



Saksframlegg

Saksnr.	Utval	Møtedato
210/23	Formannskapet	30.11.2023

Kommunedelplan fv. 57 Båtevik–Storehaugen, fastsetting av planprogram

Vedtak i Formannskapet 30.11.2023:

Planprogrammet for kommunedelplan fv. 57 Båtevika - Storehaugen vert fastsett i samsvar med reglane i PBL § 4-1.

Kommunedelplanen skal arbeide vidare med alternativa A1, A2 og B9. I arbeidet skal også moglegheitene for stegvise utbyggingar og kombinasjonar innanfor desse alternativa vurderast.

Kommunedirektøren sitt framlegg til vedtak:

Planprogrammet for kommunedelplan fv. 57 Båtevika - Storehaugen vert fastsett i samsvar med reglane i PBL § 4-1.

Kommunedelplanen skal arbeide vidare med alternativa A1, A2 og B9. I arbeidet skal også mulighetene for stegvise utbyggingar og kombinasjonar innanfor desse alternativa vurderast.

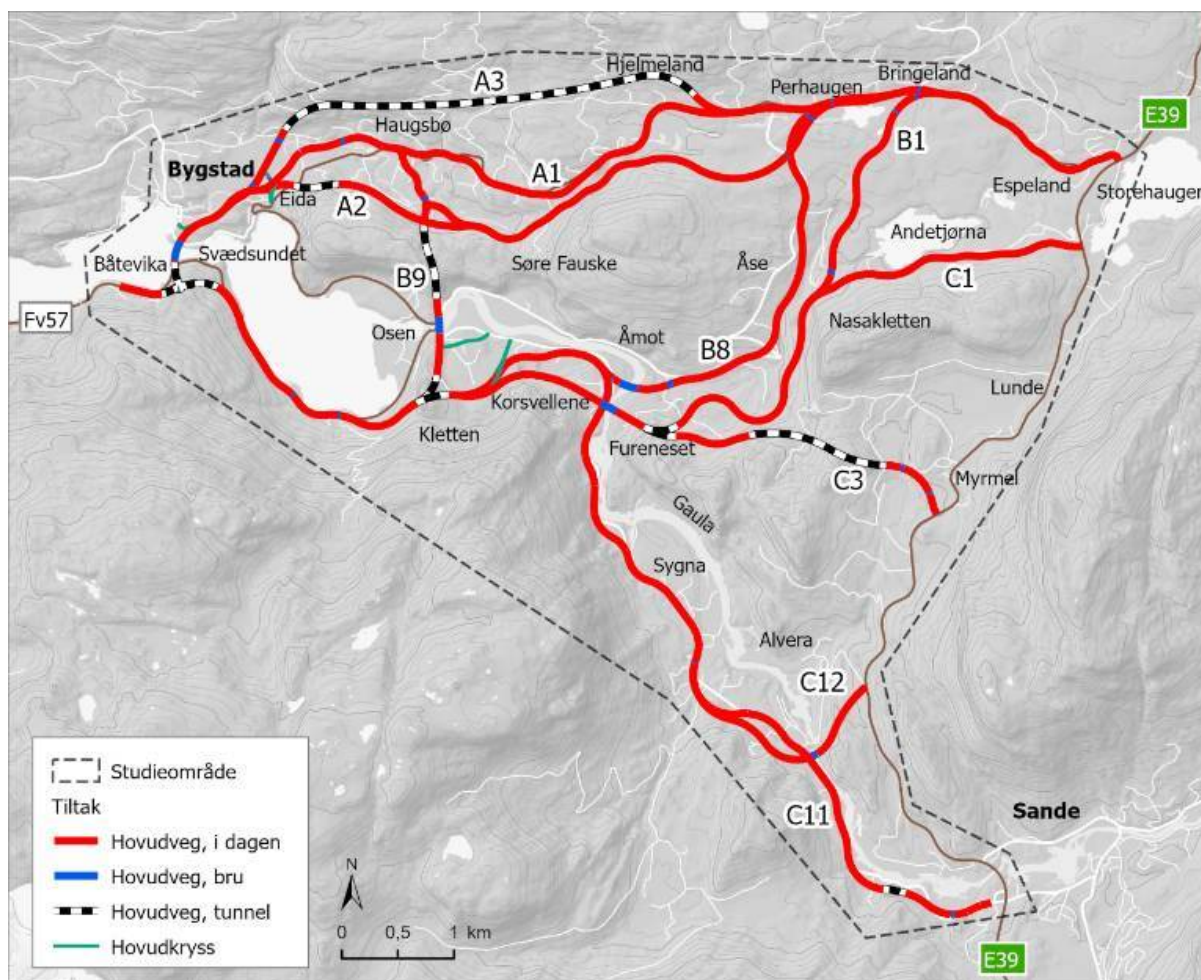
Bakgrunn for saka

Vestland fylkeskommune (VLFK) har utarbeid planprogram og silingsrapport for kommunedelplan (KDP) fv. 57 Båtevika – Storehaugen. Den skal avklare framtidig trase for fv.57. Gaular kommune starta med ein reguleringsplan frå Båtevika over Svesundet og vidare gjennom Bygstad i retning Storehaugen. I den planen klarte ein ikkje å lande på ei endeleg løysing. Som ein konsekvens av det, vart dette planarbeidet starta for å sjå på eit større planområde og få ei meir overordna vurdering av moglege trasear for fv. 57.

Formannskapet gjorde slikt vedtak i sak 210/22 om oppstart av planarbeid og utlegging av planprogram til høyring: *Kommunedelplan for fv. 57 Båtevik – Storehaugen vert starta med varsling, og planprogrammet vert lagt ut på høyring og offentleg ettersyn i samsvar med reglane i plan- og bygningslova § 4-1 og 11-13. Kommunedelplanen skal arbeide vidare med alternativa A1, A2, B9 og utbetningsalternativet. I arbeidet skal også mulighetene for stegvise utbyggingar og kombinasjonar innanfor desse alternativa vurderast.*

Det har vore høyring av planprogram og innspel til oppstart i perioden 15.11.2022 – 01.02.2023. Planprogram og planarbeidet blei presentert i folkemøte i Bygstad 26. januar 2023. Det er kome inn 42 innspel. Det er laga eit samandrag av merknadene med kommentert av VLFK i eit eige dokument som ligg ved saka.

Formannskapet skal ta stilling til og fastsette planprogrammet jf. PBL §12-9. Til dette ligg også å seie kva for trasear som skal utgreiast vidare til ein kommunedelplan (KDP).



III: Planområdet Båtevika – Sande - Storehaugen m alternative trasear

Saksutgreiing

Det er føringar i Utviklingsplan for Vestland ved å sikre innbyggjarane tilgang til arbeid, tenester og fritidsaktivitetar. I Vestland skal vi ha infrastruktur som gjer det mogeleg å tilby trygg og miljøvenleg mobilitet for alle. Næringslivet sine behov må vere ein del av planlegginga. Fylkesveg 57 er ein prioritert regional hovudveg i gjeldande regional transportplan (RTP) for Vestland.

Planprogrammet (PP) er ein plan for korleis KDP skal utarbeidast. Innhaldet er målsettingane for KDP, kva for alternativ og korleis dei skal konsekvensutgreiast (KU), samfunnsøkonomisk analyse, tema som skal skildrast i planomtalen og framdriftsplan for heile planarbeidet. Døme der er: trygg veg for alle trafikantgrupper, unngå beslag av dyrka mark og karbonrike areal og best mogleg nytte til lågast mogleg kostnad.

Samfunns mål er det overordna målet med å lage kommunedelplan for fv. 57 på strekninga, medan effektmåla presiserer korleis dette vert målt når ein vurderer vegløyninga og verknadane av den. Resultatmål inneber kva som er målet for sjølve planarbeidet.

Samfunns målet til KDP er: *Utbetring av fv. 57 mellom Båtevika og Storehaugen skal styrke konkurransekrafta i næringslivet og hovudtrekka i busettingsmønsteret på aksene Førde -*

HAFS-området. Det er teke vidare med Effektmål som skal hjelpe til med å skilje mellom dei ulike alternativa.

I oppstartmeldinga er lagt inn 10 ulike trasear kategorisert som A - B og C. A alternativa går over Svesundet og Bygstad. B alternativa går over Osen og Åse. C alternativa går over Osen og til E39 mellom Sande og Storehaugen. I tillegg til desse er det med eit utbetningsalternativ B20 som er dagens trase over Osen og Åse.

Planoppstarten har vekt stor interesse og det er kome inn mange merknader både frå organisasjonar, næringsliv og privatpersonar. Det er spesielt busette som høyrer til Bygstad krins som har engasjert seg. Dei fleste er opptekne av traseane over Svesundet og gjennom Bygstad. Nokre ønskjer også at vegen ikkje skal gå gjennom bygda, men heller over Osen og Åse. Mange held fram at vegen gjennom Saltkjelen opplevast som utrygg å bruke og at den er viktig for å binde saman bygda. Nokre av momenta er:

- A2 vil gå utanom Eidevikja og med det skjerme sentrum for meir trafikk
- A 1 er meir utfordrande enn A2 med tanke på større energibruk for store køyretøy
- A1 vil vere stor ulempe for Yndestad mekaniske. Deler opp landbruksområdet og deler opp bygda
- A2 tek mindre landbruksareal enn A1
- A2 kan byggast utan at trafikken på eksisterande veg vert råka
- Nesten alle elevar på Bygstad bsk får skuleskyss pga manglande trafikktryggleik
- Vil ha løysingar som får trafikken vekk frå Saltkjelen
- Ønskjer å utvide kaianlegget ved Sveen kai pga auka aktivitet, treng betre veg
- Bygstad treng ein betre veg til Storehaugen E39, mange som pendlar til arbeid i Førde
- Viktig veg frå HAFS til flyplassen

Dei offentlege instansane har også kome med merknader, både til oppstart og til planprogrammet. **Statforvaltar** har ikkje merknader til planprogrammet og innhaldet til det. Dei har derimot merknader til A alternativa med tanke på verknaden på landskap, landbruk og naturmangfald. Særleg alternativ A1 kan sjå ut til å vere i stor konflikt med nasjonale og vesentlege regionale miljø- og landbruksinteresser. Svædsundet har ein rik, fastsittjande hardbotnfauna langs fjordveggane. Ei eventuell bru må vere utan brupåle på sjøbotnen. Vurdera å fremje motsegn til eit ev. planforslag som legg til rette for inngrep i nasjonale naturmangfaldsverdiar. Statsforvaltaren ber om at ein i det vidare planarbeidet også gjer reelle utgreiingar av alternativa C1 og C3. **Statens vegvesen** legg til grunn at verknadane planløysingane vil ha for vegtransport og vegnett, vert utgreidd og kjem tydeleg fram av planomtale, risiko- og sårbarheitsanalyse og eventuell konsekvensutgreiing. **Kystverket** merkar at det i arealplanar må takast høgde for at hovud- og bi leiane vert haldne av til sjøretta ferdsel. Transport og ferdsel til sjøs må ikkje verte hindra. **Vestland Fylkeskommune** har merknader til innhaldet med tanke på kulturminne og kulturmiljø. A2 vert 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 også om at friluftslivinteresser vert kartlagt i dei ulike alternativa. **NVE** føreset at alle deira fagtema 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).

Vurdering

Det er eit stort engasjement i Bygstad for både å utvikle staden til eit attraktivt nærsenter og at dei vil ha gode og trygge vegar. Det vil sei at dei ønskjer ein framtidig veg som ikkje går gjennom Saltkjelen kor dagens veg ligg på litt svake murar. Samstundes er det også mogleg

steinsprang og isnedfall frå fjellsidene og tidvis er i overheng over vegen. Desse forholda er presentert i 2 rapportar som føl saka. Det er lett å forstå at busette vil ha ein veg der ein ikkje treng å vere bekymra for om det kjem nedfall frå fjellsida eller at muren som held vegen oppe, skal gje etter eller kollapse. Vegen gjennom Saltkjelen er skuleveg for elevar og det er litt krevjande. Det er mange som pendlar frå Bygstad og til arbeidsplassar på strekninga Bringeland – Førde. Samfunnsrådet seier at *Utbetring av fv. 57 mellom Båtevika og Storehaugen skal styrke konkurransekrafta i næringslivet og hovudtrekka i busettingsmønsteret på aksa Førde - HAFS-området*. For Sunnfjord kommune er Bygstad viktig og derfor har det også fått status som nærsepter. Det er potensiale for meir bustadbygging og vekst. I kommuneplanen sin arealdel (ikkje vedteken enno) er Bygstad det einaste nærsepter der det er venta folketalsauke. For å få det til er ein trygg og god veg til bygda viktig.

Saltkjelen har utfordringar og det vil vere svært krevjande å evt. utbetre fv.57 i dagens trase. Derfor er ei ny veg som erstatning det mest tenelege.

For å følgje opp innspela om tryggare og betre veg til Bygstad, ber kommunedirektøren om at det vert to nye effektmål som stettar dette. Det gir betre grunnlag for å skilje dei ulike traseane i konsekvensutgreiinga.

Nye effektmål	Forankring og forklaring
Betre veg frå Bygstad retning Storehaugen og E39	Bygstad er definer som nærsepter i kommuneplanen og treng ein betre pendlarveg mot E39 og Førde.
Alternativ til dagens veg gjennom Saltkjelen som er trygg for naturfare	Rapportane for Fv.57 Skredfarevurdering for skredpunktet Saltkjelen og Fv.57 Saltkjelen med geoteknisk vurdering av tørrmurar, viser at denne vegstrekninga bør leggest i ein ny trase.

Statsforvaltar har i sin merknad bede om ei reel utgreiing av C alternativa (veg frå Osen til E39 mellom Storehaugen og Sande). Bakgrunnen er at desse alternativa har mindre verknad på landskap, landbruk og naturmangfald enn A alternativa. I oppstart var C3 rangert som det tredje beste alternativet i tabellen. Det var med føresetnad at dette alternativet ikkje gjev ei løysing for Bygstadtrafikken, har lite potensiale for bruk av overskotsmassar frå E39 og ikkje løyser utfordringane i Saltkjelen. Etter alle innspela som er kome inn, ser vi at Bygstad er ei aktiv nærsepter som ønskjer utvikling og vekst. Sidan C alternativa ikkje løyser Bygstadtrafikken og Saltkjelen, bør ikkje desse alternativa utgreiast vidare. Statens vegvesen presiserer at nytt kryss kan få negative konsekvensar for trafikktrygging og framkomst på E39. I oppstartvedtaket er det bestemt at 4 trasear skal utgreiast. Det bør vere tilstrekkeleg i denne saka. Konsekvensutgreiinga vil vise kva for område og kor mykje areal som vert råka i kvart alternativ.

Alle tre alternativa har også ei rekke utfordringar med omsyn til dømes naturressursar, landskap og kostnadsbildet. For å redusere bruk av dyrka jord og redusere inngrepet i landskapet, bør det planleggast slik at ein ikkje føl vegnormalen N100 "slavisk". Det vil sei at dei ulike løysingane må vurderast nøye med omsyn til dyrkamark, naturverdiar, terrenginngrep, økonomi og trafikktryggleik. Løysingane som ligg i normalen er trafikktrygge, men dei kan gi ofte store inngrep i terrenget. Redusert terrenginngrep er ofte også reduserte kostnader.

Kystverket sin merknaden vert teke til følgje og planprogrammet vert utvida med eit nytt tema: Hamn og farlei i kap.6. Dette skal skildrast i planomtalen.

VLFK ber om ei visualisering av bru i Svesundet og i Osfossen. Det gjere det meir tilgjengeleg for alle med korleis desse to bruene kan bli, korleis dei påverkar landskapet der dei vert plassert inn i. Dette vert teke sett som krav til planen.

I prosessen mot eit planforslag, skal det lagast ei konsekvensutgreiing som er skildra i kap. 4 i Planprogrammet (PP). Der skal mellom anna både prisgitte konsekvensar og ikkje prisgitte konsekvensar vurderast. Tema i dei ikkje prisgitte konsekvensane er landskapsbildet, naturmangfald, kulturarv, friluftsliv, naturressursar, trafikktryggleik, støy, klimagassutslipp og luftureining. Metoden som vert brukt er Statens vegvesen si handbok om konsekvensutgreiing, V712.

Vestland fylkeskommune har i si tilråding til fastsetting av planprogrammet kome med følgjande: *alle linjene har moglegheit for etappevis utbygging i ulik grad. Vi forstår det politiske ynskje om å få vurdert eit utbetningsalternativ, som eit ynskje om å sjekke ut om det er utbetningsalternativ som kan gi noko rimelegare og betre veg på kort sikt og inngå i ei samla løysing på lang sikt. Sidan det berre er A1, A2 og B9 som løyser både regionale og lokale behov foreslår vi at utgreiinga av utbetningsalternativ ikkje vert knytt til linja over Åse, men vert avgrensa til å vurdere utbetring/etappevis utbygging på desse tre alternativa og samanlikne dei med dette som premis. Planarbeidet vil då avdekke utbetningspotensialet i dei ulike alternativa og ein kan politisk velje å legge vekt på dette ved sluttbehandling.*

Denne KDP vert utarbeidd med fleire alternative vegtrasear. I oppstart av saka fatta formannskapet vedtak om 4 trasear, A1, A2, B9 og B20 (utbetningsalternativet av eksisterande veg). I handsaminga av merknadene har kommunedirektøren kome til at dei lokale forholda med betre veg til/frå Bygstad og alternativ veg ved Saltkjelen skal vere 2 nye effektmål. Utbetring av eksisterande trase over Åse stettar ikkje desse måla. Kommunedirektøren innstiller derfor å ta VLFK si tilråding til følgje slik at alternativa A1, A2 og B9 vert utgreia i KDP.

Endringar av planprogrammet etter høyringa er markert med blå skrift i vedlegget.

Endra framdriftsplan vert slik:

Planlagd framdrift	Tidspunkt	Medverknad
Planprogram på høyring og melding om oppstart kommunedelplan	September 2022 til februar 2023	Informasjonsmøte i samband med Sunnfjord KPA.
Handtering av merknadar	Mars-Mai 2023	
Fastsetting av planprogram i kommunen	Desember 2023	
Kommuneplanfase	Januar-november 2024	
Planforum	September 2024	
Utlegging av planforslag på høyring og offentleg ettersyn	Desember 2024	Folkemøte, Grunneigarmøte Opne kontordagar
Handtering av merknadar	Våren 2025	
Vedtak av kommunedelplan	Haust 2025	

Førde, den 13.11.2023

Terje Heggheim
kommunedirektør

Odd Harry Strømsli
einingsleiar

Behandling i folkevalde organ:

Behandling i Formannskapet 30.11.2023:

Det vart innleia med ein presentasjon av Planprogram KDP Fv. 57 Båtevik–Storehaug v/Janne Grønli, Vestland fylkeskommune, og Arne Kringlen, konsulent Norconsult AS.

Avstemming:

Kommunedirektøren sitt framlegg vart **einstemmig vedteke**

FORM-210/23 Vedtak:

Planprogrammet for kommunedelplan fv. 57 Båtevika - Storehaugen vert fastsett i samsvar med reglane i PBL § 4-1.

Kommunedelplanen skal arbeide vidare med alternativa A1, A2 og B9. I arbeidet skal også moglegheitene for stegvise utbyggingar og kombinasjonar innanfor desse alternativa vurderast.

Vedlegg i saka:

fv 57 Planprogram 2022-11-16
Brev frå Vestland fylkeskommune
Oppsummering innspel