



VA-rammeplan

OPPDRAG	Detaljregulering Værlandet ferjekai	DOKUMENTKODE	10266219-01-RIVA-NOT-001
EMNE	VA-rammeplan	TILGJENGELIGHET	Open
OPPDRAGSGIVER	Vestland fylkeskommune, infrastruktur og veg	OPPDRAGSLEDER	Sven Selås Kallevik
KONTAKTPERSON	Stine Unneland	UTARBEIDET AV	Michal Schubert/Matteo Bolzoni
KOPI		ANSVARLIG ENHET	10233033 Seksjon VA

SAMMENDRAG

Dette dokumentet gir ei samla oversikt over eksisterande VAO-anlegg (vatn, avløp og overvasshandtering) i planområdet. Det presenterer òg tilrådde løysingar for framtidig anlegg (vatn, avløp og overvasshandtering) i planområdet.

1	Innleiing	2
2	Eksisterande VAO i tiltaksområdet	2
2.1	Vassforsyning	2
2.2	Avløp (spillvatn)	2
2.3	Overvasshandtering	2
2.4	Flaumveggar – eksisterande situasjon	4
3	Planlagde løysingar	4
3.1	Vann	4
3.2	Avlaup	5
3.3	Overvasshandtering	5
3.4	Flaumveg	6
4	Detaljering i neste fase	6
4.1	Avlaup	6
5	Vedlegg	6

01	26.06.2026	Oppdatert henvisning til tekniske teikningar	MS/MB		SSK
00	18.02.2026	VA rammeplan	MS/MB	EG	SSK
REV.	DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	KONTROLLERT AV	GODKJENT AV



1 Innleiing

Vestland fylkeskommune utarbeider, i samarbeid med Askvoll kommune, ei detaljregulering for Værlandet ferjekai med heimel i plan- og bygningslova § 12-1. Planarbeidet er ein del av fylket si satsing på elektrifisering av ferjesambanda og skal leggje til rette for ny ferjekai på Værlandet.

Fylkeskommunen, ved avdeling for infrastruktur og veg, er ansvarleg for ferjekaiane og leiar planarbeidet. MF Nordfjord driftar sambandet Askvoll–Fure–Værlandet, som har fem daglege avgangar og kryssar fleire fjordstrekningar. I tråd med nasjonale og regionale klimamål skal sambandet elektrifiserast.

Planen skal sikre etablering av ei ny ferjekai og nødvendig landinfrastruktur, inkludert tilkomst for mjuke trafikkantar og løysingar knytt til daglegvarebutikken. Dagens kai er i dårleg stand og ikkje tilrettelagd for elektrisk drift. Ny kai blir utforma som eit mellomstort samband og skal betre både innsegling og driftseffektivitet. Forbetra innsegling og ny kaiutforming vil redusere energibruk og gi meir stabil drift under krevjande vêrtilhøve.

På land blir eksisterande infrastruktur oppgradert for betre tryggleik og framkome, særleg for gåande og syklende i området rundt ferjekaien.

2 Eksisterande VAO i tiltaksområdet

2.1 Vassforsyning

Værlandet har i dag vassforsyning frå eit privat vassverk som i hovudsak blir drive på dugnad. Dette anlegget forsyner alle bygg i området, inkludert næringsfunksjonar som Joker-butikken. Det eksisterande distribusjonsnett er etablert for å dekkje behovet til spreidd bustadbygging, og har dermed ikkje tilstrekkeleg kapasitet til å oppfylle krav til brannvassuttak. Eksisterande VAO-anlegg blir viste på vedlagd teikning GH101.

2.2 Avløp (spillvatn)

Avlaupsvatnet blir i dag behandla gjennom lokale, separate anlegg som ikkje er registrerte i kartgrunnlaget. Alle bueiningane nyttar private septiktankar eller slamavskiljarar for handtering av sanitært avlaupsvatn.

2.3 Overvasshandtering

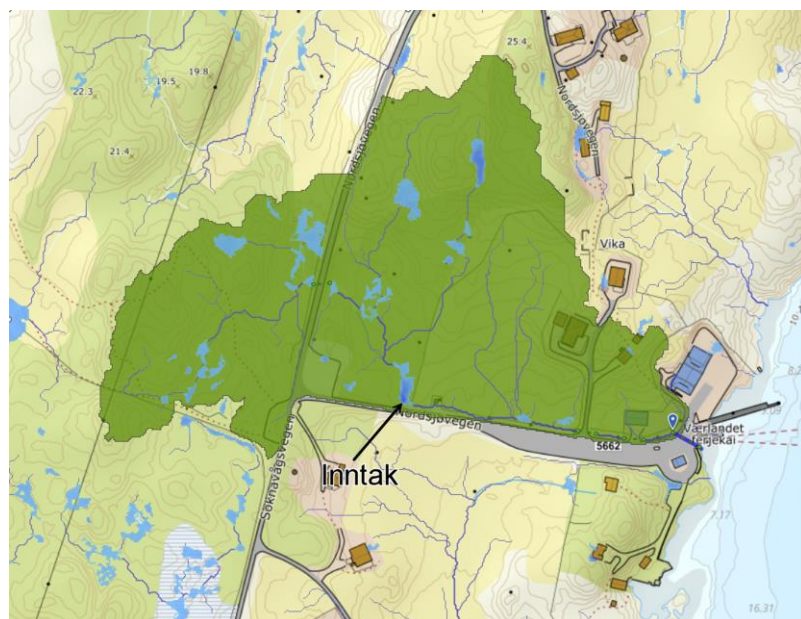
Overvatnet frå dei tilhøyrande nedslagsfelta blir i dag leia til sjøen via opne grøfter, samt enkelte stikkrenner og sandfang. Overvatnet frå vegbana blir i dag reinska berre gjennom eit eitt-trinns reinsesystem i form av sandfang, som i hovudsak fjernar grove partiklar. Registrerte stikkrenner med dimensjon og kummer er viste i skisse 1 og på teikning GH101.



Skisse 1: Oversikt over eksisterende anlegg (kilde SVV og observasjon)

Nord for vegen:

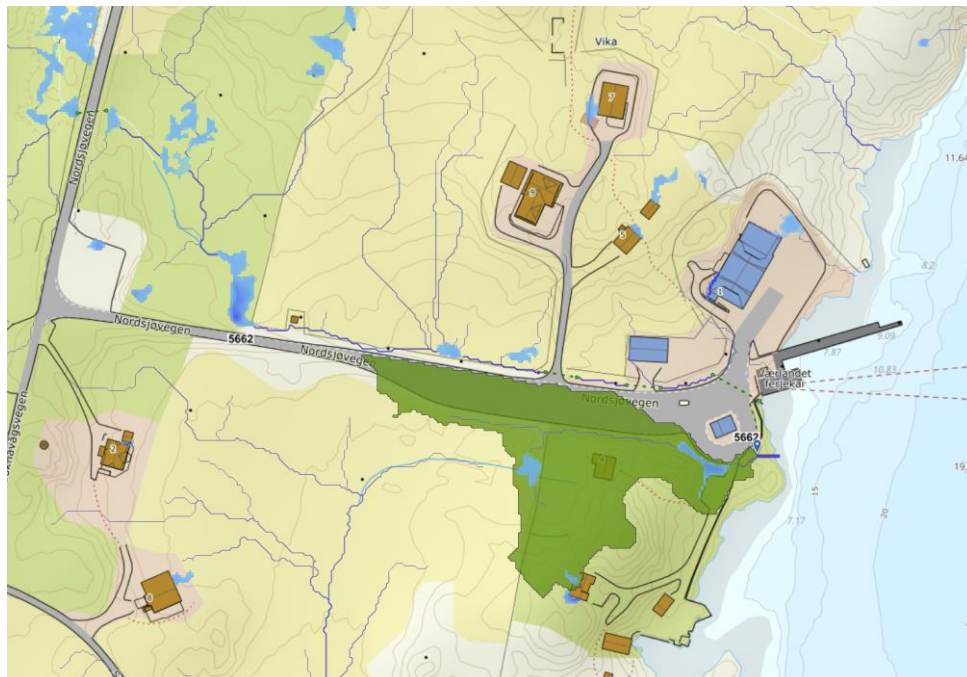
Avrenninga skjer i ei open grøft langs vegkanten. Her er det etablert to stikkrenner som leier vatnet under eksisterande avkøyrsel. Vidare blir vatnet ført gjennom ei stikkrenne under vegen og vidare ut i sjøen. Storleiken av nedbørsfeltet er ca. 5,88 ha og det er vist i skisse 2. I øvre del av Nordsjøvegen er det observert eit eksisterande inntak (sjå skisse 2). Dimensjon, utforming og plassering av utløpet frå dette løpet er per i dag ikkje kjende. Dette løpet er derfor ikkje inkludert i avrenningsmodellen.



Skisse 2: Avrenningsareal nord for vegen til eksisterande stikkrenne.

Sør for vegen:

På sørsida blir avrenninga leia i ei open grøft fram til ei stikkrenne, som fører vatnet vidare ut i sjøen. Storleiken på nedbørsfeltet er ca. 0,5 ha og det er vist i skisse 3.



Skisse 3: Avrenningsareal sør for vegen.

2.4 Flaumvegar – eksisterande situasjon

Ved flaum blir overflatevatn i oppstrøms delar av området leia langs vegen i opne grøfter. I nedstrøms del blir vatnet ført til sjø via stikkrenner. (eksisterande stikkrenner blir viste på teikningane GH101 og GH102). Dersom stikkrennene går tett eller blir overbelasta, renn vatnet i staden over vegen og vidare mot sjøen. Vurderinga er basert på avrenningsmodellen i programvara Scalgo. Den ukjende stikkrenna i øvre del av Nordsjøvegen er i dette tilfellet ikkje inkludert i modelleringa, ettersom plasseringa av utløpet ikkje er kjend.

3 Planlagde løysingar

Etablering av ny ferjekai medfører oppgradering av veg, terrengtilpassingar samt etablering av nytt toalettbygg. Denne VA-rammeplanen skildrar planlagde løysingar for tilknytning til vassforsyning og handtering av overvatn og avlaupsvatn. I tillegg blir flaum frå overflatevatn og flaumvegar innan tiltaksområdet vurdert. Tiltak i VA-rammeplanen må sikrast i detaljreguleringsplanen.

3.1 Vann

På Værlandet er det vassforsyning frå det private «Værlandet vassverk». Dette mindre vassverket forsyner størsteparten av husstandane på øya og har eit dagleg forbruk på ca. 60–75 m³. Innanfor tiltaksområdet finst eit eksisterande vassleidningsnett, og det blir planlagt tilknytning til dette.

Stikkleidningar til toalettbygget og til etterfylling av drikkevatt for ferja blir kopla til det eksisterande leidningsnettverket via ein kum som blir etablert av vassverket. Venta vassforbruk for toalettbygget er 0,5 m³/døgn og 5 m³/døgn for ferje i høgsesong. Vassverket har førebels godkjent tilknytninga. Produksjonskapasiteten ved vassverket er likevel avgrensa, og det kan i vidare prosjektering bli



nødvendig å vurdere restriksjonar på dagleg uttak. Dersom kapasiteten ikkje blir rekna som tilstrekkeleg, må etterfylling av vatn for ferja utførast ved ein større ferjekai (Askvoll).

Opsjon med brannvassforsyning

Det eksisterande leidningsnett i dette området har avgrensa kapasitet for brannvassuttak. For å tilfredsstille krava til brannvassdekning kan det etablerast ein nedgraven brannvasstank med tilhøyrande trykkaukarstasjon. Tanken blir etterfylt sakte og halden kontinuerleg full. Ein brannvasstank med eit våtvolum på 80 m³ gir kapasitet til brannsløkking med 20 l/s i 60 minutt. Tanken, inkludert trykkaukarstasjonen, har ein diameter på 3 meter og ei lengd på 15,5 meter. Den skisserte løysinga føreset tilknytning til eksisterande leidning via ein ny vasskum og eit brannvassuttak (hydrant) plassert nær bygget. For å dekke kravet til brannvassdekning for næringsbygg på 50 l/s trengst det ein tilsvarande tank (Ø3 m × 15 m) til.

3.2 Avlaup

Avlaupsvatn frå toalettbygget blir planlagt handtert lokalt via slamavskiljar med utslepp til sjø. Toalettbygget ligg ved ei ferjekai med ein årsdøgntrafikk (ÅDT) på 200, og det blir rekna med at rundt 15 prosent av trafikantane brukar toalettet. For utrekning av nødvendig storleik på slamavskiljar er det brukt ein koeffisient på 2,5 for auke av ÅDT i høgsesong, samt ein koeffisient for maksimal time på 10, ettersom toalettbesøk ved ferjekaier gjerne kjem i bølger.

Førebelse utrekningar viser at ein slamavskiljar på om lag 12 m³ kan vere ei føremålstenleg løysing. Ei slik storleik er vanleg for små servicebygg, rasteplassar og tilsvarande publikumsanlegg, og samsvarer med tilgjengelege prefabrikkerte produkt i marknaden. Detaljert dimensjonering skal utførast i neste fase. I rammeplanen blir ein slamavskiljar på 12 m³ vurdert som eigna.

Utslepp til sjø blir lokalisert minst 2 meter under lågaste vasstand (i tråd med forureiningsforskrifta kap. 12).

3.3 Overvasshandtering

Det blir prinsipielt planlagt å vidareføre dagens løysingar for handtering av overvatn. Som følge av endra veggeometri og terrengtilpassingar blir det etablert nye stikkrenner, sandfang og kulvert. Desse skal dimensjonerast i vidare prosjektering, og storleiken på dei blir fastsett i samsvar med gjeldande standardar og nødvendige utrekningar. Forureiningsgraden frå vegvatnet er venta å halde seg uendra, ettersom veggeometrien ikkje blir vesentleg endra, og det heller ikkje er venta større endringar i ÅDT. Med dagens ÅDT ligg det ikkje føre krav om reinsing av overvatn frå vegbana, i samsvar med Vegnormal N200 Vegbygging.

Det er førebels utført utrekningar av overvatnsmengder frå tilhøyrande nedbørsfelt, og dimensjoneringa av stikkrennene er mellombels vurdert på bakgrunn av desse utrekningane (sjå teikning GH101). Stikkrenna i øvre del av Nordsjøvegen er ikkje inkludert i modelleringa, ettersom både kapasitet og tilstand er ukjend.

For feltet nord for vegen er utrekna avrenning 310 l/s (dimensjonerande gjentakintervall 100 år, klimafaktor 50 % og sikkerheitsfaktor 30%). Utrekna med den rasjonelle metoden og programvara Scalgo.

Den nye stikkrenna er dimensjonert til å vere 600 mm.



For feltet sør for vegen er utrekna avrenning 70 l/s (dimensjonerande gjentakintervall 100 år, klimafaktor 50 % og sikkerhetsfaktor 30%). Utrekna med den rasjonelle metoden og programvara Scalgo.

Den nye stikkrenna er dimensjonert til å vere 400 mm.

Overvatnsutrekningane er gjort i høve til Statens Vegvesen sin rettleiar N200 og dimensjoneringa av stikkrennene er gjort ved å bruke Basal si løysing for kapasitetsberekning.

Det er ikkje planlagt utskifting av vegoverbygninga i dette tiltaket, og vegens geometri og berelag blir berre berørte i dei øvste laga. Det blir derfor lagt til grunn at eksisterande oppbygging og dreneringsfunksjon blir vidareført. På dette grunnlaget blir det førebels rekna som at det ikkje er behov for eigne tiltak for drenering av vegoverbygninga, verken i form av open eller lukka drenering. Det er førebels ikkje planlagt utskifting eller rehabilitering av den eksisterande stikkrenna i øvre del av tiltaksområdet. Endeleg vurdering av behov for drenering skal gjerast i den vidare prosjekteringa dersom nye forhold blir avdekte.

3.4 Flaumveg

Flaumvegen er etablert gjennom tilpassingar i vegens geometri, slik at vassmengder som ikkje kan takast imot av stikkrenner eller sandfang, vil følgje eit kontrollert terrengfall og leiast mot sjøen.

4 Detaljering i neste fase

I detaljprosjekteringsfasen skal alle VAO-komponentar dimensjonerast meir nøyaktig, mellom anna storleik på septiktank, dimensjonering av leidningar og kapasitet for avlaups- og overvatnssystem.

Det skal òg vurderast optimal plassering, djupn og lengd for både utsleppsleidninga for overvatn og utsleppsleidninga for spillvatn, slik at krav til miljø, tryggleik og drift blir ivaretekne.

4.1 Avlaup

Privat avlaupsanlegg (dvs. septiktank) må vere søkt om og godkjent før byggjesøknaden kan behandlast. Søknaden skal dokumentere val av løysing, dimensjoneringsgrunnlag, utsleppspunkt og resipienttilhøve, i tråd med dei dokumentasjonskrava som følgjer av forureiningsforskrifta kapittel 12.

Anlegget skal prosjekterast og byggjast i samsvar med gjeldande forskrifter og relevante tekniske standardar, inkludert krava i forureiningsforskrifta kapittel 12 og rettleiing frå Norsk Vann / Vannstandard. Dette omfattar både utforming, dimensjonering og drift av slamavskiljar, samt krav til oppfølging og tilgjenge for kommunalt tilsyn.

5 Vedlegg

GH101 – Teikning VA-rammeplan – Planlagt situasjon tiltaksområde – 26.06.2026

GH102 – Teikning VA-rammeplan – Planlagt situasjon planområde – 26.06.2026