

Oppsummering av innspel - KDP fv. 57 Båtevika – Storehaugen i Sunnfjord kommune

Under følger ei oppsummering av innspel med utdrag av teksten som er mest sentral for det vidare planarbeidet. For å få full innsikt i kvart enkelt innspel viser vi til eige dokument i sakstilfanget til saka, der innspela er å finne i heilskap.

Innspel	VLFK kommentar
<p>Statsforvaltaren (STFV) Planprogrammet har i all hovudsak har med dei tema som er viktige og relevante å vurdere/utgreie nærare innanfor våre ansvarsområde, men vi vil komme med nokre presiseringar og tilrådingar i det etterfølgjande.</p> <p>Landbruk og jordvern A alternativa og særskilt A1 vil gi særst alvorlege verknader for landskap og naturressursar, og antar eit beslag på fleire hundre dekar verdifullt jordbruksareal og tilføring av fleire hundre tusen m³ steinmassar. Dei påpeikar at dette ikkje «berre kan ignoreras» sjølv om det medfører god gjenbruk av steinmassar og betring av lokal veg. Det er lagt for lite vekt på dette i utgreiingane.</p> <p>Kritisk til det utbyggingspresset auka trafikk, handel og busetnad vil leggje på jordbruket og landskapet i Bygstad i framtida og at utvikling av Bygstad som nærsenter er sekundært. Ber om reelle utgreiingar av alternativa C1 og C3.</p> <p>Naturmangfald Minner om viktige parti med førekomstar av den utvalde naturtypen hole eiketree, særleg ved Haugsbø og at ein må vere klar over at det kan vere fleire slik førekomstar som ikkje er kjente. Fokus på kulturlandskapstilknytte fuglearter. Svædsundet har ein rik, fastsitjande hardbotnfauna langs fjordveggane. Det straumrike sundet har rike og tette førekomstar av anemonar og blautkorall. Det er mellom anna funne tette bestandar av begerkorall i området. Dei legg til grunn at ei eventuell bru over Svædsundet blir planlagt utan brupåle på sjøbotnen. Ei eventuell bru over Svædsundet må planleggjast i luftspenn over fjorden slik at ho ikkje kjem i konflikt med viktig naturmangfald.</p> <p>Når det gjeld kryssing av Kvamselva (A1) og Gaula (B9): alternativ som vert liggjande nær og/eller kryssar over vassdrag føreset utgreiing av konsekvensar for fiskeinteressene. Vurdera å fremje motsegn til eit ev. planforslag som legg til rette for inngrep i nasjonale naturmangfaldsverdiar.</p> <p>Framande artar må takast omsyn til og at kommunen må syte for at det vert gjort ei sjølvstendig vurdering knytt til om det kan vere ureina grunn i området.</p> <p>Legg til grunn at planforslaget gjer greie for kva vurderingar ein har gjort av gjenvinning av overskotsmassane i prosjektet.</p> <p>Oppsummering frå STFV</p>	<p>Legg til grunn a STFV ikkje påpeikar manglar i PP.</p> <p>I Planprogram (PP) og siling er tema handsama i samsvar med kjent metodikk V712 (Vegvesenet si handbok for konsekvensutgreiingar), der naturressursar er likestilt med dei 4 andre «ikkje prissette tema».</p> <p>PP legg opp til NiN kartlegging som gjev ei systematisk kartlegging av planområdet.</p> <p>Planarbeid med konsekvensutgreiing må avklare og vurdere ulike omsyn</p> <p>Massehandtering er nemnt i effektmål og er omtalt som eige tema i PP.</p> <p>Vert teke til etterretning.</p> <p>Innleiingsvis har STFV gitt signal om at PP legg opp til eit tilstrekkeleg</p>

<p>STFV meiner fleire av interessene dei skal ivareta kan bli råka. Særleg alternativ A1 kan sjå ut til å vere i stor konflikt med nasjonale og vesentlege regionale miljø- og landbruksinteresser. Statsforvaltaren ber om at ein i det vidare planarbeidet også gjer reelle utgreiingar av alternativa C1 og C3.</p> <p><i>Sitat: Det må vere ein føresetnad for vidare arbeid med plan og traséval at konsekvensane for landbruk blir konkretisert, med arealrekneskap for jordbruket, eventuelle kompensierende tiltak med nye jordbruksareal, og omsyn til aktiv drift på bruka i planområdet. Dei landbruksmessige konsekvensane av traséval A1 vil vere svært omfattande og såleis av så stor nasjonal konflikt at Statsforvaltaren ikkje kan utelukke motsegn.</i></p>	<p>utgreiingsprogram/ kunnskapsgrunnlag. Det er difor ikkje grunnlag for å endre PP.</p>
<p>Innspel frå Statens vegvesen (SVV)</p> <p>Konsept A og B: begge konseptane kan kople seg til vegvesenet E39 Storehaugen - Bruland sitt planlagde kryss på Storehaugen. C har ikkje synergieffektar i høve Statens vegvesen sin detaljplan. Vegløyvingane i konsept C kan medføre behov for eit nytt, eige, kryss med E39. Eventuelle nye kryss med E39 kan få negative konsekvensar for trafikktryggleik og framkome på riksvegen.</p> <p>Generelle krav til planarbeid: Statens vegvesen legg til grunn at verknadane planløyvingane vil ha for vegtransport og vegnett vert utgreia og kjem tydeleg fram av planomtale, risiko- og sårbarheitsanalyse og eventuell konsekvensutgreiing.</p> <p>Vi legg til grunn at planarbeidet vil innehalde rekkefølgjekrav som sikrar at tiltak knytt til trafiksikkerheit, framkomst m.m. vert gjennomført i samband med den utbygginga som vert regulert. Vidare planprosess/medverknad Statens vegvesen ber om å få vegteikningar for riksveg/kryss med riksveg tilsendt for gjennomsyn før planframlegget vert lagt ut til offentleg ettersyn. Vi gjer merksam på at før andre enn Statens vegvesen kan utbetre/byggje ut riksvegstrekingar, kryss, avkøyrslar eller andre tiltak knytt til riksveg må det vere inngått ei gjennomføringsavtale mellom Statens vegvesen og utbyggjar.</p>	<p>SVV sine synspunkt vert teke til etterretning og følgt opp i vidare planarbeid</p> <p>Det vert lagt til grunn at gjennomføring i samsvar med handbok V712 er tilstrekkeleg.</p> <p>Dette er krav som er knytt til neste planfase (regulering). Ikkje relevant i denne omgang.</p>
<p>Innspel frå Vestland fylkeskommune (VLFK)</p> <p>I høve kulturminne og kulturmiljø vert A2 føretrekt, under føresetnad av at brua vert trekt så langt mot vest som mogleg i Svædsundet. Ein må og visualisera korleis brua vil sjå ut, frå ulike vinklar og avstandar. Må visualisera B9 i høve Osfossen. Dei ber om at C1 og C3 alternativet og vert vurdert fordi det er mest gunstig i høve kulturminne og kulturmiljø. Når det gjeld klima og miljø vert det vist til regional klimaplan, der ein trekker fram jordvern, naturressursar, biologisk mangfald og å unngå utbygging på karbonrike areal som myr, våtmark og skog. Dei ber og om at friluftslivinteresser vert kartlagt i dei ulike alternativa.</p>	<p>Visualisering av bru over Svædsundet frå ulike vinklar, vert ein naturleg del av kommunedelplanarbeidet. Det same gjeld B9 i høve Osfossen.</p> <p>Friluftslivsinteressene vert handsama i tråd med handbok V712</p> <p>Avklara om C1 og C3 skal utgreiast.</p>
<p>Innspel frå Kystverket</p> <p>Innspel rettar seg mot konsept A.</p> <p>Farlei og ferdsl Det er viktig at kommunen i si framtidige arealdisponering tek høgde for at hovud- og bileiene vert haldne av til sjøverts ferdsl. Transport og ferdsl til sjøs må ikkje verte hindra. Planområdet omfattar Dalsfjorden bilei med tilhøyrande farleiareal.</p>	<p>Innspelet vert teke til etterretning og synspunkta vert tatt med som</p>

<p>I brusaker rår Kystverket til at ein brukar dimensjonerande fartøy til bestemme ei seglingshøgde og breidde, sjå farledsnormalen. For å kunna finne dimensjonerande fartøy, er det nødvendig å finna største høgde på fartøy som går gjennom sundet. Informasjon om dette for Svædsundet finn ein ikkje i kystdatahuset, og forslagsstillar må derfor finne ut av dette. Bru er elles søknadspiktig etter hamne- og farvasslova § 14. Kystverket handsamar slike søknadar.</p>	<p>informasjon til det vidare planarbeidet.</p> <p>PP vert supplert med tema Hamn og farlei i kap. 6, «tema som skal skildrast i planomtalen"</p>
<p>Innspel frå NVE Vi føreset at alle våre fagtema (jf. tekst innleiingsvis og kartbasert rettleiar) som vert råka av planarbeidet vert utgreidd og vurdert i tilstrekkeleg grad til å vurdere om det er realistisk å få gjennomført aktuelt alternativ. Det må leggjast føringar for vidare arbeid og krav til at dette blir dokumentert vidare i kommunedelplanarbeidet (jf. kap. 6 i planprogrammet). Alle relevante fagutgreiingar innan NVE sine saksområde må vere vedlagt planforslag som blir sendt på høyring til NVE og vere utarbeidd av fagkunnig. Vi viser elles til at det er kommunen som har ansvar for ivaretaking av tilstrekkeleg tryggleik mot naturfare etter plan- og bygningslova § 28-1 og byggt teknisk forskrift TEK 17 med rettleiing.</p>	<p>NVE har ikkje påpeikt manglar/justeringsbehov i dei vurderinga som er gjort i planprogram og silingsrapport. NVE sine generelle råd til planlegging vert teke til etterretning og følgt opp i den grad dei er relevante for planarbeidet.</p>
<p>Kårstad AS A2 er det beste trasevalet. Sjå detaljar i innspelet. A1 traseen opp Haugsbø vil være sær utfordrende å bygge ved at en må ta hensyn til nær bebyggelse og en ugunstig stigning av vegtraseen opp til Hjelmeland, fører til økt energiforbruk i forhold til A2 traseen.</p>	<p>Innspelet vert teke til etterretning og synspunkta vert tatt med som informasjon til det vidare planarbeidet.</p>
<p>NAF avd. Sogn og Fjordane Tilrår A2 og veg via Fauske til Perhaugen. Ein må få mest mogeleg trafikk vekk frå dagens trasé ved Saltkjelen. Mest mogeleg skjerming av Bygstad sentrum og nærliggande bustadfelt for gjennomgangstrafikk. Vi vil sterkt understreke behovet for tryggare løysingar for skuleborna som går av og på bussen i Båtevik, mellom anna med ei større busslomme. Betre tilkomst frå Fv 57 til E39 ved Storehaugen, til dømes ved å flytte krysset lenger mot sør.</p>	<p>Vidare planarbeid i samsvar med plan og bygningslova (PBL) og V712 vil gi ei systematisk samanlikning av dei aktuelle alternativa. synspunkta vert tatt med som informasjon til det vidare planarbeidet.</p>
<p>Innspel frå Bygstad Utvikling v/ Nestleiar Per Anders Berge Av trafikktryggingssorsakar kjem nær sagt alle elevane ved Bygstad barneskule med skuleskyss heile eller deler av skuleåret. Vegen gjennom Saltkjelen er òg i så dårleg teknisk stand av det snarleg må kome ei løysing med opp gradering eller omkøyingsmoglegheit. Viser til Fylkeskommunen sin skredfarevurdering for skredpunktet Saltkjelen i notat frå 2022; Fv 57, S19D1, m 1726 – 2420. Vegen er dessutan viktig sambindingsveg mot flyplassen på Bringeland frå Ytre Sogn og Hafsregionen.</p>	<p>Innspelet vert teke til etterretning og synspunkta vert tatt med som informasjon til det vidare planarbeidet.</p>
<p>Innspel frå MM Øvrebø AS Det er ønskeleg å utvide kaianlegget. Vi er distriktslager for kraftforprodusent Fiskå Mølle og har med det skipsanløp kvar veke. Sveen Kai er ISPS godkjent av Kystverket, og kan ta imot skip som seglar internasjonalt. Juli 2023 kjem første cruiseskip til kaien. Herifrå blir passasjerane frakta rundt i Sunnfjord kommune med bussar. Vi har og 1-5 anløp av asfaltbåtar i året. MM Øvrebø AS støttar fullt ut Kystverket sitt innspel i denne saka. Idag brukar vogntoga våre same vegen som skuleborna i området.</p>	<p>Innspelet vert teke til etterretning og synspunkta vert tatt med som informasjon til det vidare planarbeidet.</p>
<p>Innspel frå Tre vest AS Tilrår alternativ A2. A2 gjev kortast veg frå Hafs, til Førde / Flyplass. A2 binder Bygstad i lag med Bjørvikstranda, dermed trygg skuleveg. A2 kan og vere med og få tilgang til Djupvass kai som ligg på Sveen i Bygstad, når vi ser at det skal byggast ut på øyrane</p>	<p>Teke til etterretning. Vidare planarbeid i samsvar med plan og bygningslova (PBL) og V712 vil gi ei</p>

<p>i Førde med bustader / butikkar og restaurantar. A2 kan og bli den beste beredskapsvegen til Bergen, når E39 blir stengt mellom Sande og Lavik.</p>	<p>systematisk og god samanlikning av dei aktuelle alternativa.</p>
<p>Innspel frå BKK Områder med høgspent kabelnett er vist på vedlagte kart. Den eller de som utløyser tiltak i strømforsyningsnettet, både flytting, nyanlegg og forsterkning, må som hovudregel dekke kostnadene med tiltaket, inkludert eventuelle kostnader til erverv av nye rettigheter. Nye traséer må gis rettigheter med minst like gode vilkår som det BKK har til de eksisterende traséene. Normalt er dette stettevarige (evigvarende) bruksrettigheter. BKK viser elles til ei rekke forskriftskrav knytt til kabelnettet, som skal følgjast opp i det meir detaljerte planarbeidet.</p>	<p>Innspelet vert teke til etterretning og vert tatt med som grunnlag/ informasjon til det vidare planarbeidet.</p>
<p>Innspel frå Yndestad Mekaniske Yndestad Mekaniske AS er eit mekanisk verkstad som ligg tett ved fv.57 ved Yndestad bru i Bygstad. Vi har gått igjennom planprogrammet for fv. 57 og ser at alternativ A1 vil vere til stor ulempe for vår verksemd. Ein sterkt trafikkert veg som fv.57 vil bli om ein legg HAFS trafikken innom Bygstad, vil truleg legge beslag på delar av vårt industriområdet og gi oss dårlegare tilkomst ein det vi har i dag. Ynskjer kommunen eit A alternativ bør ein gå for A2 og forkaste alternativ A1.</p>	<p>Teke til etterretning. Vidare planarbeid i samsvar med plan og bygningslova (PBL) og V712 vil gi ei systematisk og god samanlikning av dei aktuelle alternativa.</p>
<p>Innspel frå Magnus Nistad AS Transportselskapet Nistad A/S har fleire bilar og vogntog som brukar fylkesveg 57 dagleg. Vi vil sjølvstøtt køyre på flatast mogeleg veg, for å spare diesel, klimaet, miljøet, bilane og å komme lettast og fortast fram. Vi har tilhaldsstad på Sande og for oss og alle andre som skal den vegen, vil det vere nødvendig med ei opprusting av vegen frå Bjørvikstranda/Helle til Osen.</p>	<p>Innspelet vert teke til etterretning og synspunkta vert tatt med som informasjon til det vidare planarbeidet.</p>
<p>Innspel frå Norsk lastebileier-forbund Tilrå A2. Fv 57er ein viktig veg for lokal samferdsel i Sunnfjord/HAFS, men og som ein alternativ veg for samband nord syd i Vestland. Omkampar om val av traséar, gir som regel unødvendige utsetjingar, og dårleg samfunnsøkonomisk nytte som resultat.</p>	<p>Innspelet vert teke til etterretning og synspunkta vert tatt med som informasjon til det vidare planarbeidet.</p>
<p>Innspel frå Dalsfjord bruk/Nistad transport.no Vi hentar ofte turistar i Bygstad og går turar med dei på Dalsfjorden - den gøynde perla, som fjorden og blir kalla. Turistane er heilt fasinert av naturen, fin bebygning langs heile fjorden, og kor vakkert det er. Svædsundet utmerkar seg på starten av turen, der sundet ligg naturleg og urørt ved utløpet til fjorden. Det er blitt tatt mengdevis av bilder der. Partiet må ikkje øydeleggast med ei bru, brufeste og naturinngrep. Vi har og fått høyre at det er mange flotte korallar i Svædsundet.</p>	<p>Teke til etterretning. Vidare planarbeid i samsvar med plan og bygningslova (PBL) og V712 vil gi ei systematisk og god samanlikning av dei aktuelle alternativa.</p>
<p>Innspel frå Ole Lervik m. fleire(Naboar på Hjelmeland) Alle alternativ der Saltkjelen må nyttast som skuleveg er uaktuelle. Det er også vesentleg for grenda at det blir etablert sikker gang og sykkelveg til Bygstad sentrum. Alternativ A vil gi mest verdi for bygda med tanke på å knyte Bjørvikstranda tettare på Bygstad sentrum. Av B-alternativa er det berre B9 som kan vere aktuelt. Dette vil gi ein trygg skuleveg for Bjørvikstranda. C-alternativa vil ikkje på nokon måte løyse problemet med Saltkjelen. Utbetringalternativet vil ikkje på nokon måte løyse problemet med Saltkjelen.</p>	<p>Teke til etterretning. Vidare planarbeid i samsvar med plan og bygningslova (PBL) og V712 vil gi ei systematisk og god samanlikning av dei aktuelle alternativa.</p>
<p>Innspel frå Olaug Hanne Espeland m. fleire Det er nødvendig at skulevegen vert tryggare for buss og mjuke trafikantar. Utan betre veg kan ein ikkje vente større tilflytting til bygda. Vi har ein god skule og barnehage i Bygstad som vi ynskjer å behalde. Vi ynskjer at større busslomme teikna inn like søraust for Bygstadvegen 63 vert lagt ved byggefelt ved E39 og at ein får lokal moglegheit for trygg og oversiktleg av- og påstigning av buss for Bygstadvegen 63- 69-71-99-101. Vi ynskjer at vegstrekninga forbi Espeland og Bygstadvegen 63-69-71-99-101 vert lagt so lågt som råd i terrenget for å redusere tap av dyrka areal og skjerme mot innsyn og støy.</p>	<p>Innspelet vert teke til etterretning og synspunkta vert tatt med som informasjon til det vidare planarbeidet.</p>

<p>Innspel frå Inger Merete Larsmon Tilrår B20-1, B20-2, B20-3, over Åse. Samtidig/parallelt er det viktig å utbetre vegen frå Bygstad til Perhaugen = eksisterande fv 57: B20 - 5 og B 20 - 6. Vegstrekninga gjennom Saltkjelen er det kortaste og mest brukte sambandet mellom Bygstad og Osen, og er del av fv57 i dag. Her bør det skje strakstiltak.</p>	<p>Innspelet vert teke til etterretning og synspunkta vert tatt med som informasjon til det vidare planarbeidet.</p>
<p>Innspel frå Grim Erik Gillestad Vi ynskjer at alternativ på sørsida av dalføret og vegløyning som erstattar Saltkjelen. Dersom det kjem ny veg gjennom bygda, og gamlevegen skal brukast som gang/sykkelveg/samling av avkøyrsløse vil det føre til stort tap av dyrka jord. I dag brukar vi vegen til å køyre av og på stykka som vi driv. Dette er effektivt og bra for å unngå køyreskader på enga. A1 vil redusera størrelsen på dagens jordstykker. Minner om regjeringa sin Jordvernstrategi. Utbetringsalternativet ser vi også på som ei dårleg løyning. I dette alternativet blir det heller ikkje gjort noko med Saltkjelen.</p>	<p>Teke til etterretning. Vidare planarbeid i samsvar med plan og bygningslova (PBL) og V712 vil gi ei systematisk og god samanlikning av dei aktuelle alternativa.</p>
<p>Innspel frå Hilde Marie og Per Ivar Solheim Kleppe Jf. måla i planprogrammet: Mål 3: - verne om laksetrappa ved Osfossen – Osen gard – bru over Svædsundet vil gje betre miljø og folkehelse. Mål 4: Barn og unge får eit særskild fokus i nullvisjonen - Saltkjelen er rasfarleg, viser til tørrmurvurderinga. Mål 5: Enklare reisekvardag og auka konkurransevne for næringslivet – Ha fokus på både og i BAS utviklinga der ein vektlegg i kva grad dei ulike alternativa også gjev betre veg til Bygstad, i tillegg til betre veg HAFS-Førde.</p>	<p>Innspelet vert teke til etterretning og synspunkta vert tatt med som informasjon til det vidare planarbeidet.</p>
<p>Innspel frå John Øvrebø For bygda er det B9 med opprusting av eksisterande trase A1 eller ny trase A2 frå Yndestad/Lone til Storehaug som vi meiner er best, og med minst ulemper. B9 vil knytte bygda, idrettshallen, barnehagen og skulen til idrettsbana i Osen på ein kort, trafikksikker og god måte. Saltkjelen må utbetrast.</p>	<p>Teke til etterretning. B9 er vedteke tatt med vidare planarbeidet og vil gjennom konsekvensutgreiing etter V712 få ei god metodisk samanlikning av A alternativa.</p>
<p>Innspel frå Arne Haugsbø Ordne vegen frå Båtevikja til Osen. Frå Osen og vidare mot Sande/Førde er Høyringsuttale (v. 12) - SUN0065-1301859. Så må ein lage tunnel frå Kviteneset gjennom Saltkjelen til Eide ved gamleskulen. Vidare utbetre vegen frå Storehaug til Byggefeltet ved Bygstadhaugane. Vidare utbetre vegen frå Storehaug til Byggefeltet ved Bygstadhaugane.</p>	<p>Teke til etterretning. Tunnel frå Kviteneset til Eide er ikkje vurdert. B9 er alternativet som via Osen knyter seg til Bygstad.</p>
<p>Innspel frå Anne Lilleaasen Tilrår at A2 som raskaste, beste og mest samfunnsnyttige veiforbindelsen gjennom Bygstad, og for regionen som helhet. Spart reisetid, sparte driftsutgifter og minst energiavtrykk. Fordelen med å bygge A2 er at gammel trase kan benyttes i utbyggingsperioden, og at denne senere blir langt tryggere for myke trafikanter. Med A2 vil en avlaste den rasutsatte vegstrekningen gjennom Saltkjelen og dekke behovet for å binde Bjørvikstranda sammen med sentrumsområdene i Bygstad.</p>	<p>Teke til etterretning. Vidare planarbeid i samsvar med plan og bygningslova (PBL) og V712 vil gi ei systematisk og god samanlikning av dei aktuelle alternativa.</p>
<p>Innspel frå Sveinung Furnes Når det gjeld trafikkfordeling så kjem både A1, A2 og B9 veldig godt ut, og alle dei tre alternativa løyser ut Saltkjelen som bør defineres som eit heilt sentralt poeng for Bygstad sin del. Heilt til slutt så meiner eg at det såkalla Utbetringsalternativet er eit svært dårleg val sidan dette berre gir eit marginalt billegare prosjekt og ikkje gir ny veg for Bygstadtrafikken, ikkje utløyser Saltkjelen og gir ein halvdårlig løyning over Åmot/Åse. Altså lite veg for pengane.</p>	<p>Teke til etterretning. Det vert argumentert for at B9 generelt har fått for låg score i silingsrapporten, samanlikna med A1 og A2. B9 vil gjennom konsekvensutgreiing etter V712 få ei god metodisk og grundigare samanlikning med A alternativa.</p>

<p>Innspel frå Lars Andreas Kårstad Det er nok ein gong lagt fram ein rapport på Fv.57 om kva som er mest samfunnsnyttig, den klåre anbefalinga er som før A1 og A2. Rapporten om Saltkjelen er klokkeklar og må vere med i vurderinga av ny trase.</p>	<p>Innspelet vert teke til etterretning og synspunkta vert tatt med som informasjon til det vidare planarbeidet.</p>
<p>Innspel frå Ann Cecilie Joa Dahl A2 fremstår for meg som den beste løysningen for ny vei gjennom Bygstad med bru over Svædsundet. Den utløyser vei både for folk og næring både i og utanfor Bygstad, og er det mest samfunnsøkonomiske alternativet til dagens svært dårlig løysning.</p>	<p>Teke til etterretning. Vidare planarbeid i samsvar med plan og bygningslova (PBL) og V712 vil gi ei systematisk og god samanlikning av dei aktuelle alternativa.</p>
<p>Innspel frå Øystein Furnes m fleire Ved val av B20 får ein ikkje ein 2-felts motorveg gjennom heile strekket. Ein må forholde seg til 2 hårnålsvingar, og utfordrande vinterforhold, til ein høg pris når ein ser kva ein får att. Sjølv om prisen er estimert noko lågare enn alternativa, må det i utgreiinga samanliknast reelt med tanke på kva dei andre alternativa inneber. Viktigast av alt; Saltkjelen forsvinn ikkje sjølv om ein gjennomfører B20.</p>	<p>Innspelet vert teke til etterretning og synspunkta vert tatt med som grunnlag for det vidare planarbeidet.</p>
<p>Innspel frå Ingar Nistad Her er tre viktige moment til val av linjeføring:1. Ny veg/opprusting mellom Lending og Osen pga. tungtransport og pendlarar mot Sogn og Sande. 2.Ivareta trafikktryggleiken på best mogleg måte. 3.Best mogleg bu og landbruksmiljø i Bygstad. B9-alternativet være eit betre alternativ ein A-alternativa, trass i at det er 1 minutt lenger køyretid.</p>	<p>Teke til etterretning. B9 vil gjennom konsekvensutgreiing etter V712 få ei god metodisk samanlikning av A alternativa.</p>
<p>Innspel frå Bjørn Magne Nistad For bygda er det B9 med opprusting av eksisterande trase A1 eller ny trase A2 fra Yndestad/Lone til Storehaug som vi synest er best og med minst ulemper. For og spare Båtevik må vegen leggjast ifra Helle til Grønnaug/Lending i tunell. I frå denne tunellen til Osen må vegen opprustast. Denne kostnaden må ein ta med uansett kva val ein tar, også i brualternativet.</p>	<p>Teke til etterretning. B9 vil gjennom konsekvensutgreiing etter V712 få ei god metodisk samanlikning av A alternativa.</p>
<p>Innspel frå Ole Magnus Mo m. fleire A1 og A2 løyser Saltkjelen samt traseen Bygstad- Storehaug. A1 går tett på eksisterande bebyggelse heile vegen. Det vil verte utfordringar for trafikantane/innbyggjarane under og etter anleggsperioden. A2 skånar store delar av bygda. B9 løyser delvis Saltkjelen som pendlarveg men ikkje for dei mjuke trafikantane. Heller ikkje knyter det Bjørvikstranda tettare mot Bygstad. Resterande B alt. og C løyser ingen av problema for Bygstad. Utbetningsforslaget løyser ingen av utfordringane for Bygstad.</p>	<p>Teke til etterretning. Vidare planarbeid i samsvar med plan og bygningslova (PBL) og V712 vil gi ei systematisk og god samanlikning av dei aktuelle alternativa.</p>
<p>Innspel frå Karstein Yndestad Viser til planprogram for fv.57 Båtevik Storehaug. Har gått gjennom planprogrammet og sett på dei ulike alternativa. Mi meining er at alternativ A1 er den traseen som er mest øydeleggjande for Bygstad. Den vil øydeleggje mykje dyrka jord på Eide og Yndestad. Den vil og gå gjennom tett bebyggelse på Yndestad og Haugsbø og forringe bumiljøet der.</p>	<p>Innspelet vert teke til etterretning og synspunkta vert tatt med som grunnlag for det vidare planarbeidet.</p>
<p>Innspel frå Morten Øvrebø Her er tre viktige moment til val av linje:1. Erstatning for Saltkjelen, B9-alternativet med tunell mellom Lona og Osen vil vere det einaste alternativet som reelt erstattar Saltkjelen, både for dei som kjem frå Bjørvikstranda, Ytre Sunnfjord og for Osen krins. 2. Utbetring av veg mellom Sande og Dale, i tillegg til Dale – Båtevik, og Båtevik (Helle) – Osen. B9 vil spare bustadområde og dyrka mark «sentralt» i Bygstad. Om vegen skal gå via bru (A1/A2), kan lokaltrafikken framleis måtte nytte eksisterande vegar til Eide//Yndestad og ei eventuell avkøyrse der. 3. Best mogleg butilhøve i Bygstad.</p>	<p>Teke til etterretning. Vidare planarbeid i samsvar med plan og bygningslova (PBL) og V712 vil gi ei systematisk og god samanlikning av dei aktuelle alternativa.</p>

<p>Innspel frå Frode Kårstad A2 er det beste alternativet for meg som pendlar kvar dag. A2 forslaget er det mest samfunnsøkonomiske. A2 er den raskaste vegen til flyplass/kommunesenteret Førde. A2 utløyser gang- og sykkelveg til Bygstad Skule, i dag finnes det ikkje ein meter sykkel eller gangveg, det er ikkje god trafikktryggleik for skuleborn og mjuke trafikantar. A2 er den som slår best ut miljømessig. A2 er anbefalt av vegvesenet to gonger og Vestland fylkeskommune ein gang.</p>	<p>Innspelet vert teke til etterretning og synspunkta vert tatt med som grunnlag for det vidare planarbeidet.</p>
<p>Innspel frå Martin Yndestad A1 er eit veldig inngripande alternativ. Det tek mykje dyrka jord frå Sveene til Yndestad og frå Fauske til Bringeland og vil såleis ha store negative konsekvensar for landbruket i dette området. A1 vil og gå tett på bustadane som ligg på Yndestad, Haugsbø, Lien og Fauske. A2 er eit mykje meir skånsamt. Kva konsekvensar får det for Bygstad om all trafikk mellom Førde og HAFS skal gå gjennom det tronge dalføre som Bygstad faktisk er? Positivt at B9 og utbetningsalternativet via Åse blir vurdert, men negativt at utbetningsalternativet ikkje løyser Saltkjelen. Kva vil ein tunnel frå Kvitneset til rundkøyringa på Eide koste?</p>	<p>Innspelet vert teke til etterretning. Når det gjeld etterlyst vurdering av konsekvensar for Bygstad, vil dette verte utgreidd meir i detalj ved gjennomføring av konsekvensutgreiing.</p>
<p>Innspel frå Håvard Korsvoll A1 med bru over Svædsundet og trase vidare opp langs Søre Fauske er det klart beste alternativet. Dette gir Bygstad ordentleg vegløyning, Saltkjelen og andre vanskeleg parti vil bli eliminert, og vi får ein trygg skuleveg for alle i krinsen. Det er viktig å sikre gang og sykkelveg over brua for å knyte Bjørvikstranda til servicefunksjonar i Bygstad utan at ein er avhengig av bil.</p>	<p>Innspelet vert teke til etterretning og synspunkta vert tatt med som grunnlag for det vidare planarbeidet.</p>
<p>Innspel frå Arne Birkeland A2 er det beste:- Start ved Helle i vest der gul midtstripe i dag sluttar. - Tunnellinnslag v/Gryta (mellom Helle og Båtevik) - Bru over Svædsundet vil knytte Bjørvikstranda tettare til kommunedelsenterert Bygstad. - I Bygstad bør en velgje A2 traseen.</p>	<p>Innspelet vert teke til etterretning og synspunkta vert tatt med som grunnlag for det vidare planarbeidet.</p>
<p>Innspel frå Mathias Råheim A2 alternativt A1. Det er mest samfunnsnyttig i samsvar med rapporten frå Statens Vegvesen som kom i 2011. Fjaler kommune og Gaular hadde samarbeid om utbetring av Fv 57, Dale-Storehaug, med felles meining om dette med bru over Svædsundet.</p>	<p>Innspelet vert teke til etterretning og synspunkta vert tatt med som grunnlag for det vidare planarbeidet.</p>
<p>Innspel frå Ragnhild-Lise Korsvoll Eg stemmer for A2 med bru over Svædsundet. Brua vil skape optimisme i bygda og fleire moglegheiter for å bu og bygge her. Eg ser garden Lending som eit fint sentrumsnært bustadfelt. Her er det solrikt og ei vakker utsikt til Kvamshesten og fjorden.</p>	<p>Innspelet vert teke til etterretning og synspunkta vert tatt med som informasjon til det vidare planarbeidet.</p>
<p>Innspel frå Thomas Haugsbø A2. Etter som eg har forstått så er ikkje detaljane på plass, men slik kartet viser i dag så vil ny veg rasere deler av gards nr. 220 /bruk nr. 1 på Yndestad. Her må det gå an å få til ei omlegging av vegen så den går på høgre sida av Loneelva oppover. Ber om at det i mellomtida vert utbetra nokre svingar på Haugsbø og Fauske innan rimeleg tid.</p>	<p>Innspelet vert teke til etterretning og synspunkta vert tatt med som informasjon til det vidare planarbeidet.</p>
<p>Innspel frå Oddgeir Lunde Alternativet A2. Det kombinera best både intern trafikk (bil, sykkel og gåande) i Bygstad og gjennomgangstrafikk til E39 og flyplass(Bringeland). Det bør kanskje vurderast ei løysing med sykkel og gangveg mellom Osen og A2 slik at idrettsbana i Osen kan nåast utan å nytte Saltkjelen som framkomstveg. A1 vil rasere Bygstad med store inngrep både på eksisterande busetnad og landbruksareal. Dei andre forslaga vil ikkje løyse ut transportutfordringane i Bygstad og gjennom Bygstad.</p>	<p>Innspelet vert teke til etterretning og synspunkta vert tatt med som informasjon til det vidare planarbeidet.</p>
<p>Innspel frå Geir Båtevik Vi er eigarar av 191/1 i Båtevika. Tunnellinnslag i Båtevika ikkje er bestemt enda. Viser til silingsrapport frå 2017 og legg ved skisser over ulike tunnelloysingar i Båtevika. Dei ulike tunnelloysingane er uavhengig av rundkøyring/kryssing av Svesund/veg via Osen. Merk at alternativ A1, A2 og A3 som vi nyttar nedanfor er henta frå tidlegare silingsrapport og gjeld ulike tunnelalternativ i</p>	<p>Teke til etterretning og synspunkta vert tatt med som informasjon til det vidare planarbeidet.</p>

<p>Båtevika. Alternativa som er nemnt ovanfor (A1, A2, B9) gjeld ulike løysingar på strekninga Båtevik-Storehaugen. Vårt løysingsforslag i Båtevika er lang eller mellomlang tunnel. Det er behov for oppgradering av FV57. Ved lang eller mellomlang tunnel kan dette løysast utan store øydeleggingar. Den godkjente løysinga med kort tunnel er heilt uakseptabel då den raserer heile Båtevika.</p>	<p>I det vidare planarbeidet vil detaljane i Båtevika verte utgreidd nærmare. Aktuelle tunnelpåhogg vert vurdert meir i detalj enn tidlegare.</p>
<p>Innspel frå Helge Njøs Sidan eg ikkje ser for meg at A 1-alternativet, dessverre, vert foreslått for å realiserast av Sunnfjord kommunestyre kan ei mellombels løysing vere: 1. Bygg gang- og sykkel-veg forbi Gytten til skulen og barnehagen 2. Bygg ny veg frå Sveen langs Kvamselva til Eide 3. Utbetr vegen frå Hjelmeland til Gytten. Det er dette Bygstad treng av vegutbetringar medan vi ventar på brua. Det er ikkje vegen Storehaug-Bringeland/Hjelmeland som er Bygstad sin akilleshæl.</p>	<p>Teke til etterretning. Vidare planarbeid i samsvar med plan og bygningslova (PBL) og V712 vil gi ei systematisk og god samanlikning av dei aktuelle alternativa.</p>
<p>Sjå elles innspel gjeve i folkemøtet i Bygstad om KDP fv. 57 https://sunnfjord.kommune.no/aktuelt-fra-kommunen/kommundelplan-fv-57-batevik-storehaugen-oppstart-av-planarbeid-og-planprogram-pa-hoyring.26771.aspx</p>	