



PLANPROGRAM Fv. 57 Båtevika-Storehaugen

Kommunedelplan med konsekvensutgreiing

Oppdragsgjevar: Vestland fylkeskommune
Oppdragsgjevars kontaktperson: Janne Grønli
Rådgjevar Norconsult AS, Fjellvegen 11, NO-6800 Førde
Oppdragsleiar: Arne Kringlen
Oppdragsnummer: 52102342
Fagansvarleg: Arne Kringlen
Andre nøkkelpersonar: Alv Terje Fotland

► **Føreord**

Vestland fylkeskommune skal utarbeide kommunedelplan for fylkesveg 57 Båtevika-Storehaugen. Tiltaket utløyser krav om konsekvensutgreiing i tråd med plan- og bygningslova § 4-2 og forskrift om konsekvensutgreiingar.

Dette planprogrammet vert lagt ut saman med melding om planoppstart for kommunedelplan med konsekvensutgreiing. Planprogrammet er utarbeida av Vestland fylkeskommune med Norconsult som rådgjevar. Planleggingsleiar i fylkeskommunen er Ann Kristin Nes og prosjektleiar er Janne Grønli. Sunnfjord kommune er planmynde for kommunedelplanen.

I arbeidet er det gjennomført ein silingsprosess for å komme fram til eit tilrådd hovudkonsept med tilhøyrande alternativ, som vert lagt til grunn for reguleringsplanarbeidet. Silingsprosessen er vedlagt planprogrammet i form av ein silingsrapport (Vedlegg A).

Planprogrammet skal gjere greie for føremålet med planarbeidet, målsetjing for tiltaket, eit tilrådd konsept med tilhøyrande alternativ, planprosess, medverknad og metode for utgreiingar av konsekvensar.

Merknadar til oppstart av planarbeid og planprogrammet vert oppsummert og handsama som ein del av planprosessen.

Førde, 1. mai 2022

Vestland fylkeskommune

► Innhald

1	INNLEIING	6
1.1	FØREMÅL OG BAKGRUNN FOR PROSJEKTET	6
1.2	PLANPROGRAM	6
1.3	UTGREIINGSOMRÅDE	6
1.4	PLANPROSESS	7
1.5	OVERORDNA FØRINGAR	8
1.6	MÅL MED PROSJEKTET	11
1.7	UTVIKLING I BYGSTAD, BRUK AV OVERSKOTSMASSAR OG FLYPLASSVEGEN	14
2	SITUASJONEN I DAG	15
2.1	DAGENS SITUASJON OG STUDIEOMRÅDET	15
2.2	SÆRSKILDE UTFORDRINGAR I PLANOMRÅDET	16
3	AKTUELLE ALTERNATIV	17
3.1	INNLEIING	17
3.2	VEGSTANDARD OG UTFORMING	17
3.3	REFERANSEALTERNATIVET	18
3.4	SILINGSPROSESS OG UTBYGGINGSALTERNATIV (SILINGSRAPPORT VEDLEGG A)	18
4	UTGREIINGSPROGRAM FOR KONSEKVENsutGREIING	23
4.1	INNLEIING	23
4.2	METODE	23
4.3	PRISSETTE KONSEKVENsAR	23
4.4	IKKJE PRISSETTE KONSEKVENsAR	26
5	SAMANSTILLING AV SAMFUNNSØKONOMISK ANALYSE	31
5.1	MÅLOPPNÅING	31
5.2	RISIKO OG SÅRBARHEITSANALYSE	31
5.3	AREALBRUKSENDRINGAR OG ANDRE LOKALE OG REGIONALE VERKNADER	32
5.4	TILRÅDING	32
6	TEMA SOM SKAL SKILDRAST I PLANOMTALEN	33
6.1	VEGLØYSING OG TILBOD FOR GÅANDE OG SYKLANDE	33
6.2	STENGING AV SALTkJELEN	33
6.3	OMKLASSIFISERING AV FYLKESVEG TIL KOMMUNAL VEG	33
6.4	TRAFIKKTAL	33
6.5	INGENIØRGEOLoGI	33
6.6	GEOTEKNIKK	34
6.7	HYDROLOGI OG FLAUM	34
6.8	BRU OG KONSTRUKSJON	34
6.9	MEIR VEG FOR PENGANE	34
6.10	MASSEDEPONI OG RIGGOMRÅDE	35
6.11	YTRE MILJØPLAN	35
6.12	ANLEGGSPERIODEN	35
6.13	ANDRE TILLEGGSANALYSE	35

7	PLANPROSESS OG MEDVERKNAD	37
7.1	ORGANISERING OG ANSVAR	37
7.2	FRAMDRIFT	37
7.3	INFORMASJON OG MEDVERKNAD.....	37
8	HANDSAMING AV PLANPROGRAMMET	39
8.1	OFFENTLEG ETTERSYN	39
8.2	INNKOMNE MERKNADER	39
8.3	TILRÅDDE MERKNADER I PLANPROGRAMMET	39
9	VEDLEGG	40
9.1	VEDLEGG A, SILINGSRAPPORT – VEDLEGG TIL PLANPROGRAM	40

1 Innleiing

1.1 Føremål og bakgrunn for prosjektet

Det skal utarbeidast kommunedelplan for fylkesveg (fv.) 57 Båtevika – Storehaugen i Sunnfjord kommune. Føremålet med planarbeidet er å sikre plangrunnlaget for ny og oppgradert veg og dermed betre framkomst på ein veg som i dag har svært varierende standard.

Kommunedelplanen vil bli 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 no 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.

1.2 Planprogram

Eit planprogram er ein plan for prosessen og planlegginga. Planprogrammet er første steg i arbeidet med kommunedelplan for Fv. 57 Båtevika -Storehaugen, og er utarbeidd i samsvar med § 4-1 i Plan- og bygningslova.

Planprogrammet skal klargjere formålet med planarbeidet og avklare rammar og premisser for den vidare prosessen. Det gjev ei oversikt over problemstillingar knytt til planarbeidet, viktige utgreiingar som er gjort eller skal gjerast som del av planarbeidet, og kva konsekvensvurderingar som må utførast for å klargjere vesentlege verknader av tiltaket.

Oversikt over kva tema og problemstillingar som bør løysast i planarbeidet, opplegg for informasjon og medverknad, og kva for alternativ som skal undersøkjast, skal gå fram av planprogrammet.

Dersom regionale og statlege styresmakter på bakgrunn av «forslag til planprogram» vurderer at planen kan kome i konflikt med nasjonale eller viktige regionale omsyn, skal dette gå fram av uttalen til forslaget til planprogram. Regionale og statlege styresmakter skal så langt det er mogleg ta stilling til om planforslag bør fremjast, kva som i tilfelle bør utgreiast og kva for avbøtande tiltak som bør vurderast (jf. lovkommentaren til §4.1 i Plan – og bygningslova).

1.3 Utgreiingsområde

Planområdet går frå Helle i vest, der vegen er oppgradert, til Storehaugen i aust og Sande i sør. Planområdet er definert som det arealet ein på noverande tidspunkt trur er naudsynt for å

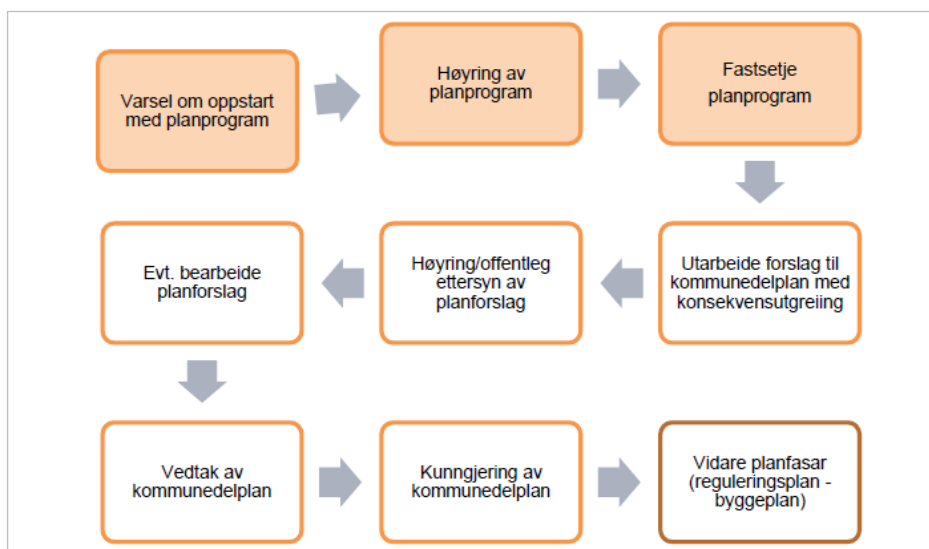
gjennomføre planarbeidet. Endeleg planområde kan bli mindre enn det varsla området, men om det vert behov for meir areal må dette varslast særskild.



Figur 1: Utgreiingsområde i tidleg fase, KDP fv. 57 Båtevika-Storehaugen.

1.4 Planprosess

Figuren under syner gjennomføring av ein planprosess for ein kommunedelplan, der planprogramdelen av prosessen er utheva.



Figur 2: Illustrasjon av planprosessen i ein kommunedelplan (kjelde Statens vegvesen).

1.5 Overordna føringar

Lovgrunnlaget

Planlegging etter plan- og bygningslova (pbl.) skal bidra til å samordne statlege, regionale og kommunale oppgåver og gje grunnlag for vedtak om bruk og vern av ressursar. Formålsparagrafen (§ 1-1) i pbl. seier vidare at planlegging og vedtak skal sikre opne og føreseielege prosessar med medverknad for alle interesser og mynde som planen påverkar. Det skal vidare leggjast vekt på langsiktige løysingar, og konsekvensar for miljø og samfunn skal omtalast. Planlegging etter pbl. skal òg fremje berekraftig utvikling til det beste for den einskilde, samfunnet og framtidige generasjonar.

Statlege føringar

For å fremje ei berekraftig utvikling i heile landet, utarbeider regjeringa kvart fjerde år nasjonale forventingar til regional og kommunal planlegging (jamfør pbl. § 6-1). For noverande periode (vedteken 14.05.2019) inneheld forventingane fire hovudsatsingar:

- Planlegging som reiskap for heilskapleg og berekraftig utvikling
- Vekstkraftige regionar og lokalsamfunn i heile landet
- Berekraftig areal- og transportutvikling
- Byar og tettstader der det er godt å bu og leve

For å markere nasjonal politikk på viktige område i planlegging, inneheld plan- og bygningslova (§ 6-2) føresegn om statelege retningslinjer. Desse er dei mest sentrale retningslinjene for arealplanlegging:

- Statlege planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpassing (SPR, 2018)
- Statlege planretningslinjer for samordna bustad-, areal- og transportplanlegging (SPR, 2014)
- Statlege planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsona langs sjøen (SPR, 2011)
- Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging (SPR, 1995)
- Rikspolitiske retningslinjer for verna vassdrag (SPR, 1994)

Føringane som ligg i retningslinjene skal leggjast til grunn i all offentleg planlegging, og enkeltvedtak som statlege, regionale og kommunale organ treff.

Nasjonal transportplan 2022-2033

Nasjonal transportplan 2022-2033 (NTP) legg vekt på at Noreg, gjennom sin transportpolitikk, skal bidra til å oppfylle FN sine berekraftsmål. Berekraftsmåla som ifølgje NTP har mest betydning for transportsektoren, er framheva i Figur 3 (11 av dei 17 måla).



Figur 3: FN sine 17 bærekraftsmål. Dei 11 måla som er framheva er dei som får mest betydning for transportsektoren, ifølgje NTP.

- **Mål 1: Meir for pengane.** NTP legg vekt på at ein skal prioritere midlar og løysingar etter kva utfordringar som skal løysast, og ikkje låse seg til detaljerte prosjekt.
- **Mål 2: Effektiv bruk av ny teknologi.** Målet handlar om å ta i bruk nye, teknologiske løysingar for å mellom anna oppnå meir effektiv bruk av transportmiddel og ein enklare reisekvardag. Det vert lagt vekt på at transport handlar om meir enn fysisk infrastruktur, og at auka bruk av teknologiske løysingar krev god utvikling, regulering og forvaltning, som må styrast av ein aktiv politikk. Dette målet handlar derfor i mindre grad om ting som er relevant i ein planfase av eit vegprosjekt.
- **Mål 3: Bidra til oppfylling av Noreg sine klima- og miljømål.** Dette målet handlar i stor grad om å redusere klimagassutslepp, men også om å verne om verdifull natur og naturmangfald. Ein skal mellom anna redusere arealbeslag i samferdselsprosjekt, vurdere verkemiddel for effektiv massehandtering frå anleggsplassar, oppretthalde god tilstand i økosystema, ta omsyn til naturmangfald, unngå verneområde og inngrep i verna vassdrag, og legge tiltakshierarkiet for miljøverdiar til grunn.
- **Mål 4: Nullvisjon for drepne og hardt skadde.** Barn og unge får eit særskild fokus i nullvisjonen, mellom anna at ein skal sikre skuleveggar. Ambisjonen er at det innan 2030 skal vere maksimalt 350 drepne og hardt skadde i vegtrafikken. Vidare skal ingen omkomme i vegtrafikken i 2050. Arbeidet mot dette målet skal mellom anna fokusere på infrastrukturretta tiltak.
- **Mål 5: Enklare reisekvardag og auka konkurranseevne for næringslivet.** Samferdselsfeltet skal bidra til utvikling av bustads- og arbeidsmarknadsregionar i heile landet gjennom utvikling av korridorar med kortare reisetid og høg pålitelegheit. Det er også nemnd at tilskotet til fylkeskommunane skal styrkast for å kunne ruste opp fylkesvegnettet.

Statlege føringar i planområdet

- Verneplan for vassdrag: NOU 1991 12B Gaularvassdraget
- Forskrift om freding av Osen som naturreservat FOR-1997-12-19-1378
- Forskrift om freding av Skilbreivatnet naturreservat FOR 1991-12-20-955
- Forskrift om freding av Espelandsvatnet naturreservat FOR 1991-12-20-954
- St. prp. nr. 32 (2006-2007) «Om vern av villaksen og ferdigstilling av nasjonale laksevassdrag og laksefjorder»
- Verneframlegget for Dalsfjorden marine verneområde (på høyring til 22. april 2022)

Regionale planar og føringar

- **Regional transportplan for Vestland fylke 2022-2033.** Planen vart vedteken i fylkestinget desember 2021. Hovudmålet i planen er: «*Vestland skal ha eit effektivt, trygt og framtidsretta transportsystem som legg til rette for klima- og miljøvenleg mobilitet og berekraftig samfunnsutvikling.*» Planen har fem plantema: fylkesvegnettet, mobilitet og kollektivtransport, Miljøløftet, finansiering og nasjonale ansvarsområde. I handlingsprogrammet er det vist til ei rekke fagleg utgreiingar som er under arbeid. Mellom anna er fv. 57 Knarvik-Storehaugen eit av 9 strekningsvise utgreiingar som er på gang. I tillegg vert det arbeidd med forfallskartlegging, og «meir veg for pengane» der ein ser på forenkla løysingar og kritisk gjennomgang av kva som er godt nok.
- **Utviklingsplan for Vestland 2020-2024 (regional planstrategi).** Planen legg vekt på at Vestland skal vere det leiande verdiskapingsfylket i landet. Ein skal nytte våre naturgjevne føresetnader og sterke teknologi- og kompetansemiljø til å vidareutvikle eit variert næringsliv med fleire arbeidsplassar og god omstillingsevne. Det skal byggast vidare på kompetanse, næringsliv og ressursar i regionen for å utvikle nye næringar og industri.
- **Regional plan for klima 2022–2035.** Regional klimaplan skal gje grunnlag for klimaomstilling av Vestland fylke for å nå målet om nullutsleppssamfunnet, og dette er planen sitt oppdrag. Fylkesutvalet vedtok planprogrammet for ny regional plan for klima i Vestland 24. august 2021. Vinteren og våren 2022 står medverknad i sentrum for å sikre innspel i utforming av klimaplanen.
- **Andre relevante regionale plandokument**
 - Regional plan for folkehelse 2015–2025 (Sogn og fjordane, framleis gjeldande)
 - Regional plan for kultur 2019 - 2027 – Kultur for alle (Sogn og fjordane)
 - Regional strategi for tettstad- og senterutvikling 2018-2022 (Sogn og fjordane)
 - Regional plan for vassforvaltning for Vestland vassregion 2022–2027

Kommunale planar og strategiar

- **Kommuneplanen sin samfunnsdel 2022-2030.** Planen er nyleg vedteken. Hovudmålet er: Sunnfjord kommune skal sikre folketalsvekst og berekraftig utvikling i heile kommunen gjennom å vere grøn, mangfaldig og attraktiv. Fleire delmål og strategiar er relevante for dette planarbeidet. Særskild kan det nemnast Førde som regionmotor, tettstadsutvikling,

samordna bustad, areal- og transportplanlegging, klima og arealnøytralitet, vern av natur og kulturverdiar og samfunnsnyttig bruk av overskotsmassar frå samferdsleprosjekt.

- **Kommuneplanen sin arealdel (under revisjon i 2022).** Til ny plan er på plass er det Kommunedelplan for Bygstad 2001 som gjeld. Den syner framtidig fv. 57 veglinje gjennom Bygstad. Det er ikkje knytt særskilde føresegner til veglinja som er sett av til “hovudveg” under «kommunikasjonar». Frå Bringeland til Langeland er det Kommuneplan for Langeland-Bringeland 2001 som gjeld. Den syner berre eksisterande veglinje og det er ikkje knytt særskilde føresegner til veglinja.
- **Reguleringsplanar:**
 - Fv. 57 Perhaugen -Storehaugen 2019. Planen omfattar ny fylkesveg med gang og sykkelveg, i dagens vegkorridor frå E39 ved Storehaugen til Perhaugen.
 - Reguleringsplan for Perhaugen 1988, grensar inn til dagens veglinje på strekninga Hjelmeland - Bringeland. Byggefeltet er på 16 tomter og det er fullt utbygd.
 - Reguleringsplan for Espeland 2008, del av gbnr. 110/4, ved krysset til E39 på Storehaugen. Byggefeltet er på 42 tomter og 10-12 tomter er utbygde.
- **Kommunale temaplanar**
 - Kommunal plan for idrett, fysisk aktivitet og friluftsliv
 - Trafikktryggingssplan
 - Strategisk næringsplan for landbruk
 - Heilskapleg risiko- og sårbarheitsanalyse

1.6 Mål med prosjektet

Målformuleringane for dette prosjektet er utforma gjennom ei vurdering av behov ut frå dagens situasjon og avdekkar problem og utfordringar på ulike nivå. Det er vidare skild mellom behov som er utløysande for tiltaket og dei meir generelle samfunnsbehova som skal takast omsyn til.

Vurderingane er gjort i samråd med vegeigar fylkeskommunen og planmynde Sunnfjord kommune, og er nærmare utgreidd i silingsrapporten vedlegg A, kap 2.

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 vegløyisinga og verknadane av den.

Resultatmål inneber kva som er målet for sjølve planarbeidet.

I tråd med overordna mål i Nasjonal transportplan og Regional transportplan for Vestland fylke 2022-2033, er det utarbeidd samfunns mål, effektmål og resultatmål for strekninga. Nedanfor er desse lista opp, med ei kort forklaring for kvifor dei er formulert som dei er.

Måla skal vere førande for løysingsutviklinga av vegprosjektet, og endeleg val av vegtrasé. I kommuneplanarbeidet vil det bli vurdert i kva grad ein oppnår måla med valt vegløyising.

Med grunnlag i behovsvurderingane er det formulert overordna samfunnsmål:

Samfunnsmål	Forklaring og forankring
Utbetring av fv. 57 mellom Båtevika og Storehaugen skal styrke konkurransekrafta i næringslivet og hovudtrekka i busettingsmønsteret på aksen Førde - HAFS-området.	Mål 5 i NTP legg vekt på at samferdselsprosjekt skal bidra til betre samanknytning av bustad- og arbeidsregionar. Fv. 57 er ei viktig transportåre for både personbiltrafikk og tungtransport på aksen HAFS-Førde.

Effektmåla er rotfesta i samfunnsmåla og skal hjelpe til å skilje mellom alternativa.

Effektmål	Forklaring og forankring
1 Trygg veg for alle trafikkantgruppe i planområdet	Nullvisjonen legg til grunn null hardt skadde eller drepne.
2 Reduksjon i reisetid og reduserte transportkostnader for flest mogleg	For å oppnå samfunnsmålet, må reisetida på fv. 57 vere kortast mogleg og føreseieleg for flest mogleg. Dette er også i samsvar med målet i Sunnfjord kommune sin samfunnsplan om å legge til rette for ein heilskapleg og mangfaldig bu og arbeidsmarknadsregion med Førde som regionmotor. Den reelle reisetida på strekninga i dag er påverka av at ein må stoppe for møtande trafikk fleire stader, særskild når det er snakk om tunge køyretøy. Stigning og kurvatur på den mest brukte pendlevegen over Åse, gjer reisa ekstra utfordrande på vinterstid.
3 Tilfredsstillande og tilpassa løysingar for mjuke trafikantar som betrar trafikktryggleiken til viktige målpunkt for barn og unge.	I tråd med regional transportplan for Vestland, vert det fokusert på viktige målpunkt for barn og unge i nærområda til ny veg. Dette er også i tråd med NTP-mål 1 om å løyse utfordringane som er relevante.

Effektmål		Forklaring og forankring
4	Unngå negativ påverknad på særskild viktige natur- og kulturverdiar i planområdet	NTP sine klima- og miljømål legg vekt på at Noreg skal bidra til FN sine berekraftsmål. Fv. 57-prosjektet bør bidra til å oppfylle desse måla så langt det let seg gjere. Inngrep i natur- og kulturverdiar vert som oftast umogleg viss andre mål ved prosjektet skal nåast. Derfor er det presisert at det er særskild viktige verdiar ein har som mål å unngå i dette prosjektet.
5	Unngå beslag av dyrka mark og karbonrikt areal.	I tråd med NTP sine klima- og miljømål, samt andre nasjonale og regionale føringar om å redusere klimautslepp og vern av dyrka mark. Målet gjeld både for sjølve veganlegget, og ved eventuell massedisponering.
6	Prosjektet skal minimere veganlegget sitt klimafotavtrykk	Målet bidreg til NTP sine klima- og miljømål, samt utviklingsplanen for Vestland sitt mål 2: Klima og miljø som premiss for samfunnsutvikling.
7	Best mogleg nytte til lågast mogleg kostnad	I samsvar med delmål i regional transportplan om økonomisk berekraftig forvaltning av samferdslesektoren som gjev størst mogleg samfunnsnytte. Det vil seie «meir veg for pengane», og etablere vegen der flest innbyggjarar og næringsliv har nytte av den. Sikre koordinering med andre store vegprosjekt og bruk av overskotsmassar slik at minst mogleg massar vert lagt i deponi. Dette er også i samsvar med pkt 5.3 i Sunnfjord kommune sin samfunnsplan.
8	Fleksibilitet med tanke på etappevis utbygging, rekkefølge og tiltaksutforming	Normal tilgang til investeringsmidlar tilseier at Fv. 57 bør kunne byggast ut i etappar og med ein viss fleksibilitet når det gjeld rekkefølge og tiltaksutforming.

Resultatmål (for denne planfasen)

Ein vedteken kommunedelplan, innanfor planlagd framdrift og økonomiske rammar, som avklarar framtidig trase og overordna prinsipp til fv. 57 på strekninga Båtevika-Storehaugen, inkl. tilknytning til busetnad og sidevegar elles.

1.7 Utvikling i Bygstad, bruk av overskotsmassar og flyplassvegen

I løpet av fylkeskommunen sin silingsprosess i 2021 er det nokre moment som har fått endra vekt i prosessen på grunn av pågåande planarbeid. Dette er søkt fanga opp i endeleg tilråding av konsept og alternativ i silingsrapporten (vedlegg A), som også er vist i kapittel 3 i dette planprogrammet.

Bygstad som nærsenter

Sunnfjord kommune har utforma sin samfunnsplan samtidig med at fylkeskommunen har gjennomført silingsprosessen for fv. 57. Samfunnsplanen vart vedteken i februar 2022 og der er Bygstad definert som eit nærsenter. Dette gjer at Bygstad er tiltenkt ei styrka rolle i BAS utvikling kring Førde og føre med seg ei større vektlegging av i kva grad dei ulike alternativa også gjev betre veg til Bygstad, i tillegg til betre veg HAFS-Førde.

Overskotsmassar

Etter løyvingar i Nasjonal transportplan er planlegginga av E39 Storehaug – Bruland i gang. På denne strekninga skal det byggjast ny tunnel som føre med seg eit særleg stort masseoverskot. Plan for tunnelpåhogg ved Storehaug overlappar med fylkeskommunal plan for delstrekning på fv 57. I staden for at desse to samferdsleprosjekta kvar for seg må løyse sine utfordringar knytt til handtering av massar, bør det vurderast om ein kan få betre gjenbruk av massar og meir samfunnsstenleg bruk av verdifull overskotsmasse ved å legge ekstra vekt på alternativ som kan samkøyrast med E39 utbygginga.

Flyplassvegen (Storehaugen-Perhaugen)

Denne strekninga er ferdig regulert i 2019. Såleis er ny veg planavklart og ein kan raskt gå i gang med å nytte overskotsmassar frå E39 til vegbygging. Dette kan bety ein del for økonomien i prosjektet og kan framskande ei utbygging. I kva grad dei ulike alternativa knyter seg til denne strekninga, vil påverke tilrådinga.

Saltkjelen

Det er knytt store driftskostnader og rasfare til vegen gjennom Saltkjelen, der fv. 57 går i dag. Vegen gjennom Saltkjelen fungerer som skuleveg for born tilknytt Bygstad skule og lokaltrafikk frå Åmot, Osen og vestover på sørsida av Dalsfjorden med målpunkt i Bygstad. Fylkeskommunen ser i desse dagar på driftsutfordringar og investeringsbehovet for å kunne halde Saltkjelen open for trafikk. I kva grad dei ulike alternativa kan erstatte Saltkjelen, vil påverke tilrådinga.

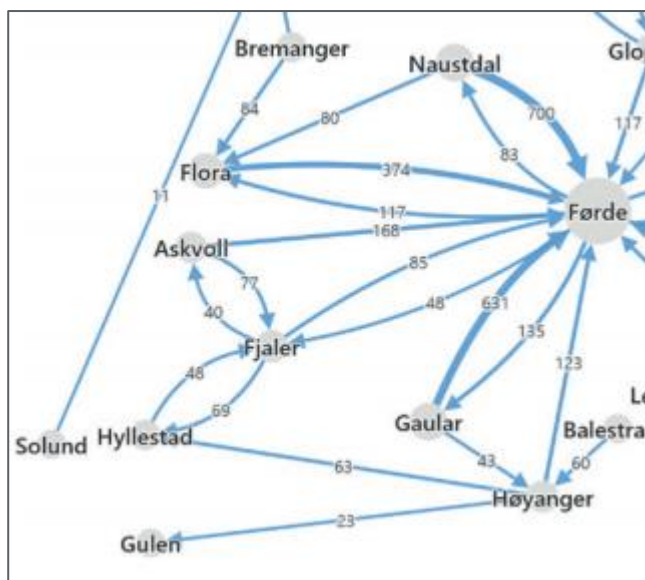
2 Situasjonen i dag

2.1 Dagens situasjon og studieområdet

I følge fylkeskommunen sin strategi for tettstadsutvikling og senterstruktur [1] er Sunnfjord den tydelegaste bu-, arbeids- og serviceregionen (BAS-regionen) i tidlegare Sogn og Fjordane, med Førde som naturlege sentrum. Førde er det mest utprega urbane vekstsentrum i Sogn og Fjordane, med stor tettleik og variasjon av offentlege og private tenester og arbeidsplassar. Førde tiltrekkjer seg også meir langvegsfarande pendlarar frå Gloppen, Askvoll, Sogndal og Høyanger.

Mellom kommunane sørvest i fylket (HAFS-området) er arbeidsmarknadsintegrasjonen mindre. Det er ein viss integrasjon mellom Hyllestad, Askvoll og Fjaler, men begge dei to sistnemnde er sterkare integrert med Førde enn med dei andre kommunane i HAFS.

Fylkesveg 57 er vegen som bind saman kommunane i HAFS med BAS senteret Førde i Sunnfjord kommune (ca. 22 000 innb.), og då særskild Fjaler (ca 2900 innb.) og Askvoll (ca 3000 innb.). Vel 80 personar pendlar til Førde frå Fjaler og nær det doble frå Askvoll. Frå Fjaler er fv. 57 einaste aktuell pendlarveg, frå Askvoll er også fv. 609 langs Førdefjorden aktuell for dei som bur nord i kommunen.



Figur 4: Utsnitt av pendlingsmønster mellom Førde og HAFS-området.

Særskild kommunesenteret Dale i Fjaler har ein del arbeidsplassar som også er attraktive for pendling frå nabokommunane. Førde sentrum ligg ca 45 minutt unna, og det er innafør det som vanlegvis vert aksepterer som pendleveg. Spesielt viss reisa er trygg og komfortabel.

Førde lufthamn på Bringeland er HAFS kommunane sin flyplass og viktig for deira næringsliv. Kontakta mot Bergen er også viktig. Frå Dale vil fv. 57 sørover over Lavikdalen normalt vere raskaste veg mot Lavik og Bergen. Skilnaden er likevel ikkje større enn at ein på dårleg vinterføre kan kome like raskt fram ved å køyre via Sande og E39, som er ei lågareliggande linje, med færre vinterutfordringar. Pågåande prosjekt E39 Myrmel-Lunde og framtidig prosjekt E39 gjennom Hafstadfjellet vil også påverke denne køyretida.

Ikkje langt frå Setenes i Dalsfjorden ligg ei viktig kai for utskipping av tømmer frå regionen. Dalsfjordbrua som vart bygd i 2013 og samstundes erstatta ei ferjestrekning, knytter Askvoll til HAFS-regionen og arbeidsmarknaden kring Førde på ei heilt ny måte og utvidar pendlarmoglegheitene for mange.

Flekkje, Dale, Holmedal og Askvoll sentrum er dei største bustadkonsentrasjonane i HAFS som knyter seg til fv. 57. Mellom Dale og Båtevika er det spreidd busetnad og gardstun. Slik er det også i planområdet forbi Osen og langs vegane til Sande og via Åse. Inne i planområde er det Bygstad som har dei største bustadkonsentrasjonane. Bygstad er eit lokalsenter med butikkar, skule, barnehage, kyrkje og lokalt næringsliv innan industri og reiseliv. Yndestad mekaniske ligg tett på dagens fv. 57 i Bygstad, og reiselivsbedrifta Villa Aamot ligg tett på fv. 5676 (Åmotsvegen), der mykje av trafikken HAFS-Førde går i dag.

I tillegg til dette er det særskilde natur, landbruk og kulturverdiar knytt til områda Svædsundet og Osen.

2.2 Særskilde utfordringar i planområdet

Alternativ over Svædsundet

I tidlegare og nyare utgreiingar om utbetring av fv. 57, har bru over Svædsundet vore ein sentral premiss og utfordring. Tilhøvet mellom tunnel frå Båtevika, bru over sundet og avkøyering for vegen mot Sande gjev utfordringar både i anleggsfasen og med å tilfredsstille Statens vegvesen sine handbøker med krav til kurvatur og avstand mellom tunnel, kryss og bru. Det ligg konfliktpotensiale i nærføring til bustader og kryssing av dyrka mark på begge sider av sundet, og nærføring til freda bygning på nordsida av sundet.

Vidare etter Svædsundet, må alternativa ta ein del stigning for å komme opp til Hjelmeland. Konfliktpotensiale her ligg i nærføring til bustader, beslag av dyrka mark, kupert terreng, usikre grunntilhøve og rasfare.

Alternativ via Osen

Alternativa som ikkje kryssar Svædsundet, følgjer dagens veg mot Osen. I dette området er det registrert store natur- og kulturverdiar som aukar potensialet for konflikt i passeringa av Osen. Frå tidlegare utgreiingar (1994 og 2011) er det vurdert veglinjer langs dagens fv. 5676 opp til Åse. Rasfaren i Åmotsfjellet og det bratte terrenget opp til Åse på nordsida av Åmotselva er krevjande å kome gjennom. Det same gjeld eventuelle veglinjer på sørsida av Åmotselva under Nasakletten.

Lokalt har det vore engasjement for ei veglinje frå Osen bru opp til Søre Fauske og vidare opp til Perhaugen. I dette området er det krevjande å få til ei kryssing av Gaula og tunnel til Fauske, som ikkje går for høgt over elva og samtidig klarar stigningskravet i tunnelen.

Andre løysingar er å gå rett mot E39 ved Myrmel via Fureneset, eller følgje dagens veg til Sande. Dette er tenkt anten med tilkopling til E39 ved Alvera, eller å gå heilt til Sande langs dagens veg. Her vil ein også måtte legge om vegen på ein del parti, fordi terrenget er krevjande både opp til Alvera og inn til Sande. Dess lenger mot sør den nye vegen vert etablert, dess fleire vil framleis nytte dagens veg over Åse, fordi det er den raskaste.

Alle alternativ har noko grad av nærføring til bustader/gardstun, beslag av dyrka mark, usikre grunntilhøve og kryssing av skredfarleg terreng.

3 Aktuelle alternativ

3.1 Innleiing

Norconsult AS har på oppdrag frå Vestland fylkeskommune utarbeidd silingsrapport for fv. 57 Båtevika – Storehaugen i Sunnfjord kommune. Resultata derifrå er samanfatta i dette kapittelet.

For ytterlegare detaljer om alternativa vert det vist til vedlagt silingsrapport (vedlegg A).

3.2 Vegstandard og utforming

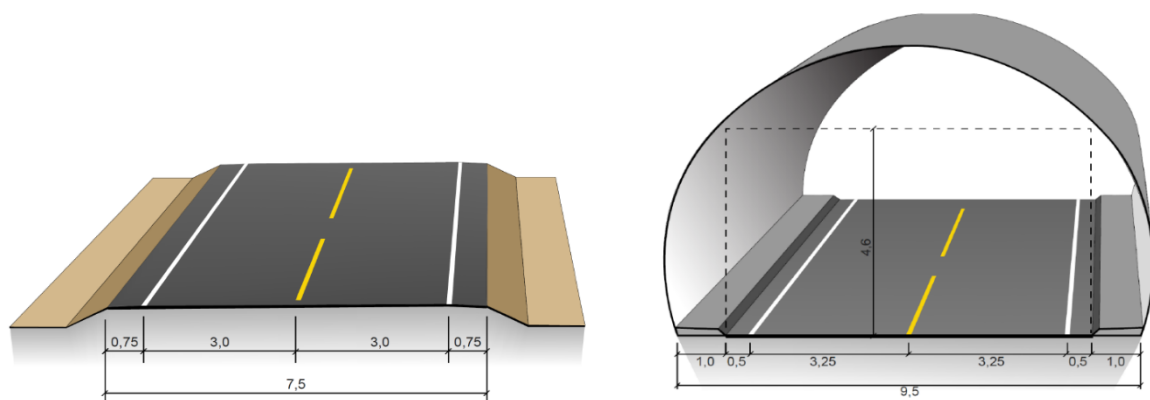
Trafikkmengde

Saman med vegen sin funksjon og fartsgrense er trafikkmengde, dvs. årstdøgntrafikk (ÅDT), grunnlaget for val av standardklasse. Både tunnelklasse og standardklasse på veg i dagen vert bestemt ut frå gjennomsnittleg trafikkmengde per døgn 20 år etter at anlegget er ferdig.

I den samfunnsøkonomiske analysen som skal gjennomførast i samband med planarbeidet vil vi leggje til grunn eit opningsår som er slik at våre vurderingar skal vere samanliknbare med vurderingar for andre prosjekt ved revisjon av regional Transportplan. Det reelle opningsåret vil truleg vere noko seinare, og vegstandard bør fastsetjast ut frå eit sannsynleg opningsår.

Vegstandard

I tillegg til trafikkmengde er vegen sin funksjon avgjerande for val av vegstandard. Fv. 57 er ein regional veg. Handbok N100 Veg og gateutforming tilseier at med venta trafikk på litt over 2000 ÅDT på dei mest trafikkerte strekningane, er det naturleg at fv. 57 vert planlagd som Hø1, som er øvrig hovudveg med fartsgrense 80 km/t og ÅDT<4000. For ny tunnel legg ein til grunn tunnelprofil T9,5 ved trafikkprognose / ÅDT over 1500, medan vegnormalen opnar for at ein kan nytte tunnelprofil T8,5 når ÅDT er lågare enn 1500.



Figur 5: Vegstandard Hø1 med aktuelt vegprofil i dagen til venstre, og tunnelprofil T9,5 til høgre (mål i meter).

Tilbod for gåande og syklende

Det ikkje noko eige tilbod for mjuke trafikantar langs fv. 57 i planområdet. Vegen er til tider smal og manglar gul midtstripe. Trafikkmengda er relativt låg men dagens fv. 57 oppfattast som lite attraktiv for gåande og syklende. Frå Osen mot Førde er heller ikkje fv. 57 gjennom Saltkjelen eit reelt alternativ. Det er vegen over Åse eller mot Sande som i realiteten vert nytta.

Ei vurdering av behovet for tilbod til mjuke trafikantar vil bli gjort på bakgrunn av busetnadsmønster og aktuelle reisemål for mjuke trafikantar i området. Dette gjeld særskild ved skule/barnehage og idrettsanlegg i planområdet.

Tilhøva for busstopp, særleg knytt til skuleskyss, vert handtert gjennom seinare reguleringsplanarbeidet.

3.3 Referansealternativet

Dagens fv. 57 mellom Båtevika og Storehaugen (gjennom Saltkjelen) er omlag 16,2 km lang. Fartsgrensa er 80 km/t via Osen, Saltkjelen og inn til Eidavika. Vidare er det 50 km/t i Vika og deretter 60 km/t opp til Haugsbø. Derfrå er det 80 km/t heilt til Storehaugen.

Det er fleire kryss og avkøyrslar på strekninga, og vegbreidde og kurvatur er ikkje i samsvar med krava til ein ny veg. Det manglar tilbod til gåande og syklende på store delar av strekninga.

Konsekvensane av eit tiltak kjem fram ved å måle/samanlikne forventa tilstand etter at tiltaket er gjennomført, mot forventa tilstand utan at tiltaket vert realisert. Alternativet som representerer vidareføring av dagens status er kalla «referansealternativet». Her skal ein vurdere konsekvensane av at planlagd tiltak ikkje vert gjennomført. Referansealternativet kan innehalde mindre utbetringstiltak og endringar som er vedtekne. Ei konkret liste over vegprosjekt, arealplanar og andre tiltak som er med i Alternativ 0 vil bli omtala i utgreiinga. Alternativ 0 skal leggjast til grunn som referanse ved berekning av konsekvensar for tiltaket.

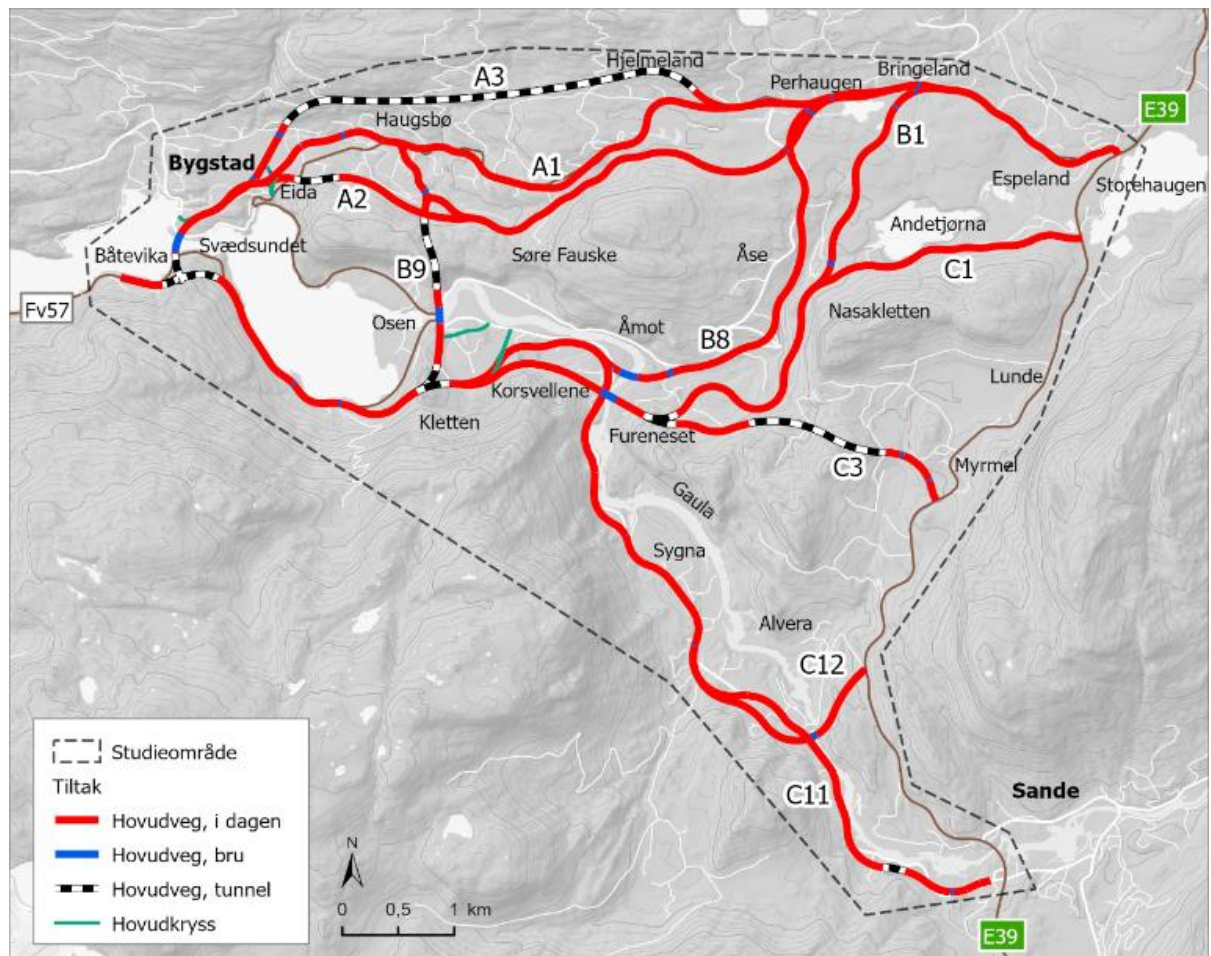
3.4 Silingsprosess og utbyggingsalternativ (Silingsrapport vedlegg A)

Silingsrapporten vedlegg A, dokumenterer silingsprosessen som er gjennomført. Det er gjort ein innleiande idedugnad med vurdering av eit 20-tals nye alternativ. I dette inngår også veglinjer frå tidlegare utgreiingar, samt innspel frå digital innbyggardialog våren 2021. På det grunnlaget er det gjennomført ein første silingsrunde der det er tatt vekk alternativ/variantar som teknisk ikkje er mogleg, har høgt konfliktpotensiale eller har tilsvarande betre løysingar. Figuren under viser dei 10 aktuelle alternativa som står att etter denne første runda. Alternativa er delt i tre hovudprinsipp/konsept.

Konsept A med kryssing av Svædsundet og ulike alternativ gjennom Bygstad til Storehaugen.

Konsept B ulike alternativ via Osen og Bringelandskrysset opp til Storehaugen.

Konsept C ulike alternativ via Osen fram til E39 ein stad mellom Storhaug i nord og Sande i sør.



Figur 6: Aktuelle og realistiske alternativ på Strekninga Helle – Storehaugen

Siling

Silingskriteria er utvikla på grunnlag av dei effektmåla som er eigna til å skilje mellom alternativa. I tillegg kjem verknader knytt til tekniske utfordringar og miljøverknader. Vurdering, siling og tilråding av alternativ er gjort med bruk av overordna vurderingar av tema.

Tabellen under er ei samla framstilling av silingsvurderingane i vedlegg A, kapittel 5. Fargebruken for gradering av verknader er forklart i kapittel 5 i vedlegg A.

Tabell 1 Samla framstilling av tema som er lagt til grunn for silinga.:

Alt	A1	A2	A3	B1	B8	B9	C1	C3	C11	C12
Prissette verknader										
Byggekostnad (mill. +/- 40%)	1020	1180	1540	1200	1170	1190	1080	1090	920	900
Trafikkfordeling										
Etappevis utbygging										

HAFS-Førde red. reisetid (minutt)	-5	-5	-5	-4	-4	-4	-4	-3	+4	+1
Ingeniørgeologi										
Geoteknikk										
Ikkje prissette verknader (miljøtema)										
Landskap										
Kulturarv										
Friluftsliv										
Naturmangfald										
Naturressursar										
Rangering	1	1	4	9	7	9	7	3	5	5

A-konseptet kjem best ut med dei kriteria som er nytta i silinga, fordi alternativa gjev eit attraktivt tilbod dei som i dag køyrer over Åse. I tillegg gjev dette konseptet ei løysing for Bygstadtrafikken, saman med potensiale for bruk av overskotsmassar frå E39 prosjekt. I dette konseptet får ein og full nytte av ferdig regulert strekning Storehaugen-Perhaugen. Konseptet vil også kunne erstatte vegen gjennom Saltkjelen.

C-konseptet er av dei rimelegaste, men kjem ut som det nest beste konseptet, mykje fordi dei i liten grad gjev eit godt alternativ for den trafikken som i dag går over Åse. C-alternativa dreg ikkje nytte av ferdig regulert strekning Storehaugen-Perhaugen og har mindre potensiale for bruk av overskotsmassar frå E39.

B-konseptet via Osen til Storehaugen er krevjande både for dei prissette og dei ikkje prissette verknadane og får difor den lågaste rangeringa. I tillegg gjev dei ikkje løysing for trafikken i Bygstad (her er B9 eit unntak).

Tilråding

På bakgrunn av vurderingane ovanfor vert det tilrådd å gå vidare med A-konseptet gjennom Bygstad for ny fv. 57.

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 kostnadskrevjande 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.

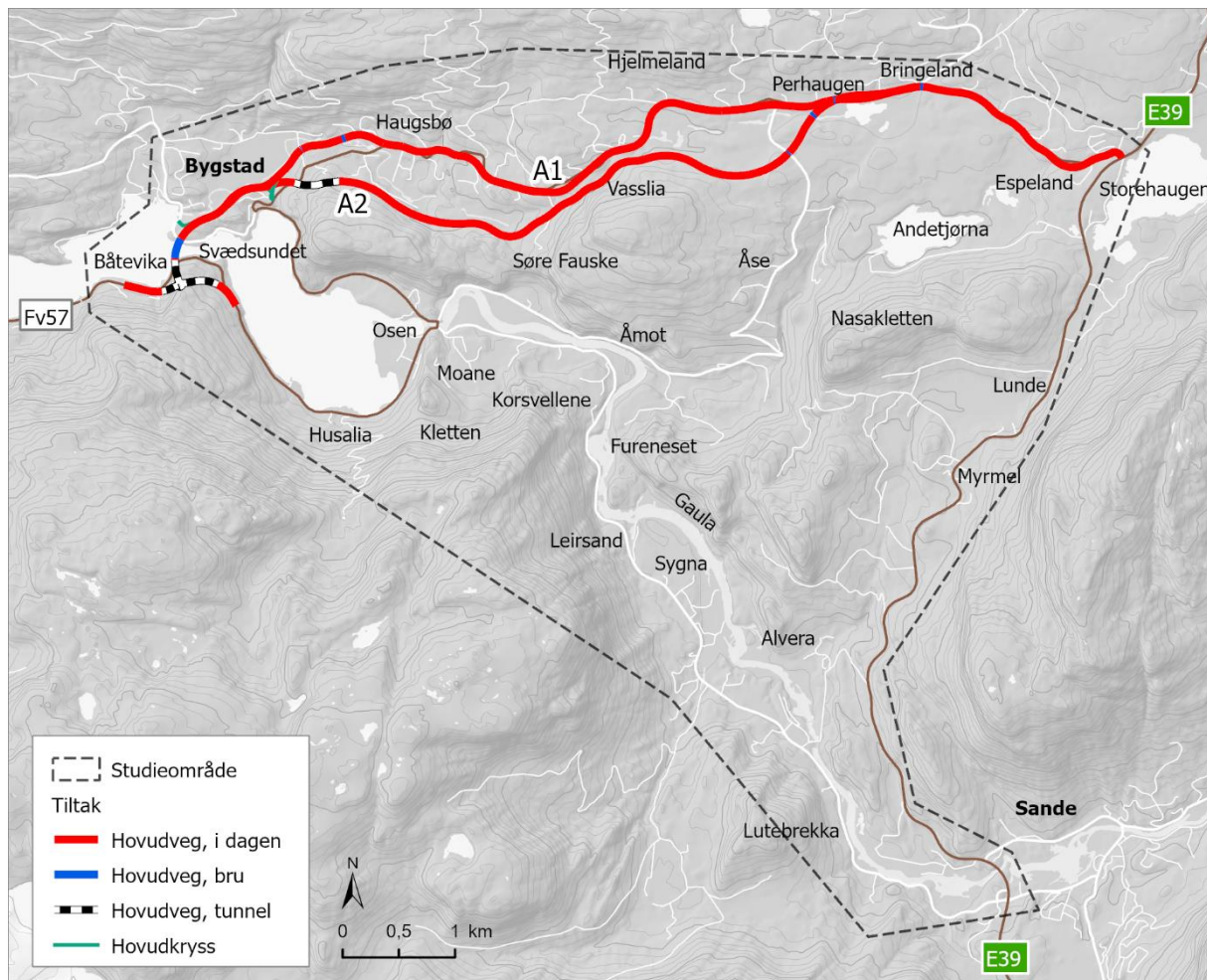
A3 har vesentleg høgare kostnad enn dei andre alternativa gjennom Bygstad, på grunn av lang tunnel, men er like godt som A1 og A2 på trafikkflytting og reisetid. For ikkje prissette tema har A3

lågare konfliktpotensiale enn A1 og A2 på grunn av den lange tunnelen som gjev mindre fotavtrykk i landskapet. Den høge kostnaden gjer at alternativet ikkje vert rangert av dei beste.

A3 skil seg ut ved å vere den klart dyraste alternativet og med den dyraste enkeltetappen av alle alternativa. For trafikkfordeling, og BAS utvikling HAFS -Førde er dei to andre alternativa gjennom Bygstad nær like gode, til ein lågare kostnad. Tilrådinga er difor å legge vekk A3.

Dermed står vi tilbake med A1 og A2 gjennom Bygstad som tilråding for vidare arbeid med kommunedelplan.

Om det viktig for Sunnfjord kommune å få vurdert eit alternativ som ikkje går over Svædsundet, vil vi peike på alternativ C3 som det beste. Det er likevel viktig å merke seg at C3 ikkje gjev ei løysing for Bygstadtrafikken, har lite potensiale for bruk av overskotsmassar frå E39 og ikkje løyser utfordringane i Saltkjelen.



Tilrådte alternativ for vidare kommuneplanarbeid

Den samfunnsøkonomiske analysen i konsekvensutgreiing til kommunedelplanen, vil ytterlegare avklare dei faktiske verknadane av alternativa og legge til rette for ei politisk avgjerd om endeleg framtidig trase for fv. 57 i Sunnfjord kommune.

I figuren under er framlegg til planområdet for kommunedelplan vist med raud stipling.



Figur 7: tilrådd planområdet for kommunedelplan er markert med raud stipling.

4 Utgreiingsprogram for konsekvensutgreiing

4.1 Innleiing

Avklaring av kva tema som skal konsekvensutgreiast tek utgangspunkt i vurdering av eksisterande kunnskapsgrunnlag og inneheld ei vurdering av behovet for, og eventuelle forslag til:

- Nærare undersøkingar av aktuelle tema for å sikre eit godt kunnskapsgrunnlag for å vurdere verknader av tiltaket
- Avklaring av kva undersøkingar som vil vere naudsynt på dette plannivå for å avklare kunnskapsgrunnlag for til dømes grunntilhøve, rasfare og flaum. Kunnskap som vil vere avgjerande for å avklare om eit alternativ kan byggast og kva tekniske løysingar og tiltak som er påkravd.
- Sikre tilstrekkeleg kunnskapsgrunnlag knytt til realisering av tiltaket. Dette igjen vil støtte kostnadsvurderingane og tydeleggjere dei fysiske verknadane av tiltaket.

Det er berre tema som er relevante for vedtaket som blir utgreidde gjennom planarbeidet. Det er skild mellom tema som skal utgreiast særskild gjennom konsekvensutgreiing, tema der verknadar skal omtalast i planomtalen og tema som er knytt direkte til tiltaksavklaring.

4.2 Metode

Konsekvensutgreiinga (KU) vil bli gjennomført i samsvar med Statens vegvesen si handbok V712, versjon 2018 (oppdatert 2021). Konsekvensanalyse er ei samfunnsøkonomisk analyse som er delt inn i prissette konsekvensar og ikkje-prissette konsekvensar. For kvart tema gjer planprogrammet greie for:

- Definisjon av tema
- Utgreiingsbehov - ei konkretisering av kva ein treng av nye utgreiingar
- Metode - kva som er tilrådd metode
- Grunnlagsmateriale - oversikt over eksisterande kunnskap i form av planar, utgreiingar, retningsliner, registreringar og databasar som vil vere viktig for utgreiinga, samt trong for eventuelle tilleggsutgreiingar.

4.3 Prissette konsekvensar

Prissette konsekvensar omfattar dei konsekvensane som kan kvantifiserast og verdsetjast i kroner.

Hovudfokus for dei prissette konsekvensane er å få fram dei transportøkonomiske verknadane tiltaket vil ha. Dette skjer gjennom ei nytte-/kostnadsanalyse.

Handbok V712. Statens vegvesen sitt verktøy EFFEKT vert nytta for å rekne dei prissette konsekvensane.

Omgrepet netto nytte vert brukt til å presentere nytta av prosjektet. Netto nytte er noverdien av summen av nytte for dei ulike aktørane, med fråtrekk av noverdien av kostnadane som følgjer med det å gjennomføre og drifte tiltaket. Netto nytte blir målt som endringar i høve til alternativ 0.

Analyseperioden er 40 år frå forventa opning av tiltaket.

Grunnlag for vurderingane er:

- Handbok V712
- Dataprogrammet EFFEKT
- Referansealternativet
- Vegdatabanken med ei rekkje grunnlagsdata for eksisterande veg.

ANSLAG

Dette omfattar anleggskostnadene inkludert byggherrekostnader, meirverdiavgift og påslag for usikkerheit. Vurdering av byggekostnadene skjer ved den såkalla ANSLAG-metoden, og kostnadsoverslag skal utarbeidast for alle alternativ med ei nøyaktigheit på +/- 25 %.

Det vert særskild viktig å få vurdert sikringsbehov for ras og grunntilhøve, som grunnlag for kostnadsvurderingane.

Framtidige driftskostnader vert berekna i dataprogrammet EFFEKT med grunnlag i veglengde og -standard, årstdøgnstrafikk, tunnellengde, bruer, belysning og klimatiske forhold med meir.

Nytte-/kostnadsanalyse. N/K-analysen omfattar følgjande hovudpostar:

- Nytte for alle trafikantar og transportbrukarar, (biltrafikk, kollektivreisande, mjuke trafikantar). Her inngår både distanseavhengige kostnader, tidsavhengige kostnader og andre kostnader.
- Operatørnytte, dvs. nytten for busselskap, parkeringsselskap, bompengeselskap og andre private aktørar som driv off. transport
- Budsjettverknad for det offentlege. Dette er summen av inn- og utbetalingar over offentlege budsjett, inkludert transportetatane. Viktige postar her er: Investeringar, drifts- og vedlikehaldskostnader, skatteinntekter m.v.
- Samfunnet elles: Gjeld ulykkeskostnader, kostnader ved støy og luftforureining, restverdi av anlegget og skattekostnader.

Ei kort omtale av nokre tema.

Trafikktryggleik

Omsynet til trafikktryggleik er alltid viktig i slike planprosjekt, og vil inngå m.a. i planlegging av vegløyningar. Som dokumentasjon på denne analysen skal det utarbeidast ein rapport i samsvar med

Handbok V712. Trafikktryggingstilhøve i tunnel som ikkje er dekt av Tunnelsikkerhetsforskriften omfattast av analysen. Resultat frå analysa vil vere eit viktig innspel til arbeidet med generell ROS-analyse for prosjektet.

Støy

Det vil bli utarbeida støysonekart for begge alternativ. Vurdering av støytiltak skal omtalast i samsvar med T-1442. Naudsynte støytiltak i bustadområde vil bli innarbeida i kostnadsoverslaga. Støy i tur- og friluftsområde vil bli vurdert som ein ikkje-prissett konsekvens under temaet «Friluftsliv/by- og bygdeliv».

Klimagassutslepp og luftforureining

I EFTEKT vil vi få ut tal på utslepp frå trafikk og i anleggsperioden i CO₂-ekvivalentar og av NO_x som grunnlag for vurdering av skilnad mellom alternativ. CO₂-utslepp i samband med omdisponering av myr, jordbruksareal og skogbruksareal vert vurdert samstundes.

Vurdering av lokal luftforureining er ikkje vurdert som aktuelt for dette prosjektet ut frå trafikkmengder og omfang av busetnad nært vegen. Ikkje prissette konsekvensar

Dei ikkje-prisette tema inngår i den samfunnsøkonomiske analysen. Tema vert omtalt som ikkje-prisette fordi konsekvensane ikkje vert rekna i kroneverdiar, men vert vurdert etter ein skala som går frå svært stor positiv konsekvens til svært stor negativ konsekvens.

Dei ikkje-prisette konsekvensane er inndelt i fem fagtema:

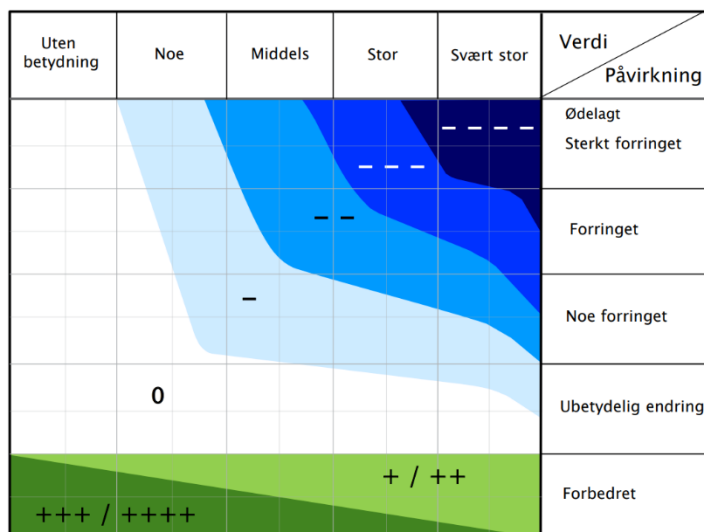
- Landskapsbilde
- Naturmangfald
- Kulturarv
- Friluftsliv/by- og bygdeliv
- Naturressursar

Føremålet med analysen er å få fram kunnskap om undersøkingsområdet og verknadar av tiltaket. Analysa skal vise korleis dei ulike alternativa vil kunne verke inn på tilhøva for fagtema. Det skal gjerast ei samla vurdering av ikkje-prisette tema som gjer greie for verknaden av de ulike alternativa. Analysa skal inngå i ei samla tilråding der prissette konsekvensar og ikkje-prisette konsekvensar vert vurdert samla.

Standard metode for konsekvensanalyse, definert i Statens vegvesen si handbok V712, blir nytta i det vidare arbeidet. Metoden deler inn arbeidet i tre steg:

1. steg er vurdering av verdi, påverknad og konsekvens for det enkelte delområde.
2. steg er ei samla konsekvensvurdering av kvart alternativ.
3. steg er samla vurdering av konsekvens og rangering av alternativa for alle dei ikkje prissette tema.

Utgreiing av ikkje-prissette tema i samsvar med handbok V712 tilfredsstiller utgreiingsplikta gjeve i forskrift om konsekvensutgreiingar for planar etter plan- og bygningslova.



Figur 8: Konsekvensvifta frå handbok V712.

4.4 Ikkje prissette konsekvensar

Landskapet i planområdet er kupert, og vekslar mellom ope kulturlandskap, skogkledde kollar, fjord og vassdrag. Dalføret frå Bygstad til Storehaugen er dominert av jordbruk. Noko av arealet er brattlendt, men det vert slakare i aust på Hjelmeland og Bringeland med dei store myrområda.

Det er spor etter eldre og nyare tids jordbruk og næring i planområdet. Per i dag er det kjennskap til enkelte kulturminne med formell vernestatus i planområdet, det viktigaste er gardstunet ved Svædsundet med vedtaksfreda bygning.

Busetnaden er både spreidd og byggefelt, bygdesentrum med skule og kyrkje. Det er sparsamt med registreringar som vedkjem friluftsverdiar i området, men vassdrag inkl. strandsone, nærliggande fjell, skogsareal, nærbusetnad og større utmarksareal utan særlege inngrep utgjer nærturterreng og areal med moglegheit til å drive allmenn friluftsliv og leik.

Landskapsbiletet

Landskapsbiletet – program for utgreiing	
Definisjon	Landskapsbiletet er eit uttrykk for landskapet sine romlege -og visuelle eigenskapar med naturlege og menneskeskapte komponentar og element, som særpregar eit geografisk område. Det romlege og visuelle omhandlar korleis landskapet vert opplevd som fysisk form (V712).
Utgreiings-behov	• Vurderingar av landskapsinngrep • Vurdering av påverknad på topografi, landskapselement og endringar i kultur- og naturlandskapet • Vurdering av særleg utfordrande strekningar og punkt

	• Vurdering av fjernverknader av veganlegget, i nokre tilfelle også nærverknad av anlegga • Arkitektoniske vurderingar av eventuelle større bruer og konstruksjonar
Metode	• Konsekvensutgreiing etter handbok V712 Konsekvensanalysar (2021) med mellom anna overordna landskapsanalyse: Inndeling av landskapet i landskapsområde for å vurdere verdi, robustheit og verknader av nye veganlegg • Vurdering av kor synleg anlegget vert gjennom synfaringar
Grunnlagsmateriale	• Natur i Norge (NiN) Landskap • Den europeiske landskapskonvensjonen, CETS No.176 av 2004 • Nasjonalt referansesystem for landskap, NIJOS (NIBIO) 2005 • Regionale landskapsområde og friluftsområde. • 3D-visualisering av eventuelle større bruer, tunnelportalar, vegtraséar og kryssområde

Naturmangfald

Naturmangfald – program for utgreiing	
Definisjon	Temaet omhandlar naturtypar og artsførekomstar som er viktige for dyr og planter sitt levegrunnlag, og geologiske element. Omgrepet naturmiljø omfattar alle førekomstar på land og i vatn, og biologisk mangfald knytt til desse.
Utgreiingsbehov	Basert på kjende og supplerande undersøkingar/registreringar skal det vurderast kva konsekvensar tiltaket kan føre til ved direkte inngrep (endra areal) og kva indirekte konsekvensar det kan føre til på sikt (artsmangfald og barriereverknad). Det vil vere naudsynt å oppdatere kunnskap om naturtypar i det aktuelle planområdet tufta på nyare metodikk; Naturtypar i Norge (NiN). Det vil ikkje bli gjort nye undersøkingar i elv eller fjord med mindre det er tale om større/langvarige inngrep som t.d. massedeposering/større vegfyllingar.
Metode	Konsekvensutgreiing etter Handbok V712 Konsekvensanalyser. Eventuelle viktige område for biologisk mangfald som vert råka av ulike inngrep skal skildrast og verdisetjast. Konsekvensen skal vurderast og aktuelle avbøtande tiltak gjerast greie for.
Grunnlagsmateriale	• Relevante databasar som til dømes naturbase.no, artsdatabanken.no, vann-nett.no og ngu.no • Relevante planar og rapportar • Kontakt med eventuelle nøkkelinformantar

Kulturarv

Kulturarv – program for utgreiing	
Definisjon	Kulturarv blir her definert som materielle og immaterielle spor etter menneskeleg verksemd. Fagtemaet femner om fylgjande deltema: • Kulturminne • Kulturmiljø • Kulturhistoriske landskap inklusive bylandskapet Kulturminne og kulturmiljø er definert i «Lov om kulturminner»: Kulturminne er her definert som alle spor etter menneskeleg verksemd i vårt fysiske miljø, også lokalitetar det knyter seg historiske hendingar, tru eller tradisjon til. Kulturmiljø er definert som eit område der kulturminne inngår som ein del av ein større heilskap eller samanheng. Kulturhistoriske landskap skal i denne samanhengen forståast som større samanhengande område med kulturmiljø, der den kulturhistoriske dimensjonen er tydeleg.
Utgreiingsbehov	Vegtraseen sin innverknad på kulturmiljøa skal utgreiast i høve til direkte påverknad/inngrep i kulturmiljøet, endring av kor leseleg kulturmiljøet er og barriereverknad i høve ferdsel og oppleving mellom viktige målpunkt. På bakgrunn av dette skal det utarbeidast ein samla vurdering av aktuelle vegalternativ sin verknad på heilskap og samanheng i kulturmiljøa.
Metode	• Konsekvensutgreiing etter Handbok V712 Konsekvensanalyser • Kjende kulturminne skal skildrast og kartfestast. • Kulturmiljø skal kartfestast og verddivurderast. • Kart skal òg vise kvar ein eventuelt kan forvente å finne ikkje-kjende kulturminne. Område med potensial for funn og behov for ytterlegare granskingar skal avgrensast på kart.
Grunnlagsmateriale	• Kulturminnedatabasen Askeladden • Per Fett: Førhistoriske minne • Topografisk arkiv, Bergen Museum • Sefrak-registeret • Andre relevante databasar • Relevante planar og rapportar • Kontakt med eventuelle nøkkelinformantar

Friluftsliv, by- og bygdeliv

Friluftsliv, by og bygdeliv – program for utgreiing	
Definisjon	By- og bygdeliv er definert som mennesket sitt daglege livsmiljø, inkludert område og ferdselsåre som ligg nær der folk bur, og område der lokalbefolkninga ferdist i kvardagen til fots eller på sykkel. Friluftsliv er definert som opphald og fysisk aktivitet i friluft i fritida med sikte på miljøforandring og naturoppleving. I dette

	reknar ein med naturterreng og rekreasjonsareal i tettstader, som parkar og idrettsanlegg. Motoriserte aktivitetar inngår ikkje i temaet.
Utgreiings- behov	Analysen av nærmiljø og friluftsliv skal synleggjere tiltaket sine verknadar for dei busette i og brukarane av dei berørte områda: • korleis tiltaket svekker eller betrar dei fysiske tilhøva for trivsel, samvere og fysisk aktivitet i uteområda • konsekvensar for tilgjenge til friluftsområde • konsekvensar for busetnad og busetnaden sitt nærmiljø • konsekvensar for skuleveg eller tilkomst til nærmiljøanlegg, som barnehage, idrettsanlegg eller leikeområde • endra tilbod og trafikale tilhøve for barn og unge • endra gang-/sykkel- og turvegssystem • endra støybelastning eller utslepp i nærmiljø og friluftsområde • endra barriereverknad som fylgje av omlegging av fv. 57 og endra trafikk på eksisterande veg
Metode	I vurderinga av verdiar er det særleg tre kriterium som gjeld for friluftsliv og bygdeliv: bruksfrekvens, betydning og kvalitetar: • <u>Bruksfrekvens eller bruksintensitet</u> er uttrykk for kor mykje og kor ofte eit område vert nytta. • <u>Betydning</u> handlar om kor viktig eit område er for ei gruppe eller eit lokalsamfunn, her vert det skild mellom lokal, regional eller nasjonal betydning • <u>Opplevingskvalitetar</u> handlar om attraktivitet og opplevingsverdiar i eit område. Ved vurdering av påverknad for temaet friluftsliv og bygdeliv, ser ein på korleis det planlagde tiltaket endrar verdiane for kvart einskild delområde. Ved sida av direkte arealbeslag av verdifulle område, er det oftast opplevingskvalitetane ved eit område som vert påverka av eit nytt vegtiltak. Opplevingskvalitetane forringast som følgje av auka barriereverknad, reduserte visuelle kvalitetar og støyforureining. Negative konsekvensar kan også komme av oppdeling av større samanhengande friluftsområde. Ofte vil den totale påverknaden av eit delområde vere ein sum av fleire typar påverknad.
Grunnlagsma- teriale	• Naturbase, https://kart.naturbase.no/ Kartfesta informasjon om kartlagde friluftslivsområde og statleg sikra friluftslivsområde (Miljødirektoratet) • Fylkesatlas for Sogn og Fjordane, https://www.fylkesatlas.no/ Lokalt viktige friluftsområde (FRIDA) • Andre relevante databasar og relevante planar og rapportar • Kontakt med eventuelle nøkkelinformantar

Naturressursar

Naturressursar – program for utgreiing	
Definisjon	Naturressursar er ressursar frå jordbruksområde og utmarksareal, fiskebestandar i sjø og ferskvatn, vilt, vassressursar og georessursar (berggrunn og mineral). Temaet omhandlar landbruk, fiske, reindrift, vatn (drikkevatt og grunnvatn), berggrunn og lausmassar i eit ressursperspektiv, det vil seie ressursgrunnlaget, fornybare ressursar og ikkje-fornybare ressursar.
Utgreiingsbehov	• Verdivurdere jordbruksareal med utgangspunkt i temakart «verdiklasser basert på AR5» utarbeidd a NIBIO (kilden.nibio.no). • Vurdere verknader for jordbruk, drikkevassressursar, fiskeressursar, utmarksressursar og georessursar (berggrunn og lausmassar).
Metode	Konsekvensutgreiing etter Handbok V712 Konsekvensanalyser Det skal utarbeidast ei enkel oversikt over forventa forbruk av dyrka mark med ulik bonitet for aktuelle vegløyisingar. Bonitetskart er kjeldemateriale.
Grunnlagsmateriale	• Databasen kilden.nibio.no • https://gardskart.nibio.no/search • Norges geologiske undersøkelse (NGU), www.ngu.no • Fylkesatlas for Sogn og Fjordane, fylkesatlas.no: Kjerneområde landbruk; m.fl. • Kommuneplanen sin arealdel

5 Samanstilling av samfunnsøkonomisk analyse

Til slutt i den samfunnsøkonomiske analysen skal dei prissette og ikkje-prissette konsekvensane samanstillast i samsvar med metodikk i handbok V712. Samanstillinga tek for seg det som er analysert under prissette og ikkje-prissette konsekvensar.

- Vurdering av prissette og ikkje-prissette konsekvensar samla
- Referansesituasjonen (Alternativ 0) skal vere med i samanstillinga i den grad dette gjev relevans.

Usikkerheit knytt til vurderingane skal omtalast.

5.1 Måloppnåing

Grad av måloppnåing skal bli drøfta. Den samfunnsøkonomiske analysen fangar ikkje alltid opp alle måla, og det kan vere vanskeleg å lese måloppnåing ut av analysen.

Måloppnåing må derfor drøftast separat. Vurderinga vil bli gjort opp mot måla som er omtalt i kap.1.6, og ein vil bruke metodikk frå Handbok V712.

5.2 Risiko og sårbarheitsanalyse

Ei risiko- og sårbarheitsanalyse (ROS-analyse) er ein systematisk metode for å beskrive og vurdere risiko, sårbarheit og samfunnssikkerheit. Metodikken som vert nytta skal bidra til at generelle krav (for eksempel plan- og bygningsloven §3-1 og §4-3 og Rundskriv H-5/18

«Samfunnssikkerhet i planlegging og byggesaksbehandling») og Statens vegvesen sitt kvalitetssystem vert følgt. Analysen skal vise alle risiko- og sårbarheitstilhøve som har betydning for om arealet er eigna til utbyggingsføremål, og eventuelle endringar i risiko og sårbarheit som følgje av planlagd utbygging. Det vil vere naturleg å skilje mellom uønska hendingar for permanent drift og i anleggsfasen:

- Kva i omgivnadane kan true prosjektet og korleis?
- Kva i prosjektet kan true omgivnadane og korleis?

Det er uønskte hendingar og farar innanfor dei tre områda lista opp under som ofte er knytt til risiko og sårbarheit:

- Naturfare (skred, flaum, framtidige klimaendringar etc)
- Store ulukker (brann, transportulukker etc)
- Tilsikta handlingar (terror, sabotasje etc).

Hovudføremålet med ein ROS – analyse er å ta ein systematisk gjennomgang av moglege uønska hendingar og å vurdere den risikoen desse hendingane representerer. I kor stor grad slike hendingar vil oppstå må vurderast. ROS – analysa skal utførast så tidleg at resultata eventuelt kan brukast til å justere planen og innarbeide tiltak som i tilfelle må setjast i verk for å unngå uønska hendingar.

I risiko- og sårbarheitsanalyse på kommunedelplan vil det bli særleg vektlagt å avklare at alle alternativa har tilfredsstillande tryggleik mot naturfare (skred og flaum) der ein i vurderingane tek omsyn til framtidige klimaendringar. Det vil også vere viktig å få gode analysar av skilnaden i tryggleik mellom dei ulike alternativa. Her kan det både vere tale om kor stor margin ein har mot naturfarehendringar, men i eit vegprosjekt er det minst like viktig å klargjere kva skilnadar det er mellom dei ulike alternativa når det gjeld trafikktryggleik.

I planlegginga skal vi vurdere veglinjer der lengre tunnel(ar) vil inngå. I tillegg til ei generell risiko- og sårbarheitsanalyse i tråd med krava i plan- og bygningsloven må det utførast risikovurdering av tunnel ut frå krava gjeve i Handbok N500 Vegtunnelar.

Trafikktryggleik skal vurderast i ei trafikk sikkerheitsmessig konsekvensanalyse i samsvar med §3 i Vegsikkerhetsforskriften, sjå kap. 5.4.

5.3 Arealbruksendringar og andre lokale og regionale verknader

I samsvar med Handbok V712 er dette i hovudsak indirekte verknadar og tilpassingar som over tid følgjer av prosjektet.

Reisetid for dei ulike alternativa for Dale/Askvoll-Førde, og mot Bergen skal synleggjerast, og det skal vurderast om skilnad vil verke inn på utviklinga i BAS området HAFS -Førde.

Om alternativa går gjennom Bygstad sentrum eller ikkje vil verke inn på arealbruk i området, både direkte og indirekte, og truleg og på næringsaktivitet i området.

Tema som skal vurderast er:

- Utvikling av BAS området HAFS -Førde og HAFS - Bergen
- Utvikling av Bygstad
- Tilknytting til transportaksen E39 og Flyplassen

5.4 Tilråding

Utarbeiding av tilrådinga vil følgje metodikken i Handbok V712. Tilrådinga vil vanlegvis ta utgangspunkt i resultatet frå den samfunnsøkonomiske analysen, jf. kap. 5. I tillegg vil ein vurdere tilleggsanalysar, spesielt måloppnåinga og vurderingar rundt arealbruksendringar og andre lokale og regionale verknader. I tilrådinga skal ein og vurdere om det er mogleg og ønskjeleg å kunne gjennomføre prosjektet i ei etappevis utbygging.

På grunnlag av det som totalt kjem fram i konsekvensutgreiinga, vil Vestland fylkeskommune som tiltakshavar kome med si tilråding. Tilrådinga skal grunngjevast.

6 Tema som skal skildrast i planomtalen

Innleiingsvis skal planområdet og planen sitt føremål og innhald omtalast på kommunedelplannivå. I tillegg til gjennomgang av viktige trekk og problemstillingar knytt til planområdet, skal vegtekniske prinsipp, løysingar og problemstillingar gjennomgåast.

Teknisk gjennomgang som grunnlag for plan og utgreiingsarbeidet vil innehalde følgjande:

6.1 Vegløyasing og tilbod for gåande og syklende

Teknisk gjennomgang og planlegging av vegløyasingar, inkludert kryss, tilknytning til lokalt vegnett og landbruksvegar. Omsynet til klimaendringar skal ivaretakast ved dimensjonering av drencsystem etc. Vurdering av ambisjonsnivå og ev. lokalisering av ev. sideanlegg, (raste plassar, stoppestadar/utsiktspunkt, kvileplassar), system for gåande og syklende, kollektivsystem og ev. vilttiltak. Det skal gjerast greie for vegstandard.

I samband med bru over Svædsundet vert det mogleg å knyte sørsida av Dalsfjorden til Bygstad med gang- og sykkel samband. I tilknytning til viktige målpunkt for barn og unge i Bygstad, skal behovet for G/S samband vurderast for dei ulike alternativa.

6.2 Stenging av Saltkjelen

Det er knytt store driftskostnader og rasfare til vegen gjennom Saltkjelen. Ny bru over Svædsundet medfører ny sikker tilkomst til Bygstad og det må vurderast om Saltkjelen kan/bør stengast for biltrafikk og eventuelt gåande og syklende.

6.3 Omklassifisering av fylkesveg til kommunal veg

I samband med eventuell omlegging av fylkesvegen, vil det naturleg bli vurdert eit omklassifisering frå fylkesveg til kommunal veg, for dei strekningane som ikkje skal brukast til fylkesveg lenger. Dette vil medføre eit endra kostnadsbilde for kommunen og det vert gjennomført ei enkel kostnadsvurdering.

6.4 Trafikktal

Det skal gjennomførast ei enkel trafikkanalyse for å kartlegge trafikkmengde og trafikkfordelinga på framtidig vegnett. Analysen skal basere seg på teljingar og framskrivingar. Det skal gjennomførast analyse for alle alternativ som inngår i planen.

Det skal utarbeidast prognosar for framtidig trafikk på lenker og korleis trafikken vil fordele seg i kryss. Trafikkanalysen som ligg til grunn for prognosen, skal omfatte heile vegnettet som kan få vesentleg endring i trafikkgrunnlaget som følgje av tiltaket. Verknaden for syklende skal vurderast ut frå eksisterande teori og erfaringar.

6.5 Ingeniørgeologi

Det skal utarbeidast geologisk rapport på kommunedelplannivå med vekt på aktuelle tunnelpåhogg, samt vurdering av skredfare med forslag til eventuelle tiltak.

Den geologiske rapporten skal innehalde informasjon om geologi og ingeniørgeologiske tilhøve i planområdet og elles leggst til grunn for val av linjealternativ. Handbok N500 legg føringar for kva som minimum skal gjerast av forundersøkingar og kva rapporten skal innehalde.

I tillegg skal skredfaren for veg i dagen vurderast i høve til dei gjeldande risikoakseptkriteria for skred mot veg.

6.6 Geoteknikk

Det skal minimum gjerast nok grunnundersøkingar og geotekniske vurderingar til å sikre at dei valde tekniske løysingane let seg gjennomføre etter krav i handbok N200. Er det likevel område som blir vurdert som problematiske geoteknisk sett, kan det vere naudsynt å utføre geotekniske undersøkingar i strategiske punkt. Vurderingane skal også omfatte områdestabilitet der dette vil kunne verke inn på vegen. Veglinja bør leggst slik at kostbare, og geologisk/geoteknisk problematiske punkt vert unngått.

Det skal leverast geoteknisk rapport, der grunntilhøva blir omtalt og dei geotekniske tilrådingane og vurderingane går fram. Vald geoteknisk kategori, pålitelegheits- og konsekvensklasse skal gå fram. Det skal i den skriftlege dokumentasjonen og omtalast krav til vidare utgreiingar og undersøkingar i reguleringsplanarbeidet og potensielle risikoområde innan fagfeltet geoteknikk i prosjektet. Område med potensiell fare (aktsemdområder) skal avmerkast som omsynssoner i plankartet.

6.7 Hydrologi og flaum

Det skal undersøkast kva effekt vegalternativa har for flaumtilhøva der alternativ kjem i berøring med elv og vassdrag. Flaumanalysen av vegalternativa vil verte samanlikna med referansealternativet, ta omsyn til forventa klimaendringar, og korleis dei påverkar planområdet. Kart over omsynssone for 200-årsflom pluss klimapåslag skal utarbeidast det der alternativ kjem i aktsemdsone for flaum.

6.8 Bru og konstruksjon

Det skal gjennomførast enkle vurderingar for tunnelportalar og mindre bruer som grunnlag for kostnadsberekning. For aktuelle bru(er) over Svædsundet, skal det utarbeidast forprosjekt. Omsynet til flaum og klimaendringar skal ivaretakast ved dimensjonering av bruer. Det skal også leggst vekt på god landskapstilpassing.

6.9 Meir veg for pengane

Samsvar med delmål i regional transportplan om økonomisk berekraftig forvaltning av samferdslesektoren som gjev størst mogleg samfunnsnytte. Det vil seie «meir veg for pengane» og etablere vegen der flest innbyggjar og næringsliv har nytte av den. Sikre koordinering med andre store vegprosjekt og bruk av overskotsmassar slik at minst mogleg massar vert lagt i deponi. Dette er også i samsvar med pkt 5.3 i Sunnfjord kommune sin samfunnsplan.

Normal tilgang til investeringsmidlar tilseier at Fv. 57 bør kunne byggast ut i etappar og med ein viss fleksibilitet når det gjeld rekkefølge og tiltaksutforming.

Det skal vurderast i kva grad dei ulike alternativa har potensiale for etappevis utbygging, bruk av overskotsmassar frå andre vegprosjekt og eventuelt ein lågare vegstandard enn vegvesenet sine handbøker legg opp til.

6.10 Massedeponi og riggområde

Riggområde og plassering av overskotsmassar skal vurderast. Dei lange tunnelane vil truleg bli drivne frå begge sider, så det er ønskjeleg med fleire deponiområde. For overskotsmassar skal ein ta omsyn til både moglege positive verknader ved bruk, og utfordringar knytt til deponering av massar. Massedeponi innanfor planområdet skal konsekvensutgreiast for relevante fagtema. Prosess for vidare vurdering og planlegging av ev. deponi utanfor planområdet skal vurderast.

Eventuell bruk av overskotsmassar frå nærliggande vegprosjekt på til dømes E39 skal vurderast.

Det er eit mål i prosjektet at ein skal redusere klimagassutslepp i anleggsfasen, og massehandtering internt i prosjektet eller i nærleiken av prosjektet vert viktig for å bidra til dette målet. I tillegg er det eit mål i regional transportplan at massar skal nyttast på mest mogleg samfunnsnyttig måte. Ein god handtering av massar vil også bidra til reduserte kostnader.

6.11 Ytre miljøplan

På dette plannivået vert verknadane for det ytre miljøet handsama i samsvar med handbok V712 som ikkje-prissette konsekvensar i konsekvensutgreiinga. Miljøkostnader ligg også inne i den økonomiske delen av konsekvensutgreiinga i samband med støy og som del av byggekostnadene.

6.12 Anleggsperioden

For ikkje-prissette konsekvensar skal også anleggsperioden vurderast i planprosessen. Alle tiltak som inngår i investeringskostnadane skal leggst til grunn for vurdering av omfang. Inngrep som vert gjort i anleggsperioden skal inngå i omfangsvurderinga dersom dei gjev varige endringar av delmiljøa. Mellombels påverknad i anleggsperioden skal omtalast separat. Det same gjeld tiltak på avlasta veg. Sikkerheit både for dei som gjennomfører anlegget og for trafikantane skal vurderast.

Avbøtande tiltak skal vurderast etter at konsekvensane av dei ulike alternativa er vurderte. Det skal gjerast greie for korleis det avbøtande tiltaket vil endre konsekvensen dersom det vert gjennomført. Når det gjeld anleggsfasen gjeld dette tiltak for å redusere mellombels miljøskade.

Omsynet til god trafikkavvikling i anleggsperioden skal inngå ved utforming av løysingar og i kostnadsoverslaga.

Det skal og inngå ei vurdering av om dei forskjellige alternativa legg til rette for etappevis utbygging, og kva konsekvensar ei ev. etappevis utbygging vil ha.

6.13 Andre tilleggsanalyse

I Handbok V712 er det nemnt nokre andre tilleggsanalysar som kan vere aktuelle å gjennomføre som ledd i ei konsekvensutgreiing:

- Netto ringverknader av tiltaket
- Påverknad på økosystemtenester
- Reiseoppleving
- Reisekomfort

Ut frå omtale i handboka og vurdering av tiltaket mellom Båtevika og Storehaugen legg vi til grunn at det ikkje er naudsynt å vurdere desse tema som ledd i konsekvensutgreiinga, dei vil ikkje vere relevante for ei tilråding om val av alternativ.

7 Planprosess og medverknad

7.1 Organisering og ansvar

Vestland fylkeskommune har som tiltakshavar hovudansvaret for utarbeiding av kommunedelplan og konsekvensutgreiing. Etter avtale med Sunnfjord kommune melder Vestland fylkeskommune planoppstart. Etter vurdering av innkomne merknader skal Sunnfjord kommune stadfeste planprogrammet som legg føringar for planarbeidet.

Vidare planarbeid vil skje i nært samarbeid med Sunnfjord kommune. Etter at planarbeidet er utført vil Sunnfjord kommune leggje utkast til plan ut på høyring, og kommunen skal, i samsvar med plan- og bygningslova, vedta planen.

7.2 Framdrift

Kommunedelplanen har ei planlagd framdrift som kan gje godkjent kommunedelplan i 2023.

Planlagd framdrift	Tidspunkt	Medverknad
Planprogram på høyring og melding om oppstart kommunedelplan	Juni - 1. September 2022	Grunneigarmøter og digital innbyggardialog Opne kontordagar
Handtering av merknadar	September – oktober 2022	
Vedteke planprogram i kommunen	November - Desember 2022	
Kommuneplanfase	Januar-juni 2023	
Utlekking av planforslag på høyring og offentleg ettersyn	Hausten 2023	Folkemøte Grunneigarmøte Opne kontordagar
Handtering av merknadar	November - Desember 2023	
Vedteken kommunedelplan	Våren 2024	

7.3 Informasjon og medverknad

Planprogrammet og regelverket for konsekvensutgreiingar sikrar at ein i plansaker får brei medverknad i heile planprosessen. Gjennom høyring av planprogrammet er det høve til å påverke både kva spørsmål som er viktige, kva som bør utgreiast og korleis planprosessen fram til det endelege planforslaget med konsekvensutgreiing skal handsamast.

Vestland fylkeskommune og Sunnfjord kommune har som målsetting å gje god informasjon om planarbeidet og ynskjer å få til lokal medverknad i planarbeidet. Det er lagt opp til informasjonsmøte i samband med varsel om oppstart av planarbeidet og høyring av planprogram.

I samband med planoppstart vil vi bruke fylkeskommunen sitt Planforum til å diskutere planarbeidet med andre offentlege etatar.

I det vidare planarbeid legg ein opp til dialog med spesielt berørte partar. Det vil og bli informasjonsmøte under høyring av planforslaget (på slutten av 2022).

Informasjon om prosjektet og aktuelle dokument blir lagt ut på fylkeskommunen sine nettsider,
<https://www.vestlandfylke.no/>

Informasjon om prosjektet ligg og på kommunen sine nettsider,
<https://www.Sunnfjord.kommune.no/>

8 Handsaming av planprogrammet

8.1 Offentleg ettersyn

<<<fyllast inn i samband med slutthandsaming

8.2 Innkomne merknader

<<<fyllast inn i samband med slutthandsaming

8.3 Tilrådde merknader i planprogrammet

<<<fyllast inn i samband med slutthandsaming

9 Vedlegg

9.1 Vedlegg A, Silingsrapport – vedlegg til planprogram

