



Statens vegvesen

REGULERINGSPLAN

Høringsutgåve



Foto: Runa Aaland Eggum, Statens vegvesen

## E39 Oppedal ferjekai. Etablering av liggekai

Planbeskriving reguleringsplan, nasjonal planid 4635-2022001

Gulen kommune

Drift og vedlikehold  
Leikanger kontorsted  
04.09.2023

Etablering av liggekai ved  
eksisterande E39 Oppedal ferjekai



## Innhold

<b>1 Samandrag</b> .....	<b>2</b>
<b>2 Innleiing</b> .....	<b>3</b>
<b>3 Planområdet og eigedomar som vert påverka</b> .....	<b>5</b>
3.1 Planområdet.....	5
3.2 Eigedomar som vert påverka av planarbeidet .....	6
<b>4 Planstatus og overordna føringar</b> .....	<b>6</b>
4.1 Nasjonal transportplan .....	6
4.2 Mål for planarbeidet.....	7
4.3 Tiltaket sitt tilhøve til forskrift om konsekvensutgreiing.....	7
4.4 Planprosess og medverknad .....	8
4.5 Gjeldande arealplanar i området.....	9
<b>5 Planforslaget; plankart og føresegner</b> .....	<b>10</b>
<b>6 Beskriving av planområdet; planløsning og verknader</b> .....	<b>11</b>
6.1 Arealbruk.....	12
6.2 Trafikktilhøve ferjeleie innanfor gjeldande plan .....	13
6.3 Liggekai, tilkomstveg og parkeringsareal.....	14
6.4 Landskapsbilete, arkitektonisk og estetisk utforming.....	17
6.5 Universell utforming.....	24
6.6 Folkehelse, friluftsliv/by- og bygdeliv og born og unge .....	25
6.7 Kulturarv.....	27
6.8 Naturmangfald .....	27
6.9 Naturressursar .....	30
6.10 Geologi og grunntilhøve.....	32
6.11 Naboskap.....	34
6.12 Støy .....	36
6.13 Klimagassutslepp.....	37
6.14 Massehandsaming.....	38
<b>7 Risiko, sårbarheit og sikkerheit – ROS analyse</b> .....	<b>39</b>
<b>8 Gjennomføring av forslag til plan</b> .....	<b>41</b>
8.1 Framdrift og finansiering.....	41
8.2 Ytre miljø.....	41
<b>9 Samandrag av innspel og merknader</b> .....	<b>43</b>
<b>Vedlegg</b> .....	<b>45</b>

# 1 Samandrag

## Føremål

Oppdal ferjekai var utvida i 2014, og det vart då også etablert større oppstillingsplass. I eksisterande ferjekontrakt, som er gjeldande til 2026, går det tre ferjer på sambandet E39



**Figur 1 Oversikt planområde ortofoto**

Lavik – Oppedal. Føremålet med prosjektet er å legge til rette for framtidig auke i frekvens og kapasitet ved å etablere ein liggekai som mogleggjer innsetting av ei 4.rute på sambandet. Liggekaien skal nyttast for nattligge for ferje som ikkje er i rute.

## Kva skal byggast?

Planen legg til rette for etablering av liggekai i tilknytning til eksisterande ferjekai i Oppedal. Landområde bak

servicebygg blir planert og det er lagt til rette for parkering og tilkomst til liggekaien via dette området. Eksisterande servicebygg er planlagt erstatta med eit mindre bygg. Opphaldsarealet rundt servicebygget er planlagt oppgradert.

## Strandsone

Strandsona i planområdet består av utfyllingar og plastringar. Planen påverkar noko landareal ved dagens ferjeleie og sjøareal utanfor, men vil i liten grad påverke urørt natur og eit attraktivt område då kaien etablerast ved eit område med ei høg fylling.

## Naturressursar

Tiltaket vil ikkje påverke naturtypar, prioriterte artar, verneområde eller nærområde til verneområde. Jordbruksarealet som ligg like aust for den planlagde liggekaia er planlagt nytta som riggområde i anleggsperioden. Arealet på om lag 2 daa vil bli mellombels påverka i anleggsperioden. Etter anleggstid vil dette området regulerast til LNFR-område. Resterande jordbruksland innanfor planområdet regulerast til LNFR-område og vert ikkje påverka av tiltaket.

## Geoteknikk

Kvartærgeologisk kart over prosjektområdet viser at det breelvavsetningar og morenevavsetningar på land i området ved Oppedal ferjekai. Området ligg under marin grense. Det er ikkje gjort funn av sprøbrotmateriale i område for ny liggekai. Grunnundersøkingar syner friksjonsmassar og det er registrert laust lagra sand i forkant av eksisterande fyllingsfot. Eit eventuelt brot vert antekje å få avgrensa omfang og konsekvens.

## Anleggsgjennomføring

Prosjektet legg opp til anleggsstart vinter 2024 og planlegg ferdigstilling innan 2025.

## 2 Innleiing

Med heimel i plan- og bygningslova § 3-7 har Statens vegvesen i samarbeid med Gulen kommune utarbeidd detaljreguleringsplan for å etablere liggekai ved eksisterande Oppedal ferjekai.

Planforslaget er utarbeidd etter §§ 12-3, 12-8 og 3-7.

Kva er ei detaljregulering?

Ei detaljregulering er eit detaljert plankart med planføresegner og planbeskriving.

Detaljregulering skal følge opp og konkretisere overordna arealdisponering i kommuneplanen sin arealdel, kommunedelplan eller områderegulering. Føremålet med ei detaljregulering er difor å fastsetje meir i detalj korleis arealet innanfor planområdet skal nyttast eller vernast. Detaljreguleringa er også i mange tilfelle naudsynt rettsgrunnlag for gjennomføring av tiltak og utbygging, blant anna ved eventuell ekspropriasjon av grunn.

Planforslaget består av følgjande:

- Plankart R1
- Reguleringsføresegner
- Planskildring

Planarbeidet er eit samferdselstiltak for å betra framkoma på E39. Føremålet med reguleringsplanarbeidet er å regulere areal til etablering av liggekai ved eksisterande E39 Oppedal ferjekai for å tilrettelegge for framtidig auka frekvens og kapasitet på ferjesambandet E39 Lavik – Oppedal. Planområdet er i dag utbygd som ferjekai med ein ferjekai for ordinær ferjetrafikk, samt ein kai for ferje som ikkje er i rute (liggekai). Ved etablering av ytterlegare ein liggekai, vil ein kunne setje inn ei ekstra ferje på ferjesambandet ved ny kontraktsperiode.

Planen skal legge til rette for:

- Liggekai for ferje som ikkje er i rute på ferjesambandet E39 Lavik – Oppedal
- Tilkomst for framtidig drift- og vedlikehald av liggekaien

Planarbeidet har elles hatt særskild fokus på geotekniske tilhøve, naturressursar og strandsonekvalitetar/landskapstilpassing.

Oppstart av planarbeidet vart i samsvar med Plan- og bygningslova § 12-8 annonsert i avisa Nordhordaland 25.06.2022.

Gulen kommune sitt vedtak kan klagast på til Kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) jf. Plan- og bygningslova § 12-12. Statsforvaltaren har fått delegert mynde frå KMD til å avgjere klagesaker. Gulen kommune handsamar klagesaka før den sendast over til Statsforvaltaren. Eventuell klage sendast Gulen kommune.

Planforslaget vert sendt på høyring og lagt ut til offentleg ettersyn i tida 16.09.2023 – 05.11.2023 på følgjande stader:

- Gulen kommune, internett: <https://gulen.kommune.no/innhald/politikk-og-hoyringar/hoyringar-og-kunngjeringar/>
- Statens vegvesen, Internett: <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e39oppedalferjekai/>

Varsel om offentleg ettersyn vert kunngjort i avisa Nordhordland. Grunneigarar og rettshavarar får skriftleg melding om dette. Planforslaget vert samstundes sendt ut på høyring til offentlege instansar.

Eventuelle merknader til planforslaget må merkast « E39 Oppedal ferjekai. 22/101211» og sendast skriftleg innan 05.11.2023 på e-post til [firmapost@vegvesen.no](mailto:firmapost@vegvesen.no) eller med vanleg post til: Statens vegvesen, Postboks 1010 Nordre Ål, 2605 LILLEHAMMER

Statens vegvesen lagar ei oppsummering av innkomne merknader, og føreteik ei eventuell justering av planforslaget før dette sendast til Gulen kommune for politisk handsaming.

### **Kontaktpersonar**

Gulen kommune:  
Plankonsulent:  
May-Lynn Osland  
tlf 57 78 20 46  
e-post [may-lynn.osland@gulen.kommune.no](mailto:may-lynn.osland@gulen.kommune.no)

Statens vegvesen:  
Planleggingsleiar:  
Runa Aaland Eggum  
tlf. 95 75 61 06  
e-post [runa.eggum@vegvesen.no](mailto:runa.eggum@vegvesen.no)

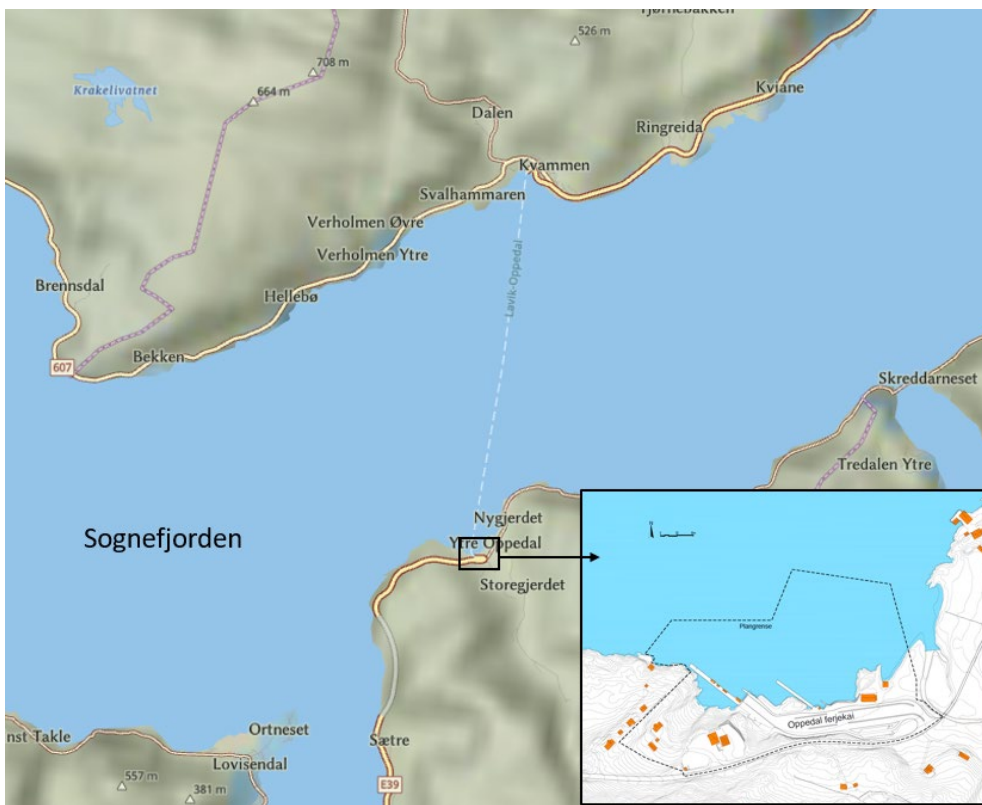
Prosjektleiar:  
Oddvin Hov  
tlf. 95 25 31 41  
e-post [oddvin.hov@vegvesen.no](mailto:oddvin.hov@vegvesen.no)

## 3 Planområdet og eigedomar som vert påverka

### 3.1 Planområdet

Planområdet på om lag 92 daa ligg nordaust i Gulen kommune på sørsida av Sognefjorden, og omfattar Oppedal ferjekai og naboeigedomar i vest og nordaust. Planområdet vert i dag nytta som veg, ferjekai, næringsområde og til jordbruk. E39 kjem sørfrå og går fram til ferjekaien og vidare over Sognefjorden på ferjesambandet E39 Lavik – Oppedal. Ved innkøringa til ferjekaien går fv.5586 austover langs sørsida av Sognefjorden. Oppedalselva renn ut i Sognefjorden rett aust for ferjekaien.

Ny plan vil i heilskap erstatte gjeldande plan for området, Ferjekai Oppedal Ytre (planid 4635\_2010011). Utover gjeldande planavgrensing er planområdet utvida i nordaust der ny liggekai er planlagt plassert for å få ny liggekai inn i eksisterande plan. Nytt tiltak vil såleis berre påverke areal i området ved eksisterande servicebygg. Planområde det er varsla planarbeid for er vist i kartskissa under.



Figur 2 Oversiktskart planområde

### 3.2 Eigedomar som vert påverka av planarbeidet

Tiltaket vil direkte påverka g/brn 118/36, 118/1, 118/32 og 118/33. Dei to sistnemnde eigedomane er Statens vegvesen sjølv eigar av. Eigedom 118/36 får størst påverknad ved at ny liggekai er etablert på og ved denne eigedomen. Del av slåttemarka ved eigedom 118/1 vil bli nytta som riggplass i anleggsperioden og vil bli mellombels påverka. Eigedom 118/1 (pir) er omregulert frå næring til LNF, denne vil også bli påverka av anleggsarbeid i anleggsperioden. Tabellen under syner nabo eigedomar som er varsla om planarbeidet.

**Tabell 1 Eigedomar, innanfor og naboar til planområdet, som er varsla om planarbeidet**

118/1	118/5	118/14	118/25	118/34
118/2	118/6	118/17	118/26	118/35
118/3	118/11	118/20	118/27	118/36
118/4	118/12	118/22	118/32	118/42
	118/13	118/24	118/33	118/44

## 4 Planstatus og overordna føringar

Området er tidlegare regulert og nytta som ferjekai. Etablering av ny liggekai i same området vil vere i tråd med «Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging» og «Statlege planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsona langs sjøen (2021)».

### 4.1 Nasjonal transportplan

Ferjesambandet E39 Lavik – Oppedal er ein del av rute 4a, E39 Ålesund – Stavanger. I statens vegvesen sin oppfølgingsplan for Nasjonal transportplan, Gjennomføringsplanen 2022–2027, er prosjektet prioritert under prosjektet E39 Liggekai for Lavik og Oppedal ferjekaier.

Verdas fyrste batterielektriske ferje, MF Ampere, vart sett i gang på ferjesambandet E39 Lavik – Oppedal i 2015. Etter Meld. St. 20 (2021–2022) Nasjonal transportplan (NTP) 2022–2033 har regjeringa som mål å halvere utslepp av klimagassar frå transportsektoren innan 2030. Overgang til utsleppsfrie transportmidlar er avgjerande for å oppnå målet. Frå 2026 blir det ny ferjekontrakt på sambandet. I tillegg til etablering av liggekai vil det difor også, fram mot ny ferjekontrakt, gjennomførast eit utviklingsprosjekt for ferjene som i framtida skal gå på sambandet. Det blir planlagt for heilelektrisk samband i ny kontrakt.

Det er langtidsplanar for ferjefri E39, men med høgt sannsyn vil det gå mange år før det er aktuelt å realisere eit slikt prosjekt over Sognefjorden. Sognefjorden vil sannsynlegvis vere den siste fjorden som vil få etablert fast samband på grunn av dei høge kostnadane knytt til ei slik kryssing samt at fjorden ligg i eit område med lite busetnad og næringsverksemd, jf samferdsledepartementet si tilbakemelding på Konsekvensutgreiing Sognefjorden datert 02.06.2017

( <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/prosjekt/e39kryssingsognefjorden/> )



## **4.2 Mål for planarbeidet**

Føremålet med planarbeidet er å etablere liggekai ved Oppedal ferjekai for å tilrettelegge for framtidig auke i kapasitet og frekvens på sambandet, innanfor gjevne styringsrammer. Liggekaien skal også tilretteleggast for landstraum og toppladning.

Utbygd kaianlegg skal vere tilpassa el-ferjer, og bidra til å avgrense klimagassutslepp og redusere miljøskadelege verknader av transport.

Ved å samordne ulike utbyggingstiltak oppnår ein kostnadseffektivisering og skapar mindre ulemper for trafikantar og naboar ved anleggsdrift. Det er bestemt at dette tiltaket skal samordnast med etablering av nytt servicebygg ved Oppedal ferjekai. Det eksisterande bygget er dårleg vedlikehalde og lite føremålstenleg med tanke på storleik, og skal difor rivast. Det er i dag ikkje kioskdirift i bygget og store areal står tomme og/eller blir nytta til oppbevaring. Ei samordning gjev, forutanom økonomisk nytte, også moglegheit til å sjå på området som ein heilskap og løfte det estetiske uttrykket og kvaliteten.

## **4.3 Tiltaket sitt tilhøve til forskrift om konsekvensutgreiing**

Det er i samråd med Gulen kommune vurdert til at reguleringsplanarbeidet ikkje utløyser krav om konsekvensutgreiing i høve «Forskrift om konsekvensutredninger». Det vart lagt til grunn ei konkret skriftleg vurdering som var oversendt før oppstartsmøte med Gulen kommune. Verknadane som reguleringsplanen har for miljø- og samfunn kjem fram i denne planskildringa.

#### 4.4 Planprosess og medverknad


I samsvar med §§ 3–7 og 12–8 i Plan og bygningslova vart det varsla oppstart av reguleringsplanarbeid E39 Oppedal ferjekai. Det vart varsla gjennom annonse i avisa Nordhordland 25.juni 2022 og offentlege instansar og grunneigarar av eigedomar synt i kap. 3.2 vart varsla per post 22.juni 2022.


Merknadsfrist til planoppstart var sett til 18.august 2022.

Statens vegvesen fekk i merknadsperioden inn sju innspel frå offentlege myndigheiter og eit innspel frå privat grunneigar. Innspela med kommentarar er synt i kapittel 9.

I samband med innspel frå privat grunneigar vart det gjennomført synfaring september 2022.

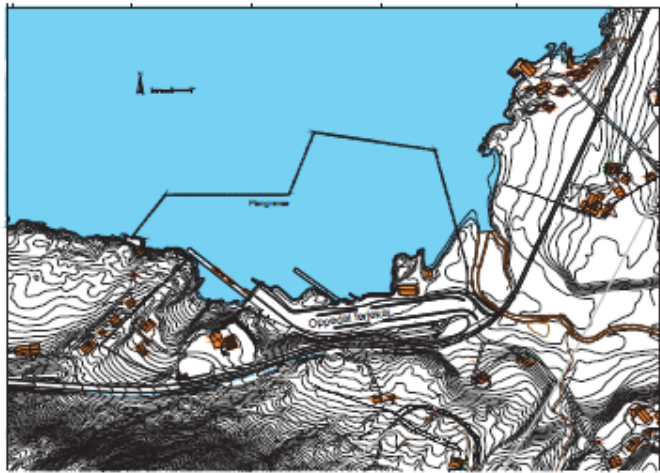
Forslag til plan ligg ute til offentleg høyring og ettersyn i tida 16.09.2023 – 05.11.2023. I høyringsperioden vil det vere moglegheiter for naboar og andre interessentar og avtale synfaring på Oppedal ferjekai.

  
Statens vegvesen



## Varsel om oppstart av planarbeid

**E39 OPPEDAL FERJEKAI**vegvesen.no



Statens vegvesen skal i samarbeid med Gulen kommune i gang med å lage detaljplan for det nemnde prosjektet, og ber no om innspel til arbeidet.

Prosjektet skal legge til rette for framtidig behov for auka frekvens og kapasitet på ferjesambandet E39 Lavik - Oppedal ved etablering av liggekai for ferje som ikkje er i rute. Tiltaket vil medføre etablering av kai-konstruksjon i tilknytning til Oppedal ferjekai.

Oppstartsmeldinga er tilgjengeleg på nettsida til Gulen kommune under «høyringar og kunngringar»:  
<https://gulen.kommune.no/innhald/politikk-og-hoyringar/hoyringar-og-kunngringar/>  
og nettsida til Statens vegvesen under "Høyringar vegprosjekt":  
<https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/hoeringer-vegprosjekter>

Det er vurdert til at reguleringsplanarbeidet ikkje utløyser krav om konsekvensutgreiing i høve «Forskrift om konsekvensutredningar».

**Framdrift og frist for innspel**  
Vi ber om at de sender synspunkt, innspel eller relevante opplysningar til oss skriftleg innan 14.08.2022 til:  
Statens vegvesen, Pb. 1010 Nordre Ål, 2605 LILLEHAMMER  
eller [firmapost@vegvesen.no](mailto:firmapost@vegvesen.no)

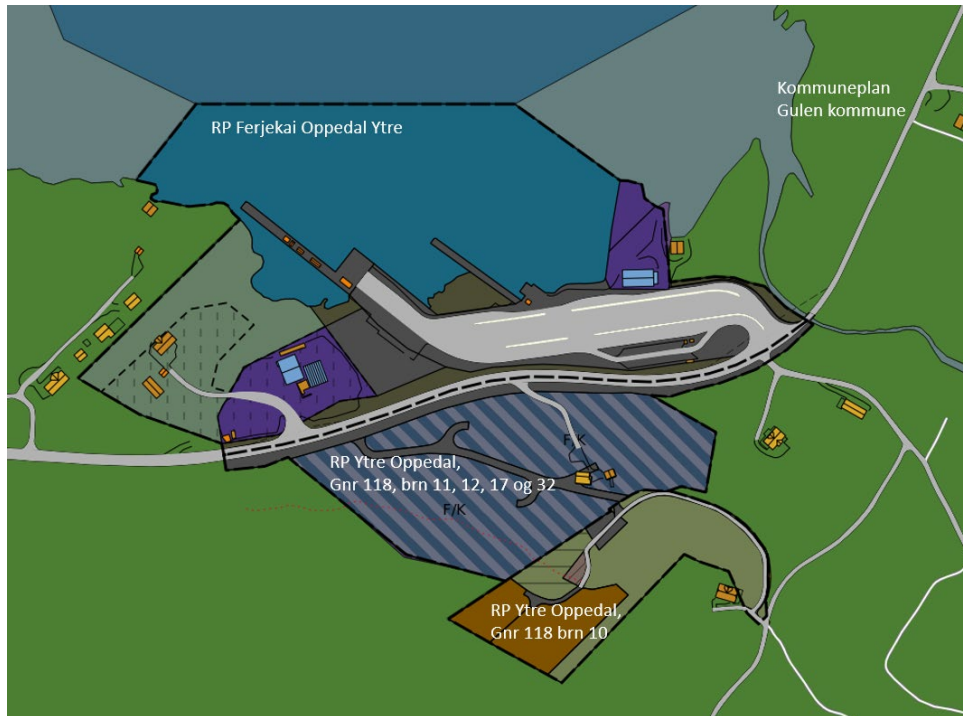
Merknader merkast med «E39 Oppedal ferjekai. Etablering av liggekai 22/101211»

Denne kunngringa er i samsvar med Plan- og bygningslova § 12-8. Planen vert utarbeidd etter §§ 12-3, 12-8 og 3-7.

Figur 3 Annonse avisa Nordhordland 25.06.2022

## 4.5 Gjeldande arealplanar i området

I gjeldande reguleringsplan, Ferjekai Oppedal Ytre endring, planid 4635\_2010011, er planområdet sett av til LNFR, hamneområde i sjø, næring/tenesteyting, annan veggrunn – teknisk anlegg, samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur. Ny plan utvidar eksisterande reguleringsplan i nordaust, der gjeldande plan er kommuneplan for Gulen kommune. Figur under syner dei gjeldande arealplanane og arealføremåla i området.



Figur 4 Kartfigur over gjeldande planar i området, henta frå nordhordalandskart.no

### Permanent endring arealføremål

Ved etablering av liggekai med tilhøyrande tilkomstveg og parkering vil ein påverke areal som i dag er sett av til hamneområde i sjø (blått) og arealføremål næring/offentleg tenesteyting (lilla) i gjeldande reguleringsplan.

Tiltaket påverkar også eksisterande kommuneplan ved at ny liggekai kjem inn på område som i dag er sett av til bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhøyrande strandsone (gråblå farge i figur over). Dei andre arealføremåla som ikkje vert berørte av nytt tiltak regulerast til same føremål som eksisterande reguleringsplan.

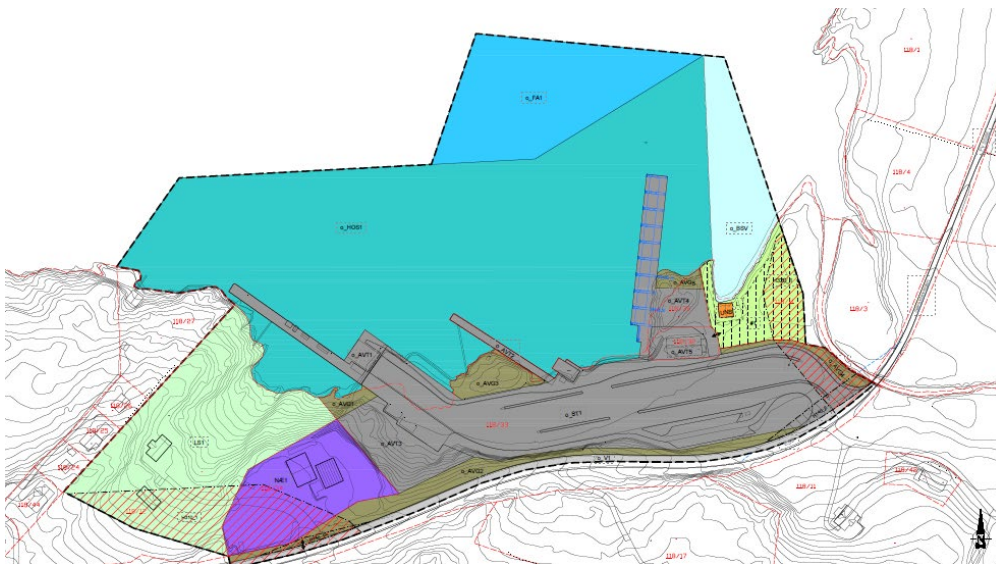
### Mellombels bruksendring

I aust vil eit område med dyrka jord bli nytta som riggplass i anleggsperioden. Etter anleggstida vil dette området bli stelt i stand til å vidare kunne nyttast som dyrka jord. Dette området vil etter anleggsperiode regulerast til LNFR-område som er i tråd med kommuneplan i området.

## 5 Planforslaget; plankart og føresegner

Planforslaget legg opp til at eksisterande reguleringsplan vert utvida i nordaust for å kunne etablere ein liggekai i tilknytning til landområde ved eksisterande ferjekai. Arealføremåla frå eksisterande reguleringsplan er vidareført der tiltaket ikkje påverkar denne. Det er også lagt inn omsynssoner for ras- og skredfare og flaumfare i tillegg til frisisksområde. Offentleg areal er avsett med o føre feltnamn.

Plankartet er teikna i vertikalnivå 2, på grunn/vassoverflate. Liggekaien vil også ha pelar som strekker seg nedover i vasstrengen og forankrast i sjøbotn. Utover dette vil tiltaket påverka sjøbotn ved at den blir utbotna der det er for grunt for ferja, samt at det vil bli etablert plastring ved utfylling, på sjøbotn og mot landområdet der ferja skal ligge for å hindre erosjon.



**Figur 5 Forslag til plankart (ligg vedlagt planforslaget i fullstendig PDF)**

Ein del av landbruksarealet (L) like aust for der ny liggekai er planlagt (eigedom 118/11), er avsett til # mellombels anleggsområde. Dette er område som er avsett til rigg i anleggsperiode. Eksisterande naust ved same eigedom er avsett til arealføremål UNB.

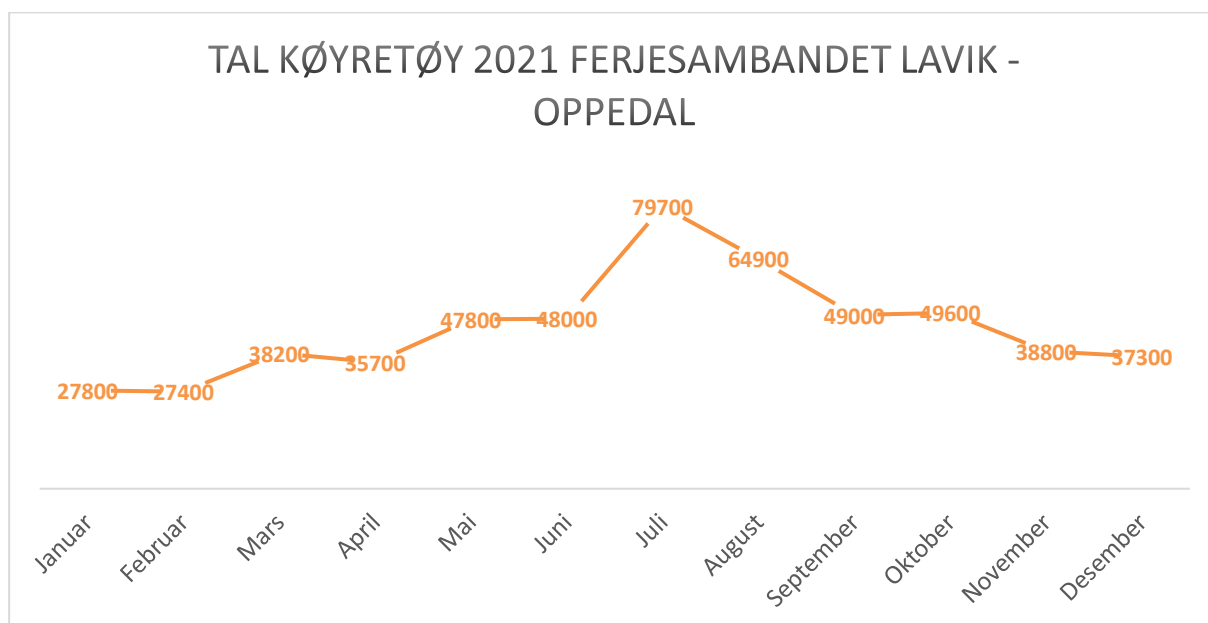
Uføresette tilhøve som til dømes grunntilhøve eller manglar i kartgrunnlaget, kan føre til at areal som skal disponerast til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur etter anlegg avvik noko frå vedteken føremålsgrense. Matrikkellova opnar for at nye eigedomsgrenser kan avvika noko frå løyve/planen si føremålsgrense for å oppnå ei tenleg grense ut frå terrengtilhøva, men at avviket ikkje bør overskrider matrikkellova sine skrankar for grensejustering.

Det er kommunen som lokal matrikkelmynde som avgjer om avviket samsvarar med matrikkellova sine føresegner, eller om det må søkast om delingsløyve for å få matrikkelført ny eigedomsgrense. Det er også kommunen som avgjer om slike mindre avvik kan gjennomførast utan endring av planen eller om det er naudsynt med ei mindre endring av reguleringsplanen etter pbl. § 12–14 andre ledd.

## 6 Beskriving av planområdet; planløsning og verknader

Driftskontrakten på ferjesambandet E39 Lavik – Oppedal skal fornyast frå 2026. Ny kontrakt er lyst ut som ein utviklingskontrakt for å spele med marknadskreftene for å sjå nærmare på autonomi og digitalisering av ferjedrifta. I denne kontrakten legg ein opp til å auka kapasitet og frekvens på ferjesambandet ved å etablere ei 4.rute på sambandet, mot tre som det er i dag. I tillegg ynskjer ein 15. minutt avgangar, mot 20 minuttar som det er i dag. For å få dette til er det behov for etableringa av ei liggekai som kan nyttast for ferje som ikkje er i rute. Av infrastruktur på land må det planleggast for at det skal førast fram landstraum og straum for topplading til liggekaien. Ein liggekai er ein enklare konstruksjon utan på- og avkøyringsmoglegheiter. Liggekaien har funksjon som landankring og skal frakte menneskap til og frå land på ein trygg måte gjennom sideutgangar på ferja og vidare over liggekai og til land.

Ferja over Sognefjorden har i dag 20 minutt frekvens på dagtid og overfartstida er om lag 20 minutt. ÅDT<sub>2021</sub> er om lag 1700 med 17% andel av tunge køyretøy. Framskriven ÅDT<sub>2044</sub> på ferjesambandet er berekna til om lag 2100 med ein andel av 21% tunge køyretøy. Grafen under syner at biltrafikken på ferjene er sesongvarierte med ein betydeleg større trafikk i sommarhalvåret. I 2021 var det omlag 80 000 køyretøy på ferjesambandet i juli måned medan trafikken i januar og februar var om lag 1/3 av mengda i juli.



**Figur 6 Oversikt tal køyretøy ferjesambandet Lavik – Oppedal 2021 fordelt pr måned (Ferjedatabanken.no)**

Ved å etablere liggekai vert det mogleg med innsetting av ei 4.rute på ferjesambandet E39 Lavik – Oppedal, mot tre som det er i dag. Dette vil venteleg føre til avgang kvart 15.minutt på dagtid.

## 6.1 Arealbruk

Området er i stor grad utbygd etter gjeldande reguleringsplan. Planforslaget er i hovudsak i tråd med arealbruken som er i området i dag, med ei utviding av planområdet i nordaust.



**Figur 7 Ortofoto som syner dagens bruk innanfor planavgrensing (raud stipla line)**

Ved å etablere ny liggekai vil det fylte landområdet bak eksisterande servicebygg bli regulert til føremål som legg til rette for liggekai, forankring, tilkomstveg og parkeringsareal. Utover dette vil det vere avsett areal for ladeutstyr og andre tekniske installasjonar som er naudsynte for ferjedrifta. Dette området er i dag regulert til næring/tenesteyting. Det er i dag etablert ei stor fylling der og det er ingen planar om nyetableringar. Grunnlaget for å etablere ei næring i dette området framstår mindre aktuelt enn tidlegare, då det tidlegare var færre avgangar og lengre ventetid. Dersom det i framtida blir aktuelt med kioskdirift i er dette mogleg gjennom eigen søknadsprosess til Statens vegvesen. Utover eksisterande reguleringsplan vil ny plan gå noko inn over kommuneplan for Gulen, og påverke areal som i dag er regulert som bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhøyrande strandsone.

Naboeigedom mot aust er foreslått nytta som riggområde i planforslaget, og er avsett bli som LNFR-område (L) etter ferdigstilt anlegg, i tråd med gjeldande kommuneplan. Området vil etter anlegg bli sett i stand til den bruken det har i dag, som er slåttemark. Del av pir ved eigedom 118/11 er i dag avsett til næring/tenesteyting. I ny plan er dette området avsett til LNFR (L). Området der eksisterande servicebygg er plassert er omregulert frå næring/tenesteyting til samferdsel- og teknisk infrastruktur. Arealbruk vil vere tilsvarende dagens bruk, servicebygg og opphaldsareal men det kan også vere aktuell plassering av landbasert kontrollrom for automatisert ferjedrift frå 2026.

Liggekaien vil bli avsperra for ålmenta på grunn av teknisk utstyr og for å forhindre farlege situasjonar mellom privatpersonar og ferje.

## 6.2 Trafikktilhøve ferjeleie innanfor gjeldande plan

Trafikktilhøva vil i mindre grad endre seg frå eksisterande situasjon då ferjekaien i stor grad er utbygd og etablering av ny liggekai skal ikkje endre denne. Det er to ferjekaiar i området. Den nyaste kaien som er plassert lengst vest nyttast som hovudferjekai medan den eldste fungerer som reserveferjekai og liggjekai om natta. Det er oppstillingsplass for om lag 145 personbileiningar, samt busshaldeplass i området framfor servicebygg, servicebygg og langtidsparkering. Hyppigare ferjeavgangar vil føre til at behovet for oppstillingsplassar ikkje vil auke, og at det ikkje vil bli fleire bilar ut frå ferja ved kvar avgang enn idag. Drosjer og buss kan snu i framkant av oppstillingsplassane.

Det er to gjennomgåande køyrefelt ut frå ferja. I tillegg er det eit eige felt der tunge køyretøy kan køyre tilsides og sleppe andre bilar forbi. I dette området er det også busshaldeplass for påstigande passasjerar som skal med buss frå Oppedal ferjekai. Mellom utkøyringsfelt og E39 er det plass til langtidsparkering. Det hadde vore mest føremålsteneleg og trafikksikkert å ha langtidsparkeringa på same side av oppstillingsplassen som servicebygg og busshaldeplass for å oppnå ei betre løysing for mjuke trafikantar som skal bevege seg mellom langtidsparkering og ferje. Dette vart også påpeika i tidlegare reguleringsplanprosess. Den framlagte løysinga vart då vurdert som tilfredsstillande ut frå aktuelle trafikkmengder og fartsnivå. Det er i denne omgang også sett på moglegheiter for å betre situasjonen, men det er ikkje plass til ei gangvegsløysing på sørsida av utkøyringsfeltet utan større inngripen. Vidare så vil ei framtidig automatisert lasting og lossing truleg legge opp til at passasjerar må nytte eksisterande gangvegsløysing på nordsida. Ny reguleringsplan legg opp til parkeringsplassar på nordsida bak servicebygg, bruk av desse vil ikkje føre til at mjuke trafikantar må krysse utkøyringsfelt og oppstillingsplassar for å kome til ferja. Med parkeringsplassar på begge sider så vil fotgjengerar kunne parkere utan å måtte krysse oppstillingsplass og utkøyringsfelt. ROS-analysen skisserer at det gjennomførast ei vurdering av situasjonen for fotgjengarar i byggeplan når det føreligg eit situasjonsbilete for korleis framtidig automatisert lasting og lossing vil sjå ut.

I samband med automatisering av ferjesambandet vil det setjast opp digitale tavler for dirigering av køyretøy og passasjerar for automatisert lasting og lossing. I samband med dette vil det utførast gravearbeid for framføring av straum og oppsetting av tavler i området, utover dette behaldast arealet som i dag.

## 6.3 Liggekai, tilkomstveg og parkeringsareal

### 6.3.1 Eksisterende situasjon



**Figur 8 Bilete av eksisterande fylling mot sjø og servicebygg.**

Området om er planlagt brukt til liggekai, parkering og tilkomstveg er idag prega av ei høg ustabil fylling.



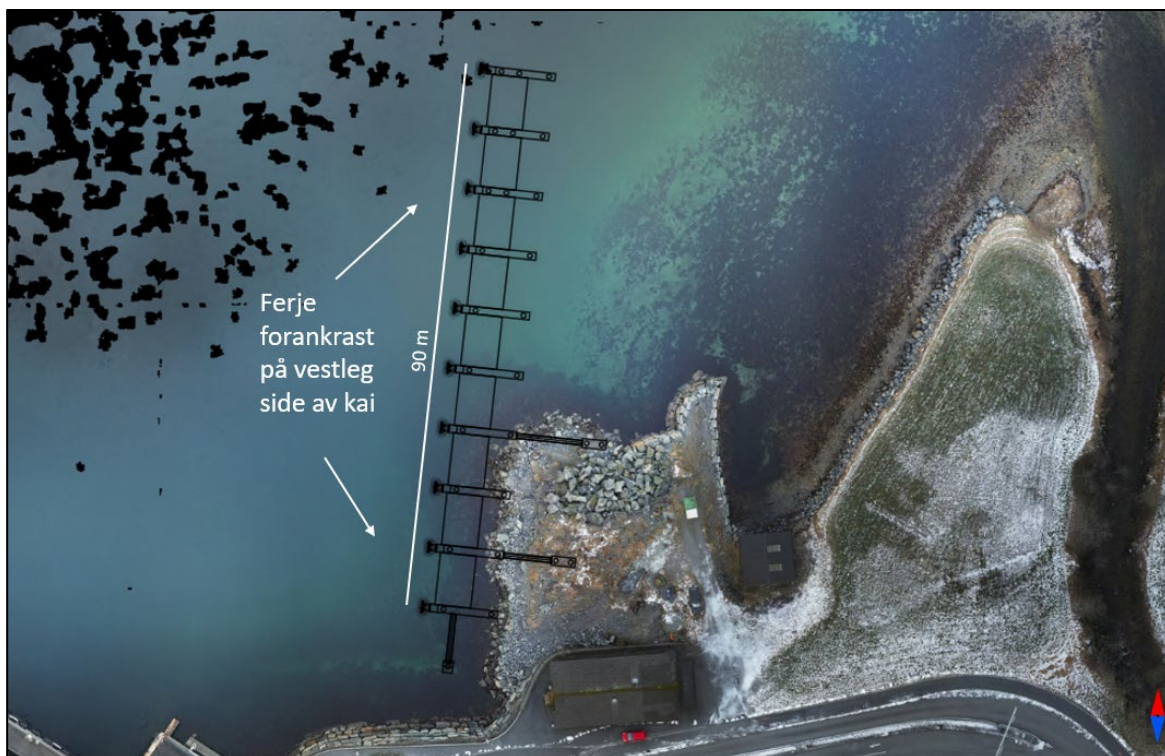
### 6.3.2 Beskriving av planforslaget

Ny liggekai er planlagt og vert bygd etter krav i handbok N400 Bruprosjektering, og for minst 50 års levetid. Lengda på liggekaien er planlagt til om lag 90 meter medan breidda er om lag 6,0 meter, med unntak av indre del der breidda er på om lag 10,5 meter. Liggekaien står på bora ståløryspelar, forankra minst 2 meter inn i godt berg. Liggekai er i tillegg forankra til to fundament i fylling i indre del, og eitt fundament innanfor liggekai.

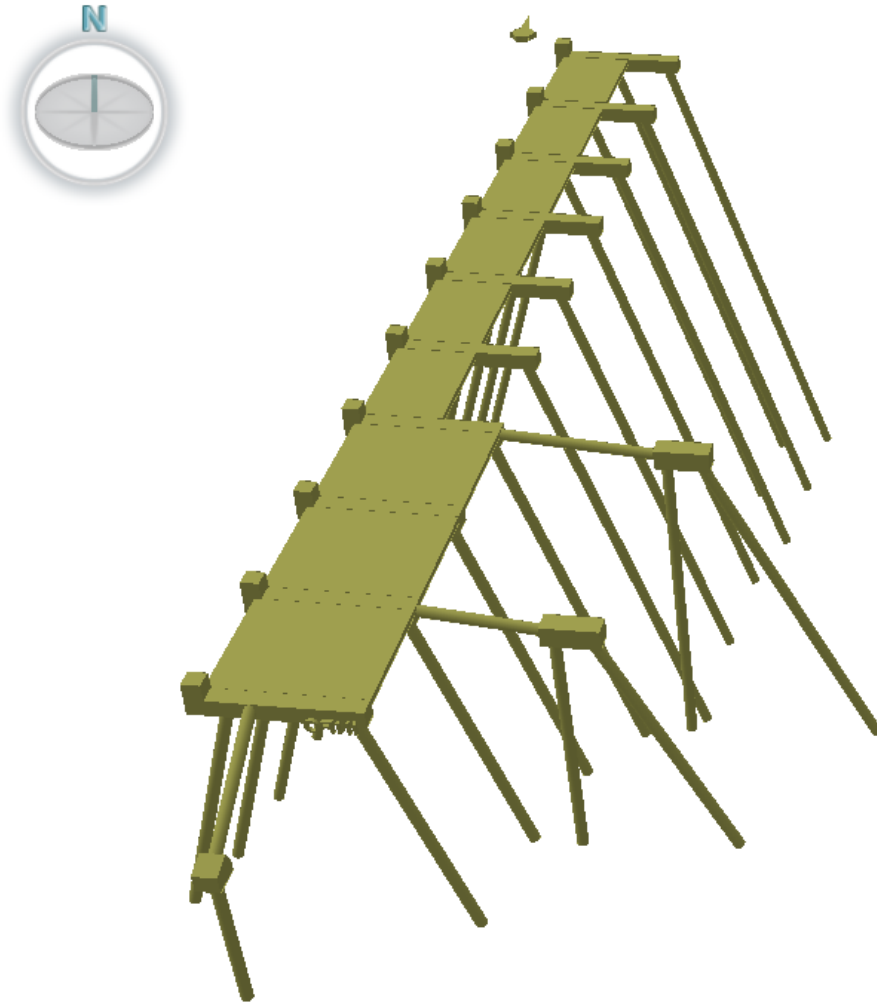
Pelelengder varierer mellom 10– 32 meter. Ovankant kaidekke på liggekai vil ligge på omlag kote +2,3. Det skal føres fram straum til liggekai, for å kunne lade elektriske ferjer. Bak eksisterande servicebygg vert det etablert eit parkeringsareal som også vil sikre tilkomst til framtidig drift- og vedlikehald av liggekaien.



Figur 9 Planlagt liggekai og tilkomstareal



Figur 10 Ny liggekai illustrert på eksisterande terreng og omgjevnader



Figur 11 3D-illustrasjon liggekai med pelar i sjø og i fylling, forankra i fjell

### 6.3.3 Verknader av planforslaget

For å gje rom for ei ferje å ankre ved liggekaien må sjøbotnen gravast ut. Graveskråninga får konsekvensar for landområde i nærleiken av eksisterande busshaldeplass og opphaldsarealet i tilknytning til dette, men det vil vere gangareal på 2,5 meter utanfor busshaldeplassen og vidare mot ferjeleiet. Uteopphaldsarealet vil bli opparbeida ved nytt servicebygg.

## 6.4 Landskapsbilete, arkitektonisk og estetisk utforming

Landskapet ved Oppedal ferjekai inngår i landskapsregion 22 Midtre bygder på Vestlandet (Nasjonalt referansesystem for landskap; Puschmann 2005).

Landskapet dannar eit belte mellom fjordmunning og fjell, der U-dalar er vanleg.

Landskapstypen er prega av store fjordar, langstrakte vassflater og vassdrag som er korte og bratte. Det har store og små områder med lauv- og blandingskog og større område med dyrka mark, særleg grasproduksjon og beite. NiN-landskap skildrar landskapstypen som djupt nedskoren dallandskap under skoggrensa.

### 6.4.1 Eksisterande situasjon

Oppedal ferjekai er dominert av harde trafikkareal knytt til oppstillingsplass for ferja, parkering og busshaldeplass. For å skaffe tilstrekkeleg plass til dagens ferjekai vart det sprengt ut høge skjeringar. Nokre av desse massane blei tippa til det arealet som er sett av til liggekai i denne planen. Området er regulert til næring, men vart aldri stelt i stand att. På dagens ferjekai er det gjort nokre små tiltak for tilrettelegging for ventande. Vidare er det tilrettelagt med fortau og busshaldeplass for mjuke trafikkantar. Strandsona i planområdet består av utfyllingar og steinplastringar. Omkringliggende landskap er elles prega av dyrka mark som går heilt ned i strandsona, spreidd busetting og skogklede fjellsider. Langs Oppedalselva står det att noko kantvegetasjon.



Figur 12 Dagens situasjon oppstillingsplass og servicebygg



**Figur 13 Utløpsosen til Oppedalselva ligg like aust for planområdet**



**Figur 14 Dagens servicebygg har tidlegare romma butikklokale/kafe men er alt for stort for dagens bruk. Det vert difor planlagt for at dette bygget skal erstattast med eit nytt, mindre servicebygg.**



**Figur 15 I fyllinga bak servicebygget er det tippa sprengstein av store dimensjonar.**



Figur 16 Privat naust og molo er næraste nabo til planlagt liggekai og servicebygg



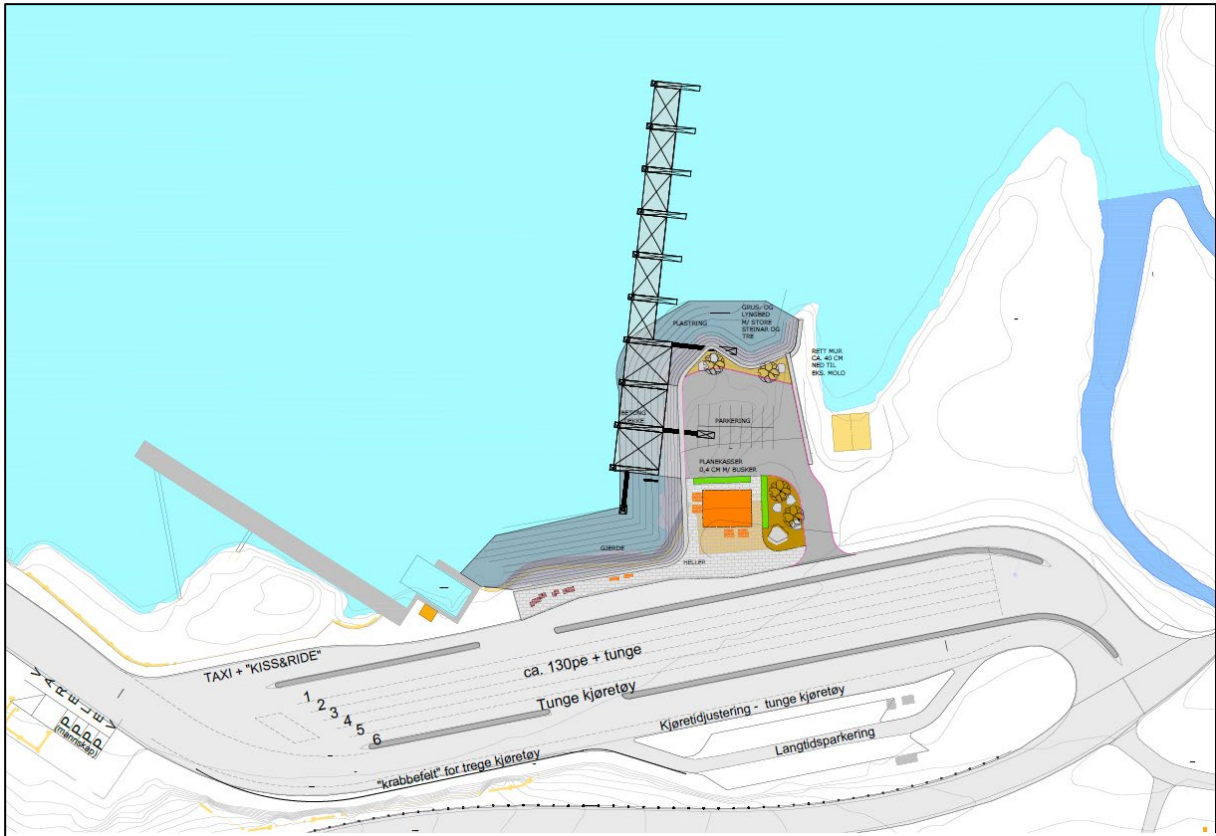
Figur 17 Tilrettelegging for ventande til ferjene. Desse benkane er ikkje universelt utforma, men har ein dekorativ verdi



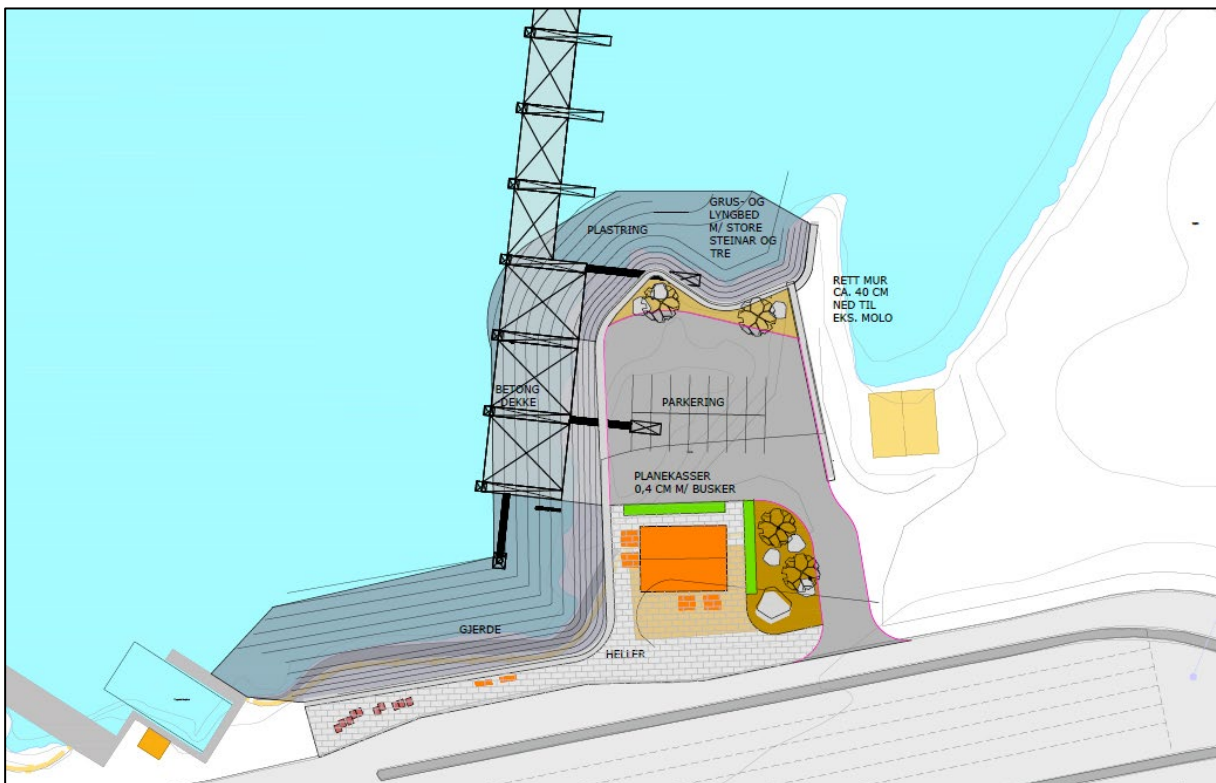
Figur 18 Sitteskant med benkeplater lenger vest på fergekaia.

#### 6.4.2 Beskriving av planforslaget

Det er laga ein illustrasjonsplan som viser korleis området rundt den planlagde liggekaia kan nyttast. Det skal blant anna settast opp eit nytt servicebygg, då eksisterande bygg er for stort til dagens bruk. Vidare blir det ei oppgradering av uteopphaldsarealet med tilrettelegging for ventande. Næraste nabo til den nye liggekaia er eit privat naust med brygge/molo for å legge til med båt. Utfyllingsområde til liggekaia blir omlag 40 cm høgare og overgangen til privat molo løysast med ein murkant. Slik får vi eit tydelege skilje mellom kva areal som tilhøyrar ferjekaianlegget og den private moloen. Det er svært vêrhard i området og overgang frå liggekai til sjø vert ei ny plastring langs heile dagens fylling.



Figur 19 Plassering av liggekaia, rett nord for dagens oppstillingsplass og rett aust for dagens ferjekai.



Figur 20 Planforslag for utforming av uteområdet. Denne planen vert optimalisert og vidareutvikla i byggefasen. Det er planlagt eit nytt uteområde på land med nytt servicebygg. Her er det sett av plass til parkering, nokre sitjegrupper og grøntanlegg.



Figur 21 Illustrasjon av liggekaia sett frå fjorden



Figur 22 Liggekai med ny steinplastring mot land



Figur 23 Eit godt eksempel på bruk av eksisterande stein til anlegg på land og steinplastring i organisk form (Foto:Brattøra Harbour (iflaeurope.eu))



Figur 24 Servicebygg og uteområdet rundt sett frå parkeringsplassen.





Figur 25 Illustrasjonar av korleis ein tenkjer seg utforming av uteområdet rundt det nye servicebygget

### 6.4.3 Verknader av planforslaget

Ei ny liggekai i betong er ein arealkrevjande installasjon, men vil ikkje ha så mykje å seie for landskapsbilete her, då området er sterkt prega av ferjekai og biloppstillingsplass frå før. Sidan det er vêrhardt, blir arealet mot den nye liggekaia ei plastra steinfylling som kan stå imot dei kraftige bølgene. Ei opprydding i strandsona vil i seg sjølv betre dagens situasjon, sjølv om ei plastring har eit grovt visuelt uttrykk. Figur 23 syner eit eksempel på plastring med organisk form som samstemmer fint med omjevnaden.

I samband med bygging av liggekai, skal utearealet oppgraderast slik at området vert meir attraktivt for ventande og naboar til ferjekaien. Møblane som står på kaien i dag er ikkje universelt utforma og bør derfor supplerast med benkar med armlene og ryggstøtte. Vidare bør tilkomsten til benkane ha underlag som gjev god tilkomst for alle. Smågatesteinen som er brukt ved sitjegruppene, er ikkje det beste underlaget for til dømes rullestol, men kan gjerne gjenbrukas og nyttast i ytterkant av areala der folk ferdast.

Det er ynskjeleg at det nye servicebygget skal ha same arkitektoniske uttrykk som på Lavik-sida, slik at ein får likt visuelt uttrykk på sambandet. Servicebygget på Lavik er for lite til behovet ein har på Oppedal ferjekai. Sjølv om ein nyttar same formgjeving ved bygging av nytt servicebygg, kan det arkitektoniske uttrykket løftast med gode proposisjonar, god materialbruk, god plassering av dører og vindauge og kanskje større glasflater mot utsikta. Ein bør difor vurdere å nytte arkitektkompetanse i samband med utforming av nytt servicebygg i byggeplan.

### 6.4.4 Avbøtande tiltak



Å få rydda opp i strandsona vil vere eit løft for Oppedal ferjekai. Vidare får vi ei oppgraderinga av utearealet for dei ventande, som i seg sjølv vil vere eit avbøtande tiltak, då arealet som er sett av for ventande i dag er lite.

Figur 26 Nytt servicebygg skal ha tilsvarende utforming som servicebygget på Lavik. Ein bør i byggeplan sjå på grep som kan løfte det arkitektoniske uttrykket og samstundes bevare hovudforma, med god materialbruk, markering av glasflater mm. (foto:vegbilder.no)

## **6.5 Universell utforming**

Målet med universell utforming er at alle skal kunne bruke dei same fysiske løysingane i så stor grad som mogleg, anten det er bygningar, uteareal eller transportmidlar. I utgangspunktet skal alle anlegga til Statens vegvesen vere universelt utforma, jf. føremålsparagrafen i Plan- og bygningslova.

Ferjekaiplanlegget er i dag utbygd med universelt utforma busshaldeplassar med opphøga påstigingsareal og taktil merking. Nytt tiltak skal ikkje forringe dette.

Nytt servicebygg skal byggast etter krav i TEK17 om universell utforming av byggverk.

## **6.6 Folkehelse, friluftsliv/by- og bygdeliv og born og unge**

### **6.6.1 Eksisterande situasjon**

Det er nokre spreidde bustader og hytter som ligg inn til planområdet. Det finst ingen registrerte friluftsområde innanfor planområdet (fylkesatlas.no). Området som er aktuelt for utbygging er vurdert til å ha låg kvalitet for friluftsliv då området er bratt og ulendt og ikkje eigna for opphald og rekreasjon eller for lek og opphald.

Nord aust for planområdet er det eit område med svaberg og strand som er attraktiv for rekreasjon og opphald.



Figur 27 Eksisterande landområde

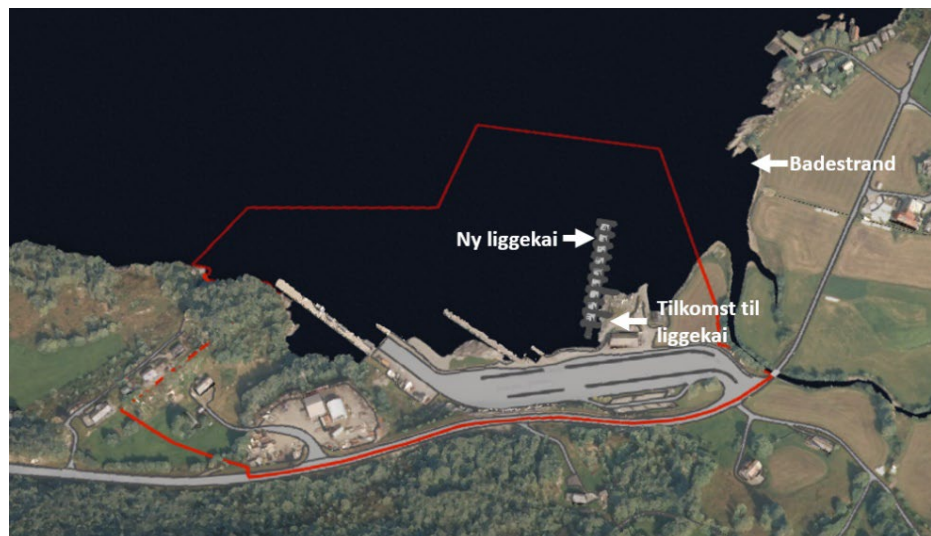


Figur 28 Badevik nordaust for planområde

### 6.6.3 Beskriving og verknader av planforslaget

Anlegget vil ikkje påverke friluftsinnteresser eller born og unge sine interesser negativt då inngrepet vil vere i tilknytning til eksisterande ferjekaiianlegg og på eit areal som i dag er lite tilgjengeleg. Utbygd ferjekaiområde vil koma noko nærmare badestranda som i dag vert nytta av lokalbefolkninga, men er plassert i same område som dei andre kaiane og vil såleis ikkje forstyrre det visuelle biletet vesentleg.

Planen har elles ikkje negativ påverknad på drikkevatt eller naturmiljø som vil påverka den allmenne helsesituasjon og levekår.



Figur 29 plassering ny liggekai i høve til eksisterande badestrand. Plangrense er synt i raudt omriss

## 6.7 Kulturarv

Det er ingen SEFRAK-registrerte bygg innanfor eller i tilknytning til planområdet, ei heller andre kulturminne. I samband med utarbeiding av eksisterande reguleringsplan har arkeolog i Statens vegvesen vurdert potensialet for konflikt med omsyn til dette fagfeltet slik:

*«vurderer tiltaket til å ha liten, om noen, innvirkning for kulturminne/-miljø»  
og vidare konkludert med at: «Ingen sannsynlige konflikter mellom kulturminne/- miljø og tiltaket er oppdaget».*

Ferjekai og landområda er i stor grad no utbygd etter eksisterande plan. Etableringa av liggekai, som no genererer ny reguleringsplan, skal gjennomførast på eit avgrensa område der det er etablert sjøfylling dei seinare åra. Ved ny gjennomgang av informasjonsbasar er det ikkje kome inn nyregistreringar. Det er vurdert til at det ikkje er kome nye moment sidan førre runde og at det nye tiltaket sin karakter og plassering ikkje sannsynleggjer at ein skal koma i konflikt med verdiar innanfor kulturarv.

## 6.8 Naturmangfald

### 6.8.1 Eksisterande situasjon

Planområdet består av ferjekai, oppstillingsplass, servicebygg, naust, dyrka mark og ei fylling ut i sjø. Området er ikkje kartlagt etter Natur i Norge (NiN). I Naturbase er det ingen registreringar i området rundt ferjeleia eller i Oppedalsvika. Planen påverkar noko landareal ved dagens ferjeleie og sjøareal utanfor. Tiltaket vil ikkje påverke naturtypar, prioriterte artar, verneområde eller nærområde til verneområde.

I Artskart ligg det føre ein del registreringar av fugleartar i området rundt ferjekaianlegget. Raudlisteda artar som er registrert er:

- gråmåke (VU – sårbar)
- fiskemåke (VU)
- ærfugl (VU)
- tjeld (NT – Nær trua)
- storskarv (NT)
- taksvale (NT)
- gråspurv (NT)
- stær (NT)
- taksvale (NT).

Dei andre registrerte fugleartane er registrert med livskraftige bestandar. Utanfor planområdet finnast det også ei registrering av nordflaggermus (VU). Dei framande plantartane platanlønn (SE – svært høy risiko) og tunbladerbrå (PH – potensielt høy risiko) er registrert innanfor planområdet.

I høve vassforskrifta må tiltak i og ved vassførekomstar gå føre seg på en slik måte at vatnet ikkje vert ureina eller øydelagt på nokon måte. Sjøområda ved ferjekaia inngår i vassførekomsten Sognefjorden med vassførekomstID 0280020100-1-C. Den er registrert med god økologisk tilstand, men dårleg kjemisk tilstand. Sognefjorden er føreslått som marint verneområde med verneverdiar knytt til både den geologiske utforminga av fjorden og dei spesielle botntilhøva, dyreliv og fjordøkosystemet.

Oppedalselva har utløp i fjorden like aust for planlagt ny liggekai. Den er registrert i Vannnett med vassførekomstID 069-110-R med god økologisk tilstand og ukjent kjemisk tilstand. Oppedalselva er regulert til kraftproduksjon og har ein sjøaurebestand.

Det er ikkje registrert marint biologisk mangfald i nærleiken av planområdet.

### **6.8.2 Beskriving og verknader av planforslaget**

Ved utøving av offentleg mynde som påverkar natur, vert det gjort vurderingar av tiltaket sine verknader på naturen. Vurderingane av tiltaka sin effekt er basert på eksisterande informasjon om natur i området.

Tiltaket påverkar i liten grad urørt natur sidan liggekaien skal etablerast ved ei allereie etablert fylling. Dei planlagde tiltaka vil difor ikkje påverka trua eller verdifullt naturmangfald. Det er god avstand til utløpet av elva og verken anleggsaktivitet eller driftsfasen er vurdert til å ha negativ påverknad på vassdraget. Det skal etablerast eit anleggsområde på dyrka mark aust for dagens ferjekai. Kantsona mot elva eller strandsona vil ikkje bli påverka. Dyrka mark skal tilbakeførast etter anleggsperiode.

### **6.8.3 Vurdering av miljøprinsippa i naturmangfaldlova (NLM) §§ 8 – 12**

#### **§8 Kunnskap om naturmangfald i området**

Informasjon om naturmangfald i området er basert på eksisterande registreringar i ulike databasar. Informasjon om naturmangfald er henta frå:

- Naturbase (Miljødirektoratet)
- Artskart (Artsdatabanken)
- Lakseregisteret (Miljødirektoratet)
- Vannnett og andre NVE-databasar
- Vannmiljø
- Yggdrasil (Fiskeridirektoratet)

Kunnskapsgrunnlaget og informasjonen om naturmangfald i området er basert på eksisterande registreringar innhenta frå nemnte databasar. Etter Statens vegvesen si vurdering er innhenta informasjon tilstrekkeleg i høve saka sin karakter og risiko for skade

på naturmangfald. Vi reknar kunnskapen om naturmangfaldet som god, og har vurdert at naturmangfaldlova §8, om kunnskapsgrunnlag, er oppfylt.

### **§ 9 Om føre-var-prinsippet**

Kravet til kunnskap skal stå i eit rimeleg tilhøve til saka sin karakter og risiko for skade på naturmangfaldet. Planlagde tiltak skjer ved ei allereie etablert ferjekai. Området har etablert vegnett, servicebygg og anna menneskeleg påverknad. Vi reknar kunnskapen om naturmangfald og effektar av tiltaket i planområdet som tilstrekkeleg for vurdering av fare for tiltaket sin skade på naturmangfald. Det er ikkje sannsynleg at tiltaket vil medføre alvorleg skade på økosystem, naturtypar, vassmiljø, vegetasjon og flora. Føre-var prinsippet vert difor ikkje tillagt stort vekt i det vidare.

### **§10 Samla belastning på naturmangfaldet i planområdet**

Eksisterande inngrep i og ved planområdet er eksisterande ferjekai med tilknytt vegnett, parkeringsplassar, servicebygg og enkeltstående hus. Området er relativt omfattande utbygd frå før og er prega av menneskeleg aktivitet og trafikk. Det er også rimeleg å anta at det i framtida kan bli noko auka aktivitet i området på grunn av fleire og hyppigare ferjeavgangar og derav meir trafikk. Det føreligg en del registreringar av fugleartar i området rundt ferjekaianlegget. Det er vurdert til at bygginga/utvidinga av eksisterande anlegg ikkje vil ha noko negativ betydning for dei registrerte artane, enn det dagens situasjon har.

### **§ 11 Kostnad ved miljøforringing**

Statens vegvesen dekker kostnader ved å iverksette tiltak for å ivareta og skaffe kunnskap om naturmangfald i området i tråd med nasjonale mål og miljømål i Nasjonal transportplan. Vidare vil det i tråd med Statens vegvesen sine retningslinjer bli utarbeida ein ytre miljøplan (YM) der førebyggjande eller gjenopprettande tiltak vil gå fram. For tiltak i planen vil vi framover ha fokus på utfyllinga i fjorden og anleggsarbeidet tilknytt etableringa av liggekaia. Siden det er registrert framande artar innanfor planområdet, så vil det i ym-planen bli foreslått tiltak for handsaming av desse.

### **§ 12 Miljøforsvarlege teknikkar og driftsmetodar**

Bestemmelsen går ut på å unngå eller avgrense skader på naturmangfaldet ved å ta utgangspunkt i driftsmetodar, teknikk og lokalisering, som ut frå ei samla vurdering av tidlegare, noverande og framtidig bruk av mangfald og økonomiske tilhøve, gjev dei beste samfunnsmessige resultat. Det vert lagt vekt på at anlegget skal utførast med driftsmetodar og teknikk som minimerer terrenginngrep, utslepp eller andre uheldige effektar som kan føre til miljøforringing eller negativ påverknad på biologisk mangfald. Areal med framande artar må ikkje blandast med andre massar som vurderast som fri for framande planteartar i anleggsfasen og det gjennomførast ei risikovurdering som skal ligge til grunn for handsaming av infiserte massar. Massar som er infisert med framande planteartar må ikkje køyrast eller transporterast til stader der det ikkje er registrert framande planteartar frå før og det då er ein risiko for at desse kan etablere seg.

#### 6.8.4 Avbøtande tiltak

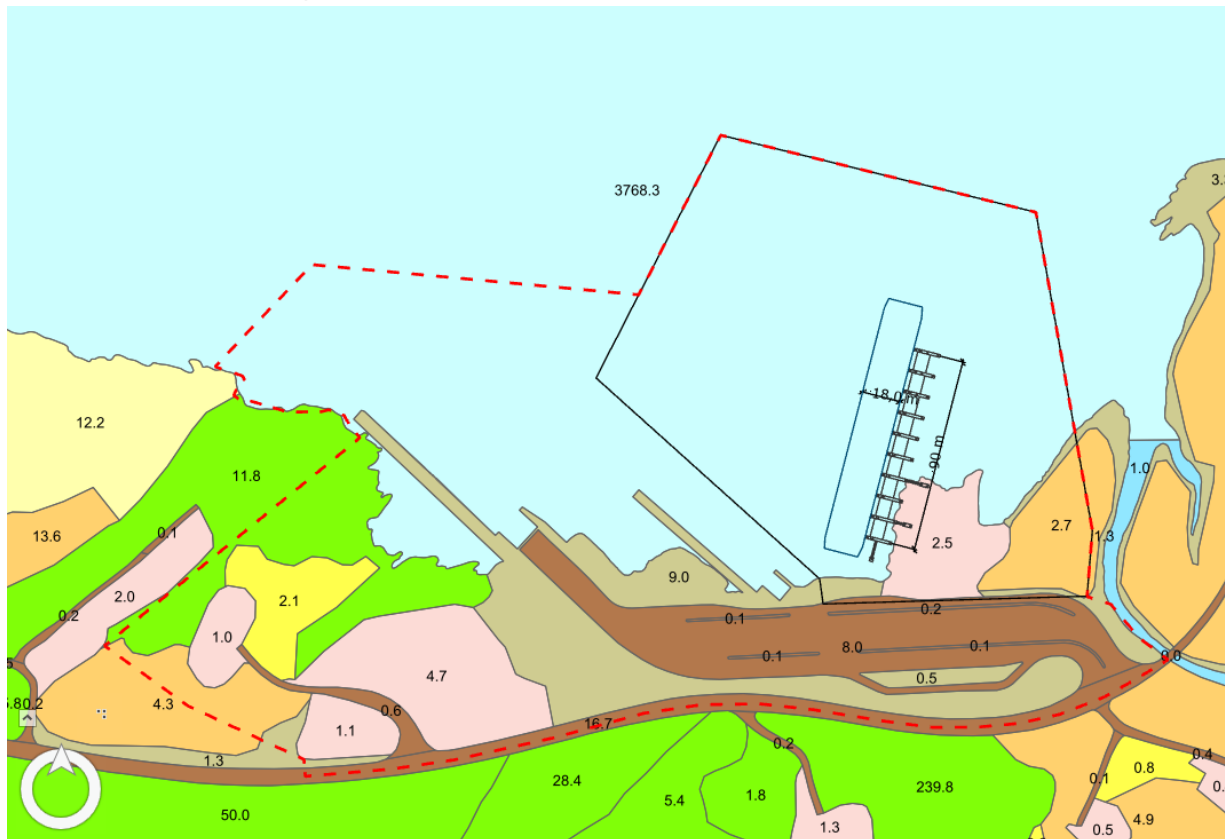
I samband med utarbeiding av byggeplan så vil det bli utarbeida ein Ytre miljøplan (YM plan). Denne vil ivareta omsynet til naturmangfald og vassførekomstar i byggefasen. Kapittel 8.2 gjev innspel til YM-plan som vidareførast til byggeplan.

### 6.9 Naturressursar

Som tidlegare framlagt er plangrensa større enn arealet som trengst for å etablere ny liggekai. Dette er gjort av praktiske omsyn for å ha ein reguleringsplan tilknytt ferjekaianlegget. Ny liggekai vil difor ikkje legge beslag på naturressursar andre stadar innanfor planområdet enn der sjølv tiltaket skal etablerast, illustrert ved svart heilstrekt line i nordaustleg del av området i figur nedanfor.

#### 6.9.1 Skildring av naturressursar

Innanfor planområdet er det to områder med fulldyrka jord på til saman om lag 3,5 daa og eit område med overflatedyrka jord på 2,1 daa. Av det fulldyrka jordarealet på totalt 4,3 daa i vest er om lag 1,5 daa innanfor planområdet. Av det fulldyrka jordarealet på totalt 2,7 daa i aust er 2 daa innanfor planområdet.



Figur 30 AR5-kart frå NIBIO. Arealet like aust for den planlagde liggekai og vest for Oppedalselva skal nyttast som riggområde og er fulldyrka jord g/brn 118/1. Plangrensa er synt med raud stipla line, tiltak gjennomførast hovudsakeleg innan svart heilstrekt line



Det er vidare hovudsakeleg arealtypeane samferdsel, bebygd areal, open fastmark og skog innanfor plangrensa.

### **6.9.2 Tiltaket sin påverknad på jordbruk**

Jordbruksarealet som ligg like aust for den planlagde liggekaia skal nyttast til riggområde i anleggsperioden. Arealet er på om lag 2 daa vil bli mellombels påverka i anleggsperioden. Etter anleggstid vil dette området regulerast til LNFR-område. Resterande jordbruksland innanfor planområdet regulerast til LNFR-område og vert ikkje påverka av tiltaket.

Avbøtande tiltak vil vere å mellomlagre matjordlaget frå dyrka mark for gjenbruk etter at anlegget er avslutta. Før oppstart skal det føreliggje ein plan/avtale (rigg og marksikringsplan) for korleis matjorda vert teke vare på og korleis den skal disponerast.

## 6.10 Geologi og grunntilhøve

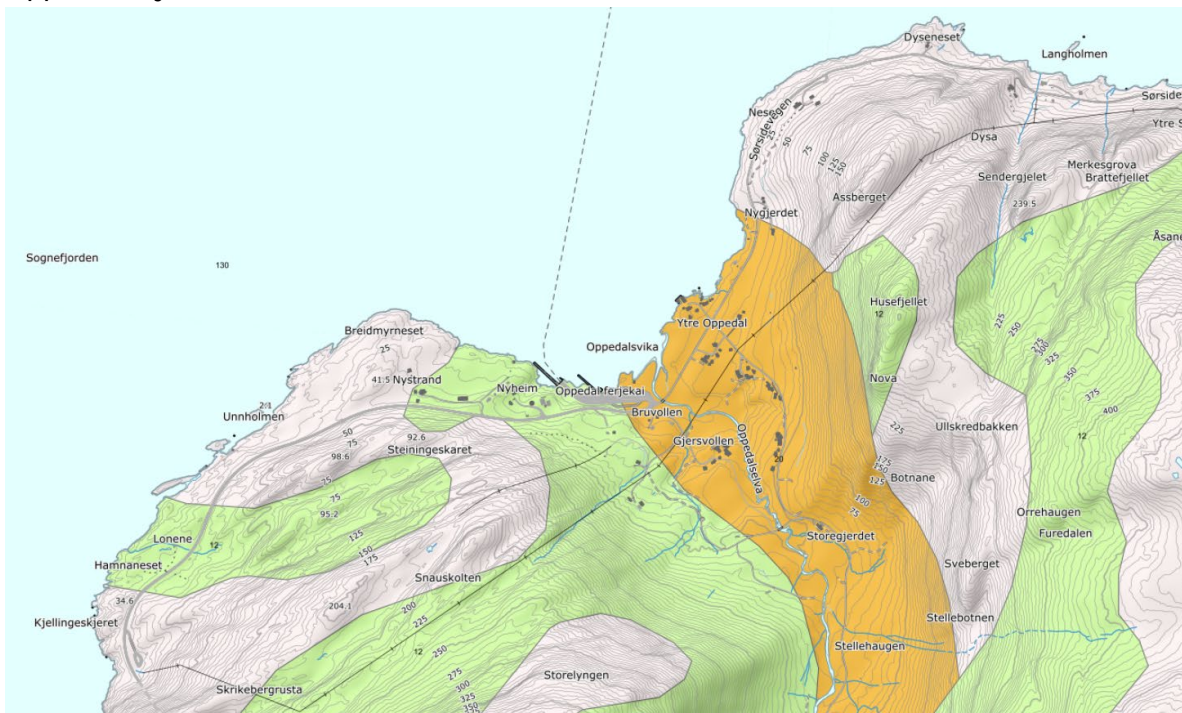
Det føreligg eigen fagrapport på geoteknikk som er vedlagt reguleringsplanen, Geoteknikk rapport C160044–GEOT\_02. Rapporten greier ut geotekniske krav og stabilitetsanalyser. Eit samandrag av rapporten er gjengjeve i dette kapittelet.

### Eksisterande fylling

Det er frå tidlegare etablert ei høg fylling i området. Utanfor fyllinga er det avdekkta setningsgjevande massar på over 15 meter. Prosjektet vil difor ikkje auke belastninga frå fyllinga. Ved etablering av plastring rundt fyllinga, vil ein grave av massar av fyllinga og etablere plastring. Vidare vil ein også fjerne toppmassar i området ved planering av området.

### Kvartærgeologi

Kvartærgeologisk kart over prosjektområdet er henta frå NGUs sin kartportal og synt i figur under. I følge kartet ligg det breelvavsetningar (orange) og moreneavsetningar på land i området ved Oppedal ferjekai. Området ligg under marin grense. Det er ikkje registrerte kvikkleiresoner i planområdet, men frå tidlegare utbygging er det registrert kvikkleire ved Oppedal ferjekai, som vart masseutskifta.



Figur 31 Kvartærgeologisk kart for Oppedal ferjekai

Grunnundersøkingar syner friksjonsmassar. Det er registrert laust lagra sand i forkant av eksisterande fyllingsfot. Eit eventuelt brot vert anteke å få avgrensa omfang og konsekvens.

### Områdestabilitet

Det er ikkje gjort funn av sprøbrotmateriale i område for ny liggekai.

## **Grunnundersøkingar**

Grunnundersøkingane som er gjennomført i dette prosjektet omfattar i alt 30 totalsonderingar. 2 trykksonderingar (CPTu) samt opptak av 3 representative prøveseriar. Undersøkingane er utført i perioden mellom 02.11.2022 og 21.11.2022, og i perioden 02.05.2023 til 06.06.2023. Grunnundersøkingane er utført i høve til Statens vegvesen eigne retningslinjer.

Det er frå tidlegare utført grunnundersøkingar ved dagens ferjekai, men ikkje i området for planlagt liggekai.

## **Grunntilhøve**

Oppedal ferjekai ligg i Oppedalsvika på sørsida av Sognefjorden. Oppedalselva har utløp aust for planområdet. Vest i planområdet ligg Oppedal ferjekai. Det er tidlegare utført grunnundersøkingar for denne. Totalsonderingane derifrå syner i hovudsak berg i dagen, eller eit tynt lag av laust lagra sand/grus/stein over berg. Det vart registrert mye bratt fjell i heling mot N-NV, noko som gjorde det vanskeleg med anslag på borkrona. Grunnboringar for vegareal inne på land viste ei lomme med blaut leire. Det vart satt ned spunt, og leira vart seksjonsvis masseutskifta under vegen.

Totalsonderingane, som er gjort i samband med reguleringsplan for liggekai syner i hovudsak antekne fyllmassar og laust lagra masse over berg med varierende djupn.

Dei nye undersøkingane syner laust lagra sand. Det er registrert lausmassetjukkelse på mellom 6 og 30 m i området. Det er gjennomført 3 totalsonderingar ytterst på fyllinga. Desse syner om lag 15 meter til berg. Det er 5 meter med faste massar, anteke fyllmassar og under dette fast sand frå om lag 5 til 15 meter djup. Prøve frå borpunkt syner sand.

Det er utført 28 totalsonderingar for ny kaikonstruksjon. Desse syner mellom 6 til 24 meter til berg. I ein del av av borpunkta ligg det eit fast lag over berg om lag 3 meter tjukt, anteke morene. Utover dette laust lagra sand samt nokre punkt med anteke stein/fyllmassar.

I borpunkt 12,14, og 45 kan det sjå ut som det ligg nokre leirhaldige massar frå 11 til 15 m djupn. Det har ikkje vore mogleg å ta opp prøver av dette laget, og heller ikkje CTPu-sondering pga for faste massar over. Det vart gjort forsøk på prøvetaking i hol 12 frå 11 m djupn, men det kom ikkje opp noko frå prøvetakaren.

Viser vidare til geoteknisk rapport C16044-GEOT-02 med vedlegg, som ligg vedlagt reguleringsplanen for ytterlegare detaljar rundt borpunkta.

## **Gjennomførbarheit**

For å oppnå tilstrekkeleg djupn for ferje inn mot liggekai må det gravast ut i området lengst inn mot land der ferje skal ligge oppankra. Ferja treng klaring ned til kote -7.

Stabilitetsberekningar syner tilfredstillande stabilitet med graveskråningar 1:1,5.

Lausmassane i sjø består i stor grad av laust lagra sand. Når eksiterande plastring fjernast,

vil det vere erosjonsutsett inn mot dagens landareal. Det er viktig at tida dette står opent avgrensast.

For å hindre erosjon frå bølger og propell må det leggest ut plastring ned til kote -12. Ytters på eksisterande fylling er det såpass bratt at det må leggest ut stein ned til kote -20 for å oppnå stabil fyllingsfot. Det vil også vere behov for noko utslaking/graving ved ytre del av dagens fylling då denne er brattare enn 1:1,5 i dag. Ein stabil plastring kan ikkje leggest brattare enn 1:1,5.

Det vil vere behov for filterlag for å hindre utvasking av massar gjennom plastringa.

## 6.11 Naboskap

Nytt tiltak er konsentrert til eit mindre område innanfor planområdet. Planforslaget legg opp grunnerverv av g/brn 118/36, medan eigedom 118/11 vil bli påverka i anleggstida.

### 6.11.1 Eksisterande situasjon

Liggekaien er planlagt til venstre for utfyllinga ved eigedom 118/36 og 118/32. Det er etablert ein felles tilkomstveg til eigedom 118/11 og 118/36 over eigedom 118/32.



**Figur 32 Felles tilkomstveg til høgre for eksisterande servicebygg**



**Figur 33 Eigedomsgrenser i området**

Eigedom 118/36 er regulert som næring men det er i dag etablert ei høg fylling der, Eigedomen blir i hovudsak nytta til lagring.

Eigedom 118/11 er ein nausteigedom med tilhøyrande naust og båtopptrekk. Resten av eigedomen er jordbruksareal som vert nytta til grasproduksjon.

Eigedom 118/32 er Statens vegvesen sin eigedom. Servicebygget husar publikumstolett og venterom. Dei gamle butikk/kafelokala er i dag ikkje i bruk til anna enn oppbevaring.

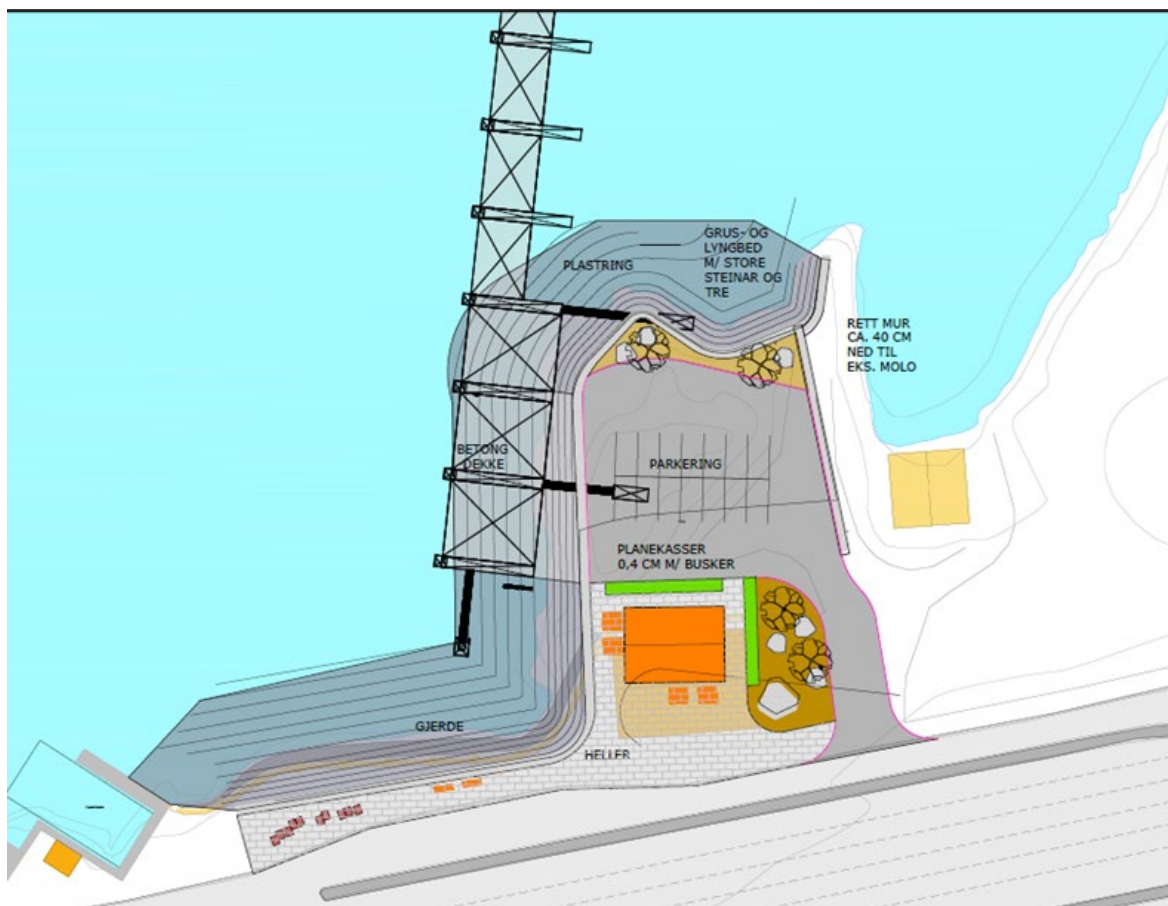
Utover dette er det landområde som ikkje er matrikkelført.

### 6.11.2 Beskriving av planforslaget

Eiedom 118/36 er planlagt for ny bruk som tilkomstveg og parkering i tilknytning til ny liggekai. For å ta opp høgdeskilnad mellom eigedom 118/36 og 118/11 er det planlagt for ein låg mur mellom eigedomane. Dette mogleggjer planering av pir/molo på eigedom 118/11, slik at denne vil få ei flate. Dette vil også gje eit visuelt skilje mellom kva som er tilkomstareal/teknisk areal i tilknytning til liggekai. Tilkomst til eigedomane blir som i dag, via felles tilkomstveg over g/brn 118/32.

Ved eigedom 118/32 er det planlagt same bruk som i dag, men med eit mindre servicebygg og eit større uteopphaldsareal.

Eigedom 118/11 vert i påverka i anleggstida som riggområde og at den vil ligge i anleggsbeltet ved planering og anleggsarbeid på eigedom 118/36. Eigedomen vil vidare bli påverka av felles plastring mot sjø, samt at det er planlagt for mur på eigedomsgrensa mot 118/32. Eigedomen skal vere sikra dagens bruk etter anleggstid.



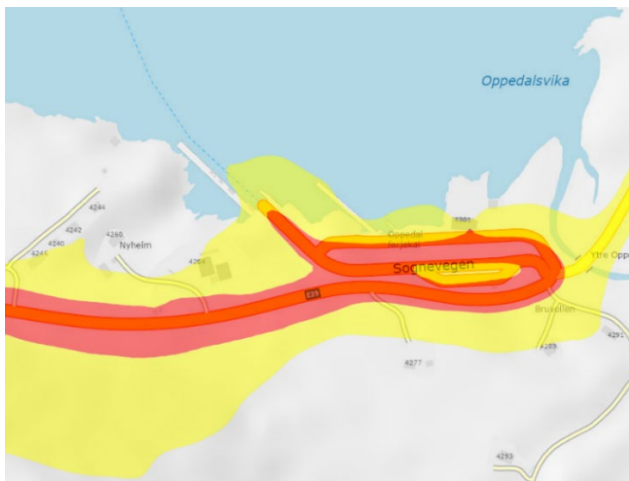
Figur 34 Planlagt skisse arealbruk eigedom 118/32 og 118/36

## 6.12 Støy

Retningsline for støy i arealplanlegginga T-1442/21 (Klima- og miljødepartementet, 2021) set rammer for handsaming av støy. Gul støysone er støynivå over Lden 55dB, raud støysone er støynivå over Lden 65 dB. Det er ulike reglar om det er ny veg eller utbetring av eksisterande veg. Det er også ulike reglar for bustader, fritidshus og næring.

### 6.12.1 Eksisterande situasjon

Biltrafikk langs vegnettet genererer støy for omkringliggende busetnad. For Oppedal ferjekai syner støykartlegginga som Statens vegvesen har gjort for støyutsette områder langs riks- og fylkesveggar (vegvesen.no) at det er ingen bustader som ligg i raud støysone, medan ein bustad ligg i ytterkant av gul sone. Denne bustaden vart sett opp i 1998, og skal vere regulert etter krav i byggteknisk forskrift frå 1997 med krav om at støytilhøva inne i huset skulle vere tilfredsstillande.



**Figur 35 Støykartlegging langs området kring E39 Oppedal ferjekai**

I høve T-1442 og Statens vegvesen sitt interne policynotat skal utbetring av eksisterande anlegg alltid vurderast opp mot støyretningslina, og særskilt vurderast dersom tiltak på eksisterande anlegg auker støynivået med 3 dB eller meir.

Ved ferjekaiar er det elles mange aktivitetar som avgir støy. Eksisterande støykjelder er vegtrafikk, aggregat frå parkerte tunge køyretøy, trafo, annonsering over PA-anlegg, baugport og ferjelem. Miljøet er difor idag prega av både jamne durar, smell og dunkelydar.

### 6.12.2 Tiltaket sin påverknad på støy

Det vert planlagt for elektriske ferjer som opplevast stille ved ankomst- og anløp. Dei elektriske ferjene er også meir isolerte enn dei tradisjonelle ferjene og avgjev mindre støy frå vifter og aggregat enn eldre ferjer. Det vil likevel kunne opplevast jamn dur frå vifteanlegga og eventuelt dieselaggregat i ferja som kan verke sjenerande, sjølv om lydnivået ikkje vil vere over grenseverdiar mtp støy ved ei ferje som ligg over natt på liggekaien.

Grenseverdiar er i hovudsak definert som gjennomsnittsnivå (ekvivalent støynivå) som døgnmiddel (Lden) eller midlare støynivå over nattperioden (Lnight). Utover støy frå samla aktivitet blir det også stilt krav til maksimalnivå frå enkelthendingar i nattperioden. For at nattverdi skal gjerast gjeldande som grenseverdi krevst minimum 10 enkelthendingar. Det

kan då ikkje utførast støyande vedlikehaldsarbeid på natt, eller ha driftsrutinar som krev støyande enkelthendingar som overskrid grenseverdien 10 gonger i løpet av natta.

For situasjon med ny planlagt liggekai er det difor vurdert til at det ikkje blir tilført nye støykjelder som vil vere dimensjonerande for støyen i området. For ferjesambandet E39 Lavik – Oppedal vert det planlagt for at samtlege ferjer skal vere elektriske. Støymålingar som er gjort i andre prosjekt syner at ei elferje har om lag 10 dB lågare ekvivalent støynivå enn dei tradisjonelle brenselserferjene.

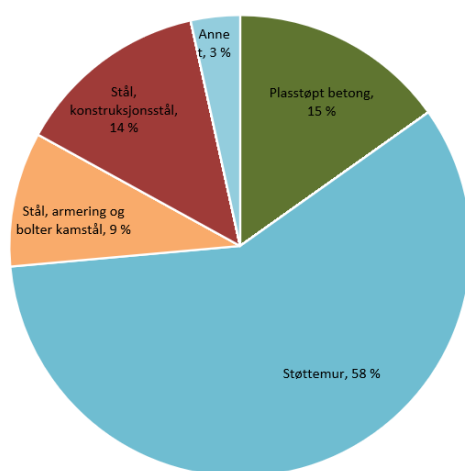
Sjølv om det er vurdert til at det ikkje vert tilført nye dimensjonerande støykjelder som følgje av etablering av liggekai, skal støyretningslina T-1442 leggest til grunn ved utviding eller oppgradering av eksisterande verksemd. Det er ulike reglar for bustadhus og fritidsbustader, samt at den tekniske tilstanden til bygningen også vil vurderast mtp aktuelle støytiltak. Generelt seier ein at ei dobling i ÅDT fører til ei auke på 3 dB. ÅDT<sub>2021</sub> er om lag 1700 med 17% andel av tunge køyretøy. Framskrivne ÅDT<sub>2044</sub> på ferjesambandet er berekna til om lag 2100 med ein andel av 21% tunge køyretøy. Støy som følgje av ei auke i ÅDT vil difor ikkje nytt tiltak føre til ei støyauke på eksisterande anlegg over 3 dB, og det er såleis ikkje bustader som kan vere aktuelle for vurderingar av støytiltak opp mot T-1442.

### 6.12.3 Støy i anleggsperiode

Det vil vere støy i anleggsperioden. Det er ikkje hus eller hytter i umiddelbar nærleik til anleggsområdet som vil bli påverka i stor grad. Vidare skal pelane til liggekaien forankrast med boring av stålrørspelar til fast fjell. Med denne arbeidsmetoden vil det blir minimalt med støy og vibrasjonar i sjø, samanlikna med ramming som er ein støyande aktivitet der pelane blir hamra ned.

### 6.13 Klimagassutslepp

Statens vegvesen har vedteke at alle prosjekt over 51 millionar skal nytte VegLCA til å



berekne utslepp av klimagassar. VegLCA er eit livssyklusanalyseverktøy for berekning av verknadar på klimaet frå bygging, drift og vedlikehald av vegprosjektet. Klimabudsjettet vert med vidare i prosjekteringsfasen og ein kan ved hjelp av VegLCA gjere klimavenlege val av material, massar og transport. Det er gjennomført eit tidleg anslag i denne fasen. Dei største utsleppsfaktorar ved materialproduksjon og utbygging er plastringsstein, betong og stål i dette prosjektet.

Figur 36 Kjelder til klimautslepp– tidleg fase

## 6.14 Massehandsaming

### Deponi

Ved fyllinga er det stein- og blandingsmassar på om lag 1000 m<sup>3</sup>. Desse massane må flyttast ved planering av landområdet. Prosjektet planlegg å gjenbruke nokre av dei store steinane til landskapselement (sjå også kapittel 6.4, førebels plan landskap) og det skal vurderast om steinane kan nyttast som plastringsstein. Prosjektet legg vidare opp til å løyse masselagring gjennom kontrakt med utførande. Deponering av massar kan berre skje ved godkjente deponi.

Ved utbotning av sjø er det om lag 700 m<sup>3</sup> sand/lausmassar som må fjernast frå anlegget. I byggeplan skal det takast miljøprøver av aktuelle massar. Ved funn av forureina grunn må det gjennomførast ei vurdering av spreingsrisiko og utarbeidast ein tiltaksplan.

### Plan for massehandsaming

I samband med utbygging skal det utarbeidast ein plan for massehandsaming i samband med rigg- og marksikringsplan. Planen skal skildre korleis dei ulike massetypane disponerast på anlegget, og skal inkludere handtering av matjord, massar med uønskte skadelege artar, forureina grunn og andre massar som må handsamast i anlegget. Planlagt permanent plassering av massar og mellombels masselagring skal synleggjerast. Det skal skildrast korleis masselagringsområda skal disponerast og korleis ureina avrenning og tilslamming av vassdrag skal hindrast.



## 7 Risiko, sårbarheit og sikkerheit – ROS analyse

I tråd med Plan- og bygningslova § 4–3 (PBL) er det gjennomført ei ROS-analyse i samband med reguleringsplanarbeidet. Eit samandrag av denne samt føreslått risikoreduserande tiltak er gjengjeve i dette kapittelet. Fullstendig analyse er vedlagt planen.

Storparten av området er allereie utbygd etter eksisterande reguleringsplan. Påverknaden på strandsonen og det omkringliggende miljøet er difor vurdert til å vere små totalt sett. Det er nokre tilhøve som ein må sjå nærmare på i byggeplan for å minimere risiko ved utbygginga. Ved gjennomføring av desse tiltaka er det vurdert til at ei utbygging av liggekai ved eksisterande ferjekai på Oppedal vil ha akseptabel risiko, gjeve at vidare undersøking og tiltak deretter vil minimere risiko knytt til uønska hendingar.

Når det gjeld anleggsperioden er det eigne krav til at det gjennomførast SHA-plan for sikkerheit, helse og arbeidsmiljø, sikker-jobb-analyse (SJA), samt risikovurdering i byggefase. I prosjekteringsfasen vert det etablert SHA-plan for å synleggjere og ivareta SHA-tilhøve.

Det skal utarbeidast ein Ytre miljøplan (YM-plan) seinast i prosjekteringsfasen. I dette området er det mindre grad av miljøutfordringar for naturressursar, men diesel- og oljesøl og boreslam i anleggsperiode er aktuelt. Utover dette skal det gravast i sjøbotn for å gje rom for ferjeskroget.

Uønska hendingar knytt til følgjande tema er omtalt i ROS-analysen:

- Naturfare
- Tilgjengelegheit
- Samfunnsviktige objekt og verksemder
- Sårbare objekt og risikoobjekt
- Trafikksikkerheit
- Farar i omgjevnadane og miljøfarar/miljøskadar

Hendingar det vert tilrådd å ha størst merksemd mot er:

- Grunntilhøve, utrasing av sjøbotn og vidare parkeringsareal
- Ureining til sjø og nærområde
- Brann- og eksplosjonsfare ved innføring av heilelektrisk ferjesamband
- Trafikkulykker mellom mjuke trafikantar og anleggsmaskiner i anleggsfase

Hendingar som er vurdert til å ha lite sannsyn for at skal skje pga eksisterande barrierer, men som ved ei hending kan få alvorleg konsekvens:

- Drukningssulykker i samband med anleggsgjennomføring
- Flaum i Oppedalselva som kan føre til overfløyming av riggområde og mellomlagra matjord
- Bølger og stormflo som kan skade konstruksjon og elektrisk utstyr på liggekai

**Tabell 2 Oppsummering ROS-analyse**

Oppsummering av risiko- og sårbarhetsforhold med forslag til oppfølging av tiltak		Når tiltakene foreslås gjennomført				Status / oppfølging/merknader
ID – Risiko- og sårbarhetsforhold	Tiltak:	Reguleringsplan	Byggeplan	Anleggsfase	Driftsfase	
<b>Tiltak som er fulgt opp i planforslaget, i prioritert rekkefølge</b>						
10a	Omsynssone flaum i plankart	x				Lagt inn i plankart
4/6a	Aktsonheitsområde for steinsprang og snøskred leggst inn som omsynssone i plankart med tilhøyrande føresegn for å sikre vurderingar ved etablering av tiltak innanfor plangrensa.	x				Lagt inn i plankart
<b>Tiltak som vert fulgt opp i seinare fasar, i prioritert rekkefølge</b>						
8/9a	8/9a Gjennomføre utbygginga i tråd med skisserte tiltak i geoteknisk rapport C16044-GEOT-02		x			
42a	Uttak av miljøprøver i byggeplan, tiltak ut frå resultat		x			
42 b	Anlegget skal ha beredskap til å kunne handsama uføresette hendingar med forureining i anleggsperioden, som absorbert tilgjengeleg.			x		
34a	God mellombels skilting og merking frå parkeringsområde til mellombels toalettbygg i anleggsfase.			x		
34b	Vurdere risiko for gåande mellom langtidsparkering, servicebygg busshaldeplassar og ferje i samband med automatisering av ferjekaien.		x	x		
41d	Vurdere tiltak for å hindre drukningsulykker ved fall frå lekter eller maskinvelt i sjø.		x	x		
41 e	Vurdere tiltak for å hindre større arbeidsulykker som ein følgjekonsekvens av mindre utglidingar av eksisterande fylling, ved arbeid på denne.		x	x		
10b	Ved varsla flaumhending flyttast anleggsmaskiner utanfor flaumsone			x		
10c	Ved varsla flaumhending sikrast mellomlagra matjord for vassgjennomtrenging		x	x		
14/15a	Konstruksjonar og elektroniske installasjonar i utsett sone vert dimensjonert for å kunne tole tidvis overflauming.		x	x	x	Kai dim.etter N400/ivare teke
<b>Tiltak som ikkje vert fulgt opp av Statens vegvesen, i prioritert rekkefølge</b>						
41 a	Registrerer ferjene som særskildte brannobjekt §13 (ansvar reiarlag/kommune)				x	
41b	Kompetanseheving lokalt brannvesen ift batteri, implementering i oppdatere ROS (risiko- og sårbarhetsanalyse), beredskap og førebyggjande analyser (ansvar reiarlag)				x	
41c	Reiarlag lagar innsatsplan for det aktuelle fartøyet saman med lokalt brannvesen				x	

## 8 Gjennomføring av forslag til plan

### 8.1 Framdrift og finansiering

Statens vegvesen har lyst ut ny kontrakt for drifta av ferjesambandet E39 Lavik – Oppedal. Den nye kontrakten skal gjelde frå 2026 til 2034. Det vert lagt opp til konkurranseprega dialog i denne konkurranse, og det vert planlagt for hyppigare avgangar og ei 4.rute på sambandet. Ny kontrakt vil ha ei varigheit på åtte år med opsjon på ytterlegare tre år.

Ny liggekai må på plass før det kan setjast ei 4. ferje inn på sambandet. Planen leggest ut av Statens vegvesen og prosjektet har som mål om å få den vedteken av Gulen kommune i løpet av vinter 2023. Arbeid med byggeplan og konkurransegrunnlag vert planlagt for å nå byggestart vinter 2024. Anlegget vil ha ei byggetid på om lag 1,5 år.

### 8.2 Ytre miljø

Ytre miljøplan (YM-plan) beskriv prosjektet sine utfordringar knytt til ytre miljø og korleis desse skal handsamast og vert utarbeid i samband med byggeplan/konkurransegrunnlag. Tabell under listar opp spesielle miljøutfordringar som skal vurderast når YM-plan vert utarbeida.

I samband med byggeplan skal det også utarbeidast ein rigg- og marksikringsplan som blant anna skal syne riggområder, masselager, områder for oppbevaring av matjord og toppjord. Planen skal også syne grenser som entreprenør må forhalda seg til, som til dømes anleggsgrenser. Der det er føremålstenleg skal anleggsområde markerast fysisk i terreng før anleggsstart.

**Tabell 3 Innspel til Ytre miljøplan**

Fagtema	Problemstilling og vurderingar
Landskap	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Terrengforming: God landskapstilpassing av sideareal. Spesielt fokus på utforming av plastring mot sjø.</li> <li>– Arkitektonisk utforming: Det skal stillast krav til god arkitektonisk utforming av servicebygg, murar, kantar, dekker og møblering mm.</li> <li>– For murar skal det stillast krav til tilført stein med krav til plan og forband.</li> <li>– Grøntanlegg: Kvalitet på beplanting og jord skal vere i tråd med vegvesen sine prosesskodar</li> </ul>
Forureining jord og vann	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Anleggsaktiviteten skal i størst mogleg grad unngå tilslamming av kystvannsførekosten ved utfylling i sjøen. Dersom det er naudsynt bør tiltak for å forhindre partikkelspreiing prosjekterast.</li> <li>– All forureining (drivstoff og olje), uhellsutslepp av til dømes kjemikaliar og olje, utslepp frå vaske- og oppstillingsområder for maskiner og utslepp frå anleggsområdet for øvrig til vann- og kystvannsførekostar skal ikkje førekoma.</li> <li>– Drivstofftankar skal vere sikra mot lekkasje og ha oppsamling av evt. lekkasjer/søl under fylling</li> <li>– Plastspreiing må avgrensast. Det skal sjåast på moglege tiltak for å unngå spreining av avfallsprodukt og plast og/eller anna avfall frå massane som skal nyttast som utfylling i sjøen.</li> <li>– Det skal prosjekterast løysingar og gjennomførast tiltak som ivaretek forsvarleg handsaming av avløpsvatn frå betong- og materialproduksjon. Det same gjeld for handaming av restmaterialar frå slik produksjon</li> <li>– Det skal sikrast at betongsøl og avrenning fra betongarbeid til sjø ikkje skjer.</li> <li>– Det skal utarbeidast beredskapsplan og iverksettast beredskap for handsaming i tilfelle uhell og utilsikta utslepp i anleggsfasen</li> </ul>
Naturmangfald	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Før anleggsarbeid igangsetjast bør det gjennomførast ei kartlegging av framande arter innanfor anleggsområdet.</li> <li>– Spreiing av framande og uønska artar skal førebyggast. Det skal utførast ei miljørisikovurdering av framande arter. Det visast til SVV rapport 387, fremmede skadelige arter.</li> </ul>
Naturmangfald	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Kantsonvegetasjon langs Oppedalselva skal ikkje verte påverka av anleggsaktivitet.</li> <li>– Etablere fysisk anleggsgrense mot kantvegetasjon</li> </ul>
Naturressursar	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eng som kan nyttast til riggområde: Matjord som ikkje er infisert av framande skadelege artar skal takast av og lagrast på ein slik måte at jorda seinare kan nyttast som vekstmedium.</li> <li>- Mellomlagra matjord skal sikrast for flaumhendingar</li> </ul>

## 9 Samandrag av innspel og merknader

Tabell syner samandrag av innspel til varsel om oppstart og korleis innspela er handsama i planarbeidet

Innkomne merknader i samband med oppstart av reguleringsplan	Kommentar Statens vegvesen
<p><b>Statsforvaltaren</b></p> <p>Vi saknar vesentleg informasjon kring storleik på planområdet, utforming og verknadar tiltak og inngrep. Vi registrerer at det ikkje ligg føre planinitiativ eller referat frå oppstartmøte i saka, og vi ber om at det vert lagt til grunn ei konkret skriftleg vurdering etter konsekvensforskrifta av om planarbeidet utløyser KU eller ikkje i den vidare prosessen.</p> <p>Det er uklart i kva grad fulldyrka landbruksjord på gbnr 118/11 vert råka av planarbeidet på kort og lang sikt. Vi vil påpeike at jordvernet er styrka, seinast i oppdatert landbruksstrategi frå juni 2021, og at dette må belyst i planarbeidet. Området ligg òg tett til munningen av Oppedalselva, og vil føre til inngrep i LNF-område i strandsona som er omfatta av tiltaksforbodet i pbl § 1-8. Slik arealdisponering bør bli avklart i arealdelen av kommuneplanen</p> <p><b>Strandsoneverdiar</b></p> <p>Det må gjerast ei særskilt vurdering av strandsonekvalitetane i området, jf. plan- og bygningslova § 1-8. Planframlegget må syne korleis dette er kartlagd og ivareteke.</p> <p><b>Naturmangfald</b></p> <p>Vi minner om at dei konsekvensane reguleringsplanen har for endra arealbruk skal vurderast etter naturmangfaldlova. Desse vurderingane skal gå klart fram i planarbeidet, jf. naturmangfaldlova §§ 7 til 12. Her må ein òg konkret vurdere potensielle verknadar ved eventuell utfylling/terrenginngrep i sjø og på land, og kring vegetasjon, elvemunning og strandsona. Dette vil òg kunne ha særskilde verknadar/konsekvensar i anleggsfasen dersom delar av området i aust skal nyttast som midlertidig anleggs- og riggområde – til dømes ved omsyn til flaum og stormflo. Dersom tiltaket kan ha verknad for verdiar i vassdrag og munningssone, inklusive kantvegetasjon (jf. vassressursloven §11), fisk og akvatiske organismar (jf. lakse- og innlandsfiskloven § 1-2 og 7), må dei nemnde lovgjevne rammene visast til og leggjast til grunn som rammer og føringar for framstilling og utarbeiding av planen</p>	<p>Syner til dialogar vedrørande vurdering av KU mm, ettersendt til Statsforvaltar</p> <p>Plankart syner mellombels og permanent regulering 118/11. Området er mellombels nytta som riggområde.</p> <p>Planen legg elles ikkje opp til endra permanent bruk av LNF-område i strandsona.</p> <p>Strandsonekvalitetar er vurderte både gjennom kap. 6.4 landskap, 6.6 Friluftsliv og 6.8 Naturmangfald</p>

<p>Ros-analyse Mellom anna vil potensiale for forureining/støy, havnivåstiging, stormflo, flaum, kvikkleire og skredfare vere relevante tema å utgreie dette planarbeidet. vurderast.</p>	
<p><b>NVE</b> De må vurdere fare for områdeskred av kvikkleire Planområdet ligg under marin grense. I område under marin grense kan ein ikkje utelukke førekomstar av kvikkleire. Fare for områdeskred av kvikkleire må difor vere eit tema i ROS analysen.  Dersom de ikkje legg opp til utbygging/tiltak innanfor aktsemdområda kan de nytta aktsemdområda til å avgrense omsynssone H310 i plankartet</p>	<p>Viser til geoteknisk rapport.  Aktsomheitsområde steinsprang H310 og flaum H320 lagt inn</p>
<p><b>Kystverket</b>  Kystverket har vurdert at tiltaket ikkje kjem i konflikt med areal avsett til farleia eller med navigasjonsinstallasjonar i området. Vi legg til grunn at Statens vegvesen har planverk med kriterium for lyssetting av kaien. Eventuelle fasedelys/landskapslys bør skjermast i horisontalplanet slik at lysa berre lyser nedover kaien, og ikkje er til sjenanse for ferjene.  Kystverket vil minne om at bygging, graving, utfylling og andre tiltak som kan virke på tryggleiken og framkoma i farvatnet, i tillegg til handsaming etter plan- og bygningslova, og må handsamast etter havne- og farvannslova §14. Vi ber dykk ta dette med i føresegnene</p>	<p>Teken til etterretning. Føresegn §2.3.1 regulerer belysning.  Lagt inn som føresegn §2.12.</p>
<p><b>Fiskeridirektoratet</b> Fiskeridirektoratet kan ikkje sjå at planarbeidet vil råke akvakultur- eller fiskeriinteresser. Det er ikkje registrert marint biologisk mangfald i området som tilseier at planlagd tiltak ikkje kan gjennomførast.</p>	<p>Teken til etterretning</p>
<p><b>Direktoratet for mineralforvaltning</b> Planområdet rører ved grusførekomsten Oppedal Ytre, registrert med lokal betyding i Grus- og pukkdatabasen til Noregs geologiske undersøking (NGU)1. Den delen av planområdet som rører grusførekomsten er allereie utbygd som ferjekaiianlegg. Ny utviding vil ikkje medføre ytterlegare bandlegging av førekomsten. DMF kan ikkje sjå at den føreslegne planen kan få følgjer for andre registrerte førekomstar av mineralske ressursar, bergrettar eller masseuttak i drift.</p>	<p>Teken til etterretning</p>

<p><b>Bergens Sjøfartsmuseum</b>  Museet kjenner ikkje til kulturminne ved E39 Oppedal ferjekai i Gulen kommune som kan bli direkte råka av det omsøkte tiltaket. Museet har derfor ingen merknader til det planlagde arealinngrepet. Det er likevel mogleg at det ligg kulturminne i det aktuelle området. Me gjer derfor merksam på at tiltakshavaren pliktar å gje melding til museet dersom ein under arbeid i sjøområda finn skipsvrak, keramikk eller andre marine kulturminne.</p>	<p>Teken til etterretning</p>
<p><b>Vestland fylkeskommune</b>  har ingen særskilde merknader til oppstart av dette planarbeidet</p>	<p>Teken til orientering</p>
<p><b>Christine Oppedal og Tommy Berntsen g/brn 118/11</b></p> <p>Ynskjer konkrete teikningar og ein plan for korleis deira interesser skal ivaretakast.</p> <p>Ynskjer plan for økonomisk kompensasjon samt tilbakestilling av området.</p>	<p>Syner til oversendt skisser og dialogar elles i planfase. Endeleg grunneigaravtale vert tilordna i byggeplanfase.</p> <p>Dyrka mark skal tilbakestillast til opprinneleg bruk innan eit år etter anleggstid jf planføresegn §7.1</p>

## Vedlegg

### Plandokument

Reguleringsføresegner

Plankart R1

### Vedlegg til plan

Vedlegg 1\_Geoteknisk fagrapport, C160044-GEOT\_02 (2023)

Vedlegg 2\_ROS-analyse E39 Oppedal ferjekai (2023)









Statens vegvesen  
Pb. 1010 Nordre Ål  
2605 Lillehammer

Tlf: (+47) 22 07 30 00

[firmapost@vegvesen.no](mailto:firmapost@vegvesen.no)

[vegvesen.no](http://vegvesen.no)

**Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag**