



# E39 Storehaugen - Førde

Konsekvensutgreiing friluftsliv, by- og bygdeliv Espeland





## Statens vegvesen

DOKUMENTINFORMASJON	
RAPPORTTITTEL:	E39 STOREHAUGEN – FØRDE. KONSEKVENSGREIING FRILUFTSLIV, BY- OG BYGDELIV ESPELAND
DATO:	15.09.2022
FILNAMN:	2022-09-15 E39 STOREHAUGEN – FØRDE KU FRILUFTSLIV, BY- OG BYGDELIV ESPELAND.DOC
OPPDRAKSGJEVAR:	STATENS VEGVESEN, DIVISJON UTBYGGING, E39 STOREHAUGEN - FØRDE
PLANMYNDE:	SUNNFJORD KOMMUNE
UTARBEIDA AV:	SIRI GULDSETH, STATENS VEGVESEN, FAGRESSURSER UTBYGGING/PLAN UTBYGGING/KLIMA OG MILJØ UTBYGGING
SIDEMANNSKONTROLLERT AV:	UNNI WIKTORIA WAHLGREN HØIVIK, STATENS VEGVESEN
GODKJENT AV:	MAGNA FONDENES VANGSNES, STATENS VEGVESEN

Forsidefoto: Espelandsområdet. Foto: Magna Fondenes Vangsnes, Statens vegvesen 2022

## FORORD

Denne temarapporten er utarbeida som ein del av arbeidet med reguleringsplan med konsekvensutgreiing for E39 Storehaugen – Førde. Konsekvensutgreiinga er utført etter metoden skildra i Statens vegvesen si handbok *V712 Konsekvensanalyser (2021)*. Utgreiinga er et tillegg til KU som vart gjennomført i kommunedelplanfasen og omhandlar konsekvensar som følgje av massedeponi på Espeland.

Tiltakshavar og ansvarleg for utgreiinga er Statens vegvesen. Temarapporten dokumenterer registreringar og verdivurderingar for friluftsliv, by- og bygdeliv på Espeland og vurderer konsekvensane av det aktuelle utbyggingsalternativet som vart vald i kommunedelplanfasen.

I Statens vegvesen Divisjon utbygging/Utbyggingsområde vest/Førdepakken er Magna Fondenes Vangsnes prosjektleiar for prosjekt E39 Storehaugen – Førde. Fagansvarleg for fagtema friluftsliv, by- og bygdeliv er Siri Guldseth.

Hamar, september 2022

## Innhold

Innhold .....	3
Samandrag .....	5
Krav til utgreiing og kunnskapsgrunnlag.....	5
Konsekvensanalyse.....	5
Konsekvensar og skadereduserande tiltak i anleggsperioden .....	7
1 Bakgrunn og krav til utgreiing .....	8
1.1 Bakgrunn for planarbeidet .....	8
1.2 Overordna mål og føringar for fagtema Friluftsliv, by- og bygdeliv .....	11
1.3 Krav til utgreiing .....	12
2 Metode.....	13
2.1 Temadefinisjon .....	13
2.2 Dei 3 trinna i metoden .....	13
2.2.1 Trinn 1: Vurdering av konsekvens for delområde .....	14
2.2.2 Trinn 2: Konsekvens av alternativa .....	17
2.2.3 Trinn 3: Samla konsekvens av alternativa .....	17
3 Utgreiingsalternativ og tiltaksskilddring.....	18
3.1 0-alternativet – referansealternativet .....	18
3.2 Storehaugen – Brulandsberget. ....	18
3.3 Massedeponi på Espeland .....	19
4 Kunnskapsgrunnlag .....	21
4.1 Kunnskap og kjelder .....	21
4.2 Registreringar i influensområdet.....	21
4.2.1 Ferdslekorridorar.....	21
5 Trinn 1: Verdi, påverknad og konsekvens for delområde .....	24
5.1 Delområde .....	24
5.1.1 FBB-1 Espeland/Espelandsdalen.....	24
5.1.2 Verdikart .....	25
6 Trinn 2: Konsekvens av alternativ.....	27
6.1 Samanstilling av konsekvensar .....	27
6.2 Konsekvensar og skadereduserande tiltak i anleggsperioden .....	27
6.3 Uvisse .....	27
7 Referansar.....	28
7.1 Skriftelege kjelder.....	28

7.2	Kjelder på internett .....	28
7.3	Munnlege kjelder .....	28

## Samandrag

I samband med Statens vegvesen sitt arbeid med reguleringsplan for E39 mellom Storehaugen og Førde, i Sunnfjord kommune i Sogn og Fjordane, er det utført ei konsekvensutgreiing for tema friluftsliv, by- og bygdeliv for massedeponiet på Espeland. Rapporten er utarbeidd etter Statens vegvesen sin metodikk for ikkje-prisette konsekvensar i handbok V712 Konsekvensanalyser (Statens vegvesen 2021) men er noko forenkla pga. at området som blir analysert er avgrensa og det allereie finns ein omfattande konsekvensutgreiing for dei andre områda som blir rørt av tiltaket.

## Krav til utgreiing og kunnskapsgrunnlag

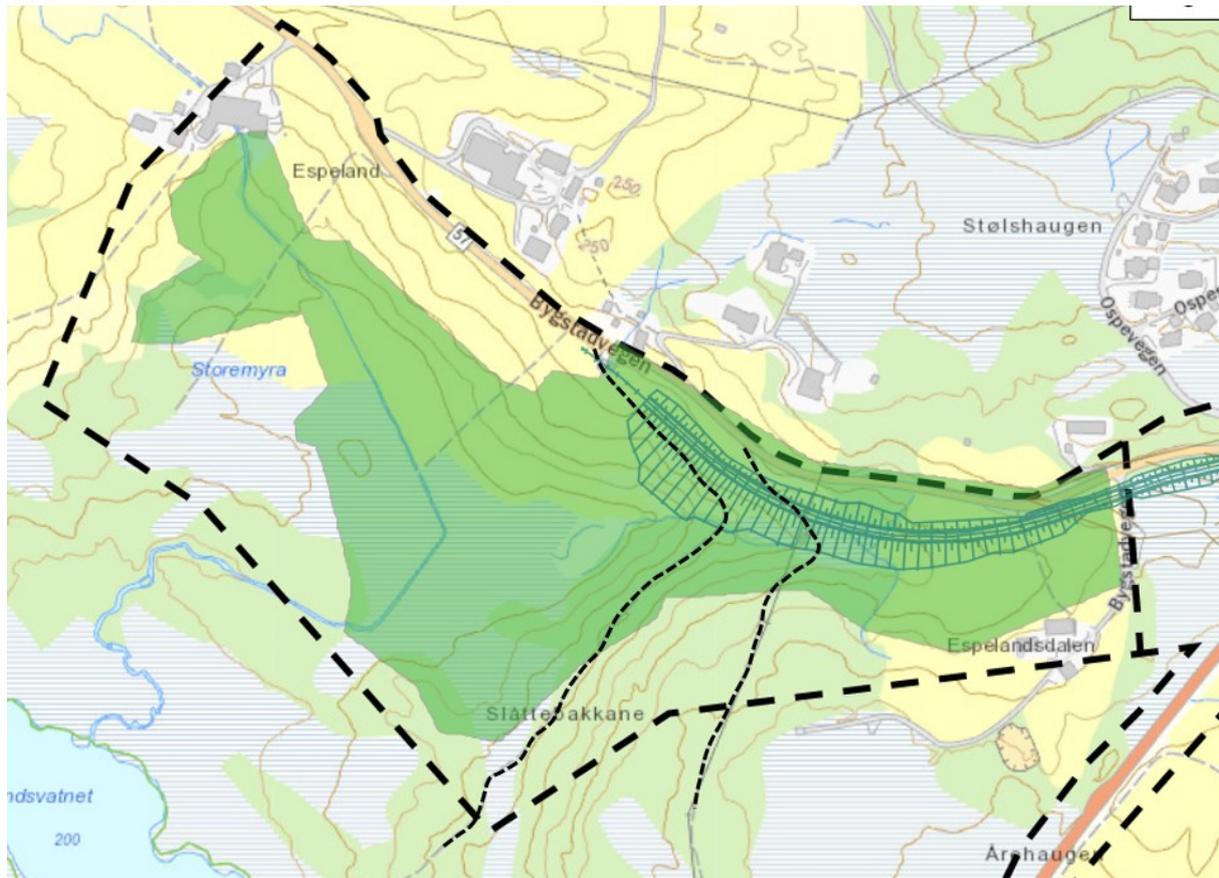
Det er innhenta informasjon om området både frå Fylkeskart Vestland og kontakt med kommunen og grunneigarar.

Vurderinga byggjar på KU frå kommunedelplan E39 Langeland – Moskog godkjend i 2013 der det vart vurdert fleire ulike alternativ. I denne analysen leggjast til grunn ei vurdering av det nye massedeponiet på Espeland opp mot 0-alternativet kor ein beheld vegen slik han ligg i dag – utan massedeponi.

## Konsekvensanalyse

Analysen er gjort for det foreslegne deponiområdet på Espeland da dette ikkje vart utgreia i konsekvensanalysen vedtatt i 2013. Massedeponiet er tilpassa maks 600 000 m<sup>3</sup> massar og skal romme masseoverskot for prosjektet. Området skal innehalde reine massar og skal avsluttast slik at ein kan reetablere og forbetre jordbruksareala som er der i dag. Det er eit mål at dette skal auke tilgjengeleg jordbruksareal på Espeland.

Lokalisering av permanent masselager på Espeland er vist i figur 0-1.



Figur 0-1 Lokalisering av massedeponi med stiar på Espeland (SVV 2022).

Det går to mindre stiar gjennom det planlagde deponiområdet. Den eine går ned til elva mellom Espelandsvatnet og Pytten, mens den andre bind saman eit større nettverk av stiar som strekk seg både sørover mot Rabbeberget/Kyrkjefjellet og går over E39 og opp langs Skilbreidvatnet. Det er og mogleg å gå rundt Skilbreidvatnet om man nyttar lokalveggar i området. Stiane har hovudsakleg lokal verdi.

I nærområdet finns det i hovudsak spreidd busetting i dag, men det finns eit mindre bustadfelt ved Stølshaugen/Ospeåsen. Langs Skilbreidvatnet ligg det 3 hytter. Alle som bur i området kan nytta stiane som går i Espelandsdalen.

Tabellen under viser konsekvensar for delområda for tema friluftsliv, by- og bygdsliv, i denne analysen for det eine delområdet Espeland/Espelandsdalen opp mot 0-alternativet.

Tabell 0-1. Samanstilling av konsekvensar for tema friluftsliv, by- og bygdsliv.

Delområde	Alt. 0	Alt. 1
Delområde FBB – 1 Espeland/Espelandsdalen	0	Ubetydeleg miljøskade (0)
Avveging	0	Området blir endra, og skogen som står der i dag, blir fjerna. Dette vil gje ei endra oppleving for dei som nyttar turstiane samanlikna med noverande situasjon. Funksjonen for friluftslivet vil bli retta opp når oppfyllinga er ferdig. Turstiane vil antakeleg vis gå i andre traséar enn dei gjer i dag, men funksjonen skal bli den same som før.
<b>Samla vurdering</b>	<b>0</b>	<b>Ubetydeleg konsekvens (0)</b>
Rangering	1	2

## Konsekvensar og skadereduserande tiltak i anleggsperioden

Stiane som går gjennom området, vil bli endra eller få redusert tilkomst mens oppfyllinga held på:

- Midlertidig omlegging av stiane mens oppfylling av deponiet pågår.
- God skilting gjennom anleggsområdet.
- Kortare periodar med forbod mot ferdsel for å hindre ulykker.

# 1 Bakgrunn og krav til utgreiing

Formålet med temautgreiinga er å skaffe kunnskap om verknadane av det planlagde tiltaket for verdiar innan tema friluftsliv, by- og bygdeliv. Temadefinisjon er gjeven i kapittel 3.

## 1.1 Bakgrunn for planarbeidet

Føremålet med reguleringsplanen er å bygge ny E39 mellom Storehaugen og Førde (Bruland).

Dagens veg gjennom Førde sentrum og Halbrendslia er ein lite effektiv del av E39. Vegen i Halbrendslia har låg vegstandard med bratt stigning og krappe kurver, m.a. fire hårnålskurver. Strekinga er særleg problematisk for tungtransport vintertid, og vegen er stundom stengd av store bilar som står fast. Gjennom Førde sentrum er det stor lokal trafikk med mange kryss, avkøyrslar og mjuke trafikantar som kryssar E39.

Det finnes ikkje lokale omkøyringsvegar. Stengingar på E39 er kritisk for tilkomst til sjukehus og for anna beredskap.

Prosjektet gir samfunnet innsparing i form av kortare reisetid og mindre transportkostnader. Ny E39 vert om lag 6 km kortare enn i dag, og får 80 km/t som fartsgrense. Ny veg gir færre trafikkulykker. Dels ved at vegen vert kortare, ved at veg og sideterreng får trygg utforming og vert skilt frå mjuke trafikantar. Kortare veg med jamn vegstandard bidreg til mindre klimagassutslepp frå vegtransport. Ny veg vil lede gjennomgangstrafikken utanom Førde sentrum, bustadområda i Halbrendslia og friluftsområda ved Langeland.

### Mål for reguleringsplan:

#### *Samfunns mål:*

- E39 Storehaugen – Førde skal utvikle strekinga som eit effektivt nord-sør samband på E39 på Vestlandet.
- Ny E39 skal gje god tilknytning til rv. 5 og anna lokalvegnett.

#### *Effekt mål*

- Trygg veg
- Betre vegstandard
- Sikre regulariteten og minske risiko for stenging.
- Redusere transportkostnad og reisetid for gjennomgangstrafikk og trafikk til/frå Førde.

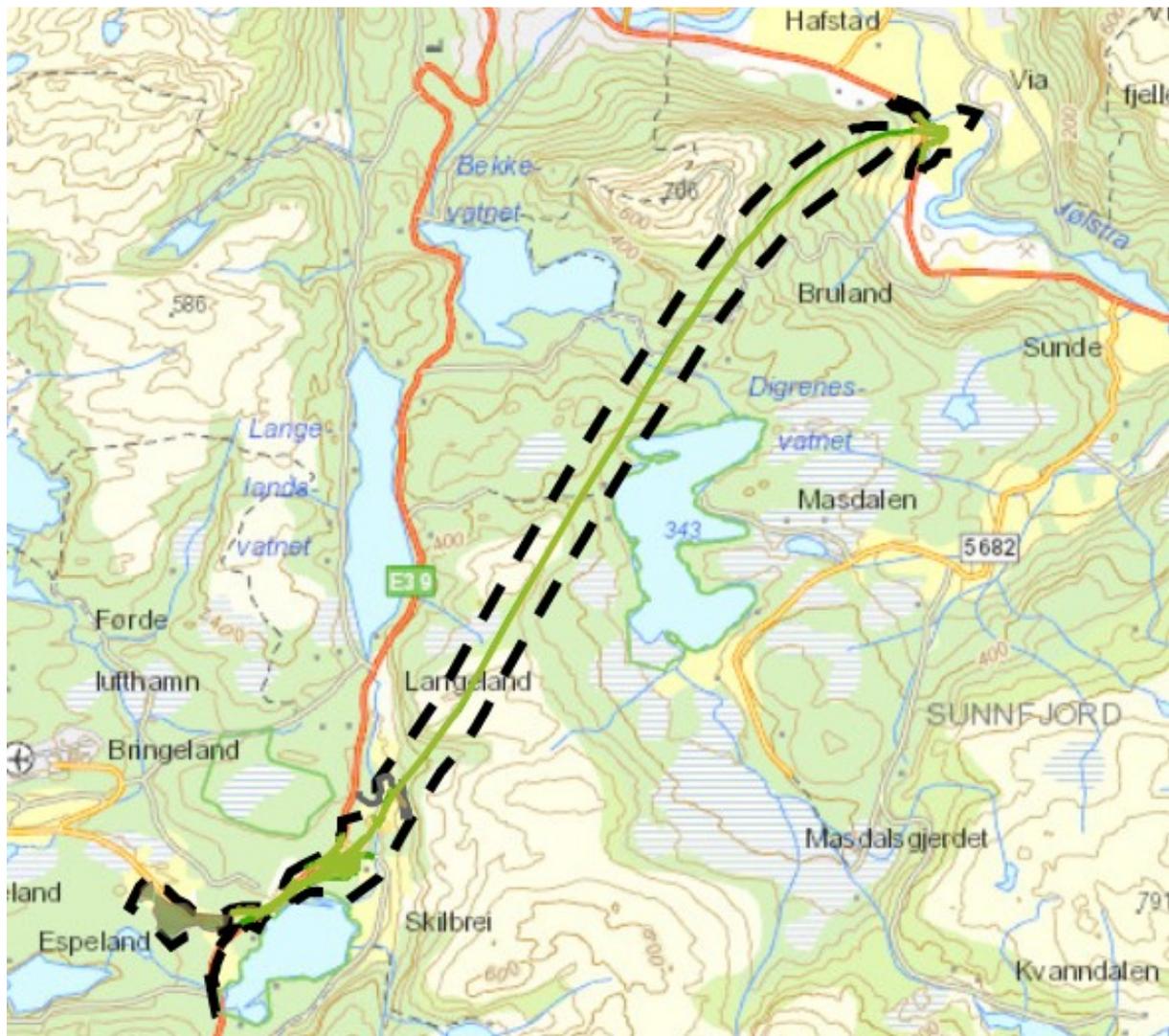
E39 Storehaugen – Førde er prioritert for utbygging i Nasjonal transportplan 2022–2033 (Meld. St. 20 (2020–2021)), med oppstart i løpet av perioden 2022–2027. Med føreslegne rammer er byggestart stipulert til 2024.

Val av vegtrase er gjort i kommunedelplan for E39 Langeland – Moskog vedtatt i 2013. Det var ein omfattande planprosess der mange ulike veglinjer var utgreidd.

I føresegnene til kommunedelplan for E39 er det fastsett:

«2.2. Reguleringsplanen skal sikre at omsynet til m.a naturmiljø/biologisk mangfald, vassdrag, landskap og friluftsliv vert ivareteke, og at avbøtande tiltak og tilråding i konsekvensutgreinga vert vidareført. Reguleringsplanen må omfatte rigg- og deponiområder»

Planområdet strekk seg frå Storehaugen sør for Førde til Bruland aust for Førde sentrum. Grensene for området det vart varsla planoppstart for er vist i figur 1-1.



Figur 1-1. Grensene for området det vart varsla planoppstart for.

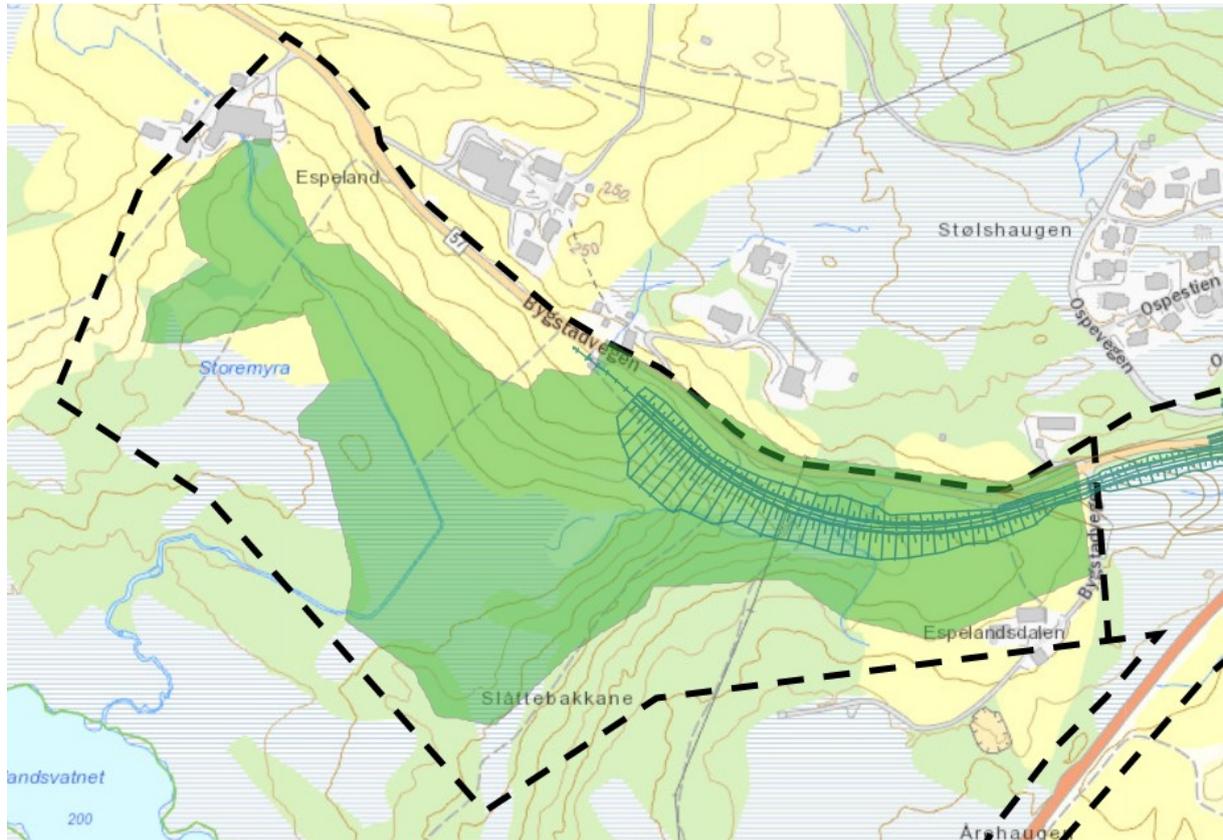
I sør vert det bygd ny E39 frå Storehaugen der dagens kryss mellom E39 og fylkesveg 57 (mot Bygstad/flyplassen) ligg. Vegen går i dagen fram til Myra, og vidare i 7,4 km lang tunnel nordover til Bruland, like aust for Førde sentrum. Her vert det bygd rundkøyring og vegen vert kobla til eksisterande E39 /Rv 5 mot Førde og mot Skei.

På Storehaugen er det regulert planskilt kryss der Fv 57, dagens E39 forbi Langeland og kommunal veg mot Skilbrei vert kobla til ny E39. Heilt i sør mellom Ospehaugen og dagens

kryss med Fv 57 vert E39 som i dag, men påkøyringsfarlege element langs vegen som knausar o.l. vert fjerna.

Det er og sett av areal til mellombels anleggsområde langs veglinja og til permanent massedeponi ved Espeland.

Grensene for massedeponiet på Espeland er vist i figur 1-2.



Figur 1-2. Kartet viser planområdet på Espeland der det grønne området viser planlagt oppfylling (SVV 2022).

## 1.2 Overordna mål og føringar for fagtema Friluftsliv, by- og bygdeliv

**Stortingsmeldinga om friluftsliv** (St.meld 18, 2015–2016 "Friluftsliv – Natur som kjelde til helse og livskvalitet") skal bidra til at endå fleire driv med friluftsliv jamleg, og dermed får oppleva friluftsliv som ei kjelde til betre helse og høgare livskvalitet. Med naturoppleving blir i tillegg meint til det naturgitte, også oppleving av kulturminne i natur, og spor i landskapet frå tidlegare og bruken i nye tider. Opplevingar knytte til bynatur, som gatealleiar og grønne promenadar, er inkludert i ordet friluftsliv.

**Stortingsmeldinga om Bærekraftige byar og sterke distrikt** (St.meld 18, 2016–2017) heiter det at «utforminga av dei fysiske omgjevnadene har mykje å seie for kvardagen og livsutfaldinga til folk. Gode offentlege rom og møteplassar kan fremje kontakt mellom menneske og er viktig for det sosiale livet på staden. Grøne område og korridorar opnar for rekreasjon, fysisk aktivitet og naturopplevingar. Ved å ta vare på kulturminne og kulturmiljø styrkjer ein særpreget og identiteten til byane og tettstadene. Arkitektur, historiske bygg og bymiljø er òg med på å skapa identitet og opplevingar av senterområda. Dette er ressursar kommunane kan nytta for å utvikla klima og miljøvenlege, attraktive by- og tettstadsenter, for innbyggjarar, næringsliv og turistar.»

Kommunaldepartementet har utarbeidd «**Byrom – ein idéhåndbok, 2016**». Dette er ein praktisk orientert idehandbok for utvikling av attraktive byrom og byromnettverk.

Gjennom **Rikspolitiske retningslinjer for interessene til barn og unge i planlegginga** (sjå [www.lovddata.no](http://www.lovddata.no)) skal barn og unge blir sikra ein god oppvekst og bli gitt moglegheit til å utvikla evner i friluftsliv. Konsekvensar for interessene til barn og unge skal vurderast og beskrivast i kvart planarbeid.

Retningslinjene gir følgjande føringar:

- Areal som skal brukast av barn og unge skal vera sikra mot forureining, støy, trafikkfare og anna helsefare.
- I nærmiljøet skal det finnast areal der barn kan utfolda seg og skapa sitt eige leikemiljø.
- Kommunen skal sørga for at det blir skaffa fullverdig erstatningsareal ved endring av areal som barn bruker uavhengig av reguleringsstatus dersom slike område blir bygde ned.

### 1.3 Krav til utgreiing

Forskrift om konsekvensutgreiing set krav til planlegging og tiltak for å sikre at omsynet til miljø og samfunn vert utgreidd, sjå [www.lovddata.no](http://www.lovddata.no). Deponiområdet på Espeland vart ikkje omtala i konsekvensutgreiinga til kommuneplanen i 2013 og er heller ikkje omtala i planprogrammet som vart fastsett av Gaular og Førde kommunar (no Sunnfjord kommune) i september 2011.

I møte med Sunnfjord kommune 15. februar 2022 er det avklart at det gjennomførast ei konsekvensutgreiing for tema friluftsliv, by- og bygdeliv for deponiområdet på Espeland. Tabell 1-1 visar innspel frå kommunen som skal inn i utgreiinga.

Tabell 1-1. Utgreiingsbehov for fagtema Friluftsliv, by- og bygdeliv.

Utgreiingskrav/-behov	
	<ul style="list-style-type: none"><li>• Tursti over det planlagde deponiområdet</li><li>• Anleggsarbeid nært hus og gardar</li><li>• Ferdslerestriksjonar</li></ul>

## 2 Metode

Statens vegvesen sin metode for konsekvensanalyse består av ein samfunnsøkonomisk analyse som inkluderer både prissette og ikkje-prissette konsekvensar. Ein samfunnsøkonomisk analyse tek sikte på å få fram/identifisera og systematisk vurdere alle fordelar og ulemper av eit tiltak sett frå samfunnet si side. Metoden skal sikre ein systematisk, heilskapleg og fagleg analyse av konsekvensane tiltaket fører med seg. Metoden for konsekvensutredning av ikkje-prissette tema er skildra i kap. 6 i handbok V712 (2021).

For ein grundig metodegjennomgang vert det vist til V712. En forkorta versjon av dei viktigaste trinna i metoden er gjeve att under.

### 2.1 Temadefinisjon

Friluftsliv er definert som opphald og fysisk aktivitet i friluft i fritida med sikte på miljøforandring og naturoppleving. Omgrepet by- og bygdlev blir her definert som opphald og fysisk aktivitet i byar og tettstader.

Sentralt for temaet er menneske sin bruk og oppleving av det naturlege og menneskepåverka landskapet inklusiv byar og tettstader. Temaet omfattar følgjande deltema:

- Friluftslivsområde – Uteareal i byar og tettstader som er allment tilgjengelege (i heile eller delar av døgnet).
- Sambandslinjer for mjuke trafikantar
- Nett for tursykling

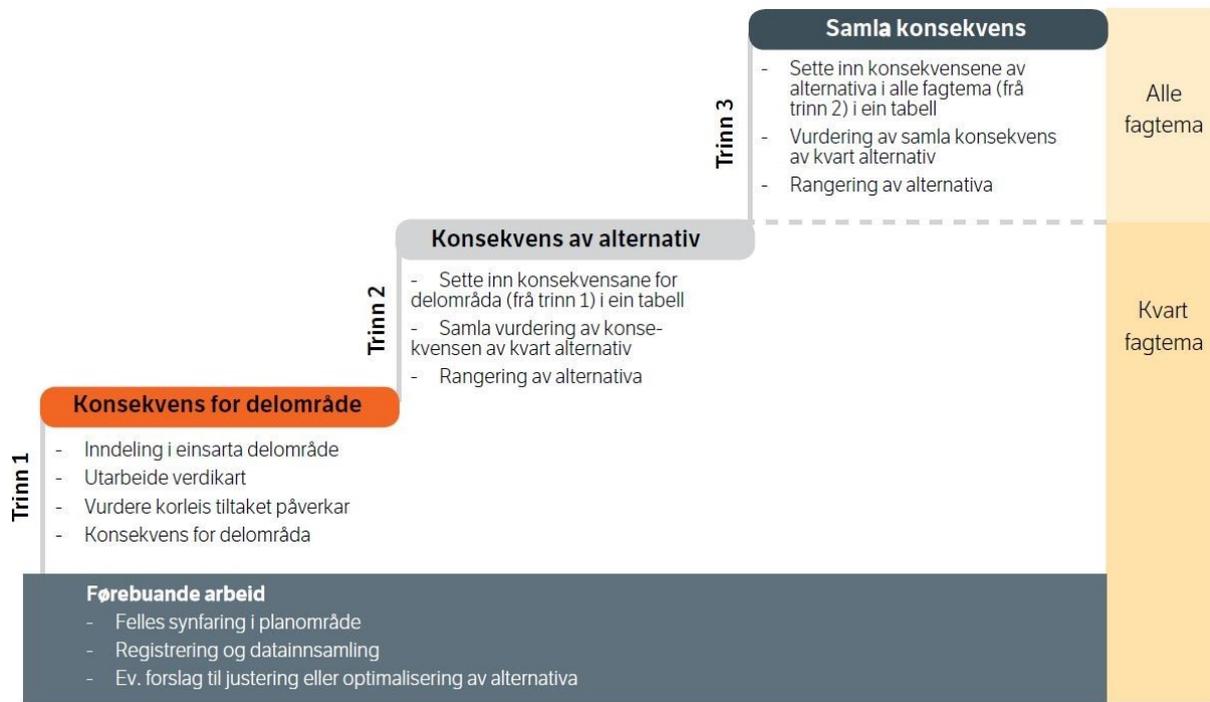
Sykling på offentleg vegnett inngår i vurderingane dersom temaet ikkje er behandla i prissette konsekvensar. Støy blir utgreidd som prissett konsekvens. I tema friluftsliv, by- og bygdlev blir effekten støy har på menneske sin bruk og oppleving av by- og friluftslivsområder, utgreidd. Temaet omfattar ikkje motorisert ferdsel, næringsverksemd eller innandørs aktivitetar.

I ein samfunnsøkonomisk analyse skal konsekvensar teljast berre éin gong. Grenseoppgang mellom dei ulike fagtema kjem fram av kapittel om definisjonar, og avgrensing for kvart fagtema i handbok V712.

### 2.2 Dei 3 trinna i metoden

Konsekvensutgreiing for ikkje-prissette tema blir gjennomført etter ein tre-trinns metode som vist i Figur 2-1. Gjennom førebuande arbeid vert det samla inn kjende opplysningar om plan- og influensområdet, og gjort nye registreringar og undersøkingar. Trinn 1 og trinn 2 skal utførast for alle fagtema separat. Denne temarapporten går difor gjennom trinn 1 og 2

for fagtema Friluftsliv, by- og bygdelig. Trinn 3 er ei samla konsekvensutgreiing av alle ikkje-prissatte fagtema, og inngår ikkje i denne temarapporten.



Figur 2-1: Tre-trinns metode for konsekvensutredning av ikke-prissatte tema (HB V712, 2021)

### 2.2.1 Trinn 1: Vurdering av konsekvens for delområde

På grunnlag av innsamla kunnskap blir utgreiingsområdet delt inn i delområde med funksjon, karakter eller verdi av same slag, og som difor skil seg frå tilgrensande areal med andre verdiar, funksjonar osv. einskaplege delområde. Inndeling i delområde er basert på registreringskategoriane i tabell 2-1.

Tabell 2-1. Registreringskategoriar for fagtema friluftsliv, by- og bygdelig (HB V712, 2021).

Registreringskategori	Forklaring
<b>Forbindelseslinjer/ soner</b>	
Ferdelsforbindelser	Sammenhengende forbindelseslinjer som brukes av gående og syklende (stier, løyper, gangveger og lignende).
Blå/grønne korridorer	Sammenhengende vegetasjonspregede forbindelsessoner som brukes av gående og syklende, samt ferdsel til vanns. Kategorien sammenfaller i stor grad med Grønkkorridor i Miljødirektoratets veileder M98.
Sykelruter	Sykelruter som er en del av det offisielle vegnettet. NB! Denne kategorien benyttes bare dersom sykling ikke behandles som prissatt konsekvens. Må avklares i hvert enkelt prosjekt.
<b>Geografiske områder</b>	
Turområder	Fjell-, skog- og heiområder egnet for lengre turer til fots og på ski, jakt og fiske. Inkluderer også områder med tilrettelegging (merkede løyper, stier og overnattingssteder).
Utfartsområde	Store og små dagsturområder utenfor byer og tettsteder som innbyr til spesielle enkeltaktiviteter.

Nærturterreng	Allment tilgjengelige skogsområder på mer enn 200 daa, i gangavstand fra boligområder, skoler eller barnehager. Områdene er vanligvis naturlig avgrenset av vegar, bebyggelse eller dyrka mark.
Marka/bymark	Sammenhengende utfartsområder som ofte grenser til byer og tettsteder, med direkte adkomst derfra.
Urbane uteområder	Opparbeidete områder som brukes til opphold og rekreasjon, eksempelvis gater, torg, allmenninger og promenader.
Leke- og rekreasjonsområder	Leke-/ballplasser, nærmiljøanlegg, hundremeterskog, badestrender, offentlig sikrede områder, parker o.l., mindre enn 200 daa. Ligger i bebygde sone, maks. 200 m fra boliger.
Strandsone med tilhørende sjø og vassdrag	Områder langs kyst, innsjøer og vassdrag med mulighet for allment friluftsliv. Områder på sjøen og øyer, strandsoner eller skjærgård.
Jordbrukslandskap som brukes til friluftsliv	Områder i jordbrukslandskapet med betydning for friluftsliv, med fri ferdsel til fots på frossen eller snølagt mark.
Andre rekreasjons- og friluftslivsområder	Områder om ikke lar seg plassere innenfor øvrige kategorier. Områdets egenskaper må beskrives. Kategorien brukes unntaksvis.

Tre omgrep er sentrale i analysen:

**Verdi:** Vurdering av kor verdifullt eit delområde er, dvs. kor stor vekt delområdet har i eit nasjonalt perspektiv. Skala for vurdering av verdi er fem-delt, frå «utan relevans» til «svært stor verdi». Verdivurdering skjer trinnlaust langs ein linjalfigur som utgjer x-aksen i «konsekvensvifta». Kriterium for verdisetjing av temaet er gjeve i V712 tabell 6-18. Det skal lagast eit verdikart.

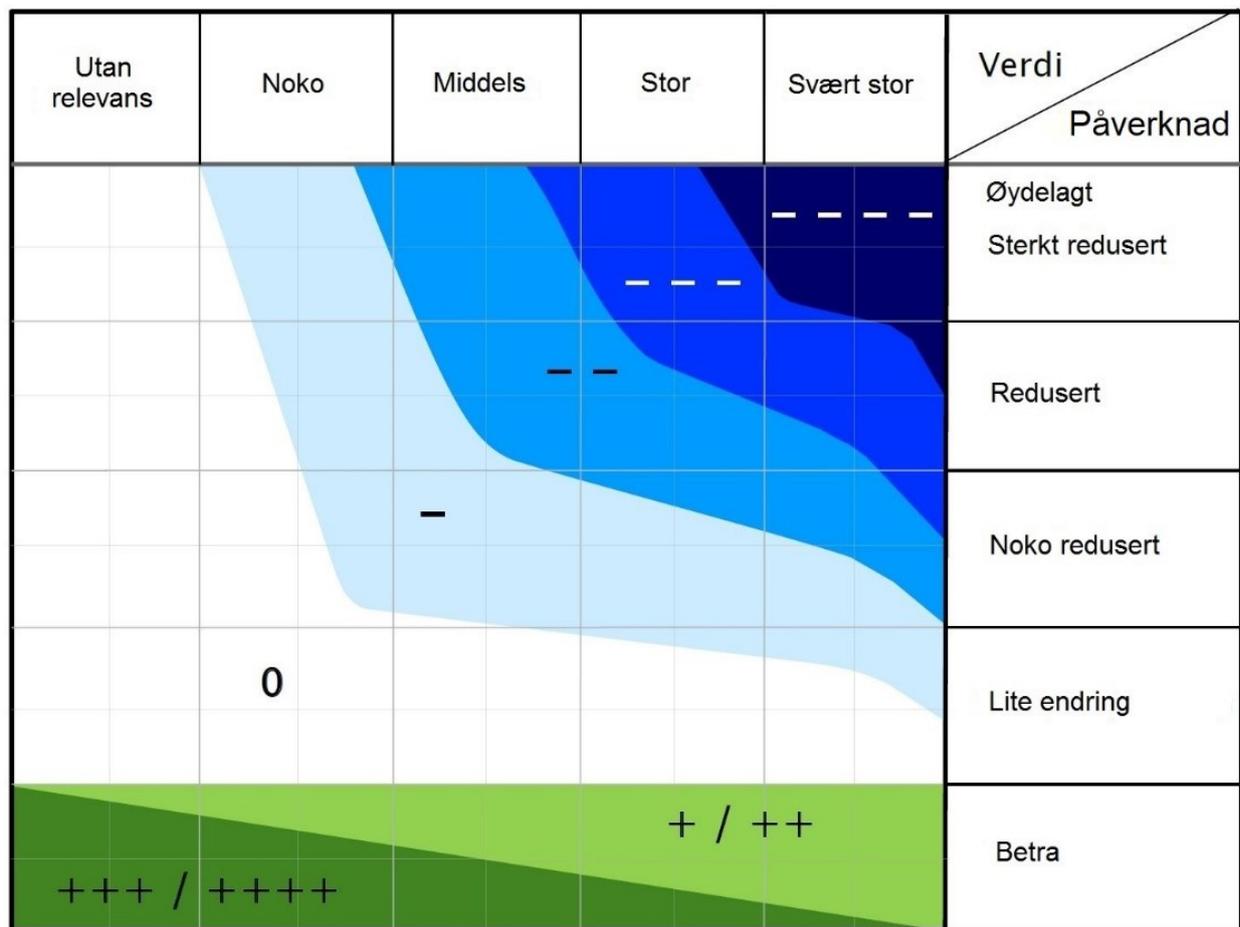
**Påverknad:** Dette er ei vurdering av korleis det same området vert påverka som fylgje av eit definert tiltak. Påverknad vurdert i forhold til referansesituasjonen (null-alternativet). Skala for vurdering av påverknad er femdelt, frå «sterkt forringa» til «betra», skjer trinnlaust langs ein linjalfigur som utgjer y-aksen i «konsekvensvifta». Kriterium for å vurdera påverknadsgrad for temaet er gjeve i V712 tabell 6-20.

**Konsekvens:** Konsekvensen kjem fram ved samanstilling av verdi og påverknad i «konsekvensvifta». Konsekvensane er ei vurdering av om eit definert tiltak vil føra til forbetring eller større ulempe for eit delområde.

Vurdering av påverknad blir sett i samanheng med den ferdig etablerte situasjonen. Inngrep som blir utført i anleggsperioden går berre inn i vurderinga av påverknad dersom dei gjev varige endringar. Mellombels påverknad i anleggsperioden skal omtalast separat.

Tabell 2-2 Skala og veiledning for konsekvensvurdering av delområde (HB V712, 2021).

Skala	Konsekvensgrad	RGB fargekode	Forklaring
----	4 minus (----)	0, 0, 105	Dei alvorlegaste miljøskadane eit delområde kan få. Gjeld berre for delområde med stor eller svært stor verdi.
---	3 minus (---)	0, 50, 255	Alvorleg miljøskade for delområdet.
--	2 minus (--)	0, 150, 255	Vesentleg miljøskade for delområdet.
-	1 minus (-)	205, 235, 255	Noko miljøskade for delområdet.
0	Ingen/minimal (0)		Liten miljøskade for delområdet.
+ / ++	1 pluss (+) 2 pluss (++)	146, 208, 80	Miljøgevinst for delområdet: Noko betring (+), monaleg miljøbetring (++)
+++ / ++++	3 pluss (+++) 4 pluss (++++)	66, 132, 33	Skal i hovudsak brukast der delområde med liten eller noko verdi får ei svært stor auke i verdi, for det aktuelle fagtemaet, som følge av tiltaket.



Figur 2-2. «Konsekvensvifta». Skalaene for verdi og påverknad utgjer X-akse og Y-akse i figuren (HB V712, 2021)

## 2.2.2 Trinn 2: Konsekvens av alternativa

Etter at konsekvensen for kvart delområde er utgreidd, blir det utført ei samla konsekvensvurdering av kvart utbyggingsalternativ.

Vurderingane som ligg til grunn for å setja konsekvensgrad for heile utbyggingsalternativ skal grunnjevast. Skala og kriterium går fram av Tabell 2–3. Vurderinga skal grunnjevast i tekst. Det må gå fram kva som har vore utslagsgjevande for den samla vurderinga, t.d. om nokon delområde har blitt tillagt avgjerande vekt, eller om sumverknadar har blitt tillagt vekt. Det er viktig at vedtaksrelevant uvisse blir omtala.

Det er også viktig at forslag til aktuelle skadereduserande tiltak, som kan vera med på å redusera dei negative verknadane eller føre til forbetring for eit område eller heile alternativ, blir omtala, jf. V712 kap. 6.1.4. Skadereduserande tiltak som inngår i kostnadsoverslaget er ein del av utgreiingsgrunnlaget.

Tabell 2–3: Kriterium for fastsetting av konsekvens for kvart alternativ (HB V712, 2022).

Skala	Trinn 2: Kriterium for fastsetting av konsekvens for kvart alternativ
Kritisk negativ konsekvens	Svært stor miljøskade for temaet, gjerne i form av store samla verknader. Stor del av strekninga har særleg høg konfliktgrad. Vanlegvis fleire delområde med konsekvensgrad 4 minus (- - -). Unntaksvis brukt.
Svært stor negativ konsekvens	Stor miljøskade for temaet, gjerne i form av store samla verknader. Vanlegvis har stor del av strekninga høg konfliktgrad. Det finst delområde med konsekvensgrad 4 minus (- - -), og typisk vil det vere fleire/mange område med tre minus (- - -).
Stor negativ konsekvens	Fleire alvorlege konfliktpunkt for temaet. Typisk vil fleire delområde ha konsekvensgrad 3 minus (- - -).
Middels negativ konsekvens	Delområde med konsekvensgrad 2 minus (- -) dominerer. Høgare konsekvensgrader førekjem ikkje eller er underordna.
Noko negativ konsekvens	Liten del av strekning med konfliktar. Delområde har låge konsekvensgradar, typisk vil konsekvensgrad 1 minus (-), dominere. Høgare konsekvensgradar førekjem ikkje eller er underordna.
Liten konsekvens	Alternativet vil ikkje føre til vesentleg endring frå referansesituasjonen (referansealternativet). Det er få konfliktar og ingen konfliktar med høge konsekvensgradar.
Positiv konsekvens	I sum gjev alternativet betring for temaet. Delområde med positiv konsekvensgrad finst. Berre eitt eller få delområde med låge negative konsekvensgradar, og desse blir klart oppvegne av delområde med positiv konsekvensgrad.
Stor positiv konsekvens	Stor betring for temaet. Mange eller særleg store/viktige delområde med positiv konsekvensgrad. Berre eitt eller få delområde med låge negative konsekvensgradar, og blir klart oppvegne av delområde med positiv konsekvensgrad.

## 2.2.3 Trinn 3: Samla konsekvens av alternativa

Trinn 1 og 2 omtalar konsekvensvurderinga av kvart fagtema. I trinn 3 blir det gjort ei samla vurdering av alle fagtema for alle alternativ som blir greia ut. Trinn 3 blir ikkje gjort i denne fagrapporten.

## 3 Utgreiingsalternativ og tiltaksskildring

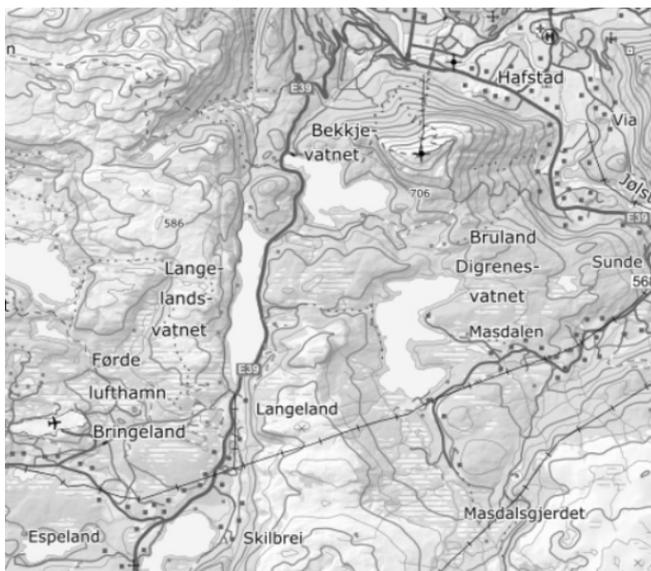
Forslag til detaljreguleringsplan for E39 Storehaugen – Førde i Sunnfjord kommune er utarbeidd av Statens vegvesen, jf. plan og bygningslova § 3–7 og §12–3. Føremålet med planen er å regulere areal for bygging av ny E39 mellom Storehaugen og Førde (Bruland).

Ny vegtrase startar på Storehaugen litt sør for dagens kryss på E39 til flyplassen (Fv. 57). Vegen går i dagen fram til Myra, og vidare i 7,5 km lang tunnel som kjem ut på Bruland. Her vert det bygd rundkøyring og vegen vert kobla til eksisterande E39/Rv 5. mot Førde og mot Skei. På Storehaugen er det regulert planskilt kryss der Fv. 57, dagens E39 forbi Langeland og kommunal veg mot Skilbrei vert kobla til ny E39.

Det er og sett av areal til mellombels anleggsområde langs veglinja og til permanent massedeponi ved Espeland.

### 3.1 0–alternativet – referansealternativet

Alternativ 0 er dagens løysing. Dette alternativet er med som eit referansealternativ i



Figur 3–1 Referansealternativet (0–alternativet)

konsekvensutgreiinga og effekten av det vedtekte alternativet blir målt opp mot dette. I tillegg til situasjonen i dag skal Alternativ 0 innehalde alle tiltak som er vedteke i handlingsprogram. Ingen av desse tiltaka vil påverke tema i denne utgreiinga og alternativet blir dermed ikkje omtala i analysen av påverknad og konsekvens anna enn som ein referanse.

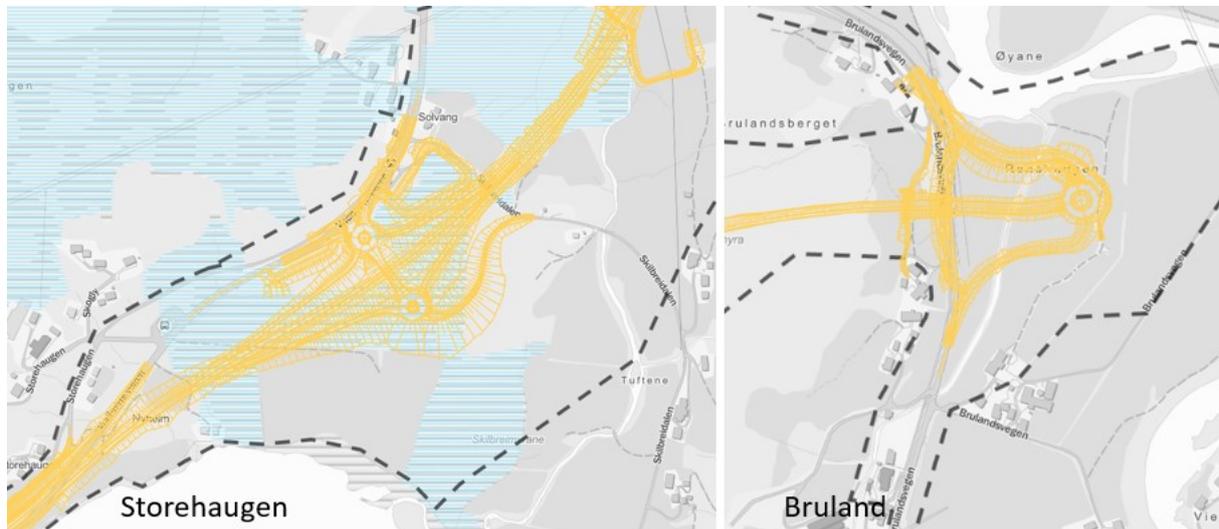
### 3.2 Storehaugen – Brulandsberget.

Dette alternativet vart vald som beste alternativ i kommunedelplan vedtatt 2013. I kommunedelplanen vart det vedteke alternativet omtala som Myra – Brulandsberget – Viegjerdet. I denne utredninga er det strekninga mellom Storehaugen og Brulandsberget som omtalast og blir regulert. Linja er justert noko samanlikna med linja som vart vedteke i kommunedelplanen. Dette er gjort for betre tilpassing til terreng og fordi grunntilhøva gjorde det naudsynt. Kart over vald veglinje er vist i figur 1–1 tidlegare i rapporten.

Alternativet startar på Storehaug (krysset med Fv. 57) i sør. Ved Myra er det planlagt eit planskilt kryss som og vil erstatte dagens kryss på Storehaug. Krysset vil fungere som avkøyring til Fv. 57 som blir forlenga frå Storehaug opp til krysset, samt mot gammal E39

langs Langelandsvatnet. Krysset ligg på ei stor fylling, plassert på jordbruksareal, småskog og myr, i ei helling ned mot Storelva og Skilbreivatnet. Frå dette krysset går ny E39 mot garden Myra og kryssar Storelva med kulvert og går inn i tunnel rett bak garden.

Tunnelen munnar ut på Brulandsberget der det blir eit toplanskryss med rundkjøring og der Rv 5 går over ny E39. Veglinja stoppar førebels i det kryssområdet.

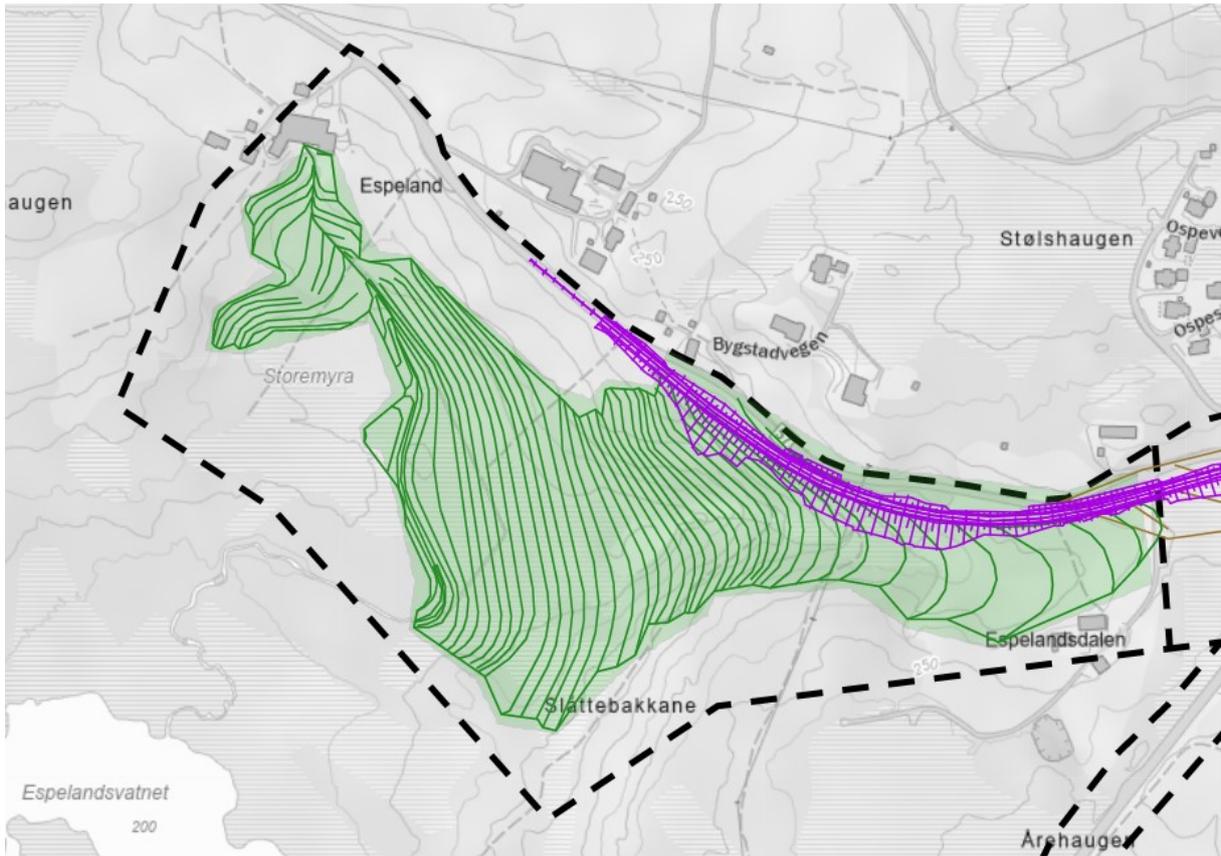


Figur 3-2 Kryssområde på Storehaugen og Bruland (SVV 2022)

### 3.3 Massedeponi på Espeland

Det er etter ønske frå grunneigarane i området, planlagd eit permanent massedeponi på Espeland som rører 4 eigedomar. Massedeponiet er tilpassa maks 600 000 m<sup>3</sup> massar og skal romme masseoverskot for prosjektet. Området skal innehalde reine massar frå anleggsområdet, og skal avsluttast slik at ein kan reetablere og forbetre jordbruksareal på området. Det er eit mål at dette skal auke tilgjengeleg jordbruksareal på Espeland.

Lokalisering av permanent masselager på Espeland er vist i figur 3-3.



Figur 3-3 Permanent masselager på Espeland inkl linje for ny fylkesveg (SVV 2022)

## 4 Kunnskapsgrunnlag

### 4.1 Kunnskap og kjelder

Desse kjeldene er nytta i arbeidet med konsekvensutgreiing for friluftsliv, by- og bygdeliv for planen:

- Kommunale planar og utgreiinger
- Ulike kartdatabaser: Fylkesatlas Vestland, Naturbase
- Kontakt/møte med kommunen, grunneigarar og tilgjengelege kart over området.

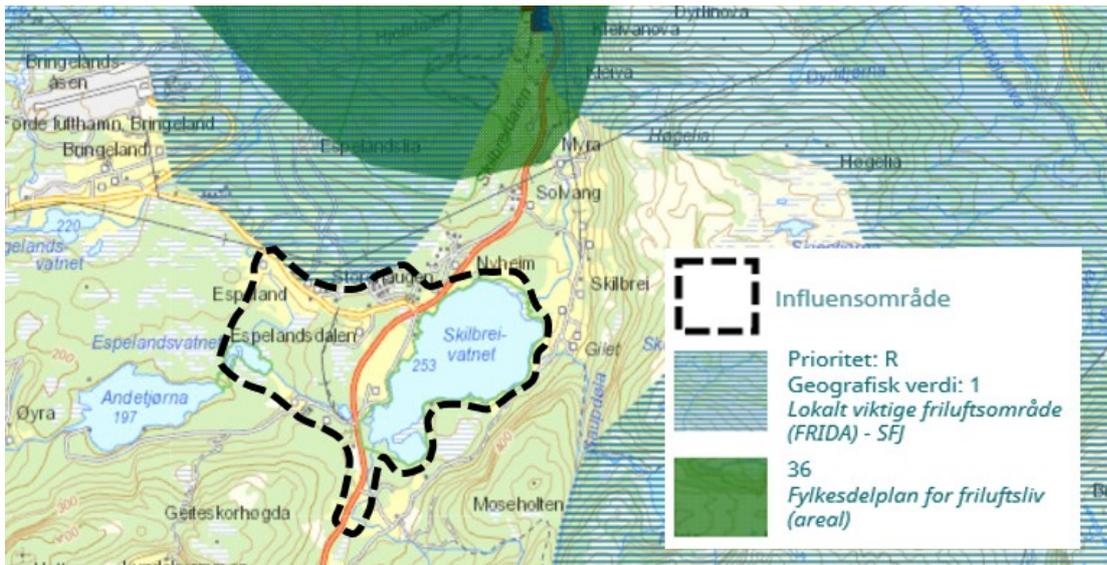
### 4.2 Registreringar i influensområdet

#### 4.2.1 Ferdslakorridorar

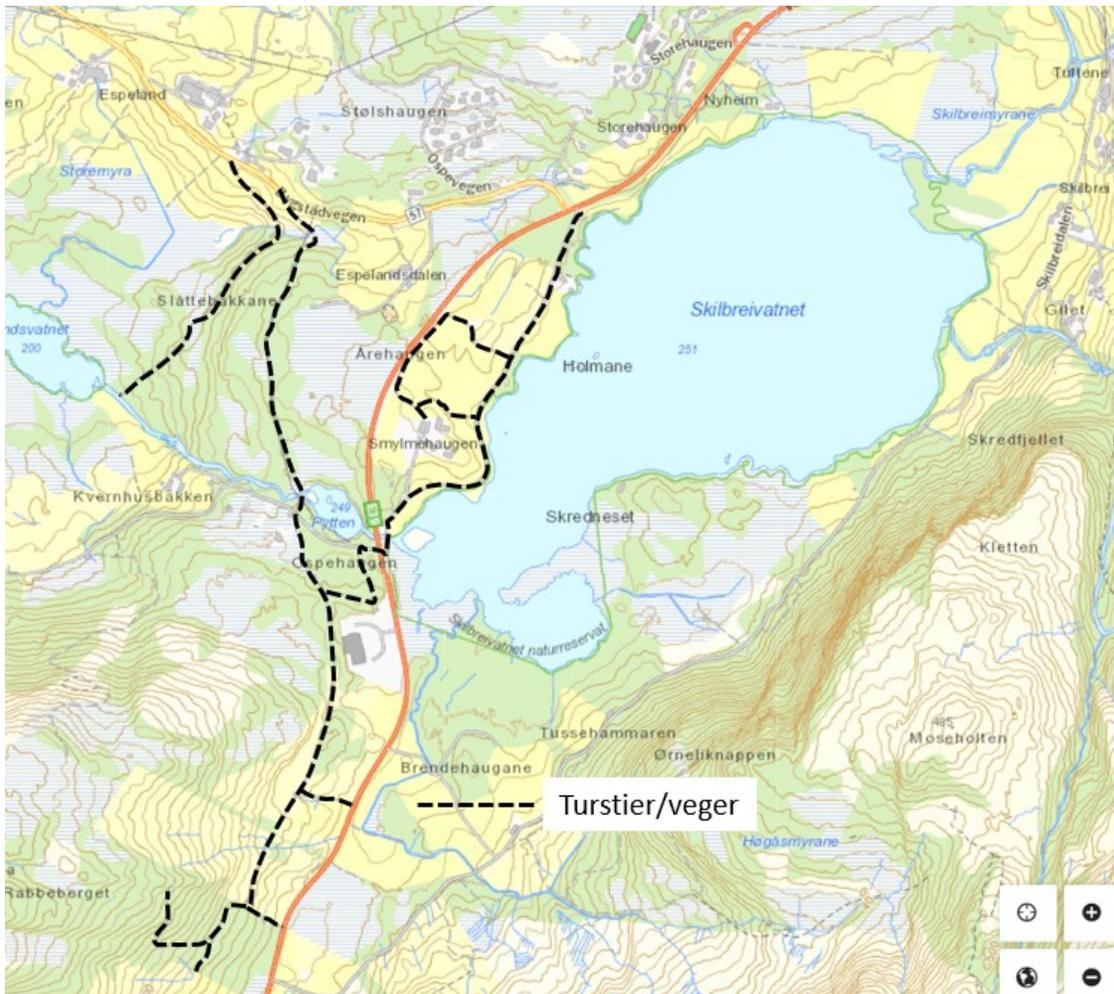
Espelandsområdet er ikkje avmerkt i fylkesatlasen som lokalt eller regionalt friluftsområde, men grensar til store samanhengande lokalt viktige friluftsområde. Området kan difor sjåast på som ein innfallsport til desse friluftsområda.

Det går to mindre stiar gjennom det planlagde deponiområdet. Den eine går ned til elva mellom Espelandsvatnet og Pytten, mens den andre bind saman eit større nettverk av stiar som strekk seg både sørover mot Rabbeberget/Kyrkjefjellet og går over E39 og opp langs Skilbreidvatnet. Det er og mogleg å gå rundt Skilbreidvatnet om man nyttar lokalveggar i området.

Figur 4-1 viser influensområde og registreringskart for tema Friluftsliv, by- og bygdeliv.



Figur 4-1. Kartutsnitt frå Fylkesatlas Sogn og Fjordane over lokale og regionale friluftsområde (FRIDA-områder) 2022 og influensområdet (SVV 2022).



Figur 4-2. Kart over stiar i Espelandsområdet (SVV 2022).

I nærområdet til Espeland/Espelandsdalen finns det i hovudsak spreidd busetting i dag, men det finns eit mindre bustadfelt ved Stølshaugen/Ospeåsen, samt 3 hyttar som ligg langs Skilbreidvatnet. Det er i hovudsak folk som bur i desse områda som nyttar stiane på Espeland.

Gaular Paintballklubb og Skilbrei Ungdomssenter ligg og i nærområdet til Espelandsdalen, men desse fell utanfor definisjonen av friluftsliv, by- og bygdeliv i HB V712 og blir ikkje omtala meir i denne utgreinga.



Figur 4-1 Espelandsområdet (SVV 2022)

## 5 Trinn 1: Verdi, påverknad og konsekvens for delområde

Trinn 1 av analysen handlar om fyrst å dela inn i delområde og skildra verdien. Vidare skal påverknad og konsekvens av dei ulike utbyggingsalternativa vurderast. Sjå metodeskildring i kap. 2.2.1.

### 5.1 Delområde

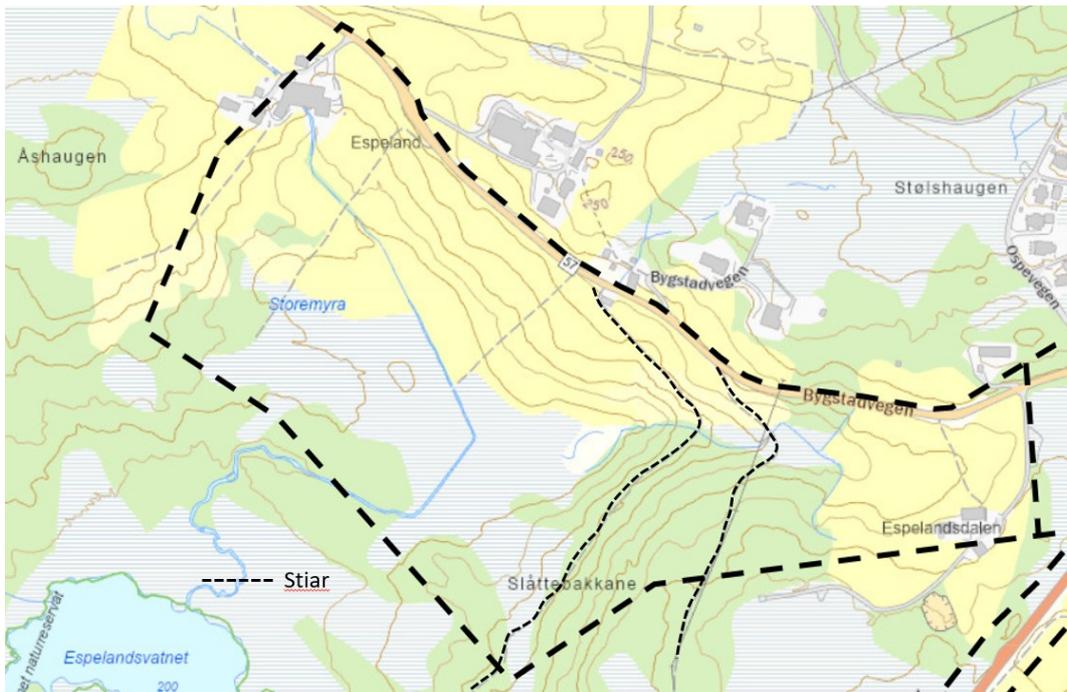
Denne analysen omfattar berre eitt delområde som omfattar området for massedeponi på Espeland.

#### 5.1.1 FBB-1 Espeland/Espelandsdalen.

Delområde FBB-1 Espeland/Espelandsdalen omfattar arealet innanfor reguleringsgrensene som er tenkt nytta som deponiområde for sprengsteinsmassar frå tunnelen. Oppfyllinga skal seinare bidra til betra arrondering av jordbruksarealet og dermed gjere det lettare for grunneigar å nytta areala samanlikna med dagens situasjon.

Området ligg i nærleiken av bustadsområdet Stølshaugen/Ospedalen og massetransport til området kan generere både auka støy og luftureining til bustadane. Det same gjeld og for de andre bustadane og fritidsbustadane som ligg i og i nærleiken av deponiområdet. I permanent situasjon etter utfyllinga, vil det vere same aktivitet i området som i dag (jordbruk). Det vil seie at det ikkje blir auka støy og luftureining i området etter at tiltaket står ferdig.

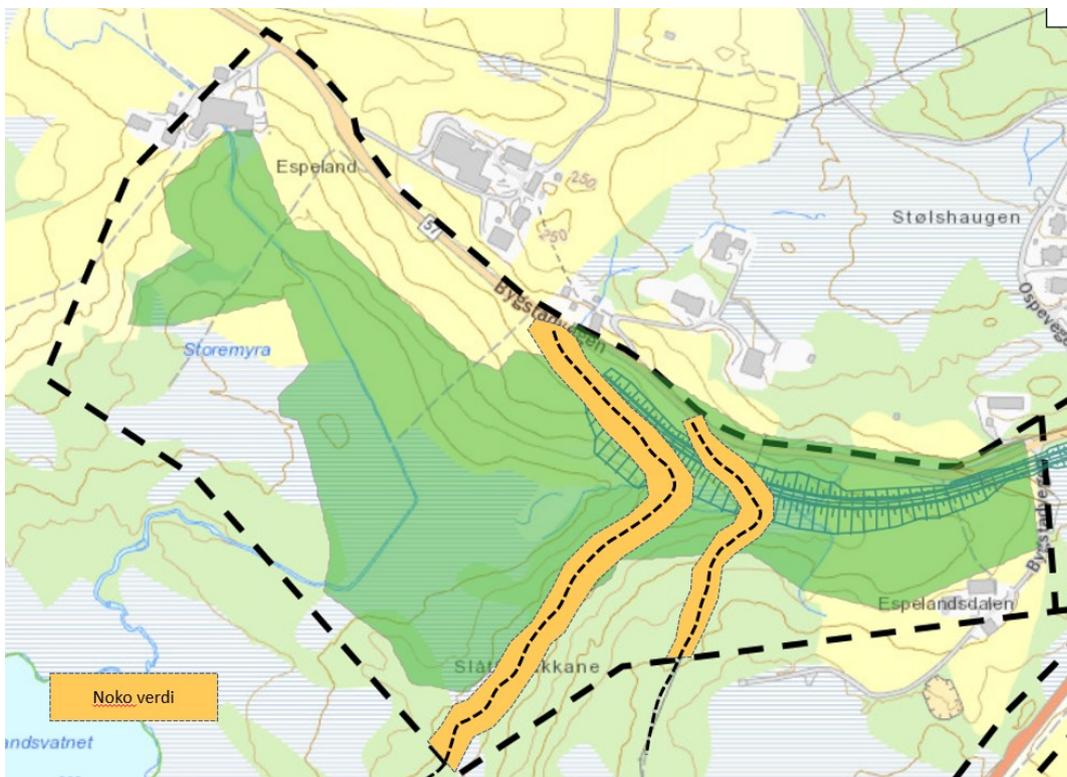
Det går to turstiar gjennom området. Desse blir råka av tiltaket medan oppfyllinga pågår og kan få noko endra plassering etter oppfyllinga.



Figur 5-1 FBB-1 Espeland/Espelandsdalen med stiar og plangrense (SVV 2022)

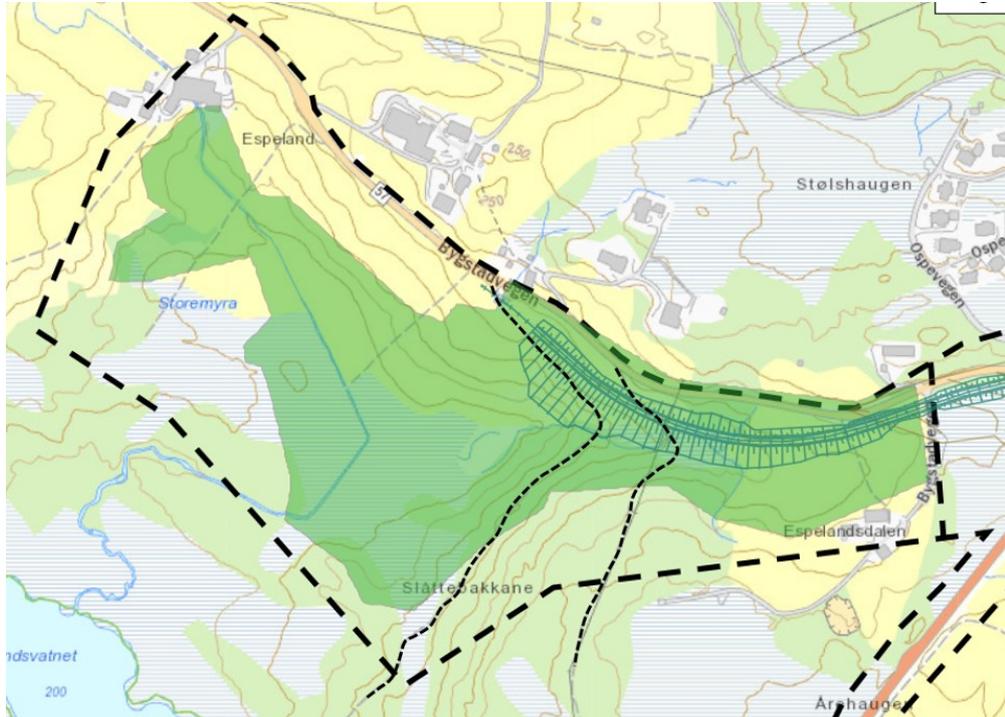
### 5.1.2 Verdikart

Figur 5-2 viser verdikart for tema Nærmiljø, by- og bygdeliv.



Figur 5-2. Verdikart for delområde FBB-1 Espeland/Espelandsdalen (SVV 2022).

Tabell 5-1: Vurdering av verdi, påverknad og konsekvens delområde FBB-1 Espeland/Espelandsdalen

Verdivurdering: Delområde FBB-1 Espeland/Espelandsdalen. Ferdsløkorridorar.							
Utan relevans	Noko verdi	Middels verdi	Stor verdi	Svært stor verdi			
▲							
<p><b>Kort skildring med grunngeving for verdi:</b>                      Området ligg i nærleiken av busetting og eit større friluftsområde. Det går to stiar gjennom området som blir råka av anleggsarbeidet. Desse stiane blir i hovudsak nytta av lokalbefolkninga og knyt saman lokale, kortare stiar. Dei blir dermed karakterisert med NOKO verdi.</p>							
Påverknad							
Utbyggingsalternativ	Betra	Lite endring	Noko redusert	Redusert	Sterkt redusert (Øydelagt)		
1	 <p><b>Grunngeving:</b>                      Området blir endra, og skogen som står der i dag, blir fjerna. Dette vil gje ei endra oppleving for dei som nyttar turstiane samanlikna med noverande situasjon. Funksjonen for friluftslivet vil bli retta opp når oppfyllinga er ferdig. Turstiane vil antakeleg vis gå i andre traséar enn dei gjer i dag, men funksjonen skal bli den same som før.</p>						
Konsekvens							
Utbyggingsalternativ	+++ / +++ +	+ / ++	0	-	--	---	----
1	▲						
Tiltaket vil i permanent situasjon få konsekvensgrad null (0) da stiganes funksjon blir retta opp igjen etter at området er fylt opp.							

## 6 Trinn 2: Konsekvens av alternativ

Trinn 2 av analysen handlar om konsekvensvurdering av temaet for heile utbyggingsalternativ. Sjå kap. 2.2.2. Utbyggingsalternativa som inngår i konsekvensutgreiinga er skildra i kap. 3.

### 6.1 Samanstilling av konsekvensar

Tabell 6-1 viser konsekvensar for dei ulike delområda – overført frå trinn 1 i analysen (kap. 5). Deretter er det gjeve ei samla vurdering av konsekvensar for kvart utbyggingsalternativ.

Tabell 6-1: Samanstilling av konsekvens for alle utbyggingsalternativa, tema Friluftsliv, by- og bygdeliv.

Delområde	Alt. 0	Alt. 1
Delområde FBB - 1 Espeland/Espelandsdalen	0	Ubetydeleg miljøskade (0)
Avvegning	0	Området blir endra, og skogen som står der i dag, blir fjerna. Dette vil gje ei endra oppleving for dei som nyttar turstiane samanlikna med noverande situasjon. Funksjonen for friluftslivet vil bli retta opp når oppfyllinga er ferdig. Turstiane vil antakeleg vis gå i andre traséar enn dei gjer i dag, men funksjonen skal bli den same som før.
<b>Samla vurdering</b>	<b>0</b>	<b>Ubetydeleg konsekvens (0)</b>
Rangering	1	2

### 6.2 Konsekvensar og skadereduserande tiltak i anleggsperioden

Stiane som går gjennom området, vil bli endra eller få redusert tilkomst mens oppfyllinga held på. For at bruken av stiane kan oppretthaldast sjølv om det er anleggsarbeid i området, kan man innføre nokre tiltak:

- Ha ein rekkefølgje for kva område av fyllinga som blir fylt først og sist slik at det er mogleg å leggje om stiane etter kvart som områda fyllast opp.
- Skilte godt gjennom området slik at det er lett å finne fram og sikkert å gå gjennom anleggsområdet.
- I enkelte fall kan det vere naudsynt å innføre kortare periodar med forbod mot ferdsel for å hindre ulykker.

### 6.3 Uvisse

Det er pr i dag usikkert kor mykje massar som er naudsynt å deponere i området. Det er sett eit maksimalt fyllingstak på 600 000 m<sup>3</sup>, og analysen er gjort ut frå dette anslaget.

Det er ikkje gjort ein detaljert analyse med tanke på kor stor bruken av stiane gjennom deponiområdet er i dag. Dette gjer like vel ikkje utslag for resultatet av analysen og dei tiltaka vi vel å gjere for å redusere dei negative konsekvensane.

## 7 Referansar

### 7.1 Skriftelege kjelder

Statens Vegvesen, 2011: Planprogram. E39 Storehaug – Moskog og kommunedelplan Trafikk  
Statens vegvesen, 2011: Silingsrapport E39 Langeland – Moskog  
Sweco, 2012: E39 Langeland–Moskog. Kommunedelplan. Delrapport nærmiljø og friluftsliv  
Statens vegvesen, 2021: Handbok V712 Konsekvensanalyser

### 7.2 Kjelder på internett

Fylkesatlas for Vestland (Sogn og Fjordane): <http://www.fylkesatlas.no/>

### 7.3 Munnlege kjelder

Møte med Sunnfjord kommune og grunneigarar.



Statens vegvesen  
Pb. 1010 Nordre Ål  
2605 Lillehammer

Tlf: (+47) 22 07 30 00

[firmapost@vegvesen.no](mailto:firmapost@vegvesen.no)

[vegvesen.no](http://vegvesen.no)

**Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag**