

SUNNFJORD KOMMUNE
Postboks 338
6802 FØRDE

Dato	23.10.2023
Vår referanse	2023/61337-7
Dykkar referanse	
Sakshandsamar	Janne Grønli
E-post	Janne.Gronli@vlfk.no
Telefon	48024186

Kommunedelplan fv. 57 Båtevika Storehaugen - oppsummering av innspel til planprogram

Kommunedelplan fv. 57 Båtevika – Storehaugen, oppstart av planarbeid og planprogram låg ute på høyring i perioden 15.11.2023 – 1. februar 2023.

Regionale føringar

Utviklingsplanen for Vestland er ein regional planstrategi for Vestland, og er heimla i Plan- og bygningslova §7-1. Den skal leggast til grunn for all utvikling, planlegging og aktivitet i fylket. I utviklingsplanen er det fire hovudmål:

Utviklingsplan for Vestland

Mål 1: Vestland som det leiande verdiskapingsfylket og nasjonal pådrivar for eit regionalisert og desentralisert Noreg

Mål 2: Klima og miljø som premiss for samfunnsutvikling

Mål 3: Lokalsamfunn som ramme for gode kvardagsliv

Mål 4: Like moglegheiter til å delta i verdiskaping

Utviklingsplan for Vestland legg vekt på å sikre innbyggerane tilgang til arbeid, tenester og fritidsaktivitetar, og at i Vestland skal vi ha infrastruktur som gjer det mogeleg å tilby trygg og miljøvenleg mobilitet for alle. For fylkesvegnettet inneber desse føringane at infrastrukturen må legge til rette for god mobilitet, og at næringslivet sine behov må vere ein del av planlegginga. Vi må klimatilpasse infrastrukturen, og legge til rette for trygge vegar for barn og unge.

Fylkesveg 57 er ein prioritert regional hovudveg i gjeldande RTP for Vestland fylkeskommune. Strekninga Båtevika-Storehaugen inngår som nordlege del av fv. 57 og koplar seg til E39 ved Storehaugen. Hovudmålet i regional transportplan er:

Regional transportplan 2022-2033

Hovudmål

Vestland skal ha eit trygt, effektivt og framtidretta transportsystem som legg til rette for klima- og miljøvenleg mobilitet og berekraftig samfunnsutvikling

I dette perspektivet er det difor sentralt at regionale hovudvegar har trygg og effektivt framkomme, og vegane vert bygd for å stette klima- og miljøvenleg mobilitet samt ei berekraftig samfunnsutvikling.

Det er og sett egne mål for dei prioriterte regionale hovudvegane:

- Vegen skal gjennom god framkomst og auka trafikktryggleik tene næringsliv og busetnad ved å knyte bu- og arbeidsområde tettare saman
- Ulykkesfrekvensen skal reduserast med særleg fokus på utforkøyringsulykker og møteulykker
- Gåande og syklande skal sikrast tilbod i tråd med fylkeskommunen sin strategi formjuke trafikantar
- Forfallet på vegen skal stoppast
- Vegane bør utviklast til bruksklasse 10/60 og med tillaten vogntoglengde 25,25 m

Kort om bakgrunn for planarbeidet

Kommunedelplan for fylkesveg 57 Båtevika – Storehaugen i Sunnfjord kommune vart starta i 2021, med bakgrunn i vedtak i Fylkestinget 15.12.2020, sak PS 137/2020.2.

Formannskapet vedtok i møte 3.11.2022 at ein skal arbeida vidare med alternativ A1, A2, B9 og B20 (utbetringsalternativet over Åse).

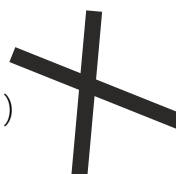
I tillegg skal ein sjå på stegvise utbyggingar og kombinasjonar innanfor alternativa.

Arbeidet med linjene så langt

Utdrag frå delar av tabell i silingsrapport under syner ei oppstilling av tema som er lagt til grunn for silinga. Fargane indikerer grad av måloppnåing/vanskegrad/konfliktpotensiale. Raudt er stor negativ, oransj er middels negativ, gul er litt negativ. Lysegrøn er ubetydeleg/litt positiv og grøn er positiv.

Alt	A1	A2	B9
Prisette konsekvensar			
Byggekostnad (mill. +/- 40%)	1020	1180	1190
Trafikkfordeling			
Etappevis utbygging			
HAFS-Førde red. reisetid (minutt)	-5	-5	-4
Ingeniørgeologi			
Geoteknikk			
Ikkje prisette konsekvensar			
Landskap			
Kulturarv			
Friluftsliv			
Naturmangfald			
Naturressursar			
Rangering	1	1	9

Alternativ B20 (utbetringsalternativet over Åse)



er ikkje med i tabellen fordi den ikkje legg til grunn same krav til tema som alternativ A1, A2 og B9. Alternativet B20 har 2 hårnålssvingar, løyser ikkje utfordringane med Saltkjelen eller dårleg veg frå Bygstad mot Storehaugen og vegen til flyplassen. Kalkylen kom på 878 000 000,- 2022 kroner. Oppsummert gjev B20 ei oppgradering av eksisterande veg over Åse, til ein svært høg kostnad.

Alternativ A1 og A2

A1 er eit av alternativa med lågast kostnad, samtidig som det har god måloppnåing på reduksjon i reisetid. A1 fangar også opp trafikken som i dag går over Åse, saman med lokal trafikk frå Bygstad. Alternativet fører trafikken gjennom busetnaden på Haugsbø, og vil dermed medføre krav om å sikre separat løysing for gang og sykkel i området.

A2 er meir kostnadskevande enn A1, men har like god måloppnåing på reisetid. På trafikkfordeling er A2 litt betre enn A1 fordi det ikkje fører trafikken gjennom busetnaden på Haugsbø. A2 vil i liten grad medføre utbygging av løysing for gang og sykkeltrafikk, fordi det vert så lite trafikk igjen på lokalvegane at gåande og syklande kan bruke lokalvegane.

Begge alternativa løyser utfordringane med Saltkjelen og gjev betre veg til Bygstad og vidare til flyplassen.

Alternativ B9

B9 går frå Båtevika med tunnel til Lendinga og veg i dagens trase langs fjorden inn til tunnel under Kletten på austsida til bru over Gaula og tunnel opp til Søre Fauske, der det er rundkøyning og tilkopling til Bygstad. Vidare følgjer alternativet «Fauskelinja» A2 til Perhaugen og vidare mot Storehaugen. B9 fangar opp Bygstadtrafikken.

frå Båtevika med tunnel til Lendinga og veg i dagens trasé langs fjorden inn til tunnel under Kletten. Dette alternativet løyser utfordringane med Saltkjelen og gjev betre veg til Bygstad og vidare til flyplassen.

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 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 premiss. Planarbeidet vil då avdekke utbetningspotensialet i dei ulike alternativa og ein kan politisk velje å legge vekt på dette ved sluttbehandling.

Overordna perspektiv

I ein regional samanheng er det viktig at ein ser fv.57 som eit heile, og at denne planen bidreg til at den nordlegaste delen får eit trygt og effektivt framkomme, både som omkøyingsveg for E39, som næringsveg/pendlarveg, og som ei trygg og effektiv ferdselsåre mellom Førde flyplass, regionsenteret Førde og HAFS-regionen. Når ein og ser på behovet Bygstad har (Saltkjelen, trafikken over Åse, dårleg veg frå Bygstad mot Storehaugen og flyplassen) er det berre A1, A2 og B9 som løyser alle desse utfordringane i same linje.

Innspel frå Statsforvaltaren

I innspela til planprogrammet ber Statsforvaltaren (STFV) om at ein i det vidare planarbeidet også gjer reelle utgreiingar av alternativa C1 og C3. Dette med bakgrunn i at fleire av interessene dei skal ivareta **kan** bli råka. Dei gjev uttrykk for at særleg alternativ A1 kan sjå ut til å vere i stor konflikt med nasjonale og vesentlege regionale miljø- og landbruksinteresser.

Det er sett opp dialogmøte med STFV 18. oktober 2023 for om mogleg å avklara om STFV vil gå til motsegn dersom ein ikkje utgreia C1 og C3 vidare.

Samandrag

I det vidare arbeidet vert dei ulike tema som ligg til grunn for silingsarbeidet grundig utgreia i samsvar med Vegvesenet si handbok V712. Dette vil gje avklaringar i kva grad dei ulike linjene er mogleg å byggja, og meir eksakte kostnadar. Når utgreiingane er fullførte, vil ein få eit godt fagleg fundament som grunnlag for å kunne velje ei framtidig veglinje for fv. 57.

Linjene C1 og C3 vil ikkje løyse måla som er sett i prosjektet om å forsterka og forbetra det overordna fylkesvegnettet og samtidig løyse vegutfordringane knytt til Bygstad. Om ein vel C1 eller C3 vil ein få eit vegprosjekt som kostnadmessig ligg på same nivå som A1, A2 og B9 (+1 milliard).

Med helsing

Ann Kristin Nes

leiar

INV - Forvaltning Vestland

Janne Grønli

Overingeniør

INV - Forvaltning Vestland

Brevet er elektronisk godkjent og har difor inga handskriven underskrift

Kopi til:

Ann Kristin Nes