



Vestland
fylkeskommune

Fv. 57 Båtevika - Storehaugen[⊙]

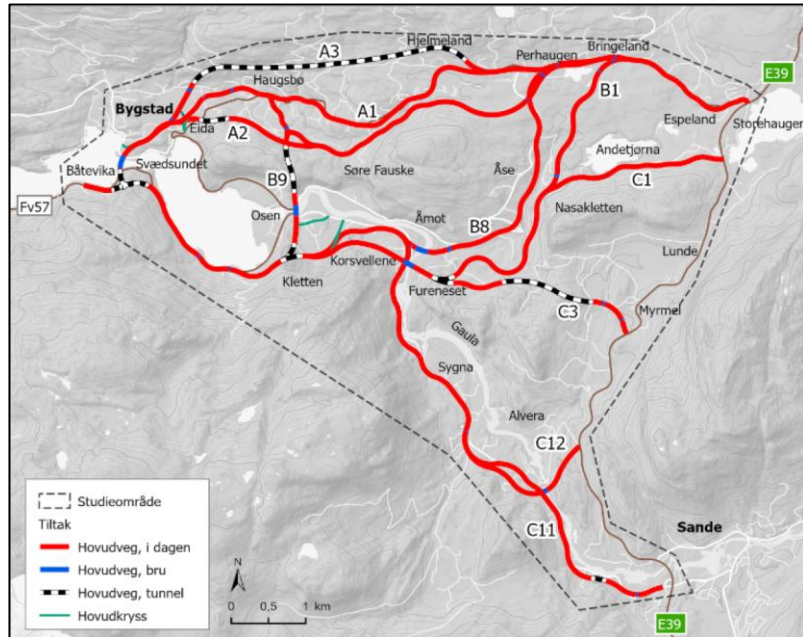
Formannskapet Sunnfjord kommune 15.01.2026
KDP til første gangs høyring

15.01.2026

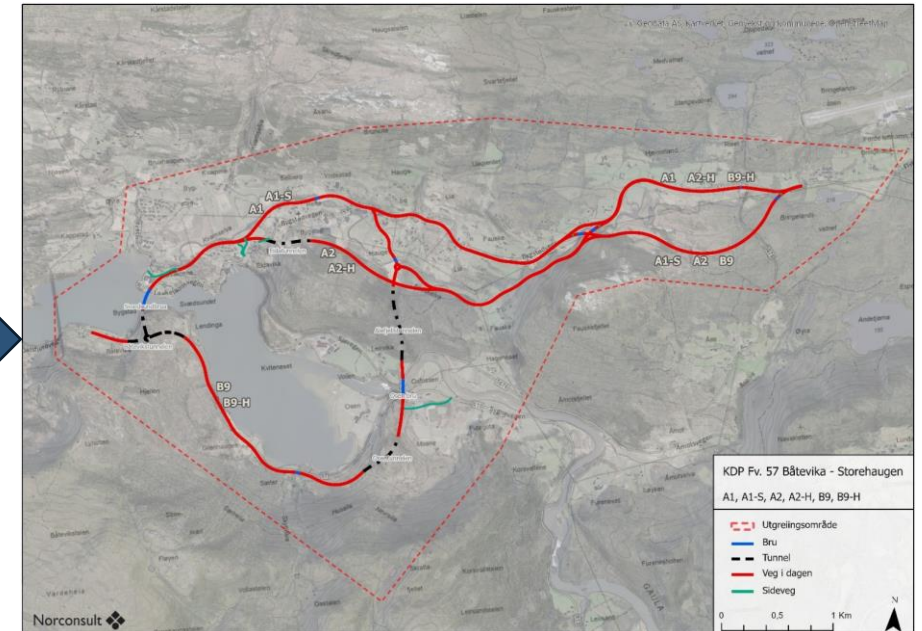
Historikk

- ▶ Føremålet med planarbeidet til kommunedelplan for fv 57 Båtevika – Storehaugen i Sunnfjord kommune er å sikre plangrunnlaget for ny og oppgradert veg og dermed betre framkomst på ein veg som i dag har svært varierende standard.
- ▶ Kommunedelplanen vert utarbeidd av Vestland fylkeskommune i samarbeid med Sunnfjord kommune, i samsvar med § 3-7 i Plan- og bygningslova. Fylkeskommunen er etter lova tiltakshavar og kommunen er ansvarleg planstyresmakt. Planarbeidet er omfatta av forskrift om konsekvensutgreiing.
- ▶ Det er tidlegare utført silingsarbeid for Gaular kommune i 2017-2019, som omhandla ulike alternativ for kryssing av Svædsundet og alternativ gjennom Bygstad opp til Storehaugen. Det vart ikkje konkludert med kva alternativ ein skulle velje i Bygstad. Siste del av strekninga frå Perhaugen til Storehaugen (flyplassvegen), der det var berre eit alternativ, vart regulert ferdig i 2019.
- ▶ Fylkeskommunen har i seinare tid utvida planområdet til å også omfatte alternativ via Osen til Storehaugen og alternativ direkte til E39 på strekninga Storehaugen – Sande. Difor er det utarbeidd ein ny silingsrapport som er vedlegg til planprogram og melding om oppstart for kommunedelplan for ny fv. 57 Båtevika-Storehaugen.
- ▶ Sunnfjord kommune har gjort vedtak om at ein skal konsekvensutgreie 3 alternativ og utbetningsalternativ:

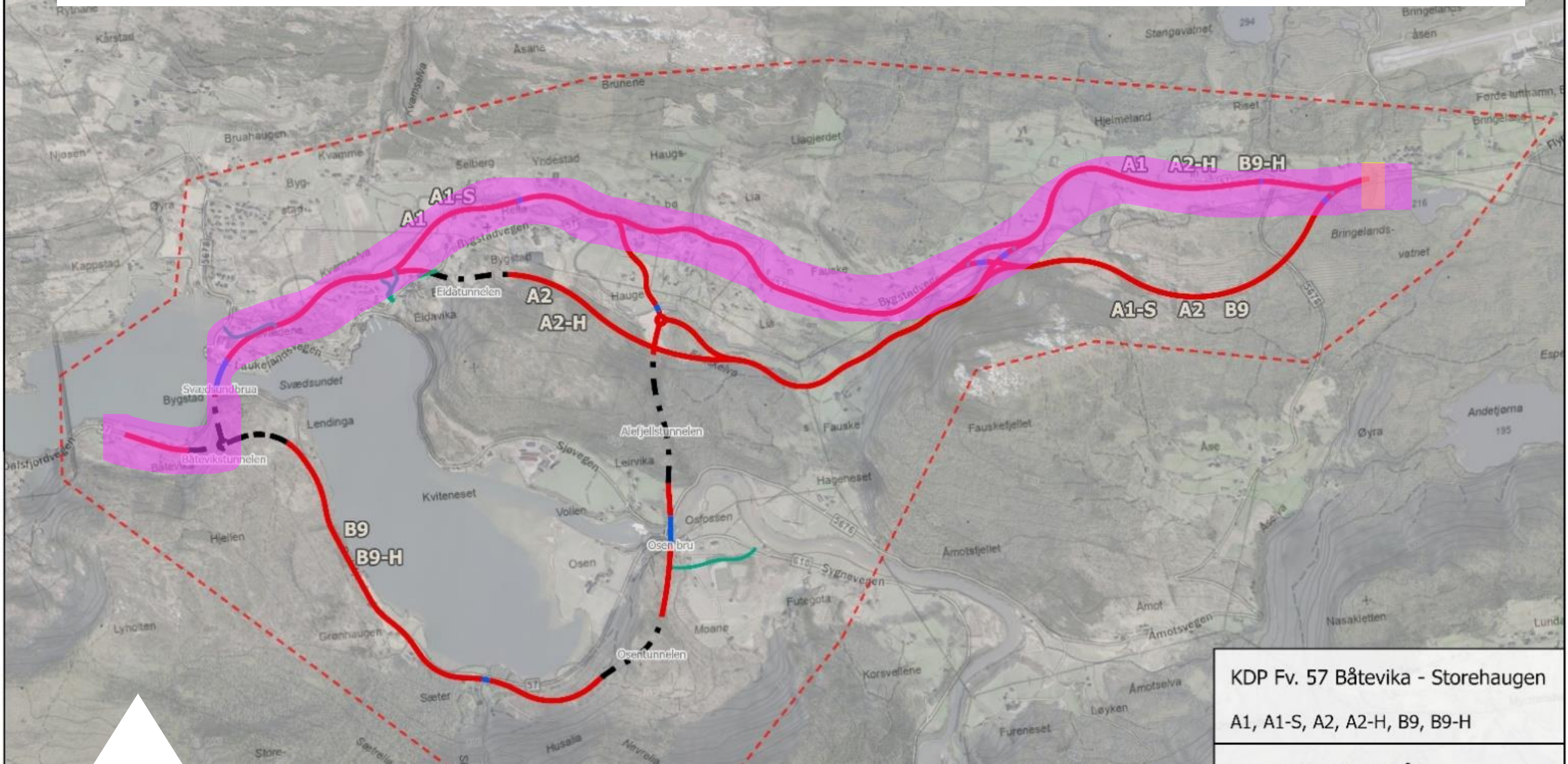
Frå 10 til 3 alternativ



Planprogram med siling



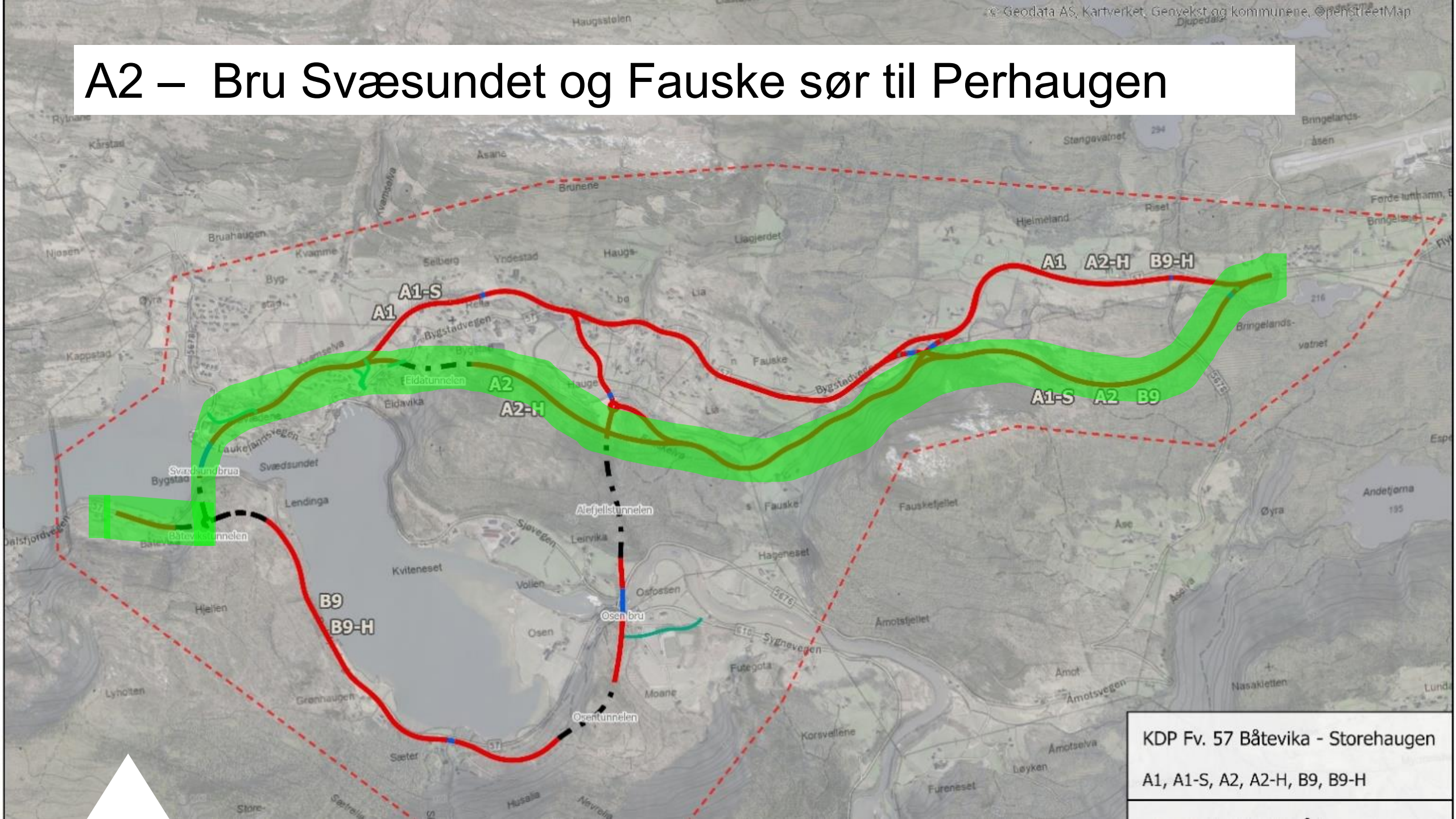
A1 – Bru Svæsesundet, i dagens veg frå Haugsbø til Perhaugen



KDP Fv. 57 Båtevika - Storehaugen

A1, A1-S, A2, A2-H, B9, B9-H

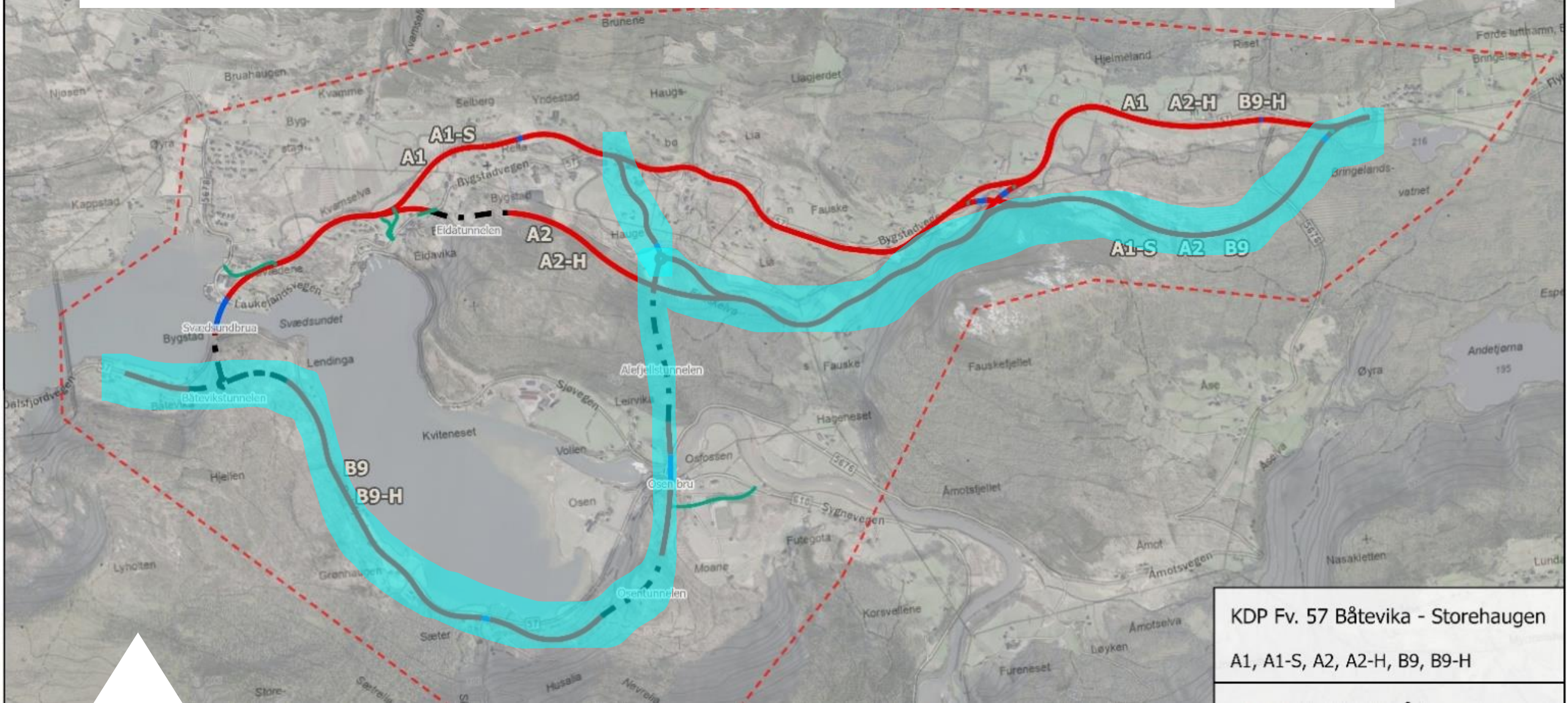
A2 – Bru Svæseudet og Fauske sør til Perhaugen



KDP Fv. 57 Båtevika - Storehaugen

A1, A1-S, A2, A2-H, B9, B9-H

B9 – Bru Osen, tunnel Bygstad og Fauske sør til Perhaugen



KDP Fv. 57 Båtevika - Storehaugen

A1, A1-S, A2, A2-H, B9, B9-H



Kvitneset

Eidavika

Svædsundet

Svædene

Gjerde

Bygstad

Svædsundbrua

Båtevika

Båtevikstunnelen



Kviteneset

Båtevika

Svædsundbrua

Svædsundet

Svædene

Eidavika

Gjerde

Bygstad

Eidatunnelen



Svædsundet

Svædene

Gjerde

Bygstad

Kviteneset

Eidavika

Eidatunnelen

Svæberget

Yndestad

Haugsbø

Haugen

Alefjellstunnelen

Lia



Søre Fauske

Lia

Nordre Fauske

Vasslia

Haug



Paddemyra

Styggenmyra

Langhaugen



Husalia



Osen bru

Moane



Svædsundet

Svædene

Gjerde

Bygstad

Eidavika

Eidatunnelen

Svabergst

Yndestad

Haugsbø

Haugen

Lia

Kviteneset

Alefjellstunnelen



Svædsundbrua



Kletten

Båtevik

Husalia

Svædsundet

Svædsundbrua



Osen bru

Planskildring: fagutgreiingar kap.4

Fagutgreiingar kap.4

- Geologi
- Grunnforhold
- Hydrologi/flaum
- Bru og konstruksjon
- Trafikale verknadar
- Investeringskostnadar
- Støy
- Klimagassutslepp
- Foureinga grunn
- Massebalanse
- Meir veg for pengane

Konsekvensutgreiing kap.5

- Prissette konsekvensar
- Ikkje prissette konsekvensar
 - Landskap
 - Kultur
 - Friluftsliv
 - Naturmiljø
 - Naturressursar
- Trafikktryggleik
- Samfunnstryggleik
- Regionale og lokale verknader
- Måloppnåing

Tilråding og oppsummering

- ▶ Alle alternativa løyser hovedmålet
- ▶ Etter ei samla konsekvensutgreiing står A1 og A2 att som dei beste alternativa, med relativt små skilnadar til fordel for A2.
- ▶ I si endelege tilråding, vel fylkeskommunen å leggje ekstra vekt på effektmål 5 og 8:
 - Fleksibilitet med tanke på etappevis utbygging, rekkefølgje og tiltaksutforming (meir veg for pengane)
 - Unngå beslag av dyrka mark og karbonrikt areal (prioritet: myr)

	Ref.	A1	A1-S	A2	A2-H	B9	B9-H
Prissette konsekvensar							
Netto nytte (NN)	0	-610	-680	-680	-700	-740	-740
NN-Rangering	1	2	3	3	5	6	6
Netto nytte per budsjett kroner (NNB)	0	-0,68	-0,72	-0,69	-0,70	-0,74	-0,74
NNB – rangering	1	2	4	2	4	6	6
Samla rangering prissette konsekvensar	1	2	4	3	5	6	6
Ikkje-prissette konsekvensar							
Landskapsbilete	1	6	7	3	2	5	4
Friluftsliv BB	1	2	3	5	4	7	6
Naturmangfald	1	4	5	3	2	7	6
Kulturarv	1	6	7	5	4	3	2
Naturressurs	1	7	4	2	5	3	6
Ikkje prissette konsekvensar, samla konsekvens	Ingen konsekvens	Middels negativ	Middels negativ	Middels negativ	Middels negativ	Middels negativ	Middels negativ
Ikkje prissette konsekvensar, rangering	1	4	4	2	2	4	4
Samla samfunnsøkonomisk analyse							
Rangering etter samanstilling	1	3	5	2	4	6	6
Oppsummering konsekvensutgreiing							
Samfunnstryggleik	7	1	1	1	1	1	1
Trafikktryggleik	7	1	1	1	1	1	1
Regionale og lokale verknader	7	3	3	1	1	5	5
Måloppnåing	7	1	2	2	4	4	4
Samla rangering KU inkl. samfunnsøkonomisk analyse	7	2	3	1	3	5	5

VLFK tilråding

- ▶ VLFK vil i si tilråding legge vekt på at alternativa er rimeleg like for både prissette og ikkje prissette konsekvensar, og alle alternativa løyser hovedmålet med prosjektet.
- ▶ I si endelege tilråding, legg fylkeskommunen ekstra vekt på effektmål 5 og 8:
 - 5. Fleksibilitet med tanke på etappevis utbygging, rekkefølgje og tiltaksutforming (meir veg for pengane)
 - 8. Unngå beslag av dyrka mark og karbonrikt areal (prioritet: myr)
- ▶ I tillegg til dette vil fylkeskommunen legge vekt på at eit etappevis utbygging må gi forbetringar både for lokal trafikk og regional trafikk.
- ▶ Dermed peikar B9 seg ut som eit alternativ som kan delast i mange etappar både langs Dalsfjorden og i Bygstad.

Tilrådinga

B9-H, sentrale moment oppsummert:

Positivt	Negativt
Har største potensialet for etappevis utbygging både frå Båtevika og Storehaugen, og er dermed alternativet som er mest realistisk og gir minst risiko for at ein investerer i etappar som ikkje er samfunnsnyttige på sikt.	Er litt dyrare enn dei andre alternativa
Er den beste løysinga for å erstatte Saltkjelen.	Vurdert som litt svakare for lokal utvikling i Bygstad, enn dei andre alternativa
Har minst masseoverskot.	Har nest høgast klimaavtrykk (etter B9)
Unngår mogleg syredannande bergartar.	Noko usikkerheit knytt til lausmasseutforringar og skredavsetning gjennom Husalia
Er best for kulturmiljø.	Har middels negativ konsekvens for prissette konsekvensar (unntatt kulturmiljø).

