



SOGN OG FJORDANE
FYLKESKOMMUNE

Samferdsleavdelinga

Sakshandsamar:

Ole Ingar Hagen Hæreid
E-post: Ole.Ingar.Hagen.Hereid@sfj.no
Tlf.: 41530954

Vår ref.

Sak nr.: 15/8203-44
Gje alltid opp vår ref. ved kontakt

Internt l.nr.

15941/17

Dykkar ref.

Dato

LEIKANGER, 21.04.2017

Notat

Kystvegen - oppsummering innkomne merknader

Innhold

1.	Husevåg bygdelag	3
2.	Gulen kommune	3
3.	Gunnar Helgås	4
4.	Vågsøy kommune	4
5.	Førde kommune	4
6.	Askvoll kommune	4
7.	Vanylven kommune	4
8.	Kystvegen Måløy – Florø AS	5
9.	Solund kommune.....	5
10.	Bremanger kommune	7
11.	Evy Merete Myklebust	7
12.	Eid kommune.....	7
13.	Mark Taylor/MDG Fjaler.....	7
14.	Hyllestad kommune	8
15.	Naustdal kommune.....	9
16.	Kystvegen Ålesund – Bergen v/Bengt Solheim-Olsen	10
17.	Fjaler kommune	12
18.	Ålfoten Grendeutval Davik Utviklingslag	12
19.	Rune Nordbotten	13
20.	Eivind Hjellum.....	13
21.	Selje kommune	14

Besøksadresse:

Fylkeshuset

Postadresse:

Askedalen 2
6863 LEIKANGER

E-post:

post@sfj.no
Heimeside:
www.sfj.no

Telefon:

57638000

Bankgiro:

4212 02 02000
Org.nr :
NO 941 388 841 MVA

22.	Vevring helselag.....	14
23.	Visit Fjordkysten AS.....	14
24.	Jon A. Stavang m.fl.	15
25.	Botnane og Årebrot grendalag	16
26.	LO, Distrikts-kontor i Sogn og Fjordane.....	17
27.	Naturvern-forbundet.....	18
28.	Flora kommune.....	21
29.	Bremanger Næringsråd	23

Fråsegn frå:	Oppsummering fråsegn	Journalpost
1. Husevåg bygdelaag	<p>Husevågøy er betent av ferjesambandet Måløy – Husevågøy – Oldeide. Ber om at det kjem tydeleg fram av planar og forslag korleis Husevågøy skal knytast til Kystvegen anten det ver ferje eller bruløysing. Fastlandssamband er å føretrekke for fastbuande på øya. Tilreisande og innbyggjarane på Husevågøy er villige til å betale bompengar for å få det gjennomført.</p>	15/8203-13
2. Gulen kommune	<p>Kystvegen vil ha stor betydning for både næringsliv og folkevekst i heile fylket. Vil vere ein svært viktig sambindingsveg internt i kommunen.</p> <p>Når ein startar arbeidet med Kystvegen i sør dreg ein samtidig med seg verdiskaping og ringverknadar frå Bergen og Fensfjordbassenget nordover etter kvart som vegen vert bygd.</p> <p>Gulen kommune er i hovudsak einig i Statens vegvesen sitt framlegg til trasé gjennom kommunen, men ynskjer ein nærmare dialog angående kryssing av Gulafjorden. Kommunen sitt ynskje er å krysse ved Svaberg framfor Leversund. Mange argument for ei slik fjorskryssing:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ei kryssing der vil knyte Eivindvik til Kystvegen • Vi får ein sambindingsveg intert i kommunen som kortar ned reisetida til kommunesenteret for heile resten av kommunen. • Fv 7 er utsett for ras, og må sikrast mot ras uansett. • Ved å bygge bru over Gulafjorden vil ein unngå konflikt med busetnad på Nese og i Nordgulen. Ein vil unngå utviding av Nese tunell og ny tunell under Haveland, der vegtraseen vil ta dyrka mark. Ein vil også sleppe å bygge ny veg langs stranda under Undalstunnellen, og bru ved Leversundet som kjem i konflikt med busetnad på Øskjeneset. <p>Dette tilseier at bru over Gulafjorden må vere med i den vidare planlegginga.</p> <p>Kommunen ønskjer planlegging og regulering for direkte bruk av massar langs den uprioriterte delen av vegen samstundes med at utbetring av flaskehalsane vert utført.</p> <p>Ved å starte utbetring i sør vil ein kunne gjere mykje med forholdsvis små midlar, og få knyte saman industrinettverket langs traseen på ein god måte.</p> <p>Arbeidet med ein betre veg på kysten frå Bergen til Ålesund er inne i ein god fase. Vegen Bergen-Mongstad har vorte vesentleg betre dei siste åra. Det vert såleis viktig at vi fortset utbetringa nord for Fensfjorden slik at trafikantane får ei positiv oppleving og vel denne vegen.</p> <p>Kommunen ynskjer snarleg oppstart i Gulen, og vil vere med på å legge til rette for ein god prosess framover.</p>	15/8203-15

3. Gunnar Helgås	<ul style="list-style-type: none"> I Florø nærområde er folketal 9- 10.000 pr. no veksande, i nord er det godt 3000 i begge sentrumsområda Måløy og Eid. Då gunstig å lande bru 23,5/30,5km frå Måløy/Eid sentrum. Ei rett bestilling her på best kostnadseffektiv veg/tunnel/bru Kollsete-Oteren- Bryggja(Åsneset)/Rv15 , vil for all framtid tene denne region i sin heilskap ferjefritt. Einaste bruplassering som forsvarar ferjefritt ytre Nordfjord. Rett trase i nord er Oteren- Bryggja(Åsneset), i sør over Terøy og sørover Helgøy- Sandvik- Høydal- Apalset- Dyviknes- øvre Stongfjordområde- Holmedal- Dalsfjordbrua. Rettferdig for alle kommunar Vanylven- Selje- Vågsøy- Eid- Bremanger- Flora og Askvoll. 	15/8203-15 15/8203-16 15/8203-17
4. Vågsøy kommune	<ul style="list-style-type: none"> Kommunestyret støttar Statens vegvesen sitt traseval på strekninga Tongane – Naveosen. Kommunen ønskjer at kryssinga av Nordfjorden skjer gjennom realisering av brukryssing Tongane – Biskjelneset. Kommunen ber om at strekninga Svelgen – Indrehus vert prioritert som første byggesteg og at kryssing Ytre Nordfjord kjem som nr. 2. Kommunen støttar alternativet over Terøya mot Florø ut i frå målsettinga om å binde sentra på kysten saman etter kortaste traseval. 	15/8203-18
5. Førde kommune	<ul style="list-style-type: none"> Kommunen tilrår at ein legg Grov-alternativet til grunn som traseval for Kystvegen mellom Indrehus i Bremanger og rv. 5 i Flora kommune i samsvar med tilrådinga frå Statens vegvesen si utgreiing frå februar 17 	15/8203-19
6. Askvoll kommune	<ul style="list-style-type: none"> Skal ein nå målet med vegen må vegtraseen på strekninga Dalsfjorden til kryssing av Nordfjorden leggest lenger vest enn nokre av alternativa som er tilrådd av Statens vegvesen. Viser til tidlegare uttale og held fast på at kystvegen må gå over Askvollhalvøya i midtre linje frå Holmedal til Osland, noko som vil knyte Stongfjorden til ein betre og sikrere veg. Kommunen støttar kystkommunane frå Florø og nordover i kravet om at vegen må gå i ei ytre linje frå Førdefjorden til kryssinga av Nordfjorden. Sør for Dalsfjorden følgjer tilrådinga eksisterande fv. 57, noko som vil gje ei naudsynt og framtidsetta opprusting av denne vegen. Askvoll støttar Solund kommune sitt krav om at ferjefri tilknytning til fastlandet for Solund skal vere eit langsiktig mål og ein del av Kystvegen. I første omgang må det synleggjerast planar for innkorting av ferjesambandet og hyppigare ferjefrekvens. 	15/8203-20
7. Vanylven kommune	<ul style="list-style-type: none"> Grundig utgreiing som viser ein kystvegtrase som med i hovudsak ei rettast mogleg linje gjennom Sogn og Fjordane, noko som er positivt. Ynskjer fokus på kortast mogleg reisetid Ålesund – Bergen. Ser at bru frå Tongane til Biskjelneset kan verte ein omveg for dei som kjem nordfrå kontra å ta bru Maurstad – Oteren. Tongane – Biskjelneset er likevel innanfor akseptabel reisetid dersom det vert lagt strakast veg der det kan gjerast. Å legge til rette for tilførsleveggar for dei som bur lener ute er viktig, men sjølve Kystvegen bør ikkje slynge seg innom alle tettstadane - då blir køyretida på totalstrekking for lang. Maurstad – Oteren er difor kommunen sitt fremste ynskje for vegen sørover. Ingen merknader til traseen frå Maurstad og sørover. 	15/8203-21

<p>8. Kystvegen Måløy – Florø AS</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Det bør byggast ny veg frå rv. 15 på Almenningsfjellet i Vågsøy til Biskjelneset i same kommune. Derfrå må det byggast bru over Nordfjord til Tongane i Bremanger kommune, slik Statens vegvesen har peikt på som ei aktuell løysing. • Ikkje tilrådeleg å bruke store midlar på å legge til rette for ei ny ferjeløysing mellom Tongane og Biskjelneset som erstatning for noverande samband mellom Oldeide og Måløy. Er klart kritisk til ein slik ressursbruk samtidig som løysinga inneber lang reisetid. Oppnår berre i klart avgrensa grad målet om å skape eit felles bu- og arbeidsområde med akseptabel reisetid. • På strekninga frå Tongane må det opparbeidast ny tunnel til Hamnen med tilkopling til fv. 616 (Bremangersambandet). Den nye kystvegen må deretter følgje noverande vegline via Kolset og Bortnen til Sjørdalen. • Frå Sjørdalen til Svelgen må det byggast ny veg i samsvar med dei planane som Statens vegvesen har lagt fram. • På strekninga Svelgen – Indrehus må kystvegen gå i tunnel slik det er gjort greie for i utgreiinga. • Frå Indrehus til Myklebustdalen må vegen bli bygd ut i samsvar med den tilrådinga som Statens vegvesen har presentert. • På strekninga Myklebustdalen til Florø må kystvegen bli bygd etter det ytre alternativet, via Terøya og Botnastranda, som også er peikt på som ei av to akseptable løysingar i utgreiinga. Ein slik trase vil gje kortaste reisetid mellom Måløy, Svelgen og Florø. • Traseen som Kystvegen Måløy – Florø as tilrår vil gje Vågsøy moglegheiter for å legge til rette for nye næringsareal i Vemmelsvik medan Terøyaalternativet vi gje tilgang til område som i dag manglar vegsamband og legge til rette for nye næringsareal. • Tek Statens vegvesen si tilråding om oppretthalde ferjesambandet Stårheim – Isane til etterretning. • Kystvegen gjennom Vågsøy, Bremanger og Florø bør byggast ut etter følgjande prioriterte rekkefølge: <ol style="list-style-type: none"> 1. Ny veg frå Svelgen til Indrehus 2. Bru frå Tongane til Biskjelneset med tilførsleveggar til rv. 15 på Almenningsfjellet og fv. 616 ved Hamnen 3. Ny veg frå Svelgen til Sjørdalen 4. Ny veg frå Indrehus og Myklebustdalen via Terøya til Florø 	<p>15/8203-22</p>
<p>9. Solund kommune</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Viser til samfunns mål for Kystvegen som seier at «<i>Kystvegen skal medverke til sterkare folketals- og næringsvekst på kysten av Sogn og Fjordane</i>». Frå kommunesenteret i Solund i dag er det 1,5 times reiseveg med bil/ferje før ein er i nabokommunen Hyllestad og det er 1 t til ein er i Gulen. Ferjene går med om lag 2 – 2,5 t mellomrom, nokre gonger opptil 4 timar mellom avgangar. Næraste område for å utvide arbeidsområdet for Solund med dagpendling vil vere Gulen/Sløvåg og Hyllestad/Leirvik, men reisetida må kortast vesentleg ned for at ein kan sjå ein større auke i slik pendling. Det er avgjerande å få korte ned reisetida til fastlandet. Dette gjeld både sørover og nordover. • Kommunen krev at ein skal halde fast på at ferjefri tilknytning til fastlandet for Solund er eit langsiktig mål og ein del av Kystvegen, men at ein i første omgang skal synleggjere planar for vesentleg betring 	<p>15/8203-23</p>

	av vegstandarden på FV 606, innkorting av ferjesamband og hyppigare ferjefrekvens.	
--	--	--

10. Bremanger kommune	<ol style="list-style-type: none"> 1. Støttar Kystvegen Måløy-Florø AS sitt vedtak og prioritering 1-3 men med avvik på trasevalet i punkt 4: Ny veg Svelgen til Indrehus 2. Bru frå Tongane til Biskjelneset med tilførselsvegar til rv.15 på Almeningsfjellet og fv. 616 ved Hamnen 3. Ny veg frå Svelgen til Sjørdalen 4. Ny veg frå Indrehus og Myklebustdalen, til Grov 	15/8203-24
11. Evy Merete Myklebust	<ol style="list-style-type: none"> 5. Ønskjer at det på delstrekning D5: SØRDALEN-NAVEOSEN vert valt indre trasé: Bru over Oteren-Bryggja. <ul style="list-style-type: none"> o Dette alternativet er det beste for Bremanger kommune og for regionen. o Dette alternativet vil gje den høgaste trafikkgjennomstrøyminga, og er det einaste alternativet som kan forsvare å leggje ned Stårheim-Isane-sambandet. 6. Dersom brua skal kome ved ytre alternativ, er det heilt rett, som de har tilrådd, at ferja i indre Bremanger skal bestå. 7. Det beste er å vente med bru over Nordfjorden til vegen mellom Grov-Svelgen er ferdigstilt. 	15/8203-25
12. Eid kommune	<ul style="list-style-type: none"> • Kystvegen må leggst slik at han får størst mogleg regional nytte for å knyte saman større bu- og arbeidsmarknader på tvers av dagens fylkesgrenser. Det inneber at trasé over Bryggja – Otteren, som vil skape størst trafikk på den nye vegen, er det beste alternativet. • Eid kommune merkar seg at Statens Vegvesen tilrår brukryssing over Nordfjorden i ytre trasé. Eid kommune tek dette til vitande, men vil presisere at det då er eit absolutt krav får vår side at ferjesambandet Stårheim - Isane må haldast oppe, slik også Statens Vegvesen fastslår og tilrår i utgreiinga. • Stårheim-Isane er i dag det største fylkesveg-ferjesambandet i Sogn og Fjordane, med ein ÅDT på over 300 og ein høg andel tungtrafikk. Stårheim-Isane er ei heilt avgjerande ferdslåre både regionalt og for å knyte saman bu-, arbeids- og serviceregionen mellom bygdene på sørsida av Nordfjorden og midtre/indre Nordfjord. Som Statens Vegvesen heilt korrekt påpeiker i utgreiinga om kystvegen, har difor dette ferjesambandet ein heilt sjølvstendig funksjon som gjer at det må haldast oppe også ved framtidig realisering av ein kystveg i ytre trasé. • Eid kommune har ikkje merknader til Statens Vegvesen si tilråding om trasé sør for Svelgen. 	15/8203-26
13. Mark Taylor/MDG Fjaler	<ul style="list-style-type: none"> • Kystvegen i det omfang som er skissert må skrinleggast straks. Dei 22,8 milliardar kroner ein sparer må brukast til utvikling av og investeringar i eit utsleppsfritt sjøtransportsystem sin bind regionen saman internt, bind regionen saman med resten av landet og med EU, i tillegg til utbetring av eksisterande vegar. • Utbetring av fv. 57 sør for Dalsfjordbrua må stå vidare på andre plass i prioriteringane. Strekninga Ålesundet – rv. 5 (no på tredje plass), må ikkje kome framfor denne utbetringa sør for Dale om det blir ei rask realisering av Engebøprosjektet. <ul style="list-style-type: none"> o Dale sentrum er den mest trafikkerte delen av Kystvegen gjennom Sogn og Fjordane med ÅDT på 2500 og burde difor vere høgt prioritert. Ein smal og farleg del av Kystvegen frå Dingemoen skule ut til Håland må ha gang- og sykkelveg langs fv. 57 for å sikre innbyggjarane sin tryggleik på vegen til skule, arbeid og i fritida. Utbetringa vil korte ned reisetida til Bergen og reisetida for store delar av Fjaler og Hyllestad mot kommunesenteret Dale og difor vere ei samfunnsnytting utbetring. 	15/8203-27

	<ul style="list-style-type: none"> • Eit samband mellom Dalsfjordbrua og Grov/rv. 5 må skrinleggast og erstattast med: <ul style="list-style-type: none"> ◦ Høgst prioritert utbetring av fv. 57 aust frå Dalsfjordbrua langs sørsida av Dalsfjorden mot E39 og Førde med minst mogleg øydelegging av dyrkbar jord og andre ikkje fornybare naturressursar. ◦ Nødvendige tunnelar på fv. 609 mellom Ringstad og Stongfjorden for å sikre lokale trafikkantar i Askvoll mot ras og med tunnel forbi Heilevangsstuarane lengre inne mot Førde. Dette er langt viktigare for Sunnfjord enn ei kryssing frå Dale til nordsida av Førdefjorden. • Det er ikkje gjort egne analysar knytt til hamnene og potensiale for meir transport frå land til sjø. Dette er ein stor mangel for ein såkalla «Kystveg». Ber om at slike analysar vert gjort. Meir sjøtransport vil føre til teknologiutvikling, sikre arbeidsplassar, føre til færre ulukker på vegane og betre klimarekneskap. • Kystvegen som prosjekt skal ha eit eige klimabudsjett for anleggs- og driftsfase.Hyllestad kommune 	
14. Hyllestad kommune	<ul style="list-style-type: none"> • Viser til samfunns- og effektmåla i utgreiinga om Kystvegen. For Hyllestad sin del vil Kystvegen bidra til å kunne betre næringsutviklinga, og dermed betre folketalsutviklinga for kysten inkludert Hyllestad. Heilt konkret vil særleg Hyllestad – Fjaler kunne få ein betre bu- og arbeidsmarknad. Med tiltak som gir vesentleg kortare reisetid til Gulen og Solund vil kommunane få ein meir integrert bu- og arbeidsmarknad. Kystvegen vil kunne redusere tidsbruk og andre reise- og transportkostnader langs kysten. Kystvegen er viktig for Hyllestad. • Har merka seg det som står om tilrådd utbyggingsrekkefølge og er samd i at flaskehalsar på Sløvåg – Dale, særskild Bøbrua i Hyllestad, må stå høgt på prioriteringslista. Om tiltaket Kystvegen trekk ut i tid, bør særskilde for Bøbrua gjennomførast som eit strakstiltak innan handterlege løyvingar i budsjettsamanheng. Det same gjeld delar strekninga på fv. 57 mellom Leirvik og Dalsbygda. • Viser til side 20 i utgreiinga under overskrifta Hyllestad. Det er ikkje rett at ekstra store køyretøy må køyre via Solund. • Har ingen kommentarar til dei tre tilrådde traseane i område D2. • Kommunen er samd med Solund kommune når det gjed behovet for betre tilknytning for Solund til fastlandet. Dersom det vert aktualisert med innkorting av ferjesambandet, eller ved ferjefri tilknytning via Lifjell og fv. 62, føreset Hyllestad kommune god dialog mellom fylkeskommunen, Statens vegvesen og kommunen tidleg i prosessen. Tilrår at geologi vert ein del vurderingsgrunnlaget for kulturmiljø, særleg om S2 vert aktuelt. • Viser til vedlegg 8 trafikknotat. Alternativ A og F har som føresetnad trafikk frå E39. Fv. 63 over Laviksdalen er tiltenkt som tilførsleveg. Hyllestad viser til at fv. 63 har stor høgdeskilnad, utfordrande kurvatur og vegbreidde. Peiker på at fv. 607 frå Lavik mot Leirvik og tilknytning til Kystvegen etter Leirvik vil vere å tilrå. Utbetring av flaskehalsar og nokre strekningar å fv. 607 er ein føresetnad for sterk trafikkauke. Kommunen legg til at det er viktig å utbetre fv. 607, både opp mot målsettingar og trafikktalet for Kystvegen. 	15/8203-28

15. Naustdal kommune	<ul style="list-style-type: none"> • Naustdal kommune synes det er positivt at Fylkeskommunen og Statens Vegvesen har fått utarbeidd rapporten «utgreiing av Kystvegen». Dette syner framdrift i Kystvegprosjektet og bidreg til eit godt avgjerdsgrunnlag for val av trase for framtidig kystveg. • Har følgjande innspel i utgreiingsarbeidet: <ul style="list-style-type: none"> ○ Sluttar seg til Statens Vegvesen sitt val av trasé. Det er denne traseen som best vil oppnå Kystvegen sine vedtekte samfunns- og effektmål. Bru over Ålesundet vil vere regionalt viktig for utvikling ved Førdefjorden. Det er svært positivt at rapportens faglege råd gjev tilslutning til dette sambandet. ○ Positivt at strekninga Ålesundet – RV 5 får høg prioritet ved realisering av Enebøprosjektet. Det er difor sentralt å peike på at Nordic Mining planlegg for anleggsstart 2019 og full drift innan 2021. ○ Tilrår at Statens Vegvesen og Fylkeskommunen aktivt held seg oppdaterte om framdrifta til Engebøprosjektet, då prosjektrealisering kan vere nært føreståande. ○ Oppgradert FV 611 med tunnel mellom Øvre Redal og Frammarsvik i Naustdal vil gje effektiv tilknytning til Kystvegen, og gje effektivt samband t.d. mellom Naustdal og Dale. Kommunen er oppteken av ei framtidsretta løysing for veginfrastruktur knytt opp i mot Engebøprosjektet og vil difor arbeide for ei framtidsretta vegløyning mellom Vevring og Naustdal sentrum. Dersom Kystvegen og føreslåtte trasé ikkje lar seg snøgt realisere vil vi peike på at utbetring at FV 611 Vevring – Naustdal må prioriterast. 	15/8203-29 15/8203-43
----------------------	--	--------------------------

<p>16. Kystvegen Ålesund – Bergen v/Bengt Solheim-Olsen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • «Utgreiing Kystvegen» gir et godt grunnlag for det vidare arbeidet med vegen. • Utgreiinga manglar vurderingar basert på formålet med vegen. Føremålet er verken å vere tilførselsveg til E39 eller å lage ein konkurrerande stamveg, men å byggje interne samband mellom kommunane på kysten. Kystvegen si oppgåve er å skape flest mogleg felles bu- og arbeidsområde og å knytte nærings- og industriklynger tettare saman, både internt i Sogn og Fjordane og vidare sør og nord mot nabofylka. Kortast mogleg reisetid mellom Måløy, Svelgen, Florø, HAFS, Gulen, og mot petroleumsmiljøet på Mongstad i sør og det tunge maritime industrimiljøet på Søre Sunnmøre i nord, er det som vil gi størst vekst. • Andre moment som bør vektleggast: <ul style="list-style-type: none"> ○ Målet om at meir gods skal transporterast sjøvegen. ○ I kap. 2.3 Samfunns og effekt mål er betre samfunnstryggleik satt opp som eit viktig moment. Statens vegvesen si tilråding gir ikkje Florasamfunnet vest for Grov nokon omkøyringsveg og har ikkje vurdert og vektlagt dette forholdet. ○ Fokus på opparbeiding av og tilgang til nye næringsareal ○ Kystvegen går gjennom ein region med stor verdiskaping og knyter to av dei største og viktigaste industrimiljøa i landet, Mongstad/Nordhordland og Ulstein/Hareid/Herøy/Sande saman med kvarandre, med kystkommunane mellom dei og med omverda. Ein veg av god riksvegstandard gjennom og mellom disse næringsklyngene vil forsterke dei og skape ringverknader i regionen. • Kystvegen Ålesund-Bergen tilrår dette: <ul style="list-style-type: none"> ○ <u>Er i grove trekk einig i dei tilrådingane som er komen for D1</u>, då traseen i hovudtrekk følgjer FV 57 slik som har vore intensjonen frå starten, men meiner at bru over Nordgulefjorden må vere med vidare i planlegginga. <ul style="list-style-type: none"> ▪ Den knyter Eivindvik saman med Kystvegen ▪ Vi får ein sambindingsveg innad i kommunen som kortar ned reisetida til kommunesenteret i Gulen for heile resten av kommunen. ▪ Fv 7 er rasutsett, og må rassikrast uansett. ▪ Ved å bygge bru over Nordgulefjorden kan ein vurdere om den oppgraderinga som vart gjort på Undalstunnellen i fjor er tilstrekkeleg for den trafikken som går på den vegen. ▪ Ein får gjennomgangstrafikken vekk frå busetnaden på Nese, der vegen er planlagt å gå etter eksisterande trasè. ○ <u>Er i grove trekk einig i dei tilrådingane som er komen for D2</u>, då traseen i hovudtrekk følgjer FV 57 slik som har vore intensjonen frå starten. <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kystvegen støttar Solund Kommunestyre i at ein skal halde fast på at ferjefri tilknytning til fastlandet for Solund er eit langsiktig mål og ein del av Kystvegen, men at ein i første omgang skal synleggjere planar for opprustning av FV 606, innkorting av ferjesambandet og hyppigare ferjefrekvens. 	<p>15/8203-30</p>
---	---	-------------------

D3 Dalsfjordbrua – Grov

- Kystvegen ser at den tilrådde vegen vil gi innkorting av køyretid mellom Dale/Askvoll og Florø i tråd med ønska om å utvikle eitt nytt felles bu- og arbeidsområde i regionen. Den beste måten å krysse Askvollhalvøya på er via alt. A1 Holmedal/Rivedal-Osland, vidare at ein vel bru frå Hegreneset til Apalset(B1).
- Ønskjer å utgreie nokre andre moglegheiter som vil gje same innkorta køyretid derfrå og nordover. Ber om at lang tunnel frå Apalset og rett nord mot Osstrupen bru blir utgreidd nærare. Vidare mot RV5 ønsker vi trase C2 mot Helgøya.

D4/D5 RV5-Sørdalen og Sørdalen-Naveosen

- Kystvegen Ålesund-Bergen støttar vedtak i 45-minuttsregionen(Kystvegen Måløy-Florø AS).
 - Det bør byggast ny veg frå rv. 15 på Almenningsfjellet i Vågsøy til Biskjelneset i same kommune. Derfrå må det byggast bru over Nordfjord til Tongane i Bremanger kommune, slik Statens vegvesen har peikt på som ei aktuell løysing.
 - På strekninga frå Tongane må det opparbeidast veg og tunnel til Hamnen med tilkopling til fv. 616 (Bremangersambandet). Den nye kystvegen må så følge den noverande veglinja via Kolset og Bortnen til Sørdalen.
 - Frå Sørdalen til Svelgen må det byggast ny veg i samsvar med dei planane som Statens vegvesen har lagt fram.
 - På strekninga frå Svelgen til Indrehus må kystvegen gå i tunnel slik det er gjort greie for i Statens vegvesen si utgreiing. Den sistnemnde strekninga er allereie teken med på Sogn og Fjordane fylkeskommune si marginalliste for framtidig vegbygging.
 - Frå Indrehus til Myklebustdalen må vegen bli bygd ut i samsvar med den tilrådinga som Statens vegvesen har presentert.
 - På strekninga frå Myklebustdalen til Flora må kystvegen bli bygd etter det ytre alternativet, via Terøya og til Botnastranda. Det er også peikt på som ei av to akseptable løysingar i Statens vegvesen si utgreiing. Ein slik trasé vil gi kortast reisetid mellom Måløy, Svelgen og Florø. Den vil dessutan opne for ein alternativ innfartsveg til Florø.
 - Kystvegen gjennom Vågsøy, Bremanger og Flora bør byggast ut etter følgande prioriterte rekkefølge:
 1. Ny veg frå Svelgen til Indrehus
 2. Bru frå Tongane til Biskjelneset med tilførslevegar til rv. 15 på Almenningsfjellet og fv. 616 ved Hamnen
 3. Ny veg frå Svelgen til Sørdalen
 4. Ny veg frå Indrehus og Myklebustdalen, via Terøya til Florø

17. Fjaler kommune	<p>Avgrensar høyringsuttalen til å omhandle strekninga Rysjedalsvika – Grov.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Støttar Vegvesenet si tilråding, med opprusting av fv. 57 frå Rysjedalsvika til Dale, med tunnel forbi Flekke og Dale sentrum. • Støttar også Vegvesenet si tilråding med Indre alternativ – via Ålesundet, med tunnel frå Ottersteinen til Kvammen. • Støttar Solund kommune sitt krav om at det vert synleggjort planar for innkorting av ferjesambandet og hyppigare ferjefrekvens og at ein held fast på at ferjefri tilknytning skal vere eit langsiktig mål for Kystvegen. 	15/8203-31
18. Ålfoten Grendeutval Davik Utviklingslag	<ul style="list-style-type: none"> • Davik/ Ålfoten - området har sterk tilknytning til Nordfjordeid, både som handelstad, arbeidsmarknad og vidaregåande skule. Vi nyttar oss av ulike helsetenester på Nordfjordeid, og vi reiser til Eid for å oppleve kulturtilbod som vi ikkje har i bygdene våre. Det er mange arbeidspendlarar frå Bremanger som nyttar ferjesambandet Stårheim- Isane til dagleg pendling til Eid og områda rundt. Det er også mange som pendlar den andre vegen til ulike arbeidsplassar i vår kommune, t.d. tilsette ved Elkem Bremanger, SFE og skular/barnehagar. Vi meiner difor vi i dag har ein godt fungerande felles bu- og arbeidsmarknad med Eid og områda rundt. Kommunikasjonane i dette området vil verte mykje dårlegare dersom ferja Stårheim- Isane vert lagt ned og erstatta med bru i ytre trasé. • Er ikkje motstandarar av ei bru i ytre Nordfjord, så lengje ferjesambandet mellom Isane og Stårheim vert oppretthalde. Det er uaktuelt å nytte ferjeavløysingsmidlar for Stårheim – Isane til å finansiere bru i Ytre Nordfjord. Dette fordi bru i ein av dei ytre traseane og ferjesambandet Stårheim– Isane ligg langt frå kvarandre og vil tene ulike formål. Aktuelt å bruke ferjeavløysingsmidlane til å finansiere bruprosjekt mellom Otteren og Maurstad under føresetnad av at tilførselsvegane til Otteren, både i retning Davik og Rugsund, vert oppgraderte. Stiller spørsmål ved om brualternativet for Otteren – Maurstad som ligg til grunn for berekningane er det beste og rimelegaste alternativet som finst, eller bør andre brutypar også utgreiast? • Ser det som særst viktig å ta omsyn til vêrtilhøva når trasé for brukryssing skal avgjerast. Dersom ferjesambandet Stårheim- Isane då er lagt ned, risikerer vi å bli ståande vêrfaste. Med erfaringar frå Rugsundbrua og Måløybrua, så veit vi at det er mange dagar i året der dette kan skje. Ei bru i ein av dei ytre traseane vil vere langt meir vêrutsette, og med det oftare stengd enn ei bru som ligg lenger inne i fjorden. • Fleirtalet av dei som i framtida skal nytte fjordkryssinga over Nordfjord på kystvegen Bergen – Ålesund skal enten mellom Bergen og Ålesund eller austover mot Nordfjordeid og eventuelt vidare mot Austlandet. Det er berre dei som skal til og frå Måløy som vil få kortare reiseveg om ein av dei ytre traseane for kystvegen blir valt. For alle dei andre vil ei fjordkryssing mellom Oteren og Bryggja vere det kortaste og raskaste alternativet. Difor meiner vi dette er den mest miljøvennlege og framtidsretta løysinga. 	15/8203-32

<p>19. Rune Nordbotten</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Viktig å sjå Måløy – Florø i samanheng og ikkje dele opp i mindre parsellar. Det store potensialet og effekten vert utløyst når heile denne strekninga er realisert. • Kystvegen må ha korstaste vegline mellom Florø og Måløy, som er dei to største byane ved kysten og vil vere motoren i framtidens utvikling. Må følgje Kystvegen AS si tilråding. Det vil vere å følgje ytre line via Terøy. Då vil ein reisetid på under 1 time mellom Florø og Måløy mot 2 t 39 min i dag. Med reisetid til Svelgen på høvesvis 27 og 30 min frå Florø og Måløy er det innanfor det som er akseptabel pendlaravstand. • Florø og Vågsøy har vedteke å verte ein kommune. Det hastar med å få realisert denne biten av Kystvegen slik at ein får ta ut dei positive fordelane med kommunesamanslåinga. • Reisetid til Førde vert også kortare frå Måløy og Svelgen med denne traseen. Den lokale trafikken vil auka og samla vert trafikken høgast ved å velje kortaste veg mellom Florø – Svelgen – Måløy. • Med ytre trase kan ein køyre låglandveg med alternativet frå Myklebust til Vindpollen og lang tunnel til Terøy. • Ved å bygge via Terøy vil ein ved ras på utsette stadar mellom Grov og Sundefjellet langs rv. 5 ha ei alternativ omkøyning. 	<p>15/8203-33</p>
<p>20. Eivind Hjellum</p>	<ul style="list-style-type: none"> • God og grundig overordna utgreiing, men manglar ei analyse av konsekvensar for næringsutvikling som er sjølv føremålet med kystvegen. • Registrer at andre føremål vert trekt fram i den offentlege debatten for å velje ei løysing framfor ei anna. Difor viktig å presisere føremålet: «Å skape ein vekstkraftig region ved å kople saman lokalsamfunn på kysten til større næringsklynger og kople regionen til dei store industriklyngene i Nordhordland og på Sunnmøre» Slike koplingar mellom bu og næringsmiljø skal fremje næringsutvikling og folketalsvekst i kystregionen. • Regionen omfattar fleire øysamfunn med eller utan fastlandssamband. Desse skal også kome inn på kystvegen. Også av den grunn bør ein velje ytre alternativ der dette er realistisk. • Mange km med tunnelar frå Otterstein, via bru over Ålesundet til rv. 5 aust for Eikefjord er rask gjennomfartsveg, men tener ikkje føremålet om å kople saman bu og næringsmiljø på kysten. Vi kan ende opp med ein kystveg via Naustdal som ikkje er i samsvar med føremålet. • Ein må velje ei løysing som kortar vegen mellom Florø og ytre Førdefjorden, noko som variant B1. • Planen om opprusting av fv. 57 bør omfatte fv. 57 også gjennom Hyllestad og Gulen, og ikkje berre langs Dalsfjorden. • Måløy – Svelgen – Florø kan bli ein sterk industriregion. Alternativet over Terøy kan sikre Svelgen tilgang til ein stor arbeidsmarknad innanfor dagpendlaravstand. Dette vil styrke Svelgen sin posisjon som industristad. 	<p>15/8203-34</p>

21. Selje kommune	<ul style="list-style-type: none"> • Kystvegen må leggest slik at han får størst mogleg regional nytte for å knyte saman større bu- og arbeidsmarknader på tvers av dagens fylkesgrenser. Det inneber at trasé over Bryggja – Otteren, som vil skape størst trafikk på den nye vegen. • Selje kommune merkar seg at Statens Vegvesen i si faglege tilråding, tilrår bru kryssing over Nordfjorden i ytre trasé. Selje kommune tek Statens Vegvesen si faglege tilråding til vitande og er einige i at ferjesambandet Stårheim – Isane må haldast oppe, slik dei fastslår og tilrår i utgreiinga. • Selje kommune har ikkje merknader til Statens Vegvesen si tilråding om trasé sør for Svelgen. • Kystvegen gjennom Vågsøy, Bremanger og Flora bør byggast ut etter følgjande prioritert rekkefølge: <ol style="list-style-type: none"> 1) Ny veg frå Svelgen til Indrehus 2) Bru over Nordfjorden 3) Ny veg frå Indrehus til Grov 	15/8203-35
22. Vevring helselag	<ul style="list-style-type: none"> • Planane om kystveg, går i Naustdal kommune, frå Ålesundet til Redal, og vidare til Storbru/Knapstad i Eikefjord. Det er ein betre trase, å legge vegen frå Redal til Øvre Redal, tunell Øvre Redal-Frammarsvik. Frå Frammarsvik bør det kome ny tunell gjennom Holmesetfjellet. Alternativ trase her, langs lia bak Luftkampmuseumet, og vidare i dagen mot Holmeset/Sæla bør vurderast. • Fylkesveg 611, Naustdal-Stavang har ein svært dårleg standard. Den er skuleveg og arbeidsveg for fleire grender. Opprusting og sikring må derfor komme. Når Engebøprosjektet kjem i gang, er betre veg sjølvsagt. Ny veg her vil korte inn reiselengda Engebø-Naustdal med 3-4 km, ein får ein tofelts ny og sikker veg, som også vil ha mindre stigning, og med dette gje mindre forureining. • Når Naustdalstunellen ligg der den ligg, og ein veit kva kamp der alltid er om vegmidlar, stiller vi spørsmål om det er rett med ny veg Redal-Storebru/Knapstad, når ein har god veg i dag, frå Naustdal til Eikefjordområdet. • Vårt ynskje er at ny trase, Redal-Sæla vert kostnadsrekna og kjem med i tranportplanen frå hausten av. 	15/8203-36
23. Visit Fjordkysten AS	<ul style="list-style-type: none"> • Visit FjordKysten ser arbeidet med Kystvegen som svært viktig. Kystvegen vil utløyse langt større verdiskaping for reiselivet langs kysten frå Bergen til Ålesund. • Området har naturkvalitetar som er svært viktige for opplevingar i reiselivet. Kystvegen gjer opplevingane meir tilgjengelege og bind dei saman. • For at samfunnsmåla for Kystvegen skal gjelde Solund, er det avgjerande å få korte ned reisetida til fastlandet. Dette gjeld både sørover og nordover. Det er viktig å halde fast på at ferjefri tilknytning til fastlandet for Solund er eit langsiktig mål og ein del av Kystvegen, men at ein i første omgang skal synleggjere planar for vesentleg betring av vegstandarden på FV 606, innkorting av ferjesamband og hyppigare ferjefrekvens. • Det er svært viktig å få til ei kryssing over Førdefjorden for å binde HAFS området saman med kommunane nordover mot Ålesund. • Vedrørande traseval i Flora er det viktig at det blir jobba for å ta mest mogeleg omsyn til å ta vare på naturkvalitetane , dyrelivet og kulturarven ved ei eventuell utbygging i øyane. 	15/8203-37

<p>24. Jon A. Stavang m.fl.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Vegvesenet har konkludert med kva dei meiner er den mest tenlege traseen for Kystvegen mellom Bergen og Ålesund. Frå Riksveg 5 og Grov, er det føreslege at denne traseen skal følgje det såkalla Grov-alternativet nordover til Svelgen. Dette er eit traseval som tek godt omsyn til regionen sine behov i forhold til effektiv transport av varer og tenester langs kysten, samt at det gjev kortast veg til sjukehus for fødande og sjuke frå Bremanger. Det er også det alternativet som gjev minst naturøydeleggingar sidan det delvis føl eksisterande trase. Til slutt er det også vesentleg at dette alternativet er veldig mykje rimelegare enn til dømes Terøy-alternativet, og at det kan byggast etappevis ettersom finansiering kjem på plass. • Vegvesenet skriv i sin rapport at Terøy-alternativet er det alternativet som har størst konfliktpotensial, og det er rett. I tillegg er vegen estimert til å vere 500 millionar kroner dyrare, og vil innebere bygging av 4 bruer og nye vegar i nær urørt natur utan vesentleg infrastruktur frå før. • Bakgrunnen for at Florø-politikarane ynskjer seg Terøy-traseen er å få tilkomst til øyer som deretter skal sprengjast til næringsareal. Denne pågåande øydelegginga av hekkeplassar og biotopar for sentrumsnært dyre- og planteliv, med påfylgjande masseutfylling i produktive gruntvassområde og utviding av støy-, lys- og ureiningsområde, trengjer vekk båtfolket, kajakkpadlarar, fiskarar og jegerar frå dette området i dag. • Dei store naturøydeleggingane som kjem med ein Kystveg, og industriareal over Grønenga og Terøya, vil bringe støy og lysureining inn i kystnatur som allereie er under press frå nord, der eit enormt vindindustriområde har blitt godkjent i fjella rett nord av Florø. Støyen frå nye industriareal på Terøya og vindturbinane i fjella vil dermed overlape i dei solrike furu- og eikeliene i Terdalen og Saga. Tungtrafikk og støy frå trafikk over brua frå Terøya til Saga med Terøy-traseen, vil på same måte bidra til utviding av støysoner inn i urørt kyst- og kulturlandskap. • Når øyane og naturområda nord for Florø vert sprengt og industrialisert, vert dyreliv, friluftsfolk og naturbasert næringsliv (turisme med meir), pressa vest om Florø. For i sør er det allereie konflikter mellom friluftsfolk og hyttefolk på den eine sida, og havindustri på den andre sida. • Det vert hevda at det på Terøyane nord for Florø kan lagast djupvasskaier for industriell aktivitet. Men farvatnet er trangt å manøvrere i for større skip. Mellom anna måtte Statoil nyleg ekskludere Fjord Base frå eit utbetningsoppdrag på ein oljeinstallasjon på grunn av for trangt og grunt farvatn vest og nord for Florø. • Vi tykkjer Grov-alternativet fagleg sett er det beste vegalternativet med omsyn til at dette alternativet øydelegg minst natur, øydar minst pengar, og gjev minst klimagassutslepp for regional trafikk ved at dette blir den kortaste og mest effektive traseen mellom Bergen og Ålesund. • Nye vegar fører til auka biltrafikk og klimagassutslepp både i anleggsfasen og som følgje av bruken etterpå. På ein klode som står nære farlege klimaendringar på grunn av klimagassutslepp, er desse omsyna ikkje nok påakta, og den samla klimabelastninga av ein ny Kystveg bør gjerast greie for. • Vi ber også om at det vert utgreidd kva følgjer det får for naturen at mikroplast frå bildekka vil spreie seg ytterlegare i naturen og i næringskjedene med den auka trafikken ei slik vegutbygging gjev. 	<p>15/8203-38</p>
---------------------------------	--	-------------------

<p>25. Botnane og Årebrot grendalag</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Når ein skal binde saman kysten, er det viktig å sjå Måløy-Florø i samanheng og ikkje dele dette opp i mindre parsellar. Den store potensialet og effekten vert utsløyst når heile denne strekninga er realisert. Kystvegen må ha kortaste veg line mellom Florø og Måløy som er dei to største byane ved kysten og vil være motoren i framtidens utvikling. Det vil seie av ein må fylgje Kystvegen AS si tilråding og då særskilt å fylgje ytre line via Terøy. • Med veg over Terøy vil ein ha reisetid på under 1 time mellom Florø og Måløy, mot 2t og 39 min i dag. Dette er ei svært stor innsparing i tid som gjer at prosjektet er samfunnsnyttig i høve til sparte timar og kostnader med bilbruk. • Med reisetid til Svelgen på høvesvis 27 og 30 min frå Florø og Måløy er det innafor det som er akseptabel pendlaravstand som folk set i dag. Det gjev eit stort potensial til næringsutvikling i regionen. • Florø og Vågsøy har no vedtatt å verte ein kommune og då hastar det enno meir å få realisert denne biten av kystvegen slik at ein får ta ut dei positive fordelane med kommunesamanslåinga. • Reisetid til Førde vert også kortare frå Måløy og Svelgen med denne traseen, enn slik det er i dag. • Den lokale trafikken vil auke og samla vert trafikken høgast ved å velge kortaste veg mellom Florø-Svelgen-Måløy. • Den ytre traseen vil kunne vert vel ein halv km kortare og ein kan køyre lavlandveg heile vegen om ein tar fram att alternativet frå Myklebust til Vindspollen og den langtunellen til Terøy. Då slepp ein ein parallell veg opp i Myklebustdalen og kan fylgje eksisterande veg inn i Vindspollen etter å ha lagt vegen bak grenda på Myklebust. • Den ytre traseen via Terøy opnar for nye område til industriareal, område som vil gje 5-20 min pendling til arbeid. Det er mykje maritim næring i Florø, og det er lite areal tilgjengeleg med gode hamnemoglegheiter. • Ved å byggje via Terøy vil ein ved ras på utsette stad mellom Grov og Sundefjellet langs riksveg 5, ha ei alternativ omkøyning. Det har gått fleire ras ved Leversundet som har skapt store problemer for Flora samfunnet spesielt. • Magnhildskarvegen er føreslått stengd i fleire alternativ. Det virkar lite gjennomtenkt å stenge vegen. • Vegen frå Svelgen mot Botnane heiter Frøysjøvegen. Grendalaget sin visjon er at det vert bygd ein ytre trasè med litt artig design over Terøya, og seinare ein veg mot Årebrot. Denne Frøysjøvegen vil kunne bli ein turistveg som kan samanliknast med Atlanterhavsvegen i Møre. Å byggje ein veg som kan profilerast for turisme, vil gagne alle kommunane i området. • Kort oppsummering av våre hovudpoeng, er at ytre trasè via Terøya gjev: <ul style="list-style-type: none"> ○ størst reduksjon mellom viktige bustadsområder, arbeidsmarknader og næringsklynger. ○ størst reduksjon i transportkostnad ○ betre samfunnstryggleik for Florø sidan byen i dag berre har ein tilkomsveg. ○ tilgang til nytt gunstig kystnært industriområde, samt nytt areal for bustadbyggjing lang kysten. ○ kortast veg mellom Vågsøy og Flora som skal bli til nye Kinn kommune. 	<p>15/8203-39</p>
---	---	-------------------

<p>26. LO, Distriktskontor i Sogn og Fjordane</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Det er gjennomført ei grundig og god utgreiing av trasevala for Kystvegen mm. Men etter vårt syn har næringsutvikling og utvikling av arbeidsplassar fått alt for lite merksemd og vektlegging i utgreiinga. Samanknytning av kysten er ein viktig grunn for å bygge Kystvegen. Men tilrettelegging for næringsutvikling og sysselsetting må få sterkare vektlegging enn det som kjem fram i rapporten. • Vi støttar i hovudsak Statens vegvesen si tilråding for val av trase gjennom Sogn og Fjordane. For trasen gjennom Flora kommune tilrår vi likevel at Terøy alternativet vert vald. • Startar vi i nord må det byggast ny veg frå rv. 15 på Almenningsfjellet i Vågsøy til Biskjelneset. Vidare må det byggast bru over Nordfjord til Tongane i Bremanger kommune, jf. Statens Vegvesen si tilråding. • Det bør det ikkje brukast store midlar for å byggje ut ei ny ferjeløysing mellom Tongane og Biskjelneset som erstatning for noverande sambandet mellom Oldeide og Måløy. • På strekninga frå Svelgen til Indrehus må Kystvegen gå i tunnel slik det er gjort greie for i Statens vegvesen si utgreiing. • På strekninga frå Myklebustdalen til Flora bør Kystvegen bli bygd etter det ytre alternativet, via Terøya og til Botnastranda. Det er også peikt på som ei av to akseptable løysingar i utgreiinga. Denne trasén vil gi kortast reisetid mellom Måløy og Florø. Den vil dessutan opne for ein alternativ innfartsveg til Florø. • Utbygginga vidare sørover frå Flora er ein viktig del av Kystvegen. Statens vegvesen har her kome opp med gode tilrådingar. Sett frå vår side er det særleg viktig å knyte Dalsfjordsambandet inn på Kystvegen. På denne måten vil trafikk til og frå fv. 57 kunne koplast til Kystvegen og vi får ei betre utnytting av Dalsfjordsambandet. • Vi støttar ein trase med kort bru over Ålesundet. Veg og tunell gjennom Naustdal kommune må sjåast i samband med framtidig mineralutvinning i Engebøfjellet. Kystvegen må kunne nyttast som tilførselsveg til næringsaktiviteten i tilknytning til mineralutvinninga i området. • På strekninga frå Dale i Fjaler til Sløvåg i Gulen er det forslått å ruste opp fv. 57. Dette støttar vi. Vi vil særskilt nemne trong for oppgradering av Bøbrua i Hyllestad og opprusting av strekninga Dale – Flekke. • Statens Vegvesen har lagt til grunn at ferjesambandet Isane – Stårheim blir oppretthalde. Denne løysinga støttar vi fullt ut. Dette vil gje beste løysinga for Bremanger kommune samt Midtre-Nordfjord. • Utbyggingsrekkefølge: Det tykkjest rett å prioritere ny tunell frå Svelgen til Indrehus. Bru over Nordfjorden frå Tongane til Biskjelneset og opprusting av Dale – Flekke må også ha høg prioritet.. 	<p>15/8203-40</p>
---	---	-------------------

<p>27. Naturvernforbundet</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Naturvernforbundet i Sogn og Fjordane stør i hovudsak dei føreslegne traseane Vegvesenet har kome med i si utgreiing om bygging av ny Kystveg, men vi har nokre merknadar til nokre av desse traseane. I tillegg har vi ein del kritiske merknadar til fleire av dei alternative traseane som Vegvesenet har i sin rapport. Nokre av desse traseane vil ha svært negativ verknad på naturmiljø og friluftsliv, og dette kjem ikkje godt nok fram i rapporten. • Kombinasjonen med båttransport med miljøvennlige båtar som har hydrogen som energikjelde, og som ikkje frigjer mikroplast til omgjevnadane slik transport på bildekk gjer, er ikkje vurdert. • Utan å gjere ei grundig analyse av sjøen som transportåre som alternativ eller supplement til ein Kystveg, misser ein det heilskaplege bilete for å vurdere effektiv og miljøvennleg transport av folk og varer mellom kystkommunane. • Prinsipp som er viktige for Naturvernforbunde: <ul style="list-style-type: none"> ○ Kystvegen må i minst mogleg grad leggast i urørte naturområde ○ Tunellar er til det gode av di dei samlar mikroplast frå bildekk, reduserer støy og hindrar nedbygging av natur og dyrka mark ○ Vegen må nytte eksisterande vegtrasear mest mogleg der den ikkje vert lagt i tunell ○ Vegen må fungere som ei effektiv transportline for folk og varer langs kysten frå Bergen til Ålesund ○ Folk bør bu og jobbe på same stad, og å bygge ein Kystveg for å maksimere lokal pendling er ikkje berekraftig og bør unngåast ○ Havet har alltid vore den viktigaste transportåra på kysten og bør fortsette å vere det. Vi treng heilskaplege analyser som ser på synergieffektar mellom transport av folk og varer både på hav og land. <p>D1 Sløvåg Rutledal</p> <ul style="list-style-type: none"> • I hovudsak følger den føreslegne traseen eksisterande Fv 57, og Naturvernforbundet stør dette trasevalet. Men med oppgradering av vegen vil høge vegskjeringar, utfyllingar med meir føre til landskapskonfliktar, meir trafikk og meir støy. Særmerkte kulturlandskap og kulturminnesmerke kan verte negativt påverka. Det er difor naudsynt å finne løysingar som i størst mogleg grad tek vare på desse natur- og kulturverdiane. Bustadområde må skjermast for støy og andre negative forhold i størst mogleg grad. Ei detaljplanlegging må gjerast slik at vegen tek omsyn til dei sårbare naturområda vegen går i. <p>D2 Rutledal – Dalsfjordbrua</p> <p>Vegforslaget legg opp til å halde fast ved ferje over Sognefjorden, og deretter halde seg til Fv 57, med 6 unntak der vegen skal leggast om.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rysjedalsvika: Ny veg med slakare kurvatur må ta omsyn til lokale naturverdiar og eventuelle kulturminne, og må ikkje ta av dyrkamark. • Indre Bø – Tauning: Kulturlandskapet i området må bevarast best mogleg og tunellar bidreg til dette. Mange trasear er moglege, og ei konsekvensanalyse vil vise kva trase som er best eigna til å ta vare på landskapet og naturverdiane i området. • Øverås-Skor: Tunell er einaste løysing for å ikkje undergrave naturverdiane som er verna med 	<p>15/8203-41</p>
-------------------------------	---	-------------------

	<p>naturreservatet på Skor. Det er avgjerande at traseen her får ei grundig konsekvensanalyse for at vegen ikkje skal undergrave naturverdiane i området.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nautsundet bru – Hellebost: Brua ved Nautsundet er ynskt erstatta med ei ny. Dette må gjerast på mest mogleg skånsam måte. Dyrka jorda ved Nautsundet må bevarast og eventuelt tapt jord må kompensast med nytt areal. Fyllmassar som vert til overs ved etablering av nye tunellar på strekninga må lagrast på forsvarleg vis slik at ikkje naturen vert skadelidande. • Flekke: Vi stør forslaget om å verne sentrum ved å legge vegen i tunell nær bustadane. Landbruksareal må ikkje gå tapt. • Dale: Vi stør forslaget om å verne sentrum ved å legge vegen i tunell. I detaljplanlegginga må ein ta omsyn til dyrkamark og eventuelle turstiar i området. <p>D3 Dalsfjordbrua – Grov</p> <ul style="list-style-type: none"> • Den føreslegne traseen med Dalsfjordbrua, vidare i tunell til Kvammen og med bru over Ålesundet er etter vårt syn det beste alternativet, men her må det takast nøye omsyn til Osenvassdraget ved kryssing av elva sør for Storebru, og påkopling til RV 5 vest for Storebru. Ein variant av dette alternativet og som bør greiast ut nærare er å kople tunellen mot vegen i Svardal slik at Kystvegen kan fylgje eksisterande trase på sørvestsida av Svardalsvatnet før påkopling til RV 5. • Kryssinga av Førdefjorden må sjåast i samanheng med etableringa av dagbrot på Engebøfjellet. Der er det planlagt utbetringar av vegen langs fjorden frå Naustdal, og den totale effekten av vegbygging og industriareal på natur- og kulturlandskap, dyrka mark og friluftsområde må sjåast i samanheng. • Variant C2 vest for Eikefjord med bru over Helgøya er det verste alternativa på heile Kystvegen sett frå Naturvernforbundet si side. Her er det føreslege å bygge veg gjennom urørt natur i eit viktig friluftsområde, tett opp mot Sandvikbotn naturreservat, og gjennom eit område rikt på artar som er sjeldne i Sunnfjord. • Frå Helgøya har Vegvesenet greidd ut ein veg over og parallelt til RV 5, gjennom bygda Bjørnset og viktige overvintringsområde for hjort, og med bru over til Grønenga og veg på langs av øya. C2 forslaget er ekstremt skadeleg og forslaget må skrinleggast. <p>D4 Grov – Sjørdalen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Den føreslegne traseen over Grov er det beste alternativet. Den er billegast, øydelegg minst natur, kjem flest til nytte og kan byggast etappevis. Flora har blitt tildelt rassikringsmidlar for den korte vegstrekninga mellom Sundefjellstunellen og Grov. Såleis vert RV 5 ein trygg og sikker tilførsleveg til Kystvegen frå Florø. • Dei andre traseane mot Indrehus medfører vesentleg større naturinngrep i urørt terreng og vert frårådd av Naturvernforbundet. Særleg traseen om Terøya er problematisk. Dette alternativet vert ein omveg for regional trafikk mellom Ålesund og Bergen som ikkje har Florø som mål. 	
--	---	--

	<ul style="list-style-type: none"> • Terøy-traseen må sjåast i samanheng med dei store industriareala som allereie er godkjende langs Florø-landet, det store vindindustriarealet som er gitt konsesjon til på Guleslettene nord for Florø, og nye industriareal på Terøyane og Grønenga som skal lagast når vegen er komen på plass. Dei massive inngrepa og øydeleggingane ein trase over Grønenga og Terøyane vil gje, saman med alle dei store industriareala i og rundt Florø som allereie er i drift og under planlegging, vil føre til ei massiv og varig endring av eit sårbart og ope kystlandskapet. • Traseen med tunell frå Indrehus til Svelgen og så i ny tunell opp på fjellet er fornuftig. Men den opne dagstrekninga ved Risevatnet må lagast slik at den blir til minst mogleg til sjenanse for friluftslivet og utan direkte fyllingar ut i vatnet. Ein bør også jobbe for at fyllingane i Svelgsvatnet og Sjørdalsvatnet blir minimert. <p>D5 Sjørdalen – Naveosen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kystvegen vil følgje eksisterande veg frå Sjørdalen til den gamle handelsstaden Rugsund. Det er avgjerande at natur- og kulturmiljøet kring Rugsund vert bevart mest mogleg intakt. • Kystvegen mellom Ålesund og Bergen vert lengre og mindre effektiv som transportåre for regional trafikk dersom traseen går over Tongane og Biskjelneset. Vi meiner det er uheldig at ein skal byggje veg for å legge til rette for auka lokal pendling på veg, når miljøvenlege hydrogenbåtar som ikkje vil spreie mikroplast snart er tilgjengelege. • Begge dei to alternativa for kryssing av Nordfjorden vil i hovudsak fylgje eksisterande vegar og såleis ikkje øydeleggje for mykje urørt natur, men indre trase med bru frå Oteren gjev minst skade. • Dersom ein går for veg austover frå Rugsund, bør det vurderast å lage tunellar i område der vegskjeringar eller utfyllingar i fjorden vil gje store endringar i landskapsbiletet. • Naturvernforbundet meiner det er viktig å unngå for mykje inngrep på Rugsundøya, og ein tunell med bru er det alternativet som gjev minst skade på natur- og kulturverdiane på øya. • Vi er kjende med at Vågsøy kommune/Nordfjord Havn ynskjer å få ein skikkeleg veg fram til Biskjelsneset på nordsida av fjorden i samband med ei tenkt ny djupvasskai der ein gong i framtida. Denne kaia må i så fall verte ein del av ei større utgreiing av eventuell Kystveg med bru over til Biskjelneset. 	
--	---	--

28. Flora kommune	<p>Flora kommune er nøgd med at fylkeskommunen har fått laga ei heilskapleg utgreiing av kystvegen gjennom Sogn og Fjordane. Dette er eit svært positivt bidrag for heilskapleg planlegging og prioritering av både enkeltparsellar og kystvegen samla. Rapporten frå Statens Vegvesen er likevel mangelfull på nokre områder som er viktige både for prioritering, men og for finansiering og realisering av kystvegen.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Følgjande element er noko mangelfullt utgreia i rapporten, men må likevel vektleggast når ein skal avgjere kva trasé ein skal velje på dei enkelte parsellane: <ul style="list-style-type: none"> • Betre samankopling frå veg til sjø. Dette er nemnt i rapporten, men er ikkje analysert. • Redusert avstand mellom viktige bustadområde, arbeidsmarknader og næringsklynger utgjer eit viktig effektmål. Den utførde BAS-analysen vektlegg til dømes ikkje kva ein veg over Terøya betyr for passasjertalet over Florø Lufthamn, og kva kortare reisetid til flyplass vil ha av effekt for trafikktalet på kystvegen eller samfunnsøkonomiske gevinstar for øvrig. På same vis er det heller ikkje teke omsyn til kva den kortaste vegen til Florø betyr for verksemdene i Svelgen. • Rapporten har likestilt Grov og Terøy alternativa med tanke på samfunnstryggleik og beredskap. Her har ein ikkje vurdert og vektlagt at Florø-Grov er den einaste tilførselsvegen for alle innbyggjarne på Florelandet, og at Terøy-alternativet gjev ein alternativ veg for alle desse innbyggjarane. • Det vert i liten grad vektlagt kva effekt ei samankopling av Måløy-Florø med kortast muleg reisetid vil få for felles bu- og arbeidsmarknad mellom dei to byane. • Potensialet for ny næringsutvikling i kommunane Vågsøy, Bremanger og Flora er i liten grad vurdert i rapporten. Her kan nemnast eksempelet med tømmerkai i Eikefjorden, nytt næringsareal i Vemmelsvika og ved Grønnenga/Terøya. 2. Flora kommune legg særleg vekt på følgjande moment i vurderinga av saka om traséval for kystvegen frå Måløy, via Svelgen til Florø: <ul style="list-style-type: none"> • Måloppnåing • Etablering av eit felles bu- og arbeidsområde • Reisetider • Trafikksikkerheit • Utbyggingskostnader • Funksjonalitet • Andre samfunnsomsyn, f. eks. mogleg opparbeiding av og tilgang til nye næringsareal • Realisme i forhold til regionale og nasjonale styresmakter • Utbyggingsrekkefølge • Finansiering 3. Flora kommune ber fylkeskommunen prioritere utbygginga av Kystvegen på følgjande måte: <ul style="list-style-type: none"> • Det bør byggast ny veg frå rv. 15 på Almenningsfjellet i Vågsøy til Biskjelneset i same kommune. Derfrå må det byggast bru over Nordfjord til Tongane i Bremanger kommune, slik Statens vegvesen har peikt på som ei aktuell løysing. • Etter Flora kommune si vurdering er det ikkje tilrådeleg å bruke store midlar på å legge til rette for 	15/8203-42
-------------------	--	------------

	<p>ei ny ferjeløysing mellom Tongane og Biskjelneset som erstatning for noverande samband mellom Oldeide og Måløy. Ein er klart kritisk til ein slik ressursbruk samtidig som løysinga inneber lang reisetid. Ein oppfyller dermed berre i klart avgrensa grad målet om å skape eit felles bu- og arbeidsområde med akseptabel reisetid.</p> <ul style="list-style-type: none"> • På strekninga frå Tongane må det opparbeidast veg og tunnel til Hamnen med tilkopling til fv. 616 (Bremangersambandet). Den nye kystvegen må så følge den noverande veglinja via Kolset og Bortnen til Sjørdalen. • Frå Sjørdalen til Svelgen må det byggast ny veg i samsvar med dei planane som Statens vegvesen har lagt fram. • På strekninga frå Svelgen til Indrehus må kystvegen gå i tunnel slik det er gjort greie for i Statens vegvesen si utgreiing. Den sistnemnde strekninga er allereie teken med på Sogn og Fjordane fylkeskommune si marginalliste for framtidig vegbygging. • Frå Indrehus til Myklebustdalen må vegen bli bygd ut i samsvar med den tilrådinga som Statens vegvesen har presentert. • På strekninga frå Myklebustdalen til Flora må kystvegen bli bygd etter det ytre alternativet, via Terøya og til Botnastranda. Det er også peikt på som ei av to aktuelle løysingar i Statens vegvesen si utgreiing. Ein slik trasé vil gi kortast reisetid mellom Måløy, Svelgen og Florø. Den vil dessutan opne for ein alternativ innfartsveg til Florø. • Når det gjeld spørsmålet om opparbeiding av nye næringsareal, vil trasévalet som her er tilrådd, gi Vågsøy kommune gode sjansar for tilrettelegging for slik arealbruk i Vemmelsvik. I Flora vil Terøy-alternativet gi tilgang til område som i dag manglar vegsamband, og legge til rette for mogleg opparbeiding av nye næringsareal. <p>4. For Flora kommune vil utbygging av parsellane mellom Florø og Svelgen være dei viktigaste å få prioritert først. Men vil støtte kompromisset som er utarbeida og vedteke av styret i Kystvegen Måløy-Florø AS. Flora sluttar seg då til at Kystvegen gjennom Vågsøy, Bremanger og Flora bør byggast ut etter følgjande prioriterte rekkefølge:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ny veg frå Svelgen til Indrehus 2. Bru frå Tongane til Biskjelneset med tilførsleveggar til rv. 15 på Almeningsfjellet og fv. 616 ved Hamnen 3. Ny veg frå Svelgen til Sjørdalen 4. Ny veg frå Indrehus og Myklebustdalen, via Terøya til Florø <p>5. Det nasjonale tømmerkaianlegget i Eikefjorden, skal bl.a. skal ta imot tømmer frå kommunane Jølster, Gloppen, Førde, Naustdal, Bremanger og Flora. Denne framtidige næringsutviklinga i området er ikkje nemnt i vegvesenet si utgreiing. Her bør vegtraseen gå via Eikefjorden-Fagerheim-Svortevik, ikkje berre grunna tømmerkaia men og grunna at denne vegtraseen best ivaretek busetnad/arbeid/ og div. næringar, på strekninga frå Rv.5 til Førdefjorden.</p> <p>6. Nabokommunane på kysten er viktig for Flora og næringsutvikling i og mellom desse. Difor er</p>	
--	---	--

	<p>kommunen oppteken av at Askvoll, Bremanger og Vågsøy får ein god trase som legg grunnlag for utvikling i desse kommunane saman med Flora. Difor har vi følgjande merknad til rapporten når det gjeld desse kommunane:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Terøyalternativet mot Bremanger vil medføre kortast veg for daglig pendling samt best fremme mange andre nødvendige funksjonar innafor 45 minutt mellom Florø Bremanger og Vågsøy. • Bremanger vil her få vegtrasear som gjer det mogleg å pendle mellom Svelgen-Florø på under 30 minutt. Dette vil betre grunnlaget for utvikling kring Svelgen, som Flora kommune støttar fult opp. Dette er og eit svært viktig punkt for naudetatane (redundans samt kortast tid). • Vågsøy vil vere avhengig av å få til ei god kopling mot Måløy sin nærings og arbeidsmarknad, kring denne kystbyen. Difor gjer Flora kommune si støtte til ytre alternativ i Vågsøy over Tongane - Biskjelneset. • Askvoll er ein rein kystkommune. At Askvoll som senter både for Askvoll kommune og regionen blir kobla opp mot kystvegen er difor viktig. Flora kommune gjev si støtte til eit alternativ som går lenger vest, Stongfjoden – Rivedal/ Holmedal, enn det som er tilrådd. • Vidare på delstrekning 3 ønsker Flora kommune at man velger bru fra Hegreneset til Apalset (B1) og vidare mot RV 5 blir alt C2 mot Helgøya med i dei vidare vurderingane i tillegg til C1. <p>7. Kystvegen som prosjekt skal ha eit eige klimabudsjett for anleggs – og driftsfase."</p>	
29. Bremanger Næringsråd	<ul style="list-style-type: none"> • Ønskjer å få realisert rasjonelle vegar for optimal trafikkavvikring og sikre trygge vinteropne vegar • Oppmodar politikarar og avgjerdstakarar om å treffe vedtak som kan få gjennomslag hjå løyvande mynde og som ligg innanfor ein tidsperiode som gjer at dagens næringsliv kan få nytte av vegen snarast råd. • Både Statens vegvesen sitt forslag og Styret for kystvegen sitt framlegg til prioritering er tenlege for næringslivet i Bremanger. Næringslivet er nøgd med at forslaga ikkje er eit anten eller alternativ. Begge alternativa kan tene lokalt næringsliv. • Næringslivet i Bremanger støttar innstillinga til Bremanger kommune (innspel nr. 10) • Å etablere eit mellombels ferjeleie mellom Tongane og Biskjelneset er ikkje noko tenleg alternativ. Næringslivet er betre tente med dagens ferje Oldeide – Måløy inntil eit brualternativ over Nordfjorden føreligg. • Bremanger Næringsråd ber om at det vert funne fram til løysingar som er realiserbare. • Krev oppstart på prioriterte strekningar omgåande etter at Olden – Innvik er avslutta. 	15/8203-45