



Statens vegvesen

REGULERINGSPLAN

Planbeskrivelse

Prosjekt: 406420

E39 Solavågen ferjekai

Oppgradering og utvidelse av ferjekai

Kommune: Sula

Offentlig ettersyn



Innhold

1	Bakgrunn og målsetninger	2
2	Planprosess og medvirkning.....	2
3	Beskrivelse av eksisterende forhold.....	3
3.1	Utvidet planområde	3
3.2	«Trafikkområde fergeleie» innenfor gjeldende plan	3
3.3	Kartlegginger og undersøkelser.....	3
4	Beskrivelse av endringene	4
4.1	Utvidet planområde	4
4.2	«Trafikkområde fergeleie» innenfor gjeldende plan	4
5	Virkinger av endringene	5
6	Merknader	6
7	Vedlegg.....	8

1 Bakgrunn og målsetninger

Bakgrunn

I forbindelse med ombygging av Solavågen fergekai til el-fergedrift ble det 28.10.19 varslet oppstart av planarbeid for utvidelse av ferjekaiområdet på Solavågen med tilhørende havneområde i sjø. Tiltaket på ferjekaien er i tråd med formålet i gjeldende reguleringsplan, men det skal gjøres en utfylling mot øst som delvis vil gå utenfor planavgrensningen til gjeldende plan. Planen blir utarbeidet i samsvar med Plan- og bygningsloven § 12-3 og 3-7.

Planområdet

Planen gjelder en utvidelse/utfylling av eksisterende ferjekai, og planområdet er område i sjø – øst for dagens ferjekai, som vist på ortofoto.



Solavågen fergekai – ortofoto som viser dagens situasjon med eiendomsgrenser.

Mål for planforslaget

Målet med planen er å tilrettelegge for at miljøvennlige ferjer skal trafikkere sambandet fra 01.01.2020 og med strøm som energikilde fra 01.01.2021. Tiltaket vil, i tillegg til flytting av selve ferjekaien også medføre endringer i oppstillings- og parkeringsarealet som er regulert til trafikkområde.

Tiltakets forhold til forskrift om konsekvensutredning (KU)

Tiltaket gjelder utvidelse av dagens regulerte fergekai og omfattes ikke av plikten til konsekvensutredning jf. Forskrift om konsekvensutredning vedlegg I og II. Virkninger av endringene er utredet som en del av planbeskrivelsen med nødvendige tilleggsutredninger. Etter krav fra fylkesmannen er det også utarbeidet en egen utredning for å vurdere virkningen for naturmangfold.

2 Planprosess og medvirkning

Planprosess

Tiltaket ble opprinnelig varslet som en mindre endring, men innsigelse fra fylkesmannen gjorde at tiltaket måtte håndteres som en vanlig planprosess. Varsel om oppstart ble sendt til naboer, berørte myndigheter og andre interessegrupper 28.10.19. Det kom inn 5 merknader som blir kommentert i kap. 6. Planmyndighet er Sula kommune.

Planforslaget består av følgende deler:

- Plankart
- Reguleringsbestemmelser
- Planbeskrivelse

Rammer og premisser for planarbeidet

- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging
- Rikspolitiske retningslinjer for samordnet bolig- areal og transportplanlegging
- NVE Retningslinjer nr. 2/2011 Flaum og skredfare i arealplanar
- T-1442/2016 Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging
- Nasjonal transportplan (NTP)

Gjeldende planer

I gjeldende plan, «Reguleringsplan for Sunde – Leirvåg», plan- ID 10-04, er ferjekaien regulert til «Trafikkområde fergeleie». Reguleringsplanen er fra 1980. Området er i kommuneplanen satt av til «Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur». Sjøarealet innenfor planområdet er i kommuneplanen avsatt til «Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone - nåværende». Kommuneplanen er godkjent i 2015.

Statens vegvesen står som grunneier av gnr. 63, bnr 142 og gnr. 63, bnr. 131. Sistnevnte eiendom er festet av Sulesundskiosken AS.



Utsnitt fra gjeldende reguleringsplan



Utsnitt fra gjeldende kommuneplan

3 Beskrivelse av eksisterende forhold

3.1 Utvidet planområde

Utvidet planområde er i dag sjø og delvis fylling.

3.2 «Trafikkområde fergeleie» innenfor gjeldende plan

Innenfor område regulert til «Trafikkområde fergeleie» er det i dag mellom annet parkeringsplasser, oppstillingsplasser, kiosk, grøntområde og tilkomst til småbåthavn.

Trafikkforhold

Dagens oppstillingsfelt har to felt på selve fergekaia, og strekker seg videre nordover langs E39. Ved krysset mot Pebakken skaper dette vanskelige og uoversiktlige situasjoner i de tilfellene oppstilte kjøretøy strekker seg forbi krysset.

Ved fergekaia har E39 3000 kjøretøy i årlig døgntrafikk (ÅDT). På ferja er det registrert 1800 kjøretøy i ÅDT. Det er ikke registrert noen politirapporterte ulykker i og rundt planområdet de siste ti årene.

Det går flere lokalbusser til/fra Solavågen fergekai på hverdager, samt flere ekspressruter via ferja. Det er etablert gang- og sykkelveg på østsiden av E39.

3.3 Kartlegginger og undersøkelser

Miljøundersøkelse

I forbindelse med omlegging av fergekaiområdet til el-ferje har Multiconsult foretatt en miljøundersøkelse av sedimenter på havbunnen (rapport datert 17.06.18). Resultatene viser at sedimentene kan beskrives som ikke forurensende, men da med unntak for innhold av TBT (tributyltin). Dette er en forbindelse som er alminnelig utbredt i sedimenter langs kysten, og særlig i havner og områder med skipstrafikk. Kilden er normalt avgivelse fra bunnstoff på skrog.

Multiconsult vurderer det slik at graving og andre tiltak i området kan utføres uten at det settes spesielle krav til utførelse av arbeidet mht. risiko for uakseptabel spredning av forurensning. Sedimentene er også generelt grove, og eventuell oppvirvling vil bare medføre lokal tilslamming. Kontrolltiltak bør likevel vurderes dersom det blir aktuelt å grave dypere eller mer omfattende.

Miljøkartlegging

Det er også gjort en miljøkartlegging av kaier og konstruksjoner (Multiconsult 11.06.18). Det er påvist seksverdig krom over normverdien i betongen på eksisterende fergekai. Det må foreligge tillatelse fra miljødirektoratet før betongen kan nyttiggjøres.

Grunnforhold

Det er både i 2005 og 2018 foretatt geotekniske undersøkelser i sjøen utenfor fyllingen for å kartlegge grunnforholdene. Avstanden til fjell ligger fra 3-7 meter under sjøbunnen. Med de grunnforhold som antas ut fra tidligere og nye sonderinger, vil det være mulig å fundamentere med stålørspeler. I forbindelse med detaljprosjektering av kai vil det bli gjort ytterligere grunnundersøkelser.

Naturmangfold

På oppdrag fra Statens vegvesen har Multiconsult gjort en utredning av tiltakets effekter på naturmangfold. Det vises til rapport datert 12.11.19.



Skisse fra Multiconsult sin rapport av 12.11.19 som viser Solavågen ferjekai med tiltaksområdet merket med svart ring. Ålegressforekomster er merket med grønt.

Rapporten dokumenterer marine naturtyper i og ved Solavågen. Det er registrert to ålegressforekomster. Ålegressforekomstene ligger beskyttet innenfor molo og småbåthavn, og like ved utløpet av en poll der det mellom annet er registrert gjenlevende østers.

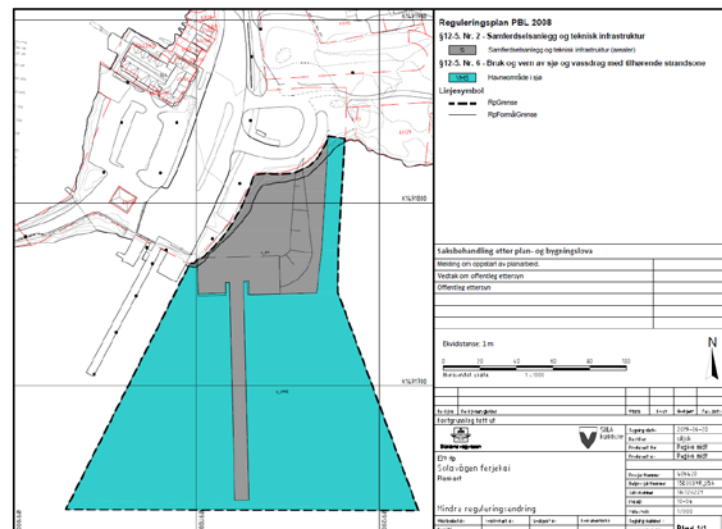
Det er på dages ferjekaiområde registrert fremmede arter; rynkerose og hagelupin, hvor det må tas hensyn for å unngå spredning. Det er ikke registrert akvakulturlokaliteter, gytefelt eller fiskeplasser i eller ved Sunde/Solavågen som vil påvirkes av arbeidet.

4 Beskrivelse av endringene

4.1 Utvidet planområde

Dagens ferjekai vil bli flyttet noe lenger mot øst, og det blir gjort en utfylling i sjø. Dagens plassering av kaia er ikke optimal, da det ved dårlig vær er vanskelig å legge til fra vest. Flytting av kaia vil også muliggjøre bedre utnyttelse av eksisterende ferjekaiområde.

Planen regulerer også havneområde i sjø o_VHS som vil ivareta manøvreringsbehovet for ferje, se plankart:



4.2 «Trafikkområde fergeleie» innenfor gjeldende plan

Tilpassing av ny fergekai vil også medføre tiltak innenfor arealet som i dag er regulert til «Trafikkområde – fergeleie». Dette gjelder en generell oppgradering og utbedring av fergekaiområdet som inkluderer oppstillingsplasser, parkeringsplasser, gang- og sykkelvei samt kollektivholdeplass. Illustrasjonsplanen viser mulig fremtidig løsning for hele fergekaiområdet:



5 Virkinger av endringene

Fremkommelighet

Ombygging av Solavågen fergekai vil legge til rette for god og trygg trafikkavvikling tilpasset fremtidige behov. Utbedringen vil medføre en generell oppgradering av hele fergekaiområdet.

Trafikkforhold

Ny plassering av kaia gjør at kjørebanen flyttes noe mot øst. Dette vil gi en mulighet for raskere og bedre utformet trase for trafikken som kjører av ferga, og samtidig gi plass til flere oppstillingsplasser på selve fergekaiområdet. Flere oppstillingsplasser på fergekaia vil gi mindre parkering langs E39 og økt trafiksikkerhet langs vegen og i kryssområdet ved Pebakken.

Flytting av fergekaia vil gi større rom for utvikling av dagens fergekaiområde, herunder økt antall parkeringsplasser, fleksibel kollektivløsning og bedre gang- og sykkelvegforbindelse til ferja.

Det er utarbeidet en intern trafiksikkerhetsgjennomgang, slik det er krav om på Europaveg, som viser at planen gir en forbedring av dagens situasjon.

Ferjedrift

Flytting av ferjekaia vil gi en gunstigere innseilingsretning som gjør at ferja kan passere på begge sider av Solevågsfluda avhengig av vindretning. Dette gir mye bedre margin mot grunne farvann mot vest.

Det er i området sterk vind fra øst som ved dårlig vær kan presse ferja vekk fra kai mot grunt farvann, noe som kan gjøre det vanskelig å nytte dagens vestbås. Når ferjekaia flyttes vil dagens kai (østbås) kunne nyttes i anleggsperioden uten særlig fare for innstillinger pga. vær. Ferja vil kunne legge til på begge sider av ny fergekai, noe som gir mer fleksibel bruk og færre innstilte avganger.

Virkninger for naboer

Ferjekaia blir flyttet litt lenger øst, og kommer dermed noe nærmere bebyggelse/fritidseiendom. Slik det fremkommer av vedlagt støyrapport vil dette ikke medføre endringer mhp. støy. Tiltaket vil forbedre og oppgradere den helhetlige situasjonen i området, spesielt hva gjelder myke trafikanter.

Landskapsbilde

Tiltaket vil medføre en endring av dagens kystlinje, men anses ikke å ha vesentlig virkning på landskapsbildet da det i dag allerede er etablert ferjekai på stedet.

Nærmiljø og friluftsliv

Området blir oppgradert, og det blir etablert lokal grønnstruktur. Tilgjengelighet og bruk forblir uendret. Utfyllingen anses å gi minimale konsekvenser for nærmiljø og friluftsliv.

Naturmangfold

Utfylling av masser i sjø vil medføre risiko for spredning av partikler. Slik det fremkommer av rapporten «Vurdering av effekter på naturmangfold» av 12.11.19 er eventuelle effekter i anleggsperioden vurdert å være av beskeden karakter, og forventes ikke å gi varige skader på naturmiljøet. Det forventes heller ingen vesentlige hydromorfologiske endringer.

Det foreslås at partikkelspredningen fra tiltaksområdet blir overvåket av turbiditetsmålere. Ved gjentagende overskridelser av turbiditetsgrenseverdier må avbøtende tiltak i tillegg til midlertidig stans vurderes. Utfyllingsmassene skal være rene og ikke inneholde reaktive bergarter. Sprengtråder, skyteledninger og annet avfall i utfyllingsmassene må fjernes før spredning til omgivelsene. Det vises til nærmere beskrivelse i «Vurdering av effekter på naturmangfold» som er lagt ut på Statens Vegvesen sin hjemmeside.

Ved utbedring av selve ferjekaiområde er det risiko for spredning av fremmede arter ved disponering av masser på land. Dette må hensyntas.

Kulturmiljø

Det er ingen registrerte kulturminner i området. Bergen sjøfartsmuseum er kontaktet av Møre og Romsdal fylkeskommune for arkeologisk avklaring av det aktuelle sjøområdet.

Naturressurser

Det er ikke registrert nærliggende akvakulturlokaliteter, gytetelt eller fiskeplasser som kan påvirkes av tiltakene, jmf. utredning «Vurdering av effekter på naturmangfold».

Støy

Det vises til støyrapport fra Multiconsult av 05.07.19:

«Ny situasjon medfører endring i støynivå på utsatte fasader mindre enn 1 dB for boliger nærmest ferjekaiaen. Hotellet vil ved en ny plassering av kaia få en reduksjon i støynivå på mest utsatte fasader på rett over 1 dB. Endingen på 1 dB regnes å være en knapt merkbar endring (jf. Håndbok 47, Sintef Byggforsk.)»



Støysonekart ny situasjon med trafikk tall prognosert frem til år 2040.

ROS-analyse

Det er gjort en ROS-analyse for tiltaket datert 18.09.2019. Ferjekaia er sårbar for ekstremvær/stormflo, og ved stormflo over 2,4 meter må ferjeleiet stenges. Høyde på landkar vil ligge på kote 2,4m ut fra normalnullnivå. Dette er gjort ut fra en vurdering for høyeste og laveste vannstand. Dette er standard for alle ferjeleier i denne delen av landet.

Anleggsperioden vil gi risiko for akutte hendelser som olje- og drivstofflekkasjer, men vil ha beredskap for å håndtere dette. Ut over dette er det ikke registrert vesentlige forhold hva gjelder risiko, sårbarhet og sikkerhet. Utbedring av

ferjekaia vil derimot øke sikkerheten hva gjelder flere risiko- og sårbarhetsforhold.

6 Merknader

Fiskeridirektoratet 04.11.19

- Kan ikke se at planarbeidet vil medføre vesentlige konsekvenser for fiskeri- og akvakulturinteressene med tanke på bruk av sjøområdet.
- Det må tas spesielt hensyn til de omtalte registrerte ålegressamfunnene i området ved utfylling i sjø.
- Eventuelle avbøtende tiltak for å ivareta biologisk mangfold må om nødvendig tas med i planbestemmelsene.
- Utfylling av sprengstein i sjø vil medføre økt turbiditet/partikkelspredning i vannmassene, og innebære risiko for spredning av sprengstoff og metaller. Partikkelspredning bør derfor begrenses mest mulig.

Vår kommentar:

Det vises til rapporten «Vurdering av effekter på naturmangfold» av 12.11.19 utarbeidet av Multiconsult. Det anbefales at det gjennomføres overvåkning av partikkelspredning underveis i arbeidene for å unngå overskridelser av ålegressets tålegrense. Krav om dette er tatt inn i bestemmelsene. Slik det fremkommer av rapporten vurderes eventuelle effekter i anleggsperioden å være av beskeden karakter, og forventes ikke å gi varige skader på naturmiljøet.

Kystverket 06.11.19

- Viser til sin uttalelse til varsel om mindre endring av 30.09.19:
- Kan ikke se at endringene vil ha avgjørende virkninger for øvrig ferdsel og/eller ankring i fjorden. Kan heller ikke se at endringen vil få betydning for etablerte navigasjonsinnretninger og/eller lyssektorer fra disse sjøområdene.
- Mener havneområdet i sjø o_VHS bør utvides vestover til eksisterende ledekali. Tilsvarende vinkling ut fra østhjørnet ny sjøutfylling, til den når ytre (søndre) begrenning av det foreslåtte planområdet i sjø.
- Bestemmelsen §4.1 bør utvides med følgende:

«Det skal ikke tillates ledninger/rør eller andre innretninger i sjø eller på sjøbunn som kan være til hinder eller fare for bruken av området til manøvreringsareal for ferjedriften».

- Det bør fremgå av reguleringsbestemmelsene om det skal tillates utdyping i havneområdet i sjø.
- Gjør oppmerksom på at både utfylling i sjø samt etablering av nye kaier krever tillatelse etter havne- og farvannsloven, her av Kystverket. Den nye piren strekker seg ut i forskriftsfesta farledsareal for ferjestrekninga.

Vår kommentar:

Havneområde i sjø o_VHS er utvidet vestover og østover slik det fremkommer av vedlagt plan. Vi mener dette vil ivareta manøvreringsbehovet for ferje.

Det er tatt inn i reguleringsbestemmelsene at det ikke skal tillates innretninger i sjø/sjøbunn slik det fremkommer i brev fra Kystverket, samt at det skal tillates utdyping i havneområde i sjø.

Tillatelse til utfylling vil bli innhentet som en del av byggeplanleggingen.

Møre og Romsdal fylkeskommune 28.11.19

- Viser til at oppstartsvarselet er oversendt til Bergens sjøfartsmuseum/Museum vest.

Vår kommentar:

Statens Vegvesen har mottatt svar fra Bergens Sjøfartsmuseum 19.12.19 der de skriver følgende:

«Saka har vore til vurdering ved Bergens Sjøfartsmuseum.

Museet kjenner ikkje til kulturminne ved Solavågen ferjekai, Sula 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. Dersom kulturminne på sjøbotnen kan bli råka av tiltaket, må arbeidet under vatn straks stoppast. Verksemda må i så fall ikkje takast opp att før museet har undersøkt og eventuelt frigjeve området. Eventuelle brot på desse vilkåra vil være i strid med føresegnene i Lov av 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminne.»

Fylkesmannen i Møre og Romsdal - 29.11.19

- Peker på at tiltaket ligger tett inntil utløpet av Solevågen som er registrert som naturtype poll med verdi B.
- Peker på at det i Solavågen er et større ålegressamfunn som er sårbart for små endringer. Mulig spredning av bunnsediment og partikkelspredning fra fyllingsmasser er relevant risiko i den sammenheng.
- Gjør oppmerksom på at offentlige avgjørelser som har virkning for naturmangfold skal bygge på vitenskapelig kunnskapsgrunnlag der virkning blir vurdert, jmf. §8 i naturmangfoldloven. Det må gå frem av planomtale og saksutredning hvordan prinsippene i §§ 8-12 er tatt hensyn til og vektlagt.
- Gjør oppmerksom på at usikkerhet knyttet til risiko for spredning av forurensing vil kreve tillatelse etter forurensingsloven §11 før utfylling kan startes opp.
- Bemerk at støy er utredet, og at tiltaket ikke vil bidra til vesentlig endrede støyforhold.
- Minner om krav om ROS-analyse etter Pbl§4.3. Område med fare, risiko eller sårbarhet skal merkes av i kartet som hensynssone, jfr. Pbl § 12-6, og det skal knyttes bestemmelser til disse.

Vår kommentar:

Multiconsult har gjort en vurdering av effekter for naturmangfold som følge av utfylling for ny ferjekai i Solavågen, rapport datert 12.11.19. Det vises til vedlagt rapport, samt til kap. 5 «Virkninger av endringene».

Effekter i anleggsperioden er vurdert å være av beskjeden karakter, og forventes ikke å gi varig skade på naturmiljøet. Det foreslås at partikkelspredningen fra tiltaksområdet blir overvåket av turbiditetsmålere. Ved gjentagende overskridelser av turbiditetsgrenseverdier må avbøtende tiltak gjennomføres. Krav om dette er tatt inn i bestemmelsene.

Tillatelse etter forurensingsloven vil bli innhentet som en del av byggeplanleggingen.

Når det gjelder område med fare, risiko eller sårbarhet (ROS) vurderes det ikke å være behov for markering av hensynssone innenfor planområdet.

Ålegressforekomstene ligger utenfor selve planområdet, se skisse kap. 3.

NVE 27.11.19

- Påpeker at forslagsstiller har ansvaret for å vurdere følgende interesser i planarbeidet: Flom, erosjon og skred, vassdrag- og grunnvasstiltak, energianlegg.

Vår kommentar:

Det vises til ROS-analyse der disse forholdene er vurdert. Se også kap. 5.

7 Vedlegg

Vedlegg på hjemmeside www.vegvesen.no/vegprosjekter:

- Reguleringsplan for Sunde – Leirvåg, plan- ID 10-04, vedtatt 1980
- Bestemmelser til reguleringsplan Sunde – Leirvåg, stadfestet 15.05.1980
- ROS-analyse
- Støyutredning, Sweco 01.07.2019
- Miljøundersøkelse, Multiconsult 17.06.2018
- Grunnundersøkelse, Multiconsult 12.04.2018
- Vurdering av effekter på naturmangfold, Multiconsult 12.11.2019
- Innkomne merknader



Statens vegvesen
Region midt
Ressursavdelingen
Postboks 2525 6404 MOLDE
Tlf: (+47) 22073000
firmapost-midt@vegvesen.no

vegvesen.no

Trygt fram sammen