

AREALPLAN-ID: 2025001  
ASKVOLL KOMMUNE

Avdeling for Infrastruktur og veg  
Dato: 02.07.2026  
Saksnr. utval 073/26  
JournalpostID: 26/9171

# Fv. 5662 Værlandet

## ferjekai

Detaljregulering



## Innhald i planen

Detaljreguleringa består av følgjande dokument, med tilhøyrande faglege utgreiingar og vedlegg.

### Plandokumenta:

2025001\_Planskildring\_Værlandet\_020726  
2025001\_Føresegn\_020726  
2025001\_Plankart\_Værlandet\_020726  
2025001\_ROS-analyse\_Værlandet\_250626

### Tekniske teikningar:

Teikningar i samla i eige teikningshefte – oppdatert 26.06.2026

#### **Veg**

C001 Plan og profil - Nordsjøvegen  
C002 Plan og profil - Oppstillingsfelt  
C002-1 Plan og profil - Ferje og kryss  
D001 - Plan og profil - sideveggar  
E001 - Høgde- og koteplan  
E002 - Stadstilpassa kantstopp  
F001 - Normalprofil og overbygning

#### **Illustrasjonar**

O001\_Situasjonsplan\_Værlandet  
O002\_Illustrasjonsplan\_Værlandet

#### **VA**

GH101 - VA-rammeplan tiltaksområde  
GH102 - VA-rammeplan planområde

### Vedlegg:

2025001\_Bølgjer\_overskylling\_Værlandet\_180226  
2025001\_Ingeniørgeologisk\_Værlandet\_120226  
2025001\_Klimagassberekning\_Værlandet\_090326  
2025001\_KU\_Vassmiljø\_Naturmangfald\_Værlandet\_230626  
2025001\_Kulturmiljø\_Værlandet\_270226  
2025001\_Maritime\_vurderingar\_Værlandet\_170226  
2025001\_Områdestabilitetsvurdering\_Værlandet\_040326  
2025001\_Trafikk\_mobilitetsanalyse\_Værlandet\_250226  
2025001\_Støyfagleg\_utgreiing\_Værlandet\_270226  
2025001\_VA-rammeplan\_Værlandet\_260626

## Forord

Vestland fylkeskommune starta i 2025 arbeidet med detaljregulering for Værlandet ferjekai i samarbeid med Askvoll kommune. Planen skal sikre ei framtidsretta, trygg og driftssikker ferjeløysing som kan møte framtidige krav til elektrifisering og legge til rette for eit robust transportsamband for Værlandet og Bulandet. Planområdet omfattar dagens kaiområde og tilhøyrande areal på land.

# Innhald i planskildring

1. Samandrag.....	3	5.9 Veg og trafikk.....	15
2. Innleiing.....	3	5.10 Teknisk infrastruktur.....	17
3. Bakgrunn og føringar.....	3	5.11 Barn og unge.....	17
3.1 Lokalisering av planområde.....	3	6. Omtale av planløysinga.....	18
3.2 Bakgrunn for regulering.....	4	6.1 Planlagt arealbruk.....	18
3.3 Silingsrapport.....	4	6.2 Kaikonstruksjon.....	19
3.4 Vurdering av krav om konsekvensutgreiing.....	5	6.3 Vegløysing.....	20
4. Planstatus og nasjonale føringar.....	6	6.4 Trafikkutvikling, kaiområdet og fartsgrensa.....	22
4.1 Overordna planar.....	6	6.5 Trafikk- og mobilitetsanalyse.....	23
4.2 Gjeldande planar.....	6	6.4.1 Plassering av ny haldeplass, ventebu og pendlarparkering.....	23
4.3 Tilgrensande reguleringsplanar.....	7	6.4.2 Mjuka trafikantar.....	23
4.4 Statlege føringar.....	8	6.4.3 Kollektivtrafikk.....	23
5. Dagens situasjon.....	8	6.4.4 Trafikale tilhøve på ferjekaia.....	23
5.1 Dagens arealbruk.....	8	6.4.5 Parkering og teknisk infrastruktur.....	24
5.2 Landskapsbilde.....	10	6.6 Tekniske føresetnadar og konstruksjonar.....	24
5.3 Friluftsliv/by- og bygdlev.....	10	6.7 Universell utforming.....	24
5.4 Naturmangfald.....	11	6.8 Utbyggingsformål.....	25
5.5 Kulturverdiar.....	13	6.8.1 Byggegrenser, planeringshøgder og utnyttingsgrad.....	25
5.6 Naturressursar.....	13	6.8.2 Fritidsbustad (FB).....	26
5.7 Topografi og grunnforhold.....	14	6.8.3 Næringsformål (NÆ).....	26
5.7.1 Forureina grunn.....	15	6.8.4 Kombinert forretning og kontor (F/K).....	26
5.8 Maritime- og marine forhold.....	15	6.9 Landskapstilpassing.....	26
5.8.1 Maritime forhold.....	15	6.10 Riggområde.....	27
5.8.2 Marine forhold.....	15	6.11 Massebalanse.....	27
		6.12 Fråvik frå vegnormalane.....	28
		6.13 Omklassifisering veg.....	28
		6.14 Vatn og avløp.....	28
		6.15 Omsynssoner, faresoner og bandleggingssoner.....	28

6.15.1	Frisiktsoner (H140).....	29	9.2	Utbyggingsrekkefølge .....	34
6.15.2	Faresone stormflo (H320).....	29	9.3	Trafikkavvikling i anleggsperioden.....	35
6.15.3	Faresone brann- og eksplosjonsfare (H350).....	29	9.4	Miljøoppfølgingsplan (MOP) for regulerings- og byggefasen.....	35
6.15.4	Faresone høgspektanlegg (H370) .....	29	10.	Planprosess og medverknad .....	35
6.15.5	Bandleggingssone etter kulturminnelova (H730) .....	29	10.1	Medverknadsprosess.....	35
6.16	Føresegnområder.....	29	10.2	Varsel om oppstart evt. Planprogram.....	35
7.	Verknadar av planforslaget .....	29	11.	Handsaming av innkomne merknadar.....	35
7.1	Framkomst og tryggleik .....	29	11.1	Merknadar til oppstart av planarbeid.....	35
7.1.1	Trafikk- og mobilitet .....	29	12.	Vedlegg.....	36
7.2	Naboar og grunnerverv .....	30	12.1	Vurdering av krav til konsekvensutgreiing (KU).....	36
7.3	Byggegrenser, planeringshøgder og utnyttingsgrad.....	30			
7.4	Landskapsbilde .....	30			
7.5	Friluftsliv og bygdelig .....	30			
7.6	Naturmangfald.....	31			
7.7	Kulturmiljø.....	31			
7.8	Naturressursar.....	32			
7.9	Støy og luftforureining .....	32			
7.9.1	Støy .....	32			
7.9.2	Luftforureining.....	32			
7.9.3	Forureining på land og i sjø.....	33			
7.10	Barn og unge.....	33			
7.11	Samla vurdering av verknader.....	33			
7.12	Samla vurdering i høve overordna planar.....	33			
8.	Risiko, sårbarheit og sikkerheit (ROS) .....	33			
8.1	Tiltaksskjema for reguleringsplan.....	34			
9.	Gjennomføring av tiltaka i planen .....	34			
9.1	Framdrift og finansiering .....	34			

## 1. Samandrag

Detaljregulering for Værlandet ferjekai legg til rette for ei framtidretta, trygg og driftssikker ferjeløysing som skal møte både dagens behov og kommande krav til elektrifisering av sambandet Askvoll–Fure–Værlandet. Dagens kai frå 1989 har hatt avgrensingar knytt til teknisk standard, vêrutsett lokalisering, utilstrekkeleg fending og for låg tilpassing til moderne ferjemateriell. Ho har heller ikkje hatt kapasitet eller utforming som tilfredsstiller krava for hybrid drift. Planarbeidet har difor hatt som mål å etablere ei ny kai som sikrar gode tilleggingsforhold, stabil drift og effektiv energibruk gjennom heile året.

Som grunnlag for reguleringsplanen er det gjennomført vurderingar av naturmiljø, landskap, trafikktryggleik, grunnforhold og tekniske løysingar. Silingsarbeidet vurderte fire alternative plasseringar og orienteringar av ny ferjekai. Desse vart vurdert etter investeringskostnad, anleggsfase, påverknad på naturmangfald, inngrep i strandsona, driftsmessig kvalitet og konsekvensar for nærliggande eigedomar. Etter ei samla fagleg vurdering vart alternativ 4 vald som planlagt løysing. Dette alternativet gir dei beste tilleggingsforholda ved både sørlege og nordlege vindar, reduserer energibruk ved manøvrering, har avgrensa miljøinngrep og kan realiserast utan større avbrot i ferjedrifta. Løysinga krev berre moderate pelar, har gode djupneforhold og inneber ein anleggsfase som kan gjennomførast i trinn samtidig som eksisterande kai opprettheld drifta.

Planen er utforma for eit mellomstort samband. Den nye kaia får moderne brubås, tilleggingskai og tilrettelagt landareal for trygg og effektiv avvikling av køyretøy, gåande og syklende. Universell utforming er integrert i heile landarealet, og publikumsfunksjonar som ventebu, busshaldeplass og tilkomst til daglegvarebutikk er samla og oppgraderte. Naturfaglege vurderingar er integrerte i løysinga, og planarbeidet har sikra at natur av verdi ikkje vert råka av tiltaket. Det er i tillegg lagt føringar for avbøtande tiltak i anleggsperioden for å sikre kontrollert handtering av framande artar, minimal påverknad på sjøbotn og vassmiljø, og tilpassing til gyte og hekkeperiodar.

Den endelege planen vil gi ei robust og framtidretta ferjeløysing som styrkjer tryggleik, reduserer sårbarheit for vêr, og legg til rette for grøn mobilitet og lågutsleppstransport. Løysinga vil bidra til å oppretthalde gode bu- og arbeidsvilkår for lokalsamfunnet, styrkje reiselivet i Værlandet–Bulandet og sikre ein stabil og effektiv transportkorridor i mange år framover.

## 2. Innleiing

Med heimel i plan- og bygningslova § 12-1 har Vestland fylkeskommune, i samarbeid med Askvoll kommune, utarbeidd detaljreguleringsplan for Værlandet ferjekai. Planarbeidet er initiert som del av ei større satsing på elektrifisering av ferjesamband i fylket, og skal legge til rette for ny ferjekai på Værlandet.

Vestland fylkeskommune, ved avdeling for infrastruktur og veg, har ansvar for ferjekaiar i fylket og er oppdragsleiar for planarbeidet.

MF Nordfjord drifrar ferjeruta Askvoll-Fure-Værlandet, som kryssar Granesundet, Vilnesfjorden og Aldefjorden nordvest i Vestland fylke. Sambandet har fem daglege avgangar frå Askvoll og tilsvarende anløp til Værlandet. I tråd med nasjonale og regionale mål om utsleppskutt og grøn omstilling, skal sambandet elektrifiserast og driftast med nytt moderne fartøy.

Føremålet med planarbeidet er å leggje til rette for ei ny ferjekai på Værlandet, samt infrastruktur på land knytt til ferjekai og eksisterande daglegvare. Den nye kaia skal erstatte dagens kai, som har stort behov for oppgradering og ikkje er tilrettelagd for elektrifisering. Ny ferjekai vil etablerast som eit mellomstort samband, til forskjell frå dagens småsamband. Ein sentral del av planarbeidet har vore å betre innseglingstilhøva, då vêr og havstraumar

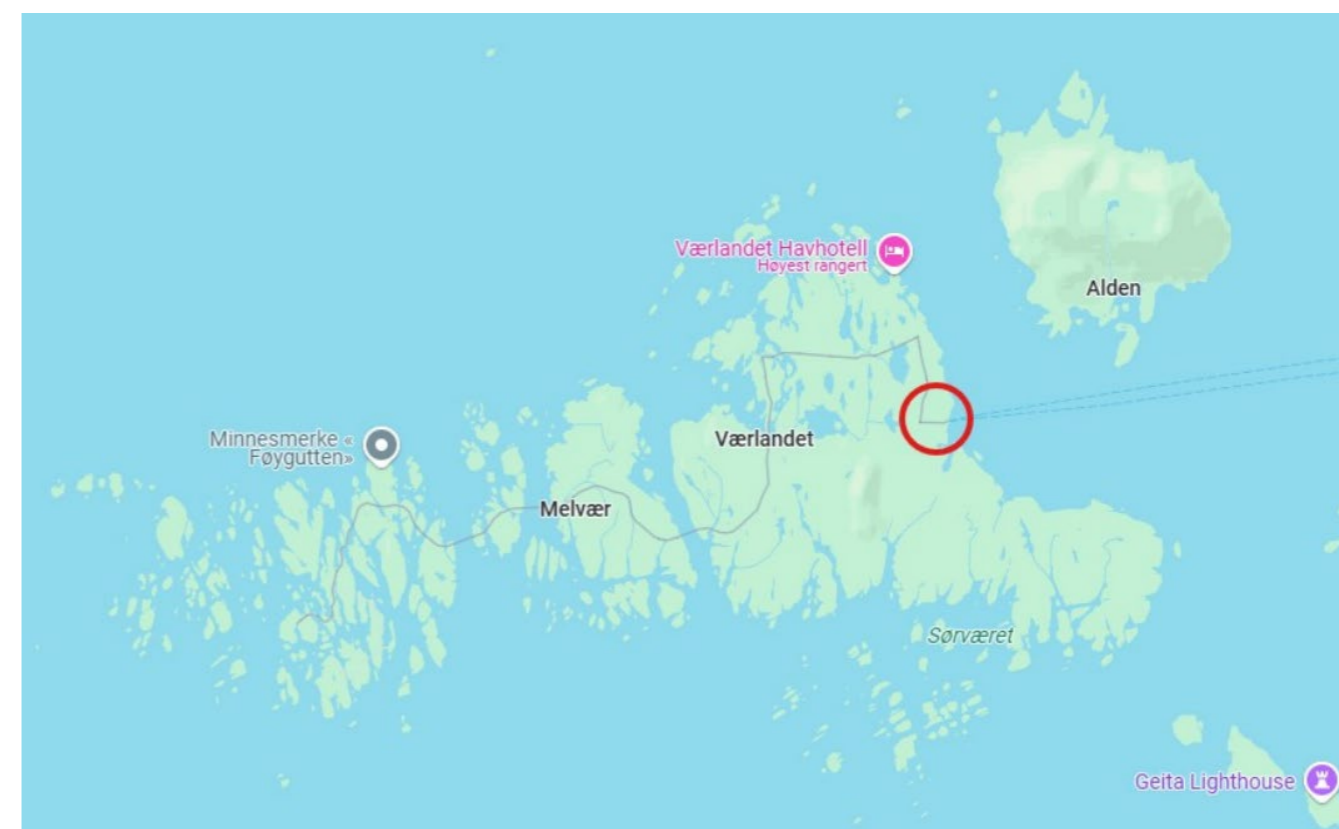
ofte skaper utfordringar. Planen legg opp til ei meir berekraftig løysing, der ny kaiutforming og betre innsegling gir redusert energibruk ved tillegging og under opphald. Dette bidreg til både klimagevinst og meir stabil drift under krevjande vêrtilhøve.

På land skal dagens infrastruktur opprustast og ta betre omsyn til mjuke trafikantar. Dette vil gjere seg gjeldande for mobilitet opp mot ferje – samt bruk av daglegvarebutikk og funksjonar kring denne. Å sikre mjuke trafikantar på og rundt ferjekaien har vore ei sentral prioritering i planarbeidet.

Planarbeidet er basert på oppdaterte faglege grunnlag innan trafikk, geoteknikk, marinteknikk, klima, naturmangfald, kulturmiljø og ROS. Det er gjennomført eigne delutgreiingar for vassmiljø, bølge- og vasstandsanalyse, trafikk- og mobilitetsanalyse, ROS-analyse og naturmangfaldvurderingar. Alt av grunnlagsdokumentasjon ligg til grunn for utforming av planen, vurdering av avbøtande tiltak og fastsetjing av planføresegn.

## 3. Bakgrunn og føringar

### 3.1 Lokalisering av planområde



Figur 3-1 - Oversiktskart Værlandet. Planområdet er markert med raud sirkel. Kjelde: Google.com/maps.

Planområdet ligg på øya Værlandet, vest for øyene Atløyna og Alden. Øya ligg ytst mot havet sørvest i Askvoll kommune. Planområdet omfattar eksisterande ferjekai aust på øya.

## 3.2 Bakgrunn for regulering

Ferjesambandet vart opna i 1989 og gjekk i ruta Askvoll – Værlandet – Bulandet med havferja MF «Nesøy». På 2000- tallet tok «MF Nordfjord», bygd i 2001, over trafikken på sambandet.

Eksisterande ferjekai er ikkje tilpassa dagens moderne ferjer. For ferja som trafikkerer sambandet i dag, og truleg også for framtidige ferjer, vert ikkje krava i Statens vegvesen si handbok N400 oppfylte når det gjeld effektiv kailengde. Tilleggingskai og fending er dessutan bygd for lågt i forhold til ferja som går der i dag, noko som kan skape utfordringar ved potensiell havnivåstigning og meir ekstremvær i framtida. Køyrebrua til ferjekaien er for smal, noko som kan føre til utfordringar ved anløp for breiare fartøy. Dette fører også til utfordringar knytt til trafikkavvikling og trafiksikkerheit. Det er tidlegare spelt inn frå dagens operatør at ferjekaien ligg verutsett til, og at ein anna vinkling av kaia mot land kan bidra til betre og meir stabile ferjeanløp.

Gjennom Parisavtalen har Noreg forplikta seg til å kutte klimagassutslepp med minst 55 % innan 2030. Regjeringa har derfor satt som mål å elektrifisere alle ferje og hurtigbåtsamband. Ferjer og hurtigbåtar forårsakar betydeleg klimagassutslepp. Utsleppa frå desse fartøya utgjer omtrent 1/5 av utsleppa frå innanriks sjøfart. Vestland fylkeskommune har store ambisjonar for reduksjon i klimagassutslepp frå fjordtransport i heile fylket. Elektrifisering og opprusting av Værlandet ferjekai vil ha fleire positive effektar for samfunn og klima. Heil- og deelektriske ferjer har vesentleg lavare utslepp sett opp mot dieseldrevne og vil gi mindre støy enn dagens ferje både i drift og når ferja ligg til kai.

## 3.3 Silingsrapport

I forbindelse med oppstart av arbeidet med ny ferjekai til Værlandet vart det gjennomført grove alternativsvurderingar som ein innleiande fase. Silingsrapporten la grunnlaget for eit overordna konseptval som gir eit gjennomførbart og realistisk prosjekt. Val av kaiplassering vart gjort med utgangspunkt i ein fastsett metode og eit definert sett med kriterium.

Rapporten har fungert som eit arbeidsverktøy for å redusere kompleksiteten og omfanget i det vidare planarbeidet. Hovudformålet har vore å redusere talet på vurderingar og arbeid inn i dei komande fasane med regulering, prosjektering og vidare detaljering. Prosessen med å utarbeide rapporten har også avdekt utfordringar og moment som må følgjast opp i det vidare planarbeidet, for å sikre ei heilskapleg løysing for ny ferjekai og tilhøyrande landareal.

Silingsrapporten er eit augeblikksbilete basert på eksisterande kunnskap og grove vurderingar. Landa konsept skal detaljregulerast og detaljprosjekterast for å synleggjere alle moment ved etablering.

I etterkant av silingsrapporten er det gjennomført kunnskapsinnhenting og vidare planlegging som gir eit utvida bilete i høve den input som i dag er inkludert i rapporten.

### Metode

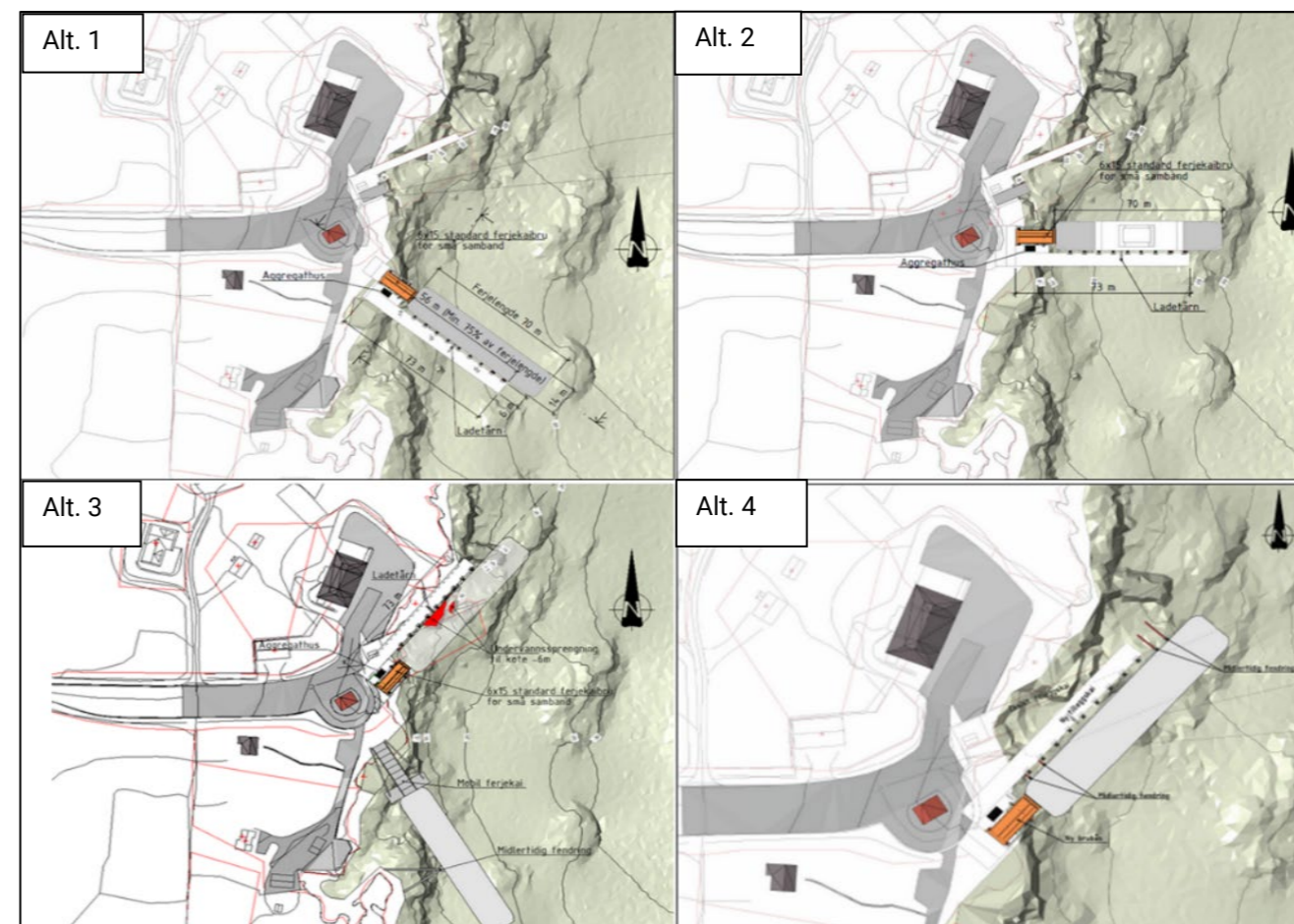
Vurderingane er gjennomført etter oppsette kriterium frå tiltakshavar, faglege vurderingar og innspel frå brukarar. Det er gjort ei overordna vurdering etter følgjande tema:

- Investeringskostnader
- Anleggsfase
- Miljø- og klimakonsekvensar
- Konkrete samfunnskonskvensar / omsyn
- Moglegheit for nattligge

Alternativsvurderinga er på eit grovt nivå og dei ulike tema vart ikkje vekta i høve kvarandre. Vurdering av kostnader og anleggsfase vert i stor grad vurdert ut frå fagleg skjønn og erfaring, men med like kriterium i botn.

### Alternativ

Alternativa vart vald da dei har ulike styrkar, men og samtidig sine avgrensingar. Det vart sett på eit vidt spekter av vinklar for tilleggingskai og forankring for å løfte fram og problematisere dei ulike faktorane som skal leggest til grunn. Val av vinkel og plassering gir igjen verknader for landarealet.



Figur 3-3 Alternative plasseringar for ferjekai på Værlandet. Silingsrapport. Kjelde: Multiconsult.

Tema	Alternativ 1	Alternativ 2	Alternativ 3	Alternativ 4
Plassering og orientering	Ligg lengst sør. Kai vinkla mot søraust. Tillegging frå nord.	Kaien ligg vinkelrett ut frå land, austover. Tillegging frå nord. Kan vendast, men gir nye ulemper.	Ligg lengst nord. Orienterert nord-sør og plassert tett til land. Tillegging frå sør.	Ligg tett på eksisterande kai. Dreidd mot nordvest. Tillegging frå sør.
Vind- og bølgetilhøve	Gode forhold ved nordavind. Utfordrande ved sørleg vind. Dønning frå søraust kjem på tvers.	Betre forhold ved nordavind. Dårleg ved sørleg vind - vind skyv ferja frå kai. Eksponert for dønning frå nordaust/søraust.	Best skjerming totalt. Vind går oftare langs ferja, mindre vindbølgjer, dønning kjem bakfrå.	Betre enn dagens kai ved både sørleg og nordleg vind. Vind og bølger kjem meir aktenfrå.
Vassdjupner og fundamentering	Om lag -22 m djupne → lange pelar og store dimensjonar.	Om lag -25 m djupne → endå lengre pelar, i grenseland for tilrådde lengder.	Kort avstand til berg, låge djupner, korte pelar. Undervasssprenging trengst nokre stader.	Moderate djupner. Korte pelar, noko lengre enn alt. 3. Gode grunnforhold tett ved land.
Anleggsfase / drift under bygging	Eksisterande kai kan nyttast heile anleggsperioden.	Eksisterande kai kan nyttast heile anleggsperioden.	Eksisterande kai kan ikkje nyttast. Krev mobil ferjekai og mellombels sidestøtte.	Kan byggjast i fasar medan eksisterande kai er i drift. Krev mellombels fending.
Natur- og miljøinngrep	Råkar urørt strandsone og fjæresone. Risiko for påverknad på kystblåstjerne.	Kan plasserast slik at svaberg og kystblåstjerne ikkje vert råka.	Størst inngrep i strandsona. Råkar registrert kystblåstjerne. Treng undervasssprenging.	Moderat naturinngrep. Råkar normalt ikkje kystblåstjerne. Mindre strandsonepåverknad enn 1 og 3.
Fritidsbustader og lokalmiljø	Konflikt med fritidsbustader i sør. Kaien verkar dominerande.	Mindre konflikt enn alt. 1, men noko påverknad på fritidseigedom. Eksponert plassering.	Ligg lengst frå bustader. Minst konflikt i ferdig fase. Mobil kai gir påverknad i anleggsfase.	Noko inngrep i fritidseigedom. Moglegheit for betre logistikk og arealbruk for butikk.
Driftsmessige eigenskapar	Gunstig ved nordavind, dårleg ved sørvind. Totalt sett lite brukarvennleg.	Dårlegare tilhøve enn dagens kai ved dominerande vindretningar.	Best drift av alle: mest i le for vind og bølger, lågast energibruk og best tryggleik i krevjande vør.	God drift, låg energibruk. Betre tilhøve enn dagens ved både nordleg og sørleg vind.
Styrkar	Gode forhold ved nordavind, enkel anleggsfase.	Minst naturinngrep. Stabil anleggsfase.	Best vind- og bølgeskjerming. Låg fundamentkostnad. Gjev nytt samanhengande areal.	Best balanse mellom drift, kostnad, natur og anleggsfase.
Svakheiter	Høge kostnader, råkar strandsona og fritidsbustader, dårleg ved sørvind.	Svært djupt, høge kostnader, dårlege tilhøve for tillegging.	Noko naturinngrep, vanskeleg anleggsfase, krev mobil kai.	Noko inngrep på fritidseigedom. Ikkje like skjerma som alt. 3.
Overordna vurdering	Vurderast som mindre godt eigna.	Vurderast som mindre godt eigna.	Gunstig drift, men krevjande anleggsfase og store naturinngrep.	Vurderast som det best eigna og mest balanserte alternativet.

Tabell 3-1 Vurdering av ulike tema for alternativa i Silingsrapporten. Kjelde: Multiconsult.

Alternativ 4 blei valt fordi det gir best kombinasjon av trygge tilleggingshøve, lågast energibruk, moderate naturinngrep, gode marine djupneforhold og moglegheit for å oppretthalde ferjedrift under anleggsperioden.

Som del av silingsarbeidet kom det fram at sambandet bør regulerast som mellomstort samband. Alternativa har vore vurdert både med omsyn til småsamband og mellomstort samband. Større samband krev m.a. lengre tilleggingskai med lengre pelar og djupare tilhøve for ferja.

I ettertid er det gjennomført konsekvensutgreiing og gjort vidare vurderingar rundt fleire tema. Registrering av kystblåstjerne som er peika på i Silingsrapporten har avgrensa verdi. Det er kartlagt viktigare områder for kystblåstjerne enn dei som er diskutert i rapporten.

Mobil ferjekai (beredskapskai) er vidare undersøkt iht. kostnader. Mobil ferjekai må leigast av Vegdirektoratet. I tillegg må det prosjekterast, og etablerast, løysingar for sidevegs støtte for ferja. Dette synleggjer eit bilete på leigekostnader, prosjektering, transport og etablering på langt over 5 millionar kroner. I eit prosjekt som Værlandet er dette ein uforholdsmessig stor kostnad for ei mellombels løysing som kan ha usikker oppetid. Bruk av mobil ferjekai er ikkje tilrådd både med omsyn til kostnadar, men og i høve oppetid med omsyn til ver og vind.

#### Konklusjon

Etter ei samla fagleg vurdering basert på dei fastsette kriteria vart alternativ 4 peikt på som best eigna konsept. Vestland fylkeskommune har vald å gå vidare med dette alternativet. Alternativet gir dei beste tilleggingsforholda ved både sørlege og nordlege vindar, reduserer energibruk ved manøvrering, har avgrensa miljøinngrep og kan realiserast utan avbrot i ferjedrifta. Løysinga krev berre moderate pelar, har gode djupneforhold og inneber ein anleggsfase som kan gjennomførast i trinn samtidig som eksisterande kai opprettheld drift.

### 3.4 Vurdering av krav om konsekvensutgreiing

Det er ikkje gjennomført konsekvensutgreiing for ferjekai på Værlandet tidlegare, verken i samband med tidlegare planarbeid eller ved førre rullering av kommuneplanen. Tiltaket med kai og tilleggingskai fell inn under KU-forskrifta sitt vedlegg II, punkt 10 e) i veg (kai) og skal difor vurderast etter forskrifta.

På bakgrunn av registrerte naturverdiar i og nær planområdet skal tiltaket vurderast etter § 10, tredje ledd bokstav a og b. Området inneheld svært trua artar og naturtypar, mellom anna omfattande fugleliv, naturtypar knytt til kystlynghei og førekomstar av skjelsand, samt nærliggande gyteområde for torsk. Det skal difor utarbeidast konsekvensutgreiing etter Miljødirektoratet sin rettleiar M-1941, med hovudvekt på verknader for vassmiljø ved tiltak i sjø og verknader for naturmangfald.

Kommunen konkluderte i oppstartsmøtet med at tiltaket ikkje fell inn under KU-forskrifta vedlegg I, jf. § 6, og at det difor ikkje er krav om planprogram. Tiltaket er likevel omfatta av vedlegg II, punkt 10 e), jf. § 8. Vurderinga etter kriteria i § 10 viser at tiltaket kan ha verknader for naturmiljø og strandsone som utløyser krav om konsekvensutgreiing. Kommunen har på bakgrunn av dette konkludert med at det skal gjennomførast ei konsekvensutgreiing for tema naturmangfald og vassmiljø som del av planarbeidet. Det er ikkje trong for planprogram. Tema er utgreidd i eigen fagrapport (KU), og vurderingane er integrerte i planforslaget gjennom avbøtande tiltak og relevante føresegner. Funn og data frå KU er også inkludert i denne planskilddinga. KU-vurdering i vedlegg (kap.12) er oppdatert etter utgreingar gjort i arbeid med planen.

## 4. Planstatus og nasjonale føringar

### 4.1 Overordna planar

Regionale planar, strategiar og temaplanar som er aktuelle for dette planarbeidet er:

#### Utviklingsplan for Vestland 2024-2028

Utviklingsplan for Vestland 2024–2028 vektlegg klimaomstilling og berekraftig utvikling gjennom utsleppskutt i transportsektoren, og peikar samstundes på behovet for framtidssretta og sikker infrastruktur der beredskap knytt til auka elektrifisering både på land og sjø skal ha fokus.

#### Regional plan for klima 2022-2035

Regional klimaplan har mål om at Vestland skal ha transportsystem med låg- og nullutsleppsløysingar. Fylket har landets høgaste del elbilar, flest hurtigladepunkt og flest elferjer.

#### Regional transportplan for Vestland 2022-2023 (RTP)

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

*Tema: Bru, ferjekai og hurtigbåtkai – kunnskapsgrunnlag for RTP 2022–2033.* RTP bygger på dette kunnskapsgrunnlaget som er særskilt relevant for denne planen. Værlandet ferjekai er på lista over dei høgast prioriterte ferjekaiane med tilhøyrande landareal som krev oppgraderingar for å kunne oppretthalde sambandet. Rapporten synleggjer at kaien er i dårleg stand, for kort og vanskeleg å legge til for ferjene.

Nasjonale og regionale målsettingar knytt til transport er lagt til grunn for regional transportplan 2022- 2033. Planen legg føringar for den langsiktige utviklinga av samferdselssektoren i Vestland. Regional transportplan for Vestland 2022-2033 (RTP) omhandlar alle delar av samferdselssektoren, som vedlikehald og utbygging av fylkesveg, kollektiv, skredsikring, gang- og sykkelveg, Bybanen og Miljøløftet.

Regional transportplan for Vestland 2022-2033 (RTP) er ein strategisk plan for samferdselssektoren i Vestland. Planen skal bidra til å sikre heilskapleg og berekraftig utvikling av sektoren, og legg politiske føringar. Regional planstrategi «Utviklingsplan for Vestland 2020-2024» er forankra i RTP (Kjelde Regionaltransportplan 2022-2033, hovuddokument VLFK).

I RTP er det satt fokus på å legge til rette for den nye ferjeflåta som vert elektrisk. Samtidig som ferjekaiane skal oppgraderast og vedlikehaldast skal landareala også få eit løft, for å styrke trafikktryggleiken og betre tilhøva for mjuke trafikantar.

RTP si strategi for fylkesvegnettet seier mellom anna at *ferjekaier som står i fare for at kaien og sambandet vert stengt grunna skader og forfall, og behov for modernisering skal prioriterast for vedlikehald og oppgradering.*

#### Regional vassforvaltningsplan 2022-2027

Vassforvaltningsplanen for Vestland legg føringar for at all utvikling knytt til ferjedrift og ferjekaier skal gjennomførast på ein måte som ikkje forringar miljøtilstanden i fjordar, kystvatn og vassdrag. Planen fastset miljømål for alle vassførekomstar og pålegg kommunar og fylkeskommunen å bruke desse som grunnlag i planlegging og drift. Elektrifisering av ferjer blir løfta fram som eit viktig klimatiltak som kan redusere utslepp og bidra til eit meir berekraftig transportsystem.

### 4.2 Gjeldande planar

#### Kommuneplanen sin samfunnsdel, Askvoll mot 2035

Kommuneplanen sin samfunnsdel vart vedteken i sak 036/23, 14.06.2023. Samfunnsdelen er kommunen sin overordna plan, og viktigaste styringsverktøy. Den skal peike ut kursen for utviklinga av Askvoll fram mot 2035. Eit av hovudmåla i kommuneplanen er attraktivt næringsliv og god infrastruktur:

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

Dette skal blant anna realiserast gjennom delmål:

- Askvoll skal ha gode og trygge samband internt og med omverda.

Strategien for dette er blant anna å arbeide for gode farleier og hamner. Værlandet og Bulandet er lokalsentre i kommunen og skal vidareutviklast som møteplassar med tenester og tilbod dimensjonert for å dekke behova i nærmiljøet.

Hovudmål *Klima og miljø* har fylgjande delmål som er relevante punkt for oppgradering av ferjekai og landområde:

- *Kutte dei direkte klimagassutsleppa i kommunen i tråd med dei nasjonale og regionale måla.*

- *Legge vekt på null- og lågutsleppsløysingar, sirkulær økonomi, å unngå helse- og miljøfarlege stoff, effektiv arealbruk og ivaretaking av naturmangfald og etiske krav i kommunale innkjøp.*

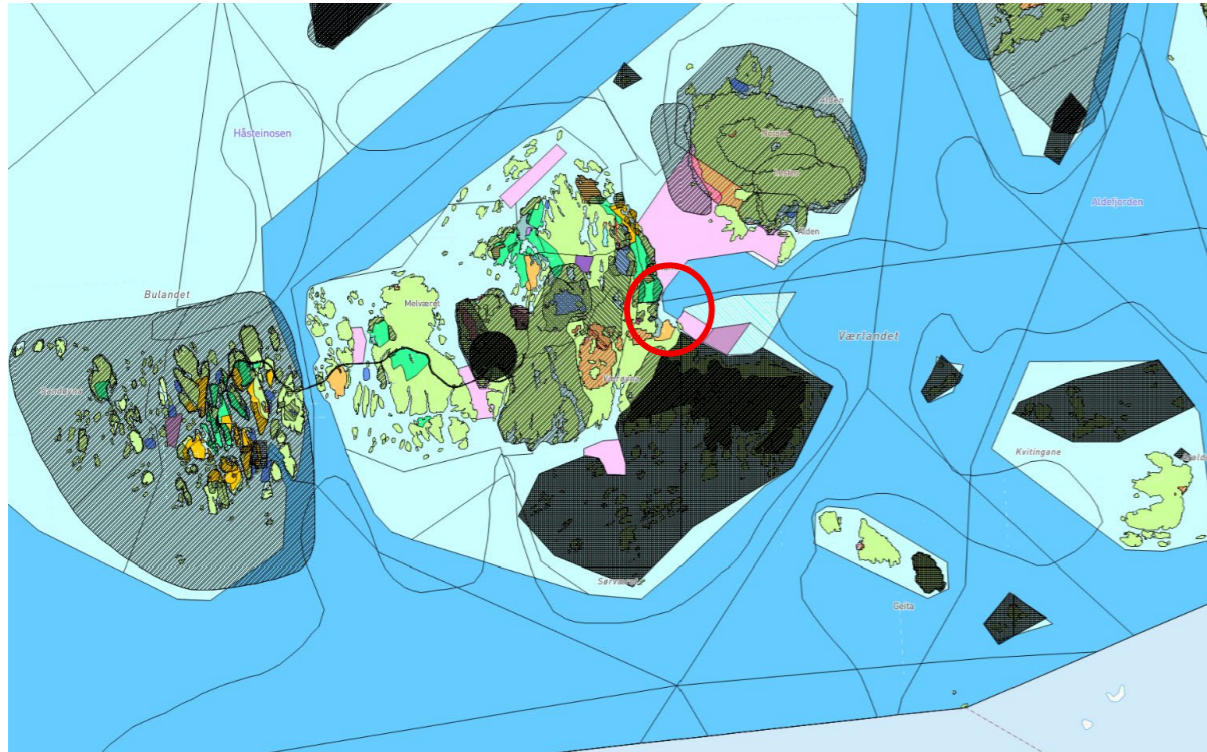
- *Gjere det attraktivt for innbyggjarane å gå, sykle og køyre kollektivt.*

- *Tilpasse og sikre kommunen mot konsekvensane av klimaendringar og uønska hendingar i planlegging og forvaltning. Bygg, anlegg, infrastruktur og uteområde må ha utforming og materialbruk som er eigna i høve til klimaendringane.*

- *Ha fokus på og bidra til at eksisterande busetnad og vegsamband er tilstrekkeleg sikra mot naturfare, og vurdere kommunal innsats for kartlegging av naturfare og sikring av område der overordna styresmakter ikkje gjer nok.*

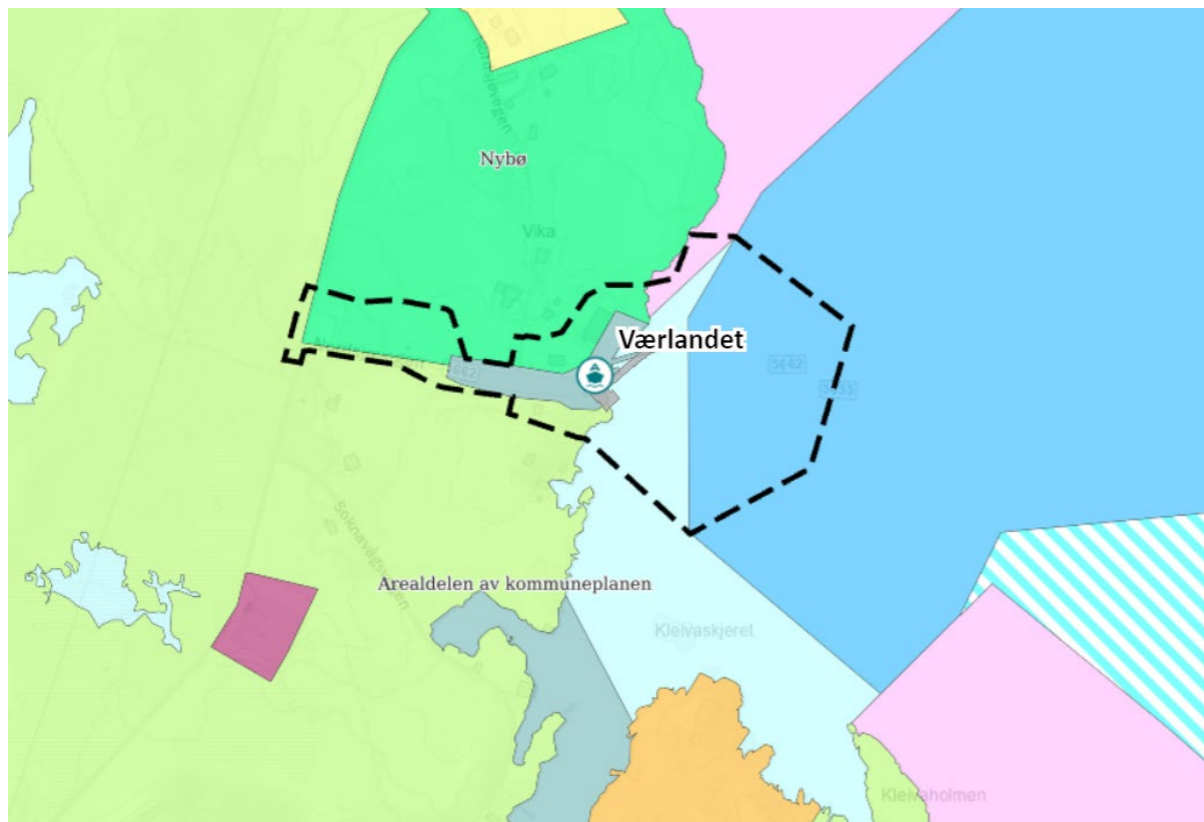
#### Kommuneplanen sin arealdel, 2014-2025 (KPA)

I kommuneplanen sin arealdel er planområdet avsett til hamn, LNFR, LNFR areal for spreidd bustad-, fritids eller næringsbebyggelse, bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhøyrande strandsone, ferdsle og akvakultur.



Figur 4-1 Utsnitt fra KPA i Askvoll kommune synar Værlandet/Bulandet, planområdet er markert med raud sirkel. Kjelde: Kommunekart.com.

Ferjekaien er satt av til hamneføremål og ligg i omsynssone H560\_42 bevaring naturmiljø. I nord grensar planområdet til areal med LNFR spreidd bustad- fritids- eller næringsbebyggelse, mv. I sør grensar arealet til LNFR areal.

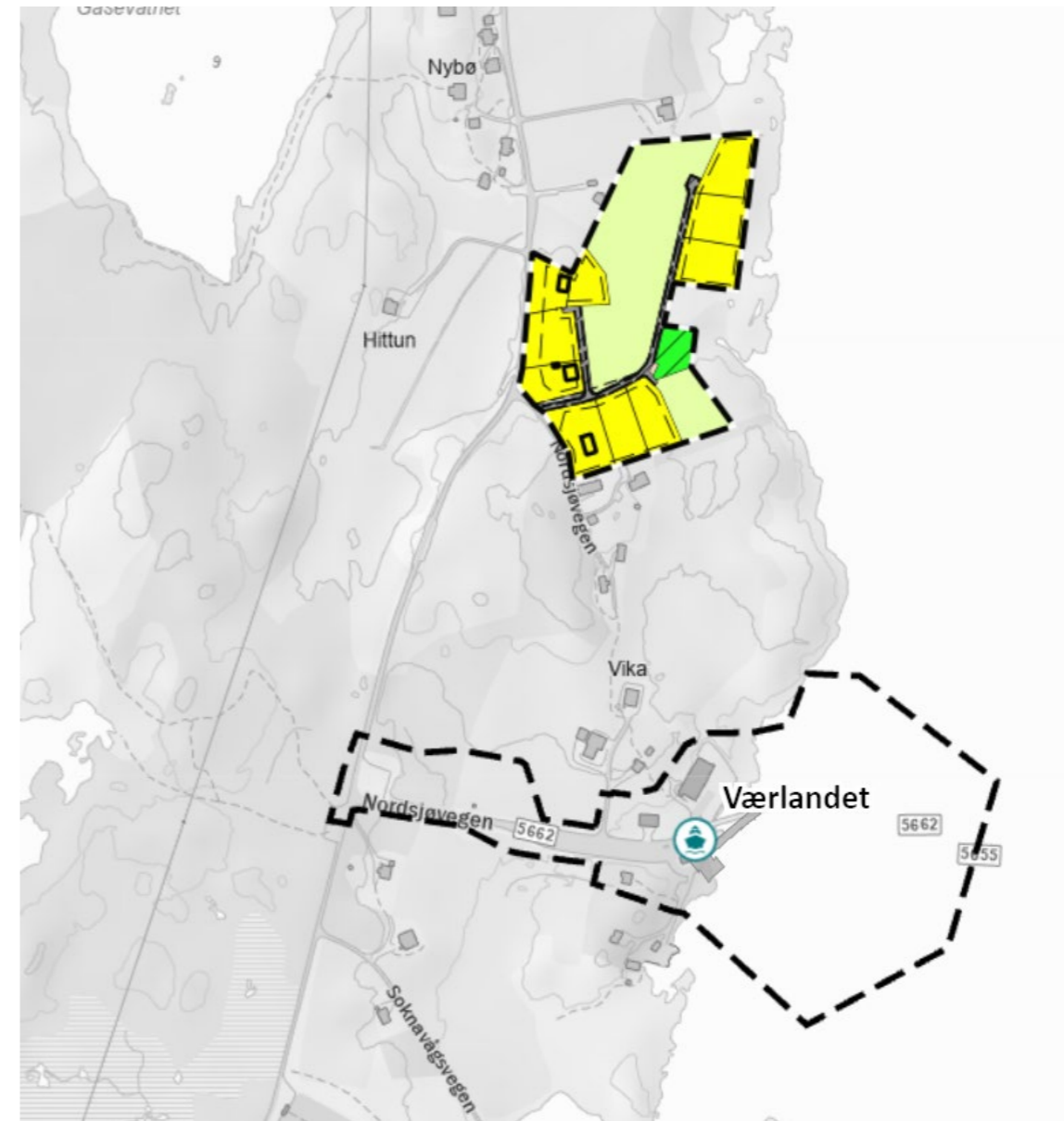


Figur 4-2 Utklipp frå kommuneplanen sin arealdel synar ferjekaien og nærrområdet. Kjelde: Multiconsult.

Kommunen har satt i gang arbeid med revisjon av arealdelen. I planprogrammet til kommuneplanen sin arealdel, vedteke 14.02.2024 fastset kommunen at arealdelen skal følgje opp dei overordna måla og prinsippa frå samfunnsdelen av kommuneplanen, det vil seie *bidra til levande bygder og gode nærmiljø, attraktivt næringsliv og god infrastruktur, der omsyn til klima og miljø vert lagt i botn*. Det er ei målsetting at arbeidet med arealdelen skal bidra til eit oppdatert planverk der ein har avsett arealføremål i tråd med behovet, og til ei effektiv sakshandsaming der ein unngår fleire plannivå enn nødvendig.

### 4.3 Tilgrensande reguleringsplanar

Nord for planområdet, om lag 300 meter, ligg reguleringsplan for eit bustadsfelt. Reguleringsplan for Sørgården bustadfelt, planid 4645\_1997001, den vart vedteken i 1997 og regulerar bustadar og landbruksområde. Planen vert ikkje råka av planlagde tiltak ved Værlandet ferjekai. Utover planen for Sørgården bustadfelt er det ingen vedteke kommunedelplanar eller reguleringsplanar i, eller i tilknytning til planområdet.



Figur 4-3 Uklippet synar eksisterande reguleringsplan i nord og planområdet rundt Værlandet ferjekai. Kjelde: Multiconsult.

## 4.4 Statlege føringar

### Statlege planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsona langs sjøen.

Formålet med retningslinjene er å tydeleggjere nasjonal arealpolitikk og sikre nasjonale og regionale interesser i 100-metersbeltet langs sjøen. Strandsoneforvaltninga skal bidra til ei berekraftig utvikling i tråd med FN sine berekraftsmål. Retningslinjene skal ivareta natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre ålmenne interesser, samt unngå uheldig bygging. Planlagde tiltak er i samsvar med kommuneplan og eksisterande arealbruk. Tiltak vert vurdert heilskapleg og langsiktig.

### Statlege planretningslinjer for klima og energi

Statlege planretningslinjer for klima og energi skal sikre at omsyn til utslepp, energi og klimatilpassing blir integrert i all planlegging. Dei presiserer at fylkeskommunen og kommunen har eit felles ansvar for å leggje til rette for areal- og transportløyisingar som reduserer klimagassutslepp og fremjar effektiv energibruk.

Retningslinjene understrekar at staten skal bidra med nødvendig rettleiing og oppdatert kunnskapsgrunnlag, slik at lokale og regionale styresmakter kan ta gode, kunnskapsbaserte val. Dei stiller òg krav om heilskapleg planlegging der arealbruk, transport, energisystem og klimatilpassing blir vurdert samla – mellom anna ved å velje løyisingar som støttar låg- og nullutsleppsteknologi, reduserer energiforbruk og styrkjer samfunnets evne til å handtere framtidige klimabelastingar.

### Nasjonal transportplan (NTP)

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 reisekvardag og auka konkurransevne for næringslivet. Tiltak for å nå målsetjinga er mellom anna at transportinfrastrukturen og tenestene i transportnettet skal vere i stand til å ivareta transportfunksjonar under vanskelege verforhold og stå i mot påkjenningar frå klimaendringar.

### Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging

Retningslinjene legg til grunn at barn og unge sine interesser skal synleggjerast og vurderast i planlegging, og at planarbeid skal bidra til trygge og helsefremjande oppvekstmiljø. Plan- og bygningslova krev medverknad, og understrekar at barn og unge skal sikrast gode høve til å delta. Planframlegget vil omtale verknader for barn og unge som ei følgje av planarbeidet. Det er ikkje lagt opp til særskild medverknad retta mot barn.

## 5. Dagens situasjon

Området har ein kystnatur som i hovudsak er lite påverka av tekniske inngrep. Værlandet høyrer til ei øygruppe i Askvoll kommune og har om lag 200 innbyggjarar. Aust på øya startar fylkesveg 5653, som gjennom eit brusamband via Melværet knyter Værlandet til Bulandet. Kaianlegget på Værlandet vart opna i 1989, og herifrå går i dag ferjesambandet Askvoll–Fure–Værlandet. Værlandet har eit småkupert landskap med lite vegetasjon, der store deler av øya består av kystlynghei. Planområdet ligg i eit jordbruks- og kystlandskap, og består av småkupert kystlynghei med enkelte hus og hytter. Øyriket Værlandet og Bulandet utgjer 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.



Figur 5-1 Dagens kai med ferjekaibru sett frå land. Foto: VLFK.



Figur 5-2 Dagens tilleggingskai sett frå svaberget ved daglegvarebutikken. Foto: VLFK.

### 5.1 Dagens arealbruk

Planområdet ligg i strandsona. Arealet består av oppstillingsplass for ferjekaien, eit ventebu med eit minibiibliotek, ventearreal for busshaldeplass med snusløyfe, og kaianlegget. Nord for ferjekaien ligg ein daglegvarebutikk med toalettfasilitetar, i tillegg til eigedomar med bustad og fritidsbustad. Ved butikken er det eit overbygd uteareal med benker. Sentralt i området ligg eit lagerbygg. Sør for ferjekaien ligg ein bustad og fritidsbustad som har tilkomstveg via snusløyfa på kaien.



Figur 5-3 Busshaldeplass og venterom på ferjekaien. Foto: VLFK.



Figur 5-4 Dagens oppstillingsfelt og veg. Foto: VLFK.



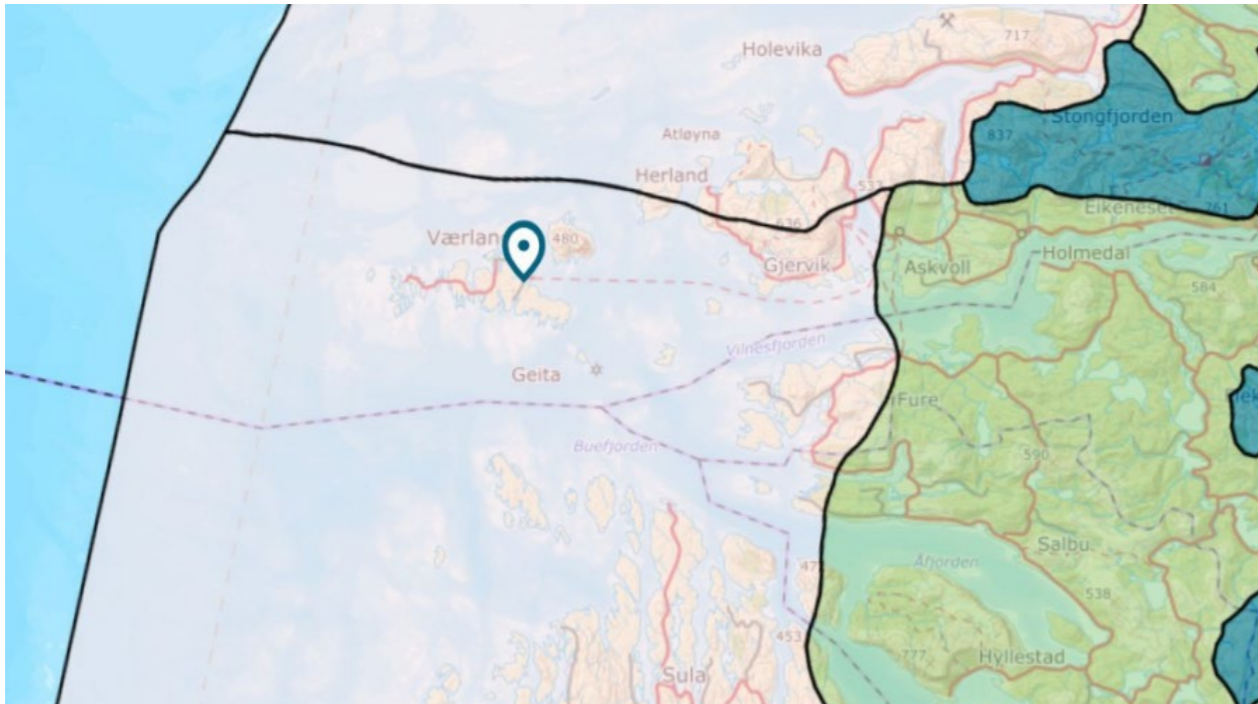
Figur 5-5 Uteområde ved butikken nord for ferjekaien. Foto: VLFK.



Figur 5-6 - Utklipp av flyfoto av Værlandet ferjekai. Kjelde: Norgeskart.

## 5.2 Landskapsbilde

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. Regionen er derfor delt opp i 72 ulike landskapsområde der avgrensinga følgjer den typiske landskapstypen for det enkelte området.



Figur 5-7 -Oversikt landskapsregion 20 Kystbygdene på Vestlandet. Kjelde Kjelden.nibio.no.



Figur 5-8 Planområdet sett frå innseglinga. Kjelde: VLFK.



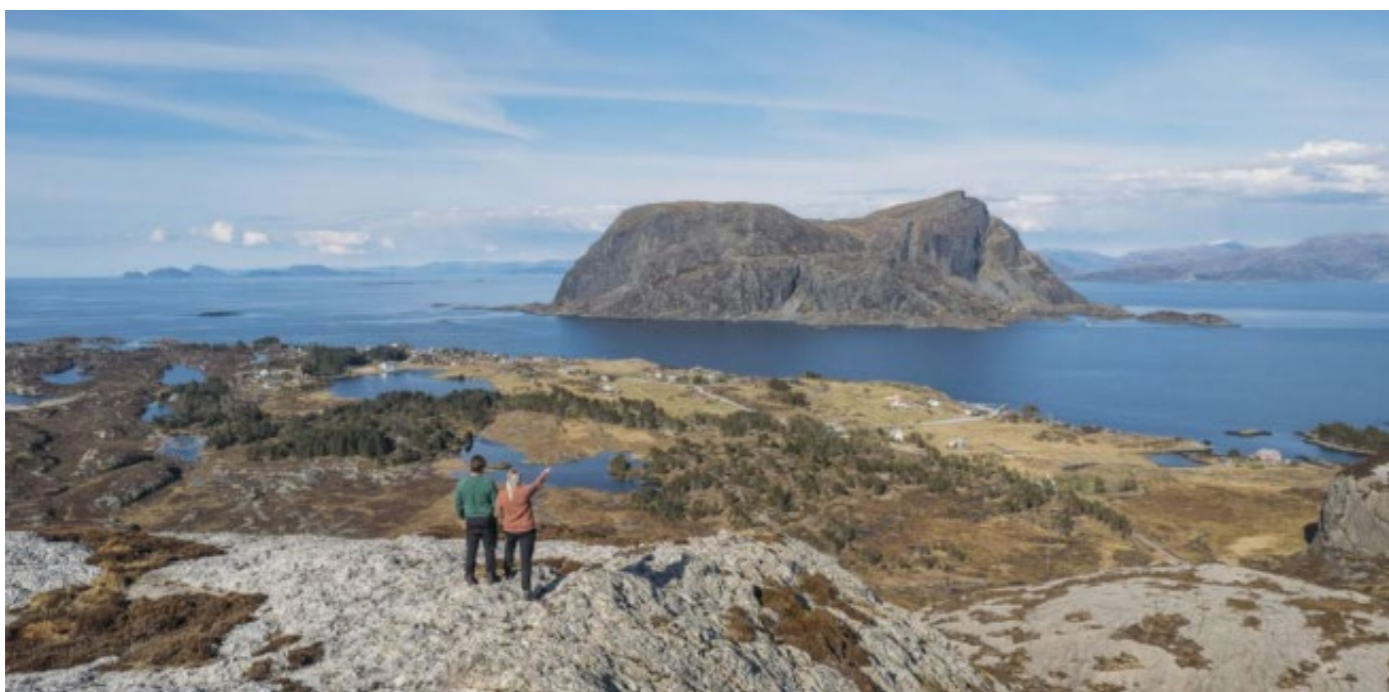
Figur 5-9 Kystlandskapet ved Værlandet ferjekai, foto tatt inst i vågen sør for planområdet. Kjelde: VLFK.

## 5.3 Friluftsliv/by- og bygdeliv

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. Sykkellruta 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 ligg rett ved ferjekaia på Værlandet.

Øygruppa er også kjend 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. Området har òg gode tilhøve for kajakkpadling, med skjerma farvatn og eit rikt fugleliv.



Figur 5-10 -Utsikt frå Kletten 163 moh., mot Værlandet ferjekai og Alden. Kjelde: VisitNorway.no/Visit Fjordkysten og Sunnfjord.

## 5.4 Naturmangfald

Værlandet har store verdiar for naturmangfald i sjø og på land. I kommuneplanen sin arealdel frå 2015 er Nybø/Kleiva innarbeida som omsynssone med særskilde verdiar i høve naturmangfald. Det er blant anna kystlynghei og kystblåstjernelokaliteter innanfor området.

I *KU vassmiljø og naturmangfald datert 23.06.2026* er det kartlagt slåttemark, naturbeitemark og kystlynghei i områda nord, nordvest og vest for planområdet. Desse områda ligg utanfor dei areala som er i bruk til ferjedrift, men utgjer eit viktig naturpreg i nærområdet. Det er også registrert fleire truga artar, som kystblåstjerne (EN) som tidlegare er funne langs svaberget sør for kaien, og artar som purpurlyng og heistarr i lyngheipartia nord og vest for planområdet. Området har generelt høg verdi for kystnært planteliv.

Fuglelivet er rikt, noko som er typisk for skjergardsområdet rundt Værlandet. *Notat om sensitive fugleartar (15.01.2026)* peikar blant anna på to kjende havørnlokalitetar innanfor ein kilometers radius, der éi av dei ligg i fjellområdet nordvest for kaien og har vore aktiv dei siste åra. Mange andre sjøfuglartar nyttar området langs strandsona, spesielt i vika sør og aust for dagens ferjekai.

### Raudlista naturtypar

Det er utført kartlegging av raudlista naturtypar i samband med reguleringsplanen. Værlandet er prega av kulturlandskap brukt over lang tid, der alt areal eigna for slått har blitt slått og beita, og alt anna areal har blitt brent og beita. Alle dei kartlagde naturtypane er semi-naturleg natur, som høyrer til dette kulturlandskapet, og som har artar tilpassa slått og beite over lang tid. Ingen av dei kartlagde naturtypane vert omfatta av tiltak i reguleringsplanen. Naturtypane er vist med blå avgrensing i figur 5-11.



Figur 5-11 Oversiktskart av raudlista naturtypar i planområdet. Kjelde: Artsdatabanken (NiN) og Multiconsult.

### Raudlista artar

Det er mange registreringar av raudlista artar i utgreiingsområdet for naturmangfald, sjå figur 5-12. Dei fleste registreringane er av raudlista fugleartar, men det er også nokre registreringar av planter som er sterkt tilknytt semi-naturleg natur, som har vore brukt over lang tid og som ikkje vert gjødsla med kunstgjødsel. Artsmangfaldet av karplanter, mosar og lav er prega av at grunnen er noko næringsrik (intermediær) og det oseaniske klimaet.



Figur 5-12 Registrerte truga artar i og rundt planområdet markert med raude punkt. Kjelde: Artsdatabanken.no

Det er registrert mange raudlista fugleartar i kategoriane «Kritisk truga» (CR), «Sterkt truga» (EN), «Sårbar» (VU) og «Nær truga» (NT) i utgreiingsområdet for fugl (1 km radius rundt planområdet). Registreringane i Artskart gir ein indikasjon på artsmangfaldet og dei ulike artane sin bruk av området, og venteleg er det svært mykje fugl som ikkje vert registrert, eller dei er registrert på ei tid av året, men nyttar området også resten av året. Området er svært viktig for fugl. Følgjande kritisk truga fugleartar brukar området heile året, til hekking eller til overvintring:

Kategori	Vitskapleg namn	Norsk namn	Aktivitet i utgreiingsområdet
Kritisk truga (CR)	<i>Chroicocephalus ridibundus</i>	hettemåke	Heile året, også hekking
	<i>Vanellus vanellus</i>	vipe	Vår og haust
	<i>Uria aalge</i>	lomvi	Vinterhalvåret

Tabell 5-1 Tabell over kritisk truga fugleartar ved planområdet. Kjelde: Multiconsult.

Den mest utsette plantearten i planområdet er kystblåstjerne, som er sterkt truga (EN), sjå figur 5-13. Arten vart i 2016 registrert på sørsida av ferjekaien, ved snusløyfa. Arten vart ikkje gjenfunne her i 2025. Arten finns i kystlynghei og naturbeitemark på Værlandet, og er sterkt tilknytt beita område.



Figur 5-13 Kystblåstjerne ved Værlandet ferjekai. Foto: Vestland fylkeskommune.

#### Framande artar av karplanter

Det er registrert fleire framande planteartar innan planområdet i kategoriane: «Svært høy risiko» (SE), «Høy risiko» (HI) og «Potensiell høy risiko» (PH). Det er mellom anna registrert Sitkagran og Rynkerose. Desse utgjør ein økologisk risiko for det stadlege artsmangfaldet.

#### Marine tilhøve

Planområdet ligg i eit ope og saltpåverka kystmiljø, der havstraumar, bølger og vasstand varierer gjennom året. Saltvatnet frå Norskehavet gir eit næringsrikt og produktivt havmiljø som legg grunnlaget for eit rikt biologisk mangfald. I sjøområdet rundt ferjekaien finst typiske kystnære økosystem som tang- og tarebelte, skjelsandbotn og meir skjerma område med blautbotn. Desse økosystema fungerer som viktige leveområde og oppvekstområde for mange artar av fisk, krepsdyr og smådyr.

Det marine livet i området er prega av artar som trivst i eksponerte kystområde, mellom anna torsk, lyr, sei, berggylte og ulike botndyr. Tang- og tarevegetasjonen skapar struktur og skjul, og er avgjerande for produksjon av oksygen, næringsstoff og biologisk aktivitet i det grunne havmiljøet. I tillegg kan området vere vandringskorridor for pelagiske artar og ha sesongvis aktivitet frå sjøfugl som søker næring nær land.

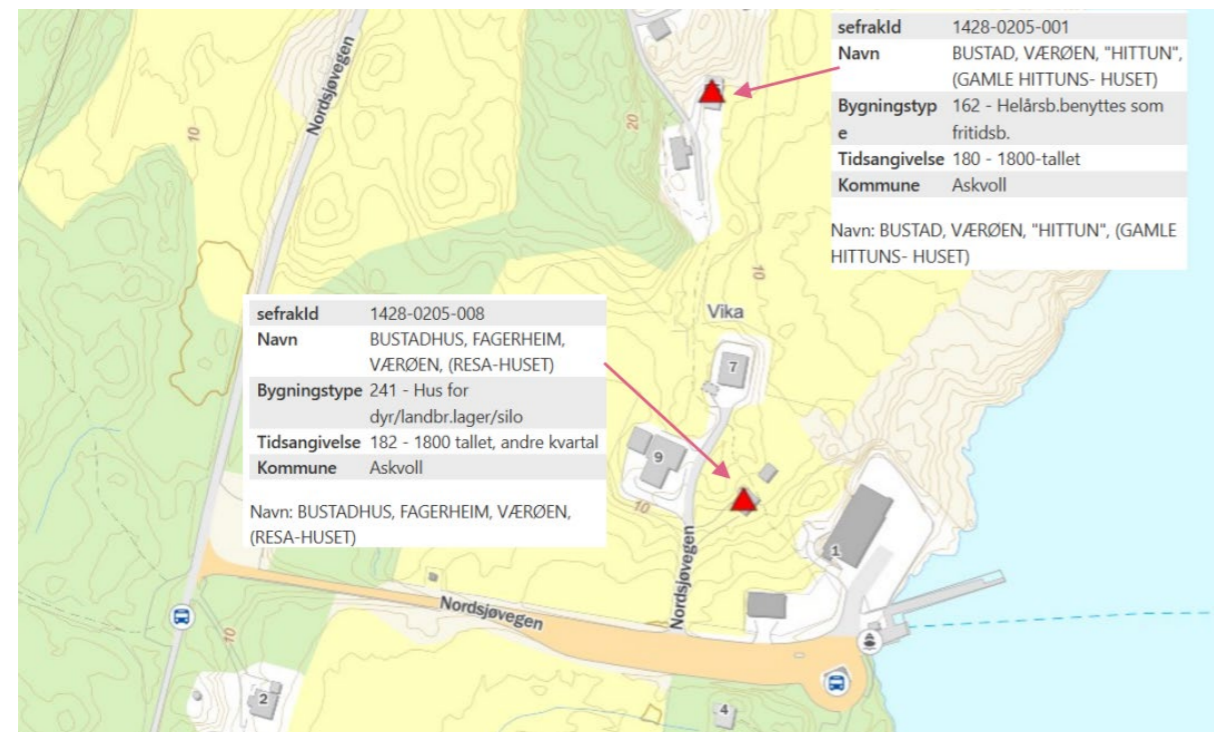
## 5.5 Kulturverdiar

Kulturmiljøet i og rundt planområdet er kartlagt i *Rapport kulturmiljø, Multiconsult (27.02.2026)*. Det er registrert få kulturminner i nær tilknytning til ferjekaien.

Fylkeskommunen gjennomførte i 2025 ei § 9-registrering av området og avdekte to lokalitetar med spor etter busetjing frå yngre steinalder, høvesvis eit nord i planområdet og eit sør for planområdet. Desse er automatisk freda etter kulturminnelova § 4, og buffersona rundt funna er juridisk bindande.

I nærområdet finst det fire SEFRAK-registrerte bygningar (eldre bustadhus og eldhus frå 1700–1800-talet), hovudsakleg langs Nordsjøvegen nord for planområdet. Desse representerer den eldre busetjingshistoria på Værlandet, men ligg utanfor det direkte inngrepsområdet. Litt lenger nord ligg det tidlegare Værlandet bedehusapell (1960), som er listeført for si kulturhistoriske interesse.

Historiske kart synar at området ved Tusseneset har vore nytta og delvis bebygd sidan 1700-talet, som del av ei større kystkultur knytt til fiskeri, sjøveg og små busetjingar. Det ligg ikkje registrerte maritime kulturminner i sjøområdet ved kaien.



Figur 5-14 -Oversikt på SEFRAK-registrerte bygningar med informasjon om bygga. Kjelde: Naturbase.no

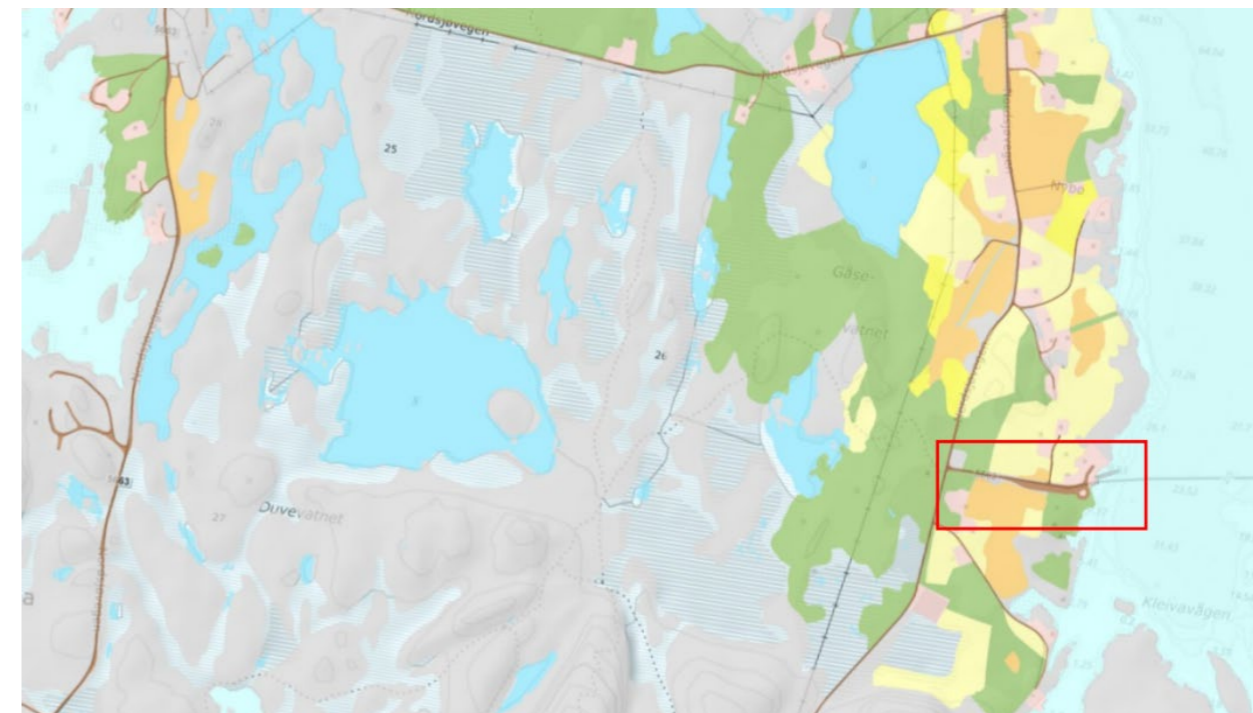
Det er registrerte kulturminnet i planområdet, "Værlandet 1", ligg svært tett på den noverande vegen (Askeladden – ID 336153, nord for Nordsjøvegen før krysset). Den raude lina (buffersona) er ein juridisk grense etter kulturminnelova, sjå figur 5-15.



Figur 5-15 Registrert arkeologisk minne, Værlandet 1, vest for ferjekaien. Kjelde: Kulturminnesok.no.

## 5.6 Naturressursar

Området kring Værlandet ferjekai har ein høg konsentrasjon av jordbruksareal samanlikna med resten av øya. Desse areala er hovudsakleg lokalisert i tilknytning 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.



Figur 5-16 -AR5 kart over Værlandet, raud firkant over Værlandet ferjekai. Kjelde: Naturbase.no

## 5.7 Topografi og Grunnforhold

Berggrunnen i området ved Værlandet ferjekai består hovedsakelig 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.

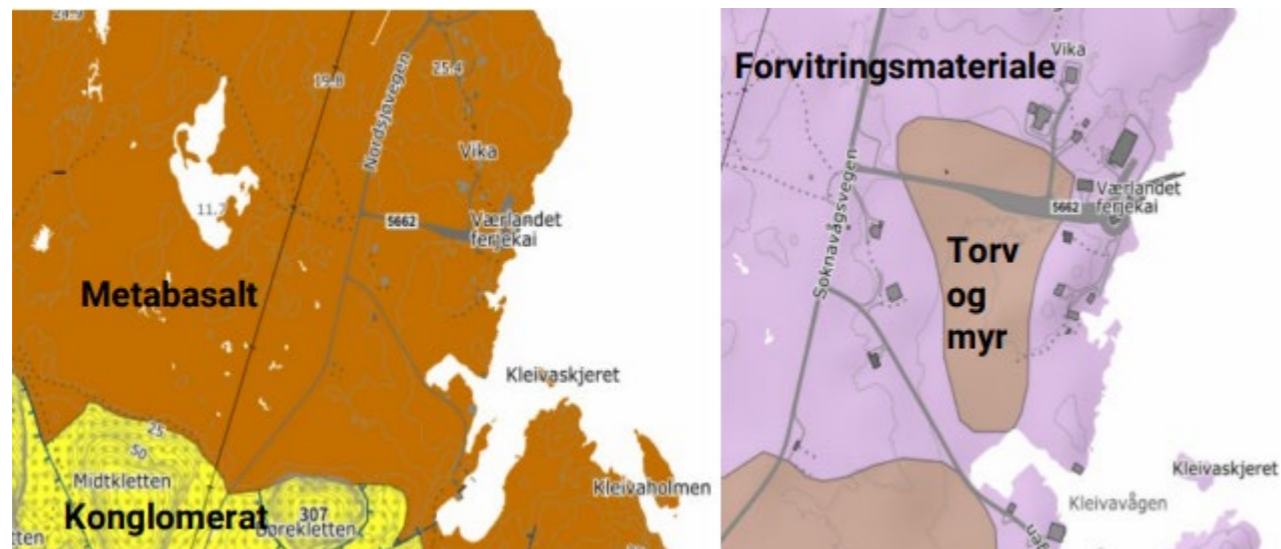
Grunnforholda ved Værlandet ferjekai er prega av fast berggrunn som ligg i dagen rundt store delar av kaiområdet. I *Ingeniørgeologisk notat til reguleringsplan, datert 12.02.2026*, er berggrunnen beskriven som metabasalt, ein hard bergart som gir stabile terrengforhold. Rundt kaien, særleg i fjellknausane nord, vest og sørvest for dagens kai, finst fleire naturlege sprekkar i fjellet. Desse sprekkesystema har ulike retning og sprekkavstand og er eit naturleg geologisk trekk i området.

Terrenget rundt kaien er småkupert med kombinasjon av bart fjell og tyne lag med forvittringsmateriale. I låglandet aust og sør for oppstillingsfeltet ligg delar av området i ei aktsemdssone for kvikkleire, men det er ikkje påvist kvikkleire i dagens undersøkingar. Området rundt kaien framstår elles som geologisk stabilt, og det er ikkje kjende skred- eller steinsprangproblem i tilknytning til dagens kai.

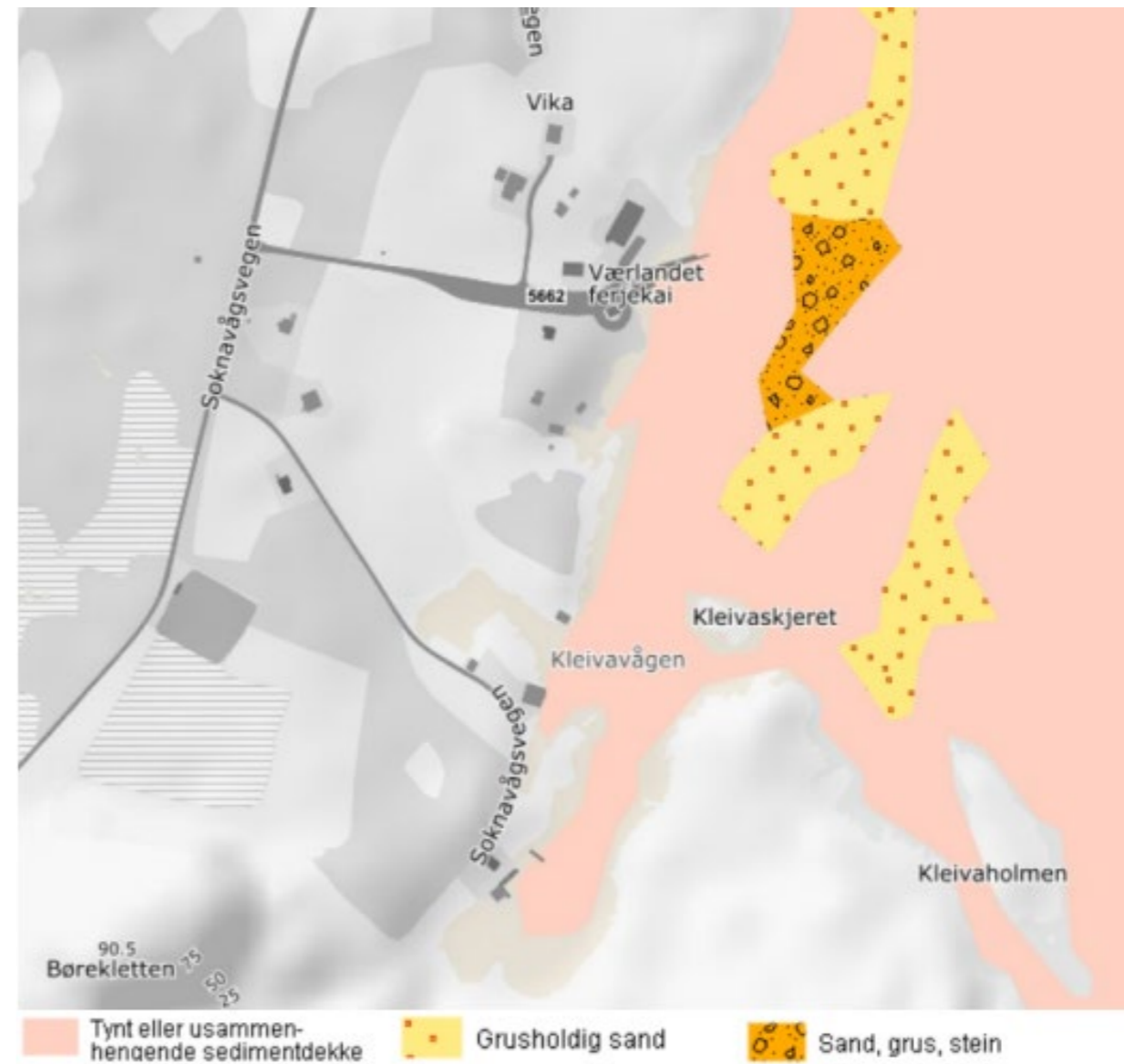
Geoteknisk rapport av områdestabilitet datert 25.02.2026 har vurdert hellningstilhøve og grunntilhøve. Rapporten konkluderer med at, basert på topografi, marin grense og påvist berg i dagen, kan faren for områdeskred utelukkast for planområdet.

Det er utført geotekniske grunnundersøkingar (boringar og lodding) for fergekaia og tilkomstvegen på 80-tallet. (Vegvesen, 1987). Sjøbotn rundt fergekaia er skanna i samband med reguleringa (Veseth, 2025). Kartlegginga av sjøbotn tydar på oppstikkande bergknausar, renner med lausmassar mellom bergknausane og botnsediment i dei djupare områda. Figur 5-19 syner eit oversiktsbilete frå skanninga.

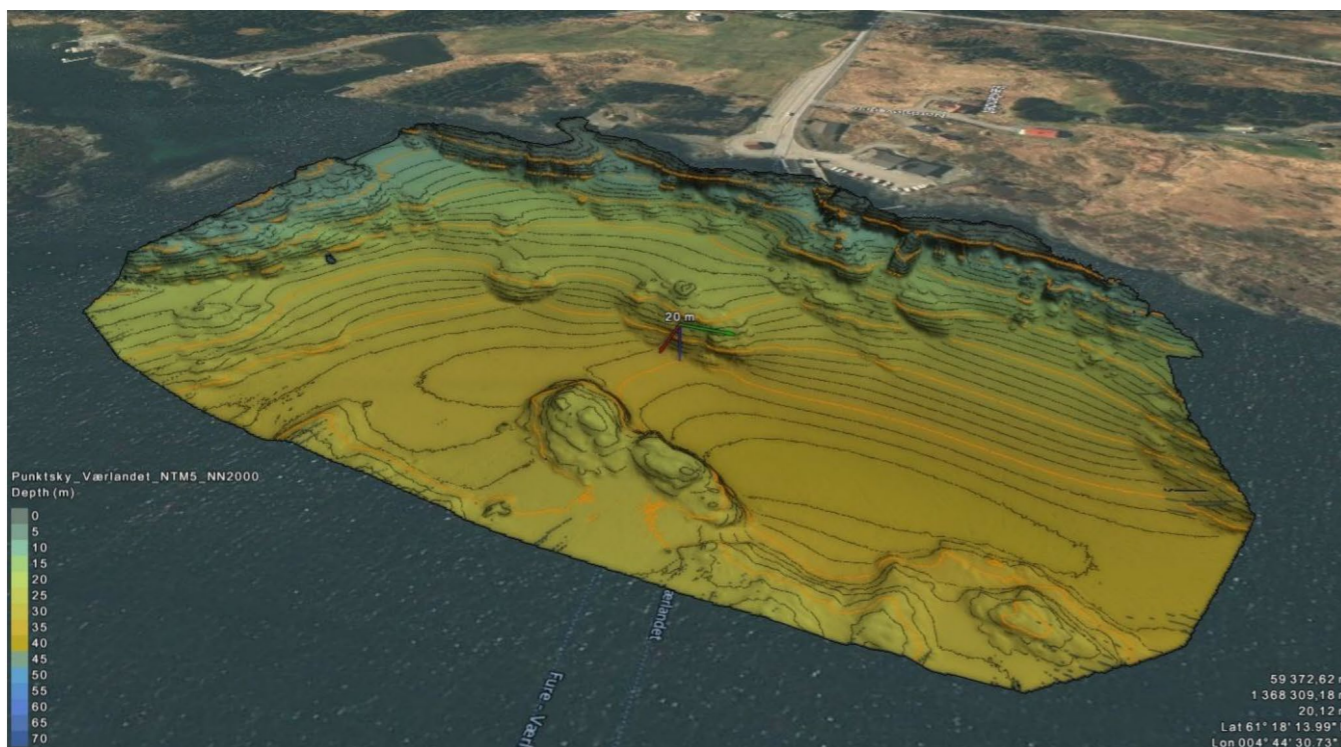
Det bør utførast supplerande grunnundersøkingar i detaljprosjekteringa av ny fergekai.



Figur 5-17 - Berggrunns- og lausmassekart. Norges Geologiske Undersøkelse (NGU).



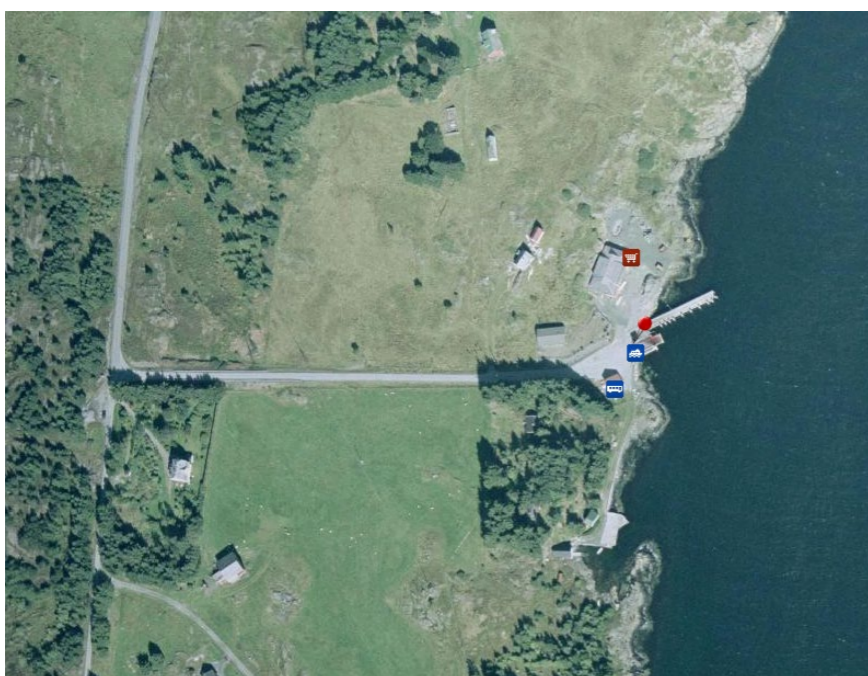
Figur 5-18 - Marinegeologikart synar grunntilhøve i planområdet. Norges Geologiske Undersøkelse (NGU).



Figur 5-19 – Sjøbotnkartlegging, oversikt over havbotn i 3D med høgdekoter (Veseth, 2025)

### 5.7.1 Forureina grunn

Lokaliteten er ikkje registrert med forureina grunn i Miljødirektoratet sin Grunnforureiningsdatabase. Historiske flyfoto viser at bruken av området har vore den same i meir enn eit tiår. I flyfoto frå 2003 kan ein syna dagens ferjekai. I 1981 var det verken ferjekai eller butikk. Det er ikkje spesiell mistanke om forureina grunn innanfor planområdet, men kan vere noko generell forureining grunna biltrafikk. Det er ikkje krav til reinsing av vegvatn pga. låg ÅDT.



Figur 5-20 Flyfoto frå 2003 av Værlandet ferjekai. Kart.finn.no.

## 5.8 Maritime- og marine forhold

### 5.8.1 Maritime forhold

Ferjesambandet Askvoll–Værlandet blir i dag trafikkert av ferja «MF Nordfjord», som er om lag 72 meter lang og har ein djupgang på rundt 3,5 meter. Ferja har kapasitet til 54 personbileiningar og om lag 200 passasjerar. Ferja er dimensjonerande fartøy for ny kaiutforming, manøvreringsbehov og arealbruk i sjø. Trafikkmønsteret er stabilt, og innseglinga følgjer ei etablert og godt merka seglingslei utan særlege navigasjonsmessige utfordringar. Overfarten går gjennom skjerma farvatn, men delar av leia kan vere krevjande ved sterk vind og redusert sikt. Det gjeld særleg ved kryssing av Aldefjorden.

Dagens kai på Værlandet ligg vêrutsett til, særleg for nordleg vind, svell og straum. Dette kan gjere anløp meir krevjande i haust- og vintermånadene, og fartøyet kan i periodar måtte nytte høg maskinkraft for å halde posisjon ved kai. Slike tilhøve påverkar både tryggleiken ved anløp og driftsforholda under liggetid. Det er registrert at liggjetilhøva ved kai kan vere særleg utfordrande om natta i dårleg vær.

Dagens kai har avgrensingar knytt til orientering, kailengde, fendring og høgderelasjonar. Køyrebrua er smal i høve til fartøybreidda, noko som kan gjere tilkomst og trafikkavvikling meir sårbar. Fendring og kaihøgder er ikkje optimalt tilpassa nyare ferjer, og dette kan gi utfordringar ved høg sjø eller varierende vassnivå. Det avgrensa kaiarealet gjer òg handtering og plassering av teknisk infrastruktur meir krevjande.

Det er ikkje registrert kryssande trafikk som påverkar den operative tryggleiken ved Værlandet. Private kaier i nærleiken er lite i bruk og har i liten grad innverknad på den operative situasjonen. Samla sett er dei maritime tilhøva ved Værlandet i hovudsak prega av å vere verutsett og tekniske avgrensingar ved eksisterande kai.

### 5.8.2 Marine forhold

Planområdet ligg ope mot sjøen på austsida av Værlandet og er påverka av både høg vasstand, vindbølgjer og innslag av dønning frå vest. Kartverket sine framskrivingar viser at framtidig havnivåstigning fram mot 2100 kan bli opp til 82 cm. Dette gjer at dimensjonerende høg vasstand for tiltak i tryggleiksklasse F2 er sett til kote +2,4 m (NN2000). Kombinert med bølgepåverknad kan vatn nå høgare nivå enn stillestående stormflo.

Bølgjemodellering viser at den største bølgepåverknaden kjem ved vind frå aust, med signifikant bølgehøgde opp mot 1,7–1,8 m ved kaien og toppperiode på rundt 5,2 sekund. Dønning frå vest kan trenge inn i området, men gir lågare bølgehøgde og lengre periodar (Hs ca. 0,8 m, Tp 20 s). Den største samla belastinga for kaien oppstår ved austleg vind.

Overskyllingsberekningane viser at ved kote +2,6 m er overskyllinga innanfor akseptable nivå for køyretøy i låg fart ved ekstremvær. For mjuke trafikantar og bygningsdelar som ikkje toler bølgepåverknad er tilstrekkeleg trygg høgde sett til +3,2 m. På tilleggskaiene kan overskyllinga nå endå høgare, og her bør tekniske installasjonar sikrast opp til +4,0 m. Bølgjene har ein estimert kastelengd på om lag 5 meter over kaikant.

## 5.9 Veg og trafikk

Samfunnsdelen til Askvoll kommune oppgjer følgjande utfordringar når det gjeld samferdsel, samfunnsutvikling og bustadstruktur: *Ferje- og busstilbodet er lite frekvent og kollektivtilbod står i stadig fare for å bli redusert. Det er ressurskrevjande å oppretthalde standard, utbetre og vedlikehalde vegane. Samstundes er trygge og gode vegar og gang- og sykkelvegane viktig for å auke attraktiviteten til sykling, gonge og kollektivtransport.*

### Dagens veg og kaiområde

Trafikkareal på kaiområdet er i dag delt mellom køyrevog til ferjekaia og daglegvarebutikken, biloppstillingsplass til ferje, snuplass for buss og parkeringsplass ved butikken. Parkeringsplassen ved butikken vert og nytta av

pendlarar som reiser med ferja. Dagens fylkesveg 5662 har ikkje separat tilbod for mjuke trafikantar. Det fins heller ikkje eige gangareal bak oppstillingsfeltet eller ved parkeringa ved butikken. *Trafikk- og mobilitetsanalyse* datert 25.02.2026 synar at det einaste arealet avsett til mjuke trafikantar på ferjeleiet er det smale fortauet ved busstoppet med 1,5m – 2m breidde. Det er også eit oppmerkt areal rundt ventebua. Ventebua står i dag midt i snuplassen for kollektiv på kaia. Utover ventebua er det ikkje leskur knytt til busshaldeplassen. Når ferja legg til kai, må mjuke trafikantar vente til alle køyretøya har køyrd av før dei kan gå om bord. Ferjekaibrua er ikkje brei nok til å gi plass til separat gangareal, og det er difor ikkje mogleg for gåande og syklende å gå om bord samstundes som bilane køyrer i land. Dette fører til ekstra ventetid for ferjepassasjerar til fots og på sykkel, ofte under dårlege verforhold.



Figur 5-21 Ventearreal markert med kvit sirkel. Dagens ventebu står midt i snuplassen for kollektiv. Foto: VLFK.

Eksisterande fylkesveg er smal, og ikkje tilrettelagt for gåande/syklende. Vegbreidda varierer frå 3,5 til om lag 5,2 meter (vegkart.no). Vegar og oppstillingsfelt ligg i eit relativt ope og flatt landskap rett nord og vest for dagens kai. Vegen har en ÅDT på 200 med 10 % andel lange køyretøy. ÅDT for ferje til Askvoll er 68. ÅDT er henta frå vegkart.no. Det er størst trafikkmengd til daglewarebutikken ved ferjekaien.



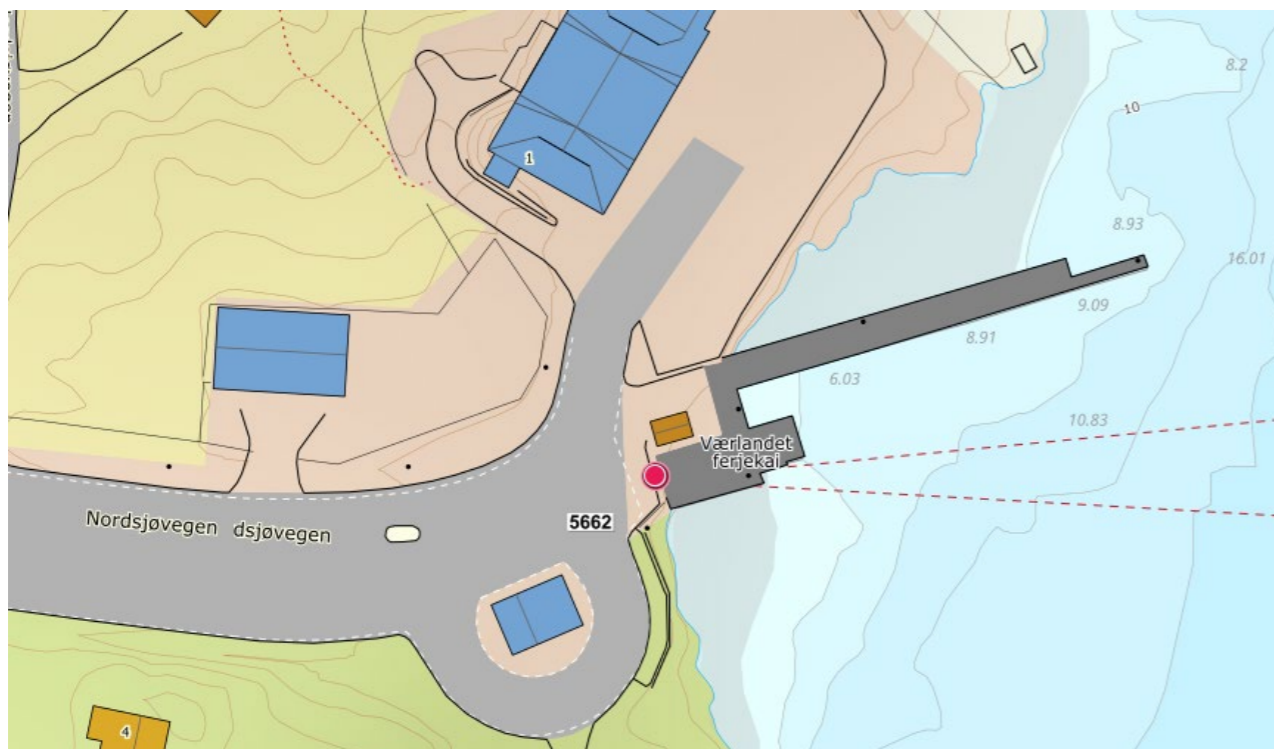
Figur 5-22 Flyfoto synar dagens vegsituasjon ved Værlandet ferjekai. Kjelde: Norgeskart.no.

Dagens oppstillingsplass har kapasitet til om lag 39 biler (rekna med 6 meter per bil). Eitt av oppstillingsfeltet er i dag reservert for trafikk til Fure. Det planlagte Atløysambandet skal etter planen realiserast i 2030. Etter realisert samband er det lagt opp til at ferja til Værlandet skal gå frå vestsida av Atløy og ikkje lenger trafikkere Fure. Oppstillingsfeltet til Fure kan då nyttast av all trafikk til og frå Værlandet.

Askvoll kommune har gjennomført moglegeheitsstudie for plassering av ny ferjekai på Atløy. Atløysambandet er lyst ut på anbod, og utbygginga vart vedteke igangsett i fylkestinget 16. juni 2026.

Kollektivtilbodet i området er basert på båt og buss. Rutebuss 234 køyrer mellom Værlandet ferjekai og Hillersøy i Bulandet med tre daglege avgangar, måndag – torsdag, fire daglege avgangar fredag, og to turar søndag. Dette er ein lokalbuss som ikkje korresponderer direkte med ferja.

Det er registrert ei ulykke der ein fotgjengar som gjekk langs vegen ble påkøyr av eit ryggande køyretøy. Hendinga fant stad ved av- og påkøyringsrampa til ferja.

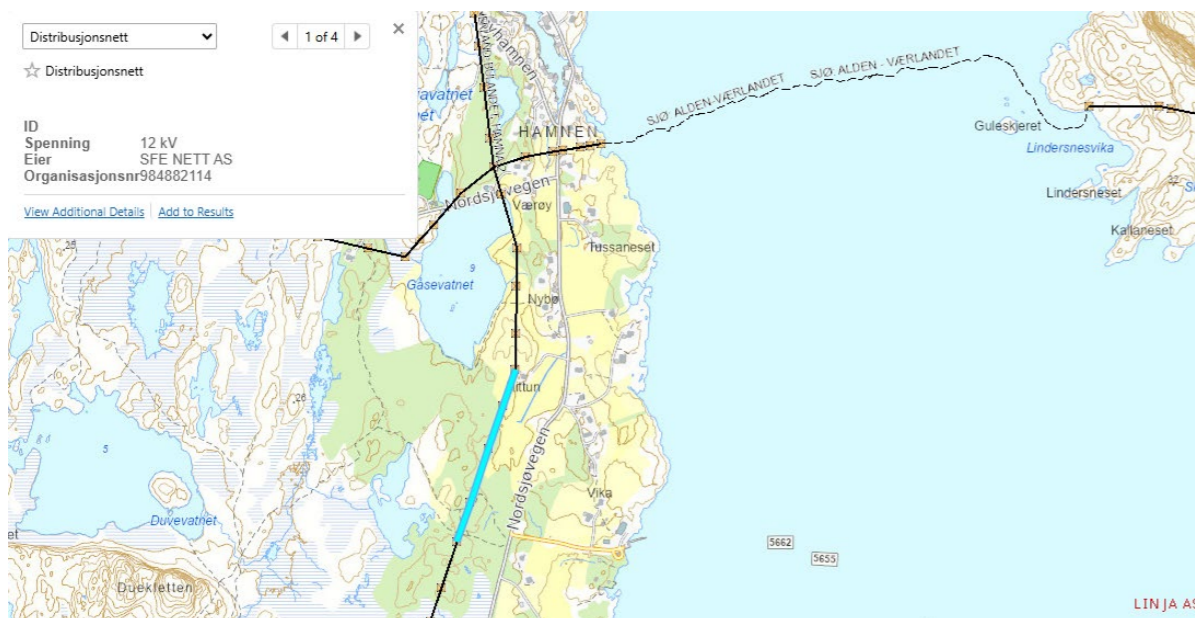


Figur 5-23 - Registrert trafikulykke. Kjelde: Vegkart, Statens vegvesen.

## 5.10 Teknisk infrastruktur

### Kraftforsyning

Værlandet ligg i Linja AS sitt konsesjonsområde og får straum frå Sogn og Fjordane Energi (SFE). Kraftledning kjem i sjøkabel via Tviberg og Alden med ein spenning på 22 kV. Frå Hamnen, nord for Nybø, førast straumen vidare i ledningar med 12 kV spenning.

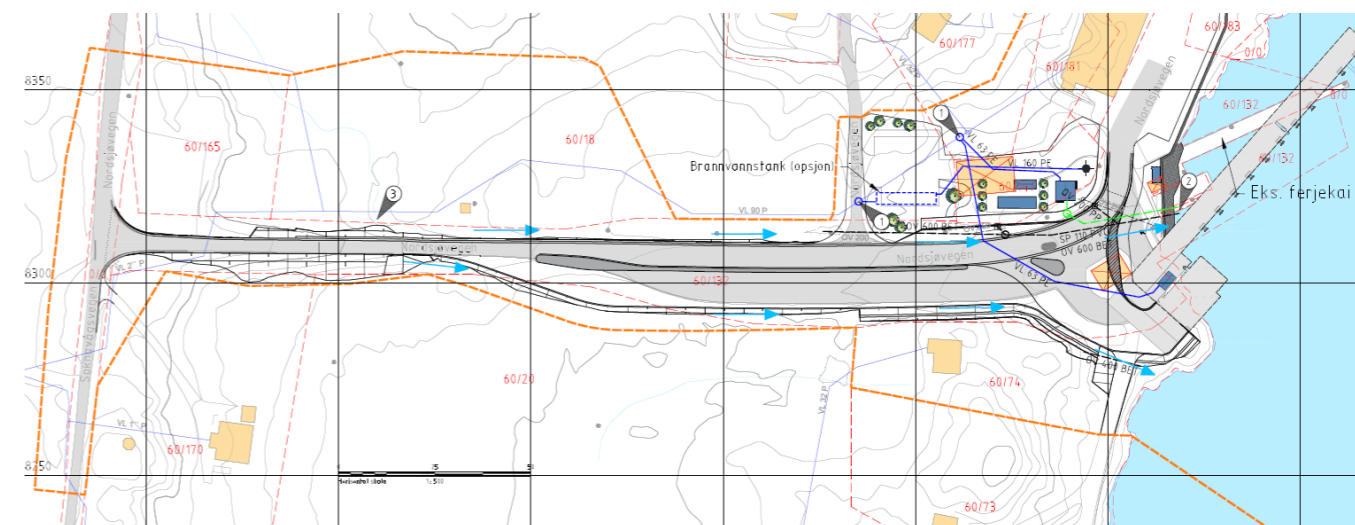


Figur 5-24 Utklippet synar kraftledning på Værlandet Kjelde: NVE.Atlas.

### Vassforsyning

Værlandet har i dag vassforsyning frå eit privat vassverk som i hovudsak driftast på dugnad. Dette anlegget forsyner alle bygg i området, inkludert næringsfunksjonar som daglegvarebutikken. Vassverket forsyner størstedelen av øyas husstandar og har eit dagleg forbruk på omlag 60–75 m<sup>3</sup>. Det eksisterande distribusjonsnettet er etablert for å dekke behovet til spreidd busetnad, og har dermed ikkje tilstrekkeleg kapasitet til å oppfylle krav til brannvassuttak. Eksisterande anlegg for vatn, avløp og overvatn (VAO) er inkludert i vedlagt teikning GH102.

Avløpsvatnet vert i dag handsama gjennom lokale, separate anlegg som ikkje er registrert i kartgrunnlaget. Samlege bueiningar nyttar private septiktankar eller slamavskiljarar for handtering av sanitært avløpsvatn.



Figur 5-25 VA-rammeplan for Værlandet ferjekai. Eksisterande og nye vassleidningar vist med tynn og tykk blå line. Grøn line synar ny spillvassleidning og lyseblå pil er flaumveger. Kjelde: Multiconsult.

## 5.11 Barn og unge

Barn og unge sin bruk av planområdet er i hovudsak knytt til ferdsel og opphald i knutepunktet ferje–buss–butikk, som mjuke trafikantar, reisande og ventande. Området fungerer i dag både som transportknutepunkt og uformell møteplass, men er sterkt trafikkdominert.

Dagens situasjon er prega av samansett trafikkbilete med avgrensa skilje mellom gåande/syklende og køyretøy. Mjuke trafikantar må delvis ferdast i køyreareal eller i område med manøvrering av buss, ferje- og varetrafikk. Ombord- og ilandkøyring på ferja styrer når gåande og syklende kan ta seg fram i området rundt ferjebru, noko som gir redusert framkome og variable tryggleiksforhold.

Gangareal og ventefunksjonar er i dag lite samanhengande og delvis plassert tett opp mot trafikkareal, mellom anna ved busshaldeplass og snuplass. Dette gir avgrensa føreseieleg ferdsel og lite skjerma opphald, noko som særleg påverkar barn og unge som ventar eller ferdast i området saman med andre.

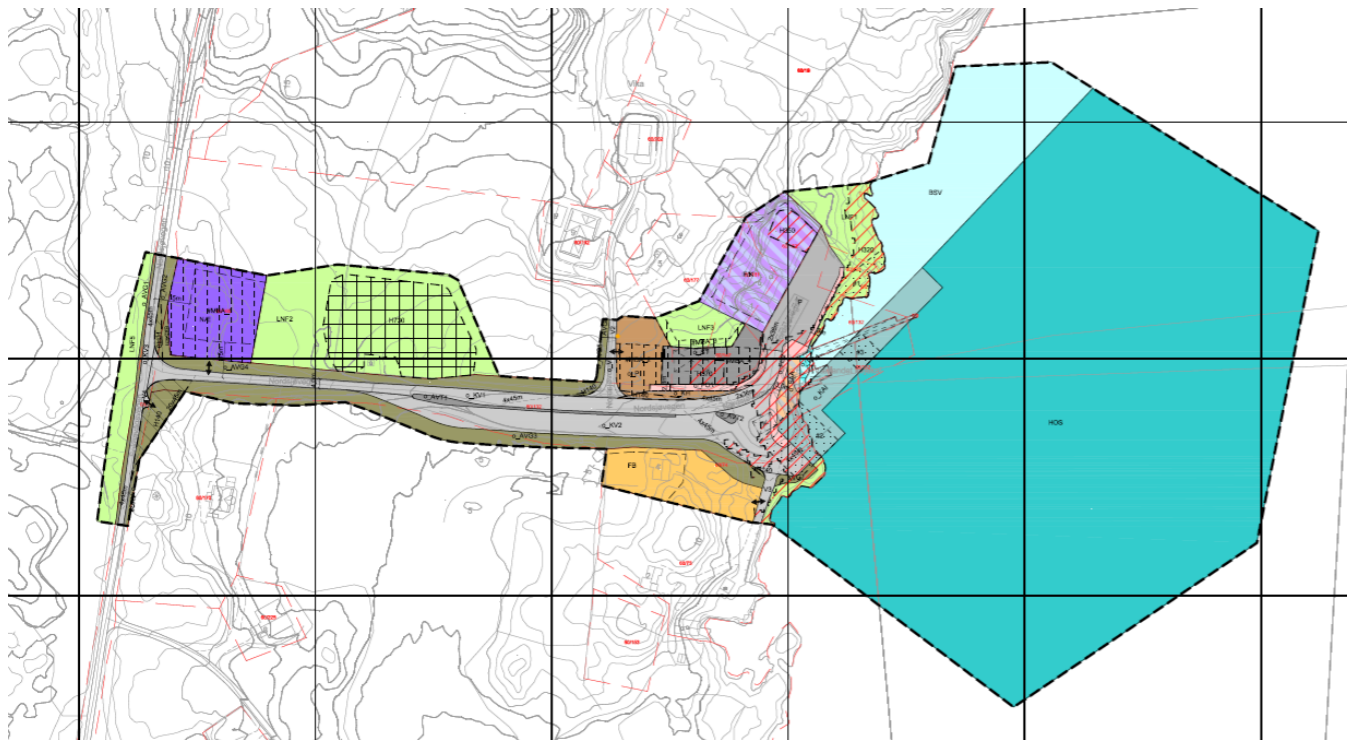
Når det gjeld tilgjenge, er dagens løysing ikkje fullt ut tilrettelagt for universell utforming. Uklare gangliner, nivåskilnader og sambruk med køyretøy gjer ferdsel mindre oversiktleg for barn, barnevognbrukarar og unge med nedsett funksjonsevne.

Samla sett framstår dagens situasjon som funksjonell for transport, men med klare utfordringar knytte til trygg ferdsle, oversikt og kvalitet på opphald for barn og unge i eit område med høg trafikkintensitet.

## 6. Omtale av planløysinga

### 6.1 Planlagt arealbruk

Detaljregulering for Værlandet ferjekai følger i all hovudsak opp hovudrammene frå kommuneplanen sin arealdel (2015). Det er ei vidare konkretisering av arealformål for hamn, bruk og vern av sjø og vassdrag, LNF og LNF spreidd. Planen konkretiserer vidare endringar og fastsett detaljert arealbruk nede på kaiområdet med forretning/kontor, kai, samferdsle og områder for parkering og teknisk infrastruktur.



Figur 6-1 Arealplankartet (1:1000 i A1) synar planlagt arealbruk ved Værlandet ferjekai. Kjelde: Multiconsult.

Tegnforklaring	
<b>Reguleringsplan PBL 2008</b>	
<b>§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg</b>	
FB	Fritidsbebyggelse (1120)
N/E	Næringsbebyggelse (1300)
F/K	Kombinert forretning og kontor (1810)
<b>§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur</b>	
ST	Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (2001)
V	Veg (2010)
KV	Kjøreveg (2011)
FO	Fortau (2012)
GG	Gangveg, gangareal eller gågate (2016)
AVT	Annen veggrunn, teknisk anlegg (2018)
AVG	Annen veggrunn, grøntareal (2019)
KAI	Kai (2041)
KH	Kollektivholdeplass (2073)
PI	Pendler- eller innfartsparkering (2074)
P	Parkering (2080)
SAA	Samferdselsanlegg eller teknisk infrastruktur kombinert med andre angitte hovedformål (2900)
<b>§12-5. Nr. 5 - Landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift</b>	
LNF	LNF-areal for nødvendige tiltak for landbruk og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag (5100)
<b>§12-5. Nr. 6 - Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone</b>	
BSV	Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone (6001)
HOS	Havneområde i sjø (6220)
VAA	Bruk og vern av sjø og vassdrag med eller uten tilhørende strandsone kombinert med andre angitte hovedformål (6900)
<b>§12 - 6 - Hensynssoner</b>	
H140	Frisikt (140)
H320	Flomfare (320)
H350	Brann-eksplosjonsfare (350)
H370	Høyspenningsanlegg (inkl høyspentkabler) (370)
H730	Båndlegging etter lov om kulturminner (730)
<b>§12-7 - Bestemmelseområder</b>	
#1	Utforming (1)
#2	Vilkår for bruk av arealer, bygninger og anlegg (2)
#3	Funksjons- og kvalitetskrav til bygninger, anlegg og utearealer (4)
#MBA	Midlertidig bygge- og anleggsområde
<b>Linjesymbol</b>	
—	Plangrense
—	Formålsgrense
- - - -	Bestemmelsegrense
- - - -	Midlertidig bygge- og anleggsgrense
- · - · -	Grense for sikringszone
- · - · -	Grense for faresone
- · - · -	Grense for båndleggingszone
- - - -	Byggegrense (1211)
⌈ - - - - ⌋	Bebyggelse som forutsettes fjernet (1215)
- - - -	Frisiklinje (1222)
→	Måle og avstandslinje (1259)
<b>Punktsymboler</b>	
	Vegstenging/fysiske sperre (1231)
↔	Avkjørsel - både inn og utkjøring (1242)

Figur 6-2 Tegnforklaring til arealplankartet. Kjelde: Multiconsult.

Arealformål	Storleik
<b>§12-5. Nr. 1 - Bygningar og anlegg</b>	Areal (m <sup>2</sup> )
1120 - Fritidsbusetnad (FB)	1310
1300 - Næringsbygningar (NÆ)	1483,4
1810 - Kombinert forretning og kontor (F/K)	1575,1
<b>Sum areal denne kategori:</b>	4368,5
<b>§12-5. Nr. 2 – Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur</b>	Areal (m <sup>2</sup> )
2001 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (o_ST)	706,2
2010 - Veg (o_V1)	154,5
2010 - Veg (V2)	25,4
2010 - Veg (V3)	92,9
2010 - Veg (V4)	12,7
2011 - Køyreveg (o_KV1)	1498,2
2011 - Køyreveg (o_KV2)	1964,6
2011 - Køyreveg (o_KV3)	394,2
2012 - Fortau (o_FO1)	162,7
2012 - Fortau (o_FO2)	194,3
2016 - Gangveg, gangareal eller gågate (GG)	65,4
2018 - Annan veggrunn, teknisk anlegg (o_AVT1)	149,7
2018 - Annan veggrunn, teknisk anlegg (o_AVT2)	24,7
2019 - Annan veggrunn, grøntareal (o_AVG1)	152,6
2019 - Annan veggrunn, grøntareal (o_AVG2)	147,7
2019 - Annan veggrunn, grøntareal (o_AVG3)	1638
2019 - Annan veggrunn, grøntareal (o_AVG4)	966,1
2019 - Annan veggrunn, grøntareal (o_AVG5)	57,8
2019 - Annan veggrunn, grøntareal (AVG6)	22,5
2019 - Annan veggrunn, grøntareal (o_AVG7)	63,4
2019 - Annan veggrunn, grøntareal (o_AVG8)	310,4
2041 - Kai (o_KAI)	1312
2073 - Kollektivhaldeplass (o_KH)	139,4
2074 - Pendlar- eller innfartsparkering (o_PI)	603,9
2080 - Parkering (P)	809,4
2900 - Samferdselsanlegg eller teknisk infrastruktur kombinert med andre angjevne hovudføremål (o_SAA)	176,6
<b>Sum areal denne kategori:</b>	11845,3
<b>§12-5. Nr. 5 – Landbruks-, natur- og friluftformål og reindrift</b>	Areal (m <sup>2</sup> )
5100 - LNF-areal for nødvendige tiltak for landbruk og gardstilknytt næringsverksemd basert på garden sitt ressursgrunnlag (LNFR1)	1097,6
5100 - LNF-areal for nødvendige tiltak for landbruk og gardstilknytt næringsverksemd basert på garden sitt ressursgrunnlag (LNFR2)	3979,7
5100 - LNF-areal for nødvendige tiltak for landbruk og gardstilknytt næringsverksemd basert på garden sitt ressursgrunnlag (LNFR3)	512,5

5100 - LNF-areal for nødvendige tiltak for landbruk og gardstilknytt næringsverksemd basert på garden sitt ressursgrunnlag (LNFR4)	156,2
5100 - LNF-areal for nødvendige tiltak for landbruk og gardstilknytt næringsverksemd basert på garden sitt ressursgrunnlag (LNFR5)	835,2
<b>Sum areal denne kategori:</b>	6581,3
<b>§12-5. Nr. 6 – Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhøyrande strandsone</b>	Areal (m <sup>2</sup> )
6001 - Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhøyrande strandsone (BSV)	4465,8
6220 - Hamneområde i sjø (HOS)	35141,9
6900 - Bruk og vern av sjø og vassdrag med eller utan tilhøyrande strandsone kombinert med andre angjevne hovudføremål (o_VAA)	59,3
<b>Sum areal denne kategori:</b>	39667
<b>Totalt alle kategorier:</b>	<b>62462,2</b>

Tabell 6-1 Arealtabell med feltstorleik etter plankart datert 25.06.26. Kjelde: Multiconsult.

Føresegningsområder (§ 12- 7)	Storleik (m <sup>2</sup> )
#MBA_1 - Midlertidig bygge- og anleggsområde	1483,4
#1 - Vilkår for bruk av areal, bygningar og anlegg	268,7
#MBA_2 - Midlertidig bygge- og anleggsområde	376,4
#2 - Utforming	551
#MBA_3 - Midlertidig bygge- og anleggsområde	147,3
#3 - Funksjons- og kvalitetskrav til bygningar, anlegg og uteareal	144
#MBA_4 - Midlertidig bygge- og anleggsområde	616,4
<b>SUM alle</b>	<b>3587,2</b>
<b>§12-6 – Omsynssoner (§12-6)</b>	<b>Storleik (m<sup>2</sup>)</b>
140 - Frisikt (H140)	57,4
140 - Frisikt (H140)	338
140 - Frisikt (H140)	8,6
140 - Frisikt (H140)	7,3
140 - Frisikt (H140)	55,2
320 - Flomfare (H320_1)	2131
350 - Brann-/eksplosjonsfare (H350)	223,5
370 - Høgspenningsanlegg (inkl. høgspenkablar) (H370)	145,2
730 - Bandlegging etter lov om kulturminne (H730_)	2208,8
<b>SUM alle</b>	<b>5175,1</b>

Tabell 6-2 Storleik på føresegningsområder og omsynssoner. Kjelde: Multiconsult.

## 6.2 Kaikonstruksjon

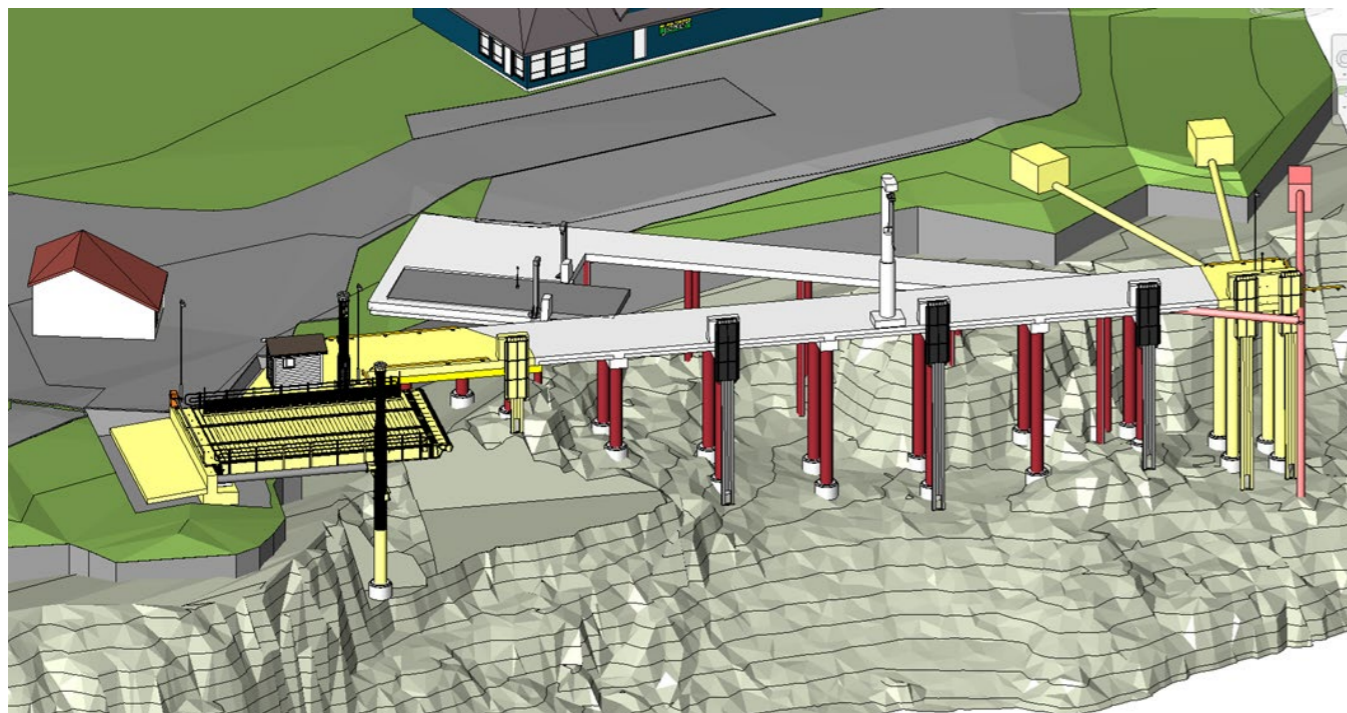
Det skal etablerast ei ferjekai for mellomstore samband som erstattar dagens kai. Dagens kai skal rivast. Ny kai omfattar mellom anna ny tilleggingskai, ferjekaibru, fendring, brubås og ladeinfrastruktur. Eksisterande brubås

rivast og erstattet med plastr fylling. Tilleggskaien skal etablerast på utstøpte stålørspelar med sidestøtte mot land.



Figur 6-3 Plassering av ny ferjekai på Værlandet, med eksisterende kai bak. Multiconsult.

Ferjekaien vert dimensjonert for mellomstort samband, med tilhøyrande landanlegg. Løysinga skal gje robuste tilleggsforhold og driftsstabilitet ved krevjande vind- og bølgeforhold, samt sikre trygg og effektiv handtering av køyretøy og passasjerar. Utforming og dimensjonering skal vidare leggje til rette for ei gjennomførbar anleggsfase med minst mogleg driftsavbrot, og samstundes gi tilstrekkeleg fleksibilitet for framtidig tilpassing innanfor planområdet. Ferjekaia vert planlagt på kote 2,3 m. Prosjekteringsgrunnlag og funksjonsutforming skal byggje på Statens vegvesen sitt handbokgrunnlag V431 og N400 m.fl. og gjeldande krav til tryggleik og universell utforming der dette er relevant for landareal og ganglinjer.



Tabell 6-3 Oversikt fasar ved bygging av kai, sett frå sør. Gul farge vise nybygg i fase 1. Kjelde: Multiconsult.

Fase	Aktivitet	Ferjestatus	Anlegg på land
1	Bygging av ny brubås og ferjekaibru på ny lokalitet. Innerst (ferjebru, tårn, kai og fending)- og ytterste (kai, fending og støttestag) del av tilleggskai vert etablert.	Ferja har drift på eksisterande kai.	Nytt køyremønster mot ny brubås etablerast. Dagens ventebu rivast.
2	Eksisterande kai rivast. Midtre del av tilleggskai (kai og fending) og ladeinfrastruktur på kaia etablerast.	Ferja har drift i ny brubås og med tillegg mot fending innerst og ytterst av ny tilleggskai.	Etablerast fylling med plastring mot sjø i tidlegare brubås.

Tabell 6-4 Utbyggingsfasar for ferjekaien. Kjelde: Multiconsult.



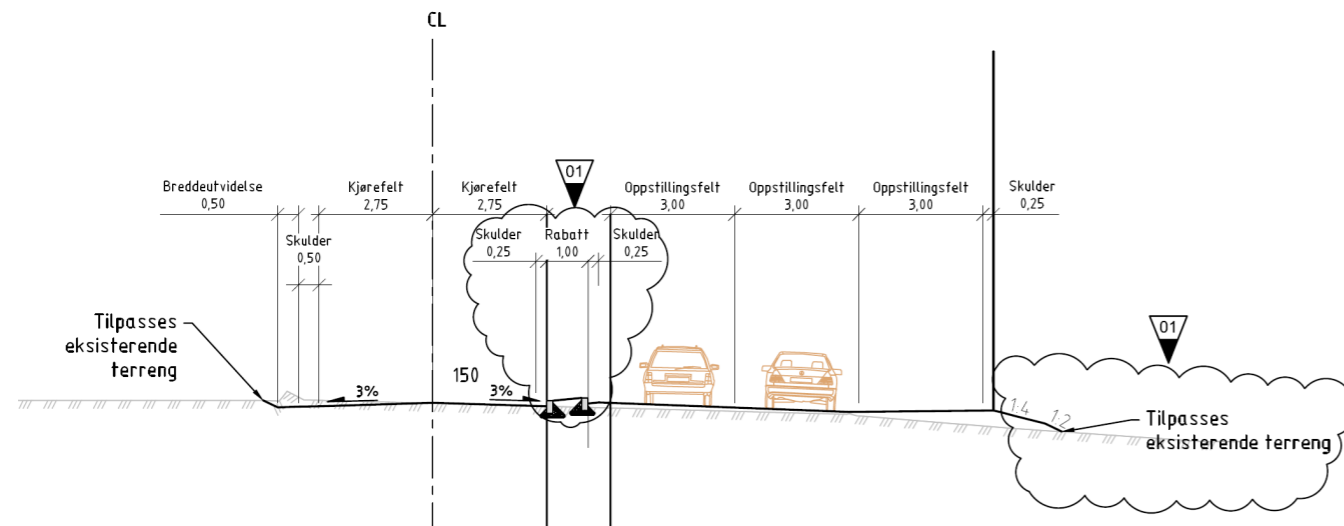
Figur 6-4 Utbyggingsfasar sett ovanfrå. Kjelde: Multiconsult.

### 6.3 Vegløyising

Dimensjoneringsklasse for fylkesvegen er sett til L2, med tverrprofil 3,5 – 4,5 meter, fordi det berre er snakk om mindre justeringar av dagens vegsituasjon (o\_KV1). Vegsystemet på Værlandet er hovudsakeleg ein smal eitt-felts veg med låg ÅDT.

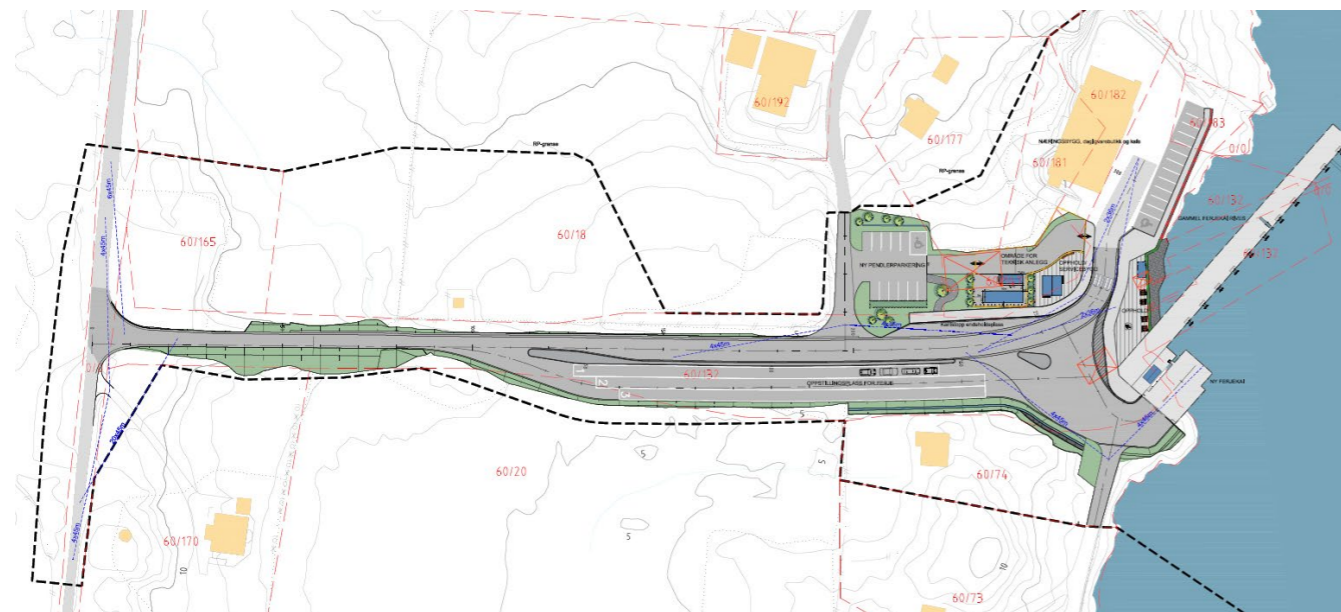
For den delen av fv. 5662 som er to-feltsveg i dag, vert denne vidareført som dette frå profil 145 fram til profil 270 (butikkens parkeringsplass). Her legg ein til grunn tverrprofil etter standard for gjennomgåande utbetring (Figur 5-2), fordi vegen går gjennom eit sårbart/kostbart terreng (innmarksbeite, fulldyrka jord og kulturminne).

Tilknytning til vegnett vidare frå fylkesveg 5662 til kommunal veg 93, er uendra. Eksisterande oppstillingsfelt forlengast litt mot nordvest for å få plass til 10 ekstra bilar i høve til dagens plassar, jf. Trafikk og mobilitetsanalyse datert 25.02.2026. Oppstillingsfeltet o\_KV2 koplast mot ferjekaibrua i sløyfe sør for dagens driftsbygg med venteareal for busshaldeplass. Driftsbygget må rivast for å gje tilstrekkeleg svingradius. Ny kapasitet på oppstillingsfelt vil vere om lag 50 bilar. Oppstillingsfeltet får ein breidde på 3 meter.



Figur 6-5 Tverrprofil av 2-feltsveg i o\_KV1 og oppstillingsfelt i o\_KV2. Multiconsult.

Fylkesveg 5662 er planlagt for ein årsdøgntrafikk (ÅDT) på 250 i 2050, og det er tilrådd å setje fartsgrensa ned til 50 km/t. Funksjonsklassen er D – Lokale samleveggar. Sjå vedlagt plan- og profilteikning (C001).

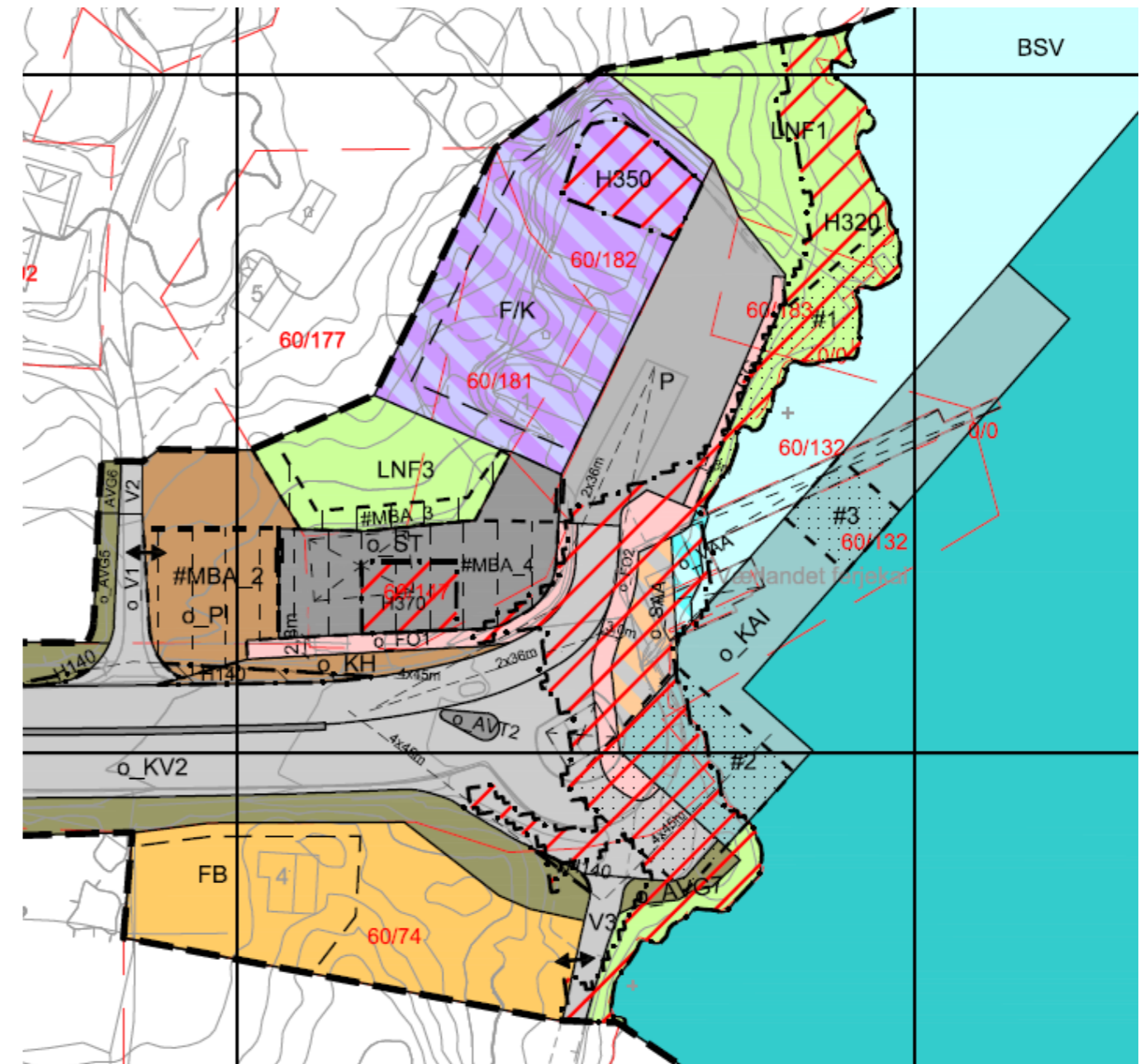


Figur 6-6 Situasjonsplan av vegløyning ved Værlandet ferjekai. Kjelde: Multiconsult. Datert 26.06.2026.

Reguleringsplanen opnar for eit visst handlingsrom når det gjeld plasseringa av sjølve kaiområdet. Endeleg plassering vil bli fastsett i detaljprosjektinga i neste fase, noko som også kan medføre behov for mindre justeringar av tilkoblinga til veginfrastrukturen. Det overlappende grensesnittet mellom kai og veg er regulert som føresegningsområde i plankartet.

Ny kollektivhaldeplass er planlagt som eit stadstilpassa kantstopp på nordsida av fylkesvegen. Denne løysinga gjev bussen moglegheit til å snu framom oppstillingsfeltet, før han køyrer inn på eit separat areal for oppstilling av bussen langs ein universelt utforma kantstopplattform. Slik vert ikkje bussen til hinder for trafikk som køyrer til og frå butikken. Sjå vedlegg [E002-Stadstilpassa kantstopp].

Planen styrker tilgjengelegheit og trafiktryggleik for mjuke trafikantar ved at det etablerast separate gangareal for mjuke trafikantar på ferjeleiet. Det er planlagt fortau frå busshaldeplassen fram til kryssingspunkt mot butikken og ferjekaia, og vidare frå pendlerparkeringa langs kaifronten og fram til ny ferjekaibru. Ved kollektivhaldeplassen får fortauet (o\_FO1) ei breidde på 2,7 meter, medan det vidare mot overgangsfeltet får ei breidde på 2,5 meter. Fortauet i felt o\_FO2 langs ferjekaien varierer i breidde frå 2,5 til 3 meter. Ved overgangsfeltet aukar breidda til 3 meter for å gi betre plass til kryssing og opphald. Fortauet o\_FO2 heng her saman med ventearealet (o\_SAA) som gjev eit romsleg ferdselsareal for mjuke trafikantar. Det nye servicebygget/ventebua er planlagt plassert tett på busshaldeplassen, butikken og ferja, slik at reisande får korte og trygge ganglinjer mellom funksjonane.



Figur 6-7 Vegløyning ved ferjekaien vist i plankart. Kjelde: Multiconsult.



## 6.5 Trafikk- og mobilitetsanalyse

Det er forventa ei auke i årsgjennsnitttrafikken på sambandet frå dagens ÅDT= 68 til framtidig ÅDT(2050)= 80.

I det følgjande vert dei konkrete løysingane for å betre situasjonen presentert:

### 6.4.1 Plassering av ny haldeplass, ventebu og pendlerparkering

Haldeplass og ventebu får nye plasseringar då ny ferjekai vil komme i konflikt med dagens løysingar. Det er i tillegg ytra sterke ynskjer om relokalisering av pendlerparkeringar grunna delvis sterk sjøsprøyt ved dagens plassering.

Arealet nord for fylkesvegen og vest for avkøyrsla til butikken er vurdert som mest eigna for utviding, då det allereie er delvis utbygd, relativt flatt og i liten konflikt med jordbruksareal eller kulturminne. Bruk av arealet krev riving av garasjebygg på tomte.

Busstopp, ventebu og pendlerparkering plasseres på same side av fylkesvegen som butikk og toalett. Dette reduserer behovet for å krysse vegen for dei som ferdast mellom desse målpunkta, samstundes som avstanden til ferjekaia blir kort.

Samla sett baserer planforslaget seg på å utvide ferjeleiet sitt landareal i området nord for fylkesvegen og vest for avkøyrsla til butikken for å gi plass til ny busshaldeplass (o\_KH), ventebu og bygg for teknisk infrastruktur (o\_ST) og pendlerparkering (o\_PI).

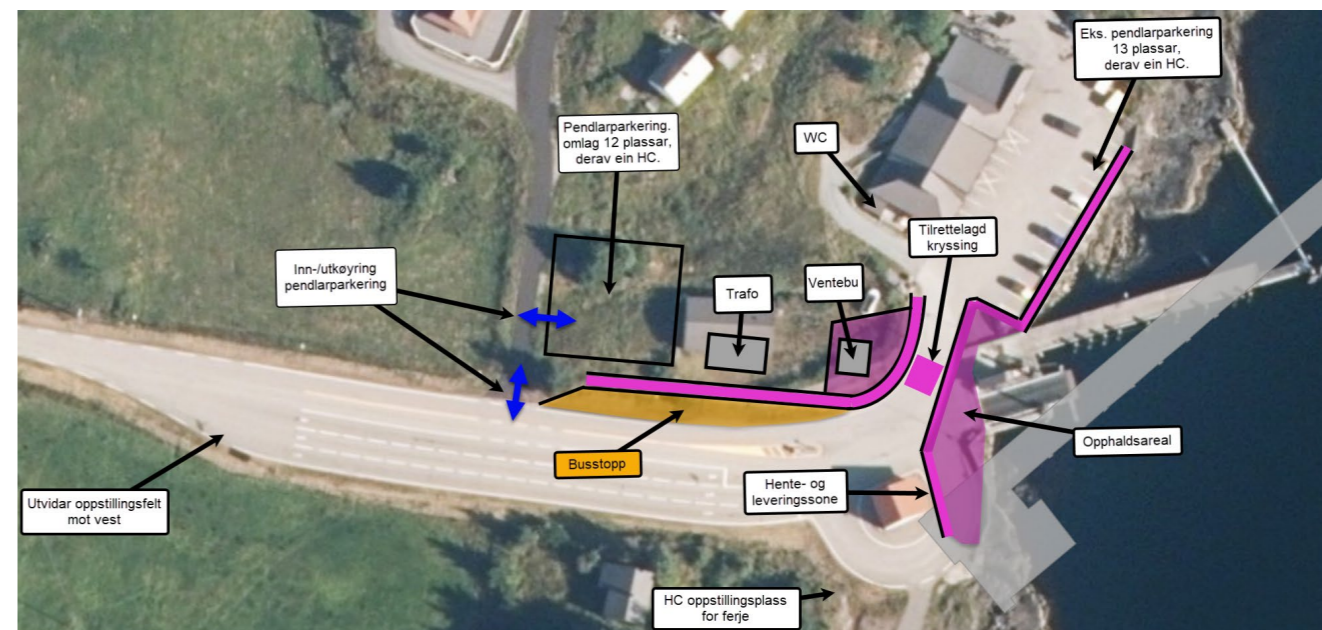
### 6.4.2 Mjuke trafikantar

For å auke trafikktryggleiken for mjuke trafikantar skal det etablerast separate gangareal for gåande og syklande på ferjeleiet.

Trafikksituasjonen ved ferjekaia er samansett, traséen til ferjetraffikk, butikktraffikk, mjuke trafikantar som skal med ferja og varelevering/renovasjon kryssar kvarandre. Dette skaper risiko for dei gåande og syklande, og det er behov for fleire trygge, separate gangareal.

Det blir tilrådd å etablere fortau (o\_F01 og o\_F02) mellom ferja, busshaldeplassen, pendlerparkeringane og daglegvarebutikken. Det er ikkje regulert gangrabatt mellom oppstillingsfelt og fylkesveg i reguleringsplanen, men det bør vurderast vidare til detaljprosjekteringa. Eit eige ventearreal for gåande og syklande er tilgjengeleg i o\_SAA, men bør og sikrast utanfor ny ventebu i o\_ST med tilstrekkeleg plass til trygg opphald.

For å redusere unødvendige kryssingar av fylkesvegen bør det etablerast eit tilrettelagt kryssingspunkt over avkøyrsla til butikken (V1), med god sikt og belysning. Alle gangforbindelsar og busshaldeplassen skal utformast universelt, og pendlerparkeringane skal ha HC-plassar nær ferja.



Figur 6-10 Oversikt over løysingar på land for å sikre best mogleg tilhøve for mjuke trafikantar. Nøyaktig plassering og dimensjonering må vurderast i detaljprosjektering. Multiconsult.

### 6.4.3 Kollektivtrafikk

Dagens busshaldeplass kjem i konflikt med den nye kai plasseringa og må difor flyttast. Etter vurdering av fleire alternativ er nordsida av fylkesvegen, mellom avkøyrsla til Nordsjøvegen 7 og avkøyrsla til butikken, valt som ny plassering (sjå Figur 6-10). Lokaliseringa gir kort gangavstand til ferja, ventebua og pendlerparkeringa, og unngår både konflikt med kulturminne og unødige kryssingar for bussreisande.

Snueareal for buss er dimensjonerande for utforminga av landarealet. Sidan haldeplassen er endestopp, må det etablerast oppstillingsareal (o\_KH) utanfor køyrebana for å hindre konflikt med trafikk til/frå butikk og ferja. Haldeplassen blir ei mellomøysing mellom kantstopp og busslomme for å få plass til både sporing og oppstilling innanfor tilgjengeleg areal. Plattformbreidda skal vere 2,7 meter i tråd med krav i V123. Bussen vil ikkje vere i konflikt med trafikk når den står på haldeplassen.

Kollektivhaldeplass plasserast då i umiddelbar nærleik til den nye ventebua, pendlerparkeringa og haldeplass. Dette styrker tilbodet til mjuke trafikantar og kollektivreisande.

### 6.4.4 Trafikale tilhøve på ferjekaia

Det blir tilrådd å skilte for å tydeleggjere at trafikk frå ferja har forkøyrslrett over trafikk frå daglegvareavkøyrsla, dette for å sikre effektiv og trygg ilandkøyring. Varelevering og renovasjon skjer med rygging og gir potensielt farlege situasjonar for mjuke trafikantar, det er derfor viktig å etablere separate/trygge gang- og ventearreal.

Fylkesveg 5662 (o\_KV1) har låg trafikk (ÅDT ~200) og skal i utgangspunktet vere éin-felts veg, men dagens tofeltsløysing ved butikken er vidareført då den gjev betre avvikling av ferjetrafikken. På grunn av mange kryssingar av mjuke trafikantar, aktivitet rundt butikk og toalett, og sykkeltraffikk i sommarhalvåret, tilråddast det å vurdere reduksjon av fartsgrensa frå 80 til 50 km/t.

Oppstillingsfelt for ferja (o\_KV2) vidareførast, men kapasiteten aukast ved å utvide feltet vestover. Feltrekkefølga bør endrast til motsett frå dagens for betre oversikt for ferjemannskapet frå ny ferjekai plassering. Sporing er kontrollert for buss, vogntog og semitrailer. Det skal etablerast eigen HC-oppstillingsplass sør for ombordkøyringsarealet, utan konflikt med siktlinjer eller manøvrering.



Figur 6-11 Sporingsmodell for av- og påkøring til ferja. Dimensjonert for vogntog (VT). Multiconsult.

### 6.4.5 Parkering og teknisk infrastruktur

Det er behov for meir parkering på ferjeleiet enn i dag. Det etableres ei ny pendlarparkering (o\_PI) bak den nye busshaldeplassen, med rundt 10 plassar inkludert HC. Inn- og utkøring via avkøyrsla til Nordsjøvegen 7 (o\_V2) for å redusere konflikter med gåande. Dagens sjøsideparkering (P) blir delvis vidareført, men noko redusert for å gi plass til HC-parkering og eige venteeareal for mjuke trafikantar. Det tilrådest også å etablere ladepunkt for elbil ved pendlarparkeringa.

Ein ny transformator må etablerast som del av elektrifiseringa av ferja. Tilkomsten må leggast til rette for lastebil med krav om plant areal (minst 12 x 7 meter) og fri høgde på 6 meter. Denne skal etablerast på o\_ST.

## 6.6 Tekniske føresetnadar og konstruksjonar

### Dimensjoneringsgrunnlag

Ferjekaien er dimensjonert etter handbok V431. Ut frå dei spesifikasjonar som er definert i handboka vert følgjande dimensjonar lagt til grunn for mellomstort samband på Værlandet:

- 9 m ferjekaibru
- 9 m brubås / fallem
- 70 m tilleggingskai

Sambandsstørrelse/Konstruksjonsdel	Små	Mellomstore	Store
Anbefalt effektiv ferjelengde	T.o.m. 70 m	T.o.m. 100 m	T.o.m. 150 m
Anbefalt ferjebredde	11–14 m	14–17 m	17–19 m
Maksimal ferjedyppgang	3,5 m	4,5 m	5 m
Maksimalt deplasement	T.o.m. 1000 tonn	1000–2000 tonn	2000–4000 tonn
Effektiv kailengde	50 m	70 m	110 m
Bredde ferjekaibru	6 m	6–9 m	12 m
Bredde brubås*	6–9 m*	9–12 m*	12 m*
Minimum dybde (ref. NN1954)	Se kap. 2.2	Se kap. 2.2	Se kap. 2.2
Senterlinjeavstand	Ca. 6,0 m	Ca. 7,0 m	Ca. 8,5 m

\*Tilpasset ferjekaibrubredde

Figur 6-12 Sambandsstorleik frå V431 Ferje (Kjelde: Statens Vegvesen).

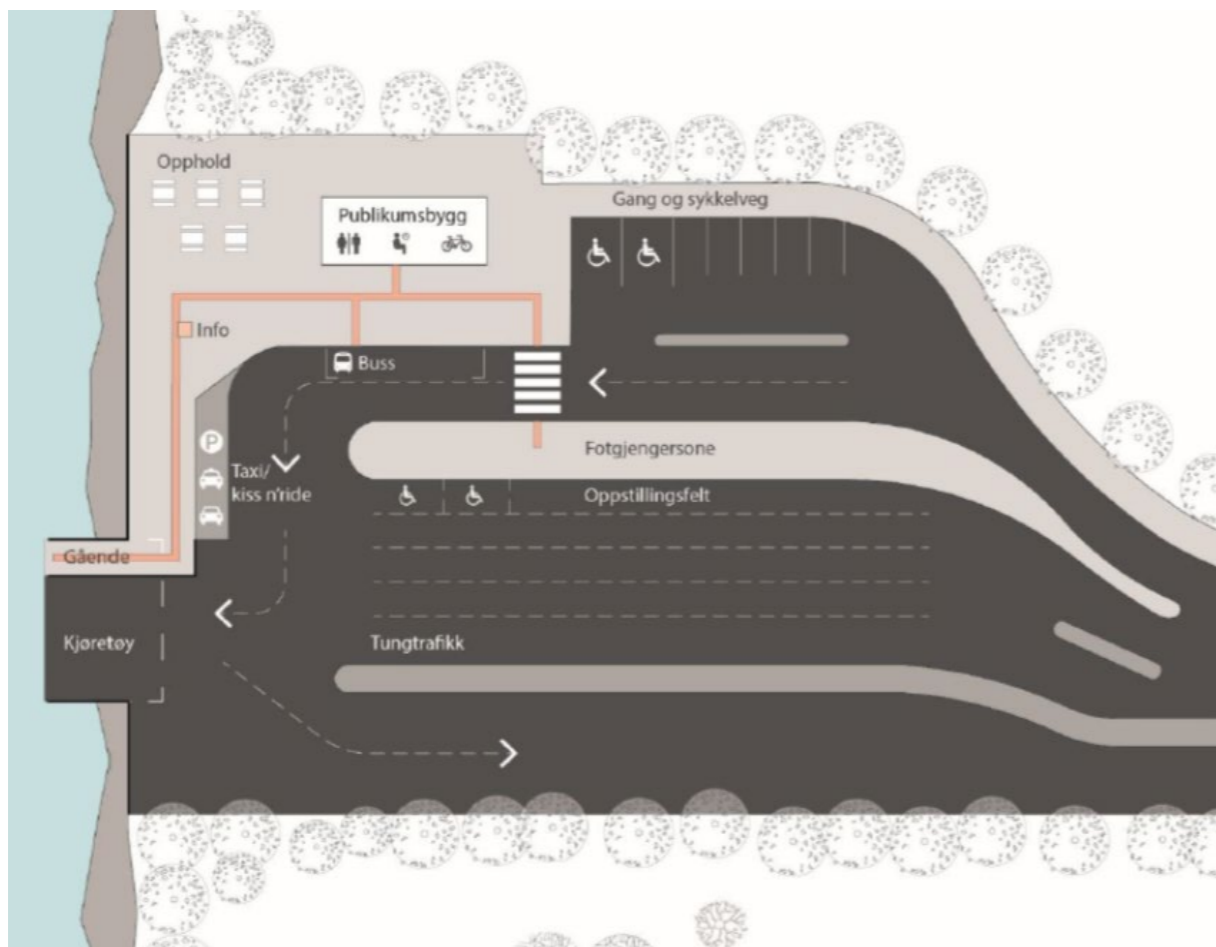
Den nye ferjekaien skal etablerast for mellomstore ferjesamband.

### Ladeinfrastruktur

Aust for pendlarparkeringa vert battericontainer og trafostasjon plassert for å sikre straum til ferja. Det er planlagt ein container på 10 x 3 meter (30 m<sup>2</sup>) og ein trafo på 2,4 x 5,7 meter (13,7m<sup>2</sup>). Figur 6-11 viser bygga slik dei er planlagt per 10.04.2026. Energiinfrastruktur på land (innanfor H730 og o\_ST) kan gjerdast inn dersom det er vurdert som naudsynt i høve beredskap og tryggleik. Det vil først ein jordkabel frå sjø inn til trafo, vidare inn i ladecontainer, før straumen vert ført ut til ladetårn på tilleggingskaia. Ladetårnet er regulert med føresegnområde #3 i plankartet. Løysing for kabelføring og trasear er ikkje endeleg planlagt.

## 6.7 Universell utforming

Ved utforming av ferjeleiet er prinsippsskissa lagt til grunn for å sikre enkel og trygg ferdsel for mjuke trafikantar. Ein har samla så mange av publikumsfunksjonar som mogeleg på ei side av fylkesvegen (busshaldeplass, delar av pendlarparkering, ventebu, møteplass/uteområde). Samstundes gjer eksisterande forhold at det er behov for eit kryssingspunkt frå fortauet ved busshaldeplassen over til fortauet som går fram til ferjekaibrua. sjå figur 6-14.



Figur 6-13 Prinsippskisse for utforming av landareal. Kjelde: Statens vegvesen, Høringsutkast - Veileder Universell utforming av vegger og gater 30.09.2020.

Fortaua er skild frå køyreareala, er trinnfrie og har breidde og stigning i tråd med krava til universell utforming av gangtilkomst i TEK17 (stigning er under 1:15 (6,67%)). Dei fleste målpunkta ligg innanfor ein radius på 40 meter, og det er ca. 110 meter gangavstand frå kollektivhaldeplassen til ferjekaibru. Det er planlagt ein HC-parkeringsplass ved parkering ved butikken, ein HC-parkeringsplass på innfartsparkeringa ved busshaldeplassen og ein HC-oppstillingsplass sør-vest for ferjebraukaia.



Figur 6-14 Gangforbindingar ved ferjekaia, ny busshaldeplass, anlegg for teknisk infrastruktur og pendlarparkering. Kjelde: Multiconsult.

## 6.8 Utbyggingsformål

Dette kapitelet omtalar utbyggingsformåla FB – Fritidsbustad (1120), NÆ (1300) og F/K – Kombinert forretning og kontor (1810) slik dei er regulerte i føresegnene og plankartet.

### 6.8.1 Byggegrenser, planeringshøgder og utnyttingsgrad

Det er inkludert byggegrenser for alle utbyggingsformål i planforslaget. For sjølve ferjekaia vil byggegrense naturleg gå i strandlinja, mens det for område for fritidsbustad og kombinert areal (daglegvare) er sett byggegrense ved bygningskropp. For daglegvarebutikk (F/K), kai og o\_ST går byggegrense i formålsgrense. For å opne for enkelte tiltak nærmare sjø enn byggegrense er det inkludert unntak frå byggegrensa for enkelttiltak som parkering, tiltak mot stormflo og bølgepåverknad, kaiinfrastruktur og veg.

Der byggegrensa ikkje er synleg i plankart er den samanfallande med formålsgrensa.

Arealformål	Storleik (kvm)	Byggehøgde (møne) over planert terreng.	Planeringshøgde (m.o.h.)	Utnyttingsgrad
F/K	1575,1	9 m	3 m	BYA 80%
o_ST	706,2	6 m	3 m	BYA 100%
o_PI	603,9	6 m	5,5 m	BYA 100%
o_KAI	1312	6 m	2,3 m	BYA 100%
P1	809,4	6 m	2,5 m	BYA 100%
FB	1310	6 m		BRA 200 m <sup>2</sup>
NÆ	1483,4	9 m		BRA 400 m <sup>2</sup>

Tabell 6-5 Tabell over utbyggingsformålas storleik, byggehøgde, planeringshøgde og utnyttingsgrad. Multiconsult.

### 6.8.2 Fritidsbustad (FB)

Gnr./bnr. 60/74 er regulert til fritidsbustad (FB) med tilhørande uthus og uteareal, i tråd med eksisterande bruk. Innanfor formålet er det opna for vidare bruk av eigedomen som fritidsbustad med tilhørande funksjonar.

For området gjeld maksimal utnyttingsgrad på BRA 200 m<sup>2</sup> og maksimal byggehøgde på 6 meter målt til møne over minimum planert terreng. Det kan plasserast inntil to uthus eller anneks på tomta.

Parkering for fritidsbustaden skal løysast på eiga tomt, og det kan opparbeidast inntil to parkeringsplassar innanfor formålet. Byggegrense går fram av plankartet.

### 6.8.3 Næringsformål (NÆ)

NÆ er sett av som næringsareal og skal nyttast i samsvar med overordna LNFR- spreidd formål i kommuneplanen sin arealdel. Det større LNF-spreidd området i kommuneplanen har original kvote på to næringsbygg i planperioden. Formålet er ei konkretisering av formål i kommuneplanen sin arealdel. Tomt (60/165) er vist i Figur 6-16.

For NÆ gjeld maksimum byggehøgde 9 m og maksimum BRA 400 m<sup>2</sup>.

Føremålet NÆ kan nyttast til riggområde og mellomlagring av stein- og jordmassar i samband med gjennomføring av tiltak innanfor planområdet. Slik mellomlags bruk skal dokumenterast og gjennomførast slik at massar kan tilbakeførast og terreng/vegetasjon reetablerast, jf. føresegnene for mellomlags bygg- og anleggsområde og NÆ.

### 6.8.4 Kombinert forretning og kontor (F/K)

Området F/K omfattar hovudsakleg eigedommane gnr./bnr. 60/181 og 60/182. I tillegg er del av gnr./bnr. 60/177 inkludert i arealformålet. Utstrekninga tek utgangspunkt i allereie etablert areal til dagens daglegvarebutikk. Arealet kan nyttast til kombinerte funksjonar for forretning og kontor, i tråd med eksisterande bruk. Ved nybygging, ombygging eller bruksendring skal det setjast av tilstrekkeleg areal for renovasjon (inkl. tilkomst for køyretøy), og løysinga skal haldast innanfor formålsområdet F/K eller P der dette er relevant.

For F/K gjeld planeringshøgde +3 m og utnyttingsgrad BYA 80 %. Estetikk, materialbruk og volum skal tilpassast lokal byggjeskikk og omgjevnader, jf. fellesføresegner.

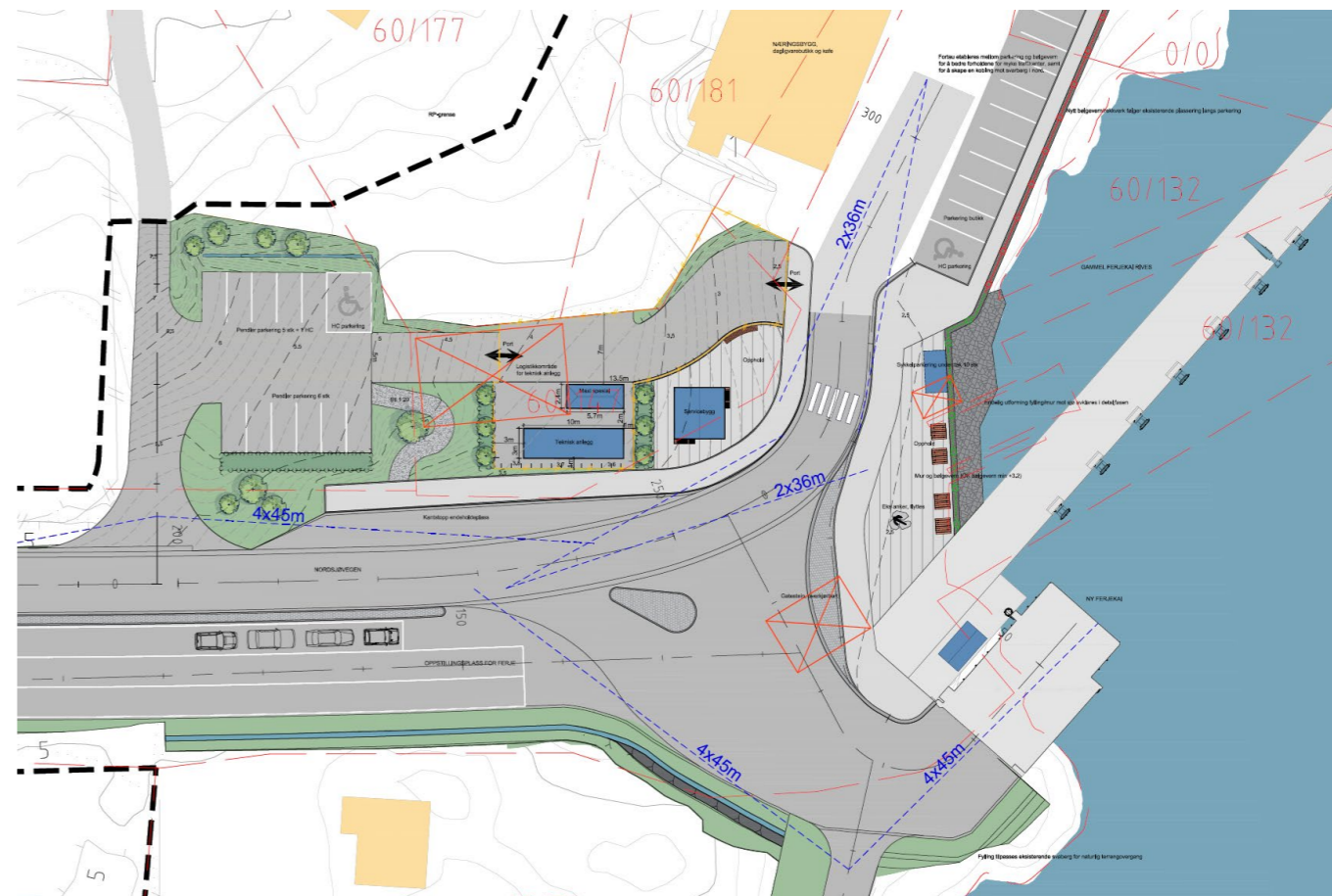
Parkering for F/K skal løysast i P og integrerast med trygg gangtilkomst til inngangar og nærliggande funksjonar (venta-/opphaldsareal, fortau, gangareal). Det skal leggast til rette for effektiv varelevering utan konflikt med hovudgangliner.

Det er inkludert rekkefølgekrav til tilfredsstillande slokkevassdekning for nye tiltak innanfor F/K. Vedlagt VA-rammeplan har utarbeida forslag til mogleg slokkevassløyving med nedgrave branntank og hydrant. Kommunen må seinare vurdere dokumentasjon i samråd med brannmyndigheit, før tiltak kan endeleg godkjennast.

Byggegrenser går fram av plankartet. Der byggegrense ikkje er synleg, er ho samanfallande med formålsgrensa.

## 6.9 Landskapstilpassing

Tiltaket inneheld ikkje store landskapsinngrep. Det mest vesentlege inngrepet er i svaberget der køyrevegen til ny kai kjem. Terrengforskjellar vert handtert gjennom kantar, murar og skråningar. Planområdet skal møblerast med ulike material med syn på å skape tydeleg skilje mellom området sine funksjonar. Kantvegetasjon vert etablert med tre, buskar og gras/naturleg revegetering. Samtidig vil kantstein vert nytta for å skilje mellom areal for køyrande og mjuke trafikantar. Ein søker å auke kvaliteten på kai- og butikkområdet som ein møteplass.



### TEGNFORKLARING

	Bygg, nytt		Grøftebunn		Sikringsgjerd
	Bygg eksisterende, rives		Plastring, helning 1:1.5		Nye koter 10cm
	Asfalt, kjørebane		Bergskjæring		Nye koter 50cm
	Opphold		Grøntområde, gress/revegetering		Eiendomsgrense
	Gatestein		Busker, nye		Reguleringsplangrense
	Asfalt, fortau		Port, teknisk bygg		Bølgevern/mur, OK min 3.2 moh
	Grus, sti		Benker og bord		Bølgevern/mur, eksisterende
	Støttemur		Nytt tre		

Figur 6-15 Utklipp frå illustrasjonsplanen datert 26.06.2026. Kjelde: Multiconsult.

Ved plassering av område for opphald, både servicebygg og utandørs venteområde, er det lagt særleg vekt på landskapstilpassing og ei varsam innpassing i eksisterande terreng og kystmiljø ved Værlandet. Løysinga tek utgangspunkt i dagens struktur rundt butikk- og kaiområdet, slik at nye element i størst mogleg grad byggjer

vidare på etablerte nivå, gangliner og naturlege rom i terrenget. På denne måten reduserer ein behovet for omfattande oppfylling eller sprenging, og ein unngår store og brå terrenginngrep.

Terrengforskjellar vert handterte med enkle, låge kantar, støttemurar og slake skråningar som følgjer terrenget og skapar mjuke overgangar mellom kai, opphaldsareal og tilgrensande areal. Utforminga legg vekt på å halde på viktige siktliner mot sjøen og å sikre at opphaldsområda vert opplevd som ein naturleg del av kaimiljøet, utan å dominere landskapsbildet.

Bølgjevern og tiltak mot stormflo er synleggjort i overgangen mellom sjø og land langs eksisterande parkeringsplass (P) og ny opphaldsplass (o\_SAA). Bølgjevernet må dimensjonerast til tilstrekkeleg høgde (3,5 m.o.h.) for å sikre omsyn på land. Det må vere opning i vernet for å sikre tilbakestrømming av vatn frå areal på land til sjø. Bølgjevern langs eksisterande parkeringsplass eksisterer i dag.

## 6.10 Riggområde

Det er lagt til rette for mellombels byggje- og anleggsområde på gnr./bnr 60/165 (NÆ) i vegkryss til Kv. 93 (Nordsjøvegen) og på gnr./bnr 60/147 (o\_ST) og delar av gnr./bnr 60/18-19 (o\_PI) nær ferjekaia.

Tomta (NÆ) i krysset er planert i dag, og har preg av å bli brukt til enkel næring og mellombels lagring, sjå figur 6-16. Tomta er i dag spreidd busetnad, fritidsbusetnad og næring i kommuneplanen sin arealdel, og planen vidarefører tomte som konkretisert næringsareal. Framtidig tomt for teknisk infrastruktur og ventebu (o\_ST) er i dag bebygd av enkelt garasjebygg, sjå figur 6-18. Tomt for framtidig innfartsparkering (o\_PI) er registrert som innmarksbeite i arealtypekartlegginga (AR5) til Norsk institutt for bioøkonomi (NIBIO).

Det er lagt opp til totalt fire rigg- og anleggsområder i plankartet.

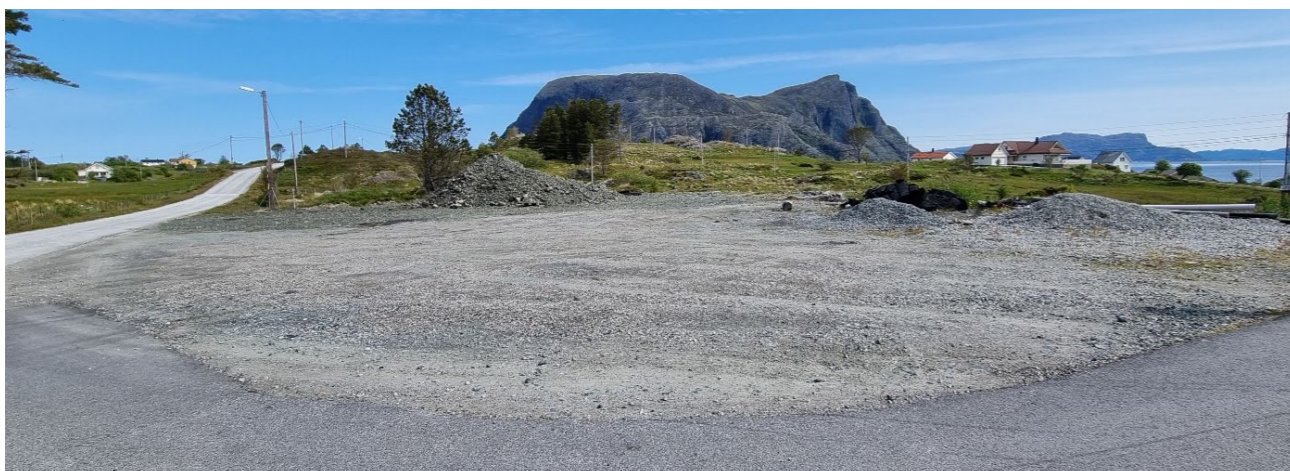
#MBA\_1 er riggområde oppe ved vegkryss på arealformål NÆ. Store deler av arealet er allereie planert og er godt tenleg som rigg- og anleggsområde. Sjå Figur 6-16 og Figur 6-17.

#MBA\_2 er riggområde på framtidig innfartsparkering o\_PI. Arealet i dag er beitemark. #MBA 2 skal ikkje nyttast før #MBA 4 er full ut nytta eller vurdert som utilstrekkeleg.

#MBA\_3 er terrengutslag til utbygging på o\_ST og o\_PI. Arealet skal tilbakeførast til LNF etter endt utbygging.

#MBA\_4 er riggområde på o\_ST. Sjå figur Figur 6-18 Bruk av riggområdet krev innløyning og riving av bygg på gnr./bnr. 60/147.

Etter avslutta anleggsarbeid opphører mellombels byggje- og anleggsområde, og areala går over til føremål synt i plankartet. Dette skal skje innan eitt år etter at anlegget er ferdig, jf. føresegn 5.1.3.



Figur 6-16 Riggområde vest for ferjekaia, sett frå krysset. LS/#MBA\_1. Kjelde: VLFK.



Figur 6-17 Planert riggområde sett frå sør mot nord, regulert som føresegnområde #MBA\_1. Kjelde: VLFK.



Figur 6-18 Arealet ved eksisterande bygg nordvest for ferjekaia er avsett som mellombels rigg- og anleggsområde, o\_PI/#MBA\_2 og o\_ST/#MBA\_4, i plankart. Kjelde: VLFK.

## 6.11 Massebalanse

Det skal ikkje takast ut vesentlege massar frå planområdet, og det er derfor ikkje trong for deponi i planområdet. Det vil vere aktuelt med ei mindre utfylling i eksisterande brubås for å sikre tilfredsstillande ganglinjer for reisande med ferja mot målpunkt på kai som daglegvare, servicebygg og parkering. Det er berekna undervasssprenging på om lag 300 m<sup>3</sup> berg for å auke djupna. Minst 100 m<sup>3</sup> av dette berget skal nyttast til fylling i og plastring i eksisterande brubås. Massane kan og nyttast til samferdsletiltak som køyreareal, parkering eller teknisk infrastruktur. I detaljprosjektering vil ein få fram konkret behov for massar for dei ulike areala. Det er likevel å vente at alt av massar kan gjenbrukast på areal innanfor planområdet. Til dømes vil oppbygging av forsterkingslag til nytt kryss for ombordkøyring til ferja krevje om lag 400 m<sup>3</sup> massar åleine.

I område der det skal utførast terrenginngrep skal det takast miljøtekniske prøvar av lausmassar for å sikre korrekt handtering av massane jf. forureiningsforskrifta. Det er forventa avgrensa omfang av gravearbeid/terrenginngrep, og prøvetakinga er planlagt gjennomført i prosjekteringsfasen. Massehandtering skal utførast i tråd med tiltaksplan for handtering av framande arter og massar infisert med framande artar.

## 6.12 Fråvik frå vegnormalane

Det vart innvilga tre fråvik frå vegnormalane i forkant av TS-revisjon i Vestland fylkeskommune. I hovudsak handlar dette om fråvik frå høgdekrav på veg. Dimensjonerande høgder for ferjekai, etter rettleiar V431, er lågare enn dimensjonerande høgder for veg. Ferjekaia er lagt til grunn som dimensjonerande storleik i prosjektet, og sekundært at veg og infrastruktur må tilpassast denne.


### 1. N100, krav 3.2-5 SKAL

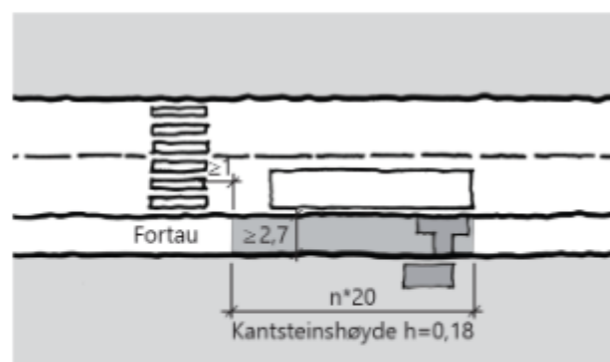
«For kystveger skal vegbanen ligge minst 0,5 m høgere enn dimensjonerende sjøtilstand, beregnet fra 200-års stormflo, havnivåstigning med klimapåslag for år 2100 og effekt av bølger med 200 års returperiode».

Hovudmålet med prosjektet er å etablere ein ny kai, og denne vert premissgjevande for tilpassinga mot eksisterande infrastruktur. Det vert difor vurdert til at ein kan fråvike kravet om å heve vegen ytterlegare 0,5 m over kravet til bølgeerosjon. Fråviket vert difor godkjent. Ref; Saksnr: 2025/1183-38.

### 2. N100, krav 4.3.3.1-1 SKAL

«Kantstopp for buss med plattform skal utformes slik det fremgår av Figur 4.3.3.1–1».

 **Figur 4.3.3.1–1 — Kantstopp for buss, n angir antall busser som forventes å stoppe samtidig (mål i m).**



Figur 6-19 Kantstopp for buss. SVV Handbok N100.

Det vert godkjent fråvik da den valde løysinga gir betre trafikkflyt, betre oversikt for trafikantar, samt mindre negative konsekvensar for miljø, estetikk og kulturminne. Det vert vurdert at føremålet med kravet vert ivareteke trass i fråviket, og at løysinga er meir tenleg enn standardløysinga. Ref; Saksnr: 2025/1183-38.

### 3. N200, krav 1.14.2.1-2 SKAL

«I sjø skal dimensjonerende høgvann settes til havnivå ved 200-års stormflo og havnivåstigning fram til år 2100, kombinert med:

–200 års bølgehøyde

–lavere returperiode på enten havbølger/dønning eller lokale vindbølger, under forutsetning av at det er mulig å dokumentere at det ikke er sannsynlig at ekstremverdier av disse hendelsene inntreffer samtidig».

Fråviket vert godkjent da det er høgda i handbok V431 som skal leggjast til grunn for ferjekai-prosjektering. Kaien legg føring for vidare anlegg på land. Det vert difor godkjent fråvik frå krav til dimensjonerande høgvatn for vegstrekninga som koplare eksisterande veg til ny kai. Ref; Saksnr: 2025/1183-38.

Etter TS-revisjon er det innvilga ytterlegare to fråvik:

### 4. N100, krav 3.4.2-1 SKAL

«Vegen skal bygges med bredde 3,5 - 4,5 m inklusive skuldre slik at vegen inviterer til lav fart.».

### 5. N100, krav 4.2.5.1–11 SKAL

«Sikt til gangfelt og tilrettelagt kryssingspunkt skal være 1,2 ganger stoppsikt. Sikten skal tilsvare en sektor som dekker hele gangfeltet og minst 2 m utenfor vegkant. Objekthøyde 0,00 meter benyttes».

Begge fråvika vart innvilga. Fråvik frå krav 4.2.5.1 vart innvilga med føresetnad at siktkrav på 2x36 meter vart innarbeida for den tilrettelagte kryssinga. Dette er innarbeida i planen.

## 6.13 Omklassifisering veg

Det er ein pågåande prosess for omklassifisering av dagens Kv. 91 (Nordsjøvegen) frå kommunal til fylkeskommunal veg. Dette er ein prosess som ikkje er kopla til planprosessen og som går parallelt med utarbeidinga av detaljreguleringa.

## 6.14 Vatn og avløp

Den framtidige VA-løysinga ved Værlandet ferjekai tek utgangspunkt i dagens private vassforsyning og avløpsstruktur, men blir tilpassa dei behova som følgjer av nytt servicebygg, oppgradert kaiområde og endra terreng- og veggeometri. Det blir lagt opp til påkobling til det eksisterande leidningsnett frå Værlandet vassverk for både toalettbygg og etterfylling av drikkevatt til ferja. Kapasiteten i vassverket er avgrensa, og vidare prosjektering skal avklare om uttaket kan handterast innanfor dagens produksjon eller om enkelte funksjonar må løysast ved ein større ferjekai, som Askvoll.

Det er skissert løysing for vassframføring til ferjekai og servicebygg – samt avlaup frå servicebygg. Det er i midlertidig ikkje krav til at dette opparbeidast. Det er løysingar som er mogleg å gjennomføre gitt at drift av kaia har desse behova.

Overvatn skal i hovudsak leiast som i dag, gjennom opne grøfter, sandfang og stikkrenner, men med nye komponentar der veg og terreng blir tilpassa. Overvatn er førebels vurdert til å ha same forureiningsgrad som i dag, ettersom trafikkmengde og vegfunksjon ikkje endrar karakter. Flomvegar blir styrte gjennom veggeometri og terrengfall slik at overvatn ved kraftig nedbør blir leidd kontrollert mot sjøen. Alle VA-komponentar skal detaljprosjekterast i neste fase, og planen legg til rette for nødvendige tilpassingar i både leidningsnett, utsløpsløysingar og overvasshandtering.

Løysingane er vist i Figur 5-25.

Det er i dag avgrensa kapasitet ved vassverket til bruk som sløkkevatn i tilfelle brann eller tilsvarende hending. Det er innarbeida krav til at nytt bygg eller utviding av eksisterande bygg for forretning eller kontor innanfor F/K skal ha etablert naudsynt løysing for sløkkevatn. Vedlagt VA-rammeplan skisserer ei mogleg løysing med nedgravd branntank og tilhøyrande brannhydrant. Ei slik løysing vil kunne gje betydeleg auke i brannvassdekning i ein første innsats ved ei hending.

## 6.15 Omsynssoner, faresoner og bandleggingssoner

Planforslaget inneheld soner for frisikt (H140), stormflo (H320), brann- og eksplosjonsfare (H350), høgspentanlegg (H370) og bandlegging etter kulturminnelova (H730). Omsynssonene er viste i plankartet og legg føringar for bruk og utforming av areal innanfor nærare avgrensa delar av planområdet.

### 6.15.1 Frisiktsoner (H140)

Frisikt er lagt inn i tilknytning til kryss, avkøyrslar og trafikkareal der det er behov for fri sikt mellom ulike trafikantgrupper. Sonene skal sikre oversiktlege tilhøve ved avkøyrslar til butikk, private eigedomar, pendlarparkering og kaiområdet elles. Frisiktsonene er ein del av den samla trafikklysinga for området, og heng saman med plassering av fortau, kryssingspunkt, haldeplass og avkøyrslar i planforslaget.

### 6.15.2 Faresone stormflo (H320)

Faresone H320 er lagt over dei delane av planområdet som ligg lågt og som kan vere utsette for havnivåstiging og stormflo. Denne sona omfattar areal der planlysinga må ta høgd for framtidige vasstandar og bølgepåverknad. Omsynssona er særleg relevant for kaiområdet og tilgrensande areal, og må sjåast i samanheng med dei valde kotehøgden, sikring av tekniske installasjonar og den generelle utforminga av kaianlegget og nærliggjande landareal.

### 6.15.3 Faresone brann- og eksplosjonsfare (H350)

Faresone H350 er lagt rundt eksisterande drivstoffanlegg innanfor planområdet. Sona synleggjer at det ligg eit fareobjekt i området, og at planlysinga må ta omsyn til dette ved plassering og bruk av tilgrensande areal. Omsynssona gir føringar for kva slags tiltak og funksjonar som kan leggjast innanfor eller tett opptil sona, og er ein del av den samla tryggleiksstrukturen i planen.

### 6.15.4 Faresone høgspentanlegg (H370)

Faresone H370 omfattar område for elektrisk ladeinfrastruktur knytt til ferjesambandet, inkludert ladecontainer og tilhøyrande installasjonar. Sona er vist i plankartet og inngår som del av den tekniske lysinga for elektrifisering av ferjedrifta. Innanfor faresona kan det etablerast tekniske installasjonar og driftsfunksjonar som er nødvendige for drift, vedlikehald og trygg funksjon av ladeanlegget. Anna bruk eller tiltak som ikkje er knytt til drift av anlegget, skal ikkje plasserast innanfor faresona. Utforming og plassering av installasjonar skal sikre naudsynt avstand til omgjevnadene og god tilkomst for drift og naudetatar.

### 6.15.5 Bandleggingssone etter kulturminnelova (H730)

Bandleggingssone H730 omfattar automatisk freda kulturminne. Omsynssona ligg nord i planområdet, tett på eksisterande veg, og markerer eit areal der det ikkje skal gjennomførast tiltak som kan kome i konflikt med kulturminnet. Sona er innarbeidd i planlysinga slik at veg, trafikkareal og tekniske lysingar er tilpassa omsynet til kulturminnet og avgrensinga av dette. Sikringssone er tilpassa eksisterande inngrep.

## 6.16 Føresegnområder

Det er lagt inn tre føresegnområder (#) i plankartet.

Føresegnområde #1 er satt for å sikre mogleg opparbeiding av støttestag for tilleggingskai inn på område LNFR1. Bruken av føresegnområde er vurdert som ei meir robust løysing enn å regulere eksakt areal då støttestaget er avhengig av vidare detaljprosjektering for å avklare eksakt plassering. Føresegnområdet sikrar at resterande areal vert halde som LNFR.

Føresegnområde #2 er satt for å gje handlingsrom mellom o\_KAI og o\_KV2. Desse arealformåla vil overlappa i grensesnittet kai, brubås, køyreveg. Køyrevegen vil i praksis gå over ei kaiplate, inn i brubås og opp på ferjekai. Det betyr i praksis at det vil vere element av både kai og veg i same vertikalniva. Føresegnområde opnar for at føringar til o\_KAI kan nyttast for o\_KV2, og motsett, innanfor avgrensinga.

Føresegnområde #3 er plassering av ladetårn. Føresegnområdet avgrensar plassering for ladetårnet og har føringar om maks høgde.

## 7. Verknadar av planforslaget

Planforslaget gir ei robust og framtidretta løysing for ferjedrifta på Værlandet. Dei viktigaste positive verknadene er:

- Betre tryggleik og framkomst for mjuke trafikantar, med samanhengande gangareal og tydelege kryssingspunkt.
- Betre driftsstabilitet og lågare energibruk ved at kaien får meir gunstig orientering og betre tilleggingsforhold.
- Tilrettelegging for elektrifisering, gjennom plassering av ladeinfrastruktur og tekniske bygg.

Dei viktigaste negative verknadene er:

- Mellombels støy og påverknad på naturmiljø i anleggsperioden, særleg knytt til undervassarbeid.
- Beslag av mindre jordbruksareal og kystareal, som vert vurdert som avgrensa i omfang.

Negative verknadar er handterte gjennom krav til anleggstidspunkt, avbøtande tiltak og miljøoppfølging. Samla sett vil tiltaket gi ei klar forbetring av kaimiljø, tryggleik og driftsforhold, utan å medføre vesentlege negative verknadar på natur- eller kulturmiljø.

### 7.1 Framkomst og tryggleik

Forventa auke i årsdøgntrafikken (ÅDT) er liten, så framkomme for køyrande vil vere den same. Utforming av ny ferjekai og veganlegg vil auke trafikktryggleiken for mjuke trafikantar.

Trafikk og mobilitetsanalyse (vedlegg til planskildringa) har peika på ein del moment for å sikre betra trafikktryggleik i ny situasjon for ferjekaia (som omtalt i 6.4.).

#### 7.1.1 Trafikk- og mobilitet

##### 7.1.1.1 Mjuke trafikantar

At busstopp, ventebu og pendlarparkering plasseres på same side av fylkesvegen som butikk og toalett, vil auke tryggleiken for mjuke trafikantar. Plasseringa reduserer behovet for å krysse vegen for dei som ferdast mellom målpunkta, samstundes som avstanden til ferjekaia blir kort.

Ulempa er at reisande som ventar på ferja i oppstillingsfelt må krysse fylkesvegen for å nå servicefunksjonar. Vegnormalar peikar på at slike lysingar normalt bør unngåast på større ferjeleier, men kan akseptast der trafikkmengda er låg og den aktuelle sida av ferjeleiet er den mest attraktive å opphalde seg på. Dette gjeld situasjonen på Værlandet.

Ulempa vurderast derfor som handterbar, men det bør vurderast avbøtande tiltak, som redusert fartsgrense, rabatt mellom oppstillingsfelt og veg, samt tilrettelagd kryssingspunkt. Planen tilrår redusert fartsgrense på fylkesveg 5662.

Etablering av separate gangareal for mjuke trafikantar vil auke trafikktryggleiken for gåande og syklende på ferjeleiet.

##### 7.1.1.2 Kollektivtrafikk

Kollektivhaldeplass plasserast i umiddelbar nærleik til den nye ventebua, pendlarparkeringa og haldeplass. Dette styrker tilbodet til mjuke trafikantar og kollektivreisande.

Når buss står på haldeplassen, vil den delvis liggje i siktsona, men vurderinga er at sikta er tilstrekkeleg gitt låg fart og låge trafikkmengder frå både butikk, ferje og avkøyrslar. Dette blir vurdert som akseptabelt.

### 7.1.1.3 Køyrande

Oppstillingsfelt for ferja (o\_KV2) vidareførast, men kapasiteten aukast ved å utvide felt vestover, noko som er bra for trafikkflyten på ferjekaien i rushsituasjonar. Feltrekkefølga bør endrast til motsett frå dagens for betre oversikt for ferjemannskapet frå ny ferjekai plassering. Sporing er kontrollert for buss, vogntog og semitrailer

### 7.1.1.4 Parkering

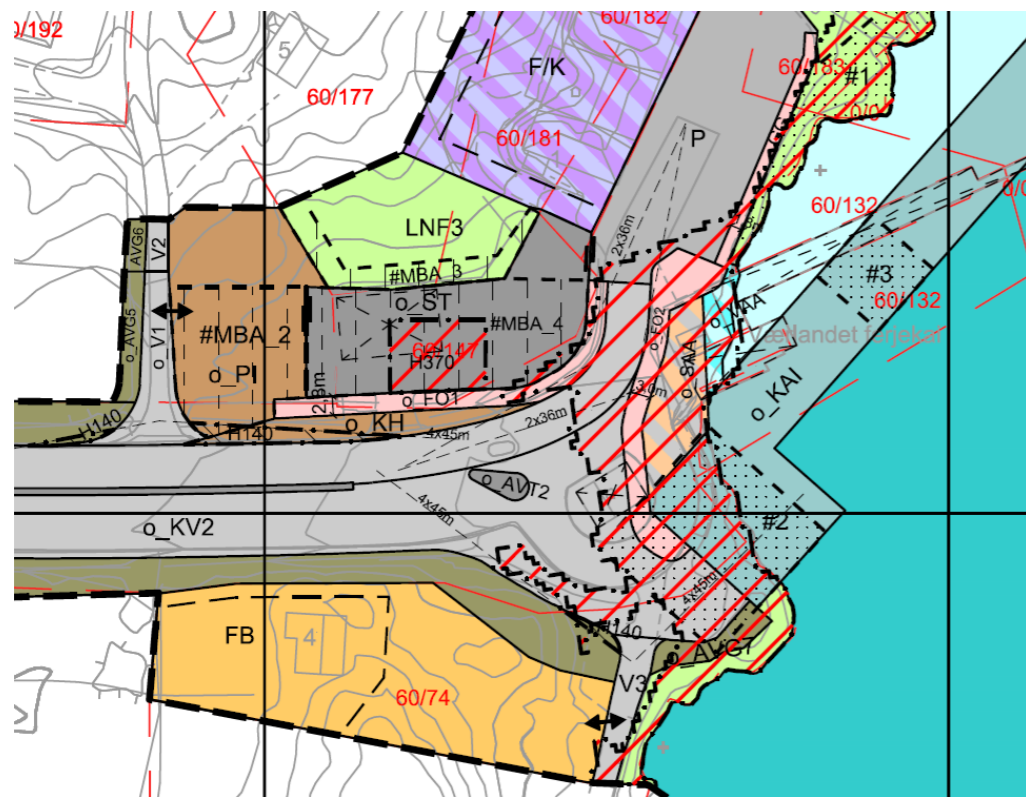
Etablering av pendlarparkering vil gje mindre villparkering og såleis betre trafikale førehald. Pendlarparkering vil og kunne auke andelen reisande med kollektiv noko som betrar førehalda for alle trafikantgrupper.

## 7.2 Naboar og grunnverv

Omarbeiding av løysingar på ferjekaien fører til behov for innløyning av gnr./bnr. 60/147 i sin heilskap og ein mindre del av 60/18-19. Arealet er i dag i hovudsak i bruk som næringsareal, men er i privat eige. Det har tidlegare vore starta prosessar med kommunen for å omdisponere eigedommen til fritidsbustad. Det har ved desse høva vore tydeleg signalisert frå kommunen at arealet naturleg må sjåast i direkte samanheng med ferjekaien, oppstillingsplassar og funksjonar som er nødvendige for operativ ferjekai. I planen er eigedommen avsett til tekniske bygg og funksjonar knytt til ferjekaia. Dette omfattar mellom anna trafo, nettstasjon, ladecontainer, servicebygg og areal for mjuke trafikantar.

Vest for nytt område for teknisk infrastruktur er det lagt inn ny pendlarparkering (P). Bruk av arealet krev innløyning frå gnr./bnr. 60/18-19. Pendlarparkering er om lag 600 m<sup>2</sup>.

Relokalisering av ferjekaia har også ført med seg nokre endringar i køyremønster på land. Det er trong for eit utvida køyremønster for å få riktig vinkel inn på ferja. Dette gir behov for noko utviding av trafikkeareal mot fritidsbustad på gnr. 60 bnr. 74. Området er i dag satt av til LNF-område i arealdelen. I reguleringsplanen er arealet sett av til fritidsbustad og parkering.



Figur 7-1 Arealformål i plankart med synlege eigedomsgrenser.

## 7.3 Byggegrenser, planeringshøgder og utnyttingsgrad

Byggegrenser skal saman med planeringshøgder og utnyttingsgrad sikre eit heilskapleg uttrykk for utbygginga på Værlandet ferjekai. Plassering av bygg er bevisst i høve å sikre god oversikt over trafikkmonster og mobilitet. Dette gjeld både for mjuke og harde trafikantar som nytter ferjekaia, men om for ferjemannskapet som skal orientere seg om trafikk og mengder på oppstillingsplass og ventareal.

Planeringshøgder er i stor grad styrt av dimensjonerande høgder for ferjekai. Tilliggande område er tilpassa denne høgden med naturleg fall mot sjø. Teknisk infrastruktur er planlagt lagt over kritisk nivå for havnivåstigning med bølgepåslag.

Utnyttingsgrad er satt høgt for utbyggingsområda for å sikre eit effektiv utnytting av avgrensa areal ned på ferjekaia. Høg utnytting reduserer inngrep på naboeigedommar og i sårbart terreng i strandsona.

Næringsområdet (NÆ) har byggegrense 15 meter frå senterlinje veg.

## 7.4 Landskapsbilde

Tiltaket si plassering på Værlandet vil ikkje gje fjernverknad på busetnad, toppar eller andre utsiktspunkt i området, utover dagens ferjekai si eksponering. Ferjekaien blir plassert like ved eksisterande ferjekai.

Tiltaket inneber ikkje vesentlege terrenginngrep då plasseringa ligg tett på eksisterande kai og innpassing skjer langs ei naturleg linje i strandprofilen. Dei planlagde konstruksjonane vil vere noko større og er trekt litt lenger sør enn dagens anlegg. Volum og høgde er avgrensa og vil ikkje dominere landskapsrommet sett frå busetnaden i nord eller frå dei låge ryggene sør for kaien. Ladetårn på ferjekaien er omlag 10 m høgt og vil saman med kaihøgde strekke seg ca. 12 m opp. Området for ladetårn er sikra utvida byggehøgde gjennom eige føresegningsområde #3.

Frå sjøen vil den nye ferjekaien vere noko meir synleg gjennom nye materialval, brubås og retting av kaikonstruksjonen, men i ein kontekst der tekniske maritime installasjonar alt er ein del av landskapsbiletet, vurderast dette som ei moderat endring.

Planen legg opp til fleire nye bygg på kaiområdet; fleire bygg for teknisk infrastruktur, servicebygg (ventebu) og bygg for sykkelparkering. Det er ikkje vurdert at nye bygg får stor påverknad på opplevinga av Værlandet ferjekai. Dei nye bygga vil i stor grad erstatte eksisterande bygg – og ein vurderer til at nye plasseringar i større grad får hamneområdet til å framstå som ein velfungerande møteplass.

Næringsområdet i krysset til Nordsjøvegen er ei vidareføring av eksisterande situasjon og realisering av kvote til næringsbygg i kommuneplanen sin arealdel. Føresegn opnar for ein BRA på 400 m<sup>2</sup>. – det er ikkje venta at det vil gje større verknader på landskapsbiletet.

## 7.5 Friluftsliv og bygdeliv

Planområdet ligg i eit aktivt og ope kystmiljø der ferjekaien fungerer som ein sentral møteplass for både fastbuande og tilreisande. Værlandet og Bulandet er eit etablert friluftsområde med tilbod som Nordsjøløypa, sykkelruta over Bulandet, kajakkpadling og fiske. Dagens ferjekai er eit viktig knutepunkt for desse aktivitetane, men manglar gode og trygge løysingar for mjuke trafikantar.

Tiltaket fører ikkje til redusert tilgang til friluftsområda, og dei etablerte ferdselslinene i nærmiljøet blir vidareførte. Samstundes gir oppgraderinga eit betre og meir oversiktleg område rundt kai og daglegvare, med tydeleg skilje mellom gåande, syklande og køyretøy. Ny plassering av publikumsfunksjonar, som ventebu, busshaldeplass og uteområde, gjer det enklare å opphalde seg trygt i kaiområdet og koplar dei viktigaste funksjonane tettare saman.

For bygdelivet vil tiltaket styrkje rolla til ferjekaien som lokal møteplass. Oppgraderte uteområde og meir ordna trafikkavvikling skapar betre kvalitetar for kvardagsbruk, reiseliv og servicefunksjonar. Tiltaket vurderast difor å ha ein positiv verknad for både friluftsliv, lokalt miljø og bygdeliv i Værlandet.

## 7.6 Naturmangfald

Det er gjennomført vurdering etter Naturmangfaldlova § 8-12.

**§ 8 Kunnskapsgrunnlaget (inkludert usikkerheit)** Utgreiinga baserer seg på kunnskap henta frå offentlege databasar og tilgjengelege rapportar. Datagrunnlaget er supplert med naturtypekartlegging. Det er knytt noko usikkerheit til andre artsgrupper enn karplanter, som ikkje er kartlagd, men kunnskapsgrunnlaget er rekna som tilstrekkeleg til å vurdere konsekvensar av planforslaget.

**§ 9 Føre-var-prinsippet** Utføring av tiltaket vil kunne ha innverknad på konsekvens, og det føreligg litt lite informasjon om anleggsgjennomføringa for denne vurderinga.

Føre-var-prinsippet er derfor nytta for delområda som omhandlar fugl, og dei er konservativt vurdert på bakgrunn av denne usikkerheita.

**§ 10 Økosystemtilnærming og samla påverknad** Etablering av ny ferjekai og riving av eksisterande kai gir mindre fysiske arealbeslag i marin og terrestrisk natur. Arealbeslag på land er under 1 daa i eksisterande landbruksareal med «noko verdi» for vanlege artar, og ca. 600 m<sup>2</sup> i sjø.

Tiltaket kan ikkje påverke heile vassførekomsten Aldefjorden negativt. Konsekvensane vil vere knytt til eit lokalt område rundt sjøve anleggsområdet, og effekten vil vere knytt konkret til anleggsperioden, og då særleg dei støyande arbeida. Eventuell overgang til ei mellomstor ferje kan mogelegvis påverke marine artar heilt lokalt i tilleggsområdet, som er noko større enn sjøve kaiområdet. Det er ikkje registrert raudlista marine artar i dette området. God anleggsgjennomføring er viktig for å redusere negativ innverknad på vassmiljø og naturmangfald. Tiltaket vil ikkje bidra til samla påverknad.

**§ 11 Kostnader ved miljøforringing berast av tiltakshavar** Tiltakshavar ber kostnader ved gjennomføring av tiltak for å minske prosjektet sin påverknad på naturmangfald, og skal for eigen kostnad planlegge og iverksette tiltak for å redusere og kompensere for miljøskade. Dette inkluderer også planlegging og gjennomføring av oppfylgjande undersøkingar og kontroll og overvaking. Nokre avbøtande tiltak er foreslått i kapittel 8 i konsekvensutgreiinga, og nokre av desse er innarbeidd i reguleringsføresegnene.

**§ 12 Miljøforsvarlege teknikkar** Utbygging skal baserast på miljøforsvarlege teknikkar. Nokre av dei avbøtande tiltaka omtalt i kap. 8 i konsekvensutgreiinga er innarbeidd i reguleringsplanen. Det gjeld m.a. krav til bruk av avbøtande tiltak ved støy over grenseverdier. Sikring av avbøtande tiltak for å avgrense negative verknader på det marine miljøet. Det skal sikrast minimal spreining av sediment i vassresipient – ved mellom av å nytta dobbel boblegardin eller tilsvarande.



Figur 7-2 NM 1-5, Kartlagde områder med høg verdi. Henta frå KU Vassmiljø og Naturmangfald. Kjelde: Multiconsult.

I planområdet ligg fleire naturtypar med høg verdi (naturbeitemark, slåttemark og kystlynghei), men ingen av desse vert direkte ramma av tiltaket. Arealbeslaget skjer i avgrensa landbruksareal med noko verdi for vanleg naturmangfald. Fuglelivet i området har svært høg verdi, men anleggsarbeid er avgrensa i hekke- og gyteperiodar, og påverknad på fugl og marine artar vert derfor vurdert som mellombels og små. KU for Vassmiljø og naturmangfald, datert 13.02.2026, synar at samla konsekvens for både vassmiljø og naturmangfald er vurdert som ubetydeleg.

Det skal gjennomførast arbeid i sjø. Konsekvensutgreiing skildrar avbøtande tiltak for arbeid i sjø. Påverking på verdier i sjø skal avgrensast gjennom tiltak. Det kan til dømes nyttast dobbel boblegardin ved naudsynt undervassarbeid. Terrenngrep skal haldast til eit minimum og lokale massar skal gjenbrukast, samtidig som delvis bygde areal vert nytta før areal utan inngrep. I rapporten KU vassmiljø og naturmangfald er det lista opp ei rekke avbøtande tiltak. Dei mest sentrale som er innarbeida i detaljreguleringa er tidsavgrensing på året til vegetasjonsrydding, anleggstart på land og støyande arbeid i sjø. Det er særskild hekke- og gyteperiode på våren som er sårbar. Det er gitt forslag til ulike avbøtande tiltak for avgrensing av verknad for arbeid i sjø. I føresegn er det innarbeida teknologinøytrale føringar til krav om avbøtande tiltak for anleggsarbeid i sjø.

Konsekvensutgreiinga viser at tiltaket ikkje gir varige negative konsekvensar for vassmiljø eller naturmangfald. Aldefjorden har svært god økologisk tilstand, og tiltaket vil ikkje påverke denne. Påverknad er avgrensa til anleggsfasen og gjeld hovudsakleg undervassstøy og lokal oppvirling av sediment. Effekten er kortvarig og avgrensa til området rundt kaien.

## 7.7 Kulturmiljø

Det er registrert eitt kulturminne innanfor planområdet. "Værlandet 1", Askeladden – ID 336153, ligg svært tett på vegen ned til ferjekaia. Det er ikkje planlagt tiltak på denne vegen. Det er vurdert at det ikkje er tiltak i planen som vil ha direkte verknad på kulturminnet. Dersom vegen på sikt skal rehabiliterast eller utvidast må kulturminnemynde kontaktast for å diskutere høvelege tiltak.

## 7.8 Naturressursar

Planlagde tiltak råkar eit areal på om lag 0,7 daa innmarksbeite nordvest for ferjekaien, ved planlagt pendlarparkering. I tillegg vil ei potensiell mindre utviding av areal til oppstillingsplassar i vest gi behov for å utvide delar av vegen si kantsone mot sør. Dette legg beslag på om lag 0,5 daa fulldyrka jord og open fastmark.



Figur 7-3 AR5 kart synar innmarksbeite nordvest for ferjekaien. Kjelde: NIBIO.

## 7.9 Støy og luftforureining

### 7.9.1 Støy

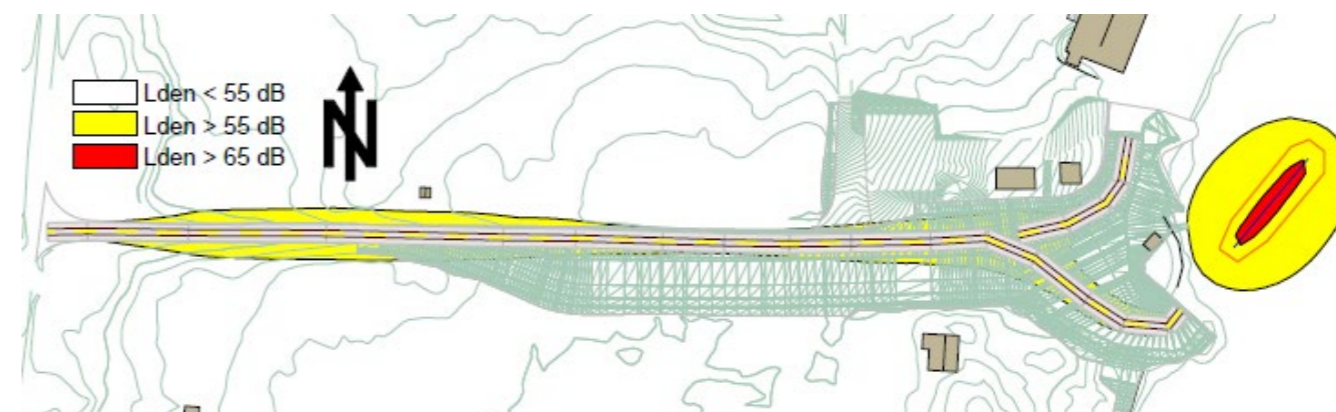
Anleggsarbeidet kjem til å generere støy i perioden arbeidet pågår, sær i forbindelse med borrearbeid og sprenging. Støy frå byggje- og anleggsverksemd i området skal ligge under støygrenser fastsett i retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442. I anleggsfasen kan avbøtande tiltak mot støy kan t.d. vere bruk av støysvake metodar, redusert arbeidstid, skremmesalvar, redusert ladningsstorleik og informere råka parter om planlagd tidspunkt for støyande arbeid.

Det er venta at støyen frå ferjetrafikk vert redusert med nytt samband. Det er venta at hybride ferjer og ny ferjekaibru vil generere mindre støy enn dagens anlegg. Figur 7-4 viser støynivå for ferje og vegtrafikk for framskrive situasjon til 2050. Gult område i figuren viser moderat støy, medan raudt viser områder for høg støy. Berekningane frå Støyfagleg utredning, datert 27.02.2026, indikerer at det er ingen bygg med varig opphald som er vurdert til å ha støy over gjeldande grenseverdier, verken frå vegtrafikk eller frå ferje. Det er heller ikkje berekna overskridingar for nattestøyen for eventuell natteligge for ferje. Tiltaka kan derfor realiserast utan at det vert naudsynt med støyreducerande tiltak.

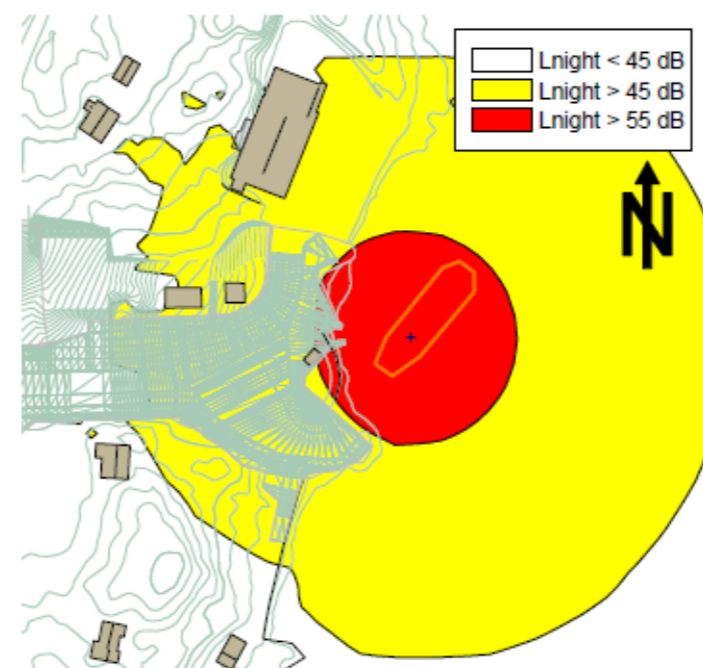
Støy rundt framtidig teknisk infrastruktur til lading av ferje er ikkje vurdert i detalj, då konkrete detaljar rundt dette ikkje er endeleg prosjektert. Det er ikkje venta stor støy frå desse, men det vil vere nokre kjølevifter som kan

generere noko lyd – særleg ved intensiv lading. Det er ikkje venta at dette vil gje støy over grenseverdier utover planområdet.

Berekninga av ferjestøy både i drift og til natteligge er gjort med heilt uskjerma støjkjelder. I ein reell driftssituasjon vil skroget på ferja i stor eller liten grad i seg sjølv kunne fungere som ein støyskjerm – og utstrekning av støy vil truleg reelt sett vere mindre frå ferja.



Figur 7-4 Støysonekart for reguleringsplanen (Lden). Berekningshøgde 4 m over terreng. Kjelde: Multiconsult.



Figur 7-5 Støysonekart for nattestøy (Lnight). Det er strengare krav til støynivå om natta. Gult nivå over 45 dB, og raudt over 55 dB. Kjelde: Multiconsult.

### 7.9.2 Luftforureining

Klimagassberekning datert 09.03.2026 synar at dei totale klimagassutsleppa for prosjektet er rekna til 1 060 tonn CO<sub>2</sub>-ekv. Dette inkluderer klimagassutslepp frå riving av eksisterande bygg og kai, estimert til 17 tonn CO<sub>2</sub>-ekv., og etablering av tre nye bygg, estimert til 104 tonn CO<sub>2</sub>-ekv. I tillegg er klimagassutslepp frå arealbruksendringar estimert til 190 tonn CO<sub>2</sub>-ekv.

Skyss har gjennomført vurderingar av mogleg redusert klimagassutslepp ved overgang til hybrid løysing for ferjesambandet Askvoll-Værlandet. Det berekna årlege utsleppskuttet er om lag 1500 tonn CO<sub>2</sub> i året. Talet er basert på gjennomsnittsberekningar og føresetnader om produksjonsmengd og oppfylling av kontraktskrav.

### 7.9.3 Forureining på land og i sjø

Det skal gjennomførast grunnundersøking for grunnforhold og miljø i detaljprosjekteringsfasen av prosjektet. Det vert lagt til grunn at funn frå desse prosessane vert innarbeida i miljøoppfølgingsplan som skal følgje prosjektet i detaljprosjektering og vidare anleggsfase.

### 7.10 Barn og unge

Planforslaget har størst betydning for barn og unge gjennom betra trygg ferdsel, oversikt og kvalitet i knutepunktet ferje–buss–daglegvarebutikk. I dagens situasjon er området prega av samansett trafikkbilete og avgrensa skilje mellom gåande/syklende og køyretøy, noko som i periodar gir redusert tryggleik og framkome for mjuke trafikantar.

I driftsfasen gir planen ei tydeleg forbetring ved at det blir etablert samanhengande og separerte gangliner mellom dei sentrale målpunkta. Dette omfattar nye fortau og gangareal med breidder om lag 2,5–3,0 meter, samt eit romslegare ferdsle- og ventearreal i sjølve knutepunktet. Løysingane reduserer kontaktflata mellom mjuke trafikantar og køyretøy knytt til ferje, butikk og varelevering, og styrkjer føreseieleg ferdsel for barn og unge.

Planen legg vidare til rette for tryggare kryssing av køyreareal, gjennom tydlegare kryssingspunkt og betre sikthorhold. I tillegg er det tilrådd å redusere fartsgrensa på fylkesvegen til 50 km/t, noko som er særleg risikoreduerande i eit område der barn og unge kan vere gåande, syklende eller ventande nær trafikkareala.

Eit sentralt grep er òg ny og betre organisering av busshaldeplass og ventefunksjonar, med kortare og tryggare gangavstandar mellom buss, venting, ferje og butikk/toalett. Dette gjer at kollektivreisande barn og unge i mindre grad treng å opphalde seg i aktive trafikksoner, og at venting skjer meir skjerma og oversiktleg enn i dagens situasjon.

Løysingane for universell utforming fungerer samtidig som ein kvalitetshevar for barn og unge, mellom anna gjennom trinnfrie gangliner, robuste overflater og logiske koplingar mellom målpunkta. Dette aukar sjølvstende og reduserer behovet for å dele køyreareal i uoversiktlege situasjonar.

For opphald og lokalmiljø styrkjer planen ferjekaia si rolle som lokal møteplass, ved at trafikkavvikling og publikumsfunksjonar blir betre organiserte. Opphalds- og ventearreal kan då nyttast tryggare utan å liggje direkte i trafikksoner, noko som er positivt for barn og unge både som reisande og som del av kvardagsbruk rundt kai og butikk.

Negative verknader for barn og unge er i hovudsak knytte til anleggsperioden, der mellombels støy, anleggstrafikk og endra trafikkmonster kan gi auka risiko for mjuke trafikantar dersom gjennomføringa ikkje er stramt styrt. Planen legg til grunn avbøtande tiltak og krav til trafikkhandtering i anleggsfasen, og at sambandet og nødvendig tilgang til butikk og eigedomar skal haldast opent gjennom utbygginga. Krav til plan for trafikkavvikling for gjennomføring av anlegget ligg som fellesføresegn i 2.12.

Samla sett gir planforslaget klårt positive verknader for barn og unge ved at trygg ferdsel, universell tilgjenge og kvalitet på venting og opphald i knutepunktet blir vesentleg styrkt. Ulemper i anleggsfasen er mellombelse og vurderte som handterbare når fastsette krav til gjennomføring blir følgde.

### 7.11 Samla vurdering av verknader

Planforslaget legg til rette for ei trygg, framtidssikre og driftssikker løysing for ferjedrifta på Værlandet. Tiltaket gir betre tilhøve for mjuke trafikantar, styrkt kollektivtilbod, betre trafikkavvikling og eit modernisert kaiområde som er tilpassa elektrifisering av sambandet. Negative konsekvensar er hovudsakleg avgrensa til anleggsperioden og gjeld særleg støy, massetransport og mellombelse inngrep i terreng og strandsona. Desse er handterte gjennom avbøtande tiltak i reguleringsføresegnene og miljøoppfølgingsplan.

Samla sett vil reguleringsplanen gi klart positive verknader for trafikksikkerheit, drift og busetnad, og berre låg til svært låg negativ påverknad på naturmiljø, kulturmiljø og andre samfunnsomsyn når avbøtande tiltak vert gjennomførte.

### 7.12 Samla vurdering i høve overordna planar

Reguleringsplanen er i tråd med kommuneplanen sin samfunnsdel og arealdel, der det er sett som mål å sikre gode og trygge samband internt og med omverda, og å redusere utslepp gjennom null- og lågutsleppsløysingar. Planen følgjer også nasjonale føringar i nasjonalt transportplan (NTP) om å styrkje viktige transportårar, minske sårbarheit for klimaendringar og leggje til rette for eit effektivt og miljøvenleg transportsystem.

Tiltaket er i samsvar med dei regionale måla i Vestland fylke sine klima- og transportplanar ved å legge til rette for elektrifisert ferjedrift, redusert støy og betre samheng mellom transportformer. Vurdert samla er planen i godt samsvar med overordna politikk for areal, transport, klima og miljø.

## 8. Risiko, sårbarheit og sikkerheit (ROS)

Det er gjennomført ein risiko- og sårbarheitsanalyse (ROS-analyse) datert 25.06.2026 som del av planarbeidet. ROS-analysen er lagt ved planskildringa i sin heilskap. Det vert her heilt overordna gjengjeve hovudfunn frå analysen. Hensikta med ein ROS-analyse er å gjennomføre ei systematisk kartlegging av moglege uønskte hendingar som har betydning for om arealet er eigna til føreslått utbyggingsføre mål, for vidare å identifisere korleis prosjektet ev. bør endrast for å redusere risikoen til eit akseptabelt nivå, jf. plan- og bygningslova § 4-3.

#### Tiltak i reguleringsplanen

Det blir foreslått ei rekkje tiltak i reguleringsplanen for å redusere risiko knytt til naturpåkjenningar, infrastruktur og trafikksikkerheit. For stormflo og bølgepåkjenning skal det etablerast omsynssoner, og kaien skal plasserast på kote 2,3 m og dimensjonert for framtidig havnivåstigning og bølgekrefter. Det blir krav om sikring som brystvern, drenering og tiltak mot fall i sjø. Det vert stilt krav om tilstrekkeleg brannvassdekning ved nybygg i F/K og teknisk ladeinfrastruktur skal etablerast innanfor omsynssone. For mjuke trafikantar skal gang- og sykkeløysingar, belysning, frisktsoner og tryggare køyremønster vere sikra i føresegn og plankart.

Med butikken er det nedgravne drivstofftankar. Det er lagt inn omsynssone H350 i planen for å synleggjere og markere drivstoffanlegg og tank for bensin og diesel. Innanfor H350 skal det takast særleg omsyn til fareobjekta som sona representerer og sørga for at tiltak ikkje kjem i konflikt med trygg drift av anlegget.

#### Tiltak i gjennomføringsfasen

I gjennomføringsfasen blir det foreslått tiltak for å redusere risikoen medan anleggsarbeidet pågår. Det skal etablerast god belysning på og rundt anleggsområdet, særleg i mørketida, for å sikre oversikt og redusere faren for samanstyrt mellom anleggstrafikk og mjuke trafikantar. Vidare bør det vurderast å setje opp fysiske barrierar mellom køyreareal og område der fotgjengarar og syklistar ferdest, for å skape klar skilnad mellom sonene og redusere risiko i ein periode med endra og potensielt uoversiktleg trafikkmonster. Føresegn har krav til godkjent plan for trafikkavvikling. Dette inkluderer føringar til anleggsgjennomføring og trygg trafikkavvikling.

#### Tiltak i driftsfasen

I driftsfasen legg tiltaka vekt på vidareføring av tryggleik og beredskap. Brannvatn skal sikrast gjennom lokalt brannvern med tankbil. Fartsgrenser kan reduserast, og skiltplan skal sikre tydeleg trafikkføring. For batteribrann i ferje blir det tilrådd at rederiet inngår formelle avtalar og øver regelmessig med nødetatane. Kommunen skal vurdere om batteriferjer skal registrerast som risikoobjekt, og brannvesenet bør ha eigne innsatsplanar basert på synfaring og øving.

## 8.1 Tiltaksskjema for reguleringsplan

TILTAK - REGULERINGSPLANEN		
Uønskt hending:		Tiltak i planen:
Naturgitte forhold/naturhendingsar		
Nr. 1	Sterk vind	Plassering av ny ferjekai må ta omsyn til lokale klimatiske forhold. Løysninga må sikre robuste tilleggingsforhold som tek omsyn til framtidige klimaendringar og sikrar trygg ferdsel og trygg handtering av køyretøy og passasjerar om bord. Det må avsettast nødvendig areal i reguleringsplankart som sikrar plassering og utforming.
Nr. 2	Stormflo	Omsynssone for stormflo med tilhøyrande føresegner.
Nr. 2	Stormflo	Kaien skal liggje på 2,3 m, iht. handbok V431 for prosjektering av ferjekai. Ferjekai skal utformast, plasserast og dimensjonerast slik at tiltaket kan stå imot dagens klimatiske forhold, samt forventa framtidig klima, inkl. havnivåstigning. Teknisk infrastruktur på tilleggingskaien må vere verna på tilrådd høgde på 3,0 m, og bygningselement bør vere dimensjonert for å tåle overskyllande bølger. Det vert tilrådd å ha fall og drenering mot sjøen slik at overskyllande bølger ikkje samlar seg på kaiområdet.
Nr. 2	Stormflo	Opp til 2,6 m må konstruksjonar vere dimensjonert for betydelege krefter.
Nr. 2	Stormflo	Vegarealer utformast i tråd med vegnormal N100. Prosjektering i tråd med handbok N100 stiller krav til utforming av vegar, inkl. sikkerheit mot 200-års stormflo. Ved kote 2,6 m er overskylling frå bølger innanfor akseptable nivå for vegen. For området nærast kaien må dette høgdekravet fråvikast for å ivareta funksjonen til kaien. Dermed må ein vente at det kan bli betydeleg overskylling nedst på kaien, utan avbøtande tiltak.
Nr. 2	Stormflo	Overskylling frå bølger på eksisterande areal. Det må etablerast tiltak som brystvern som når opp til den tilrådde høgda 3,2 m. Bølgesikring kan til dømes vere jersey-blokker som er forankra til underlaget, plasstøpt betongmur eller store steinblokker.
Nr. 2	Stormflo	Sikra mot fall i sjø langs sjøfront. Tiltak kan kombinerast med bølgesikring.
Nr. 2	Stormflo	Viss tilrådd høgde skal fråvikast må det dokumenterast tilstrekkeleg sikkerheit gjennom fagkyndig rapport.
Kritiske samfunnsfunksjonar og kritiske infrastruktur		
Nr. 3	Infrastruktur, brannvatn	Tankanlegg inkl. trykkøkningsstasjon som sikrar brannvatn for en periode.
Nr. 3	Infrastruktur, brannvatn	Pumping av sjøvann.
Nr. 3	Infrastruktur, høgspenst	Det må etablerast omsynssone for høgspenstkablar og nettstasjon/trafokiosk, med tilhøyrande føresegn som fastsett byggerestriksjonar.
Menneske- og verksemdbaserte farar		
Nr. 4	Ulykke med syklande/gåande	Det må avsettast nødvendig areal i reguleringsplankart som sikrar fråskild gang/sykkelareal for mjuke trafikantar, slik at dei kan ferdes trygt.
Nr. 4	Ulykke med syklande/gåande	Omsynssone for frisikt og frisiktlinjer.
Nr. 4	Ulykke med syklande/gåande	Venteareal for mjuke trafikantar må inngå i reguleringsplankart.

Nr. 4	Ulykke med syklande/gåande	Det skal etablerast belysning ved kaiareal. Det bør stillast krav om at det etablerast belysning ved tilrettelagt kryssingspunkt. Krav til etablering bør inngå i rekkefølgekrav.
Nr. 4	Ulykke med syklande/gåande	Det må avsettast nødvendig areal i plankart som sikrar tofeltsveg på strekket frå starten av oppstillingsfeltet fram til parkering (P).
Nr. 4	Ulykke med syklande/gåande	Nødvendig areal for kryssutbetringar må inngå i reguleringsplankart. Krav til opparbeiding bør inngå i rekkefølgekrav.
Nr. 5	Verksemd som handsamar farlege stoff, batteribrann i ferje	Det må settast av nødvendig areal for manøvrering og oppstilling av dimensjonert for brannvesenets køyre-/fartøy, samt sikre atkomst.
Nr. 5	Verksemd som handsamar farlege stoff, batteribrann i ferje	Dersom tiltak blir definert som risikoobjekt, bør reguleringsplan identifisere, eller innarbeide løysingar for nedkjøling av ferje som har stått i brann.
Farar relatert til anleggsarbeid		
Nr. 6	Ulykke i samband med anleggstrafikk	Det må stillast krav til plan for anleggsgjennomføring for å sikre nødvendige tiltak for trafikktryggleik gjennom heile anleggsperioden. Det skal rettast særskilt merksemd mot trafikkhandtering i samband med anleggsaktivitet både på land og sjø for ulike utbyggingsfasar. Det skal samstundes vurderast behov for areal til ei eventuell nødhending, dersom det skulle oppstå ei uønskt hending til sjøs/land i anleggsperioden.
Nr. 6	Ulykke i samband med anleggstrafikk	Det må etablerast trygg atkomst til private eigedommar på gnr./bnr. 60/73, 60/74, 60/177, 60/192 og 60/202 i anleggsperioden.

Tabell 8-1 Tiltaksskjema for reguleringsplan. Kjelde: Multiconsult.

ROS-analysen synar at planområdet er utsett for naturhendingsar som sterk vind, bølger og stormflo. Av kritiske samfunnsfunksjonar er det avgrensa kapasitet på leidningsnett og forsyning av brannvatn som vert trekt fram. Menneske- og verksemdsbaserte farar identifiserer risiko for ulykke med syklande og gåande. I anleggsperioden er det og ein risiko for ulykker i samband med anleggstrafikk. Analysen har identifisert uønskte hendingsar og inkludert føringar til avbøtande tiltak for både reguleringsplan-, gjennomføring- og driftsfase. Gitt implementering av dei avbøtande tiltaka er gjennomføring av tiltak i planen innanfor det som er akseptabel risiko.

## 9. Gjennomføring av tiltaka i planen

### 9.1 Framdrift og finansiering

Det er lagt opp til parallell detaljprosjektering av ny ferjekai på Værlandet. Det vitnar om strenge krav til framdrift og eit prioritert prosjekt hos Vestland fylkeskommune. Det er venta anleggsstart i 2027. Tiltaka må tilpassast hekkese-song og gyte-se-song. Det er satt av fylkeskommunale midlar til gjennomføring av prosjektet i 2027.

### 9.2 Utbyggingsrekkefølge

Pågåande detaljprosjektering gjeld sjølve ferjekaia med tilleggingskai, brubås og ferjekaibru. I tillegg skal vegareal fram til brubås, tilstrekkeleg fortau, ny ventebu og ny kollektivhaldeplass etablerast. Etablering av teknisk infrastruktur og ladeinfrastruktur er ikkje del av pågåande detaljprosjektering.

Sjøve kaiprojektet skal etablerast i to fasar. Første fase vil vere etablering av ny brubås og indre- og ytre del av tilleggingskai. Indre- og ytre tilleggingskai vil fungere som tilleggingspunkt for ferja, mens eksisterande kai og brubås rivast i fase to. Når eksisterande kai er riven, vil ein kunne bygge resten av ny tilleggingskai med samtidig drift på kaia. Sjå kapittel 6.2. for meir omfattande skildring av fasane.

Føresegn til planen sikrar gjennomføringa i rekkefølgekrav.

### 9.3 Trafikkavvikling i anleggsperioden

Trafikkavvikling i anleggsperioden vert viktig for hensiktsmessig gjennomføring av byggeprosjekt på Værlandet ferjekai. Det er avgrensa tid og areal til gjennomføring av byggearbeid noko som gir strengare krav til gjennomføring. Det skal vere kontinuerleg drift på sambandet – samtidig som butikk og bebuarar skal oppretthalde sine tilkomstar. Trafikkavvikling vil vere vidare tema i detaljprosjektering og byggeplanar. Det er stilt krav til trafikkavvikling i føresegn og miljøoppfølgingsplan (MOP).

### 9.4 Miljøoppfølgingsplan (MOP) for regulerings- og byggefasen

Det er utarbeida miljøoppfølgingsplan (MOP) parallellt med planforslaget, MOP er retta mot anleggsfasen.

MOP-en skal sikre at omsynet til ytre miljø blir teke vare på gjennom heile prosessen – frå planlegging til realisering av prosjektet. Hovudmålet med gjeldande versjon av MOP-en er å redusere ulempene som eventuelt kan oppstå slik dei er kjent i reguleringsfasen av prosjektet.

Ein MOP er eit levande dokument. Relevante funn frå gjeldande revisjon av MOP (rev. 00) er innarbeida som krav i reguleringsplanen. I vidare detaljprosjektering og anleggsgjennomføring skal MOP reviderast dersom han inneheld opplysningar som har endra seg, eller dersom det er aktivitetar som krev at planen vert vidareutvikla. Alle som oppdagar manglar eller feil i MOP, har ansvar for å melde frå til dokumentansvarleg. Byggherre sin MOP skal ligge til grunn for entreprenør sin MOP for utføring av prosjektet.

Miljøoppfølgingsplanen legg særskilt vekt på at følgjande miljøtema vert følgt opp i vidare detaljprosjektering og anleggsfase

- Grunn, vind- og bølgetilhøve
- Nærmiljø
- Forureining til grunn og vatn
- Kulturmiljø
- Støy og vibrasjonar, naturmangfald og vassmiljø
- Materialval og avfallshandtering
- Naturressursar

## 10. Planprosess og medverknad

### 10.1 Medverknadsprosess

Vestland fylkeskommune har i samarbeid med kommunen styrt medverknadsprosessen fram til 1. gangs handsaming av planforslag. Det har vore dialog med grunneigarar som har eigendomar som grensar til planområdet, og butikkeigar er informert om planen i forkant av kunngjering av oppstart. Det har vore dialog med kommune, vassverk, private og velforeining i perioden fram mot 1. gangs handsaming i kommunen.

Det har i tillegg vore dialog med nøkkelinformantar, Fjord1 og Skyss i utarbeidinga av planforslaget.

### 10.2 Varsel om oppstart evt. Planprogram

Oppstart av planarbeidet vart annonsert i Firda, Vestland fylkeskommune- og Askvoll kommune sine heimesider den 12.06.2025, samt sendt ut til offentlege instansar, grunneigarar og andre råka, jamfør Plan- og bygningslovens § 12-8. Innkomne merknadar er oppsummert og kommentert i kap. 11.1.

## 11. Handsaming av innkomne merknadar

### 11.1 Merknadar til oppstart av planarbeid

Den 12.06.2025 vart det varsla oppstart til planen.

Dei private merknadene gjeld i hovudsak avgrensing av planområdet ved varsel om oppstart og forklaring av verknad på deira eigendomar. Frå det offentlege har det komme merknadar i høve dimensjonering, tekniske løysningar på land og klimatilpassing.

Merknad frå mannskapet på ferjesambandet peikar på at ferjestrekninga er svært verutsett, og at dagens kai gir store utfordringar med vind, auka risiko og høgt energiforbruk. Dei tilrår å endre kairetning til ein meir nord-sør orientering for betre tryggleik, lågare energibruk, mindre slitasje og meir stabil drift, særleg ved bruk av reservefartøy. Dei stiller spørsmål ved om lading på Værlandet er forsvarleg sidan mykje energi går med til å halde fartøyet ved kai i dårleg vær, og foreslår å flytte lading til Askvoll. Mannskapet frårår og nattligge på Værlandet på grunn av kraftig svell og kastevind.

Merknad frå ferjemannskapet er brukt som kunnskapsgrunnlag i utarbeidinga av planmaterieell og vurderingar rundt utforming av ny ferjekai.

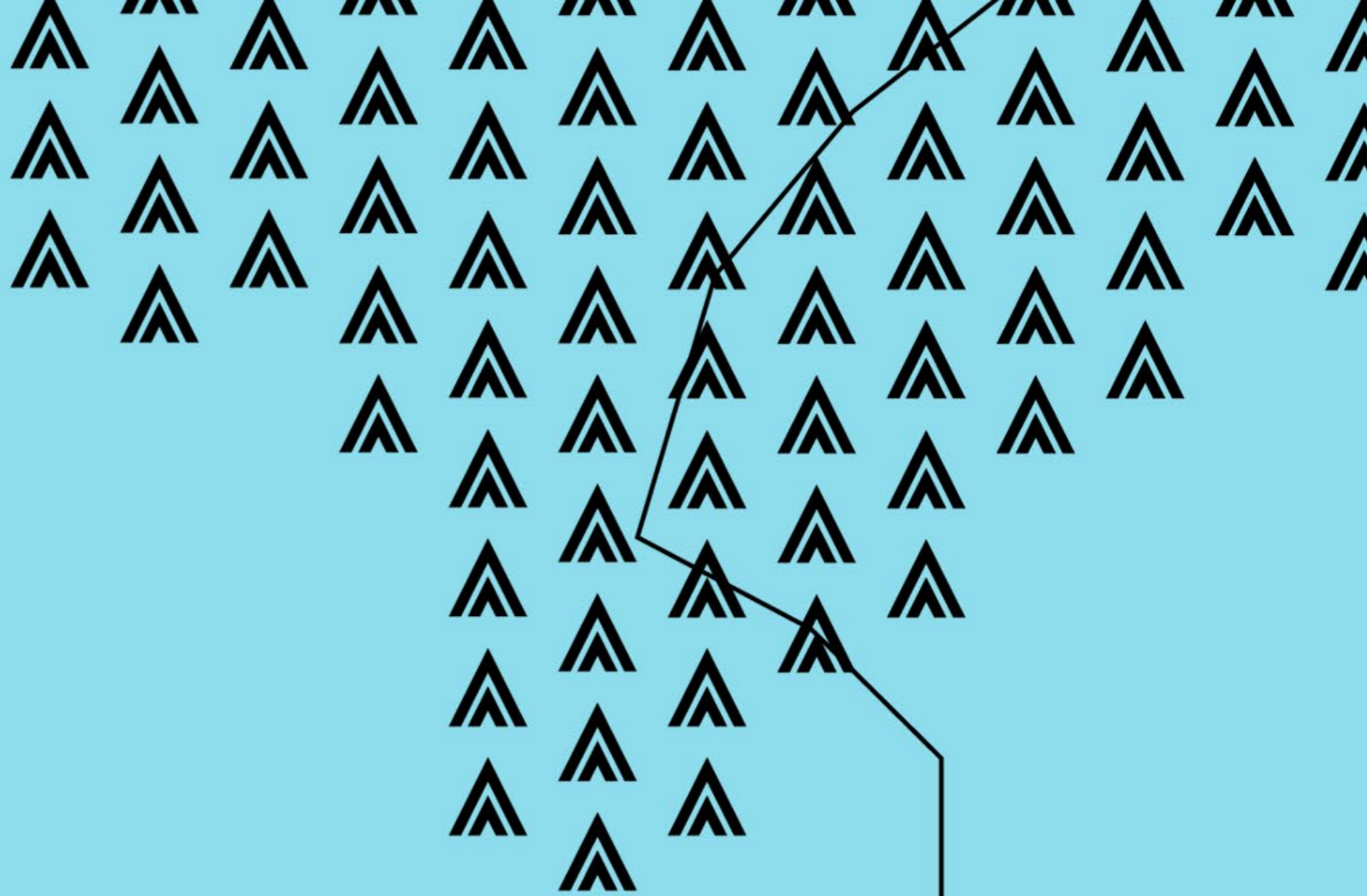
## 12. Vedlegg

### 12.1 Vurdering av krav til konsekvensutgreiing (KU)

Det er etter KU-forskrifta ikkje krav om planprogram ved oppstart av denne planen. Tabellen viser vurdering av konsekvensutgreiing og tek ut dei mest sentrale punkta i samsvar med plan- og bygningslova. Tabellen er oppdatert med kunnskap etter utgreiingar gjort i samband med planarbeidet. Det er konkludert med krav til KU.

Førebels vurdering i høve forskrift om konsekvensutredninger 2017	Ja	Nei	Vurderast nærare
<b>Fell tiltaket inn under § 6 Planer og tiltak som alltid skal konsekvensutgreiast og ha planprogram eller melding?</b>			
a) Kommuneplanen sin arealdel, kommunedelplanar		X	
b) Reguleringsplaner etter plan- og bygningsloven for tiltak i vedlegg I. Unntatt fra dette er reguleringsplaner der det konkrete tiltaket er konsekvensutgreia i en tidligere plan og der reguleringsplanen er i samsvar med denne tidligere planen.		X	Under punkt 8b) står det følgende: Ferjekaier inngår i punkt 7b, 7c eller 7e.
<b>Kriterium for vedlegg I:</b>			
7 b) Motorveier og andre avkjørselsfrie veier som er forbeholdt motorisert trafikk.		X	
7 c) Anlegg av ny vei med minst fire kjørefelt eller utbedring av en eksisterende vei som har to kjørefelt slik at den får minst fire kjørefelt, dersom en slik vei har en lengde på minst 10 km		X	
7 e) Andre vei- og jernbanetiltak med investeringskostnader på mer enn 750 millioner kr. (mindre veier omfattes av vedlegg II nr. 10 e).		X	
<b>Fell tiltaket inn under § 8 Planer og tiltak som skal konsekvensutredes hvis de kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn? (ikkje krav om planprogram)</b>			
a) Reguleringsplaner for tiltak i vedlegg II. Unntatt fra dette er reguleringsplaner der det konkrete tiltaket er konsekvensutredet i ein tidligere plan og der reguleringsplanen er i samsvar med denne tidligere planen. (Mindre veier er omfatta i vedlegg II pkt. 10 e. Kriterium for vurdering er gitt i §10)	X		10 e) i Bygging av vegar (ferjekai). 10 e) ii Bygging av hamner og hamneanlegg, herunder fiskehamner og offshorerelaterte hamner. Dette gjeld ikkje ferjekai. 10 e) iii Utvidelse eller vesentleg endra bruk av eksisterande farleder. Vi endrer ikkje eksisterande farleder, så dette førar ikkje til KU krav.
<b>§10 Kriterier for vurdering av om en plan eller et tiltak kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn</b>			
(Sjå ordlyden i heile paragrafen, og vurder ev. og egenskaper (andre ledd) og vurderingar omtalt under fjerde ledd. Vanlegvis er kriterium gitt for lokalisering og påverknad i tredje ledd mest relevante, og blir lista opp her.)			
a) størrelse, planområde og utforming		X	
b) bruken av naturressurser, særlig arealer, jord, mineralressurser, vann og biologiske ressurser		X	
c) avfallsproduksjon og utslipp		X	

d) risiko for alvorlige ulykker og/eller katastrofer		X	
<b>Kriterium for lokalisering og påverknad, § 10, tredje ledd:</b>			
a) verneområder etter naturmangfoldloven kapittel V eller markaloven § 11, utvalgte naturtyper (naturmangfoldloven kapittel VI), prioriterte arter, vernede vassdrag, nasjonale laksefjorder og laksevassdrag, objekter, områder og kulturmiljø fredet etter kulturminneloven.	X		Fem utvalde naturtyper er kartlagt innanfor området. Naturbeitemark, slåttemark (2) og kystlynghei (2).
b) truede arter eller naturtyper, verdifulle landskap, verdifulle kulturminner og kulturmiljøer, nasjonalt eller regionalt viktige mineralressurser, områder med stor betydning for samisk utmarksnæring eller reindrift og områder som er særlig viktige for friluftsliv.	X		Kystblåstjerne (EN) Purpurlyng (NT) Heistarr (NT) Raudnande lutvokssopp (VU)  Det er svært mange registreringar av sårbar fugl innanfor utgreiingsområdet til planen. Tabell tilgjengeleg i konsekvensutgreiing vassmiljø og naturmangfold.  Naturtyper - Skjellsandområde – Svært viktig og Gyteområde for torsk.
c) statlige planretningslinjer, statlige planbestemmelser eller regionale planbestemmelser gitt i medhold av plan og bygningsloven av 27. juni 2008 nr. 71 eller rikspolitiske bestemmelser eller rikspolitiske retningslinjer gitt i medhold av plan og bygningsloven av 14. juni 1985 nr. 77.		X	
d) større omdisponering av områder avsatt til landbruksnatur- og friluftsfremål, samt reindrift eller områder som er regulert til landbruk og som er av stor betydning for landbruksvirksomhet.		X	
e) økt belastning i områder der fastsatte miljøkvalitetsstandarder er overskredet.		X	
f) konsekvenser for befolkningens helse, for eksempel som følge av vann- eller luftforurensning.		X	
g) vesentlig forurensning eller klimagassutslipp		X	
h) risiko for alvorlige ulykker som en følge av naturfare som ras, skred eller flaum.		X	
(Ved avkryssing av JA, nemn det som konkret er utgangspunktet for vurdering i tekst)	X		Truga artar Rikt fugleliv Utvalde naturtyper
<b>Utløyser planen krav om KU?</b>			
	X		
<b>Er det krav om planprogram?</b>			
		X	



Vestland  
fylkeskommune