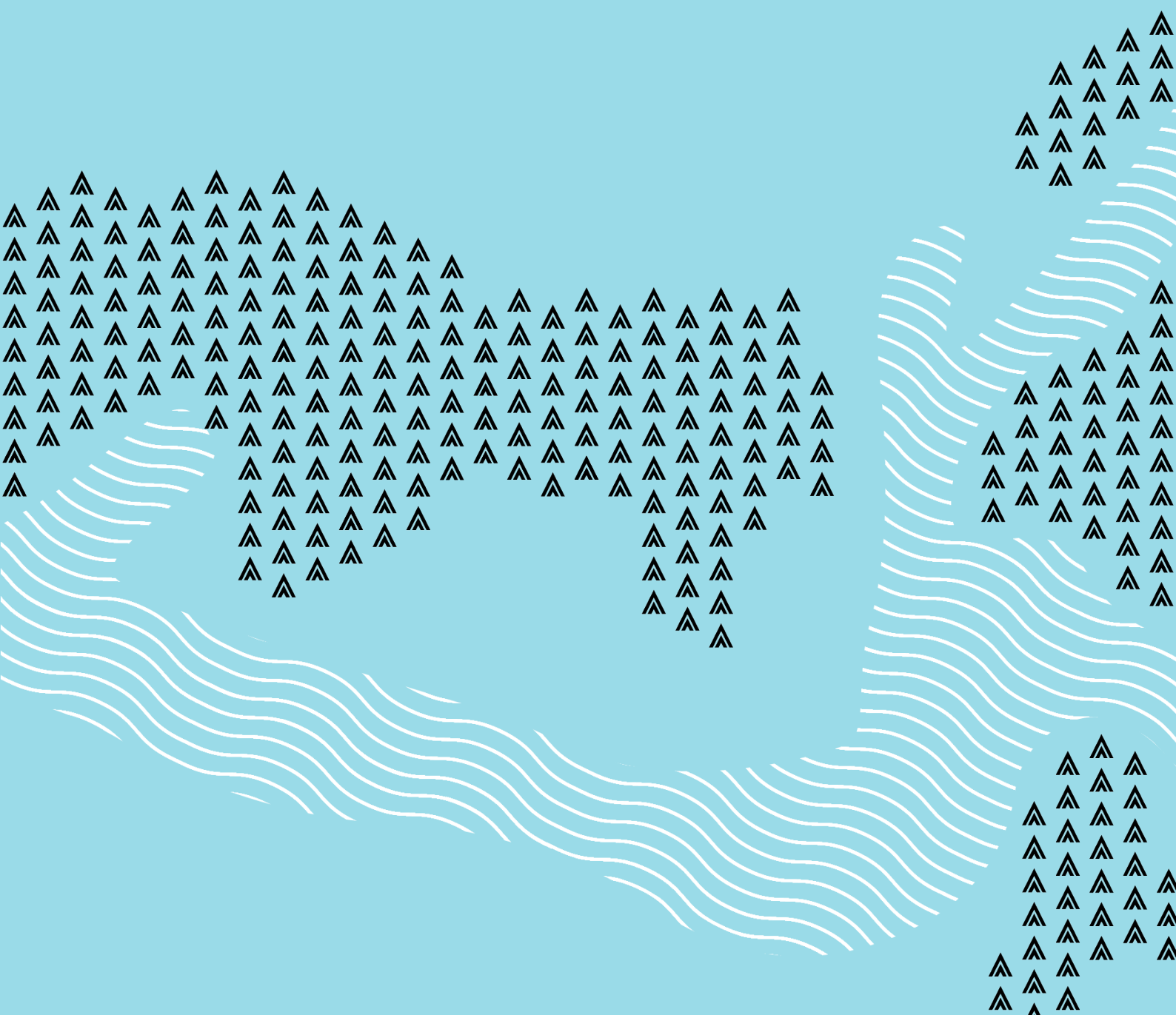




Værlandet ferjekai

Planinitiativ for samferdsleplanar

Dato: 17.03.2025

Innhald

Generelt om planinitiativet	3
1. Hovudinnhald	4
1.1 Bakgrunn for planinitiativet.....	4
1.2 Mål med prosjektet.....	4
1.3 Medverknad	5
1.4 Moglegheiter / traseval	5
2. Planområdet – dagens situasjon.....	6
2.1 Planavgrensing	6
2.2 Kort utgreiing av området	6
2.3 Eksisterande kartleggingar	8
2.4 Veg- og trafikkfaglege forhold	8
2.5 Eksisterande ferjekai	9
3. Forhald til overordna planar og retningslinjer.....	10
3.1 Nasjonal transportplan (NTP), regionale og lokale transportplanar og strategiar	10
3.2 Kommuneplanens areal- og samfunnsdel	11
4. Verknader av planinitiativet	12
4.1 Landskapsbilete	12
4.2 Fjernverknad	13
4.3 Auka trafikk og støy	14
4.4 Naturmangfald.....	14
4.4.1 Raudlista artar	14
4.4.2 Fremmedartar	15
4.5 Friluftsliv	16
4.6 Naturressursar	18
4.7 Geologi/geoteknikk	19
4.8 Kulturverdiar	20
4.9 Barn og unges interesser	22
4.10 Forhald for gåande, syklende og kollektivreisande	22
4.11 Trafikktryggleik	22
4.12 Samfunnstryggleik og risiko	22
5. Konsekvensutgreiing.....	22
6. Framdrift og prioritering	23
6.1 Planlagt framdrift for planarbeidet.....	23
7. Vedlegg.....	23

Generelt om planinitiativet

Dette dokumentet skal saman med aktuelle vedlegg utgjera nødvendig grunnlag for å halde oppstartsmøte for nye samferdsleplanar. Innsendt dokument er å sjå på som førespurnad om oppstartsmøte. Askvoll kommune kan krevje anna nødvendig informasjon før varsel om oppstart. Dette vert avklart i oppstartsmøtet.

Forslag til plannamn	Reguleringsplan for Fv. 5662 Værlandet ferjekai – nybygg
Område, gnr./bnr.	Værlandet ferjekai, 60/132, 60/165, 60/170, 60/3, 60/74, 60/73, 60/147, 60/132, 60/183, 60/181, 60/182, 60/20, 60/177, 60/18-19
Vegnamn	Fylkesveg 5662, Askvoll – Værlandet

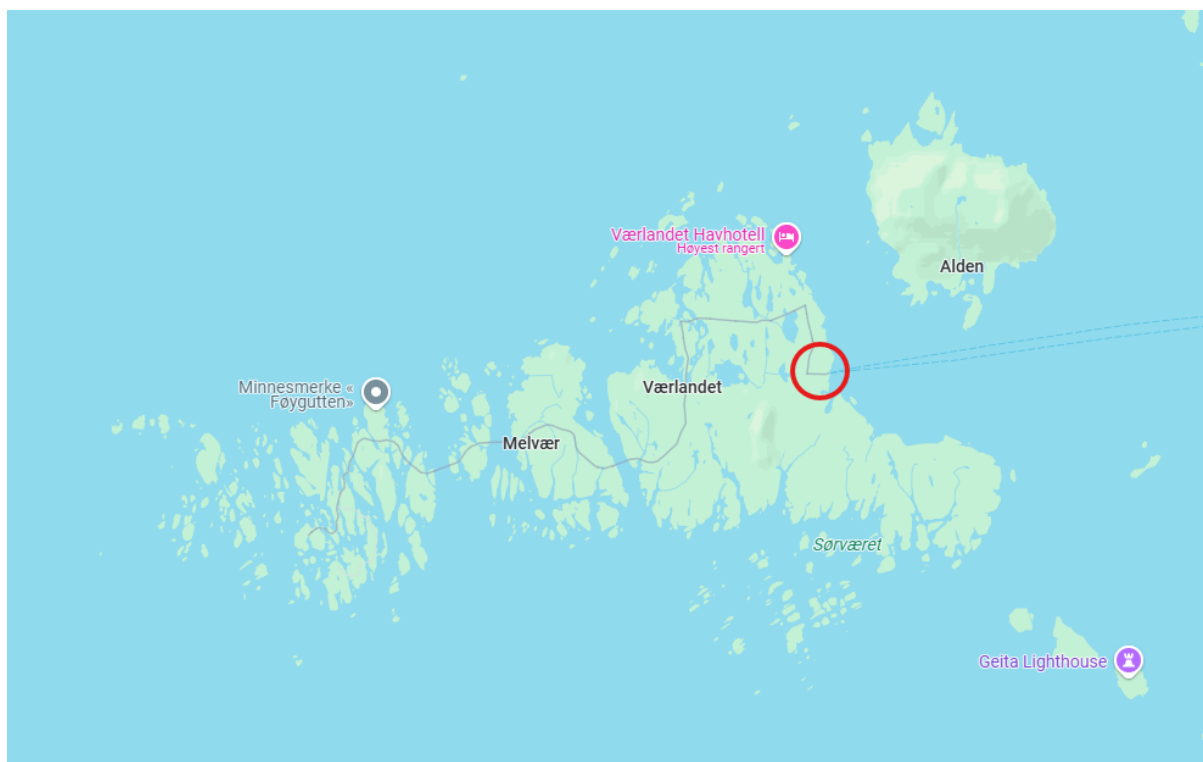
REV.	Dato	Skildring	Utarbeida av	Godkjent av
00	10.06.25	Fjerna firmanamn frå friluftskapittelet.	Ingrid L. Haugum	Stine Unneland

1. Hovudinnhald

1.1 Bakgrunn for planinitiativet

Vestland fylkeskommune skal utarbeide reguleringsplan for ny ferjekai på Værlandet. Eksisterande ferjekai er gamal og ein ynskjer å leggje til rette for ny ferjekai for elektrifisering av ferjer. Ein ynskjer i den samanheng å etablere liggjekai for ferjene på nattetid.

Det er ikkje gjennomført utgreiingar eller anna arbeid i forkant av planinitiativet.



Figur 1: Oversiktskart Værlandet. Planområdet er markert med raud sirkel. Kjelde: Google.com/maps

1.2 Mål med prosjektet

Samfunnsmål

FNs berekraftsmål 9.4 seier at ein innan 2030 skal oppgradera infrastruktur og omstille næringslivet til å bli meir berekraftig, med meir effektiv bruk av ressursar og meir utstrekt bruk av reine og miljøvenlege teknologiformer og industriprosessar, der alle land gjer ein innsats etter eiga evne og eigen kapasitet.

- I tråd med FN sitt berekraftsmål skal ein legge til rette for elektriske ferjer på Værlandet ferjekai
- Sikre god samfunnssikkerheit for Værlandet og omegn ved å ha sambandet Askvoll-Fure-Værlandet ope heile året
- Etablere liggjekai for ferjene på nattetid

- Leggje til rette for eksisterande næring på ferjekaien
- Sikre at alle har tilgang til trygg, tilgjengeleg og berekraftig transportsystem

Prosjektmål

Det overordna målet for planarbeidet, er å leggje til rette for ny ferjekai som er tilrettelagt for elektrifisering av ferjene i tillegg til at ferjene kan ligge til kai over natta.

1.3 Medverknad

Vestland fylkeskommune har som mål å ha god kommunikasjon og samarbeid med interessentar, råka grunneigarar og naboar, fagmynde, lag og organisasjonar, samt andre fagkunnige ved behov. Det skal i samarbeid med Askvoll kommune leggjast plan for medverknad.

1.4 Moglegheiter / traseval

Det er ikkje gjennomført utgreiingar eller anna arbeid i forkant av planinitiativet. Det skal gjennomførast eit forprosjekt/silingsrapport for å finne best mogleg løysing for ny plassering av den nye ferjekaien.

Værlandet har eit småokkupert landskap med lite vegetasjon, der store deler av øya består av kystlynghei. Planområdet ligger i eit jordbruks- og kystlandskap, og består av småkupert kystlynghei med enkelte hus og hytter. Øyriket Værlandet og Bulandet utgjør Noregs vestlegaste busette samfunn. Desse øyane er eit populært reisemål, ikkje berre for den vakre naturen, men òg for dei som likar sykling, padling, fiske og fotturar. Fiske og oppdrett er dei viktigaste næringsvegane, men reiseliv og eksport av naturstein (grønsteinsbreksje) spelar òg ei rolle.

<https://www.visitnorway.no/listings/v%C3%A6rlandet-og-bulandet/232576/>



Figur 3 Flyfoto av Værlandet ferjekai. Kjelde: fylkesatlas.no

Planområdet omfattar Værlandet ferjekai med fylkesveg 5662, ein daglegvarebutikk og nokre få hus og hytter. I kommuneplanen sin arealdel er ferjekai og oppstillingsplassane regulerte til hamn. Sørsida av fylkesvegen er regulert til LNRF-område (eksisterande), medan nordsida er regulert til LNFR-område (framtidig areal for spreidd bustad-, fritids- eller næringsbebygging). Hamneområdet er ikkje tilrettelagt for mjuke trafikantar, og arealet nede ved kaia er dårleg definert mellom kai, veg, tilkomst og parkering til butikken. Dette skapar utfordringar, særleg fordi butikken tilbyr sykkelutleige, noko som kan føre til farlege situasjonar.



Figur 4 Foto av Værlandet ferjekai. Kjelde: VLFK

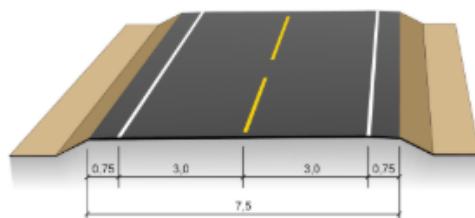
2.3 Eksisterende kartleggingar

Det er ikkje kjente gjennomførte kartleggingar innanfor føreslått planområde. Det er heller ingen overlappende eller tilgrensande planar, som har kartleggingar tilknytt fylkesvegen.

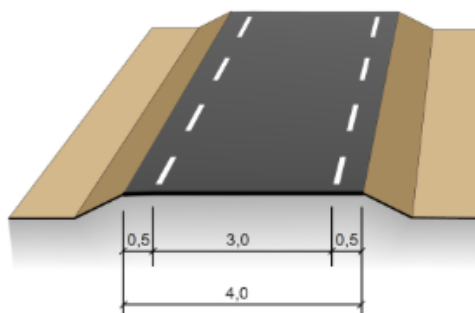
2.4 Veg- og trafikkfaglege forhold

Fylkesveg 5662 har ein fartsgrense på 80 km/t med ÅDT 200 (2023). Funksjonsklassen er D – Lokale samleveggar. Utifrå desse forutsetningane er vegen definert om vegklasse L1 veg utifrå N100. Dette gir to ulike tverrprofil: 2-feltsveg med 7,5 meter tverrprofil eller 1-feltsveg med 4 meter tverrprofil. Handboka viser til skiljet mellom 1-felts- og 2-feltsveg er ca. ÅDT på 500. 1-feltsvegar stillast skal krav til møteplassar. Kan kravet 3.4.1-1_1 viser til at 2-feltsvegar gjennom sårbart/kostbart terreng kan byggas etter tverrprofil på 6,5 meter brei veg.

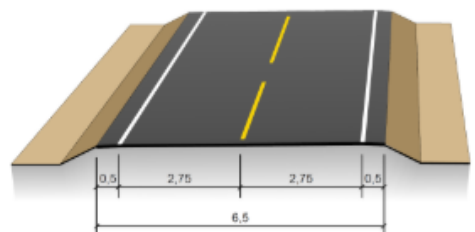
 Figur 3.3.4—1 — Tverrprofil Hø1, 2-feltsveg (mål i m).



 Figur 3.3.4—2 — Tverrprofil Hø1, 1-feltsveg (mål i m).



 Figur 3.3.4—3 — Minste tverrprofil ved gjennomgående utbedring (mål i m).



Figur 5: Vegklassar frå Statens vegvesen si handbok N100. Kjelde: Statens vegvesen

2.5 Eksisterande ferjekai

Eksisterande ferjekai er ikkje tilpassa dagens moderne ferjer. I forhold til ferja som opererar sambandet i dag, og truleg også framtidige ferjer, er ikkje krava som stilles i Statens vegvesens handbok N400 ivareteke med tilleggskaien som er der i dag med tanke på effektiv kailengde. Tilleggskai og fending er dessutan bygd for lavt i forhold til ferja som går der i dag, noko som kan vera problematisk med tanke på potensiell havnivåstigning og ekstremvær i framtida. Køyrebrua til ferjekaien er for smal, noko som kan føre til utfordringar når breie fartøy skal leggje til kai. Dette fører også til utfordringar med tanke på trafikkavvikling og trafikkssikkerheit. Det er tidlegare spelt inn frå dagens operatør at ferjekaien ligg noko værutsatt til, og at ein annleis vinkling mot land kan vera med på å gjera ferjeanløpa betre.

Sambandet skal elektrifiserast, noko som vil føre til arealmangel på kaien til å plassere elinfrastruktur til å lade framtidig fartøy. Det er ikkje plass nok på tilleggskaien i dag til å montere ladeinfrastruktur og fortsatt ivareta tilkomst for vedlikehaldsarbeid.

Tilstanden til eksisterande ferjekai er tilsynelatande god med tanke på alderen. Enkelte bjelkar i køyrebrua har begynt å ruste, men ikkje meir enn det som er forventa for ein bru i dette kystklimaet. Tilleggskai i betong har nokre rustutslag enkelte plassar, og har sporadiske områder med riss. Det er ikkje registrert store skadar ved førre hovudinspeksjon (2023).

3. Forhald til overordna planar og retningslinjer

3.1 Nasjonal transportplan (NTP), regionale og lokale transportplanar og strategiar

I ny NTP for perioden 2025-2036, er det overordna målet «et effektivt, miljøvennleg og trygt transportsystem i heile landet i 2050». Hovudmålsetjinga er nesten den same som i NTP for perioden 2022-2033, einaste forskjell er at «i heile landet» er lagt til i ny NTP. Dei fem hovudmåla som byggjer oppunder dette er også like i NTP for 2022-2033 og NTP for 2025-2026, og blant desse finn ein enklare reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet. Tiltak for å nå målsetjinga, nemnes mellom anna transportinfrastrukturen og tenestene i transportnettet skal være i stand til å ivareta transportfunksjoner under vanskelege værforhold og stå i mot påkjenningar frå klimaendringar.

Regional transportplan for Vestland i perioden 2022-2033 har som målsetjing at «Vestland skal ha eit trygt, effektivt og framtidsretta transportsystem som legg til rette for klima- og miljøvennleg mobilitet og berekraftig samfunnsutvikling».

Regionale planer og strategiar

Aktuelle regionale planar, strategiar og temaplanar for planarbeidet er:

- Utviklingsplan for Vestland 2020-2024
- Regional transportplan for Vestland 2022-2023
- Regional plan for klima 2022-2035
- Regional vassforvaltningsplan 2022-2027

Anna aktuelt lovverk/retningslinjer

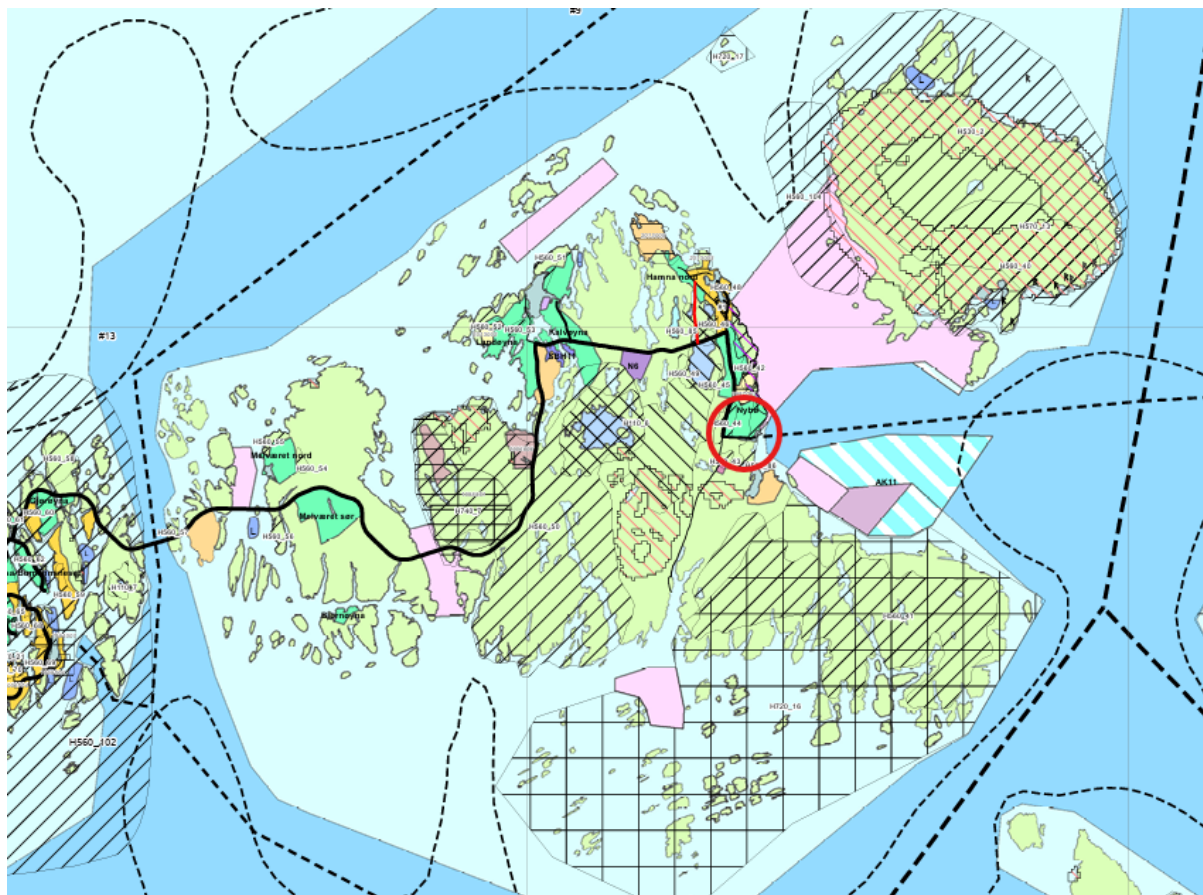
Aktuelt lovverk/retningslinjer som må følgjast ved planlegging og gjennomføring av prosjektet er mellom anna:

- Plan- og bygningslova
- Forureiningslova
- Kulturminnelova
- Vassressurslova
- Naturmangfaldlova
- Veglova
- Statlege planretningslinjer for strandsona

3.2 Kommuneplanens areal- og samfunnsdel

Kommuneplanens arealdel, 2014-2025

I kommuneplanens arealdel er planområdet avsett til havn, LNFR, LNFR areal for spredt bolig-, fritids- eller næringsbebyggelse, bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone, ferdsel og akvakultur.



Figur 6: Utsnitt frå KPA i Askvoll kommune, planområdet er markert med raud sirkel. Kjelde: Kommunekart.no

Kommuneplanens samfunnsdel, Askvoll mot 2035

Kommuneplanen sin samfunnsdel vart vedteken i sak 036/23, 14.06.2023.

Samfunnsplanen er kommunen sin overordna plan, og viktigaste styringsverktøy. Den skal peike ut kursen for utviklinga av Askvoll fram mot 2035.

Eit av måla i kommuneplanen er attraktivt næringsliv og god infrastruktur:

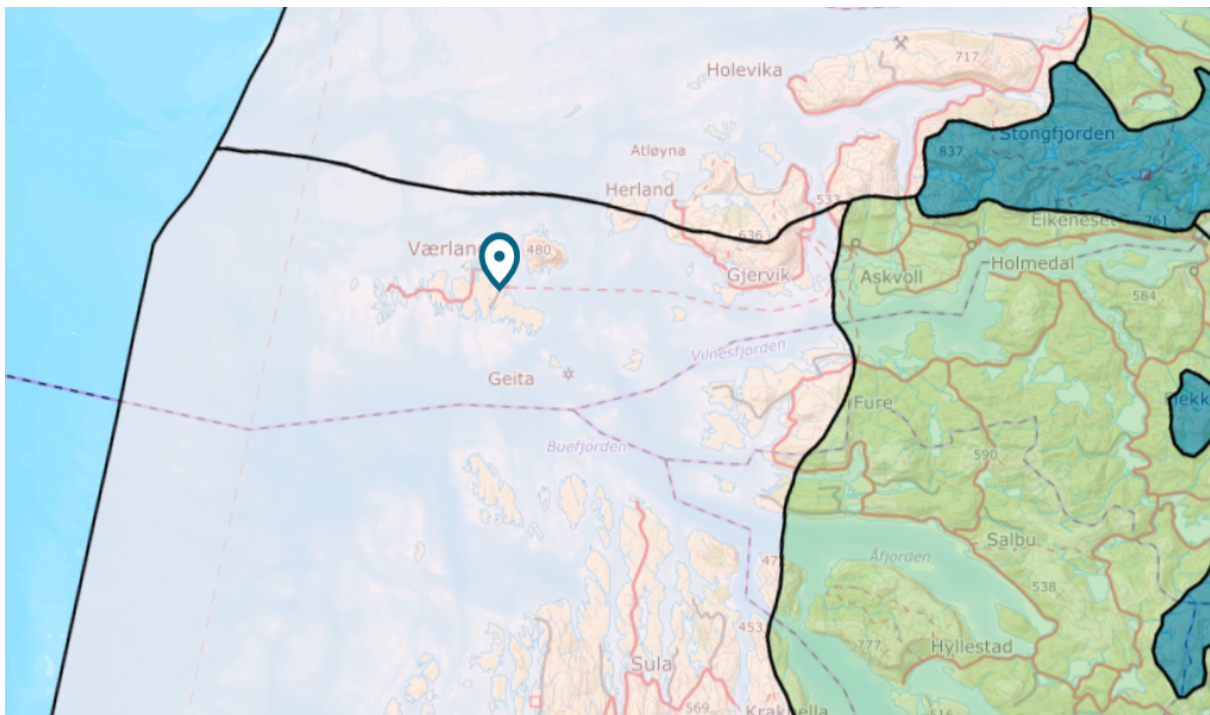
- Askvoll skal ha eit attraktivt næringsliv og god infrastruktur som støttar opp under næring og busetnad.

Det er ingen vedtekne kommunedelplanar eller reguleringsplanar i, eller i tilknytning til planområdet.

4. Verknader av planinitiativet

4.1 Landskapsbilete

Askvoll kommune ligg sørvest i gamle Sogn og Fjordane fylke, og inngår i landskapsregion 20 – Kystbygdene på Vestlandet (NIJOS-rapport 2/98). Regionen strekk seg frå Boknafjorden i sør til Romsdalsfjorden i nord. Hovudtrekket for regionen er eit småknudra landskapsrelieff prega av øyer, halvøyer og skjergard. Landskapsregionen er delt inn i meir avgrensa og nyanserte underregionar. Askvoll er ein del av underregionen; 20.4 Solund. Underregionen har eit vekslende landskap med ei rekke ulike landskapstrekk. Underregionen er difor delt opp i 72 ulike landskapsområde der avgrensinga følgjer den typiske landskapstypen for det enkelte området.



Figur 7: Oversikt landskapsregion 20 Kystbygdene på Vestlandet. Kjelde Kjelden.nibio.no

4.2 Fjernverknad

Tiltakets plassering på Værlandet vil ikkje gje fjernverknad på busetnad, toppar eller andre utsiktspunkt i området, utover dagens ferjekai si eksponering. Ferjekaien blir plassert i nærleiken av eksisterande ferjekai. Landskapsbildet og tiltakets påverknad/ending av landskapet, vil bli eit utgreiingstema i planen.



Figur 8: Foto av eksisterande situasjon på ferjekaiområdet. Kjelde: VLFK



Figur 9 Utsiktspåse mot Værlandet ferjekai. Kjelde: Fjord Norway

4.3 Auka trafikk og støy

Tiltaket inneber å etablere ei ny ferjekai i forbindelse med elektrifisering av eksisterande ferjetilbod.

Det er ikkje grunn til å tru at trafikk og støy i området vil auke med tiltaket. Eventuelle støyproblem vil handterast i tråd med gjeldande regelverk.

4.4 Naturmangfald

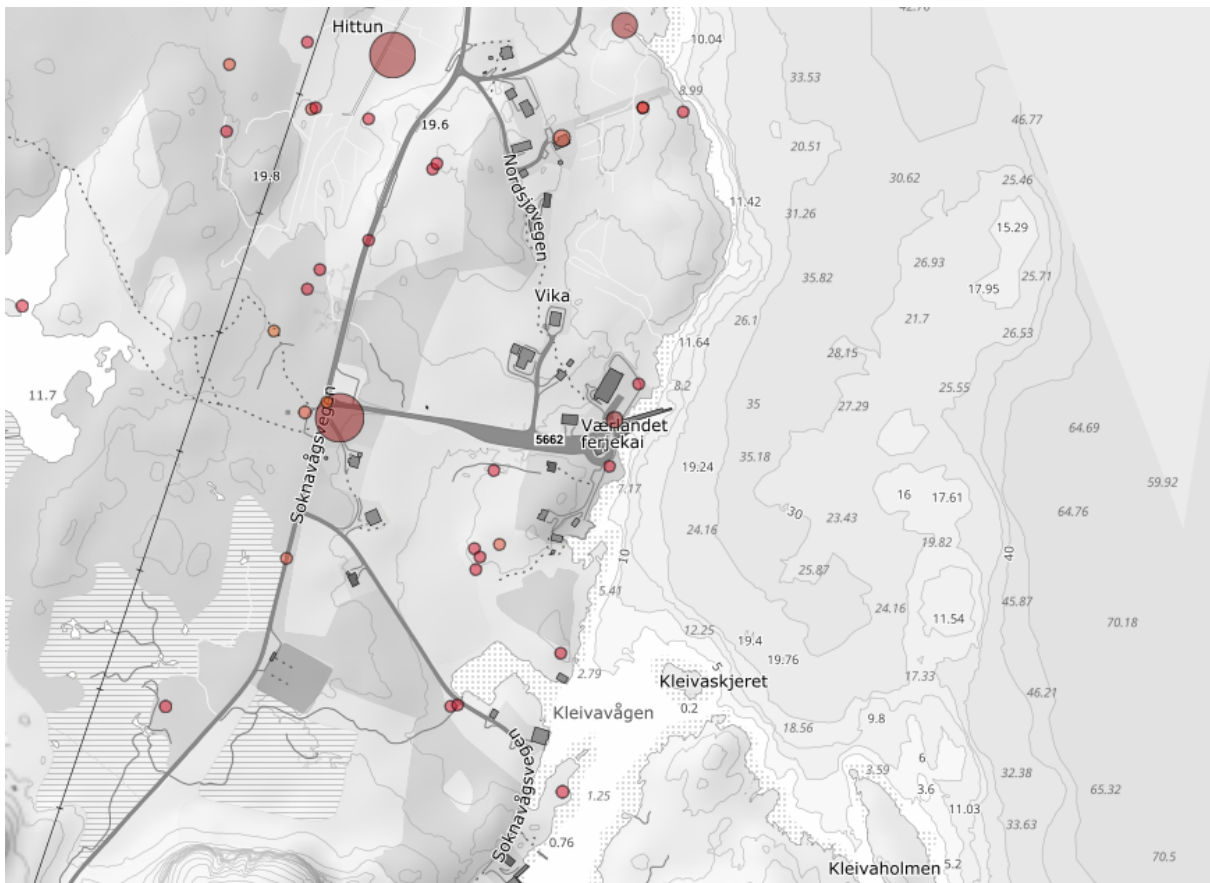
4.4.1 Raudlista artar

Det er registrert fleire viktige raudlista artar i kategoriane «Sterkt truga» (EN), «Kritisk truga» (CR), «Sårbar» (VU) og «Nær truga» (NT) innan planområdet. Det er registrert følgjande artar:

Kritisk truga (CR)	Sterkt truga (EN)	Sårbar (VU)	Nær truga (NT)
- Hettemåke - Vierspurv - Hauksanger - Vipe	- Kystblåstjerne - Krykkje - Storspove - Svartstrupe - Makrellterne - Myrhauk	- Fiskemåke - Tyvjo - Gråmåke - Grønnfink - Granmeis - Gulspurv - Hønsehauk - Båndkorsnebb - Svartand - Brushane - Dvergspurv - Jaktfalk - Vannrikse - Gulfovokssopp - Rødnende luftvokssopp	- Tyrkerdue - Gjøk - Rosenfink - Gråspurv - Stær - Rødstilk - Havelle - Tjeld - Storskarv - Dobbeltbekkasin - Konglebit - Purpurlyng

Det er registrert fleire viktige raudlista artar i kategoriane «Sterkt truga» (EN), «Sårbar» (VU) og «Nær truga» (NT) utanfor planområdet. Det er registrert følgjande artar:

Sterkt truga (EN)	Sårbar (VU)	Nær truga (NT)
Kystblåstjerne	- Sandsvale - Stjertand	- Purpurlyng - Rosenfink - Sanglerke - Stær - Tyrkerdue - Dobbeltbekkasin



Figur 10: Funn av truga artar i og rundt planområdet. Kjelde: Artsdatabanken.no

4.4.2 Fremmedartar

Det er registrert fleire fremmedartar innan planområdet i kategoriane: «Svært høy risiko» (SE), «Høy risiko» (HI) og «Potensiell høy risiko» (PH). Det er registrert følgjande artar:

Svært høy risiko (SE)	Høy risiko (HI)	Potensiell høy risiko (PH)
Sitkagran	Kanadagås	Perleevigblo
Filtarve		
Rynkerose		

Handtering av fremmedartane blir ein del av det vidare planarbeidet.



Figur 11: Funn av fremmedarter (markert med lilla og blå/lilla farge) i og rundt planområdet. Kjelde: Artsdatabanken.no

4.5 Friluftsliv

Værlandet byr på spektakulær natur og gode høve for friluftsliv. Området er lett tilgjengeleg med ferje frå Askvoll eller Fure, og bruforbindelsen til Bulandet gjer det enkelt å utforske øyane til fots eller på sykkel. Øygruppa består av rundt 365 øyer, holmar og skjer og representerer eit unikt kystlandskap.

For turgåarar er Nordsjøløypa godt tilrettelagt og går gjennom variert landskap, medan turen opp til Høgkletten (163 moh.) gir panoramautsikt over skjergarden, Figur 12. Sykkelruta mellom Værlandet og Bulandet tek deg over seks bruer og 5 240 meter veg gjennom kystlandskapet. Det er mogleg å leige sykkel ved daglegvarebutikken som ligger rett ved ferjekaia på Værlandet.

Øygruppa er også kjende for sitt rike marineliv, noko som gjer området attraktivt for rekreasjonsfiske. Dei mange øyane, holmane og skjerma farvatna legg til rette for fiske etter ulike artar, både frå land og båt. Det er fleire gjestehamner tilbyr fasilitetar for fritidsbåtar, noko som gjer det enkelt for tilreisande å nytte seg av dei gode fiskemoglegheitene i området. Området har òg gode tilhøve for kajakkpadling, med skjerma farvatn og eit rikt fugleliv.



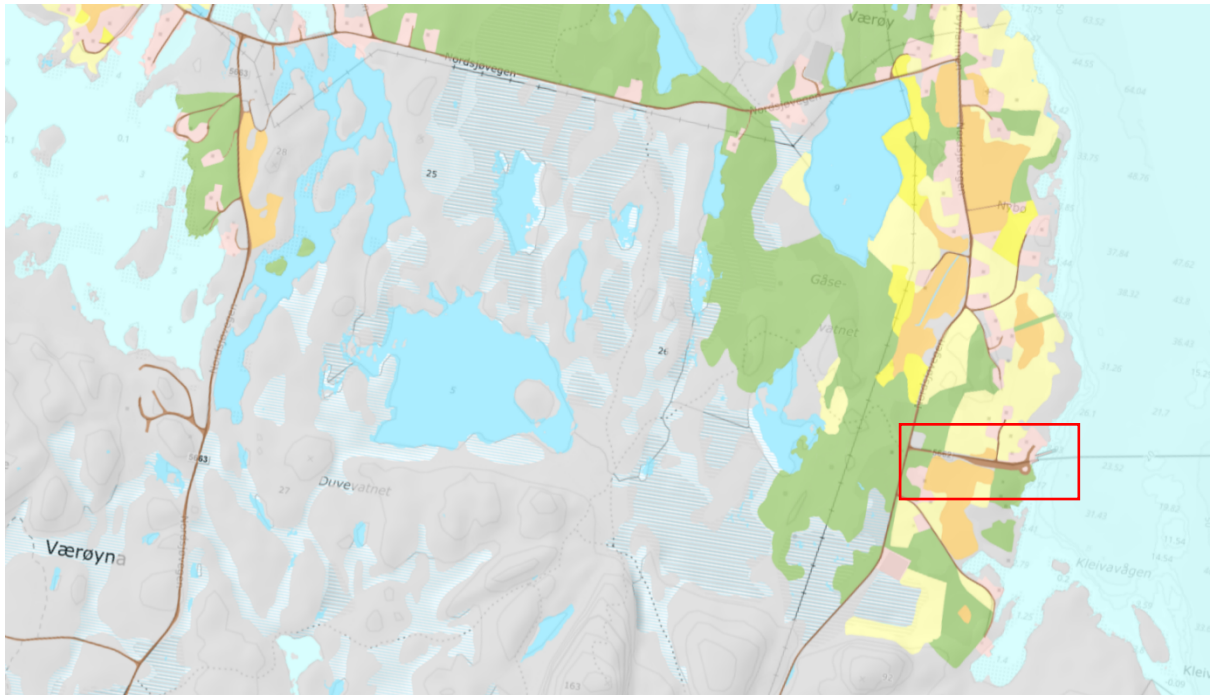
Figur 12 Utsikt frå Kletten 163 moh., mot Værlandet Ferjekai. Kjelde VisitNorway.no/Visit Fjordkysten og Sunnfjord

<https://destinasjonvest.no/praktisk-informasjon/>

<https://www.visitnorway.no/listings/v%C3%A6rlandet-og-bulandet/232576/>

4.6 Naturressursar

Området kring Værlandet ferjekai har ein konsentrasjon av jordbruksareal samanlikna med resten av øya (Figur 132). Desse areala er hovudsakleg lokalisert i tilknyting til ferjekaia og nærliggjande eigedomar, noko som gjer området til eit kjerneområde for jordbruk på Værlandet. Ifølgje AR5-kartlegginga omfattar dette både fulldyrka mark, overflatedyrka mark og skogsområde. Tiltaket vil i hovudsak råka eksisterande areal for samferdsel og bebyggdareal og minimalt på landbruksareal. Grunnen for at varslingsgrensa omfattar større areal med skog, overflatedyrka jord og fulldyrka jord er for å sikre store nok områder til midlertidig rigg- og anleggsområde.

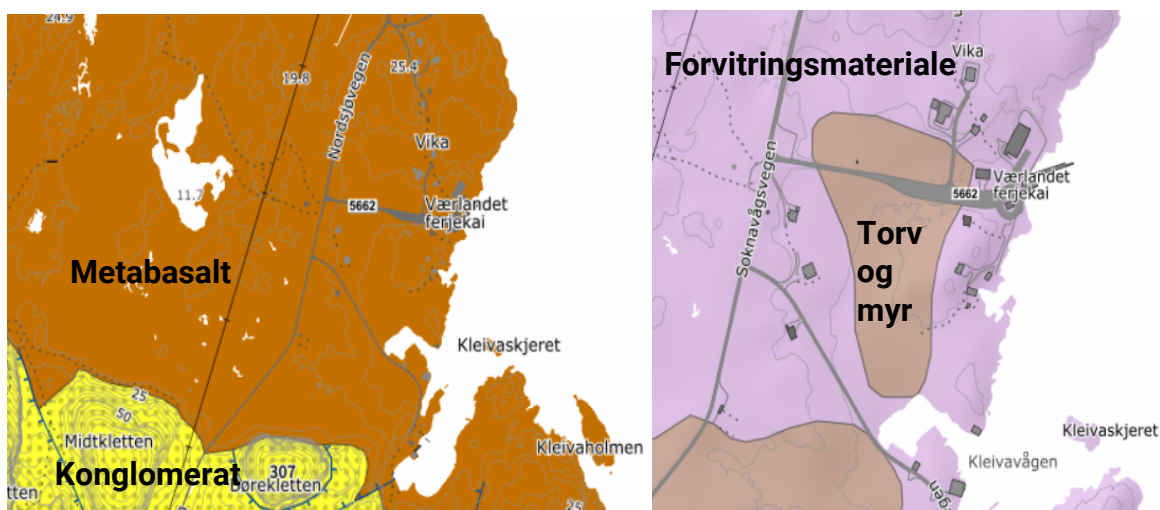


Figur 13 AR5 kart over Værøyna, raud firkant over Værlandet ferjekai. Kjelde: Naturbase.no

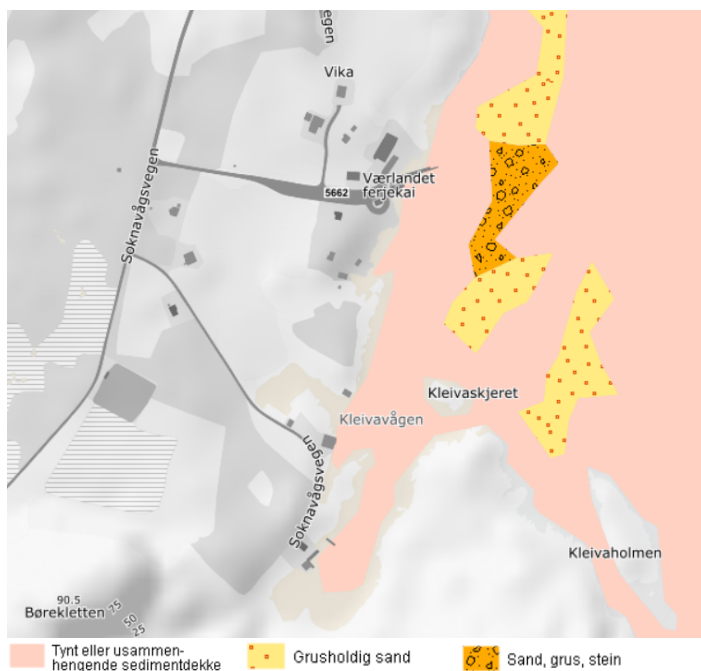
4.7 Geologi/geoteknikk

Berggrunnen i området ved Værlandet ferjekai består hovudsakleg av metabasalt frå den kaledonske fjellkjedefoldinga (NGU). Lausmassedekket er for det meste tynt eller usamanhengande, dominert av forvittringsmateriale over berggrunnen, med enkelte område med torv og myr som kan skape utfordringar knytt til setningar ved utbygging. Den marine kartlegginga til NGU viser i hovudsak eit tynt eller usamanhengande sedimentdekke over berggrunnen, men mindre område med grushaldig sand.

Grunnforholda bør vurderast nærare i planleggingsfasen, då det enno ikkje er utført grunnboringar i området. Geotekniske tiltak vil vere naudsynte når plasseringa av ny ferjekai og eventuelle endringar i dagens vegtrase er fastsett i silinga. Det vil arbeidast for å minimere terrenginngrepa i reguleringsplanen, og korrekt fagkompetanse vil nyttast til geoteknisk vurderingar og planlegging av eventuelle konstruksjonar og andre inngrep.



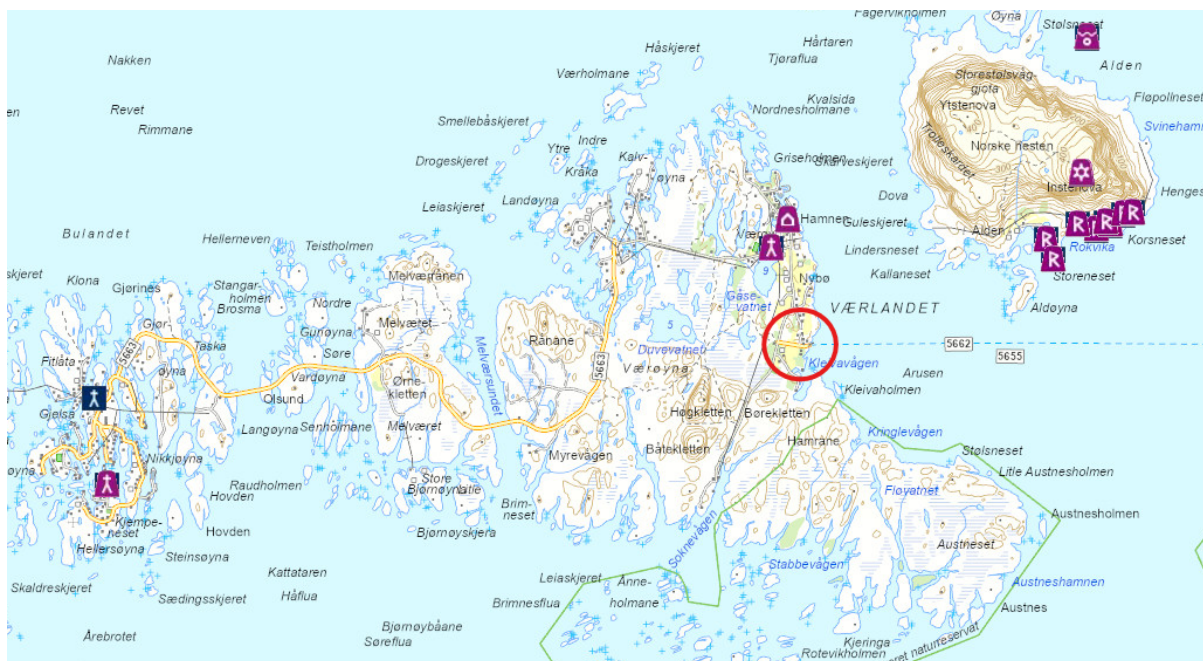
Figur 14 Berggrunns- og lausmassekart frå NGU



Figur 15 Marinegeologikart frå NGU

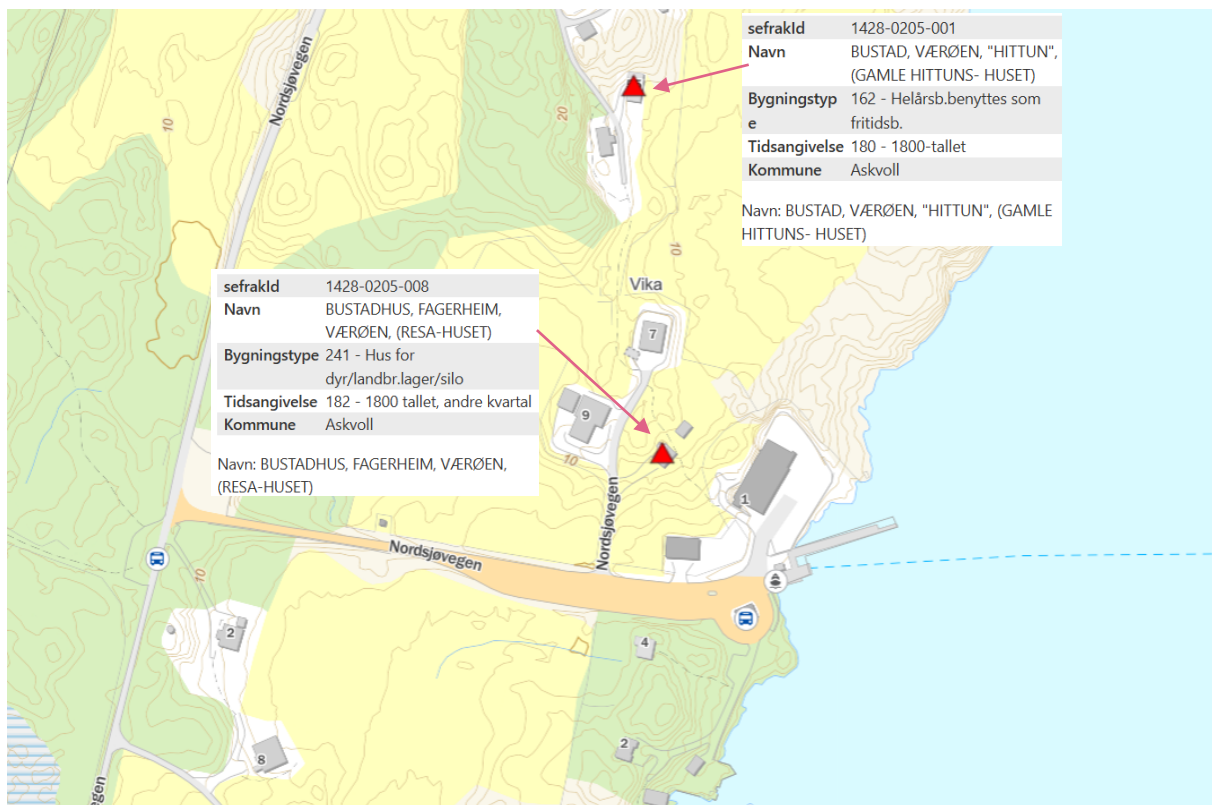
4.8 Kulturverdiar

Det er ikkje registrert kjende kulturminne i planområdet, men det er registrerte kulturminne i nærleiken. Sjå oversiktskart med kulturminne i 5. Det er to Kulturminne litt nord for planområdet, men desse vil ikkje verta påverka av tiltaket. Det er to bygningar, det eine er Værlandet Kapell (ikkje vernestatus) og det andre er ei sjøbu museum som er kommunalt listeført.



Figur 16: Oversiktskart over registrerte kulturminne i området. Planområdet er markert med raud sirkel.
Kjelde: fylkesatlas.no

Det er to SEFRAK-registreringar i nærleiken til ferjekaien, der begge er registrert med raud trekant som vil seia at de er meldepliktig i hht. Kulturminnelovens §25. Det er kun eitt av bygga som er innanfor planområdet, det er Resa-huset (sefrak-ID 1428-0205-008) Sjå Figur 17. Huset vil ikkje verta påverka av tiltaket.

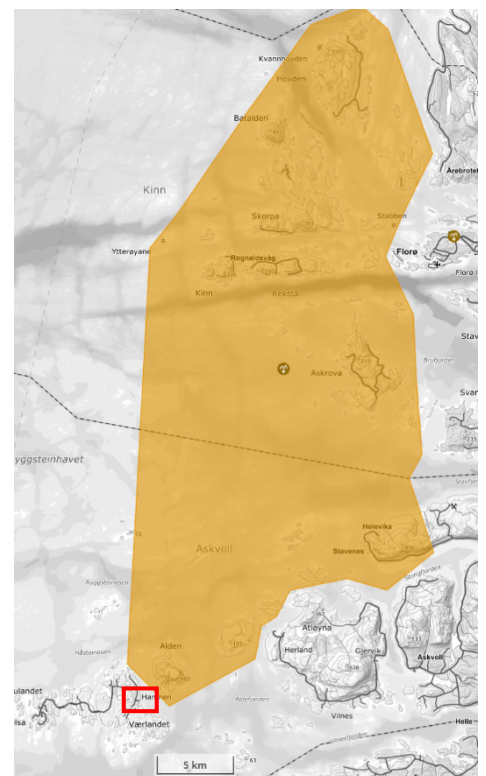
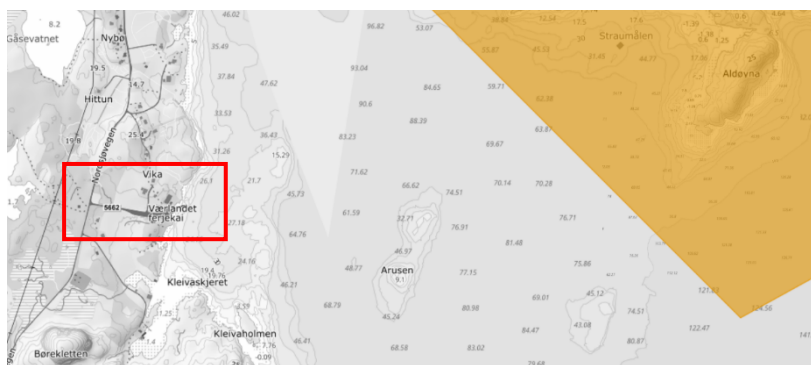


Figur 17 Oversikt på SEFRAK-registrerte bygningar med informasjon om bygga. Kjelde: Naturbase.no

Planområdet grenser til eit større kulturmiljø som heiter «Den ytre skipsleia med fjelløyene». Den ytre skipsleia er eit kulturhistorisk landskap av nasjonal interesse.

Dei nasjonale interessene i KULA-landskapet Den ytre skipsleia med fjelløyene i Askvoll og Kinn kommunar er knytt til øyene som seglingsmerke. KULA er ikkje formelt vern eller freding, men eit kunnskapsgrunnlag, som gjer oversikt over landskap det knyter seg nasjonale kulturminneinteresser til.

<https://www.vestlandfylke.no/nyheitsarkiv/2024/kva-har-stadlandet-aurlandsdalen-og-gulatinget-felles/>



Figur 18 Oversiktskart for kulturmiljø. Oransje flate viser kulturmiljøet "Den ytre skipsleia med fjelløyene i Askvoll og Kinn kommunar". Kjelde: Geonorge/Riksantikvaren.

4.9 Barn og unges interesser

Det ligg 2 busetnader og 1 fritidsbustad innanfor planområdet, dette er gnr./bnr. 60/170 (våningshus) og gnr./bnr. 60/73 og gnr./bnr. 60/74 (fritidsbustad). Det er ikkje funne spor av barns leik innan planområdet.

4.10 Forhald for gåande, syklande og kollektivreisande

Eksisterande fylkesveg er smal, og difor ikkje tilrettelagt for gåande/syklande.

Utbetring av eksisterande veg og kollektivhaldeplass på kaiområdet vil bli sett på som en del av forprosjektet. Det kan eventuelt betre moglegheit for sikker framkomst for gåande/syklande. Kollektivdekninga i området er mynta på båt og buss.

4.11 Trafikktryggleik

I planarbeidet vert trafikktryggleik et tema.

Det blir ikkje tilrettelagt for eget fortau/sykkelveg langs Nordsjøvegen i planen, men utvida brede på dagens veg vil betre tryggleiken for lokale brukare i området.

Universell utforming vil vera ein raud tråd gjennom planarbeidet.

4.12 Samfunnstryggleik og risiko

Det vert utarbeid eigen ROS-analyse i tråd med plan- og bygningslova.

Me ser ikkje trong for klimagassberekning i dette planprosjektet for oppstart. Eventuell føring for byggefasen vert vurdert som krav i føresegner. Det vert utarbeida og gjennomført klimavurderingar for prosjektet i høve til krav i VLFK og Askvoll kommune. Dette inneber klimagassberekningar og rapport, samt vurdering av utsleppsreducerande tiltak.

5. Konsekvensutgreiing

Sjå eige vedlegg med gjennomgang av forskrift om konsekvensutgreiing.

6. Framdrift og prioritering

6.1 Planlagt framdrift for planarbeidet

Aktivitet	Tid
Oppstartsmøte	Mars 2025
Varsel om oppstart av planarbeid	Mars / April 2025
Høyring og offentlig ettersyn av planforslag (1. gongs handsaming)	Februar 2026
Overføring til kommunal handsaming (2. gongs handsaming)	November 2026
Vedtak	Desember 2026 / Januar 2027

7. Vedlegg