

Fv. 57 Rysjedalsvika ferjekai

Detaljregulering



Innhald i planen

Planen byggar på plandokumenta, med tilhøyrande faglege utgreiingar og vedlegg.

Plandokumenta:

Reguleringsføresegn, datert 01.07.2026
Plankart, datert 29.06.2025
Planomtale, datert 01.07.2026
ROS-analyse, datert 28.05.2026
Illustrasjonsplan, datert 10.06.2026
Merknadsskjema, datert 19.05.2026

Tekniske teikningar:

Veg

C001 Plan og profil, datert 26.05.2026
C002 Plan og profil, datert 26.05.2026
D001 Plan og profil, datert 26.05.2026
E001 - Høgde- og koteplan, 26.05.2026
F001 - Normalprofil og overbygning, datert 26.05.2026

VA

GH101 - VA-rammeplan, datert 15.05.2026

Vedlegg:

Bølgjer og overskylling, datert, 06.05.2026
Faresoneutredning skred i bratt terreng, datert 27.03.2026
Ingeniørgeologisk notat, datert 23.03.2026
Klimagassberekning, datert 13.05.2026
KU Vassmiljø og naturmangfald, datert 03.06.2026
Kulturmiljø, datert 20.02.2026
Maritime vurderingar, datert 21.05.2026
Miljøoppfølgingsplan, datert 26.05.2026
Geoteknisk notat inkl. områdestabilitetsvurdering, datert 03.06.2026
Støyfagleg utgreiing, datert 05.05.2026
Trafikk- og mobilitetsanalyse, datert 22.05.2026
VA- rammeplan, datert 15.05.2026

Forord

Vestland fylkeskommune starta i 2025 arbeidet med detaljreguleringsplan for Rysjedalsvika ferjekai og hurtigbåtkai i samarbeid med Hyllestad kommune. Planarbeidet er sett i gang for å sikre ei framtidretta, trygg og driftssikker ferjeløysing som kan møte framtidige krav til elektrifisering og legge til rette for eit robust transportsamband. Planområdet omfattar dagens kaiområde og tilhøyrande areal på land. Planforslaget vert no sendt på høyring og offentleg ettersyn i samsvar med plan- og bygningslova.

Forsidebilete er teke frå aust mot ferjekaia. Kjelde: Multiconsult.

Innholdsliste

1.	Samandrag.....	4	5.10	Teknisk infrastruktur.....	16
2.	Innleiing	4	5.10.1	Kai.....	16
3.	Bakgrunn og føringar	4	5.10.2	Kraftforsyning	16
3.1	Lokalisering av planområde	4	5.10.3	Vatn, avlaup og overvatn.	17
3.2	Bakgrunn for regulering	5	5.11	Barn og unge.....	17
3.3	Silingsrapport.....	5	6.	Omtale av planforslaget.....	18
3.4	Vurdering av krav om konsekvensutgreiing	6	6.1	Planlagt arealbruk	18
4.	Planstatus og nasjonale føringar	6	6.2	Trinnvis utbygging	20
4.1	Overordna planar	6	6.3	Kaikonstruksjon.....	20
4.2	Gjeldande planar	7	6.4	Teknisk infrastruktur	21
4.3	Statlege planretningslinjer	9	6.5	Vegløysing	21
4.4	Samla vurdering i høve overordna planar	9	6.6	Trafikkutvikling og kaiområdet.....	22
5.	Dagens situasjon	9	6.7	Maritime forhold	23
5.1	Dagens arealbruk	10	6.8	Universell utforming.....	23
5.2	Landskapsbilete	11	6.9	Utbyggingsformål.....	24
5.3	Friluftsliv	12	6.10	Landskapstilpassing	24
5.4	Naturmangfald	12	6.11	Naturområde	25
5.5	Kulturverdiar	13	6.12	Klimagassvurderingar	25
5.6	Naturressursar.....	13	6.13	Riggområde	25
5.7	Topografi og grunntilhøve	13	6.14	Massebalanse og deponi.....	26
5.8	Marine- og maritime tilhøve.....	14	6.15	Fråvik frå vegnormalane og premisser for vegløysinga	26
5.8.1	Marine tilhøve	14	6.16	Vatn og avlaup.....	26
5.8.2	Maritime forhold.....	15	6.17	Faresoner	27
5.9	Veg og trafikk	15	6.17.1	Faresone stormflo (H320)	27
			6.17.2	Faresone høgspentanlegg (H370)	27
			6.18	Føresegnområder.....	27
			7.	Verknadar av planforslaget	28

7.1	Framkomst og tryggleik.....	28	9.3	Trafikkavvikling i anleggsperioden	34
7.2	Naboar og grunnnerv28		9.4	Føringar for miljøoppfølging (MOP) for byggefasen	34
7.3	Byggegrenser.....28		10.	Planprosess og medverknad	35
7.4	Landskapsbilde	29	10.1	Medverknadsprosess.....	35
7.5	Friluftsliv og bygdeliv	29	10.1.1	Plan for medverknad.....	35
7.6	Naturmangfald	29	10.2	Varsel om oppstart evt. Planprogram.....	35
§ 8	Kunnskapsgrunnlaget	29	10.3	Offentleg ettersyn.....	35
§ 9	Føre-var-prinsippet	29	10.4	Vedtak av reguleringsplan	35
§ 10	Økosystemtilnærming og samla påverknad	29	11.	Handsaming av innkomne merknadar.....	35
§ 11	Kostnader ved miljøforringing	29	11.1	Merknadar til oppstart av planarbeid.....	35
§ 12	Miljøforsvarlege teknikkar og driftsmetodar	29	11.2	Merknadar til høyring av planforslag	35
	Samla vurdering	29	11.3	Oppsummering av endringar i plandokument.....	35
7.7	Kulturmiljø.....	30	11.4	Vedtak	35
7.8	Naturressursar.....	30	12.	Vedlegg.....	36
7.9	Støy og luftforureining	30	12.1	Vurdering av krav til konsekvensutgreiing.....	36
7.10	Barn og unge.....	31			
8.	Risiko, sårbarheit og sikkerheit (ROS-analyse)	31			
8.1	Identifiserte risikoforhold.....	31			
8.2	Naturfarar.....	31			
8.3	Tiltak i planforslaget	32			
8.4	Tiltak i gjennomføringsfasen.....	32			
8.5	Oppfølging gjennom miljøoppfølging og føresegner.....	32			
8.6	Samla vurdering.....	32			
8.7	Tiltaksskjema for reguleringsplan.....	32			
9.	Gjennomføring av tiltaka i planen	34			
9.1	Framdrift og finansiering	34			
9.2	Utbyggingsrekkefølge og fleksibilitet	34			

1. Samandrag

Detaljregulering for Rysjedalsvika ferjekai legg til rette for ei framtidsretta, trygg og driftssikker ferjeløysing som møter både dagens behov og kommande krav til elektrifisering av sambandet Rysjedalsvika–Rutledal–Krakhella. Det regulerast samtidig ny kai for hurtigbåten på dagens tilleggingskai for ferja. Dagens kai er slitt, og har større avgrensingar knytt til teknisk standard, samt for låg tilpassing til moderne ferjemateriell. Ho har heller ikkje hatt kapasitet eller utforming som tilfredsstiller krava for elektrisk drift. Planarbeidet har difor hatt som mål å etablere ei ny kai som sikrar gode høve for tillegging, stabil drift og effektiv energibruk gjennom heile året.

Som grunnlag for reguleringsplanen er det gjennomført omfattande vurderingar av naturmiljø, landskap, trafikktryggleik, grunntilhøve og tekniske løysingar. Silingsarbeidet vurderte tre alternative plasseringar og orienteringar av ny ferjekai. Desse vart vurdert etter investeringskostnad, anleggsfase, påverknad på naturmangfald, inngrep i strandsona, driftsmessig kvalitet og konsekvensar for nærliggande eigedomar. Etter ei samla fagleg vurdering vart alternativ 1 valt som planlagt løysing. Dette alternativet gir dei beste tilhøva for trafikkavvikling på land for køyrande og mjuke trafikantar, det sikrar drifta i heile anleggsfasen, og har avgrensa miljøinngrep. Løysinga inneber ein anleggsfase som kan gjennomførast i trinn samstundes som eksisterande kai held drifta.

Planen er utforma for eit mellomstort samband. Den nye kaia får moderne brubås, tilleggingskai og tilrettelagt landareal for trygg og effektiv avvikling av køyretøy, gåande og syklande. Universell utforming er integrert i heile landarealet, og publikumsfunksjonar som venterom og busshaldeplass er samla og oppgraderte. Naturfaglege vurderingar er integrerte i løysinga, og planarbeidet har sikra at verdifulle naturtypar og artar, samt anna natur av verdi ikkje vert råka av tiltaket. Det er lagt føringar for avbøtande tiltak i anleggsperioden for å sikre kontrollert handtering av framande artar og minst mogeleg påverknad på sjøbotn og vassmiljø.

Den endelege planen vil gi ei robust og framtidsretta ferjeløysing som styrkar tryggleik, universell utforming, og legg til rette for grøn mobilitet. Løysinga vil bidra til å oppretthalde gode bu- og arbeidsvilkår for lokalsamfunnet, styrkje reiselivet i Hyllestad og sikre ein stabil og effektiv transportkorridor i mange år framover.

2. Innleiing

Med heimel i plan- og bygningslova § 3-7 har Vestland fylkeskommune i samarbeid med Hyllestad kommune, utarbeida detaljregulering *Rysjedalsvika ferjekai*. Planarbeidet er initiert som del av ei større satsing på elektrifisering av ferjesamband i fylket, og skal legge til rette for ny ferjekai i Rysjedalsvika.

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

Rysjedalsvika ferjekai er ein del av ferjesambandet Rysjedalsvika–Rutledal–Krakhella som kryssar Sognefjorden mellom Hyllestad kommune, Gulen kommune og Solund kommune i Vestland fylke. Det er Fjord1 med MF Losna som drifrar sambandet. Frå same hamn legg også hurtigbåten i frå Bergen til.

Oppstart av planarbeidet vart varsla 12.06.2025 av Vestland fylkeskommune og kunngjort i Firda same dag. Merknadsfrist til oppstartsvarsel var 13.07.2025.

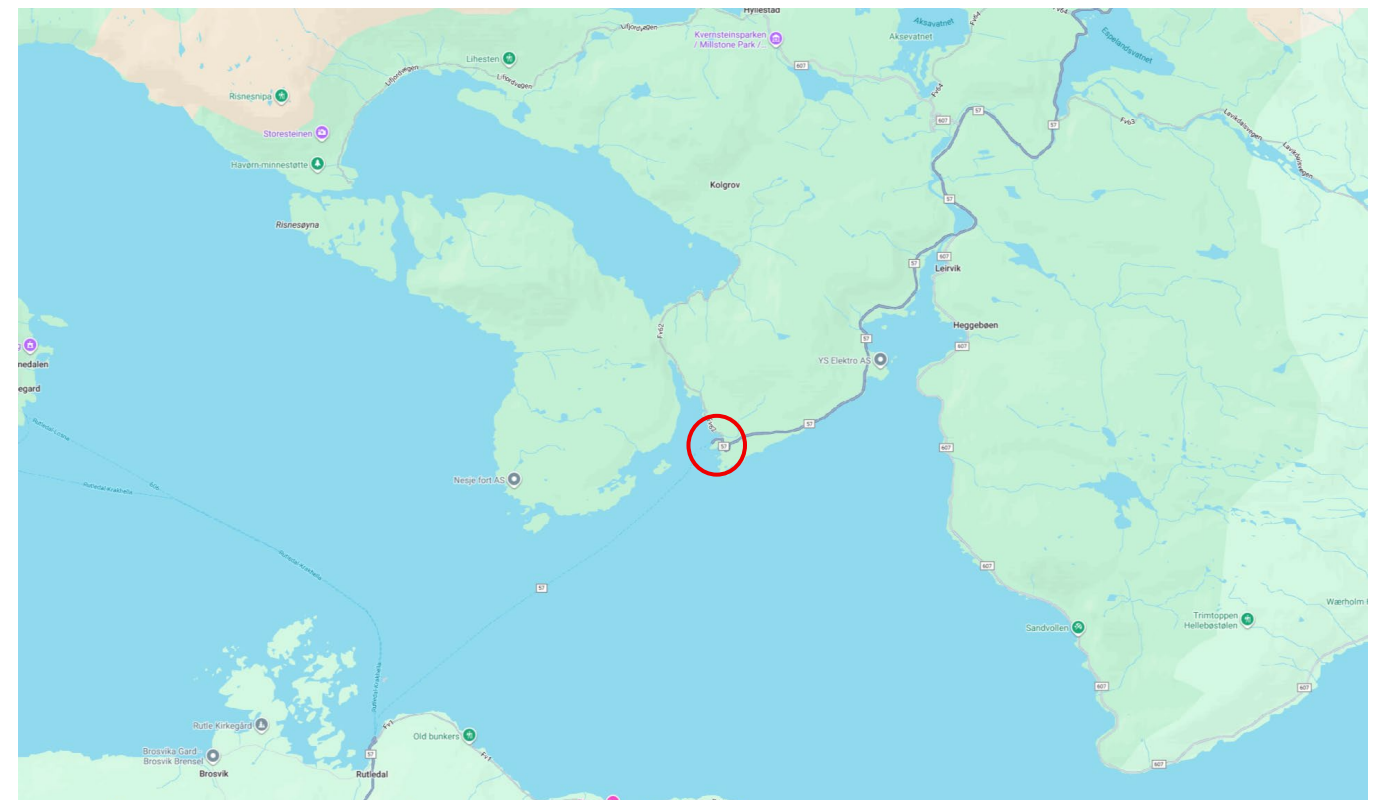
Føremålet med planarbeidet er å legge til rette for ei ny ferjekai, samt infrastruktur på land knytt til ferjekai. Den nye kaia skal erstatte dagens kai, som har behov for oppgradering og ikkje er tilrettelagd for elektrifisering. Ny ferjekai vil etablerast som eit mellomstort samband, til forskjell frå dagens småsamband. Planen legg opp til ei meir berekraftig løysing, der ny kaiutforming med ladeinfrastruktur vil gje ein grønare drift.

På land skal dagens infrastruktur opprustast og betre ta omsyn til mjuke trafikantar. Dette vil gjere seg gjeldande for mobilitet både opp mot ferje og hurtigbåt. Å styrke tryggleiken for mjuke trafikantar på og rundt ferjekaia har vore ein sentral prioritet i planarbeidet.

3. Bakgrunn og føringar

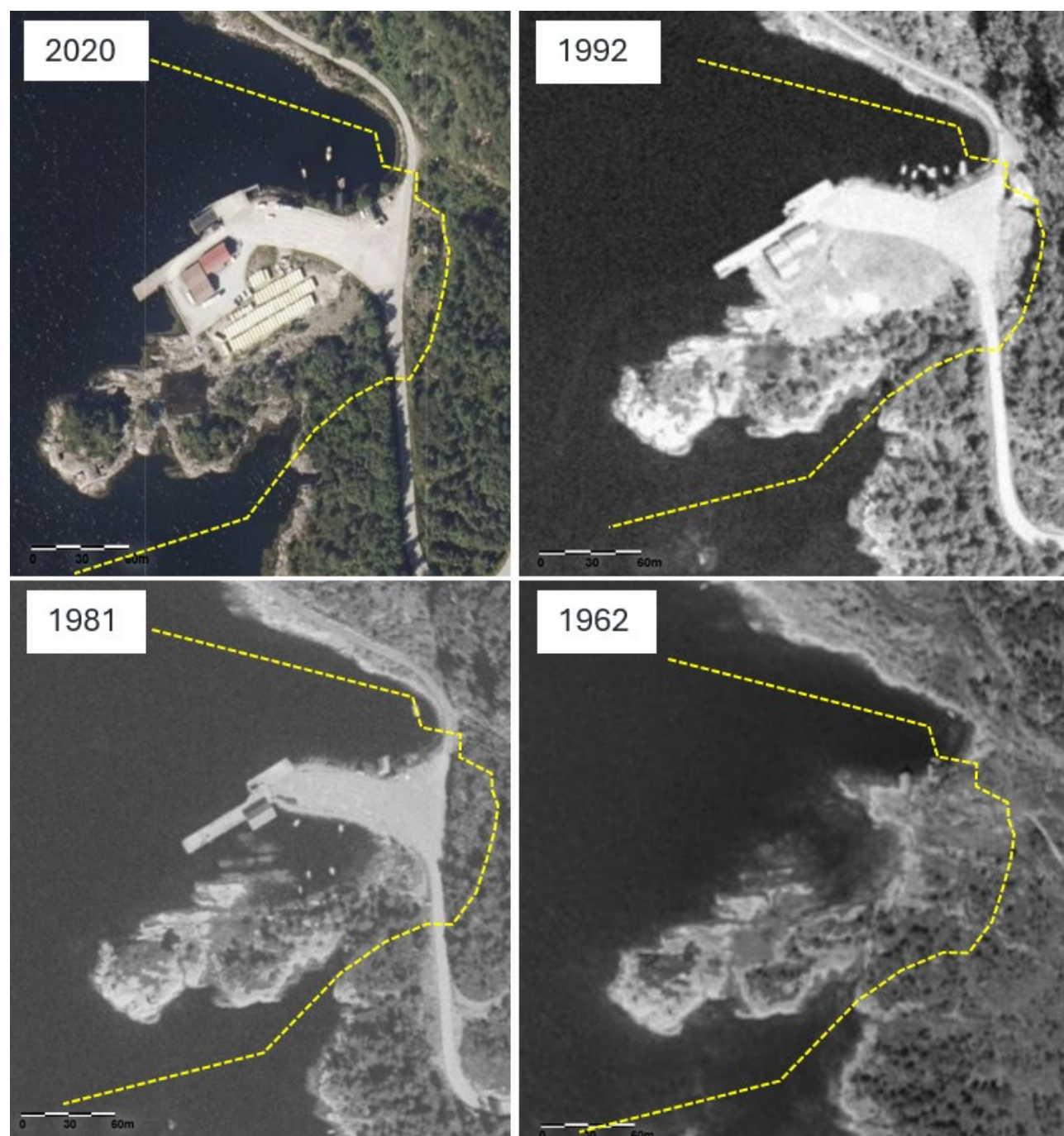
3.1 Lokalisering av planområde

Planområdet er lokalisert ytst i Sognefjorden og grensar til Sognesjøen. Planområdet omfattar i hovudsak Rysjedalsvika ferjekai med fylkesveg 57, som ligg inne i Rysjedalsvågen i Hyllestad kommune.



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

Rysjedalsvika ferjekai vart etablert tidleg på 70-talet ved oppretting av sambandet. Som Figur 3-2 syner er ferjekaiområdet etablert i periodar. Først med mindre utfylling og bygging av tilleggingskai og brubås, før seinare utvida fylling har gitt grunnlag for dagens parkering og næringsområde. Trafikkgrunnlaget på sambandet har gradvis auka over åra – og fekk ein større oppsving etter sambandet vart gratis for nokre år sidan.



Figur 3-2 Historiske flyfoto over Rysjedalsvika syner utviklinga frå 1962 til 2020, som er dagens situasjon. Plangrensa omtrentleg innteikna med gult. Kjelde: Norge i Bilder.

3.2 Bakgrunn for regulering

Eksisterande ferjekai er ikkje tilpassa dagens moderne ferjer. I høve til ferja som opererer sambandet i dag, og truleg også framtidige ferjer, tilfredsstillar ikkje kaien krava i Statens vegvesen si handbok N400 når det gjeld effektiv kailengd for mellomstort samband. Tilleggskai og fending er dessutan dimensjonert og etablert for lågt i høve til ferja som går der i dag, noko som kan vera problematisk med tanke på potensiell havnivåstiging og ekstremvêr i framtida. Køyrebrua til ferjekaia er for smal, noko som kan føre til utfordringar når breie fartøy skal legge til kai. Dette fører også til utfordringar med tanke på trafikkavvikling og trafiksikkerheit.

Føremålet med planarbeidet

Gjennom Parisavtalen har Norge forplikta seg til å kutte klimagassutslepp med minst 55 % innan 2030. Regjeringa har difor sett som mål å elektrifisere alle ferje- og hurtigbåtsamband. Ferjer og hurtigbåtar gir betydelege klimagassutslepp, og utsleppa frå desse fartøya utgjør omtrent 1/5 av utsleppa frå innanriks sjøfart.

Elektrifiseringa av ferjesambandet vil ha fleire positive effektar for samfunn og klima. Dei elektriske ferjene vil mellom anna gi mindre støy en dagens ferje, både i drift og når ho ligg til kai.

3.3 Silingsrapport

I samband med oppstart av arbeidet med ny ferjekai til Rysjedalsvika, vart det i innleiande fase gjennomført overordna alternativsvurderingar. Silingsrapporten danna grunnlag for val av eit konsept som vert vurdert gjennomførbart og realistisk. Val av kaiplassering vart gjort med utgangspunkt i ein gitt metode med eit gitt sett kriteria.

Rapporten har fungert som eit arbeidsverktøy for å redusere kompleksitet og omfang i den vidare planlegginga. Hovudføremålet har vore å redusere tal vurderingar og arbeid inn i dei kommande fasane med regulering, prosjektering og vidare detaljering. Gjennom arbeidet med silingsrapporten er det identifisert sentrale utfordringar og problemstillingar, som må adresserast i den vidare planlegginga for å kunne gi ei heilskapleg løysing for ny ferjekai og tilhøyrande landareal.

Silingsrapporten representerer eit augeblikksbilete basert på tilgjengeleg kunnskapsgrunnlag og overordna vurderingar på tidspunktet for utarbeidinga. Det valde konseptet skal vidare detaljregulerast og prosjekterast for å synleggjere alle relevante forhold ved etablering.

I etterkant av silingsrapporten er det gjennomført ytterlegare kunnskapsinnhenting og planlegging, noko som gir eit utvida bilete og oppdatert grunnlag samanlikna med det som låg til grunn for rapporten.

Metode

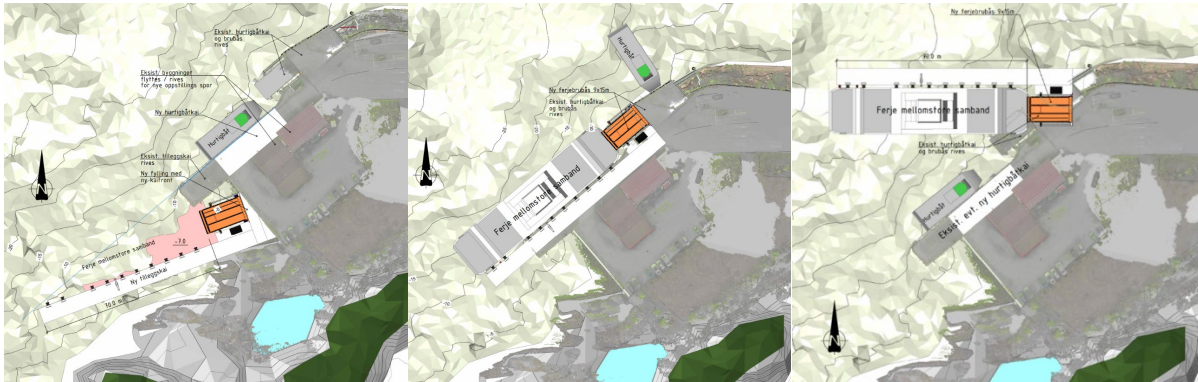
Vurderingane er gjennomført etter oppsette kriterium frå tiltakshavar, faglege vurderingar og innspel frå brukarar. Det er gjort ei overordna vurdering etter følgjande tema:

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

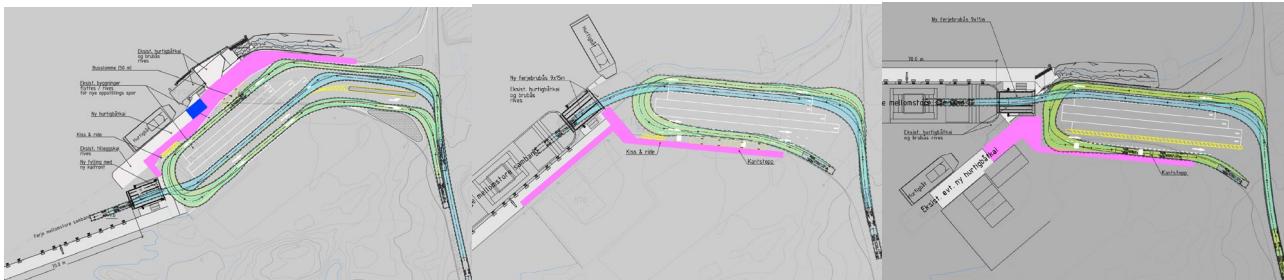
Alternativsvurderinga er på eit overordna nivå og dei ulike tema vart ikkje vekt i høve kvarandre. Vurdering av kostnader og anleggsfase vert i stor grad vurdert ut frå fagleg skjønn og erfaring, men med like kriteria i botn.

Det er vurdert tre hovudalternativ:

- Alternativ 1: Ny kai ved Fureholmen
- Alternativ 2: Utviding ved dagens kai
- Alternativ 3: Ny kai nord for dagens plassering



Figur 3-3: Alternativ 1, 2 og 3. Multiconsult.



Figur 3-4: Alternativ 1, 2 og 3 for landareal. Multiconsult.

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

Tema	Alternativ 1	Alternativ 2	Alternativ 3
Plassering og orientering	Nytt anlegg ved Fureholmen, tilpassa inn- og utsegling	Utviding av eksisterande kai	Ny lokalisering nord for dagens kai
Vind- og bølgetilhøve	Generelt gode forhold, moderat eksponering lenger ut ved holmen	Tilsvarande som dagens situasjon	Meir eksponert og mindre gunstig kurs
Vassdjupne og fundamentering	Grunnare forhold → kortare pelar og lågare kostnad	Noko større djupner enn alt. 1	Store djupner → lange pelar og høgare kostnad
Anleggsfase / drift	Kan byggjast med kontinuerleg drift av dagens kai	Krev riving og fasevis bygging → risiko for driftsavbrot	Mindre konflikt enn alt. 2, men meir krevjande enn alt. 1
Miljø- og landskapsinngrep	Inngrep knytt til arbeid i sjø, men avgrensa samla påverknad	Inngrep i eksisterande område, mindre ny nedbygging	Auka inngrep i sjø og større tekniske konstruksjonar
Geotekniske forhold	Best eigna – stabil fundamentering og lågast risiko	Meir komplekst pga. eksisterande konstruksjonar og fyllingar	Utfordrande med botnsediment og store djupner
Driftsmessige eigenskapar	God logistikk og effektiv trafikkavvikling	Mindre optimal trafikkflyt og siktforhold	Betydelig kursendring → energikrevjande drift
Brukarinnspel (operasjon)	Noko kursendring (~20°), men elles gode driftsforhold	God retning på kai, men dårleg landlogistikk	Svært stor kursendring (~40°) → ikkje ønskjeleg

Styrkar	Låg kostnad, god gjennomførbarheit, kan oppretthalde drift	Utnyttar eksisterande areal og retning	Mindre konflikt med eksisterande kai
Svakheiter	Noko meir vêrutsett	Høg anleggsrisiko og driftsavbrot	Høg kostnad og dårlege driftsforhold
Overordna vurdering	Best samla alternativ	Mogeleg alternativ med risiko	Mindre eigna

Alle alternativa er vurdert som teknisk gjennomførbare med pelebåren kai, men dei skil seg i stor grad med omsyn til kostnad, anleggsrisiko, og driftsforhold.

Alternativ 1 peikar seg ut som det mest fordelaktige alternativet samla sett. Løysinga har ein gunstig profil med omsyn til investeringskostnad, fundamentering og gjennomførbarheit i anleggsfasen, samstundes som det gir gode rammer for logistikk og drift. Alternativ 2 kan vere aktuelt dersom det i vidare planarbeid vert dokumentert at anleggsfase og drift kan gjennomførast på ein forsvarleg måte utan vesentlege avbrot. Alternativ 3 framstår som mindre eigna grunna store djupner, høge kostnader og dårlegare driftsmessige eigenskapar, særleg knytt til kursendring ved tillegging.

På bakgrunn av ei samla fagleg vurdering er alternativ 1 valt som grunnlag for vidare planlegging og regulering av ny ferjekai i Rysjedalsvika. Dette alternativet gir den beste balansen mellom kostnad, gjennomførbarheit, driftsforhold og miljøomsyn.

3.4 Vurdering av krav om konsekvensutgreiing

Det er ikkje gjennomført konsekvensutgreiing av ferjekaia tidlegare, heller ikkje ved rullering av kommuneplan. Tiltaket med kai og liggekai vert omfatta av vedlegg II, pkt. 10 e) ii, hamner og hamneanlegg.

Etter utgreiingsplikta vert det vurdert at tiltaket skal utgreiast med heimel i forskrifta § 10, tredje ledd bokstav a og b: I planområdet er det registrert truga artar, og tiltaket omfattar ein vassførekomst. Heile vurderinga er gjengjeve i kapittel 12.

Det er gjennomført konsekvensutgreiing av tema naturmangfald og vassmiljø etter Miljødirektoratet sin rettleiar M-1941, Konsekvensutredninger for klima og miljø.

Det er etter forskrifta ikkje krav om planprogram i samband med oppstart av denne saka.

4. Planstatus og nasjonale føringar

4.1 Overordna planar

Regionale planar, strategiar og temaplanar som er sær s aktuell for dette planarbeidet er:

Utviklingsplan for Vestland 2024-2028

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

Regional plan for klima 2022-2035

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

Regional transportplan for Vestland 2022-2023

Tema: Bru, ferjekai og hurtigbåtkai – kunnskapsgrunnlag for RTP 2022–2033. RTP bygger på denne rapporten som er særskilt relevant for denne planen. Kunnskapsgrunnlaget syner særskilt behov for å sjå på organisering av landarealet og oppstillingsplass for rutebuss i Rysjedalsvika.

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

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

I RTP vert det satt fokus på å tilrettelegge for den nye ferjeflåta som vert elektrisk. Samstundes som ferjekaiane skal oppgraderast og vedlikehaldast, skal landareala også få eit løft for å styrke trafikktryggleik og betre tilhøva for mjuke trafikantar.

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

Regional vassforvaltningsplan 2022-2027

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

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

I ny NTP for perioden 2025-2036, er det overordna målet «et effektivt, miljøvennleg og trygt transportsystem i hele landet i 2050». Hovudmålsetjinga er i stor grad vidareført frå NTP 2022-2033, med den presiseringa at perspektivet «i heile landet» er lagt til i den nye planen. Dei fem hovudmåla som bygger oppunder dette overordna målet er også dei same som i førre planperiode. Mellom desse finn ein mål om ein enklare reisekvardag og auka konkurranseevne for næringslivet. Som tiltak for å nå målsetjinga, nemnast mellom anna transportinfrastrukturen og tenestene i transportnettet skal være i stand til å ivareta transportfunksjonar under vanskelege vêrtilhøve, og stå i mot påkjenningar frå klimaendringar.

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

4.2 Gjeldande planar

Kommuneplanens samfunnsdel for Hyllestad 2018 – 2030

Kommuneplanens samfunnsdel vart vedteke i kommunestyret 14.06.2018.

Kommuneplanen er kommunen sitt overordna styringsdokument og inneheld mål og retningsval for kommunen sin utvikling.

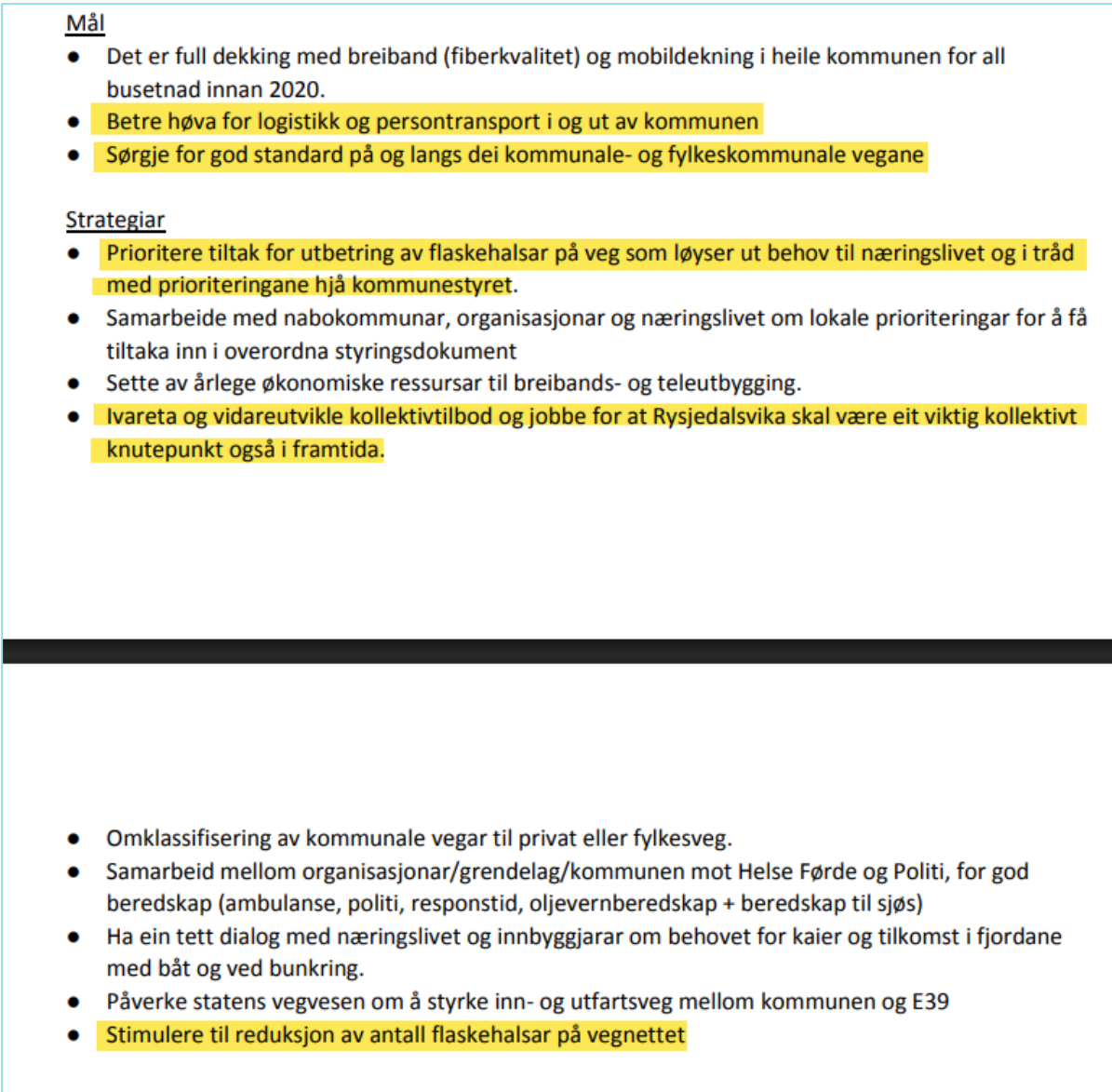
Sentrale mål i samfunnsdelen i samband med denne reguleringsplanen er at:

- Hyllestad kommune skal medverke til reduserte klimagassutslepp innan arealbruk og transport, bustader og avfall
- Sørgje for god standard på og langs dei kommunale- og fylkeskommunale vegane

Strategiane for å oppnå det er følgjande:

- Ivareta og vidareutvikle kollektivtilbod og jobbe for at Rysjedalsvika skal være eit viktig kollektivt knutepunkt også i framtida.

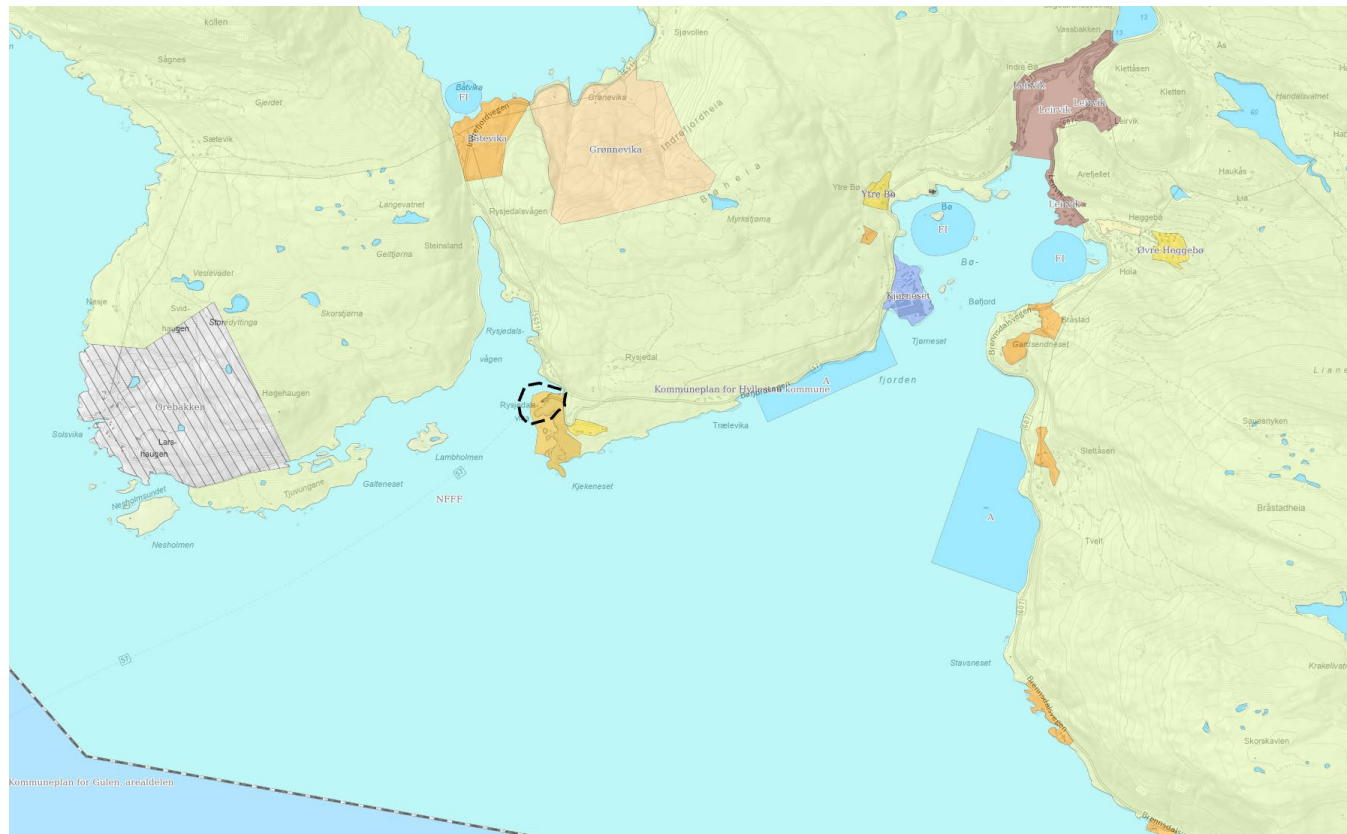
Kommunal planstrategi synar dei same grunnleggande utfordringane knytt til folketalsutvikling og infrastruktur.



Figur 4-1 Viktige og relevante målsettingar frå kommuneplanen sin samfunnsdel for Hyllestad kommune. Kjelde: Hyllestad kommune.

Kommuneplanens arealdel, 2009 – 2020

I kommuneplanens arealdel (KPA) er planområdet avsett til byggeområde og område unntatt for rettsverknad, sjå utsnitt av KPA i kartet under.



Figur 4-2 Utsnitt av gjeldende KPA i Hyllestad kommune. Planområdet er markert med svart avgrænsing. Kjelde: Multiconsult.no

Rullering av kommuneplanens arealdel, 2022 – 2034

Hyllestad kommune er i gang med rullering av kommuneplanens arealdel for perioden 2022-2034. Framlegg til ny KPA vart lagt ut til høyring og offentlig ettersyn i 2021.

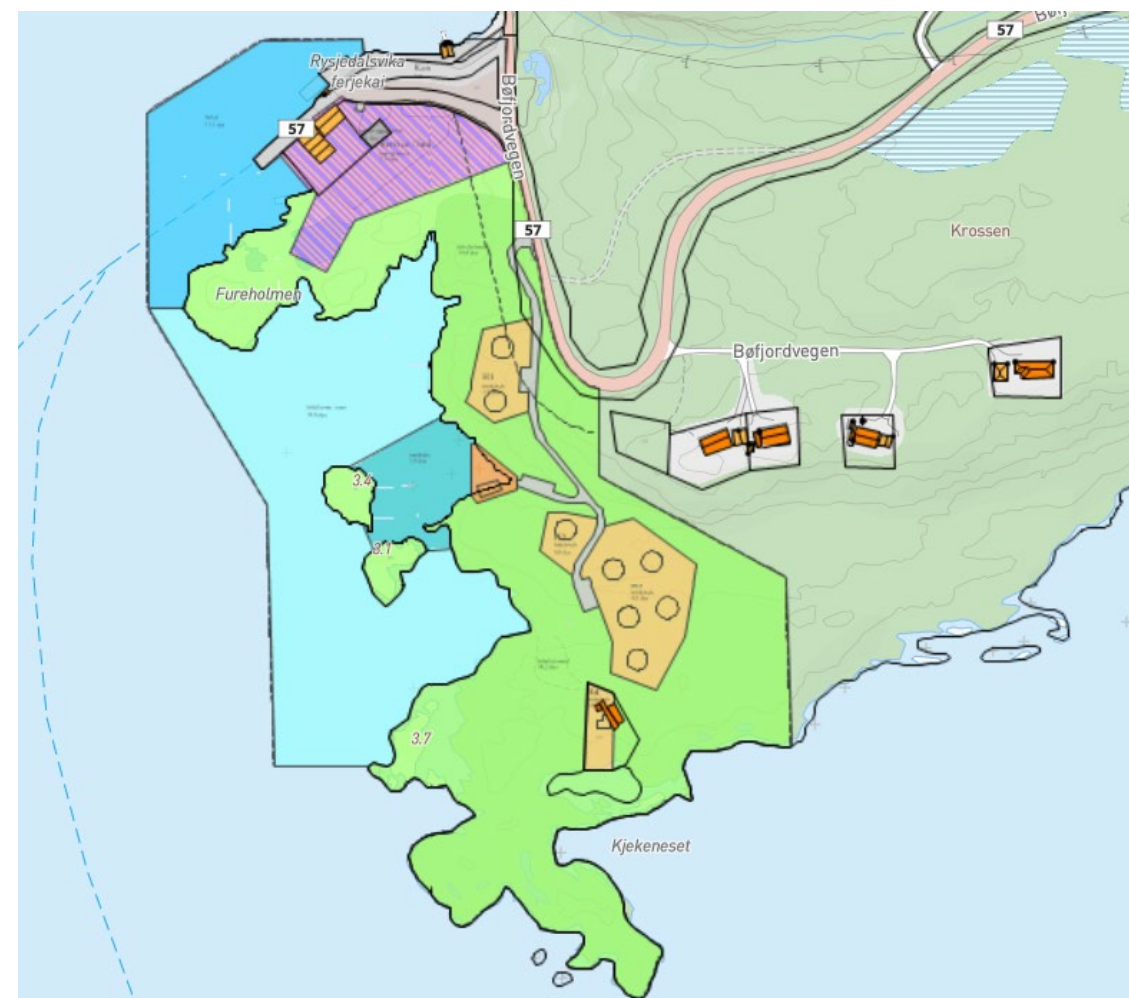
I høyringsprosessen kom Statsforvaltaren i Vestland med merknadar, der det mellom anna vart stilt krav om utvida konsekvensutgreiing og vurdering av eldre reguleringsplanar. Kommunen arbeider med å følgje opp desse merknadene som del av det vidare planarbeidet.



Figur 4-3 Utklipp av planområdet frå forslag til ny KPA. Kjelde: Kommunekart.no

Omkringliggjande reguleringsplanar

Planområdet er ein del av reguleringsplanen Rysjedalsvika frå 2006 (revidert i 2025), planID 2006002. Reguleringsplanen har regulert delar av planområdet til kai, næring/tenesteyting, farlei og friluftsføremål.



Figur 4-4 Gjeldande reguleringsplan for området. Kjelde: Kommunekart.no

4.3 Statlege planretningslinjer

Statlege planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsona langs sjøen.

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

Statlege planretningslinjer for klima og energi

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

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

Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036 (vedtatt 2024)

Nasjonal transportplan (NTP) presenterer regjeringa sin transportpolitikk og skildrar kva mål og prinsipp regjeringa legg til grunn for den. Det overordna målet for transportpolitikken er eit effektivt, miljøvennleg og trygt transportsystem i heile landet i 2050.

Regjeringa sin strategi tar utgangspunkt i at vi står i ei klima- og naturkrise, samstundes som samfunnet sine behov for mobilitet blir ivaretatt. Transportpolitikken spelar ei viktig rolle i å understøtte andre politikkområde og ønskt samfunnsutvikling. Redusert utslepp frå sjøtransporten vart nemnd i planen i samband med etablering av infrastruktur i hamner.

Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging

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

Marint vern av Sognefjorden

Sognefjorden er peika ut som kandidat område for marint vern i Noreg, som del av det nasjonale arbeidet med ein marin verneplan. Arbeidet med vern vart sett i gang i 2022 etter oppdrag frå Miljødirektoratet, og omfattar ei utgreiing av verngrunnlag, avgrensing og konsekvensar.

Føremålet med vernet er å sikre eit representativt og særprega fjordsystem med høg geologisk og biologisk verdi. Sognefjorden er verdas djupaste fjord og har store naturgradientar frå djupbotn til overflate, noko som gir grunnlag for eit rikt og variert økosystem. Av særlege verdiar er førekomst av djupvassartar på grunt vatn og komplekse marine habitat.

Kandidatområdet omfattar hovudfjorden og fleire sidefjorar, inkludert område i Hyllestad kommune. Det er per i dag ikkje fatta vedtak om marint vern, og prosessen er under behandling, med konsekvensutgreiing og høyring.

Planforslaget må derfor vurderast opp mot omsynet til den pågåande verneprosessen, og skal ikkje bidra til å forringe naturverdiar som kan vere aktuelle for framtidig vern.

4.4 Samla vurdering i høve overordna planar

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

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

5. Dagens situasjon

Området omfattar Rysjedalsvika ferje- og hurtigbåtkai, oppstillingsplass, parkering og fylkesveg 57, naboeigedommar, skog, kystlinje, Fureholmen og delar av Rysjedalsvågen. Bakgrunnen for eit så stort varslingsområde var å sikre nok areal til å vurdere ulike alternative plasseringar av ny ferjekai, samt areal til rigg- og anleggsområde.



Figur 5-1 Oversiktskart syner ferjesambandet Rutledal-Rysjedalsvika-Krakhella med raud linje. Kjelde: Multiconsult.

5.1 Dagens arealbruk

Dagens ferjekai er bygd opp av to separate konstruksjonar – ei kai i bakkant av ferjekaibrua der bilar køyrer av, og tilleggskaien som går ut i sjøen. Kaia i bakkant av køyrebrua vert også nytta som hurtigbåtkai. Det står to bygg på tilleggskaien som vert nytta som venterom og lager for kommunen. Det går eit kommunalt VA-nett inne på planområdet som forsyner bygga på kaia.



Figur 5-2 Oversiktskart synar funksjonar i dagens situasjon. Kjelde: Multiconsult.



Figur 5-4 Parkering og næringstomta aust for venterommet. Kjelde: VLFK.



Figur 5-5 Del av eigedom gnr.84 bnr.1 nytta som lagringsplass. Kjelde: VLFK.



Figur 5-3 Oppstillingfelt til ferjekaia og servicebygga sett frå parkeringsareal i nord. Kjelde: VLFK.

Delar av kaien i bakkant av køyrebrua er i svært dårleg stand, og er i dag stengt for trafikk. Dette skuldast skadar i kaipata og beredragarar, samt utvasking i fundamenta. Tilleggskai er i noko betre stand, men har ein del synleg armering og bomskadar spreidd sporadisk ut over konstruksjonen. Kaiskjørt har sprekkar og riss fleire stader, og enkelte av søylene synleg armering og/eller rustutslag. Dette er meir omtalt i 5.10.1.



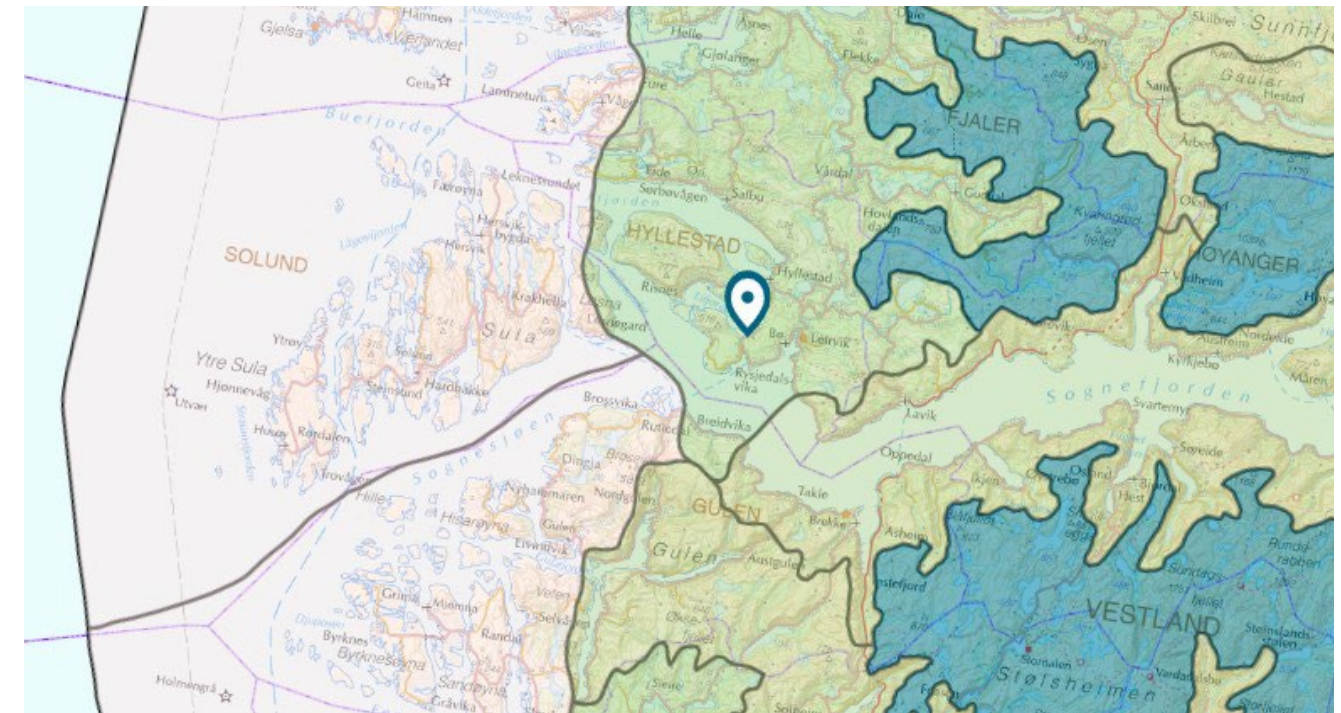
Figur 5-6 Dagens hurtigbåtkai nord for ferjebrubåsen. Kjelde: VLFK.



Figur 5-7 Dagens tilleggskai og brubås. Kjelde: VLFK.

5.2 Landskapsbilete

Hyllestad kommune ligg sør i gamle Sogn og Fjordane fylke, og inngår i landskapsregion 21 – Ytre Fjordbygder på Vestlandet (NIJOS-rapport 10/2005). Regionen følger kystregionen som strekk seg frå Ryfylke nordover til Romsdalsfjorden i nord. Hovudtrekket for regionen er eit småknudra landskapsrelieff prega av øyer, halvøyer og skjergard. Landskapsregionen er delt inn i meir avgrensa og nyanserte underregionar. Hyllestad er del av underregionen; 21.6 Fjaler.



Figur 5-8 Oversikt landskapsregion 21 Ytre Fjordbygder på Vestlandet. Kjelde Kjelde: nibio.no



Figur 5-9 Eksisterande ferjekai sett frå Fureholmen. Kjelde: VLFK.

Planområdet ligg i landskapstype *Nedskåret fjordlandskap med bebygde områder*. Landskapet er prega av menneskeleg påverknad der meir enn 2 km² eller meir enn ein fjerdedel av området har spreidd busetnad, gardsbruk eller anna utbygging (Artsdatabanken, 2026).

5.3 Friluftsliv

Kommunen har ikkje kartlagt friluftstypar og verdiar i nærleiken til planområdet og ferjekaia. I gjeldande reguleringsplan (Figur 4-4) er landområda sør for kaia regulert til friluftsføremål, medan sjøarealet er sett av til friluftsområde i sjø og farlei.

Gjennom området går sykkelruta Atlantic Coast Route (EuroVelo 1), og går frå Bergen til Trondheim, og inngår i eit europeisk sykkelnettverk. Heile ruta går frå Nordkapp til Valencia i Portugal og er 10 650 km lang. Strekninga Rysjedalsvika-Rutledal er del av ruta.

Brukarfrekvensen for friluftsliv i området er noko kjent. Hamneområdet inne på hamna er ikkje tilrettelagt for mjuke trafikantar eller sykling vidare på fylkesvegen mot Leirvik. I det regulerte friluftsområdet er det delvis tilrettelagt for rekreasjonsfiske, fritidsbåtatar, kajakk og bading.

Fureholmen har tydeleg sti og dokumentert bruk til rekreasjon. Holmen har opne svaberg med stadvis tilgang ned til sjø og tilhøve for fiske.

Nord i planområdet ligg eit naust og ei vik med båtar.



Figur 5-10 Kart som viser the Atlantic Coast Route med gul linje. Miniaturkart viser Rysjedalsvika. Kjelde: en.eurovelo.com/ev1



Figur 5-11 Naust nord i planområdet. Kjelde: Google Street View.

5.4 Naturmangfold

Planområdet ligg ytst i Sognefjorden, i overgangen mot Bøfjorden, og inngår i eit kyst- og fjordområde med store naturverdiar. Sjøområda rundt Rysjedalsvika omfattar vassførekomstane Sognefjorden (0280020100-1-C) og Bøfjorden ytre (0280022102-C). Sognefjorden er klassifisert med moderat økologisk tilstand og dårleg kjemisk tilstand, medan Bøfjorden ytre har svært god økologisk tilstand. Begge vassførekomstane er vurderte å ha svært stor verdi.

Rysjedalsvika og nærområda er registrerte som gyte- og leveområde for fleire fiskeslag, mellom anna hyse og kysttorsk. Marin kartlegging (ROV) har påvist førekomst av sukkertareskog i utgreiingsområdet. Sukkertare er ein livskraftig naturtype, men har stor økologisk betydning som leveområde for ei rekke marine artar og er ein naturtype som leverer mange økosystemtenester. Sukkertare er mellom anna ei av jordas største karbonlager. Framlegg til kommuneplanen sin arealdel for Hyllestad kommune har sett av Rysjedalsvågen til omsynssone H560 for bevaring av naturmiljø, i dette tilfellet eit gyteområde

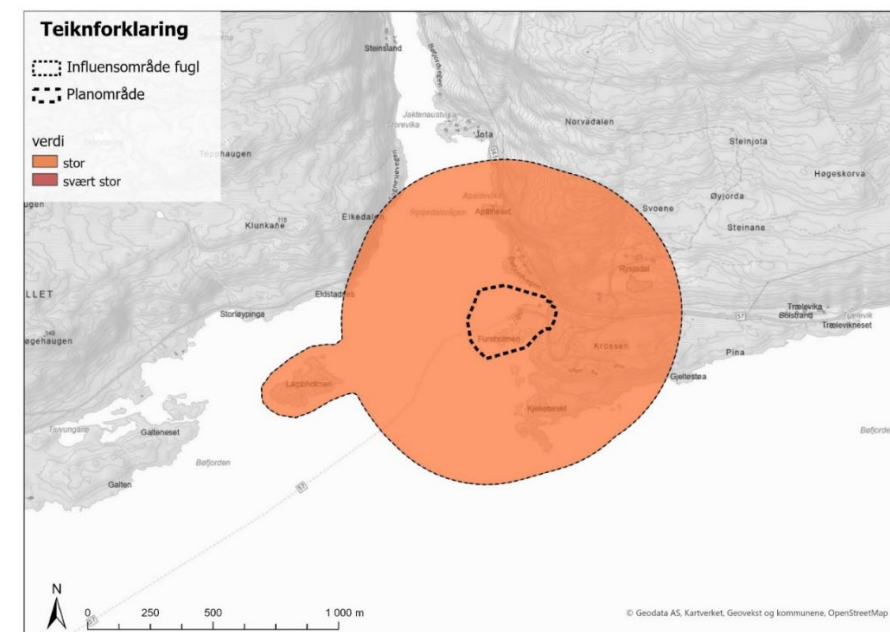
Planområdet ligg i Sognefjorden, som er under utgreiing for marint vern. Dette inneber at sjøområda inngår i eit nasjonalt viktig naturfagleg område med potensielle verneverdiar. Omsyn til marine naturverdiar må difor vektleggast særleg i planlegging og gjennomføring.

På land er sjølve planområdet i hovudsak sterkt endra og prega av tekniske inngrep knytt til eksisterande ferjekai og tilhøyrande anlegg. Det er ikkje registrert verdifulle terrestriske naturtypar innanfor planområdet. I nærområda finst likevel naturareal og strandsone som inngår i samanhengande naturmiljø og økologiske funksjonar.

Framandarten rynkerose (svært høg økologisk risiko) er registrert i planområdet. Førekomsten er registrert sør for dagens service og industriareal, og vert omfatta av planlagde tiltak.

Raudlista artar

Utgreiingsområdet er òg økologisk funksjonsområde for fleire raudlista fugleartar. Registreringar og observasjonar viser at området vert nytta til hekking og næringssøk for mellom anna fiskemåse, ærfugl og gråmåse (sårbare artar), samt storskarv og tjeld (nær truga). Andre fuglearter som er observert er linerle, gjerdesmett, måltrost, svarttrost, raudstrupe, gransangar, lausangar, gråhegre, svartkvit flugesnappar, grågås, svartbak, munk, kjøttmeis, gråsisik, bjørkefink, låvesvale, strandsnipe, bokfink og bydue. Funksjonsområdet for fugl omfattar heile planområdet og er vurdert å ha stor verdi.



Figur 5-12 Verdikart for fugl. Kjelde: Multiconsult.

5.5 Kulturverdiar

Det er ikkje registrert automatisk freda kulturminne eller anna kulturmiljø av nasjonal eller regional verdi innanfor sjølve planområdet. Området rundt Rysjedalsvika har likevel ein historisk lang bruk knytt til gardshistorie, sjøfart og kommunikasjon i ytre delar av Sognefjorden. Nord og aust for ferjekaia er det registrert fleire SEFRAK-objekt, hovudsakleg ruinar etter gardsbygningar frå 1800-talet. Desse ligg utanfor planområdet, men innanfor varslingsområdet for planarbeidet. Eventuelle hittil ukjende kulturminne vil handterast i samsvar med kulturminnelova § 8 og § 9 dersom dei vert avdekte under anleggsarbeid.



Figur 5-13 Oversiktskart over registrerte kulturminne i området. Planområdet er markert med raud sirkel. Minikartet viser SEFRAK ruiner i lilla sirkel. Kjelde: fylkesatlas.no

5.6 Naturressursar

Planområdet omfattar i hovudsak eksisterande kaiområde og tilhøyrande areal som i stor grad er prega av tekniske inngrep og utfyllingar i sjø.

På land er det ikkje registrert viktige naturressursar innanfor planområdet. Areal består hovudsakleg av opparbeidde flater, utfylte massar og teknisk infrastruktur knytt til ferjedrift. Fureholmen er registrert som open, skrin fastmark.

I sjø inngår området i ein fjord med naturlege marine ressursar, men sjøbotnen i og rundt kaiområdet er delvis påverka av tidlegare utfyllingar og eksisterande kaikonstruksjonar.

Området utover sjølve ferjekaia er dominert av barskog med varierende bonitet. Skogareala aust for ferjekaia har høg bonitet, medan dei øvrige skogområda hovudsakeleg består av uproduktiv skog.

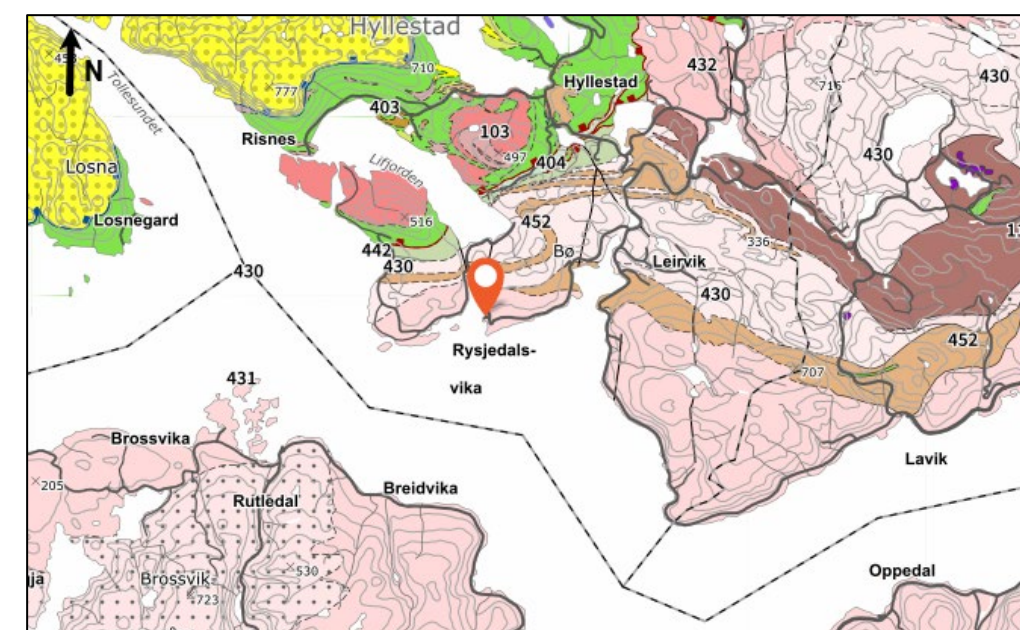


Figur 5-14 Oversiktskart av arealtypar og bonitet i AR5. Kjelde: Kilden.nibio.no

5.7 Topografi og grunntilhøve

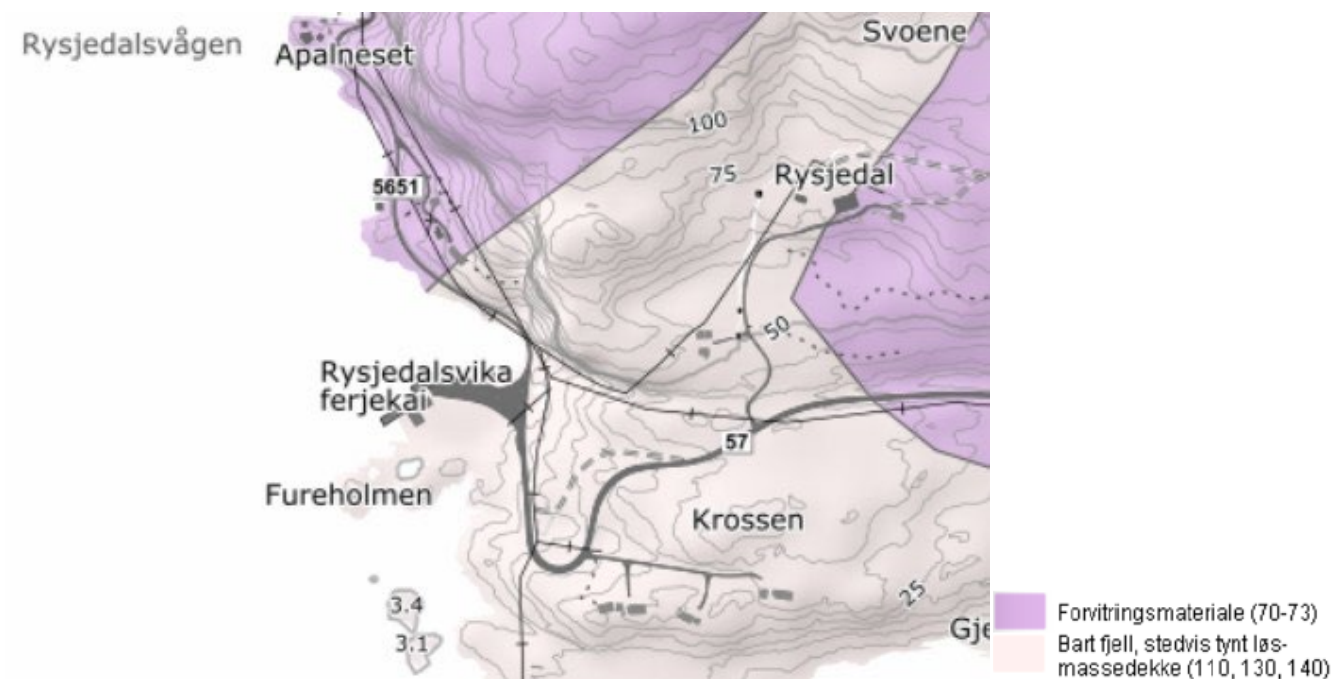
Planområdet ligg i strandsona i eit kyst- og fjordlandskap med bratte dalsider og kupert terreng. Området kring Rysjedalsvika er prega av berg i dagen, med avgrensa lausmassedekke og eit terreng som skrår ned mot sjøen. Langs sjøfronten er terrenget endra gjennom tidlegare utbygging av ferjekai og tilhøyrande landareal. Dagens kaiområde og delar av oppstillingsarealet er etablert på utfylte massar i strandsona.

Berggrunnen i området består hovudsakleg av granodiorittisk gneis. Feltobservasjonar viser at bergarten varierer noko lokalt, med overgang mot auge-/bandgneis og amfibolittisk gneis nord i kartleggingsområdet. Det er registrert fleire sprekkesystem i bergmassen, og berggrunnen framstår som generelt oppsprukken.



Figur 5-15 Berggrunnskart frå NGU av Rysjedalsvika og omkringliggende område. Rosa farge (431) viser granodiorittisk gneis. Kjelde: NGU.

På land er grunnforholda prega av fast berg med eit tynt dekke av lausmassar. Tidlegare grunnundersøkingar viser generelt liten lausmassetjukn over berg. Lausmassane opptre hovudsakleg som forvittringsmateriale eller mindre avsetningar i terrengfordjupingar, og det er fleire stader registrert berg i dagen både innanfor planområdet og i nærområda.



Figur 5-16 Oversiktskart for lausmassar i Rysjedalsvika. Kjelde: geo.ngu.no/kart

Sjøbotnen i og rundt kaiområdet består i hovudsak av berg, med lokale lommer av lausmassar i forsenkingar og noko meir samanhengande sedimentdekke i dei nordlege delane av planområdet. Under eksisterande kaikonstruksjonar er sjøfronten samansett av tørrmurar, fyllingar og betongkonstruksjonar. Grunntilhøva i planområdet er såleis prega av eit bergdominert landskap, avgrensa lausmassedekke og teknisk opparbeidde areal langs sjøen.

Kaiområdet har varierende kvalitet på grunntilhøva i dag. Ein veit ein del om tilstanden på eksisterande grunntilhøve. Illustrasjonen i Figur 5-17 syner litt av utfordringane på staden. Det er varierende oppbygging og kvalitet på dagens byggverk – noko som gir usikkerheit inn i detaljprosjektering.

Nærare skildringar og vurderingar om grunntilhøva går fram av geoteknisk notat (Multiconsult, 03.06.2026)



Figur 5-17 Utklippet syner estimert grunntilhøve i dagens situasjon. Gul linje: Middels dårlig tørrmur, grønn: Relativt god tørrmur. Oransje: fylling. Blå: Sjøfront under kaikonstruksjonar.

5.8 Marine- og maritime tilhøve

5.8.1 Marine tilhøve

Planområdet ligg skjerma inne i Rysjedalsvågen, men er påverka av samspel mellom vasstand, vind og bølger. Vindforholda er i hovudsak prega av låge til moderate hastigheiter, medan dei sterkaste vindane kjem frå sørlege og sørvestlege retningar. Desse retningane gir også dei mest ugunstige bølgeførholda, då dei har lengst strøklengd inn mot kaiområdet.

Bølgeførholda er dominert av lokale vindbølger, medan havdønning frå ope hav i liten grad når inn til planområdet grunna skjerma fjord- og øytopografi. Modelling syner at bølgeeksponeringa varierer langs kaianlegget, med størst påverknad ytst på tilleggskaien og meir skjerma forhold langs den langsgåande kaifronten.

Vasstandstilhøva i området er styrt av tidevatn og stormflo. Det lagt til grunn at dimensjonerande høg vasstand for tryggleiksklasse F2 etter TEK17 er kote 2,3 m (NN2000), tilsvarande 200-års stormflo med klimapåslag fram mot år 2100. Ved høg vasstand i kombinasjon med bølger kan det oppstå overskylling av kaiområdet, særleg i dei mest eksponerte delane av anlegget. Overskylling har avgrensa kastelengd, men vatn kan likevel nå fleire meter innover land ved kraftige hendingar.

For nærare skildring av bølgetilhøve, vasstand og overskylling vert det vist til fagrapport «Rysjedalsvika – vasstand og bølger» (Multiconsult, 06.05.2026).

5.8.2 Maritime forhold

Ferjetrafikken ved Rysjedalsvika følger etablerte seglingsleier og er i hovudsak knytt til ferjesambandet Rysjedalsvika–Rutledal–Losna–Krakhella, samt trafikk med hurtigbåt. Trafikken i området er oversiktleg, med avgrensa annan aktivitet i sjøområdet nær kaien.

Dagens ferje og planlagt nytt fartøy har tilnærma same dimensjonar og operasjonelle eigenskapar, og trafikkmønsteret er stabilt med jamne anløp gjennom dagen.

Innseglinga til Rysjedalsvika skjer i eit kystnært farvatn med avgrensa rom for manøvrering. Erfaringar frå mannskap viser at særleg vind frå aust, kombinert med tidvis uforutsigbare straumforhold og avgrensa sikt, kan gjere anløp krevjande. Dette kan medføre behov for auka maskinkraft og redusert fart ved tillegging.

Seglingsleiene som vert nytta av ferja kryssar hovudlei i Sognefjorden, men det er ikkje registrert konflikter av vesentleg omfang med annan skipstrafikk. Området har vore nytta til ferjedrift over lang tid, og navigasjonsinstallasjonar legg til rette for trygg ferdsl.

Det er registrert enkelte hendingar i sambandet, i hovudsak grunnstøytingar og mindre ulukker. Desse er i stor grad knytt til menneskeleg svikt og operative forhold ved innsegling og manøvrering.

Samla sett er dei maritime forholda ved Rysjedalsvika prega av eit oversiktleg trafikkbilete, men med operative utfordringar knytt til lokale vind- og straumtilhøve og krav til presis manøvrering i innsegling og ved kai.

For nærare omtale av trafikkforhold, navigasjon og operasjonelle erfaringar vert det vist til *Maritime vurderingar Rysjedalsvika*.

5.9 Veg og trafikk

Trafikk- og mobilitetsanalyse, datert 22.05.2026, skildrar eksisterande veg- og trafikksituasjon ved ferjekaia.

Dagens veg og kaiområde

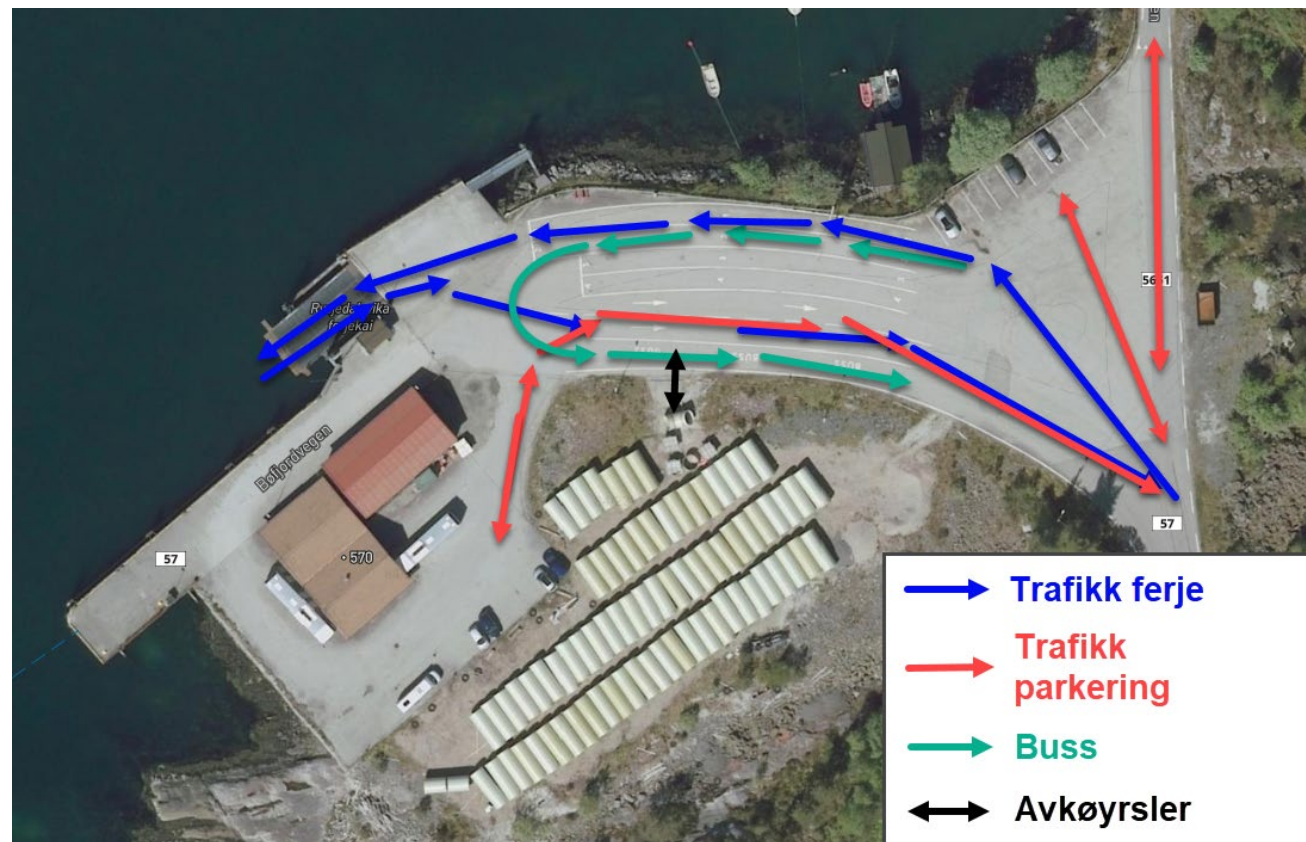
Fylkesveg 57 går mellom Espeland i Sunnfjord og Knarvik i Alver. Vegen si lengd er 151,4 km, der 112,2 km er i Sogn og Fjordane og 39,2 km i Hordaland. Fylkesveg 57 er ein regional hovudveg med ÅDT 150-200 og fartsgrense 80 km/t. Funksjonsklasse er B – Regionale hovudvegar. Utifrå desse forutsetningane definerast vegen som L1 vegklasse i vegnormal N100. Det er registrert fleire ulukker langs Fv. 57 men ingen ulukke er knytt til ferjekaia.



Figur 5-18 Trafikkareal på ferjekaia. Kjelde Multiconsult.

Trafikkareal på kaiområdet består i køyreareal, biloppstillingsplass til ferje, parkeringsareal og kollektivhaldeplass. Det er lite areal sett av til mjuke trafikantar. Mjuke trafikantar må mellom anna krysse køyrebana frå venterom til hurtigbåten eller til kollektivhaldeplassen. Parkeringsplassen i nordaust har heller ikkje fortau ned til ferjekai og hurtigbåtkai.

Dagens køyremønster utan frispør ned til kaia gir ein del villkøyring på området. Når det er belegg på oppstillingsplassane fins det ikkje køyrefelt ned til kaia. Det fører til køyring i motgåande flettefelt og i bussfeltet. Dette skapar potensielt farlege situasjonar både for køyretøy og mjuke trafikantar. Figur 5-19 viser køyremønsteret på kaia.



Figur 5-19 Køyremønster frå kai til fylkesvegen. Kjelde: Multiconsult.

Ferja har kapasitet til 60 personbilar, basert på ei billengde på 4,3 meter. Dette er kortare enn dimensjonerande billengde på 4,8 meter, jf. Statens Vegvesen handbok N100. Reel kapasitet er difor lågare, og svarar til om lag 50 personbilar.

Busshaldeplassen ligg sør for oppstillingsfeltet. Her er det ei strekning på om lag 50 meter med plass til 2-3 bussar etter kvarandre. Det er ikkje tilrettelagt venteareal /plattform ved haldeplassane. Reisande må i dag vente i grøfta eller vegskulderkant langs stoppet.

Ei sentral utfordring ved dagens trafikkområde oppstår når bussar skal hente passasjerar og snu samtidig som oppstillingsfeltet er i bruk. Det finst ikkje eit separat køyrefelt ned mot kaia, noko som fører til at bussane må nytte motgåande flettefelt og delar av bussfeltet for å snu. Dette kan føre til farlege situasjonar, då det kan kome bilar frå ferja eller parkeringsplassen i motsett retning. Situasjonen inneber òg ein auka risiko for mjuke trafikantar.

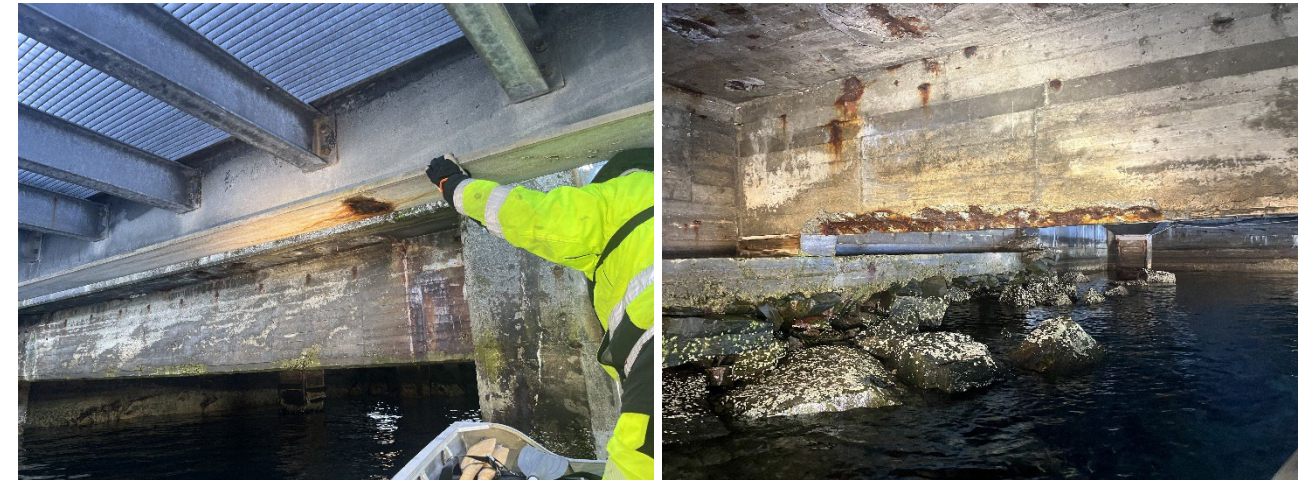
5.10 Teknisk infrastruktur

5.10.1 Kai

Rysjedalsvika ferjekai er eit etablert kaianlegg for ferjesambandet Rysjedalsvika–Rutledal, med tilhøyrande funksjonar for hurtigbåt og servicebygg. Kaianlegget vart etablert på 1980-talet og er i dag prega av alder og behov for oppgradering.

Kaia består av ferjekaibru, brubås og tilleggskai, samt tilhøyrande oppstillingsareal og trafikkareal på land. Kaianlegget er dimensjonert for dagens ferjedrift, men har avgrensingar både når det gjeld kapasitet og tilpassing til moderne krav til ferjedrift og teknisk infrastruktur.

Kaiområdet ligg skjerma inne i fjordsystemet, men er likevel påverka av vind og lokale bølgeførhold, særleg frå sør og sørvest. Delar av dagens kai ligg lågt i terrenget i høve til dimensjonerande vassnivå, noko som gjer anlegget sårbart for stormflo og overskylling.



Figur 5-20 Synfaring under kaidekke. Tydelege skader på bærnde konstruksjonar. Kjelde: Vestland fylkeskommune



Figur 5-21 Venstre: Underside av kaiplate under kommunalt lagerbygg. Høgre: Avsperra kaikonstruksjon foran ferjebås. Kjelde: Vestland fylkeskommune og Multiconsult.

Dagens kaianlegg er delvis avstengt og har betydelege fysiske og tekniske avgrensingar knytt til alder, kapasitet og klimatilpassing. Anlegget er ikkje tilpassa elektrifisering med ladetårn og tekniske løysingar.

5.10.2 Kraftforsyning

Rysjedalsvika ligg innanfor BKK sitt konsesjonsområde og får straum frå Sunnfjord Energi AS. Kraftleidninga går nordaust for planområdet. Det ligg ein nettstasjon utanfor planområdet aust for dagens nedkøyring til ferjekaiområdet.



Figur 5-22 Kraftledning ved planområdet. Kjelde: NVE.

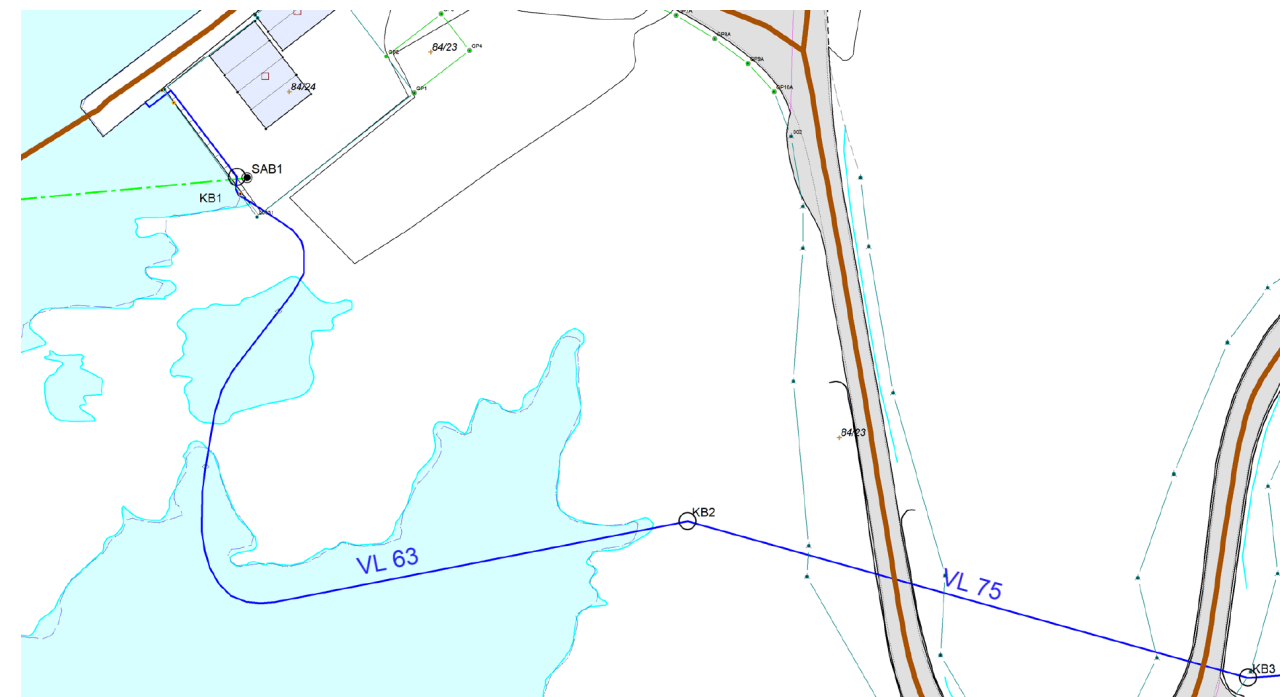
5.10.3 Vatn, avlaup og overvatn.

Planområdet er tilknytt kommunal vassforsyning. Det ligg i dag ei 40 mm vassleidning ved ferjekaia med tappepunkt på rampen for ombordkøring. Leidninga er tilført frå kum KB1, og frå same kum er òg terminalbygget tilkopla. Eksisterande leidning mellom KB1 og KB2 er ikkje bygd etter dagens standard, ligg delvis ope i dagen og er utsett for frost og frysing. Kapasiteten i eksisterande leidningsnett er avgrensa og ikkje eigna for direkte uttak av brannvatn.

Avlaupsvatn vert i dag handtert i kommunal slamavskiljar med volum på 6 m³, med utslepp til sjø via utsleppsleidning

Overvatn i ferjekaioområdet vert i dag i hovudsak handtert gjennom naturleg avrenning til sjø. Det er ikkje registrert synlege sluk, rister eller overvassleidningar i området. For eit nedbørfelt i nord, som kryssar FV5651, er det heller ikkje registrert eksisterande stikkrenner eller tilhøyrande anlegg

For nærare omtale av eksisterande VAO-anlegg og grunnlag for vidare løysingar vert det vist til VA-rammeplan Rysjedalsvika.



Figur 5-23 Eksisterande VA-anlegg. Kjelde: Hyllestad kommune.

5.11 Barn og unge

Planområdet omfattar eit trafikk- og knutepunktområde der barn og unge i hovudsak opptrer som mjuke trafikantar og reisande til og frå ferje, hurtigbåt og kollektivtransport. Området har ikkje funksjon som opphalds- eller leikeområde, men er knytt til ferdsel og kortare opphald i samband med reise.

I dagens situasjon er området prega av eit samansett trafikkbilete med tett samspel mellom køyretøy, buss og mjuke trafikantar. Det er lite eller inga skilje mellom gangareal og køyreareal, og ferdsel skjer fleire stader i same areal. Dette gir uoversiktlege situasjonar, særleg i periodar med høg trafikkbelastning knytt til ferjeanløp.

Tilkomsten mellom dei sentrale målpunkta, som ferje, hurtigbåt, busshaldeplass og parkering, inneber i dag at gåande må krysse eller ferdast i trafikkerte områder. Det er få tydeleg definerte gangliner, noko som gir redusert føreseielegheit for dei som ferdast i området. Dette gjeld særleg for barn og unge, som er avhengige av oversiktlege og trygge ferdselsforhold.

Opphald i området skjer i hovudsak i tilknytning til venting på ferje eller buss. Desse funksjonane er i dag spreidde, og det er avgrensa tilrettelegging for samla og oversiktlege opphaldsareal.

Samla sett er dagens situasjon kjenneteikna av eit transportdominert område med avgrensa tilrettelegging for mjuke trafikantar, der tryggleik og oversikt i stor grad er avhengig av brukarane si åtferd og tilpassing til trafikkbiletet.

6. Omtale av planforslaget

6.1 Planlagt arealbruk

Hovudføremålet innanfor planområdet er samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur. Dette omfattar mellom anna ferjekai (o_KAI), oppstillingsareal og køyreareal (o_ST), veg (V) og kombinert formål for kai og samferdsle (o_SAA). Desse areala er organiserte slik at funksjonane knytte til trafikkavvikling, oppstilling og omstiging får ein samanhengande struktur. Samstundes er det lagt inn annan veggrunn – grøntareal (o_AVG) for å avgrense trafikkareal og tilpasse anlegget til terreng og omgjevnader.

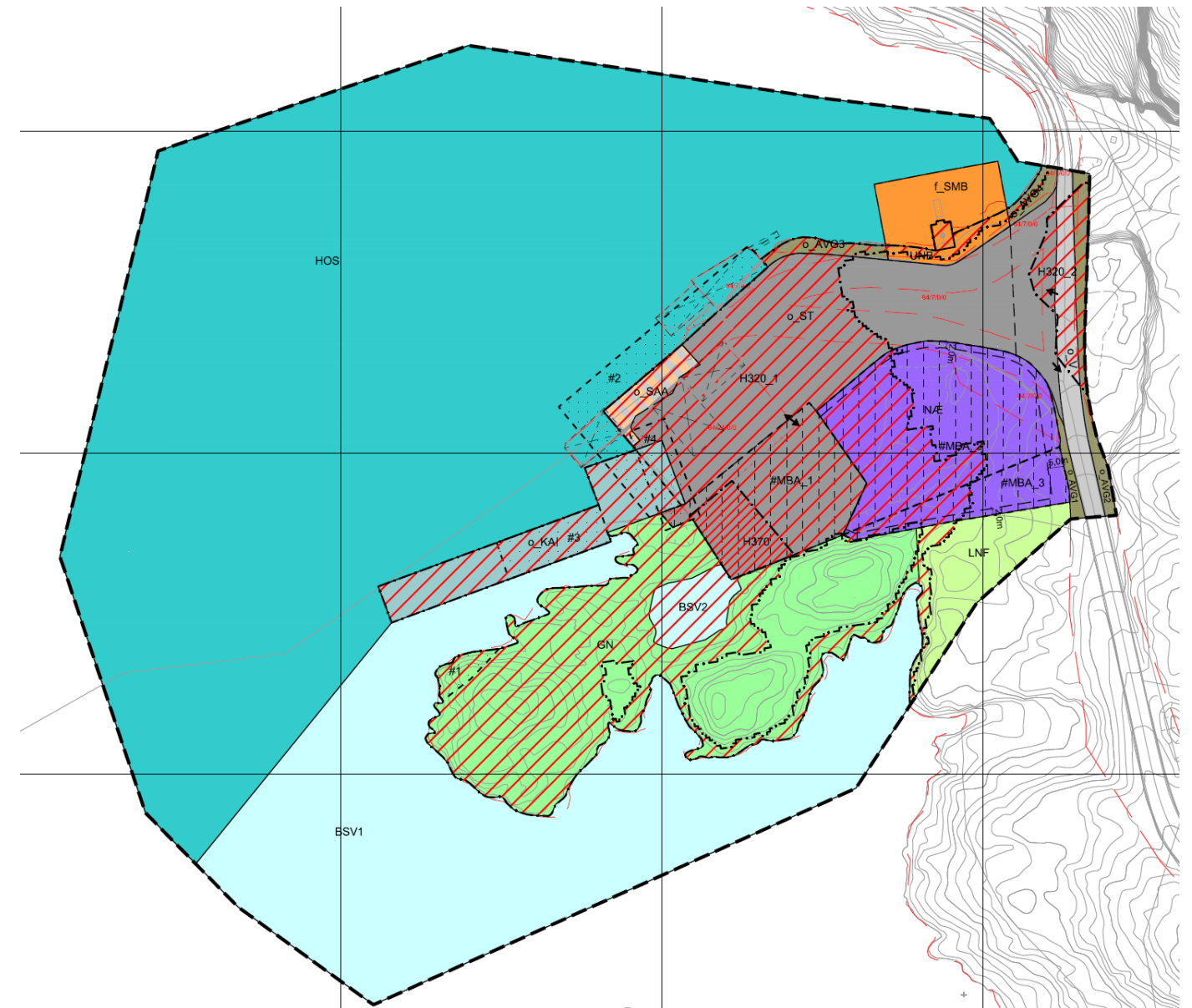
Kaianlegget er regulert gjennom arealformålet kai (o_KAI) på land og hamneområde i sjø (HOS). Desse areala skal sikre tilstrekkeleg plass til kailiggje, manøvrering og tekniske installasjonar knytt til ferjedrift og hurtigbåt. I tillegg er det regulert areal til bruk og vern av sjø og vassdrag (BSV), som skal ivareta omsyn til ferdsel, miljø og samspel med omkringliggjande sjøområde.

Vidare er det sett av areal til bygningar og anlegg (NÆ) som kan nyttast til næringsverksemd og servicefunksjonar knytt til kaia. Desse areala opnar for etablering av småskala næring og lettare industri på kaiområdet. Området kan og nyttast til funksjonar som understøtter drifta av transportknutepunktet og gi høve til etablering av nødvendige funksjonar for reisande og drift. Samstundes vert delar av planområdet regulert til LNFR-område (LNFR1), der eksisterande arealbruk i hovudsak vert vidareført og større inngrep avgrensa. Fureholmen er sett av til Naturområde (GN) i samsvar med dagens bruk.

Det er krevjande å bygge ny ferjekai på eksisterande ferjekai. Ein ynskjer å gjenbruke mest mogleg av eksisterande byggverk og infrastruktur – samtidig som det er vanskeleg å anslå kva som har verdi og kan gjenbrukast. Dette gjeld både sjølve ferjekaia, trafikkareala på dagens fylling og eksisterande kaiområde. Som Figur 5-17 syner, ligg fleire av dagens mobilitetsareal over sjø og kan ikkje utan vidare gjenbrukast – både med omsyn til tryggleik, materialkvalitet, behov og kostnader. Dette må avklarast i vidare detaljprosjektering. Det er rimeleg å leggje til grunn at dette kan medføre mindre justeringar i endeleg løysing, slik at prosjektet kan tilpassast staden og sikre gode miljømessige og økonomiske løysingar. Av denne grunn er det lagt inn ein del fleksibilitet i arealføremålet o_ST – samtidig som føresegnene gir tydelege føringar for å ivareta målsetjingane om eit heilskapleg, trygt og effektivt kaiområde står fast. Dette plangrepet er meir omtalt i kapittel 6.2 og 9.2.

Det er i tillegg definert føresegnssområde for mellombelse bygg- og anleggsområde (#MBA1–3), som kan nyttast i gjennomføringsfasen, samt omsynssoner for mellom anna flaum (H320_2) og stormflo (H320_1). Dette gir naudsynt rom for gjennomføring av tiltaket og sikrar at omsyn til tryggleik og funksjon vert ivaretekne i vidare prosjektering og utbygging.

Samla sett legg planforslaget til rette for eit tydeleg strukturert kaiområde, der arealbruken er tilpassa funksjonane som skal løysast, og der samanhengen mellom transportformer, teknisk infrastruktur og omkringliggjande areal vert ivareteken.



Figur 6-1 Plankart for Rysjedalsvika ferjekai. Kjelde: Multiconsult.



Arealformål	
§12-5. Nr. 1 - Bygninger og anlegg	Areal (daa)
1300 - Nærings bygninger (NÆ)	3,5
1587 - Småbåtanlegg i sjø og vassdrag (f_SMB)	0,7
1589 - Uthus, naust eller badehus (UNB)	0,3
Sum areal denne kategori:	4,5
§12-5. Nr. 2 – Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (daa)
2001 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (o_ST)	6,8
2010 - Veg (o_V)	0,7
2019 - Annan veggrunn, grøntareal (o_AVG1)	0,1
2019 - Annan veggrunn, grøntareal (o_AVG2)	0,4
2019 - Annan veggrunn, grøntareal (o_AVG3)	0,2
2019 - Annan veggrunn, grøntareal (o_AVG4)	0,1
2041 - Kai (o_KAI)	1,4
2900 - Samferdselsanlegg eller teknisk infrastruktur kombinert med andre angitte hovudføremål (o_SAA)	0,3
Sum areal denne kategori:	9,9
§12-5. Nr. 3 – Grøntstruktur	Areal (daa)
3020 - Naturområde (GN)	6,8
Sum areal denne kategori:	6,8
§12-5. Nr. 5 – Landbruks-, natur- og friluftsføremål og reindrift	Areal (daa)
5100 - LNF-areal for nødvendige tiltak for landbruk og gardstilknytt næringsverksemd basert på garden sitt ressursgrunnlag (LNFR1)	1,2
Sum areal denne kategori:	1,2
§12-5. Nr. 6 – Bruk og vern av sjø og vassdrag, med tilhøyrande strandsone	Areal (daa)
6001 - Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhøyrande strandsone (BSV1)	12,6
6001 - Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhøyrande strandsone (BSV2)	0,5
6220 - Hamneområde i sjø (HOS)	34,5
Sum areal denne kategori:	47,5
Totalt alle kategoriar: 70,0	

Føresegnområder	
#12-7 - Føresegnområder	Areal (daa)
#MBA_1 - Midlertidig bygge- og anleggsområde	1,8
#MBA_2 - Midlertidig bygge- og anleggsområde	2,8
#MBA_3 - Midlertidig bygge- og anleggsområde	0,7
#1 - Utforming	0,1
#2 - Utforming	1,1

#3 - Funksjons- og kvalitetskrav til bygninger, anlegg og utearealer	0,4
#4 - Funksjons- og kvalitetskrav til bygninger, anlegg og utearealer	0,4
Sum areal denne kategori:	7,3
Totalt alle kategorier: 7,3	

Omsynssoner	
§12-6 - Omsynssoner	Areal (daa)
320 - Stormflo (H320_1)	13,6
320 - Aktsemd flaum (H320_2)	0,7
370 - Høgspenningsanlegg (H370)	0,5
Sum areal denne kategori:	14,8
Totalt alle kategorier: 14,3	

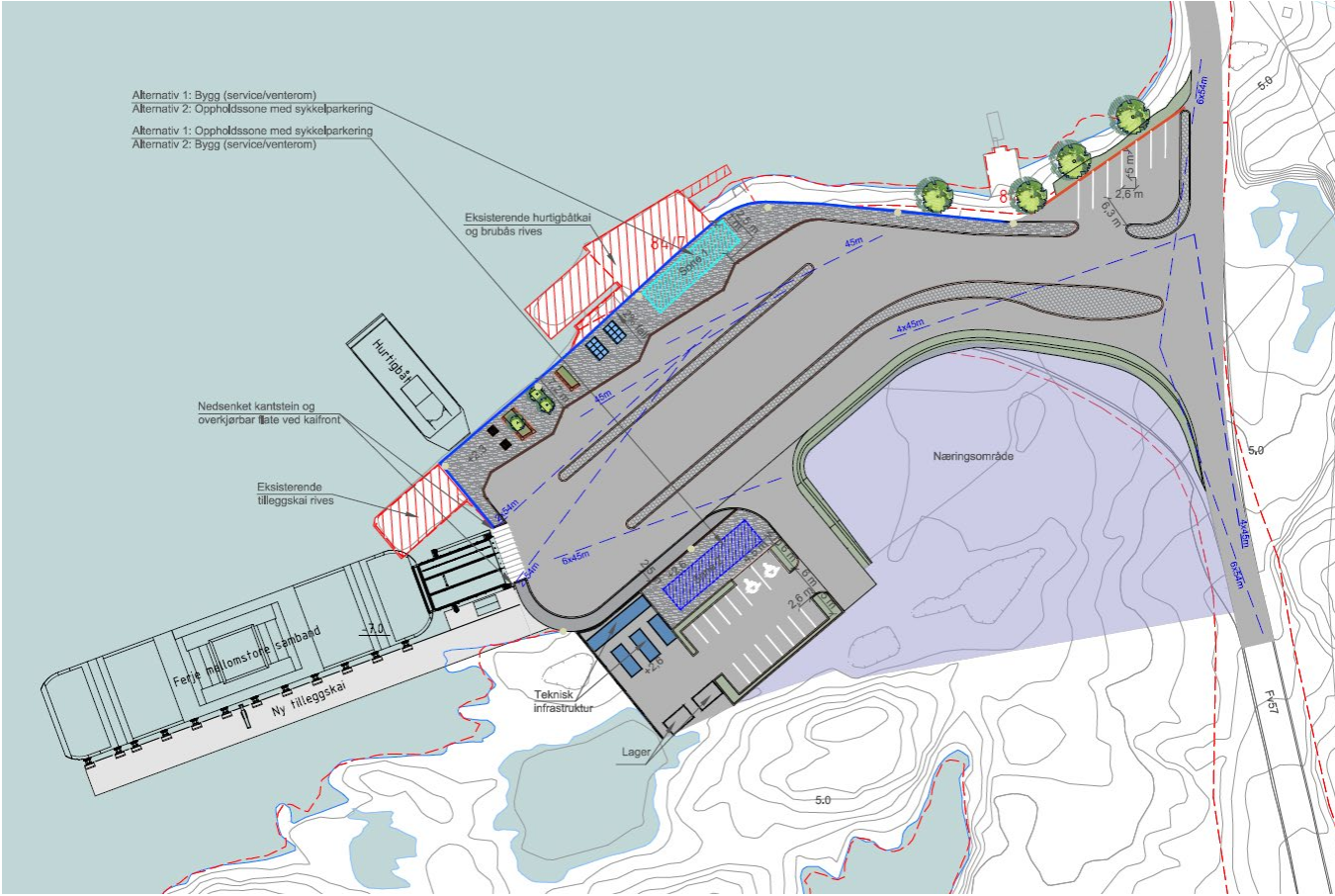
6.2 Trinnvis utbygging

Planforslaget er utforma slik at det opnar for ei trinnvis og fleksibel gjennomføring av utbygginga innanfor planområdet. Reguleringa legg til rette for fullskala utbygging av ferjekai og landareal, men gir samstundes handlingsrom for tilpassing i vidare prosjektering og gjennomføring.

Arealføremålet samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (o_ST) er definert relativt generelt, og gir rom for å tilpasse løysingar for tekniske anlegg, servicefunksjonar og detaljering av kaiområdet. Dette bidreg til ei løysingsorientert tilnærming i utbygginga, der funksjon og samanheng mellom dei ulike elementa er styrande innanfor rammene planen set.

For gjennomføringsfasen er det sett av mellombelse bygg- og anleggsområde (#MBA1–3). Desse er delte inn i fleire soner som kan nyttast i ulike fasar av utbygginga. Oppdelinga skal sikre ei effektiv arealstyring i anleggsperioden, ved at berre nødvendige areal vert tekne i bruk til ei kvar tid. Dette reduserer unødig arealbeslag og legg til rette for gradvis og kontrollert gjennomføring av tiltaket.

Samla gir dette ein reguleringsplan som er robust med omsyn tilgjennomføring, og som kan tilpassast ulike utbyggingsløp innanfor dei rammene planen set.



Figur 6-3 Illustrasjonsplan datert 10.06.2026. Kjelde: Multiconsult.

6.3 Kaikonstruksjon

Planforslaget legg til rette for etablering av ny ferjekai som skal erstatte dagens anlegg, og som er dimensjonert for mellomstort samband. Løysinga omfattar ny tilleggskai, ferjekaibru, brubås og tilhøyrande tekniske installasjonar, og er utforma for å sikre stabile tilleggingsforhold og effektiv drift.



Figur 6-4 Ny tilleggskai søraust for eksisterende kai og bygg. Koter i sjø synner djupne. Kjelde: Multiconsult.

Den nye tilleggskaia vert etablert på stålrørspelar med sidestøtte mot land, med kaiplate, fendring og nødvendige konstruktive element tilpassa moderne ferjedrift. Eksisterande brubås vert fjerna og erstatta som del av den samla kaikonstruksjonen.

Kaianlegget skal dimensjonerast og prosjekterast i samsvar med relevant handbokgrunnlag frå Statens vegvesen, herunder V431 og N400, samt andre gjeldande krav til ferjekaiar. Dette skal sikre at anlegget tilfredsstiller krav til kapasitet, tryggleik og funksjon, både for køyretøy og passasjerar. Det er lagt til grunn 9 meter brei ferjekaibru, 9 meter brei brubås og 70 meter tilleggskaia.

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

*Tilpasset ferjekaibrubredde

Figur 6-5 Tabell frå rettleiar V431 med dimensjonar for ferjesamband etter ulike storleik. Kjelde: Statens Vegvesen.

Løysinga er vidare tilrettelagd for elektrifisering av ferjedrifta, og gir rom for etablering av ladeinfrastruktur og tilhøyrande tekniske anlegg innanfor kaiområdet. Samla gir dette eit robust og framtidsretta kaianlegg tilpassa både dagens og framtidige behov.

6.4 Teknisk infrastruktur

Planforslaget legg til rette for etablering av nødvendig teknisk infrastruktur knytt til drift av ferjekai og hurtigbåtkai ved Rysjedalsvika. Infrastrukturiltaka er dimensjonerte for framtidig elektrifisert drift og skal sikre stabil, sikker og effektiv funksjon av anlegget.

Det vert lagt til rette for oppgradering av kraftforsyninga til kaiområdet, slik at anlegget kan handtere behov for elektrisk ferjedrift. Eksisterande nettilknytning i området er ikkje del av reguleringsplanen, men det vil vere ei føresetnad at regionalt nett har tilstrekkeleg kapasitet tilpassa auka effektbehov knytt til lading av ferjer og drift av tekniske installasjonar.

Planforslaget gir rom for etablering av nødvendig energirelatert infrastruktur. Det omfattar ladeløysingar for ferje inkludert ladecontainer, batteripakkar og nett-/trafostasjonar. Det opnast for framføring av kablar og etablering av tekniske system som koplar kai, infrastruktur på land og fartøy. Ladetårn skal etablerast på kai innanfor område #3, der det er opning for auka byggehøg. Endeleg løysing for framføring av kablar er ikkje gitt, men det vil vere eit føremon at dette handterast samtidig som anna infrastruktur etablerast på kaia.

Fjord1 prosjekterer løysingar for den tekniske ladeinfrastrukturen i samhandling med lokalt nettselskap. Førebels prosjektering viser ei løysing med lading frå Zinus ladar på tilleggskaia med totalt 8 MW. Det er avgrensa kapasitet i nettet og lading vil derfor skje med 4MW direkte frå nettet og 4MW frå batteri på kaia. Området for etablering av denne typen infrastruktur er avsett med omsynssone høgspent (H370) i plankartet. Omsynssona viser ei ytre avgrensing for etablering, samtidig som den har føringar om minstekrav til avstandar frå batterihus.



Figur 6-6 Zinus ladetårn i bruk på to andre samband i Noreg. Kjelde. Zinus Power.

Den tekniske infrastrukturen er planlagt med vekt på robuste løysingar som toler belastningar frå vêr, klimatiske forhold og dagleg drift. Dette omfattar mellom anna plassering, sikring og utforming av tekniske installasjonar slik at dei ikkje vert utsette for skade ved høg vasstand eller krevjande driftsforhold.

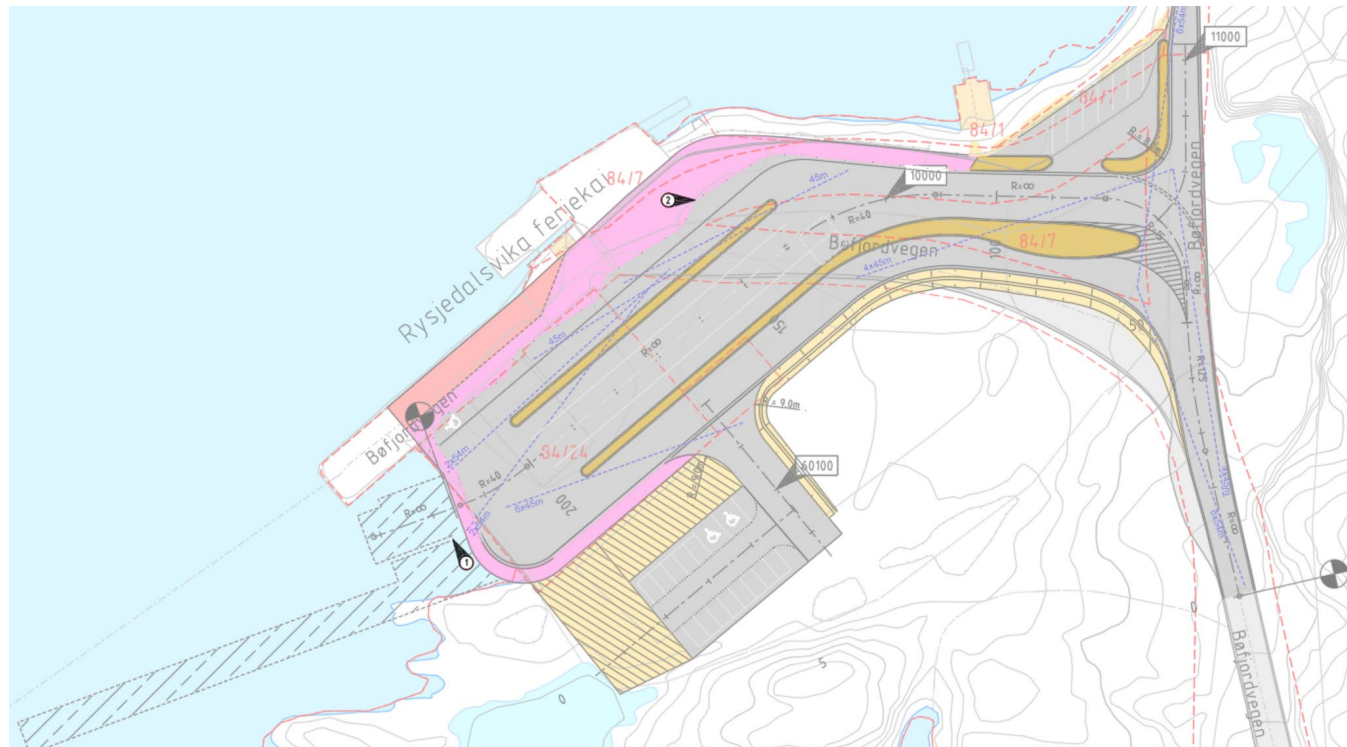
Løysingane skal legge til rette for stabil drift over tid, med låg sårbarheit for avbrot i energiforsyning eller tekniske system.

Hovuddelen av teknisk infrastruktur er planlagt innanfor felt o_ST som gir ein viss fleksibilitet i endeleg utforming. Illustrasjonsplan skal leggst til grunn, men det er opna for tilpassingar, gitt at hovudintensjonen i løysingane blir ivaretatt. Endeleg plassering og utforming av desse anlegga vert avklart i vidare detaljprosjektering, i samarbeid mellom grunneigar, driftsoperatør, netteigar og mobilitetsselskap.

6.5 Vegløysing

Vegløysinga i planforslaget tek utgangspunkt i eksisterande vegsystem og inneber ei vidareføring og tilpassing av fylkesveg 57 (o_V) inn i kaiområdet. Løysinga er utforma slik at tilkomsten frå overordna vegnett vert ført direkte inn i samferdslearealet (o_ST), der veg, oppstillingsfelt og øvrige trafikkareal inngår i ei samla løysing.

Vegsystemet innanfor o_ST er organisert som ei heilskapleg landarealløysing som koplar saman funksjonane på land med kaianlegget. Køyreareal fører trafikken gjennom dagens oppstillingsområde fram til nytt oppstillingsområde på eksisterande fylling. Det er lagt opp til kollektivløysing i sagtannoppstilling, samt frisor mot nord på fylling. Frispor fungerer for kollektiv og trafikk ned til kaiområde og vidare til næringsområdet. Næringsområdet får ny tilkomst samordna med tilkomst til pendlerparkering og teknisk infrastruktur.



Figur 6-7 Skisse over trafikale løysingar for ferjekai. Grått viser køyreareal, rosa areal for mjuke trafikantar, brunt rabattar og skravur er areal til teknisk infrastruktur. Kjelde: Multiconsult.

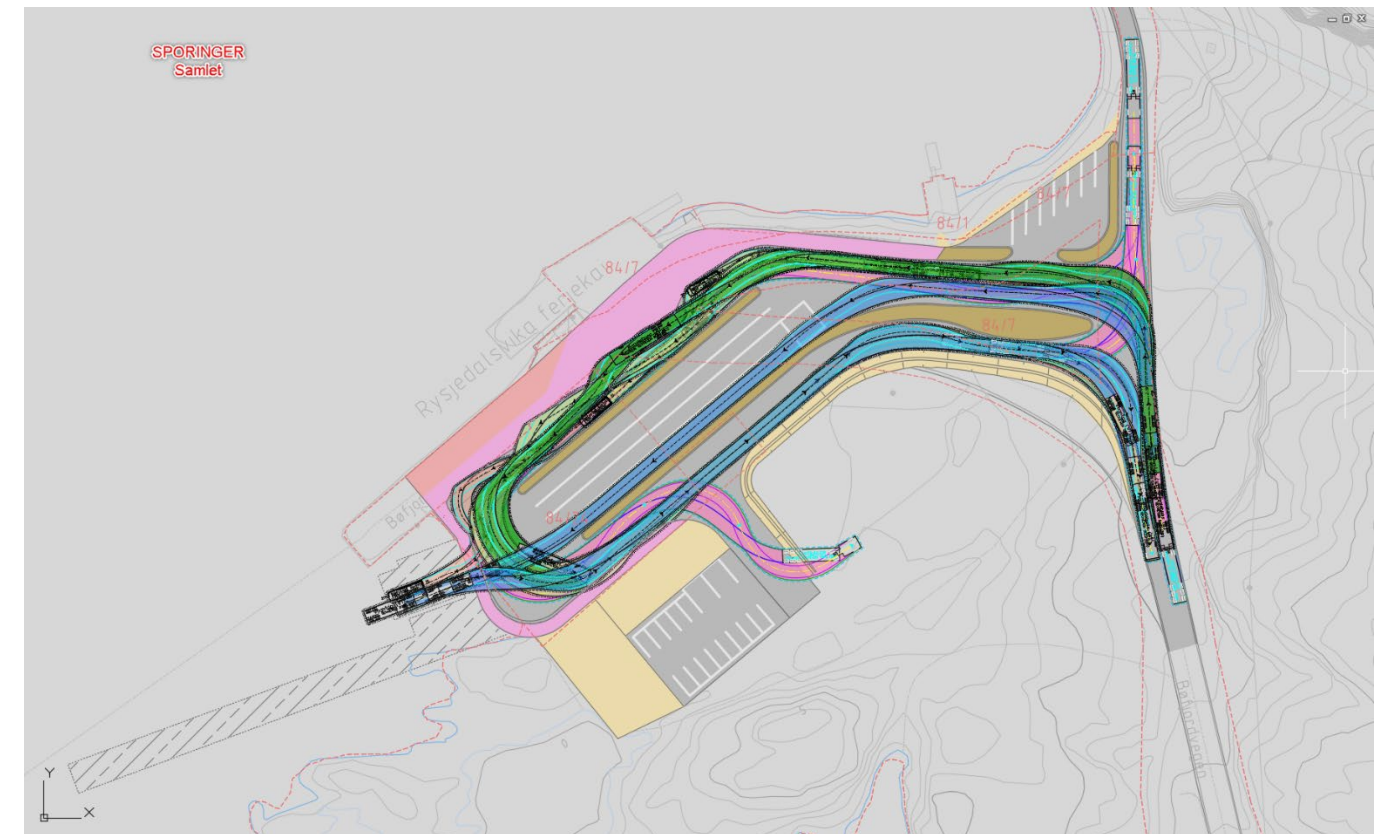


Figur 6-8 Kopling mellom kai og køyreareal er vesentleg del av å skape eit godt ferjekaiområde. Forslått løysing er vist i figur. Erfaringsmessig er det likevel slik at endeleg løysing kan avvike noko frå skissert løysing basert på vidare grunnundersøking, detaljprosjektering av kai og endelege budsjett. Området og løysingane er av den grunn ikkje låst i plan men er regulert med fleksibilitet innanfor o_ST. Det er i tillegg inkludert eit føresegnssområde #4 som konkretiserer overgangsområdet mellom kai og kaiområde. Sporinga i blått er for vogntog. Kjelde: Multiconsult.

Kaiområda, o_KAI og o_SAA, skal tilpassast o_ST for å sikre ei funksjonell og oversiktleg trafikkavvikling til og frå ferje- og hurtigbåt. Koplinga mellom vegsystem og kai er utforma slik at det er ein tydeleg og direkte samanheng mellom oppstillingsareal og på-/avkøyning til ferje.

Det er utarbeidd detaljerte tekniske vegteikningar for løysinga, som viser prinsipp for geometri, oppmerking og disponering av arealet. Desse teikningane ligg til grunn for planforslaget og gir føringar for vidare prosjektering. Samstundes opnar reguleringsplanen for naudsynt fleksibilitet innanfor arealformål o_ST i detaljutforming og teknisk løysing. Eventuelle avvik frå løysingar som er vist i teikningsgrunnlaget eller illustrasjonsmateriale, skal dokumenterast i samband med vidare prosjektering. Det må då gjerast greie for korleis alternative løysingar ivaretek tilsvarende eller betre funksjon når det gjeld trafikkavvikling, tilhøve for mjuke trafikantar og samanheng mellom vegsystemet og kaiområdet. Kravet er sikra i føresegn.

Det er lagt til rette for naudsynt areal til vegtekniske tiltak innanfor samferdsleareala, inkludert skjeringar, fyllingar, grøfter og teknisk infrastruktur. Desse inngår i o_ST og tilgrensande vegformål, og vert endeleg utforma i vidare detaljprosjektering.



Figur 6-9 Sporingar for buss og minibuss (grønt), vogntog av og på ferja (blått) og semitrailer (rosa) inn til næringsområdet. Sporingane er lagt til grunn for den trafikale løysinga. Kjelde: Multiconsult.

Samla sett legg vegløysinga til rette for ei tydeleg kopling mellom overordna vegsystem og kai, der hovudgrepet er ein integrert samanheng mellom veg (o_V), samferdsleareal (o_ST) og kaianlegg (o_KAI og o_SAA), med fleksibilitet for optimalisering i neste planfase.

6.6 Trafikkutvikling og kaiområdet

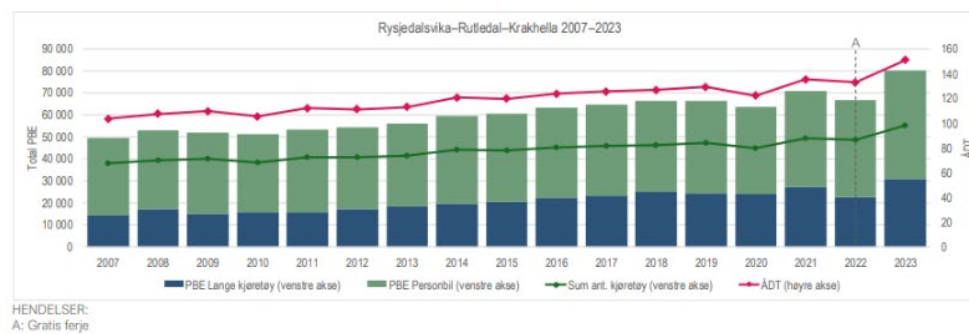
Planforslaget tek utgangspunkt i ei moderat utvikling i trafikkmengd ved Rysjedalsvika ferjekai fram mot dimensjonerande år. Framskrivingar basert på nasjonale prognosar viser ei avgrensa vekst i persontrafikken og noko høgare vekst i tungtransport, men utan vesentlege endringar i funksjonen til ferjekaia som transportknutepunkt

Ferjetrafikken er framleis den dimensjonerande faktoren for trafikkavviklinga i området. Kapasitet i oppstillingsfelt og intern trafikkstruktur er tilpassa forventta trafikk i framtidig situasjon, inkludert periodar med høg belastning i

sommerhalvåret. I dimensjonerande time vil trafikken kunne vere vesentleg høgare enn årsgjennomsnittet, noko som er lagt til grunn for utforming av kaiområdet og oppstillingskapasitet

Rysjedalsvika–Rutledal–Krakhella

- Geografisk område: Sogn og Fjordane
- Beredskapssamband: Nei
- Omkjøringsmuligheter: Ja, kun for Rysjedalsvika–Rutledal, 65 km via Oppedal–Lavik.
- Fartøy: MF Losna
- Kapasitet: 60 PBE
- Annet: Alle avganger til Losna må forhåndsbestilles



Figur 6-10 Utvikling av reisende med sambandet. Kjelde: Skyss.

Det nye kaiområdet er planlagt med ei meir samla og tydeleg organisering av trafikkareala, der oppstillingsfelt, køyrefelt og tilkomst er strukturert for å gi betre flyt gjennom området. Dette inneber at trafikk til og frå ferja vert handtert innanfor eit definert system, som reduserer uoversiktlege trafikkkrøslar og gir meir føreseieleg avvikling enn i dagens situasjon. Sjå skisse over trafikal løysing i Figur 6-7.

Trafikktryggleik og framkome på kaiområdet vert handtert gjennom utforming av interne trafikkareal, oppmerking og organisering av trafikkstraumar, slik det er vist i plankart og situasjonsplan.

Planforslaget legg til grunn ein reduksjon i fartsgrense til 50 km/t på rettstrekninga før ein svingar ned til ferjekaia. Det er opning for ei slik fartsgrense på korte strekningar utanfor tettbygd strøk der tilhøva tilseier det. På denne strekninga går fv. 57 frå ein gjennomgåande tofeltsveg over i eit meir komplekst trafikkbilete ved ferjekaia, med avsvingning til frispør og oppstillingsfelt. Dette gir avvikande vegutforming som tilseier lågare fart med omsyn til trafikktryggleik og trafikkavvikling.

Samla legg planen til rette for at framtidig trafikkutvikling kan handterast innanfor det nye kaiområdet, med tilstrekkeleg kapasitet og ei meir robust trafikkavvikling. Trafikk- og mobilitetsanalysen gir eit meir detaljert grunnlag for utvikling i trafikkmengder, kapasitet og trafikkbilete.

6.7 Maritime forhold

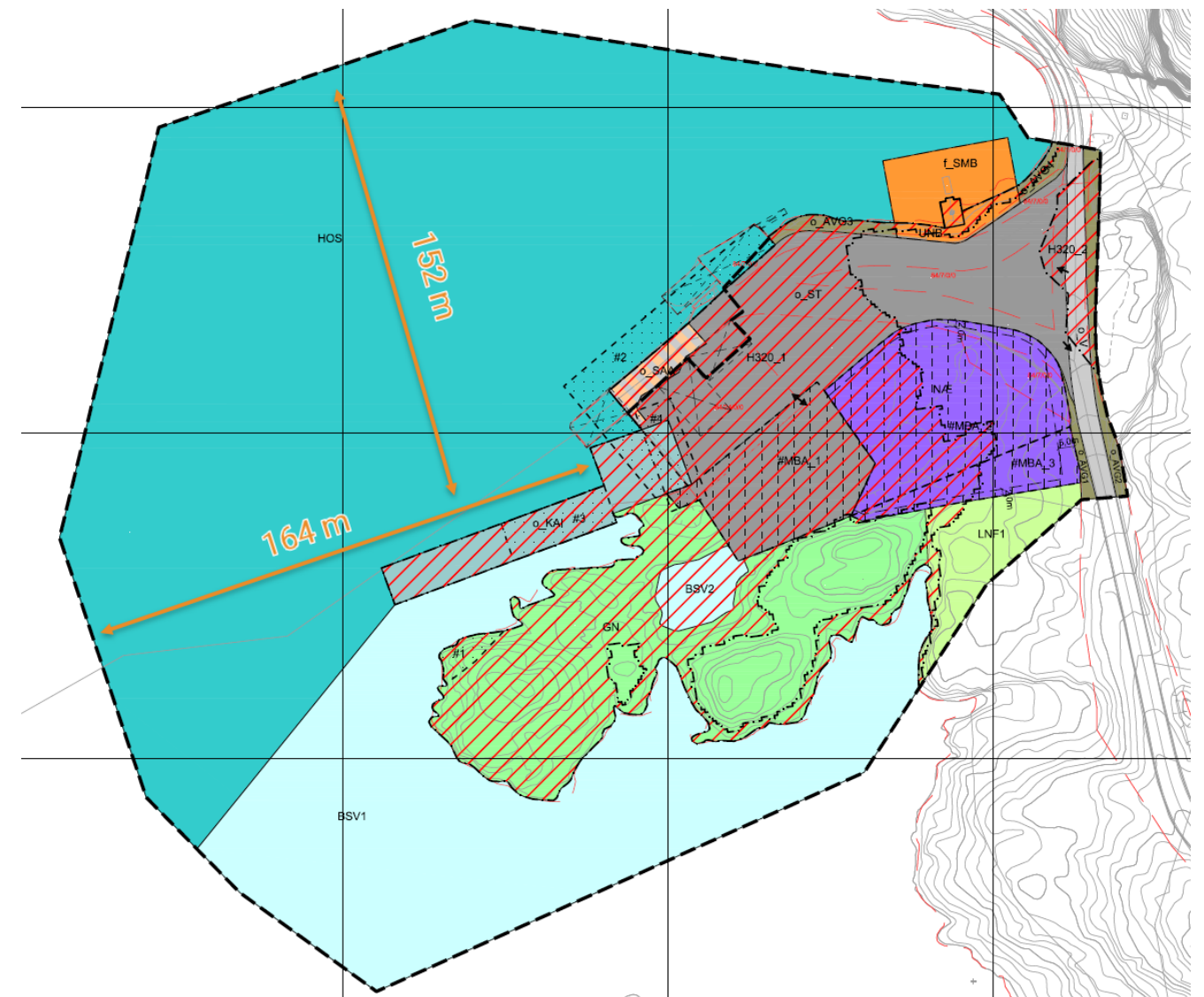
Planforslaget legg til rette for ei ny kaiplassering og tilhøyrande arealbruk i sjø som gir betre føresetnader for trygg og effektiv ferjedrift samanlikna med dagens situasjon. Kaianlegget er lagt til eit område ved Fureholmen, og inneber ei justering av orientering og plassering av kaia som påverkar innsegling og manøvreringsmønster for fartøy.

Det er regulert hamneområde i sjø (HOS) som sikrar tilstrekkeleg areal for manøvrering, tillegging og drift av ferje og hurtigbåt. Arealavsetninga tek utgangspunkt i dimensjonerande fartøy for sambandet og gir rom for nødvendige operasjonelle marginar i samband med inn- og utsegling. Planforslaget legg til rette for ei justert innsegling til kaianlegget, der fartøy i større grad vil legge seg lenger vest før tillegging. Dette gir meir gunstig manøvrering ved å oppretthalde framdrift i fartøyet gjennom svingen, og reduserer sårbarheita for påverknad frå vind og straum i låg fart. Samstundes medfører plasseringa noko auka eksponering for vind ytst på tilleggingskai samanlikna med dagens kai.

For å sikre trygge forhold i sjø er det vidare lagt inn føresegningsområde for arbeid i sjø (#2), som gir rom for nødvendige tiltak knytt til etablering av kai, plastring og eventuell utdjuping av hamneområdet.

Planen opnar for utdjuping og tilrettelegging av sjøbotn innanfor hamneområdet for å sikre tilstrekkeleg djupne og stabile forhold for ferjedrift. Det er også høve til å etablere plastring for å hindre erosjon og sikre konstruksjonane over tid.

Ferdslar og farlei i sjø vert ivareteken gjennom arealformålet hamneområde i sjø (HOS), der det ikkje er tillate med tiltak som kan hindre allmenn ferdsel eller påverke sjøbaserte verdiar negativt.



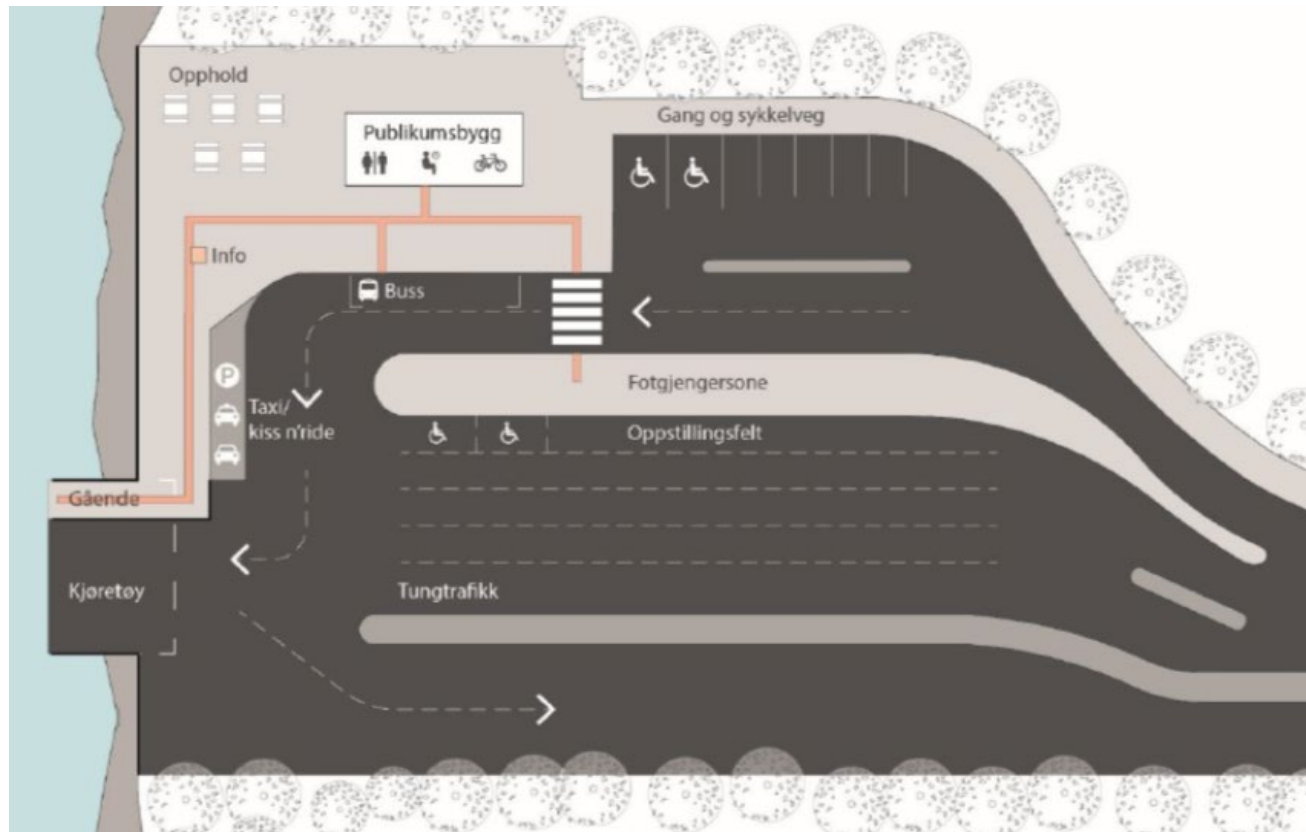
Figur 6-11 Storleik på foreslått hamneområde i sjø er større enn 2 x lengde på dimensjonerande fartøy (74m).

Tiltak i sjø som kan påverke tryggleik og framkome skal handsamast etter hamne- og farvasslova. Dette sikrar at løysingar for innsegling, merking og eventuelle endringar i farlei vert vurdert av rette styresmakter før gjennomføring.

Samla sett legg planforslaget til rette for eit meir funksjonelt og robust maritimt anlegg, der arealbruk i sjø er tilpassa dimensjonerande fartøy, og der det er teke omsyn til manøvrering, innsegling og samspel med eksisterande trafikk i området.

6.8 Universell utforming

Ved utforming av ferjeleiet er prinsippsskisse for universell utforming (Figur 6-12) lagt til grunn i planlegginga for å sikre enkel og trygg ferdsel for mjuke trafikantar. Dei fleste publikumsretta funksjonane er samla på éi side av fylkesvegen, mellom anna busshaldeplass, delar av parkering, servicebygg, hurtigbåtkai og møteplass/uteområde. Samstundes fører forhold på kaia at storparten av pendlerparkering må plasserast på andre sida av ferjebra. Det er likevel vurdert til at illustrert løysing i illustrasjonsplan gir ei god løysing for mjuke trafikantar.



Figur 6-12 Prinsippskisse for utforming av landareal. Kjelde: Statens vegvesen, Høringsutkast - Veileder Universell utforming av vegar og gater 30.09.2020.

Fortaua er skild frå køyreareala, er trinnfrie og har breidde og stigning i tråd med krava til universell utforming av gangtilkomst i TEK17 (stigning er under 1:15 (6,67%)). Dei fleste målpunkta ligg innanfor ein radius på 50 meter, og det er ca. 35-55 meter gangavstand frå dei to sagtannoppstillingsplassane til ferjekaibru.

Universell utforming er sikra i føresegnene 2.3. og 3.2.1.

6.9 Utbyggingsformål

Planforslaget omfattar utbyggingsformålet næring (NÆ) i tilknytning til kaiområdet. Tomta omfattar gnr. 84 bnr. 1 og vert i dag nytta som lagringsplass for maskinar og anna utstyr. Detaljreguleringa vidarefører arealformålet i gjeldande reguleringsplan, men arealet er redusert med omsyn til naturtilhøve og ferjekaia sine behov.

I føresegnene er det fastsett at felt NÆ kan nyttast til næringsverksemd innan lett industri, lager, verkstad, logistikk og anna næringsverksemd i tilknytning til sjø og transport. Arealet kan og nyttast til verksemd eller bruk som støtter opp om kaiområdet sin funksjon.

Utbyggingsformålet må sjåast i samanheng med den samla utviklinga av kaiområdet. Næringsformålet gir høve til framtidige funksjonar som kan støtte opp om drift, service og bruk av ferjekaia, innanfor dei rammene som er fastsette i plankart og reguleringsføresegner. Det er ikkje opning for verksemd som vesentleg aukar trafikkbelastning på ferjekaia.

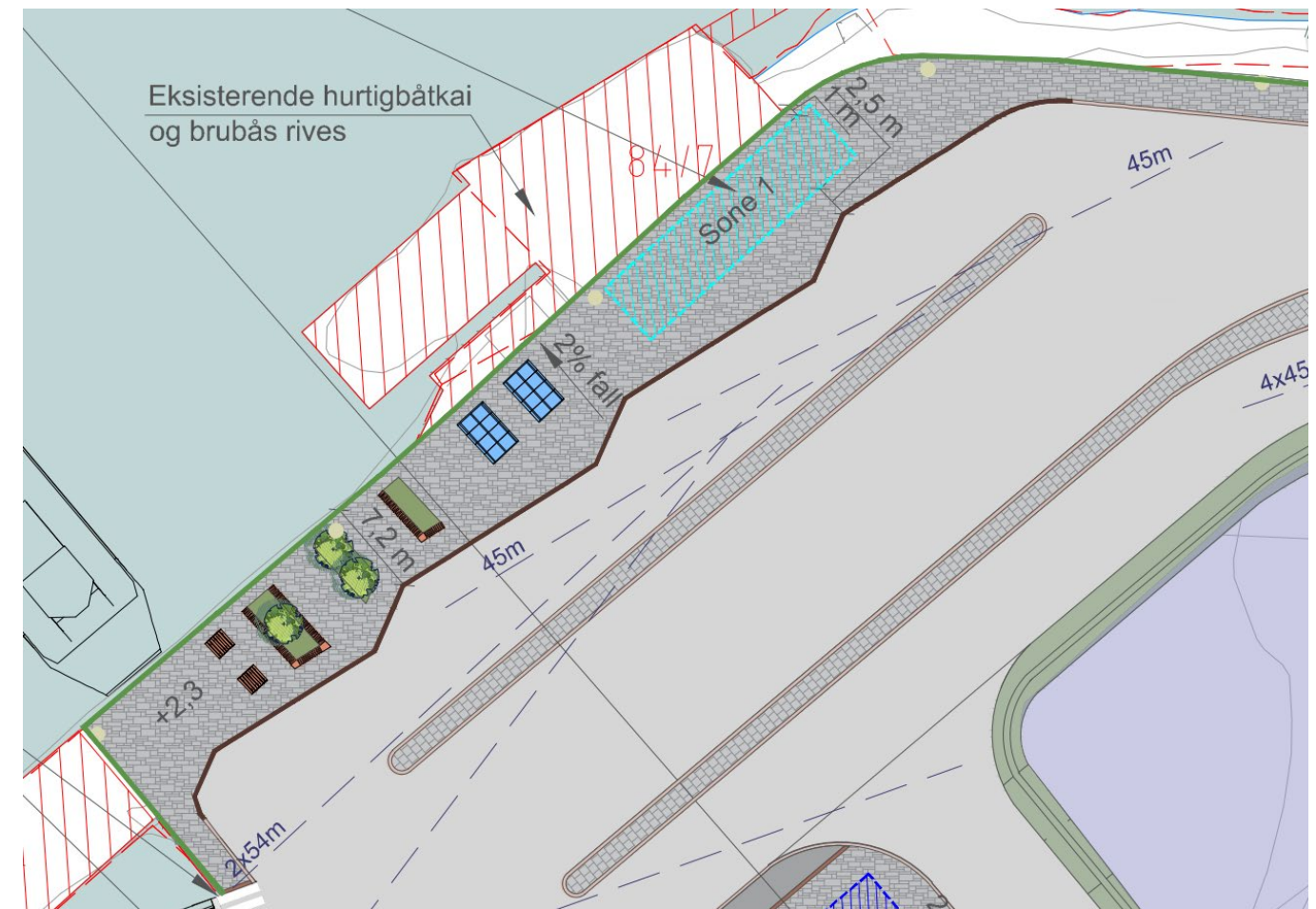
Det er per i dag ikkje planlagt større tiltak på næringsområdet.

Arealet sett av til småbåtanlegg i sjø og vassdrag (SMB) skal sikre avgrensa tilrettelegging for småbåt knytt til eksisterande bruk på land. Føremålet opnar for fortøying av småbåt og etablering av mindre landgang eller bygge, primært som tilkomst til naustområde (UNB). Det er ikkje lagt opp til fellesanlegg eller utvikling av småbåthamn, og bruken skal vere avgrensa til dei funksjonane som ligg til området i dag.

Føremålet uthus, naust og badehus (UNB) omfattar eitt eksisterande naust i planområdet. Det er ikkje opna for etablering av nye naust, og føremålet inneber i hovudsak vidareføring av eksisterande bruk. Naustet kan vedlikehaldast eller byggast opp att innanfor fastsette rammer. Det er sett avgrensingar på storleik og utforming, med maksimal utnytting på 40 m² BYA, ein etasje og ei maksimal mønehøgda på 5 meter. Arealet gir rom for nødvendig land- og sjøtilknytting, inkludert båtopptrekk og tilkomst til sjø.

6.10 Landskapstilpassing

Planforslaget legg opp til avgrensa landskapsinngrep innanfor eit område som allereie er sterkt prega av eksisterande kaianlegg, trafikkareal og næringsfunksjonar. Dei mest synlege inngrepa kjem sør på kaiområdet, der ny køyreveg, brubås og tilleggingskai vert etablerte. Landskapstilpassinga tek difor utgangspunkt i å vidareutvikle eit allereie utbygd og teknisk påverka område, heller enn å innføre store nye landskapselement.



Figur 6-13 Illustrasjonsplanen, datert 10.06.26, viser materialbruk i planområdet. Kjelde: Multiconsult.

Terrenghorskjellar skal handterast med murar, kantar og tilpassa overgangar, slik at kaiområdet får ei ryddig og lesbar utforming. Materialbruk og møblering skal bidra til å skape tydeleg skilje mellom dei ulike funksjonane i området. Opphalds- og venteareal er planlagt for eit meir bearbeidd preg, mellom anna med skifer i sentrale opphaldssoner, medan tre, buskar og gras eller naturleg revegetering skal mjuke opp overgangen mot omkringliggjande areal. Samla skal dette bidra til å styrkje den estetiske kvaliteten i kaiområdet og gi ei betre tilpassing til omgjevnadene.

6.11 Naturområde

I planforslaget er Fureholmen sett av til naturområde GN. Hovudgrepa i reguleringsplanen er knytte til ferjekai, samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur, medan GN er halde av som eit eige naturområde i samsvar med dagens bruk.

Innarbeiding av naturområdet samsvarer med dagens bruk og fører vidare regulering frå gjeldande reguleringsplan som er friluftsmål. Det er vald å nytte formålet naturområde då det ikkje er planlagt tiltak i området. Formålet gir ei tydeleg avgrensing mellom dei utbygde delane av kaiområdet og det naturprega arealet. Det er sikra grøn korridor frå Fureholmen inn til fastlandet. Dette er i tråd med dei overordna omsyna til natur og strandsone som har vore intensjon i planarbeidet.

Området skal bevarast med eksisterande naturpreg og utan inngrep i terreng og vegetasjon. Det er ikkje lagt opp til hogst eller tiltak som kan endre naturtilstanden, og bruken er avgrensa til enkel ferdsel og friluftsliv på naturen sine premiss.

6.12 Klimagassvurderingar

Det er utarbeidd ei eiga klimagassberekning som grunnlag til detaljreguleringa. Føremålet med berekninga har vore å identifisere dei største utsleppskjeldene i prosjektet og peike på moglege tiltak som kan redusere klimagassutsleppa i vidare prosjektering og gjennomføring. Klimagassberekninga er utført som ei livsløpsanalyse for det samla kai- og tiltaksområdet, og omfattar materialproduksjon og -transport, utbygging, drift og vedlikehald av anlegget, samt sluttfasen. Drift av ferje er ikkje inkludert i sjølve klimagassberekninga for anlegget. Nærare omtale av metode, systemgrenser, føresetnader og resultat går fram av rapporten.

Tabell 6-3 Oversikt klimagassutslepp ved tenkt utbygging av Rysjedalsvika ferjekai. Tala er omtrentlege og vil endrast ved endeleg detaljprosjektering. Kjelde: Multiconsult.

Livsløpsmodul	Totalt klimagassutslepp for omfang over 50 år [tonn CO ₂ -ekv.]	Klimagassutslepp [%]
A1-A3 Materialproduksjon	983	62 %
A4 Transport av material	135	9 %
A5 Utbygging – inkludert riving av eksisterande konstruksjonar	237	15 %
B1-B5 Drift og vedlikehold	81	5 %
B6 Energibruk til drift	81	5 %
C1-C4 Rivning, transport, avfallsbehandling og avhending	65	4 %
Sum	1 582	1

Klimagassberekninga viser (Tabell 6-3) at dei samla klimagassutsleppa frå prosjektet er estimerte til 1 582 tonn CO₂-ekvivalentar over ein analyseperiode på 50 år. Hovuddelen av utsleppa er knytt til materialproduksjon og utbygging. Utbygging av kai, veg og masseutskifting står for dei største bidraga, og dei største einskildpostane er knytte til stålpelar, betong, konstruksjonsstål og armering, asphalt og naturstein. Berekninga syner vidare at tiltaket i hovudsak skjer på allereie utbygde areal, og at arealbruksendringar difor har avgrensa betydning i den samla klimagassvurderinga.

Sjølv om utbygginga medfører klimagassutslepp, er planen utarbeidd for å leggje til rette for elektrifisering av ferjedrifta. I eigne berekningar utførte av Faggruppe transporttilbod i Skyss er det estimert at elektrifisering av

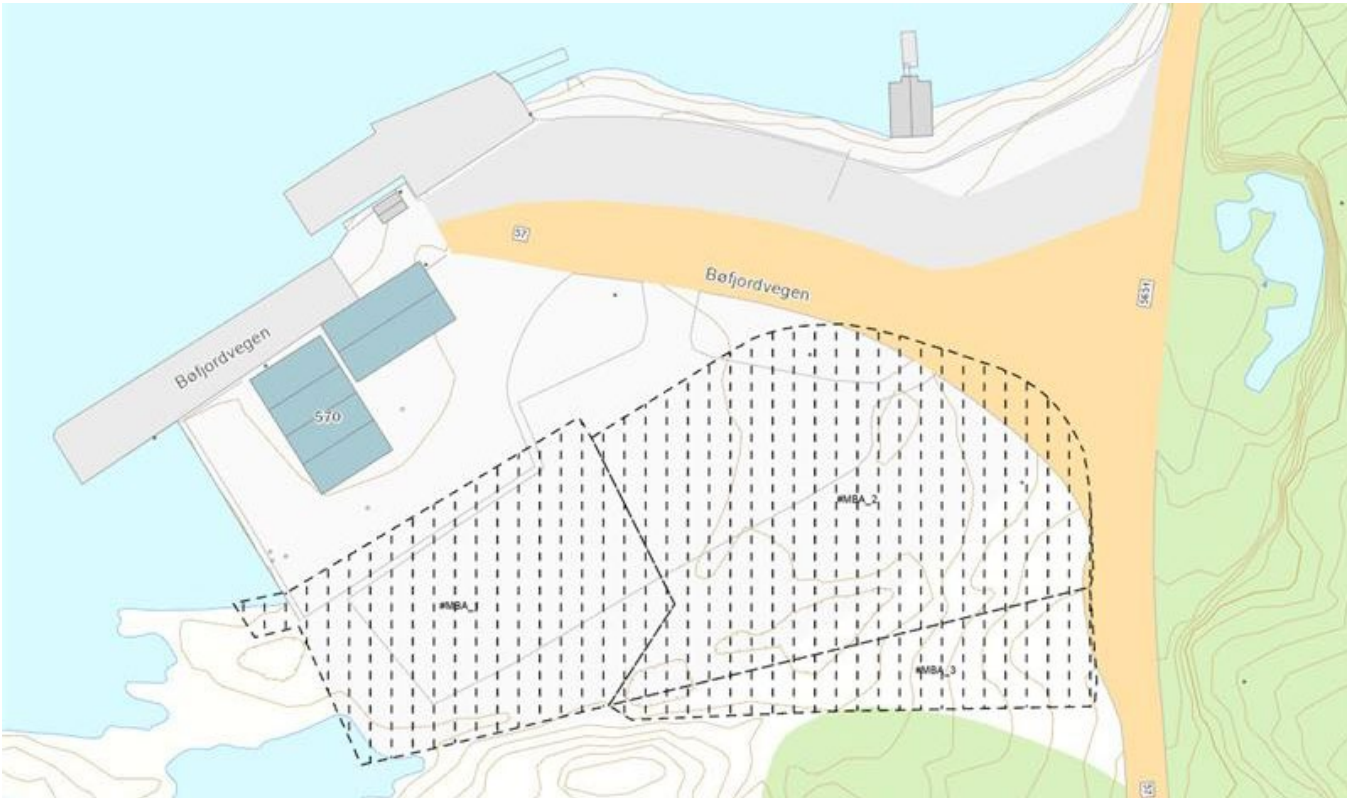
strekninga Rysjedalsvika–Krakhella kan gi eit årleg utsleppskutt på om lag 1 700 tonn CO₂. Dette ligg utanfor systemgrensa for klimagassberekninga av sjølve anlegget, men er ein sentral klimaeffekt av tiltaket samla sett.

Berekninga byggjer på førebelse prosjekterte mengder og grove estimat, og det er difor usikkerheit knytt til resultatata. Rapporten peikar likevel tydeleg på at vidare reduksjon av klimagassutslepp særleg kan oppnåast gjennom val av materiale med lågare utslepp, redusert masseutskifting, ombruk av massar og auka del utsleppsfrie anleggsmaskiner. Klimagassvurderinga gir såleis eit viktig grunnlag for vidare optimalisering av prosjektet i neste fase.

6.13 Riggområde

Planforslaget legg til rette for mellombelse rigg- og anleggsområde i tilknytning til kaiområdet, i hovudsak på arealet aust og sør for ferjekaia. I planen er desse områda avsette som føresegnsområde #MBA1–3, og skal nyttast til tiltak som er nødvendige for gjennomføring av kai- og vegprosjektet, mellom anna riggområde, mellombelse bygningar, mellomlagring av material og massar og andre anleggsfunksjonar.

Slik illustrasjonen viser, er riggområda delte opp i fleire delområde. Dette legg til rette for ei fasevis og avgrensa bruk av areala i anleggsperioden, slik at berre dei delane som er naudsynte til ei kvar tid vert tekne i bruk. Målsettinga med dette er å spare unaudsynte inngrep. Etter avslutta anlegg skal dei mellombelse føremåla opphøyre, og areala skal først tilbake til føremåla som er viste i plankartet (o_ST og NÆ).



Figur 6-14 Mellombelse rigg- og anleggsområde frå plankart, datert 20.05.26.



Figur 6-15 Riggområde aust i planområdet (#MBA2 og 3). Kjelde: VLFK.

Etter kaikonstruksjonar er bygd skal delar av arealet nyttast til ladeinfrastruktur for ladetårnet til ferja, parkeringsplass og oppstillingsfelt for køyrande som skal på ferja.

6.14 Massebalanse og deponi

Planforslaget legg ikkje opp til etablering av permanent massedeponi innanfor planområdet. Handtering av massar skal i størst mogleg grad skje lokalt, slik at prosjektet kan gjennomførast med ei mest mogleg føremålstenleg massebalanse.

Ved behov for mellombels lagring av stein, jord eller andre massar i anleggsperioden, skal dette skje innanfor dei avsette bygg- og anleggsområda #MBA, som er sette av til rigg, mellombels anleggsfunksjonar og mellomlagring i samband med gjennomføringa av tiltaket.

Massehandteringa skal organiserast slik at samla areal i bruk vert avgrensa til det som er nødvendig i dei ulike fasane av utbygginga, og slik at areala kan ryddast og førast tilbake til regulert føremål etter avslutta anlegg.

Planforslaget legg vidare til grunn at handtering av massar skal skje på ein måte som tek omsyn til avrenning, eventuelle forureina massar og massar infiserte med framande artar, i tråd med dei føringane som følgjer av miljøoppfølginga for prosjektet.

6.15 Fråvik frå vegnormalane og premisser for vegløyninga

I planarbeidet er det førebels kartlagt behov for å søkje om to fråvik frå vegnormalane til Statens vegvesen. Dei to fråvika gjeld krav til dimensjonerande sjøtilstand, samt stormflo og bølgepåverknad etter handbøkene N100 og N200. Det kan bli behov for å søkje om ytterlegare fråvik som følgje av TS-revisjon av reguleringsplanen.

For fv. 57 er det lagt til grunn dimensjoneringsklasse L1 med tverrprofil for 2-feltsveg på 6,5 meter. Dette er valt for å vidareføre eksisterande vegbreidde fram mot ferjekaia og unngå vegstandardskifte på ein kort del av strekninga. Det er lagt opp til at eksisterande linjeføring og breidde i hovudsak vert vidareført, med mindre justeringar der dette er nødvendig.

Planforslaget legg ikkje opp til omklassifisering av vegnettet. Løysinga tek utgangspunkt i vidareføring av eksisterande vegstruktur med oppgradering innanfor gjeldande trasé.

6.16 Vatn og avlaup

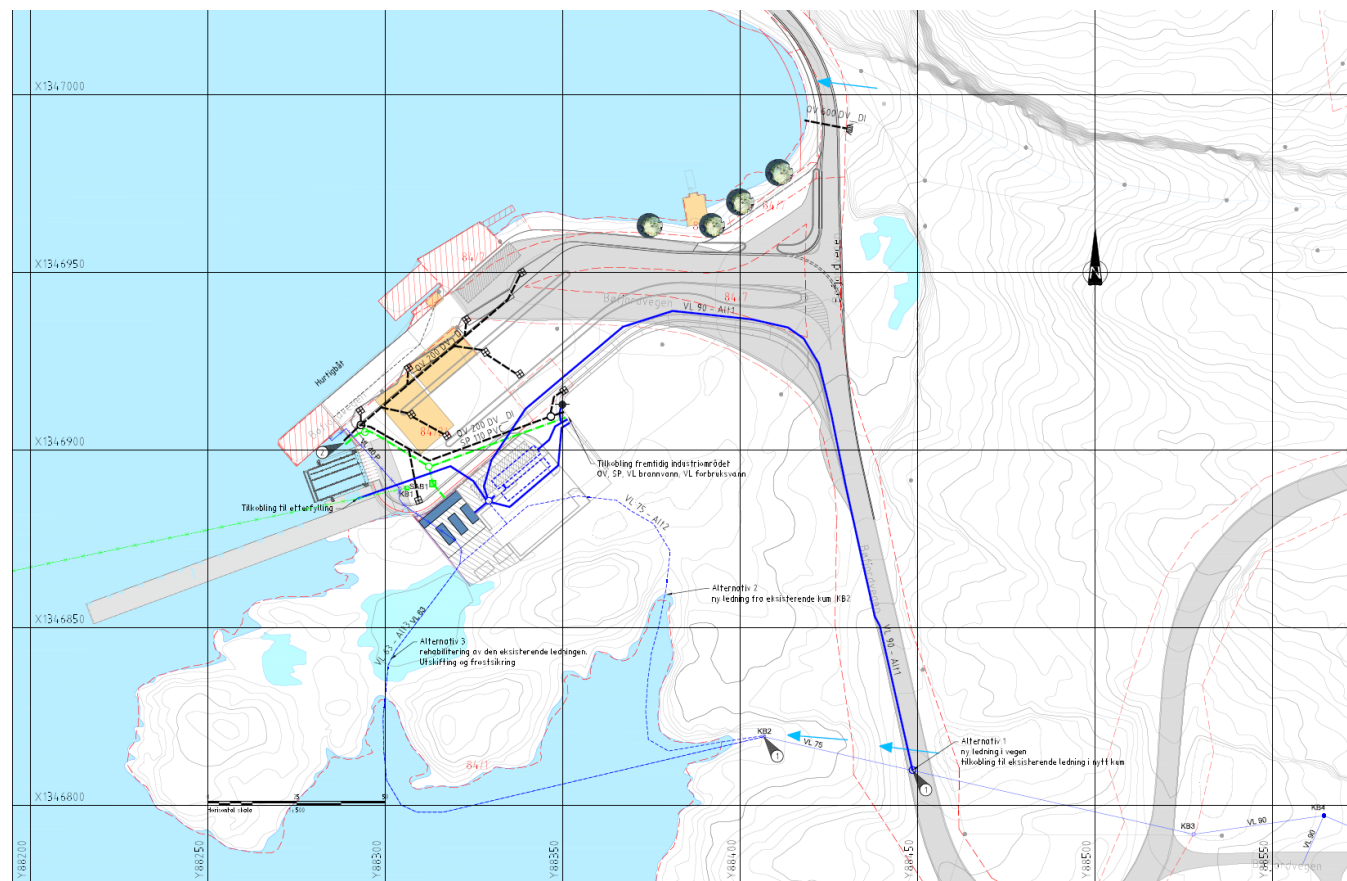
Planforslaget legg til rette for oppgradering av vassforsyning, avlaup og overvasshandtering i tilknytning til ny ferjekai og tilhøyrande landanlegg. Eksisterande løysingar skal byggjast om og tilpassast ny bruk av kaiområdet. For nærare omtale av løysingar og tekniske premisser vert det vist til VA-rammeplan Rysjedalsvika.

For vassforsyning er det lagt til grunn ny vassleidning i grøft langs vegtraséen, kopla til eksisterande kommunal leidning som kryssar fv. 57 sør for Rysjedalsvika. Denne løysinga er vurdert som den mest føremålstenlege og skal erstatte eksisterande leidningsstrek som i dag går i sjø ut til ferjekaia. Denne leidningen kan fryse vinterstid og tilfredsstiller ikkje dagens standard. Det er i VA-rammeplanen foreslått tre ulike alternativ for ny vassleidning, der alternative langs veg er det anbefalte. Den nye løysinga skal sikre betre driftstryggleik og frostvern, og legg til rette for vassforsyning til servicebygg, etterfylling av drikkevatt til ferja og vanleg forbruksvatn til næringsområdet. Det er òg vurdert ei opsjon med nedgraven brannvasstank og trykkaukarstasjon dersom det vert behov for brannvassforsyning.

Avlaupsvatt frå nytt servicebygg er planlagt handtert lokalt gjennom slamavskiljar med utslepp til sjø. Førebelse utrekningar viser at ein slamavskiljar på om lag 8 m³ kan vere ei eigna løysing. Utslepp til sjø skal etablerast minst 2 meter under lågaste vasstand. Det skal i tillegg leggast til rette for at reinsa avlaupsvatt frå industriområdet kan koplast til utsleppsleidninga.

Som følgje av endra veggeometri og terrengtilpassingar er det lagt opp til nye løysingar for overvasshandtering. Dette omfattar nye sluk, sandfangskummer, overvasskummer og utsleppsleidning, samt ny stikkrenne for nedbørsfelt aust for planområdet der dette kryssar FV5651. Vegunderbygninga skal drenerast, og lukka drenering er lagt til grunn som prinsipp for vidare detaljprosjektering. Flaumveg skal sikrast gjennom tilpassa veggeometri, slik at vatn som ikkje kan takast imot av stikkrenner eller sandfang vert leia kontrollert over terreng og vidare mot sjø.

Endeleg dimensjonering og detaljutforming av VAO-løysingane skal avklarast i vidare prosjektering. Dette omfattar mellom anna sluk, kummar, leidningssystem, utsleppspunkt og eventuell brannvassløysing. Privat avlaupsanlegg må søkjast om og godkjennast før byggesøknad kan behandlast.



Figur 6-16 VA-rammeplan Rysjedalsvika ferjekai. Kjelde: Multiconsult.

6.17 Faresoner

Planforslaget inneheld faresoner for stormflo (H320) og høgspontanlegg (H370). Faresonene er vist i plankartet og legg føringar for bruk og utforming av areal innanfor nærare avgrensa delar av planområdet.

6.17.1 Faresone stormflo (H320)

Faresone H320_1 er lagt over dei delane av planområdet som ligg lågt og som kan vere utsette for havnivåstiging og stormflo. Denne sona omfattar areal der planløysinga må ta høgd for framtidige vasstandar og bølgepåverknad. Omsynssona er særleg relevant for kaiområdet og tilgrensande areal, og må sjåast i samanheng med dei valde kotehøgden, sikring av tekniske installasjonar og den generelle utforminga av kaianlegget og nærliggjande landareal.

Faresone H320_2 er for å følgje opp aktsemdområde for flaum. Det er inkludert avbøtande tiltak til sona. Det er ikkje utsette bygningar innafor området.

6.17.2 Faresone høgspontanlegg (H370)

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

6.18 Føresegnområder

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

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

Føresegnområde #2 er areal for eventuell utfylling i sjø. Oppføringar kaifront eller fylling i samband med bygging av ferjekai kan gje behov for fylling eller arbeid i sjø. Vidare detaljprosjektering vil avklare endeleg løysing og behov for arbeid og tiltak i sjø.

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

Føresegnområde #4 er satt for å gje handlingsrom mellom o_KAI og o_ST. Desse arealformåla vil overlappe i grensesnittet kai, brubås, køyreveg. Køyrevegen vil i praksis gå over ei kaiplate, inn i brubås og opp på ferjekaibrua. Det betyr i praksis at det vil vere element av både kai og veg i same vertikalnivå. Føresegnområde opnar for at føringar til o_KAI kan nyttast for o_ST, og motsett, innanfor avgrensinga.

7. Verknadar av planforslaget

I dette kapittelet vert verknadene av planforslaget vurderte med utgangspunkt i dagens situasjon, planlagd løysing og relevante fagutgreiningar. Vurderingane byggjer på registreringar og analysar utførte i planarbeidet, mellom anna innan trafikk, naturmiljø, kulturmiljø, risiko og teknisk infrastruktur.

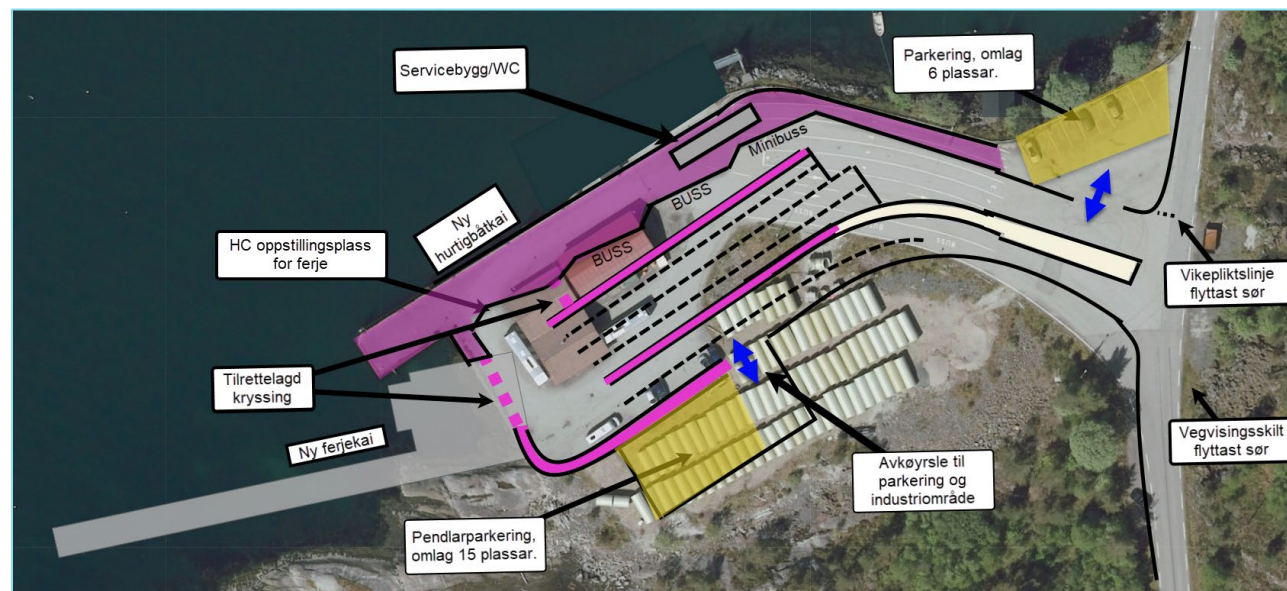
7.1 Framkomst og tryggleik

Ny ferjekai og veganlegg vil auke trafiksikkerheita for mjuke trafikantar. Det er ikkje forventa auke i døgntrafikken på sambandet så framkomme for køyrande vil vere den same.

Planforslaget medfører ei endring i korleis trafikken vert organisert på kaiområdet. Den nye løysinga inneber meir strukturerte trafikkstraumar og betre avgrensing mellom ulike funksjonar, noko som reduserer kompleksiteten i trafikkbiletet. Dette gir betre føreseielegheit i trafikkavviklinga og færre uoversiktlege situasjonar samanlikna med dagens forhold.

For køyretøy vil planforslaget gi betre framkome gjennom meir definerte køyremønster og færre konfliktpunkt. Særleg gjeld dette ved av- og påkøyring til ferja og i overgangen mellom kaiområde og fylkesveg. Ein meir samla og strukturert arealbruk medfører at trafikkstraumane vert betre separerte, noko som reduserer risiko for feil køyring og kryssande trafikk.

For mjuke trafikantar er verknadene særleg positive. Redusert behov for ferdsel i køyreareal og meir samanhengande ferdselslinjer gir auka tryggleik og betre oversikt. Trafikk- og mobilitetsanalysen peikar på at etablering av separate gangareal og tydelege kryssingspunkt er sentrale tiltak for å redusere konflikhtar mellom trafikantgrupper. Den nye løysinga medfører at slike konflikhtar i større grad vert avgrensa.



Figur 7-1 Foreslått trafikale løysingar på land. Kjelde: Multiconsult.

For kollektivtrafikken gir planforslaget betre samanheng mellom haldeplass, ferje og hurtigbåt, noko som gir meir føreseieleg trafikkavvikling. Dette reduserer risiko knytt til oppstilling og manøvrering av buss i område med mykje øvrig trafikk.

ROS-analysen peikar på at ulykker i samband med samansett trafikk og kryssande rørsler er ei sentral risiko i dagens situasjon. Med ei meir strukturert trafikkavvikling, tydelegare trafikkstruktur og redusert sambruk av areal,

vert denne risikoen redusert. Samstundes vil det framleis vere eit samansett trafikkbiletet på eit avgrensa areal, noko som gjer at det vil vere behov for vidare oppfølging gjennom detaljprosjektering og drift.

Samla sett medfører planforslaget ei klar forbetring av både framkome og trafiksikkerheit samanlikna med dagens situasjon. Løysinga reduserer konfliktpunkt, gir betre oversikt og meir føreseielege trafikkforhold for alle trafikantgrupper, og bidreg til å styrke tryggleiken i eit viktig transportknutepunkt.

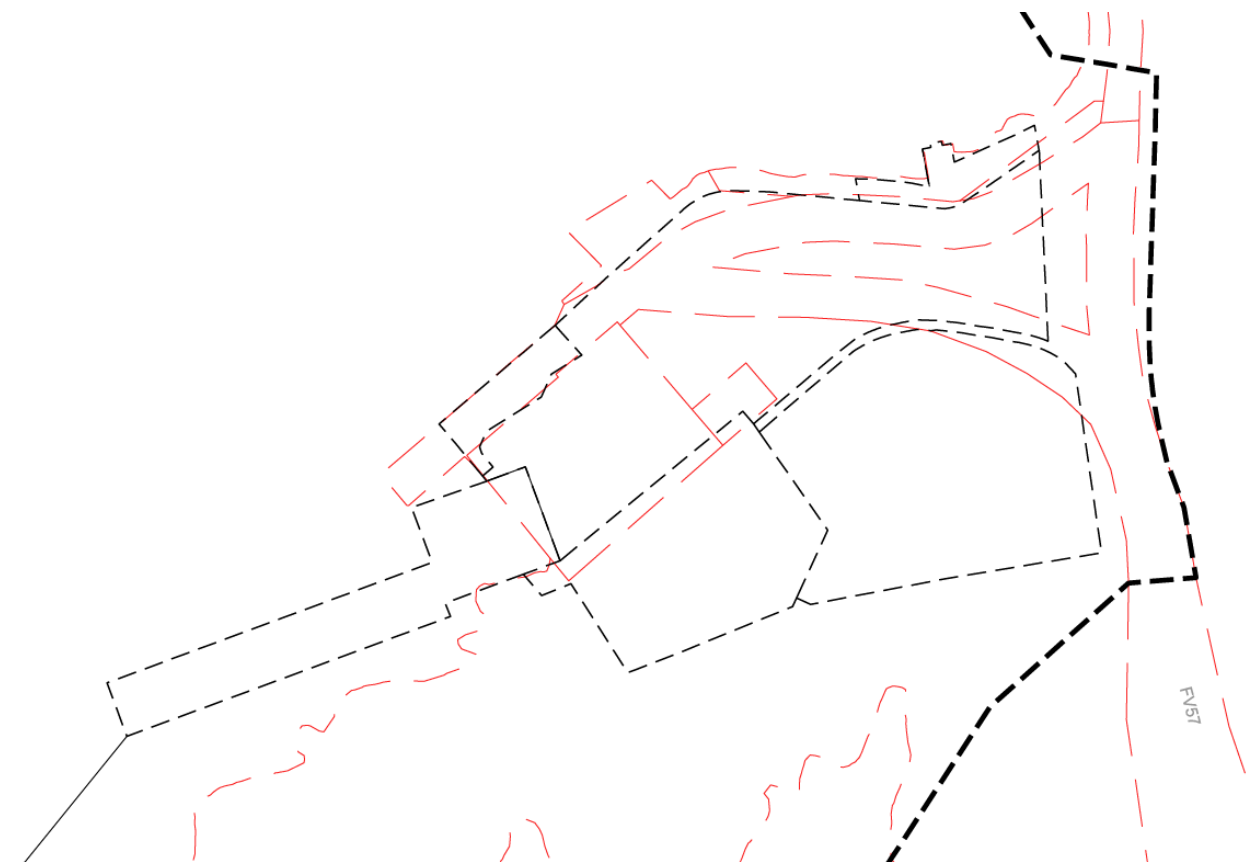
7.2 Naboar og grunnerverv

Etablering av ny ferjekai og oppstillingsplassar krev at delar av gnr. bnr. 84/1 vert innløypt. Arealet skal nyttast til køyrefelt, oppstillingsplassar til ferja, teknisk infrastruktur og pendlarparkering. Gnr.bnr. 84/1 er eit større hovudbruk som og inkluderer regulert næringsareal på ferjekaia. Det er regulert inn ny tilkomst til næringsarealet, samt kompensert for noko av redusert areal i søraust.

7.3 Byggegrenser

Byggegrenser i plankart er vist i Figur 7-2. Grensene følgjer i stor grad formålsgrenser og er utforma som fullstendige polygon. Føresegn opnar for unntak for mindre tiltak utanfor byggegrenser, men innanfor utbyggings- eller samferdsleformål.

Eit ferjekaiområde vil føre med seg utbygging og tiltak i sjø. I dag er det eksisterande konstruksjonar over sjø som skal rivast – desse områda kjem innanfor ny byggegrense, og det vil vere opning for å reetablere kai eller fylling etter dei behova kaiområdet har. Det er og sett av føresegnsmåte i sjø (#2) som opnar for tiltak og eventuell fyllingsfot i sjø. Vidare detaljprosjektering vil avklare endelege løysingar for kai og frontar mot sjø. Dette er avhengig av ei meir heilskapleg vurdering av tilstand på dagens kaianlegg, støttemurar og fyllingar.



Figur 7-2 Juridiske grenser i plankart utforma som polygon. Eigedomsgrenser i raudt. Kjelde: Multiconsult.

7.4 Landskapsbilde

Planforslaget medfører nye inngrep i form av ny ferjekai, tilleggingskai, køyreareal og tilhøyrande konstruksjonar. Dei mest synlege endringane vil skje i den sørlege delen av kaiområdet, der nye konstruksjonar vert etablerte og arealbruken vert reorganisert. Samstundes skjer tiltaka i eit område som allereie er prega av utbygging, og dei nye inngrepa vil i stor grad vidareføre den tekniske karakteren som allereie er etablert.

Planforslaget legg til rette for ei meir samla og ryddig organisering av kaiområdet. Ei tydelegare strukturering av trafikkareal, oppstillingsfelt og opphaldsareal vil kunne gi eit meir oversiktleg og lesbart landskapsbilde samanlikna med dagens situasjon. Materialbruk, terrengtilpassing og bruk av vegetasjon vil bidra til å mjuke opp overgangane mot omkringliggjande areal.

I sjø vil nye konstruksjonar vere synlege, særleg frå fjorden og nærliggande landskap. Endringane vert likevel vurderte å vere avgrensa til eit lokalt område rundt kaianlegget, og vil ikkje endre dei overordna landskapstrekk i fjordlandskapet

Samla sett medfører planforslaget ei endring av landskapsbildet lokalt i kaiområdet, men tiltaket vidarefører i hovudsak eit allereie utbygd og teknisk påverka miljø. Den nye utforminga gir eit meir samla og tilpassa anlegg, og verknadene på landskapsbildet vert vurderte som avgrensa i ein større landskapskontekst.

7.5 Friluftsliv og bygdeliv

Planområdet er i dag i hovudsak nytta til samferdselsformål og har avgrensa funksjon for friluftsliv. Nærliggjande område, som strandsona og Fureholmen, har likevel verdi som naturområde og for ferdsel og oppleving i lokalsamfunnet.

Planforslaget medfører i hovudsak inngrep innanfor eit allereie utbygd og teknisk prega område, og vil i liten grad påverke areal som vert nytta til friluftsliv. Naturområdet på Fureholmen vert vidareført utan inngrep.

For bygdelivet inneber planforslaget at ferjekaia vert oppgradert som eit viktig lokalt knutepunkt. Ei meir oversiktleg utforming og betre tilrettelegging for trafikk og opphald kan styrkje funksjonen til området som møtepunkt og betre tilkomsten til kollektivtilbod og sjøtransport.

7.6 Naturmangfald

I dette kapittelet er tiltaket vurdert etter prinsippa for offentlege avgjerder i naturmangfaldlova §§ 8–12. Vurderinga er gjort samla for naturmangfald og vassmiljø, og prinsippa skal leggjast til grunn ved utøving av offentleg mynde, jf. naturmangfaldlova § 7.

§ 8 Kunnskapsgrunnlaget

Kunnskapsgrunnlaget bygger på konsekvensutgreiing for naturmangfald og vassmiljø (KU naturmangfald og vassmiljø), samt tilgjengelege offentlege databasar og fagrapportar. Datagrunnlaget er supplert med naturtypekartlegging og ROV-undersøking i sjø, som gir ei god oversikt over naturverdiar og miljøtilstand i tiltaksområdet.

Det er vist til KU naturmangfald og vassmiljø for nærare omtale av registrerte naturtypar, artar og verdsetting av påverka område.

Planområdet på land er i hovudsak sterkt endra, medan sjøområda og nærliggande naturareal har høg verdi og inngår i eit større samanhengande naturmiljø.

§ 9 Føre-var-prinsippet

Det ligg føre risiko for påverknad på naturmangfald, særleg i anleggsfasen. Usikkerheit knytt til gjennomføring og effektar i sjø gjer at føre-var-prinsippet skal tilleggst vekt, særleg for fugl og vassmiljø.

Anleggsarbeid skal gjennomførast i tråd med føringar i konsekvensutgreiinga og miljøoppfølgingsplanen. Miljøoppfølgingsplanen (MOP) inneheld konkrete krav til gjennomføring, mellom anna knytt til arbeid i sjø, støy, massehandtering og omsyn til naturmiljø.

Det er vist til MOP for nærare omtale av avbøtande tiltak i anleggsfasen.

§ 10 Økosystemtilnærming og samla påverknad

Tiltaket omfattar etablering av ny ferjekai og riving av eksisterande kai, og vil føre til fysiske inngrep i sjø og mindre inngrep på land. Dei permanente inngrepa på land er i hovudsak knytte til allereie sterkt påverka areal.

I sjø vil tiltaket påverke botnforhold og marine naturtypar lokalt, mellom anna område med sukkertare og funksjonsområde for fisk og fugl. Påverknaden er avgrensa til nærområdet rundt tiltaksområdet og vil i hovudsak vere mellombels i anleggsfasen.

Den pågåande verneprosessen for Sognefjorden inneber ei auka merksemd på samla belastning i fjordsystemet. Tiltaket er avgrensa i omfang og lokalisert i eit allereie utbygd kaiområde, og vurderast ikkje å vere i konflikt med føremålet i eit mogleg framtidig marint vern, gitt at føresette avbøtande tiltak vert gjennomførte.

Omsynssone H560 bevaring naturmiljø i sjø er etablert for å ivareta gyteområde i sjø. Konsekvensane for omsynssona er knytte til inngrep i sjø og tilhøyrande partikkelspreiing i anleggsfasen.

Gjennom avgrensing av tiltaksområde, krav i reguleringsføresegnene og avbøtande tiltak som skildra i MOP, vert påverknaden på naturmiljøet i omsynssona redusert og halda på eit avgrensa og kontrollerbart nivå.

Samla sett er det ikkje venta vesentlege regionale eller nasjonale ringverknader av tiltaket, jf. vurderingar i konsekvensutgreiinga.

§ 11 Kostnader ved miljøforringing

Tiltakshavar skal bere kostnader knytte til tiltak for å redusere og avbøte påverknad på naturmangfaldet. Dette omfattar også overvaking, kontroll og eventuelle oppfølgjande undersøkingar i anleggsfasen.

Tiltaka er forankra i reguleringsføresegnene og miljøoppfølgingsplanen, og vert nærare konkretisert i vidare prosjektering og gjennomføring.

§ 12 Miljøforsvarlege teknikkar og driftsmetodar

Tiltaket skal gjennomførast med miljøforsvarlege teknikkar. Dette omfattar tiltak for å redusere spreining av sediment og forureining, kontroll med støy frå sprenging og peling i sjø, samt krav til handtering av massar og utstyr i anleggsperioden.

Miljøoppfølgingsplanen konkretiserer krav til gjennomføring, inkludert prøvetaking av sediment, restriksjonar på arbeidstid i sårbare periodar og bruk av avbøtande teknikkar som boblegardin ved undervassarbeid.

For nærare teknisk omtale av tiltak og gjennomføring vert det vist til MOP og tilhøyrande fagrapportar.

Samla vurdering

Planforslaget medfører lokale og i hovudsak mellombelse verknader for naturmangfaldet, særleg i anleggsfasen og i sjø. Gjennom bruk av omsynssoner, reguleringsføresegner og oppfølging via miljøoppfølgingsplanen vert påverknaden redusert og handtert på ein systematisk måte.

Konsekvensane for omsynssone H560 er vurderte som avgrensa, føreset at krav til gjennomføring og avbøtande tiltak vert følgde.

Tiltaket vidarefører i hovudsak bruk av eit allereie påverka område, og gir ikkje vesentlege verknader på naturmangfald i ein større samanheng, jf. vurderingar i konsekvensutgreiinga.

7.7 Kulturmiljø

Det er ikkje registrert automatisk freda kulturminne innanfor planområdet. Kulturmiljørapporten viser at det finst enkelte SEFRAK-registrerte bygningar og ruinar i influensområdet, hovudsakleg knytt til gardsmiljø frå 1800-talet, men desse ligg utanfor sjølv tiltaksområdet.

Planforslaget inneber inngrep i eit allereie teknisk påverka område, og vil i liten grad påverke kjende kulturminne eller kulturmiljø. Kulturmiljørapporten vurderer at tiltaka heller ikkje vil gi vesentlege visuelle verknader for registrerte objekt i nærområdet.

Samla sett vert verknadene for kulturmiljø vurderte som små. For nærare omtale av kulturhistoriske verdiar, registreringar og vurderingar vert det vist til kulturmiljørapport som er lagt ved planskildringa.

7.8 Naturressursar

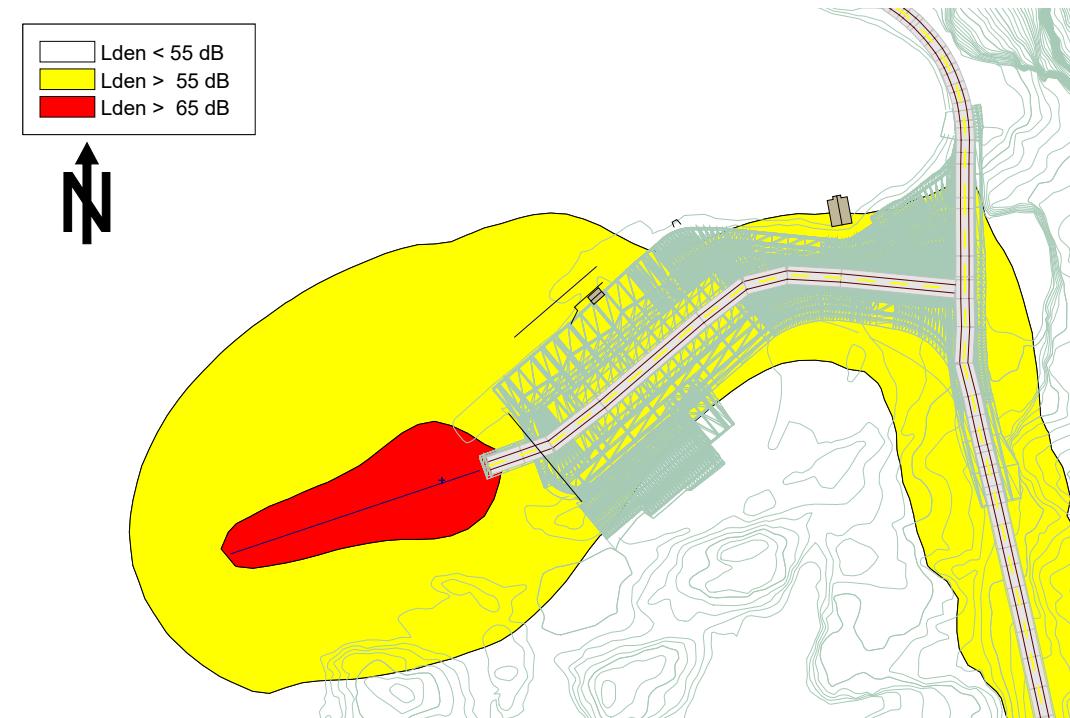
Planområdet omfattar i hovudsak eksisterande kaiområde og tilhøyrande areal som allereie er sterkt prega av tekniske inngrep. Det er ikkje registrert viktige naturressursar på land innanfor sjølv planområdet.

Sjøområda rundt Rysjedalsvika inngår i ein fjord med naturressursar knytte til fisk og marine økosystem. Påverknaden frå planforslaget er avgrensa til eit mindre område rundt tiltaksområdet og er i hovudsak mellombels i anleggsfasen.

Samla sett vert verknadene for naturressursar vurderte som små.

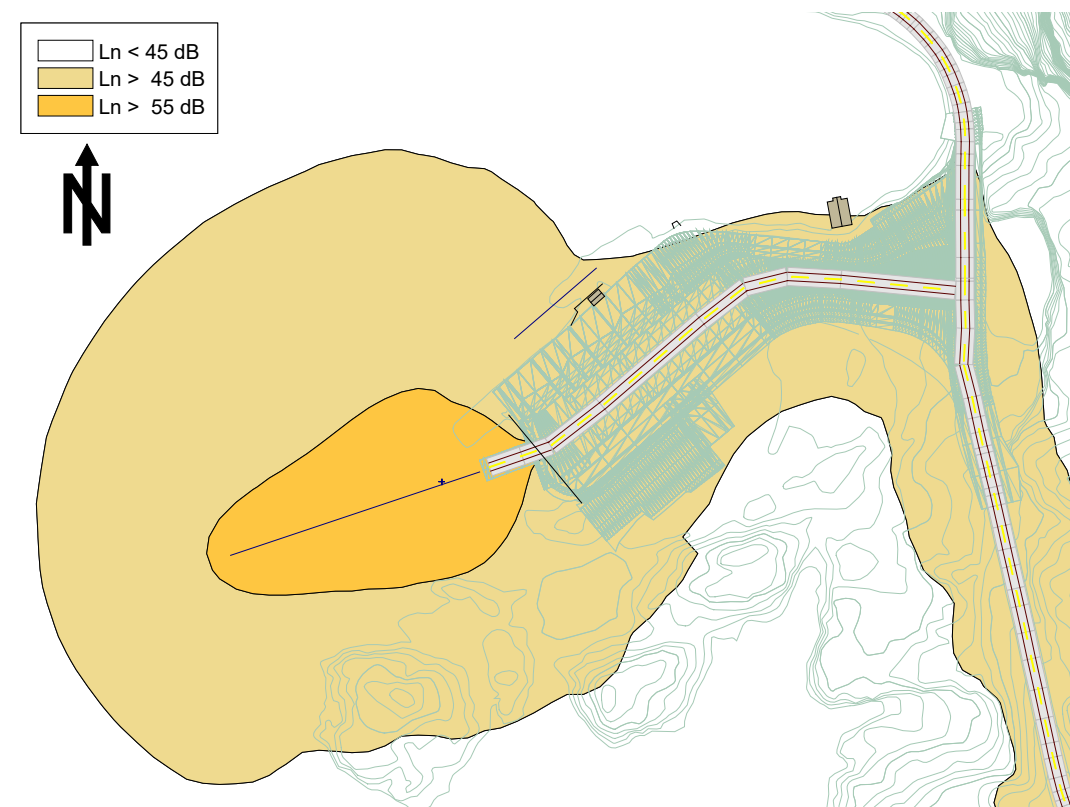
7.9 Støy og luftforureining

Det er utarbeidd ei støyfagleg utgreiing for reguleringsplanen, jf. *Støyfagleg utgreiing Rysjedalsvika ferjekai*, datert 5. mai 2026. Utgreiinga omfattar støy frå vegtrafikk, ferje i drift og ved kai, snøggått, samt mogleg framtidig natteligge for ferje. Berekningane er utførte i samsvar med T-1442/2021. Resultata viser at ingen bygg med støyfølsam bruk vert utsette for støynivå over gjeldande grenseverdiar, verken i dag- eller nattperiode, inkludert ved eventuell natteligge for ferje.



Figur 7-3 Støysonekart (L_{den}). Beregningshøgde 4 m over terreng. Kjelde: Multiconsult.

Planforslaget kan difor gjennomførast utan behov for støyreducerande tiltak i driftsfasen. Samstundes er berekningane basert på erfaringsdata, og det kan vere avvik i reell drift. Det vert tilrådd å nytte støysvakt utstyr og legge drifta til rette for å redusere støy, særleg ved anløp.



Figur 7-4 Støysonekart for nattestøy (L_{night}). Beregningshøgde 4 m over terreng. Kjelde: Multiconsult.

I anleggsfasen kan det oppstå mellombelse støyulemper. Handtering av byggje- og anleggsstøy skal følgje retningslinjene i T-1442, med relevante avbøtande tiltak som arbeidstidsavgrensing og varsling av naboar. Ved støyande arbeid i sjø må det i tillegg takast omsyn til fisk og marint liv.

Når det gjeld luftforureining, fører ikkje tiltaket med seg vesentlege negative verknader. Planen legg til rette for elektrifisering av ferjesambandet, noko som vil bidra til reduserte utslepp samanlikna med dagens situasjon.

7.10 Barn og unge

Planforslaget påverkar barn og unge først og fremst gjennom korleis området fungerer som trafikk- og knutepunkt mellom ferje, buss og servicefunksjonar.

I driftsfasen gir planen betre vilkår for barn og unge ved at gangliner, opphaldssoner og publikumsfunksjonar vert meir tydeleg organiserte enn i dag. Dette gir meir oversiktlege og føreseielege forhold for dei som ferdast i området som mjuke trafikantar eller reisande.

Negative verknader er i hovudsak knytte til anleggsperioden, der anleggstrafikk, støy og mellombelse endringar i trafikkmønster kan gi auka risiko dersom gjennomføringa ikkje vert stramt styrt.

Samla sett er verknadene for barn og unge vurdert som klart positive, ved at tryggleik, universell tilgjenge og kvaliteten på opphalds- og ventesituasjonar vert styrka. Ulemper i anleggsfasen er mellombelse og vurdert som handterbare når fastsette krav til gjennomføring vert følgt.

8. Risiko, sårbarheit og sikkerheit (ROS-analyse)

Det er gjennomført ein risiko- og sårbarheitsanalyse (ROS-analyse) som del av planarbeidet. Analysen er vedlagt planforslaget i sin heilskap og gir ei systematisk kartlegging av moglege uønskte hendingar, samt vurdering av risiko og behov for tiltak. Formålet med ROS-analysen er å sikre at planområdet er eigna til føreslått utbyggingsføremål, og å identifisere tiltak som reduserer risiko til eit akseptabelt nivå, jf. plan- og bygningslova § 4-3.

8.1 Identifiserte risikoforhold

ROS-analysen viser at dei mest relevante risikoforholda i planområdet er knytte til naturpåkjenningar, teknisk infrastruktur og trafikk. Følgjande tema er vurderte som særleg relevante:

- stormflo og bølgepåverknad
- flaum og overvasshandtering
- skred
- sårbarheit i teknisk infrastruktur (vatn, avlaup, energi m.m.)
- trafikkulukker, særleg i møte mellom mjuke trafikantar og køyretøy
- uønskte hendingar knytt til anleggstrafikk

Samla er risikoen knytt til samspel mellom fleire funksjonar innanfor eit avgrensa område, samt påverknad frå klima og naturgjevne forhold.

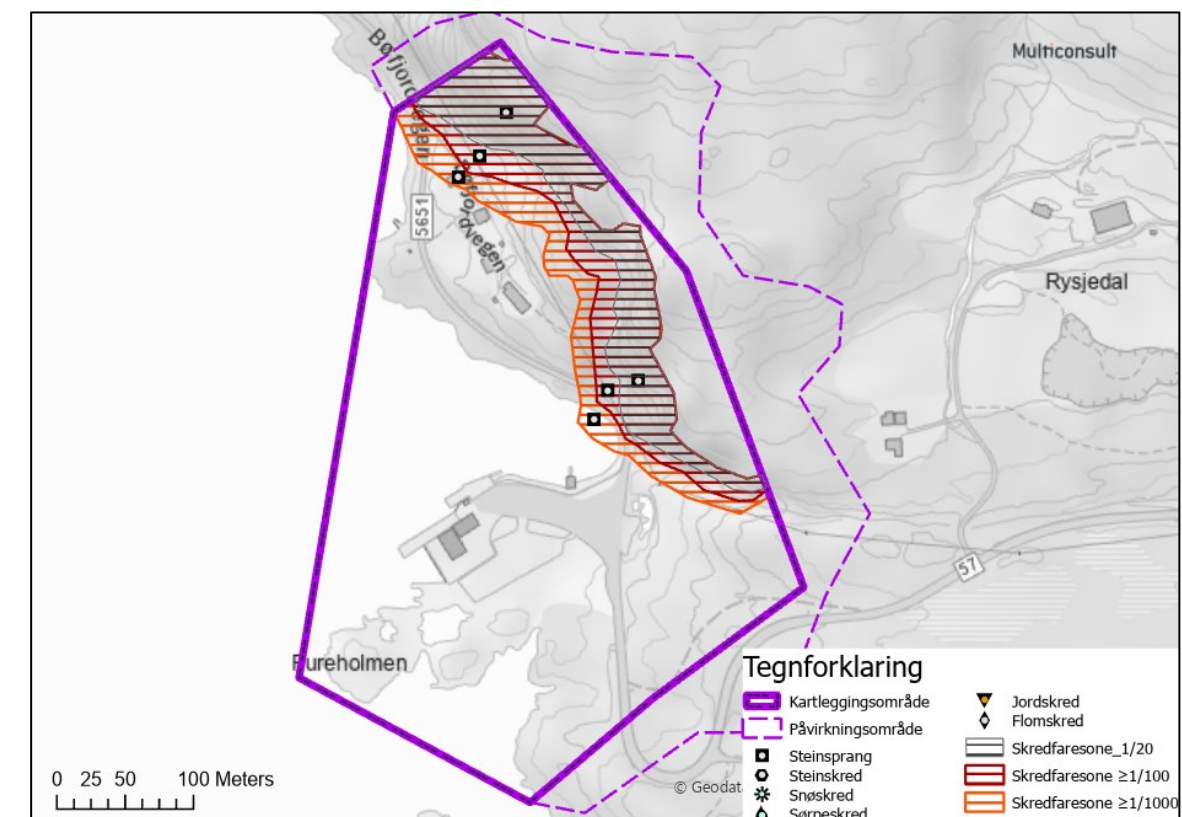
8.2 Naturfarar

Både kvikkleire, skred og flaum har aktsemdsoner i NVE sine databasar. Det er gjennomført skredfarekartlegging og utarbeida geoteknisk notat og VA-rammeplan.

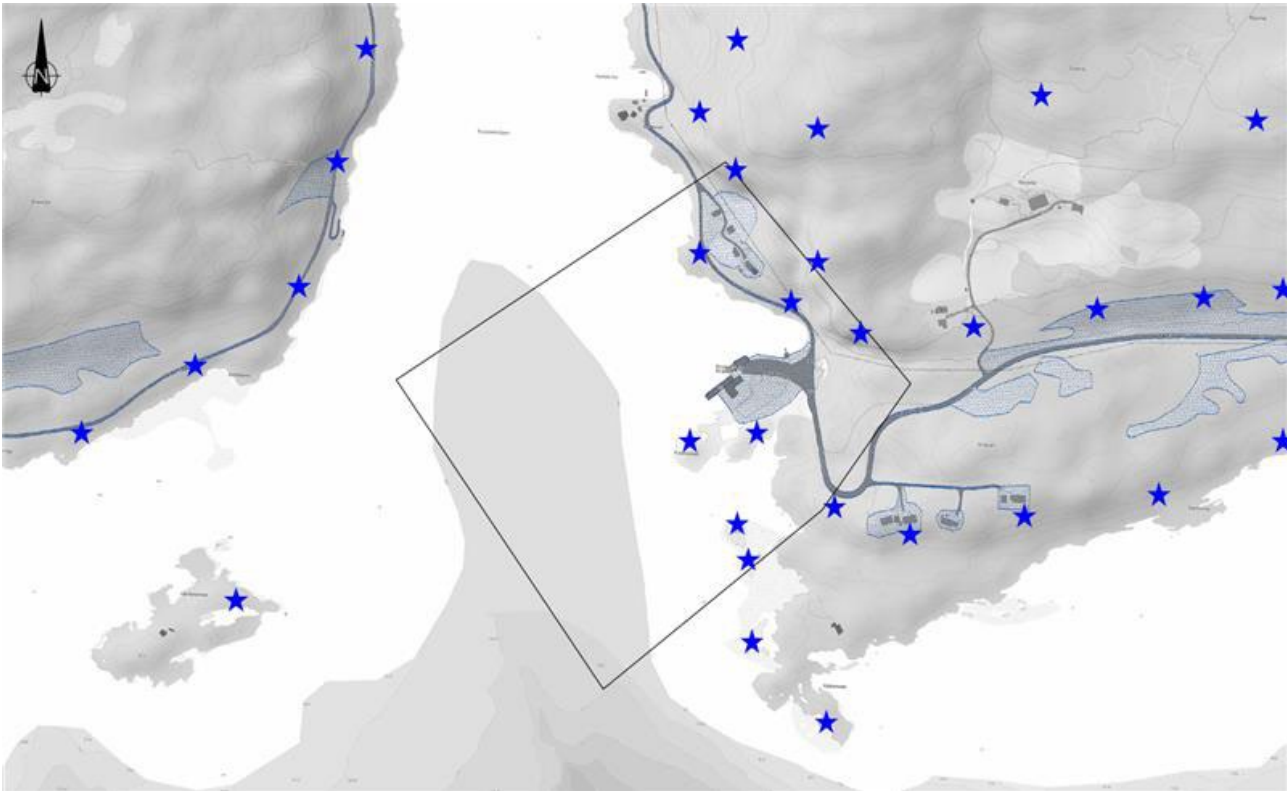
Skredfarekartlegging syner at skredfare ikkje er lokalisert innanfor planområdet, jf. Figur 8-1. Sjå vedlagt faresoneutgreiing for utfyllande informasjon.

VA-rammeplan vurderer aktsemdsområde for flaum. Aktsemdsområdet gjeld eit avgrensa nedbørsfelt og det ikkje indikasjonar på større utfordringar rundt nedbørsfeltet i dag. VA-rammeplanen foreslår avbøtande tiltak i form av stikkrenne under fv. 5651. Avbøtande tiltak er innarbeidd i føresegn og aktsemdsområde er regulert som omsynssone flaum i plankartet.

Geoteknisk notat tar for seg grunnforhold innanfor planområdet. Aktsemdssone for kvikkleire er vist i Figur 8-2 saman med referanse til områder med fjell i dagen. Storparten av aktsemdssone for kvikkleire er fylling frå nyare tid. På bakgrunn av topografi, berg i dagen, tidlegare utførte grunnundersøkingar og marin grense vurderast planområde til å ikkje ligge i eit potensielt utløpsområde for skred frå overliggande terreng eller i eit løsneområde. Det er ikkje trong for vidare utgreiing av området. Sjå geoteknisk notat for utfyllande informasjon.



Figur 8-1 Faresonekart. Kjelde: Multiconsult.



Figur 8-2 Aktsemdssone kvikkleire, samt blå stjerne som indikerer fjell i dagen. Kjelde: Multiconsult.

8.3 Tiltak i planforslaget

Planforslaget inneheld tiltak som reduserer identifisert risiko. For naturfare er dette mellom anna løysingar knytte til stormflo og bølgepåverknad, der kaianlegget vert dimensjonert og plassert med omsyn til framtidig havnivåstigning og klimarelaterte belastningar. Det er lagt inn omsynssoner for å sikre at desse forholda vert ivaretekne.

Når det gjeld trafikk, legg planen til rette for ei meir strukturert organisering av trafikkkareala, med tydelegare skilje mellom ulike trafikantgrupper. Dette reduserer konfliktpunkt og gir meir føreseielege trafikkkorhold.

Sårbarheit knytt til vassforsyning, avlaup og overvasshandtering er vurdert gjennom VA-rammeplan. Eksisterande vassleidning har avgrensa kapasitet og tekniske svakheiter. Ny løysing for vassforsyning, lokal avlaupshandtering, overvasssystem og flaumveg skal etablerast som del av tiltaket. Dette reduserer sårbarheit i teknisk infrastruktur og vert følgd opp i vidare detaljprosjektering.

Tiltaka er vidare følgde opp gjennom reguleringsføresegnene, som stiller krav til mellom anna trygg utforming, teknisk gjennomføring og risikoreduserande løysingar. Konkret oppfølging av tiltaka er inkludert i Tabell 8-1 i kapittel 8.7

8.4 Tiltak i gjennomføringsfasen

ROS-analysen peikar på at anleggsfasen er ein særleg sårbar periode. Risikoen er i hovudsak knytt til anleggstrafikk, mellombelse trafikkmønster og aktivitet i nærleiken av område med ferdsel.

I gjennomføringsfasen er det lagt til grunn at det skal gjennomførast tiltak som:

- sikrar god belysning og oversikt i anleggsområdet

- skil anleggstrafikk frå ordinær trafikk og mjuke trafikantar
- etablerer fysiske avgrensingar og tydelege trafikkmønster

Desse tiltaka vert følgde opp gjennom krav til plan for anleggsgjennomføring og miljøoppfølging i byggefasen, der aktuelle tiltak og føringar er nærare konkretiserte.

8.5 Oppfølging gjennom miljøoppfølging og føresegner

Oppfølging av identifiserte risikoforhold i anleggsfasen er forankra i miljøoppfølginga for prosjektet. Miljøoppfølgingsplanen legg føringar for handtering av mellom anna støy, massehandtering, arbeid i sjø og omsyn til naturmiljø, som alle er relevante for fleire av risikotema i ROS-analysen.

Reguleringsføresegnene stiller vidare krav til gjennomføring og oppfølging av tiltak som skal sikre at risiko knytt til trafikk, teknisk infrastruktur og ytre miljø vert handtert på ein tilfredsstillande måte.

8.6 Samla vurdering

ROS-analysen viser at planområdet er eigna for føreslått utbygging, føreset at identifiserte tiltak vert gjennomførte og følgde opp i detaljprosjektering, anleggsfase og drift.

Risikoen er i hovudsak knytt til kjende forhold og vurdert som handterbar gjennom planlagde tiltak, føresegner og oppfølging gjennom miljøoppfølging og vidare prosjektering.

Samla sett legg planforslaget til rette for ei utvikling der omsyn til tryggleik og samfunnstryggleik er ivaretekne på eit tilfredsstillande nivå.

8.7 Tiltaksskjema for reguleringsplan

Følgjande tabell syner korleis tiltak i ROS-analyse er følgt opp i planforslaget med referanse til føresegn og meir informasjon i planskildring. Alle tilvisingane vil ikkje vere utfyllande og det vil kunne vere supplerande føringar som gir meirverdi til tiltaka.

Tabell 8-1 Oversikt over føreslåtte tiltak i reguleringsplanen som følgje av risiko- og sårbarheitsvurderingar. Kjelde: Multiconsult.

TILTAK - REGULERINGSPLANEN			
Uønskt hending:		Tiltak i planen:	Oppfølging i plan
Naturgitte forhold/naturhendingar			
1	Flaum i vassdrag	Gjennomføre flaumutgreiing, med tilhøyrande rapport/notat som dokumenterer flaumfaren, og skal være førande for dei vidare arbeida.	Aktsemdssone innarbeida (H320_2) og krav i VA-rammeplan. Planskildring 6.16 og 8.2.
1	Flaum i vassdrag	Omsynssone for flaum dersom dokumentert i flaumutgreiing.	Omsynssone (H320_2) i plankart. Føresegn om drenering/stikkrenne mot sjø. Planskildring 6.16 og 8.2.
2	Stormflo	Omsynssone for stormflo avsett i plankart med tilhøyrande føresegner. Ev. føresett om fall frå kote +2,8 ned til ferjekai på kote +2,3 (NN2000).	Omsynssone (H320_1) i plankart. Føresegn 2.14 og 6.21

2	Stormflo	Kaianlegg skal prosjekterast etter handbok V431, med kote +2,3 m (N2000) og dimensjonerast for dagens og framtidig klima inkl. havnivåstigning.	Føresegn 2.14 og 6.2.1. Planerings- og byggehøgder etter 2.6. Planskildring 5.8.1 og 5.10.1, samt 6.3.
2	Stormflo	Teknisk infrastruktur på kai skal sikrast mot stormflo og bølgeoverskylling, med vern opp til minst + 2,6 m (N2000).	Føresegn 2.14 og 3.2.4 (o_KAI).
2	Stormflo	Bygg skal utformast og dimensjonerast for å tole klimabelastningar, sjølv om det må liggje lågare av omsyn til universell utforming.	Føresegn 2.14 og 3.2.1 (o_ST).
2	Stormflo	Vegar prosjekterast etter N100. I utgangspunkt krav til å ligge på kote +2,8 m, med avvik nær kai der overskylling må påreknast.	Føresegn 2.14 og 3.2.1. Det er søkt fråvik frå krav i N100, med ferjekai som dimensjonerande planeringshøgde. Vegteikningar for tiltak følgjer planen.
Kritiske samfunnsfunksjonar og kritiske infrastrukturar			
3	Infrastruktur, høgspent	Omsynssone for høgspent lendingar- og kablar/ nettstasjon og batteristasjonar med tilhøyrande føresegner som fastset byggjerestriksjonar.	Omsynssone (H370) med føresegn (4.1.3.).
4	Infrastruktur, brannvatn	Strekningane mellom kum KB1 og kum KB2 må utbetrast eller erstattast med ny vassleidning. Føresegner må sikra at løysning vurdert i VA-rammeplan gjennomførast.	Godkjent VA-rammeplan (2.11.) skal ligge til grunn for tiltak i plan. Rekkefølgjekrav til o_KAI, o_ST og o_SAA i 6.1.4.
4	Infrastruktur, brannvatn	Det må etablerast tankanlegg inkl. trykkøkningsstasjon som sikrar brannvatn for ein periode, til lokalt brannvern/tankbil er på staden. Føresegner må sikra at løysning vurdert i VA-rammeplan gjennomførast.	VA-rammeplan omtaler løysing. Føresegn om beredskap set krav til at tilgang til slukkevatn skal vere dokumentert og godkjent av kommunen (2.13.2.))
4	Infrastruktur, brannvatn	Pumping av sjøvatn. Føresegner må sikra at løysning kan bli etablert.	Føresegn 2.13.1. sikrar tilkomst for brann til kaikonstruksjonar.
Menneske- og verksemdbaserte farar			
6	Ulykke i av-/påkøyrse	Kryssutbetring. Flytte vikelinja frå nord lengre sør, slik at køyrande med vikeplikt har sikt mot kaiområdet/vest. Plankart må sikra løysninga kan bli etablert og føresegner må sikra at løysning gjennomførast.	Rekkefølgjekrav 6.2.3. stiller krav om at vikelinje flyttast sørover. Plankart viser ny innkøyring til ferjekai. 3.2.1 set krav til utforming av kaiareal. Planskildring 6.5. og 6.6.
6	Ulykke i av-/påkøyrse	Omsynssone for friskt må sikrast i plankart.	Plankart regulerer plassering inn-/utkøyrer. Illustrasjonsplan viser siktlinjer. 3.2.1 (o_ST) set krav til utforming av ferjekaia. Vedlagte vegteikningar syner utforming av planlagt tiltak. Planskildring 6.5 og 6.6.
6	Ulykke i av-/påkøyrse	Snevre inn køyreareala, slik at køyremønsteret vert tydelegare. Må sikrast i plankart.	3.2.1 (o_ST) set krav om avvik frå illustrasjonsplan skal dokumentere tilsvarande eller betre trafikktryggleik og tydelege kryssingspunkt.

			Planskildring 6.5, 6.6 og 7.1.
7	Ulykke med syklande/gåande	Det må avsettast nødvendig areal i reguleringsplankart som sikrar fraskild gang/sykelareal for mjuke trafikantar, slik at dei kan ferdes trygt mellom dei ulike målpunkta som skal etablerast iht. krav for universell utforming. Må sikrast i plankart og tilhøyrande føresegner.	2.3 (Universell utforming), 3.2.1 (o_ST) og rekkefølgjekrav 6.2.4 har føringar som sikrar mjuke trafikantar.
7	Ulykke med syklande/gåande	Omsynssone for friskt og frisktlinjer må sikrast i plankart.	Plankart regulerer plassering inn-/utkøyrer. Illustrasjonsplan viser siktlinjer. 3.2.1 (o_ST) set krav til utforming av ferjekaia og 6.2.4 set krav til tydelege kryssingspunkt. Vedlagte vegteikningar syner utforming av planlagt tiltak. Planskildring 6.5 og 6.6.
7	Ulykke med syklande/gåande	Etablere belysning. Føresegner må sikra at løysning blir etablert.	Fellesføresegn 2.1.4, og 2.1.5, samt 3.2.4 (o_KAI) har føringar til belysning.
8	Verksemd som handsamar farlege stoff, batteribrann i ferje	Det bør setes av areal for manøvrering og oppstilling dimensjonert for brannvesenets køyretøy, samt sikre atkomst. Sikrast i plankart.	2.13.1 skal sikre naudsynt tilkomst for brann, politi og ambulanse.
8	Verksemd som handsamar farlege stoff, batteribrann i ferje	Dersom tiltak blir definert som risikoobjekt, bør reguleringsplan identifisere, eller innarbeide alternativkai for nedkjøling av ferje som har stått i brann. Sikrast i plankart.	Det er ikkje planlagt alternativkai for nedkjøling av ferje som har stått i brann. Leirvik (Tersan Hayvard) har status som nødhamn med kaifasilitetar som kan nyttast til formålet.
8	Verksemd som handsamar farlege stoff, verksemdsrelatert fare	Det tillatast ikkje etablert verksemd som medfører auka trafikkbelastning, støy eller andre ulemper som kjem i konflikt med trygg og effektiv drift av kaiområdet.	3.1.1 (NÆ) – verksemd som fører med seg auka trafikkbelastning, støy eller andre ulemper er ikkje tillate.
Farar relatert til anleggsarbeid			
9	Ulykke i samband med anleggstrafikk	Plan for anleggsgjennomføring må leggjast til grunn for å sikre nødvendige tiltak for trafikktryggleik gjennom heile anleggsperioden. Det skal rettast særskilt merksemd mot trafikkhandtering i samband med anleggsaktivitet både på land og sjø. Plan for anleggsgjennomføring må særskilt vise trafikkhandtering ved kryssande anleggstrafikk mellom kai og næringsområde, samt ved massetransport ved riving av eks. kaianlegg. Det skal samstundes vurderast behov for areal til ei eventuell nødhending dersom det skulle oppstå ei uønskt hending til sjøs i anleggsperioden. Dokumentasjonskrav sikrast i føresegner.	Føresegn under 2.15 tek for seg anleggsgjennomføring og krav til trygg og sikker anleggsperiode. Miljøoppfølgingsplan er knytt til 2.10.2. Planskildring 8.4 og 9.3.

9. Gjennomføring av tiltaka i planen

9.1 Framdrift og finansiering

Vestland fylkeskommune har ambisiøse planar for elektrifisering av mange ferjestrekningar i fylket og Rysjedalsvika er ein av dei prioriterte. Frå 2027 er det planar om innføring av elektrisk drift som krev tilrettelegging av ladekapasitet på Rysjedalsvika. Ferjekaia er moden for rehabilitering og det er fornuftig å sjå dette i samanheng med elektrifiseringa.

9.2 Utbyggingsrekkefølge og fleksibilitet

Utforming av reguleringsplanen er basert på ei realistisk og gjennomførbar tilnærming til investeringsnivå og gjennomføring. Det er lagt til grunn at det i gjennomføringsfasen kan vere behov for fleksibilitet, både når det gjeld rekkefølge og omfang av tiltak.

Reguleringsplanen er utarbeidd for å legge til rette for ei fullskala utbygging av ny ferjekai med tilhøyrande landareal som omtalt i denne skildringa og illustrert i illustrasjonsplanen. Samstundes er det vurdert som viktig at planen også opnar for moglegheit til ei nedskalert eller trinnvis utbygging, der ikkje alle tiltak vert gjennomførte samstundes. Dette er ikkje målsetjinga for planarbeidet, og heller ikkje det som skal vere hovudinnhaldet i planen, men reguleringsplanen skal vere robust nok til å handtere slike scenario dersom det vert nødvendig.

Kostnadsdrivande tiltak i prosjektet er i stor grad knytt til arbeid i sjø, som kai, fyllingar, murar og andre konstruksjonar. Dersom det i gjennomføringsfasen vert behov for å redusere investeringsomfanget, kan løysingar som inneber mindre omfang av slike tiltak bidra til ei meir kostnadseffektiv gjennomføring, utan at dei overordna måla for planen vert sett til side.

Som del av ein mogleg nedskalert eller trinnvis utbygging er det vurdert alternative plasseringar av servicebygg på om lag 100 m² på fast grunn. Reguleringsplanen opnar for at servicebygg kan plasserast på ulike lokalitetar innanfor planområdet, avhengig av val av løysing i gjennomføringsfasen.

Endeleg plassering av hurtigbåtkai er ikkje fastsett i reguleringsplanen. Fleire plasseringar kan vere aktuelle, og det kan også vere aktuelt med mellombels vidare drift på delar av eksisterande kaianlegg dersom dette vert vurdert som formålstenleg.

For å opne for både fullskala utbygging og eventuelle nedskalerte eller trinnvise løysingar er reguleringsplanen utforma med ein høgare grad av fleksibilitet enn ved meir detaljert regulering. I staden for å fastsetje alle løysingar i detalj, er det nytta meir generelle arealformål. Dette gjeld i all hovudsak arealformål o_ST. Illustrasjonsplanen viser ei konkret og føretrekt løysing for utbygginga, men det kan gjerast avvik frå denne dersom alternative løysingar oppfyller dei same overordna måla for funksjon, tryggleik, universell utforming og miljøomsyn. Endringar i utforming av kaiområdet skal dokumentere at dei oppfyller tilsvarande funksjonar som illustrasjonsplan, datert 10.06.2026.

9.3 Trafikkavvikling i anleggsperioden

Trafikkavvikling i anleggsperioden er vurdert med utgangspunkt i trafikk- og mobilitetsanalysen, ROS-analysen og dei krav som er fastsette i reguleringsføresegnene. Vestland fylkeskommune er tiltakshavar for prosjektet og vil legge til rette for ei trygg og føreseieleg gjennomføring av anleggsarbeidet, samstundes som ferjedrifta og tilkomsten til området i størst mogleg grad kan oppretthaldast.

Trafikk- og mobilitetsanalysen viser at ferjekaia er eit samansett trafikknutepunkt med fleire ulike trafikantgrupper, inkludert ferjetrafikk, kollektivtransport, privatbilisme og mjuke trafikantar. I anleggsperioden vil dette trafikkbiletet

bli supplert med anleggstrafikk knytt til bygging av ny kai, ombygging av landareal og massetransport. Analysen peikar på viktigheita av å sikre gode løysingar for trafikkflyt og å redusere konfliktpunkt, særleg for mjuke trafikantar og kollektivtrafikk.

ROS-analysen identifiserer ulykker i samband med anleggstrafikk som ei sentral uønskt hending i anleggsperioden. Risikoen er særleg knytt til kryssande trafikk mellom anleggskøyretøy og ordinær trafikk, tilkomst til riggområde og aktivitet i nærleiken av område med ferdsel til og frå ferje og kollektivtilbod. Vidare peikar analysen på at forhold som redusert sikt, mørke og samansett trafikk kan forsterke risikoen. Samstundes viser analysen at risikoen kan reduserast til eit akseptabelt nivå gjennom målretta tiltak og god planlegging.

Reguleringsføresegnene fastset at det før igangsetjingsløyve skal liggje føre ein plan for anleggsgjennomføring. Denne skal dokumentere korleis trafikkavvikling og trafikktryggleik skal handterast gjennom heile anleggsperioden. Planen skal mellom anna vise organisering av anleggstrafikk, løysingar for å skilje ulike trafikantgrupper, og nødvendige tiltak som skilting, belysning og fysiske avgrensingar. Det skal vidare dokumenterast korleis trafikkhandteringa vert tilpassa dei ulike fasane i anleggsarbeidet.

Mellombelse bygg- og anleggsområde vil bli nytta til rigg, lagring av massar og gjennomføring av arbeidet. Desse områda skal organiserast slik at omfanget til ei kvar tid er avgrensa, og slik at konflikter med ordinær trafikk og mjuke trafikantar vert haldne på eit lågast mogleg nivå. Særleg skal kryssingspunkt mellom anleggstrafikk og ferdsel til ferje, kollektiv og parkeringsareal sikrast gjennom konkrete tiltak.

Samla sett legg planen til grunn at trafikkavvikling i anleggsperioden kan gjennomførast utan uakseptabel risiko, føreset at krav i reguleringsføresegnene vert følgde opp og at trafikkhandteringa vert detaljert i vidare planlegging. Løysinga sikrar at anleggsarbeidet kan gjennomførast samstundes som ferjedrifta vert oppretthalden, og at krav til framcome og trafikkssikkerheit vert ivaretekne gjennom heile perioden.

9.4 Føringer for miljøoppfølging (MOP) for byggefasen

Det er utarbeidd miljøoppfylgingsplan for reguleringsplanen. I denne er særleg viktige miljøtema og identifiserte tiltak som må fylgjast opp og tas vare på i prosjektet:

- Dagens ferjekai og hurtigbåtkai skal vere i drift i anleggsperioden, i tillegg til at det er nokre bustadar i nærområdet. Anleggsaktivitet kan føre til ulempe for naboar og berørte, som støy, støv, stengde/omlagde vegar m.m. Det er viktig med kommunikasjons- og skiltplan.
- Det kan vere forureina grunn som vil bli påverka av tiltaket. Det må utførast miljøteknisk prøvetaking for å sikre korrekt handtering av gravemassar, og viss det påvisast forureining skal det utarbeidast tiltaksplan for forureina grunn som skal godkjennast av kommunen.
- Det er raudlista fugl i området, og hekkeperioden skal tas omsyn til i samband med anleggsarbeid, noko som legg føringer for framdrifta.
- Det må søkjast om løyve til arbeid i sjø etter Forureiningslova, og Statsforvaltaren i Vestland er myndigheit. Løyvet med vilkår skal fylgjast. Det vil truleg vere restriksjonar i arbeidstid for å redusere negativ påverknad i gyte- og hekketida. Det er behov for tiltak for å redusere påverknad av støyande arbeid som undervasssprenging og peling i sjø, og det må tas sedimentprøvar for å kunne vurdere tiltak for å hindre spreiding av ev. forureina sjøbotn.
- I byggefasen må det takast omsyn til eksisterande og planlagde VAO-anlegg. Dette gjeld mellom anna trygg handtering av eksisterande vassleidning, etablering av nye leidningar, avgrensing av avrenning i anleggsområdet og kontrollert handtering av overvatn og utslepp. Løysingar for sluk, sandfang, drenering og mellombels massehandtering må samordnast med vidare detaljprosjektering av VAO-anlegga.
- Det er registrert nokre framande planteartar i området. Dersom førekomstar vert omfatta må det utarbeidast tiltaksplan for framande artar og masser infisert med desse, for å redusere risiko for spreiding av framande artar. I samband med anleggstart gjennomførast synfaring med avgrensing av førekomstar.

- Det bør settast eigne målsettingar for materialval, energiforbruk og utslepp av klimagassar i prosjektet. Det må utførast miljøkartlegging av eksisterande kai og bygg som skal rivast, og saneringsplan skal utarbeidast og fylgjast.

10. Planprosess og medverknad

10.1 Medverknadsprosess

Vestland fylkeskommune har i samarbeid med kommunen styrt medverknadsprosessen fram til 1. gangs handsaming av planforslag. Det har vore dialog med brukarar av kaiområdet, inkludert ferjemannskap og bussjåførar. Det har og vore dialog med grunneigar av næringstomta om framtidige løysingar på ferjekaia.

10.1.1 Plan for medverknad

Vestland fylkeskommune har som mål å ha god kommunikasjon og samarbeid med interessentar, råka grunneigarar og naboar, fagmynde, lag og organisasjonar, samt andre fagkyndige ved behov. Fylkeskommunen samarbeider med Hyllestad kommune om medverknad.

Konkret i dette planarbeidet er det lagt opp til å følgje krav i plan- og bygningslova med omsyn til varsling, offentleg ettersyn og høyring. Det er i tillegg hatt dialog med kommune, nøkkelinformantar, Fjord1, Skyss og Firda billag i utarbeidinga av planforslaget.

10.2 Varsel om oppstart evt. Planprogram

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

10.3 Offentleg ettersyn

I høyringsperioden skal planforslaget leggjast ut til offentleg ettersyn i minst seks veker.

Planforslaget vert gjort kjent i kommune og på tiltakshavar sine heimesider.

Planforslaget består av følgjande delar:

- Reguleringsføresegner
- Planomtale
- Plankart
- ROS-analyse
- Faglege rapportar og grunnlag som vedlegg.

Varsel om offentleg ettersyn vert kunngjort i lokalavisa Firda og på kommunen sine heimesider. Planforslaget vert samtidig sendt ut på høyring til offentlege instansar, grunneigarar og andre med rettsleg interesse.

10.4 Vedtak av reguleringsplan

Etter offentleg ettersyn og 2. gangs handsaming i Hyllestad kommune skal detaljregulering endeleg vedtakast av Hyllestad kommunestyre.

11. Handsaming av innkomne merknadar

11.1 Merknadar til oppstart av planarbeid

Oppstart av detaljregulering for Rysjedalsvika ferjekai vart varsla i samsvar med plan- og bygningslova § 12-8. I samband med varsel om oppstart kom det inn merknadar frå både private partar og offentlege høyringsinstansar. Alle innkomne merknadar er samanstilte og kommenterte i eige merknadsskjema. Merknadsskjemaet følgjer saka som vedlegg, og merknadene vert lagde ved i sin heilskap.

Det kom inn éi privat merknad knytt til bruk av sjøarealet og eksisterande kai. Merknaden tok mellom anna opp spørsmål om mogleg auka båttrafikk, avstand til nærliggande øyar og behov for vedlikehald av eksisterande kaianlegg. Desse forholda er vurderte i planarbeidet, og det er lagt til grunn at reguleringsplanen ikkje legg til rette for utvida båttrafikk utover ferjedrifta knytt til kaianlegget. Planen regulerer heller ikkje område utanfor fastsett planavgrensing. Behovet for oppgradering av eksisterande kai er ein del av bakgrunnen for planarbeidet.

Det kom vidare inn merknadar frå relevante sektormyndigheiter. Desse peikar særleg på omsyn knytt til fiskeriinteresser, ferjedrift og manøvreringsareal i sjø, klimatilpassing og ekstremvær, samfunnstryggleik og risiko, trafikktryggleik, naturmangfald, vassmiljø, strandsone, kulturminne og krav til konsekvensutgreiing. Fleire instansar understrekar behovet for å sikre tilstrekkeleg areal til ferjedrift og teknisk infrastruktur, samt å dokumentere verknader og avbøtande tiltak gjennom utgreiingar og reguleringsføresegner.

Merknadene frå offentlege instansar er i hovudsak tekne til følgje og har vore styrande for vidare planarbeid. Dei er følgde opp gjennom utarbeiding av konsekvensutgreiing for naturmangfald og vassmiljø, trafikkanalyse, ROS-analyse, vurderingar av maritime tilhøve og klimatilpassing, samt gjennom val av planavgrensing, arealformål og føresegner. Der merknader berre er delvis tekne til følgje, er dette grunngjeve i merknadsskjemaet.

Samla sett har innspela ved oppstart bidrege til å klargjere viktige problemstillingar og premisser for planarbeidet, og har medverka til å styrkje planforslaget når det gjeld tryggleik, miljøomsyn, drift og gjennomførbarheit.

11.2 Merknadar til høyring av planforslag

Merknader til høyring av planforslag vert gjengjeve og svart ut her etter offentleg ettersyn.

11.3 Oppsummering av endringar i plandokument

Oppsummering av endringar i plandokument etter offentleg ettersyn vert inkludert her.

11.4 Vedtak

Endeleg vedtak i kommunestyret i Hyllestad kommune vert referert til her etter endeleg politisk handsaming.

12. Vedlegg

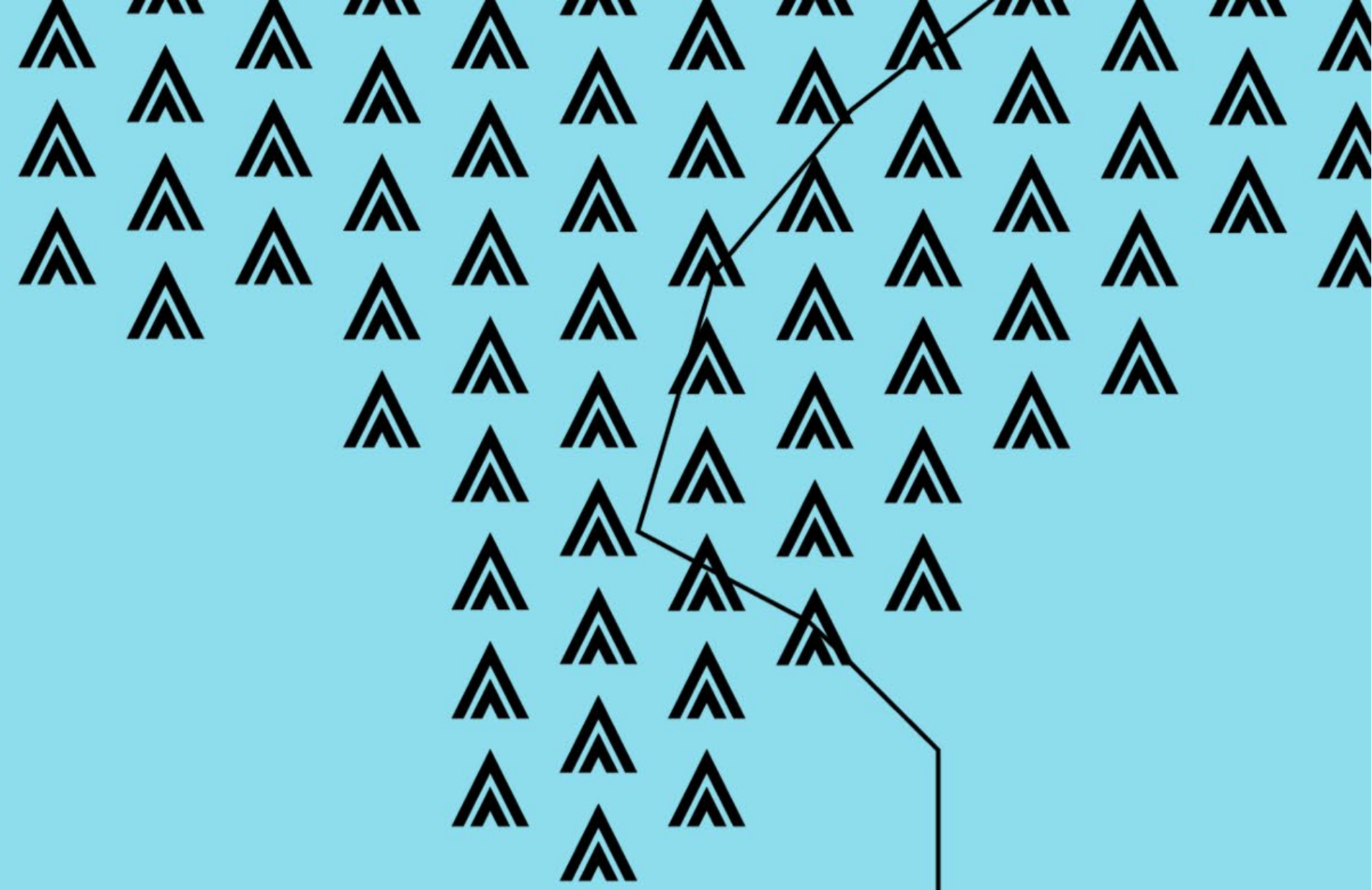
12.1 Vurdering av krav til konsekvensutgreiing

I oppstartsmøte vart det i samsvar med kommunen konkludert med krav om konsekvensutgreiing. Sjølv om det har vore aktivitet i ferjekaiområdet i fleire tiår, så er det ikkje gjennomført nokon gjennomgåande konsekvensutgreiing i plan. Med potensiell konflikt med naturmangfald og forureining vart det konkludert med at foreslåtte tiltak kan få vesentleg verknad for miljø eller samfunn innanfor KU-forskrifta § 10. Forureining gjaldt i første omgang støy, men er utvida til og å gjelde vassmiljø.

Tabell for vurdering er gjengitt under og viser vurdering av konsekvensutgreiing og tek ut dei mest sentrale punkta i samsvar med plan- og bygningslova.

Førebels vurdering i høve forskrift om konsekvensutredninger 2017	Ja	Nei	Vurderast nærare
Fell tiltaket inn under § 6 Planer og tiltak som alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram eller melding?			
a) Kommuneplanens arealdel, kommunedelplanar		X	
b) Reguleringsplanar etter plan- og bygningsloven for tiltak i vedlegg I. Unntatt fra dette er reguleringsplaner der det konkrete tiltaket er konsekvensutredet i en tidligere plan og der reguleringsplanen er i samsvar med denne tidligere planen.		X	Under punkt 8b) står det følgende: Ferjekai er inngår i punkt 7b, 7c eller 7e.
Kriterium for vedlegg I:			
7 b) Motorveier og andre avkjørselsfrie veier som er forbeholdt motorisert trafikk.		X	
7 c) Anlegg av ny vei med minst fire kjørefelt eller utbedring av en eksisterende vei som har to kjørefelt slik at den får minst fire kjørefelt, dersom en slik vei har en lengde på minst 10 km		X	
7 e) Andre vei- og jernbanetiltak med investeringskostnader på mer enn 750 millioner kr. (mindre veier omfattes av vedlegg II nr. 10 e).		X	
Fell tiltaket inn under § 8 Planer og tiltak som skal konsekvensutredes hvis de kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn? (ikkje krav om planprogram)			
a) Reguleringsplaner for tiltak i vedlegg II. Unntatt fra dette er reguleringsplaner der det konkrete tiltaket er konsekvensutredet i en tidligere plan og der reguleringsplanen er i samsvar med denne tidligere planen. (Mindre veier er omfatta i vedlegg II pkt. 10 e. Kriterium for vurdering er gitt i §10)		X	10 e) ii Bygging av havner og havneanlegg, herunder fiskehavner og offshorerelaterte havner. Dette gjelder ikke ferjekai. 10 e) iii Utvidelse eller vesentlig endret bruk av eksisterende farleder. Vi endrer ikke eksisterende farleder, så dette fører ikke til KU krav.

§10 Kriterier for vurdering av om en plan eller et tiltak kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn			
(Sjå ordlyden i heile paragrafen, og vurder ev. og egenskaper (andre ledd) og vurderingar omtalt under fjerde ledd. Vanlegvis er kriterium gitt for lokalisering og påverknad i tredje ledd mest relevante, og blir lista opp her.)			
a) størrelse, planområde og utforming		X	
b) bruken av naturressurser, særlig arealer, jord, mineralressurser, vann og biologiske ressurser		X	
c) avfallsproduksjon og utslipp		X	
d) risiko for alvorlige ulykker og/eller katastrofer		X	
Kriterium for lokalisering og påverknad, § 10, tredje ledd:			
a) verneområder etter naturmangfoldloven kapittel V eller markaloven §11, utvalgte naturtyper (naturmangfoldloven kapittel VI), prioriterte arter, vernede vassdrag, nasjonale laksefjorder og laksevassdrag, objekter, områder og kulturmiljø fredet etter kulturminneloven.	X		Registrert fleire artar av særleg stor forvaltningsinteresse i og rundt planområdet.
b) truede arter eller naturtyper, verdifulle landskap, verdifulle kulturminner og kulturmiljøer, nasjonalt eller regionalt viktige mineralressurser, områder med stor betydning for samisk utmarksnæring eller reindrift og områder som er særlig viktige for friluftsliv.		X	
c) statlige planretningslinjer, statlige planbestemmelser eller regionale planbestemmelser gitt i medhold av plan og bygningsloven av 27. juni 2008 nr. 71 eller rikspolitiske bestemmelser eller rikspolitiske retningslinjer gitt i medhold av plan og bygningsloven av 14. juni 1985 nr. 77.		X	
d) større omdisponering av områder avsatt til landbruks-natur- og friluftsformål, samt reindrift eller områder som er regulert til landbruk og som er av stor betydning for landbruksvirksomhet.		X	
e) økt belastning i områder der fastsatte miljøkvalitetsstandarder er overskredet.		X	
f) konsekvenser for befolkningens helse, for eksempel som følge av vann- eller luftforurensning.		X	
g) vesentlig forurensning eller klimagassutslipp		X	
h) risiko for alvorlige ulykker som en følge av naturfare som ras, skred eller flaum.		X	
(Ved avkryssing av JA, nemn det som konkret er utgangspunktet for vurdering i tekst)		X	
Utløyser planen krav om KU?			
	X		
Er det krav om planprogram?			
		X	



Vestland
fylkeskommune