

Høringsutgåve

Reguleringsplan for

Planomtale Fv. 615 Sandane - Storebrua

Planomtale



Arealplan-ID: 46502023003



Avdeling for infrastruktur og veg
Dato: Oktober 2026

Innhald i planomtalen

1.	Samandrag.....	5
2.	Innleiing.....	6
3.	Bakgrunn og føringar.....	7
3.1	Lokalisering av planområde.....	7
3.2	Bakgrunn for regulering.....	7
3.3	Målsettingar for reguleringsplanen.....	8
3.4	Vurdering av krav om konsekvensutgreiing.....	8
4.	Planstatus og nasjonale føringar.....	9
4.1	Overordna planar.....	9
4.2	Gjeldande reguleringsplanar.....	9
4.3	Temaplanar.....	9
4.4	Statlege planretningslinjer/rammer/føringar.....	10
5.	Dagens situasjon.....	11
5.1	Dagens arealbruk.....	11
5.2	Veg og trafikk.....	11
5.2.1	Dagens vegsystem.....	11
5.2.2	Trafikkforhold.....	12
5.2.3	Ulykker.....	12
5.2.4	Kollektiv.....	13
5.3	Landskapsbilete.....	13
5.4	Friluftsliv/by- og bygdeliv.....	14
5.5	Naturmangfald.....	15
5.5.1	Generelt.....	15
5.5.2	Naturtypar.....	16

5.5.3	Arter og økologiske funksjonsområde	18
5.5.4	Framande arter	19
5.6	Kulturarv	19
5.7	Naturressursar	19
5.8	Topografi og grunnforhold	19
5.9	Teknisk infrastruktur	21
6.	Omtale av planforslaget	22
6.1	Planlagt arealbruk	22
6.2	Trafikkutvikling og fartsgrenser	23
6.3	Tekniske føresetnader	23
6.3.1	Dimensjoneringsgrunnlag	23
6.3.2	Fråvik frå vegnormalane	24
6.4	Val av løysingar	24
6.4.1	Fortau på aust- eller vestsida av vegen	25
6.4.2	Fv. 615 i tunell frå Storebrua til Vonheim	26
6.4.3	Tilkomst ned til kommunalt avløpsreinseanlegg	31
6.5	Nærare skildring av planstrekninga	32
6.5.1	Generelt	32
6.5.2	Gjennomgang av tiltaket frå nord mot sør	33
6.6	Teknisk infrastruktur	41
6.7	Universell utforming	42
6.8	Landskapstilpassing	42
6.9	Massehandtering/deponi	42
6.10	Riggområde	44
6.11	Støytiltak	44
6.12	Omklassifisering/avlaster veg	45
6.13	Nytt avløpsreinseanlegg	45
7.	Verknadar av planforslaget	46

7.1	Framkomst og tryggleik	46
7.2	Naboar og grunnerverv	46
7.3	Byggegrenser	48
7.4	Landskapsbilete	48
7.5	Friluftsliv/by- og bygdeliv	48
7.6	Naturmangfald	48
7.6.1	Vurdering etter naturmangfaldslova kap. 2	48
7.7	Kulturarv	49
7.8	Naturressursar	50
7.9	Støy og luftforureining	50
7.10	Klimagassvurderingar	50
7.11	Samla verknader	51
8.	Risiko, sårbarheit og sikkerheit (ROS-analyse)	52
9.	Konsekvensutgreiing	54
9.1	Verdi, påverknad og konsekvens i delområde	54
9.1.1	Delområde 1, Bukta fuglefredingsområde/Fitjefjøra	54
9.1.2	Delområde 2, Selvågane	56
9.1.3	Delområde 3, Sandebukta	57
9.1.4	Delområde 4, eksisterande fv. 615	58
9.1.5	Vannmiljø	59
9.2	Samla konsekvens naturmangfald	60
9.3	Konsekvensar i anleggsfasen	60
9.4	Avbøtande tiltak	61
10.	Gjennomføring av tiltaka i planen	62
10.1	Framdrift og finansiering	62
10.2	Utbyggingsrekkefølge	62
10.3	Trafikkavvikling i anleggsperioden	63

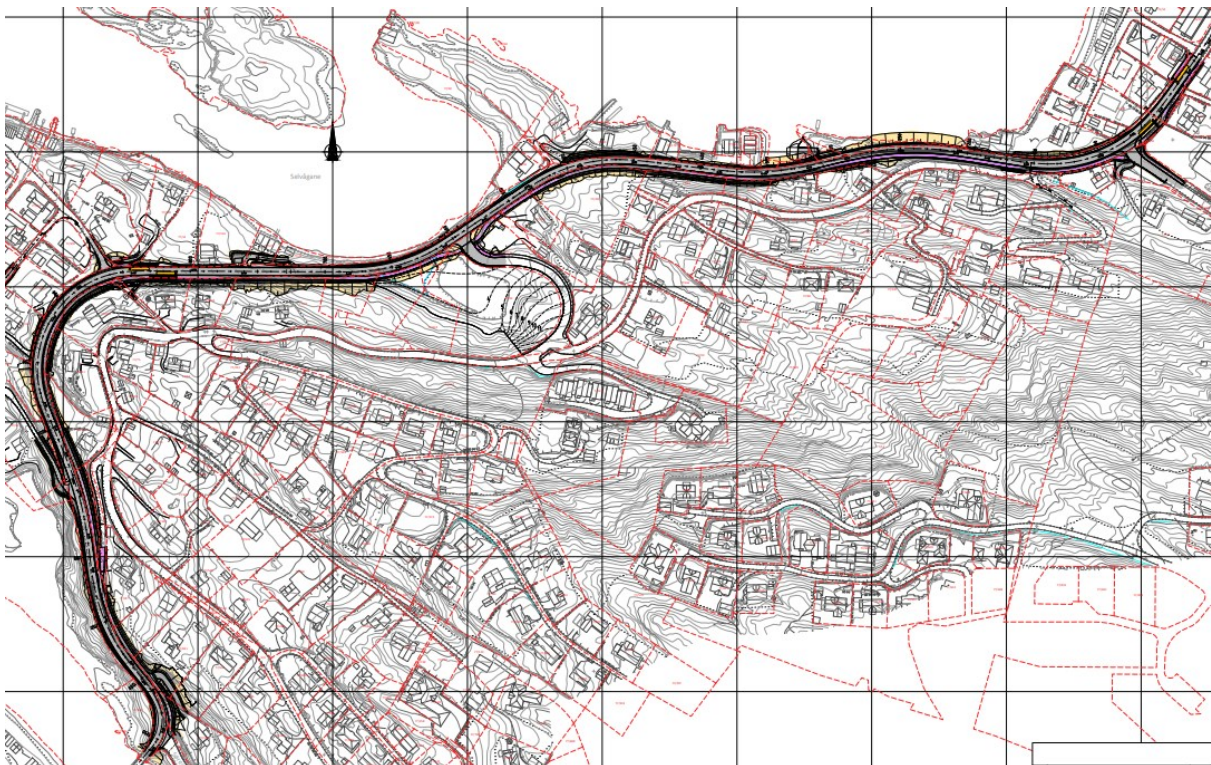
10.4	Føringar for Ytre Miljøplan (YM) for byggefasen.....	63
11.	Planprosess og medverknad.....	66
11.1	Varsel om oppstart.....	66
11.2	Medverknad i planprosessen.....	66
11.3	Offentleg ettersyn.....	67
11.4	Vedtak av reguleringsplan	67
12.	Handsaming av innkomne merknadar	68
12.1	Merknadar til oppstart av planarbeid	68
12.2	Merknadar til høyring av planforslag.....	89
12.3	Oppsummering av endringar i plandokument	89
12.4	Vedtak.....	89
13.	Vedlegg.....	90

Framsidefoto: Ingar Hals/Vestland fylkeskommune

1. Samandrag

Vestland fylkeskommune har i samarbeid med Gloppen kommune utarbeidd detaljreguleringsplan for å få bygd eit fortau langs fv. 615 frå rett nord for Gotevegen sør for Sandane sentrum fram til Storebrua over Gloppeelva. Målet med planen og tiltaket er å gje eit betre tilbod til mjuke trafikantar. Det er i dag ein smal veg utan tilbod til mjuke trafikantar, m.a. har skuleelevar i området gratis skuleskyss pga. ikkje trygg skuleveg. Planarbeidet byggjer på tidlegare områderegeringsplanar frå 2013 og 2020.

Ut frå vurderingar i planarbeidet legg vi til grunn same løysing som i dei tidlegare planane, eit fortau på aust-/sørsida av fv. 615. I tillegg til fortau ligg det inne i planen eit område nede ved Hangaren som skal nyttast til ei utviding av avløpsreinseanlegget.



Figur 1.1 Utsnitt av oversiktsteikning

Planen legg opp til bygging av fortau og andre tiltak knytt til dette som vil gi vesentleg betre framkomst for gåande og syklande i dette området. Dette gir betre tilkomst til Sandane sentrum, skular og fritidsanlegg knytt til desse, og til badeområde. Risikoen for framtidige trafikkulykker vil og bli redusert. Støytiltak som vil bli gjennomført i samband med bygging av fortau vil gi betre støyforhold for dei som bur langs fv. 615.

Planen legg og opp til ei utviding av dagens avløpsreinseanlegg nede ved Hangaren. Dette vil gi reduserte utslipp til fjorden i dette området.

Det er trøgt i dette området med bustader og hagar nært inn til vegen i nokre område. Bygging av tiltaket vil derfor gi ein del inngrep i nærliggande eigedomar, men riving av bustadhus og innløysing av eigedomar er ikkje nødvendig. Elles er det ikkje avdekt vesentlege negative konsekvensar knytt til bygging av tiltaka.

Førebuing til bygging vil starte når det er løyvd midlar til tiltaket.

2. Innleiing

Med heimel i plan- og bygningslova § 3-7 har Vestland fylkeskommune, i samarbeid med Gloppen kommune, utarbeida detaljreguleringsplan for fv. 615 Sandane - Storebrua.

Kva er ei detaljregulering

Ei detaljregulering er eit detaljert plankart med tilhøyrande føresegner som er juridisk bindande, og ei omtale av planen.

Formålet med ei detaljregulering er å fastsette korleis arealet innanfor planområdet skal brukast.

Reguleringsplanen er eit nødvendig rettsgrunnlag for utbygging av vegen og andre tiltak, mellom anna ved eventuell ekspropriasjon av grunn.

Føremålet med planarbeidet er å leggje til rette for bygging av eit fortau frå Vonheim rett sør for Sandane til Storebrua over Gloppeelva, ein strekning på om lag 1,2 km. Eit fortau vil gje vesentleg betre tilhøve for mjuke trafikantar på strekningen, og vil leggje til rette for at fleire kan gå og sykle.

Etter avtale med Gloppen kommune skal planen og leggje til rette for eit utvida avløpsreinseanlegg ved «Hangaren» og tilkomst ned til dette.

Oppstartsvarsel for planarbeidet vart sendt ut i september 2023. Innkomne merknader og planprosessen er omtalt i kap. 11 og 12.

Planutkastet ligg no ute til offentleg ettersyn, jf. høringsbrev og informasjon på våre og Gloppen kommune sine nettsider:

https://www.vestlandfylke.no/fylkesveg/fylkesvegprosjekt-i-vestland_ny/fv.-615-Sandane-Storebrua

<https://gloppen.kommune.no/politikk-og-medverknad/hoyringar/>

Etter høringsperioden vil Vestland fylkeskommune som tiltakshavar gå gjennom merknadene og vurdere om det bør gjerast endringar i planutkastet. Planutkastet vil så bli sendt til Gloppen kommune for slutthandsaming og vedtak. Planen vil bli vedtatt i kommunestyret i Gloppen kommune.

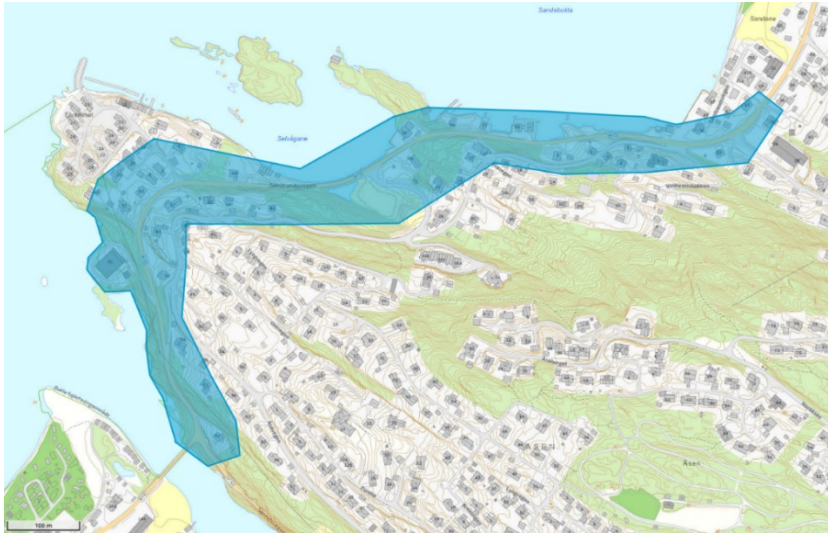
Kontaktpersonar for planarbeidet er:

- Gloppen kommune, Bjørn Aurlien, 979 91 054, bjorn.aurlien@gloppen.kommune.no
- Vestland fylkeskommune, Ingar Hals, 974 73 361, ingar.hals@vlfk.no

3. Bakgrunn og føringar

3.1 Lokalisering av planområde

Planområdet er lokalisert rett sør for Sandane sentrum, og går langs fv. 615 fram mot Gloppeelva.



Figur 3.1 Plangrensa ved varsel om planoppstart

3.2 Bakgrunn for regulering

Det har i lengre tid vore vurdert å utbetre tilbodet for mjuke trafikantar sørover fv. 615 frå Sandane. Det har vorte utarbeida reguleringsplan for eit fortau på strekninga både i 2001 og 2013.

For å vurdere løysingar på nytt vart det utarbeida eit forprosjekt der ein såg på ulike alternativ og løysingar, ferdig oktober 2020.

Forprosjektet var delt i delstrekingar:



Figur 3.2 Kart frå forprosjekt frå 2020 (Vestland fylkeskommune)

Det er tidlegare bygd fortau på ein kort strekning ved Fitje bru i samband med utbetring av brua.

Tilrådinga i forprosjektet er å byggje fortau langs fv. 615 i samsvar med reguleringsplanen frå 2013 (og i samsvar med plan for Sandane sentrum frå 2020 lengst i nordaust ved Vonheim.)

Det er tilrådd å byggje ny bru over Gloppeelva.

I fyrste versjon av handlingsprogrammet for Regional Transportplan var det set av 45 – 105 mill. 2022-kr. for delstrekning 3 i perioden 2023 - 26. Det var ikkje lagt inn finansiering på resten av strekninga før noko seinare. For å avgrense omfanget av planarbeidet og dermed oppnå betre framdrift vart derfor dette planarbeidet avgrensa til delstrekning 3 i forprosjektet, frå Vonheim til Storebrua. Jf. m.a. kap. 10.1 er finansieringa av tiltaket no usikker.

I samråd med Gloppen kommune legg vi og inn i planutkastet arealbehovet for utviding av avløpsreinseanlegget nede ved «Hangaren», og ein tilkomst ned til dette avløpsreinseanlegget.

3.3 Målsettingar for reguleringsplanen

Samfunnsmål

Ei samanhengande gang- og sykkelvegsløysing skal gjere det meir attraktivt å gå og sykle i denne delen av Sandane. I tillegg til betre trafikktryggleik vil dette bidra til betre folkehelse og meir miljøvenleg persontrafikk.

Effektmål

- Fleire som går og/eller sykklar.
- Ein tryggare situasjon for alle trafikantgrupper, men spesielt for born og ungdom.
- Prosjektet skal bidra til at Vestland fylkeskommune når sine klimamål.

3.4 Vurdering av krav om konsekvensutgreiing

Vi har, i dialog med Gloppen kommune, vurdert at dette planarbeidet inn til grensa av Bukta fuglefredingsområde, utløyer krav om utarbeiding av konsekvensutgreiing i samsvar med plan- og bygningslova § 4-2. Konsekvensutgreiinga er avgrensa til temaet Naturmangfald. I konsekvensutgreiinga vil vi vurdere kva verknader bygging av ny fv. 615 med fortau og tilkomst har for Bukta fuglefredingsområde og for andre registrerte naturtypar i Selvågane og Sandebukta, og andre tilhøve knytt til fagtemaet Naturmangfald.

Det er ikkje krav om konsekvensutgreiing for andre fagtema, dei blir vurdert og omtalt i denne planomtalen og eventuelle andre notat/rapportar som vil vere vedlegg til planomtalen.

4. Planstatus og nasjonale føringar

4.1 Overordna planar

Fylkeskommunale/regionale planar

I fyrste versjon av handlingsprogrammet for Regional Transportplan var det set av 45 – 105 mill. 2021-kr. for dette tiltaket i perioden 2023 – 26. Jf. m.a. kap. 10.1 er finansieringa av tiltaket no usikker.

Kommunale planar

Kommuneplanen sin arealdel frå 2023 viser i stor grad til gjeldande reguleringsplanar, omtalt under i kap. 4.2. Området i sør der det er gamal reguleringsplan 197101 er markert med arealformål noverande bebyggelse og anlegg.

4.2 Gjeldande reguleringsplanar

Langs fv. 615 i planområdet er det to reguleringsplanar:

- Plan 201209 Sandane sentrum heilt i nordaust, vedteken i 2020
- Plan 201207 Vonheim-Storebrua, vedteken i 2013

Begge planane viser fv. 615 med vegformål, og har inne eit fortau på aust/sørsida av fv. 615.

Begge planane har med mykje av naboareala til fv. 615. Dette er markert som m.a. forsamlingslokale (Vonheim), bustad, naust/rorbu og sjøareal. Frå Hangaren mot Storebrua er området mellom fv. 615 og Bukta fuglefredingsområde markert som «Anna veggrunn».

I eit lite område i sør, ved snarvegen opp til Åsavegen, går planområdet utanfor den gamle reguleringsplanen 201207 Vonheim Storebrua. I dette området er det ein svært gamal reguleringsplan, plan 197101 Åsen bustadfelt. I følgje kommuneplanen sin arealdel frå 2023 gjeld ikkje denne reguleringsplanen lengre, det er kommuneplanen som er gjeldande. Utanom gangvegen er det bustadareal.

4.3 Temaplanar

Kommunedelplan for idrett, friluftsliv og fysisk aktivitet mot 2030, vedtatt av kommunestyret i juni 2024, legg generelt vekt på at det skal leggjast til rette for fysisk aktivitet, både for bebuarar, hybelbuarar og besøkande. Eit hovudmål er «Sykkel er eit realistisk alternativ til bil for glopparar som ønskjer aktiv transport av omsyn til miljø og eiga helse», med delmålet «Tettstadane våre skal utviklast på gåande og syklande sine premisser. Dette stiller krav til gode trafikale løysingar gjennom sentrum, og at det vert jobba for gang og sykkelveg inn til tettstadane.» Under hovudmålet «Vi har gode bumiljø både på Sandane og i bygdesentruma våre» er eit av delmåla «Arbeide for samanhengande gang- og sykkeltrasear mellom bustadområde, barnehage, skule og arbeidsplassar gjennom oppfølging av kommunen sin Trafikktryggingssplan og ved å utarbeiding av ein sykkelstrategi.»

Under «Kva skal vi gjere?» er eit av tiltaka «Vi skal samarbeide med utviklingslag som ønsker å gjere tiltak for å gjere det meir attraktivt å gå i nærområdet, til dømes snarvegar».

I Plan for veg og trafikktrygging 2017 – 2024 er gang- og sykkelveg langs fv. 615 frå Sandane til Storebrua det høgast prioriterte større tiltaket langs riks- og fylkesvegar. Sikring av skulevegar er noko Gloppen kommune legg vekt på. Det er lagt opp til eit arbeid der ein skal sjå på skiltbruken langs vegar i kommunen, og m.a. vurdere endra fartsgrenser.

Både i Hovudplan vassforsyning 2025 – 2034 og Hovudplan avløp og vassmiljø 2025 – 2034 er nytt sekundært reinseanlegg for avløp i Sandane reinsedistrikt knytt til silanlegget Elveneset ved Hangaren lagt inn i tiltaksplanen med prosjektering 2028 – 2030, bygging 2031 – 2034. Det går fram at nytt reinseanlegg er knytt til nytt avløpsdirektiv, og at det er uvisse rundt når direktivet trer i kraft og kor lang tid kommunen får på å innfri kravet. Det går fram at det pågår ei teknologiutvikling på dette området, og det er usikkert kor plasskrevjande eit slikt reinseanlegg vil vere. I avløpsplanen går det og fram at Gloppen kommune har mål om å sikre godt vassmiljø, m.a. i Gloppefjorden. Gloppefjorden har i dag økologisk tilstand «moderat».

4.4 Statlege planretningslinjer/rammer/føringar

Relevante nasjonale føringar for planarbeidet er i hovudsak nedfelt i ulike styringsdokument, m.a.:

- Nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging 2023 - 2027 (20.06.2023)
- Statlige planretningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging (2025)
- Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet (2024)
- Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen (2021)
- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging (2024)
- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unge sine interesser i planlegging (1995)
- Nasjonal transportplan 2025 - 2036
- Nasjonal sykkelstrategi (2012)
- Nasjonal gåstrategi (2014)
- Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442 (2021)

5. Dagens situasjon

5.1 Dagens arealbruk

Planområdet går på begge sider av fv. 615 fra Vonheim rett sør for Sandane sentrum til Storebrua over Gloppeelva, sjå figur 3.1 for plangrensa ved planoppstart. Planområdet er for det meste bebygd areal. På oppsida av fv. 615 er det mange bustader, som for det meste har tilkomst frå kommunal veg Åsavegen. Det er og nokre bustader mellom fv. 615 og Gloppefjorden, på Elvaneset lengst vest i planområdet og nokre få elles. Det er nokre naust, spesielt mellom Selvågane og Vonheim. I sør ligg Bukta fuglefredingsområde i Gloppefjorden sørvest for fv. 615. Heilt inn til dette området ligg det ein gamal sjøflyhangar. Dei delar av planområdet som ikkje er bebygd er for det meste dekt av lauvskog og furuskog.

5.2 Veg og trafikk

5.2.1 Dagens vegsystem

Fv. 615 tek av frå E39 på Kleivedammen ved Sandane, om lag 1,5 km frå planområdet. Vegen går vidare gjennom Hyen, inn i Kinn kommune og til Storebru på rv. 5 aust for Eikefjord. Total veglengde er knapt 70 km.



Figur 5.1 Fv. 615 (frå fylkesatlas.no). Planområdet er markert med blått i nord.

Planområdet startar sør for Sandane sentrum om lag 1,5 km frå Kleivedammen, ved om lag S9D1 m 1470. Planen følgjer fv. 615 Sørstrandsvegen vidare til Storebrua over Gloppeelva, S9D1 m 230, altså ein strekning på litt over 1,2 km. Det er fire kryss med kommunale køyrevegar på strekninga, og eitt kryss med fylkesveg heilt i sør ved Storebru:

- Kryss med kv. 1015 Gotevegen ved S9D1 m 1400 nord i planområdet
- Kryss med kv. 1019 Åsavegen ved S9D1 m 1320. Åsavegen ved krysset er regulert som gangveg og skilta med innkøring forbudt (gjeld gjennomkøring). Privat veg Vonheimsbakken kjem inn i det same krysset.
- Kryss med kommunal veg i Selvågane ved S9D1 m 880
- Kryss med kv. 2 Elvaneset ved S9D1 m 620
- Kryss med fv. 5733 Søreidsvegen ved S9D1 m 230 heilt sør ved Storebrua

Det er og eit kryss med kv. 3 ved S9D1 m 350 sør i planområdet. Denne vegen er ikkje tillatt for køyrande, den er snarveg for gåande og syklistar opp til Åsavegen.



Figur 5.2 Krysset med kommunal veg i Selvågane Foto: Ingar Hals/Vestland fylkeskommune.

Det er i tillegg nokre private avkøyrslar på strekninga.

5.2.2 Trafikkforhold

Fartsgrensa langs fv. 615 i planområdet er i dag 50 km/t.

I følgje vegkart.no er trafikkmengda langs fv. 615 ganske høg når ein samanliknar med andre vegar i gamle Sogn og Fjordane. Trafikkmengda minkar frå Sandane og sørover (trafikktal frå 2024):

- Frå Sandane til Vonheimsbakken 3090 kjt/døgn, 7% tunge
- Frå Vonheimsbakken til Selvågane 2500 kjt/døgn, 7 % tunge
- Frå Selvågane til Storebrua 2100 kjt/døgn, 7 % tunge

Trafikkmengda er dominert av lokal trafikk til og frå Sandane. Frå Rygg på Sørstranda og vidare langs fv. 615 mot Storebru på rv. 5 er trafikkmengda 400 kjt/døgn eller lågare.

For sidevegane har fv. 5733 Søreidsvegen ei trafikkmengd på om lag 540 kjt/døgn, 9 % tunge. Vi har ikkje trafikktal for dei kommunale vegane, og vi har heller ikkje tal for gåande og syklande langs vegane i planområdet.

5.2.3 Ulykker

Fartsgrensa vart sett ned til 50 km/t på strekninga hausten 2014, etter det er det ikkje registrert trafikkuulykker med personskade. Siste registrerte ulykke er frå 2013. Frå 70-talet til 2013 var det registrert 14 ulykker på strekninga. I ei av dei var fotgjengar involvert, i tre av dei syklistar.

5.2.4 Kollektiv

Det er ein ein-sidig busstopp for nordgåande trafikk «Gotevegen kryss» heilt nord i planområdet. I tillegg er det nokre busstopp langs kommunale vegar Åsavegen og Elvaneset.

Kollektivtilbodet er svært avgrensa. Det går opp mot 5 bussar i sørleg retning mot Hyen frå måndag til fredag, og opp til 6 bussar i nordleg retning frå Hyen mot Sandane. Det er redusert tilbod i skuleferier.

I tillegg går det på skuledagar ein buss i kvar retning til Ravnestad. Det er og ei rundrute på Sandane som køyrer tre gonger dagleg på skuledagar. Denne kjem inn på fv. 615 frå Åsavegen, og passerer haldeplass «Gotevegen kryss» inn mot Sandane.

Det er ikkje noko busstilbod på lørdagar og søndagar.

5.3 Landskapsbilete

Strekninga mellom Sandane sentrum og sørover mot Storebrua ligg i eit fjordlandskap langs indre del av Gløppefjorden. Landskapsrommet er tydeleg definert av bratte fjellsider som reiser seg bak busetnaden, og som gradvis får slakare helling ned mot fjorden. Overgangen mellom fjell og fjord dannar eit langstrekt og samanhengande rom, med fjordflata som eit ope og dominerande horisontalt element.



Figur 5.3 Fv. 615 med fjell i bakgrunnen Foto: Ruthild Dale/Vestland fylkeskommune.

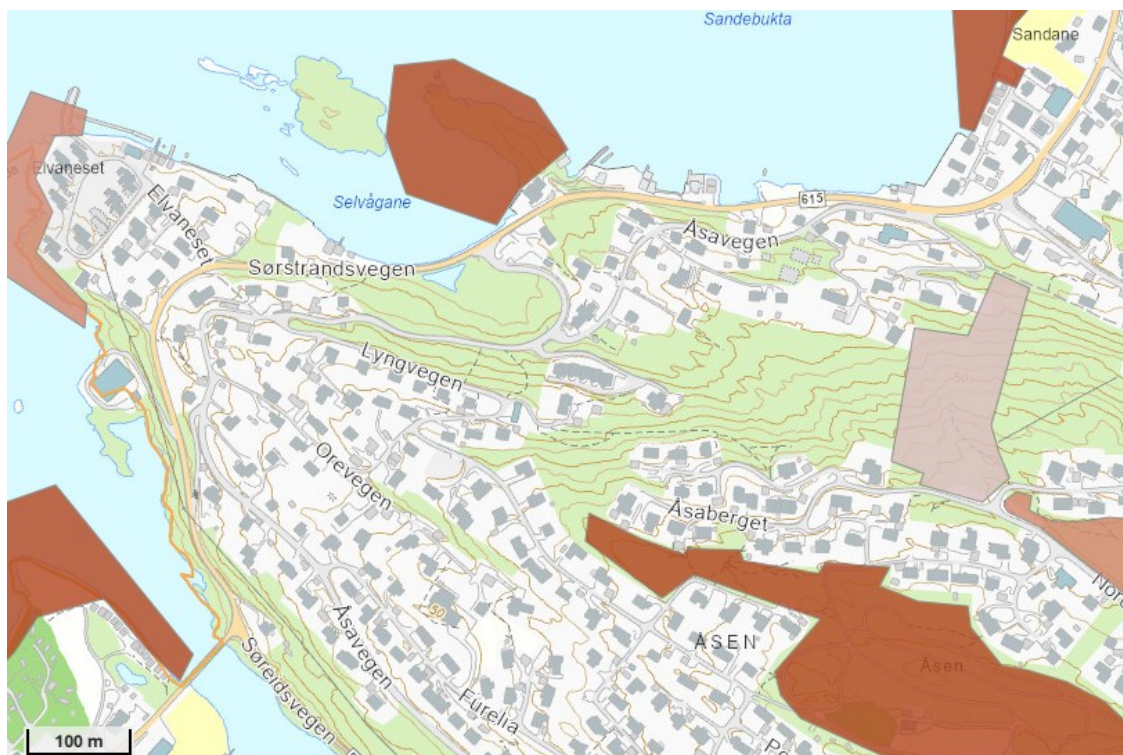
Fylkesvegen følgjer fjorden og utgjer eit gjennomgåande strukturerande element i området. Busetnaden er i hovudsak orientert mot og organisert langs vegen, og består av einebustader og mindre bustadbygg med tilhøyrande hagar og uteareal. Samla dannar dette eit samanhengande bustadbelte mellom fjorden og det stigande terrenget i bakkant. Avkøyrslar, hagegrenser og interne tilkomstlar understrekar vegen si rolle som ordnande struktur i området.

Vegetasjonen er prega av furu i dei fjordnære partia, supplert av lauvtre og kantvegetasjon. I tilknytning til bustadeigedomane finst hageprega element som hekkar, prydbuskar og einskildståande tre. Trass i innslag av vegetasjon og busetnad er det gjennomgåande ope utsyn mot fjorden frå vegen og tilgrensande areal. Fjordflata er eit visuelt hovudmotiv langs store delar av strekninga.

Landskapsbiletet er prega av samspelet mellom dei storskala naturformene – fjord og fjellsider – og den småskala bustadbusetnaden langs vegen. Området har ei tydeleg retning parallelt med fjorden, med overvegande open karakter mot sjøen og ei klar romleg avgrensing mot fjellsidene i bakkant.

5.4 Friluftsliv/by- og bygdeliv

Kommunesenteret Sandane ligg rett nord for planområdet, med mange butikkar og arbeidsplassar. Det ligg både grunnskular og vidaregåande skule aust for sentrum. Knytt til desse ligg det og idrettsanlegg som blir brukt mykje etter skuletid.



Figur 5.4 Kartlagte friluftsområde, dei mørkaste har størst verdi (frå fylkesatlas.no)

Langs fv. 615 ligg badeområdet Selvågane. Sør for planområdet er det badeplass knytt til campingplassen. Fv. 615 er tilkomstveg til desse områda.

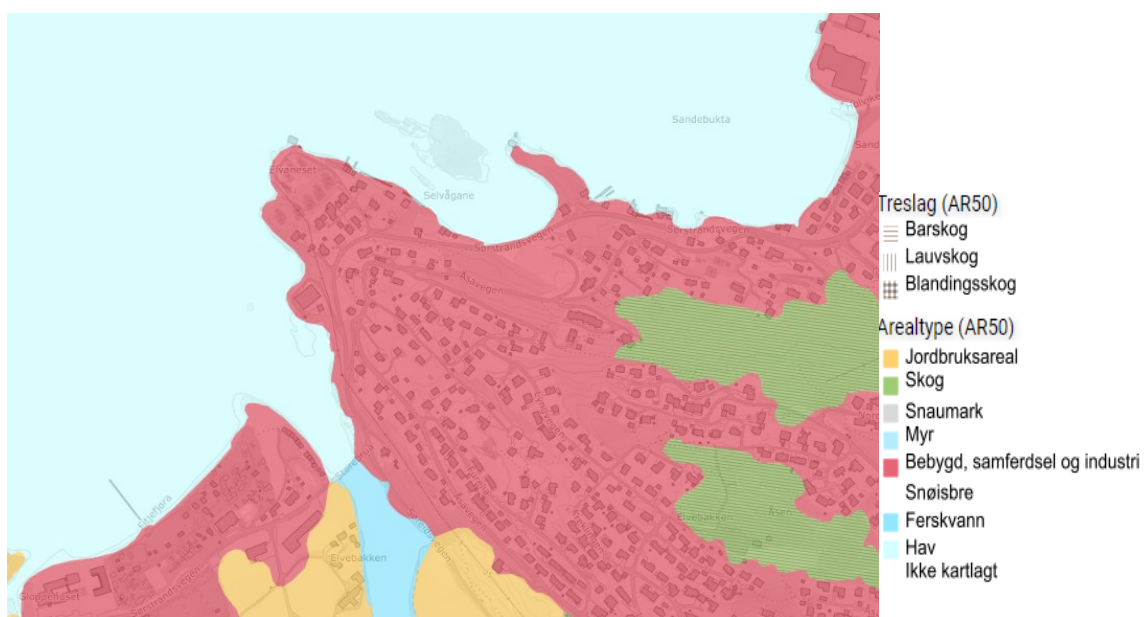


Figur 5.5 Frå friluftsområdet i Selvågane Foto: Ingar Hals/Vestland fylkeskommune.

5.5 Naturmangfald

5.5.1 Generelt

Fylkesveg 615 snirklar seg i dag vestover frå Sandane sentrum. Den ligg heilt nede ved Selvågane som er eit viktig naturområde. Her går vegen på fylling gjennom området, men den delen som ligg på innsida av vegen er i dag nesten heilt utfylt. Her er det berre ein liten del med ope vatn der ein bekk renn ut i Selvågane. Heilt vest i planområdet ligg Bukta fuglefredningsområde der grensa for fredingsområdet følgjer elvekanten.



Figur 5.6 Arealtype og treslag. (NIBIO, 2022)

For den delen av planområdet som omfattar sjø, er det registrert naturtypar i planområdet ved Selvågane og Bukta (Naturbase, 2023). Begge desse er strandenger. I tillegg er det ein lokalitet med ålegras nærare Sandane sentrum.

Området ligg i boreonemoral vegetasjonssone.

5.5.2 Naturtypar

Søk i naturbase viser fleire allereie registrerte naturtypar innanfor planområdet (Naturbase, 2023).

Det er ikkje registrert eller kartlagt utvalde naturtypar innanfor planområdet tidlegare, og det vart heller ikkje funne utvalde naturtypar under kartlegging i samband med dette planarbeidet.

Selvågane er kartlagt etter natur i Norge metodikken (NiN) i 2023, sjå figur 5.7. Det vart da registrert hagemark med middels verdi på Selvågane holmen (NINFP2310142357) og to område med strandeng med stor verdi (NINFP2310142358, NINFP2310142356) inne i Selvågane.

I tillegg er det kartlagt ein naturtype etter DN-handbok 19. Dette er ein lokalt viktig ålegraslokalitet, som ligg i Sandebukta aust i planområdet. Desse lokalitetane blir nærare presentert under, og det ligg og informasjon om dei i kap. 9.



Figur 5.7 Registreringskart som viser naturtypar registrert iht. DN-13 (mørkegrøn) og NiN (lilla) som omfattar strandeng og strandsumpområder, og DN-19 (lysegrøn) som omfattar naturtypen ålegrasenger.

Strandeng og strandsump er opne gras- og urtedominerte vegetasjonstypar på finkorna materiale i fjæresona. Strandengene finst gjerne i langgrunne og lite eksponerte bukter. Strandsump er vanlegast på beskytta stader i noko brakt vatn, til dømes ved utløp av elver og bekkar og andre stader påverka av ferskvatn.

Strandeng er raudlista som nært trua, og sørlege strandenger i boreonemoral sone er vurdert som sterkt trua.

Bukta fuglefredingsområde/Fitjefjøra

Figur 5.8 Foto av Bukta fuglefredingsområde sett frå aust mot vest. (COWI, 2023).

Lokaliteten Fitjefjøra som ligg i Bukta fuglefredingsområde er ein stor lokalitet, og omfattar eit miljø som er svært sjelden i regionen. Lokaliteten er vaksestad for nokre ganske sjeldne og sårbare artar. Derfor blir verdien vurdert til A – svært viktig. Det meste av lokaliteten er eit grunt, marint blautbotns-område, men da vatnet er ganske brakt, er lokaliteten registrert som ei brakkvatnsmudderflate. Det er og nokre stader små parti med strandeng langs kanten mot land. Delar av lokaliteten kan og kallast eit deltaområde, ettersom Gloppeelva nok har hatt ei viktig rolle når lokaliteten vart danna.

I tillegg til våtmarksfuglar er det registrert m.a. firling, gråsobeger, pusleblom og dvergsivaks i området.

I samsvar med jordskiftesak går grensa av fuglefredingsområdet i området frå Hangaren til Storebrua der vi har lagt plangrensa. Grensa er ikkje oppdatert i offisielle kart.

Selvågane

Figur 5.9 Foto av Selvågane sett frå søraust mot nordvest. (COWI, 2023).

Lokaliteten Selvågane omfattar eit miljø som er svært sjeldent i regionen, og den er vaksestad for eit par ganske sjeldne og sårbare artar. Derfor blir verdien vurdert til B – viktig, men verdi A – svært viktig kan og vurderast. Det meste av lokaliteten er eit grunt, marint blautbotnsområde, men da vatnet er ganske brakt, er lokaliteten registrert som brakkvatnsmudderflate. Det er og små parti med strandeng langs kanten mot land.

Av artar er det registrert m.a. skjørbuksurt, fjæresivaks, strandkryp, kildeurt, fjæresaulauk, myrsaulauk, dikevasshår, evjebrodd, dvergsivaks og firling.

Det er og to område med ålegras lenger ut i Selvågane.

Sandebukta

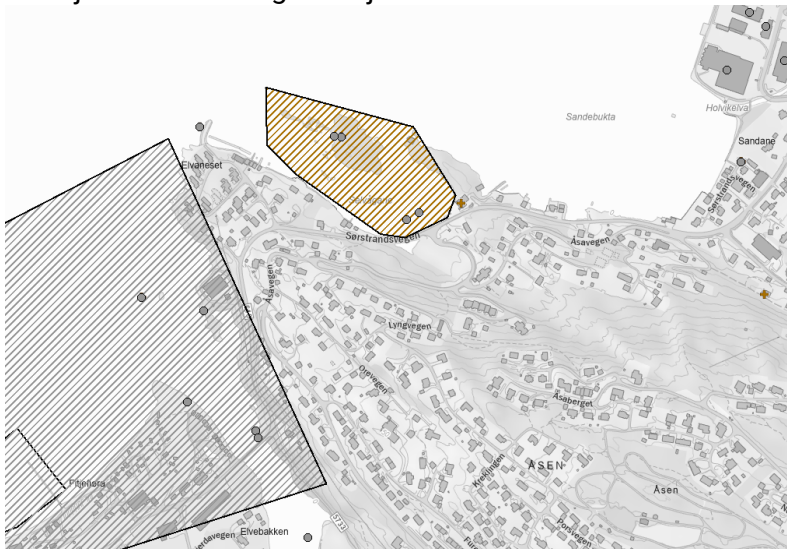
Delområdet består av naturtypen ålegrassamfunn. Ålegraset er vurdert som ei samanhengande eng med låge planter på sandbotn. Forutan ålegras er det ikkje registrert andre naturtypar eller gytefelt i Sandebukta. Lengst inne i bukta er det ein badeplass, elles er området prega av utbygd strandsone med hagar og nærheita til fylkesvegen.

5.5.3 Artar og økologiske funksjonsområde

Det er ikkje registrert økologiske funksjonsområde eller landskapsøkologiske funksjonsområde for artar innanfor planområdet.

Av artar av forvaltningsinteresse er det registrert piggsvin (NT), vipe (CR), raudstilk (NT), skjeand (VU), knekkand (EN), bergand (EN), havelle (NT), sjørre (VU), svartand (VU), ærfugl (VU), lomvi (CR), hettemåke (CR), fiskemåke (VU), storspove (EN), makrellterne (EN), gråmåke (VU), dvergdykkar (EN), gulspurv (VU), stær (NT), tjeld (NT), storskarv (NT), dvergsivaks (VU), firling (VU), pusleblom (EN), horndykkar (VU), taigasædgås (EN), svartstrupe (EN), granmeis (VU), sandsvale (VU), sivhøne (VU), stjertand (VU), grønfinke (VU), brushane (VU), gråspurv (NT), snadderand (NT), heilo (NT), tårnsegler (NT), taksvale (NT) og svarthalespove (CR). Bukta fuglefredningsområde ligg heilt inn til planområdet, og er eit viktig område for fugl på trekk gjennom Nordfjord. Det er registrert ein rekke artar og mange av disse er raudlista. Det er ikkje registrert gyteområde i sjøen utanfor planområdet, men Gloppeelva er ei lakseelv.

Det er noko hjort og rådyr i området, men sidan det meste av planområdet er bustadområde er ikkje dette eit viktig funksjonsområde for desse artane.



Figur 5.10 Registreringskart som viser artar av nasjonal forvaltningsinteresse. Punkt og skraverte felt viser område der det er registrert raudlista artar.

5.5.4 Framande artar

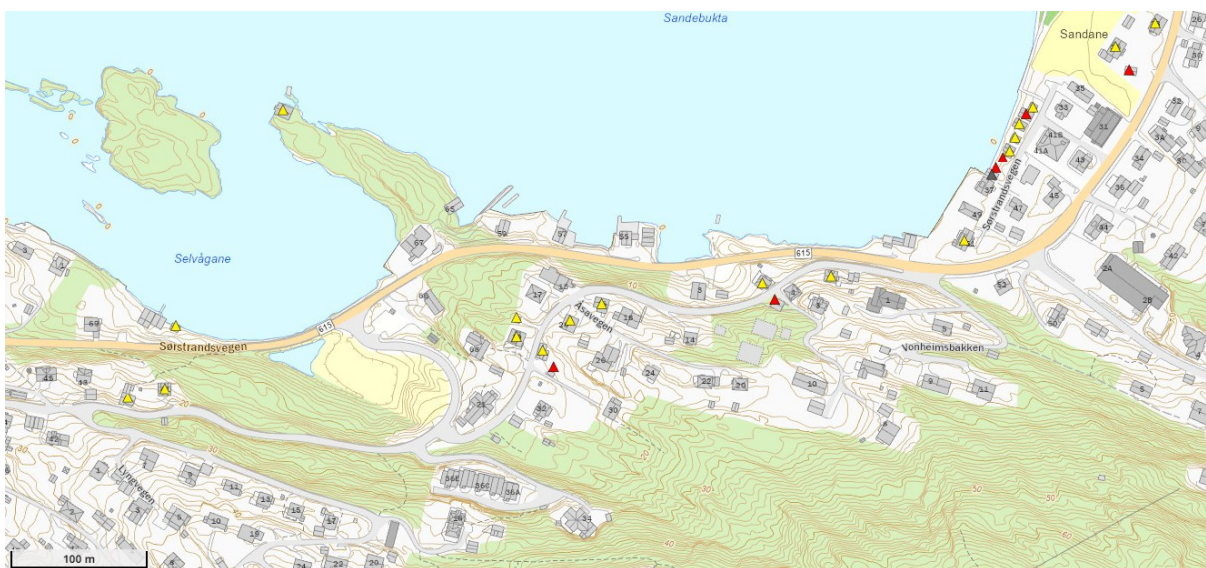
Framande artar er ikkje stadeigne artar som kan ha negativ effekt på norsk natur.

Det er ikkje registrert framande karplanter i kategoriane høg eller svært høg risiko innanfor planområdet. På synfaring vart det påvist platanlønn og raudhyll. Førekosten av framande, skadelege artar kan endre seg raskt og bør bli kartlagt på nytt nært opp til anleggsstart.

5.6 Kulturarv

Det er ikkje registrert automatisk freda kulturminne i planområdet, og det er og vurdert at det heller ikkje er eit potensiale for slike.

Jf. figur 5.11 er det nokre bygningar i området som ligg i SEFRAK-registeret, som viser bygningar som er bygd før 1900. To til tre av desse ligg ganske nært fv. 615.



Figur 5.11 Bygg registrert i SEFRAK-registeret (frå fylkesatlas.no)

5.7 Naturressursar

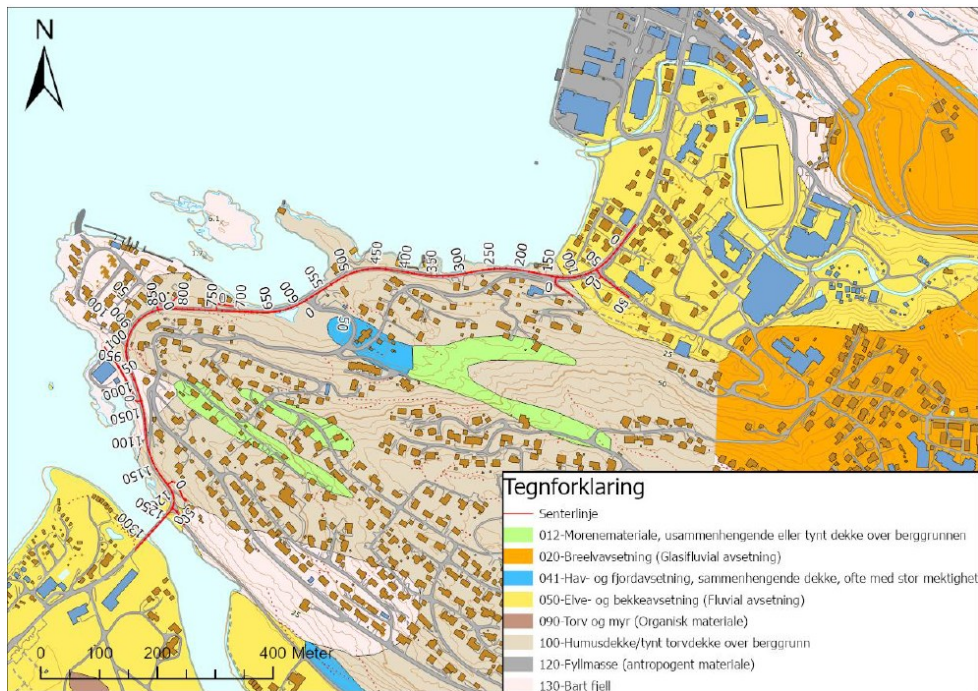
Det er ikkje jordbruksareal i planområdet. Det er to små område med barskog med høg bonitet langs fv. 615.

I Gloppefjorden utanfor planområdet er det registrert ein fiskeplass for aktive reiskap kor det kan bli fiska etter brisling med snurpenot/ringnot frå august til desember. Det er ikkje registrert gyteområde nær planområdet, men Gloppeelva i sør er lakseførande og har lange tradisjonar for laksefiske.

5.8 Topografi og grunnforhold

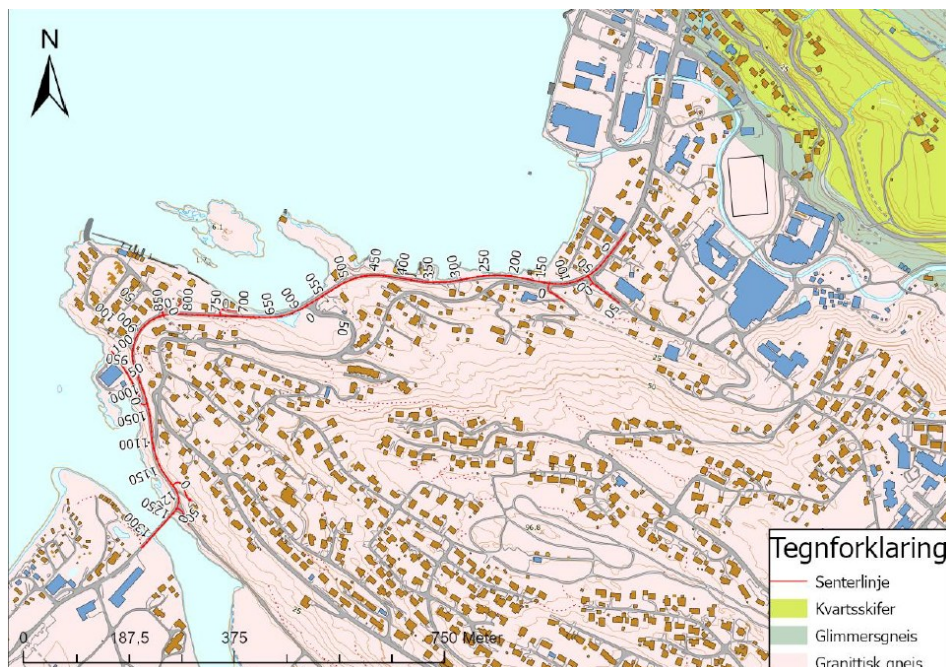
I følgje NGUs løsmassekart (figur 5.12) ligg sentrum i Sandane på elve- og bekkeavsetningar. Fv. 615 sørover fra sentrum ligg for det meste på berggrunn med eit tynt dekke av organisk materiale. Sør for fv. 615 ved Selvågane er det kartlagt eit område med havavsetningar og morene.

Heile strekningen er under marin grense. Sentrum i Sandane er kartlagt som eit område der det er marin leire. På strekningen sørover langs fv. 615 fra Sandane sentrum til Storebrua er berre eitt område innanfor Selvågane kartlagt som eit område der det kan vere marin leire.



Figur 5.12 Lausmassedekke i planområdet, rosa er bart fjell (meir enn 50% fjell i dagen), beige er tynt humusdekke, grøn er tynt morenemateriale, blått er marin strandavsetning og gult er elve- og bekkevsetning. (NGU løsmassekart, henta frå geologisk rapport Cowi)

I følgje NGU sitt berggrunnskart (figur 5.13) er berggrunnen i området granittisk gneis. Registreringar/prøver viser at gneisen er hard, og at den kan innehalde om lag 20 – 30 % kvarts.

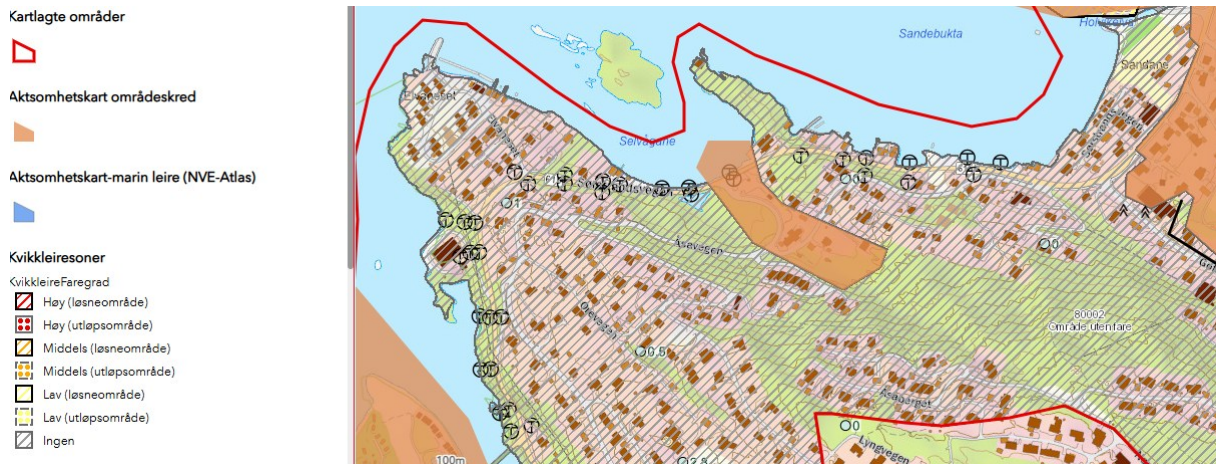


Figur 5.13 Berggrunn i planområdet, rosa er gneis. (NGU berggrunnskart, henta frå geologisk rapport Cowi).

Foliasjonsmålingar utførte av NGU viser at det for det meste er ei fallretning mot nord-nordøst. Næraste bergartsgrense er 260 m nordøst for tiltaksområdet, der granittisk gneis grensar mot glimmergneis, som igjen grensar mot kvartsskifer. Det er ikkje venta nokre bergartsgrenser i tiltaksområdet.

Grunnundersøkingar viser at mektigheita av lausmassar i borpunkta varierer frå 0,62 m til 7,82 m. Inne på land er lausmassemektigheita stort sett under 2 m, bortsett frå i Selvågane og Hangaren. Lausmassane er hovudsakeleg sand og silt. Sandig, siltig sprøbrotsmateriale og kvikkleire er påvist i Selvågane og Hangaren.

Planområdet ligg som nemnt under marin grense. **Feil! Fant ikke referansekilden.** 5.14 viser aktsemdskartet for kvikkleireskred ved planområdet. NVE Atlas som er kilde til figuren, viser ikke boringer utført i Hangaren og Selvågane i 2025, men de vises i NGUs NADAG databasen.



Figur 5.14 Kartutsnitt frå aktsemdskart for kvikkleireskred (frå atlas.nve.no)

Det er ikkje aktsomhetsområde for andre typer skred (fjellskred, snøskred, steinsprang) i planområdet.

5.9 Teknisk infrastruktur

Planområdet er tettbygd, slik at det er eit ganske omfattande nettverk av kablar, leidningar og luftspenn i området. Bustadene i området er knytt til kommunalt vann- og avløpsnett. Det ligg eit kommunalt reinseanlegg ved Hangaren sør i planområdet, og det er og eitt anlegg for handsaming av avløp vest for Selvågane. Ei høgspenlinje går i luft sør i planområdet. I tillegg er det nokre lågspenlinjer både i luft og i bakken, og høgspenlinjer kryssar og vegen i bakken.

Det er gatelys på strekninga. Nokre stader er dette i luftspenn, men på lange strekningar er det brukt kablar.

6. Omtale av planforslaget

6.1 Planlagt arealbruk

Tabell 6.1 Arealoppgåve for reguleringsplanen

§12-5. Nr. 1 - Bygninger og anlegg	Areal (m²)
1111 - Bustadbygging, frittliggjande småhusbebygging (10)	9 588
1112 - Bustadbebygging, konsentrert småhusbebygging (4)	3 529,4
1121 - Fritidsbusetnad-frittliggjande (3)	536
1540 - Vass- og avløpsanlegg	33,9
1589 - Uthus, naust eller badehus (4)	275,4
1610 - Leikeplass	877
1801 - Bustad/forretning	678,5
1900 - Angitt byggje- og anleggsformål kombinert med andre angitte hovudformål	2 868,5
Sum areal denne kategori:	18 386,9
§12-5. Nr. 2 – Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (m²)
2011 - Køyreveg (16)	12 886,8
2012 - Fortau (7)	3 726,1
2015 - Gang- og sykkelveg	545,7
2016 - Gangveg, gangareal eller gågate (2)	567,2
2018 - Annan veggrunn, teknisk anlegg (5)	161,4
2019 - Annan veggrunn, grøntareal (31)	11 353,8
2073 - Kollektivhaldeplass (4)	217,1
2080 - Parkeringsplassar (2)	501,5
2082 - Parkeringsplassar	109,9
Sum areal denne kategori:	30 069,6
§12-5. Nr. 5 – Landbruks-, natur- og friluftsmål og reindrift	Areal (m²)
5100 - LNF-areal for nødvendige tiltak for landbruk og gardstilknytt næringsverksemd basert på garden sitt ressursgrunnlag	3 385,3
5130 - Friluftsmål (2)	905,1
Sum areal denne kategori:	4 290,4
§12-5. Nr. 6 – Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhøyrande strandsone	Areal (m²)
6100 - Ferdsel	2 453
6710 - Friluftsområde i sjø og vassdrag (2)	110,7
6900 - Bruk og vern av sjø og vassdrag med eller utan tilhøyrande strandsone kombinert med andre angitte hovudføremål (2)	319,8
Sum areal denne kategori:	2 883,5

§12-6 - Omsynssoner	Areal (m²)
140 - Frisikt (19)	444,1
210 - Raud sone etter rundskriv T-1442	17 713,7
220 - Gul sone etter rundskriv T-1442 (10)	27 193,3
310 - Ras- og skredfare (3)	2 119,3
740 - Bandlegging etter andre lover	2 910,8
Sum areal denne kategori:	50 381,2
§12-7 - Føresegnområder	Areal (m²)
Midlertidig bygge- og anleggsområde (15)	22 434,9
2 - Vilkår for bruk av arealer, bygninger og anlegg (7)	4 955,8
Sum areal denne kategori:	27 390,7

Jf. tabell 6.1 er planlagt arealbruk innanfor planområdet i stor grad knytt til vegformål. Areal utanom vegformåla er i stor grad eksisterande arealbruk (ev. arealbruk i tråd med gjeldande arealplanar) som i anleggsfasen vil bli nytta som mellombels anleggsområde. Dette er m.a. bustadareal, areal til naust og areal i sjø. Det er og noko landbruks- natur- og friluftformål. M.a. i sør ut mot Bukta fuglefredingsområde. Der har vi lagt på slik formål heilt ut til grensa til fuglefredingsområdet.

Planen omfattar i stor grad berre arealet som skal byggast og areal som vi vil trenge i anleggsfasen. Utanfor plangrensa skal framleis eksisterande reguleringsplanar gjelde.

6.2 Trafikkutvikling og fartsgrenser

Ut frå dagens trafikktalet (sjå kap. 5.2.2) og gjeldande prognosar for trafikkauke er dimensjonerande trafikktalet for fv. 615 20 år etter opning (om lag i 2050):

- Frå Sandane til Gotevegen om lag 3 650 kjt/døgn, 10 % tunge
- Frå Gotevegen til Selvågane om lag 2 920 kjt/døgn, 10 % tunge
- Frå Selvågane til Storebru om lag 2 460 kjt/døgn, 10 % tunge

For fv. 5733 Søreidsvegen er dimensjonerande trafikk om lag 640 kjt/døgn, 13 % tunge.

Vi har ikkje prognosar for tal gåande og syklande eller for sidevegane elles.

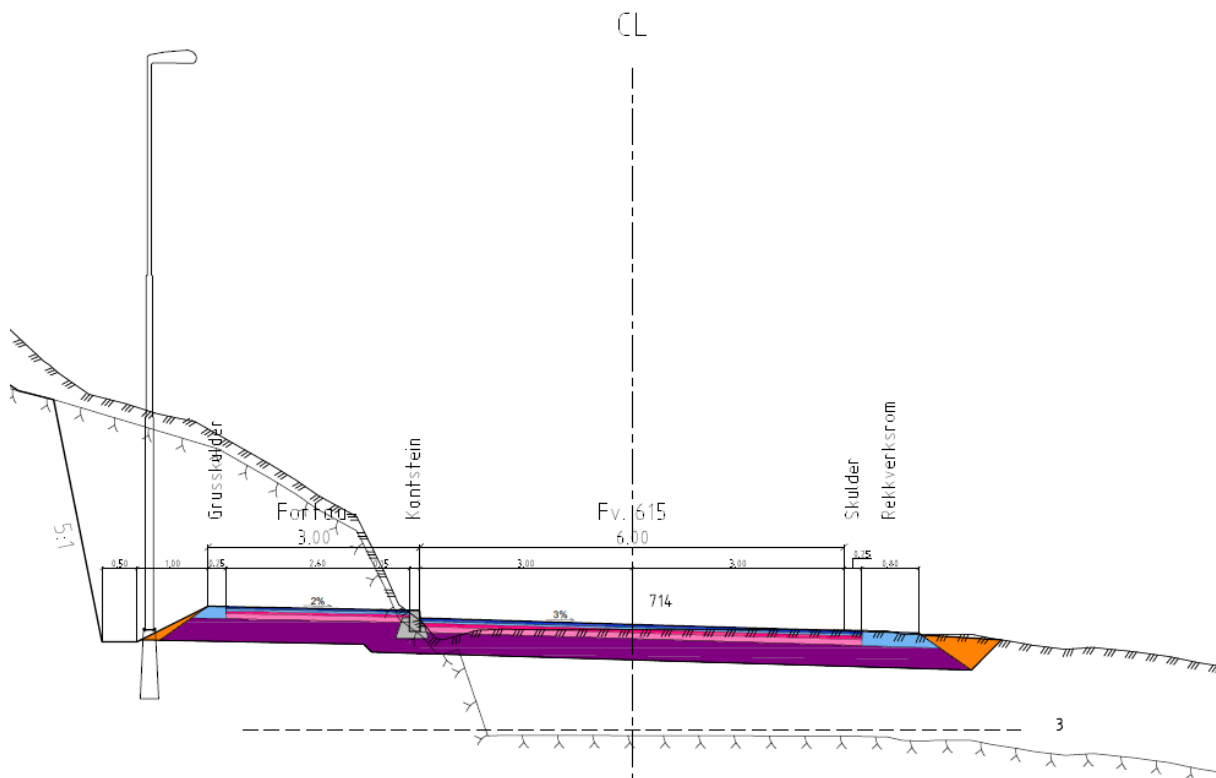
Dei generelle trafikkprognosane for gamle Sogn og Fjordane for trafikkmengder etter 2023 som vi har brukt over er 0,4 % årleg auke i personbiltrafikk og 1,9 % årleg auke med tungbiltrafikk. Prosjektet har som mål at fleire skal gå og sykle inn til Sandane sentrum, skuler og fritidstilbod. Noko av denne auken vil truleg vere til erstatning for bilturar, slik at omfang av lokale bilturar kan gå litt ned. Trafikktala kan da bli litt lågare enn dei tala vi har vist over ut frå generelle trafikkprognosar.

I planarbeidet er det lagt til grunn ei fartsgrense på 50 km/t, som i dag.

6.3 Tekniske føresetnader

6.3.1 Dimensjoneringsgrunnlag

Ny veg blir dimensjonert ut frå gatedelen av handbok N100 Veg- og gateutforming, overordna boliggate/boligveg. Trafikktala vist i kap. 6.2 har i denne vegklassa svært liten innverknad på utforming av tiltaket.



Figur 6.1 Eksempel på eit tverrsnitt av vegen

Jf. døme på eit tverrsnitt vist i figur 6.1 legg vi opp til eit 3 m breitt fortau inkl. skulder og 6 m køyrebanebreidde + breiddeutvidingar for buss.

I samsvar med gatedelen av N100 er det lagt opp til at kryssa skal vere utforma slik at farta kan haldast låg og at fotgjengarar kan krysse vegen på ei kort strekning. Kryssa skal og ta så lite plass som mogleg. Det er derfor ikkje lagt opp til drope i sidevegar.

Haldeplassar for buss blir bygd som kantstopp.

6.3.2 Fråvik frå vegnormalane

Da dette er eit trangt område med fleire avkøyrslar og behov for rekkverk ut mot fjorden er det i planlegginga avdekt behov for fleire mindre fråvik frå vegnormalar for å redusere omfanget av inngrepet. Totalt er det søkt om og innvilga 14 fråvik.

Fråvika er i stor grad knytt til avkøyrslar og rekkverk, m.a. rekkverk i siktsoner og avslutning av rekkverk. Det er og nokre fråvik knytt til avslutninga ved Storebrua i sør og nokre fråvik knytt til stor stigning på avkøyrslar, eitt av desse gjeld avkøyrslar frå kommunal veg. Vi har og eitt fråvik knytt til høgde på veg pga. stormflo. I planen tilfredsstillar vi kravet til stormflo, men det er ikkje tatt omsyn til bølgehøgde. Det er vurdert at dette er ei hending som vil vere svært sjeldan, og at det er omkøyringsveg.

6.4 Val av løysingar

I dette punktet har vi omtalt nokre løysingar som har vore vurdert ut frå m.a. merknader ved planoppstart, jf. kap. 12.1. Vi har og vurdert løysing for tilkomst ned til nytt kommunalt avløpsreinseanlegg ved «Hangaren».

6.4.1 Fortau på aust- eller vestsida av vegen

Kva side av vegen eit fortau skal byggjast på har og vore vurdert tidlegare. Eit fortau på aust-/sørsida av fv. 615 er lagt inn i gjeldande reguleringsplanar (Vonheim-Storebrua frå 2013 og Sandane sentrum frå 2020). Desse planane vidarefører ei løysing som låg inne i tidlegare reguleringsplan frå år 2000.

Kva side av vegen eit fortau bør liggje på vart og vurdert når Vestland fylkeskommune utarbeidde forprosjektet «Fv. 615 Sandane–Fitje – Forprosjekt for tilbod til mjuke trafikantar» i 2020. Konklusjonen i forprosjektet var: *«Konklusjonen er at eit tilbod til mjuke trafikantar truleg bør byggast på sørsida, men gangmønster og kryssingspunkt bør undersøkast før dette vert endeleg bestemt».*

Forprosjektet lister opp nokre argument for begge sider:

- Aust-/sørsida
 - Ein vil da knyte seg til fortauet vidare inn mot Sandane sentrum, som ligg på denne sida av vegen
 - Eit fortausareal på denne sida av vegen gir betre sikt i gjennom den krappe kurva ved Elvaneset
- Vest-/nordsida
 - Opplevinga av å ferdast på fortauet er betre ut mot fjorden enn inn mot ei fjellskjering
 - Bustader på Elvaneset og elles på nordsida får ei betre tilknytning til tilbodet. Ein vil soleis få konsentrert kryssingane av vegen til nokre få punkt

Det blir peika på at argumentet for eit fortau på aust-/sørsida har styrka seg ved at det er bygd eit fortau på sørsida over Fitjeelva. Det vil truleg bli færrest kryssingar totalt sett ved å etablere fortauet samanhengande på ei side.

Som det går fram av kap. 12.1 er det fleire merknader, m.a. ein frå diverse grunneigarar som er signert av 27 personar knytt til eigedomar på Elvaneset og i Selvågane, som har innspel om at eit fortau bør bli bygd på vest-/nordsida av fv. 615, og ikkje på aust-/sørsida som vist i gjeldande reguleringsplanar.

Ut frå konklusjonen i forprosjektet og dei innkomne innspela har vi på nytt vurdert nærare kva side av vegen eit fortau bør liggje på. I vurderinga legg vi til grunn at det på lengre sikt og vil bli bygd ny Storebru og at det skal etablerast fortau langs fv. 615 vidare mot Fitje sør for Gloppeelva.

Kryssingar

I tillegg til fortauet ved Fitje bru er bustadbygginga på Elvaneset eit nytt moment sidan tidlegare planar vart utarbeida. Desse bustadene ligg vest for fv. 615. Men dei viktigaste målpunkta for mjuke trafikantar herfrå vil vere Sandane sentrum (og dermed fortauet som ligg på austsida inn mot Sandane sentrum frå Gotevegen) og skular og idrettsanlegg som og ligg aust for fv. 615. Dei fleste som går og sykklar frå Elvaneset må dermed krysse fv. 615 ein stad sjølv om fortauet blir bygd på vest-/nordsida.

Langs den strekningen planutkastet dekkjer er tal bustader på Elvaneset større enn dei som naturleg vil nytte eit fortau på austsida. Dei fleste bustadene aust for fv. 615 vil nytte Åsavegen inn mot Vonheim. Men dei som kjem inn langs Søreidsvegen heilt i sør ved Storebrua slepp kryssing ved eit fortau på aust-/sørsida.

Når ein seinare byggjer ny Storebru og fortau vidare sørover ligg og dei fleste bustadene aust for fv. 615, oppe langs Mardalsvegen, Fitjevegen og Øvre Sørstrandsveg. Så sjølv om det er campingplass og ein del arbeidsplassar (m.a. Sogn og Fjordane Energi) vest for fv. 615 meiner vi at talet kryssingar vil bli færrest om fortauet ligg på austsida av fv. 615.

Det må etablerast ein del kryssingspunkt, m.a. ved Elvaneset, ved Selvågane og over kommunal veg Gotevegen og kommunal veg i Selvågane. Det blir her gode tilrettelagde kryssingar med god sikt og nedseinka kantstein. Kryssinga i Gotevegen vil truleg bli merka som gangfelt, det kan og vere aktuelt ved Elvaneset. Kryssingane over fv. 615 ved Elvaneset og Selvågane vil få intensivbelysning. Det blir ikkje færre kryssingar over fv. 615 og enklare å utforme desse om ein legg fortauet på vestsida av fv. 615. Det blir heller ikkje færre kryssingar av sidevegar. Med eit fortau på vestsida må ein krysse vegen ned til Hangaren og vegen ned til Elvaneset.

Arealinngrep

For store delar av strekninga vil breidda på tiltaket, og dermed arealinngrepet i eigedomar, vere om lag det same uavhengig av kva side av vegen fortauet blir bygd. Eit unntak er i den krappe kurva ved Elvaneset. Eit fortau på austsida her vil gje betre sikt gjennom kurva. Utan eit fortau må ein utvide grøfta litt for å gje betre sikt gjennom kurva og for krysset ned til Elvaneset. Dette vil totalt sett gje litt mindre inngrep på eigedomane i dette området enn om ein legg fortauet i utsida av kurva/på vestsida av vegen.

Eit anna moment er at det i dag er nokre snarvegar opp frå fv. 615 for gåande og syklande, m.a. opp til Åsavegen i sør og ved Elvaneset, og for nokre enkelteigedomar. Vi har fått merknader om at desse bør oppretthaldast, og har lagt til rette for dette. Det vil vere enklare å oppretthalde desse utan store inngrep om dei skal gå ned til eit fortau, og ikkje direkte inn på ein køyreveg.

Støy

I tillegg til m.a. opplevinga og kryssingar, spesielt mot badeplassar etc., blir det i merknader nemnt at det for eigedomar på vestsida vil vere ein fordel om fortauet ligg på austsida, m.a. av omsyn til støy. For vurderingar av støytiltak har det truleg svært lite å seie kva side av vegen fortauet ligg på. Men det ligg (ut frå vedlagt støyrapport) fleire bustader som er utsett for trafikkstøy frå fv. 615 på austsida av fv. 615 enn på vestsida.

Konklusjon

Eit fortau på austsida av fv. 615 vil gje færrest kryssingar av fv. 615 for dei viktigaste målpunkta for gåande og syklande året rundt. Eit fortau på austsida vil gje litt mindre inngrep i eigedomar i kurva ved Elvaneset. I sitt varsel til planoppstart peiker Statsforvaltaren på at det av omsyn til fjorden og naturmangfald er best å leggje fortauet på austsida av fv. 615. Vi meiner tidlegare vurderingar av kva side av vegen fortauet bør liggje på har vore fornuftige, og legg i planutkastet fram ei løysing med fortau på aust-/sørsida av fv. 615.

6.4.2 Fv. 615 i tunell frå Storebrua til Vonheim

Jf. kap 12.1 har Sørstranda utviklingslag både i november 2022 og sommaren 2023 sendt eit innspel om ei alternativ løysing med ein tunell frå Storebrua til Vonheim. Som det og går fram av kap. 12.1 har ein del andre vist til denne løysinga, eller hatt liknande innspel.

Innspelet frå Sørstranda utviklingslag er eit detaljert forslag til korleis vegsystemet nær Sandane kan utviklast. I grove trekk inneber det ein tunell frå Storebrua til Vonheim, eit kryss inne i tunellen for samband mot Søreidsvegen og Åsen med ny veg og kryss mellom Søreidsvegen og Åsavegen. Dei argumenterer for at dette er ei framtidsretta løysing, og at å byggje eit fortau ikkje løyser dei trafikale problema på Sandane. Vi hadde eit møte med Sørstranda utviklingslag i april 2024 der vi gjekk gjennom innspelet og våre vurderingar. Nyaste versjon av skisse til løysing er vist på figur 6.2.



Figur 6.2 Løysing foreslått av Sørstranda utviklingslag

I tillegg til tunellane med tilknytning til vegsystem (gråblått) er det og foreslått nye gangtilbod langs andre vegar (blått/raudt).

Grov vurdering av løysinga

Vi har sett på løysinga opp mot krav i vegnormalar og opp mot trafikktryggleik, og vurdert den i høve til bustader og terreng. Løysinga er bra gjennomarbeidd med ei gjennomtenkt trafikal løysing. Det er to punkt vi meiner må takast omsyn til:

- Kryss i tunell er i utgangspunktet ikkje tillatt. Men det har vorte akseptert fleire stader, slik at det kan kanskje vere mogleg her og. Plassering av krysset må vurderast, det bør ikkje liggje for nær tunellmunningen. Vi legg til grunn at tunellarmen for sideveg opp til Åsavegen må vere minimum om lag 250 m lang. Aktuell krysstype vil truleg vere ei rundkøyring.
- Kryssing av fotgjengarar på Søreidsvegen rett sør for tunellen må vurderast nærare. Ei kryssing av fv. 615 i plan rett utanfor tunellen er ikkje akseptabel av omsyn til trafiksikkerheit. Bru og veg ligg på ei slik høgde at det truleg er vanskeleg å få til ei løysing under brua med omsyn på flaum og flo, slik at aktuell løysing vil vere ein gs-veg over portalen. For å ta omsyn til universell utforming blir denne minimum om lag 3 – 400 m lang i eit sidebratt og krevjande terreng, og vil truleg krevje innløysering av ein bustad. I seinare planlegging kan ein eventuelt vurdere om ei kryssing under brua som blir overfløymd med nokre års mellomrom er akseptabel.

Det er og nokre andre punkt ein må vurdere nærare om det skulle vere aktuelt å planlegge denne løysinga meir i detalj:

- Løysinga i nordenden av tunellen med kryss ved Gotevegen. Truleg bør ein her flytte/vri krysset litt slik at ein unngår konflikt mellom tunellen og Vonheimsbakken. Tunellen får da og ein retning slik at fjelloverdekninga i «søkket» opp frå Selvågane blir litt større. Det kan bli innløysing av ein ekstra bustad og ein litt lengre tunell.
- Kva fjelloverdekninga er i «søkket» opp frå Selvågane må kartleggast nærare.
- Vegsystemet i sør er utfordrande. Stigningskrav for fortau og for kryss kan gjere at både vegen opp til Åsavegen og armen ned til Søreidsvegen kan bli litt lengre. Det er bratt og krevjande å byggje veg i dette området.

Løysinga har elles ein del tiltak for gåande og syklende langs m.a. Sørstrandsvegen og Søreidsvegen. Med tunell vil trafikkmengda på Sørstrandsvegen frå Vonheim til Elvaneset gå vesentleg ned, slik at mellom Elvaneset og Vonheim kan mjuke trafikantar nytte køyrebana.

Kostnader

Vi har sett grovt på kva ei slik løysing vil koste. Vi har da berre sett på tunellar og vegar (med fortau der det er naturleg) for å knyte seg til noverande vegsystem. Vi har IKKJE teke med i kostnadene gangvegtiltaka som elles er vist på skissa, og ekstra kostnad for å knyte dette vegsystemet betre saman med E39 på Kleivedammen.

For å gjere det samanliknbart med vårt kostnadsoverslag på bygging av fortau frå Storebrua til Vonheim på om lag 129 mill. 2025-kr. (jf. kap. 10.1) har vi ikkje rekna inn kostnader for Storebrua. Kostnadene for denne vil vere om lag dei same uansett løysing.

Vi har i kostnadene tatt omsyn til at sidearm i tunell frå eit kryss vil bli lengre, og ein gs-veg over portalen i sør. Dei andre utfordringane med vegsystemet i sør og kryssområdet i nord er ikkje tatt omsyn til, men vi har (som vanleg ved kostnadsvurderingar i tidleg fase) lagt inn ei uvisse i kostnadsoverslaget.

Veldig grovt vurdert vil ei slik tunell-løysing koste minimum om lag 450 mill. kr.

(Positive) verknader av løysinga

Generelt minner vi om at bakgrunnen for dette tiltaket, og at Vestland fylkeskommune eventuelt vil prioritere finansiering av det, er at det skal leggjast betre til rette for gåande og syklende i området, og særskilt eit betre tilbod langs fv. 615 fram mot skulane og sentrumsområdet. Tidlegare reguleringsplanar og planutkastet løyser dette ved bygging av eit fortau langs fv. 615. Da det er trangt i området har vi ikkje plass til gs-veg, men med omfanget av gåande og syklende vil ein god del av syklistane kunne nytte eit 3 m breitt fortau.

Sørstranda utviklingslag si løysing vil gje ei like god løysing for gåande og syklende i området. Det blir ikkje bygd fortau i same omfang, men omfanget av trafikk vil gå vesentleg ned langs eksisterande fv. 615, slik at det blir trygge forhold for gåande og syklende. Men løysinga har ein vesentleg høgare kostnad, den er truleg nærare tre gonger så dyr.

Det ein oppnår i tillegg med denne løysinga er nokre positive verknader for dei køyrande. Det blir noko kortare køyreveg til/frå Sandane, og opp mot m.a. Sandane idrettspark. Med nokre ekstra kostnader kan ein og knyte vegsystemet opp til E39 på Kleivedammen, slik at ein kan oppnå ei avlasting av trafikk i Sandane sentrum. Søreidsvegen vil da og bli noko avlasta for trafikk. I eit kost-nytte perspektiv vil desse positive trafikale verknadene truleg vere langt mindre enn dei ekstra kostnadene med tiltaket. Løysinga med fortau langs fv. 615 vil og (men i mykje mindre grad) vere positivt for dei køyrande ved at dei gåande og ein stor del av syklistane ikkje bruker køyrebana på vegen frå Storebrua til Sandane sentrum.

Løysinga med eit fortau vil gje inngrep i mange eigedomar, men kan gjennomførast utan innløyising av eigedomar. Sørstranda utviklingslag si løysing vil gje inngrep i langt færre eigedomar, men vil truleg krevje innløyising av to til tre eigedomar. Vegsystemet sør for tunellen vil og gje ein del eigedomsinngrep. Sjølv om bygging av fortau langs fv. 615 vil innehalde støytiltak vil ein tunell, der vegen bli avlasta for trafikk, truleg gje enda betre støyforhold langs fv. 615.

Tid for gjennomføring

Løysinga med fortau langs fv. 615 kan byggast etappevis. Dette er ein fordel av omsyn til budsjettsituasjonen i Vestland fylkeskommune, og låg til grunn for at ein prioriterte planlegging av strekninga frå Storebrua til Vonheim. Ein vil da nokre år seinare byggje ny Storebrua og fortau/gs-veg på sørsida av Gloppeelva, seinast i noko tid før det er behov for omfattande vedlikehald på Storebrua for å kunne ha trafikk på den. Jf. kap. 10.2 kan fyrste etappe eventuelt bli avslutta rett sør for Elvaneset.

Ved bygging av tunell må ein byggje ny Storebrua samtidig som ein byggjer tunellen. I tillegg til tunellkostnaden er dette ein kostnad på minimum 45 – 50 mill. kr som ein må ha budsjettmessig dekning for samtidig.

Opprinneleg var bygging av fortauet prioritert med oppstart av bygging i 2026 eller tidlegare. På grunn av den økonomiske situasjonen med auka rentekostnader har Vestland fylkeskommune set denne investeringa på vent. Realisering av tiltaket vil bli vurdert i dei årlege rulleringane av Regional transportplan - Investeringar.

Oppstart av bygging av tunell vil vere enda meir krevjande enn bygging av fortau. Det må utarbeidast ein reguleringsplan. Når den pr. no ikkje er starta opp vil den tidlegast kunne vere vedteken i løpet av 2030. Etter det må tiltaket prosjekterast og konkurransegrunnlag utarbeidast. Finansieringa av tiltaket er svært usikker. Det må finnast rom for dette tiltaket i tronge fylkeskommunale budsjett. Ein tunell kan truleg ikkje finansierast som eit tiltak for gåande og syklande, slik at tiltaket vil vere i konkurranse med andre typar tiltak i heile Vestland.

I nokre av merknadene blir delvis bompengefinansiering nemnt, nokre nemner og «Sandanepakken». Initiativet til slik bompengefinansiering må kome frå lokalt hald. Det vil krevje grundige vurderingar av bompengeopplegg og kva som skal finansierast. Truleg vil andre tiltak gå inn i ei slik «pakke», desse må og planleggast. Ved bruk av bompengefinansiering kan det bli krav om statleg kvalitetssikring av tiltaka. Delvis bompengefinansiering vil derfor truleg forseinke oppstart av tiltaket med ytterlegare eit par år.

Gjennomgangstrafikk på fv. 615

I nokre av merknadene som støtter tunell-løysinga er omsynet til gjennomgangstrafikk på fv. 615 nemnt som eit argument. Dette tiltaket blir sett på som ledd i ei framtidig opprusting av fv. 615 som ledd i eit betre samband mellom Nordfjord og Førde/Florø.

Omfanget av gjennomgangstrafikk på fv. 615 er i dag svært liten. Trafikkmengda er i følgje vegkart.no 200 – 400 kjt/døgn vest for kryss med fv. 5732 Sandsvegen på Sørstranda (om lag 7 km frå Sandane) og vidare mot Storebru på rv. 5. Strekningen frå Sandane til Storebru på rv. 5 er 68,5 km i følgje Google Maps, med ei køyretid på 1 t og 11 - 12 minutt. Ei innkorting av vegen på planstrekninga med 3 – 400 m og ei innsparing i køyretid på eit knapt halvt minutt bidreg ikkje til å auke denne gjennomgangstrafikken.

Midtvegen 615 A/S sendte i november 2023 eit brev til Vestland fylkeskommune for få vurdert om ei bompengefinansiering av denne vegen for å få betre standard er aktuelt. Jf. kap. 12.1 har Midtvegen 615 A/S og sendt ein merknad ved planoppstart med det same innhaldet. Som svar på brevet har vi svara at trafikkgrunnlaget på fv. 615 er for lite til å finansiere større tiltak på fv. 615. Det blir og peika på at fv. 615 er ein av åtte strekningar som er omtalt i Regional Transportplan. Det er prioritert å utarbeide forprosjekt for å vurdere tiltak på to av desse, fv. 57 og fv. 48. Fylkeskommunen har ikkje hatt ressursar til å prioritere større tiltak på fv. 615. I tillegg til dette aktuelle prosjektet med fortau frå Vonheim til Storebru er det gjort nokre mindre utbetringar mellom Storebru på rv. 5 og Hyen. Aktuelle framtidige tiltak langs fv. 615 vil og vere utbetring langs dagens veglinje, ikkje større vegprosjekt i nye trasear som kan gje ei større innkorting av reisetida.

Vi har sett svært grovt på potensialet for auka trafikk på ein utbetra fv. 615 frå Sandane, via Hyen, til Storebru på rv. 5. Ein aktuell «marknad» er trafikk frå Nordfjord til Førde og vidare sørover E39 mot Bergen. Frå Sandane til Førde er det i dag veg med stort sett god vegstandard langs E39. I følgje Google Maps er det om lag 14 km lengre frå Sandane til Førde via Hyen enn langs E39. Google Maps anslår køyretida (for lette køyretøy) til å vere om lag 20 minutt lengre. Det må gjerast svært omfattande tiltak til ein høg kostnad for at vegen via Hyen skal konkurrere mot E39. Eit anna potensielt reisemål er Florø. I dag er det nesten 40 km kortare å køyre frå Sandane til Florø via Hyen enn via E39, og Google Maps anslår at ein sparar om lag 30 minutt på å køyre via Hyen. Ut frå dette er det grunn til å tru at ein stor del av trafikken frå Sandane til Florø allereie bruker fv. 615. Ei utbetring av fv. 615 vil da ikkje gje ei stor trafikkauke. Vi ser heller ikkje potensialet for at trafikken mellom Sandane og Florø skal auke vesentleg, sjølv om ein utbetrar fv. 615 kraftig.

Dette lokale tiltaket ved Sandane bidreg (uansett val av løysing) altså ikkje til å auke gjennomgangstrafikken langs fv. 615, og det er pr. no ikkje planar om å gjere større tiltak som vil gjere funksjonen av vegen viktigare enn i dag. Truleg vil heller ikkje store tiltak langs fv. 615 gi stor trafikkauke.

Konklusjon

Den foreslåtte løysinga gir nokre positive verknader i tillegg til å gje betre tilhøve for gåande og syklande langs fv. 615. Men løysinga er veldig kostbar. Det er svært usikkert om den vil bli prioritert for gjennomføring, og ei eventuell gjennomføring vil liggje ein del år fram i tid.

Eit fortau langs fv. 615 i samsvar med tidlegare reguleringsplanar gir eit godt tilbod for gåande og syklande til ein langt lågare kostnad. Å gje eit godt tilbod til gåande og syklande er hovudføremålet med tiltaket. Vi legg derfor fram eit planutkast for eit fortau langs fv. 615.

6.4.3 Tilkomst ned til kommunalt avløpsreinseanlegg

I samband med planlegging av fortau langs Fv 615 frå Sandane til Storebrua skal vi, etter avtale med Gloppen kommune, og ta inn areal for eit nytt avløpsreinseanlegg ned til Hangaren. Tilkomst til dette området må da og vurderast. Etter dialog med Gloppen kommune er tre alternativ vurdert:

- Alternativ 1 – tilkomst frå sør i tråd med gjeldande reguleringsplan (mørk grøn linje i figur 6.3).
- Alternativ 2 – tilkomst frå sør, men med ei avkjørsle som er utforma slik at dei største bilane må køyre inn/ut frå søraust. (grøn linje i figur 6.3).
- Alternativ 3 – tilkomst frå nord/aust frå veg ned til Elvaneset (blå linje i figur 6.3)



Figur 6.3 Dei tre vegalternativa ned til Hangaren. Alternativ 1 og 2 med grønt, alternativ 3 med blått

I vedlegget «Fv. 615 Sandane – Storebrua. Silingsrapport for veg ned til Hangaren» er desse alternativa vurdert opp mot fleire tema. Alternativ 1 er klart dårlegast for temaet Naturmangfald pga. inngrep i Bukta fuglefredningsområde, og er også mykje meir kostbart enn dei andre alternativa. Dette alternativet blir derfor vurdert som uaktuelt.

I ei samanlikning mellom Alternativ 2 og 3 er det berre for tilkomst til reinseanlegget at Alternativ 3 er best. Skilnaden til Alternativ 2 er liten, da dette berre gjeld tilkomst for større køyretøy, som er stipulert til ein gong i veka. Alternativ 2 har lågast kostnad. Alternativ 3 er klart dårlegast med omsyn til naboar og eigedomsinngrep, og litt dårlegare for alle andre tema vi har sett på.

Alternativ 2 er derfor det klart beste alternativet, og vil bli lagt til grunn i utkast til reguleringsplan.

I vurderingane er det lagt til grunn at avkøyrsløse frå fv. 615 til Sørstrandsvegen 87 og 89 blir stengt, i samsvar med gjeldande reguleringsplan, uansett val av alternativ.

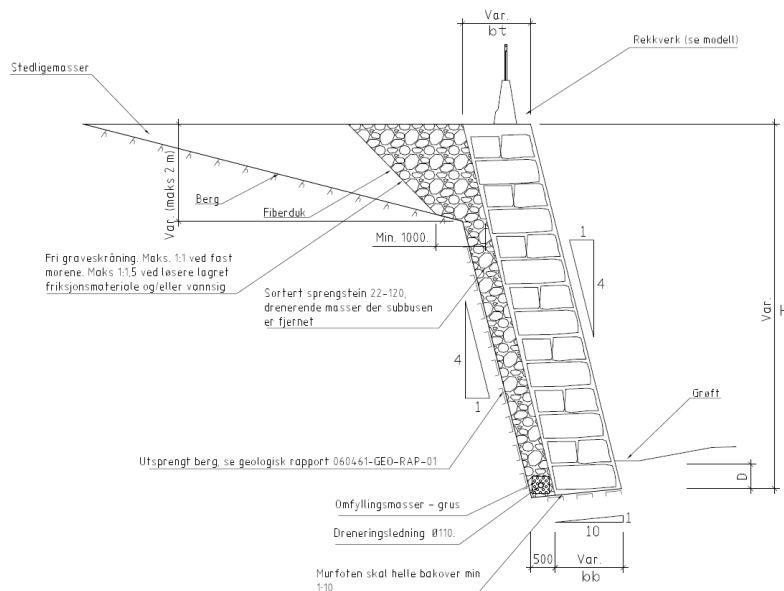
6.5 Nærare skildring av planstrekninga

6.5.1 Generelt

Tiltaket er bygging av fortau langs dagens veg. Mindre omleggingar av vegen må gjerast. Vi legg opp til å ta att heile vegen på heile strekninga. Fleire stader er vi nært inn til eigedomar med hagar og eit par stader og svært nær inn til hus. To mindre bygningar skal rivast. Jf. kap. 6.11 vil det bli tilbod om støytiltak for ein del naboeigedomar.

Det blir planlagt fire kantstopp for buss og fem tilrettelagde kryssingar/gangfelt.

Inn mot naboeigedomar blir det ein del murar. Nokre på topp skjering, (der vi ikkje alle plassar har full kontroll på kor berget er/kor mykje lausmassar det er), vi har lagt opp til betongmurar. Nokre stader bygger vi tårsteinsmur frå botn av grøfta og heilt opp, som ei forblending. Ved bygging av slike murar, og ved bygging av murar på topp skjering, må fjellskjeringa sikrast før bygging av mur. Behov for gjerde på toppen av mur vil bli vurdert i kvart enkelt tilfelle.



Figur 6.4 Illustrasjon mogleg forblendingsmur frå botn av grøft

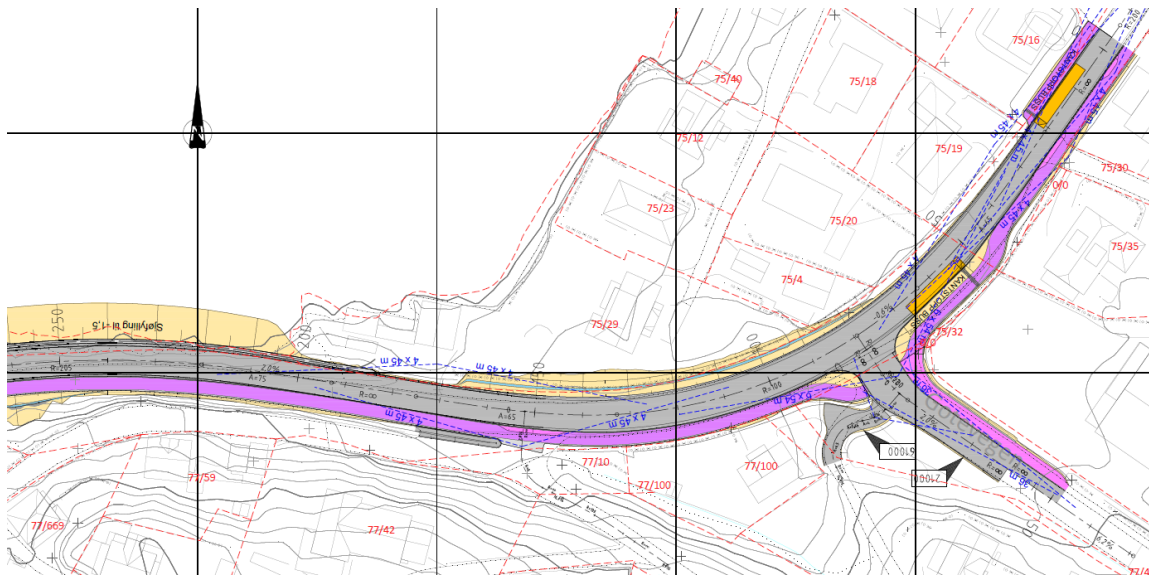
Det vil og bli nokre murar i nedkant av både hovudveg og sideveggar.

For gangtilkomstar ned mot fv. kan det bli det bygd nokre trappar ned mot fortauet. Ei av desse (ved Elvaneset) kan få noko omfang.

Vegen er nokre stader i nordre del fram til og med Selvågane lagt litt over eks. veg av omsyn til havnivåstigning og for å få helling på vegbana slik at vatnet renn vekk frå vegen.

6.5.2 Gjennomgang av tiltaket frå nord mot sør

Vi har lagt inn utklipp frå tekniske teikningar og Google Streetview i gjennomgangen vidare.



Figur 6.5 Utdrag frå teknisk teikning, pel 0 – 250

Tiltaket startar litt nord for kryss med kommunal veg Gotevegen. Det blir nytt kantstopp på vestsida av fv. 615 med tilrettelagd kryssing for fotgjengarar. Eksisterande busslomme ved butikken på austsida av fv. 615 blir bygd om til kantstopp. Krysset med Gotevegen blir stramma opp, slik at det krev mindre areal, og slik at kryssing av Gotevegen for gåande blir kortare. Det blir kryssing (truleg gangfelt) over Gotevegen og fortau langs denne opp forbi avkøyringa til butikken. Det blir ei lita omlegging av avkøyrsla sør for Gotevegen. Det blir lagt inn ei grøft på nordsida av fv. 615 for å ta vare på overvatn i dette området.



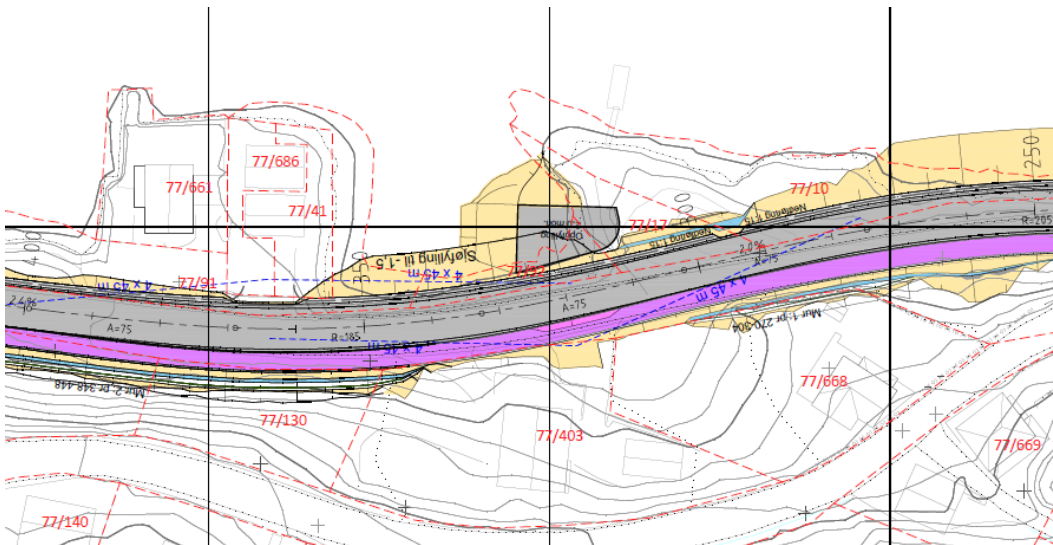
Figur 6.6 Krysset ved Gotevegen i dag (frå Google Streetview)

Krysset ved Vonheimsbakken/Åsavegen blir og stramma opp. Åsavegen blir regulert til køyrbar gang- og sykkelveg, slik som den er regulert i eksisterande reguleringsplan for Sandane sentrum.

Vidare vestover blir vegen lagt litt ut i fjorden for å ha plass til fortau forbi Åsavegen.



Figur 6.7 Frå kryss Åsavegen/Vonheimsbakken mot vest (frå Google Streetview)

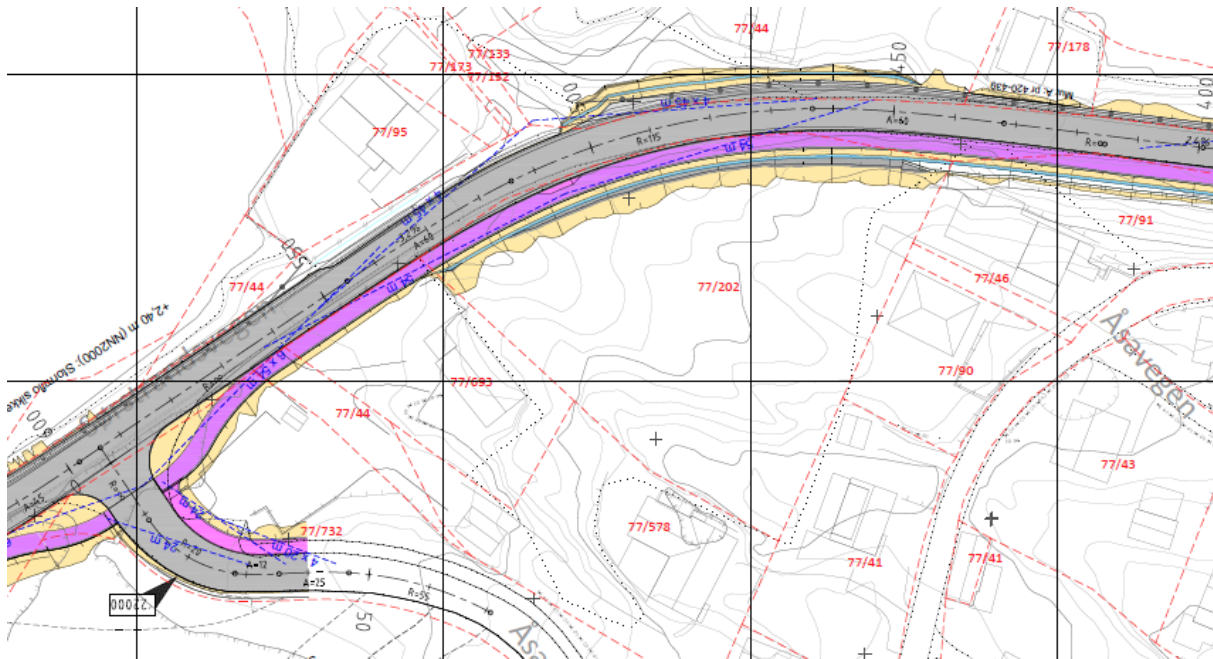


Figur 6.8 Utdrag frå teknisk teikning, pel 250 – 400

Vidare vestover til pel 400 blir det lagt inn ein felles gangtilkomst (opning i rekkverk) for eigedomane 77/10, 77/17 og 77/92 ut mot neset nord for fv. 615. Det er ikkje mogleg å leggje inn køyretilkomst ut frå krava knytt til rekkverk aust for og vest for neset. Ut frå bruken av arealet er ein gangtilkomst OK. I tråd med eksisterande reguleringsplan Vonheim – Storebrua blir det lagt inn eit lite utfylt areal vest for neset der det kan byggjast eit naust.

Sør for fv. 615 må eit lite uthus på eigedom 77/668 rivast. Det blir truleg forblendingsmur i skjeringa opp mot denne eigedomen. Den austre køyretilkomst til eigedom 77/403 blir oppretthalden om lag som i dag, den vestre tilkomsten blir gangtilkomst til fortauet.

Frå om lag grensa mellom eigedomane 77/403 og 77/130 blir det lagt til rette for ein enkel sti opp til Åsavegen, der det er ei opning i støypekanten i dag.



Figur 6.9 Utdrag frå teknisk teikning, pel 400 - 600

Herifrå er det eit svært trengt parti. Eigedomen 77/91 har bustadhus nært vårt inngrep på toppen av skjering, og vi kan heller ikkje gå noko særleg ut pga. eksisterande naust på nedsida. Det vil truleg bli ein forblendingsmur i dette partiet, og ein må truleg gjennomføre særskilte tiltak i byggefasen for å sikre at det ikkje blir gjort skade på bygningar. Det er i dag sti ned frå eigedomen 77/91 og mot naustet på eigedomen 77/178. Da det er bratt og mur er nødvendig i samband med bygging av fortau legg vi opp til at tilkomst mellom 77/91 og 77/178 i framtida må gå via Åsavegen og stien som det blir lagt til rette for ved grensa mellom 77/403 og 77/130 litt lengre aust. Det blir ein ny mur mot naustet på eigedomen 77/178, dagens skjerm med port mot fv. 615 og mur blir reven.



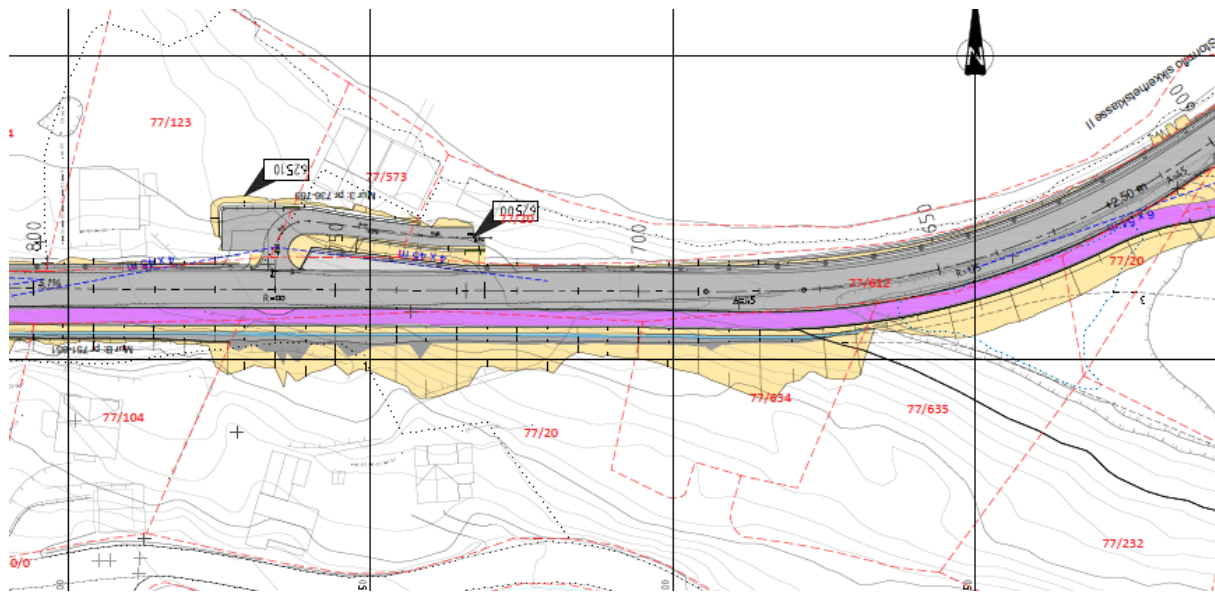
Figur 6.10 Svært trangt parti ved eigedomen 77/91, pel 400 - 450 (frå Google Streetview)

Det blir fjellskjering vidare mot Selvågane forbi eigedomen 77/202. Nord for fv. 615 blir det, som i eksisterande reguleringsplan Vonheim – Storebrua, lagt inn ein parkeringsplass for naust på eigedomane 77/44 og 77/221. På eigedomen 77/44 blir det lagt til rette for eventuell framtidig bygging av sti.

Det blir bygd ei tilrettelagd kryssing over fv. 615 mot badeområdet i Selvågane, med nedseinka kantstein og intensivbelysing. Kryss med Åsavegen i Selvågane blir stramma opp, og det blir og tilrettelagd kryssing over Åsavegen. Tiltaket er planlagt slik at det ikkje blir fylling ut i Selvågane. Den eksisterande skjermen forbi eigedomen 77/95 kan stå. Området vest for krysset kan bli brukt som massedeponi/riggområde. Planen sikrar omsynet til bekken som renn gjennom dette området, som i eksisterande reguleringsplan er bustadområde, leikeplass og køyreveg.



Figur 6.11 Kryssområdet i Selvågane i dag (frå Google Streetview)



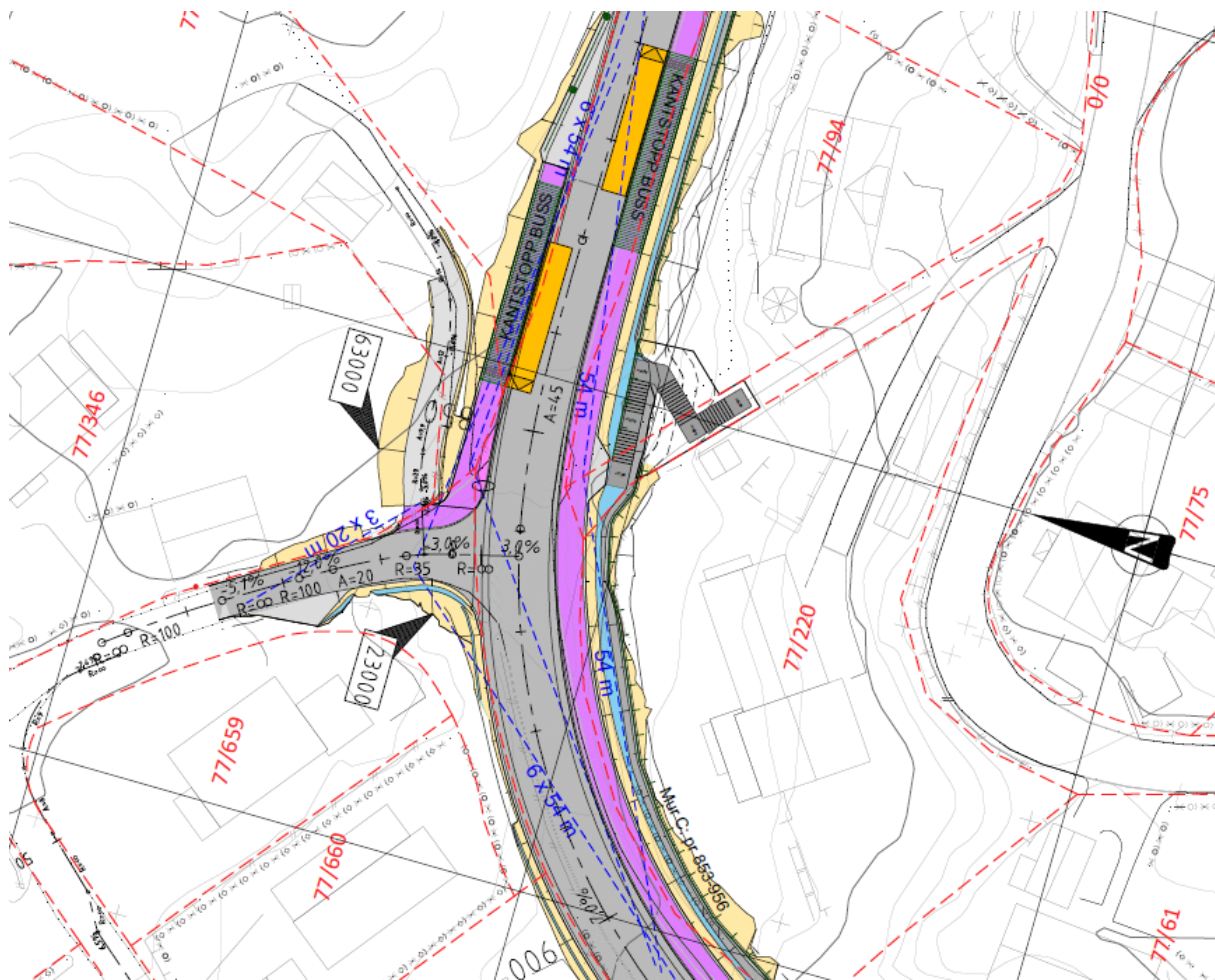
Figur 6.12 Utdrag frå teknisk teikning, pel 600 – 800

Vidare vestover frå Selvågane blir det skjering på sørsida, til dels med betongmur på toppen (forblendingsmur kan bli aktuelt her og). På nordsida blir det bygd ei felles avkøyrsløse til bustad på eigedomen 77/123 og til naust og kommunalt avløpsanlegg på eigedomane 77/573 og 77/20 ved pel 760. I samband med denne må det byggjast nokre tørrsteinsmurar på nedsida, og leggjast til rette for gangtilkomst frå den felles parkeringa til bustadhuset.

Den eksisterande skrå og smale «traktor»-tilkomsten til 77/20 blir stengt, da det er tilkomst til eigedomen frå Åsavegen.



Figur 6.13 Avkøyrslene på høgre side blir samla til ei felles avkøyrslsle (frå Google Streetview)



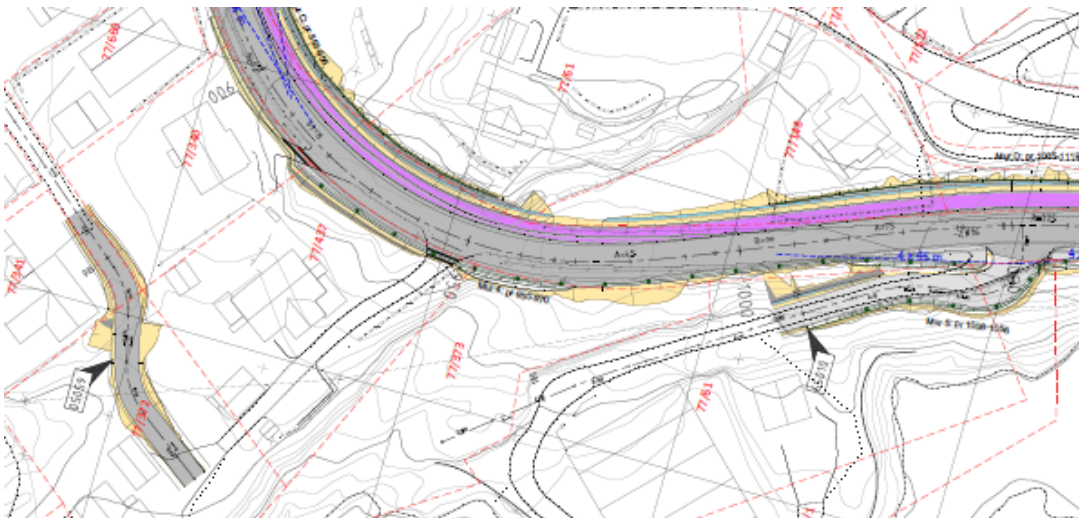
Figur 6.14 Utdrag frå teknisk teikning, pel 800 – 900, kryss Elvaneset

Krysset ned til Elvaneset i pel 860 blir stramma opp og utbetra i tråd med vegnormalane. For å redusere inngrep/fylling på sideveg er hovudvegen seinka og tverrfall redusert. Sidevegen ned til bustader/hytter på eigedomane 77/347 og 77/348 og utmark på eigedomen 77/14 må leggjast om. Fylkesveganlegget ned mot Elvaneset blir avslutta i samsvar med figur 6.14, men det er regulert inn eit fortau på sørsida av vegen fram til fyrste kryss. Rett aust for krysset blir det kantstopp for bussar og ei tilrettelagd kryssing med nedseinka kantstein og intensivbelysning for fotgjengarar.

Snarvegen opp til Åsavegen er allereie i dag ganske bratt, og når vi no skal byggje eit fortau på innsida av dagens veg blir den enda brattare. Det kan bli behov for ei ganske omfattande trapp for å kople denne snarvegen inn på nytt fortau på ein god måte. Det blir lagt opp til bygging av snarveg, men det er ikkje planlagt offentlig drift med t.d. snøbrøyting.



Figur 6.15 Krysset ved Elvaneset i dag (frå Google Streetview)



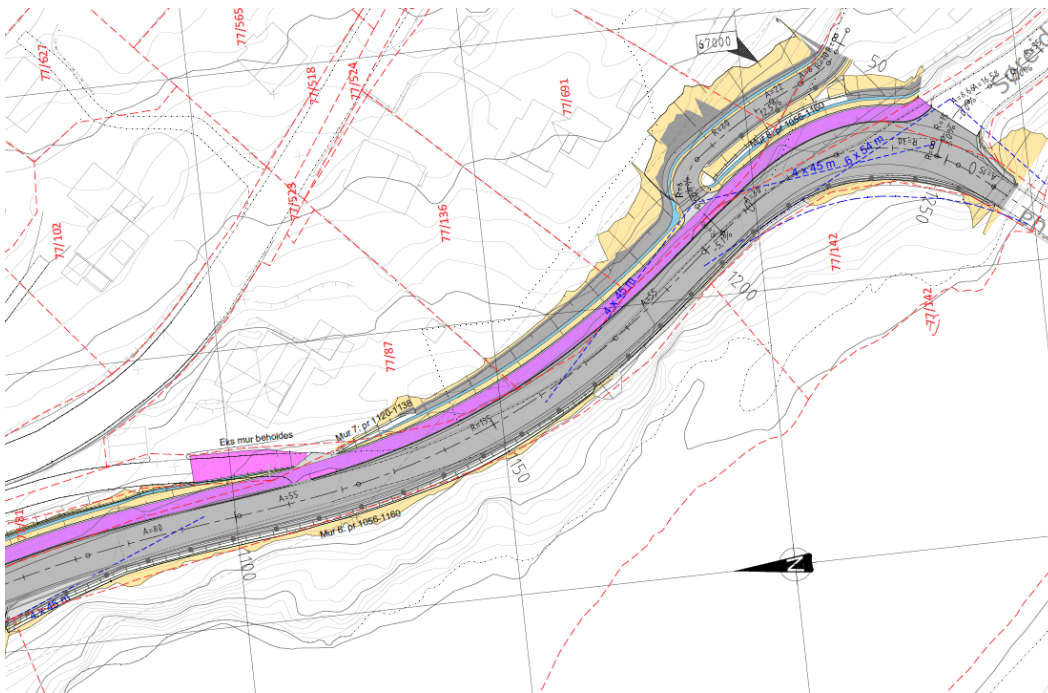
Figur 6.16 Utdrag frå teknisk teikning, pel 900 – 1050

Vidare rundt svingen frå krysset på Elvaneset blir det bygd fortau på innsida, betongmur på topp skjering (forblendingsmur kan bli aktuelt her og). Ein liten bygning skal rivast på eigedomen 77/61. Dagens avkøyrslar ved pel 920 og 945 blir stengt. 77/340 får tilkomst frå vegen i vest, og det blir bygd ein ny veg frå denne vegen fram til eigedomane 77/437 til 77/372.

I pel 1050 går det ein om lag 120 m lang sideveg ned til området ved Hangaren. Jf. kap. 6.4.3 blir krysset ned til denne vegen utbetra. Det blir noko mur langs denne vegen. I reguleringsplanen ligg det inne ei mogleg oppfylling i dette området, slik at det er tilrettelagd for utviding av kommunalt avløpsreinseanlegg. Om denne oppfyllinga kan gjerast samtidig som vi byggjer nytt fortau er usikkert. (Sjå og omtale i kap. 6.13) Planen vidareførar bustadfeltet som ligg i eksisterande reguleringsplan Vonheim – Storebrua på eigedomen 77/373.



Figur 6.17 Dagens avkøyrsløp ned til Hangaren (frå Google Streetview)



Figur 6.18 Utdrag frå teknisk teikning, pel 1050 - 1260

Vidare fram mot Storebrua må vi leggje om gangvegen som i dag går opp mot Åsavegen og avkøyrsløp til eigedomen 77/143 ved brua. Det må byggjast noko mur i samband med begge desse, og det blir ei høg skjering langs avkøyrsløp opp til 77/143. Det blir og noko tørrsteinsmur på høgre side av dagens veg for å avgrense inngrepet på nedsida av vegen ned mot Bukta fuglefredingsområde.



Figur 6.19 Snarveg opp til Åsavegen i dag (frå Google Streetview)

Da det på lengre sikt vil bli bygd ei ny bru over Gloppelva nedstrøms eksisterande bru er det ikkje planlagt stor utbetring av krysset ved Storebrua. Avkøyrsla til eigedomen 77/143 er tilpassa slik at den skal kunne nyttast og når det kjem ny bru. Planen legg til rette for at ein i svingen inn til brua i større grad enn i dag kan rydde skog for å sikre betre sikt.



Figur 6.20 Krysset ved Storebrua i dag (frå Google Streetview)

6.6 Teknisk infrastruktur

Jf. omtalen tidlegare og kap. 6.13 inneheld planen ei tilrettelegging for eit nytt kommunalt avløpsreinseanlegg ved Hangaren. Planen legg og til rette for at anlegget for handsaming av avløpsreinseanlegg vest for Selvågane kan fortsetje.

Det vil bli bygd nytt gatelysanlegg på heile strekninga, med kablar lagt i bakken.

Anna infrastruktur i området, m.a. høgspenteleidningen som går i luft sør i planområdet, vil bli handsama i dialog med kabeletatar.

6.7 Universell utforming

Krav til universell utforming for gåande og syklande langs fv. 615 er ivareteke. Krav til universell utforming av t.d. busslommer og andre detaljar skal ivaretakast ved detaljprosjektering og bygging.

6.8 Landskapstilpassing

Dagens veg er i stor grad tilpassa dei overordna landskapsformene langs strekninga. Vegbreidda og sideareala framstår avgrensa, og vegsnittet er visuelt underordna terrenget si form mellom fjord og fjellsider. Vegen følgjer landskapet si naturlege linjeføring, og inngrepa i terrenget er gjennomgåande moderate. Kontakten med fjorden er open og direkte langs store delar av strekninga.

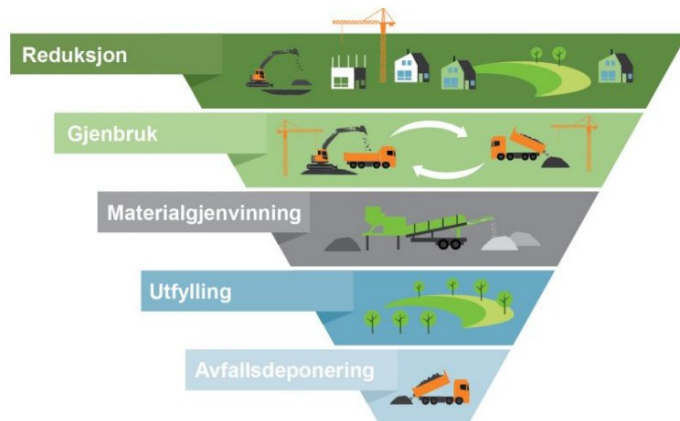
Med etablering av separat løysing for gåande og syklande, samt tilhøyrande veggrøfter, vil vegsnittet stadvis auke vesentleg i breidde, enkelte stader til om lag det doble av dagens situasjon. Dette inneber at vegen i større grad vil framstå som eit sjølvstendig teknisk element i landskapet, og i mindre grad vere underordna dei naturgjevne terrengformene.

Val av fortau framfor gang- og sykkelveg er gjort mellom anna for å kunne løyse prosjektet si målsetjing innanfor eit mest mogleg avgrensa tverrsnitt. Løysinga legg til rette for trygg ferdsel for mjuke trafikantar, samstundes som ho i størst mogleg grad tek omsyn til landskapet sine rammer. Vegen si linjeføring og kurvatur blir vidareført, og alle eksisterande avkøyrslar blir oppretthaldne, slik at tilknytninga til dagens bustadstruktur vert ført vidare. Den visuelle og romlege kontakten med fjorden blir halde oppe, og det blir lagt til rette for ei samanhengande og trygg landskapsoppleving òg for gåande og syklande.

Auka breidde medfører likevel behov for terrenginngrep, særleg i form av fjellskjeringsar, spesielt langs den sørlege delen av strekninga. Omfanget av terrengendringane er søkt avgrensa gjennom utstrekt bruk av terrengmurar i staden for slakare skråningar. Dette reduserer det fysiske og visuelle fotavtrykket samanlikna med meir arealkrevjande løysingar.

6.9 Massehandtering/deponi

Prosjektet vil prøve å gjere landskapsinngrepa så små som mogleg og dermed gjere mengda overskotsmassar minst mogleg. Ved vurdering av bruk av massar har vi i planarbeidet brukt prinsippa i avfallspyramiden (figur 6.21), og desse vil bli brukt vidare og fram mot bygging av tiltaket.



Figur 6.21 Avfallspyramiden

Planområdet går langs fjorden og med busetnad tett på vegen i store delar av planområdet. Det er derfor avgrensa med areal inne i planområdet som kan nyttast til både riggområde og (mellom)lagring og handtering av massar. Det er to slike område:

- Nede ved Hangaren
- Inne i kryssområdet ved Selvågane

Gloppen kommune skal bygge nytt avløpsreinseanlegg nede ved Hangaren, og reguleringsplanen legg til rette for dette. Korleis avløpsreinseanlegget skal byggast er uklart, men store delar av området vil truleg bli fylt opp til om lag kote 4 – 4,5, det nivået det eksisterande avløpsreinseanlegget der ligg på. Utfyllingsvolum er da om lag 3 000 m³. Om ei utbygging av området vil skje samtidig med vår utbygging er pr. no ikkje avklart.

Området ved Selvågane er i gjeldande reguleringsplan bustadområde og friområde/leikeplass. Området er i privat eige. Området kan fyllast opp med inn til om lag 10 000 m³. Området er i privat eige. Vi har så langt ikkje vore i dialog med grunneigarar om bruk av området i byggefasen, og om området er ferdig utbygd før vi bygger vårt tiltak kan vi ikkje nytte det i byggefasen.

Vi legg og opp til, i tråd med eksisterande reguleringsplan Vonheim – Storebrua, å fylle eit lite volum av massar til bygging av naust i vestre delar av Sandevika.

Om vi legg til grunn at vi kan bruke massar til desse byggeformåla innanfor planområdet har vi eit masseoverskot på om lag 25 000 m³ jord, stein og andre massar. Overskotet kan reduserast med om lag 7 000 m³ om steinmassane kan brukast i overbygning. Vi har ikkje tatt prøver for å stadfeste dette, men svært truleg kan massane nyttast i alle fall i delar av overbygninga. Områda i Selvågane og ved Hangaren ligg ganske nær bustader eller anna areal (fuglefredingsområde) slik at å bruke området til m.a. knusing av massar truleg er lite aktuelt. Om ein skal bruke massane i overbygninga må dei derfor transporterast vekk og køyrast inn att til planområdet etter knusing/sortering. Men som riggområde, permanent utfylling for byggeområde og noko mellomlagring av massar kan begge desse områda vere aktuelle. Områda kan og nyttast til mellomlagring av jordmassar som skal brukast på grøfter og nokre fyllingar.

Det vil bli ein del fyllingar ut mot fjorden som må plastrast og ein del bygging av tørrsteinsmurar. Stein til slike formål må hentast frå utsida av planområdet.

Vi har sett grovt på område som kan nyttast til permanente deponi og til knusing/sortering av massar som eventuelt kan nyttast i overbygninga. Det er oftast best å bruke område der det i dag er massetak, slik at dei som driv desse massetaka kan bruke dei massane som er eigna til det til andre utbyggingsformål. Det er i dag slike massetak på Eide, ved Breimsvatnet (Nordfjord skifer) og på Anda i avstand 6 - 12 km frå vårt veganlegg. Da det er uklart når vi skal bygge vårt fortau har vi ikkje vore i kontakt med nokre av desse om eventuell lagring og bruk av massar.

6.10 Riggområde

Jf. kap. 6.9 er det avgrensa sideareal i planområdet. Men om det går i hop tidsmessig kan områda nede ved Hangaren og i Selvågane bli brukt i anleggsfasen som riggområde. Både mellomlagring av massar og materialar/utstyr og eventuelle oppsett av mindre kontorbrakkar kan vere aktuelt.

6.11 Støytiltak

Det er gjort ei vurdering av kva naboeigedomar som bør inngå i vidare vurderingar av støytiltak som følgje av dette vegtiltaket. Vurderingane går fram av vedlegget «Fv, 615 Sandane – Storebrua, Støyvurdering». Denne rapporten bygger på litt andre trafikketal enn dei siste tala som er omtalt i kap. 6.2, men det vil truleg berre gi svært små endringar i vurderingane. Jf. tabell 9 og 10 i dette vedlegget er det tilrådd at 27 eigedomar blir vurdert for å få tilbod om støytiltak når veganlegget skal byggast. For 14 av desse eigedomane vil ei eventuell skjerming av opphaldsareal utandørs inngå i vurderingane.

Ut frå føresegner i eksisterande reguleringsplanar (som framleis vil vere gjeldande, aktuelle bygningar ligg utanfor grensene for vår reguleringsplan) er det tilrådd at ein vurderer støytiltak for eigedomar sjølv om tiltaket ikkje gir ein auke i støynivået. Dette fordi støynivået ligg godt over grensa for tiltak, og i samsvar med kap. 5.2 i Miljødirektoratet sin rettleiar «M-2061 Veileder om behandling av støy i arealplanlegging».

Jf. rapporten er langsgåande støyskjerm lang fv. 615 berre vurdert i to svært avgrensa område, på venstre side heilt i nord (profil 0 – 200) og rett sør for krysset med Elvaneset (profil 900 – 950). Da skjermar må vere høge, og vil gi auka støynivå på den andre sida av fv. 615, er støyskjermar ikkje lagt inn i reguleringsplanen. I nord er det og fleire avkøyrslar som vil gjere utforming av ein støyskjerm svært krevjande.

Det er derfor lokale tiltak på eigedomane som vil bli vurdert i det vidare arbeid. Dette kan vere t.d. generelle fasadetiltak, utskifting av vinduar og tiltak på ventilasjonsanlegg. Der uteareal har støy over tilrådde nivå kan lokale skjermar nær bustaden vere aktuelt.

Truleg vil vidare vurderingar vise at støytiltak ikkje er nødvendig på alle dei 27 eigedomane. Nokre bygningar er av så god kvalitet at tiltak ikkje er nødvendig, og nokre bygningar kan og vere så nye at støytiltak skulle vore gjennomført når ein bygde bustaden. Om støytiltak er nødvendig vil og avhenge av kva type rom som ligg ut mot fv. 615.

6.12 Omklassifisering/avlasta veg

Bygging av dette tiltaket vil ikkje gi behov for å endre status på nokre av vegane i planområdet.

6.13 Nytt avløpsreinseanlegg

Jf. kap. 2 skal reguleringsplanen, etter avtale med Gloppen kommune, og leggje til rette for ei mogleg utviding av avløpsreinseanlegget ved Hangaren. Dette er gjort ved å ha eit kombinert føremål for kommunale anlegg og lager i dette området. I føresegnene er det lagt opp til at ein eventuelt og kan deponere massar opp til kote 4,5 på dette området og bruke det i anleggsperioden for bygging av fortauet, sjå og omtale i kap. 6.5.2 og kap. 6.9.

Bygging av nytt avløpsreinseanlegg er aktuelt i samband med innføring av nye EU-direktiv knytt til dette. Når EU-direktivet blir innført, og kva krav som vil gjelde, er pr. no ikkje avklart. Det foregår og ei teknologisk utvikling knytt til slike anlegg, så omfanget av ei utbygging innanfor det regulerte området er ikkje avklart.

7. Verknadar av planforslaget

7.1 Framkomst og tryggleik

Det er i dag dårleg framkomst i området for mjuke trafikantar, m.a. får elevar som bur på Elvaneset skuleskyss pga. farleg skuleveg. Framkomsten vil bli vesentleg betra som følgje av tiltaket. Framkomst for bilar vil i svært liten grad bli endra, men det er ein fordel for dei at fotgjengarar og ein del syklistar bruker fortauet.

Jf. kap. 5.2.3 er det ikkje registrert ulykker på strekninga i dei seinare åra. Men standarden på vegen, saman med omfang av biltrafikk og mjuke trafikantar, gjer at det er ein risiko for at ulykker kan skje. Risikoen vil bli redusert som følgje av tiltaket.

7.2 Naboar og grunnerverv

Bygging av nytt fortau gir ein del inngrep i nokre eigedomar langs fv. 615. Tabell 7.1 gir ein oversikt over eigedomar som kan bli råka av tiltaket. Det blir i dei fleste områda lagt opp til erverv minimum 3 meter frå kant av fylkesveg, eller minimum 1 meter utanfor fylling eller skjering. Det vil og normalt bli erverva minimum 1 m frå kant av fortau. Endeleg fastsetjing av permanent erverv blir gjort på bakgrunn av innmålingar etter at veganlegget er ferdig. Mellombelse anleggsområde skal setjast tilbake i tilsvarande stand som dei hadde ved anleggstart før ferdigstilling av veganlegget, om ikkje anna går fram av føresegnene.

Tabell 7.1 Eigedomar som kan bli råka av tiltaket, permanent og/eller i anleggsperioden

Gnr/bnr	Merknad
75/37	
75/2	
75/16	
75/28	
75/30	
75/35	
75/19	
75/32	
75/20	
77/632	
75/4	
77/463	
77/98	
77/100	
75/29	
77/10	
77/612	
77/668	Innløysing av eit lite uthus
77/17	
77/403	
77/92	
77/91	
77/130	
77/41	
77/686	

77/178	
77/44	
77/202	
77/133	
77/132	
77/173	
77/95	
77/693	
77/732	
77/20	
77/232	
77/635	
77/634	
77/573	
77/123	
77/104	
77/14	
77/94	
77/348	
77/346	
77/220	
77/122	
77/340	
77/341	
77/372	
77/437	
77/61	Innløysing av eit lite uthus
77/148	
77/373	
77/61/2	
77/1/6	
77/81	
77/87	
77/136	
77/691	
77/564	
77/142	
77/143	
77/603	

Fem eigedomar som ikkje er direkte berørt av vegtiltaket vil, jf. vedlagt støyrapport bli vurdert for støytiltak. Dette gjeld eigedomane 77/660, 77/90, 77/59, 77/659 og 77/669.

Jf. omtalen i pkt. 6.5.2 er det planlagt å stenge og/eller flytte nokre av tilkomstane frå dagens fylkesveg. Sett bort frå riving av to mindre uthus på eigedomane 77/668 og 77/61 er det ikkje nødvendig med riving av bygg og innløysing av eigedomar.

I samsvar med normale prosedyrar ved vegbygging i slike område vil det før anleggsstart bli gjennomført tilstandsregistreringar av bygningar og eventuelle andre installasjonar nært anleggsområdet før bygging av anlegget startar opp.

7.3 Byggegrenser

I planen vidarefører vi dei byggegrensene mot veg som ligg i eksisterande reguleringsplanar. I nokre område er byggegrensa 10 m frå senterlinje av veg, andre stader 13 m frå senterlinja. Der byggegrensa i eksisterande planar er teikna rundt eksisterande bygg er dette og vidareført i denne nye planen.

Vi har og vidareført byggegrense mot sjø i eksisterande plan i området ved Hangaren.

7.4 Landskapsbilete

Jf. kap. 6.8 vil tiltaket i nokon grad gje eit lokalt inngrep i landskapet. Men det er valt ei løysing (fortau) som reduserer inngrepet, og det er og elles i arbeid med kryss og avkøyrslar lagt vekt på å minimalisere inngrepet.

7.5 Friluftsliv/by- og bygdeliv

At framkomst i planområdet for mjuke trafikantar vil bli vesentleg betre ved bygging av eit nytt fortau vil og gje ein positiv verknad med tanke på friluftsliv. Det vil bli betra tilkomst til badeområda ved campingplassen sør for planområdet, og til området i Selvågane. Til dette området vil det bli bygd ei tilrettelagd kryssing for fotgjengarar.

Med fortau vil det og bli betre tilkomst til Sandane sentrum og skular/idrettsanlegg, slik at det vil bli betre tilhøve for å dra til fritidsaktivitetar og butikkar.

Eksisterande snarveggar i området blir oppretthalde.

7.6 Naturmangfald

For verknader knytt til dette fagtemaet sjå kap. 9.

Resultat frå nokre av dei innleiane steinprøvane frå bergskjeringar indikerte at det kunne vere syredannande bergartar langs fv. 615, som ville krevje spesielle omsyn ved handtering av massar. Det er derfor blitt tekne og analysert fleire steinprøvar for å vurdere dette. Jf. vedlegget «Geokjemiske analyser» er konklusjonen at det ikkje er potensial for sur avrenning frå utsprengt stein i prosjektområdet.

7.6.1 Vurdering etter naturmangfaldslova kap. 2

Tiltaket er vurdert opp mot prinsippa for offentlege avgjerder gitt i naturmangfaldslova §§ 8-12. Prinsippa skal bli lagt til grunn ved utøving av offentleg mynde, jamfør naturmangfaldslova § 7.

§ 8 (Kunnskapsgrunnlaget)

"Offentlige beslutninger som berører naturmangfoldet skal så langt det er rimelig bygge på vitenskapelig kunnskap om arters bestandssituasjon, naturtypers utbredelse og økologiske tilstand, samt effekten av påvirkninger. Kravet til kunnskapsgrunnlaget skal stå i et rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet."

"Myndighetene skal videre legge vekt på kunnskap som er basert på generasjoners erfaringer gjennom bruk av og samspill med naturen, herunder slik samisk bruk, og som kan bidra til bærekraftig bruk og vern av naturmangfoldet."

Vurdering av prosjektet: Planområdet er synfart av økologar i vekstsesongen, og nasjonale databasar har blitt undersøkt. Kunnskap om prosjektet er henta frå dialog med prosjektleiinga.

Kunnskapsgrunnlaget blir vurdert som godt nok. Det er vurdert at det er liten fare for at ukjente førekomstar av verdi for naturmangfoldet kan bli vesentleg forringa som følge av tiltaket.

§ 9 (føre-var-prinsippet)

"Når det treffes en beslutning uten at det foreligger tilstrekkelig kunnskap om hvilke virkninger den kan ha for naturmiljøet, skal det tas sikte på å unngå mulig vesentlig skade på naturmangfoldet. Foreligger en risiko for alvorlig eller irreversibel skade på naturmangfoldet, skal ikke mangel på kunnskap brukes som begrunnelse for å utsette eller unnlate å treffe forvaltningstiltak."

Vurdering av prosjektet: Det er tilstrekkeleg kunnskap om naturmangfoldet og verknader på naturmangfoldet. Føre-var-prinsippet skal da ikkje nyttast, jf. naturmangfaldslova § 9.

§ 10 (økosystemtilnærming og samla belastning)

"En påvirkning av et økosystem skal vurderes ut fra den samlede belastning som økosystemet vil bli utsatt for."

Vurdering av prosjektet: Tiltaket vil ikkje gjere det vanskelegare å oppnå forvaltningsmåla for arter eller naturtyper, jf. naturmangfaldslova §§ 4 og 5. Vi er ikkje kjent med andre tiltak/inngrep eller andre faktorer som vil verke inn på det aktuelle naturmangfoldet i vesentleg grad.

§ 11 (kostnadene ved miljøforringing skal kostast av tiltakshavar)

"Tiltakshaveren skal dekke kostnadene ved å hindre eller begrense skade på naturmangfoldet som tiltaket volder, dersom dette ikke er urimelig ut fra tiltakets karakter."

Vurdering av prosjektet: Risiko for skade på natur skal bli vurdert fortløpande i prosjektarbeidet. Det ligg til grunn at tiltakshavar er ansvarleg for kostnadene ved gjennomføring av tiltak for å redusere risiko og forhindre skade på natur i samband med prosjektet.

§ 12 (miljøforsvarlige teknikkar og driftsmetodar, samt lokalisering)

"For å unngå eller begrense skader på naturmangfoldet skal det tas utgangspunkt i slike driftsmetoder og slik teknikk og lokalisering som, ut fra en samlet vurdering av tidligere, nåværende og fremtidig bruk av mangfoldet og økonomiske forhold, gir de beste samfunnsmessige resultater."

Vurdering av prosjektet: Det ligg til grunn at det blir brukt teknikkar og driftsmetodar som gir minst mogleg skade på natur, jf. naturmangfaldslova § 12.

7.7 Kulturarv

Jf. kap. 5.6 er det få verdiar knytt til dette temaet i planområdet. Det blir ikkje større inngrep svært nær nokre av dei SEFRAK-registrerte bygningane. Tiltaket har derfor minimal verknad knytt til fagtemaet kulturarv.

7.8 Naturressursar

Jf. kap. 5.7 er det få verdiar knytt til dette temaet i og nær planområdet. Jf. m.a. kap. 10.4 ligg det inne føringar slik at avrenning mot sjø vil bli svært avgrensa ved fylling i og nær sjø. Med slike avbøtande tiltak vil prosjektet gje minimal verknad for laksefisket i Gloppeelva og fiskeplass i Gloppefjorden.

7.9 Støy og luftforureining

Jf. kap. 6.11 vil støytiltak bli vurdert ved nærare 29 eigedomar på strekninga. Gjennomføring av støytiltak der det er nødvendig ut frå retningslinjene vil gi betre støyforhold for bustadene som ligg nær fv. 615.

Luftforureining er ikkje eit problem i planområdet.

7.10 Klimagassvurderingar

Vi har gjennomført klimagassberekningar med Statens vegvesen sitt verktøy VegLCA, versjon 6.02b. Resultata viser utslepp frå materialproduksjon, utbyggingsfasen og for driftsfasen i 50 år etter opning av tiltaket. Berekningane bygger på estimerte mengder no i planfasen. Vi har brukt «overordna verktøy» i VegLCA, der ikkje alle typer mengder er med. Det er derfor truleg at klimagassutsleppa vil vere noko høgare enn det vi har berekna. Grunna detaljnivået og at prosjektet ikkje er prosjektert antek vi ei uvisse på om lag 10 %. Verktøyet bereknar og klimagassutslepp ein får pga. arealinngrepa vi gjer. Desse berekningane er svært usikre. Men dei klimagassberekningane vi har gjort no i planfasen vil likevel vere eit godt grunnlag for å vurdere kva tiltak ein kan gjere i seinare fasar for å redusere klimagassutsleppa.

Resultat frå berekningane er vist i tabell 7.2.

Tabell 7.2 Resultat frå berekningar i VegLCA, versjon 6.02b

Livløpsfasar	tonn CO ₂ -eq GWP
Materialproduksjon (A1-A4)	597
Utbygging (A5)	311
Drift og vedlikehald 50 år (B1-B6)	632
Totalt for heile levetida (utan arealbruksendringar)	1 540
Arealbruksendringar	644
Totalt for heile levetida inkludert arealbruksendringar	2 184

Dette er eit tiltak der det ikkje skal byggjast store konstruksjonar, og der det ikkje er store arealbeslag. Det er heller ikkje noko arealbeslag av dyrka mark eller myr. Samanlikna med ein del andre vegtiltak der vi t.d. byggjer store bruer eller tunellar er derfor klimagassutsleppa knytt til dette vegprosjektet små. Jf. kap. 6.9 legg vi pr. no til grunn at ein del av overskotsmassane i prosjektet kan bli brukt som underlag til byggeformål ved Hangaren og i Selvågane. Om dette viser seg å ikkje vere mogleg når ein skal byggje tiltaket må massar transporterast vekk. Dette vil gje litt større klimagassutslepp knytt til «Utbygging (A5)» enn det som går fram av tabell. 7.2.

Drift og vedlikehald av det ferdige vegtiltaket (reasfalteringar, snøbrøyting, straum til gatelys m.m.) går fram av berekningane. Men utslepp frå trafikken på vegen ikkje medrekna. Bygging av dette fortauet vil ikkje gi store endringar i transportmønsteret. Men ved å leggje betre til rette for gåande og syklande vil omfanget av slik trafikk auke noko, og noko av denne auken vil truleg vere til erstatning for bilturar. M.a. vil det ikkje lengre bli skuleskyss frå Elvaneset. Ein liten reduksjon av biltrafikken vil gje ein liten reduksjon av klimagassutsleppa knytt til persontransport.

Det er ingen bidrag til klimagassutsleppa som skiljer seg ut som svært store. Det er mange mindre utslepp frå div. materialbruk, frå sjølve utbygginga med sprenging, massetransport etc., og frå arealbeslag som gir dei samla klimagassutsleppa. I vidare arbeid for å redusere klimagassutslepp må ein derfor sjå på både materialbruk (redusere omfang og bruke material som gir minst mogleg utslepp), utslepp frå anleggsmaskiner og redusere permanent og mellombels arealbeslag så mykje som mogleg.

7.11 Samla verknader

Planen legg opp til bygging av fortau og andre tiltak knytt til dette som vil gi vesentleg betre framkomst for gåande og syklande i dette området. Dette gir betre tilkomst til Sandane sentrum, skular og fritidsanlegg knyt til desse, og til badeområde. Risikoen for framtidige trafikkulykker vil og bli redusert. Støytiltak som vil bli gjennomført i samband med bygging av fortau vil gi betre støyforhold for dei som bur lags fv. 615.

Planen legg og opp til ei utviding av dagens avløpsreinseanlegg nede ved Hangaren. Dette vil gi reduserte utslepp til fjorden i dette området.

Det er trøgt i dette området med bustader og hagar nært inn til vegen i nokre område. Bygging av tiltaket vil derfor gi ein del inngrep i nærliggande eigedomar, men riving av bustadhus og innløyasing av eigedomar er ikkje nødvendig. Elles er det ikkje avdekt vesentlege negative konsekvensar knytt til bygging av tiltaka.

8. Risiko, sårbarheit og sikkerheit (ROS-analyse)

Det er utarbeidd ROS-analyse i tråd med Direktoratet for samfunnstryggleik og beredskap (DSB) sin rettleiar «Samfunnstryggleik i kommunens arealplanlegging», revidert i april 2017. Rettleiaren er tilpassa krava i plan- og bygningslova med forskrifter. Gloppen kommune sine akseptkriterier er lagt til grunn. For hendingar som er spesifisert i TEK17 (skred, flaum) er tryggleiksklassane i TEK brukt.

Jf. kap. 4 i vedlegget geoteknisk vurderingsrapport er vurderinga at dei planlagde vegtiltaka ikkje vil gje fare med omsyn på stabilitet. Ut frå figur 5.14 og at sprøbrotsmateriale og kvikkleire er registrert i Selvågane og Hangaren er områdestabilitet for kvikkleire vurdert i samsvar med NVE rettleiar 1/2019 som eit ledd i planarbeidet. Vurderingar av oppfyllingar/deponi ved Hangaren og i Selvågane er vurdert i ein separat geoteknisk vurderingsrapport. Kap. 4.1 i den rapporten konkluderer med at ei oppfylling opp til kote 4,5 ved Hangaren har tilstrekkeleg sikkerheit mot utgliding. Kap. 4.2 gir nokre krav til korleis fyllinga kan utformast og gjennomførast i Selvågane for å ha tilstrekkeleg sikkerheit mot utgliding. De geotekniske rapportene konkluderer at sikkerheten mot kvikkleireskred iht. NVE veileder 1/2019 er ivaretatt.

Fareindikasjon elles og vurdering av konsekvensar er gjort i eit møte med fagpersonar frå Vestland fylkeskommune og rådgjevarar. Vurderingane er seinare supplert med innspel frå Gloppen kommune.

Tabell 8.1 Oppsummering av risiko knytt til hendingar

Uønska hending	Risiko			Risikoreduserande tiltak og oppfølging i plan
	Liv og helse	Materielle verdiar	Stabilitet	
1 Sterk vind og store nedbørsmengder				Det ligg til grunn for vurderinga at overvassnettet og grøfter blir dimensjonert ut frå vegnormal N200 og NVEs risikoaksept for kritisk veg ved ei 100-årshending, jf. Overvassrapport frå Structor, 13.02.2026. Støypekantar langs eksisterande veg (som samlar opp overvatn nokre stader i dag) vil bli erstatta med andre rekkverkstyper, som legg til rette for at vatn kan renne ut av vegen.
2 Stormflo				Vegen er planlagt med høgde på min. 2,40 m, og skråningar vil bli erosjonssikra.
3 Tankbilvelt /transport av farleg gods				Vegen er planlagt som ein trygg veg i samsvar med handbøker (med nokre godkjente fråvik), og har fartsgrense på 50 km/t. Risikoen for uhell knytt til dette vil da vere liten.

Risiko er synleggjort i kategoriane grøn, gul og raud i samsvar med risikomatrisene gitt i overordna ROS-analyse for Gloppen kommune.

Inga hending er plassert i raud kategori der risikoreduserande tiltak er naudsynt eller gul kategori der tiltak skal vurderast. Hendingar plassert i grøn kategori er vurdert til akseptabel risiko utan risikoreduserande tiltak. Forslag til tiltak er skildra for hending nr. 1 - 3.

Ut frå ROS-analysen er det ikkje behov for spesielle tiltak i planen. Men følgjande tiltak er innarbeidd i reguleringsplan og føresegner og ligg til grunn for vurderingane og vil redusere risiko og sårbarheit knytt til tiltaket:

- Auka trafikktryggleik og framkomst gjennom regulering av fortau, tilrettelagde kryssingar og utbetringar av kryss
- Stikkrenner og grøfter for å handtere overvatn, og ei vegoverflate med helling og rekkverkstyper som gjer at vatnet kan renne vekk frå vegoverflata
- Ein veg på høgde min. 2,4 m for å ta omsyn til stormflo
- *«Innanfor områda H310_1-3 er det ut frå topografi og lausmassekart potensiell fare for kvikkleireskred. Reell fare må avklarast gjennom grunnundersøkingar knytt til detaljreguleringsplan før det kan gjennomførast byggetiltak.»* (for område innafor aktsemdheitsområde i samsvar med NVE Atlas der vi ikkje skal gjere nemneverdige terrengtiltak)
- *«Innanfor området merka #7 skal oppfylling av massar skje i samsvar med prosedyrane som er omtalt i kap. 4.2 i rapporten «Fv. 615 Sandane – Storebrua, Geoteknisk vurdering av tiltak på Hangaren og Selvågane», Cowi 10.04.2026.»* (knytt til oppfylling av massar i Selvågane)
- *«Området f_BAA skal nyttast til kommunalt avløpsreinseanlegg, lager og vegar i samband med desse formåla. Området kan fyllast opp til maks. kote 4,5.»* (knytt til oppfylling ved Hangaren)

Risikoen vert vurdert å vere akseptabel etter dette.

9. Konsekvensutgreiing

Jf. kap. 3.4 er det gjennomført konsekvensutgreiing for fagtemaet Naturmangfald. Vi viser til rapport «Konsekvensutredning for nytt fortau langs FV. 615 Sandane – Storebrua, Gloppen kommune. Fagtema Naturmangfold», Cowi 2026. I dette kapitlet har vi oppsummert delar av Cowi sin rapport. Tabellar er henta direkte frå Cowi sin rapport.

For situasjonen i dag med omsyn på Naturmangfald viser vi og til kap. 5.5.

9.1 Verdi, påverknad og konsekvens i delområde

Verdi, påverknad og konsekvens for naturmangfald er vurdert for alle delområde. Inndeling i delområde er vist i figur 9.1

Påverknad og konsekvens er vurdert for tiltaket under kvart delområde. Nullalternativet (ikkje utbygging) har alltid konsekvensgrad 0 (ubetydeleg konsekvens).



Figur 9.1 Kart som viser inndeling i delområde. Nummerering i kart viser nr. på delområde.

9.1.1 Delområde 1, Bukta fuglefredingsområde/Fitjefjora

I vurderinga ligg det til grunn at vegen ned til Hangaren blir bygd som ein redusert tilkomst frå sør, i samsvar med alternativ 2 i kap. 6.4.3.

Verdivurdering: Bukta fuglefredningsområde/Fitjefjøra							
Uten betydning for KU	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi			
▲							
Dagens situasjon: Lokaliteten omfatter den grunne delen av den ganske vide bukta som strekker seg fra utløpet til Gloppeelva og vestover til Kvia. Det meste av lokaliteten er omfattet av Bukta fuglefredningsområde. Det meste av lokaliteten er et grunt marint bløtbunnsområde, men siden vannet er såpass brakt er lokaliteten registrert som brakkvannsmudderflate. Det er og stedvis små parti med strandeng langs kanten mot land. Deler av lokaliteten kan og kalles et deltaområde, ettersom Gloppeelva nok har spilt en viktig rolle under danningen av lokaliteten. Lokaliteten er nokså kulturpåvirket opp gjennom tiden. I vest går det en større pir/kai ut i lokaliteten. Vest for elveosen ligger det en campingplass på en stor steinfylling og herfra går det en mindre pir ut i lokaliteten. Øst for elva ligger det et renseanlegg på en fylling som ligger delvis innen i fuglefredningsområde.							
Verdi: Stor verdi. Lokaliteten er stor, og omfatter et miljø som er svært sjelden i regionen, og er voksested for noen ganske sjeldne og sårbare arter. Trolig er det bare den mindre nabolokaliteten Selvågane, og Tonningsleira i Stryn som har tilsvarende kvaliteter i indre Nordfjord.							
Kilde: Naturbase, BN00001939 (Naturbase, 2023)							
Påvirkning							
Utbyggings-alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet		
	▲						
	Begrunnelse: Et nytt fortau på østsiden av dagens veg vil mest sannsynlig ikke påvirke fuglelivet i fuglefredningsområde i driftsfasen. I anleggsfasen kan det bli noe ekstra støy i forbindelse med sprengningsarbeid. Det er imidlertid litt avstand fra veien og ut til fuglefredningsområde, slik at forstyrrelsen ikke vil bli veldig stor sammenlignet med annen aktivitet i området. Den største forstyrrelsen for fuglelivet kommer fra campingplassen, og da særlig i sommerhalvåret. For fuglelivet vil det nok derfor være best med anleggsarbeid i dette område i tiden utenom vår- og høsttrekk, da lokaliteten har størst verdi i denne perioden. Dette vil særlig være viktig dersom det blir aktuelt med ny veg ned til pumpestasjonen. Avstanden fra denne og ut til sandbankene som blir brukt til raste- og hvileplass er liten, så her vil anleggsarbeid kunne føre til forstyrrelser for fuglelivet. Arbeidet med oppfylling av området vil også generere en del støy i forbindelse med tipping av stein som fyllmasser. Tipping av stein vil føre til kortvarige støyhendelser som kan påvirke fuglene. Selve fortauet er derfor vurdert at vil ha liten betydning, mens en ny veg til pumpestasjonen og oppfylling av arealet ved pumpestasjonen (Hangaren) vil ha noe redusert betydning for fuglelivet. Etter endt anlegg vil det trolig ikke være noen forskjell fra dagens aktivitet.						
Konsekvens							
Utbyggings-alternativ	+++ / ++++	+ / ++	0	-	--	---	----
	▲						
	Konsekvensen er satt til ubetydelig konsekvens for fortauet, men den er satt til noe konsekvens for veien ned til pumpestasjonen og oppfylling av området ved pumpestasjonen (Hangaren). Dette gjelder i hovedsak i anleggsperioden. I ferdig utbygd driftsfase vil det bli liten endring i fra dagens bruk av området.						

9.1.2 Delområde 2, Selvågane

Verdivurdering: Selvågane

Uten betydning for KU

Noe verdi

Middels verdi

Stor verdi

Svært stor verdi

Dagens situasjon: Lokaliteten omfatter den grunne bukta Selvågane, like vest for Sandebukta og Sandane sentrum. Den ligger nokså inneklemt mellom bygninger og veger, og grenser mot fylkesvegen innerst i bukta. I ytre del ligger en holme som er landfast på fjære sjø. Det meste av lokaliteten er et grunt, marint bløtbunnsområde, men siden vatnet er såpass brakt, er lokaliteten registrert som brakkvannsmudderflate. Det er og stedvis små parti med strandeng langs kanten mot land. På små part med strandvegetasjon er det registrert vanlige strandplanter som skjorbuksurt, fjæresivaks, strandkryp, kildeurt, fjæresauløk, myrsauløk og dikevasshår. På mudderbankene ble det ved besøk i 2001 registrert en god bestand av evjebrodd. I 2007 ble og dvergshivaks og firling registrert her. Ellers har nok området funksjon som næringssøksområde for våtmarksfugl. Lokaliteten er nokså intakt, men fylkesvegen og en nyere fylling innenfor denne har redusert arealet i sør, der det tidligere var en beitet fukteng. På det arealet som er igjen renner det ut en liten bekk, men denne er så liten at den ikke har årssikker nedbør.

Verdi: Stor verdi. Lokaliteten omfatter et miljø som er svært sjelden i regionen, og den er voksested for et par ganske sjeldne og sårbare arter. Trolig er det bare nabolokaliteten Fitjefjora og Tonningsleira i Stryn som har tilsvarende kvaliteter i indre Nordfjord.

Kilde: Naturbase, BN00001938

Påvirkning

Utbyggingsalternativ

Forbedret

Ubetydelig endring

Noe forringet

Forringet

Sterkt forringet

Begrunnelse:
Tiltaket vil medføre arealinngrep i kanten av delområdet. Fortauet er planlagt på innsiden av dagens fylkesveg. Dette vil føre til at resten av arealet som ligger på innsiden av fylkesvegen vil forsvinne, men samtidig unngår en inngrep ute på selve mudderflatene. På grunn av ytterligere inngrep i området er påvirkningen satt til noe forringet, da området som ligger på innsiden vil forsvinne.

Konsekvens

Utbyggingsalternativ

+++ /++++

+ /++

0

-

--

Noe forringet med bakgrunn i at noe av område vil forsvinne på grunn av fortauet. Området på innsiden av fylkesvegen er svært lite på grunn av tidligere utfylling av området, slik at det meste av naturverdier i dag er knyttet til områdene ute i selve bukta.

9.1.3 Delområde 3, Sandebukta

Verdivurdering: Sandebukta							
Uten betydning for KU	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi			
▲ Dagens situasjon: Delområdet består av naturtypen ålegressamfunn. Ålegresset er vurdert som sammenhengende eng med lave planter på sandbunn. I tillegg til dette området finner en to andre områder med ålegress ved Selvågane. Begge disse er også lokalt viktige. Foruten ålegress er det ikke registrert andre naturtyper eller gytefelt i Sandebukta. Innerst i bukta er det en badeplass, ellers er området preget av utbygd strandsone med hager og nærheten til fylkesvegen. Verdi: Verdien er satt til noe verdi ettersom ålegressamfunnet er vurdert til lokalt viktig. Kilde: Naturbase, BM00105331							
Påvirkning							
Utbyggingsalternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet		
	▲ Begrunnelse: Nytt fortau er planlagt på innsiden av dagens fylkesveg, men det kan bli aktuelt å flytte litt på fylkesvegen for å gjøre plass til denne, slik at en kommer ut i vannet med en fyllingsfot. Ålegressamfunnet ligger litt ut fra land, så dette vil mest sannsynlig ikke bli påvirket, men det er viktig at en ikke slipper ut mengder med finstoff, som kan dekke til området.						
Konsekvens							
Utbyggingsalternativ	+++ / ++++	+ / ++	0	-	--	---	----
	▲ Konsekvensen er satt til noe konsekvens med bakgrunn i at fortauet vil kunne gi inngrep i strandsonen, selv om denne ikke er uberørt i dag, vil det kunne påvirke enkelte lokale områder. I forhold til ålegress er det best med anleggsperiode om vinteren.						

9.1.4 Delområde 4, eksisterande fv. 615

Verdivurdering: Dagens Fv. 615							
Uten betydning for KU	Noe verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi			
▲ Dagens situasjon: Dagens fylkesveg er smal og mangler vegskulder. På det meste av strekningen må en gå i selve vegbanen, og på det smaleste gjennom Selvågane er det betongkant på begge sider av vegbanen. Fylkesvegen følger strandlinjen øst i planområdet og går over Elveneset, før den går helt på kanten mot Glippeelva ned til Storebrua. Gjennom hele strekningen er det bebyggelse på begge sider av vegen. Verdi: Det er ikke registrert naturtyper eller rødlistearter langs strekningen utenom de områdene som allerede er nevnt. Strekningen er derfor satt til noe verdi ettersom det i noen områder fortsatt er stedegen natur igjen. Kilde: Naturbase, NINFP2110047485							
Påvirkning							
Utbyggings-alternativ	Forbedret	Ubetydelig endring	Noe forringet	Forringet	Sterkt forringet		
	▲ Begrunnelse: Delområdet er i hovedsak utbygd i dag og et nytt fortau gjennom området vil få liten påvirkning på området.						
Konsekvens							
Utbyggings-alternativ	+++ /++++	+ /++	0	-	--	---	----
	▲ Konsekvensen er satt til ubetydelig konsekvens, som følge av at det er ingen naturverdier som blir berørt.						

9.1.5 Vannmiljø

Verdivurdering: Vannmiljø Gloppefjorden

Uten betydning for KU

Noe verdi

Middels verdi

Stor verdi

Svært stor verdi

▲

Dagen situasjon:

Gloppefjorden (ID: 0282011800-C), er ifølge vann-nett.no en ferskvannpåvirket, beskyttet fjord, og er en del av det sammenhengende fjordsystemet Nordfjorden. Miljømål for vannforekomsten er god økologisk og kjemisk tilstand, men per i dag i vann-nett er økologisk tilstand «moderat» og kjemisk tilstand «dårlig». Det er flere kommunale avløp som drenerer til Gloppefjorden, samt diffus avrenning fra veg og biltrafikk. Fjordens økologiske og kjemiske tilstand er også påvirket av fiskeoppdrett, industri og båttrafikk.

I forbindelse med Sande settefiskanlegg som ligger på land er det utført undersøkelser i fjorden i 2013 og 2015. I tillegg er det foretatt en kartlegging i 2014.

Området har ingen spesielle naturtyper, det er ikke nøkkelområde for spesielle arter og bestander, og er ikke gyteområde for fisk. Området er vurdert som leveområde for vanlig utbredte arter.

Verdi: Noe

Kilde: Vann-nett, Vannforekomst ID: 0282011800-C

Påverknad

Utbyggings-alternativ

Forbedret

Ubetydelig endring

Noe forringet

Forringet

Sterkt forringet

▲

Begrunning:

Det vil bli lite tiltak i sjøområdet og eventuell utfylling i sjø vil være svært lokal. En forventer ikke at tiltaket vil påvirke Gloppefjorden nevneverdig sammenlignet med andre områder som gir utslipp til fjorden. En må allikevel passe på at en ikke får uønskede partikkelutslipp til sjø som følge av anleggsarbeid tett på sjøområdene.

Konsekvens

Utbyggings-alternativ

+++ /++++

+ /++

0

-

--

▲

Noe konsekvens, hovedsakelig på grunn av inngrep i strandsonen.

9.2 Samla konsekvens naturmangfald

Samla konsekvens for ferdig utbygd veg går fram av tabell 9.1.

Tabell 9.1. Tabell for vurdering av samla konsekvens (Miljødirektoratet, 2021)

Alternativer		Nullalternativ	Alternativ
Vurderinger			
Konsekvens for delområder	Delområde 1 Bukta fuglefredningsområde	0	Noe negativ (-)
	Delområde 2 Selvågane	0	Noe negativ (-)
	Delområde 3 Sandebukta	0	Noe negativ (-)
	Delområde 4 Dagens Fv. 615	0	Ubetydelig (-)
	Delområde 5 Gloppefjorden	0	Noe negativ (-)
Rangering	Rangering	1	2
	Begrunnelse for rangering	Nullalternativet har ingen konsekvenser for naturmangfoldet	Alternativ 1 vil få små konsekvenser for naturmangfoldet, men det vil kunne bli noe forstyrrelse i anleggsperioden.
Vurdering av samlet konsekvens for miljøtema	Samlet konsekvensgrad		Noe negativ konsekvens
	Begrunnelse		Den samlede konsekvensen er satt til noe negativ konsekvens med bakgrunn i summen av konsekvens for de enkelte delområdene.

9.3 Konsekvensar i anleggsfasen

Anleggsgjennomføringa kan gje negativ påverknad på naturmangfaldet. Varig påverknad frå anleggsverksemd ligg inne i vurderingane i kap. 9.1 og 9.2. Mellombels påverknad i anleggsfasen kan bli m.a.:

- Støv frå anleggsmaskinar og transport av massar.
- Støy frå anleggsarbeid.
- Spreiing av framande artar som veks i anleggsområdet.
- Mellombelse barrierar.
- Mellombelse arealbeslag.
- Risiko for forureining av vatn.

Ved førekomst av framande artar, kan anleggsarbeida, fyrst og fremst i samband med massehandtering, risikere å spreie desse til andre område. Anleggsaktivitet, som flytting av maskiner og vanntankar mellom nedbørsfelt, kan representere ein risiko for spreiding av framande artar.

Delområde kan bli utset for støy og støv i anleggsperioden frå anleggsarbeid og transportar. Støy kan ha ein negativ påverknad på fugl, særleg i hekkeperioden 1. april til 15 juli.

Tre og anna vegetasjon kan få skadar av køyring i rotsona og mekaniske skadar av påkøyrslar.

9.4 Avbøtande tiltak

For å redusere dei negative konsekvensane av nytt fortau er det fleire tiltak som kan gjennomførast både i anleggsperioden og i permanent situasjon. Tiltaka som er lista opp nedanfor er fagleg vurdert som realistiske å gjennomføre i dette prosjektet.

For å redusere dei negative konsekvensane i anleggsperioden blir følgjande tiltak tilrådd:

- Konkrete tiltak for å hindre støvforureining dersom det blir behov for å lagre massar.
- Sprenging skal ikkje skje om natta mellom kl. 23:00 og 07:00.
- Tiltak ved Selvågane og ny veg til reinseanlegget ved utløpet av Glippeelva bør ikkje gjerast i trekktida for fugl vår og haust i månadene april/mai og august/september.
- Vegetasjon som skal takast vare på bør ha fysisk sperring i anleggsperioden, til dømes låsbart byggeplassgjerde.
- Der eksisterande vegetasjon blir fjerna bør naturleg revegetering bli satt igang så fort som mogleg. Prinsippet om naturleg revegetering skal følgjast der kor det skal etablerast ny vegetasjon i prosjektet sine randsoner og dersom randsoner må bli reparert eller forsterka. Biolog eller person med tilsvarende fagkunnskapar kan bli konsultert i samband med revegetering.
- Tiltak for å minimere risiko for spreiding av framande og skadelege artar skal innarbeidast i prosjektet sitt kvalitetssystem. Ved all massehandtering må fare for spreiding av framande artar vurderast. Det skal gjennomførast kartlegging av framande skadelege/uønska karplantar før anleggsstart. Eventuelle funn frå kartlegginga skal inngå i miljøprogram for prosjektet, og bli fulgt opp i anleggsfasen.
- Prinsippet om naturlik utforming skal leggjast til grunn for all terrengforming/attendeføring i anleggsbeltet.
- Det skal vurderast nødvendige tiltak for å redusere avrenning av finstoff til sjø og Glippeelva. Som ein del av prosjektet sitt kvalitetssystem for prosjekterings-, anleggs- og driftsfasen skal det bli utarbeida ein miljøoppfølgingsplan.
- Massar til oppfylling av området ved pumpestasjonen (Hangaren) må vere reine. Det må og bli sett inn tiltak for å hindre avrenning av olje og diesel frå maskiner til sjø.

Jf. kap. 10.4 er dette tatt med i føringar for vidare arbeid med prosjektet.

10. Gjennomføring av tiltaka i planen

10.1 Framdrift og finansiering

I juni 2025 vart det gjennomført eit kostnadsoverslag ut frå utkast til tiltak på strekninga. Kostnadsoverslaget er på om lag 129 mill. 2025-kr. Utviklinga vi har sett i marknaden etter dette, m.a. knytt til riggekostnader, tilseier at kostnaden truleg kan bli noko høgare.

I siste revisjon av Regional Transportplan – Investeringar i fylkestinget juni 2025 er det ikkje løyvd midlar til tiltaket. Tiltaket er nemnt som eitt av fleire tiltak for mjuke trafikantar der planarbeid pågår. Prioritering av tiltak skjer i dei årlege rulleringane av Regional Transportplan – Investeringar.

10.2 Utbyggingsrekkefølgje

Ved utarbeiding av kostnadsoverslaget i juni 2025 såg vi grovt på ei løysing der ein byggjer fortau frå Sandane og fram til Elvaneset. Ein avventar da bygging av fortau vidare mot Storebrua til ein seinare byggjer ny bru over Gloppeelva og byggjer fortau vidare mot Fitje. Gåande og syklande frå området lengre sør kan da i ein periode nytte snarvegen opp til Åsavegen, slik som mange gjer i dag.

For å få ei god avslutting mot eksisterande veg og sikre god sikt i krysset ved Elvaneset må ein ved ei slik etappevis løysing ta ut skjeringa vidare sørover frå krysset, og ein må stenge avkjøringa til Sørstrandsvegen 87 og 89 (gbnr. 77/437 og 77/372), og dermed byggje ny tilkomst til desse frå Elvaneset, sjå figur 10.1.



Figur 10.1 Mogleg avslutting ved etappevis utbygging

Vurderingane var at ei slik fyrste etappe kan byggjast for om lag 91 mill. 2025-kr. Ut frå utviklinga seinare i marknaden er det truleg at denne kostnaden og kan bli noko høgare.

10.3 Trafikkavvikling i anleggsperioden

Det skal gjennomførast ganske omfattande tiltak på og langs ein ganske sterkt trafikkert fylkesveg. Det er derfor viktig med ei god planlegging av trafikkavviklinga i anleggsperioden. Framkomst må sikrast til alle eigedomar i heile perioden, og det er viktig å ha god tryggleik for mjuke trafikantar som skal gjennom anleggsområdet. Stenging av parti på vegen må påreknast i nokre tidsrom på dagen, men dei viktigaste tidspunkta for transport frå/til arbeid om morgon og ettermiddag vil bli skjerma så langt som mogleg.

Det er omkøyringsmoglegheiter opp mot Kleivedammen langs vegnett med dårlegare standard. Åsavegen har så låg standard at den i svært avgrensa omfang er aktuell som omkøyringsveg for bilar.

10.4 Føringer for Ytre Miljøplan (YM) for byggefasen

Statens vegvesen si handbok R 760 «*Styring av utbygging-, drifts- og vedlikeholdsprosjekt*» stiller krav om at det skal utarbeidast ein plan for Ytre Miljø (YM-plan) i alle prosjekt før det blir utarbeidd konkurransegrunnlag for utbyggingsfasen. Vestland fylkeskommune vil ved bygging av vegar følgje opp dette kravet om utarbeiding av YM-plan.

Ein YM-plan skal skildre vegprosjektet sine utfordringar knytt til ytre miljø og korleis desse skal handterast. Dette er i hovudsak eit dokument for byggherren som skal ivareta miljøkrav i lover og forskrifter. Planen skal sikre at føringer og krav til ytre miljø blir tekne vare på og innarbeidd i konkurransegrunnlaget og at det blir følgt opp vidare i anleggsfasen. Utarbeiding av YM-plan bør starte opp tidleg i fasen med utarbeiding av konkurransegrunnlag slik at viktige omsyn blir avklart.

I tabellen under er det lista opp nokre miljøutfordringar som bør arbeidast vidare med i YM-plan. Tabellen er ikkje uttømmende. For meir utførande skildring av eksisterande situasjon og grunnlag for innspel viser vi til m.a. kap. 5.2 – 5.7, 7.4 – 7.10 og 9.

Tabell 10.1 Innspel til YM-plan

Tema	Problemstillingar/vurdering	Heimla i føresegner til reguleringsplanen
Naturmangfald	- Vegetasjon som skal takast vare på bør ha fysisk sperring i anleggsperioden, til dømes låsbart byggeplassgjerd. - Der eksisterande vegetasjon blir fjerna bør naturleg revegetering bli satt igang så fort som mogleg. Prinsippet om naturleg revegetering skal følgjast der kor det skal etablerast ny vegetasjon i prosjektet sine randsoner og dersom randsoner må bli reparert eller forsterka. Biolog eller person med tilsvarande fagkunnskapar kan bli konsultert i samband med revegetering.	Føresegn 2.4.2 a

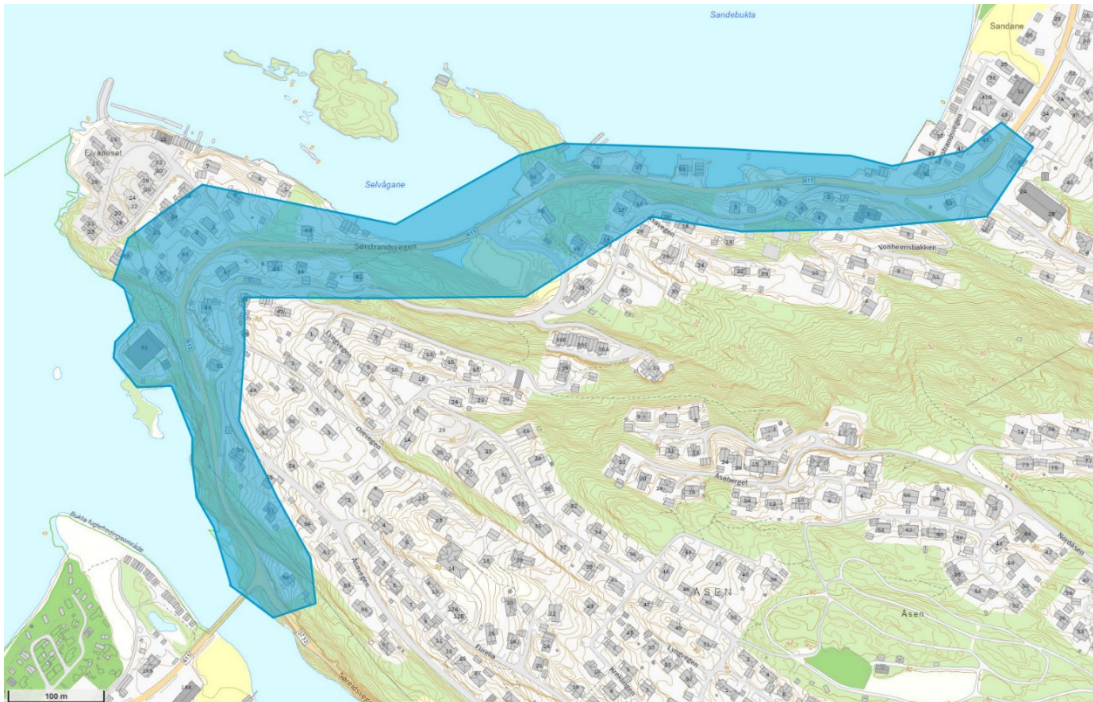
	- Tiltak for å minimere risiko for spreiding av framande og skadelege artar skal innarbeidast i prosjektet sitt kvalitets-system. Ved all massehandtering må fare for spreiding av framande artar vurderast. Det skal gjennomførast kartlegging av framande skadelege/uønska karplantar før anleggsstart. Eventuelle funn frå kartlegginga skal inngå i miljøprogram for prosjektet, og bli følgt opp i anleggsfasen. - Prinsippet om naturlik utforming skal leggjast til grunn for all terrengforming/attendeføring i anleggsbeltet.	Føresegn 2.4.2 b
Forureining av jord og vatn	- Det skal vurderast nødvendige tiltak for å redusere avrenning av finstoff til sjø og Glippeelva. Som ein del av prosjektet sitt kvalitetssystem for prosjekterings-, anleggs- og driftsfasen skal det bli utarbeida ein miljøoppfølgingsplan. - Massar til oppfylling av området ved pumpestasjonen (Hangaren) må vere reine. Det må og bli set inn tiltak for å hindre avrenning av olje og diesel frå maskiner til sjø.	Føresegn 5.1 c
Luftforureining	Konkrete tiltak for å hindre støvforureining dersom det blir behov for å lagre massar.	
Støy og vibrasjonar	- Støy mot bustadmiljø i anleggsperiode og driftsfase skal handterast i tråd med T-1442 (gjeldande versjon). Jf. støyrapport datert 22. januar 2022. - Sprenging skal ikkje skje om natta mellom kl. 23:00 og 07:00.	Føresegn 2.3.1 og 4.1.2.
Kulturminne	Dersom det under anleggsarbeid eller anna verksemd i planperioden vert oppdaga automatisk freda kulturminne, skal arbeidet stansast straks og regional kulturmynde skal varslast, jf. lov om kulturminne §8, 2.ledd.	Føresegn 2.5.1
Landskap	Alle terrenginngrep skal skje mest mogleg varsamt i høve til omgjevnadene. Det skal leggjast vekt på terrengutforming og løysingar som tek vare på mest mogleg av eksisterande terreng og vegetasjon.	Føresegn 2.4.1

Friluftsliv/by- og bygdeliv	• Det viktigaste er sikring av veg til fritidstilbod på ettermiddag og til badeplass i Selvågane i byggeperioden. • Ha gode informasjonsrutinar ved mellombelse omleggingar av vegsystemet for mjuke trafikantar.	
Klima og energibruk	• Tiltak for klimagassreduksjon skal vurderast i tråd med utførte klimagassberekningar. • I størst mogleg grad gjenbruke massar innanfor tiltaksområdet der dette er mogleg. • Bruke klimarekneskap for å dokumentere faktiske klimagassut-slepp • Utnytte kunnskap frå utviklingstiltaket «Utgreiing av lågutsleppsløysingar på fylkesvegområdet» inn i prosjektet.	
Materialval og avfallshandtering	• Anleggsfasen vil gje ulike typar avfall, for eksempel avfall frå riving av bygg/installasjonar, produksjonsavfall frå anleggsområda, slam frå reinseanlegg for vatn, samt noko hogstavfall. • Sikre forsvarleg og forskriftsmessig handtering av alt avfall. • Så langt som mogleg handtere avfall som ressurs, særleg hogstavfall og materialar i vegoverbygninga på dagens veg.	

11. Planprosess og medverknad

11.1 Varsel om oppstart

I samsvar med § 12-8 i Plan- og bygningslova varsla Vestland fylkeskommune oppstart av reguleringsplanarbeid for bygging av fortau frå Sandane til Storebrua i september 2023. Oppstart vart varsla i avisa Firda Tidend, samt ved brev til grunneigarar og offentlege høyringsinstansar. Oppstart vart og varsla på Vestland fylkeskommune og Gloppen kommune sine heimesider. Merknadsfristen var satt til 25. oktober 2023.



Figur 11.1 Plangrense ved planoppstart

Det kom inn 30 merknadar til varsel om planoppstart. Desse er summert opp og kommentert i kap. 12.1.

11.2 Medverknad i planprosessen

I samband med planoppstart hadde vi tilbod om kontordagar på Heradshuset i Gloppen 10. og 11. oktober 2023, som mange grunneigarar og nokre andre nytta seg av.

Vi har hatt jamnleg dialog og fleire møte med Gloppen kommune undervegs i arbeidet. Samfunnsutvalet i Gloppen kommune vart orienterte om planarbeidet i møte 8. mai 2024.

Ut frå merknad og brev frå Sørstranda utviklingslag hadde vi eit møte med dei i april 2024. Det har og vore noko dialog og eit par synfaringar med grunneigarar.

11.3 Offentleg ettersyn

Jf. kap 2 er planutkast lagt ut til offentlig ettersyn på våre og Gloppen kommune sine nettsider:

https://www.vestlandfylke.no/fylkesveg/fylkesvegprosjekt-i-vestland_ny/fv.-615-Sandane-Storebrua

<https://gloppen.kommune.no/politikk-og-medverknad/hoyringar/>

Planforslaget består av følgende delar:

- Plankart og føresegner
- Planomtale m/vedlegg

Merknader til planutkastet skal sendast til Vestland fylkeskommune (post@vlfk.no), ev. Askedalen 2, 6863 Leikanger). Merknadsfristen er satt til 30. november.

11.4 Vedtak av reguleringsplan

Blir utarbeida etter vedtak av planen.

12. Handsaming av innkomne merknadar

12.1 Merknadar til oppstart av planarbeid

Ved planoppstart hausten 2023 kom det inn 30 merknader, 7 frå offentlege instansar, 17 frå private grunneigarar/naboar, lag og organisasjonar og 6 frå og utviklingslag/organisasjonar og andre. I tillegg har Sørstranda utviklingslag i brev og avisinnlegg før vi varsla oppstart av planarbeidet hatt innspel på val av løysing. Dette blir og handsama som ein merknad til planoppstart.

Merknadene er oppsummerte og vurderte av tiltakshavar under.

Statsforvaltaren i Vestland

Statsforvaltaren peiker på at det er registrert mange og viktige naturverdiar i og ved planområdet. Bukta fuglefredingsområde og ein viktig lokalitet med naturtypen strandeng og strandsump i Selvågane ligg tett ved og dels innafor planområdet. Det er og registrert tre ålegrasenger i nærleiken av planområdet. I den sørvestlege delen av planområdet, i nedre del av Gloppeelva, er det vidare registrert to lokalitetar med strandeng og strandsump. I Gloppeelva er det laks og sjøaure. Det er registrert raudlista artar av både fuglar og pusleplanter i gruntområda i og ved planområdet. Det er såleis positivt både for naturverdiane i Selvågane og for fuglefredingsområdet i Bukta at fortauet vert planlagd på sør/austsida av vegen.

Statsforvaltaren peiker på rettleiar M-1941 som tilrådd metodikk ved utarbeiding av konsekvensutgreiing. Statens vegvesen si handbok V712 er og oppdatert slik at den er meir tilpassa M-1941. Dei legg til grunn at ein av desse rettleiarane blir nytta ved utarbeiding av konsekvensutgreiing for naturmangfald. Naturmangfald i tilknytning til planområdet er i hovudsak knytt til naturmangfald i vassdrag og sjø, slik at konsekvensutgreiinga naturlegvis må omfatte vassmiljø. Det er viktig at utgreiingstemaet vert nøyaktig definert i konsekvensutgreiinga. Dei viser til M-1941 og omtalen av dei to utgreiingstema naturmangfald og vassmiljø.

Konsekvensutgreiinga må vurdere påverknad av miljøet i Selvågane og Bukta, og i kva grad det finst avbøtande tiltak som kan hindre negativ påverknad, både i form av direkte inngrep, avrenning eller ferdsel. Dei ser det som viktig at konsekvensutgreiinga gjer godt greie for verknadene utbygginga av fortau vil kunne ha på naturverdiane i og utanfor planområdet. Dette må omfatte både direkte inngrep og verknader som følgje av potensiell avrenning/partikkelureining til sjø og vassdrag. Avbøtande tiltak for å hindre negativ påverknad må skildrast og innarbeidast som krav i reguleringsføresegnene. Fv. 615 ligg fleire stader kloss i strandkanten, og av omsyn til naturverdiane føreset dei at fortauet vert lagt til sør- og austsida av Fv. 615. Det viktigaste vil vere å unngå fysiske inngrep og påverknad av område på nord- og vestsida av Fv. 615, og unngå avrenning og partikkelureining til sjø og brakkvassområda langs heile planområdet. Behovet for ytterlegare kartlegging i felt må vurderast i lys av eksisterande kunnskapsgrunnlag og faren for negative verknader av planane for naturtypar og artar i området.

Dagens veg kryssar over det som eigentleg var indre del av Selvågane før, og framleis pipar vatn gjennom steinfyllinga under vegen ved flo sjø. Området er i ferd med å gro att, og fortauet vil ta ein god bit av det som er att. Det er klart at bygging av fortau gjennom dette området vil føre til at denne vesle resten av Selvågane vil gå tapt som naturområde, men i praksis må ein nok rekne naturverdiane som sterkt reduserte eller tapte allereie.

Dei minner elles om at verneforskrifta for Bukta fuglefredingsområde set forbod mot m.a. «uttak, oppfylling, planering og lagring av masse, tilførsle av konsentrerte ureiningar, tømning av avfall, og bruk av kjemiske middel», og at fuglane der er «freda mot alle former for skade, øydelegging og uturvande uroing». Verknadene av planen for fuglefredingsområdet må vere eit sentralt tema i konsekvensutgreiinga. Dette tilseier også at det som ein del av konsekvensutgreiinga må vurderast korleis anleggsarbeidet kan gjennomførast med minst grad av uroing av fuglelivet, og kva tidspunkt på året som vil passe best. Krav om tidspunkt for anleggsarbeidet må innarbeidast i reguleringsføresegnene.

Vurdering av massehandtering i planprosessar er viktig for å bidra til berekraftig handtering av massar der dei oppstår. Arealplanen bør innehalde masserekneskap for å sikre at massar vert behandla og disponert, og gjer minst mogleg skade og ulempe. Dette vil vere i tråd med målet i forureiningslova. Massar skal om mogleg gjenvinnast, helst ved ombruk eller materialgjenvinning. Berekraftig masseforvaltning i tråd med reglane i forureiningslova tek utgangspunkt i avfallspyramiden. Det mest berekraftige er å sikre mest mogleg massebalanse i kommunen, sjølv om dette ikkje skal gå utover gode løysingar. Deretter skal ein vurdere tiltak for størst mogleg gjenvinning. Dersom dette ikkje er mogleg kan massane brukast til utfylling på land eller i sjø. Siste utveg er å deponere massane på eit godkjent deponi. Dei føreset at det som del av planarbeidet vert gjort greie for massebalansen i området. Vi tilrår at eventuelle overskotsmassar vert handterte på ein plan- og miljømessig måte.

I god tid før eventuelle anlegg startar opp må det vurderast om anleggsverksemda må ha løyve etter forureiningslova § 11. Typiske tilfelle som må ha løyve er anleggsverksemd som fører til fare for at vassdrag med viktige naturverdiar eller andre viktige brukarinteresser blir øydelagde.

PBL § 4-3 stiller krav om utarbeiding av ROS-analyse i alle plansaker, samt krav til handtering av risiko i plan. ROS-analysen skal vise risiko og sårbarheit som har verknad for spørsmålet om arealet er eigna til utbygging, og eventuelle endringar i slike forhold som følgje av planlagt utbygging. TEK17 definerer kva som er akseptabel risiko for flaum og skred i §§ 7-2 og 7-3. For andre typar risiko må kommunen sjølv gjere greie for kva ein reknar som akseptabel risiko. Aktuelle risiko- og sårbarheitstilhøve skal merkast med omsynssone på plankartet og krav til risiko- og/eller sårbarheitsreduserande tiltak skal gå fram av reguleringsføresegnene

Vestland fylkeskommune sin vurdering:

Merknaden blir tatt til etterretning. Dei omsyna Statsforvaltaren peikar på er handsama og følgd opp i Konsekvensutgreiing for naturmangfald, ROS-analysen, og i planarbeidet elles.

Vestland fylkeskommune

Vestland fylkeskommune vurderer oppstartsmeldinga ut i frå sitt sektoransvar og målsettingar i regionale planar.

Klima og miljø

Dei peiker på regional plan for klima 2022-2035 med handlingsprogram som eit verktøy for å styrke klima- og miljøarbeidet i Vestland. Klima og miljø skal vere eit premiss for samfunnsutviklinga, og skal inngå i alt vi gjer. Dei peiker på fleire av retningslinjene for planlegging i Vestland, gitt på s. 34 i planen, vil vere av særskilt betydning for planarbeidet. Ved handtering av overvatn bør naturbaserte løysingar vurderast, det er uheldig om utbygginga fører til fleire tette og harde flater.

Strandsone og vassforvaltning

Tiltaket legg opp til ei utbygging i strandsona. Statlege planretningslinjer slår fast at karakteristiske hovudtrekk i landskapet bør oppretthaldast og at verdifulle førekomstar av naturtypar og artar må takast vare på.

I alle forslag til reguleringsplanar må ein vurdere om planen kan ha innverknad på vassførekomstar i eller i tilknytning til planområdet. Generelle føresegner og retningslinjer, eller omsynssoner med tilhøyrande føresegner og retningslinjer er gode verktøy for å ta i vare vassmiljø gjennom reguleringsplanar.

Kulturminne og kulturmiljø

Det blir peika på at det langs vegen ligg bustadmiljø med bygg frå ulike epokar. Det er ikkje registrert bygg med høg verneverdi, men langs vegen er det tørrmurar som er viktige miljømessige element som er verdt å ta vare på knytt til dette arbeidet. På nedsida av vegen på sjøsida i Selvågane ligg det eit naustmiljø, der det eine naustet er registrert i SEFRAK-registeret. Naustet er bygd på slutten av 1800-tallet med kvalitetar som bør takast omsyn til ved etablering av fortau. Det er ikkje stilt krav om arkeologiske registreringar, da potensialet for funn av automatisk freda kulturminne er lite.

Vestland fylkeskommune sin vurdering:

Merknaden blir tatt til etterretning. Dei omsyna Vestland fylkeskommune peikar på er handsama og følgd opp i Konsekvensutgreiing for naturmangfald, overvannsrapport, og i planarbeidet elles.

Norges Vassdrags- og energidirektorat (NVE)

NVE har sendt over eit generelt innspel der det blir peika på omsynet til deira interesser. Dei peiker konkret på at eit område mellom Gota og Vonheimsbakken inngår i ei sone for mogleg samanhengande førekomst av marin leire/kvikkleire.

Vestland fylkeskommune sin vurdering:

Merknaden blir tatt til etterretning. Omsynet til kvikkleire (og andre fagtema) er handtert i m.a. ROS-analyse og i geotekniske vurderingar.

Fiskeridirektoratet

Dei peiker på at det er registrert fleire førekomstar av lokalt viktige ålegrasenger innanfor eller nært inntil planområdet. Det er og registrert ein fiskeplass for aktive reiskap der det blir fiska etter brisling med snurpenot/ringnot frå august til desember.

Fiskeridirektoratet forutsett at verknader av planlagt tiltak på fiskeriinteresser og øvrig marin biologi, samt miljøkvalitet i vatn blir vurdert i konsekvensutgreiinga som skal utarbeidast. Det er viktig at ein vurderer verknader langt nok utanfor planområdet. Dersom det blir planlagt tiltak som kan føre til utslepp/forureining i sjø må vurderingane gå inn på dei konkrete verknadene på marine verdiar.

Vestland fylkeskommune sin vurdering:

Merknaden blir tatt til etterretning. Omsynet til ålegrasenger m.m. er handsama og følgt opp i Konsekvensutgreiing for naturmangfald, overvannsrapport, og i planarbeidet elles.

Statens vegvesen

Dei uttaler seg som statleg fagstyresmakt med sektoransvar innanfor vegtransport, og peiker generelt på tema som ein bør ta omsyn til i planarbeidet.

Vestland fylkeskommune sin vurdering:

Merknaden blir tatt til etterretning. Innspela dei har i merknaden er følgt opp ved utforming av tiltaket og i planarbeidet elles.

Mattilsynet

Mattilsynet skal sjå til at planar tek omsyn til nasjonale og regionale interesser innanfor områda:

- Plantehelse
- Drikkevatn
- Fiskehelse/-velferd
- Dyrehelse/-velferd

Dei minner om at ein generelt må leggje eit føre-var-prinsipp til grunn når ein utarbeider planar.

Dei peiker på at ein ved utbygging av tiltaket må vise aktsemd, slik at det ikkje oppstår fare for utvikling eller spreiding av planteskadegjerarar. Det må takast omsyn til drikkevassrøyr i området slik at ein unngår brot og lekkasjar.

Planområdet grenser opp til Gloppenelva som er registrert som utløp for anadromt vassdrag, og forbunde med Breimsvatnet. Dei minner derfor om naturmangfaldlova og føre-var-prinsippet, matlova og dyrevelferdslova. Om det er relevant bør det utarbeidast føresegner som vil førebyggje overføring av kjend og ukjend smitte mellom vassdrag og langs kysten. Dersom det blir større aktivitet med utfylling, utmudring og eventuell sprenging i sjø så må ein ha moglegheit til å setje i verk førebyggjande tiltak for å redusere belastninga på akvatiske dyr. Om planarbeidet fører til tiltak heilt i grensa til eller i Gloppenelva så kan det vere føremålstenleg å leggje arbeidet i dette området til eit tidsrom som ikkje vil forstyrre ut- og innvandring av anadrom laksefisk.

Vestland fylkeskommune sin vurdering:

Merknaden blir tatt til etterretning. Dei omsyna Mattilsynet peikar på er handsama og følgt opp i Konsekvensutgreiing for naturmangfald og i planarbeidet elles.

Sogn og Fjordane Energi (SFE)

SFE er ein stor arbeidsplass lokalisert i Sørstrandsvegen 227 og Øvre Sørstranda 16 (langs/nær fv. 615 om lag 600 og 1,5 km sør for planområdet). SFE med deleigde selskap har nærmare 120 tilsette som har dagleg oppmøtestad her. Dei oppfattar den aktuelle vegstrekninga som svært trafikkfarleg for mjuke trafikantar, dette gjer det utrygt å gå eller sykle til arbeid. Dei er derfor svært glade for at arbeidet med detaljreguleringsplan er sett i gong, det er svært viktig at det blir gjort trafikktryggleikstiltak på strekninga.

Det er bygd fortau på ein kort strekning ved deira kontorbygg på Sørstrandsvegen 227. For å få samanhengande løysing burde det vore bygd fortau eller anna trafikktryggande tiltak også på strekninga frå Storebrua og fram til dette fortauet. Storebrua er eit av dei mest trafikkfarlege punkta på strekninga mellom Sandane sentrum og deira bygg i Sørstrandsvegen 227. Dei peiker på at i forprosjektet frå 2020 står det at det er sannsynleg at denne brua må skiftast innan 10 år. Dei viser til trafikktalet i forprosjektet, og er usikre på når teljingar er utført. Jo nærmare Sandane sentrum ein kjem vil trafikken naturleg auke, pga. trafikk frå Søreide og Fitje, samt trafikk til Gloppen camping og SFE sine oppmøtestader.

SFE er samde med målsettinga i forprosjektet om at det skal bli meir attraktivt å sykle mellom Sandane og Fitje, samt betre trafikktryggleik for gåande og syklande. Fortau på heile strekninga frå Sandane sentrum til deira adresse i Sørstrandsvegen 227 vil vere eit godt bidrag til dette, men dei trur ikkje det vil vere fullgodt for å leggje til rette for sykling til arbeidsplassen. Ei betre løysing vil vere å etablere gang- og sykkelveg adskilt frå vegbana på heile strekninga frå Sandane til der fortauet sluttar på Fitje. Samtidig vil dei understreke at det er svært viktig at trafikktryggingstiltak blir gjort på strekninga svært raskt.

Vestland fylkeskommune sin vurdering:

Merknaden blir tatt til etterretning. Målet om å gjere det meir attraktivt og gå og sykle og betre trafikktryggleik ligg til grunn og for planarbeidet. I forprosjektet vart gang- og sykkelveg vurdert, men eit fortau vart tilrådd, i samsvar med tidlegare reguleringsplanar. Dette fordi det er svært trangt i planområdet med private hus og hagar tett inn til vegen. Ein gang- og sykkelveg vil krevje om lag ein og ein halv meter meir i breidde/inngrep. For å redusere meirinngrepet samanlikna med ein «vanleg» g/s-veg litt kan ein bruke rekkverk mellom g/s-vegen og køyrevegen. Men eit rekkverk gir m.a. siktproblem ved kryssingar og avkøyrslar. Eit fortau er derfor tilrådd. Dette gir eit mykje betre og tryggare tilbod til mjuke trafikantar, samtidig som inngrepet i eigedomar og hagar ikkje blir alt for stort. Fortauet er fyrst og fremst eit tilbod til gåande. Men med det omfanget av mjuke trafikantar vi har her vil ein god del av syklistane og nytte fortauet. Det kan dei gjere, men dei må ta omsyn til dei gåande.

Vi er samde i at ein ideelt sett burde bygd ut eit tilbod til gåande og syklande over Storebrua og forbi SFE sitt anlegg i Sørstrandsvegen 227. For å kome raskt i gang med eit tiltak på den høgast trafikkerte strekninga avgrensar vi no planområdet til fram til Storebrua.

Hilde og Inge Bjarte Ravnstad

Dei er eigarar av Sørstrandsvegen 52, 77/100.

Slik dei ser det blir det ikkje store inngrep på eigedomen, men sjølv svært små inngrep kan føre til uønska endringar. Ved førre runde av utviding av veg og gangveg mista dei ein stor bit av ein liten eigedom. Tidlegare vart plass til parkering av tre bilar, no er det plass til berre to bilar. Dei presiserer at arealet deira ikkje er stort, og dei ser det som svært ugunstig at eigedomen blir ytterlegare forminska.

Slik situasjonen er i dag er det ikkje problem med omsyn til snøbrøyting etc. Dei ser ikkje nokon grunn til at breidda på fortauet skal utvidast forbi eigedomen. Sikt mot hekk/gjerde er heller ikkje noko problem i dag.

Vegen har mykje trafikk. Trafikken frå nord kjem veldig fort, og det oppstår uheldige situasjonar når trafikk nordfrå skal svinge opp Gotevegen til skular og idrettsanlegg, samtidig som mjuke trafikantar skal krysse vegen. Inngrep på deira eigedom vil ikkje løyse dette problemet.

Vestland fylkeskommune sin vurdering:

Truleg kan tiltaket gjennomførast utan inngrep på eigedomen 77/100. Men det kan eventuelt bli nokre svært små inngrep, og behov for å gjere små tiltak på eigedomen i anleggsfasen. Det er derfor tatt med litt areal på eigedomen i reguleringsplanen. Krysset med Gotevegen vil bli stramma opp, og fortau og kryssing vil bli lagt nokre meter inn i Gotevegen. I samband med dette blir det ei mindre tilpassing for avkøyrsla eigedomen nyttar til Gotevegen.

Ernfred Øygard, Gisle Øygard, Elise Øygard, Bjørn Ødven

Dei er eigarar/interessentar knytt til eigedomane 77/10 (Åsavegen 1), 77/17 (Åsavegen 3), 77/668 (Åsavegen 1) og 77/403 (Åsavegen 3).

Dei ønskjer at reguleringsplanen skal gje løysingar dei er tente med, og er opptekne av at eigedomane kan brukast mest mogleg som før. M.a. var 77/668 og 77/17 tidlegare same eigedom, og dei ønskjer å kunne krysse vegen slik dei alltid har gjort. Det må vere tilgang til sjøsida med lastebil for å få brygga på land, og sjøsida må kunne brukast som badeplass og hamn. Neset er ikkje «privatisert», det er tilgjengeleg for alle, og ålmenta bruker det til tider.

På sjøsida må 77/10 og ha tilkomst. Frå «buamuren» der blir det neste sommar lagt ut ei flytebrygge. Denne er omsøkt og godkjent av Gloppen kommune.

For 77/668 må ein lage ein god mur mot vegen. Den som er der i dag er ikkje god.

77/403 har i dag utkøyrsl/parkering tett i fv. 615. Dette er ei dårleg løysing, ein må prøve å få til noko betre. Kan ein lage ei oppkøyrsl opp til hus/garasje?

Dei er opne for, og innser, at det blir endringar, men meiner at dei må kunne få bruke området mest mogleg som før, og oppretthalde kryssing av veg og tilkomst.

Vestland fylkeskommune sin vurdering:

Av omsyn til Åsavegen og til eigedomen 77/668 blir ny veg lagt litt ut i fjorden for å få plass til fortau. Dette gjer at arealet til eigedomane 77/10 og 77/17 nord for fv. 615 blir noko redusert. Det er behov for rekkverk både aust for og vest for dette neset. For å tilfredsstille krav til rekkverk og sikt er det ikkje mogleg å ha køyretilkomst ut til området. Men vi har lagt inn ein gangtilkomst ut til området, slik at området framleis kan nyttast som badeplass og rekreasjon, slik som i dag. I samsvar med eksisterande reguleringsplan (område N1 i den) er det og lagt til rette for ei lita utfylling vest for neset, der det kan setjast opp naust.

Ei eventuell flytebrygge må setjast ut frå andre stader.

Det vil bli bygd ny mur mot eigedomen 77/668. Eit mindre uthus på toppen av eksisterande mur må rivast i samband med bygging av nytt fortau.

Eigedomen 77/403 har i dag to tilkomster. Den austre hovudtilkomsten vil bli vidareført om lag som i dag, det er ikkje ein naturleg del av dette tiltaket å byggje oppkøyrsl til hus/garasje. Den vestre tilkomsten vil bli ein gangtilkomst ned til fortaket.

Per Reigstad

Merknad for eigedomane 77/221 (Sørstrandsvegen 65) og 77/202 (Åsavegen 15). Han er eigar av 77/221.

Ut frå tilsendte førebelse teikningar ser han at radius ved eigedom 77/202 endra frå 110 i gjeldande reguleringsplan til 115 no. Han ber om at konsekvensar for eigedom 77/202 av dette blir synleggjort og vurdert. Det er viktig for han at inngrep på 77/202 blir så lite som mogleg. Han ber om at uttak av fjell blir gjort med sømboring for å redusere skade på fjell. Det bør vere rekkverk, eventuelt mur på topp skjering.

Han har teikna inn tidlegare trase til Selvågane på kart.



Før Sørstrandsvegen vart etablert var Åsavegen hovudvegen. Delar av den gamle stien er i dag adkomst mellom 77/202 og 77/221. Det er viktig at denne blir erstatta når det kjem ny skjering, den kan eventuelt flyttast nærare 77/693. Den bør tilpassast det nye kryssingspunktet som er planlagt ut mot Selvågane. Dette blir sambandet mellom to eigedomar som har vore i familien sin eige gjennom mange hundre år. 77/202 blir brukt som ein del av eigedomen 77/221. Arealet må sikrast for forsvarleg opphald ved fylkesveg. Gjerde som blir satt opp må vere vedlikehaldsvenleg.

Han opplyser om at det er to ulike varianter for parkeringsløyising for arealet f_P1 på eksisterande plankart. Han reknar med at det er den reduserte løysinga som ligg på arealplaner.no som er gjeldande. Han meiner at parkeringa kan takast vekk, da andre løysingar er etablert, og ber om at vi vurderer dette i lag med Gloppen kommune.

Vestland fylkeskommune sin vurdering:

Ein vegradius på 115 m har heilt minimale verknader for arealinngrepet på 77/202 samanlikna med ein radius på 110 m. 115 m gir best tilpassing til vegen elles, og vi bruker derfor denne. Skjeringa vil bli utført slik at arealinngrepet ikkje blir større enn nødvendig. Det er ikkje naturleg å setje opp rekkverk/gjerde på denne skjeringa opp mot eit skogsareal.

Snarvegen som er teikna inn går ned ei skjering som allereie er der i dag, og det er ikkje spor som tyder på at denne er i bruk. Den er heller ikkje vist i eksisterande reguleringsplan. Eventuell snarveg ned til fortauet må etablerast ved eventuell seinare utbygging i området. Frå nytt fortau vil det bli etablert ei tilrettelagd kryssing ut mot Selvågane, inkl. eigedomen 77/221.

I samråd med Gloppen kommune blir parkeringa, f_P1 i eksisterande plan, vidareført. Det stemmer at det er den reduserte løysinga som ligg på arealplaner.no som er gjeldande, og som vil bli vidareført.

Kjell Magne og Eli-Anne Birkelund

Dei er eigarar av Sørstrandsvegen 67, eigedomane 77/95 og 77/173.

Som innbyggjarar på sjøsida av nytt fortau ser dei med optimisme på planarbeidet som er satt i gang. Når ein bygger fortau er det for å auke trafikktryggleiken til dei mjuke trafikantane, spesielt dei unge trafikantane som har størst behov for eit tryggingstiltak. I det lyset er det viktig å ha med seg dei store linjene langs heile vegstrekninga med fortau frå Bukta til Sandane sentrum.

Frå Bukta til Storebrua bur skuleelevane som treng fortau på austsida av vegen. For strekninga frå Storebrua til Vonheim bur skuleelevane som har behov for eit fortau på vest/nordsida av fv. 615. Dei ønskjer at ein legg opp til å fullføre fortau på austsida fram til om lag Gloppen camping, og at ein vidare nordover legg fortau på vest-/nordsida.

Argument for å leggje fortau på vest-/nordsida av fv. 615:

- Busskyss til skule. Skulebarn på Elvaneset og i Selvågane har i dag skuleskyss grunna farleg skuleveg. Når ein bygger fortau er det for at desse borna skal få trygg skuleveg og trygg veg til fritidsaktivitetar. Kva side av vegen brukarane bur på må ha stor vekt i planarbeidet.
- Adgang til fortau. Både for Elvaneset og Selvågane vil det vere vesentleg å redusere tal kryssingspunkt. Legg ein fortau på aust-/sørsida må fotgjengarane krysse over to høgt trafikkerte kryss i Selvågane og ved Bunnpris, og eit noko mindre trafikkert kryss ved Vonheim. Legg rein fortau til nordsida treng fotgjengarane å krysse berre ein stad for å kome til skule og fritidsaktivitetar i Sandane sentrum. Om ein i tillegg kunne sikra denne kryssinga med trafikklys/opplyst overgang ville dette betra trafikktryggleiken vesentleg.
- Trygg kryssing til badeplassen i Selvågane. Gloppen kommune har anlagt ein parkeringsplass ved Sørstrandsvegen 66 for å stette behov rundt badeplassen i Selvågane. Badeplassen ligg på den andre sida av fv. 615. Det vil vere rett å lage ei markert kryssing av fv. 615 for å binde saman badeplassen og parkeringsplassen på ein god måte.
- Siktsoner. Siktsoner rundt svingen på Elvaneset er nemnt som ein viktig grunn til å leggje fortau på sør-/austleg side av fv. 615. Da er det viktig å poengtere at ein ved å leggje fortau på nord-/vestleg side får vesentleg betre sikt i svingen ved Sørstrandsvegen 51. Denne svingen er knytt til ein av Sandane sine mest trafikkerte kryss, opp mot Trivselshallen og Sandane skule.

Vestland fylkeskommune sin vurdering:

Ut frå denne merknaden og andre merknader har vi gjort ei nærare vurdering av kva side av vegen eit fortau bør liggje, jf. kap. 6.4.1. Som det går fram der planlegg vi og no ut frå eit fortau på aust-/sørsida av fv. 615. Det er i vurderingane tatt omsyn til at ein på sikt vil få eit fortau over Storebrua bort mot Bukta. Planen vil leggje til rette for at behovet for skuleskyss frå Elvaneset/Selvågane pga. farleg veg vil falle bort. Det er lagt opp til ei god kryssing frå parkeringa i Selvågane og ut mot badeplassen. Da det er behov for ei grøft for å ta vare på overvatn vil sikt i svingen ved Sørstrandsvegen 51 og bli utbetra som følgje av tiltaket.

Jan Inge Sætre

Han har sendt merknad på vegne av si mor Ingeborg Sætre, som er grunneigar av Sørstrandsvegen 66, 77/693.

Det er i dag stor trafikkstøy inne i huset. Å sitte ute og halde ein samtale er umogleg, støyen er plagsam. Veg og fortau blir no heva, og vegen kjem nærare huset, støyen vil bli enda meir plagsam. Her må det gjerast støyskjermingstiltak.

Det alternativet som vil bli den beste løysinga er å lage ein tunell.

Vestland fylkeskommune sin vurdering:

Jf. m.a. kap. 6.11 og vedlagt støyrapport vil støytiltak bli vurdert ved bygging av tiltaket.

For vurdering av tunell viser vi til kap. 6.4.2.

Ove Økland

Han er grunneigar av Åsavegen 41, 77/20.

Grunnlaget for prosjektet er klart og i lokalsamfunnet si interesse. Han har likevel nokre kommentarar.

Arealet til vegen nedanfor 77/20 vart gitt til Gloppen kommune kostnadsfritt, truleg i 1935. Morfaren var varaordførar og samfunnsinteressert, og ga derfor vekk arealet, men på ein betingelse; eigedomen skulle framleis ha veg til naustområdet nedanfor huset. Veggen dit gjekk da innover, før den svinga ned til naustet. Så vart dagens veg dit lagt vestover og inni det som no er fv. 615. Seinare vart vegen til naustet redusert i breidde og vart ikkje lenger så lett å bruke som tidlegare, men kommunen (?) laga ein mur og eit nytt gjerde. Dette var truleg på 1970- eller 1980-talet. Han har brukt denne vegen til transport oppover i samband med ny kloakk og utskifting av masse. Veggen kan i dag brukast med traktor.

Han har fått opplyst at vegen skal utvidast med 4 - 6 m inn mot 77/20. Det er svært mykje. Nedanfor huset på eigedomen er det regulert inn ei tomt (77/634) i 1998. Han har hatt dialog med Gloppen kommune om å skilje ut ei tomt til frå denne, men har ikkje kome så langt enno.

Hans synspunkt i denne saken er at vegrett/tilkomst ned til naustområdet må oppretthaldast. Eigedomen 77/634 må framleis kunne byggjast/seljast, og moglegheita med frådelling må framleis vere til stades.

Arealet som blir tatt inn i prosjektet må naturlegvis kompensast for. Vil det vere på bakgrunn av skjønn på Gloppen Hotell 30.11.2016, eller blir det nytt skjønn?

Sidan det blir ei større skjering inn mot eigedomen må denne sikrast slik at framtidig moglegheit for bruk av 77/20 og 77/634 ikkje blir redusert. Ved sprenging må ein sikre og dokumentere at det ikkje blir skader i muren på huset deira. Dei har nyleg restaurert bustadhuset på 77/20 og har starta opp med arealet omkring.

Vestland fylkeskommune sin vurdering:

Det stemmer at inngrepet vil gå om lag 4 – 6 m inn på eigedomen 77/20 på oppsida av fv. 615. Det blir da ikkje mogleg å oppretthalde tilkomsten som i dag blir brukt med traktor utan svært store inngrep og kostnader. Denne tilkomsten er derfor ikkje med i planen, det er tilkomst til eigedomen frå Åsavegen. Tilkomsten ligg heller ikkje inne i eksisterande reguleringsplan. Den nye reguleringsplanen gir heller ikkje endringar for 77/634. Det blir eit inngrep i nedre del av eigedomen, arealformålet bustad blir vidareført. Eksisterande reguleringsplan viser tilkomst til denne eigedomen frå Åsavegen.

Arbeidet med bygging av fortau vil bli lagt opp slik at faren for skader på naboeigedomar skal vere minimal. Det vil bli gjennomført tilstandsregistrering av nærliggande bygningar før anleggsstart.

Naustet nede ved sjøen på eigedomen 77/20 får tilkomst felles med eigedomane 77/123 og 77/573. Eksisterande tilkomst blir stengt, da det er nødvendig med rekkverk i det området.

Arealet som vi tek til tiltaket vil bli kompensert etter gjeldande reglar. Det vert gjort ein konkret vurdering av korleis inngrepet verkar inn på eigedommens verdi når arealet skal ervervast.

Leif-Normann Djupegot

Han er grunneigar av Sørstrandsvegen 69, 77/123.

Det planlagt fortau på aust/sørsida av fv. 615. Han ber da om at vegen ikkje blir flytta nærare hans eigedom, og at det blir igangsett støyregulerande tiltak om nødvendig. Han ber om at det blir teke omsyn til parkeringsplassen, slik at han og i framtida kan leige ut hovuddelen av huset.

Han reknar med at tiltaka vil vere til det beste for hans eigedom. Han har tidlegare hatt eit nært og godt samarbeid med Gloppen kommune i samband med legging av nye vann/kloakkrør til pumpehuset på naboeigedomen.

Vestland fylkeskommune sin vurdering:

Bygging av nytt fortau gjer at vegen kjem litt nærare inn på hans eigedom, og det vil bli satt opp rekkverk inne på eigedomen. Planen legg opp til at parkeringsplassen blir litt utvida, og det blir lagt til rette for ny gangtilkomst frå parkeringsplassen bort til huset. Det blir ikkje direkte tilkomst frå trappa og ut på fv. 615.

Jf. m.a. kap. 6.11 og vedlagt støyrapport vil støytiltak bli vurdert ved bygging av tiltaket.

Camilla H Myklebust og Ørjan S Tystad

Dei er grunneigarar av Åsavegen 43, 77/104.

Dei har fått opplyst at det inn på eigedomen kjem eitt 3 m breitt fortau og ei 3 m brei grøft, som kanskje kan reduserast. Kanskje kan inngrepet krevje nærare 200 m² av eigedomen.

Dei har nyleg hatt ei nesten total renovering av hus og eigedom. Arbeidet starta i 2014 og er nesten ferdig.

Dei har eitt ønske om at det blir satt opp ein mur i grenseskiljet mellom fortau og deira tomt som hagen/plenen kan forlengast horisontalt ut mot, med eit gjerde på toppen av muren. En må sikre at uttak av massar i samband med bygging av fortau ikkje verkar inn på den utfylte tomte som huset og resten av eigedomen er etablert på.

Arealet som vil bli tatt ved bygging av fortau er den einaste staden det er nokolunde flatt, og som kan enklast brukast av dei.

Vestland fylkeskommune sin vurdering:

Jf. figur 6.1 legg vi i planen opp til ei smalare grøft enn 3 m. Med atterhald om eit lite parti heilt aust på eigedomen blir det ikkje permanente inngrep opp til det flate partiet på eigedomen. Det er planlagt mur med tanke på å reetablere situasjonen i dag etter at tiltaket er gjennomført. Det vil bli noko inngrep på eiendommen i anleggsfasen som følgje av graveskråningar og usikkert fjellnivå.

Gudmar Eikenes

Han er grunneigar av Åsavegen 45, 77/94.

Han forstår det slik at den gamle kommunale reguleringsplanen ligg til grunn for planarbeidet. For han vil det gje ganske store konsekvensar i form av bandlegging/inndraging av areal: det vil og verke inn på framtidige planar for planering av arealet mot Sørstrandsvegen for å få ei betre utnytting av denne delen av eigedomen. Han reknar med at ulempene ved eit så stort inngrep blir løyst på ein måte som tek omsyn til gode løysingar for alle impliserte eigedomar. Felles mur med tilpassa høgder for eigedomane er viktig og ut frå arkitektoniske og estetisk prinsipp.

Utfordringa knytt til koplingar mellom Åsavegen og Sørstrandsvegen må få ei praktisk og god løysing som ivaretek den funksjonaliteten denne vegen har hatt i over 100 år. Pr. i dag er dette den einaste og enklaste allmenne vegen til Elvaneset og Selvågane frå dette bustadområdet, blir dagleg brukt av alle generasjonar.

Vestland fylkeskommune sin vurdering:

Det stemmer at det er den eksisterande reguleringsplanen som ligg til grunn for vårt planarbeid. Men vi har prosjektert tiltaket på nytt, og ser at det ikkje vil bli permanente inngrep opp mot det flate partiet på eigedomen. Framtidige planar for eventuell planering på eigedomen vil da ikkje bli påverka. Det er planlagt mur med tanke på å reetablere situasjonen i dag etter at tiltaket er gjennomført. Det vil bli noko inngrep på eiendommen i anleggsfasen som følgje av graveskråningar og usikkert fjellnivå.

Snarvegen mellom Åsavegen og Sørstrandsvegen er ivareteke i planarbeidet. For å kome ned til det nye fortauet er det lagt inn ei mogleg trapp heilt vest på eigedomen 77/94.

Diverse grunneigarar på Elvaneset

Merknaden er signert av 27 personar knytt til eigedomar på Elvaneset (og i Selvågane).

Dei vil understreke at det er flott at det er satt i gang eit arbeid med å betre forholda for dei gåande langs fv. 615. På denne strekninga har dei gåande vore utsett for stor risiko gjennom mange år. Trafikkmengda har auka betydeleg dei seinare åra. Når ein skal bygge fortau er det etter deira syn overordna at det er dei mjuke trafikantane sine interesser som må vege tyngst. Etter 30 år med venting må ein leite etter dei beste løysingane, sjølv om dei eventuelt vil koste noko meir.

Dei som har signert brevet stiller seg bak dei forslag til endringar/løysingar som kjem fram.

Fortau på austsida eller vestsida av vegbana

Dette er ei viktig sak for alle som bur på vestsida av vegen, i dag ca 30 husstandar og ca. 75 bebuarar. Dei har oppfatta to hovudargument for dette, der det eine er at det vil bli betre sikt for bilane i svingen ved Elvaneset. Det andre er at det blir færre vegkryssingar. Å argumentere for betre sikt for bilane er å prioritere bilar foran dei mjuke trafikantane. Når det gjeld vegkryssinga ved Vonheim er det etter deira syn betre at ein forlengar fortauet på vestsida til det møter fortauet ved Coop Extra. Det vil føre til mindre kryssing for dei som bur på vestsida av vegen mellom Vonheim og sentrum. Det er mange gode argument for å legge fortauet på vestsida:

- Det er ei flott naturoppleving å gå langs sjøen
- Det er mange som bur på vestsida, særleg på Elvaneset er det mange bebuarar. I tillegg til dei som allereie bur her no, er det nye bustader under oppføring. Dei som bur i dette området vil sleppe å krysse vegen på ein utsett og farleg plass om fortauet kjem på vestsida
- Dei som bur på Elvaneset og skal til badeplassen i Selvågane vil sleppe å krysse vegen i det heile. Legg ein fortauet på austsida vert det to kryssingar om ein skal til badeplassen, begge på uoversiktlege stader
- Dei som kjem i bil og skal til badeplassen vil kunne krysse vegen på eit oversiktleg område om fortauet kjem på vestsida
- Dei som kjem gåande frå sentrum slepp og å krysse vegen for å komme til badeplassen når fortauet er på vestsida. Kjem fortauet på austsida må alle desse krysse vegen i ein sving
- For dei bebuarane som bur på vestsida og som får vegen veldig tett på huset vil det vere betre å ha fortau enn å ha biltrafikk rett utanfor døra
- Vi har og ein campingplass på sørsida av Storebrua. Vi er overbevist om at eit fortau på vestsida vil vere eit aktivum for besøk til campingplassen.

Krysset ved Elvaneset

Krysset ved Elvaneset er eit utsett kryss. Krysset som er planlagt kjem på ein bakketopp i ein sving. Dei har lagt ved ei skisse som viser ei alternativ plassering på rettstrekninga mot Sandane, om lag 50 m lengre aust. Sikten vil her bli betre i begge retningar. Med eit fortau på vestsida kan ein eventuelt kombinere tilkomstveg og fortau. Kryssløysinga vil og vere fartsdempande, i dag er mange som alt for høg fart når dei kjem opp bakken og køyrer av frå Sørstrandsvegen ned vegen til Elvaneset.

Veg til flyhangar/deponi

Det er ikkje ønskjeleg at det skal lagast ny veg gjennom bustadområdet for å kome seg til flyhangar/deponi ved Storelva. Dei vurderer det og slik at det blir lettare å få til ei grei løysing ved eksisterande veg om fortauet blir lagt på vestsida av vegen. Støttemuren som skal byggast treng da ikkje liggje så lang mot sør og blir mindre utfordrande å byggje.

Kryssing av vegen

Med løysinga i eksisterande reguleringsplan vil mange som bur på vestsida av vegen måtte krysse vegen på utsette stader. Det gjeld både dei som bur på Elvaneset og dei som bur i Selvågane. Som sagt ønskjer dei ei forlenging av fortauet på vestsida inn mot sentrum. Men og utan forlenging meiner dei at ei kryssing ved Vonheim er betre enn i svingen ved Elvaneset. Sikta ved Vonheim kan betrast ved å ta vekk granhekkene som står i eigeidom 75/29.

Stikkveg til Åsen

Dei reknar med at dagens stikkveg frå svingen ved Elvaneset blir tatt vekk. Dersom ein får til et kryss som vist i skissa deira kan ein etablere ein ny gangveg over 77/20, eventuelt etablere ein sti som går på nordsida av 77/94 og som når dagens sti. Det vil vere betre med kryssing til stikkvegen på ei rettlinje enn i ein sving.

Siktelinjer

Eit argument som er brukt for fortau på austsida er betre siktelinjer for bilane. Om ein legg fortauet på vestsida vil det samtidig vere mogleg å utvide noko på innsida av vegen i svingen ved Elvaneset. Her kan ein skyte vekk hamrar og rette opp ein unødvendig skrå støttemur, dette vil betre sikten i svingen.

Støy for dei som bur langs vegen

For dei som bur på vestsida av vegen vil det bety mykje i forhold til støy om fortauet kjem på «rette» sida.

Plassering av vegen i svingen ved Elvaneset

Det er svært uheldig at vegbana blir flytta 4 m mot vest i svingen ved Elvaneset, og det er særleg uheldig om fortauet kjem på austsida av vegen. Ei slik flytting vil føre til stor forverring av bukvaliteten for dei som bur i området. Dei vil oppfordre til at ein fordeler byrden og tek noko av utvidinga i innersving.

Vegbreidde

Slik dei har oppfatta det blir framtidig vegbreidde om lag som i dag, og det skal byggast fortau, ikkje gang- og sykkelveg. Eit fortau er slik dei oppfattar det for fotgjengarar, syklistar må framleis vere i køyrebana. Det er da uheldig at ein ikkje gjer noko med breidda på vegen. Når to store bilar møtest i dag er det ikkje plass til ein syklist i tillegg.

Badeplassen i Selvågane

Tilkomsten til badeplassen i Selvågane er eit viktig argument for fortau på vestsida, jf. punktet om fortau på aust eller vestsida.

Sandane Fjordsauna

Sandane Fjordsauna har etablert seg på Elvaneset. Parkering for dei som skal dit er i Selvågane. Ved å ha fortau på vestsida vil gjestene til saunaen krysse vegen på ein oversiktleg stad i Selvågane.

Turisme

Dei er sikre på at eit fortau på vestsida vil bli ein attraksjon i Gloppen. Det er mange som vil ha større glede av søndagsturen om fortauet kjem på vestsida. Mange av gjestene på campingplassen går i dag til sentrum. Dei er trygge på at de vil ha ei finare oppleving av Gloppen om dei kan spasere langs sjøen.

Oppsummert må det finnast ei betre løysing for svingen på Elvaneset, krysset på Elvaneset, vegbreidda, tilkomsten til flyhangar/deponi og fortauet.

Vestland fylkeskommune sin vurdering:

Vi kommenterer merknaden punkt for punkt.

Fortau på austsida eller vestsida av vegbana

Vi viser til kap. 6.4.1 der vi har omtalt vurdering av kva side av vegen eit fortau bør bli bygd.

Krysset ved Elvaneset

Vi har vurdert løysingar i dette kryssområdet nøye. I framlegget til plan har vi lagt til grunn at krysset blir plassert som i dag, men at det blir stramma opp. Dette vil bidra til at fartsnivået kan bli noko lågare enn i dag. Etablering av kantstopp aust for krysset vil og bidra til dette. Det blir etablert ei tilrettelagd kryssing for fotgjengarar mellom krysset og busshaldeplassane. Denne kryssinga ligg knytta opp til snarvegen opp til Åsavegen. Sikten i krysset og til fotgjengarkryssinga er i samsvar med krava.

Eit kryss 50 m lengre aust vil gje eit mykje større inngrep i eigedomane i området.

Veg til flyhangar/deponi

Jf. kap. 6.4.3 har vi no valt ei løysing frå eksisterande tilkomst, slik at det ikkje blir tilkomst til Hangaren gjennom bustadområdet. Kva side av vegen fortauet ligg på her har lite å seie for vurderingane. Men, sjølv om trafikken ned mot Hangaren ikkje vil vere stor, er det ein fordel for brukarane av fortauet at dei slepp å krysse avkøyrsele med eit fortau på nord/aust-sida. Dei kan da og nytte snarvegen opp til Åsavegen utan å krysse fylkesvegen.

Kryssing av vegen

Jf. vurderinga i kap. 6.4.1 og gjennomgangen av tiltaket i kap. 6.5.2 meiner vi at planframlegget legg opp til gode og trafikksikre kryssingar av både fv. 615 og sidevegar.

Stikkveg til Åsen

Vi legg opp til at stikkvegen opp til Åsavegen i kryssområdet på Elvaneset skal vere der og i framtida. Det kan bli ei trapp i nedre delar av vegen.

Siktelinjer

Eit fortau på vestsida vil gje eit større inngrep i eigedomane i området totalt sett enn om vi legg fortauet i på austsida, og dermed får eit areal som kan nyttast til sikt langs veg og frå kryss.

Støy for dei som bur langs vegen

Skilnaden i tilbod om støytilak for bustader ut frå om fortauet er plassert aust eller vest for vegen vil vere minimal. Det ligg (ut frå vedlagt støyrapport) fleire bustader som er utsatt for trafikkstøy frå fv. 615 på austsida av fv. 615 enn på vestsida.

Plassering av vegen i svingen ved Elvaneset

Det er ikkje rett at fylkesvegen er flytta fire m vestover i kryssområdet. Arealinngrepa tiltaka fører med seg er klart større aust for vegen enn dei er vest for vegen.

Vegbreidde

I vurderingane av vegbreidde, fortau og/eller gang- og sykkelveg har vi tatt omsyn til inngrepa tiltaket vil gje på naboeigedomar. Det er og tatt omsyn til at hovudmålet med tiltaket er å leggje betre til rette for gåande og syklende. Det er lagt inn breiddeutviding for buss i kurvene, slik at vegbreidda i svingen ved Elvaneset vil bli litt større enn i dag, om lag 7,5 m inkl. 1,5 m breiddeutviding.

Badeplassen i Selvågane

Det er rett at nokre kryssingar kan bli unngått når folk skal ut til dette området, men dette er ikkje «hovudtrafikkstraumen», den vil gå mot skule/idrettsanlegg og sentrum. Vi legg opp til ei trafikksikker kryssing ut mot dette området.

Sandane Fjordsauna

Ved parkering i Selvågane og gåing vidare til Sandane fjordsauna vil ei kryssing av fv. 615 vere nødvendig uansett plassering av fortauet.

Turisme

Vi er samd i at det vil vere meir attraktivt å gå på sjøsida av fv. 615, men vi har lagt vekt på barn og unge sitt tilbod når dei skal til skule og fritidsaktivitetar og kryssingar etc. i samband med dette. Sjå elles kap. 6.4.1.

Magni Vereide Kroken og Jakob Leiv Kroken

Dei er grunneigarar av Åsavegen 47, 77/220.

I samband med revisjon av reguleringsplanen i 2013 hadde dei ein merknad der dei peika på at det var viktig for dei at reguleringa av vegen ikkje skulle ta areal av tomta. I svaret frå kommunen den gong vart det sagt at slik det såg ut da, ville utvidinga «kunne gjennomførast utan inngrep i hagearealet.»

I det dei no får presentert/opplyst ser det ut til at det blir ganske store inngrep på eigedomen i anleggsperioden, og også permanente endringar etter fullført prosjekt. Dette beklagar dei sterkt.

Dei bur i ein generasjonsbustad og har ei uformell deling av utearealet på tomta. Dei som no er eigarar har det mest verdifulle utearealet på framsida av huset mot fv. 615. Det er opparbeidd terrasse, leikeinstallasjonar og beplantning. Området blir mye brukt fritid, måltid og lek. Det er her det er best utsikt til fjord og fjell, og det er skjerma mot innsyn. Tiltaket kan gi ei stor forringing av dette utearealet. Dei får mindre plass framfor huset og vegen tettare inn på eigedomen.

På eigedomen er det gjort eit stort arbeid med etablering og vedlikehald av hagen. Det er ein vakker hage og verdifull beplantning som er viktig for dei å ta vare på. M.a. kan det bli nødvendig å ta ned bjørker/tuntre, og flaggstong. Hekken som skjermar mot fv. 615 vart sett opp for ca. fem år sidan. Etablering av ny hekk var ein stor kostnad og mykje arbeid. Denne vil bli fjerna, og vil vere enda eit tap for dei.

Reguleringa vil føre til auka støy da vegen kjem nærare huset. Dei har og støy frå Åsavegen, slik at dei har støy frå begge kantar.

Dei får opplyst at gangvegen som går langs eigedomen, mellom Åsavegen og fv. 615, skal oppretthaldast. Frå deira side er det ikkje ønskeleg at den blir oppgradert slik at det blir meir ferdsel der. Kommunen har tidlegare sagt at den bør stengast.

Oppsummert blir det store inngrep som gir store omkostningar for deira eigedom. Det er viktig at godtgjersle/kompensasjon for tap og endring av bruksområde samsvarer med verdien dette utgjør på eigedomen. Dei ønskjer at eigedomen ikkje blir berørt av vegutbygginga, og spesielt ikkje det området som er knytt til terrasse- og leikeområdet på framsida av huset. Dei ønskjer og at bjørker/tuntre kan bli ståande. Dei ønskjer støyskjerming og sikring av murkant. Dei ønskjer at grøftebreidda blir så smal som mogleg. Om flaggstong med sokkel vert etablert på nytt av fylkeskommunen om den blir råka.

Dei undra seg over at fortauet blir etablert i innersving, og ikkje på den sida av vegen som har flest brukarar.

Vestland fylkeskommune sin vurdering:

Det er dessverre ikkje rett at tiltaket kan gjennomførast utan inngrep i eigedomen 77/220. Permanent tiltak vil gå inn i hagen, med topp skjering/mur om lag 3 m ut frå flaggstonga. Dette er om lag 1 m lengre inn enn i gjeldande reguleringsplan. Inngrepet er av omsyn til krysset ned til Elvaneset og sikt mot kryssing av fv. 615 for fotgjengarar. I anleggsfasen vil det vere behov for tiltak lengre inn på eigedomen. Som grunneigarane seier vil inngrepet bli på den mest attraktive delen av eigedomen, eitt flatt areal på vestsida av bustadhuset. Det er vanskeleg å redusere desse inngrepa, ei justering av tiltaket mot vest vil slå ut på veglinja ganske langt i begge retningar, og vil gje store utfordringar i utforming av krysset ned til Elvaneset. Areal som blir tatt vil bli kompensert ut frå gjeldande reglar.

Jf. m.a. kap. 6.11 og vedlagt støyrapport vil støytiltak bli vurdert ved bygging av tiltaket.

I samråd med Gloppen kommune opprettheld vi snarvegen mellom Åsavegen og Sørstrandsvegen. For å leggje betre til rette for mjuke trafikantar er det viktig at denne og andre snarvegar blir oppretthaldne. Sjå og merknad frå Sandane utviklingslag. Snarvegen vil no kome ut på eit fortau, ikkje direkte ut på fv. 615, slik at trafikktryggleik knytt til bruk av snarvegen blir betre.

Vi viser til kap. 6.4.1 for vurdering av kva side av vegen fortauet skal liggje på. I dette området ville det, av omsyn til siktkrav, likevel blitt eit stort inngrep aust for vegen om ein la fortauet på vestsida. Som nemnt i kap. 6.4.1 ville totalinngrepet blitt større.

Marit Reikvam og Jan Nikolai Hansen

Dei er grunneigarar av Åsavegen 49, 77/61.

Dei peiker på at fortau langs denne sterkt trafikkerte strekninga er eit lenge etterlengta prosjekt, og dei synest det er positivt at dette no vil bli realisert om ikkje så alt for lang tid. Dei ser at planarbeidet tek utgangspunkt i eldre reguleringsplanar der fortauet er tenkt plassert på austsida av vegen. Dei har registrert eit stort engasjement for eit fortau på andre sida av vegen, men for deira eigedom vil det vere positivt med fortau på austsida. I dag munnar gangvegen frå eigedomen rett ut i fv. 615, det er svært trafikkfarleg. Gangvegen vart etablert på 40-talet, da bestefaren hadde Ekebøfoss fabrikk på Elvaneset som arbeidsstad.

Dei har fått opplyst at det vil bli inngrep på eigedomen, og at eit redskapshus truleg må fjernast. Dei ønskjer ikkje unødvendig sprenging, og at vegen skal kome nærare bustaden. Dei ber derfor om ei vurdering av om vegen kan flyttast utover for å betre kurvatur og sikt, og om fjellskjeringa kan reinskast opp. På starten av 80-talet vart ein stor del av berghammaren sprengt vekk for å auke sikten langs vegen. Det vart gjort etter krav frå Statens vegvesen i samband med ny avkøyrsløp til nytt bustadhus på den andre sida av fv. 615. Om det blir behov for sprenging på eigedomen ber dei om at redskapshuset blir flytta mot nord.

Dei ber om at støyforholda blir vurdert med tanke på støyskjermende tiltak. Det er i dag 50 km/t fartsgrense, stor trafikk og ein stor del tungtrafikk, m.a. til og frå tømmerkaia på Rygg. Trafikken framover vil truleg fortsetje å auke. I dag held tungtrafikken låg fart gjennom svingen, men med betre veg vil farten truleg auke.

Dei vil krevje at tilkomstvegen ned til fv. 615 blir oppretthalden. Den er som nemnt frå 40-talet, og gir tilkomst til eigedomen deira nede ved den tidlegare flyhangaren. Ei trappeløysing vil ikkje vere tilfredsstillande.

Vestland fylkeskommune sin vurdering:

Jf. kap. 6.4.1 legg vi opp til eit fortau på austsida av fv. 615. Vi har vurdert plassering av vegen, men det er nødvendig med inngrep inn mot eigedomen, og redskapshuset må fjernast. Gangtilkomsten vil bli oppretthaldt ned mot det nye fortauet. Det kan eventuelt vere aktuelt med ei trapp på 2 – 3 trinn ned mot fortauet.

Jf. m.a. kap. 6.11 og vedlagt støyrapport vil støytak bli vurdert ved bygging av tiltaket.

Randi Nygård Hansen

Ho er grunneigar av Sørstrandsvegen 87, 77/437.

Ho peiker på at ved utviding av veg i svingen vil ein fjellknaus med naturleg skjerming for lyd, innsyn og brøytesnø bli tatt bort. Ho forutset at dette blir erstatta med tidsmessig fundamentering og skjerming med ny vegg.

Ny veg til reinseanlegg vil føre til ulemper med mykje trafikk tett innpå mange bustader. Ho antar at det blir tatt omsyn til dette ved etablering av bom for å unngå unødvendig trafikk. Ho tilrår at det blir sett på løysinga med tilkomst parallelt med hovudveg frå sør for å redusere ulemper og inngrep gjennom byggefelt. Om det blir bygging av tilkomstveg til reinseanlegg over 77/372 og 77/437 må parkeringsareal ved 77/437 bli erstatta med nytt areal.

Frå avkjørsla til Elvaneset må det bli etablert ein trafikksikker overgang til fotgjengarfelt på motsett side. Denne må vere trygg for alle, barn, eldre og rullestolbrukarar.

Tomta hennar blir «angripen» frå nær sagt alle kantar. Eigedommen vil få eit betydeleg verditap som følgje av dei planlagde inngrepa. Ho føreset at både arealtap og ulemper ved inngrepa blir refundert.

Vestland fylkeskommune sin vurdering:

Tiltaket er planlagt slik at det berre blir eit mindre inngrep i fjellknausen ut mot fv. 615, slik at denne framleis vil fungere som ein «skjerm» ut mot fylkesvegen. Jf. vedlagt støyrapport står så mye av knausen att at det ikkje er nødvendig med støytak.

Jf. kap. 6.4.3 legg vi ikkje opp til tilkomst til Hangaren over eigedommen. Ved avkjørsla til Elvaneset vil det bli etablert ei god og trafikksikker kryssing for mjuke trafikantar. Det vil vere nedseinka kantstein, slik at den er tilrettelagd for m.a. rullestolbrukarar.

Arealtap og eventuelle ulemper ved inngrepa blir erstatta i samsvar med gjeldande reglar.

Jostein Hansen

Han er grunneigar av Sørstrandsvegen 89, 77/372

I samband med planlegginga saknar han ei befaring. Ny avkjørsla vil beslaglegge ein stor del av frukt- grønsakhagen. Han vil gå sterkt i mot at at det skal lagast ny veg forbi eigedommen hans ned til eit kloakkreinseanlegg ved den gamle flyhangaren. Eksisterande veg ned dit må utbetrast.

Vestland fylkeskommune sin vurdering:

Jf. kap. 6.4.3 legg vi ikkje opp til tilkomst til Hangaren over eigedommen. Men, slik som i eksisterande reguleringsplan, blir det ny tilkomstveg til eigedomane 77/372 og 77/437 som vil ta noko av hagearealet på eigedommen 77/372.

Vi vil prøve å få til ei synfaring med grunneigar i høyringsperioden av planutkastet.

Tove M Myklebust og Trond Fjeldheim

Dei er grunneigarar av ubebygd bustadtomt, 77/373.

Dei har vorte opplyste om at det i samband med planarbeidet vil bli vurdert at ein veg ned til nytt avløpsreisanlegg ved «Hangaren» kan kome frå Elvaneset, og at den da vil krysse over 77/373.

Dei har i fleire år sett på planar om eit bustadprosjekt på eigedommen 77/373. Dei forventar at ein i planarbeidet legg til grunn godkjent reguleringsplan frå 2013, og legg vekk tankane om ein veg over 77/373. I reguleringsplanen er det lagt inn ei utbetra av- og påkøyring ned til reinseanlegget og bustadtomta som dei har forhalda seg til, og sett på som ein veg til si tomt. Med ein veg over tomta deira blir det umogleg å utnytte tomten.

Vestland fylkeskommune sin vurdering:

Jf. kap. 6.4.3 legg vi ikkje opp til tilkomst til Hangaren over eigedomen. Bustadområdet på eigedomen 77/373 er vidareført i den nye planen, med tilkomst via vegen ned til Hangaren.

Ingrid Torvanger og Lars Johan Sivertsen

Dei er grunneigarar av Åsavegen 53, 77/87.

Dei ønskjer at det blir tatt omsyn til deira ønske om å oppretthalde tilkomst med bil forbi hushjørnet ut mot gang-/sykkelvegen mellom Åsavegen og Sørstrandsvegen. Eksisterande veg ned dit må utbetrast. Dei har tilkomst frå denne gang-/sykkelvegen, og området sør for bustadhuset fungerer som oppstillingsplass og snuplass for bil, slik at dei unngår å rygge/snu inn på gang-/sykkelvegen. Denne delen av eigedomen er på om lag 700 m², og vil bli sterkt forringa dersom det ikkje lengre blir tilkomst med bil.

På generelt grunnlag ønskjer dei at arealet som grensar til eigedomen blir utnytta på ein effektiv måte for begge partar ved t.d. oppmuring for å ivareta eksisterande terrengnivå og skjerming mot fylkesvegen. I den grad utbygginga utløyser krav om tiltak mot støy er det mest aktuelt med støyskjerm, da det allereie er gjort tiltak på bustadhuset med mellom anna lydisolerande vindauge.

Det kan nemnast at Gloppen kommune i nær framtid planlegg utskifting av ein eldre hovudleidning for kloakk og overflatevatn. Denne ligg heilt i sørenden av deira eigedom og kryssar vidare under fylkesvegen og ned til reinseanlegget ved flyhangaren.

Vestland fylkeskommune sin vurdering:

Vi legg no opp til ei løysing der det blir inngrep berre i dei nedre delane av gang- og sykkelvegen mellom Åsavegen og Sørstrandsvegen. Det er ikkje lagt opp til inngrep i muren og skjermen opp mot eigedomen 77/87, og tilkomst med bil på tomte blir dermed uendra.

Jf. m.a. kap. 6.11 og vedlagt støyrapport vil støytiltak bli vurdert ved bygging av tiltaket. I vurderingane vil ein ta omsyn til allereie gjennomførte tiltak.

Kjell Morten Eide

Han er grunneigar av Sørstrandsvegen 94, 77/143.

Han godtek at han må avstå areal til eit nytt fortau. Krev innløyising etter takst. Han ønskjer at det blir satt opp ny mur frå vegen opp mot hagen på sørsida av oppkjørsla. Må sikre fjell og avslutting av mur innover mot Elvavegen. Når ein opparbeider ny avkøyrsla til eigedomen er det greitt med vekksprengeing av fjell for å få ei slakare og betre avkøyrsla. Det må vere drenering langs avkøyrsla, med avløp. Området som blir berørt i anleggsperioden må tilbakeførast i god stand.

Vestland fylkeskommune sin vurdering:

I planen ligg det ein ny tilkomst til eigedomen, som og kan brukast når det på lengre sikt vil bli bygd ei ny bru nedstraums den eksisterande brua over Glippeelva. Handsaming av overvatn vil bli ivareteke. Det vil bli skjering/mur mellom ny tilkomst og det nye fortauet.

Areal som blir berørt i anleggsperioden vil bli tilbakeført i tilsvarende stand som før anleggsstart, tilpassa ny situasjon, og råka areal vil bli erstatta etter gjeldande reglar.

Norges Lastebileierforbund, avd. Sogn og Fjordane

Dei peiker på at Sørstrandsvegen er den mest trafikkerte vegen i Gloppen kommune, med ein dagleg trafikk på 3 600 kjt. Tyngre køyretøy er i dag ein liten del av trafikken, men vegen har utvilsamt ei stor betydning for næringstransport til og frå Hyen, der m.a. Brødrene Aa held til. Det er viktig at ein ved tiltak tek omsyn til at framtida sine vogntog blir både lengre og tyngre. Foreslått løysing med fortau ivaretek ikkje dette på ein tilfredsstillande måte. Sørstranda utviklingslag har foreslått å byggje ein 780 m lang tunell frå Gloppeelva til Vonheim. NLF støtter dette forslaget. Det vil ivareta trafikktryggleiken, og avlaste busetnaden som i dag ligg tett inn mot fylkesvegen.

Vestland fylkeskommune sin vurdering:

Vi viser til kap. 6.4.2, der vi har gjort ei vurdering av denne løysinga.

Sandane utviklingslag

Dei arbeider med saker som er viktige for Sandane si kulturelle, sosiale og næringsmessige utvikling, og er høyringsinstans for saker som er viktige for innbyggjarane på Sandane. Sørstrandsvegen har mykje trafikk og tungtransport, og dei meiner det svært viktig å få på plass ei løysing som gir tryggare tilhøve for mjuke trafikantar. Dei er positive til at det no er sett i gang eit planarbeid frå Sandane til Storebrua. Dei har nokre innspel til planarbeidet.

Snarvegar

Sandane utviklingslag jobber med utbetring og etablering av snarvegar, som er eit viktig folkehelseiltak. På den aktuelle strekninga er det to gamle snarvegar, som må oppretthaldast for gåande. Begge går mellom Åsavegen og Sørstrandsvegen. Den eine går mellom Åsavegen 45 og 47 ned mot krysset ved Elvaneset. Dei har og vist ein frå Åsavegen 18 ned mot Sørstrandsvegen 55.

Kryssingspunkt Elvaneset og trygg skuleveg

For dei som bur på Elvaneset er det viktig at dei får eit trygt og godt kryssingspunkt til fortauet på oppsida av vegen. Er det mogleg å leie gåande til eit tryggare kryssingspunkt, til dømes til den rette strekninga aust for avkøyringa til Elvaneset. Dei meiner kryssingspunktet bør planleggast med gangfelt, slik at køyrande får vikeplikt. Om dette ikkje er mogleg må det vurderast ei gangbru, slik at skuleborn får ein trygg skuleveg.

Kryssingspunkt Selvågane

Selvågane er eit mykje nytta friluftsområde og badeplass, og det bur skuleborn på nedsida av vegen. Her er det og viktig å legge til rette for eit trygt og godt kryssingspunkt slik at det ikkje skjer farleg kryssing i svingen. Dei meiner det fortrinnsvis bør vere gangfelt her og.

Støytiltak

Mange av dei som bur nær fv. 615 opplever dagleg plagsam trafikkstøy innandørs og på uteareal. Dei ber om at det blir planlagt støytiltak for dei bustadene det gjeld.

Behov for langsiktig planlegging

Dei er klar over at Storebrua ikkje er ein del av denne detaljreguleringa, men ber likevel om at Vestland fylkeskommune og Gloppen kommune ser nærare på korleis ein kan løyse utfordringar som Sørstranda utviklingslag m.fl. har peika på i sitt innspel. Når det skal planleggast ny bru er det viktig å tenke langsiktig og sjå heilskapleg på trafikktryggleik og framkomst på fylkesvegen, og kanskje også vurdere alternative trasear. Langsiktige løysingar må likevel ikkje kome i konflikt med planlegging av fortau på den aktuelle strekninga.

Vestland fylkeskommune sin vurdering:

Vi kommenterer merknaden punkt for punkt.

Snarvegar

Vi er samde i at snarvegar er viktige for å få fleire til å gå, og dermed eit godt folkehelseiltak. Planen legg opp til at snarvegen ved Elvaneset skal oppretthaldast. For å få ei god tilknytning ned til det nye fortauet blir det truleg trapp i den nedre delen. Det vil og bli lagt til rette for ein snarveg frå Åsavegen og ned mot fv. 615 noko lengre aust, ved Åsavegen 14/Sørstrandsvegen 55.

Kryssingspunkt Elvaneset og trygg skuleveg

Planen legg opp til eit tilrettelagd kryssingspunkt ved Elvaneset som er tilpassa både snarvegen opp til Åsavegen og kantstopp for buss som er planlagd i området. Om det skal skiltast og merkast opp som gangfelt er ikkje styrt av reguleringsplan, men vil bli vurdert når bygging er aktuelt. Førebelse vurderingar er at bruken av kryssingspunktet er på grensa av det tilrådde for oppmerking av gangfelt. Generelle vurderingar er at det er mest trafikksikkert å ikkje ha gangfelt om bruken av kryssingspunktet ikkje er stor.

Kryssingspunkt Selvågane

Også her blir det lagt opp til eit tilrettelagd kryssingspunkt. Ut frå dei generelle vurderingane vist til over blir det her ikkje gangfelt, omfanget av kryssing er for lite.

Støytiltak

Jf. m.a. kap. 6.11 og vedlagt støyrapport vil støytiltak bli vurdert i det vidare arbeidet.

Behov for langsiktig planlegging

Vi tek merknaden til etterretning. M.a. forprosjektet frå 2020 vil ligge til grunn når ny bru over Gloppeelva blir aktuelt, slik at ein da vil sjå heilskapleg på transporttilbodet for alle typar trafikantar. Avslutning av denne i planen i sør (m.a. tilkomst til Sørstarndsvegen 94) er utforma med tanke på at Storebrua seinare vil bli flytta.

Div. utviklingslag

Innspelet er sendt inn av Hyen utviklingslag, Hestenesøyra utviklingslag, Sørstranda utviklingslag og Mardal krins. Dei viser til tidlegare innsendt innspel frå Sørstranda utviklingslag for å løyse trafikkproblema sørover frå Sandane langs fv. 615, og støtter framlegget der om ein tunell frå Storebrua til Vonheim. Dette er etter deira vurdering den løysinga som best ivaretek omsyn til alle trafikanter som er avhengige av å ferdast langs fv. 615. Det kan heller ikkje vere tvil om at løysinga ivaretek tryggleiken for dei mjuke trafikantane betre enn om all trafikk skal halde fram å gå rundt Elvaneset.

Yrkessjåførar som køyrer den aktuelle strekninga sit med spørsmål om kva som ligg bak vald løysing. Eit fortau vil ikkje betre tilhøva for dei, og det vil ikkje gje tryggare ferdsel for dei gåande. I tillegg til ei vurdering av alternativ til det planlagde fortauet etterlyser dei derfor:

- Utgreiing av konsekvensane for øvrige trafikanter
- Ei samfunnsøkonomisk analyse
- Vurdering av dei økonomiske konsekvensane av vald løysing og kva verknad dei vil ha for framtidig arbeid med å gjere fv. 615 til eit reelt alternativ for ferdsel mellom Sandane og Florø, via Hyen.

Vestland fylkeskommune sin vurdering:

Vi viser til kap. 6.4.2, der vi har gjort ei vurdering av tunell-løysing, gjennomgangstrafikk og brukarfinansiering. Vi minner om at hovudformålet med dette tiltaket er å leggje betre til rette for gåande og syklande i planområdet.

Midtvegen 615 AS

Midtvegen 615 AS er eit vegselskap som vart stifta hausten 2013 (tok da over etter ei arbeidsgruppe som hadde arbeida sidan 2007). Selskapet arbeider for å få rusta opp fv. 615, og gjerne med kortare veg mellom midten av Nordfjord og ytre og indre Sunnfjord. Selskapet er eigd av 54 aksjonærar, dei største er Gloppen kommune og Kinn kommune. Dei viser til tidlegare handsamingar av vegen i transportplanar, og peiker på viktigheita av vegsambandet frå Sandane til Storebru på rv. 5 i Kinn kommune.

Konkret til dette planarbeidet har dei desse merknadene:

- Det er svært positivt at det vert etablert samanhengande gangveg/fortau mellom Sandane og Fitje
- Det må takast høgde for at vegtrafikken (ÅDT) på fv. 615 på sikt vil få ei monaleg auke (opprusting av fv. 615 gjennom Hyen og ferjefri E39)
- For gjennomgangstrafikken er det ikkje ynskjeleg med fartsgrense på 40 km/t
- Trafikkmengda er stor nok til å evt. å etablere brukarfinansiering

Dei har teikna opp tre alternative tunell-løysingar frå Storebrua mot Selvågane eller Vonheim. Ikkje heilt dei same som dei Sørstranda utviklingslag har teikna (sjå kap. 6.4.2), men variantar av denne.

Vestland fylkeskommune sin vurdering:

Vi viser til kap. 6.4.2, der vi har gjort ei vurdering av tunell-løysing, gjennomgangstrafikk og brukarfinansiering. Vi minner om at hovudformålet med dette tiltaket er å leggje betre til rette for gåande og syklande i planområdet.

Marit Rygg

Ho er innbyggjar på Sørstranda. Ho meiner at dei ikkje er tente fortau frå Sandane til Storebrua. Det må vere gang- og sykkelveg, det er for farleg å sykle i vegbana.

Yrkessjåførar som køyrer den aktuelle strekninga sit med spørsmål om kva som ligg bak vald løysing. Eit fortau vil ikkje betre tilhøva for dei, og det vil ikkje gje tryggare ferdsel for dei gåande. I tillegg til ei vurdering av alternativ til det planlagde fortauet etterlyser dei derfor:

- Utgreiing av konsekvensane for øvrige trafikantgrupper
- Ei samfunnsøkonomisk analyse
- Vurdering av dei økonomiske konsekvensane av vald løysing og kva verknad dei vil ha for framtidig arbeid med å gjere fv. 615 til eit reelt alternativ for ferdsel mellom Sandane og Florø, via Hyen.

Vestland fylkeskommune sin vurdering:

Jf. kommentar til merknad frå m.a. Sogn og Fjordane Energi har gang- og sykkelveg vore vurdert som løysing. Denne vil krevje eit større inngrep i eigedomar og hagar på ein svært trong vegstrekning. Vi har derfor valt å byggje fortau. Med eitt 3 m breitt fortau vil ein del av dei syklande kunne bruke fortauet, men må ta omsyn til dei gåande. Gjennomgangstrafikk mot Florø er vurdert i kap. 6.4.2. Vi minner om at hovudformålet med dette tiltaket er å leggje betre til rette for gåande og syklande i planområdet.

Knut Fjellestad

Han har følgd plansaken gjennom lokale media. For alle som bruker fv. 615 dagleg, og er avhengig av vegen anten det gjeld næringsverksemd, arbeid eller fritid er ikkje bygging av fortau langs vegen ei framtidsretta løysing. Det er heller ikkje sikkert det er ei god løysing for den målgruppa som peika ut, mjuke trafikantar. Det vil framleis vere gjennomgangstrafikk forbi Elvaneset, både tungtransport og anna næringstrafikk.

Han vil peike på det framlegget Sørstranda utviklingslag har sendt inn som ei alternativ løysing på dei trafikale utfordringane knytt til fv. 615 frå Sandane i retning Florø, ein tunell gjennom Åsen med ny bru over Gloppeelva med eit T-kryss inne i tunellen med ny veg opp i Åsen og etablering av rundkøyring ved Bunnpris. Eksisterande veg rundt Elvaneset blir kommunal veg til bustadene på den strekninga.

Fylkeskommunen må inkludere dette alternativet i planframlegget for fv. 615 Sandane – Storebru. Han peiker og på dei same tilleggsvurderingane som er etterlyst i merknad frå div. utviklingslag. Han viser og til eit innlegg han hadde i Firda Tidend 18. august 2023 der han og argumenterer for denne løysinga.

Vestland fylkeskommune sin vurdering:

Vi viser til kap. 6.4.2, der vi har gjort ei vurdering av denne løysinga. Vi minner om at hovudformålet med dette tiltaket er å leggje betre til rette for gåande og syklende i planområdet.

Sørstranda utviklingslag

Dei sendte i november 2022 eit forslag til infrastrukturløysing til Vestland fylkeskommune, og gjentok dette i eit ope brev i Firda Tidend sommaren 2023 etter at dei såg at eit planarbeid for fortau frå Storebrua til Vonheim ville bli starta opp. Vi har signalisert til Sørstranda utviklingslag at vi vil svare på innspela som ledd i dette planarbeidet.

Innspelet er eit detaljert forslag til korleis vegsystemet nært Sandane kan utviklast. I grove trekk inneber det ein tunell frå Storebrua til Vonheim, eit kryss inne i tunellen for samband mot Søreidsvegen og Åsen med ny veg og kryss mellom Søreidsvegen og Åsavegen. Dei argumenter for at dette er ei framtidsretta løysing, og at å byggje eit fortau ikkje løysar dei trafikale problema på Sandane.

Jf. over har fleire av dei andre som har gitt innspel vist til dette framlegget i sine innspel.

Vestland fylkeskommune sin vurdering:

Vi viser til kap. 6.4.2, der vi har gjort ei vurdering av denne løysinga. Vi hadde eit nyttig møte med utviklingslaget i april 2024 der vi diskuterte løysingane. Vi minner om at hovudformålet med dette tiltaket er å leggje betre til rette for gåande og syklende i planområdet.

12.2 Merknadar til høyring av planforslag

Blir utarbeida etter høyringa.

12.3 Oppsummering av endringar i plandokument

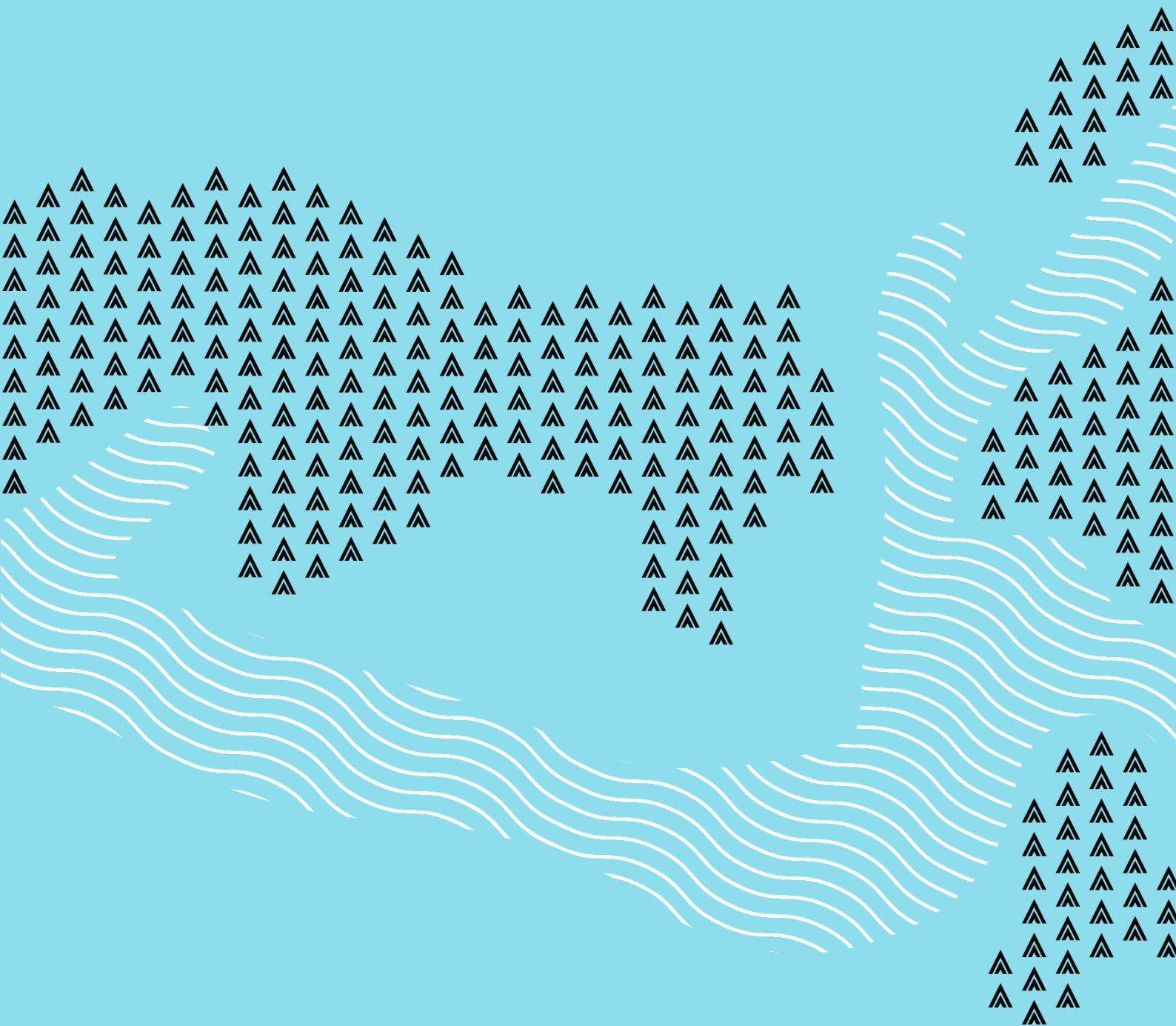
Blir utarbeida etter høyringa.

12.4 Vedtak

Blir utarbeida etter vedtak av planen.

13. Vedlegg

- Konsekvensutredning for nytt fortau langs fv. 615 Sandane – Storebrua, Gloppen kommune. Fagtema Naturmangfold, Cowi, 27.03.2026
- Fv. 615 Sandane – Storebrua, geoteknisk datarapport, Cowi, 14.11.2023
- Fv. 615 Sandane – Storebrua, geoteknisk datarapport supplerande grunnundersøkingar, Cowi, 24.10.2025
- Fv. 615 Sandane – Storebrua, geoteknisk rapport, Cowi, 19.12.2023
- Fv. 615 Sandane – Storebrua, geoteknisk vurdering av tiltak på Hangaren og Selvågane, Cowi, 10.04.2026
- Ingeniørgeologisk rapport fv. 615 Sandane – Storebrua, Cowi, 17.04.2026
- Vedlegg 1, Geologisk kartvedlegg, Cowi, 14.04.2026
- Geokjemiske analyser Fv. 615 Sandane – Storebrua, Cowi, 1. februar 2024
- Overvannsrapport reguleringsplan fv. 615 Sandane – Storebrua, Structor, 13.02.2026
- Fv. 615 Sandane – Storebrua, Støyvurdering, Cowi, 07.10.2026
- Fv 615 Sandane – Storebrua, Silingsrapport for vegtilkomst ned til «Hangaren», Vestland fylkeskommune, 30.04.2026
- Fv. 615 Sandane – Storebrua, ROS-analyse, Vestland fylkeskommune, 19. mai 2026
- Fv. 615 Sandane – Storebrua Teknisk teikningshefte, Structor, 01.10.2026



vestlandfylke.no