

Rapport

Værlandet ferjekai - Trafikk- og mobilitetsanalyse

OPPDRAGSGIVER

VLFK

OPPDRAG

Reguleringsplan Værlandet ferjekai Nybygg

DATO / REVISJON: 25. februar 2026 / 00

DOKUMENTKODE: 10266219-01-01-RIT-RAP-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

OPPDRAG	VLFK Reguleringsplan Værlandet ferjekai Nybygg	DOKUMENTKODE	10266219-01
EMNE	Trafikk - og mobilitetsanalyse	TILGJENGELIGHET	Åpen
OPPDRAGSGIVER	VLFK	OPPDRAGSLEDER	Sven Selås Kallevik
KONTAKTPERSON	Stine Unneland	UTARBEIDET AV	Åshild Hinna
		ANSVARLIG ENHET	Samferdsel vest

SAMANDRAG

I samband med utarbeiding av reguleringsplan for ny ferjekai på Værlandet har Multiconsult AS, på vegner av Vestland fylkeskommune, sett på trafikk og mobilitet for ferjeleiet sitt landområde i denne rapporten.

Det er sett på arealdisponering av landområdet i framtidig situasjon, når ny kai skal byggjast sør for dagens kai. Busshaldeplass og ventebu kjem i konflikt med ombordkøyring til ferja i ny situasjon, og må difor flyttast. Ny haldeplass og ventebu bør etablerast i området nord for oppstillingsplassane/sørvest for butikken, dette for å sikre kort gangavstand frå haldeplass til ferje, butikk og toalett.

Det er kartlagt moglege trafikkfarlege situasjonar på dagens ferjekai, og fyljande tiltak tilrådest for området i framtidig situasjon: Det bør etablerast separat venteareal for mjuke trafikantar som skal med ferja, samt separate gangtraséar på ferjeleiet. Det er særskilt viktig med separat areal for mjuke trafikantar i området der det kjem varelevering med lastebil til butikkområdet, dette då desse bilane må rygge for å komme til området nord for butikken.

På grunn av for lite pendlarparkering i dagens situasjon og auka turisme i framtidig situasjon tilrådest det å etablere ein til pendlarparkering, plassert nord for fylkesvegen / vest for avkøyrsla til butikken, dette for å sikre kort gangavstand frå haldeplass til ferje, butikken og toalett. Avkøyrsele til ny pendlarparkering tilrådest å leggjast inn avkøyrsele til Nordsjøvegen nr. 7 og 9. Dette for å ikkje lede meir motorisert trafikk til området kaien og butikken, der det er fleire mjuke trafikantar. I tilknytning til denne bør det etablerast lademoglegheit for elbil, for å auke andelen berekraftige reiser.

Trafikkreglane på ferjeleiet mellom kryssande ferjetrafikk og trafikk til butikken bør tydeleggjerast. Det bør setjast opp skilt som tydeleggjer at trafikk frå ferja har forkøyringsrett før trafikk frå parkering til butikken. Dette sikrar effektiv ilandkøyring frå ferja.

Det er sett på moglegheit for å forlenge oppstillingsfelt for å unngå at ferjekøen går ut i einfeltsvegen og blokkerer fylkesvegen i høgsesong og ved auka turisme i fremtida. I og med at ny kai er plassert lenger sør tilrådest ei omrokking av oppstillingsfelt for å betre sikt for ferjemannskap og for å oppnå noko betre kapasitet på tal plassar.

I rapporten ser ein på mobilitetsførehold for området, med særskilt fokus på mjuke trafikantar og kollektiv. Det tilrådest ulike tiltak for å auke andelen berekraftige reiser i området.

00	25.02.2026	Dokument oppretta	Åshild Hinna	Eilin Basset	Sven Selås Kallevik
REV.	DATO	SKILDRING	UTARBEIDD AV	KONTROLLERT AV	GODKJEND AV



INNHALD

1	Innleiing	5
1.1	Om prosjektet.....	5
1.2	Føremål med trafikk- og mobilitetsanalyse.....	5
1.3	Fylket og kommunen sine trafikk- og mobilitetsmål.....	5
1.3.1	Regional transportplan for Vestland 2022–2033	5
1.3.2	Samfunnsdel av Askvoll kommune sin kommuneplan	8
2	Dagens situasjon.....	9
2.1	Lokalisering	9
2.2	Planområdet og målpunkt.....	10
2.3	Ferjeleiet sitt landområde – Arealdisponering og køyremønstre.....	11
2.4	Fylkesveg 5662 – Vegstandard, fartsgrense, trafikkmengd og trafikkulukker	13
2.5	Oppstillingsfelt til ferja.....	14
2.6	Parkering	16
2.7	Kollektivtrafikk	18
2.8	Mjuka trafikantar.....	19
2.9	Varelevering og renovasjon	21
2.10	Vurdering av konfliktpunkt i dagens situasjon.....	25
3	Framtidig situasjon.....	27
3.1	Ny kaiplassering og størrelse	27
3.2	Framtidige trafikkmengder	27
3.2.1	Framtidig ÅDT	27
3.2.2	Framtidig ÅDT i dimensjonerande time.....	28
3.3	Atløysambandet - flytting av ferjerute fra Askvoll til Atløy.....	29
4	Tilrådingar framtidig situasjon.....	31
4.1	Plassering av ny haldeplass, ventebu og pendlarparkering	31
4.2	Mjuka trafikantar.....	32
4.2.1	Etablere fortau mellom ferje og busshaldeplass, pendlarparkeringar og daglegvarebutikk.....	33
4.2.2	Eablering av venteareal for mjuka trafikantar.....	33
4.2.3	Eablering av tilrettelagd kryssingspunkt	34
4.2.4	Universell utforming.....	35
4.2.5	Hente- og leveringssone.....	35
4.3	Kollektivtrafikk	36
4.4	Bilistar – lland- og ombordkøyring og trafikken frå avkøyrse til daglegvare / bustader	37
4.4.1	lland- og ombordkøyring	37
4.4.2	Varelevering/renovasjonshenting.....	37
4.4.3	Fylkesveg 5662.....	38
4.4.4	Oppstillingsfelt til ferja.....	39
4.5	Parkering	40
4.6	Anna infrastruktur.....	40
4.7	Mobilitetstiltak for å auke andelen berekraftige reiser	41
5	Konklusjon	42
6	Referansar.....	43



1 Innleiing

1.1 Om prosjektet

Med heimel i plan- og bygningslovas § 12-1 har Vestland fylkeskommune, i samarbeid med Askvoll kommune, utarbeida detaljreguleringsplan for Fylkesveg 5662 Askvoll – Værlandet. Planarbeidet er initiert som del av ei større satsing på elektrifisering av ferjesamband i fylket, i tråd med nasjonale og regionale mål om utsleppskutt og grøn omstilling.

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 frå 1989, 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. På land skal dagens infrastruktur opprustast og betre ta omsyn til mjuke trafikkantar.

1.2 Føremål med trafikk- og mobilitetsanalyse

I samband med utarbeiding av reguleringsplan for ny ferjekai på Værlandet er det i denne rapporten sett på trafikk og mobilitet på ferjeleiet sitt landområde.

Føremålet med rapporten er tredelt:

- Trafikk: Innhente dagens trafikkmengder og vurdere framtidige trafikkmengder. Identifisere trafikkstraumane som må ivaretaast på ferjeleiet sitt landområde. Omtale prinsipløysingar for å sikre eit fungerande kaiområde for motorisert trafikk og mjuke trafikantar.
- Trafikktryggleik, med særskild fokus på dei mjuke trafikantane. Identifisere moglege konfliktpunkt. Vurdere tiltak for å betre trafikktryggleiken.
- Mobilitet: Kartlegge behov for mobilitet på kaien for mjuke trafikantar, gåande og syklende. Omtale prinsipløysingar for å sikre trafikkstraumane mellom dei ulike funksjonar/målpunkt. Vurdere kollektivtilbod og behov for forbetringar. Eventuelt foreslå tiltak for å auke andelen berekraftige reiser.

1.3 Fylket og kommunen sine trafikk- og mobilitetsmål

Overordna dokument er sjekka for mål og strategiar for trafikk og mobilitet som har relevans for utforming av nytt kaiområde og landareal.

1.3.1 Regional transportplan for Vestland 2022–2033

Regional transportplan for Vestland 2022–2033 [1] oppgjer fylgjande hovudmål:

- **Tryggleik:** *Til grunn for all samferdselsplanlegging ligg nullvisjonen om at ingen skal bli drepen eller hardt skadd i trafikken.*
- **Effektivitet:** *Gode forbindingar mellom menneske, varer og tenester er viktig for å sikre næringslivet i Vestland sine interesser og sikre konkurransekrafta. (...) Næringslivet sine behov skal vektleggast. I tillegg må vi ha eit effektivt mobilitetssystem for dei kollektive transportmidla for å sikre konkurransekrafta til dei berekraftige transportformene.*



- **Framtidsretta:** Eit framtidsretta transportsystem (...) som legg til rette for framtidas transport.
- **Klima- og miljøvenleg mobilitet:** Fotavtrykket frå reisene skal vere lågt eller ikkje-eksisterande. For ulike reiselengder kan det vere behov for ulike transportmiddel, men vi skal legge til rette for at det skal vere enkelt å velje eit klima- og miljøvenleg alternativ. For å sikre klima- og miljøvenleg mobilitet er det også viktig å sikre effektiv arealbruk, og unngå unødvendig nedbygging av natur.
- **Berekraftig:** Vestland skal ta sin del av utsleppskutta knytt til samferdselssektoren. (...) Ved å legge opp til gode og tilgjengelege reisealternativ skal vi sikre deltaking i samfunnsutvikling og verdiskaping. (...) For alle plantema skal det sikrast at omsynet til menneske med nedsett funksjonsevne eller andre utfordringar, vert ivareteke ved utforming av tilbod, nye anlegg eller vedlikehald av eldre anlegg, slik at sosial berekraft blir reell.
- **Målkonflikt:** Ulike mål må vegast opp mot kvarandre. For å skape eit best mogleg avgjerdsgrunnlag er det viktig å synleggjere kva mål vi oppnår, og kva mål det eventuelt går på kostnad av i vurderinga av dei enkelte vedtak.
- **Føringar:** Utviklingsplanen til Vestland, og berekraftsmåla til FN legg føringar på arbeidet med regional transportplan.

Plantema fylkesveg har fylgjande strategiar, sjå i gult relevante punkt for oppgradering av ferjekai og landområde:

<p>4.1.4 Strategiar for fylkesvegnettet</p> <p>Trafikktryggleik</p> <p>a) Nullvisjonen er ein grunnleggjande føresetnad for Vestland fylkeskommune.</p> <p>b) Trafikktryggingarbeidet skal vere retta mot dei mest alvorlege ulykkestypene og trafikantar med særleg høg risiko.</p> <p>c) Risiko for alvorlege ulykker på fylkesvegnettet skal reduserast gjennom målretta tiltak mot møte- og utforkøyingsulykker og ulykker med mjuke trafikantar.</p> <p>d) Vestland fylkeskommune skal medverke til at barn og unge kan ferdast trygt i trafikken gjennom blant anna sikring av skulevegar, nærmiljø og annan infrastruktur</p> <p>e) Vestland fylkeskommune skal sikre aktiv samhandling og kunnskapsdeling med dei ulike aktørane i trafikktryggingarbeidet.</p> <p>f) Det systematiske, førebyggjande trafikktryggingarbeidet retta mot kommunal planlegging og arealplansaker skal prioriterast.</p> <p>g) Vestland skal utvikle og ta i bruk nye tekniske løysingar som aukar trafikktryggleik og reduserer kostnader</p> <p>Drift og vedlikehald av eksisterande nett</p> <p>h) Sikre forsvarleg og berekraftig forvaltning av vegnettet gjennom å prioritere vedlikehald og utbetring av eksisterande veg framfor nybygging.</p> <p>i) Budsjettrammene til løpande drift og vedlikehald skal aukast for å stoppe forfall og redusere vedlikehaldsetterslep.</p> <p>j) Funksjonsinndelinga av fylkesvegnettet skal leggjast til grunn for prioritering av drift, vedlikehald, utbetring, fornying og standard på vegdrifta.</p> <p>k) Vegar med funksjonsklasse B skal prioriterast ved gjennomføring av strekningsvise standardhevingstiltak.</p> <p>l) For vegfunksjonsklasse C, D og E er punktutbetring og strekningsutbetring aktuelt.</p>	<p>Næringsliv</p> <p>m) Legge til rette for å betre konkurranseevna til næringslivet i utviklinga av vegnettet.</p> <p>Tunnel, skred, bru og kai</p> <p>n) Fylkesvegtunnelane med høgast trafikkmengd, stigning og lengde skal prioriterast for oppgradering etter tunneltryggleiksføresegna (TSF) innan 2031.</p> <p>o) Ved prioritering og utbetring av skredpunkt skal nasjonal skredfaktor leggjast til grunn, samt tilleggsmoment som ÅDT, lokale og regionale verknader av stengt veg, geologiske vurderingar og frekvens på skred.</p> <p>p) 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.</p> <p>q) Bruer med høgast skadegrad og der forfall har stor betydning for levetid skal prioriterast for vedlikehald og oppgradering.</p> <p>Klima og miljø</p> <p>r) Leggje til rette for klimatilpassing av fylkesvegnettet for å sikre at vegane vil tole framtidige klimaendringar.</p> <p>s) Leggje vekt på omsynet til naturen i arealplanlegging og bygging av vegprosjekt og så langt råd er unngå å øydeleggje områder som er viktige for biologisk mangfald.</p> <p>t) Vestland fylkeskommune skal følgje det fleiretatlege arbeidet med masseforvaltning, og identifisere økonomiske og miljømessige gevinstar gjennom planlegging og utbygging av veganlegg.</p> <p>u) Redusere klimagassutslepp frå planlegging, bygging, drift og vedlikehald av veginfrastrukturen</p> <p>v) Vestland fylkeskommune skal gjennom gode kartleggingar, planlegging og skildring av arbeid som skal utførast forvalte ytre miljø på ein berekraftig måte</p> <p>Eigarskap</p> <p>w) Avklare føremålstenleg forvaltar- og eigarskap til vegnettet mellom dei ulike vegeigarane</p>
---	--

Figur 1-1: Strategiar for fylkesvegnettet, Regional transportplan for Vestland 2022–2033 [1]



Under plantema fylkesveg, er fylgjande nemnt for Bru og ferjekai (punkt 4.1.3.4): *Det er viktig at ferjekaiene vert utbetra for å bli tilpassa den nye ferjeflåten og at det vert lagt til rette for elektrisk drift der dette er aktuelt. I tillegg krevst det vedlikehald og reparasjonar av kaiene for at dei skal oppretthalde sin funksjon. Landareala ved ferjekaiene treng og eit løft for å sikre trafikktryggleiken og betre tilhøva for mjuke trafikantar.*

Fylgjande er nemnt angåande Reiseliv (punkt 4.1.3.5 Viktige vegar for næringslivet): *Fleire faktorar må vere på plass for å lukkast i reiselivsnæringa, ei av desse er infrastruktur. Eit tenleg vegnett med god framkome, moglegheit for stopp på hyggelege stader for å nyte naturen og tilbod som dekkjer primære behov gjer det enklare å lykkast for reiselivsbedriftene.*

Plantema mobilitet og kollektivtransport har fylgjande strategiar, sjå i gult relevante punkt for oppgradering av ferjekai og landområde:

4.2.4 Strategiar for mobilitet og kollektivtransport	
<p>Kollektivtransport</p> <p>a) Vestland skal vere pådrivar og iverksette låg- og nullutsleppsløysingar innan mobilitetstenester, gjennom offentlege innkjøp og innføring av nye teknologiske løysingar</p> <p>b) Dei gode løysingane for mobilitet i Vestland skal utviklast i samarbeid med relevante aktørar</p> <p>c) Vestland skal ha eit differensiert kollektivtilbod som er basert på stadeigne behov og skal vidareføre og vidareutvikle det fleksible skystilbodet</p> <p>d) Teknologi skal nyttast til å løyse den reisande sine behov på ein effektiv måte</p> <p>e) Mobilitetstenestane skal vere tilgjengelege, enkle å bruke og tilrettelagt for alle, med god integrasjon mellom dei ulike transportformene</p> <p>Kollektivinfrastruktur</p> <p>f) Kollektivtenestene skal verte bygd og drifta på ein berekraftig måte</p> <p>g) Ved knutepunkt- og haldeplassoppgraderingar skal enkle bytte, universell utforming, tilkomst og trafikktryggleik prioriterast.</p> <p>h) Synleggjere kollektivtransporten sine behov for tilrettelagt infrastruktur, som er viktig for at kollektivtransporten skal fungere optimalt og gi kundane eit godt tilbod.</p> <p>Drosje</p> <p>i) I område der marknaden ikkje tilbyr drosjetenester som sikrar innbygarane eit tilstrekkeleg mobilitetstilbod skal eineretar for drosjedrift vurderast.</p>	<p>Mjuke trafikantar</p> <p>j) Haldningsskapande og åtferdsretta arbeid for å få fleire til å gå, sykle eller nytte kollektivtransport skal fremjast og prioriterast</p> <p>k) Gjennom dialog og samarbeid med kommunar skal vi sette fokus på behova til mjuke trafikantar</p> <p>l) Risikoen for alvorlege ulykker med mjuke trafikantar skal reduserast gjennom målretta tiltak, for å sikre at auken i talet gåande og syklande ikkje går på kostnad av nullvisjonen.</p> <p>m) Prioritere sykkelinfrastruktur for reiser med potensiale for store reisestraumar, og ruter knytt til målpunkt for born og unge.</p> <p>n) Drift og vedlikehald av gang- og sykkelinfrastruktur skal styrkast.</p> <p>o) Framkome for mjuke trafikantar skal prioriterast i område med anleggsarbeid</p> <p>Barn og unge</p> <p>p) Prioritere trygge skulevegar, og særlege trafikk-sikringstiltak, slik som «Hjertesone» rundt skular.</p> <p>q) Born og unge sine behov for tilgjengeleg og trygg mobilitet skal prioriterast, jf. «Barnas transportplan» i NTP.</p> <p>Reiseliv</p> <p>r) Gjennom tilrettelegging kan vi bidra til at tilreisande kan nytte det ordinære rutetilbodet i fylket på ein enkel måte</p>

Figur 1-2: Strategiar for Mobilitet og kollektivtransport, Regional transportplan for Vestland 2022–2033 [1]

Underlagsrapport *Bru, ferjekai og hurtigbåtkai* [2] til RTP for Vestland 2022–2023 oppgjer fylgjande utfordringar på landareala etter kartlegging av landareala:

- Dei er lite tilrettelagd for mjuke trafikantar og dei er i liten grad universelt utforma, dette inkluderer haldeplass for buss og tilgjenge til desse.
- Det er ei utfordring med kapasitet på biloppstillingsplassen ved nokre ferjekaier. Ferja sin kapasitet er større enn kapasiteten på oppstillingsplass på kai. Dette fører til parkering langs veg, noko som fører til problem for framkomst for anna trafikk og kan òg kan ha konsekvens for trafikktryggleiken.
- På ferjekaier der det er utfarts- og/eller innfartsparkering, er parkeringskapasiteten for liten, noko som fører til parkering i oppstillingsfelte og villparkering med konsekvensar for framkomst og trafikktryggleik.
- Det bør vurderast om det kan etablerast klemfrie soner for passasjerar på aktuelle samband.



- Skilting og oppmerking på ferjekai kan vere mangelfull og kan verke forvirrende og gjer reisande usikre, spesielt der det er fleire ferjekaier og eller fleire samband som brukar kaia.

Strategi for berekraftig mobilitet [3], som er éin av fire hovudokument i RTP, nemnar fylgjande løysingar for å oppnå eit velfungerande mobilitetssystem:

-Kollektivtilbodet som ryggrad: *Ryggrada i eit berekraftig mobilitetssystem er det faste, rutegåande kollektivtilbodet med buss, båt, ferje og bybane. Kollektivtransporten gir god utnytting av areal og infrastruktur og sikrar effektive, felles transportløysingar der mange reiser saman. (...) Det regionale kollektivnettet bidrar til å knyte fylket saman og gjer det mogleg for folk å nå skule, arbeid og viktige tenester. Vi skal legge vekt på gode korrespondansar og gode tilhøve for omstiging i det samla nettet av regionale og lokale linjer.*

- Bestillingsbasert transport: *I område der det ikkje er tilstrekkeleg marknad eller infrastruktur som gir grunnlag for eit fast kollektivtilbod, kan bestillingsbaserte transporttenester vere ei god løysing .*

- Saumlause reiser: *Samanhengande reiser frå der du er til dit du skal krev at ein kan kople saman ulike, felles mobilitetstenester . Det offentlege kollektivtilbodet er ein del av eit større nett av mobilitetstenester, som dei reisande må oppleve som eit saumlaut tilbod . Den reisande skal enkelt kunne planlegge og gjennomføre reisa si, uavhengig av kven som tilbyr tenestene . Dette krev digitale løysingar for reiseinformasjon og betaling, i tillegg til fysisk infrastruktur som gir trygge og enkle overgangar mellom ulike transportmiddel.*

1.3.2 Samfunnsdel av Askvoll kommune sin kommuneplan

Samfunnsdelen av Askvoll kommune sin kommuneplan [4] oppgjer fylgjande 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 sykkelvegar viktig for å auke attraktiviteten til sykling, gonge og kollektivtransport. Sentrale føringar legg opp til fortetting og transformasjon innanfor eksisterande byggjeområde, før nye område vert tekne i bruk. Omsyn til klima, miljø og energi må vektleggast i val av utbyggingsstruktur og tettstadsutvikling. Eit noko meir konsentrert utbyggingsmønster kan redusere transportbehov, gje betre grunnlag for kollektivtilbod, auke bruk av gonge og sykkel som transportform, og utnytte sosial og teknisk infrastruktur på ein betre måte.*

Samfunnsdelen [4] har fire satsingsområde: Levande bygder og gode nærmiljø, Attraktivt næringsliv og god infrastruktur, Klima og miljø, og Kommuneorganisasjonen. Hovudmål *Attraktivt næringsliv og god infrastruktur* legg til grunn at Askvoll skal ha eit attraktivt næringsliv og god infrastruktur som støttar opp under næring og busetnad. Det er fylgjande delmål, sjå i gult relevante punkt for oppgradering av ferjekai og landområde:

Delmål: Askvoll skal ha gode og trygge samband internt og med omverda

Strategiar:

- Arbeide for eit tenleg tilbod av offentlege transportmiddel.
- Arbeide for realisering av Atløysambandet med vidareføring til ny ferjekai på vestsida av Atløy.
 - Arbeide for opprusting/rassikring av fv. 57 og fv. 609.
 - Vere støttespelar for Kystvegen.
- Arbeide for gode farleier og hamner.
- Arbeide for trygge vegar med god standard.
 - Ha fokus på auke av kapasitet og reduksjon av sårbarheit i kraftoverføringsnettet.
 - Arbeide for full mobiledekning i heile kommunen, og bidra til tilfredsstillande fiber-/breibandnett i alle område med bustader og næring, og i enkeltområde/attraksjonar der det er ønskeleg med digital tilrettelegging/informasjon.
- Bidra til at det vert etablert ein tenleg ladestruktur.

Figur 1-3: Delmål for Attraktivt næringsliv og god infrastruktur, Samfunnsdelen av Askvoll kommune sin kommuneplan [4]

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

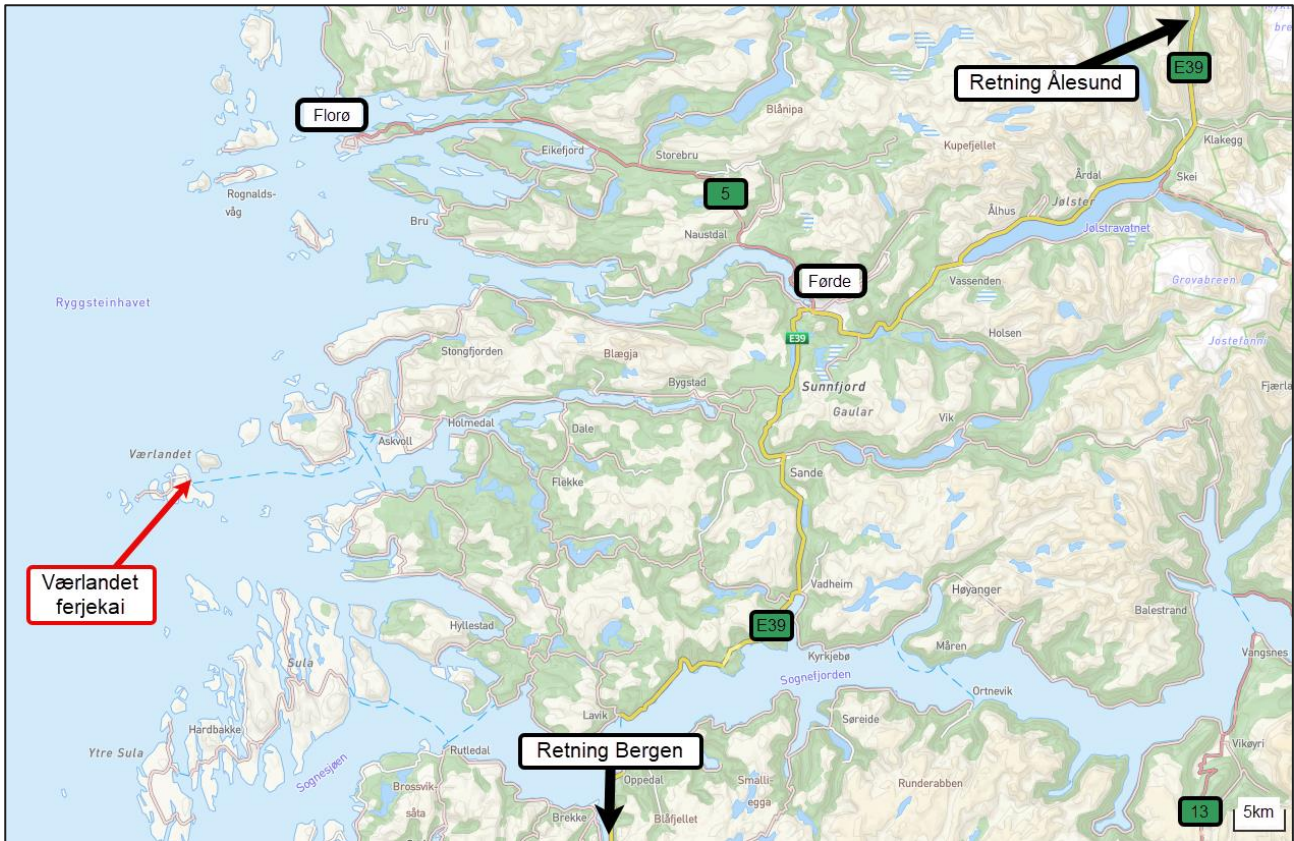
- Kutte dei direkte klimagassutsleppa i kommunen i tråd med dei nasjonale og regionale måla.
- Legge vekt på null- og lågutsleppsløysingar, sirkulær økonomi, å unngå helse- og miljøfarlege stoff, effektiv arealbruk og ivaretaking av naturmangfald og etiske krav i kommunale innkjøp.
- Gjere det attraktivt 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.

2 Dagens situasjon

2.1 Lokalisering

Værlandet ferjekai ligg på austsida av øya Værlandet i Askvoll kommune, nordvest i Vestland fylkeskommune. Værlandet har bruforbinding til Bulandet lenger vest. Værlandet har ca. 150 innbyggjarar og Bulandet har ca. 240 innbyggjarar i 2025 [5].

Værlandet ligg 80km vest for Førde, om lag 2 timars køyretur, inkludert ferjeturen til Askvoll (55 min). Ferjeruta Askvoll-Fure-Værlandet kryssar Granesundet, Vilnesfjorden og Aldefjorden.



Figur 2-1: Værlandet ferjekai si plassering vest i Vestland fylke.

2.2 Planområdet og målpunkt

Planområdet per februar 2026 er fylgjande:

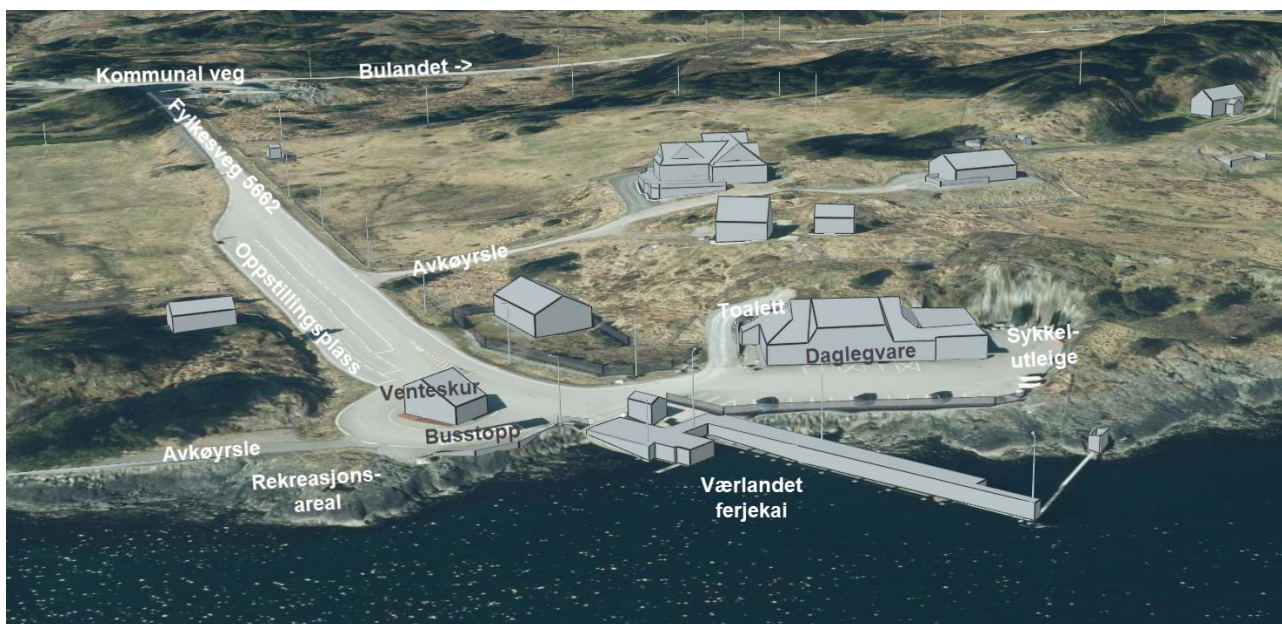


Figur 2-2: Planområde per februar 2026 vist med kvit stipla linje.

Planområdet har fylgjande målpunkt:

- Ferjeleiet: Ferjerutene Værlandet – Aksvoll og Værlandet – Fure går frå ferjekaien.
- Daglegvarebutikken: Joker Værlandet er daglegvarebutikken på Værlandet. I tillegg til daglegvare sel butikken diesel, bensin, og propan. Butikken har kaffekrok og fungerer som samlingsstad for lokalbefolkninga. Butikken er ein delvis sjølvbetjent butikk, der folk kan handle utover dei betjente opningstidene.

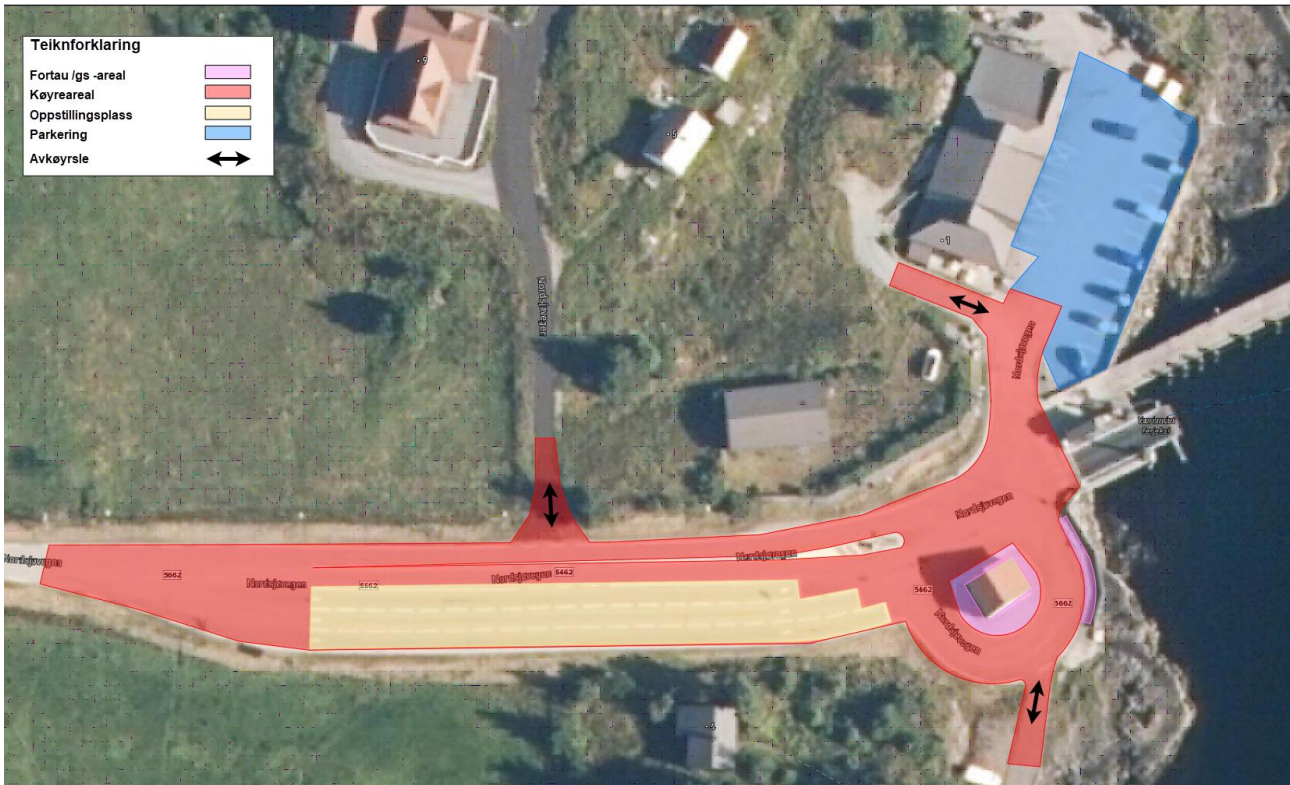
- Sykkelutleige ved daglegvarebutikken: Værlandet og Bulandet er turistdestinasjon i sommarhalvåret. Spesielt sykling frå øy til øy er ein ettertrakta aktivitet. Daglegvaren har sykkelutleige. Mange besøkande/turistar kjem med ferja, leiger sykklar på daglegvarebutikken og startar turen derifrå.
- Området sør for ferjekaien vert nytta som rekreasjonsområde i dag. Her er eit fint svaberg, som vert nytta til fiske samt å opphalde seg på.



Figur 2-3: Målpunkt i planområdet

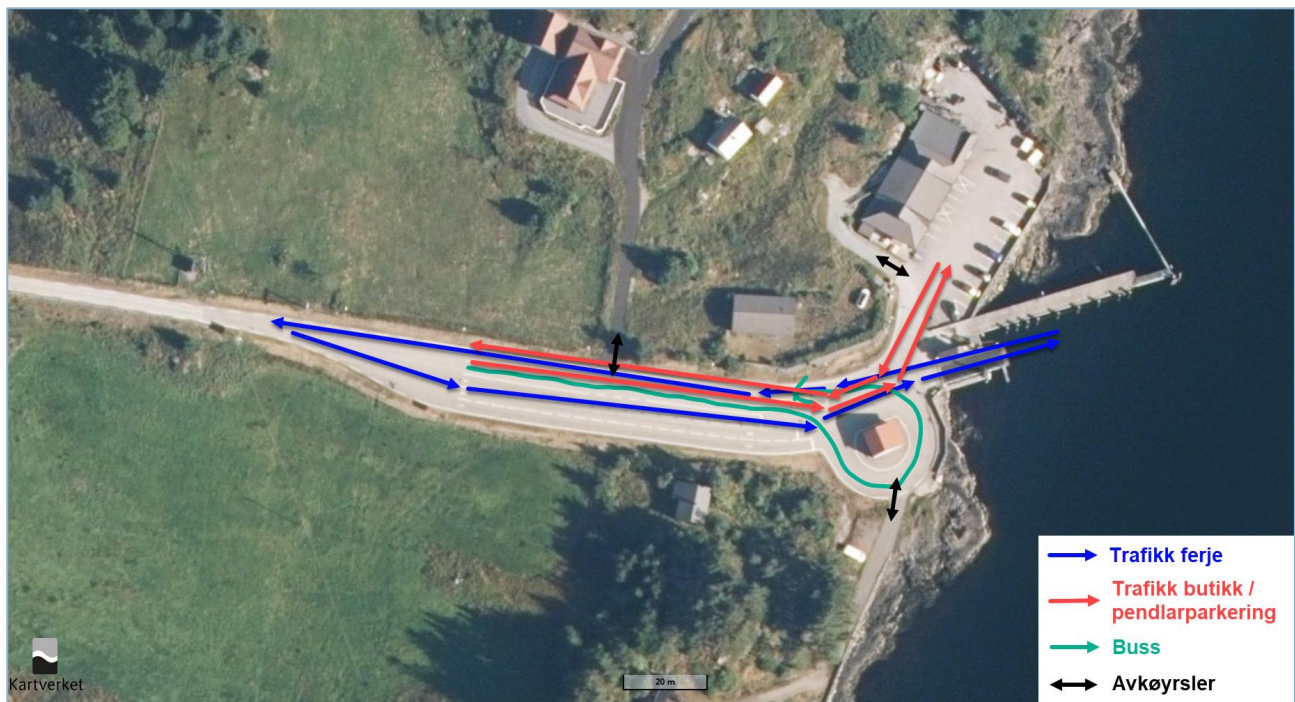
2.3 Ferjeleiet sitt landområde – Arealdisponering og køyremønster

Trafikkareal på kaiområdet fordel seg mellom køyreveg til kai og daglegvarebutikk, biloppstillingsplass til ferje, snuplass for buss og parkeringsplass til daglegvarebutikk. Parkeringsplass ved butikken vert og nytta av pendlarar med ferja. Det er lite areal avsett til mjuke trafikantar.



Figur 2-4: Trafikkareal på ferjekaien.

Dagens køyremønster på ferjekaien er vist i Figur 2-5.



Figur 2-5: Køyremønster på kaien

Trafikk til/frå parkeringsplass ved butikken (i raudt) kryssar trafikk til/frå ferja (i blått). Bussen snur i enden av køyrevegen (i grønt). Trafikkflyten i område fungerer så lenge ferjekøen ikkje går lengre enn der fylkesvegen blir einfeltsveg. Om køen går lengre enn tofeltsvegstrekingen, vert trafikk til/frå daglegvare/parkeringsplass, busstrafikk og trafikk til/frå bustader sperra.



2.4 Fylkesveg 5662 – Vegstandard, fartsgrense, trafikkmengd og trafikkulucker

Dagens fylkesveg 5662 er ein smal einfeltsveg, omlag 3,5m bredde inkl. skulder. Fv. 5662 er utvida til tofeltsveg langs ferjeoppstillingsplassane. Fv.5662 er belyst på strekninga frå ferjekai tom. oppstillingsplass.

Gjeldande fartsgrense for fylkesvegen i planområdet er 80 km/t, det vil sei generell fartsgrense utanfor tettbygd strøk.

Trafikk på fylkesveg 5662 på kaiområdet består av trafikk til/frå ferja, trafikk til/frå daglegvarebutikk og trafikk til/frå bustadeigedommar/hytter, tre einebustadar og ei hytte.

Trafikkmengd er ÅDT = 200 (2024), andel lange køyretøy, ÅDT-L, er 10% [6]. ÅDT-L (lange) er køyretøy lengre enn 5,5meter.

ÅDT-ferje til Askvoll er 68. ÅDT-ferje til Fure er 6.

Trafikken til daglegvare er større enn trafikken til ferja.



Figur 2-6: Trafikkmengder i området [6].

Det er store sesongvariasjonar i trafikken, med høgare trafikk i helger og feriar.

Ifylgje nasjonal vegdatabank har det vore éi politirapportert ulukke i området i tiårs perioden 2015-2024 [6]:

Dato	Ulukestype	Involverte
03.august 2017	Fotgjengar blei påkøyrd av ryggjande køyretøy	Fotgjengar og varebil



Figur 2-7: Éi registrert trafikkulukke i tiårs perioden 2015-2024 (Kjelde: Vegkart.no)

2.5 Oppstillingsfelt til ferja

Frå Værlandet ferjekai går det ferje til Askvoll og Fure ferjekai. Det er seks daglege avgangar onsdag og fredag, fem avgangar måndag, tysdag og torsdag, Figur 2-8. Det er tre avgangar laurdag og fem avgangar sundag. Av Værlandet avgangar går fire avgangar innom Fure ferjekai, måndag til fredag. To går innom Fure på laurdag og fire på sundag. Ferjeoperatør er per dags dato Fjord1, og ruta blir trafikkert av ferja «MF Nordfjord».

Måndag – Fredag								
Askvoll kai.....	06.30	09.20	11.50	15.30	17.40	18.25	19.15	21.35xc
Fure ferjekai.....	06.50	09.40	...	...	18.00	18.45	...	...
Værlandet ferjekai...	07.50	10.40	12.45	16.25	...	...	20.10	22.30
Værlandet ferjekai...	08.00	10.45	12.50	16.30	...	...	20.15	22.35bc
Fure ferjekai.....	...	...	13.45x	...	18.00	18.45	21.10x	...
Askvoll kai.....	09.00	11.45	14.05	17.25	18.20	19.05	21.30	23.30bc
Laurdag								
Askvoll kai.....	07.00	11.45	17.00					
Fure ferjekai.....	...	...	17.20x					
Værlandet ferjekai...	07.55	12.40	18.15					
Værlandet ferjekai...	08.00	12.45	18.20					
Fure ferjekai.....	...	13.40x	19.20x					
Askvoll kai.....	09.00	14.00	19.40					
Søndag								
Askvoll kai.....	08.00	11.00	15.00	19.15	22.05b			
Fure ferjekai.....	08.20x	...	...	19.35x	...			
Værlandet ferjekai...	09.20	11.55	16.00	20.35	23.00			
Værlandet ferjekai...	09.30	12.00	16.15	20.40	23.05b			
Fure ferjekai.....	10.30x	12.55	17.15	21.35x	...			
Askvoll kai.....	10.50	13.15	17.35	21.55	00.00			

b Forehandstinging innan kl. 21.30 onsdag og fredag tlf 415 36 385

x Dersom passasjerar. Reisande frå Fure må kontakte fartøyet innan ein halvtime før avgang. Tlf. 415 36 385

c Onsdag og fredag

For meir informasjon sjå fjord1.no

For rutetabell helgedagar, sjå fjord1.no

SMS-varsling: Send «REG FJORD1 1141» til 19182 – Sjå også fjord1.no

RUTE 1141

Askvoll – Fure – Værlandet

Operator: Fjord1

M/S «Nordfjord» 415 36 385

Figur 2-8: Ferjerute Askvoll - Fure - Værlandet, kjelde: fjord1.no.

Biloppstillingsplassane ligg sør for køyrevegen, sjå Figur 2-4.



Figur 2-9: Biloppstillingsplassar - Eitt felt til Fure, to til Askvoll.

Bilete frå synfaring på Værlandet ferjekai tysdag 1. juli 25 syner ein kombinasjon av personbilar og tunge køyretøy som ventar på ferja, sjå Figur 2-10 og Figur 2-11.



Figur 2-10: Køyrevegen til/ frå ferjekaien (Fv 5662). Ventande ferjetrafikk til venstre i bildet (tysdag 1.juli 25 kl12:28).



Figur 2-11: Ventande ferjetrafikk på Værlandet ferjekai (torsdag 1.juli 25 kl. 12:29).

Ferja har plass til 54 personbilar, billengde for dette talet er 4,3 meter, dette er kortare enn dimensjonande billengde, 4,8m, iht. SVV HB N100. Det er derfor noko mindre kapasitet på ferja enn 54 [7]. Dagens oppstillingsplass har plass til 39 personbilar.

Når det gjeld ferjetrafikken er det, i følge mannskapet på ferja M/F Nordfjord, tilstrekkelig med oppstillingsplassar per i dag. Det er «enkelte tilfelle der køen går lengre enn oppstillingsarealet, men ikkje ofte» [8]. Det er ikkje avsatt egen oppstillingsplass til HC på ferjeleiet.

2.6 Parkering

Det er per i dag eit område for parkering i planområdet, dette er parkeringsplassen ved daglegvarebutikken, sjå Figur 2-12 og Figur 2-13. Avkøyrsløp frå fylkesvegen/ferjekaien inn til parkeringsplassen er omlag 7,0 m bredde inkl. skulder.



Figur 2-12: Parkeringsplass ved daglegvare (sett fra sør).



Figur 2-13: Parkeringsplass ved daglegvare (sett frå nord).

Det er 19 oppmerka p-plassar, 15 p-plassar på sjøside og 4 p-plassar på butikksida.



Figur 2-14: Dagens parkering nord for ferjekaien.

Pendlarar nyttar i dag parkering langs sjøside ved butikken. Det er ikkje noko skilje mellom pendlarparkering og butikkparkering. Parkeringa her er verutsett for bylgjer, noko som medfører slitasje på biler som står her fast.

Ifylgje vegforvaltning i Vestland fylkeskommune er det stort behov for fleire parkeringsplassar på Værlandet, særleg på grunn av auka turisme. I sommarhalvåret er det stort sett fullt på parkeringane i

området. Dette medfører at folk parkerer der det ikkje skal parkerast, langs hovudvegen, rett ved kaien ved avkøyrsla til butikken [9].

2.7 Kollektivtrafikk

Rutebuss 234 køyrer frå Værlandet ferjekai til Hillarsøy via Bulandet med tre daglege avgangar, måndag – torsdag, fire daglege avgangar fredag, og to turar søndag. Dette er ein lokalbuss som ikkje køyrer med ferja [10].



Figur 2-15: Buss ved haldeplassen på ferjekaien.

Ventetida mellom buss og ferje varierer. Ventetida mellom buss og ferje er berre 5 min eller 10 min for 65% av bussavgangane (reiser Værlandet-Hillersøy og reiser Hillersøy-Værlandet). Ventetida er opptil 15min / 20 min / 35min for resten av bussreisene. Lang ventetid er ikkje attraktivt for å få fleire til å velge kollektiv.

Dagens busstopp ligg i kurve, bussen kan derfor ikkje stå tett inntil plattform for av- og påstiging, dagens stopp er såleis ikkje universelt utforma.



Figur 2-16: Buss ved haldeplassen på ferjekaien (Norge i bilder, Gulen Solund Askvoll 2019)

2.8 Mjuke trafikantar

Dagens fylkesveg 5662 er utan separat tilbod for mjuke trafikantar. Det er heller ikkje noko separat gangareal bak oppstillingsfeltet eller ved parkeringa ved butikken. Det einaste arealet avsett til mjuke trafikantar på ferjeleiet sitt landområde er det smale fortauet ved busstoppet, 1,5m – 2m bredde, samt oppmerka areal rundt ventebu, sjå Figur 2-4.

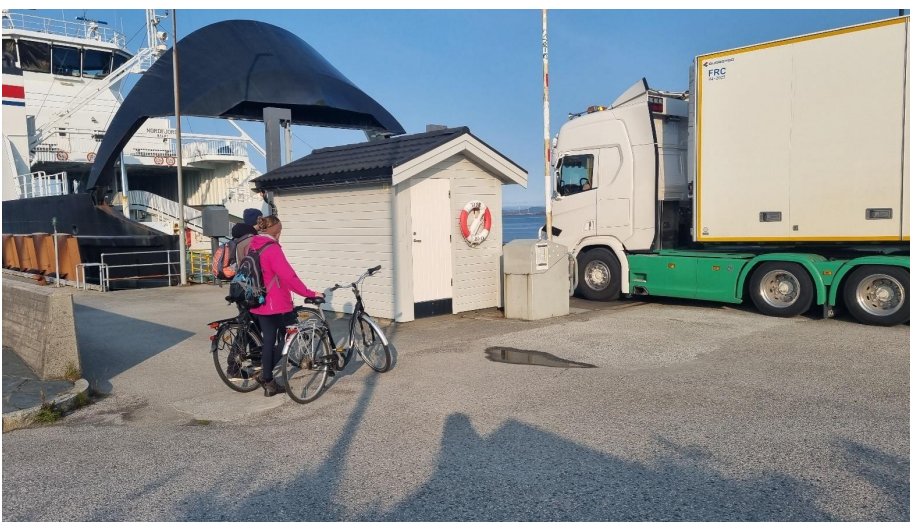
Ventebua står i dag midt i snuplassen for kollektiv på kaia. Utover ventebua er det ikkje leskur knytt til busshaldeplassen.

Når ferja legg til kai, må mjuke trafikantar vente til køyretøya har køyrd av ferja, før dei kan gå ombord. Ferjekaibrua er ikkje brei nok til at mjuke trafikantar kan ha separat gangareal slik at dei kan gå om bord samtidig som bilene køyrer i land. Dette medfører at gåande/syklende ferjepassasjerar har ekstra ventetid utfor ferja, ofte i dårlege værforhold.



Figur 2-17: Dagens ventebu står midt i snuplassen for kollektiv.

Mjuke trafikantar ventar på ferja rett nord for ferjebraua, delvis i avkøyrsl til butikken, Figur 2-18.



Figur 2-18: Syklistar som ventar på ferja (bilete frå befaring VLFK 12.06.2025).

Ifylgje den tidlegare eigar av daglegvare, kan det vere opp mot 25-30 syklistar som ventar på ferja samstundes sommarstid. I dagens situasjon vert flesteparten av desse ståande i køyrearealet, og delvis blokkere avkøyrsla til butikken [11].



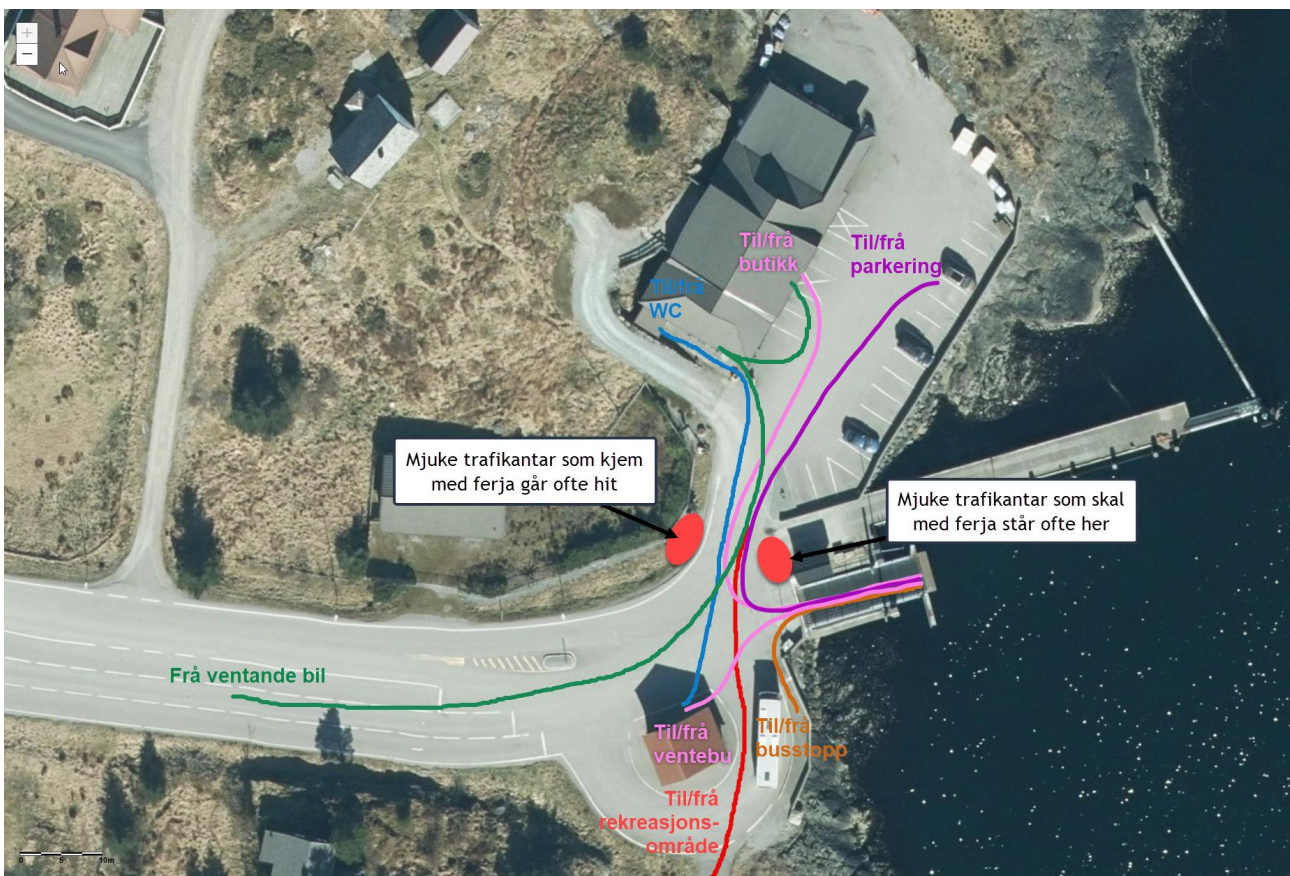
Det er observert på befaring i juli 2025 at mjuke trafikantar som kjem med ferja ofte samlar seg vest for avkøyrsla til butikken. Grunnen til dette er to info-tavler, med benk, som står i dette området, Figur 2-19. I dette området er det ingen separat gangareal, utover skuldra, så om det er mange gåande/syklende vert dei ståande delvis i køyrearealet.



Figur 2-19: Infotavler plassert slik at gåande/syklende vert ståande delvis i køyrearealet. Daglegvare i bakgrunnen.

Toalettfasiliteter er ikkje i ventebua, men i samlokasjon med butikken sitt toalett.

Hovudgangaksar på ferjeleiet sitt landområde går mellom der folk reiser til/frå med bil og buss, det vil seie ferjeoppstillingsplassen, pendlarparkeringa, dropsona og busshaldeplassen, til/frå målpunkta på kaien, det vil seie ferja, butikken, toalett og ventebua, sjå Figur 2-20.



Figur 2-20: Illustrasjon over gangaksar på kaiområdet

I tillegg til gangtrafikk er det sykkeltrafikk på ferjeleiet sitt landområde, i hovudsak turistar. Vegen mellom Værlandet og Bulandet er ein populær sykkelturn for turistar. Denne sykkeltrafikken skjer



hovudsakleg i sommerhalvåret og helger. Butikken leiger ut sykklar. Sykkelutleige ligg bak nordenden av butikkbygget, Figur 2-21.



Figur 2-21: Sykkelutleige på Værlandet, daglegaren til venstre i biletet.

Sykeltrafikken på ferjeleiet sitt landområde går i fylkesvegen til/frå ferja, samt på parkeringsplassen til/frå sykkelutleige.



Figur 2-22: Illustrasjon over sykkelaksar på kaiområdet

2.9 Varelevering og renovasjon

Når varelevering til daglegvare utføres, skjer dette med rygging frå ferjekaien og vidare over parkeringsplassen til butikken. Det er lite areal avsett til dei mjuke trafikantane på dette strekket, og ved befaring på kaien, 1.juli 2025, vart det observert korleis vareleveringa vert utført. Mjuke trafikantar som står i området har eit lite areal ved kaien dei kan stå på. Dersom det er mange gåande/syklande, er dette arealet for lite. Det kan då oppstå trafikkfarlege situasjonar, sjå Figur 2-23.



Figur 2-23: Lastebil må rygge inn ved varelevering til butikk, det er lite areal avsett til mjuke trafikantar.

Varelevering bør ikkje skje ved rygging der folk skal gå eller opphalde seg.



Figur 2-24: Strekning med rygging for varelevering etc. ved daglegvare.

Varemottaket ligg nord for inngangen til butikken, sjå Figur 2-25 og Figur 2-26.



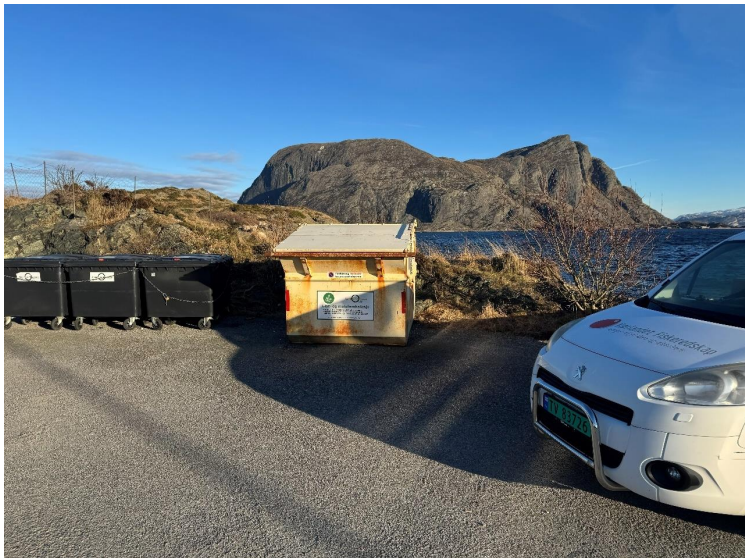
Figur 2-25: Varelevering ved varemottak for daglegvare (Joker).

Det er renovasjon for hytter, avfallscontainere, i nordenden av parkeringsplassen. Se Figur 2-26.

Det er ikkje avfallscontainrar knytt til ferjedrifta på Værlandet kai, desse står på Askvoll ferjekai.



Figur 2-26: Plassering varemottak, containere renovasjon og bensinpumpe ved dagligvarebutikk



Figur 2-27: Avfallscontainerar til hytter i nordenden av parkeringsplassen.

Hyppigheit på varelevering/renovasjon: Varelevering til daglegvarebutikken, skjer to gongar per veke, per dags dato tysdagar og fredagar klokka 10.45. I tillegg kjem det renovasjonsbil to gongar i månaden, før butikken opnar. Tankbil med drivstoff kjem ein gang per måned, og Postnord kjem ein gang per veke [12].

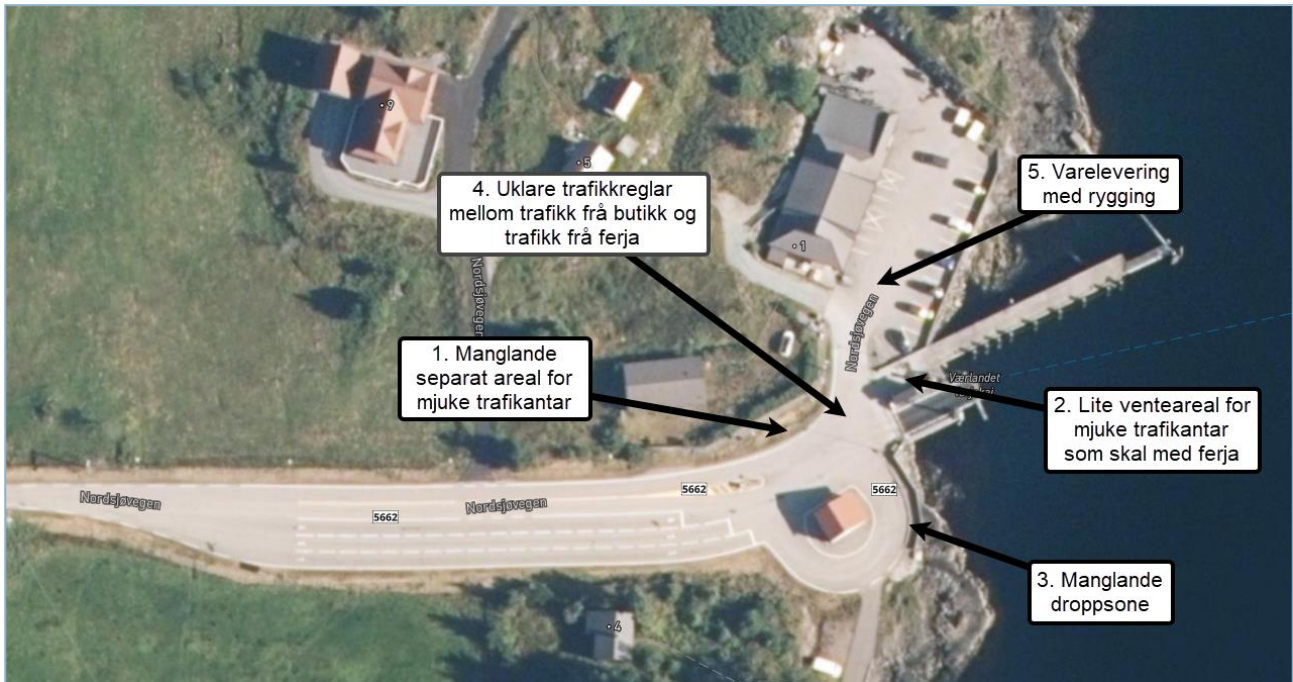
På befaring 1. juli 2025 vart det observert to typar køyremønster for varelevering som kom med ferja:

- Lastebil: Lastebil køyrer ut av ferja og rygger direkte inn på parkeringsplass til butikken. Ferjetrafikken bak lastebilen måtte då vente til lastebilen var ferdig med rygging før dei kunne fortsette ilandkøyringa.
- Vogntog: Vogntog køyrer av ferja og sett frå seg hengar i eit av oppstillingsfeltet etter å ha snudd lenger oppe. Lastebilen køyrde så fram til venteskuret, og ryggja frå busstoppet, over parkeringsplass til butikk og fram til varemottaket.



2.10 Vurdering av konfliktpunkt i dagens situasjon

Det er gjort ei vurdering av moglege konfliktpunkt på ferjeleiet sitt landområde. Dette er gjort mellom anna med befarung, utført 1.jui 2025. Dei ulike konfliktpunkta er skildra under.



Figur 2-28: Moglege konfliktpunkt på ferjeleiet.

1. Manglande separat areal for mjuke trafikantar

Det er ingen separate areal for mjuke trafikantar, gåande/syklande. Det er heller ikkje tilrettelagde kryssingspunkt over køyreveg / parkeringsplass. Ferdsel for gåande/syklande, mellom dei ulike målpunkta (ferjeoppstilling, butikk, toalett, pendlerparkering, busshaldeplass og ferja), skjer derfor i køyrebanen, noko som kan gje trafikkfarlege situasjonar for mjuke trafikantar. Sykkeltrafikk på vegen til/frå ferja og frå sykkelutleige nord for daglegvare skjer og i køyrearealet.

2. Lite opphalds-/venteareal for mjuke trafikantar som ventar på ferja

Det er lite opphaldsareal for mjuke trafikantar som ventar på ferja. Dette er eit problem spesielt når det er mange syklistar som ventar på ferja, om sommaren kan det vere opp mot 25-30 syklistar som står og ventar på ferja [11].

3. Manglande droppsoner

Ferjeleiet har ingen definert hente- og leveringssone /droppsoner. Bilane slepper derfor av passasjerar ulike stader på området. Busshaldeplassen, ved ventebua eller i avkøyrsla til butikken blir derfor nytta til droppsoner. I avkjørselen til butikken er det parkering forbudt, men stans er ikke forbudt.

4. Kryssande trafikk og utydelege reglar for køyremønster på kaiområdet

Avkøyrsla til butikkområdet ligg tett på ferjebraua. Trafikk til/frå butikken kryssar trafikk til/frå ferja ved avgangar. Trafikk til butikken skal vike for ferjetrafikken som skal vidare på fylkesvegen ved ferjeankomst. Trafikk frå butikken kjem ut frå eit parkeringsområde, og har dermed vikeplikt for trafikk frå ferja. Observasjonar på staden viser at dette ikkje praktiserast, noko som kan føre til trafikkfarlege situasjonar.



Kryssande trafikk kan forstyrre rask avvikling av ferjetrafikken, og vera ei ulempe for trafikktryggleik. Fleire svingebevegelser kan skje i same området, der også mjuke trafikantar ferdast utan separate areal, samt det er uklart kven som skal vike. Det at det er låg ÅDT på staden gjer at problemstillinga er avgrensa.

5. Varelevering/renovasjionshenting skjer ved rygging

Varelevering til butikken og renovasjonshenting nord for butikken skjer med rygging av større køyretøy. På grunn av større køyretøy si blindsoner kan dette utgjere trafikkfarlege situasjonar for mjuke trafikantar, då desse har lite separat gangareal. På befaringsvart det observert at varelevering tidvis også skjer ved rygging i høg fart.

3 Framtidig situasjon

3.1 Ny kaiplassering og størrelse

I silingsrapporten for Værlandet ferjekai [13] er det landa på fylgjande plassering for ny kai:



Figur 3-1: Ny kaiplassering tilrådd i silingsrapport Værlandet ferjekai [13]

Kaien vert dimensjonert for mellomstort samband. Det er ikkje planlagt å bruke større ferje i nærmaste framtid, dagens ferje, MF Nordfjord, skal behaldast.

Den nye plasseringa til kaien gjer at dagens busshaldeplass og ventebu kjem i konflikt med ombord- og ilandkøyringstrase for ferja, og må flyttast.

Elektrifisering av ferja krev etablering av trafo.

Det er planlagt breiare ferjekaibru. Den nye ferjekaibrua vil ha separat gangareal, slik at gåande ferjepassasjerar slepp å vente på biltrafikken før dei kan gå på ferja.

3.2 Framtidige trafikkmengder

3.2.1 Framtidig ÅDT

Det er nokon få vedtekte reguleringsplanar for fritidsbustad og bustad, om lag 20 bustadar, på Værlandet og Bulandet [14], som ikkje er bygd ut. Det er dermed ikkje forventa trafikkkvekst grunna vesentleg ny utbygging på øyene.

Statistisk sentralbyrå sine framtidige befolkningsprognosar anslår nedgang i befolkninga i Askvoll kommune på 6,6 % i perioden 2024-2050 [15]. Det er stor usemje i verdiane til SSB, men det er sannsynleg at befolkningstala vil gå ned. SSB sine befolkningstal for dei siste 25 åra syner og ein nedgang i befolkninga på Værlandet, frå 200 til 150 fastbuande, sjå Figur 3-2 [5].

04317: Befolkning, etter grunnkrets, statistikkvariabel og år													
Informasjon Oppdatert: 25.02.2025, 08:00													
	Personer												
	2000	2010	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
01010000 Ikke koblet	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
14280205 Værlandet	200	173	185	183	192	189	190	-	-	-	-	-	-
46450205 Værlandet	-	-	-	-	-	-	-	177	171	169	158	148	147

Figur 3-2: Befolkningsutvikling for Værlandet, Askvoll dei siste 25 åra [5].



SSB sine befolkningstal for dei siste 25 åra syner ei stabil befolkning på Bulandet, på 240 fastbuande, sjå Figur 3-3 [5].

04317: Befolkning, etter grunnkrets, statistikkvariabel og år

Informasjon Oppdatert: 25.02.2025, 08:00

	Personer												
	2000	2010	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
01010000 Ikke koblet	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
14280206 Bulandet	240	234	231	240	237	241	234	.	.	.	.	.	.
46450206 Bulandet	.	.	.	.	.	.	.	229	239	224	232	230	241

Figur 3-3: Befolkningsutvikling for Bulandet, Askvoll dei siste 25 åra [5].

Utover dei fastbuande vil fritidsreisande og næringsreisande påverke trafikkmengda på vegen.

Bulandet/Værlandet er eit populært reisemål og turismen har auka dei siste åra. Vegforvaltning hos Vestland fylkeskommune peikar på at under sommarhalvåret er det stort sett fullt på parkeringsplassen på Værlandet ferjekai [9]. I tillegg er det ofte villparkering, som fylgje av full parkeringsplass.

Det er dermed hensiktsmessig å ta høgde for trafikkvekst som fylgje av auka turisme i framtidig situasjon. I mangel på andre vekstfaktorar for denne trafikkveksten, er TØI sine prognoser for person- og godstransport for Sogn og Fjordane dei neste 25 åra nytta for å framskrive dagens trafikkmengd.

Fylgjande føresetnadar er gjort ved estimering av trafikk i framtidig situasjon.

- Dimensjoneringsperiode er 25 år, trafikk framskrivast til år 2050.
- Det antakast, basert på TØI sine prognosar for Sogn og Fjordane, ei årleg trafikkauke på fylkesvegen på mellom 0,53 % og 0,98 % for personbiltrafikken gjennom dimensjoneringsperioden og mellom 1,40 % og 1,90 % vekst for godstransport. Prognosane er henta frå «TØI-rapport 1362/2014 Grunnprognosar for persontransport 2014-2050» og «TØI-rapport 1393/2015. Grunnprognosar for godstransport til NTP 2018-2027».

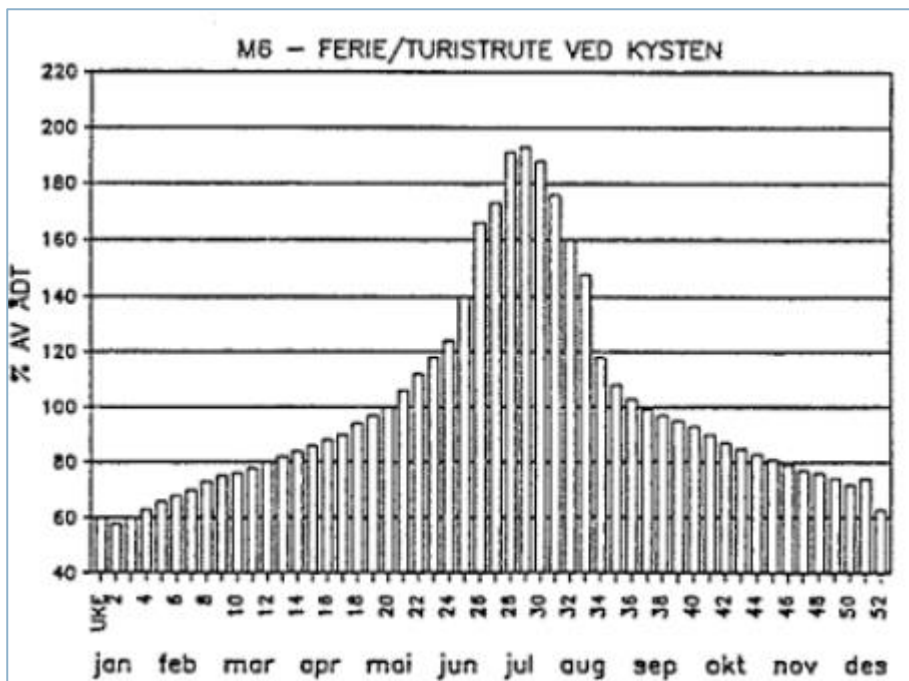
Basert på dette er ny ÅDT på fylkesvegen på ÅDT=250, der ÅDT-personbil=220 og ÅDT-T=30.

Tilsvarende vert ny ÅDT på ferja til Askvoll ÅDT=80, der ÅDT-personbil=70 og ÅDT-T=10.

3.2.2 Framtidig ÅDT i dimensjonerande time

ÅDT i dimensjonerande time, i periodar av året med størst turisttrafikk, er anslått for å sjekke behov for auka lengde på oppstillingsfelt.

Det er variasjonar gjennom året i ÅDT, og for å finne årsvariasjon i ÅDT for vegen til Værlandet ser ein på årsvariasjonskurver i ÅDT i «SVV HB V713 Trafikkberegninger». Som fylgje av at Værlandet er ei turistrute ved kysten (M6), har ein i høve til handboka fylgjande årsvariasjon i trafikkmengda:



Dette gjør at ÅDT kan komme opp i 194 % av gjennomsnittleg ÅDT i juli.

ÅDT på ferja kan dermed vere ÅDT=160 i sumarferien.

Vegen til Værlandet er ein veg med rekreasjonstrafikk som hovudandel av trafikken, dette gjør at trafikkmengd i dimensjonerande time kan vere mellom 20-30% av ÅDT, Figur 3-4. Trafikken i dimensjonerande time vert då $\text{ÅDT}_{\text{dim.time}}(2050) = 160 \cdot 0,2 - 160 \cdot 0,3$

$$\text{ÅDT}_{\text{dim.time}}(2050) = 32 - 48$$

Dette underbygger at oppstillingsfelta bør ha plass til om lag femti bilar i en maks situasjon i sumarferien.

Prosentandel

FUNKSJON	P (%)
Innfartsveg, gate, ringveg	8 - 12
Veger utenom byområder	12 - 20
Veger med rekreasjonstrafikk	20 - 30

De høyeste prosentatsatsene benyttes hvor det er konsentrert rushtrafikk eller stor rekreasjonstrafikk i turistsesongen, de laveste satsene benyttes hvor det ikke er så utpreget rush- eller turisttrafikk.

Figur 3-4: Andel av ÅDT i dimensjonerande time for ulike vegtypar, Kjelde: HB V713.

3.3 Atløysambandet - flytting av ferjerute fra Askvoll til Atløy

Det skal byggjast fastlandssamband frå Atløy til Askvoll, Figur 3-5. Atløysambandet er planlagt ferdigstilt i 2030. Når bru til Atløy er bygd er det planar om at ferja frå Værlandet skal da gå til vestsida av Atløy i staden for Askvoll, noko som gjør kortare overfartstid. Det vert i så tilfelle ikkje lenger ferjerute mellom Værlandet og Fure.

Flytting av ferjesambandet frå Askvoll til Atløy krev etablering av ny ferjekai på vestsida av Atløy. Denne vil ikkje vere klar når ny ferjekai på Værlandet er klar til bruk, i denne reguleringsplanen blir det dimensjonert for at Værlandet – Fure framleis er i drift.



Figur 3-5: Atløysambandet kjem frå austsida av Atløy til Askvoll, raud linje (Kjelde: Web Scene, produsert 24.06.2020, Vestland Fylkeskommune).

Med tanke på framtidige trafikktalet er det grunn til å anta at Atløysambandet, og ei eventuell flytting av ferjeruta som medfører kortare overfartstid, vil kunne gjere Værlandet/Bulandet meir attraktivt både som bustadområde og å besøke som turist. Kor stor denne effekten av kortare ferjeoverfart er, er ikkje sett på i denne analysen.



4 Tilrådingar framtidig situasjon

I dette kapittelet er det lagt fram tilrådingar til utbetringar i framtidig situasjon. Følgjande bør sikrast/utbetrast i ny situasjon for å ha ein fungerande og trafikktrygg ferjekai.

- **Mjuke trafikantar:** Separate gangareal for mjuke trafikantar mellom dei ulike målpunkta (ferje, busshaldeplass, pendlarparkering, daglegvare, toalett og ferjeoppstilling). Trygg kryssing der mjuke trafikantar må krysse vegen. Nytt venterom med kort gangavstand til ferja. Separat venteeareal med plass til gåande/syklande, og i helger/sumarferiar. **Universell utforming:** Universell utforming av areal til mjuke trafikantar. **Hente- og leveringssone** (droppsoner for ferjepassasjerar): Oppstilling i nærleiken av ferja, som ikkje er til hinder for annan trafikk.

- **Kollektivtrafikk:** Ny plassering av haldeplass, må ha akseptabel gåavstand til ferje. Det må sikrast snumoglegheit for buss, då denne kjem frå Bulandet og køyrer tilbake i same retning. Bussoppstillinga bør ikkje vere til hinder for annan trafikk. Busstopp bør ligge langs rettlinje for å sikre universell utforming.

- **Bilistar: Iland- og ombordkøyring:** Mest mogleg fri og uhindra køyring til/frå ferja. Effektiv iland- og ombordkøyring. **Avkøyrslø til daglegvaren og til bustader/hytte:** Trafikksikker utforming av avkøyrslø til butikken. Redusere konflikt mellom butikktrafikk og ferjetrafikk for effektiv trafikkflyt og trafikktryggleik. Tydeleggjere vikeplikta til ferjetrafikken. Eksisterande avkøyrslø må omsyntakast i ny utforming av ferjeleiets landområde. Desse må først vidare med utforming og sikt iht. vegnormalen. **Varelevering:** Trygg varelevering, spesielt mtp. mjuke trafikantar. **Oppstillingsfelt til ferja:** Tilstreккеleg oppstillingsfelt, må ha god sikt til ferjemannskap.

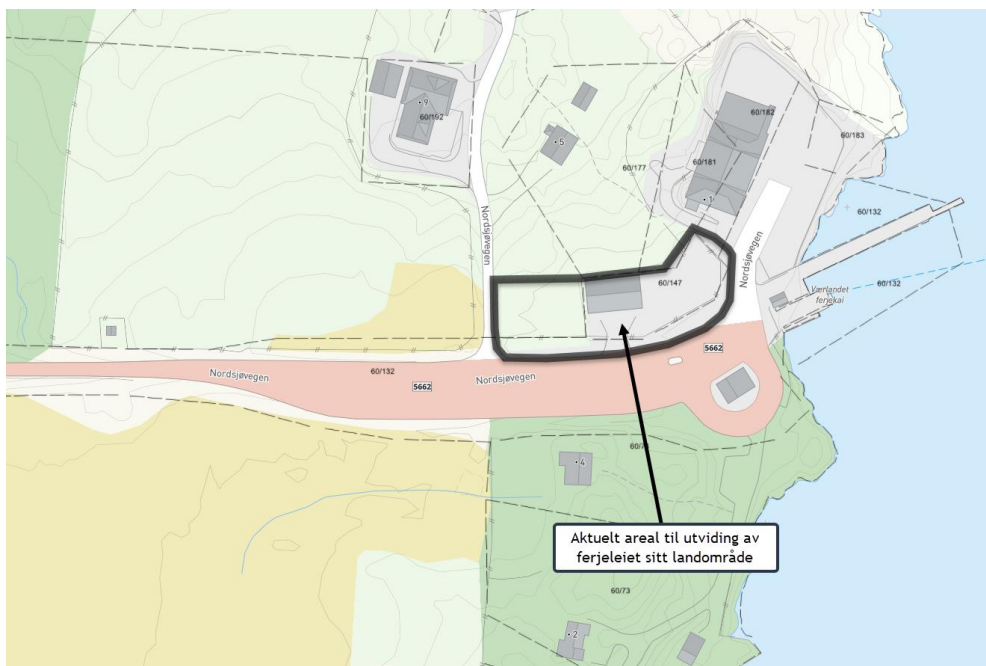
- **Parkering:** Pendlarparkering må ha stor nok kapasitet, og plasserast med akseptabel gåavstand til ferje og trafikktrygg inn- og utkøyring.

Avsnitta under skildrar tilrådingane til utbetringar i framtidig situasjon.

4.1 Plassering av ny haldeplass, ventebu og pendlarparkering

Det er behov for flytting av busshaldeplass og ventebu på grunn av ny kaiplassering. Det er og behov for etablering av ny trafo. I tillegg er det ønskeleg med fleire plassar til pendlarparkering. Desse nye og eksisterande funksjonane på kaien krev nytt areal.

Under arbeid med planforslaget, har følgjande areal nord for fylkesvegen og vest for avkøyrslø til butikken utpeika seg som mest aktuelt for plassering av desse funksjonane. Dette då den allereie er delvis utbygd, forholdsvis flat og ikkje i større konflikt med jordbruksareal eller kulturminne:



Figur 4-1: Aktuelt areal til utviding av ferjeleiet sitt landområde

Når det gjeld trafikk og mobilitet, er det fornuftig at busstopp, ventebu og pendlerparkering ligg på same side av fylkesvegen som butikken og toalett, slik at mjuke trafikantar som går mellom disse målpunkta ikkje treng å krysse fylkesvegen. Plasseringa er også i kort avstand til ferjekaien.

Ulempa er at publikum som ventar på ferja i oppstillingsfelta må krysse fylkesvegen for å nå toalett, butikk etc. Jf. utgått SVV HB V430 «Ferjeleiers landområder» [16] er dette «*mindre heldig når publikum sperres av ilandkjørende trafikk og vil ikke være akseptabelt for større ferjeleier. Krav til trafiksikkerhet må være utslagsgivende for valg av løsning. Ved mindre ferjeleier og derved et rolig trafikkbilde kan prinsippet likevel anvendes og vil være aktuell når denne side av trafikksystemet er den åpenbart mest attraktive å oppholde seg på.*» Iht. SVV HB N-V123 Kollektivveiledning bør ferjeleier så langt som mogleg utformast slik at ein unngår konflikantar mellom gåande og biltrafikk. Ideelt sett bør oppstillingsplassar, haldeplass, pendlerparkering og servicefunksjonar vere plassert på same side av ferjeleiet. Geografiske føresetnadar gjer derimot at ingen ferjeleier er like. Eit godt og trafikktrygt knutepunkt må derfor stadtilpassast [17].

Butikksida med toalett er den åpenbart mest attraktive sida å opphalde seg på. Ferjekaien har låg trafikkmengd, derfor vurderes ulempa med kryssing av fylkesvegen frå oppstillingsplassen som akseptabel. Det bør vurderes avbøtande tiltak som tryggar denne kryssinga over fylkesvegen, aktuelt her er å redusere fartsgrensa til 50km/t, anlegge rabatt langs oppstillingsfelta og etablere eit tilrettelagd kryssingspunkt.

Ny organisering av landområdet tar dermed utgangspunkt i utviding av ferjeleiet sitt landareal nord for fylkesvegen / vest for avkøyrsla til butikken for ny busshaldeplass, ventebu og pendlerparkering.

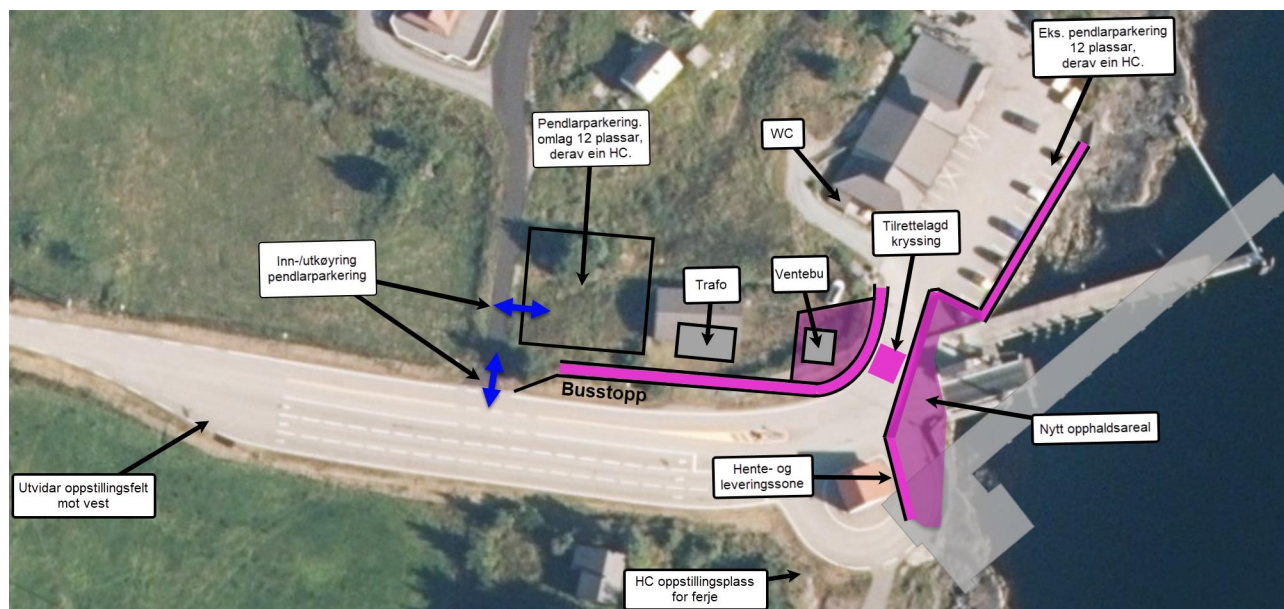
4.2 Mjuke trafikantar

For å auke trafikktryggleiken for mjuke trafikantar bør det etablerast separate gangareal for mjuke trafikantar på ferjeleiet.

Det er mykje som skjer i det same området, då trafikk til/frå ferja møter trafikk/til frå butikk. Varelevering og renovasjonshenting ved daglegvaren skjer med rygging, alt dette skaper potensielt trafikkfarlege situasjonar for mjuke trafikantar og gjer auka behov for separate gangareal. Dei ulike områda det tilrådest å etablere separate areal for mjuke trafikantar er skildra i avsnitta under.

4.2.1 Etablere fortau mellom ferje og busshaldeplass, pendlerparkeringar og daglegvarebutikk

Det vert tilrådd å etablere fortau mellom påstiging til ferje, busshaldeplass og pendlerparkeringar, samt i avkøyrsløse til daglegvarebutikk. Sjå i rosa i Figur 4-2.



Figur 4-2: Tilrådingar framtidig situasjon: Gangareal/rabatt langs oppstillingsfelta

Det bør etablerast separat gangareal/gangrabatt mellom oppstillingsfelta og fylkesvegen. Reisande som venter på ferja i oppstillingsfelta må krysse køyrevegen for å komme til butikk og toalett, dei har ikkje noko rabatt å vente på mellom oppstillingsfelt og køyreveg.

På grunn av låg ÅDT på fylkesvegen, og at rabatt mot køyrevegen vil krevje ytterlegare arealinngrep er det foreløpig ikkje avsatt areal til gangrabatt. Det tilråddast å sjå på dette i detaljprosjekteringa.

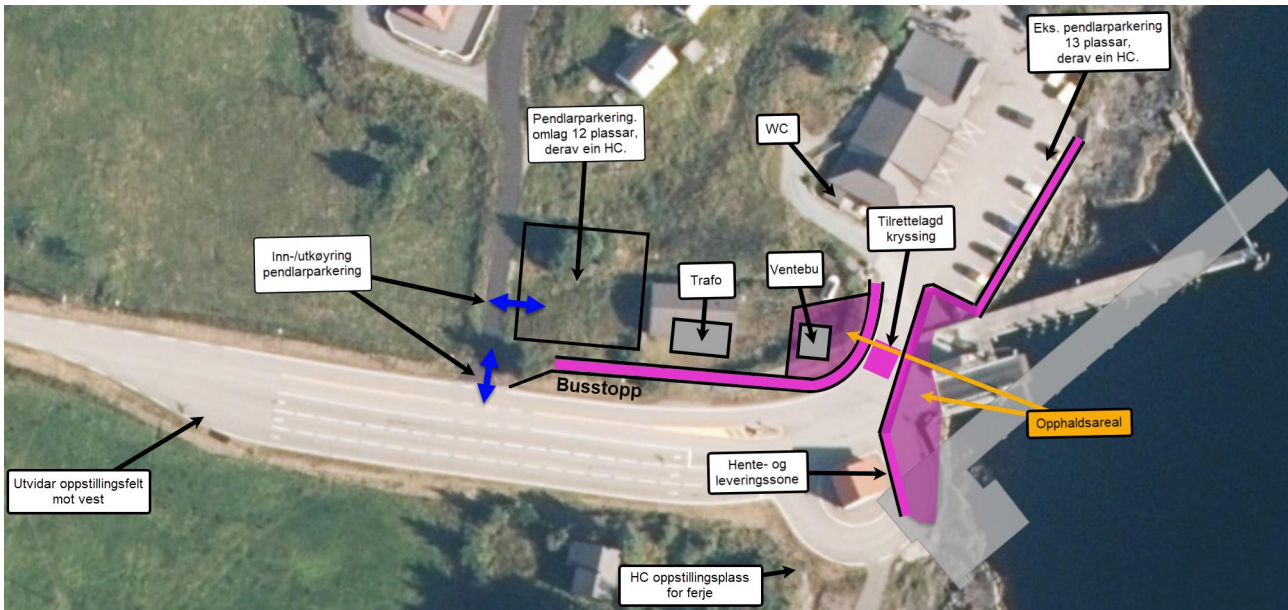
Vurdering av behov for GS-løysing vidare langs fylkesvegen opp til krysset

Trafikkmengda på fylkesvegen er låg ÅDT < 1000, det er dermed ikkje krav til separat gang- og sykkelveg vidare frå ferjeleiet til krysset med Soknavågsvegen/Nordsjøvegen, jf krav 3.4.1-5 i SVV HB N100 [18].

4.2.2 Etablering av venteareal for mjuke trafikantar

Det er viktig å få etablert eit separat venteareal for mjuke trafikantar, der dei kan opphalde seg når dei venter på ferja/ kjem av ferja. Det tilråddast å etablere opphaldsareal ved ny ventebu på andre sida av avkøyrsløse til butikken og, jf. Figur 4-3.

Opphaldsarealet må vere stort nok til at folk kan vente med sykklar, utan å komme ut i køyrebanen/ i konflikt med trafikken til parkeringa.



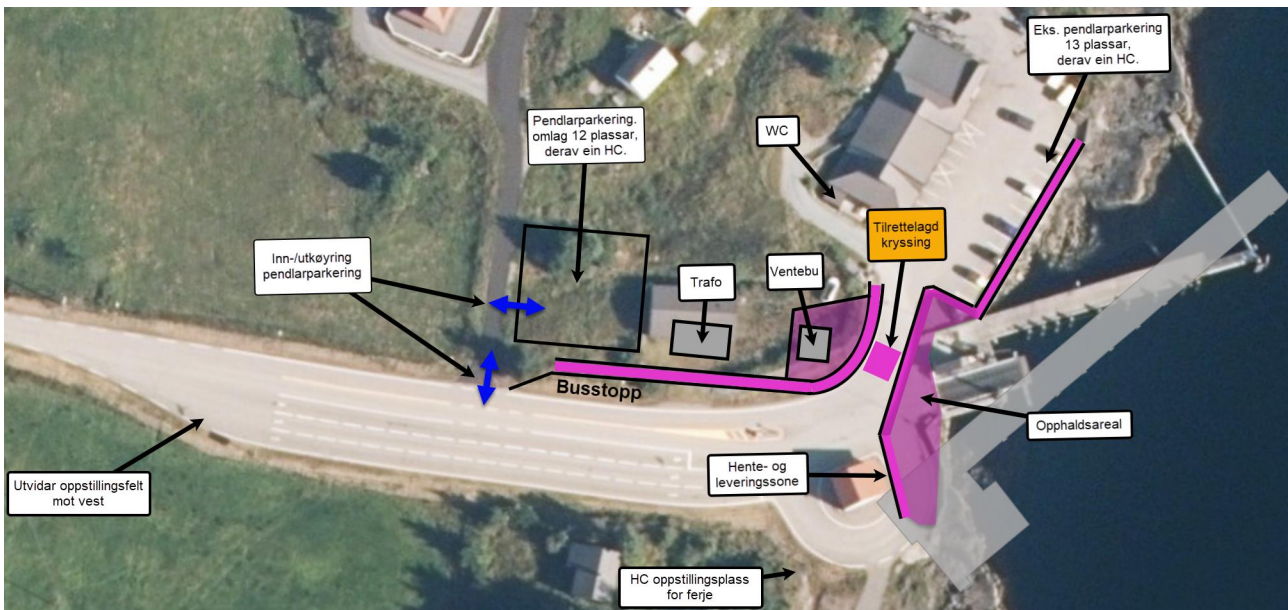
Figur 4-3: Tilråding framtidig situasjon: Venteareal for mjuke trafikantar

4.2.3 Etablering av tilrettelagd kryssingspunkt

For å sikre trygg ferdsel frå haldeplassen og daglegvare til ferjekaien, bør det etablerast tilrettelagd kryssingspunkt over avkøyrsla til daglegvare. Ved å plassere kryssingspunktet her får ein kort veg til ferja og ein unngår å krysse fylkesvegen, der trafikken frå ferja skal passere i tillegg til trafikken frå butikken.

Nøyaktig plassering av tilrettelagd kryssing i avkøyrselen må vurderast nærare. Tilrettelagd kryssingspunkt bør etablerast der det er mest sannsynleg at folk vil ferdast mtp. dei ulike målpunkta og det som er raskaste veg. Kryssinga bør etablerast der det er god plass til landingsareal på fortauet, samt der det ikkje er for langt å krysse over køyrearealet. Sikt til gangkryssinga må ivaretaast frå parkeringsplassen og frå fylkesveg.

Tilrettelagd kryssing bør vere belyst.



Figur 4-4: Tilrådingar framtidig situasjon: Tilrettelagd kryssing

4.2.4 Universell utforming

Iht. SVV HB V129 Universell utforming [19], bør fotgjengerforbindelser på en ferjekai *tilfredsstillende* vanlige krav til fortau eller gangveg. De bør være fysisk avgrenset. Overganger varsles med varselfelt. (...) Forbindelsene må binde samme ventearealer og service på kaiarealet. Det vil si at det er forbindelser mellom holdeplasser, bilparkering, venteareal, lehus eller venterom og selve påstiging til ferja.

Det bør dermed etablerast universelt utforma gangforbindelsar (trinnfrie forbindelsar med jamt og sklisikkert dekke, maks helning 5%, min. 2 meter ferdselssoner) mellom påstiging til ferja, opphaldsareal, ventebu, busstopp og WC. Tilrettelagd kryssing over køyrevveg skal også vere trinnfri og varslast med varselfelt.

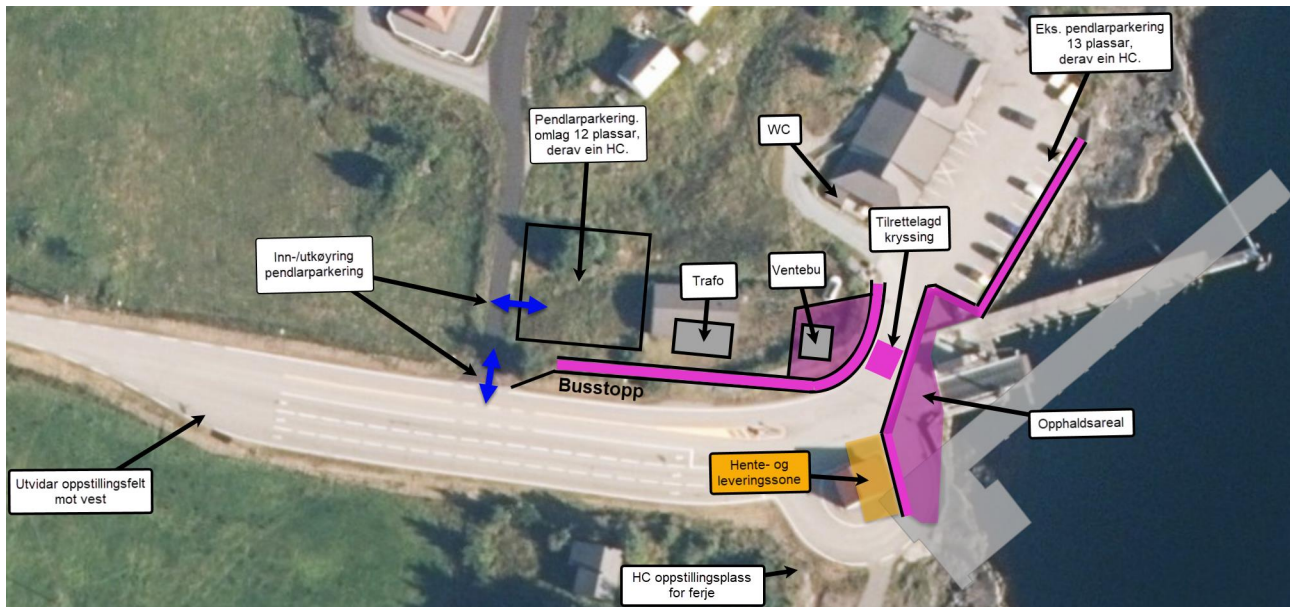
Busshaldeplass bør vera universelt utforma, dette vil sei med bussoppstilling på rettlinje, trinnfri påstiging, 2,7m brei plattform, ledelinjer, og maks 1:12 ramper.

Pendlarparkeringane bør ha HC-parkering. Det bør etablerast ei HC-parkering i dagens pendlarparkering på sjøsida, nærmast ferjekai. Det bør etablerast ei HC-parkering i ny pendlarparkering mellom avkøyrslle til Nordsjøvegen 7 og avkøyrslle til butikken, nærmast ferjekai.

4.2.5 Hente- og leveringssone

Det bør etablerast ei hente- og leveringssone nær ferjekaien, som ikkje er til hinder for ombordstiging, ilandkøyring, sning med buss og køyring til/frå daglegvarebutikk.

Fylgjande areal eignar seg best:



Figur 4-5: Tilrådingar framtidig situasjon: Hente- og leveringszone.

Nøyaktig plassering og dimensjonering bør vurderast i detaljprosjekteringa.

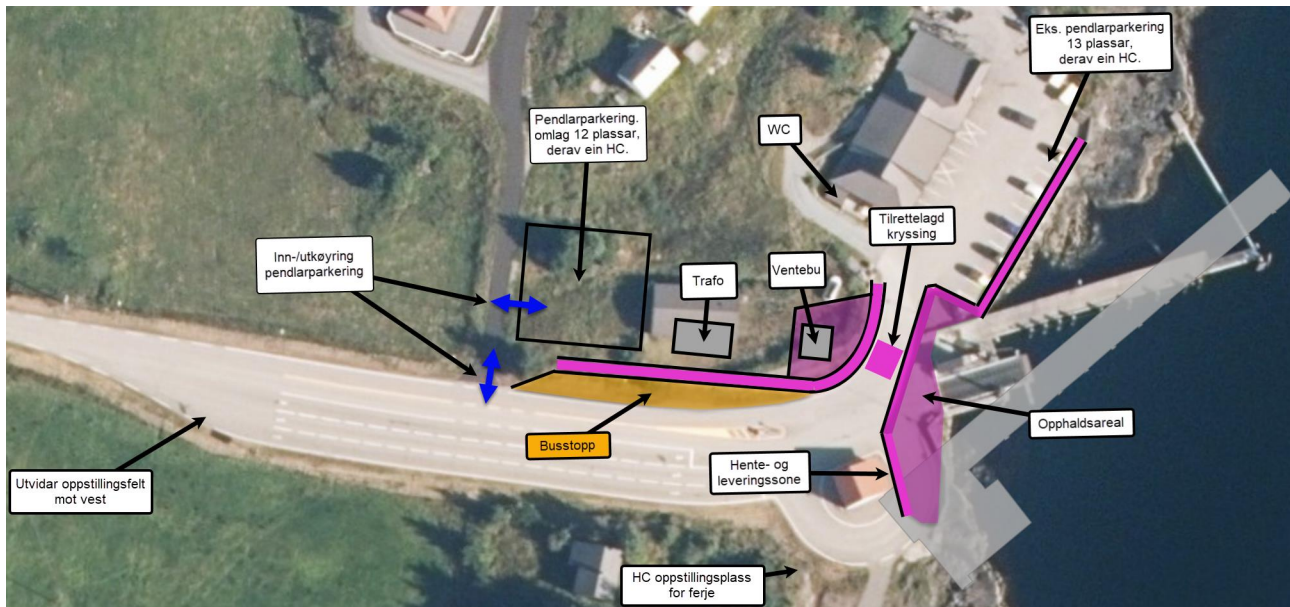
4.3 Kollektivtrafikk

Haldeplassen kjem i konflikt med ny kaiplassering og må flyttast. Jf. punkt 4.1 er nordsida av fylkesvegen (butikk sida) aktuelle plassering for flytting av busshaldeplass. Det er vurdert ulike plasseringar for ny haldeplass, mellom anna etablering av busslomme vest for avkøyrse til Nordsjøvegen 7. Fordelane med å etablere haldeplassen her er at ein får ei busslomme med full lengde. Avstanden til ferja, ventebu og daglegvare vert derimot lengre, og det er konflikt med freda kulturminne.

Ny haldeplass bør derfor etablerast mellom avkøyrse til Nordsjøvegen 7 og avkøyrse til butikken. Dette sikrar kort avstand frå haldeplass til ferje, og at busstreisande ikkje treng krysse avkøyrse til ny pendlerparkering.

Sporing for sning av bussen er dimensjonerande for landarealet si utforming og har vore ein premiss for utstrekninga til dei ulike områda på landarealet.

Haldeplassen er endestopp, så oppstillingsareal for buss må etablerast utanfor vegbana, dette for at ventande buss ikkje står til hinder for trafikken til og frå daglegvara, samt trafikken frå ferja. Det må etablerast bussplattform med 2,7m breidde iht. SVV HB V123 [18]. Plattform koplar seg til fortau langs fylkesveg fram til tilrettelagd kryssing. Haldeplassen får ei utforming som er ei mellomløsning mellom kantstopp og busslomme, dette for å oppfylle dei trafikale behova (sporing, oppstilling utanfor vegbanen) innanfor tilgjengeleg areal. Ei slik unormert løysing kan tilrådest då haldeplassen er endestopp og på ein veg med låg ÅDT. Dagens ventebu må og flyttast som følgje av ny kaiplassering, for å sikre /auke andelen berekraftige reiser bør det etablerast ny ventebu. Denne bør liggje i nær tilknytning til pendlerparkering og haldeplass.



Figur 4-6: Tilrådingar framtidig situasjon: Ny plassering av busshaldeplass

Når bussen står på haldeplassen vil han stå i siktsona til avkøyrsla ved siktzone for 50 km/t (4x45m), det vil være sikt forbi bussen og til køyrefeltet for 40 km/t (3x30m). Dette vurderast som akseptabelt med tanke på at det er låg fart for køyrande som kjem frå både butikk og ferje, det er låg trafikk frå avkøyrsla samt lågt antall bussar som trafikkerer haldeplassen.

4.4 Bilistar – iland- og ombordkøyring og trafikken frå avkøyrsla til daglegvare/bustader

4.4.1 Iland- og ombordkøyring

For å tydeleggjere trafikkreglane på ferjeleiet, bør det setjast opp skilt som spesifiserer at trafikk frå ferja har forkøyrslrett for trafikk frå avkøyrsla til butikken, Figur 4-7. Dette sikrar effektiv ilandkøyring frå ferja og reduserer faren for konflikt mellom køyrande frå ferja og køyrande frå butikken.



Figur 4-7: Skilting som syner at trafikk til/frå ferja har forkøyrslrett for annan trafikk.

4.4.2 Varelevering/renovasjionshenting

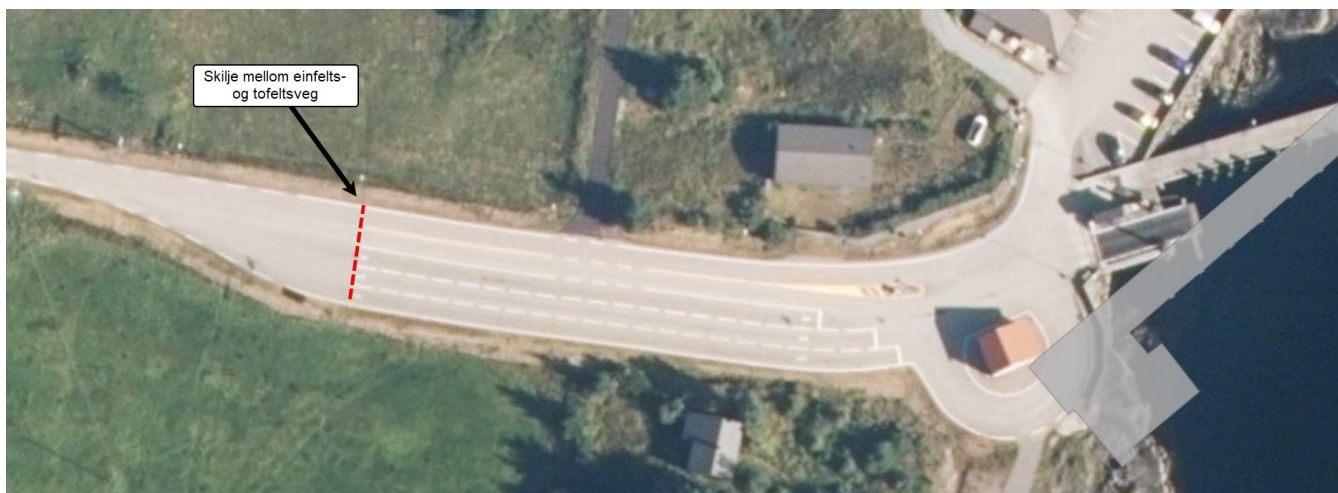
Varelevering bør ikkje skje ved rygging der folk skal gå eller opphalde seg. Ideelt sett burde rygging for varelevering berre gå føre seg i nordenden av parkeringsplassen der det ikkje er gangstraumar. Det er vanskeleg å etablere snuhammar for lastebil nord for butikken, dette på grunn av manglande areal. For å unngå rygging der mjuke trafikantar går eller oppheld seg, bør det derfor etablerast separate

fortau og venteareal for dei gåande slik at dei kan opphalde seg trygt når det skjer rygging på grunn av varelevering.

4.4.3 Fylkesveg 5662

Vegstandard

Fylkesveg 5662 i høve SVV HB N100 vegstandard lokal veg L1. Skiljet mellom eit- og tofeltsveg går ved ÅDT ca. 500, ÅDT fv.5662 er 200. Det er dermed ikkje grunnlag for å dimensjonere fylkesvegen som tofeltsveg. Frå oppstillingsfelta ned til butikken er det tofelts veg per i dag, dette er gjer betre avvikling, spesielt når ferjetrafikken kjem, då dette sikrar passasje forbi bilar som skal til daglegvare. Dagens strekning med tofeltsveg bør derfor behaldast i framtidig situasjon.



Figur 4-8: Skiljet mellom ein- og tofeltsveg,

Redusere fartsgrense

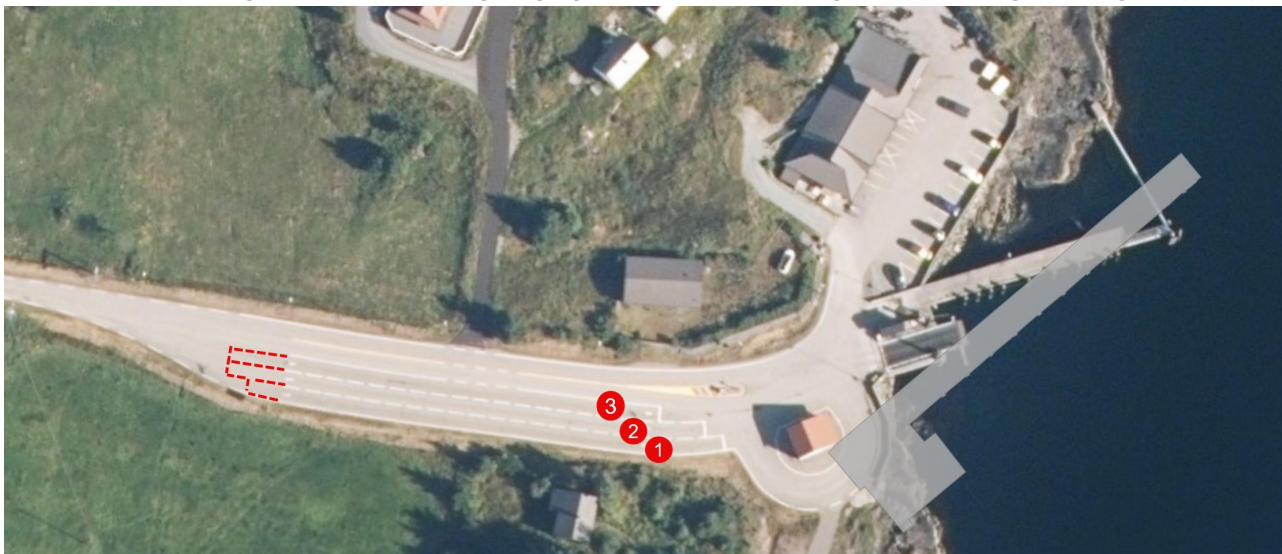
Fartsgrensa for fylkesvegen er 80 km/t. På grunn av at mjuke trafikantar beveg seg på tvers av køyrevegen frå oppstillingsplassane til området med daglegvare/toalett, på grunn av etablering av tilrettelagd kryssing på tvers av avkøyrse mot daglegvare, gåande og syklende som beveg seg i området, særleg i sommarhalvåret med sykkelutleige og annan sykkelturnisme, bør denne fartsgrensa reduserast. Det at det ikkje er rabatt mellom oppstillingsfelt for ferja og køyrevegen talar og for å redusere fartsgrensa, det er uheldig at ventande bilistar havnar rett i 80-sona når dei går ut av bilen. Det tilrådest at det vert gjort ei vurdering på å setje ned fartsgrensa på fylkesvegen til 50 km/t.

4.4.4 Oppstillingsfelt til ferja

Oppstillingsfelta til ferja blir liggjande på same stad som i dag. For å sikre at mannskapet på ferja har god oversikt over oppstillingsfelta, slik at ein får effektiv og trafikktrygg ombordkøring, vert det tilrådd å byte rekkefylgje på felta. Oppstillingsfelt for Fure lengst nord, felt 3, Askvoll i felt 1 og 2, sjå Figur 4-9. Dette på grunn av at ferjekaien no vert flytta sørover i forhold til dagens situasjon. Ved å gjere om på rekkefylgja kan ein og nytte delvis skrå oppmerking på felta i bakkant, og dermed auke kapasiteten på talet oppstillingsfelt.

For å sikre tilstrekkeleg kapasitet på oppstillingsplassane er desse felta utvida om lag 25 m lenger mot vest. Då får ein plass til om lag 50 bilar på oppstillingsplassane, jf. estimeringa av trafikkmengder i avsnitt 3.2.2.

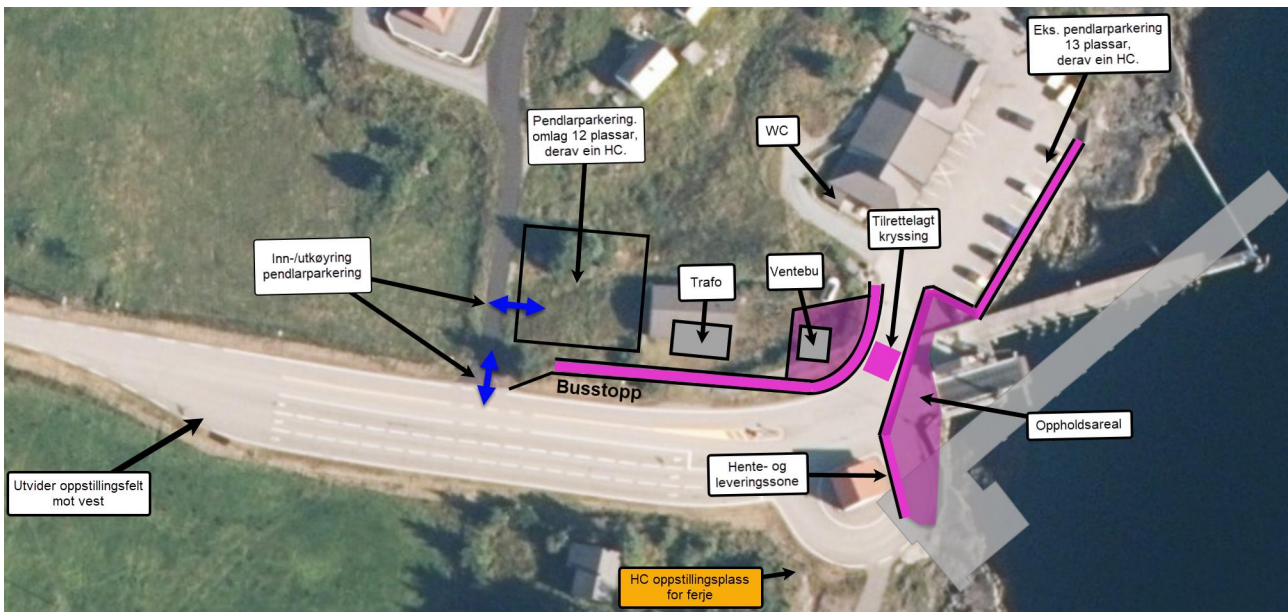
Det er køyrd sporingar for å sikre at vogntog og semitrailer kjem seg frå oppstillingsfelta og inn på ferja.



Figur 4-9: Felt 3 til Fure, felt 1 og 2 til Askvoll. Delvis skrå oppmerking bakerst på oppstillingsplassane nyttar arealet betre enn i dagens situasjon.

Oppstillingsplass for rørslehemma (HC)

Det bør etablerast eigen oppstillingsplass for rørslehemma (HC) for å sikre at desse kjem på riktig plass ombord i ferja. Plasseringa må ikkje komme i konflikt med sporing for buss til haldeplassen, sporing for vogntog/semitrailer som skal av/på ferja, og ikkje i konflikt med siktlinjer til avkøyrsløp til eigedom sør for kaien. Denne oppstillingsplassen må heller ikkje vere i siktsona mellom mannskap på ferja og dei resterande oppstillingsfelta.



Figur 4-10: Oppstillingsplass for rørslehemma (HC) bør liggje i området sør for arealet til ombordkøyring.

4.5 Parkering

Det er i følge vegforvaltning hos Vestland fylkeskommune behov for meir parkering på ferjeleiet enn det det er per i dag [9]. Det tilrådest derfor å etablere ein ekstra pendlerparkering, i området bak ny busshaldeplass. Det anbefalast å etablere omlag 10 nye p-plassar på det nye arealet, inkl. ein HC-plass. I tillegg reetablere dei to p-plassane som går vekk frå dagens parkering på grunn av endra utforming. Dette gjev totalt 12 p-plassar på ny pendlerparkering. Dagens parkering på sjø sida behaldast, men på grunn av behov for separat venteareal for gåande og HC-plass, går talet på p-plassar her ned med to plassar.

Det tilrådest inn-/utkjøring til ny pendlerparkering via avkjørselen til Nordsjøvegen 7, ein unngår då at trafikken til pendlerparkeringa går gjennom området sør for butikken, der mange gåande ferdast. Siktutfordring pga. buss, sjå punkt 4.3, vurderast som akseptabel. For å auke andelen berekraftige reiser tilrådest å etablere ein, eller evt. fleire, ladeplassar for elbil i tilknytning til pendlerparkeringa.

Parkering for rørslehemma (HC)

Iht. SVV HB V129 Universell utforming [19], bør det være ein eigen biloppstilling for rørslehemma som skal køyre med bil om bord, for å sikre at bilen kan parkerast på eigna stad om bord på ferja. Det leggst opp til at parkeringsplass for rørslehemma etablerast i nærast mogleg tilknytning til ventebu og busshaldeplass.

4.6 Anna infrastruktur

Det skal etablerast ein trafo som følgje av elektrifisering av ferja. Nettselskap har behov for uhindra køyrbar adkomst for lastebil fram til trafo, samt fri høgde 6m ved trafo for lossing av transformator etc. For plassering av lastebil må det utfor trafo vere eit plant område på min. 12 meter lengde og 7 meter breidde (kjelde: e-postkorrespondanse med Linja AS). Dette må sikrast i detaljprosjekteringa.



4.7 Mobilitetstiltak for å auke andelen berekraftige reiser

Ein mobilitetsplan skal leggje fram tiltak som påverkar reiseaktiviteten til befolkninga i ei meir miljøvennleg og berekraftig retning. For å oppnå dette kan ein anten gjere det mindre attraktivt å velgje bil, eller meir attraktivt å velgje miljøvennlege reisemåtar.

Det er vanskelegare å få fleire over på gåing, sykling og kollektiv i område utfor by/tettstad enn i by, då kollektivtilbodet og gang- og sykkelinfrastruktur er avgrensa eller ikkje-eksisterande. På Værlandet og Bulandet er det langt mellom målpunkta, i tillegg til at det kan være verhard, utsett for vind/regn. Gåing og sykling skjer i blanda trafikk, og det er ikkje mange bussavgangar. Dette påverkar i kor stor grad reiser kan flyttast til enkelte typar miljøvennlege reiser. Om reisa vidare på andre sida av ferjeleiet (Askvoll) kan gjerast utan bil påverkar og om folk kan ta ferja til Værlandet utan bil.

Fylgjande vil vere med for å auke andel berekraftige reiser på Værlandet og Bulandet:

- auka andel som tar ferja utan bil
- auke andelen reiser frå resten av øya til ferjekaia utan bil
- auke andelen reiser som vert utført med elbil i staden for fossil.

Dette gjeld både fastbuande på Værlandet og Bulandet, men og turistar i sommarhalvåret. For å få til dette, foreslår ein fylgjande tiltak:

- Etablere sykkelparkeringsplassar

Det bør etablerast sykkelparkeringsplassar med god tilgjenge, høg kvalitet og med moglegheit for å låse fast eller låse inn syklane. Sykkelparkering under tak anbefalast.

- Etablere ny pendlarparkering.

Ved å etablere fleire pendlarparkeringsplassar vil fleire kunne reise vidare med ferje/kollektiv, og dermed redusere tal kilometer privatbil vert nytta.

- Betre kollektivtilbod på Værlandet/Bulandet med betre korrespondanse buss – ferje. Betre kollektivtilbod på Askvoll-sida. Fleire ferjer og bussar i høgsesong.

Sjå på om kollektivtilbodet kan betrast slik at det vert betre korrespondanse mellom buss og ferje på samtlige avgangar. Samt vurdere om det i høgsesong er grunnlag for fleire ferje-/ bussavgangar.

- Promotere bruk av kollektivtransport for turistar. Prosjekt ala «Travel like the locals» bevisstgjer dei reisande og får fleire av desse over på berekraftige reiseval (kjelde: fjordnorway.com).

- Ladeplassar for el-bilar.

Sjølv om bruk av el-bil ikkje reduserer tal bilturar, har el-bilar eit lågare klimagassutslepp enn fossilbilar. Det bør derfor tilbys parkeringsplassar med lademoglegheit som ein del av pendlarparkeringa.

Godt tilbod for mjuke trafikantar på sjølve ferjeleiet, som føreslått i kapitla 4.1, 4.2 og 4.3 over, vil og kunne bidra til fleire berekraftige reiser, då auka komfort og trafikktryggleik for dei reisande er med å bidra til at dei reisande vel gange/sykle/kollektiv.

- Reetablering av ventebu og gode opphaldareal for mjuke trafikantar
- Separat areal for gåande/syklende og trygge kryssingspunkt.
- Universell utforming av gangareal og haldeplass



5 Konklusjon

I samband med utarbeiding av reguleringsplan for ny ferjekai på Værlandet er det i denne rapporten sett på trafikk og mobilitetsiltak for ferjeleiet sitt landområde.

Det er sett på ny arealdisponering av landområde i framtidig situasjon når ny kai skal byggjast sør for dagens kai. Busshaldeplass og ventebu kjem i konflikt med ombordkøyring til ferja i ny situasjon, og må difor flyttast. Ny haldeplass og ventebu bør etablerast nord for fylkesvegen / vest for avkøyrsla til butikken, dette for å sikre kort gangavstand frå haldeplass til ferje, butikk og toalett.

Det er kartlagt moglege trafikkfarlege situasjonar på dagens ferjekai, og fyljande tiltak tilråddast for området i framtidig situasjon: Det bør etablerast separate venteareal for mjuke trafikantar som skal med ferja, samt separate gangtraséar på ferjeleiet mellom målpunkta (ombordstigning til ferja, haldeplass, ventebu, pendlarparkeringar, butikk, WC, oppstillingsplass), dette for å sikre mjuke trafikantar frå motorisert trafikk. Det er særskilt viktig å ha tilstrekkeleg separat gangareal/venteareal for mjuke trafikantar i området det kjem varelevering/renovasjonshenting med lastebil til butikkområdet, dette då desse bilane må rygge for å komme til området nord for butikken.

På grunn av for lite pendlarparkering i dagens situasjon og auka turisme i framtidig situasjon tilråddast det å etablere ein til pendlarparkeringsplass, plassert nord for fylkesvegen/vest for avkøyrsla til butikken, dette for å sikre kort gangavstand frå haldeplass til ferje, butikken og toalett. Avkøyrsla til ny pendlarparkering tilråddast å leggjast inn avkøyrsla til Nordsjøvegen nr. 7 og 9. Dette for å ikkje lede meir motorisert trafikk til området kaien og butikken, der det er fleire mjuke trafikantar. I tilknytning til denne bør det etablerast lademoglegheit for elbil, for å auke andelen berekraftige reiser.

Det bør etablerast ei hente- og leveringssone nær ferjekaia, som ikkje er til hinder for øvrig trafikk. Dette vil gjere det enklare for henting/levering av passasjerar med ferja og vil bidra til å unngå trafikkfarlege situasjonar ved henting/levering.

Trafikkreglane på ferjeleiet mellom kryssande ferjetrafikk og trafikk til butikken bør tydeleggjerast. Det bør setjast opp skilt som tydeleggjer at trafikk frå ferja har forkøyrrett før trafikk frå parkering til butikken. Dette sikrar effektiv ilandkøyring frå ferja.

Det er sett på moglegheit for å forlenge oppstillingsfelta for å unngå at ferjekøen går ut i einfeltsvegen og blokkerer fylkesvegen i høgsesong og ved auka turisme i framtida. I og med at ny kai er plassert lenger sør tilråddast ei omrokking av oppstillingsfelt for å betre sikt for ferjemannskap og for å oppnå noko betre kapasitet på tal plassar.

Det bør etablerast eigen oppstillingsplass for rørslehemma for å sikre at desse kjem på riktig plass ombord i ferja.

I rapporten ser ein på mobilitetsførehold for området, med særskilt fokus på mjuke trafikantar og kollektiv. Det er gitt forslag om ulike tiltak for å auke andelen berekraftige reiser i området.



6 Referansar

- [1] «Regional transportplan Vestland 2022-2033,» Vestland Fylke, 2021.
- [2] «Bru, ferjekai og hurtigbåtkai – underlagsrapport til RTP for Vestland 2022–2033,» Vestland fylke.
- [3] «RTP Strategi for berekraftig mobilitet,» Vestland fylke.
- [4] «Kommuneplan - Samfunnsdel - Askvoll mot 2035,» Askvoll kommune, 2023.
- [5] S. sentralbyrå, «Befolkningsstatistikk,» SSB, 25 02 2025. [Internett]. Available: <https://www.ssb.no/statbank/table/04317>. [Funnen 10 02 2026].
- [6] S. Vegvesen, «Vegkart - Statens vegvesen,» 11 09 2025. [Internett]. Available: https://vegkart.atlas.vegvesen.no/#kartlag:geodata_zoom/@-49052,6619655,17/hva:hva%5B0%5D%5BabsolutelIntervals%5D=false&hva%5B0%5D%5Bid%5D=105/valgt:79558535:105.
- [7] M. M. AS, «Multi Maritime AS - Norwegian ship design,» Multi Maritime AS, [Internett]. Available: <https://www.multi-maritime.no/nordfjord>. [Funnen 11 02 2026].
- [8] F. 1. MF Nordfjord, Interviewee, *E-post med ferjemannskap*. [Intervju]. 2016 januar 19.
- [9] V. V. Aleskander Øren, «E-post korrespondanse om parkeringsbehov Værlandet.,» VLFK, Vestland, 2026.
- [10] Skyss, «Rutetabell buss,» 2025 nov 26. [Internett]. Available: <https://www.skyss.no/globalassets/reise/rutetabellar/buss/haustruter/sogn-og-fjordane/sunnfjord-og-ytre-sogn/234.pdf>.
- [11] A. H. B. Tidl. eigar av Joker Værlandet, Interviewee, [Intervju]. 07 01 2026.
- [12] J. Værlandet, Interviewee, *E-post korrespondanse med leiar*. [Intervju]. 10 02 2026.
- [13] «Silingsrapport Værlandet ferjekai,» Multiconsult, 2025.
- [14] «kommunekart,» Norkart, [Internett]. Available: <https://kommunekart.com/?urlid=a0034930-c97a-49a2-b8cf-846707abc01b>. [Funnen 18 02 2026].
- [15] SSB, «SSB,» [Internett]. Available: <https://www.ssb.no/befolkning/befolkningsframskrivinger/statistikk/regionale-befolkningsframskrivinger/artikler/befolkningsframskrivinger-paa-kommunekart>. [Funnen 28 11 2025].
- [16] S. vegvesen, «V430 Ferjeleier - 1, Ferjeleiers landområder,» SVV, 1999.
- [17] S. vegvesen, «N-V123 Kollektivveiledning - Utforming av kollektivanlegg på veg og gate,» SVV, 2022.
- [18] S. Vegvesen, N100 Veg- og gateutforming, Norge: Statens vegvesen, 2023.
- [19] «Håndbok V129 Universell utforming av veger og gater,» Statens vegvesen, 2011.
- [20] «Askvoll kommune,» 25 nov 2025. [Internett]. Available: https://www.askvoll.kommune.no/_f/p-1/i549a6046-ca44-4dd8-baba-7c812fc4d885/arsrapport-askvoll-kommune-l558453.pdf.