

Balestrand kommune

Kommunedelplan for Esefjorden

Oppdragsgiver
Oppdrag
Rapport type
Prosjektnr.
Dato

Balestrand kommune
Kommunedelplan for Esefjorden
KU - lokalt og regionalt næringsliv
16003
21.10.2016



Balestrand kommune | KU – lokalt- og regionalt næringsliv

Innhold:	side
1 Innledning	3
1.1 Bakgrunn	3
1.2 Mål for planarbeidet	3
1.3 Utredningskrav i planprogrammet	3
1.4 Metode	3
1.5 Avgrensning av analyseområdet	4
2 Føringer	5
2.1 Nasjonale føringer	5
2.2 Regionale føringer	5
2.3 Lokale føringer	5
3 Dagens situasjon	6
3.1 Geografisk plassering	6
3.2 Demografi og næringsliv	6
3.3 Kommunikasjon	8
3.4 Trafikk og vegstandard	8
4 Alternative traseer	10
4.1 Alternativ 0	10
4.2 Alternativ 1- Bru over Esefjorden	10
4.3 Alternativ 2 – Utbedring av dagens veg med tunnel som rassikring	11
5 Omfang	12
5.1 Transport for næringslivet	12
5.2 Inngrep i landskapet for reiselivet	13
6 Konsekvenser	14
7 Konklusjon	14

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

Kommunedelplan for Esefjorden er et rassikringsprosjekt, som har som mål å finne et sikkert alternativ til dagens rasutsatte veg rundt Esefjorden. Vegen er en del av fv 55 som knytter nordsiden av Sognefjorden sammen, og er viktig som både lokal og regional veg.

Balestrand kommunestyre har tidligere gitt sin tilslutning til en bruløsning over Esefjorden. I arbeidet med ny kommunedelplan er det i tillegg besluttet at en alternativ trase rundt Esefjorden skal utredes i planarbeidet. Dette for å gi et bedre beslutningsgrunnlag.

1.2 Mål for planarbeidet

Målet med planarbeidet er å avklare fremtidig vegløsning for fv 55 ved Esefjorden. Vegen er i dag rasutsatt. Planarbeidet tar utgangspunkt i kommunestyrevedtak i sak 5/13 den 18.04.2013. I vedtaket er bru vektlagt som løsning for å rassikre og utbedre vegen.

Det skal gjennom planprosessen også utredes et alternativ med opprusting av dagens trase og rassikring av fv 55 rundt Esefjorden. Dette for å bedre synliggjøre konsekvensene av tiltakene.

1.3 Utredningskrav i planprogrammet

Jf. planprogrammet for kommunedelplan Esefjorden skal følgende utredes med tanke på lokalt og regionalt næringsliv:

« Vurdering for lokalt og regionalt næringsliv

Vurdere konsekvensar for næringsliv

- Transportkostnader, transporttid, leveransetryggleik
- Konsekvensar av inngrep i landskapet for næringslivet»

1.4 Metode

Det er ikke utarbeidet en eksakt metode eller krav til innhold til en analyse av lokalt- og regionalt næringsliv, men Statens vegvesen sin håndbok V712 om konsekvensanalyser gir noen føringer. Disse føringene er lagt til grunn i denne utredningen.

Utredningen vil redegjøre for sannsynlige konsekvenser ved valg av ulike alternativ.

1.5 Avgrensning av analyseområdet

Utredningen har to formål. Det ene er å vurdere lokale konsekvenser, det andre er å vurdere regionale konsekvenser. De lokale konsekvensene er i denne utredningen begrenset til Balestrand kommune, og da spesielt bygdene og bebyggelsen ved Esefjorden.



Figur 1: Figuren viser en grov avgrensning av lokalområdet i konsekvensutredningen. Kart fra fylkesatlas.no

De regionale konsekvensene er knyttet til rv/fv 55 som hovedveg på nordsiden av Sognefjorden. Både med tanke på at vegen knytter de større tettstedene sammen, men også med tanke på at vegen er transportåre for næringsliv og turisme. Fv 55 knytter seg også til viktige hovedårer som E39. I sommerhalvåret er også Sognefjellet åpent for trafikk, og knytter Sogn sammen med Gudbrandsdalen.



Figur 2: Figuren viser rv/fv 55 sin utstrekning. Vegen er den viktigste ferdselsåren på nordsiden av Sognefjorden. Kart fra fylkesatlas.no

2 Føringer

2.1 Nasjonale føringer

Regjeringen har fastsatt tre overordnede mål for transportpolitikken:

- Bedre fremkommelighet for personer og gods i hele landet
- Redusere trafikkulykkene i tråd med nullvisjonen
- Redusere klimagassutslippene i tråd med en omstilling mot et lavutslippssamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvenser

I kommende nasjonal transportplan 2018-2029 trekkes rv 55 frem som en viktig korridor tilknyttet E39, og beskrives som viktig for både næringslivet og turisme.

2.2 Regionale føringer

I delutredninger for regional transportplan 2014-2023 er det definert følgende mål for utvikling av fv 55:

- Vegen skal gjennom god fremkommelighet og reduserte avstandskostnader tene næringslivet og bosetningen ved å knytte felles bo- og arbeidsområder tettere sammen.
- Ulykkesfrekvensen skal reduseres med særlig fokus på utforkjøringsulykker.
- Fremkommeligheten skal utbedres gjennom utvikling mot vegnormalstandard
- Gående og syklende skal sikres et tilbud
- Forfallet på vegen og i tunnelene må reduseres.

Regional transportplan er under revidering. Ut fra planprogrammet er det lite som tyder på at målene for utviklingen av fv 55 i stor grad vil endre seg.

Det må også påpekes at Fv 55 mellom Balestrand og Dragsvik er en del av nasjonal turistveg over Gaularfjellet.

2.3 Lokale føringer

Balestrand kommunestyre behandlet saken «strategivalg for Fv 55 Esefjorden» den 18.04.2013. Følgende ble enstemmig vedtatt:

«Balestrand kommune vel som strategi for framtidig opprusting av Fv. 55 Esefjorden at det vert vald ei løysning med bru over Esefjorden for å rassikre og utbetre vegen.

Eit slikt strategival er gjort med grunnlag i Fylkesveg 55 Sognefjellet – Vadheim overordna utgreiing, Statens vegvesen, desember 2012 som viser at det er sannsynleg at ei bru er rimlegare enn berre eit tradisjonelt rassikringstiltak med tunnel i Kjenneskreda og Hølskreda, og heilt sikkert rimlegare enn rassikring og vegutbedtring rundt fjorden samla.

Utgreiinga viser også at løysningar for rassikring og vegutbetring truleg vil få store og nye inngrep i strandsone og med dette også i landskapsbiletet i området Esebotn-Bekkaviki.

Balestrand kommune skal jobbe aktivt for å få rassikring og vegutbetring inn i Regional transportplan (RTP) for Sogn og Fjordane 2014-2023. det skal vidare bli sett i gang eit arbeid med ein kommunedelplan for Esefjorden. eit slikt arbeid vert å forankre i kommunal planstrategi.

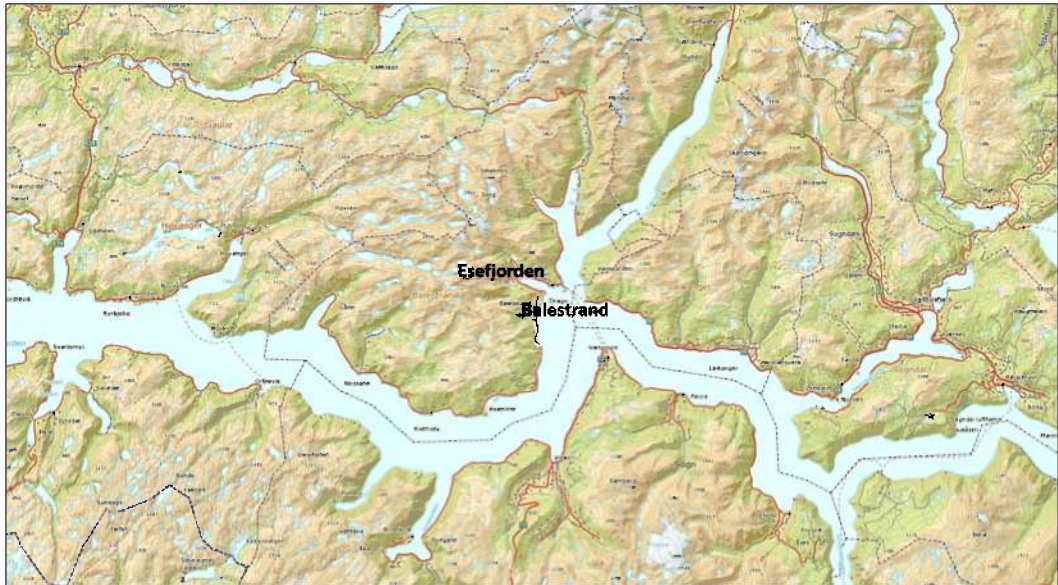
Arbeidet skal ta utgangspunkt i gjeldande kommuneplan, arealdelen og Statens vegvesen si overordna utgreiing av Fv. 55. Sognefjellet – Vadheim, desember 2012.»

3 Dagens situasjon

3.1 Geografisk plassering

Balestrand ligger på nordsiden av Sognefjorden og grenser til Høyanger i vest og Leikanger i øst. Fra Leikanger er det relativt kort veg videre til Sogndal.

I sør grenser Balestrand til Vik. Førde ligger nordvest for Balestrand, kjøreavstanden er i underkant av to timer eller om lag 10 mil. I luftavstand er derimot avstanden bare 50 km.



Figur 3: Esefjorden er en liten fjordarm til Sognefjorden. Kart fra fylkesatlas.no

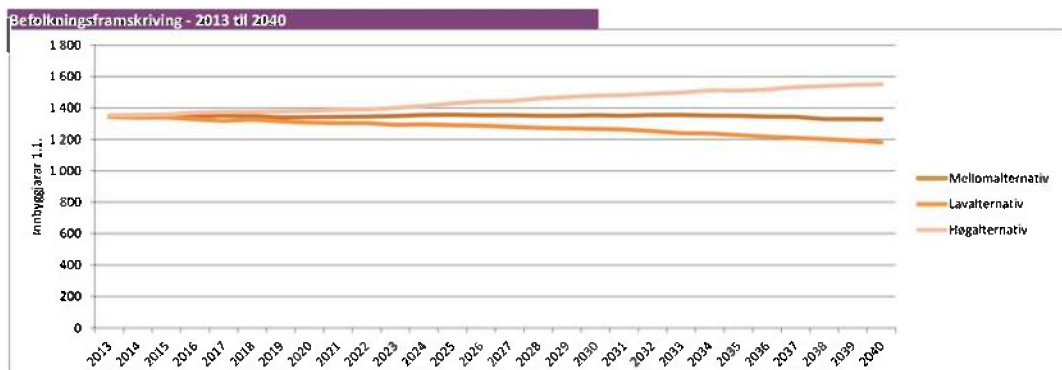
Sogn og Fjordane med sitt fjordlandskap og bratte fjell, er krevende med tanke på gode samferdsels- og kommunikasjonsløsninger.

3.2 Demografi og næringsliv

Balestrand hadde lenge et stabilt folketall. Den nasjonale trenden i senere tid har vært sentralisering. Dette er også synlig i nyere tall for befolkningsutvikling i Balestrand.

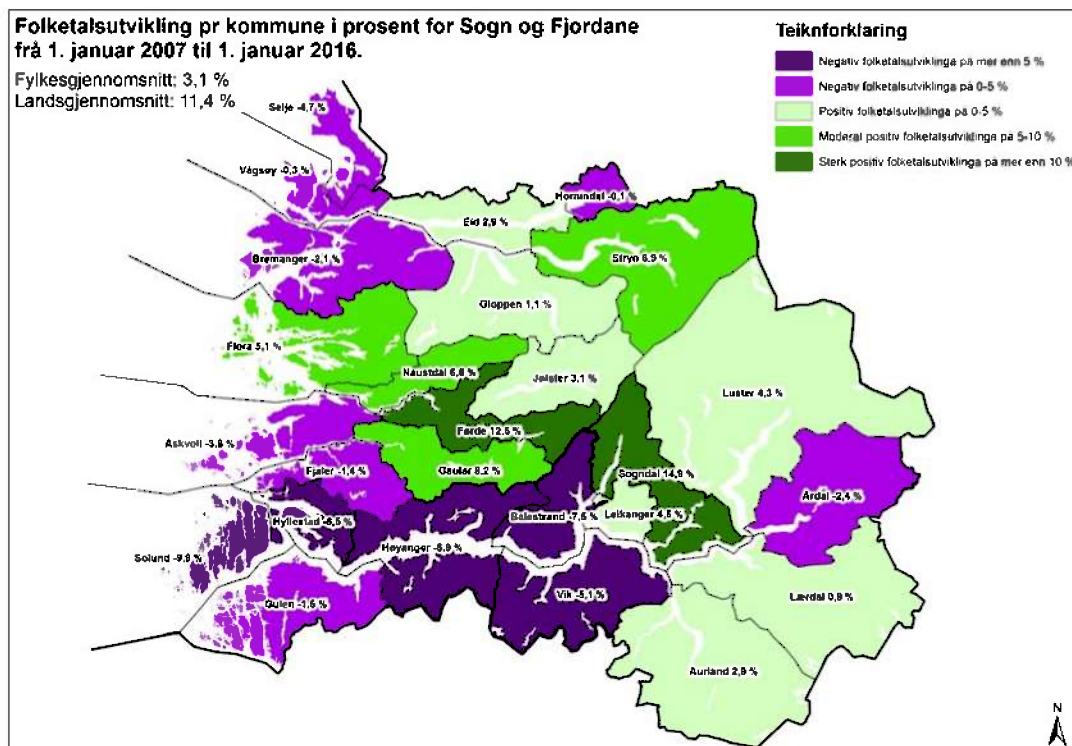
I 2015 hadde Balestrand kommune 1304 innbyggere (ssb) mot 1513 i år 2000. Prognoser for middel vekst anslår en svak nedgang i årene frem mot 2040.

Nedgangen i folketallet virker å være større i de små bygdene enn i Balestrand tettsted.



Figur 4: Prognoser for folketallet frem mot 2040 (regjeringen.no)

Den negative trenden kan man se igjen i flere kommuner i Sogn og Fjordane, men det er også kommuner som opplever en vekst. Dette gjelder spesielt Sogndal og Førde.



Figur 5: Kartet viser folketalsutviklingen i kommunene i Sogn og Fjordane. Kilde: www.sjf.no/folketalsutvikling

Balestrand har forholdsvis mye utpendling fra kommunen. Jf fylkestatistikken er det 184 personer som pendler ut og 45 personer som pendler inn til kommunen. Blant annet er det en del pendling til Høyanger, men også til fylkesadministrasjonen i Leikanger. Sogndal og Førde er de kommunene med størst innpendingling.

Balestrand kommune er det største arbeidsgiveren internt i kommunen. Mens landbruk og reiseliv tradisjonelt har vært regnet som de viktigste næringene. Landbruket har hatt en tilbakegang, og i dag er dette kun en tilleggsnæring for de fleste. Reiselivsnæringen har derimot vært stabil og turisttrafikken er stor.



Figur 6: Det vestnorske fjordlandskapet er et attraktivt turistmål og turisme har lenge vært en viktig næring for Balestrand. Foto: Nordplan AS



Figur 7: Landbruk har lenge vært ansett som en viktig næring i Balestrand kommune. I dag er dette for de fleste bønder kun en binæring, og kulturlandskapet bærer stedvis preg av dette. Bildet er fra nordsiden av Esefjorden. Foto: Nordplan AS

Kommunene har hatt svært lav arbeidsledighet, men er sårbar i forhold til konjunktursvingninger. Både med tanke på utpendling til industriarbeidsplasser i Høyanger, men også i forhold til reiselivet.

3.3 Kommunikasjon

Fv 55 knytter Leikanger, Balestrand og Høyanger sammen. Fra Balestrand er det fergeforbindelse østover mellom Dragsvik og Hella. Fra Dragsvik er det også fergeforbindelse sørover til Vangsnes og Vik.

Det er både buss og hurtigbåttilbud som knytter regionen sammen, men tilbudet er begrenset. Bilen er derfor et viktig transportmiddel i den daglig kommunikasjonen.

Både personbiltrafikk, kollektivtrafikk og næringstransporten er avhengig av et velfungerende vegnett.

I perioder når Esefjorden er stengt på grunn av ras, legges fergerutene fra Dragsvik om slik at Balestrand får eget anløp.

3.4 Trafikk og vegstandard

Vegen rundt Esefjorden har dårlig standard. Vegen mangler midtlinje, har smale skuldre og stedvis en kurvatur som ikke tilfredstiller dagens krav. Fartsgrensen er 80 km/t, men trafikken holder normalt lavere hastighet.



Figur 8: Dagens veg rundt Esefjorden er både smal og uoversiktlig. Vegen tilfredstiller ikke dagens krav til geometri. Foto: Nordplan AS



Figur 9: Det er trangt om plassen når to store kjøretøy møtes langs dagens veg rundt Esefjorden. Foto: Nordplan AS

Standarden på det øvrige vegnettet i regionen er varierende, men Fv 55 har nesten gjennomgående en lavere standard enn hva som er anbefalt i håndbøkene til Statens vegvesen. Trafikkmengden er relativt lav. Fra Balestrand og i retning Høyanger er tungtrafikkandelen 15 %, mens den i retning Leikanger er 13 % (NVDB). Dette er en høy tungtrafikkandel, men utgjør likevel ikke så mange kjøretøy på grunn av en lav årsdøgntrafikk (ÅDT). En relativt liten reduksjon eller økning i personbiltrafikk vil dermed utgjøre store forskjeller på andelen av ulike typer kjøretøy.

Det er om lag en ÅDT på 650 rundt Esefjorden i dag.

Fv 55 mellom Balestrand og Dragsvik er en del av den nasjonale turistvegen over Gaularfjellet. Gaularfjellet er 1 av totalt 18 turistvegprosjekt som Statens vegvesen har satset på. De 18 ulike strekningene er utvalgt med bakgrunn i at de skal variere fra hverandre og går gjennom landskap med unike naturkvaliteter. Strekingen skal være et godt alternativ til hovedvegen, og kjøreturen i seg selv skal være en god opplevelse. (www.nasjonaleturistveger.no)

4 Alternative traseer

4.1 Alternativ 0

0-alternativet sammenfaller med dagens situasjon. I 0-alternativet foreligger det ingen planer om utbedring av veien.

Dagens situasjon (0-alternativet) er det alternativet de to andre tiltakene vurderes opp mot.



Figur 10: 0-alternativet tilsvarer dagens situasjon. Den gule linjen viser dagens veg. Kart: vegvesen.no/vegkart

4.2 Alternativ 1- Bru over Esefjorden

Bru -alternativet vil ikke berøre den indre delen av Esefjorden fysisk. Alternativet vil sikre trafikantene et raskere vegalternativ, samt redusere reiseavstand.

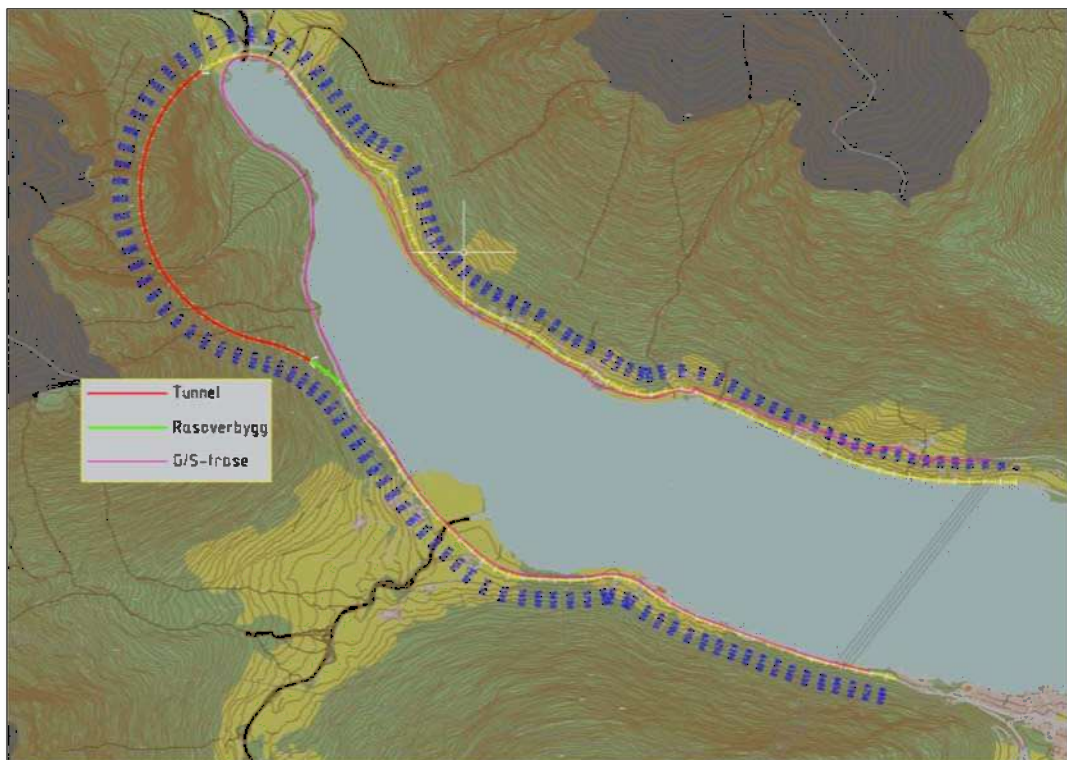
Bru-alternativet vil sikre en veg som tilfredstiller vegnormalene. Det vil også være egne løsninger for gående og syklende langs brua/strekningen. I tillegg vil trafikken rundt Esefjorden reduseres. Dermed vil dagens vegstrekning også kunne bli mer attraktiv for gående og syklende.

Ved etablering av bru vil dagens veg bli liggende som den er, og vil betjene bebyggelsen langs Esefjorden.



Figur 12: Alternativ 1. figuren viser brua sin kurvatur, samt terrengutslag og fyllinger ved ilandføring. Illustrasjon: Reinertsen AS

4.3 Alternativ 2 – Utbedring av dagens veg med tunnel som rassikring



Figur 11: Alternativ 2- utbedring av veg med lang tunnel og rasoverbygg. Illustrasjon: Reinertsen AS

Alternativet legger opp til en utbedring av dagens veg til vegnormalstandard. Videre legges det opp til tunnel som rassikring på sydsiden av Esefjorden.

Ved valg av dette alternativet vil trafikantene unngå stenging som følge av ras og en høyere vegstandard vil gi en tryggere veg med tanke på ulykker. Det legges også opp til å etablere eget nett for gående og syklende. Delvis vil gang- og sykkelnettet være knyttet til eksisterende veger og delvis vil det kreve nybygging.

5 Omfang

5.1 Transport for næringslivet

Transportkostnader og leveransesikkerhet

I alternativ 0 vil transportkostnadene forbli som i dag. Dette innebærer kostnader knyttet til drivstofforbruk og reisetid. Rassituasjonen skaper usikkerhet. En slik usikkerhet kan påvirke valg av reiseveg, men i dette tilfellet finnes det for næringstransport og bosatte ingen reelle alternative ruter. Det er også knyttet kostnader til ventetid ved rashendelser, etablering av midlertidig fergesamband og i enkelte situasjoner endret rutevalg.



Figur 13 og 14: Tradisjonelle rassikringstiltak på Fv. 13 langs Vetlefjorden i Balestrand kommune. For Esefjorden er det foreslått rassikring gjennom tunell i fast fjell eller bru over fjorden. Foto: Nordplan AS

For alternativ 2 vil reiseavstanden forbli omtrent som i dag, men vegen vil være skjermet fra de mest utsatte rasområdene. Dette skaper forutsigbarhet og reduserer faren for stengte veger. Ved valg av alternativ 1 som er en bruløsning over ytre del av Esefjorden, så vil reiseavstanden reduseres. Dette påvirker drivstoff-forbruket og reisetid. Videre vil alternativet i likhet med alternativ 2 skape en mer forutsigbar situasjon for trafikantene, og faren for skredstengte veger reduseres. Både alternativ 1 og 2 vil bedre leveransesikkerheten. Det forventes ikke å være noen vesentlig forskjell mellom disse to alternativene, og de vil begge bedre situasjonen i forhold til i dag.

Reiseavstand

I dag er det i overkant av 10 km fra Dragsvik til Balestrand sentrum. Ved valg av alternativ 1 så vil kjørelengden være omtrent som i dag, men med høyere vegstandard forventes gjennomsnittshastigheten å kunne øke noe.

En bruløsning vil mer en halvere kjørelengde og vil gi en innsparing på reisetiden på flere minutter. Dette kan synes lite, men ved å gjøre flere slike innsparinger på hele fv 55 så vil det utgjøre en betydelig forskjell regionalt. Et bru alternativ vil også ha stor betydning for reisetiden mellom Tjugum og Balestrand for alternative transportmidler til bilen. En bruløsning vil blant annet føre til en akseptabel sykkelavstand mellom Balestrand tettsted og Tjugum.

5.2 Inngrep i landskapet for reiselivet

Balestrand som destinasjon

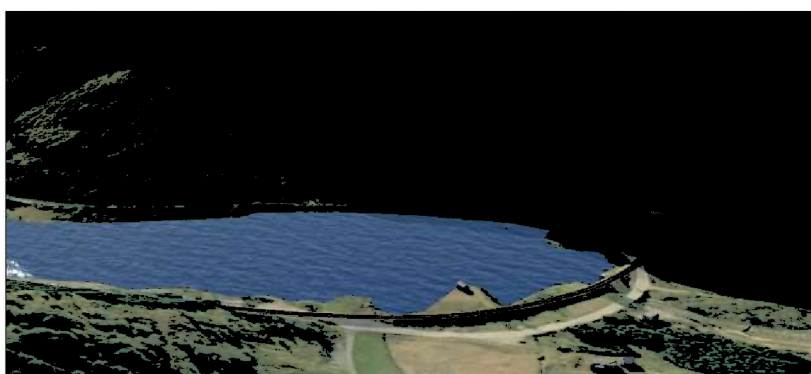
De norske fjordene er unike i internasjonal sammenheng. Fjordene, og da spesielt de langs vestlandet har vært et viktig destinasjonsmål for turister og norsk reiseliv.

Balestrand har lange tradisjoner for turisme. Tradisjonen strekker seg tilbake til midten av 1800-tallet. Turisme er i dag regnet som en av de viktigste næringene i Balestrand kommune.

Balestrand reklamerer med turer i fjell og landskap rundt om i kommunen og nærområdet. Kulturelle vandringer og tilbud i Balestrand sentrum og fjordcruise på Fjærlandsfjorden, for å nevne noe. Balestrand er også et godt utgangspunkt for lengre dagsturer i regionen.



Figur 15: En bru over Esefjorden vil påvirke det overordnede landskapet, men vil i mindre grad føre til inngrep i landarealene. Høyde og utforming av brua vil ha betydning for i hvor stor grad den påvirker opplevelsen av landskapet. Illustrasjon: Nordplan AS



Figur 16: En utbedring av dagens trase med tunnel som rassikring vil føre til større terrengutslag, og vil kunne endre karakteren av nærmiljø og kulturlandskap langs Esefjorden, men vil i mindre grad ha betydning for opplevelsen av det overordnede landskapsrommet. Illustrasjon: Nordplan AS

De to alternativene vil i hovedsak ha innvirkning på hvordan turister opplever landskapet. En bru vil prege det overordnede fjordlandskapet, mens en utbedring av vegen vil redusere kvaliteter ved det autentiske kulturlandskapet og bebyggelsen langs fjorden. Alternativene vil i liten grad påvirke tilgjengeligheten til viktig destinasjonsmål. Dette uavhengig av transportmiddelvalg.

6 Konsekvenser

For alternativ 0 i denne utredningen vil vegen og landskapet bli liggende som i dag. Men både alternativ 1 og 2 vil medføre landskapsinngrep som til en viss grad vil endre opplevelsen av landskapet rundt Esefjorden.

Alternativ 2 vil i stor grad følge dagens trase. Likevel vil behovet for oppgradering til akseptabel vegstandard kreve mye areal, i tillegg vil også egne løsninger for gående og syklende kreve ytterligere areal. Sistnevnte gjelder spesielt for strekningen mellom Esebotn og Bakkeviki. Det skrående terrenget gjør at eventuelle terrengutslag som følge av breddeutvidelse vil kunne bli omfattende. Dette vil få konsekvenser for kulturlandskapet rundt Esefjorden, men vil i mindre grad påvirke det overordnede landskapet. Deler av strekningen vil også gå i tunnel. Tunneler anses å ha en negativ virkning på opplevelsen av et område.

Ved å etablere en bru vil det autentiske kulturlandskapet i liten grad være berørt. En bru vil først og fremst påvirke det overordnede landskapet. Hvor synlig en slik løsning vil være, avhenger av høyden på brua og designtil brua.

Både alternativ 1 og 2 representerer en endring av landskapet. Det virker ikke å være klare fordeler eller ulemper ved valg av det ene eller andre alternativet. Ingen av alternativene vil redusere tilgjengeligheten til viktige destinasjonsmål for turister.

For næringstransporten vil både alternativ 1 og 2 gi en rassikker veg. Dette er positivt for varetransport og leveransesikkerheten. Det skaper også forutsigbarhet for den øvrige nærings- og persontransporten.

En utbedring av dagens veg med tunnel som rassikring vil gi omtrent den samme reiseavstanden som i dag, men en utbedret veggeomerti vil kunne gi noe økt hastighet. Brualternativet vil derimot redusere reiseavstanden betydelig. Dette alternativet vil også knytte tettstedene Tjugum og Balestrand nærmere sammen.

7 Konklusjon

Når det gjelder transport knyttet til næringslivet, så fremstår alternativ 1 som det beste alternativet. Dette sikrer en rassikker veg med de følger det har, og reduserer reisetiden for både den lokale og regionale trafikken.

Det er utfordrende å peke på konsekvenser for reiselivet. Begge utbyggingsalternativene vil få betydning for landskapsopplevelsen. Ingen av alternativene vil påvirke tilgjengeligheten til viktige destinasjonsmål i området.

Totalt sett virker en bruløsning å være det beste alternativet. Alternativet gir en trygg veg, reduserer reisetid og reiseavstand, og danner en ny ferdssåre som knytter regionen og områder lokalt tettere sammen. Med en utforming som legger vekt på god estetikk så vil landskapsvirkningen av en bru ansees som akseptabel.

Alternativ 1 – bruløsning er det anbefalte alternativet.

