

Rapport

# Maritime vurderingar - Værlandet

**OPPDRAGSGIVER**

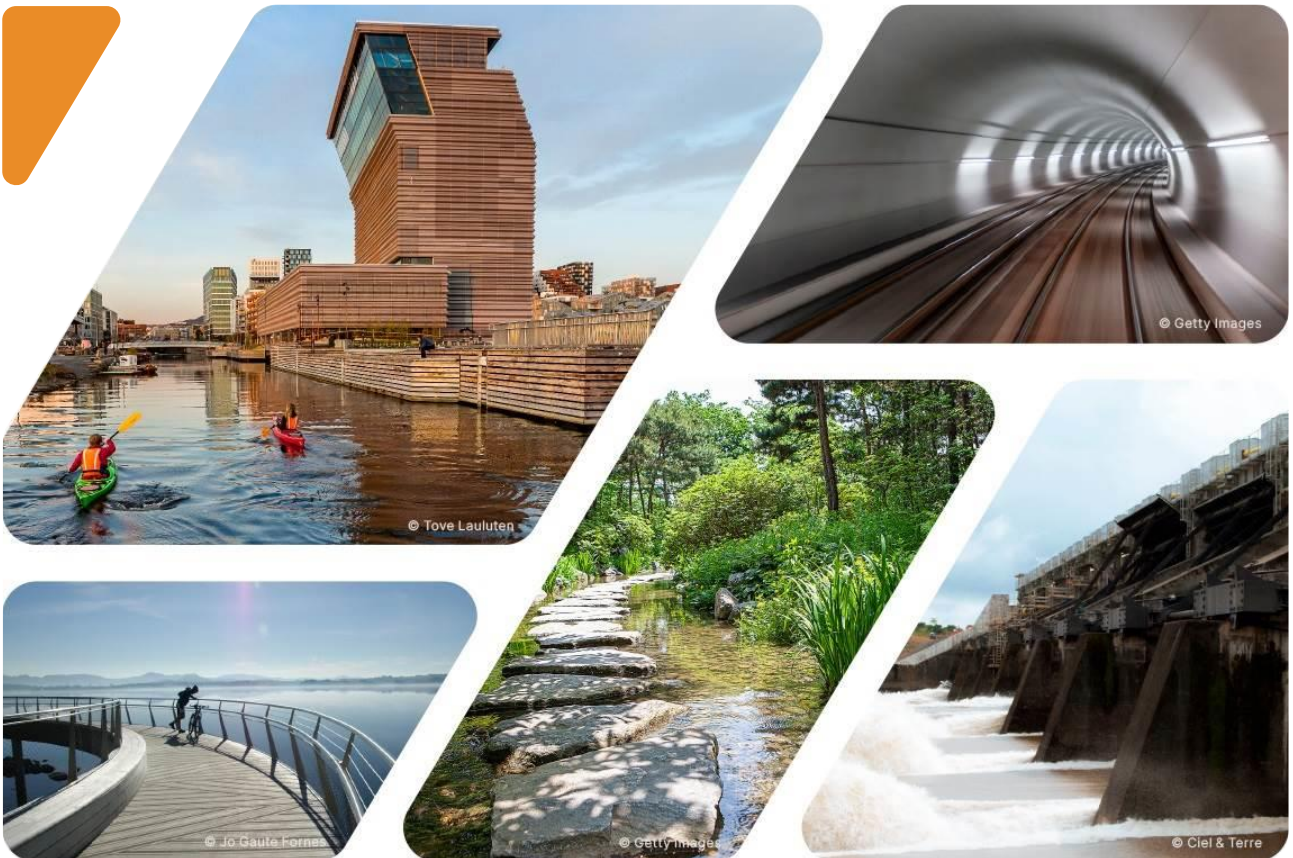
Vestland fylkeskommune

**EMNE**

Maritimt grunnlag

**DATO / REVISJON:** 17.02.2026/

**DOKUMENTKODE:** 10266219-01-PLAN-GRD-001



Multiconsult



Dette dokumentet har blitt utarbeidet av Multiconsult på vegne av Multiconsult Norge AS eller selskapets klient. Klientens rettigheter til dokumentet er gitt i den aktuelle oppdragsavtalen eller ved anmodning. Tredjeparter har ingen rettigheter til bruk av dokumentet (eller deler av det) uten skriftlig forhåndsgodkjenning fra Multiconsult med mindre annet følger av norsk lov. Multiconsult påtar seg intet ansvar for bruk av dokumentet (eller deler av det) til andre formål, på andre måter eller av andre personer eller enheter enn det som er godkjent skriftlig av Multiconsult. Deler av dokumentet kan være beskyttet av immaterielle rettigheter og/eller eiendomsrettigheter. Kopiering, distribusjon, endring, behandling eller annen bruk av dokumentet er ikke tillatt uten skriftlig forhåndssamtykke fra Multiconsult eller annen innehaver av slike rettigheter med mindre annet følger av norsk lov.



# Rapport

OPPDRAAG	Detaljregulering Værlandet ferjekai	DOKUMENTKODE	10266219-01-PLAN-GRD-001
EMNE	Maritimt grunnlag	TILGJENGELIGHET	Open
OPPDRAAGSGIVER	Vestland fylkeskommune	OPPDRAAGSLEDER	Sven Selås Kallevik
KONTAKTPERSON	Stine Unneland	UTARBEIDET AV	Sven Selås Kallevik
KOORDINATER	Sone: / Øst: / Nord:	ANSVARLIG ENHET	By- og områdeutvikling
GNR./BNR./SNR.			

## SAMMENDRAG

Kunnskapsgrunnlaget vurderer maritime høve knytt til planlegging av ny ferjekai på Værlandet, Askvoll kommune, og skal nyttast som grunnlag inn i reguleringsplanarbeidet. Dagens ferje, MF Nordfjord, er dimensjonerande fartøy, og det er lagt til grunn ombygging til hybrid/elektrisk drift. Vurderingane føreset tilsvarende manøvreringsevne, motorkraft og operasjonelle eigenskapar som i dag; annan ferjetype med større vindfang eller lågare maskinkraft kan krevje nye vurderingar. Elektrifisering introduserer enkelte nye risikomoment, men totalrisikoen er ikkje vurdert som vesentleg endra.

### Hovudfunn:

- Kai og infrastruktur: Eksisterande kai er ikkje tilpassa moderne ferjer og har utfordringar med kailengde, fending, vêrutsetting og plass til ladeanlegg. Ny kai bør få betre orientering og tilrettelegging.
- Skipstrafikk og seglingslei: Trafikken er stabil og leia er godt kartlagt. Etablering av ny ferjekai på Værlandet vil ikkje auke trafikken i leia, og tiltak i planen påverkar ikkje leia eller navigasjonsinstallasjonar negativt.
- Erfaringar frå mannskap: Dagens kai gir utfordringar ved anløp og liggetid, særleg vinterstid. Mannskapet rår frå nattligge, tilrår annan kai-orientering og peikar på at hovudlading kan vere føremålstenleg på Askvoll.
- Nødhamn: Værlandet er peikt ut som nødhamn; dette kan tale for noko meir robust prosjektering av kai-anlegget.
- Risiko og sårbarheit: Elektrisk/hybrid drift gir miljøgevinst og potensielt lågare vedlikehald, men krev god tilgang på landstraum og slukkekapasitet. ROS-analysen må adressere dette.

### Tilrådingar for reguleringsplan:

- Setje av manøvreringsareal i sjø (diameter 2× fartøylengde for MF Nordfjord).
- Sikre areal til farlei og ladeinfrastruktur.
- Vurdere slukkekapasitet og brannvatn.
- Tidleg dialog med netteigar for krafttilgang.

00	17.02.2026	Kunnskapsgrunnlag maritime høve Værlandet	SSK	JLH	SSK
REV.	DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	KONTROLLERT AV	GODKJENT AV



## INNHOLDSFORTEGNELSE

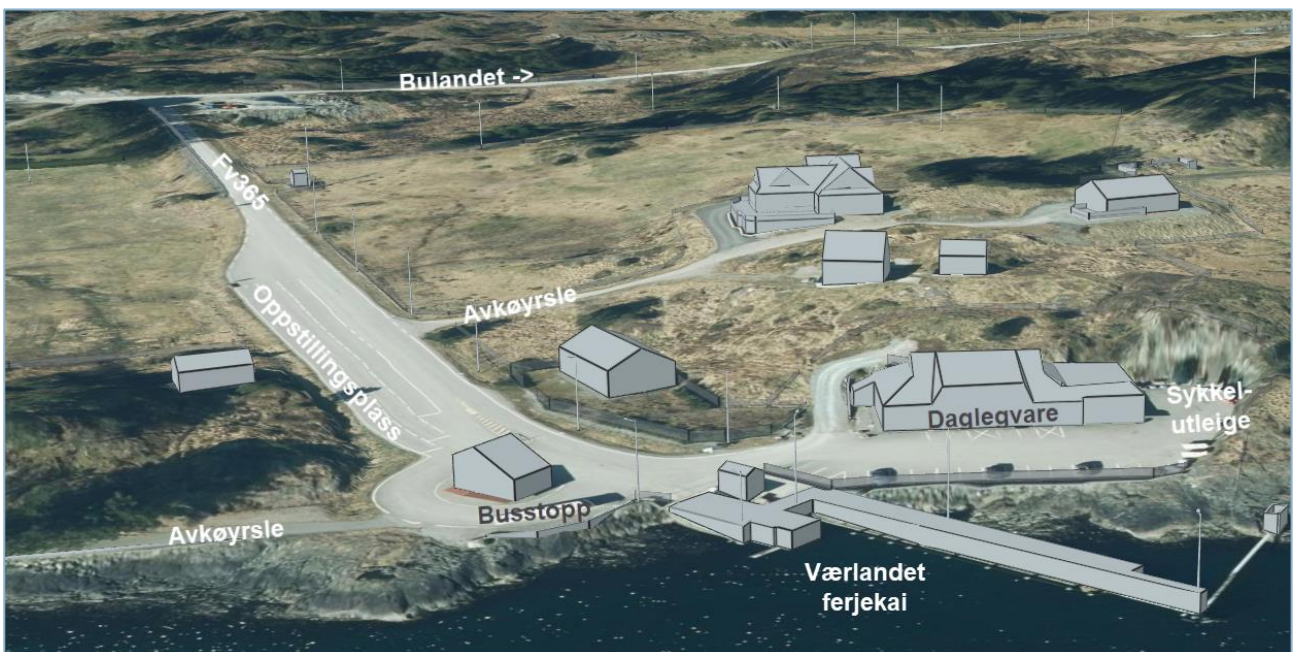
<b>1</b>	<b>Kort introduksjon .....</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>Skipstrafikk .....</b>	<b>6</b>
2.1	Type skip og kapasitet .....	6
2.2	Trafikk i hamneområde og led .....	7
2.3	Seglingslei .....	8
<b>3</b>	<b>Erfaringar.....</b>	<b>9</b>
3.1	Bruk av dagens hamneløysingar og seglingslei .....	9
3.2	Erfaringar frå mannskap.....	10
<b>4</b>	<b>Risiko- og sårbarheit.....</b>	<b>10</b>
4.1	Eksisterande risikoanalysar .....	10
4.2	Nødhamn .....	11
4.3	Vær, bølger og stormflo.....	12
4.4	Vurdering av endra risikobilete.....	13
<b>5</b>	<b>Oppsummering.....</b>	<b>14</b>
<b>6</b>	<b>Kjelder.....</b>	<b>15</b>



## 1 Kort introduksjon

I samband med utarbeidinga av reguleringsplan for ny ferjekai på Værlandet er det i denne rapporten sett på maritime høve i og rundt planområdet. Føremålet med rapporten er å gjere greie for trafikale høve, føresetnader for maritimt virke og underlag til ROS-analyse. Rapporten kan nyttast som kunnskapsgrunnlag inn i vidare planarbeid, tilsvar til merknader og utarbeiding av plandokumentasjon som planskildring.

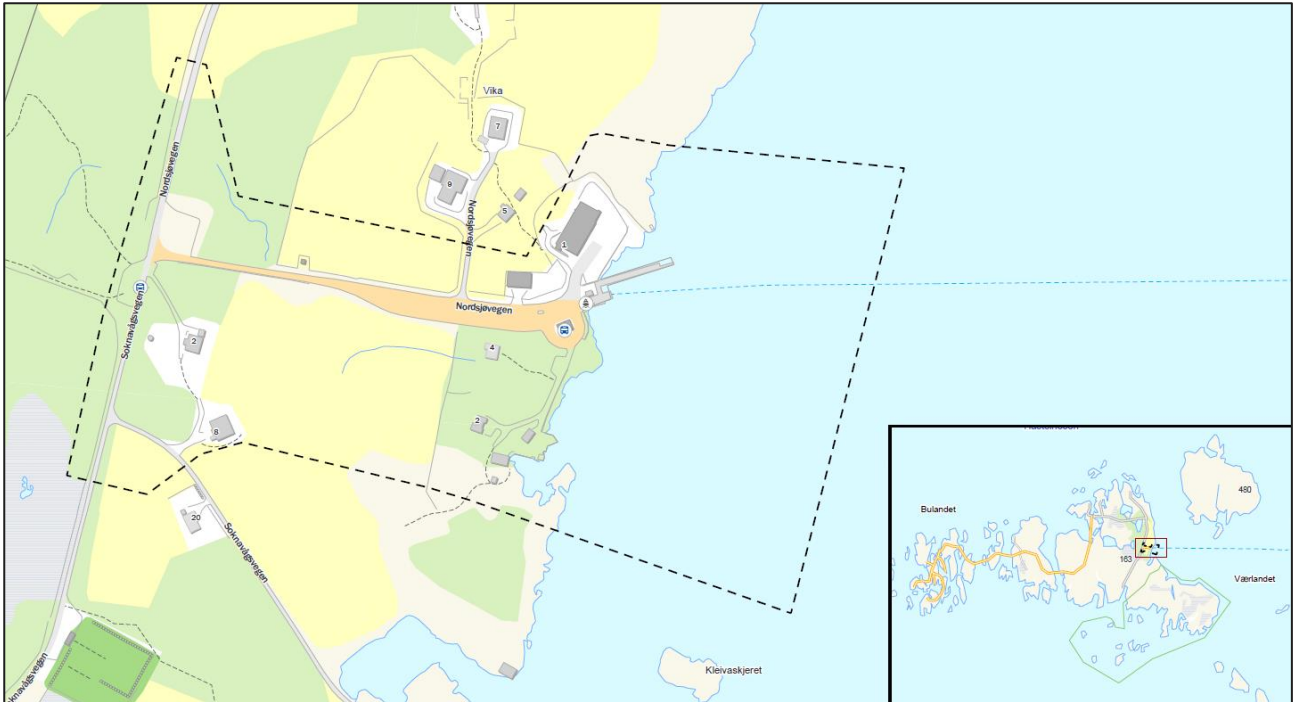
Det er utarbeida ein silingsrapport for val av teknisk løysing og utforming av ferjekai. Silingsrapporten har eit grensesnitt som ligg tett opp til vurderingane i denne rapporten. Det er søkt å ikkje overlapp rapporten, og dei må soleis forståast i samanheng. Det er naturleg at reguleringsplanen si planskildring samanfattar og ser kunnskapsgrunnlaga i samanheng.



Figur 1-13D-modell planområdet på Værlandet Kjelde: Multiconsult.

Planområdet ved oppstart er sett breitt for å opne for moglege løysingar i den vidare planlegginga av utforming av ferjekai og trafikale høve på land. Det er venta at endeleg planområde vert avgrensa inn mot første gangs handsaming av reguleringsplanen.

Kjelder og bakgrunn brukt for vurderingar gjort i denne rapporten er lista i kapittel 6.



Figur 1-2 Planområde ved varsel om oppstart. Kjelde: Vestland fylkeskommune.

## 2 Skipstrafikk

### 2.1 Type skip og kapasitet

Dagens skip som nyttast på strekningen Værlandet er MF Nordfjord. Skipet er bygd i 2001 og er ei dieseldreven pendelferje. Ferja er 72,2 m lang og 14,6 m brei på sitt breiaste. Største djupgang er maksimalt 3,5 m. Ferja si fortrenging vil variere, og har direkte samanheng med lastekapasiteten. Maksimal fortrenging med utgangspunkt i maksimal djupgang vil vere om lag 2150 tonn.



Figur 2-1 MF Nordfjord som trafikkerer sambandet i dag. MF Nordfjord er 72 m lang, 15 m brei og har djupgang på 3,5 m. Kjelde: Fjord1.



Kaiområdet vert i all hovudsak nytta til ferjer. Jamnfør anbudsdokument for ferjestrekninga Askvoll-Værlandet skal sambandet over på meir berekraftig drift i 2027. Det vil derfor på sikt vere aktuelt med elektriske- og deelektriske ferjer på strekningen og ny situasjon skal legge til rette for dette. Det er ikkje endeleg landa typeskip for ny drift, men det vil vere aktuelt å bygge om eksisterande MF Nordfjord til deelektrisk drift. Ombygging av eldre ferjer til meir miljøvenleg drift er gjort med m.a. MF Lærdal og MF Årdal på Fiskerstrand verft og MF Storfjord og MF Julsund hos Båtbygg AS. Eksisterande dieselferjer vart ombygd til miljøvenleg elektrisk drift.

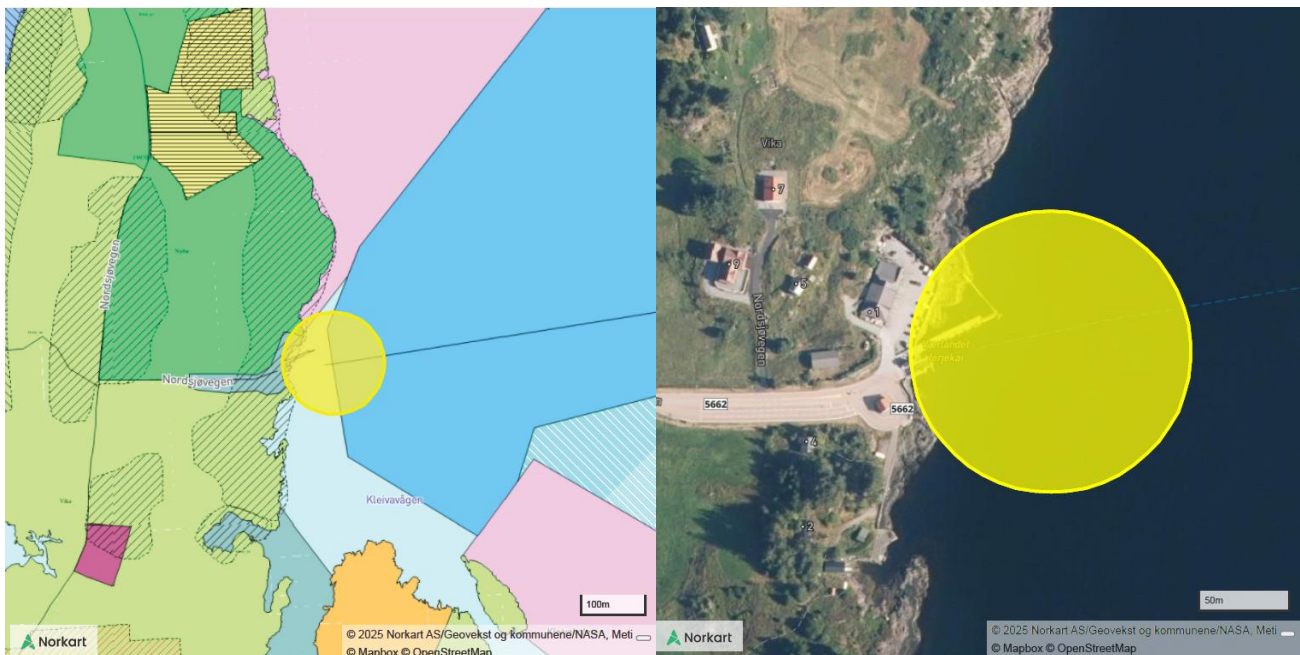
Til vurdering i dette notat vert ei ombygd MF Nordfjord lagt til grunn som dimensjonerande for ny situasjon.

## 2.2 Trafikk i hamneområde og led

Hamneområdet på Værlandet er i dag i utgangspunktet frekventert av ferje. Det er seks daglege anløp av bilferje. Hamneområdet er ikkje i bruk for andre fartøy. Det er ein privat kai om lag 100 m sør for ferjekaien. Denne er i dårleg stand og antatt lite i bruk.

Det er i dag ikkje sett av hamneområde i sjø i kommunen sitt planverk. Arealformål i sjø er bruk og vern av sjø og vassdrag inn mot kaiområdet – og ferdsel ute i fjordbassenget. Nord for kaiområdet er sjøareala avsett til akvakultur (sjå figur 4).

Ny arealbruk i sjø vert definert innanfor planområdet. Det vil settast av areal til hamneområde i sjø med diameter tilsvarande to gangar lengste lengde på dimensjonerande skip, tilsvarande føringar frå Kystverket.



Figur 2-2 Utgangspunkt hamneområde over KPA til venstre og over ortofoto til høgre. Diameter 150 m. Kjelde: Kommunekart – Askvoll kommune.

Det er gjennomført silingsrapport for utforming og plassering av ny ferjekai. Ny løysing vil gje endra innsegling og tilrettelegging for fartøy. Vurderingar kring løysingane kjem fram av silingsrapporten. Endeleg løysing regulerast inn i plankart.

Anløpa til ferjekaien fordeler seg utover heile dagen, men ikkje natt. Siste avløp frå Værlandet er 22:35 som store deler av året vil kunne reknast som nattseilas med krav til lys og navigasjonsinstallasjonar.



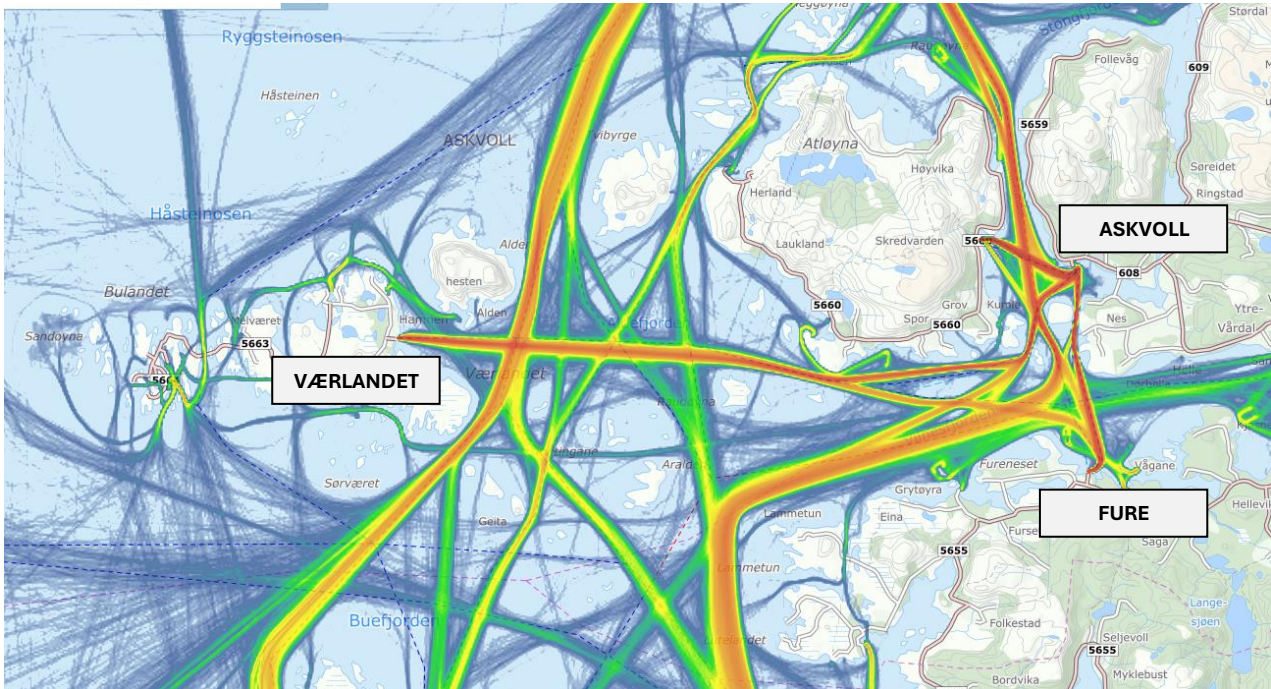
På sikt er det ynskje om å drifte sambandet med elektriske/delelektriske ferjer. Risikobilete vil endre seg noko ved eit anna energiløysing som inkluderer lading i kaiområdet

### 2.3 Seglingslei

Ferja nyttar bileia Askvoll – Værlandet som ikkje har særskilde utfordringar i høve navigasjon. Seglingsleia Askvoll-Værlandet er merka, kartlagt og inngår i standard kystlei. Total avstand mellom ferjeleiene er ca. 18 km i luftlinje. Overfartstid varierer frå ca. 55 minutt (direkte) til 1 time og 15 minutt ved stopp på Gjervik og Fure.

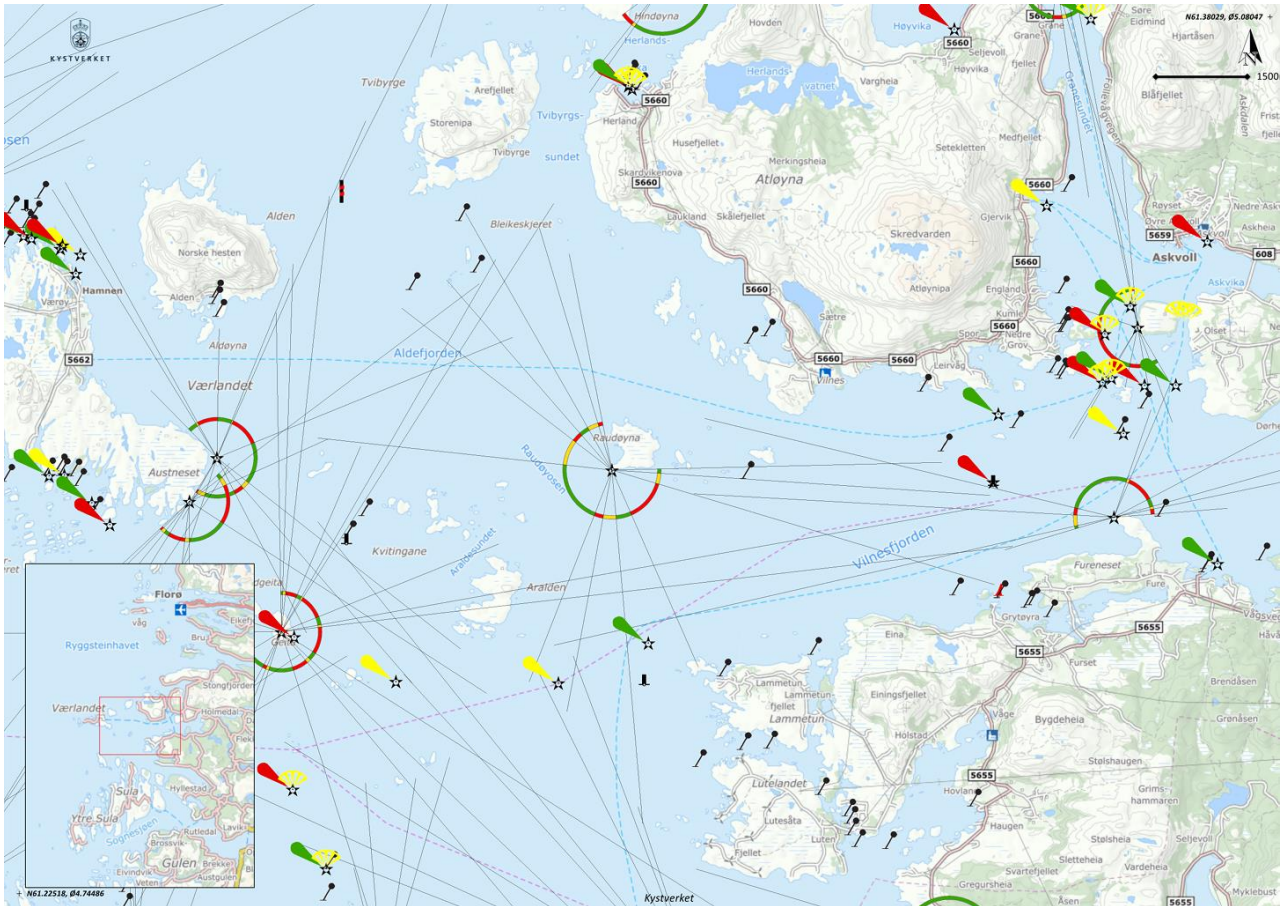
Seglingsleia mellom Askvoll og Værlandet går gjennom skjergardsområde og er godt kartlagt og normalt uproblematisk å navigere. Ved dårleg sikt, sterk vind eller uvêr, særleg frå vest, kan delar av leia vere meir krevjande og krevje auka merksemd frå mannskapet. Værlandet (Nybø) er peika på som nødhamn for lokal trafikk i området av Kystverket.

Tiltak i planen vil ikkje auke trafikk på strekninga og soleis ikkje påverke seglingsleia negativt.



Figur 2-3 Ferjesambandet Askvoll - Fure - Værlandet går aust - vest gjennom Aldefjorden. Hovudlei Stavfjorden kryssast like aust for Værlandet. Trafikktettleiken er vist som plott av tal fartøy gjennom eitt år (2025). Kjelde: Kystdata - Kystverket.

Strekninga har vore trafikkert gjennom ferjesamband frå 1989 og har ei rekke navigasjonsinstallasjonar – særskild gjeld dette for innseglinga til Askvoll. Sjå figur 6 for detaljar. Det er ikkje venta at ny driftsform frå diesel til el/hybrid gir behov for endringar i navigasjonsinstallasjonar.



Figur 2-4 Navigasjonsinstallasjonar i farlei frå Askvoll og Fure gjennom Vilnes- og Aldefjorden. Ny ferjekai er ikkje venta å endre dimensjonerande fartøy og soleis heller ikkje utløyse krav om endringar i farlei eller navigasjonsinstallasjonar. Kjelde: Kystinfo - Kystverket.

### 3 Erfaringar

#### 3.1 Bruk av dagens hamneløysingar og seglingslei

Eksisterande ferjekai er ikkje tilpassa dagens moderne ferjer. I forhold til ferja som opererer sambandet i dag, og truleg også framtidige ferjer, er ikkje krava heimla i Statens vegvesen si handbok N400 ivareteke med tilleggskai som er der i dag med tanke på effektiv kailengde.

Tilleggskai og fending er dessutan bygd for lavt i forhold til ferja som går der i dag, noko som kan vera problematisk med tanke på potensiell havnivåstigning og ekstremvêr i framtida. Køyrebrua til ferjekaien er for smal, noko som kan føre til utfordringar når breie fartøy skal leggje til kai. Dette fører også til utfordringar med tanke på trafikkavvikling og trafiksikkerheit. Det er tidlegare spelt inn frå dagens operatør at ferjekaien ligg noko utsett til for ver, og at ei annleis vinkling mot land kan vera med på å gjera ferjeanløpa betre. Sambandet skal elektrifiserast, noko som vil føre til arealmangel på kaien til å plassere elinfrastruktur til å lade framtidig fartøy. Det er ikkje plass nok på tilleggskaien i dag til å montere ladeinfrastruktur og framleis ivareta tilkomst for vedlikehaldsarbeid.

Det er helst i vintermånadene det er mest krevjande ver på kai. Fjord1 anslår at slik forholde er i dag, er det ca. 50 netter at dei ikkje kan ha ferja liggande til kai.



### 3.2 Erfaringar frå mannskap

Mannskapet på MF Nordfjord har komme med innspel til planoppstart. Dei har lang og samla erfaring frå sambandet, og gir ei tydeleg tilbakemelding om at dagens ferjekai på Værlandet er lite eigna for trygg og effektiv drift. Området er sterkt vêrutsett, med kraftige nordlege vindar, svell og straum som gjer det krevjande både å anløpe og ligge ved kai. I slike forhold må fartøyet bruke mykje maskinkraft for å halde posisjon, noko som fører til høg energibruk og aukar risikoen for skade. Dette er særleg utfordrande i haust- og vinterhalvåret, og blir ytterlegare forsterka når reservefartøy med svakare manøvreringsevne vert brukt.

Dagens kai har ei orientering på 248 grader, og mannskapet ønskjer at ny kai får ein nord-sør-retning. Ei slik endring vil gi betre tryggleik, redusere energibruk og sannsynlegvis også lågare vedlikehaldskostnader. Det vil dessutan gjere det lettare for reservemateriell (alternative ferjer) å operere på sambandet og styrke regulariteten i desse høva.

Mannskapet stiller også spørsmål ved planlagt ladetid ved Værlandet. Dei meiner det er lite hensiktsmessig å lade der, sidan mykje av energien går med til å halde fartøyet i ro under opphald. I tillegg kan rørsle i fartøyet skape tekniske utfordringar for sjølv ladinga. Dei foreslår å vurdere om ladetid heller kan leggjast til Askvoll, der forholda er rolegare og meir stabile.

Til slutt understrekar mannskapet at det ikkje bør planleggjast med nattligge ved Værlandet. Dei meiner det er uforsvarleg å ligge ved kai der om natta, sjølv med ny kai, på grunn av dei krevjande vêrforholda. Dette synspunktet er samrøystes blant mannskapet, der fleire har vore på sambandet sidan oppstarten i 2003.

Mannskapet håpar at deira erfaringar og vurderingar blir tatt med i vidare planlegging, og ønskjer å bli involvert i prosessen for å sikre gode og trygge løysingar for framtida.

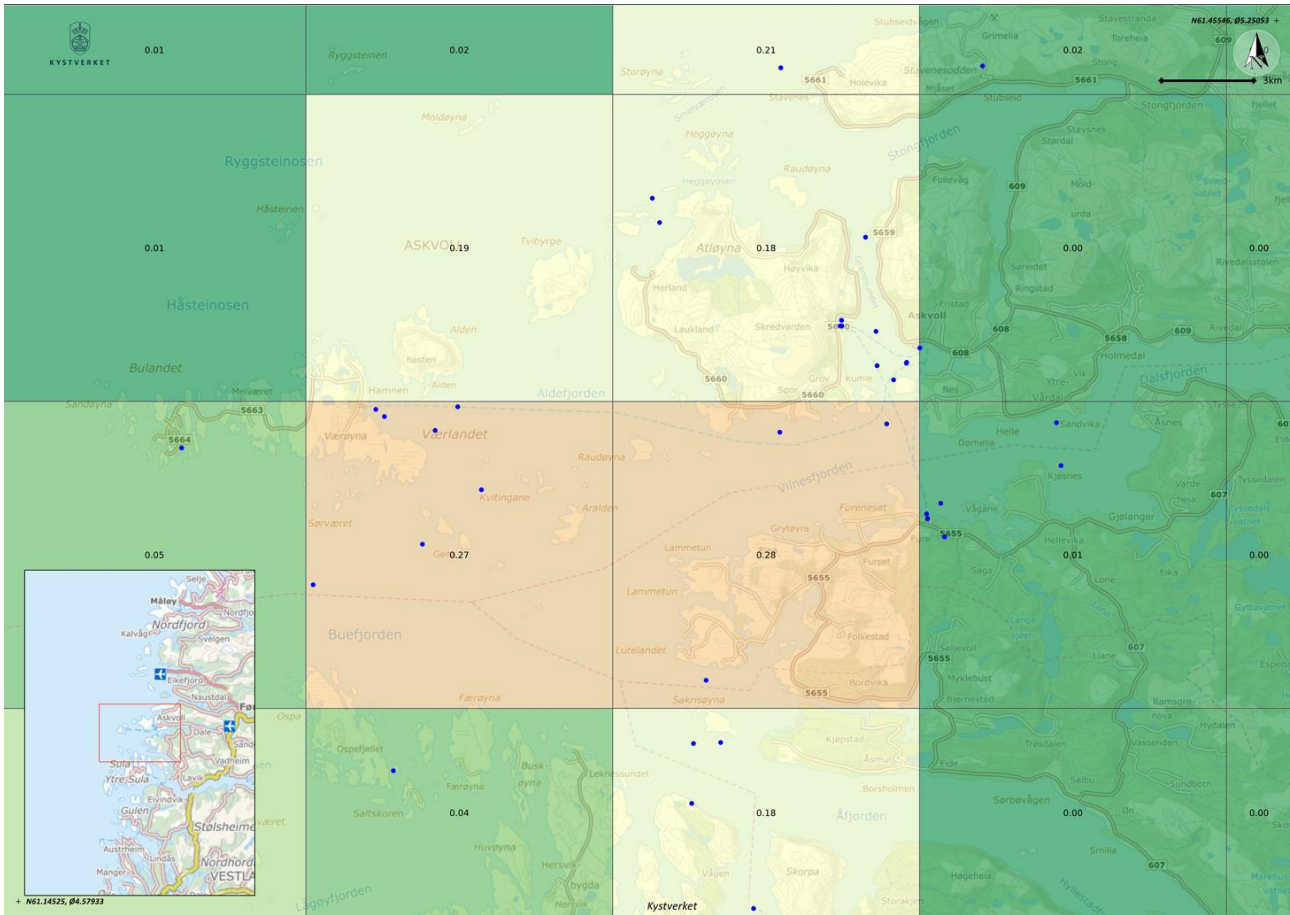
Erfaringar frå mannskapet er innhenta i samband med silingsrapport for Værlandet ferjekai.

## 4 Risiko- og sårbarheit

Som del av alle reguleringsplanar skal det utarbeidast risiko- og sårbarheitsanalyse (ROS). Tema som vert omtala i denne vurderinga vil nyttast som grunnlag inn i arbeidet med ROS-analysen i reguleringsplanen. Drift- og etablering av ferjesamband vert regulert av fleire tilgrensande lovverk og regulativ og det er ikkje alle moment som er direkte relevante inn i ein reguleringsplan. Reguleringsplan skal sikre dei arealmessige konsekvensane av tiltaka og legge til rette for at sambandet kan driftast i tråd med tilgrensande lovverk og reguleringar.

### 4.1 Eksisterande risikoanalysar

Sjøsikkerheitsanalysen frå 2014 syner ei noko høgare risiko for hendingar i sjølv Aldefjorden. Det er ein del kryssande trafikk mellom nord-sørgåande og aust-vest gåande trafikk. Sjøsikkerheitsanalysen ser på ulykkesrisiko som sannsynlegheit for skipsulykker til sjøs med konsekvensar i form av enten tap av liv eller akutt forureining. Utrekningane er gjort for kvar unike kombinasjon av ulukkeskategoriar, geografisk celle, fartøykategori og fartøystorleikskategori.



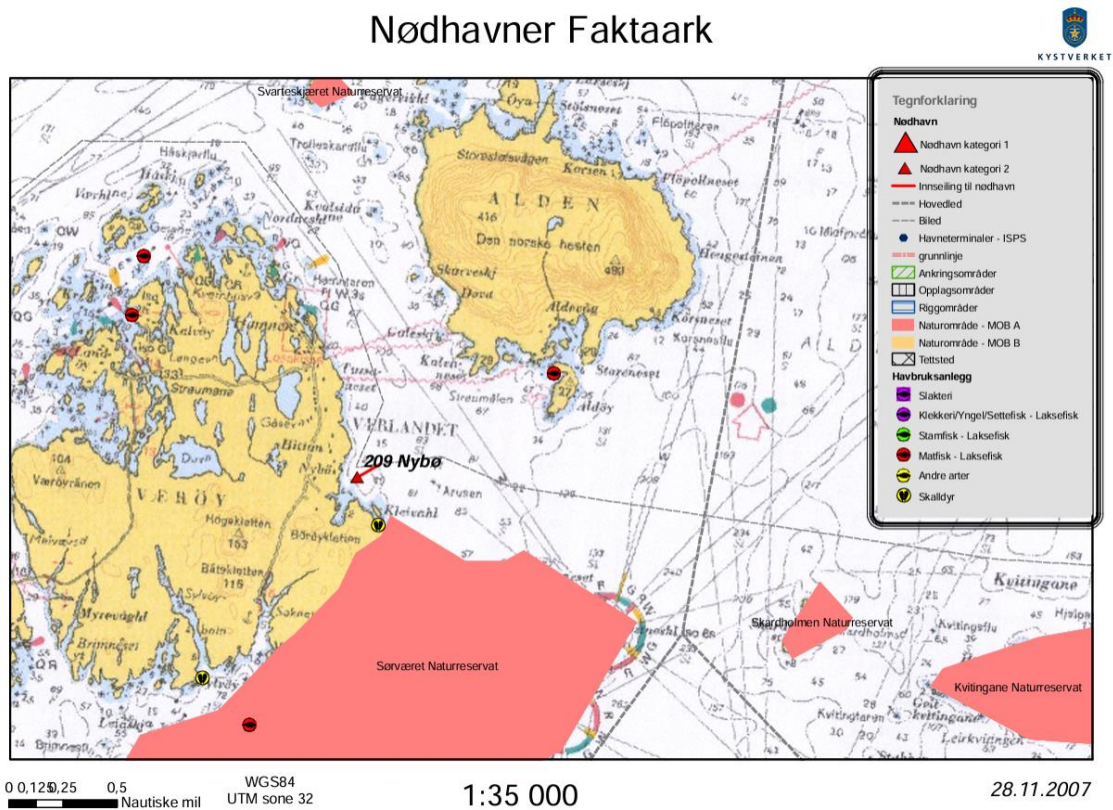
Figur 4-1 Sjøsikkerheitsanalysen frå 2014 syner ei noko høgare risiko for hendingar i sjølv Aldefjorden. Kjelde: Kystinfo - Kystverket.

#### 4.2 Nødhamn

Værlandet ferjekai er av Kystverket peika ut som nødhamn for lokal trafikk i området. Værlandet si plassering langt vest i havet gir auka tryggleik for transporten nord-sør, men Kystverket peiker og på at hamna har utfordringar i høve svell. Dei peiker vidare på at ferjekaia er einaste tilkomstveg frå Værlandet og Bulandet til fastlandet og ikkje kan beslagleggast for lenge om gangen. Det er moglegheit for nedsenking av fartøy sør for ferjekaia. Statleg depot av oljevernustyr er tilgjengeleg på Solund og i Florø. Oversikta til Kystverket har vidare informasjon om potensielle konfliktområder med utdypande konfliktanalyse. Det vert ikkje gått meir inn på desse i denne vurderinga.



### Nødhavner Faktaark



Figur 4-2 Faktaark nødhavn Værlandet. Kjelde: Kystverket.

### 4.3 Vær, bølger og stormflo

Værlandet er utsett for vær, vind og sjø. Silingsrapporten for val av konsept går inn i dette i meir detalj som bakgrunn for val av konsept og plassering av kai. Det er i tillegg utarbeida eigen rapport om bølger og overskylling på Værlandet. Denne dannar grunnlag for prosjektering og val av tryggleiksklassar for ferjekaia og løysingar på land. Det er venta at ny ferjekai vil gje betra forhold for tillegging til kai i høve i dag. Silingsrapport går meir i djupna på dette temaet og val som er gjort kring dimensjonering og plassering av kai.



Figur 4-3 Vald ny løysing og konsept for ferjekai på Værlandet. Kjelde: Multiconsult.



#### 4.4 Vurdering av endra risikobilete

Per september 2025 er det ikkje planlagt endringar i trafikkbiletet for fartøy i sjøen. Sambandet Askvoll–Værlandet skal framleis trafikkerast av dieseldrivne ferjer, med uendra frekvens og kapasitet.

Frå 2027 er det ynskje om å ta i bruk elektriske eller hybride ferjer på sambandet. Dette inneber ei viss endring i risikobiletet, særleg knytt til energiløysing og teknisk drift. Per tid er det planlagt ei ombygging av eksisterande MF Nordfjord. Ombygging av eksisterande ferje med tilsvarande kapabilitetar er ikkje vurdert som vesentleg endring og soleis krevje avbøtande tiltak i reguleringsplanen. Ein heilt ny ferjetype med anna maskinkraft, vindfang m.m. vil kunne krevje nye vurderingar rundt endra risikobilete.

Atløysambandet for koping av Atløy til fastlandet er under planlegging. Eit ferdig etablert fastlandssamband for Atløy vil endre ferjetrafikken i området. Då desse endringane vil ligge relativt langt fram i tid er dette ikkje noko som vert vurdert vidare her. Det vil uansett oppretthaldast ferjesamband til Værlandet.

##### 4.2.1. Driftserfaring og teknologisk utvikling

Sidan MF Ampere kom i drift i 2014/2015, har elektrisk ferjedrift blitt testa, implementert og vidareutvikla i Noreg. Per september 2025 er det 107 elektriske bilferjer og passasjerbåtar i drift, og 31 % av alle samband har minst eitt elektrisk fartøy. Dette tyder på at teknologien er godt innarbeidd i norsk maritim infrastruktur, og at barnesjukdommar i stor grad er utbetra.

##### 4.2.2. Risikobilete ved elektrisk/hybrid drift

Elektriske og hybride ferjer har fleire fordelar samanlikna med konvensjonelle dieselferjer:

- **Driftssikkerheit:** Elektriske system har færre mekaniske komponentar og lågare vedlikehaldsbehov.
- **Miljø:** Utslepp av CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> og partiklar er tilnærma nøytralisert ved bruk av elektrisk drift.
- **Økonomi:** Elektrisk drift gir lågare energikostnader og kan vere meir lønsam over tid. Samtidig inneber elektrisk drift eit noko meir komplekst risikobilete ved større hendingar:
- **Brannfare:** Batteri kan ta fyr ved teknisk svikt eller skade. Slukking krev store mengder vatn og kan føre til utslepp av skadelege gassar, som flussyre.
- **Kompetansekrav:** Mannskap og beredskap må ha opplæring i handtering av elektriske system og batteribrann.
- **Avhengigheit av infrastruktur:** Elektrisk drift krev stabil tilgang til landstrøm og ladeanlegg.

Risikobiletet ved elektrisk/hybrid drift er noko meir komplekst enn ved dieseldrift, men sannsynlegheit for hendingar er lågare og miljøpåverknaden er vesentleg redusert. Driftserfaringane frå andre samband tyder på at overgangen til elektrisk drift kan gjennomførast utan vesentlege negative konsekvensar for tryggleik eller beredskap.

Regularitet for sambandet er heilt avhengig av oppetid for ladekapasitet ved ferjekaiane. Det er likevel vurdert til at gitt ei tilfredsstillande etablering av ladekapasitet og nettilgang vil regulariteten vere tilsvarande som for andre elektriske ferjesamband. Det bør etablerast tidleg kontakt med nettleverandør for å sikre tilstrekkeleg tilgang på kraft til ladekapasitet ved ferjekaiane. Hybrid drift vil kunne sikre regularitet sjølv med tekniske utfordringar i høve lading og nett.

Reguleringsplanen bør vurdere tilstrekkeleg tilgang på slukkekapasitet i hamneområdet på Værlandet. Kystnære brann- og redningsvesen har plikt til bistand ved brann i skip til sjøs. Staten har inngått avtale



med spesialiserte brann- og redningsvesen (RITS) langs kysten for bistand til skip og ferjer i naud. Nærmaste aktuelle spesialiserte brann- og redningsvesen til sambandet Værlandet-Askvoll er Bergen- og Ålesund brannvesen. Ved brann til sjøs vil kapteinen varsle Hovudredningsssentralen (HRS), som koordinerer innsats og mobiliserer dei relevante brannvesen, inkludert dei lokale og RITS-einingar.

Utover dette er det ikkje vurdert som nødvendig med avbøtande tiltak i reguleringsplanen knytt til framtidig overgang til elektrisk/hybrid ferjedrift på sambandet Askvoll–Værlandet. Førebuing og tryggleiksarbeid handterast i driftsrutinar i ferjeselskapet og etter anna lowerverk.

## 5 Oppsummering

Det er vurdert til at planlagde endringar på Værlandet ferjekai og i drift av sambandet ikkje introduserer nye moment som krev særskilde avbøtande tiltak i reguleringsplanen.

Det er ikkje planlagt større endringar i driftsmønsteret, og det er lagt til grunn at den eksisterande ferja, MF Nordfjord, vert bygd om til hybrid drift. Det er vidare føresett at ombygginga vil gi ei løysing med tilsvarende manøvreringsevne, motorkraft og operasjonelle eigenskapar som dagens fartøy, slik at vurderingane i rapporten framleis står seg. Ei heilt ny ferje med annan maskinkraft eller større vindfang kan krevje nye vurderingar.

Nattligge er omtalt i silingsrapport for val av løysing for ferjekaia og adresserast ikkje nærmare her.

Elektrifisering av sambandet inneber enkelte nye risikomoment knytt til brann, energihandtering og infrastruktur, men totalrisikoen er ikkje vurdert som vesentleg endra. Erfaringar frå andre samband tilseier at teknologien er etablert, og at dei fleste eldre driftsutfordringar er løyste. Det bør likevel vurderast god tilgang på brannvatn og slukkekapasitet i hamneområdet, noko som særleg kan vere relevant ved overgang til hybrid eller elektrisk drift. Det blir også tilrådd tidleg dialog med netteigar for å sikre at nødvendige effekt- og kapasitetsbehov vert dekkja.

Overgang til elektrisk eller hybrid drift introduserer ei viss avhengigheit av landstraum. Regulariteten vil vere avhengig av god oppetid og kapasitet på ladeutstyr. Hybrid drift kan gi ekstra robustheit ved driftsavvik, og dette er vurdert som ein viktig del av tryggleiksbiletet. Det er ikkje vurdert som nødvendig med avbøtande tiltak i sjø eller nye krav til farlei som følgje av dei planlagde endringane.

Erfaringar frå mannskap på MF Nordfjord syner tydeleg at dagens ferjekai er vêtutsett og krevjande i drift, særleg vinterstid. Dei peikar på utfordringar med svell, straum og vindforhold som gjer både tillegging og liggetid vanskeleg. Mannskapet tilrår difor at ny kai får ei anna orientering og betre vern mot nordlege vindar. Vidare peikar dei på at lading på Værlandet kan vere utfordrande på grunn av rørsle i fartøyet, og at det kan vere meir føremålstenleg å plassere hovudlading på Askvoll. Desse utfordringane er adressert i Silingsrapport for ny ferjekai Værlandet.

Værlandet er peika ut som nødhamn av Kystverket. Dette inneber ikkje krav om spesielle tiltak i reguleringsplanen, men kan vere eit insentiv for å prosjektere kaia noko meir robust for å sikre god tilgjenge og funksjonalitet ved behov for nødhamn.

Med utgangspunkt i føringar frå Kystverket må reguleringsplanen ta omsyn til behov for manøvreringsareal i sjø. Det er særskild vesentleg for Værlandet då det stundom kan vere krevjande vêrhøve i området. Det vert satt av manøvreringsareal (hamneområde) tilsvarende to gangar lengde på dimensjonerande fartøy (MF Nordfjord). Den del av seglingslei som kjem innanfor planområde, men utanfor manøvreringsareal bør settast av til farlei i samsvar med arealbeslag til seglingslei.

Det er ikkje venteleg at tiltak i reguleringsplanen vil medføre auka trafikk i leia eller endra trafikkbilete i sjøen. Sambandet skal framleis berre trafikkerast av ei ferje, og kommunen har ikkje anna skipstrafikk i



området som blir påverka av tiltaket. Det er særleg peikt på at tiltaket ikkje endrar belastninga i farleia, og at det difor ikkje utløyser krav om endringar i navigasjonsinstallasjonar.

Samla sett er det vurdert at dei planlagde tiltaka vil gje ein tryggare og meir funksjonell ferjekai, og at dei identifiserte risikoane kan handterast gjennom teknisk prosjektering og driftsmessige rutinar utan særskilde krav i sjølve reguleringsplanen.

## 6 Kjelder

Askvoll kommune – Arealplanar og kartinnsyn – [www.kommunekart.com](http://www.kommunekart.com)

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) - Beredskapsanalyse av utvalgte CE-hendelser - <https://www.dsb.no/ros-og-beredskap/samfunnssikkerhet-og-samordning/analyser-av-krisescenarioer/utvalgte-ce-hendelser/>

Fjord 1 – Fartøyinformasjon – [www.fjord1.no](http://www.fjord1.no)

Kystverket – [www.kystdatahuset.no](http://www.kystdatahuset.no)

Kystverket – Kystinfo – [www.kart.kystinfo.no](http://www.kart.kystinfo.no)

Kystverket – Oversikt nødhamner i Noreg - <https://kystinfofiler.kystverket.no/beredskap/Nodhavn/Vest/Placeofrefuge209.pdf>

Multiconsult - 10266219-01-RIMT-RAP-001 Værlandet vannstand og bølger

Multiconsult – 10266219-01-TVF-RAP-001 Silingsrapport Værlandet ferjekai

Teknisk Ukeblad – *Fjord 1 bygger om fire dieselferger til hybrid* - <https://www.tu.no/artikler/fjord-1-bygger-om-fire-dieselferger-til-hybrid/458477>

Vestland fylkeskommune – Planinitiativ Værlandet ferjekai. Tilgjengeleg i Askvoll kommune sitte planregister - <https://arealplaner.no/askvoll4645/arealplaner/104?planStatusId=0%2C1%2C2%2C6>