

Merknadsskjema – Offentleg ettersyn

Plannamn:	Fv. 55 Bru over Esefjorden
Arealplan-ID:	464101401_20190103
Arkivsaknr.:	VLFK 2022/366
Utarbeidd av:	VLFK
Sist revidert:	09.01.2024

Nr.	Avsendar	Hovudpunkt i merknad/uttale	Forslagsstillers kommentar	Endringar		
				Kart	Føresegner	Plan-omtale
	<u>Private merknader:</u>					
1	Dagfinn Hopsdal, 310/5, 30.06.2023	<p>Hans eigedom er direkte berørt av reguleringsplanutkastet. Etter flytting av brua nærare Balestrand våren 2021 blir det lagt opp til innløyasing av eigedomen. Da det vil gå mange år før Vestland fylkeskommune vil vite om bruprojektet er gjennomførbart vil situasjonen som eigar av eigedomen vere uavklart. Da Regional Transportplan nemner dette tiltaket berre som eitt av fleire aktuelle skredsikringstiltak i perioden 2027-33 er det uforståeleg at ein vel å leggje fram detaljreguleringsplanen allereie no. De ber fylkeskommunen om å revurdere planutkastet og førebu ein meir skånsam reguleringsplan for rassikring nærare eit realistisk tidspunkt for igangsetjing.</p> <p>Om Sogndal kommune vedtek planutkastet vil det ha dramatiske konsekvensar for bruksverdien av eigedomen. Dei kan verken oppgradere eigedomen eller søke etter ein fullverdig ertstatningseigedom. Familien har hatt eit nært forhold til eigedomen gjennom tre generasjonar, og det er meningslaust om eigedomen må vike plass for ein overdimensjonert brukonstruksjon i dette fredede bustadområdet. De har konkrete planar for oppgradering av både hus og uteområde, men planutkastet set ein stoppar for desse planane. At det i mange år vil vere usikkerheit rundt bruprojektet vil i seg sjølv ha negative konsekvensar for alle med tilhøyrighet til det aktuelle området.</p>	<p>Eigedomen 310/5, Balestrandvegen 4, er set av som bustadområde i kommunedelplan. Eigedomen har i dag m.a. eit eldre bustadhus og er nytta som fritidseigedom. Det stemmer at eigedomen er direkte berørt, og at planutkastet legg opp til innløyasing av eigedomen.</p> <p>Vi er samde i at det er uheldig for eigarane at det er uklart når brua skal byggjast, det vanskeleggjer utnytting av eigedomen. For denne eigedomen vil og nokre utbetringar vere avgrensa av at store delar av eigedomen er omfatta av faresoner for skred. Vi har valt å leggje fram planen til vedtak, da vi reknar med at byggjastart vil bli i løpet av dei næraste åra. Seinast i 2033, truleg ein del år tidlegare.</p> <p>At ei bru over Esefjorden kan inngå som eit skredsikringstiltak vart avklart med Statens vegvesen og Sogn og Fjordane fylkeskommune i samband med kommunedelplanen. Brua vart valt som løysing ut frå ei totalvurdering der mange fagtema vart vurdert. Det er ikkje gode løysingar som er vesentleg mindre kostbare enn ei bru (kostnadene for andre alternativ har og auka dei seinaste åra), og her er det ikkje motsetnad mellom skredsikring og køyretid. Brua gir best skredsikring (sikrar fleire skredpunkt enn dei høgast prioriterte på sørsida inn mot Esebotn), og gir samtidig kortast køyretid. Ei bru over Esefjorden gir dermed fleire positive konsekvensar i tillegg til skredsikring, ein knyt bygdene nord for Esefjorden nærare til Balestrand sentrum og gir eit godt gang- og sykkeltilbod frå Balestrand til bustadfeltet nord for fjorden.</p>			

		<p>De meiner det er påfallande at plan for bru over Esefjorden blir karakterisert og for søkt finansiert som eit skredsikringstiltak. De meiner det lokale fleirtalsvedtaket i Balestrand kommunestyre ber meir preg av eit vedtak for bru. No er det opp til kommunestyret i Sogndal å ta ny stilling til bru over Esefjorden. De oppmodar Sogndal kommunestyre og planleggjarane i Vestland fylkeskommune om å vere sitt ansvar bevisst og ikkje la eit fleirtalsvedtak i Balestrand kommune overstyre planprosessen. De håper dagens lokalpolitikarar i Sogndal vil revurdere heile prosjektet i lys av dei alvorlege konsekvensar bruprojektet vil gje for det unike kulturlandskapet i Esefjorden.</p> <p>Kostnadene er estimert til om lag 800 mill. 2021-kr, og oppgradert til dagens prisnivå vil det koste over ein milliard kroner. Med ein byggestart på tre år frå ein eventuell oppstart om 5 – 6 år er det umogleg å talfeste kva sluttrekninga vil bli, det er observert enorme kostnadsaukar og budsjettoverskridingar i ein rekka andre veg- og tunnelprosjekt dei seinare åra.</p> <p>På fylkesnivå bør rassikring sjølvstapt bli prioritert framfor køyretid, noko som og bør gjelde for utbetring av vegen rundt Esefjorden. Om kostnadsoverslaga er urealistiske kan heile prosjektet stoppe opp. Om bru og dei omfattande landskapsinngrepa skulle bli ein realitet om 8 – 10 år vil det for all framtid bli ståande som ikkje reparerbare sår i det historiske kulturlandskapet. Det er ein kostnad som vil hefte ved dagens beslutningstakarar.</p>				
2	Astrid Feidje og Kjell Ove Baug, 310/126, 26.06.2023	<p>Dei er eigarar av 310/126, eigedomen som vil bli mest berørt av denne reguleringsplanen, som vil rasere Esefjorden sitt unike fjordlandskap, sikring av vegen kan gjerast på ein meir skånsam måte enn med bru.</p> <p>Dei har no allereie i fleire år levd med uvissa om dei mister hus og heim. Dette er ein belastande livssituasjon. Om planen blir vedteken kan det gå mange år før den blir realisert, om den i det heile blir realisert. At det blir lagt band på eigedomar i årevis er eit stort problem for dei det gjeld. Dei har lagt ned betydelege mengder tid, sjel og pengar på denne eigedomen. Dei har ikkje møtt</p>	<p>Dei er eigarar av ein bustadeigedom som vil bli innløyst som følge av planutkastet, og som og ville vorte innløyst ved ei utbygging i samsvar med kommunedelplanen. Vi er klar over at dette er ein alvorleg situasjon for grunneigarane, spesielt i dette området der det er få alternative bustader eller tomter.</p> <p>Uvissa rundt gjennomføringa vil bli redusert om reguleringsplanen blir vedteken. Ut frå Regional Transportplan er det gitt sterke signal om at brua kan bli bygd seinast med byggjestart i 2033, truleg noko før det.</p> <p>Sjølv om det er Sogndal kommune som vedtek planen er det tiltakshavar Vestland fylkeskommune som er ansvarlege for å finne ei løysing for grunneigarane. Vi vil gå i dialog med grunneigarane for å prøve å finne ei løysing om planen blir vedteken. Når det gjeld utvikling og vidare bruk</p>			

		<p>noko engasjement frå Sogndal kommune si side.</p> <p>Dei ser med stor uro på framtida. Dei vil ha dette hengande over seg i årevis, ei fullverdig erstatning er ikkje tilgjengeleg før prosjektet blir realisert. Det handlar om forutsigbarheit i liva deira.</p> <p>Om reguleringsplanen blir vedteken forventar dei at Sogndal kommune og Vestland fylkeskommune tek ansvar for å finne ei løysing.</p>	<p>av denne eigedomen er det elles og restriksjonar som følgje av at eigedomen ligg i faresoner for skred.</p> <p>Vi er ikkje samde i at brua vil rasere fjordlandskapet. Ei bru vart vald i kommunedelplanen der mange fagtema var vurderte, og vil og ha mange positive effektar i tillegg til skredsikring. I det vidare arbeid vil det bli lagt stor vekt på utforming av brua og vegar slik at dei negative verknadene for landskapet blir så små som mogleg. Valt plassering av brua gir eit godt utgangspunkt for dette.</p>			
3	Ole Johnny Grøneng, 317/6	<p>Han har ein punktvis merknad knytt til sin eigedom rett ved brua på nordsida av Esefjorden:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Planframlegget gir ei rekke ulemper, skader og betydeleg redusert verdi av eigedomen. I tillegg til punkta under skal det kompenseras betydeleg økonomisk når ein får eit slikt øydeleggjande byggverk innpå seg. 2. At vegen blir heva og flytta nærare huset går ut over sikkerheita for små og store brukarar av utearealet. Fartsgrense gjennom eigedomen må setjast til 30 km/t. 3. Huset må vere ferdig skjerma mot støy og lyssjikaner før bygging av brua startar. I byggeperioden vil dei få svevestøv og skit inn mot huset. 4. På teikningar ligg ikkje vegen opp mot huset inne. De kan ikkje ha køyreveg som er smalare enn i dag opp mot huset. 5. Det er planlagt 2 private og 2 offentlege parkeringsplassar. De har i dag eit område der det er plass til 10 bilar om ein parkerer tett. De treng denne plassen i mange kortare og lengre periodar gjennom året. Å blande offentleg og privat parkering er oppskrifta på konflikt. Deira plassar kan vere tekne når dei kjem heim, eller gjort utilgjengelege. Garasje må på plass. Ansvar for vedlikehald og brøyting? Lag dei offentlege parkeringsplassane ved busslommene. 6. Eigedomen mista naust og systove ved sjøen og verdifull strandsone med flott steinmur da fv. 55 vart bygd seint på 60-talet. Ved bygging av veg i 	<p>Vi kommenter og punktvis:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Arealinngrep og andre ulemper vil bli vurdert i grunnervervet i tråd med gjeldande reglar. 2. Trafikkmengda forbi eigedomen vil gå betydeleg ned etter at brua blir bygd. Da det er eit kryss vil fartsnivået vere lågt. 3. Eigedomen er med på støykartet, og viser at støynivået ligg godt under kravet for støyskjerming. I byggeperioden vil det bli lagt vekt på å redusere omfang av støv etc. 4. I dag er det ein bratt og smal veg opp til huset som i liten grad blir brukt som tilkomst med bil. Ein veg nokolunde som i dag er det lagt til rette for i planutkastet. Vi tek merkningen til følgje, og vil endre utforminga i plankartet og formulering i føresegnar slik at det går betre fram at standard skal vere minimum som i dag, og slik at løysinga er litt meir fleksibel på kor tilkomsten kan byggjast. Føresegningsområde #12 blir utvida og vi legg inn ei avkøyringsplass. Formuleringa for føresegningsområde #12 i føresegnene pkt. 5.2.c blir endra til «<i>Innanfor område merka #12 skal det byggast ein køyrbar tilkomst med minimum same standard som i dag</i>». 5. Arealet på naboeigedomen som dei dag nyttar til m.a. parkering er nok noko større enn det planutkastet legg opp til. Det er i dag ingen bygningar i området, og vi vil i planutkastet ikkje leggje til rette for dette ut mot Esefjorden. Vi tek merkningen om parkeringsplassar delvis til følgje. Vi justerer grensene for føresegningsområde merka #11 knytt til parkering, slik at arealet er like stort som i dag. For offentleg parkering i samband med turgåing etc. opprettar vi 4 parkeringsplassar langs den kommunale vegen. Vi endrar ordlyden for føresegningsområde merka #11 slik at den blir lydande: «<i>Innanfor område merka #11 skal det leggjast til rette for tilkomst og min. to parkeringsplassar for eigedomen 317/6.</i>» Dette arealet skal skiltast som privat område. 6. Jf. pkt. 5 vil vi ikkje leggje til rette for bygningar i dette området ut mot Esefjorden. Om nedlagt fylkesveg vert utbetra forbi eigedomen vil vi reetablere steinmurar ut mot fjorden om nødvendig. Grensa mellom fylkesvegen og 317/6 går i dag nesten i fjordkanten, og området er regulert til «Anna vegggrunn». 	X	X (5.2.c)	
				X	X (5.2 b) Nytt pkt. 3.2.9	Justert ordlyd kap. 6.5 og 7.4

		<p>strandsona må ein behalde steinmur, og som kompensasjon byggjast eit kombinert naust med brygge der dei parkerer i dag. Naustet kan byggjast lik systova som vart reven. Denne systova var eit flott bygg som må kome attende til eigedomen. Bygget var i to etasjar, og det kan lagast garasje i øvre plan.</p> <ol style="list-style-type: none"> Støykartet byggjer på feil grunnlag, og hans eigedom er ikkje med. Støykartet tek ikkje høgde for støyen frå den nye brua når bilar, lastebilar og bussar akselerer opp mot midten av brua. Støyen vil bli verre når asfalt/underlag blir slitt. Huset vil få ein lys-støy som dei ikkje har i dag. Trafikken i begge retningar vil gjennomlyse opphaldsrommet, og bli ei plage. De har eit epletre og mykje blomster og planter langs vegen opp mot huset. Disse må ivaretakast. Ny veg er planlagt oppå septiktank til huset. Ny løysing må på plass. <p>Han er stor motstandar av denne brua, og støtter synet med at den blir eit gigantisk stort, stygt sår i det flotte naturlandskapet som Esefjorden er.</p>	<ol style="list-style-type: none"> Eigedomen er med på støykartet, og viser at støynivået ligg godt under kravet for støyskjerming. Støykartet er utarbeida i tråd med gjeldande reglar. Akselerasjon og nedbremsing ligg i tråd med dette ikkje inne i berekningane, men på den andre sida er det berekna støy ut frå fartsgrensa på 60 km/t, fartsnivået vil vere lågare i denne kurva/kryssområdet. Stigninga på brua er det tatt omsyn til i berekningane. Støykartet viser som nemnt eit støynivå ved bustaden som er godt under nivået som løyser ut krav til støyskjerming. Brua vil flytte store delar av trafikken lengre vekk frå bustadhuset, slik at støynivået ved bustaden vil truleg gå ned som følgje av tiltaket. Ut frå retningar vegen og brua har inn mot denne eigedomen kan vi ikkje sjå at lysforureing frå trafikken inn i bustaden er ei reell problemstilling. Ved vidare detaljprosjektering vi prøve å redusere inngrepa i hagen opp mot huset så mykje som mogleg. Erstatning for tre og plantar vil bli vurdert i grunnervervet. Merknaden blir tatt til følgje, om det blir inngrep i septiktank vil denne bli erstatta. <p>Vi viser til at bruløysinga vart vald i kommunedelplanen av omsyn til mange fagtema, m.a. landskap. I tillegg til skredsikring har ei bru over Esefjorden mange positive effektar, ein knyt m.a. bygdene nord for fjorden nærare til Balestrand.</p>			
4	Erna Gjerde og Leif Erik Hagen, 318/1, 30.06.2023	<p>Dei er eigarar av eigedomen 318/1 på nordsida av Esefjorden og har desse innspel:</p> <ol style="list-style-type: none"> Plassering 2C er ugunstig for deira eigedom. Alternative plasseringar må vurderast nøye for å minimere konsekvensane for eigedomen. Støyproblematikken er av utbyggjar berekna som marginal. og det er ikkje planlagt støyreducerande tiltak. De er usamde i denne vurderinga, spesielt sidan materialval og design for brua enno ikkje er avklart. De ber om at støyproblematikken blir grundig undersøkt og at tiltak mot støy blir gjennomført. De ønskjer at avkøyringa til eigedomen blir grundig avklart og dokumentert gjennom detaljerte teikningar. Det er avgjerande at de får tydeleg informasjon om tilgang til og bruk av eigedomen i byggeperioden og etter 	<p>Vi kommenter og denne punktvis:</p> <ol style="list-style-type: none"> Plassering 2C er valt ut frå ei totalvurdering der det m.a .er lagt vekt på at brua og veganlegget skal gli bra inn i landskapet. Men plasseringa gjer at det blir inngrep noko lengre inn på eigedomen 318/1. Inngrepa er avgrensa til området vest for avkøyringa opp til bygningane. Støyberekningane er utført i tråd med gjeldande reglar, og viser at bustaden på 318/1 ligg godt utanfor støysona, og soleis har eit støynivå godt under det som utløyser krav til støytiltak. Materialval og design på brua vil i svært liten grad verke inn på støynivået. Avkøyringa opp til huset vil i svært liten grad bli endra som følgje av tiltaket, kanskje ikkje i det heile. Eigedomen skal ha tilkomst i heile anleggsperioden. Planen legg ikkje opp til endringar på fjordsida av fv. 55 i dette området. For å sikre grunneigar tilkomst til arealet som i dag (opning i rekkverk) legg vi inn i plankartet eit nytt føresegningsområde #13 i området, og legg inn eit nytt pkt. 5.2.d i føresegnene: «Innanfor området merka #13 skal det vere ein gangtilkomst ut mot fjorden som i dag». Jfr. merknad nr 3 er dette kommentert og frå brukarane av 	X	X (nytt pkt. 5.2.d)	

		<p>slutføring.</p> <ol style="list-style-type: none"> 4. Det er ein føresetnad for dei at bryggene på eigedomen blir bevart og forblir private. De ber om at dette blir tydeleg forankra i prosjektplanane. 5. Den næraste naboen på Grøneng 14 har i samråd med dei nytta ein liten del av eigedomen til parkering og oppstillingsplass. De ser at dette går tapt. De ber om at det blir utarbeidd ei løysing for parkering og oppstillingsplass som kan kompensere for dette. De ønskjer at området blir verande privat og ikkje nytta til offentleg parkering. 6. Bruprosjektet vil etterlate eit betydeleg inngrep i naturen på nordsida. De ber om at det blir utarbeidd ein heilheitleg plan for rehabilitering av det berørte området, slik at det store såret kan dekkast til. Dette kan gjerast ved å ta jordmassar frå området over skjeringa og opp til Gamlevegen. 	<p>området. Vi viser til våre kommentarar til den merknaden.</p> <ol style="list-style-type: none"> 6. Vi er samde i at det blir eit natur- og landskapsinngrep ved ilandføringa. Ved plassering 2C i tråd med planutkastet blir inngrepet mindre enn ved andre alternativ. Utforminga av området vil bli nøye vurdert i prosjekteringsfasen, der endeleg plassering av veg og bru blir fastlagt. 			
5	Petra Schütte og Ralf Hermann, 310/115	<p>Dei er grunneigarar på ein eigedom nært inn til brua på sørsida av fjorden. Store delar av merknaden er ein argumentasjon mot bruløysinga. Argumenta er m.a. omsynet til landskapet, stor kostnad, liten trafikk, liten skredaktivitet dei seinare åra. Brubygging vil øydeleggje/forstyrre det marine mangfaldet i fjorden. Dei meiner at t.d. skredoverbygg eller å bruke ferja frå Holmen til Dragsvik ved skredhendingar er betre løysingar. Dei har og sett i media at skred kan overvakast og utløysast kontrollert med dynamitt. Dei viser til at innkortinga i reisetid er liten ved brualternativet.</p> <p>Dei viser og til at kommunedelplanvedtaket i 2017 viser plassering av brua lengre inn i fjorden, og meiner at ei flytting «litt nærmare» Balestrand gir ei bru som trenger seg brutalt inn i eit etablert bustadområde.</p> <p>For dei personleg har den planlagde brua store konsekvensar, da den kjem berre om lag 100 m frå eigedomen. Dei viser til at grunnundersøkingar har avdekt kvikkleire m.a. på deira eigedom, og at det blir omtalt at t.d. spuntvegg på eigedomen er aktuelt for å sikre for</p>	<p>Som nemnt vart brua vald som løysing etter ein kommunedelplan der mange fagtema var vurderte. Brua vart vald da den m.a. sikrar alle skredpunkt rundt fjorden og har som positiv sideeffekt m.a. at bygdene nord for fjorden blir knytt nærare til Balestrand.</p> <p>Plasseringa litt nærare Balestrand er og valt ut frå ei brei vurdering av fleire fagtema. Spesielt for gåande og syklande forsterkar ein effekten av å knyte nordsida av Esefjorden nærare til Balestrand, ein unngår utfyllingar i Esefjorden, og trafikkavvikling i anleggsperioden vil bli enklare. Denne plasseringa av brua gir og eit betre grunnlag for å utforme ei bru som blir godt forankra i landskapet. Det vart i vurderinga tatt omsyn til at brua kjem nærare nokre eigedomar sør for brua, m.a. 310/115.</p> <p>Ved utarbeiding av kostnadsoverslag i 2021 vart det lagt inn kostnader av omsyn til grunnforholda sør for fjorden. Sett opp mot totalkostnaden er dette ikkje store kostnader. Vi har signalisert at vi ønskjer å sikre kvikkleiresona før bygging av brua ved nedsetjing av ein spuntvegg til fjell. Men t.d. rystelsesmålingar i området ved bygging av brua er og eit alternativ til sikring. Inngrepet ved spuntalternativet vil vere ein vegg som skal liggje under bakkenivå, tanken er å reetablere situasjonen slik den er i dag etter at veggen er satt ned. Men det er rett at det blir ein byggjeperiode der eigedomane vil bli berørt., Denne vil bli gjennomført i dialog med grunneigarane, og ein vil leggje opp arbeidet slik at belastninga i byggeperioden skal bli redusert. I geoteknisk rapport er det estimert at etablering av heile spunten (som og går over fleire eigedomar)</p>			

		<p>dette (truleg ikkje med i kostnadsvurderinga frå 2021). De har gjort ei stor investering ved ombygging av tidlegare verkstad til bustad med hage, som no kan bli øydelagd. Dersom spuntvegg må settast opp vil det nok bety at dei ikkje kan bruke uteområdet i lang tid.</p> <p>I byggeperioden på tre år for brua vil dei vere utsett for all ulempe dette vil føre til. Brua vil gi eit stort verditap for den flotte eigedomen deira. Forskyvinga i Regional Transportplan til eit aktuelt prosjekt i 2027-33 gjør gjennomføring av tiltaket usikkert. De vil derfor leve i usikkerheit lang fram i tid. Da brubygging alltid må reknast som eit mogleg alternativ vil verdien på huset og eigedomen bli redusert på grunn av eit prosjekt som eventuelt ikkje skal gjennomførast.</p>	<p>vil ta om lag tre månader. Attendeføring av arealet til slik det var før bygging kjem i tillegg. Arbeidet inneber bruk av ganske store anleggsmaskiner og vil gje ein del støy i byggeperioden.</p> <p>Ut frå signala i Regional Transportplan er vi ganske trygge på at brua vil bli realisert om planen blir vedteken, truleg med byggestart nokre år før 2033. Vi håper derfor at tida med usikkerheit ikkje skal bli alt for lang, vi skjønner at dette er ei utfordring for grunneigarar og naboar.</p>			
6	Jan Erik og Roy André Thorsnes, 310/99 etc,	<p>Dei er eigarar av fleire eigedomar nært inn til vestsida av brua sør for fjorden (310/99, 310198, 310/199, 310/206). Merknaden punktvis:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Innkøyring til eigedomen 310/99 må erstattast med ny innkøyring frå kommunal veg. Parkeringsplass i samband med nyetablert parkeringsplass er ikkje god nok løysing. 2. Byggegrense mot sjø bør sjåast på da det er etablert eit hus ved sjøen på eigedomen som må vedlikehaldast og ordnast. Naust/uthus er i dag regulert på bustadtomt og må vere det i ny reguleringsplan. 3. Ved eventuell omregulering til bru frå Storesva har det vore sagt at huset ved fv. 55 må rivast. Dei ønskjer ein klarheit i dette, og få fastslått kva del av eigedommane dei får behalde. De ønskjer å behalde eigedom for naust, to hus og veg. <p>Dei håper på ei rask avklaring av prosjektet, slik at eigedomane i området kan gå vidare utan å undrast på kva som skjer med bustad og hus.</p>	<p>Fleire av eigedomane er naboeigedomar til planutkastet, det er berre eigedom 310/99 som ligg i plankartet. Denne er regulert til bustad (område B6), og heile eigedomen har faresone av omsyn til skred. Våre kommentarar punktvis:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Dei har i dag ei svært dårleg avkøyring frå fv. 55, som i praksis gjer at dei må rygge opp frå huset inn på fylkesvegen. I planutkastet er det vist tilkomst frå den nye kommunale vegen og vidare gjennom føresegnsområde #10, der det m.a er sagt at det skal vere parkeringsplass/snumoglegheit for to bilar knytt til B6. Vi tek merknad delvis til følgje. Føresegnsområde merka #10 blir litt utvida for å sikre tilkomst ned til bustadhuset (må da og utvide «anna vegareal» litt inn i friområdet o_GF). Vi opprettar offentlege parkeringsplassar i samband med friområdet/turgåing langs den kommunale vegen. Vi endrar ordlyden for område merka #10 til: «<i>Innanfor område merka #10 skal det leggast til rette for tilkomst og minimum to parkeringsplassar til B6 og gangtilkomst til o_GF</i>». 2. Det er rett at det er vist byggegrense mot sjø. Men samtidig seier pkt. 3.1.1 i føresegnene at m.a. naust kan byggast opp igjen eller restaurerast til same storleik som eksisterande naust. Føresegnene gir ein del krav til utforming av naust. Ved restaurering må ein og vurdere faresone mot skred. 3. Om planutkastet blir vedteke vil uklarheita knytt til dette bli avklart. <p>Som nemnt vil uklarheit rundt løysing, og dermed mogleg innløyasing av 310/99, vere avklart om planutkastet blir vedteke. Ut frå signala i Regional Transportplan er det truleg at byggestart for brua kan bli tidlegare enn 2033.</p>	X	X (5.2 a) Nytt pkt. 3.2.9	

7	Holmamyrane sameige, 310/374, 30.06.2023	<p>Eigedomen ligg rett ved sida av den planlagde brua over Esefjorden. det er 12 partar som eig eigedomen, som i noverande planar er set av til naust. Dei ønskjer å behalde eigedomen, og ber om at planen blir tilpassa dette. Dei ønskjer å tilrettelegge for båtfeste/flytebrygge på eigedomen. Pr. dags dato er det ikkje bebyggelse på eigedomen, og dei kan akseptere ei tilpassa plassering av eigedom av tilsvarande størrelse/lokalisering til fjorden.</p> <p>Det har vore lite aktivitet på eigedomen, da planlegging av Esfjordbrua har gjort at dei har sett tiltak på vent. I påvente av avklaring og eventuell realisering vil dei no setje i gang med rydding og tilrettelegging av området.</p>	<p>I planutkastet er det lagt opp til innløyasing av eigedomen, da ny veg m/gs-veg vil ta ein del areal frå den 400 m² store eigedomen. Tilkomst til eigedomen er og utfordrande. Med nærleiken til brua meiner vi at det rett å leggje opp til innløyasing, arealet vil etter bygging av brua vere lite eigna som naustområde. Med innløyasing kan og delar av området (sjølv om det er regulert som «anna veggrunn») og inngå som ein del av eit offentleg tilgjengeleg areal ved brufestet i lag med det regulerte friområdet.</p> <p>I tråd med vanleg praksis legg vi opp til ei innløyasing av eigedomen. Grunneigarane vil få ei erstatning, og må sjølve eventuelt nytte denne til etablering av erstatningstomt.</p>			
8	Div grunneigarar/naboar (12 eigedomar), 29.06.2023	<p>Merknaden er signert av grunneigarar og naboar, totalt 12 eigedomar på begge sider av Esefjorden.</p> <p>Dei er ikkje samde i løysinga med bru over Esefjorden og at brua no ligg nærare Strondi, og har diverse argument og kommentarar rundt dei vurderingane som er gjort. I lys av nedprioriteringa av prosjektet i Fylkestinget i juni 2022 anmoder de om å utsetje planen til nærare eit tidspunkt for bygging. Dette er i tråd med anbefalt praksis i Statens vegvesen, for å unngå å eksponere berørte grunneigarar for ein unødvendig lang periode med uvisse rundt framdrift.</p>	<p>I val av løysing har det både, i kommunedelplanen i 2017 og ved vurdering av plassering av bru i reguleringsplanen, vore gjennomført omfattande utgreiingar som vi har vurdert at viser at totalt sett er bru og valt plassering det beste alternativet. Brua gir skredsikring av alle punkt rundt fjorden og knyt bygdene nord for Esefjorden nærare til Balestrand. Ved valt passering av brua ligg det godt til rette for å utforme ei bru som vil bli godt forankra i landskapet, ein unngår utfyllingar i Esefjorden og trafikkavviklinga i anleggsperioden blir enklare.</p> <p>Ut frå signala i Regional Transportplan om at brua er aktuell i perioden fram til 2033 meiner vi at det er rett å leggje planen fram til vedtak no. Eit planvedtak vil redusere uvisse rundt tiltaket og løysing.</p>			
9	Helge Eilifsen, 310/189, 28.06.2023	<p>Han viser til at fv. 55 frå Gjerde til Bakkeviki nord for Esefjorden ligg langs etter fjøra med fylling i fjorden. Det tidlegare strand- og naustmiljøet er etter denne vegutbygginga svært redusert og for ein stor del borte. kraftleidningane over fjorden er godt synlege, og gir under nokre vindtilhøve ein resonanslyd som reduserer kvaliteten på naturopplevinga. Esefjorden med tilhøyrande kultur- og naturlandskap er ikkje større enn at inngrep som utbygging av veg med gs-veg vil gi eit endra landskapsuttrykk, det vil og ei bru over Esefjorden gi.</p> <p>Det er altså allereie gjort tydelege landskapsendringar i dette fjordlandskapet, og vil misse enda meir av natur- og tradisjonelt kulturuttrykk med vidare vegutbygging.</p>	<p>Vi tek til etterretning synspunkta rundt landskapsinngrep. Vi har og som mål å gi brua og veganlegget ei god utforming som i minst mogleg grad verker inn på det overordna landskapsbiletet.</p> <p>Synspunkta rundt tilkomst til naustområdet aust for den planlagde brua er ikkje relevant for planutkastet med ei plassering av brua nærare Balestrand.</p>			

		<p>Om brua likevel blir bygd så meiner han ut frå dette at:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Landskapet må i minst mogleg grad bli endra eller påverka. • Det må løyvast nok midlar til at brua kan få ei gjennomtenkt utforming og plassering. <p>Han har så nokre kommentarar rundt tilkomst til naustarealet vest for planområdet ved Storesva.</p>			
10	Tor Mjelstad og Elisabeth Tonheim, 310/81, juni 2023	<p>Dei er eigarar av den freda eigedomen Heimdalstrand i Strondi 13 sør for Esefjorden. Ut frå omsynet til denne eigedomen protesterer dei mot bruløysinga, og spesielt mot plasseringa nærare Balestrand. I tillegg til landskapet og kunstnarar sin bruk av dette blir det m.a. vist til at støybelastninga vil auke, og at vegstøv og vil vere ei utfordring.</p>	<p>Som nemnt i andre kommentarar er bruløysinga og plassering av brua valt ut frå ei brei fagleg vurdering av mange fagtema.</p> <p>Støybelastninga på eigedomen vil truleg auke litt, men ikkje nemneverdig, med ei bru i over 200 m avstand frå eigedomen. Støynivået ligg langt under det som utløyser krav om støytiltak. Støv meiner vi ikkje er noko auka utfordring, eigedomen ligg allereie i dag under 30 m frå fv. 55 og trafikken der.</p>		
11	Elisabeth Tonheim, 310/81	<p>Merknaden er eit argument mot ei bruløysing, og har ein del kommentarar til vedlegget «Formingsrettleiaren for reguleringsplan».</p>	<p>Som nemnt i andre kommentarar er bruløysinga og plassering av brua valt ut frå ei brei fagleg vurdering av mange fagtema.</p> <p>Vi meiner valt plassering av brua gir eit godt grunnlag for å få ei bru som blir godt forankra i landskapet. Vi meiner at formingsrettleiaren bidreg til å gi gode føringar for vidare arbeid med utforming av brua. Vi ser og på utforming av brua som svært viktig, og vil arbeide vidare med dette.</p>		
12	Elisabeth Tonheim, 310/81	<p>Merknaden er eit argument mot bruløysing. M.a. kan innsparing av tid ikkje vege opp for dei negative påverknadene i landskapet.</p>	<p>Som nemnt i andre kommentarar er bruløysinga og plassering av brua valt ut frå ei brei fagleg vurdering av mange fagtema.</p>		
13	Kjetil Netland, 312/4 etc.	<p>Han har nokre innspel som fastbuande og grunneigar til eigedomar på Ytre Ese.</p> <p>Han er ikkje samd i at ei bru er beste måten å sikre vegen mot skred, og har diverse argument for dette synet.</p> <p>Han har og nokre andre innspel:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Det må krevjast tiltak mot trafikkstøy frå brua 2. Lyssetting er viktig for korleis brua vil bli opplevd, dette må inn i konkurransegrunnlaget 3. Det er i dag tre busstopp i Ese, som vil bli lagt ned når rutebussane skal gå over brua. Det må vere gode busstopp med leskur ved landfestet på sørsida. Han meiner at avstanden til Balestrand kai er for lang for dei som bur på Ese. 4. Ved landfestet på sørsida må 	<p>Som nemnt i andre kommentarar er bruløysinga valt ut frå ei brei fagleg vurdering av mange fagtema.</p> <p>Våre kommentarar til dei andre punkta:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Det vil bli gitt tilbod om tiltak mot trafikkstøy ut frå gjeldande reglar. 2. Vi er samde i at lyssettinga vil vere viktig for opplevinga av brua. Det er teke inn i føresegnene pkt. 3.2.8 c krav knytt til lyssetting. Jf. merknad frå Statens vegvesen har vi tydeleggjort dette kravet, sjå ordlyd i kommentarar til merknad frå Statens vegvesen. 3. Det er rett at busstoppa i Ese går ut etter at brua er bygd. Ved landfestet i sør er det sidebratt og trangt med fleire eigedomar nært inn til ny bru, veg og gs-veg. Vi held derfor fast på at det ikkje blir busstopp i dette området, sjølv om det er litt over 600 m frå landfestet til busstopp ved Balestrand kai. 4. Planutkastet er utforma slik at store køyretoy kan køyre inn og ut frå vegen inn mot Ese. 5. Det ligg til grunn for planutkastet at eks. veg rundt Esefjorden skal vere open. Vegen bli ein kommunal veg, og Sogndal 		X (3.2.8 c)

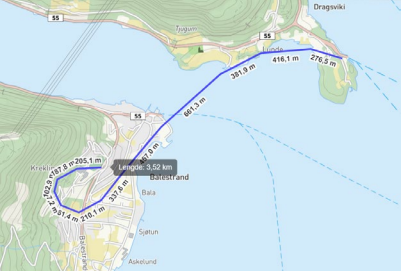
		<p>avkøyringa utformast med tanke på trafikk med store køyretøy til og frå næringsverksemd i Ese, spesielt trelasthandelen.</p> <p>5. Det må vere sikra godt vintervedlikehald på vegen frå landfestet i sør til eigedomane i Ese.</p>	<p>kommune vil sørge for vintervedlikehald av vegen.</p>			
14	Aksjonsgruppa for bru over Esefjorden, 22.06.2023	<p>Dei ser svært positivt på at detaljreguleringsplanen for brua over Esefjorden no er lagt ut på høyring. Aksjonsgruppa for bru representerer om lag 60 % av dei røysteføre i Balestrand som i desember 2021 ga si støtte til ei bru ei underskriftskampanje over tre dagar. Ei nettundersøking i 2023 stadfestar at om lag 60 % er for bru, og 20 transportbedrifter i Sogn og Fjordane støtta oppropet i 2021. Dei viser elles til den grundige demokratiske prosessen som førde fram til eit samrøystes vedtak i Balestrand kommunestyre i 2017.</p> <p>Dei viser til at for grunn for vedtaket i Balestrand kommunestyre låg det føre 7 konsekvensutgreiingsrapportar for ymse deltema og to fagtemarapportar. Ved val av brualternativ i 2023 er det og utarbeidd 9 fagrapportar. Saka er såleis vært grundig utgreidd.</p> <p>Det unike med brualternativet er at ein får sikra alle skredpunkta rundt Esefjorden. I tillegg til dei to høgast prioriterte inn mot Esebotn (Kjenesskreda og Hølskreda) er det eit anna skredpunkt sør for Esefjorden og tre skredpunkt nord for Esefjorden. Bygging av bru vil sikre alle desse punkta. 680 køyretøy passerer i dag Esefjorden i snitt kvar dag, det er m.a. skuleskyss, rutebuss og pendlarar. Ei innkorting av vegen rundt Esefjorden vil gje ei innsparing på nærare 1,4 million køyrte km pr. år, som er bra for klimaet i tillegg til redusert tidsbruk og kostnader.</p> <p>For lokalsamfunnet vil ei bru vere positivt. Områda nord for fjorden vil bli nærare knytt til sentrum av Balestrand, og gir kortare responstid ved utrykking for naudetatar.</p> <p>Ei bru vil og vere positivt for reiselivet. Dagens veg vil liggje urørt og med svært liten trafikk. Vegen vil vere ei god avslutting etter</p>	<p>Vi tek argumenta for bygging av ei bru til etterretning.</p> <p>I planutkastet har vi førebels vurdert at ein gs-veg med liten trafikk er tilstrekkeleg som utsiktspunkt. Jf. merknad frå Statens vegvesen tilrår ikkje Nasjonale turistvegar eit utsiktspunkt på brua. Ut frå lokale ønskje vil vi likevel opne opp for at eit enkelt utsiktspunkt kan bli vurdert i det vidare arbeid. Sjå kommentar til merknad frå Statens vegvesen for ordlyd i føresegnar.</p>		X (2.3.1 b)	

		<p>fjellvandring eller leggje til rette for sykling rundt ein fredeleg fjordarm. Brua vil gje eit utsiktspunkt innover Esefjorden og utover mot Sognefjorden. Våtmarksområdet inst i fjorden og dyre- og fugleliv rundt fjorden blir betre ivareteke.</p> <p>Brua slik den no er utforma ligg lågt i terrenget og konkurrer ikkje med landskapsbildet. Ein merknad er at det bør innarbeidast eit utkikspunkt.</p>			
15	Kunstbygda Balestrand AS, 11.05.2023	<p>Kunstbygda Balestrand AS kjenner eit særleg ansvar for å rette merksemd mot estetikken i dette bruprojektet, og har handsama saka i eit styremøte.</p> <p>Fjellpartia som omkransar fjordbotnen er eit særleg vakkert syn, og utgjer eit viktig kulturlandskap. I fylgje auksjonshuset Blomquist er fjellet Vindreken eit av dei mest måla fjella i landet, og bygda har ei som kjent ei lang historie av vitjande kunstnarar.</p> <p>Brua over Esefjorden skal krysse dette særmerkte fjordlandskapet. Ei bru skal dei leve med i lang tid. Den skal vere funksjonell og solid, men dei ber om at det og vert gjeve rom og kostnad til å jobbe fram ei bru som også på beste vis kan vere eit diskret smykke i landskapet. Dei peiker på at nye installasjonar/framande element skal «kommunisere» med omgivnaden og unngå å ta merksemda vekk frå naturopplevinga Esefjorden gir. Dei set sin lit til at dyktige fagfolk og at det er vilje til å nytte disse.</p> <p>Dei informerer og om at Sogndal kommune nyleg har vedteke retningslinjer for kunst i offentlege rom. I desse er det set krav om avsetnad av økonomiske ressursar til utsmykking og organisering av arbeidet med kunst i offentlege rom. Dersom brua blir realisert håper dei at utbyggjar kan nytte desse retningslinjene ved utforming av brua og eventuelle spesielle kunstnarlege grep i samband med den.</p>	<p>Vi tek merknaden til etterretning. Vi er opptekne av brua og vegtiltaket sin innverknad på landskapet, og vil fortsetje å ha fokus på dette i det vidare arbeid. Dyktige fagfolk vil bli nytta i dette arbeidet.</p> <p>Vi noterer oss opplysinga om Sogndal kommune sine retningslinjer for kunst i offentlege rom. Sogndal kommune er byggesaksmyndigheit for bygging av brua, slik at vi i det vidare arbeid vil ha god dialog med dei. Da kan desse retningslinjene og vere eit tema.</p>		
16	Norsk Reiselivsmuseum, 31.05.2023	<p>Løysinga som er presentert i reguleringsplanen medfører, etter Norsk Reiselivsmuseum sitt syn, for store inngrep i naturen rundt Esefjorden. Norsk Reiselivsmuseum sitt standpunkt er derfor at ein helst skulle hatt vidare utgreiing og</p>	<p>Som nemnt i andre kommentarar er bruløysinga og plassering av brua valt ut frå ei brei fagleg vurdering av mange fagtema.</p> <p>Tabellane i kapittel 9 er eit innspel til vidare arbeid, m.a. utarbeiding av ein Ytre miljøplan for byggefasen. Desse vil bli følgt opp i det vidare</p>		

		<p>vurdering av andre sikringstiltak som er meir skånsame for området enn bruløysinga.</p> <p>Om det likevel skulle bli bru over Esefjorden. Dei viser til at tabellane 9.1 – 9.4 i planomtalen har miljømål knytt til luftforureining/støv, støy og forureina jord/økosystemet i Esefjorden. Det må her setjast høge krav til gjennomføring. Bustadhus, og spesielt det freda huset Heimdalstrand, må få støyskjerming. Ein må vere medviten på kva ein gjer og i størst mogleg grad bevare det biologiske mangfaldet.</p> <p>Tabell 9.5 i planomtalen har mål om det estetiske, m.a. at brua skal gli best mogleg naturleg inn i landskapet. Det er heilt sentralt å sikre at estetikken blir godt ivareteken. Ein bør bruke mye energi og kapital på å få uttrykket så diskret og estetisk som mogeleg. Det er og viktig at arkitektane som eventuelt får denne utfordringa viser stor respekt for dei historiske elementa.</p> <p>Tabell 9.6 har mål knytt til mjuke trafikantar og tilkomst. Det er viktig at ein sikrar mjuke trafikantar og sikrar tilkomst til turløyper.</p> <p>Tabell 9.7 har mål knytt til m.a. arealtap. Planforslaget viser at store areal går med på begge sider der brua kjem i land. Ei nedskalering av prosjektet bør vurderast.</p> <p>Tabell 9.8 – 9.10 har mål knytt til kulturminne og avfall. Dei peiker på at prosjektet i seg sjølv medfører skade på eit kulturminne (Esefjorden).</p>	<p>arbeid. Nokre korte kommentarar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tilbod om støyskjerming vil bli gitt ut frå gjeldande reglar. Heimdalstrand har ikkje eit støynivå som gir krav om støytiltak. • I planarbeidet har det allereie blitt arbeida mye med fleire av desse temaa. Når det gjeld arealbruk har vi m.a. gått vekk frå rundkøyring som kryssløysing til mindre arealkrevjande kryss. Vi vil vurdere dette temaet i det vidare arbeid. Det er ikkje sikkert at å redusere arealinngrepet alltid er det beste, nokre gonger kan det t.d. gje høge murar/skjeringar som vil verke meir skjemmaende i landskapet enn eit litt større arealinngrep. 			
17	Reiselivsaktørar i Balestrand, 05.06.2023	<p>Fråsegna er underskriven av reiselivsaktørar (totalt 14 personar frå om lag 9 verksemder) som ønskjer at Balestrand må få vidareføre si historiske rolle som reiselivsdestinasjon utan eit dominerande og risikabelt inngrep i fjordlandskapet.</p> <p>Merknaden er eit argument mot bruløysinga, dei ønskjer alternative løysingar for skredsikring. Det blir og peika på finansiering.</p>	<p>Som nemnt i andre kommentarar er bruløysinga og plassering av brua valt ut frå ei brei fagleg vurdering av mange fagtema. Brua vart vald da den m.a. sikrar alle skredpunkt rundt fjorden og har som positiv sideeffekt m.a. at bygdene nord for fjorden blir knytt nærare til Balestrand. Det er ikkje gode løysingar for skredsikring som er vesentleg mindre kostbare enn ei bru.</p>			
18	Grunneigarar i Esefjorden (5 eigedomar), 29.06.2023	<p>Merknaden er eit argument mot bruløysinga, ut frå m.a. omsynet til fjordlandskapet og kostnader. Det blir og peika på nye signal om å m.a. ta omsyn til klimaavtrykk.</p>	<p>Som nemnt i andre kommentarar er bruløysinga og plassering av brua valt ut frå ei brei fagleg vurdering av mange fagtema. Brua vart vald da den m.a. sikrar alle skredpunkt rundt fjorden og har som positiv sideeffekt m.a. at bygdene nord for fjorden blir knytt nærare til</p>			

			<p>Balestrand. Det er ikkje gode løysingar for skredsikring som er vesentleg mindre kostbare enn ei bru.</p> <p>Klimaavtrykk var ikkje inne i vurderingane ved planvedtaket i 2017. Vurderingar gjort no i samband med utarbeiding av reguleringsplan viser at dette tiltaket (som eitt av svært få vegtiltak) truleg ikkje har eit negativt klimaavtrykk. Klimautsleppa ved bygging av tiltaket vil bli oppvegd av at klimautsleppa frå trafikken rundt Esefjorden vil gå ned i framtida som følgje av innkotring av veggen.</p>			
19	Balestrand Småbåtlag, 28.06.2023	Dei kjem med ein merknad som gjeld sjøfart. De peiker på krav til merking av byggverk som hindrar sjøfart, og viser m.a. til Statens vegvesen si handbok 129 Bruregistrering.	Brua vil bli merka i tråd med krav i lov og føresegner.			
20	Fjordane grendalag, 26.06.2023	Den løysinga som ligg ute til høyring er ei løysing som styret i grendalaget støttar. Dette vil gje ei trygg og god løysing for dei som ferdist rundt fjorden. Ei ulempe dei ser er at planen råker bustadhus for fastbuande på sørsida av fjorden. Kan det vurderast å finne ei veglinje som sparar dette bustadhuset?	<p>Vi tek til etterretning at planframlegget legg opp til ei god løysing.</p> <p>Løysinga ved bustadene sør for fjorden har vore vurdert i planarbeidet. Det er trøgt, slik at det må bli store inngrep. Vi vurderer det slik at det dessverre er nødvendig å løyse inn bustadhuset på oppsida av veggen. Med i desse vurderingane er og at huset ligg inne i faresone for skred med stort sannsyn for gjentakning (hyppigare enn kvart 100 år), og at huset ligg isolert på denne sida av veggen.</p>			
21	Bjørg Bjøberg, 28.06.2023	<p>Ho har budd eit halvt hundre år i Balestrand og er kunstnar. Her har ho henta inspirasjon til sine akvarellar. Hovudfokuset i merknaden er bevaring av naturen ved fjella og langs strendene kring fjorden.</p> <p>Ho argumenterer ut frå dette for at det bør byggast bru. Ei lita bru vil ikkje gje stor verkand i det i landskapet med dei mektige fjella og den veldige fjellheimen. Ei bru vil ikkje stenge for vandrarar, heller opne opp. Ho peiker på at mange av tidlegare maleri frå området, m.a. Hans Gude sine er malt frå innsida av brua.</p> <p>Ho har ei bøn om at det i brua blir fletta inn ein viktig detalj, eit utsiktspunkt midt på brua. Slik gir ein kunstnarar og andre naturelskarar høve til syn innover og utover fjorden.</p>	<p>Vi tek argumenta for bygging av bru til etterretning.</p> <p>I planutkastet har vi førebels vurdert at ein gs-veg med liten trafikk er tilstrekkeleg som utsiktspunkt. Jf. merknad frå Statens vegvesen tilrår ikkje Nasjonale turistveger eit utsiktspunkt på brua. Ut frå lokale ønskje vil vi likevel opne opp for at eit enkelt utsiktspunkt kan bli vurdert i det vidare arbeid. Sjå kommentar til merknad frå Statens vegvesen for ordlyd i føresegner.</p>		X (2.3.1 b)	
22	Atle Jakobsen, 21.05.2023	Ein svært kort merknad; «ja til bro over esefjorden».	Merknaden blir tatt til etterretning			
23	Sognefjorden Vel, 15.06.2023	Sognefjorden Vel er ein uavhengig interesseorganisasjon som arbeider for å betra forvaltninga av Sognefjorden. Ei viktig grunn til etablering av foreininga i 2015 var bekymring for den marine fisken i fjorden. Sognefjorden Vel er uroa for nye negative påverknadsfaktorar på dei allereie pressa fiskebestandane i fjorden,	<p>Vi tar ein grundig merknad til etterretning.</p> <p>Jf. pkt. 3.5.2.c i føresegnene og tabell 9.4 i planomtalen er dette tema vi legg opp til å arbeide vidare med før bygging av brua startar opp. M.a. må vi innhente løyve til tiltak i sjø jf. forureingslova §11. Innspela i merknaden vil bli vurdert i dette arbeidet.</p>			

		<p>inkludert Esefjordsilda.</p> <p>Merknaden har ein kort gjennomgang av dei faglege rapportane knytt til naturmangfaldet i fjorden i samband med planarbeidet. Dei peiker på at «Esefjordsilda» ikkje er omtala. Dette er forståeleg da det ikkje er vitskapleg dokumentert at dette er ein lokal sildestamme. Ut frå «føre-var prinsippet» bør ein likevel ta særleg omsyn til silda, sidan det kan vere at (noko av) silda i fjorden er ein verneverdig lokal sildestamme. I tillegg til å ta omsyn til vandretida for anadrom fisk og gytetida for kysttorsk (som tilrådd i «Fv. 55 – Bru over Esefjorden: Innspel til Ytre miljøplan») bør ein derfor og ta omsyn til silda ved vurdering av anleggsperioden. Silda kan ha både vår- og haustgytarar.</p> <p>Totalt sett er dei planlagde inngrepa i Esefjorden relativt små, og vil ikkje påverke fjordmiljøet i stor grad. Det største problemet synest å vere knytt til peling/spunting og auka innhald av grums i vassmassane i anleggsfasen, noko som kan føre til nedslamming av ålegrasengar og sildeegg. Vassmassane i fjorden bør overvakast med omsyn til partikkelmengde (turbiditet), og avbøtande tiltak bør iverksettast om naudsynt.</p> <p>Det blir peika på at oppvirvla sediment oppfører seg annleis om vinteren enn om sommaren. For å forstå moglege spreingsveggar vil det vere naudsynt med hydrografiske målingar (saltinnhald, temperatur, eigenvekt, turbiditet) om vinter og sommar (og helst vår og haust også) før bygging blir sett i gang.</p>			
24	Fjord Norge og Visit Sognefjord, 05.06.2023	<p>Dei meiner at den foreslåtte brua er eit for stort inngrep i den unike naturen rundt Esefjorden. Fjord Norge meiner at ein helst skulle hatt ei vidare utgreiing og vurdering av alternative sikringstiltak. Dersom det ikkje er rom for å gjere ny vurdering må utbygginga skje på ein forsiktig og klok måte.</p> <p>Vestlandet er motor for norsk reiseliv og er ein av framtidsnæringane for regionen. Vegsikkerheit og tryggleik for både fastbuande og tilreisande spelar ei kritisk rolle. Urørt natur og spektakulært fjordlandskap er den viktigaste motivasjonen</p>	<p>Som nemnt i andre kommentarar er bruløysinga og plassering av brua valt ut frå ei brei fagleg vurdering av mange fagtema. Eit viktig tema i det vidare arbeidet vil vere å sikre at utforming av brua og veganlegget er så godt tilpassa landskapet som mogleg.</p>		

25	Bård Våge Mossige, 29.06.2023	<p>Han peiker på at ei bru over Esefjorden for alltid vil endre eit særskilt vakkert og viktig kulturhistorisk område av nasjonal verdi. Men rassikring er viktig. Han har skissert ei løysing med ein tunnel på litt over 3,5 km frå Dragsvik og over til Balestrand.</p> 	<p>Synspunkt på brua sitt inngrep i kulturlandskapet blir tatt til etterretning. Dette var med i vurderinga når Balestrand kommune samrøystes vedtok at brua skulle byggjast i kommunedelplanvedtaket i 2017.</p> <p>Når det gjeld skisse av tunnel har ikkje vi kartlagt grunnforhold på denne strekninga. I området vi har kartlagt for brua ligg fjelloverflata djupare enn kote -50. Krav til fjelloverdekning for ein slik tunnel er på 50 m, og det er krav om at stigninga i tunnel skal vere på maks. 5 %. Sjølv om vidare kartlegging skulle avdekke ein fjellterskel som ligg litt høgare, og om ein eventuelt kan få fråvik frå krav om fjelloverdekning og stigning vil ein tunnel bli mykje lengre enn 3,5 km. I verste fall kan den bli om lag 11 km lang. Det er og ein del problemstillingar knytt til påkopling til eksisterande vegnett med kryss. Vi ser derfor på ein tunnel som ei lite realistisk løysing.</p>			
	<u>Høyringsinstansar:</u>					
1	Statsforvaltaren i Vestland, 28.06.2023	<p>På grunn av stor saksgang har dei ikkje hatt høve til å gå konkret inn i saka. De legg til grunn at kommunen som planmynde sikrar at vesentlege omsyn vert godt ivareteke, og avbøtande tiltak, som m.a. omtalt i rapporten om marint biologisk mangfald er innarbeidde i planen.</p> <p>De forstår det slik at med valt bruplassering blir det ikkje lagt opp til fyllingar i fjorden. Ei bruløysing framfor opprusting og sikring av dagens veg rundt Esefjorden vil m.a. skåne denne vegstrekninga for omfattande inngrep i strandsona.</p>	<p>Vi tek merknaden til etterretning. Vi meiner at vesentlege omsyn og interesser er ivareteke på ein god måte. Avbøtande tiltak i fjorden er omtalt både i føresegnene og i planomtalen sitt kapittel om føringar for utarbeiding av YM-plan. Dette vil og bli fulgt opp når vi, jf. forureiningslova, må søke om tiltak i sjø når vi skal byggje brua.</p> <p>Det er rett at det ikkje blir utfylling i sjø ved valt plassering av brua.</p>			
2	Riksantikvaren, 28.09.2023	<p>Etter vedtaket i Fylkesutvalet (sjå merknad nr. 7 frå Vestland fylkeskommune) sendte avdeling for Kultur og folkehelse i fylkeskommunen planframlegget til Riksantikvaren, slik at dei kunne vurdere det. Riksantikvaren ba om forlenga merknadsfrist for å få tid til å setje seg inn i saken, og fekk ny frist 29. september.</p> <p>Konklusjonen i Riksantikvaren sin merknad er: «Riksantikvaren vurderer at ei kvar bru over Esefjorden vil skape ei barriere og ha direkte innverknad på opplevinga av landskapet. Konklusjonen er likevel at plasseringa av den nye brua, alternativ 2C, ikkje vil vere ein vesentleg forverring sett opp mot alternativ 1A</p>	<p>Vi tek konklusjonen om at det ikkje blir fremja motsegn til orientering.</p> <p>Vi er samd med Riksantikvaren i at det vil vere avgjerande å arbeide for ei god utforming av brua, dette vil liggje til grunn for vårt vidare arbeid. Tiltrådinga om ei «nedtona» bru er i samsvar med det vi og vil ha, jf. både føresegnene, planomtalen og vedlegget «Formingsrettleiar fv. 55 bru over Esefjorden». Når arbeidet blir vidareført vil vi ta kontakt med kulturarvseksjonen for å diskutere ei mogleg inkludering av dei i det vidare arbeidet med tiltaket.</p>			

		<p>som er vedteke i kommunedelplanen frå 2017.</p> <p>Det fremjast derfor ikkje motsegn mot detaljregulering Fv. 55 Bru over Eseffjorden (Arealplan-ID 46401401_20190103). Riksantikvaren har og sett saka opp mot samfunnet sitt behov for skredsikring jf. 2c i rundskriv T-2/16, som seier at motsegnsmyndigheiten skal vega samfunnsomsyn opp mot kvarandre.»</p> <p>Dei peiker på at det som er avgjerande i det vidare arbeidet er utforming av brua. Brua må i størst mogleg grad ta omsyn til landskap og kulturmiljø, og det blir svært viktig å byggje ei bru med gode visuelle kvalitetar. I dette landskapet må ei bru bli ein visuelt «nedtona» konstruksjon som underordnar seg landskapet i form, materialbruk, farge og lyssetting. De oppmodar om at kulturarvseksjonen i Vestland fylkeskommune blir inkludert i det vidare arbeidet med utforming av brua.</p>					
3	NVE, 22.06.2023	<p>Merknaden er delt inn i nokre tema.</p> <p><u>Høgspenlinjer</u> Den eksisterande 420kV-leidningen Høyanger – Sogndal går gjennom planområdet. I plankartet er leidningen vist som omsynssone H370, og har ein tilhøyrande føresegn som gir byggjeforbod. De gir eit sterkt fagleg råd om at ein i plankartet nyttar H740 (bandlegging etter energilova), og at det blir gitt ny føresegn i tråd med Statnett sin merknad.</p> <p><u>Skred i bratt terreng</u> Planområdet, av dette begge landkar med tilhøyrande veganlegg, ligg i fareområde for skred i bratt terreng. Faresonekarta vart utarbeidd av NVE i 2014. I samband med planoppstart har Vestland fylkeskommune gjort ein gjennomgang av faresonene og utarbeidd ein supplerande skredfarevurdering, NVE har ikkje merknader til vurderingane. I planen er faresonene vist som omsynssoner, og i føresegnene fastsetjast det at tiltak innanfor omsynssonene ikkje er tillatt med mindre ein kan dokumentere tilstrekkeleg tryggleik mot sjølve tiltaket og for tredjepart. Ettersom planen opnar opp for m.a. bustadbygging gir NVE eit fagleg</p>	<p><u>Høgspenlinjer</u> Vi tek merknaden til følgje, og endrar faresone H370 til omsynssone H740 i plankartet. Pkt. 4.1.4 i føresegnene går da ut. I tråd med Statnett sin merknad (merknad nr. 8) legg vi til eit nytt punkt i føresegnene: «4.3 Bandlegging etter energilova H740 (§11-8 d) Det er ikkje tillatt med nye bygningar innanfor omsynssona. Alt anleggsarbeid og alle tiltak i terrenget innanfor omsynssona skal på førehand avklarast med leidningseigar.»</p> <p><u>Skred i bratt terreng</u> Vi tek merknaden om å endre føresegnene pkt. 4.1.3 til følgje.</p> <p><u>Kvikkleire</u> Vi tek merknaden om å endre pkt. 4.1.3 i føresegnene til følgje, og om å skilje ut pkt. f til eit eige punkt i rekkfølgeføresegner.</p> <p>Etter endringar (både for kvikkleire og skred i bratt terreng) er pkt. 4.1.3 i føresegnene da slik (vi har generelt endra «fareområde» til «faresone»): «4.1.3 Ras- og skredfare – H310 a. Fareområde H310_1 er NVE si faresone for skred hyppigare enn kvart 5000. år b. Fareområde H310_2 er NVE si faresone for skred hyppigare enn kvart 1000. år c. Fareområde H310_3 er NVE si faresone for skred hyppigare enn kvart 100. år d. Fareområde H310_4 er NVE si faresone for kvikkleireskred e. Innanfor faresonene er det ikkje tillatt med tiltak utan</p>	X	X (4.1.4 ut, nytt pkt. 4.3)	X (4.1.3)	X (4.1.3, nytt pkt. 6h)

		<p>råd om at det innarbeidast i føresegnene kva for tryggleiksklasse, jf. TEK17, dei ulike omsynssonene har tilstrekkeleg tryggleik for.</p> <p><u>Kvikkleire</u> Planen ligg under marin grense. Det er utført grunnundersøkingar, desse er dokumentert i datarapport, og det er utarbeida ein geoteknisk vurderingsrapport. Det er gjort uavhengig kontroll av denne vurderingsrapporten. Undersøkingane er gjort i medhald av NVE sin rettleiar 1/2019 Sikkerhet mot kvikkleire. Det er påvist ei kvikkleiresone på sørsida av Esefjorden, og denne er lagt inn i NVE Atlas.</p> <p>Faresona er vist som omsynssone H310_4 i plankartet, og har fått følgjande føresegn: «Fareområde H310_4 er NVE sitt fareområde av omsyn til potensielle kvikkleireskred». Det er viktig å presisere at dette er ein <u>reell</u> faresone med påvist kvikkleire. NVE gir eit sterkt fagleg råd om at ordlyden i føresegna må endrast til reell fareområde for kvikkleireskred.</p> <p>Vidare i føresegna heiter det: «Med omsyn på sone H310_4 krev tiltaket nærare oppfølging i byggefasen, ev. sikring av sona.» Føresegna bør framstillast på ein tydelegare måte. NVE gir eit fagleg råd om å skilje ut føresegn punkt 4.1.3 bokstav f) til eit eige punkt til dømes i rekkefølgjeføresegn.</p> <p>Avslutningsvis minner dei om at det er kommunen som har ansvaret for at det blir tatt nødvendig omsyn til NVE sine fagtema, uavhengig av om NVE har gitt råd, uttale eller motsegn til saka.</p>	<p><i>dokumentasjon på at tryggleik mot ras/skred er ivareteke og at tiltaket ikkje fører til til auka skredfare. I faresone H310_1 kan ein plassere byggverk som har sikkerhetsklasse S3 i samsvar med TEK17. I faresone H310_2 kan ein plassere byggverk som har sikkerhetsklasse S2 i samsvar med TEK17. I faresone H310_3 kan ein plassere byggverk som har sikkerhetsklasse S1 i samsvar med TEK17.»</i></p> <p>Det blir lagt inn eit nytt pkt. h i rekkefølgjeføresegnene: «Nærare oppfølging av omsynet til sone H310_4 skal avklarast før bygging av tiltaket startar. Jf. pkt. 5.1 a kan sikring av sona vere aktuelt.»</p>			
4	Kystverket, 09.06.2023	<p>Kystverket peiker på at bygging av bru er søknadspiktig etter havne- og farvannsloven §14, og Kystverket er rette mynde. Kystverket vil sette krav til seglingsrektanglet, samt gi vilkår for å trygge skipstrafikken under anleggsfasen og ved ferdigstilling av Esefjordbrui.</p> <p>ROS-analysen og planforslaget manglar vurdering og drøfting av forhold som angår sjøtrafikken. Risikoen for sjøtrafikken i anleggsfasen må tas med i vidare analysar og</p>	<p>Vi noterer oss at Kystverket er rette mynde for søknad om bygging av brua etter havne- og farvannsloven. Det er i planen stilt krav om eit seglingsrektangel på minimum 15 x 37,5 m i samsvar med merknader frå Kystverket.</p> <p>ROS-analysen har vurdert omsynet til sjøtrafikken for den ferdig bygde brua. Vi noterer oss at vurderingar knytt til risiko for sjøtrafikken ved bygging av brua må gjerast, dette vil inngå som ein del av grunnlaget for søknad om bygging av brua etter havne- og farvannsloven.</p>			

		arbeidet med tiltaket.				
5	Statens vegvesen, 15.06.2023	<p>Statens vegvesen er positive til planforslaget som vil legge til rette for betre framkomst og trafikksikkerheit i form av skredsikring og tilbod for mjuke trafikantar.</p> <p>Strekninga er ein del av Nasjonale turistvegar, og de har nokre merknader knytt til dette.</p> <p>Statusen som nasjonal turistveg heng m.a. saman med kvalitetane ved å køyre inn og ut av Esefjorden med tilhøyrande oppleving av landskapet. De er positive til at det ikkje er planlagt utsiktspunkt på brua, dette kan gjere brua meir dominerande.</p> <p>Føresegnene pkt. 2.3.1 omtalar krav til estetisk utforming. Desse føresegnene må følgast opp ved detaljprosjektering. Det er ikkje stilt krav til materialbruk, de ønskjer at brua skal få ei slank utforming i betong. Belysning bør avgrensast til sikkerheits- og ledebelysning, det bør ikkje brukast effekt-/fargebelysning og lysmaster. Vi oppmodar til at føresegna set krav om at det ikkje kan brukast fargebelysning.</p> <p>Nasjonale turistvegar ønsker å få detaljteikningar til gjennomsyn ved prosjektering, med bakgrunn i deira interesser knytt til fylkesvegen som nasjonal turistveg.</p>	<p>Vi tek til etterretning at dei er positive til planforslaget i forhold til betre framkomst og trafikksikkerheit.</p> <p><u>Til uttalen frå Nasjonale Turistvegar</u> Vi tek til etterretning at dei ikkje ønsker utsiktspunkt på brua. Jf. nokre av dei private merknadene er det lokalt eit ønskje om eit slikt utsiktspunkt. Vi opnar derfor opp for at eit svært enkelt utforma punkt kan vurderast i det vidare arbeidet, og legg dette inn som eit tillegg i føresegnene pkt. 2.3.1 b: «Eit enkelt utsiktspunkt kan vurderast. Det må da innpassast godt arkitektonisk mot utforming av brua, slik at brua framleis vil opplevast som nedtona og underordnar seg landskapet elles».</p> <p>Pkt. 2.3.1 i føresegnene (og resten av dei) vil bli følgd opp i det vidare arbeid. Vi noterer synspunkt på materialval og lyssetting, som vi er samde i at vil vere viktige tema ved vidare utforming. At det skal arbeidast spesielt med lyssetting er dekt opp av føresegnene pkt. 3.2.8 c. For å tydeleggjere dette endrar vi ordlyden i denne føresegna: «Lyssetting av brukonstruksjonen skal vere avgrensa og ikkje føre til lysforureining».</p>		X (2.3.1 b)	Endra ordlyd i kap. 6.6
6	Fiskeridirektoratet, 11.05.2023	<p>Fiskeridirektoratet har ikkje innvendingar til foreslått reguleringsplan, men legg til grunn at:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Omsynet til marint miljø og ressursgrunnlag blir ivareteke • Det blir gitt føringar gjennom planen for ivaretaking av marine ressursar og marint miljø ved utfylling i sjø. Det bør og vere krav om avbøtande tiltak for å redusere moglege negative konsekvensar av etablering av bru og brupilarar. <p>Dei tilrår at lokale fiskeriinteressar blir gitt anledning til medvirking i den vidare planprosessen.</p>	<p>Merknaden blir tatt til etterretning. Det er ikkje planlagt utfylling i fjorden.</p> <p>Vi noterer oss synspunkt på tidspunkt for arbeide i fjorden. Det er i føresegnene til planen stilt krav om at «Tiltak innafor planområdet skal gjennomførast slik at skadeleg nedslamming av fjordbotn utanfor planområdet blir mest mogleg avgrensa». Både tidspunkt for arbeid i fjorden og avbøtande tiltak for å tilfredsstille dette kravet vil inngå i vidare vurderingar fram mot bygging av brua, og vil inngå i søknaden om bygging av brua etter forureiningslova.</p>		X (3.2.8 c)	

		<p>Det blir vist til at sporing av fiskefartøy viser liten aktivitet i planområdet, men at desse ikkje fangar opp båtar under 15 m. Det er ikkje etablert akvakulturanlegg nær planområdet. Det er registrert gyteområde og låssettingsplassar i fjorden, ålegras i frå fjordbotn til Kjeneset/Hjellsengi. Tiltak i sjøen må primært skje på haust/tidleg vinter av omsyn til marint liv.</p>			
7	Vestland fylkeskommune, 30.06.2023	<p>Administrativt vart det fremja sak til Fylkesutvalet med tilråding om at Vestland fylkeskommune skulle fremje motsegn til planframlegget for bru over Esefjorden. Dette på bakgrunn av vurderingar frå avdeling for Kultur og folkehelse.</p> <p>I konklusjonen i saksframlegget til Fylkesutvalet heiter det m.a.:</p> <p><i>«Fylkesdirektøren vurderer likevel at bruplasseringa vil vere i konflikt med vesentlege regionale og nasjonale kulturmiljøinteresser. Plassering og utforming av brua slik det lagt fram i planframlegget vil ha stor negativ påverknad på kulturlandskapet..... Planforslaget bryt med gjeldande kommunedelplan og vil føre til at brua kjem nærare kulturmiljø på Tjugum, Heimdalstrand og Balestrand, noko som vil ha ein stor negativ verknad på omgjevnadene deira. Fylkesdirektøren rår difor fylkesutvalet til å gå til motsegn mot planen. Dersom kommunen gjev brua ei plassering og utforming i tråd med overordna plan kan motsegna trekkjast.»</i></p> <p>Fylkesutvalet handsama saka i sak 175/23, 22.06.2023, med følgjande samrøystes vedtak: <i>«Fylkesutvalet fremjar ikkje motsegn mot reguleringsplan for bru over Esefjorden, og går for alternativ 2C.»</i></p>	Vi tek vedtaket i Fylkesutvalet til etterretning.		
8	Statnett, 12.06.2023	<p>Planområdet berører den eksisterande 420kV-leidningen Høyanger – Sogndal. Slike leidningar skal ikkje ha eit planføremål i reguleringsplanen, men teiknast inn med omsynssone H740 med tilhøyrande føresegnar. Statnett ber om at dette blir teke inn som føresegn til omsynssona (direkte sitat frå merknaden på bokmål): <i>«Det er ikke tillatt med ny bebyggelse innenfor hensiktssonen. Alt anleggsarbeid og alle tiltak i</i></p>	<p>Jf. kommentar til merknad frå NVE har vi no endra omsynssona til H740, og teke inn Statnett si formulering (omsett til nynorsk) som nytt pkt. 4.3 i føresegnene. Omsynssona er vist 90 m brei plankartet, tilsendt sosifil frå Statnett er nytta som grunnlag.</p> <p>I ROS-analysen er omsynet til isnedfall frå leidningar vurdert for den ferdig bygde brua og trafikken på den. Omsynet til leidningane generelt og til isnedfall i anleggsfasen vil bli vurdert fram mot anleggsstart. Anleggsarbeid vil bli varsla Statnett i tråd med gjeldande reglar.</p>		

		<p><i>terrenget innenfor hensynssonen skal på forhånd avklares med ledningseier.»</i> Omsynssona for leidningen må dekke byggeforbodsbeltet som totalt er 90 m breitt. I Statnett sin uttale til varsel om oppstart til reguleringsplanen datert 28.08.2019 vart det oversendt ei sosifil for byggeforbodsfeltet.</p> <p>Dei ber om at risiko for isnedfall frå høgspenliner blir riskovurdert i planarbeidet.</p> <p>Dei viser og til at anleggsarbeid nærare høgspentanlegget enn 30 m skal varslast til Statnett seinast 6 veker før planlagt oppstart av arbeidet. De viser til publikasjonen «Anleggsmaskiner og elektriske anlegg», og ber om at den følgjer det vidare planarbeid. Statnett ber om at ROS-analyse for planen/tiltaket blir gjennomført, både for gjennomføring og ferdig bygd anlegg.</p>				
--	--	--	--	--	--	--

Endringsskjema: Oppsummering av endringer av planforslag

Plankart	Reguleringsføresegner	Planomtale
<p>Endringer i plankart samanlikna med det som har vore ute på høyring.</p> <p><u>Ut frå merknad/uttale</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Endra utstrekning føresegningsområde merka #12 og lagt inn avkøyrsløp. • Lagt inn parkering langs o_SKV5 • Endra utstrekning føresegningsområde merka #11 • Lagt inn føresegningsområde merka #13 • Endra utstrekning føresegningsområde merka #10, justert grense mellom o_GF og o_SVG7 • Lagt inn parkering langs o_SKV2 • Endra omsynssone H370_1 til H740 <p><u>Ut frå saksframlegg/vedtak ved offentleg ettersyn</u> Ingen</p> <p><u>Ut frå andre årsaker</u> Vi har fått inn nytt, oppdatert basiskart</p>	<p>Endringer i reguleringsføresegner samanlikna med det som har vore ute på høyring.</p> <p><u>Ut frå merknad/uttale</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Ny ordlyd i pkt. 5.2. c • Ny ordlyd i pkt. 5.2 b • Nytt pkt. 5.2 d • Ny ordlyd pkt. 5.2.a • Ny ordlyd i pkt. 3.2.8 c • Nytt punkt 3.2.9 • Eit tillegg i pkt. 2.3.1 b • Pkt. 4.1.4 går ut, nytt pkt. 4.3 • Endra ordlyd i pkt. 4.1.3 • Nytt pkt. 6 h <p><u>Ut frå saksframlegg/vedtak ved offentleg ettersyn</u> Ingen</p> <p><u>Ut frå andre årsaker</u> Lagt inn eigedom 310/393 og teke ut 310/112 som brukar av veg f_SKV3 i pkt. 3.2.3 som følge av endra eigedomsforhold. Eigedom 310/112 vil ikkje ha direkte samband til f_SKV3 etter bygging. Det er tilkomst til naust etc. på 310/112 frå fjorden.</p>	<p>Endringer i planomtale samanlikna med det som har vore ute på høyring.</p> <p><u>Ut frå merknad/uttale</u> Justert pkt. 6.5 (øvt s. 22) og pkt. 7.4 om tilkomst til 317/6, og tatt ut det i pkt. 7.4 om bruk av avkøyrsløp som parkeringsplassar for ålmenta Justert siste avsnitt kap. 6.6 om utsiktspunkt.</p> <p><u>Ut frå saksframlegg/vedtak ved offentleg ettersyn</u> Ingen</p> <p><u>Ut frå andre årsaker</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Justert kap. 2, m.a. fått inn informasjon om offentleg ettersyn • Lagt inn informasjon om offentleg ettersyn og merknadshandsaming i kap. 11.2 og 11.3. • Lagt inn eigedom 310/393 i Tabell 7.1 som følge av endra eigedomsforhold • Lagt inn eigedom 310/393 og fjerna eigedom 310/112 i pkt. 7.4 som følge av endra eigedomsforhold • Lagt inn oppdatert arealoppgåve, tabell 6.1. • Lagt inn Merknadsskjema i lista over Vedlegg