

Planinitiativ

Forslag til plannavn	Lysebotn, gnr. 222 bnr. 1 mfl. ferjekai
Bydel, gnr./bnr.	Ryfylke, gnr. 222 bnr. 1, mfl.
Forslagstiller	Rogaland fylkeskommune
Plankonsulent	Multiconsult Norge AS

1 Bakgrunn og fremdrift

Bakgrunn for tiltaket er at eksisterende ferjekaianlegg er i dårlig stand og ikke tilpasset dagens krav og ferger.

Det var et møte mellom Rogaland fylkeskommune (tiltakshaver) og Sandes kommune 08.11.2023. Kommunen anbefaler ny reguleringsplan for tiltaket, og at det utarbeides planinitiativ med forenklet stedsanalyse.

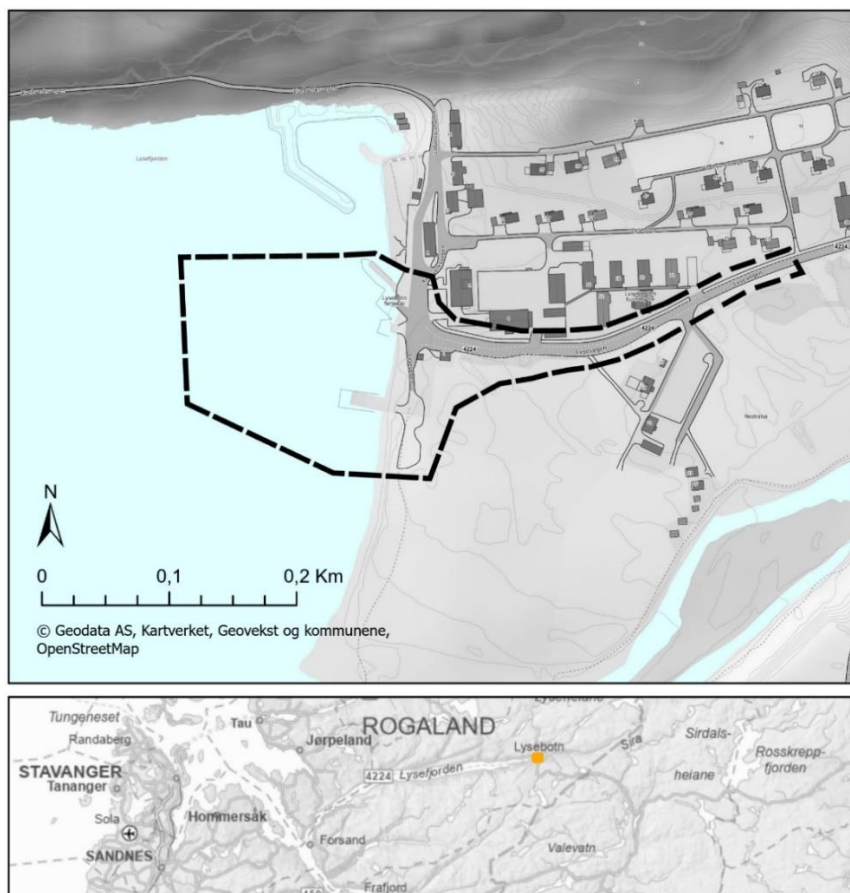
Komplett reguleringsplan skal leveres til behandling i løpet av 2024. Anleggsoppstart er planlagt 2026.

2 Eksisterende situasjon

Planområdet

Planområdet ligger innerst i Lysefjorden, øst i Sandnes kommune, jfr. Figur 2-1 under.

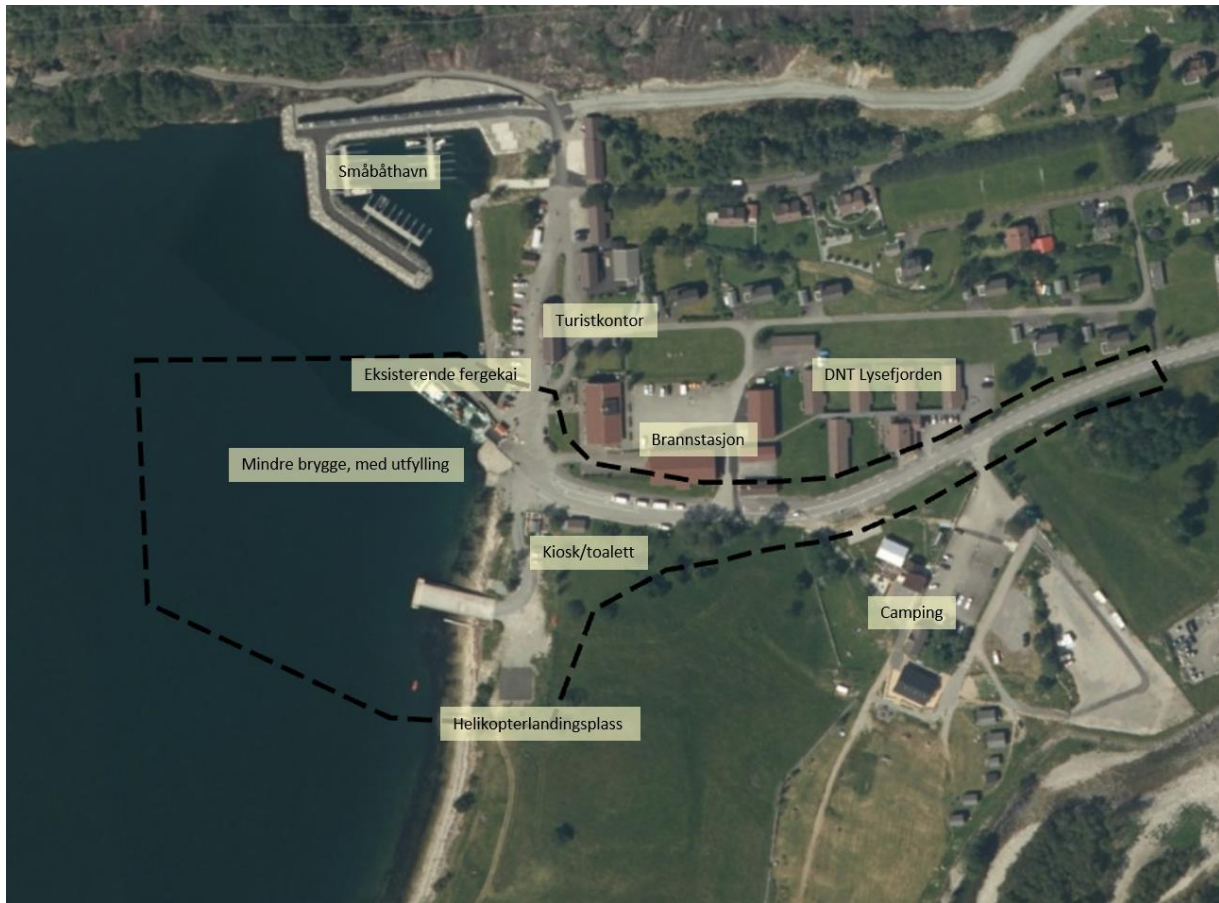
Foreløpig planområde er 37,7 daa, der en stor del er sjøareal. Endelig avgrensning avklares i løpet av planprosessen. Foreløpig planområde omfatter i hovedsak gnr. 222 bnr. 1, 8, 16, 18, 51, 53, 54, 82.



Figur 2-1- Foreslått planavgrensning, med plassering i regional skala markert i oransje.

Det er ca. 8 fastboende i Lysebotn. I sommersesongen er det langt flere mennesker her. Vinterstid er båt eneste tilkomst. Kaien brukes av rutebåter hele vinteren, sommertid også av turisthurtigbåter.

Innenfor planområdet er det et fergeanlegg med påkjøringsrampe og tilleggskai. Sør for ferjekaien ligger en rampe som nyttes av kraftlaget. Det er også en mindre brygge sør for fergekaien, eid av kraftlaget. Sør for fylkesveien er en kiosk og toalettfasiliteter eid av Sandnes kommune, samt en garasje tilhørende brannstasjonen. Det er en helikopterlandingsplass i sør. Se flyfoto under, jfr. Figur 2-2 under.



Figur 2-2: Interessepunkter i Lysebotn, med foreslått plangrense.

Områdehistorikk

Ifølge historiske flyfoto bestod Lysebotn i 1967, jfr. Figur 2-3, av en liten kai, noe landbruksareal og spredt småhusbebyggelse. I flyfoto fra 1981 ser man at kaien nord for undersøkelsesområdet er bygd ut og det er fylt ut et mindre område i sjøen. Mellom 1981 og 2003 er det fylt ut ytterligere i sjøen, i et mindre område. Siden 2003 har området vært mer eller mindre uendret.

Siste tilgjengelige flyfoto er fra 2019. Det har også eksistert vei i området siden 1967 og evt. oppbygging av denne (masser av ukjent opprinnelse) og avrenning fra vei kan ha ført med seg forurensning til området. Ifølge Lysefjorden Turisthytte har det vært et kraftverk i Lysebotn siden 1953 (Tjodan kraftverk), som ligger innsprengt i fjellet. Kraftverket eies av Lyse Energi. I senere år (siden 2013) er området hovedsakelig i bruk ifm. turisme, og Den Norske Turistforening tok over de gamle brakkeriggene som ble brukt av mannskapet på kraftselskapet Lyse.



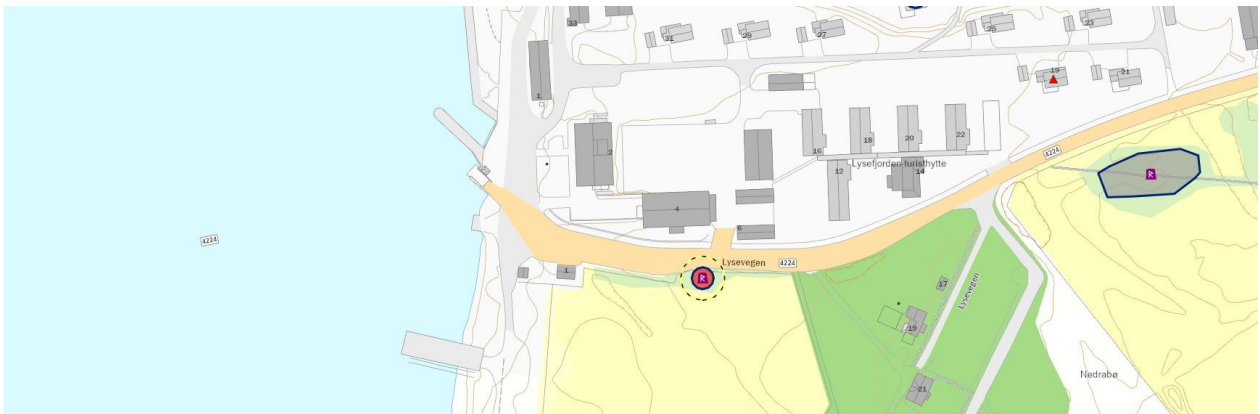
Figur 2-3: Historisk flyfoto, fra 1967. Kilde: Norgebilder.no.

Kulturminne og kulturmiljø

Lysefjorden er registrert som et kulturhistorisk landskap av nasjonal interesse i KULA. KULA er opprettet av Riksantikvaren, og er et register som viser de kulturhistoriske viktigste landskapene i Norge. Råd for planlegging og forvaltning av landskapet innebærer at alle nye tiltak bør underordne seg landskapet, og at tilrettelegging for turisme skal gjøres skånsomt for å unngå slitasje på kultur- og naturlandskap.

Det er registrert et automatisk fredet kulturminne helt inntil fylkesvegen i vest.

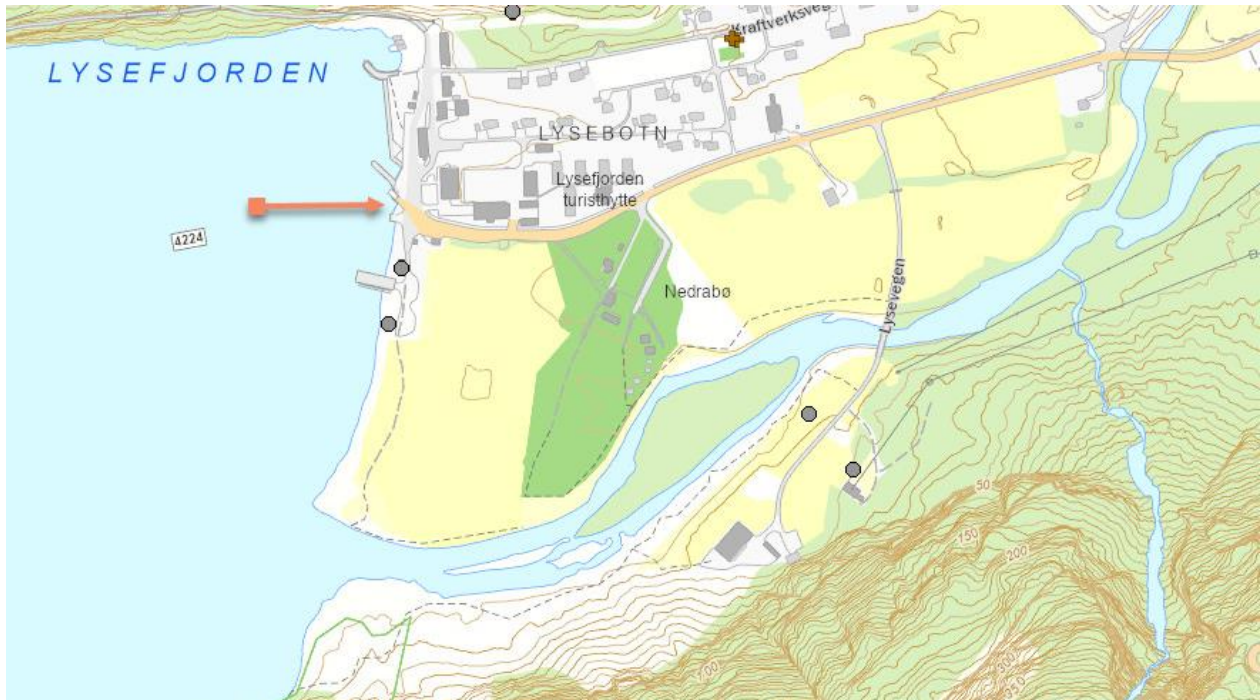
- Lokalitets ID: 4668. Gravminne. Gravhaug, rund, klart markert, bevokst med gress og løvtrær. Bygd av jord og stein.
Det er registrert et kulturminne lenger øst, se utsnitt under,
- Lokalitets ID: 4669. Røysfelt. Samling rydningsrøysar og gardfar består av minst 7 rydningsrøysar.



Figur 2-4: Gravhaug vist med rød sirkel. Kilde: Riksantikvaren.

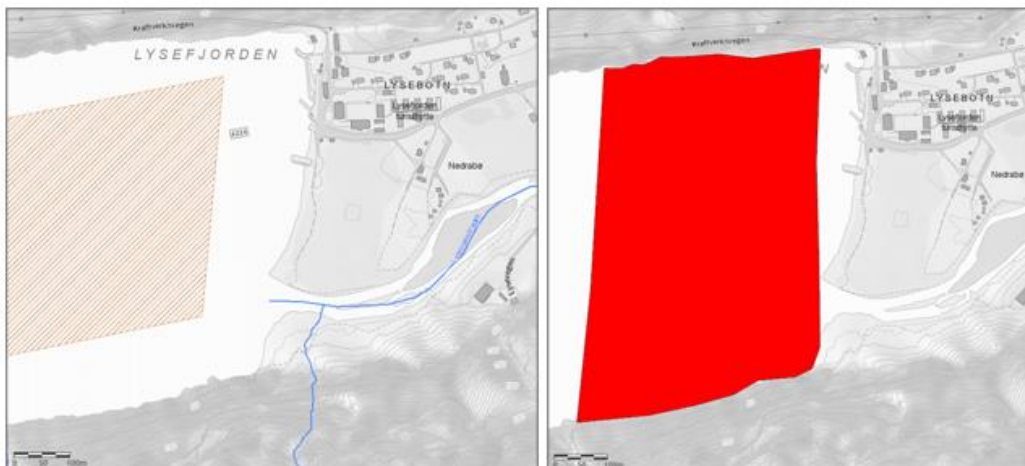
Naturmangfold og fiske

Villeple er registrert i planområdet, som er en sårbar (truet) art. Det er registrert gråspett sør i planområdet, som er en art av nasjonal forvaltningsinteresse. Hele Lysebotn er registrert som funksjonsområde (beiteområde) for rådyr. Om lag 150 meter sør for planområdet er utløp for Lyseåna. Tilstand på laks og sjøørretbestand i elven er svært god., se kart Figur 2-5 under.



Figur 2-5: Rød pil, ferjekaiområde. Grå punkt er enkeltregistreringer (gråspett og villeple). Kilde: Miljødirektoratet.

Det er registrert gytetfelt for brisling og låssettingsplass (et arealavgrenset område hvor fisk oppbevares i not innhengning til den er klar for levering) i fjorden, jfr. Figur 2-6 under.



Figur 2-6 Gytetfelt for brisling (skravur) og låssettingsplass (rød) Kilde: Miljødirektoratet/Fiskeridirektoratet (Yggdrasil).

Friluftsliv

Lysebotn er også registrert som et svært viktig friluftsområde som et utgangspunkt for aktiviteter i og ved Lysefjorden.

Grunnforhold og forurensning

Lysebotn er under marin grense og innenfor mulig marin leire (NGU). Planområdet er i stor grad registrert som elveavsetning (NGU), og det er potensiale for dype løsmasser. Tunnelmasser er brukt som fylling i havet, og massene kan være forurensede. Hele Lysebotn er utløpsområde for steinsprang, og innenfor aktsomhetsområde for snøskred (NVE, aktsomhetskart).

Utført geotekniske grunnundersøkelser (Multiconsult, 2023) viser at løsmassene på land og sjø er relativt ensartet i hele undersøkelsesområdet. Sonderingsutskriftene indikerer at løsmassene generelt har høy fasthet og består av antatt sand, grus og stein. I undersøkelsen er det også registrert stedvis antatte morenemasser i dybden grunnet høyere sonderingsmotstand og spyletrykk. Høyt organisk innhold er registrert i noen prøver.

Utført miljøgeologisk grunnundersøkelse (Multiconsult 2023) har påvist forurensning i 1 av 4 prøvepunkt og i 2 av 8 jordprøver. Forurensningen er påvist i masser av organisk fyllmasse og fyllmasse, og består av bly, sink og PCB i tilstandsklasse 2.

Miljøundersøkelsen av overflatesedimentene i sjø har påvist at disse er forurenset i tilstandsklasse 3. Dette tilsier at eventuelle masser av finstoff i denne dybden som skal mudres bort må anses som forurenset.

Trafikk

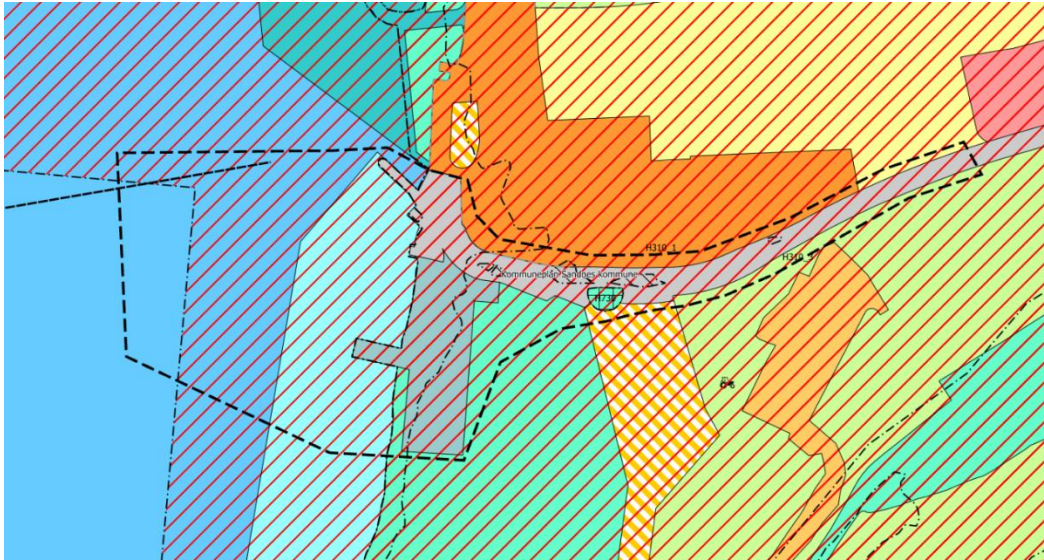
Fylkesvegen er registrert med en ÅDT (gjennomsnitt for daglig trafikk mengde) på 20, for år 2022, basert på skjønn. (Statens vegvesen, vegkart). Det vurderes at trafikkmengdene er langt større i turistseongen. I reguleringsplanen utarbeidet for Fylkesveg 500(2016) er det opplyst at ÅDT på fylkesvegen er 200.

Fylkesveien har oppstillingsplasser for biler til fergekø i to rekker på om lag 70 meter østgående (ca. 32 plasser). Oppstillingsplassene er fordelt på tre felt, hvor det tredje feltet ligger lenger øst enn de to første. Eksisterende ferjer har plass til ca. 35 biler.

3 Overordnede planer og retningslinjer

3.1 **Kommuneplanens arealdel**

Planen gjelder for perioden 2023-2038. Vedtatt 15.05.2023, nasjonal arealplanid 1108_202005.



Figur 3-1: Kommuneplanens arealdel, planavgrensning vist i svart, stiplet linje. Rød linje er hensynssone ras og skred fare. Grått er havn. Lyseblått er friluftsliv i sjø og blått er ferdsel.

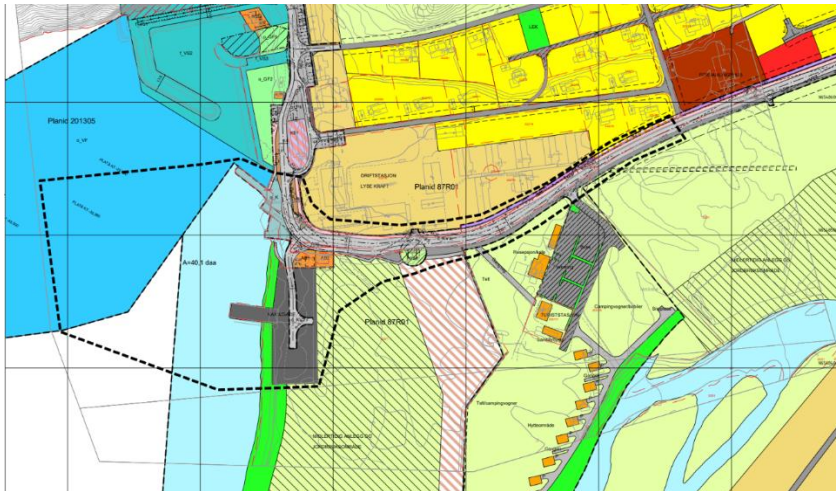
Kommuneplanen viser hovedformålene veg, grønnstruktur, havn, kombinert bebyggelse og anleggsformål, andre typer bebyggelse og anlegg, LNRF, boligbebyggelse, friluftsområde og ferdsel. Det mest av Lysebotn er innenfor hensynssone ras- og skredfare H310_1, og langs fjorden hensynssone flomfare H320_3.

I kommuneplanen er det presisert at for H310_1 skal det ved regulering gjøres utredning av fare for skred og beskrivelse av eventuelle avbøtende tiltak. For H310_3 skal det ved regulering gjøres utredning av fare for kvikkleireskred og beskrivelse av eventuelle avbøtende tiltak. For H320_3 kreves det ved regulering fagkyndig utredning som viser at tiltak i sikkerhetsklasse F2 og F3 kan oppnå tilstrekkelig sikkerhet mot stormflo, ref. TEK 17 § 7.2.

3.2 Reguleringsplaner

Hele planområdet er i hovedsak regulert, jfr. Figur 3-2 under.

Foreløpig planområde berører 4 gjeldende reguleringsplaner. Det er ingen planer under arbeid i området.

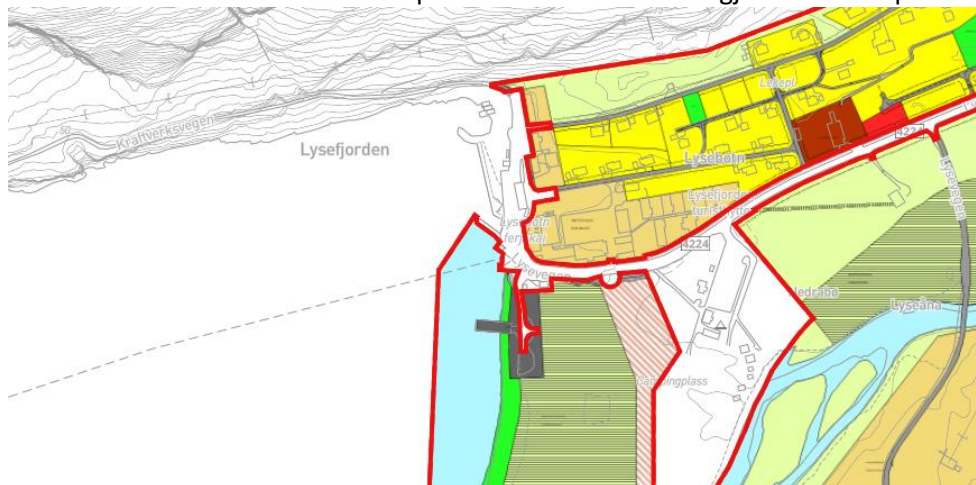


Figur 3-2 Områder som er regulert. Stiplet strek er foreløpig plangrense. Kilde: Arealplaner.no

1. 1108_87R01 - Reguleringsplan for Lysebotn, nedre del - 26.11.1987

Eldre plan, der deler av planen er erstattet av nyere planer.

Utsnitt under viser hvilke deler av planen som fremdeles er gjeldende ved planområdet.



Figur 3-3: Plankart for Lysebotn, nedre del. Rød strek viser hvilke deler av den eldre planen som fremdeles er gjeldende. Kilde: Arealplaner.no

2. 1108-201204 Detaljregulering for FV500, Lysebotn – 15.4.2016.

Reguleringsplanen har som formål å utbedre samferdselsanlegget for fv.4224 (tidligere fv. 500) i Lysebotn.



Figur 3-4: Utsnitt av plankart for FV500, Lysebotn. Kaianlegg vist med blått. Grønn sirkel er hensynssone kulturminne. Kilde: Arealplaner.no

3. 1108_201305 - Detaljregulering for småbåthavn, Lysebotn - 02.04.2014

Formålet med reguleringsplanen er å legge til rette for båthavn i Lysebotn. Tiltaket utnytter tunellmasser i forbindelse med vannkraftprosjektet Lysebotn II.



Figur 3-5: Plankart for småbåthavn, Lysebotn.

4. 1108_95B01 - Utbyggingsplan for Lysebotn Turistområde, Lysebotn kro og camping - 22.03.1995

Planen legger opp til hyttebygging, turiststasjon med tilhørende anlegg. Planen grenser til planinitiativet i nord.



Figur 3-6: Plankart for Lysebotn Turistområde, Lysebotn kro og camping.

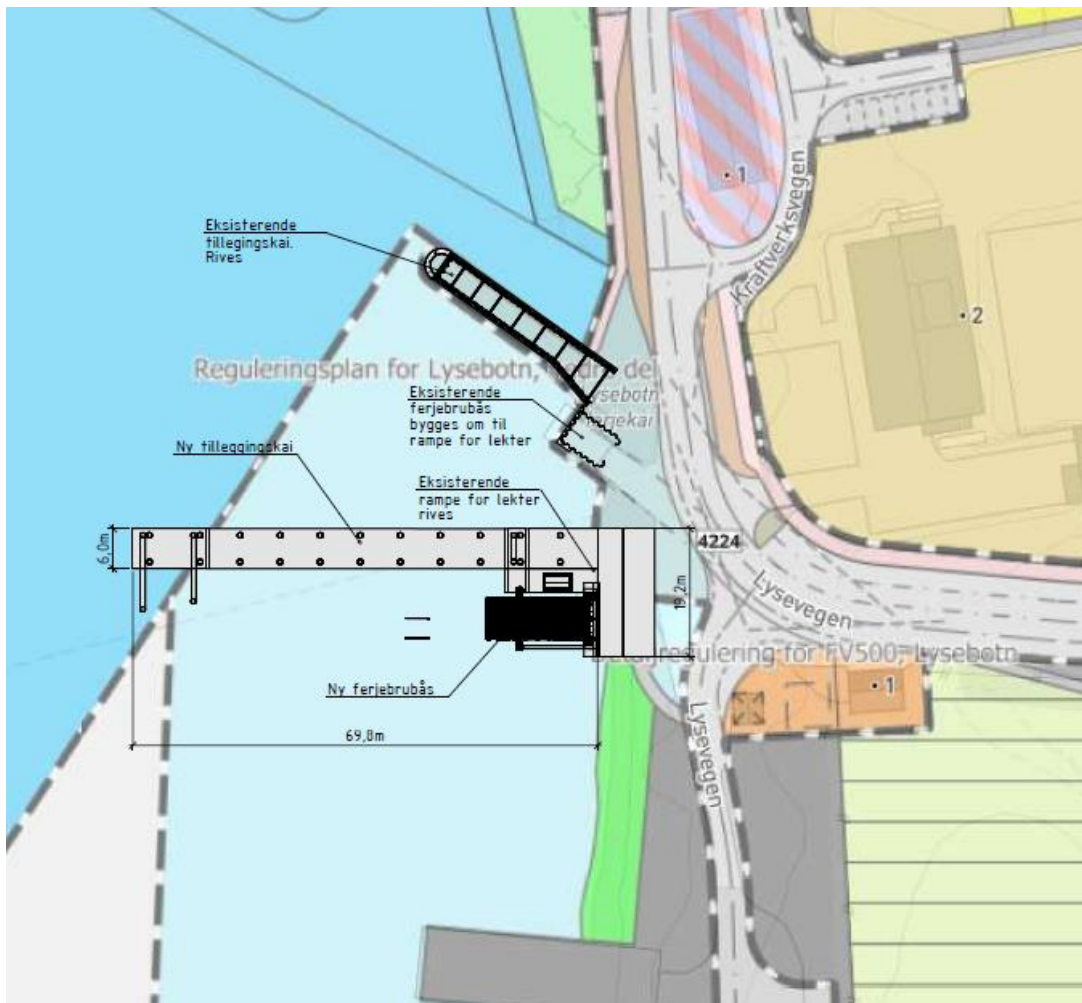
4 Beskrivelse av tiltaket og virkninger

Planinitiativet tilrettelegger for at det kan bygges en ny kai med tilhørende anlegg. Ny kai er planlagt sør for eksisterende kai, se Figur 4-1 under. Det er også vurdert å reparere og forsterke eksisterende kai, men det frarådes fordi det er så store skader på konstruksjonen. Ny kai lenger sør kan bygges uavhengig av eksisterende ferjekai, og ferjetrafikk kan da opprettholdes under byggeperioden.

Ny kai er planlagt ca. 20 meter sør, og vil strekke seg cirka 70 meter ut fra land. Fergebrubåsen er 6 meter bred. Kaien er planlagt med kotehøyde +2,3 meter, eksisterende kai: 1,5 meter. I Lysebotn er forskjellen på flo og fjære under 1 meter (Kartverket, Se Havnivå).

Fergekaien er dimensjonert for skip opp til 1000 tonn, og båter som kan ta opptil 70 personbiler. Tilleggskaien tilrettelegges for kjøring, men stenges for alminnelig trafikk. Den blir tilgjengelig for gående. Det skal etableres ladetårn på kaien. Eksisterende rampe for lekter skal fjernes og erstattes med ny (se Figur 4-1).

Det kan bli noe endring i kjøremønster i vente- og påkjøringsområdet i forhold til dagens mønster fordi ferjebrubåsen flyttes lenger sør.



Figur 4-1: Planlagt tiltak, med gjeldende reguleringsplan som kartunderlag.

Foreslått hoved reguleringsformål er kai, ferdsel, havneområde i sjø, samt vei.

Anleggsgjennomføring

Det er beregnet at anleggsperioden vil vare mellom ½ til 1 år.

Det er planlagt en anleggsmetode med minst mulig graving for å redusere oppvirvling av mindre partikler. Kaien blir bygget med peler. Arbeidet kan være støyende, grad avhenger av metode. Det vil bli litt graving/fylling i strandsonen for etablering av fysisk forbindelse mot land.

Det vil brukes siltgardin eller lignende for å hindre at eventuell oppvirvling fra anleggsfasen skal spre seg til sørover til lakseelven. Gravearbeid kan gjøres utenom gyteperioden.

Overskuddsmasser som ikke kan brukes lokalt, blir samlet opp og fraktet til godkjent mottak.

4.1 Forhold til overordnede planer

Formål er i hovedsak i samsvar med kommuneplanen. Plassering av ny kai er i forlengelsen av arealformål vei.

Hovedendringer i forhold til kommuneplanen:

- Planlagt kai er ikke vist i kommuneplanen, og eksisterende kai er planlagt revet.

4.2 Samfunnssikkerhet i videre planarbeid

Lysebotn har ikke vegtilkomst vinterstid. Transport skjer med helikopter eller båt.

Det skal gjøres en ROS-analyse som en del av planarbeidet, som skal minimere risikoen for uønskede hendelser.

4.3 Virkninger av planinitiativet og vesentlige interesser

Trafikk

Fremtidige ferjer kan ta flere biler, opptil 70 personbiler. Det er venteplasser til 32 biler. Det er gjort noen enkle sporingsberegninger for å vurdere om dagens biloppstillingsfelt og veiløp kan beholdes. Ut fra foreløpige sporingsberegninger ser det ut til at eksisterende vegløp kan beholdes.

Det er mulig for personbil å kjøre inn på ferjen med ny plassering, men større kjøretøy vil bruke areal fra eksisterende oppstillingsfelt for å klare svingebevegelsene. Startpunkt for oppstillingsfelt må da flyttes, og det vil redusere antall biloppstillingsplasser.

Trafikkavvikling/trafiksikkerhet/biloppstillingsplasser for ny situasjon vurderes særskilt som en del av planarbeidet.

Støy

I anleggsfasen kan det bli støy. Mengden støy vil avhenge av valg av metode for peling.

Naturmangfold

Planen tar i stor grad i bruk eksisterende infrastruktur, og påvirker lite natur på land. Det er ikke direkte konflikt med kjente registreringer verken på land eller i fjorden.

Noe sjøbunn blir direkte berørt ved peling for etablering av tilleggs kai. I forbindelse med regulering av tilgrensende område for deponering av masse ble det gjort en vurdering av sjøbunnen (Norconsult 2010). Hele tiltaksområdet er vurdert å være homogent uten å tilhøre noen prioritert naturtype. Deponering av masser ble vurdert til å ha liten betydning for forringelse av naturmangfoldet. Det vurderes med denne bakgrunn at dette tilsvarende vil gjelde for dette planinitiativet, og at det ikke er nødvendig med noe ytterligere undersøkelse av sjøbunnen.

Friluftsliv

Tilkomst til Lysebotn blir ikke påvirket av tiltaket, fordi gammel fergekai ikke skal rives før ny er etablert. Turopplevelsen kan bli påvirket i anleggsfasen (støy).

Fiske

Tiltaket kan påvirke låssettingsplassene i anleggsfasen.

Kulturmiljø og landskap

Det er ikke planlagt tiltak som er i direkte konflikt med registrerte kulturminner. Gravhaug ligger inntil vegen, men her vil det ikke gjøres noen endringer som følge av tiltaket.

Nytt ferjekaianlegg blir noe større enn dagens anlegg, og det kan påvirke kulturmiljø og landskap.

Det er laget en egen stedsanalyse for planen. I stedsanalysen vurderes det at planlagt prosjekt ikke er i konflikt med rådene for KULA-landskapet. Videre anbefales det å skåne sjølinjen sør for planlagt fergekai. Stedsanalysen følger som vedlegg.

4.4 Andre tillatelser

Det må søkes Statsforvalteren om tillatelse til tiltak i sjø, og det må foreligge en tillatelse før arbeidene kan starte, jf. forurensningsforskriftens kapittel 22 om mudring og dumping i sjø og vassdrag/forurensningslovens § 11.

5 Vurdering av behov for konsekvensutredning

Tiltaket vurderes etter kpt. 2 i forskrift om konsekvensutredning – «planer og tiltak som omfattes av forskriften, §§ 6, 7 og 8», og kpt. 3 «Vurdering av om planer og tiltak etter § 8 krever konsekvensutredning».

Konklusjon

Tiltaket er ikke KU-pliktig, se vurdering under.

Vurdering

Vurdering etter § 6

§ 6 omhandler planer og tiltak som alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram eller melding.

Følgende planer og tiltak skal alltid konsekvensutredes og ha planprogram eller melding:

- a) Kommuneplanens arealdel etter § 11-5 og regionale planer etter plan- og bygningsloven § 8-1, kommunedelplaner etter § 11-1, og områdereguleringer etter § 12-2 når planene fastsetter rammer for tiltak i vedlegg I og II.
- b) Reguleringsplaner etter plan- og bygningsloven for tiltak i vedlegg I. Unntatt fra dette er reguleringsplaner der det konkrete tiltaket er konsekvensutredet i en tidligere plan og der reguleringsplanen er i samsvar med denne tidligere planen.
- c) Tiltak i vedlegg I som behandles etter andre lover enn plan- og bygningsloven.

Vurdering etter § 6:

Tiltaket er en del av en detaljreguleringsplan, men faller ikke inn under vedlegg I. Tiltaket er ikke KU-pliktig etter § 6.

Vurdering etter § 7

Paragrafen omhandler tiltak og planer etter andre lover som alltid skal konsekvensutredes, men ikke ha melding.

Følgende tiltak og planer skal alltid konsekvensutredes, men ikke ha melding:

- a) tiltak i vedlegg II som behandles etter energi-, vannressurs- eller vassdragsreguleringsloven
- b) planer og programmer etter andre lover som fastsetter rammer for tiltak i vedlegg I og II og som vedtas av et departement.

Vurdering etter § 7:

Tiltaket skal behandles etter plan- og bygningsloven, og faller ikke inn under verken punkt a eller b.

Vurdering etter §8:

Følgende planer og tiltak skal konsekvensutredes hvis de kan få vesentlige virkninger etter § 10, men de skal ikke ha planprogram eller melding:

- a) reguleringsplaner for tiltak i vedlegg II. Unntatt fra dette er reguleringsplaner der det konkrete tiltaket er konsekvensutredet i en tidligere plan og der reguleringsplanen er i samsvar med denne tidligere planen
- b) tiltak i vedlegg II som behandles etter en annen lov enn plan- og bygningsloven.

Tiltaket faller ikke inn under vedlegg II.

6 Medvirkning

Naboer, velforeninger og grunneiere innenfor 50 meters avstand fra foreslått plangrense skal varsles.

Videre skal NVE, Statsforvalteren i Rogaland (ved plan og bygg, samt miljø og klima), Sandnes kommune, Rogaland Fylkeskommune, IVAR Renovasjon, Statens vegvesen, Stavanger Maritime Museum (sjøfart), Kystverket og Fiskeridirektoratet varsles.

Prosser for samarbeid og medvirkning

Naboer og høringsinstanser/andre varsles i forbindelse med varsel om oppstart, og oppfordres til å ta kontakt dersom de har spørsmål til planarbeidet.

Det vurderes at det ikke er behov for medvirkningsmøter utover lovverkets minstekrav.

7 Vedlegg til planinitiativet:

- 1.Forslag til foreløpig planavgrensning
- 2.Stedsanalyse – dato 12.1.2024

8 Kilder

- Kartverket: Stormflo, Se Havnivå
- NIBIO: Markslagskart AR5
- NGU: mineralressurser, grus og pukk, Geologisk Arv, marin grense og innenfor mulig marin leire
- Norgebilder.no.
- Miljødirektoratet: Naturtyper-utvalgte, Naturtyper-DN-håndbok 13, Naturtyper-DN-håndbok 19, Naturtyper NiN, Vern_naturområder_NiN, Kartleggingsenheter_NiN, Naturvernområder, Truede arter område, Nær truede arter område, arter av nasjonal forvaltningsinteresse, Arter og funksjonsområder, TilstandPotensialRisiko, Marin verneplan, Vannmiljø, Naturtyper KU verdi, Verdifulle kulturlandskap, Inngrepsfrie områder og friluftsliv_statlig_sikret, grunnforurensning, Lakseregisteret.
- Artsdatabanken: kart
- NVE: elvenett, aktsomhetskart
- Riksantikvaren - Kulturhistoriske landskap av nasjonal interesse, SEFRAK, Askeladden.
- Lysebotn ferjekai, miljøgeologiske grunnundersøkelser på land og i sjø, (Multiconsult, 14.12.2023)
- Lysebotn ferjekai, geteknisk datarapport (Multiconsult, 15.11.2023)