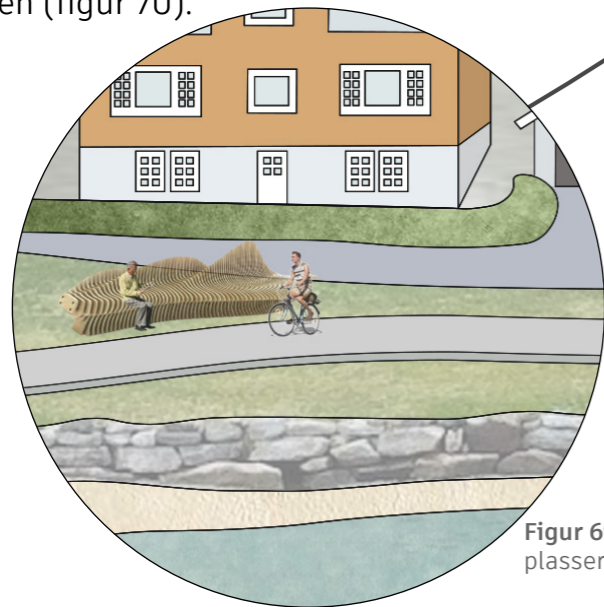


Figur 67: Fyllingen får en ny soneinndeling for å gjøre arealet langs vannkanten mer tilgjengelig for allmennheten (Målestokk 1:625).

0 m 25 m 50 m

NAUSTBUKTA

Ved anleggelse av ferdselsåre åpnes nye muligheter for å skape oppholdssone med badeplass i Naustbukta, som et koblingspunkt og rekreasjonsområde mellom Fyllingen og Iglandskaia (figur 68 og 71). Nærhet til sentrumsfunksjoner og tilrettelegging med installasjoner gjør området lett tilgjengelig, og åpner opp for flere brukergrupper. Tilrettelegging av båtslipp som kan kombineres med baderampe gjør det enklere for alle brukere av området å bade og oppleve nærhet til sjøen. En installasjon med organiske former vil fungere som sitteelement, skape en barriere mot hovedveien og oppmuntre til interaksjon og variert bruk (figur 69). Den langgrunne vika med variert substrat gir et godt grunnlag for trygg utforskning og oppdagelse for de minste. Det legges til rette med båtslipp ved den eldre naustrekken (figur 70).



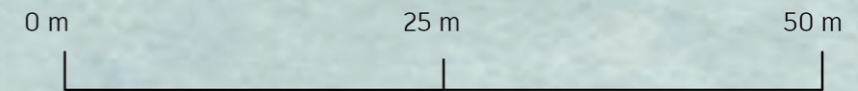
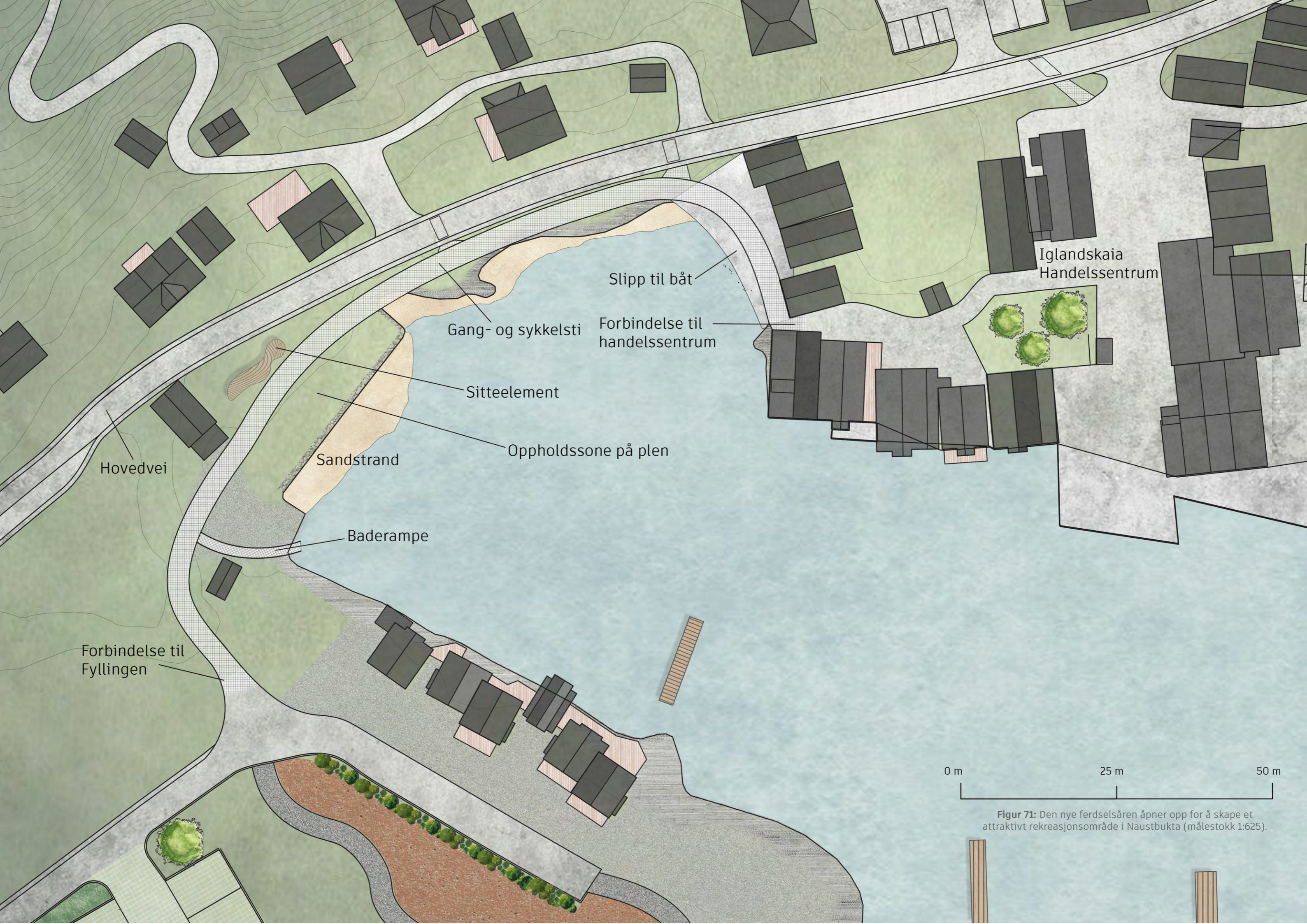
Figur 69: Sitteelement med organiske former plasseres i Naustbukta.



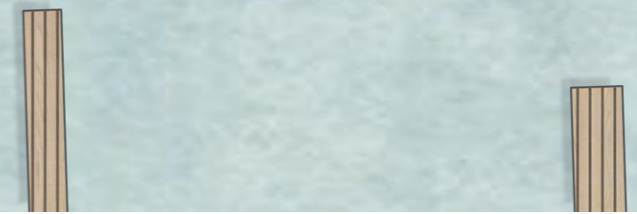
Figur 68: Ferdselsåre gjennom naustbukta åpner for et nytt rekreasjonsområde med badeplass.



Figur 70: Det vil fortsatt være mulig å ta ut båt fra naustene langs Naustbukta.

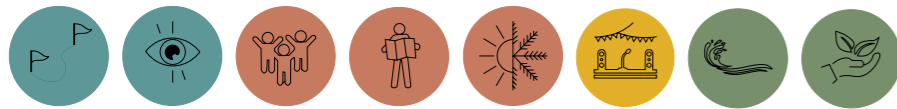


Figur 71: Den nye ferdelsåren åpner opp for å skape et attraktivt rekreasjonsområde i Naustbukta (målestokk 1:625).



HAVLYS B&B

Havlys B&B vil naturlig tilknyttes ferdselsåren (figur 72, 73 og 74). For å få et større og mer attraktivt utendørsareal utbedres området på sørsiden av eiendommen med sine gode sol- og utsiktsforhold. Planene legger til rette for inngjerdet utendørsareal med muligheter for utendørsservering, avslapning og sammenkomst. Innkjørsel til parkering vil synliggjøres og utbedres ved å fjerne gjerdet et par meter mellom innkjørselen til Havlys B&B og Grotlevegen 261. Det legges til rette med lomme for varelevering langs hovedveien.



Figur 72: Det eksisterende utendørsarealet til Havlys B&B utbedres for servering, avslapning og sammenkomst.



Figur 73: Med ekstra plass på gang- og sykkelstien utenfor Havlys B&B vil ferdselsåren fungere som en forlengelse av utendørsarealet, og hele Iglandsvik bindes sammen som et felles utendørs oppholdsareal.



Utvidet parkering på baksiden av lokalet

Utbedret innkjørsel

Vareleveringslomme

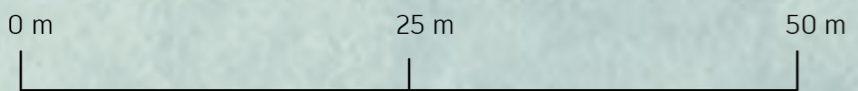
Utvidet utendørsareal

Oppholdsplass langs ferdsselsåren

A'

a'

Figur 74: Havlys B&B får en naturlig tilknytning til ferdsselsåren med utvidede oppholdsarealer utenfor lokalet (målestokk 1:625).



UTBEDRING AV HOVEDVEI

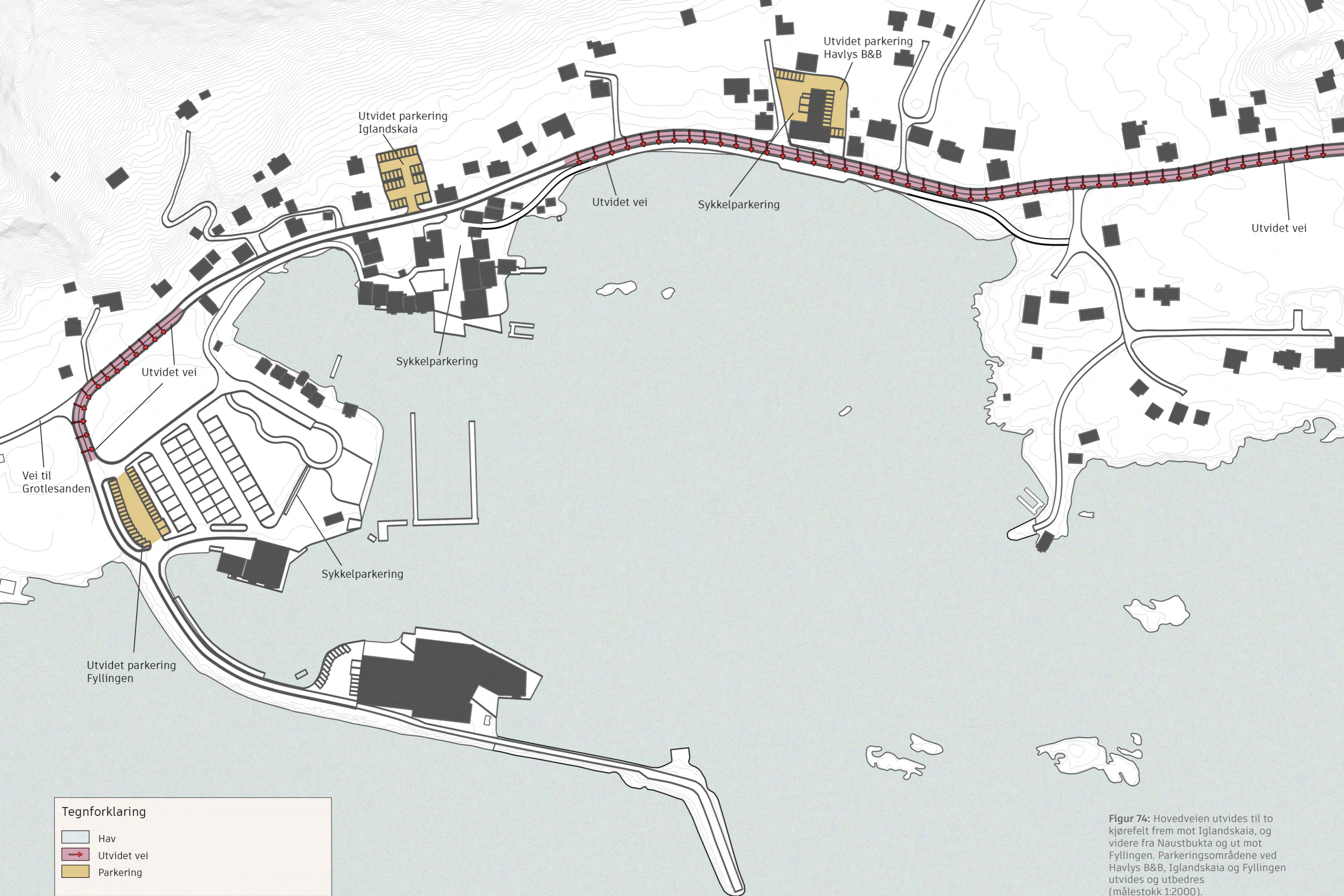
Utformingen tar utgangspunkt i at hovedveien vil utbedres med to kjørefelt med en total bredde på 6 meter, og 0,75 meter veiskulder på hver side (figur 75). Da det er trangt mellom verneverdig og identitetsbærende bebyggelse ved Iglandskaia er det ikke realistisk å oppnå en slik standard langs denne delen av vegnettet i Iglandsvik. Det kan være aktuelt å fortsette utvidelse av hovedveien etter Iglandskaia ut mot parkeringsplassen på Fyllingen. På denne måten vil det naturlige kjøremønsteret oppfordre til redusert trafikk mot Grotlesanden. Det er viktig at vei, kjøremønster og avkjørsler er lesbare og godt markert. Konkrete utbedringstiltak med endelig definert veistandard gjøres av fagkyndig, og vi vil derfor ikke gå nærmere inn på dette.



PARKERING

Det er mulighet for å øke parkeringskapasiteten ved å utvide de eksisterende parkeringsarealene ovenfor Iglandskaia, ved Fyllingen og Havlys B&B (figur 75). Parkeringsmulighetene er tilknyttet viktige sentrumsfunksjoner og ligger spredt i Iglandsvik. Parkeringsområdene behøver opparbeiding, tydelig skilting og markering. På Fyllingen er det i dag kapasitet til ca. 15 biler, mens nye planer legger opp til 35 parkeringsplasser. Parkeringen ovenfor Iglandskaia handelssentrum har i dag en kapasitet til ca. 10 biler. Nye planer legger opp til 32 parkeringsplasser. Det vil bli redusert parkering i handelssentrumet på Iglandskaia for å gjøre det tryggere for myke trafikanter. Ved Havlys B&B kan det ubenyttede området på baksiden av bygningen utnyttes som forlengelse av den eksisterende parkeringsplassen. I dag er det plass til 12 biler, mens nye planer legger opp til 27 oppstillingsplasser. Målene brukt for å beregne størrelse på parkeringsplass for personbil er 5 x 2,5 meter, og det er lagt inn to parkeringsplasser på 4,5 x 6 meter for bevegelseshemmede på hver av parkeringsområdene. I tillegg vil det fortsatt være mulig å parkere ved Næringsparken på moloen. Sykkelparkeringer legges til sentrumsfunksjonene. Det kan tilrettelegges med lademuligheter for elsykkel på enkelte steder.





Tegnforklaring

- Hav
- Utvidet vei
- Parkering

Figur 74: Hovedveien utvides til to kjørefelt frem mot Iglandskaia, og videre fra Naustbukta og ut mot Fyllingen. Parkeringsområdene ved Havlys B&B, Iglandskaia og Fyllingen utvides og utbedres (målestokk 1:2000).

GENERELLE TILTAK

KOLLEKTIVTRANSPORT

Det er gode muligheter for sesongbasert hurtigbåt og flere bussruter i sommersesongen. Hurtigbåt kan legges til ved Iglandskaia eller mellom Marinaen og Reidarbuva. Dette vil øke tilgjengeligheten til området, og være et godt reisealternativ for turister som vil utforske Bremanger. I tillegg vil flere kollektivmuligheter redusere trafikktrykket og parkeringsbehovet i sommersesongen.

LYSSETTING

Belysning er med på å skape trafiksikkerhet, framkommelighet, forlenge bruken av området, skape god atmosfære, og bidrar til økt trygghetsfølelse på kveldstid. Belysningen skal være jevn uten å blende eller forstyrre de naturlige syklusene i økosystemet. En lysplan kan angi hvor det trengs lys, og hvordan ferdselsårene kan lyssettes. Belysningen bør utformes som et funksjonelt, estetisk, klimavennlig, energieffektivt og kostnadsbesparende system.

SØPPELHÅNDTERING

Søppelspann vil plasseres i tilknytning til viktige sentrumsfunksjoner, hvor tilsyn og vedlikehold enkelt kan opprettholdes. For å unngå overfylte søppelspann og forsøpling kan det være lurt å oppfordre brukere av området til å ta med seg søppel når de forlater oppholdsplassene.

INFORMASJON

Informasjonsoppslag, skilt og oppmerking er viktig for orientering, kunnskap og for å informere turister om normer og regler for bruk av natur og felles rekreasjonsområder. Dette er med på å bidra til at besøkende opptrer mer hensynsfullt, og at natur og lokalbefolkning blir ivaretatt. Ved å legge til rette for opplevelse, utforskning og læring i naturen kan det skapes større tilknytning og ønske om å ivareta viktige naturkvaliteter. Skiltene bør plasseres der folk ferdes, og bør være i øyehøyde, godt synlig og ikke være til hinder for framkommelighet. Med hensyn til ulike brukergrupper bør skiltene være lett lesbare, flerspråklige og kommunisere tydelig slik at de kan leses av flest mulig. Farger, materiale og utforming skal harmonere med omgivelsene.

DEL 4: AVSLUTNING

Iglandsvik har flere små strandområder som tilgjengeligjøres ved tilrettelegging med gang- og sykkelsti. Her fra Nausthogjen.

DRØFTING

Gjennom oppgaven forsøker vi å svare på følgende problemstilling:

Hvordan skape attraktive områder for ferdsel og opphold for fastboende og besøkende i Iglandsvik, som samtidig ivaretar naturverdiene og stedsidentiteten?

Landskapsanalysen har avdekket de konkrete elementene som utgjør stedsidentitet og naturverdier i Iglandsvik. Vi har gjennom analyser, medvirkning og samtaler fått redegjort for hvilke kvaliteter som gjør stedet attraktivt i dag, og hvilke kvaliteter som bør utbedres for å øke attraktiviteten i fremtiden. Det har vært svært verdifullt å dra nytte av lokal kunnskap, og dermed kunne tilpasse prosjektet etter berørte interessers behov og visjoner. Dette har vært med å skape et felles mål, og gjort det tydelig hvilke elementer som må til for å bevare det stedstypiske, øke attraktiviteten og styrke markedsføringen av Iglandsvik i turismesammenheng. Utformingsforslaget tar nødvendige hensyn til viktige naturkvaliteter og identitetsbærende elementer gjennom bruk av de utvalgte strategiene og prinsippene.

Planene kan også indirekte dekke noen av kommunens utvalgte bærekraftsmål. Gjennom strategi om naturvennlig tilrettelegging vi hatt fokus på livet på land og i havet (bærekraftsmål 14 og 15). Strategi om naturvennlig tilrettelegging bidrar til dette. Ved å anlegge en universelt utformet ferdselsåre gjennom hele Iglandsvik skapes et nærturtilbud som berører bærekraftsmål 3 om god helse og livskvalitet og 10 om mindre ulikheter. Rekreasjonsområder med lavere terskel for aktivitet vil være attraktivt for flere, også de som ikke tar del i det «tradisjonelle» friluftslivet i skog, mark og til fjells. Ferdselsåren, og utbedring av hovedvei og parkering, knyttes opp mot bærekraftsmål 9 om infrastruktur. Ved å velge løsninger som utgjør mindre skade på natur og miljø, samt styrker det sosiale fellesskapet og legger til rette for et solid næringsliv, skapes et mer bærekraftig lokalsamfunn (bærekraftsmål 11). Valg av bærekraftige lokale løsninger er viktige steg mot å nå bærekraftsmål 13 om å stoppe klimaendringene, men dette er et sammensatt og komplekst overordnet mål som ikke lar seg løse med stedsutvikling alene.

Ferdselsåren utgjør et godt nærturtilbud, og åpner for gode møteplasser i tråd med kommunens utvalgte satsningsområder for å øke attraktiviteten i kommunen. Samtidig gjøres Iglandsvik mer attraktivt ved at stedsidentiteten synliggjøres, det legges til rette for trivsel og folkeliv, samt gode oppholdsarealer langs vannkanten. Kulturminner, kulturlandskap, naturmiljø, strandsone, friluftsliv og båtliv er kvaliteter Iglandsvik har fra før og som ved enkel tilrettelegging kan fremheves. Ved å tilrettelegge med egen gang og sykkelsti vil det også bli tryggere for barn og unge å gå og sykle til skolen. Oppgaven samsvarer derfor godt med kommunens arealstrategi.

ETABLERING AV EGEN GANG- OG SYKKELSTI

Etablering av egen gang- og sykkelsti er et viktig grep i utviklingen av Iglandsvik, og utformingen vektlegger alle de utvalgte strategiene. Trafikksituasjonen forbedres ved at hovedveien kun blir for kjøretøy, og det settes spesielt fokus på gående og syklende gjennom prinsipp om å skape egen ferdselsåre dedikert til disse. Prinsipp om tilgjengelighet og sammenheng oppfylles ved at gang- og sykkelstien kobler alle målpunkt i Iglandsvik sammen. Det gis dermed god tilgang for alle til forskjellige tilbud og attraksjoner med varierende innhold og karakter, som dekker de ulike behovene fastboende og besøkene har. Ulike mennesker har likevel varierende oppfatning av hva som er lett tilgjengelig og har dermed også varierende behov. Lange avstander, høydeforskjeller i terrenget og trafikkbarrierer kan begrense mulighetene barn, eldre og bevegelseshemmede har for å bruke møteplassene og være fysisk aktive i området (Miljødirektoratet, 2014, s. 9). Prinsipp om korte avstander oppfylles ved å skape direkte ruter mellom målpunkt med lesbare forbindelser uten barrierer.

Prinsipp om universell utforming bidrar til at ferdselsåre og oppholdsområder skal være tilgjengelig for alle brukere av området. Egne gangsoner fri for hindringer gir ryddige, trygge og enkle omgivelser å ferdes i for alle. Benker, søppelkasser, stolper og lignende holdes unna ferdselsåren og plasseres i egne møbleringssoner. De nedfelte bordene er også et tiltak under prinsipp om universell utforming, da ujevn overflatestruktur gir stor friksjon for hjul (Universell Utforming AS, 2019, s. 20). Det kan likevel være områder langs ferdselsåren som ikke gir like trygg ferdsel for alle brukergrupper. I områder hvor stien ikke har gelender, av hensyn til å sikre uttak av båt fra naust, kan blant annet mennesker med nedsatt synsfunksjon oppleve utrygghet. Det er derfor viktig at slike overganger markeres med gjenkjennbar taktil varslingsfare. Farefeltet må plasseres med ett skritt gangavstand før variasjon i underlag (Universell Utforming AS, 2019, s. 21). Det er usikkert om en slik markering er tilstrekkelig. Regjeringens idéhåndbok for byrom og byromsnettverk anbefaler også at benker plasseres langs gangveier med en avstand på 50 meter, da dette skaper hvileplasser som gir flere mulighet til å ferdes over lengre strekninger (Kommunal- og distriktsdepartementet, 2016, s. 33).

Benkene plasseres for å best mulig utnytte kvaliteter som utsikt, solforhold, terrengforskjeller og kobling til sjøen. Plassering av benker er også en enkel måte å oppfylle strategi om å skape gode møteplasser langs ferdselsåren, og legger til rette for sosial interaksjon og felleskap (Kommunal- og distriktsdepartementet, 2016, s. 29). Ferdselsåren tilgjengeliggjør samtidig i større grad områder og soner langs vannkanten etter prinsipp om møteplasser der folk ferdes. Dette er med på å oppnå prinsipp om aktivitetsmuligheter for alle aldersgrupper, hvor møteplasser egnet for rekreasjon, lek og aktiviteter for varierte aldersgrupper inkluderes. Det milde klimaet gjør at ferdselsåren kan brukes året rundt, og støtter opp prinsipp om møteplasser hele året. Prinsipp om å gjøre Iglandsvik mer turistvennlig oppnås ved å legge til rette for aktivitet og synliggjøring av stedstypisk natur, historie og kultur, som mange turister ønsker seg når de er på reise i Norge (Service Grossistene, u.å.). Skilting og flerspråklig informasjon er også med på å gjøre området mer turistvennlig, og inngår under prinsipp om universell utforming ved å kommunisere tydelig og forståelig for mange mennesker (Universell Utforming AS, 2019, s. 27).

Utformingen og plasseringen av stien vektlegger særlig strategien om å fremme og bevare Iglandsviks stedsidentitet, historie og særpreg. Attraktive møteplasser og tilrettelagte forbindelser fremmer stedsidentiteten ved å gjøre stedets egenart synlig for flere (Kommunal- og distriktsdepartementet, 2016, s. 7). Prinsippet om å ta vare på historiske bygninger og strukturer oppfylles ved å legge ferdselsåren slik at ingen bygninger må rives eller flyttes. Dette er et særlig fokus ved Iglandskaia for å ivareta historiske bygninger og naustmiljø. En attraktiv ferdselsåre som synliggjør stedets historie og særpreg legger til rette for opplevelse av gode omgivelser, noe som gjør at avstander oppleves kortere og mennesker velger å gå lengre. Barrierer og kjedelig omgivelser kan derimot dempe lysten til å gå eller sykle (Kommunal- og distriktsdepartementet, 2016, s. 32). Prinsipp om å fremme lokal kultur og samfunnsliv oppnås ved å stimulere til mer aktivitet og folkeliv langs ferdselsåren som tilknyttes ulike funksjoner, servicetilbud og rekreasjonsområder. De fleste møteplassene som tilgjengeliggjøres er små i størrelse, men har sterke kvaliteter som representerer stedsidentitet og speiler lokal historie. Dette utgjør en intim og autentisk atmosfære som kan være med på å styrke følelse av tilhørighet blant lokale og gjøre Iglandsvik attraktivt for besøkende.

Strategi om naturvennlig tilrettelegging oppnås ved at konstruksjonen utformes med spesielt hensyn til prinsipp om å begrense inngrep i naturen. Gangrister i komposittmateriale fundamentert med påler vil være et bedre alternativ til utfylling ved å unngå store inngrep i landskapet. Gangrister slipper sollys ned til artene i fjæra, og er samtidig mindre sårbart for stormflo, oppsamling av regnvann, bølger og sterk vind. Materialet er tilnærmet vedlikeholdsfritt og svært slitesterkt (Statens Vegvesen, u.å.). Gangrister er mye brukt i offshore, fiskeri- og oppdrettsnæring, hvor klimaet er spesielt værhardt (Flexi Riste, u.å.). For å oppnå prinsipp om formspråk, materiale og fargevalg som harmonerer med omgivelsene velges grålig farge på komposittmaterialet som vil harmonere med fargene ellers i landskapet, uten å ta fokus vekk fra naturen og stedstypiske elementer som er hovedattraksjoner langs ferdselsåren. I områder hvor ferdselsåren strekker seg over flate arealer med gress vil det slippes gjennom både vann og lys, og underlaget kan beholdes nærmest urørt. Her må vedlikehold i form av plenklipping over risten påberegnes.

En robust ferdselsåre som tåler værslag og skaper naturopplevelser vil dermed være et positivt tiltak dersom tilretteleggingen er skånsom der naturkvalitetene er store, da kanalisering av ferdselen også vil redusere slitasje og tråkkskade på terrenget. Gjennom å skape trygge og tilgjengelige forbindelser mellom oppholdsområder langs sjøkanten oppnås prinsipp om å gjøre naturen mer tilgjengelig. Ferdsel og rekreasjon langs sjøen vil åpne opp for opplevelse og interaksjon mellom mennesker og natur. Dette er en kvalitet som gjør Iglandsvik attraktivt. Prinsipp om bruk av stedegen og pollinatorvennlig vegetasjon nås ved beplantning av stedegen engvegetasjon mellom hovedveien og ny ferdselsåre. Dette vektlegges på grunn av den betydningsfulle rollen pollinerende insekter spiller for naturkvaliteter og menneskelig velferd. Tall fra regjeringens tiltaksplan for ville pollinerende insekter viser at mer enn 75% av global matproduksjon i større eller mindre grad avhenger av pollinering fra insekter (Klima- og miljødepartementet et al., 2021, s. 9). Disse insektene er også matkilde for mange dyr, som enten direkte eller indirekte er viktige for oss mennesker, og leverer økosystemtjenester av stor betydning. Å skape flere habitat for pollinerende insekter kan være med på å styrke levedyktigheten deres i Iglandsvik, men det kreves en god oversikt over tilstand, utvikling, egenskaper og behov for å vite

hvilke konkrete tiltak som vil være hensiktsmessige. Det vi vet er at mange bestander av insekter er under press fordi vi bruker leveområdene deres annerledes enn før og i økende grad bygger disse områdene ned (Klima- og miljødepartementet et al., 2021, s. 9). Engvegetasjon mellom sti og vei vil uansett bidra til å skape et vennlig og stedstypisk uttrykk som krever liten grad av skjøtsel gjennom året. Dette samsvarer også med prinsipp om å styrke stedsidentiteten i Iglandsvik.

FYLLINGEN

En mer funksjonell og estetisk utforming av Fyllingen er et sentralt grep i strategien om å skape gode møteplasser for fastboende og besøkende i Iglandsvik. Ved å legge campingområdet mot midten av Fyllingen blir områdene langs sjøen en forlengelse av gang- og sykkelstien, og det blir tydeligere hvilke områder som er felles for alle. Etablering av lekeplass vil gjøre det mer attraktivt for barnefamilier å besøke og bosette seg i Iglandsvik, da det ikke er særlig tilrettelegging for barn i Iglandsvik i dag. Lekeplass er et tiltak under prinsipp om aktivitet for alle aldersgrupper. Grillfasiliteter i parken vil skape en god møteplass for de besøkende og for de fastboende, og svarer til ønsker vi samlet inn under medvirkningsprosessen. Dette er med på å oppfylle prinsipp om møteplasser der folk ferdes. Offentlige griller som alle kan benytte seg av kan bidra til å redusere bruk av engangsgriller i området, da engangsgriller kan gjøre skade på natur, utgjøre brannfare og mange steder skaper problemer med forsøpling (Hold Norge Rent, 2021). Etablering av grillfasiliteter kan dermed også sees i sammenheng med strategi om naturvennlig tilrettelegging. Ved å konsentrere de største utformingstiltakene til området på Fyllingen, som i dag er et nokså vegetasjonsløst område preget av store inngrep og manglende opparbeiding, oppfylles prinsipp om å begrense inngrep i naturen ellers i Iglandsvik. Fragmentering av grøntområder kan forårsake redusert variasjon i den biologiske genutvekslingen, og etablering av nye grøntareal i døde områder kan skape korridorer for å sikre sterkere biologisk variasjon (Kapfer et al., 2022, s. 15). Prinsipp om bruk av stedegen og pollinatorvennlig vegetasjon oppnås ved beplantning av kystvegetasjon på siderabatter rundt campingområdet.

Utbedring av Fyllingen vil løfte helhetsinntrykket av Iglandsvik gjennom vekleggelse av prinsipp om å bruke formspråk, materiale og fargevalg som harmonerer med omgivelsene, der formspråket i linjeføringen i stor grad referer til bølgene på havet. Siderabatter tilplantes med trerekker som samsvarer med omkringliggende kulturlandskap i Iglandsvik. Underlag av armeringsstein og gress vil gi et hyggeligere inntrykk enn grå flater på det store campingområdet, i tillegg til å sikre innfiltrering av overvann (Asak, u.å.). Teltplassen vil ha gress som underlag for komfort under overnatting, men det er risiko for at området kan bli gjørmete og nedtråkket på grunn av nedbørmengden og besøkende. Det vil derfor være viktig å bruke slitesterke gressarter, for eksempel engrapp og raigras som ofte er brukt på fotballbaner (Kvalbein og Aamlid, 2008, s. 6). For å redusere tråkkskader vil det også være viktig å legge til rette for stier i området som kanalisere ferdselen. Ved å holde teltplassen relativt åpen og tilgjengelig skapes flerbruksmuligheter utenfor campingsesongen, etter prinsipp om møteplasser hele året. Dermed kan området brukes fleksibelt til for eksempel arrangementer og markeder, og legges til rette etter prinsipp om å fremme lokal kultur og samfunnsliv.

Vi anser den midlertidige ordningen med campingplass som et godt tiltak for å konsentrere turismen på Bremangerlandet til ett område, slik at telt og bobiler ikke rigges til på privat innmark, og vi vil derfor videreføre dette. Utvikling av campingområdet inngår i prinsipp om å gjøre Iglandsvik mer turistvennlig, og reduserer fare for konflikt mellom innbyggere og besøkende. Området på Fyllingen har ikke lyktes med å utvikles til industriformål siden den ble opprettet på 1980-tallet. Fyllingen er svært utsatt for fremtidig havnivåstigning og stormflo, og det vil derfor være hensiktsmessig å legge til rette for en mobil løsning.

NAUSTBUKTA

Naustbukta er ett av fokusområdene i strategien om å skape gode møteplasser for fastboende og besøkende. Området blir et sentralt målpunkt mellom Fyllingen og Iglandskaia, og ved å legge til rette for oppholdsareal her oppnås prinsipp om å skape møteplasser der folk ferdes, og prinsipp om tilgjengelighet og sammenheng. Gjennom særlig tilrettelegging for varierte brukergrupper med korte avstander til målpunkt og parkeringer, samt sitteelement og baderampe, oppnås prinsipp om universell utforming. Dette er spesielt viktig for å inkludere brukergrupper med lav mobilitet, og bidrar til å skape en inkluderende og sosial møteplass. Mulighet for alle til å oppleve og bruke strandområdet er også et ledd i prinsipp om å legge til rette for aktiviteter for alle aldersgrupper. Formene på sitteelementet tar opp bevegelsene i sjøen og referer til livet i havet, og svarer til prinsipp om formspåk, materialer og fargevalg som harmonerer med omgivelsene. De organiske formene inviterer til interaksjon mellom mennesker, bevegelse og kreativ lek (Wesp, u.å.). Bruk av varme materialer og plassering som gir le for vinden i værhardt klima kan bidra til at det å være ute og oppleve ruskevær blir en attraksjon i seg selv (Kommunal- og distriktsdepartementet, 2016, s. 27). Dette støtter opp under prinsipp om å skape møteplasser gjennom hele året ved å legge til rette for bruk av området også utenfor badesesongen.

Tilretteleggingen bidrar til å fremme Iglandsviks identitet, historie og særpreg ved å tilgjengeliggjøre landskapsrommet og synliggjøre historiske bygninger og stedstypiske naturkvaliteter som sandstrand i større grad. Nærheten til havet forsterkes og brukes som et aktivt grep for å skape gode sammenhenger, rekreasjonsmuligheter og en tydelig identitet i Iglandsvik. Tilrettelegging for opphold nær sjøen hever stedets attraktivitet og fremmer prinsippet om å gjøre naturen mer tilgjengelig (Kommunal- og distriktsdepartementet, 2016, s. 16).

HAVLYS B&B

Havlys B&B utgjør et sentralt målpunkt og naturlig stoppested langs ferdselsåren som brukes av både turister og fastboende. Utvikling av Havlys B&B vil derfor være et viktig grep for å nå strategien om å skape gode møteplasser. Dette var også et sentralt ønske fra kommunen, Igland Utvikling og deltakere i medvirkningsprosessen. Utendørsarealet til Havlys B&B kan utvides innenfor tomtens eksisterende areal, og et godt gjennomført design vil ha stor betydning for attraktivitet og bruk. Utbedrede fasiliteter ved servering- og overnattingsstedet er med på å oppfylle prinsipp om turistvennlig tilrettelegging. En møteplass som tilbyr innendørs og utendørs opphold oppfyller prinsipp om møteplasser hele året. Med god sammenkobling og utvidet oppholdsareal på ferdselsåren foran lokalet, oppnås prinsipp om å skape møteplasser der folk ferdes. I tillegg vil sammenkoblingen bidra til at hele Iglandsvik med alle sine møteplasser og tilbud oppleves som et felles utendørsoppholdsareal. Ved å skape et roligere privat område, og samtidig legge til rette for god tilkomst og sammenheng mellom tjenester og felles møteplasser, unngås privatisering av strandsonen. Besøkende vil dermed få et mer helhetlig og autentisk inntrykk av området. Dette er med på å oppfylle strategi om å fremme og bevare Iglandsviks stedsidentitet, historie og særpreg. Tilretteleggingen oppfyller prinsipp om å fremme lokal kultur og samfunnsliv gjennom å legge opp til mer attraktivitet og aktivitet.

Vareleveringslomme på fremsiden av lokalet er et viktig grep for å unngå ugunstig parkering av trailer, og vil bidra til å oppnå strategi om å forbedre trafikksituasjonen i Iglandsvik. Lommen kan brukes til å slippe av gjester dersom parkeringsplassen på baksiden av lokalet fylles opp ved større arrangementer og parkering må skje på en av de andre parkeringsplassene i Iglandsvik. Utbedring og synliggjøring av innkjørselen til Havlys B&B gjør det lettere for besøkende å finne frem, og svarer til prinsipp om oversiktlig kjøremønster. I tillegg kan det være hensiktsmessig å utbedre fasadens signaleffekt ved fremtidig oppussing for å synliggjøre bygningens funksjon, og skille seg ut fra omkringliggende bolighus. Ved å unngå mer utfylling i sjøen til oppholdsareal oppfylles strategi om naturvennlig tilrettelegging ved å begrense inngrep og gjøre naturen mer tilgjengelig for alle.

UTBEDRING AV HOVEDVEI

Selv om denne oppgaven kun fokuserer på Iglandsvik, er det naturlig å se oppgradering av veinettet i sammenheng med resten av Bremangerlandet. Dette anses som et nødvendig tiltak for nå strategi om å forbedre trafikksituasjonen på sikt, og det bør det vektlegges å i minst mulig grad redusere den viktige naturtypen bløtbunnsområde av hensyn til strategi om naturvennlig tilrettelegging. Vår snorkelanalyse av bløtbunnsområde var kun overflatisk, og det vil behøves en grundigere analyse av sedimentene før tiltak gjøres. Skånsom tilrettelegging i dette området vurderes likevel som et bedre alternativ enn å flytte hovedveien lenger nord i landskapet, da strukturen i landskapet vil endres og betydelig landbruksareal vil fragmenteres eller gå tapt. Her vektlegges strategi om å fremme og bevare Iglandsviks identitet, historie og særpreg, med prinsipp om bevaring av kulturlandskap. Norge har lite jordbruksareal sammenlignet med andre land (Regjeringen, 2021). Likevel bygges mye norsk jordbruksjord ned ved arealendringer fordi det ofte er det billigste, enkleste og minst konfliktfylte alternativet. Det kan ta 1000 år å danne et par cm god matjord (Norsk institutt for bioøkonomi, 2017). Det er derfor viktig å bevare matjorda som skal brødfø flere generasjoner fremover (Norsk institutt for bioøkonomi, 2018, s. 13). Tap av jordbruksjord er også en stor trussel for viktige leveområder for pollinerende insekter (Regjeringen, 2021). Den sigende hovedveien bør sikres før utbedring og anleggelse av gang og sykkelsti skal skje. Utbedring av hovedveien der det lar seg gjøre vil bedre trafikkflyten, og ruste Iglandsvik for å møte økende besøkstall i årene fremover. Ved å unngå utvidelse av hovedveien på strekningen forbi Iglandskaia oppnås prinsipp om å bevare historiske bygninger og strukturer. Utvidelse av hovedveien videre inn til parkering på Fyllingen bygger på prinsippet om oversiktlig kjøremønster. Dette vil være med på å gjøre parkeringen til et naturlig stoppested, og begrense videre trafikk mot Grotlesanden.

PARKERING

Tilrettelegging for flere parkeringsplasser er et ønsket og tiltrengt tiltak for å oppnå strategi om å forbedre trafikksituasjonen i Iglandsvik. Det er vanskelig å spå fremtiden for hvor mange turister som vil komme til Iglandsvik, og usikre og varierende besøkstall har gjort det utfordrende å estimere parkeringsbehov. Det er ikke realistisk å legge opp til parkeringsdekning for de absolutte toppene i høysesongen, men vi har forsøkt å legge opp til en løsning som svarer til det gjennomsnittlige behovet. Vi vektlegger strategien om naturvennlig tilrettelegging, med prinsipp om å begrense inngrep i naturen, ved å utnytte de eksisterende grå flatene fremfor å omgjøre viktige grønne areal. Større mengder grå og harde flater bidrar til å skape mindre attraktive omgivelser (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016, s. 9). Det vil være hensiktsmessig å beholde den spredte parkeringen knyttet til ulike funksjoner, ettersom spredt parkering gir bedre tilgjengelighet for beboere, besøkende og arbeidstakere i forskjellige deler av området, etter prinsipp om tilgjengelighet og sammenheng. Med tilrettelagte forbindelser som gir positive opplevelser ved ferdsel mellom parkering og målpunkt oppleves avstanden også kortere (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016, s. 32). Prinsippet om universell utforming oppnås her ved å sørge for at det vil være parkering for bevegelseshemmede ved alle målpunkt.

For å øke parkeringskapasiteten på den eksisterende parkeringsplassen nord for Iglandskaia vil det være nødvendig å redusere noe landbruksareal. Våre registreringer viste at området bar preg av opphold i bruk. Ved omdisponering av arealet bør god matjord flyttes eller nydyrkes et annet sted som kompensasjon for det tapte arealet (Norsk institutt for bioøkonomi, u.å.).

Ved å legge opp til flere kollektivmuligheter i høysesongen kan biler i området reduseres. Tilrettelagte sykkelparkeringer er viktig slik at sykler ikke blir til hinder ved oppstilling eller satt fra seg hensynsløst. Sammen med et godt utbygget gang- og sykkelvegnett vil sykkelparkering kunne bidra til at flere sykler til og fra daglige gjøremål. Iglandsviks lokalisering på utkanten av Bremangerlandet gjør det likevel effektivt og nødvendig for mange å bruke bilen som fremkomstmiddel ved ankomst.

REFLEKSJONER OG OPPFORDRINGER

Økt parkeringsdekning og utbedring av hovedvei er ikke tilstrekkelige tiltak for å redusere biltrafikk videre mot Grotlesanden. Det avhenger også av at noen står for tilbud og drift av sykkelutleie, og at det legges til rette for kollektivtransport til og fra andre feriedestinasjoner i regionen. Hurtigbåt vil kunne ta trafikktrykket av hovedveien, mens flere bussruter vil kunne redusere antall biler. Hurtigbåtkai kan gi Iglandskaia sin historiske funksjon tilbake, og potensielt øke omsetningen og folkelivet i handelssentrumet. Det er også mulighet for å legge hurtigbåtkai ved Reidarbu, med god tilkobling til fellesområder og gang- og sykkelnett. Dersom det legges opp til helårs hurtigbåtforbindelse kan fastboende og besøkende reise mellom bygdene uten å ta bilen, og det kan bidra til at flere pendlere kan bosette seg i området. Dette kan også bringe flere turister til Iglandsvik utenfor sommersesongen. Et slikt tilbud må markedsføres godt for å ha utslagskraft.

Vi har gjennom oppgaven diskutert at vær- og sesongvariasjon er en av hovedutfordringene knyttet til å få helårsturisme til Iglandsvik. Værforholdene kan være skiftende og harde, og vi vet at klimaendringene i fremtiden vil føre til mer ekstremvær (Miljøstatus, 2023). Statistikk over omsetning i næringslivet viser at værforholdene er en avgjørende faktor for besøkstallet i Iglandsvik (L.I. Grotle, muntlig kommunikasjon, 06. februar 2023). Det er usikkert hvordan klimaendringene vil påvirke den lokale turistnæringen da sommeraktiviteter som camping, bading og båtliv i stor grad baserer seg på solskinn og oppholdsvær. Norske medier beskriver samtidig at Norge er i ferd med å bli et stadig mer attraktivt reisemål for turister som søker seg vekk fra varmen (Tinmannsvik & Sandøy, 2023). Flere besøkende fra land hvor det blir svært høye temperaturer, ekstremvær og tørke som følge av klimaendringene kommer til Norge nettopp for å kjøle seg ned i kaldere klima. Klimaturistene vektlegger skodde, kulde og regn som attraktive kvaliteter. Håkon Haugli, administrerende direktør i Innovasjon Norge, spår at det vil komme enda flere klimaturister til Norge i tiden fremover. Videre forteller han at fenomenet kan bidra til at flere turister kommer på ulike tider av året, og legger vekt på at det blir stadig viktigere for reiselivsnæringen å få vist frem flere deler av landet

(Tinmannsvik & Sandøy, 2023). Det er dermed ikke sikkert at værforholdene i Iglandsvik er en barriere for turismen, da opplevelse av varierende vær kan løftes frem som en positiv kvalitet. Det kan være avgjørende at disse forholdene fremmes i planleggingen og knyttes opp mot det stedstypiske i Iglandsvik. Lokale servicetilbud vil kunne være attraktive steder å søke ly for hardt vær, og dermed stimulere til økt bruk av eksisterende fasiliteter.

Funn av tarmgrønnske og andre grønnalger er en indikasjon på eutrofiering i sjøen, som trolig skyldes de mange kloakkavløpene som går ut i vika, samt avrenning fra dyrka mark. Høy eutrofiering kan redusere det biologiske mangfoldet (Skogfält og Tilly, s. 20-32). Samling av kloakkavløpene, og forlengelse ut til havet der sirkulasjonen er større, vil sannsynlig ha en positiv effekt for naturmiljøet og vannkvaliteten i Iglandsvik. Kloakkrørene er synlige i fjæra, og en plan for utbedring av kloakksystemet bør foretas før det tilrettelegges for mer bading.

Kulturlandskapet trues av gjengroing, og fremmedarter som sitkagran bør fjernes for å hindre videre spredning. Ved å gjenetablere det naturlige treløse kystlandskapet i utmarksarealene vil landskapskarakteren og stedidentiteten styrkes (Vetaas og Måren, 2008, s. 186-192). Det bør også lages en skjøtselsplan for å holde kystlyngheien ved god hevd, med lyngbrenning og beiting, da dette er viktige habitat og kulturmiljø.

Havstigningsprognosene viser at store deler av Iglandsvik vil stå under vann innen 2090. På sikt vil det bli nødvendig med utbedring av områdene som rammes. Dette vil være et omfattende arbeid som vi ikke har nådd å utrede i denne oppgaven. Det har vært viktig for oss å komme med et realistisk forslag, og derfor handler utformingen mer om tilrettelegging enn endring av eksisterende strukturer. Oppgaven skildrer et godt kompromiss, hvor bevaring, utvikling, mennesker og natur sees i sammenheng for å skape attraktive områder for ferdsel og opphold, som samtidig ivaretar naturverdiene og stedsidentiteten. Vi håper at denne bacheloroppgaven kan komme til nytte for kommunens planlegging i Iglandsvik, og mulig for andre lignende kystområder i distriktet.

REFERANSELISTE

LITTERATUR

Arkoconsult. (u.å.). *Hvorfor utføre en mulighetsstudie?* Hentet 6. februar 2023 fra <https://arkoconsult.no/tjenester/arkitekt/mulighetsstudie/>

Artsdatabanken. (u.å.). *Artskart*. Artsdatabanken. Hentet 22. september 2022 fra [https://artskart.artsdatabanken.no/app/#map/-27785.6897094/12/background/greyMap/filter/%7B%22IncludeSubTaxonIds%22%3Atrue%2C%22Found%22%3A%5B2%5D%2C%22NotRecovered%22%3A%5B2%5D%2C%22BoundingBox%22%3A%22POLYGON%20\(\(-30334.223286597473%206895752.733825797](https://artskart.artsdatabanken.no/app/#map/-27785.6897094/12/background/greyMap/filter/%7B%22IncludeSubTaxonIds%22%3Atrue%2C%22Found%22%3A%5B2%5D%2C%22NotRecovered%22%3A%5B2%5D%2C%22BoundingBox%22%3A%22POLYGON%20((-30334.223286597473%206895752.733825797)

Artsdatabanken. (u.å.). [Kartsøk Arter – Rødlista 2021]. Hentet 23. september 2022 fra <https://okologiskegrunnkart.artsdatabanken.no/?lng=4.9623870849609375&lat=61.841408636270614&layers=29,38,39,40,41,42,43&favorites=false>

Artsdatabanken. (u.å.). [Kartsøk Marine bunnsedimenter]. Økologisk grunnkart. Hentet 20. september 2022 fra <https://okologiskegrunnkart.artsdatabanken.no/?lng=5.062637329101563&lat=61.978654375779136&layers=125&favorites=false>

Asak miljøstein. (u.å.). *Gressarmering*. Hentet 29. mai 2023 fra <https://www.asak.no/Produkter/Heller/Gressarmering>

Askheim, S. (2021, 24. August). *Bremangerlandet*. Store Norske Leksikon. <https://snl.no/Bremangerlandet>

Berger, J.J., Grande, I. Skjeldnes, Y. (2020). *Geologisk landskapsanalyse av Nordfjord og Eikefjord dreneringssystem*. [Bacheloroppgave, Høgskulen på Vestlandet]. HVL Open. <https://hvlopen.brage.unit.no/hvlopen-xmlui/handle/11250/2681205?show=full>

Bremanger kommune. (2021). *Kommunedelplanen sin samfunnsdel*. https://bremanger.kommune.no/_f/p2/i3aaa43f9-43c6-41a8-b029-4f7b03eaabec/bk_kommunedelplan_samfunn.pdf

Stokke, B.G., Dale, S., Jacobsen, K.O., Lislevand, T., Solvang, R. & Strøm, H. (2021, 24. november). *Fugler: Vurdering av ærfugl Somateria mollissima for Norge. Rødlista for arter 2021*. Artsdatabanken. <https://www.artsdatabanken.no/lister/rodlisterforarter/2021/27698>

Suncalc. (u.å.). [Kartsøk Iglandsvik]. Hentet 12. februar 2023 fra <http://suncalc.net/#/51.508,-0.125,2/2023.02.10/15:23>

Svihus, Å. (2006). *Bremanger bygdebok: Gards- og ættesoge for gnr. 25-54 (bind 2.)*. Bremanger kommune.

Tandberg, A.H.S., Djursvoll, P., Falkenhaus, T., Glenner, H., Meland, K. & Walseng, B. (2021, 24. november). *Krepsdyr: Vurdering av hummer Homarus gammarus for Norge. Rødlista for arter 2021*. Artsdatabanken. <https://www.artsdatabanken.no/lister/rodlisterforarter/2021/14133>

Thorsnæs, G. & Askheim, S. (2023, 29. April). *Bremanger*. Store Norske Leksikon. <https://snl.no/Bremanger>

Tinmannsvik, G. & Sandøy, M. (2023, 28. mai). *Venter flere klimaturister: Kommer til Norge for å kjøle seg ned*. Tv 2 Nyheter. <https://www.tv2.no/nyheter/innenriks/kommer-til-norge-for-a-kjole-seg-ned/15770100/>

Universell utforming AS. (2019). *Universell utforming av uteområder*. https://universellutforming.no/uploads/s6zs3bpT/Uteomrder_krav-og-anbefalinger_WEB.pdf

Universitetet i Oslo. (2019, 19. august). *Tregrense*. <https://www.mn.uio.no/ibv/tjenester/kunnskap/plantefys/leksikon/t/tregrense.html>

Vetaas, O.R. & Måren, I.E. (2008). *Kulturlandskap i drastisk endring – betraktninger i tid*. Naturen. <https://www.idunn.no/doi/epdf/10.18261/ISSN1504-3118-2008-04-05>

Visit Nordfjord. (u.å.). *Iglandsvik*. Nordfjord. Alt i ein fjord. Hentet 10. februar 2023 fra <https://www.nordfjord.no/iglandsvik>

Wesp. (u.å.). *Våre produsenter*. Hentet 25. mai 2023 fra <https://wesp.no/produsenter/?fbclid=IwAR3r2TWeyrYPTiaawViXP4i5kNWpBKKPuhVf4B-cDFrwYi6jcTswNF9iICY>

Bremanger kommune. (2022). *Kommunedelplan for trafikktrygging 2022 – 2025*.
<https://bremanger.kommune.no/f/p2/ia0a22383-c7e3-446e-bc8c-fa573a0f6cce/framlegg-til-trafikktryggingsplan-2022-2025-bremanger-kommune-hoyringsdokument.pdf>

Bremangerland. (u.å.). *Reidarbu*. Hentet 16. februar 2023 fra
<https://bremangerland.no/blog/hello-world/>

Die Plannergruppe. (u.å.). *Hochschule Ruhr West – Standort Bottrop*. Hentet 24. Mai 2023 fra
<https://www.die-planergruppe.de/project/hochschule-ruhr-west-standort-bottrop/>

Eldegard, K., Syvertsen, P.O., Bjørge, A., Kovacs, K., Støen, O.G. & van der Kooij, J. (2021, 24. november). *Pattedyr: Vurdering av oter Lutra lutra for Norge. Rødlista for arter 2021*. Artsdatabanken. <https://www.artsdatabanken.no/lister/rodlisteforarter/2021/3729>

Elven, R., Hegre, H., Solstad, H., Pedersen, O., Pedersen, P.A., Åsen, P.A. & Vandvik, V. (2018, 5. juni). *Acer pseudoplatanus, vurdering av økologisk risiko. Fremmedartslista 2018*. Artsdatabanken. <https://www.artsdatabanken.no/fab2018/N/159>

Elven, R., Hegre, H., Solstad, H., Pedersen, O., Pedersen, P.A., Åsen, P.A. & Vandvik, V. (2018, 5. juni). *Cotoneaster horizontalis, vurdering av økologisk risiko. Fremmedartslista 2018*. Artsdatabanken. <https://www.artsdatabanken.no/fab2018/N/845>

Elven, R., Hegre, H., Solstad, H., Pedersen, O., Pedersen, P.A., Åsen, P.A. & Vandvik, V. (2018, 5. juni). *Lonicera tatarica, vurdering av økologisk risiko. Fremmedartslista 2018*. Artsdatabanken. <https://www.artsdatabanken.no/fab2018/N/1479>

Elven, R., Hegre, H., Solstad, H., Pedersen, O., Pedersen, P.A., Åsen, P.A. & Vandvik, V. (2018, 5. juni). *Picea sitchensis, vurdering av økologisk risiko. Fremmedartslista 2018*. Artsdatabanken. <https://www.artsdatabanken.no/fab2018/N/537>

Elven, R., Hegre, H., Solstad, H., Pedersen, O., Pedersen, P.A., Åsen, P.A. & Vandvik, V. (2018, 5. juni). *Populus balsamifera, vurdering av økologisk risiko. Fremmedartslista 2018*. Artsdatabanken. <https://www.artsdatabanken.no/fab2018/N/1808>

Fiskeridirektoratet. (2011). [Kartsøk Gyteområde alle arter]. Hentet 15. oktober 2022 fra
https://portal.fiskeridir.no/portal/apps/webappviewer/index.html?id=4b22481a36c14dbca4e4def930647924&extent=-1053434.179%2C6449781.7459%2C1836075.6001%2C7854573.8888%2C25833&showLayers=Kystnære_fiskeridata_7576%3BKystnære_fiskeridata_7576_0%3BKystnære_fiskeridata_7576_1%3BKystnære_fiskeridata_7576_2%3BKystnære_fiskeridata_7576_3%3BKystnære_fiskeridata_7576_4%3BKystnære_fiskeridata_7576_6%3BKystnære_fiskeridata_7576_7&fbclid=IwAR2_crVvi1IJ_nHmpii8Tjm9AX5llRFsZw5WtPC11KRdRSKCWIIIE6ApUwm0

Flexi riste. (u.å.). *Fibergitter*. Hentet 28. mai 2023 fra
https://flexiriste.no/fibergitter/?gad=1&gclid=Cj0KCQjw98ujBhCgARISAD7QeAhzRwTP5n86MaPWtS2AyNJ77MRZNPdCFh7wmXltS38RehjbbruBL9gaAqKCEALw_wcB

FN-sambandet. (2021, 28. oktober). *Bærekraftig utvikling*.
<https://www.fn.no/tema/fattigdom/baerekraftig-utvikling?fbclid=IwAR1Wa2bcLYLCh1dHRzKSxpGY-3nho89krKUUI1-aOs3EjGZEzWPVfRRhW5s>

Fossen, H. (2023, 25. januar). *Gneisregionen*. Store Norske leksikon.
<https://snl.no/Gneisregionen>

Gaarder, G. (2004). *Biologisk mangfold i Bremanger kommune. Miljøfaglig Utredning (Rapport 2004:2)*. https://bremanger.kommune.no/f/p2/icc16b11b-40c5-4eb4-9285-c85d49f59088/biologisk-mangfold-i-bremanger-kommune.pdf?fbclid=IwAR3kw4hZEW4bPI1KIM2BzQNP1nY93NYWKx3B6uWT_jt2CZBmwLFhTsA_RC8

Ghilardi+Hellsten arkitekter. (u.å.). *Eldhusøya*. Hentet 24. mai 2023 fra
<https://ghilardihellsten.no/prosjekter/eldhusoya/>

Gulbransen, L.K. (2021, 23. juni). *Tips til en søppelfri piknik*. Hold Norge rent.
<https://holdnorerent.no/aktuelt/tips-til-en-soppelfri-piknik>

Havforskningsinstituttet. (2021, 16. september). *Bløtbunnsområder i strandsonen*.
<https://www.hi.no/hi/radgivning/marine-naturverdier-og-tiltak-i-kystsonen/marint-biologisk-mangfold/blotbunnsomrader-i-strandsonen?fbclid=IwAR3vjtK5N0nzBIN-2ihokoEt3Jmvvapd9xIiaIvBGX7Ava9CVaCICNwKPjc>

Iglandsvik utvikling. (u.å.). *Velkommen til Iglandsvik Utvikling sine sider*. Hentet 15. mai 2023 fra
<https://iglandsvikutvikling.no>

Kapfer, J., Pedersen C., Sickel H., Stokstad G., Dramstad W. (2022). *Hva er gode landskap for pollinerende insekter? Og kan vi overvåke dem?* (NIBIO rapport, vol. 8, nr. 65). Norsk institutt for bioøkonomi. https://www.researchgate.net/profile/Christian-Pedersen-5/publication/360791067_Hva_er_gode_landskap_for_pollinerende_insekter_Og_kan_vi_overvake_dem/links/628b99ef6e41e5002d3cd699/Hva-er-gode-landskap-for-pollinerende-insekter-Og-kan-vi-overvake-dem.pdf

Kartverket. (u.å.) [kartsøk Bremanger]. Se havnivå i kart. Hentet 13. desember 2022 fra <https://www.kartverket.no/til-sjos/se-havniva/kart?activeLayers=undefined&zoom=6¢er=-28173.6897218&locationId=720785&aar=2090&margin=0&code=200YMAX&fbclid=IwAR3gOQuuAQRIBL1XCZsqjICFaxV-M6hRsOXtY8B0mciW3YUf0JfCwPIkH8>

Klima- og miljødepartementet, Forsvarsdepartementet, Kommunal- og distriktsdepartementet, Landbruks- og matdepartementet, Olje- og energidepartementet & Samferdselsdepartementet. (2021). *Tiltaksplan for ville pollinerende insekt 2021 – 2028*. Regjeringen. <https://www.regjeringen.no/contentassets/5797b01a43fa4cdd8b220afb3df68791/212216-kld-tiltaksplan-web.pdf>

Kommunal- og moderniseringsdepartementet. (2016). *Byrom - en idehåndbok*. Regjeringen. https://www.regjeringen.no/contentassets/c6fc38d76d374e77ae5b1d8dcbdbd92a/byrom_idehandbok.pdf

Kvalbein, A. & Aamlid, T.S. (2008). *Fotballbaner naturgress og kunstgress. Aktuelle problemstillinger og fremtidige forskningsoppgaver* (Bioforsk fokus, Vol. 3, Nr. 4). Bioforsk. <https://core.ac.uk/download/pdf/285989328.pdf>

Landbruks- og matdepartementet. (2018, 05. juli). *Bevaring av kulturlandskap*. Regjeringen. <https://www.regjeringen.no/no/tema/mat-fiske-og-landbruk/landbrukseiendommer/innsikt/jordvern/bevaring-av-kulturlandskap/id2009572/>

Landbruks- og matdepartementet. (2021, 12. oktober). *Jordvern*. Regjeringen. <https://www.regjeringen.no/no/tema/mat-fiske-og-landbruk/landbrukseiendommer/innsikt/jordvern/jordvern/id2009556/>

Lohne, Ø.S., Molina, F.X.Y. (2017). *Skredfarekartlegging i Bremanger kommune*. (nr. 28-2017). Norges vassdrags- og energidirektorat. http://publikasjoner.nve.no/rapport/2017/rapport2017_28.pdf

Lutro, O. (2015, u.d.). *NGU berggrunn*. Norges geologiske undersøkelse.

https://geo.ngu.no/kart/berggrunn_mobil/

Meteorologisk institutt. (2021). *Nedbørs- og temperaturnormaler (1991-2020) for stasjonene 57810 Svelgen II og 59110 Kråkenes*. http://sharki.oslo.dnmi.no/portal/page?_pageid=73.39035.73_39049&_dad=portal&_schema=PORTAL

Miljødirektoratet. (2014). *Planlegging av grønnstruktur i byer og tettsteder (M100-2014)*. <https://www.miljodirektoratet.no/globalassets/publikasjoner/M100/M100.pdf>

Miljødirektoratet. (2015, 16. desember). *Marine naturtyper: Iglandsvika 2 (Bremanger)*. <https://faktaark.naturbase.no/?id=BM00114957>

Miljødirektoratet. (2020, 24. september). *Naturtyper: Iglandsvik*. <https://faktaark.naturbase.no/?id=BM00114957>

Miljødirektoratet. (2021, 21. juli). *Mudre, dumpe og fylle ut i sjø og vassdrag*.

<https://www.miljodirektoratet.no/ansvarsomrader/vann-hav-og-kyst/mudre-dumpe-utfylling/>

Miljødirektoratet. (2022, 23. August). *Veileder Strandsone i arealplanlegging*. <https://www.miljodirektoratet.no/ansvarsomrader/overvaking-arealplanlegging/arealplanlegging/miljohensyn-i-arealplanlegging/strandsone/strandsone-i-arealplanlegging/>

Miljøstatus. (2023, 06. februar.). *Ekstremvær globalt*. <https://miljostatus.miljodirektoratet.no/Ekstremvar/>

Moen, A. (1998). *Nasjonalatlas for Norge: Vegetasjon*. Hønefoss: Statens kartverk.

Multiconsult. (u.å.). *Mulighetsstudie og tidligfase*. Hentet 6. februar 2023 fra <https://www.multiconsult.no/tjenester/mulighetsstudie/>

Myklebust, B.A. (2015, 10. oktober). *Havly Pensjonat*. NRK.

https://web.archive.org/web/20151010011155/http://www.nrk.no/sf/leksikon/index.php/Havly_Pensjonat

NHO reiseliv. (u.å.). *Tall og fakta om reiselivsnæringen*. Hentet 15. september 2022 fra <https://www.nhoreiseliv.no/tall-og-fakta/tall-og-fakta-om-norsk-reiseliv/#besokstall>

Norges geologiske undersøkelse. (1989, u.d.). *NGU løsmasser*. <https://faktaark.naturbase.no/?id=BM00114957>

Norges vassdrags- og energidirektorat. (u.å.). [Kartsøk Kvikkleiresoner]. NVE temakart. Hentet 12. januar 2023 fra <https://temakart.nve.no/tema/kvikkleire?fbclid=IwAR1nNA4pNShKGH05m84EwbcT3Waacrig4QelBr9v8-CdsEr1pHDcPPdfPSY>

Norges vassdrags- og energidirektorat. (u.å.). [Kartsøk NVE aktsomhetskart for snøskred]. NVE temakart. Hentet 12. januar 2023 fra <https://temakart.nve.no/link/?link=aktsomhet&layer=5&field=kommunenavn&value=Bremanger&buffer=10000>

Norsk institutt for bioøkonomi. (u.å.). *Dyrkbar jord og nydyrking, kompensasjon*. Hentet 29. mai 2023 fra <https://www.nibio.no/tema/jord/jordkartlegging/bruk-av-jordsmonnkar/kunnskapsgrunnlag-for-jordvern/dyrkbar-jord-og-nydyrking-kompensasjon>

Norsk institutt for bioøkonomi. (u.å.). [Kartsøk Gårds- og bruksnummer, Driftssenter landbrukseiendom, Markslag (AR5) 7 klasser]. Gårdskart. Hentet 12. november 2022 fra <https://gardskart.nibio.no/landbrukseiendom/4648/13/7/0?gardskartlayer=ar5kl7>

Norsk institutt for bioøkonomi. (2017, 13. juli). *Jord er mer enn du tror*. <https://www.nibio.no/tema/jord/jordkartlegging/jord-er-mer-enn-du-tror>

Pedersen, H.K., Swenson, J.E. & Syvertsen, P.O. (2018, 5. juni). *Neovison vison, vurdering av økologisk risiko. Fremmedartslista 2018*. Artsdatabanken. <https://www.artsdatabanken.no/fab2018/N/160>

Puschmann, O. (2005). *Nasjonalt referansesystem for landskap. Beskrivelse av Norges 45 landskapsregioner*. (NIJOS rapport 10/2005). Norsk institutt for jord- og skogkartlegging. <https://nibio.brage.unit.no/nibio-xmlui/handle/11250/2557712>

Puschmann, O., Dramstad, W. & Eiter, S. (2018). *Tap av jordbruksareal i Norge: En fotodokumentasjon med refleksjoner om årsaker, virkninger og mottiltak* (NIBIO rapport, vol. 4, nr. 169). Norsk institutt for bioøkonomi. <https://core.ac.uk/reader/285994685>

Redalen, G. (red.). (2006). *Hageselskapets sortliste*. Det norske hageselskap.

Riksantikvaren & Direktoratet for naturforvaltning. (2010). *Landskapsanalyse. Framgangsmåte for vurdering av landskapskarakter og landskapsverdi. Versjon februar 2010*. <https://www.riksantikvaren.no/veileder/landskapsanalyse-framgangsmate-for-vurdering-av-landskapskarakter-og-landskapsverdi/>

Riksantikvaren. (2021, 17. februar). *SEFRAK-registeret*. <https://www.riksantikvaren.no/les-om/sefrak/?fbclid=IwAR3r2TWeyrYPTiaawViXP4i5kNWpBKKPuhVf4B-cDFrwYi6jcTswNF9iICY>

Sabima. (u.å.). *Arealendringer*. Hentet 17. september 2022 fra <https://www.sabima.no/hva-truer-naturen/arealendringer/>

Service grossistene. (u.å.). *Turister i Norge - hva ønsker de på menyen?* Hentet 28. mai 2023 fra https://www.sg.no/globalassets/system/artikler/fagartikler/sg_e-bok_06a_ulike-turistgrupper.pdf

Skogfält, L. & Tilly, M. (2005). *Svenska sjöar – och hur depåverkas av eutrofiering* (2005:010). C-uppsats. <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:1021370/FULLTEXT01.pdf>

Solbakken, A. O. (2020, 06. april). *Unik film frå fisket på «Kvinnehavet»*. Firdaposten. <https://www.firdaposten.no/unik-film-fra-fisket-pa-kvinnehavet/s/5-16-390292>

Solstad, H., Elven, R., Arnesen, G., Eidesen, P.B., Gaarder, G., Hegre, H., Høitomt, T., Mjelde, M. & Pedersen, O. (2021, 24. november). *Karplanter: Vurdering av alm Ulmus glabra for Norge. Rødlista for arter 2021*. Artsdatabanken. <https://www.artsdatabanken.no/lister/rodlisteforarter/2021/23262>

Solstad, H., Elven, R., Arnesen, G., Eidesen, P.B., Gaarder, G., Hegre, H., Høitomt, T., Mjelde, M. & Pedersen, O. (2021, 24. november). *Karplanter: Vurdering av lind Tilia cordata for Norge. Rødlista for arter 2021*. Artsdatabanken. <https://www.artsdatabanken.no/lister/rodlisteforarter/2021/24614>

Solstad, H., Elven, R., Arnesen, G., Eidesen, P.B., Gaarder, G., Hegre, H., Høitomt, T., Mjelde, M. & Pedersen, O. (2021, 24. november). *Karplanter: Vurdering av purpurlyng Erica cinerea for Norge. Rødlista for arter 2021*. Artsdatabanken. <https://www.artsdatabanken.no/lister/rodlisteforarter/2021/29747>

Solstad, H., Elven, R., Arnesen, G., Eidesen, P.B., Gaarder, G., Hegre, H., Høitomt, T., Mjelde, M. & Pedersen, O. (2021, 24. november). *Karplanter: Vurdering av sølvmelde Atriplex laciniata for Norge. Rødlista for arter 2021*. Artsdatabanken. <https://www.artsdatabanken.no/lister/rodlisteforarter/2021/9740>

Statens vegvesen. (u.å.). *Ghilardi+Hellsten Arkitekter*. Nasjonale turistveger. Hentet 28. mai 2023 fra <https://www.nasjonaleturistveger.no/no/arkitekter-og-kunstnere/ghilardihellsten-arkitekter/#435>

Statens vegvesen. (2022, u.d.). [Kartsøk Trafikkmengde]. Vegkart. [https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:geodata/@-28334.6897125.16/hva:\(id~540\)~/valgt:1017365593:540](https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:geodata/@-28334.6897125.16/hva:(id~540)~/valgt:1017365593:540)

Stokke, B.G., Dale, S., Jacobsen, K.O., Lislevand, T., Solvang, R. & Strøm, H. (2021, 24. november). *Fugler: Vurdering av fiskemåke Larus canus for Norge. Rødlista for arter 2021*. Artsdatabanken. <https://www.artsdatabanken.no/lister/rodlisteforarter/2021/27536>

Stokke, B.G., Dale, S., Jacobsen, K.O., Lislevand, T., Solvang, R. & Strøm, H. (2021, 24. november). *Fugler: Vurdering av grønnfink Chloris chloris for Norge. Rødlista for arter 2021*. Artsdatabanken. <https://www.artsdatabanken.no/lister/rodlisteforarter/2021/28841>

Stokke, B.G., Dale, S., Jacobsen, K.O., Lislevand, T., Solvang, R. & Strøm, H. (2021, 24. november). *Fugler: Vurdering av gråmåke Larus argentatus for Norge. Rødlista for arter 2021*. Artsdatabanken. <https://www.artsdatabanken.no/lister/rodlisteforarter/2021/27696>

Stokke, B.G., Dale, S., Jacobsen, K.O., Lislevand, T., Solvang, R. & Strøm, H. (2021, 24. november). *Fugler: Vurdering av gråspurv Passer domesticus for Norge. Rødlista for arter 2021*. Artsdatabanken. <https://www.artsdatabanken.no/lister/rodlisteforarter/2021/27984>

Stokke, B.G., Dale, S., Jacobsen, K.O., Lislevand, T., Solvang, R. & Strøm, H. (2021, 24. november). *Fugler: Vurdering av havelle Clangula hyemalis for Norge. Rødlista for arter 2021*. Artsdatabanken. <https://www.artsdatabanken.no/lister/rodlisteforarter/2021/28001>

Stokke, B.G., Dale, S., Jacobsen, K.O., Lislevand, T., Solvang, R. & Strøm, H. (2021, 24. november). *Fugler: Vurdering av hettemåke Chroicocephalus ridibundus for Norge. Rødlista for arter 2021*. Artsdatabanken. <https://www.artsdatabanken.no/lister/rodlisteforarter/2021/29490>

Stokke, B.G., Dale, S., Jacobsen, K.O., Lislevand, T., Solvang, R. & Strøm, H. (2021, 24. november). *Fugler: Vurdering av lomvi Uria aalge for Norge. Rødlista for arter 2021*. Artsdatabanken. <https://www.artsdatabanken.no/lister/rodlisteforarter/2021/28793>

Stokke, B.G., Dale, S., Jacobsen, K.O., Lislevand, T., Solvang, R. & Strøm, H. (2021, 24. november). *Fugler: Vurdering av sjøorre Melanitta fusca for Norge. Rødlista for arter 2021*. Artsdatabanken. <https://www.artsdatabanken.no/lister/rodlisteforarter/2021/25835>

Stokke, B.G., Dale, S., Jacobsen, K.O., Lislevand, T., Solvang, R. & Strøm, H. (2021, 24. november). *Fugler: Vurdering av storskarv Phalacrocorax carbo for Norge. Rødlista for arter 2021*. Artsdatabanken. <https://www.artsdatabanken.no/lister/rodlisteforarter/2021/28724>

Stokke, B.G., Dale, S., Jacobsen, K.O., Lislevand, T., Solvang, R. & Strøm, H. (2021, 24. november). *Fugler: Vurdering av storspove Numenius arquata for Norge. Rødlista for arter 2021*. Artsdatabanken. <https://www.artsdatabanken.no/lister/rodlisteforarter/2021/28737>

Stokke, B.G., Dale, S., Jacobsen, K.O., Lislevand, T., Solvang, R. & Strøm, H. (2021, 24. november). *Fugler: Vurdering av stær Sturnus vulgaris for Norge. Rødlista for arter 2021*. Artsdatabanken. <https://www.artsdatabanken.no/lister/rodlisteforarter/2021/28518>

Stokke, B.G., Dale, S., Jacobsen, K.O., Lislevand, T., Solvang, R. & Strøm, H. (2021, 24. november). *Fugler: Vurdering av svartand Melanitta nigra for Norge. Rødlista for arter 2021*. Artsdatabanken. <https://www.artsdatabanken.no/lister/rodlisteforarter/2021/31888>

Stokke, B.G., Dale, S., Jacobsen, K.O., Lislevand, T., Solvang, R. & Strøm, H. (2021, 24. november). *Fugler: Vurdering av taksvale Delichon urbicum for Norge. Rødlista for arter 2021*. Artsdatabanken. <https://www.artsdatabanken.no/lister/rodlisteforarter/2021/28556>

Stokke, B.G., Dale, S., Jacobsen, K.O., Lislevand, T., Solvang, R. & Strøm, H. (2021, 24. november). *Fugler: Vurdering av tjeld Haematopus ostralegus for Norge. Rødlista for arter 2021*. Artsdatabanken. <https://www.artsdatabanken.no/lister/rodlisteforarter/2021/28567>

Stokke, B.G., Dale, S., Jacobsen, K.O., Lislevand, T., Solvang, R. & Strøm, H. (2021, 24. november). *Fugler: Vurdering av tyrkerdue Streptopelia decaocto for Norge. Rødlista for arter 2021*. Artsdatabanken. <https://www.artsdatabanken.no/lister/rodlisteforarter/2021/28582>

FIGURLISTE

Figur 4: Bremanger kommune. (2021). *Bremanger kommune sine utvalgte bærekraftsmål*. Hentet fra https://bremanger.kommune.no/f/p2/i3aaa43f9-43c6-41a8-b029-4f7b03eaabec/bk_kommunedelplan_samfunn.pdf

Figur 18: Ukjent fotograf. (1927). *Båtar på Iglandsvika*. Hentet fra <https://foto.fylkesarkivet.no/foto/preview.php?id=SFFF-100042.102523>

Figur 19: Ukjent fotograf. (1946). *Gruppe, menn, fiskarar, fiskebåt*. Hentet fra https://foto.fylkesarkivet.no/foto/preview.php?id=SFFF-1996158.0039&fbclid=IwAR0wGU1J0ThYELe3tAcPJDzHdLH1_q5LzqUyXogNKki6NKh0wkTv5CnSQ

Figur 20: Ukjent fotograf. (1960). *Hus, kai, båt*. Hentet fra <https://foto.fylkesarkivet.no/foto/preview.php?id=SFFF-100042.102609>

Figur 21: Terdal, P. (1928) *3 båtar, hus, vatn, berg*. Hentet fra <https://foto.fylkesarkivet.no/foto/preview.php?id=SFFF-100042.102593>

Figur 22: Ukjent fotograf. (1950). *Fiskebåt, sjøhus*. Hentet fra <https://foto.fylkesarkivet.no/foto/preview.php?id=SFFF-100042.102511>

Figur 23: Jacobsen, T. (1927). *Veg, bygningar, gras, vatn, båtar*. Hentet fra <https://foto.fylkesarkivet.no/foto/preview.php?id=SFFF-100042.104796>

Figur 52: Ghilardi+Hellsten arkitekter. (u.å.). *Eldhusøya*. Hentet fra <https://ghilardihellsten.no/prosjekter/eldhusoya/>

Figur 53: Andresen, J. (u.å.). *Eldhusøya*. Nasjonale turistveger. Hentet fra <https://www.nasjonaleturistveger.no/no/turistvegene/atlanterhavsvegen/eldhusoya/>

Figur 54: Die Plannergruppe. (u.å.). *Hochschule Ruhr West – Standort Bottrop*. Hentet fra <https://www.die-planergruppe.de/project/hochschule-ruhr-west-standort-bottrop/>

Figur 55: Die Plannergruppe. (u.å.). *Hochschule Ruhr West – Standort Bottrop*. Hentet fra <https://www.die-planergruppe.de/project/hochschule-ruhr-west-standort-bottrop/>

Figur 56: Terraform design. (u.å.). *Vesperum Bench*. Hentet fra <https://www.terraform-design.com/vesperum>

Figur 57: ATN. (u.å.). *ATN Architectural Net for a Happy Family in Palm Beach*. Hentet fra <https://www.atninc.com/architectural-nets.shtml>

WMS

Kartverket. (2018). *Norges grunnkart graatone WMS*. Geonorge. https://openwms.statkart.no/skwms1/wms.norges_grunnkart_graatone?request=GetCapabilities&service=WMS

Kartverket. (2019). *Topografisk norgeskart gråtone*. Geonorge. <https://openwms.statkart.no/skwms1/wms.topo4.graatone?service=wms&request=getcapabilities>

Kartverket. (2021). *Dybdata – dekning sjømåling WMS versjon 2*. Geonorge. https://openwms.statkart.no/skwms1/wms.dekning_sjomaaling2?request=GetCapabilities&service=WMS

Kartverket. (2022). *Stormflo og havnivå WMS*. Geonorge. <https://wms.geonorge.no/skwms1/wms.stormflo?service=WMS&request=GetCapabilities>

Kartverket. (2023). *Vegnett WMS*. Geonorge. <https://openwms.statkart.no/skwms1/wms.vegnett?service=wms&request=getcapabilities>

Miljødirektoratet. (2020). *Naturtyper – DN håndbok 19 WMS*. Geonorge. https://kart.miljodirektoratet.no/arcgis/services/naturtyper_marine_hb19/MapServer/WMSServer?service=wms&version=1.1.1&request=getcapabilities

Miljødirektoratet. (2021). *Naturtyper – utvalgte WMS2*. Geonorge. https://kart.miljodirektoratet.no/arcgis/services/naturtyper_utvalgte2/MapServer/WMSServer?request=GetCapabilities&service=WMS

Norsk institutt for bioøkonomi. (2022). *Arealressurskart – FKB – AR5 – WMS*. Geonorge. <https://wms.nibio.no/cgi-bin/ar5?SERVICE=WMS&VERSION=1.3.0&REQUEST=GetCapabilities>

VEDLEGG-LISTE

Vedlegg 1: ROS-analyse

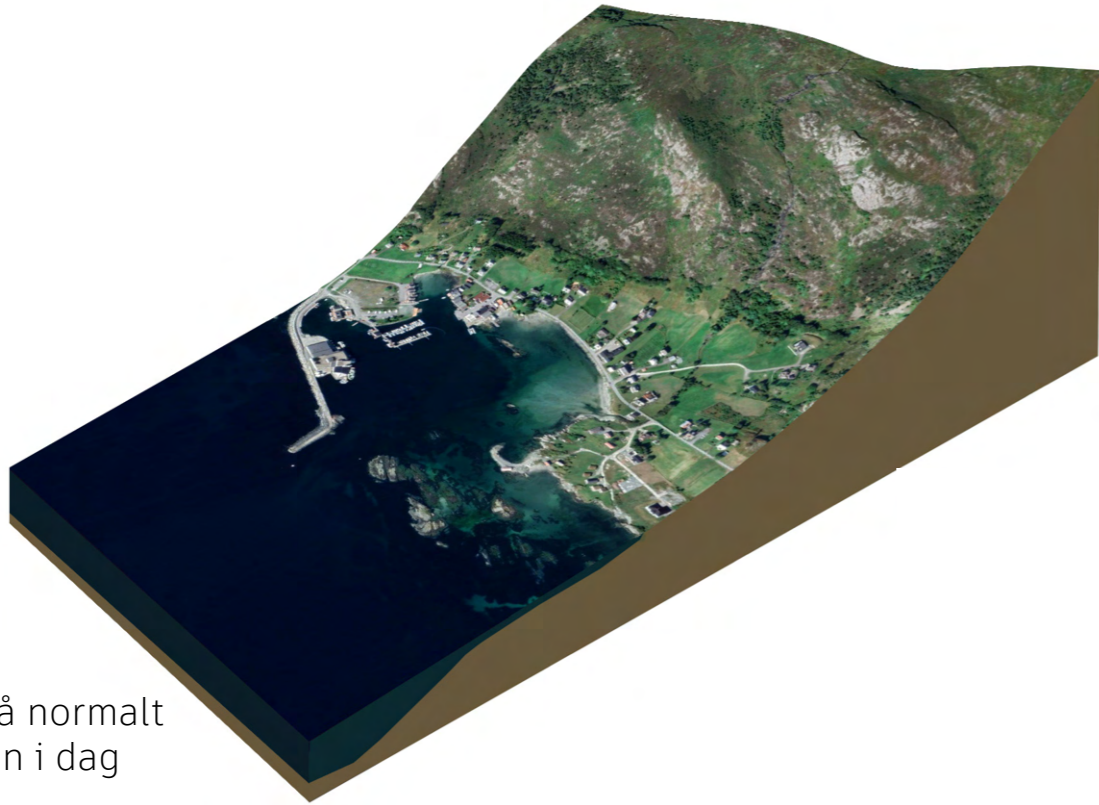
Vedlegg 2: Havnivåstigningsprognoser illustrert

Vedlegg 3: Resultater fra medvirkning/spørreundersøkelse

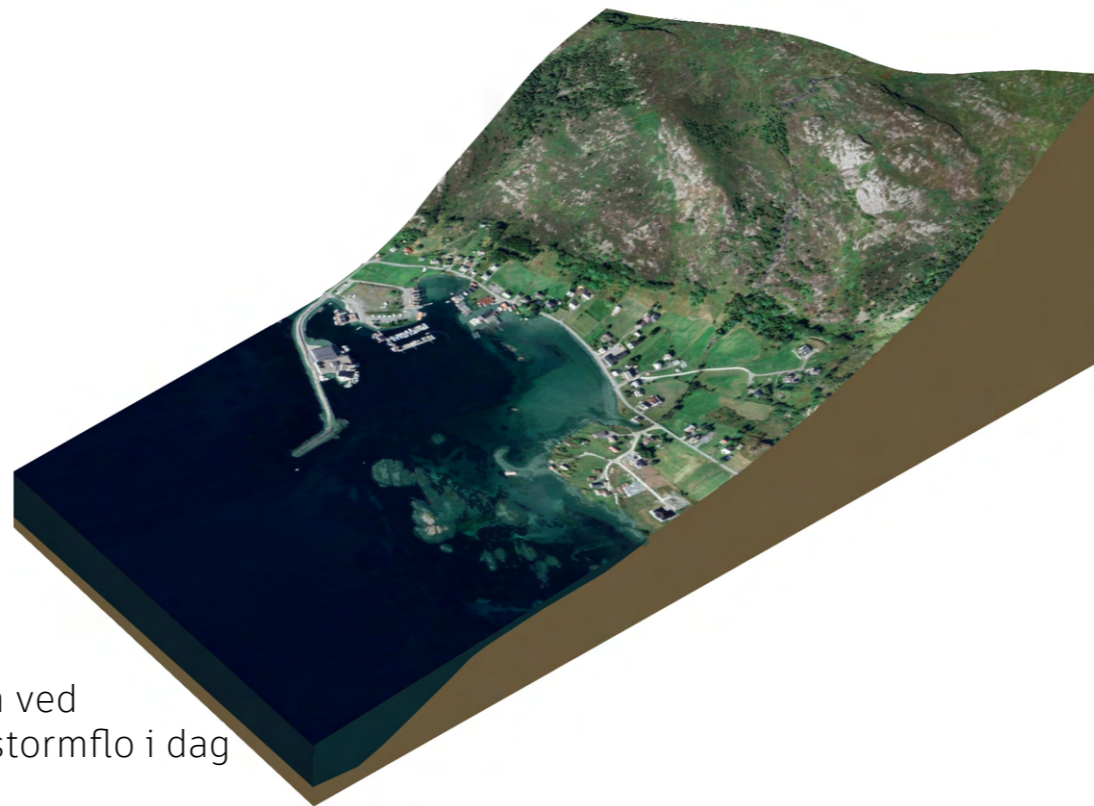
VEDLEGG 1: ROS ANALYSE

| Problemstillinger | Vurdering | | |
|---|--------------------------|-----------------------|--|
| | Potensiell fare: Ja/Nei? | Reell fare: -/Ja/Nei? | Kommentar og kilde: |
| Naturgitte farer | | | |
| Steinsprang/skred | Ja | Ja | De bratte fjellsidene utgjør stor fare for ras og skred. Mange hus på nordsiden av veien ligger innenfor aktsomhetsområder, men innenfor de mest utsatte fareområdene er det ingen bebyggelse. Det er en skredvoll over en nyere enebolig i dalen øst for Iglandselva. Det vurderes i følge rapporten at vollen reduserer faren for steinsprang lokalt, og faresonene for skredfare større enn 1/1000 ligger på oversiden av vollen. Det er identifisert flere skrenter med potensial for steinsprang i studieområdet. http://publikasjoner.nve.no/rapport/2017/rapport2017_28.pdf https://atlas.nve.no/Html5Viewer/index.html?viewer=nveatlas# |
| Snøskred | Ja | Ja | Selv om det er forholdsvis milde vintre med lite snø i studieområdet, ligger store deler av det bebygde området på nordsiden av veien innenfor aktsomhetssonen for snøskred som følge av de bratte fjellsidene. https://www.nve.no/naturfare/utredning-av-naturfare/om-kart-og-kartlegging-av-naturfare/om-kartlegging-av-skredfare-i-bratt-terreng/aktsomhetskart-for-snoskred/ |
| Jordskred | Nei | Nei | Det er ikke registrert fare for jordskred innenfor studieområdet. http://publikasjoner.nve.no/rapport/2017/rapport2017_28.pdf |
| Kvikkleireskred | Nei | Nei | Store deler av studieområdet ligger under marin grense, uten noen registrert faregrad, løsningsområder eller utløpsområder. https://temakart.nve.no/tema/kvikkleire |
| Flom i store vassdrag (>20km²) | Nei | Nei | Det er ingen store vassdrag innenfor området. Det observeres mindre vifteavsetninger ved Iglandselva. Det vurderes at viften i dag ikke er under aktiv oppbygging og at faren for flomskred langs elveløpet er mindre enn 1/5000. http://publikasjoner.nve.no/rapport/2017/rapport2017_28.pdf |
| Overvann | Nei | Nei | Boligene ligger relativt spredd mellom større vegetasjonsflater, og lite av studieområdet er dekket av harde flater. Nedbørsfeltet er snevert og havner ut i Iglandsvik. https://temakart.nve.no/tema/nedborsfelt |
| Havnivåstigning/ stormflo | Ja | Ja | Innen 2090 er det estimert at havnivået vil stige forbi enkelte av naustene ved handelssentrumet. Ved stormflo vil store deler av næringsområder og industri stå under vann. https://www.kartverket.no/til-sjos/se-havniva/kart?activeLayers=Stasjoner&zoom=15&center=-28469,6896984&locationId=511643&aar=2017&margin=0&code=200YMAX |
| Skog og lyngbrann (tørke) | Ja | - | Det er ingen skog innenfor studieområdet, men store områder i fjellsiden er dekket av lynghei som er uskjøttet og gammel. Dette utgjør en mulig brannfare ved tørke. |
| Ekstremvær/ klimasårbarhet | Ja | - | Økt nedbør vil det bli sterkere vannføring i elven vil kunne utgjøre flomfare. Kystlandskapet er utsatt ved havnivåstigning og stormflo. |

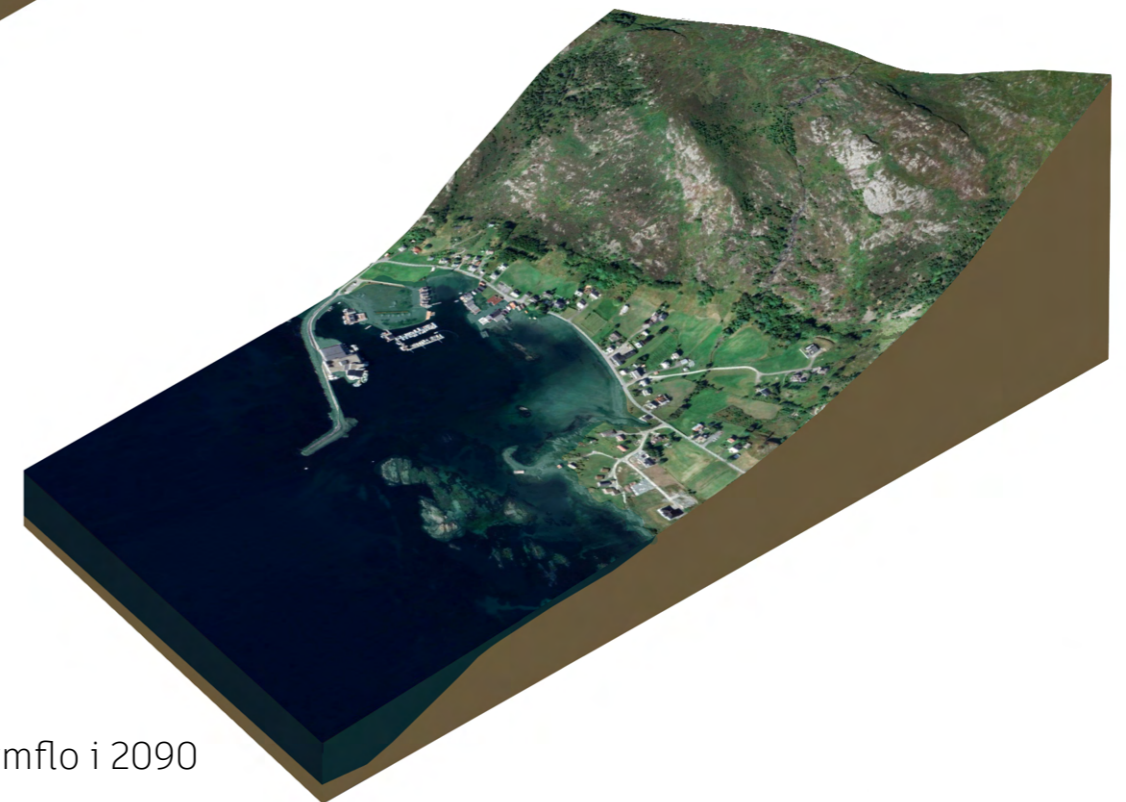
VEDLEGG 2: HAVNIVÅSTIGNINGS- PROGNOSER ILLUSTRERT



Havnivå normalt
høyvann i dag



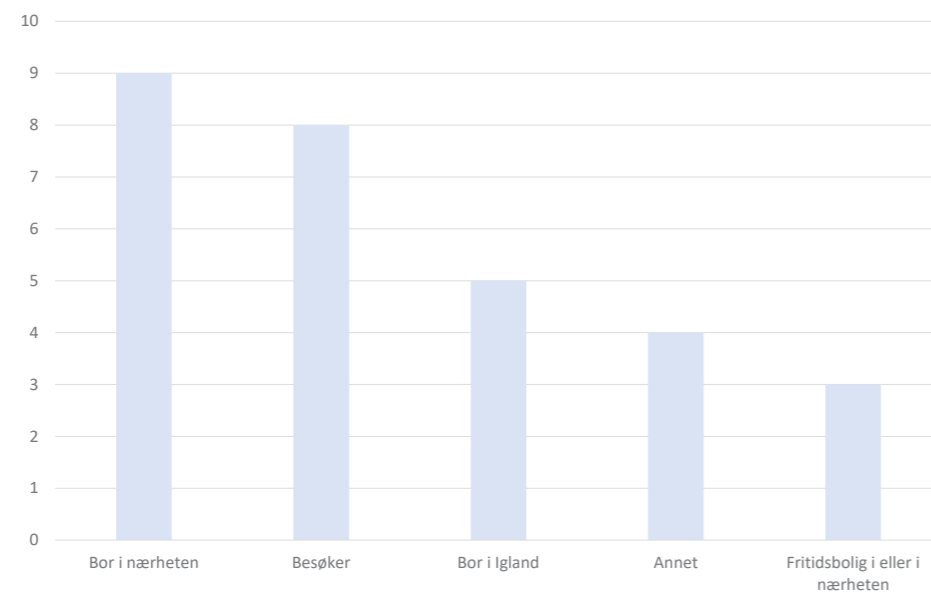
Havnivå ved
20-års stormflo i dag



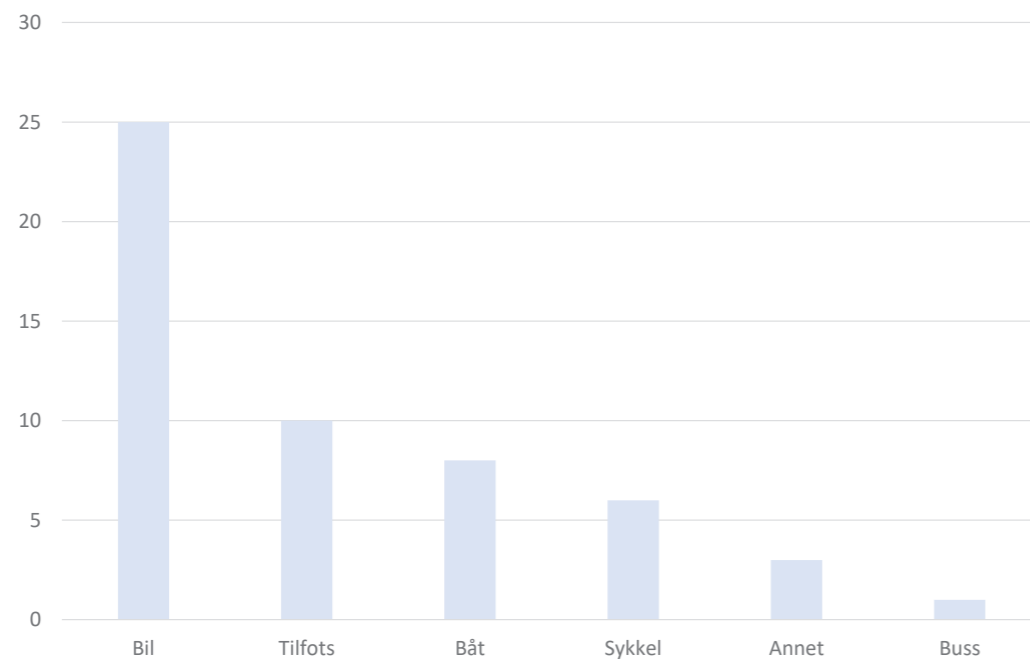
Havnivå ved
1000-års stormflo i 2090

VEDLEGG 3: RESULTATER FRA MEDVIRKNING/SPØRREUNDERSØKELSE

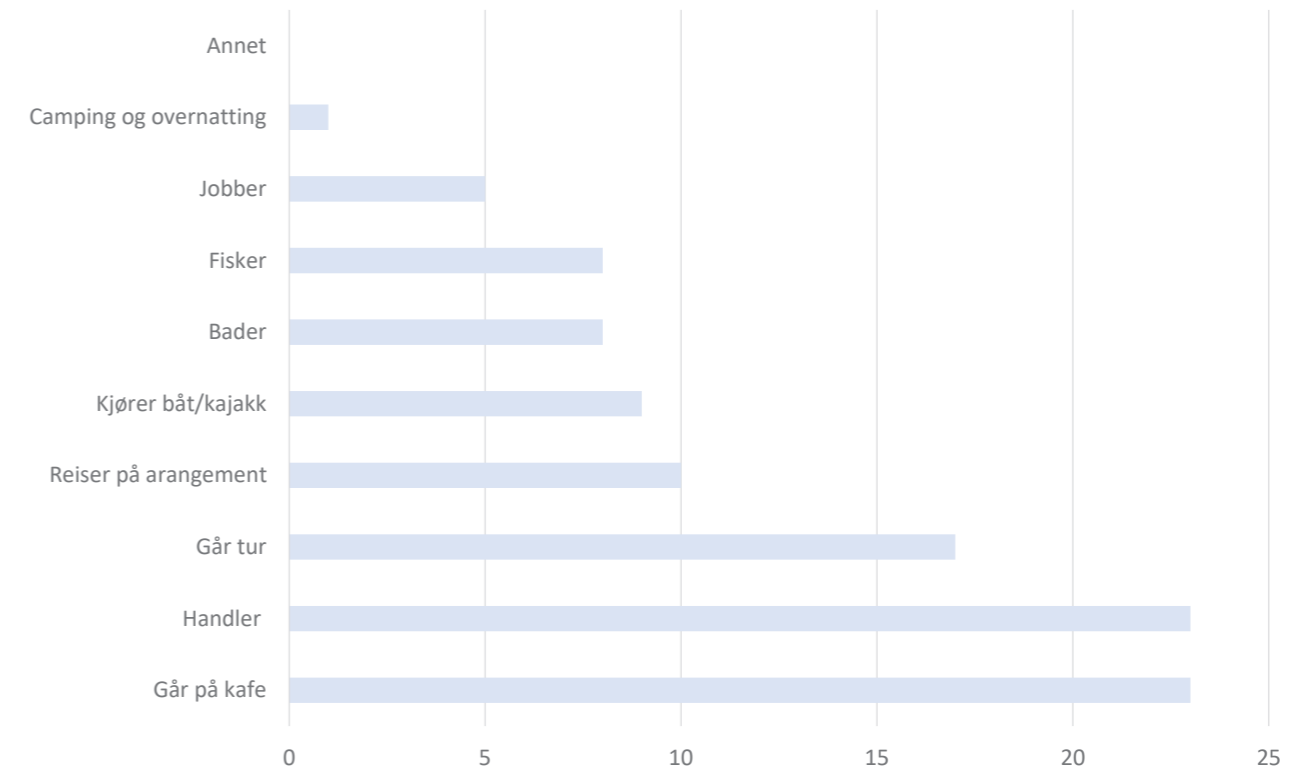
Spørsmål: Hva er din tilknytning til Iglandsvik?



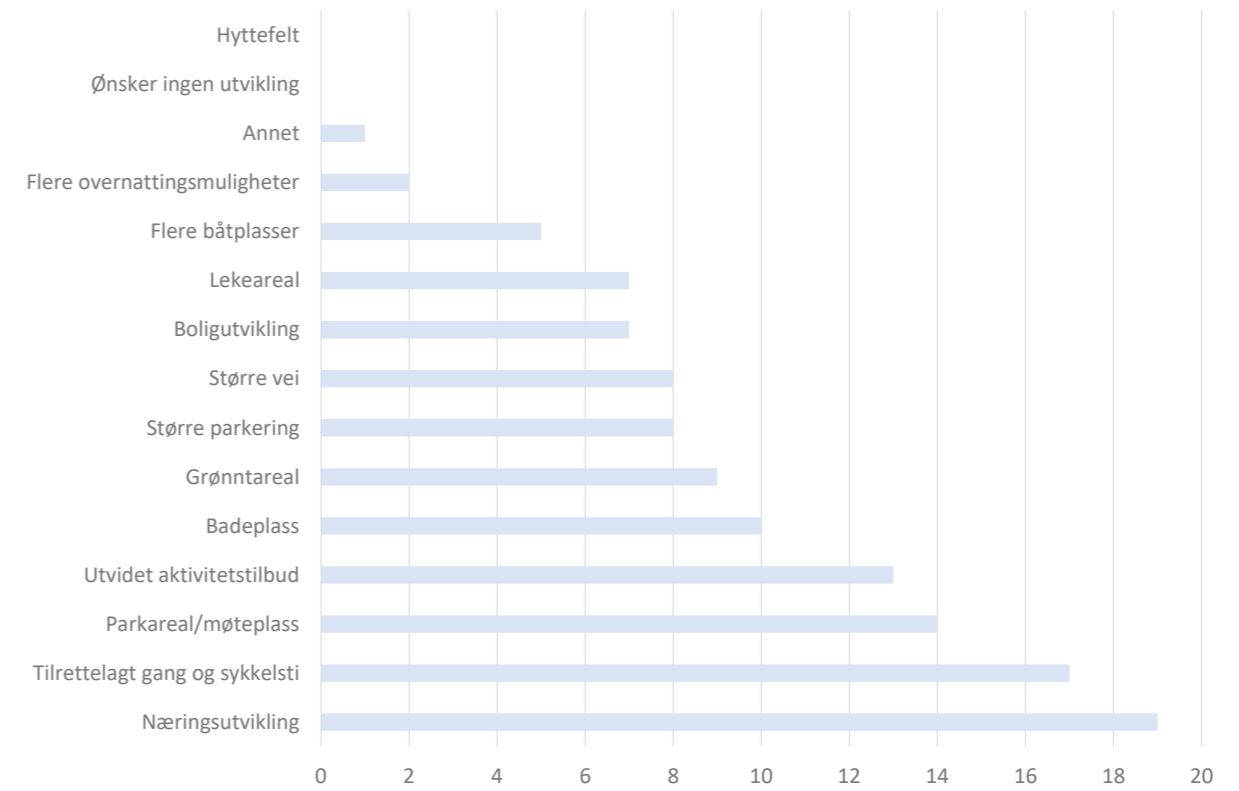
Spørsmål: Hvilket transportmiddel bruker du til Iglandsvik?



Spørsmål: Hva gjør du i Iglandsvik?



Spørsmål: Hva ønsker du deg i Iglandsvik?



Spørsmål: Hvilke kvaliteter setter du pris på ved Iglandsvik, slik det er i dag?

| Svar | Total svar | Andel svar |
|--|------------|------------|
| | 1 | 51,7 % |
| | 5 | |
| Nærbutikk, kafe, pensjonat | 1 | |
| Koselig, intimt | 1 | 3,4 % |
| Koseleg samlingssted med butikk og kafé . | 1 | 3,4 % |
| Korte avstander. Butikk (ar) | 1 | 3,4 % |
| Kafé, butikk, camping | 1 | 3,4 % |
| Joker | 1 | 3,4 % |
| Ja | 1 | 3,4 % |
| Handel, kafe, musikkarrangement, båt plass. | 1 | 3,4 % |
| Gode turmuligheter. Mulig å leige kontor plass for korte og lengre periodar. Butikk, kafe og pub. God marina | 1 | 3,4 % |
| God blanding av det normale livet og aktiviteten som går føre seg av lokalbefolkninga ispedd turisme og det som er spesielt tilrettelagt for det | 1 | 3,4 % |
| Flott natur, kvite strender, koseleg å bu her, lite miljø -alle kjenne kvarandre. Vi har Joker og Farmen. Koselege sjøbuer og tradisjonelle hus | 1 | 3,4 % |
| Ei god utvikling som må forsette | 1 | 3,4 % |
| Det er viktig å bevare den sosiale møteplassen, med butikk og kafé. Et koselig lite sentrum | 1 | 3,4 % |
| Dei butikkene og næringene vi allerede har. Marinaen og Havlys har siste år hatt aukande besøk og de4 håper eg vedvarer | 1 | 3,4 % |

Spørsmål: Hvilke kvaliteter bør utbedres i Iglandsvik i fremtiden?

| Svar | Total svar | Andel svar |
|---|------------|------------|
| | 15 | 51,7 % |
| Vei med gang og sykkel sti. Vanskelig utvikling pga utdatert reguleringsplan | 1 | |
| Usikker | 1 | 3,4 % |
| Trafikk, mangler tilrettelagt område for grilling | 1 | 3,4 % |
| Trafikkfarleg vei nedforbi havlys bed & breakfast | 1 | 3,4 % |
| Smal veg,dårlig parkering,lite overnattingstilbud. | 1 | 3,4 % |
| Parkering er for dårleg kapasitet på, fyllinga er ikkje noko vakker slik den ligg i dag og det blir brent store mengder boss på enden av moloen - det burde det finnast andre løysingar på. | 1 | 3,4 % |
| Lite parkeringsplasser . | 1 | 3,4 % |
| Kunne vært bedre bademuligheter, strand/sitteområde. Gjort det autentisk på resterende næringstomt ved camping. | 1 | 3,4 % |
| Mer aktiviteter. | | |
| Hakket for smal veg mtp biltrafikken som er der på sommarstid/få muligheter for forbikjøring. Har alltid drømt om at | 1 | 3,4 % |
| Havlys | | |
| har servering på terrasse bygd på sjøsida av vegen, og at ein der kan legge til med båt (gjesteplasser), og gå inn og kjøpe seg ein soft is og kaffi og nyte på terrassen | | |
| For mykje trafikk, dvs. bilane køyre for fort-skulle vore fartsdumpar, regulert fartsgrense. Ønske oss gang og sykkelveg | 1 | 3,4 % |
| Fleire tilbud som lokker gjester, info ut | 1 | 3,4 % |
| Dårlege veier | 1 | 3,4 % |
| Betre vei | 1 | 3,4 % |
| Bedre plass til utendørs møteplass. | 1 | 3,4 % |